МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ «БРЕСТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ А.С. ПУШКИНА»

П. Е. РЕЗКИН
А. Н. МАЕВСКАЯ

ЭКОНОМИКА ГОРОДА

ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС
для студентов специальности 6-05-0532-08
Урбанология и сити-менеджмент

Брест 2025

УДК 330.34

Рекомендовано Научно-методическим советом
Учреждения образования «Брестский государственный университет
имени А.С. Пушкина»

Составители:

П.Е. Резкин – первый проректор, доцент кафедры городского и регионального развития Учреждения образования «Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина», кандидат экономических наук, доцент;

А.Н. Маевская – старший преподаватель кафедры городского и регионального развития Учреждения образования «Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина», кандидат геолого-минералогических наук.

Рецензенты:

Т.С. Силюк – доцент кафедры философии и экономики Учреждения образования «Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина», кандидат экономических наук, доцент.

Кафедра менеджмента Учреждения образования «Брестский государственный технический университет».

Электронный учебно-методический комплекс по курсу «Экономика города» включает введение, содержание учебного материала, тематический план, курс лекций из 13 тем, практические задания, вопросы к экзамену и список литературы. В лекционной части рассматриваются теоретические основы урбанизации, экономические причины возникновения городов, их отраслевая структура, финансовая система и инфраструктура, транспортные сети и международные связи. Практический блок содержит расчетные задачи, анализ статистических данных и графиков, а также работу с цифровыми картографическими сервисами, что позволяет применять полученные знания для решения прикладных задач городского развития.

Для студентов специальности 6-05-0532-08 Урбанология и сити-менеджмент

Режим доступа: https://rep.brsu.by/handle/123456789/10813

© УО «Брестский государственный
университет имени А. С. Пушкина», 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 4
СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНОГО МАТЕРИАЛА 6
ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН 9
ЛЕКЦИОННЫЕ ЗАНЯТИЯ 10
ВВЕДЕНИЕ 10
ТЕМА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ И ТЕНДЕНЦИИ УРБАНИЗАЦИИ. ТИПОЛОГИЯ ГОРОДОВ 12
ТЕМА 2. СИСТЕМЫ ГОРОДОВ 38
ТЕМА 3. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРИЧИНЫ ПОЯВЛЕНИЯ ГОРОДОВ 56
ТЕМА 4. МЕСТА ВОЗНИКНОВЕНИЯ ГОРОДОВ 72
ТЕМА 5. РОСТ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА 81
ТЕМА 6. ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ЭКОНОМИКИ ГОРОДА 91
ТЕМА 7. МОРФОЛОГИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА ГОРОДА 98
ТЕМА 8. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА 106
ТЕМА 9. ГОРОДСКИЕ ФИНАНСЫ 120
ТЕМА 10. ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО ГОРОДА 140
ТЕМА 11. ЖИЛИЩНЫЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА 156
ТЕМА 12. ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ 175
ТЕМА 13. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ ГОРОДОВ И ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ 180
ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАНЯТИЯ 186
ЗАНЯТИЕ 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ И ТЕНДЕНЦИИ УРБАНИЗАЦИИ. ТИПОЛОГИЯ ГОРОДОВ 186
ЗАНЯТИЕ 2. СИСТЕМЫ ГОРОДОВ 189
ЗАНЯТИЕ 3. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРИЧИНЫ ПОЯВЛЕНИЯ ГОРОДОВ 192
ЗАНЯТИЕ 4. МЕСТА ВОЗНИКНОВЕНИЯ ГОРОДОВ 199
ЗАНЯТИЕ 6. ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ЭКОНОМИКИ ГОРОДА 206
ЗАНЯТИЕ 7. МОРФОЛОГИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА ГОРОДА 210
ЗАНЯТИЕ 8. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА 214
ЗАНЯТИЕ 9. ГОРОДСКИЕ ФИНАНСЫ 216
ЗАНЯТИЕ 10. ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО ГОРОДА 219
ЗАНЯТИЕ 11. ЖИЛИЩНЫЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА 221
ЗАНЯТИЕ 12. ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ 223
КОНТРОЛЬ ЗНАНИЙ 224
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 226

ВВЕДЕНИЕ

Учебная дисциплина «Экономика города» включена в цикл общепрофессиональных и специальных дисциплин и является неотъемлемой частью системы знаний об окружающем пространстве. Дисциплина «Экономика города» включена в модуль «Экономика-1» государственного компонента. Содержание данной дисциплины направлено на выявление зависимости уровня экономического развития населенных пунктов от различных внутренних и внешних факторов. Освоение содержания дисциплины позволит молодому специалисту выявлять основные тенденции, последствия и проблемы экономического развития города, а также приводить обоснования направлений совершенствования экономического развития города.

Цель дисциплины – формирование у студентов современных представлений о теоретико-методологических аспектах и методических приемах изучения городской экономики, размещения хозяйства и распределения ресурсов в городской среде как фундаментальной основы для понимания подходов, принципов и направлений функционирования экономики города, развитие способностей применять усвоенные знания для решения практических задач.

Задачи:

1. Обеспечить усвоение и реализацию современных теоретико-методологических аспектов и овладение понятийно-терминологическим аппаратом экономики города.
2. Развить умения использования методического инструментария экономико-географического анализа, а также экспертной оценки, прогнозирования и стимулирования социально-экономического и территориального развития для повышения устойчивости городов.
3. Формировать знания о содержании, формах и методах функционирования экономики города.
4. Воспитать интерес к важнейшим направлениям градостроительной политики в Республике Беларусь.

В настоящее время большинство географических исследований в той или иной степени направлено на решение проблем развития городского хозяйства, что обуславливает актуальность дисциплины и ее практическую значимость. Учебная дисциплина относится к модулю «Экономика 1» государственного компонента.

Теоретические знания, полученные при изучении дисциплин («Введение в урбанологию», «Социально-экономическая статистика города»), раскрываются с практической точки зрения. «Экономика города» является дисциплиной, предваряющей изучение следующих дисциплин: «Сфера услуг и креативная индустрия города», «Цифровая экономика», «Организация и управление жилищно-коммунальным хозяйством», «Управление городскими финансами и инвестициями».

В результате освоения учебной дисциплины студент должен:

знать: терминологию экономики города; условия и факторы развития городского хозяйства; критерии и показатели, характеризующие социально-

экономическое состояние города; субъекты и объекты городского хозяйства; подходы и принципы, используемые в экономике города;

уметь: применять методы общественно-географических исследований для анализа динамики и уровня экономического развития города; выявлять основные тенденции, последствия и проблемы экономического развития города; обосновывать направления совершенствования экономического развития города;

владеть: приемами самостоятельного критического и творческого осмысления теоретико-методологических основ экономики города; навыками применения на практике методов системного, сравнительно-географического и регионального анализа; методикой оценки динамики и прогнозирования экономических процессов в городах; приемами обсуждения проблемных вопросов в области управления экономикой города.

СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНОГО МАТЕРИАЛА

Введение. Цель и задачи дисциплины, ее объектно-предметная область и содержание. Место и роль дисциплины в структуре научного знания. Практическая значимость для научно-исследовательской деятельности. Основные и дополнительные источники информации.

Понятийно-категориальный аппарат дисциплины. Определение понятий «город», «городская экономика», «городское сообщество», «городское пространство», «городской образ жизни» и др.

Тема 1. Теоретические основы и тенденции урбанизации. Типология городов. История формирования и развития городов. Теоретические подходы к определению понятия город. Урбанизация, ее характеристика по регионам мира. Особенности выделения городских поселений в различных регионах мира. Факторы роста городов и городского населения. Ложная урбанизация. Стадии урбанизации по Д. Джиббсу. Типология городов по численности населения, структуре занятости. Региональная типология городов.

Тема 2. Системы городов.

Зоны влияния городов. Теоретическая модель Й. Тюнена. Экономическое и практическое значение концентрических кругов Тюнена. Теория центральных мест Кристаллера и Лёша. Населенные пункты Западной Европы, как практическое воплощение теории центральных мест.

Тема 3. Экономические причины появления городов.

Модель сельского региона в которой невозможно возникновение городов. Сравнительное преимущество как фактор возникновения торговли и торговых городов. Эффект масштаба на транспорте. Внутренний эффект масштаба как фактор возникновения промышленных городов. Рынок сбыта. Эффект концентрации производства как фактор роста городов.

Тема 4. Места возникновения городов.

Коммерческие фирмы и торговые города. Ресурсы и рынок как факторы возникновения городов. Перевалочные пункты и портовые города. Роль государственных органов в размещении городов.

Тема 5. Рост экономики города.

Рыночные силы, определяющие масштаб экономики города. Влияние мер административного характера на рост экономики города. Методы прогнозирования роста экономики города. Занятость как фактор экономического благосостояния.

Тема 6. Отраслевая структура экономики города.

Классификация городской экономики по типологии Фишера. Особенности первичного и вторичного сектора. Третичный сектор экономики, номенклатура отраслей услуг. Принципы отнесения деятельности предприятия к сфере

обслуживания; экстернализация услуг, эксурбанизация функций обслуживания; четвертичный сектор, банки, фондовые и товарные биржи, страховые компании, услуги для бизнеса, средства телекоммуникации. Пятеричный сектор, личный и дистанционные контакты; специализированные знания, значение современной информации. Роль четвертичного сектора в кризисный и посткризисный этап развития экономики города.

Тема 7. Морфология экономического пространства города.

Морфология территории, центральный деловой район, каркас города; урбанистическая политика, землепользование; транспортная доступность; транспортная схема города, радиальные, кольцевые и хордовые магистрали; инженерная и социальная инфраструктура. Современные тенденции дезиндустриализации бизнеса. Промышленные, селитебные и рекреационные территории города. Жилые кварталы и микрорайоны. Система связи, телекоммуникации, информационная революция. Генеральный план развития города. Экономическая оценка территориальных ресурсов города.

Тема 8. Современные тенденции развития экономики города.

Основные этапы и особенности формирования и развития агломерации как сложной урбанизированной системы. Сравнительная характеристика крупнейших мировых агломераций. Агломерационные процессы как стихийное явление. Эффект экономии урбанизации. Агломерации как основная форма расселения страны и главный объект городской социально-экономической политики. Конурбации. Субурбанизация.

Тема 9. Городские финансы.

Понятие и основные характеристики финансовой системы города. Основные источники доходов городского бюджета. Фискальная политика и налоговое регулирования на городском уровне. Основные статьи расходов городских бюджетов. Роль органов местного самоуправления в регулирования финансовой политики города. Инструменты повышения эффективности использования местных бюджетных средств. Инвестиционная политика города.

Тема 10. Жилищно-коммунальное хозяйство города.

Классификация предприятий жилищно-коммунального хозяйства. Основные понятия и состав коммунальных услуг. Организационно-экономический механизм функционирования жилищной сферы и необходимость его реформирования. Управление. ЖКХ в условиях реформирования. Основные цели и инструменты жилищной политики. Основные способы управления многоквартирными домами. Социальная жилищная политика.

Тема 11. Жилищные аспекты экономики города.

Жилье как неоднородный товар. Сетевые и агентские отношения на рынке жилья и при управлении объектами жилой недвижимости. Особенности контрактных отношений в жилищной сфере. Институциональный анализ

рынков жилищного строительства и управления многоквартирными домами. Инфраструктура рынка жилья. Регистрация прав на жилые помещения и сделок с ними. Оценка жилых помещений и ее виды. Взаимосвязь земельного и жилищного рынков. Зависимость потребления жилья от дохода и иных характеристик домохозяйства. Основные закономерности расселения в городе. Плотность населения в городе. Проблемы жилищной мобильности. Жилищная сегрегация и ее последствия. Бездомность как городская проблема. Виды жилищного финансирования населения. Ипотечное кредитование.

Тема 12. Городской транспорт.

Дороги и дорожное городское хозяйство. Городские транспортные сети. Логистика и транспортная загруженность города: возможности оценки. Интенсивность движения в масштабах города. Автомобили, городской транспорт и их влияние на окружающую среду. Уровни безопасности дорожного движения. Возможности анализа городской транспортной загруженности. Качество работы городского пассажирского транспорта. Транспортная иерархическая модель Коля. Экономика транспортной инфраструктуры города. Финансово-экономические аспекты функционирования систем пассажирского транспорта в городах.

Тема 13. Международные связи городов и основные проблемы социально-экономического развития городов.

Открытая экономика, интеграция, интернационализация и глобализация производства; мировые и международные города, каркасы международных городов, мировой каркас, функциональный подкаркас, сети синергии.

Сущность и природа проблем социально-экономического развития города; селитебные (градостроительные) проблемы, социальные проблемы, производственные проблемы, экологические проблемы, проблемы социальной и производственной инфраструктуры, проблемы управления городом, финансовые проблемы, проблемы безопасности; взаимозависимость и взаимообусловленность проблем, механизма группировки и оценки проблем, приоритетные проблемы, пути решения проблем социально-экономического развития города. Концепции социально-экономического развития городов.

ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН

Тема	Лекции	Практические занятия
1. **Теоретические основы и тенденции урбанизации. Типология городов**	2	2
2. **Системы городов**	2	2
3. **Экономические причины появления городов**	2	2
4. **Места возникновения городов**	2	2
5. **Рост экономики города**	2	2
6. **Отраслевая структура экономики города**	2	2
7. **Морфология экономического пространства города**	2	2
8. **Современные тенденции развития экономики города**	2	2
9. **Городские финансы**	2	2
10. **Жилищно-коммунальное хозяйство города**	2	2
11. **Жилищные аспекты экономики города**	2	2
12. **Городской транспорт**	2	2
13. **Международные связи городов и основные проблемы социально-экономического развития городов**	2	
Итого	**26**	**24**

ЛЕКЦИОННЫЕ ЗАНЯТИЯ

ВВЕДЕНИЕ

Учебная дисциплина «Экономика городов» включена в цикл общепрофессиональных и специальных дисциплин и является неотъемлемой частью системы знаний об окружающем пространстве. Содержание данной дисциплины направлено на выявление зависимости уровня экономического развития населенных пунктов от различных внутренних и внешних факторов. Освоение содержания дисциплины позволит молодому специалисту выявлять основные тенденции, последствия и проблемы экономического развития города, а также приводить обоснования направлений совершенствования экономического развития города.

Цель дисциплины – формирование у студентов современных представлений о теоретико-методологических аспектах и методических приемах изучения городской экономики, размещения хозяйства и распределения ресурсов в городской среде как фундаментальной основы для понимания подходов, принципов и направлений функционирования экономики города, развитие способностей применять усвоенные знания для решения практических задач.

Задачи:

- Развить умения использования методического инструментария экономико-географического анализа, а также экспертной оценки, прогнозирования и стимулирования социально-экономического и территориального развития для повышения устойчивости городов.
- Формировать знания о содержании, формах и методах функционирования экономики города.

3. Воспитать интерес к важнейшим направлениям градостроительной политики в Республике Беларусь.

Место учебной дисциплины в системе подготовки специалиста с высшим образованием. В настоящее время большинство географических исследований в той или иной степени направлено на решение проблем развития городского хозяйства, что обуславливает актуальность дисциплины и ее практическую значимость.

Теоретические знания, полученные при изучении дисциплин («Введение в урбанологию», «Социально-экономическая статистика города»), раскрываются с практической точки зрения. «Экономика города» является дисциплиной, предваряющей изучение следующих дисциплин: «Сфера услуг и креативная индустрия города», «Цифровая экономика», «Организация и управление жилищно-коммунальным хозяйством», «Управление городскими финансами и инвестициями».

Требования к компетенциям. Освоение учебной дисциплины «Экономика города» должно обеспечить формирование базовой профессиональной компетенции:

БПК-10. Осуществлять экономический анализ для повышения эффективности функционирования городских систем.

В результате освоения учебной дисциплины студент должен:

знать: терминологию экономики города; условия и факторы развития городского хозяйства; критерии и показатели, характеризующие социально-экономическое состояние города; субъекты и объекты городского хозяйства; подходы и принципы, используемые в экономике города;

уметь: применять методы общественно-географических исследований для анализа динамики и уровня экономического развития города; выявлять основные тенденции, последствия и проблемы экономического развития города; обосновывать направления совершенствования экономического развития города;

владеть: приемами самостоятельного критического и творческого осмысления теоретико-методологических основ экономики города; навыками применения на практике методов системного, сравнительно-географического и регионального анализа; методикой оценки динамики и прогнозирования экономических процессов в городах; приемами обсуждения проблемных вопросов в области управления экономикой города.

Основными **методами (технологиями) обучения**, адекватно отвечающими целям изучения данной дисциплины, являются: работа в группах, метод проектов, проблемное обучение (проблемное изложение, частично-поисковый и исследовательский методы).

Дисциплина изучается в 1 семестре. Всего на изучение учебной дисциплины «Экономика городов» отведено для дневной формы получения высшего образования – 108 часов, в том числе 50 аудиторных часов, из них: лекции – 26 часов, практические занятия – 24 часа.

Форма аттестации – экзамен.

Основные термины и определения:

1. Город – крупный населённый пункт, жители которого заняты главным образом в промышленности и торговле, а также в сферах обслуживания, управления, науки, культуры. Обычно административный и культурный центр окружающего района.

2. Городская экономика (англ. urban economics) – наука об экономических исследованиях городских территорий, исследующая городские проблемы. Это раздел микроэкономики, который изучает городскую пространственную структуру и размещение домашних хозяйств и фирм. Городская экономика сосредоточена на изучении пространственных отношений между физическими лицами и предприятиями для понимания экономических мотивов, лежащих в основе формирования, функционирования и развития городов.

3. Академическое определение городского сообщества может звучать следующим образом: совокупность людей, проживающих в городской среде и имеющих общие интересы и ценности, социальные практики.

Существуют различные подходы к определению этого понятия:

Социально-экономический подход. Раскрытие сущности городского сообщества с точки зрения уровня материального благополучия его членов, специфики социальной структуры и социальных связей.

Социально-антропологический подход. Совокупность людей, имеющих

разное этническое происхождение и являющихся носителями различных культур. Это влияет на формирование социальных связей и характер взаимоотношений между людьми.

Единого определения понятия «городское сообщество» нет, так как существуют различные аспекты данного объекта исследования.

4. Городское пространство – это сложное разноаспектное образование, представляющее собой единство городских объектов и социальных субъектов.

Городское пространство состоит из мест, где человек проводит своё время и занимается разнообразной деятельностью. Оно отражает комбинацию особенностей физического пространства города (ландшафта, климатических условий, местоположения, географических характеристик) и его ментальную интерпретацию. На формирование городского пространства влияют происходящие процессы в обществе, трансляция культурных и исторических событий, восприятие города горожанами на протяжении всей его истории.

5. Городской образ жизни – исторически сложившаяся социокультурная подсистема механизма городского устройства. Её основная функция – организация процесса жизнедеятельности социальных субъектов в условиях специфической социопространственной реальности города. Городской образ жизни также выступает комплексной характеристикой, позволяющей синтезировать количественные и качественные показатели, характеризующие различные стороны жизни горожанина. К ним относятся уровень жизни и показатель качества жизни. Традиционно в городском образе жизни выделяют три компонента: объективные условия жизнедеятельности, сами формы жизнедеятельности и общественное сознание городских жителей.

ТЕМА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ И ТЕНДЕНЦИИ УРБАНИЗАЦИИ. ТИПОЛОГИЯ ГОРОДОВ

1.1. Краткая история урбанистики

Первым «урбанистом» условно можно считать древнегреческого философа Платона (428-347), жившего в эпоху до нашей эры в Афинах и уже тогда задумавшегося об оптимизации численности городского населения с целью наиболее эффективного управления городом. В своих трудах Платон чаще использует термин «государство», поскольку для Древней Греции было типично именно такое административное устройство территорий, как город-государство или полис.

По мнению Платона, численность населения полиса должна была составлять не более 5040 человек без учета рабов, женщин и детей. «Излишек» людей он предлагал выселять в колонии, а детей, родившихся с физическими недостатками, вне брака или даже в браке, но от пожилых родителей, попросту утилизировать. Детородный возраст для мужчин Платон предлагал установить в пределах от 30 до 55 лет. В этом случае, полагал Платон, можно будет оптимальным образом организовать управление и защиту города.

Впрочем, идеи Платона в большей степени касались менеджмента территорий. Если же говорить об урбанистике как науке, которую интересует город в контексте развития городской среды и взаимодействия различных городских систем с целью решения насущных проблем горожан, «пионерами» в этом плане стали представители хараппской цивилизации, процветавшей на севере Индии и в Пакистане в третьем тысячелетии до нашей эры.

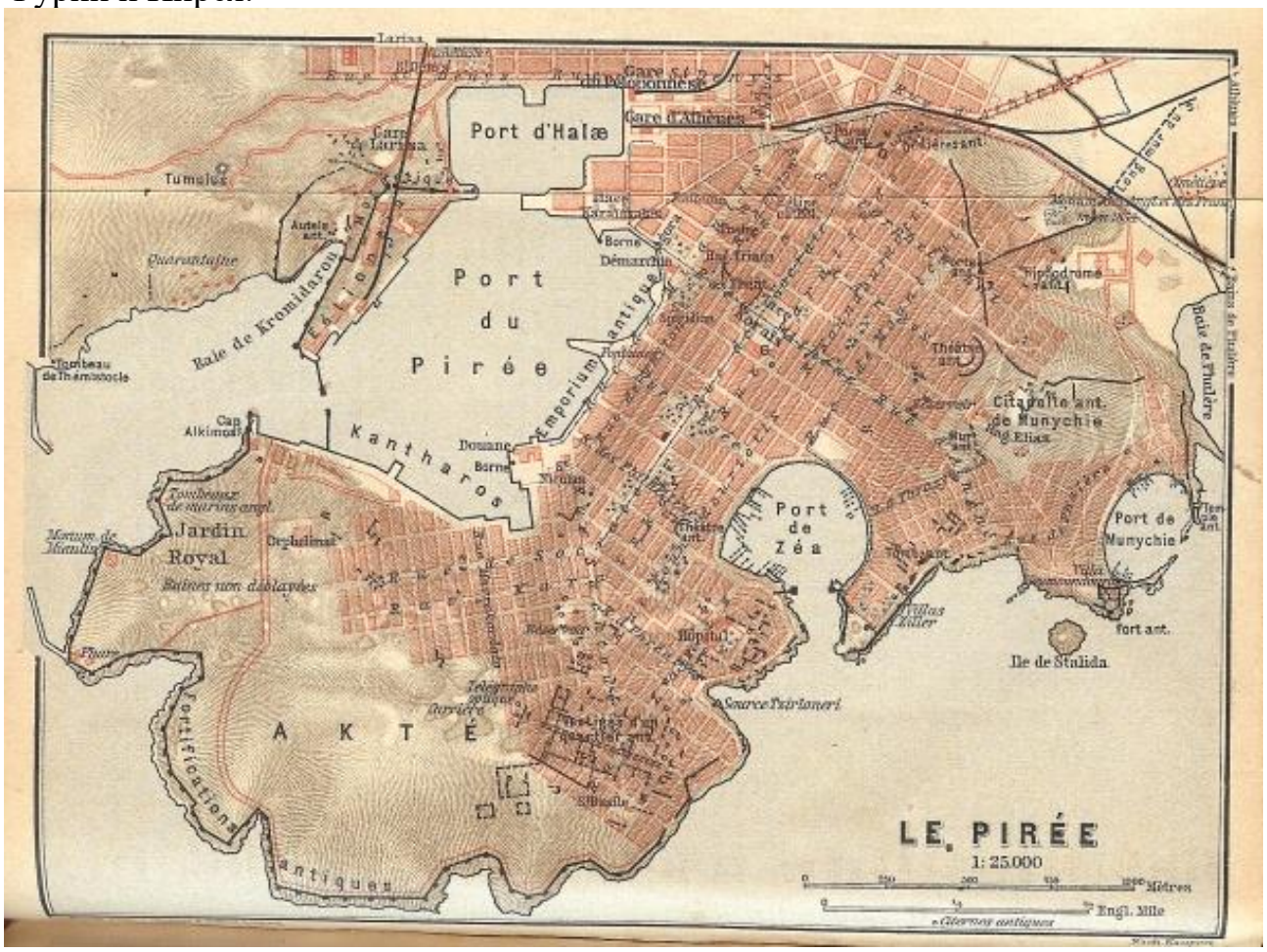
Крупнейшие города, расположенные на этой территории и впоследствии обнаруженные археологами, являют собой пример продуманного планирования застройки с учетом «розы ветров» для данной местности и прокладки основных коммуникаций – водовода и канализации. Так, система водоснабжения и водоотведения в Мохенджо-Даро является предметом пристального внимания уже далеко не первого поколения ученых.

Мнения ученых относительно эффективности обнаруженной на территории хараппской цивилизации системы водопользования расходятся, что видно, к примеру, из названия научного исследования The drainage systems at Mohenjo-Daro and Nausharo: A technological breakthrough or a stinking disaster? («Дренажные системы в Мохенджо-Даро и Наушаро: технологический прорыв или ужасная катастрофа?»).

Однако то, что система застройки и коммуникаций была тщательно спланирована, не вызывает никаких сомнений. Строения достаточно хорошо сохранились, и то, что застройка носила системный характер, видно невооруженным глазом:

Родоначальником градостроительных традиций в Европе считается древнегреческий архитектор Гипподам Милетский (498-408 до н.э.) Созданная им система застройки по кварталам используется по сей день как наиболее удобная и выдержавшая проверку временем.

Изначально «параллельно-перпендикулярное» расположение улиц задумывалось для обеспечения естественной вентиляции: прямая без изгибов улица лучше продувалась ветрами, что весьма актуально для жаркого климата Греции. В частности, Гипподам предложил такую планировку для Фурий и Пирея:



Помимо этого, именно Гипподам придумал зонирование города на жилой, торговый и административный массивы, что стало прообразом будущих спальных, промышленных и торговых районов. Ему же принадлежит идея располагать рядом главное административное здание города, где заседают градоначальники, и большую квадратную городскую площадь. Его градостроительное наследие до сих пор является предметом научных изысканий.

В эпоху Средневековья наметилась иная закономерность развития городов и системы расселения внутри города. Так, в центре находились главная площадь, рынок и церковь, а горожане застраивали своими домами пространство вокруг церкви и площади концентрическими кругами.

Планирование городской застройки вернулось в повестку дня с началом промышленной революции. Нарождающееся производство требовало огромного притока рабочих, которым нужно было где-то жить и как-то организовывать свой быт. Кроме того, особое внимание стали уделять застройке столичных городов.

Так, наиболее яркими примерами планирования столичной городской застройки в 18 столетии являются Вашингтон (столица США) и Санкт-

Петербург (российская столица в 1712-1728 годах). Тендер на разработку генерального плана Вашингтона выиграл архитектор французского происхождения Пьер Ланфан (1754-1825). Его идеи легли в основу всей будущей застройки Вашингтона:

Генеральный план Санкт-Петербурга представил приглашенный из Италии архитектор Доменико Андреа Терзини (1670-1734). Согласно плану, все застройщики получали четкие предписания относительно размеров своих будущих строений:

С целью скорейшего строительства столицы в остальной России было временно запрещено возведение каменных зданий, а все каменщики были откомандированы в Санкт-Петербург. Обращает на себя внимание и то обстоятельство, что архитекторы в разных странах и на разных континентах придерживались квартальной застройки, которую предложил много столетий тому назад древнегреческий архитектор Гипподам Милетский.

Интересно, что первоначальные версии планов застройки не были в полной мере воплощены в жизнь ни в Вашингтоне, ни в Санкт-Петербурге. Однако, безусловно, дали толчок традициям планирования городской застройки как таковой.

В 19 веке масштабной перестройке подвергся Париж. Архитектор по специальности, член Академии изящных искусств и государственный деятель Жорж Осман (1809-1891), можно сказать, воспользовался своим положением государственного служащего и инициировал масштабные изменения в градостроительном облике французской столицы.

Так, в Париже было реорганизовано, реконструировано, снесено и отстроено заново порядка 60% всех объектов недвижимости, перепланирована сеть улиц, появились широкие бульвары, а городские парки и Булонский лес были обустроены для прогулок.

Еще один наимасштабнейший проект 19 века – это район Эшампле в Барселоне, который спроектировал испанский архитектор Идельфонс Серда (1815-1876). Его идеи дают пищу для размышлений спустя столетия. А район Эшампле по сей день восхищает своей красотой и креативностью:

Эти проекты поистине предвосхитили время. Города, перестроенные по новым планам, оказались единственными готовыми к буму автомобилестроения, настигнувшего Европу и Америку в 20 веке. Прочим городам, сохранившим средневековые традиции градостроительства, пришлось быстрыми темпами перестраиваться, дабы соответствовать веяниям времени и обеспечить возможность передвижения автотранспортом.

Показательно то, насколько разными путями стали решать назревшую проблему в Европе и США. Если в США начали массово строить широкополосные дороги и транспортные развязки, в Европе предпочли развивать общественный транспорт. Правда, в Европе тоже звучали призывы расширить дорожное строительство. В частности, от французского архитектора Ле Корбюзье (1887-1965).

В Европе его идеи не нашли поддержки, однако оказались востребованы в Индии. Так, в 50-е годы 20 века Ле Корбюзье, по заказу правительства Индии, разработал генеральный план города Чандигарх – новой столицы штата Пенджаб. А также спроектировал несколько зданий в Чандигархе и Ахмадабаде.

Современная урбанистика ведет свой отсчет с 1996 года, когда была принята Хартия нового урбанизма. Основные положения хартии следующие:

- Пешеходная доступность инфраструктуры.
- Комфортное общественное пространство.
- Оптимизация дорог и коммуникаций.
- Уменьшение зависимости от личного автотранспорта.
- Доступное жилье во всех регионах и недопущение «концентрации бедности».
- Профилактика деструктивной конкуренции муниципалитетов за налоговую базу.

- Уважение к культурным традициям малых и средних городов.
- Гармония архитектуры и окружающего ландшафта.
- Интеграция примыкающей пригородной застройки в городскую инфраструктуру.
- Организация отдаленной пригородной застройки в самодостаточные города и поселки с целью недопущения превращения в спальные пригороды.

Заметим, что сегодня можно встретить множество вариаций изложения основных положений хартии. Это вполне объяснимо, потому что Хартия нового урбанизма включает 27 пунктов высокой степени детализации. Мы сосредоточились на самом главном, что касается непосредственно урбанистики.

В продолжение идей, заложенных в хартии, впоследствии были разработаны «Каноны устойчивой архитектуры и урбанизма». В новом документе нашли отражение проблемы изменения климата и прочие экологические вызовы, а также тема необходимости консолидации усилий в деле сохранения невозобновляемых ресурсов, которая обрела особую актуальность в процессе урбанизации.

Уточним, что урбанизация в широком понимании – это процесс роста значения городов в жизни общества. В более узком значении словом «урбанизация» обозначают процесс увеличения численности городского населения.

1.2. Процессы возникновения и развития городов

Понять, как и почему возникали города, будет намного проще, если разобраться, что же такое город. Существуют самые разные определения, что значит «город». И это вполне естественно, потому что города тоже весьма различны по своему размеру, площади, численности населения, градообразующим сферам деятельности, административной специализации.

Так, есть многомиллионные мегаполисы, и есть город Чекалин в Тульской области, где, по ситуации на 2021 год, проживает всего 866 человек. Есть столицы государств, областные центры, районные центры, а есть города, которые не относятся ни к одной из этих административных категорий. Тем не менее для такого типа населенного пункта, как город, существуют единые критерии.

Город – это, прежде всего, поселение с преобладанием несельскохозяйственных функций. Город может быть преимущественно курортным или промышленным, иметь одно или несколько градообразующих предприятий, однако ключевым моментом, позволяющим назвать город городом, является несельскохозяйственный характер занятости абсолютного большинства населения.

Помимо этого, во многих странах критерием отнесения населенного пункта к городу является численность проживающих внутри границ населенного пункта людей. Нижнюю границу численности населения каждое государство определяет на свое усмотрение. В скандинавских странах это 200-250 человек, в Австралии и Канаде – 1 тысяча человек, в США и

Мексике – от 2500 человек, в Италии, Греции, Испании, Украине – от 10 тысяч человек, в Японии – от 50 тысяч человек.

Формально такой критерий действует и в России. В Российской Федерации городом может считаться поселение с населением от 12 тысяч человек. Но, как мы уже говорили выше, статус города в порядке исключения могут присвоить и поселению с количеством жителей меньше тысячи человек. Есть множество стран, где формальных количественных ограничений на численность городского населения не предусмотрено вовсе. Например, в Бразилии, Боливии, Эквадоре, Коста-Рике и других странах.

Теперь собственно к вопросу, почему и как появились города. Городские поселения начали образовываться, когда занятые в сельском хозяйстве люди научились производить значительно больше продуктов, чем требовалось для личного потребления. В то же время, прогресс сельскохозяйственного производства требовал новых орудий труда и технических приспособлений, а растущие требования к комфорту стимулировали производство все более качественных и изысканных предметов домашней утвари: посуды, ковров, занавесей и прочего.

Постепенно массовое ремесленное производство начало территориально дистанцироваться от сельскохозяйственных районов, а ремесленники стали главными покупателями продукции сельского хозяйства. Сельхозпроизводители свозили продукцию на продажу к местам массового поселения ремесленников, поэтому со временем стало традицией в местах такого массового поселения предусматривать площадь под ярмарку-продажу. А сами поселения ремесленников по мере разрастания начали превращаться в города в понимании, близком к современному.

Выбор места под городское поселение предопределяли такие экономико-географические факторы, как наличие источника пресной воды, стратегически выгодное расположение и возможность организовать оборону города, пересечение транспортных путей. Большинство городов располагается на берегах крупных рек. Например, Москва – на Москве-реке, Санкт-Петербург – на Неве, Париж – на Сене и т.д.

Были и исключения. Так, Одесса находится в нескольких десятках километрах от реки Днестр, откуда поступает питьевая вода в город. А самые первые поселенцы на этой территории вынуждены были копать колодцы и отстраивать системы сбора дождевой воды в специальные резервуары.

Уточним, что Одесса – относительно молодой по историческим меркам город, основанный в 1794 году. В 18 веке было уже достаточно технических возможностей и для добычи воды из-под земли, и для проектирования и строительства каналов и резервуаров для сбора дождевой воды. Города, возникшие в намного более ранние периоды, всегда располагались ближе к легкодоступному источнику воды.

Самые первые известные историкам города появились примерно за 9 тысяч лет до нашей эры. К слову, самые древние города на нашей планете до сих пор функционируют. Это Иерихон и Дамаск. Археологи нашли следы пребывания там людей, относящиеся к 10-8 тысячелетию до нашей эры [The Travel, 2022]. Из прочих ныне здравствующих древних городов можно

назвать Афины в Греции (7 тысячелетие до нашей эры), Библос в Ливане (5 тысячелетие до нашей эры), Сузы в Иране и Эль-Файюм в Египте (4 тысячи лет до нашей эры).

Заметим, что сегодня можно встретить множество рейтингов и топ-10 старейших городов мира, и они могут отличаться между собой. И даже для вышеназванных нами городов могут встречаться разные даты с момента образования. Это связано с различиями в системе подсчета возраста города. Некоторые эксперты отсчитывают дату возникновения города с момента первых следов поселения, некоторые считают только время непрерывного существования и функционирования поселения.

Так или иначе, трансформация города происходит на протяжении всего времени его существования. Города подвержены влиянию самых разных внешних факторов: войны, землетрясения, изменения политической карты региона, смещения основных торговых путей, появления более молодых и быстро растущих городов-конкурентов, куда устремляется часть населения уже сложившегося города.

При неблагоприятных факторах города приходят в упадок, а иногда и вовсе исчезают с лица земли. Отдельная тема – техногенные катастрофы, как, например, в Чернобыле в 1986 году. Взрыв на Чернобыльской АЭС и последующее отселение жителей превратили близлежащий город Припять в город-призрак. Припять включена в список ЮНЕСКО, как памятник самой масштабной техногенной катастрофы в истории человечества. Примеры пришедших в упадок городов Российской Федерации можно найти в книге «Города России. Взгляд географа».

При благоприятных факторах, таких как рост промышленного производства, торговли, получение статуса столицы или административного центра региона, город разрастается и процветает. Городское население увеличивается как за счет естественного прироста, так и за счет миграции из сельских районов, других городов и стран.

Кроме того, распространенной практикой является включение ближних пригородов в состав города, что автоматически приводит к увеличению населения. Поговаривают, что к 2050 году население Москвы увеличится до 70 миллионов человек за счет микрорайонов, примыкающих к Средней Азии (это шутка, если что).

Так или иначе, урбанизация проходит определенные стадии вплоть до развития агломераций. Ученые в разное время пытались исследовать и систематизировать эти процессы. Наибольшей популярностью исследователей пользуется модель стадий урбанизации, разработанная американским урбанистом Джэком Джиббсом и изложенная в его книге The Evolution of Population Concentration («Эволюция концентрации населения»).

1.3. Стадии урбанизации по Дж. Джиббсу

С течением времени в каждой стране происходят некоторые изменения в области расселения. Это связано со сменой типа воспроизводства населения и сменой типа хозяйства. Американский географ Джиббс выделил 5 основных стадии расселения, которые прошли или пройдут все страны мира

к определенному этапу развития. Главный критерий выделения пяти стадий урбанизации – это соотношение динамики городского и сельского населения.

Первая стадия урбанизации по Джиббсу имеет следующие характеристики: доиндустриальный уклад хозяйства, традиционный тип воспроизводства, густая и сравнительно равномерная сеть сельских поселений. На этой стадии развития урбанизации городское население растет медленно и потому доля горожан может даже снижаться, при абсолютном преобладании сельского населения.

Вторая стадия урбанизации общества проявляется во время прохождения им процесса индустриализации. На этой стадии урбанизации сельское население мигрирует в города массовыми потоками, но за счёт естественного прироста доля сельских жителей во всем население страны ещё пока незначительно растёт. Городское население увеличивается более резко.

Третья стадия урбанизации общества характеризуется следующими чертами: демографический переход уже завершен; миграционный отток и естественная убыль приводит к снижению сельского населения. Рост доли городского населения обуславливает преобладание над долей сельского населения.

На четвертой стадии урбанизации продолжает слабо расти городское население, так же слабо уменьшается сельское население.

Пятая стадия урбанизации свойственна постиндустриальным странам, когда исчезают социальные различия между городом и селом. Все преимущества города появляются в сельской местности. Повышается ценность экологического фактора в сознании населения. Рост психологического фактора заставляет перемещаться горожан в село. Снижается численность городского населения и растет численность сельского. Система расселения снова приходит в состояние равновесия.

«Переток» населения из больших городов в ближний пригород обозначается термином «субурбанизация». Обычно под этим явлением подразумевается стремление состоятельного населения быть «ближе к природе», дышать более чистым воздухом, пить более чистую воду и т.д.

Однако для обозначения оттока городского населения в сельскую местность и малые города используется еще один термин «рурализация». Это более широкое понятие, которое не имеет в виду ситуацию, когда люди живут за городом по собственной прихоти.

Скорее, это те случаи, когда уменьшается количество возможностей, которые открывает жизнь в большом городе. Например, из-за кризиса, закрытия предприятий и потери рабочих мест люди вынуждены возвращаться на свою «малую родину» в село, поселок, райцентр. Подробнее можно почитать в статье «Рурализация: сущность, проявления, классификация».

В идеале город и село должны взаимодействовать между собой, быть взаимно полезными друг для друга, а не просто по очереди «вытягивать» друг из друга ресурсы. Такой формат сосуществования и взаимодействия получил название «городская агломерация». В отличие от официального

административного деления территорий, агломерация складывается естественным образом, не подчиняется административному регулированию, а факторы возникновения агломерации не всегда самоочевидны и легко объяснимы.

Такая агломерация может иметь один центр притяжения. Например, как Москва и Московская область. А может иметь несколько примерно равновеликих центров притяжения. Второй вариант получил название «конурбация» или городская агломерация полицентрического типа. В Российской Федерации насчитывается четыре крупных конурбации:

- Самаро-Тольяттинская (Тольятти, Самара, Сызрань).
- Ростовская (Ростов-на-Дону, Азов, Таганрог, Новочеркасск, Аксай, Батайск, Шахты).
- Кузбасская (Кемерово, Новокузнецк, Ленинск-Кузнецкий).
- Города «Минеральных Вод» на Кавказе (Пятигорск, Кисловодск, Ессентуки, Железноводск, Лермонтов).

1.4. Стадии развития агломераций по Л. Классену

Отметим, что городские агломерации тоже проходят определенные стадии развития. О них подробно рассказывается в книге The Future of Large Towns.

Стадии развития агломераций по Л. Классену:

- Урбанизация и рост городских агломераций.
- Субурбанизация, когда рост пригородов и населения агломерационной зоны опережает рост центра агломерации.
- Рурализация или дезурбанизация, когда население центра агломерации убывает быстрее, чем население агломерационной зоны
- Реурбанизация, когда население центра агломерации перестает убывать и может возобновить рост.

Применительно к процессу реурбанизации иногда можно встретить термин «джентрификация», под которым подразумевается реконструкция или ревитализация пришедших в упадок частей города посредством благоустройства и привлечения состоятельных жителей. Впрочем, реурбанизация может начаться и без каких-либо дополнительных организационных мер, а исключительно по причине возобновления производства или оживления торговли.

Оценивать шансы на реурбанизацию, прогнозировать прочие процессы в развитии городов и агломераций помогают различные системы классификации городов, наработанные на данный момент.

1.5. Классификация городов

Итак, города бывают разными. Они различаются по величине, функциям и многим другим показателям. В связи с этим, существует несколько основных классификаций:

1) По численности населения
2) По основным выполняемым функциям (административный центр,

промышленный или курортный город)

3) По уровню участия в территориальном разделении труда
4) По историческому происхождению
5) По экономико-географическим факторам

Рассмотрим вкратце эти классификации.

1.5.1. По численности населения

В учебном пособии «Основы геоурбанистики» предлагается деление городов на малые (до 20 тысяч жителей), средние (до 100 тысяч), крупные (до полумиллиона), крупнейшие (с населением до миллиона жителей) и города-миллионеры.

В учебном пособии «География городов» предлагается несколько иное деление на малые города (до 50 тысяч жителей), средние (до 100 тысяч), большие (до 250 тысяч), крупные (до полумиллиона), крупнейшие (с населением до миллиона жителей) и города-миллионеры. Разница, в целом, не принципиальна, и порядок цифр примерно одинаковый.

1.5.2. По основным выполняемым функциям

Эта классификация группирует города по преобладанию и сочетанию различных функций. Выделяют пять основных групп городов:

Многофункциональные – сочетающие административные, политические, культурные, экономические функции плюс развитую промышленность и транспорт. Например, Москва и многие другие столицы государств мира.

Промышленные, транспортные и промышленно-транспортные – регионы добычи полезных ископаемых, обрабатывающей промышленности, транспортные узлы, морские и речные порты. К примеру, Омск, Владивосток, Новокузнецк, Челябинск и другие города.

Административно-культурные – небольшие города местного значения, обслуживающие прилегающие территории, такие как Ангарск, Владимир, Воронеж и другие подобные города.

Города-курорты – города, куда люди приезжают отдыхать, лечиться, заниматься профилактикой болезней и т.п. Это Сочи, Анапа, Геленджик и прочие.

Наукограды – города, сформировавшиеся на базе научных центров, такие как Фрязино, Мичуринск, Королев, Дубна, Жуковский и прочие.

Отдельно следует сказать про инновационный центр «Сколково». Это, фактически, первый в России строящийся с нуля наукоград.

1.5.3. По уровню участия в территориальном разделении труда

Данная классификация приводится в книге «Географическое мышление» и отражает масштабность градообразующих функций, выполняемых городом. Так, есть города, результаты деятельности которых значимы в масштабах страны, отрасли, региона. К примеру, это все города, где сконцентрирована оборонная промышленность, ракето- и самолетостроение, кораблестроение и т.д.

А есть города, которые обслуживают небольшие территории и являются

местными центрами. Продукция, произведенная на предприятиях такого города, находит спрос в пределах района или области. К таковым относятся многие малые города средней полосы России.

1.5.4. По историческому происхождению

Это даже не столько классификация, сколько дифференцированный подход к развитию городов в зависимости от времени их возникновения и степени сохранности зданий, инфраструктуры и прочих элементов городского пространства.

Такая дифференциация важна для решения внутренних планировочных задач и сохранения исторического облика города. Она актуальна для городов с многовековой историей, где сохранились многочисленные памятники архитектуры, однако при этом существует потенциал для дальнейшего развития.

1.5.5. По экономико-географические факторам

Это достаточно сложная классификация, применяемая, в первую очередь, для определения перспективного направления развития города. Эта классификация в значительной степени зиждется на особенностях расположения города и близости различных природных ресурсов.

Города по ЭГП:

Транспортные хабы – например, Нижний Новгород, Красноярск, Новосибирск.

Регионы добычи полезных ископаемых – например, Кемерово, Рудный, Тюмень.

Регионы обрабатывающей промышленности – например, Иваново, Ярославль, Серпухов.

Регионы интенсивного земледелия – например, Краснодар, Ставрополь.

Разумеется, городов с определенной специализацией намного больше, однако полный перечень занял бы очень много времени, поэтому мы в нашем курсе приводим лишь некоторые примеры исключительно для наглядности. И на этом стоит подытожить.

Итак, мы в общих чертах изучили закономерности возникновения и развития городов в историческом контексте, разобрались с основными трендами внутри данного процесса и поняли, какие существуют классификации городов на сегодняшний день. Далее предлагаем пройти проверочный тест и перейти к следующему уроку.

Классификация городов по социально-экономическим функциям. Одна из таких классификаций – классификация Гарриса. Она основана на анализе структуры занятости каждого города в целях выявления ведущей отрасли.

Виды городов в зависимости от занятости:

- чисто промышленные (занятость в промышленности составляет не менее 45% работающих по найму и не менее 74% работающих в промышленности и торговле);
- с менее выраженными промышленными функциями;
- горнодобывающей промышленности;

- розничной торговли;
- выполняющие функции складских операций (оптовой торговли);
- коммуникационные;

университетские (число студентов составляет более 15% работающих по найму);

- курортные и с преобладанием пенсионеров и лиц, удалившихся от дел (доля экономически активного населения ниже минимума, который зависит от типа экономики страны);
- многофункциональные.

1.6. Теоретические подходы к определению понятия город

Современный город – сложное многогранное явление и для изучения сущности и содержания его понятия нужен комплексный подход с позиций исторической, правовой, экономической, социологической, географической и других наук.

Я. Е. Водарский выделяет целый ряд проблем в понимании сущности города. По его мнению, очень важна терминология – какое поселение считать городом, с какого этапа их развития селение и крепость становятся городами в научном понимании. Слово «город» (Urbs, Burg, Wick или Weich, Stadt, City, Cite) издревле обозначало поселение, искусственно укрепленное оградою или валом и рвом для защиты от неприятельских нападений. Другая проблема – причины основания городов и селений именно на данном месте и в данное время. Третья проблема – изучение развития городов и селений как населенных пунктов, появление в них новых районов, слобод, улиц, т. е. топография и застройка. Четвертая проблема – управление городом, его конкретные особенности, развитие чиновничества, полицейских учреждений и т. п. Пятая проблема – развитие промыслов, промышленности, внутригородского транспорта, почты. Шестая проблема – образование и просвещение, появление и история школ и специальных учебных заведений, в т. ч. высших, типографий и т. п. Седьмая проблема – особенности снабжения городов продовольствием, топливом, стройматериалами и т. п. Восьмая проблема – развитие торговли. Девятая проблема – быт разных сословий и социальных групп: их духовная и общественная жизнь, отношение к религии и др.

Столь разносторонний подход к пониманию сущности города выходит за рамки данного исследования. Однако в следующих главах будет рассмотрены некоторые из изложенных проблем в современном их понимании. Рассмотрим различные взгляды ученых на определение города.

Российским историком В. Н. Татищевым было дано следующее определение города: «Славянский град есть место, укрепленное или без укрепления, в котором многие домы разных чинов, яко военные и гражданские служители, купечество, ремесленники и чернь и подлой народ и все обще называются граждане, состоят под властью начальства, но не токмо тот город имянуется, который уезд подсудной имеет, а прочие или крепости или пригороды и остроги».

Л. О. Плошинский обращается к первоначальным значениям различных

названий, так или иначе связанных с городом: «В первые веки существования Руси под словом “город” (град) разумелось всякое огороженное, т. е., искусственно укрепленное место. ... Кроме того, слово “город” употреблялось еще в двояком смысле: 1) в смысле вновь построиваемой стены или крепостного вала, около существовавшего уже города; и 2) в смысле временного укрепления, посредством ограды из частокола, тех мест, на которой предстояло побоище с неприятелем; подобные укрепления называемы были иначе острогами.

Далее встречаем еще название “городище”. Как полагают, под именем этим разумелось первоначально то место, на котором находились развалины города, разрушенного неприятелем, и где потом нередко водворяемо было новое поселение.

Употреблялось еще название “погост”. Под именем этим, как полагают, разумеется то, что у Римлян pagus, т. е., укрепленное на возвышении место, некоторого рода крепость, с округом подведомственных ей волостей. Другие думают, что погосты эти, устроенные, по словам летописи, Кн. Ольгою, были ни что иное, как поселения, в которых она останавливалась погостить и собирать подати. ...

Название кремля (крема, крома, кромного города, кремника) произошло, как полагают, или от слова “укромный”, т. е., приютный, безопасный; или от кремый (крепкий)...».

Д. Я. Самоквасов также дает развернутую историческую характеристику понятия города: «Слову “город” в древнерусском языке соответствовало множество значений, по современным нам понятиям, не имеющих ничего общего, как между собой, так и с нынешним понятие о городе».

Он приводит следующую градацию понятия:

а) городом называлась всякая ограда, защищающая данное место от посторонних вторжений;

б) городом называлось всякое укрепление, созданное с целью защиты от неприятеля;

в) городом назывались укрепления более значительных пунктов народного поселения;

г) городом назывались укрепленные местности, т. е. защищенные от неприятельских нападений какою-либо оградою, насыпью, рвом, и служившие пунктами народного поселения;

д) городом назывались различные территориальные деления политического или административного характера. В этом смысле слову город в древних памятниках соответствуют последовательно понятия земли и волости, княжества и государства, уезда и провинции;

е) городом назывались центры администрации;

ж) городом назывались «пристанища торга и рукоделий», т. е. центры промышленности, основанные правительством, наделенные путем законодательства известными правами и обязанностями и тем превращенные в юридические лица.

Автор пишет: «Указанные до сих пор значения слова “город” могут быть названы прямыми, территориальными или местными, в

противоположность нижеследующим, переносным или личным. От места жительства название города перешло на его обитателей». К таким понятиям Д. Я. Самоквасов относит:

а) понятие о городе как общине, пользовавшейся политической автономией и «тянувшей», по древнему выражению, к данному укрепленному пункту (городу в прямом смысле) как центру политической жизни общины;

б) понятие о городе как общине, члены которой соединены известными связями с данным укрепленным пунктом, как военным, так и административным центром общины;

в) городом называлась совокупность жителей данного укрепленного пункта;

г) городом называлась совокупность лиц служилого сословия, приписанных к данному укрепленному пункту, как военному центру, для его защиты;

д) городом называлась совокупность обитателей данной местности («городские общества»), объявленной городом со стороны правительства, городом в смысле административного и промышленного центра1;

е) городом называлась совокупность лиц так называемого среднего или третьего сословия, обитавших в данном пункте, объявленном городом со стороны правительства, наделенных известными правами и обязанностями и вследствие того получивших значение юридического лица, местной, сословной корпорации.

Проведя тщательный исторический анализ трансформации понятия «город» в разные периоды истории России (от славянских племен до XVIII столетия), Д. Я. Самоквасов приходит к выводу: «...с объединением России слово “город”, в смысле территориального деления, потеряло значение территории, занятой общиной, пользующейся политической автономией, и сохранило только значение провинциального, административного деления государственной территории. ...В новой России слову “город” стали соответствовать два новых понятия, неизвестные в древности: 1) значение центра местной администрации, объявленного городом со стороны правительства, и 2) значение промышленного пункта, названного таковым правительством. Не требовалось, чтобы эти пункты были укреплены: для образования города требовалось только, чтобы закон объявил данные местности городами».

Надо полагать, именно в этот период и были заложены основы современного юридического понимания города.

Энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона трактует это понятие в его первозданном виде – как поселение, искусственно укрепленное оградою или валом и рвом для защиты от неприятельских нападений. Также объясняет происхождение этого понятия и знаменитый русский географ В. П. Семенов-Тян-Шанский.

В. Зомбарт, определяя город, подчеркивает его продовольственную зависимость от крестьянского труда: «...город представляет собою поселение людей, которые в отношении своего пропитания поставлены в зависимость

от продуктов чужого сельскохозяйственного труда». М. Вебер утверждал, что «с точки зрения чисто экономического определения, городом можно назвать такое населенное место, обитатели которого в своем большинстве живут не земледельческим трудом, а торговлей и промышленностью».

Известный социолог Н. П. Анциферов, яркий представитель «органической теории города», определял его как «...место, приспособленное для общежития социальной группы сложного характера, внутренне дифференцированной (сословия, классы, иногда группировки национальные, религиозные), получившей определенную правовую форму».

Профессор Л. А. Велихов в своей работе, критически проанализировав различные взгляды ученых XIX – начала XX вв. на определение города, называет городом определенную социальную систему, представляющую собой конгломерат людей, во-первых, объединенных производственным и распределительным моментом, затем – потребительным моментом в широком смысле слова. Он приходит к важнейшему выводу – каждой эпохи присуще свое определение города и единого универсального быть не может, так как вместе с развитием города меняются и его сущностные характеристики.

В. В. Карлов дает историческое определение города: «К раннефеодальным городам следует относить, прежде всего, те разнохарактерные по происхождению и положению в системе расселения поселения, где сочетались ремесленно-торговые, административные, политические, религиозные и военные функции».

А. В. Куза предлагал: «Древнерусским городом можно считать постоянный населенный пункт, в котором с обширных территорий концентрировалась, перерабатывалась и перераспределялась значительная масса прибавочного продукта».

Он же, как археолог, предложил систематизировать признаки древнерусского города: размер площади города (более 2,5 га); экономика (ремесло, торговля); административное управление; военное дело; монументальное зодчество (каменные храмы и гражданские здания); письменность; быт феодалов; топография (усадебно-дворовая застройка).

Б. А. Рыбаков считал, что «типичным следует считать сочетание в городе следующих элементов: крепости, дворов феодалов, ремесленного посада, торговли, административного управления, церквей».

М. Г. Рабинович полагал, что отсутствие сколько-нибудь полных данных (в особенности для ранних периодов) не позволяет выработать в этом отношении точные критерии и приводит в ряде случаев к субъективным определениям. И приводит функциональные признаки города: «Русские города были центрами развития ремесла и торговли, центрами военными и административными, центрами культурными и религиозными. Эти функции были в большей или меньшей степени свойственны всякому городу. Но не всякий город обязательно сочетал их все. ...И достаточно было одного из этих многообразных значений, чтобы поселение стало городом, чтобы в нем сложились ...черты городского быта».

Позицию М. Г. Рабиновича поддержал Б. Н. Миронов, который дает

следующее определение города: «По нашему мнению, более полно отразит содержание городской жизни XVIII – первой половины XIX в. определение позднефеодального города как поселения многофункционального назначения со значительным (по крайней мере, в несколько сотен человек) населением (его торгово-промышленная часть составляет посадскую общину), которое живет в условиях специфического уклада общественной жизни, своей деятельностью организует во всех отношениях (в хозяйственном, политико-административном, культурном) тяготеющую к нему сельскую округу и объединяет ее в единый государственно-хозяйственный механизм».

П. Г. Рындзюнский подчеркивал, что «город — это не экономическая категория. Центр тяжести в его определении не лежит в области экономики, тем более сведенной до рассмотрения лишь отраслевого своеобразия, он расположен в социально-экономической сфере во всей ее полноте и не меньше того определяется общественно-правовой, идеологической и культурной сферами».

Я. Е. Водарский, соглашаясь с мнением Д. Я. Самоквасова, утверждает, что «для феодального города до 1775 г. решающим критерием является наличие в нем городской общины, имевшей иные права, чем сельская, и связанного с нею городского уклада жизни. Только она позволяет отличать город от других многофункциональных (и торгово- промышленных) населенных пунктов».

По реформе 1775 г. (Жалованная грамота городам) городом официально признается поселение с общинами купцов и мещан. Устанавливается два типа городов:

1) губернские и уездные центры;

2) заштатные города.

Посады и слободы с общинами купцов и мещан Водарский Я. Е. предлагает считать поселениями городского типа.

Необходимо отметить, что с тех пор и до сего дня городом считается официально установленный городом населенный пункт.

Он делает справедливый вывод о двух научно обоснованных признаках города до реформы 1775 г. – отрыв жителей от земледелия как прямого средства обеспечения жизни и особая община, особый городской строй жизни, закрепленный правительством, одновременное наличие которого доказывает, что данное поселение является городом. После 1775 г. остается только второй – наличие юридического статуса города, но появляются селения городского типа: посады и слободы купцов и мещан. Фактически эти два признака остаются неизменными, хотя конечно содержание их изменяется со сменной исторических периодов.

Особенности «аграрных» городов связаны с тем, что по реформе 1775 г. уездными городами был сделан ряд сел, население которых по преимуществу занималось сельским хозяйством, и которые, как отмечает Я. Е. Водарский, не имели условий для развития промышленности и торговли. Этот факт говорит об определенном субъективизме в юридическом установлении статуса города либо о влиянии чисто административных функций на принятии данного решения.

Исследуя историографию понятия «город», Я. Е. Водарский выделяет четыре положения.

1. Города – это поселения, которые называются городами в источниках.

2. Города – это обязательно торгово-промышленные поселения, которые могут быть также административными, политическими, культурными и другими центрами, т. е. которые могут быть многофункциональными поселениями.

3. Города – это либо торгово-промышленное поселение, либо военно-административный центр, либо сочетание этих двух поселений, т. е. центр с административными, экономическими и военными функциями.

4. Торгово-промышленное поселение с обязательной городской сословной общиной, т. е. для периода до 1775 г. с общиной посадских людей, а после – с общинами купцов и мещан.

Я. Е. Водарский пишет: «...город был одновременно экономической и юридической категорией, а процесс городообразования состоял в постепенном изменении экономической функции деревни, сопровождавшимся еще более замедленным изменением ее юридического статуса. Город становится городом в научном понимании этого термина после того, как его экономическое состояние получало юридическое оформление...».

Он выделяет три критерия (признака) города: торгово-промышленные занятия жителей, наличие общины и определенный минимум населения. При этом подчеркивает, что только наличие одновременно двух первых критериев позволяют отнести поселение к числу городов. Наличие торгово-промышленных занятий населения без общины образует поселение городского типа, а общины без торгово-промышленных занятий населения — сельское поселение.

Решающим критерием для определения города должна быть социально-экономическая характеристика: город отличается от деревни тем, что он представляет собой населенный пункт, в котором главным занятием жителей является неземледельческое производство и торговля, а административные и военные функции могут и отсутствовать. При этом его община и не входящие в нее жители имеют определенные права и обязанности, закрепленные князем или государством.

Е. Р. Метелева, рассматривая город как систему производства и потребления товаров и услуг, называет его центром экономической активности, концентрирующим функции производства товаров и услуг, их потребления, обмена и распределения.

Словарь средневековой культуры под редакцией А. Я. Гуревича определяет город как особый тип поселения, характеризующийся рядом существенных структурных особенностей и специфическими функциями в системе средневековой социальной и культурной жизни. К числу важнейших черт средневекового города относит его экономические функции, своеобразие правового и административного устройства и особый тип культуры, носителями которого были члены городского сообщества. Город

был местом преимущественно неаграрного, ремесленного производства и хозяйственной деятельности, связанной с товарообменом и денежным обращением. Город представлял собой и особый тип социальной организации; городское сообщество конституируется как корпорация, внутренняя структура которой, равно как и взаимоотношения с внешним миром, регулировались особой системой правовых норм, городским правом. Разработанность правовых оснований городской жизни обусловливала автономное положение города как самостоятельной административной и политической единицы.

Советский энциклопедический словарь называет городом населенный пункт, достигший определенной людности и выполняющий преимущественно промышленные, транспортные, торговые, культурные и административно-политические функции. Еще более лаконичен Большой энциклопедический словарь: «город – населенный пункт, жители которого заняты, как правило, вне сельского хозяйства». В толковом словаре русского языка С. И. Ожегова под городом понимается крупный населенный пункт, административный, торговый, промышленный и культурный центр.

В. С. Основин и Б. С. Хорев определяют город как населенный пункт, большинство жителей которого не занимаются сельским хозяйством.

Другие авторы используют термин «поселение». Город – тип поселения, отнесенный к категории городов законодательством государства в соответствии с критериями численности и преимущественно несельскохозяйственным характером занятости населения.

Американский ученый-урбанист Л. Мамфорд в первой половине XX века отмечал, что город возник как особый вид защищенной окружающей среды, благоприятствующий появлению кооперативных ассоциаций, воспитанию, образованию. Как критически пишут по этому поводу В. А. Бабюх и Ж. Е. Кайсарова: «В его теории, “город” – это изначально положительный феномен, воплощающий инстинктивное стремление человека к дому, к сотрудничеству, взаимопомощи». Конечно, подобная «идеализация» города мало соответствует реальным общественным отношениям между горожанами, их с властью и с жителями пригородов и других территорий.

А. Ю. Звягольский, И. В. Упоров, А. К. Захаров считают, что под городом в муниципально-правовом смысле применительно к России следует понимать городской населенный пункт с современной инфраструктурой, (медицинские и учебные заведения, банки, объекты культуры, общественный транспорт и др.), являющийся муниципальным образованием (городским поселением) с численностью постоянных жителей, как правило, более 12 000 человек.

Представленные определения, на мой взгляд, носят односторонний характер, используя в дефиниции неочевидные или юридически неопределенные признаки (например, какую деятельность можно отнести с сельскому хозяйству, а какую нет; что понимать под городским населенным пунктом и «современной» инфраструктурой и как быть с историческими городами т. п.).

Социологи, географы и экономисты, давая определение города, выделяют свои критерии: численность или плотность населения, тип занятости населения, административные функции или исторически сложившийся статус города, как особое социально-пространственное образование наряду с деревнями, селами, поселками и другими локальными ареалами существования людей.

Географ-урбанист Ю. Л. Пивоваров подчеркивает, что большинство определений города «фиксируют различные стороны одного главного явления: город концентрирует население с преобладанием несельскохозяйственной деятельности, обеспечивая более эффективное производство и более разнообразные виды деятельности и общения по сравнению с окружающей его сельской местностью». Однако профессор Г. М. Лаппо считал, что «город – не только экономический центр, сосредоточие промышленности и место производства духовных ценностей. Это прежде всего люди, населяющие город, составляющие особую территориальную общность».

А. А. Васильев с позиции теории управления дает следующее определение: «город – один из видов социальной и пространственной организации населения, возникающий и развивающийся на основе объединения промышленных, научных, культурных, административных и других функций».

Существуют и весьма пространные современные определения города, которые, к сожалению, носят наукообразный характер и практического смысла не имеют. Так, И. В. Понкин с точки зрения теории публичного управления определяет город как автономный природнотехногенный и антропогенно-культурный ландшафтно-конструктивный порядок, дескриптивно характеризуемый элементами нормативного, визуального, социального и иного порядков, системно реализованный в многоуровневом техногенном исполнении (как сложная, открытая динамическая система) на локализованной территории, самовоспроизводящийся и относительно самообеспечивающий себя для текущей и экспектативной жизнедеятельности сконцентрировано населяющего его (внутренне (межличностно) относительно диссоциированного) социума.

В России федеральное и субъектов РФ законодательство, к сожалению, не приводит никаких, даже самых общих понятий города и населенного пункта. Странность ситуации в законодательстве заключается в том, что на основе неопределенных понятий (и постоянно используемых) формируются целые правовые институты, например, в градостроительстве. Понятие города исчезло из действующего законодательства. Федеральный закон № 131-ФЗ вместо этого вводит размытые понятия «городского округа (района, с внутригородским делением)» и «городского поселения», причем последнее определение в статье 2 раскрыто как «город или поселок», т. е. «город» используется как бессодержательный термин.

В современной научной литературе существует несколько подходов к определению города:

1) количественная теория – понятие города сводится к наличию в нем

определенного количества жителей. Все особенности городского хозяйства объясняются только аккумуляцией большого количества людей на малой территории;

2) политико-административная теория – определяет понятие города с правовой точки зрения. Под городом понимается поселение с определенной территорией, которому государственной властью присвоены особые административные права или «имеющее отличное от деревни правовое положение»;

3) социальная теория – делает упор на внутреннюю общественную структуру. Город есть место, приспособленное для общежития социальной группы сложного характера, внутренне дифференцированной и имеющей определенную правовую форму;

4) экономическая теория – предполагает, что проблема города во всех своих частях тесно связана с экономическими отношениями, без анализа которых она не может быть разрешена. Для экономической теории характерны следующие определения города:

а) город есть поселение людей, практикующих интенсивное разделение труда,

б) город является большим поселением людей, которое пользуется для своего содержания произведениями чужого земледельческого труда,

в) город – поселение с сильной дифференциацией занятий, преимущественно промышленных торговых и кредитных,

г) город – неизбежное длительное скопление людей в местах обрабатывающей промышленности и торговли, вызываемое машинной техникой производства (коллективным фабричным производством), концентрацией капиталов (торгового, промышленного и финансового) и пролетаризацией крестьянства (К. Маркс, Ф. Энгельс),

д) городом называется поселение, жители которого занимаются или торговлей, или оказанием услуг, или обрабатывающей промышленностью, составляющими их главное, основное занятие, а не побочный промысел;

5) социально-экономическая теория. Город – обособленная территориальная социально-экономическая воспроизводственная самоорганизующаяся система.

Как видим, научная литература и законодательство привносят свои аспекты в дефиницию города. Обобщая различные взгляды, дадим определение города с позиций современного городского права: город – населенный пункт, правовой статус и территория которого в соответствии с законодательством определены уставом города, где с целью обеспечения необходимого уровня жизнедеятельности и в интересах городского населения, осуществляются государственная власть и местное самоуправление.

Таким образом, мы выделяем наиболее важные его признаки: населенный пункт – как видовой признак (особенности его см. ниже), правовое закрепление статуса города в уставе, жизнедеятельность населения, система государственных и муниципальных органов, действующих в интересах населения и в соответствии с законом. При отсутствии какого-

либо из них (не принят устав или он не содержит статуса города, все население покинет город, прекратится любая жизнедеятельность, не будет никаких органов власти, даже военных или правоохранительных) город перестает быть юридическим городом, т. е. данный перечень является необходимым и достаточным. При этом социально-экономические, градостроительные, демографические, географические и др. признаки серьезного значения не имеют, поскольку носят временный или юридически неопределенный характер и могут использовать в качестве классифицирующих признаков.

Это объясняется развитием научно-технического прогресса и формированием информационного общества, где современные технологии формируют совершенно новые представления о городе. Так например, в Москве уже практически нет промышленного производства, но бурно развивается финансово-банковская деятельность, электронные и автоматизированные формы торговли, научно-техническая и образовательная деятельность и т. п. Более того, мировые тенденции развития городской архитектуры показывают примеры широкого применения сельскохозяйственных технологий на крышах зданий в больших городах с целью обеспечения дешевой и свежей продукцией горожан.

1.7. Понятие урбанизации

Урбанизация – рост городов и городского населения. Три основные черты современной урбанизации:

- быстрый темп роста городского населения (особенно в менее развитых странах);
- высокая концентрация населения в больших городах;
- разрастание городов вширь.

Особенно быстрые темпы роста городского населения характерны для XX в. Если в начале столетия в городах проживало всего лишь 14 % населения Земли, то уже к середине этот показатель вырос в два раза.

Доля городского населения значительно отличается по странам и континентам. В Европе, Северной и Южной Америке, Австралии и Океании городское население составляет около 75 % от всего населения, а в Африке и Азии – чуть более 30 %.

Особенностью процесса урбанизации в развитых странах стало явление субурбанизации – переезд части городского населения в пригороды. В США 60% городских жителей проживает в пригородах. Это связано с ухудшением экологических условий в крупных городах, высокими местными налогами и удорожанием инфраструктуры.

Типы стран по уровню урбанизации

1) Высокоурбанизированные (уровень урбанизации > 50 %). Относятся все высокоразвитые страны и многие из развивающихся: Норвегия, Швеция, Финляндия, Нидерланды, Дания, Аргентина, Бразилия, Япония, Австралия, Новая Зеландия, Сингапур, Израиль, США, Канада и др.

2) Среднеурбанизированные (уровень урбанизации 20–50 %). Относится большинство стран Азии – Казахстан, Китай, Индонезия и отдельные страны

Африки – Египет, Нигерия, Марокко, Тунис, Алжир, ЮАР.

3) Слабоурбанизированные (уровень урбанизации < 20 %). Относится большинство слаборазвитых стран: Афганистан, Чад, Нигер, Эфиопия и др.

Агломерация – скопление мелких городов вокруг крупных, объединённых в одну систему хозяйственными, трудовыми и культурно-бытовыми связями.

Рост и слияние агломераций приводит к появлению мегалополисов (не путать со словом: мегаполис!).

Мегалополис – крайне урбанизированная, как правило, стихийно складывающаяся форма городского расселения, возникающая путём срастания нескольких городских агломераций в странах, в которых имеются регионы с большими масштабами урбанизации. Термин происходит от названия древнегреческого города Мегалополь, возникшего в результате слияния более чем 35 поселений Аркадии. Буквально, мегалополис в переводе с греческого означает город завышенных размеров, где префикс мегало- представляет собой количество в преувеличенном размере.

Крупнейшие мегалополисы мира:

- Мухафазы Дельты Нила, Африка (Александрия, Эль-Бухейра и др.) – 41 миллион человек.
- Дельта реки Чжуцзян, Китай (Гонконг, Шэньчжэнь, Гуанчжоу, Макао и др.) – 55 млн.чел.
- Дельта реки Янцзы, Китай (Шанхай, Нанкин и др.) – 88 млн.
- Бохай, Китай (Пекин, Тяньзцинь и др.) – 66,4 млн.
- Южно-Китайское побережье, Китай – 25 млн.
- Тайхэй, Япония – 81,8 млн.чел.
- Токайдо, Япония (Токио – Осака) – 60 млн.чел.
- Сеульский национальный столичный пояс, Южная Корея – 25 млн.
- Махараштра, Индия – 39,5 млн.
- Южная Индия (Бангалор, Ченнаи, Хайдарабад и др.) – 38 млн.
- Ява, Индонезия – 141 млн.
- Европейский межгосударственный мегалополис «Голубой банан» – более 110 млн.чел.
- Европейский межгосударственный мегалополис «Золотой банан» – 40 млн.чел.
- Европейский межгосударственный мегалополис «Зелёный банан» – 40 млн.чел.
- Мегасити юго-восточной Бразилии (Сан-Паулу, Кампинас, Сорокаба и др.) – более 32,2 млн жителей.
- Великие озёра, США, Канада – 55,5 млн.чел.
- Босваш, США (Бостон – Вашингтон) – 52,3 млн.жителей
- Мегалополис Мехико, Мексика – 34 млн
- Южная Калифорния, США – 24,4 миллионов человек.

В последние годы всё большее распространение получает «ложная»» урбанизация – стремительный рост численности городского населения, не сопровождающийся ростом числа рабочих мест. Отличие от истинной урбанизации в том, что не происходит развитие городских функций,

характеризующих мировой процесс урбанизации. Прибывающее в город сельское население пополняет армию безработных, а недостаток жилья приводит к образованию неблагоустроенных городских окраин с антисанитарными условиями (трущоб).

«Ложная» урбанизация распространена в странах Латинской Америки и Юго-Восточной Азии.

Нет единого критерия определения городского населённого пункта. Например, в Исландии городом считается поселение с численностью населения более 200 жителей, а в Японии – более 50 тысяч. В Советском Союзе городом считался населённый пункт, в котором проживает свыше 10 тысяч жителей, более 2/3 из которых заняты в несельскохозяйственном производстве.

ЗАКОН РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ 5 мая 1998 г. № 154-З «Об административно-территориальном делении и порядке решения вопросов административно-территориального устройства Республики Беларусь»

В Республике Беларусь устанавливается три категории городов:

- город Минск – столица Республики Беларусь;
- города областного подчинения;
- города районного подчинения.

Населенные пункты, в которых находятся местные Советы депутатов, исполнительные и распорядительные органы, являются центрами соответствующих административно-территориальных единиц.

Населенные пункты Республики Беларусь относятся к определенным категориям в зависимости от:

- численности проживающего населения;
- уровня развития и специализации производственной и социально-культурной инфраструктуры;
- государственных функций, осуществляемых на соответствующей территории.
- К категории городов относятся:
- город Минск – столица Республики Беларусь. Статус города Минска определяется законом;
- города областного подчинения – населенные пункты с численностью населения не менее 50 тысяч человек, являющиеся административными и крупными экономическими и культурными центрами с развитой производственной и социальной инфраструктурой.

В отдельных случаях к категории городов областного подчинения могут быть отнесены населенные пункты с численностью населения менее 50 тысяч человек, являющиеся административными и крупными экономическими и культурными центрами, имеющими важное промышленное, историческое значение, перспективы дальнейшего развития и роста численности населения;

- города районного подчинения – населенные пункты с численностью населения свыше 6 тысяч человек, имеющие промышленные организации,

сеть организаций социально-культурного и бытового назначения, с перспективами дальнейшего развития и роста численности населения.

Урбанизация представляет собой социально-экономический процесс, который выражается в росте городов, увеличении концентрации населения и распространении влияния городского образа жизни на близлежащие поселения. Само определение «урбанизация» в переводе с латыни означает «городской».

Существует 2 вида урбанизации:

1. Гиперурбанизация отмечается в зонах с неконтролируемым развитием городских поселений, которое приводит к перегрузке естественных ландшафтов и нарушении экологического равновесия. Характерна для развитых стран.

2. Ложная урбанизация – стремительный рост городского населения, при котором количества рабочих мест недостаточно для прибывающих потоков людей из сельской местности. Как следствие, начинают разрастаться неблагоустроенные городские окраины, в которых царит антисанитария. Характерна для развивающихся стран.

Уровень урбанизации городов в Беларуси характеризуется весьма стремительными темпами. В течение последних 100 лет он вырос в несколько раз, а соотношение сельских и городских жителей поменялось местами. Наиболее привлекательными для жителей сельской местности и небольших городов являются крупнейшие города, среди которых пальму первенства занимает Минск.

К основным причинам урбанизации на современном этапе относят:

- стремительное развитие индустриализации в крупных городах;
- благоприятные условия для коммерции;
- большой рынок труда;
- социальные аспекты: высокий уровень медицины, образования, комфортные условия проживания и отдыха;
- формирование широких пригородных зон.
- К позитивным моментам урбанизации относят:
- возможность получить более интересную и высокооплачиваемую работу;
- развитие транспорта и связи;
- качественное образование и медицинские услуги;
- развитие инфраструктуры и технологий;
- лучшее качество жизни.

Следует отметить, что положительные моменты урбанизации характерны лишь для экономических успешных государств. В менее развитых странах они практически сведены к нулю.

К главным проблемам урбанизации относят:

- перенаселение городов;
- безработица;
- проблемы с жильем;
- формирование бедных кварталов и трущоб;

- антисанитария, распространение болезней;
- увеличение уровня преступности;
- проблемы с транспортом.

ТЕМА 2. СИСТЕМЫ ГОРОДОВ

2.1. Пространственная конкуренция, доступность. Непрерывный тип моделей пространственного анализа

2.1.1 Проблема конкуренции за привилегированные участки территории, концепция доступности

Неоднородность экономического пространства выявляет наличие привилегированных полюсов, экономическое значение которых определяется прежде всего экономией обусловленной агломерацией. Само возникновение подобного полюса порождает некоторые силы экономического тяготения. Возникает естественное стремление фирм и населения к размещению в максимальной близости от исходной точки поляризации.

Повышенный спрос на эти территории ядра формирующегося города создает пространственную конкуренцию на рынке городской земли. Борьба за конкретные участки земли может протекать как в рыночных формах (с различной степенью свободы конкуренции), так и в бюрократически-административных формах в странах нерыночной экономики (например, в бывшем СССР). Независимо от конкретных форм, социальный механизм в конечном счете определяет функциональное назначение каждого участка. При этом доминирующий принцип землепользования можно определить следующим образом: в первую очередь участки предоставляются тем видам деятельности, для которых доступность ядра является критически значимым фактором.

Фирмы или группы населения, которые не смогли занять место в центральной зоне города, продолжают борьбу за получение участков в его срединной зоне, способствуя распространению урбанизированной территории.

При этом различие в функциональной ориентации участников конкуренции определяет их предпочтения относительно близости к тем или иным объектам центральной зоны. Однако эмпирические исследования выявляют общую закономерность тяготения к центральной зоне большинства участников этой конкурентной борьбы.

Таким образом, доступность центра выступает как главный фактор формирования экономической структуры первоначально внутри всего центрального делового района (ЦДР), далее в срединной зоне и затем в периферийной части города. При этом само понятие ЦДР на ранней стадии существования города может быть применено лишь к весьма ограниченному пространству, в дальнейшем по мере развития эта территория расширяется, аналогично рассуждение применимо и к понятию срединной зоны. Здесь важно зафиксировать сам принцип доступности (в первую очередь центральной зоны), определяющий стоимостную иерархию участков

городской территории. Общий смысл понятия доступность заключается в полном или частичном отсутствии «барьера», создаваемого пространственной удаленностью (расстоянием). Расстояние выявляет себя в пространственной экономике как особый фактор, затрудняющий контакты (обмена или непосредственного взаимодействия внутри некоторой социальной структуры), затрудняя перемещение людей, товаров, услуг, информации. В конечном счете расстояние порождает трансакционные издержки особого рода.

В условиях рыночного механизма территориальной концепции можно констатировать связь между размещением различных видов экономической активности (производственной и жилищной) и ценой земли. Рента местоположения обусловлена повышенным спросом на определенные участки и, в свою очередь организует размещение видов деятельности на территории, тем самым структурируя ее. Можно выявить внутреннее экономико-пространственное основание ренты, которое совершенно независимо от аспекта плодородия почвы. Это один из основных результатов анализа, проведенного фон Тюненом.

Рента возникает как следствие спроса на доступность. Таким образом, она непосредственно связана с действием фактора расстояния (с издержками перемещения). В условиях совершенной конкуренции на земельном рынке пространственно распределенная цена земли обеспечивает оптимальное распределение территории городского центра (ограниченного ресурса) между альтернативными пользователями.

Оппозиция «центр – периферия» в экономическом пространственном анализе носит универсальный характер. Она может быть применена не только на микроуровне при рассмотрении внутренней структуры пространства города (где в роли периферии выступает пригородная зона). Эта оппозиция может быть успешно применена и на макроуровне в исследовании обширного межгородского пространства, где в роли центра выступает весь город, а в роли периферии – весьма значительная примыкающая к нему и зависимая от него территория (его зона влияния). В конечном счете можно говорить о зоне влияния мегаполиса даже в глобальных масштабах мировой экономики.

Само возникновение городов связано с изначальной неоднородностью природного и социального пространства, с наличием мест, которые обеспечивают разнообразные преимущества размещения. Сюда относятся близость к источникам сырья, к рынкам, к транспортным узлам, где собираются и сортируются продукты, поступающие из обширных зон сельскохозяйственного производства, к перевалочным центрам международной торговли (портовые города). Как было показано выше само возникновение города порождает серию кумулятивных эффектов, усиливающих привлекательность подобного места. В истории пространственной экономики первой попыткой серьезного теоретического анализа пространственной конкуренции, обусловленной борьбой за доступность центра, является модель фон Тюнена.

2.1.2 Исходная модель фон Тюнена и ее влияние на теоретические построения Кристаллера и Лёша. Модели непрерывного типа.

Базовая модель пространственной конкуренции.

В классической модели Тюнена (впервые представленной в его работе, опубликованной еще в 1829 году) «центр» определяется, как рынок сбыта сельскохозяйственной продукции, выращиваемой на окружающей город сельской местности («периферии»). При этом Тюнен абстрагируется от природных и социальных особенностей этой территории, которая, таким образом, рассматривается как исходно однородная область на плоскости (равнина) с единственной особой точкой (городом).

Эта область является изотропной относительно данной точки: все лучи, исходящие из нее (дороги), рассматриваются как равноправные. В рамках данной абстракции дорожная сеть представляется бесконечно густой. Тюнен рассматривает формирование схемы землепользования на этой равнине с учетом возможностей выбора, определяемого некоторым конечным набором технологий сельскохозяйственного производства, которые могут различаться не только выбором конечного продукта (молоко, мясо, овощи, зерно, древесина и т.п.), но и конкретными производственными процессами (интенсивное или экстенсивное земледелие и т.п.). Общие издержки определяются непосредственными издержками производства и издержками транспортировки, которые в свою очередь зависят лишь от расстояния между участком и городом-рынком, см. рис. 2.1.

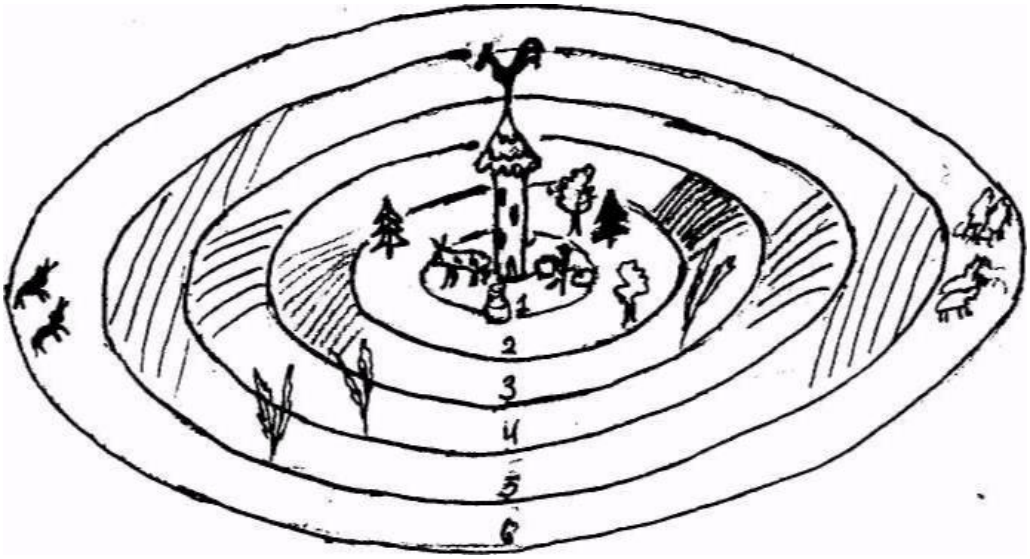


Рис. 2. 1. – Схема расположения кольцевых зон в модели сторон Тюнена
(1) – молочная продукция, овощеводство; (2) – лесоводство; (3),(4),(5) – зерновые культуры, упорядоченные по снижению интенсивности обработки почвы; (6) – экстенсивное пастбищное животноводство

Таким образом, Тюнен начинает анализ с рассмотрения двумерной плоскостной модели. Однако, используя допущение об изотропности радиальных магистралей, выходящих из фокуса торговой активности, он

приходит к одномерной модели, вполне адекватно представляющей изучаемую проблему.

Для теории экономики города этот формальный математически фиксируемый результат крайне важен, поскольку он породил некоторый общий прием анализа. Он позволяет, в рамках обременительных для практических приложений, но все же приемлемых для теоретического анализа допущений, перейти от сложного двумерного объекта, моделирующего территорию города (или его обширной зоны влияния) к наглядной, допускающей простое графическое представление, одномерной (линейной) модели, столь характерной для неоклассической «новой экономики города» (NUE).

По существу, Дюнен проводит анализ типа «издержки – выгоды», на основе которого принимается решение о наиболее рентабельном варианте специализации каждого участка территории, ориентированной на данный город-рынок. В результате подобного анализа выявляется внутренняя структура землепользования на этой территории, которая представлена кольцевыми зонами специализации. Внешняя граница самого удаленного кольца выявляет общую границу всей зоны влияния данного города. За пределами этой границы сельскохозяйственное производство, ориентированное на данный рынок сбыта оказывается нерентабельным.

Соотношение издержек и выгод выявляет неоднородность территории даже внутри однотипных подзон единого варианта землепользования. Эта неоднородность представлена показателем ожидаемого чистого дохода землевладельца, который можно интерпретировать как рентный доход землевладельца. Данный показатель является индикатором относительной ценности участка. Соответственно, в данной модели может быть определено значение арендной платы за использование земли. Далее определяется значение показателя цены земли. При этом Тюнен абстрагируется от конкретных юридических и институциональных форм, определяющих режим землепользования.

Развитие идей Тюнена в трудах немецкой школы пространственной экономики.

Теория центральных мест. Участки территории вне выявленной зоны влияния данного города возможно вовлечены в производство для другого рынка сбыта, тогда они попадают в зону влияния другого города. Подобная ситуация рассматривается в модели Кристаллера, которая является естественным обобщением модели фон Тюнена для случая многих городов. На ранней стадии экономического развития система городов весьма малочисленна. Многие участки территории выпадают из совокупности круговых зон, связанных с этими городами (для простоты мы считаем их одинаковыми). Однако дальнейшее развитие территории приводит к тому, что круговые зоны различных городов начинают пересекаться. В таком случае в рамках общей логики модели Тюнена область пересечения двух подобных зон делится между ними по простому геометрическому принципу: границей двух зон является хорда, соединяющая две точки пересечения соответствующих окружностей, см. рис. 2.2.

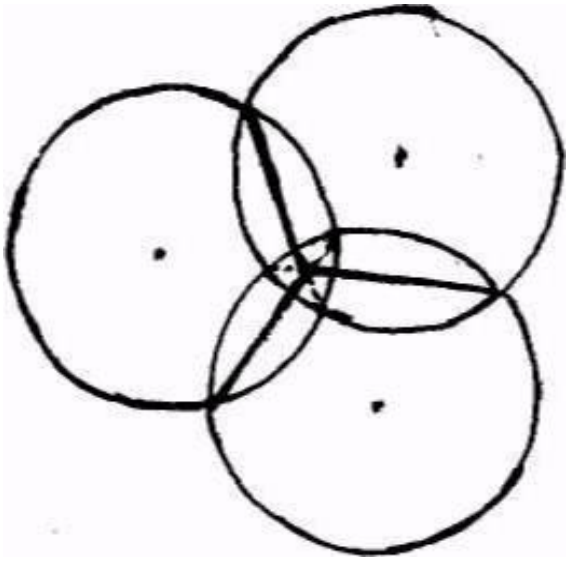


Рис. 2.2. – Наложение зон влияния нескольких городов, итоговая граница зон влияния

На определенной стадии развития территории круговая зона влияния города превращается в зону-многоугольник. Исходная гипотеза об однородности территории и одинаковости городов-центров приводит нас к модели разбиения плоскости на одинаковые зоны, каждая из которых является многоугольником. При этом гипотеза об изотропности системы дорог, выходящих из центральных точек подобных многоугольников, приводит к следствию о геометрической правильности этих фигур. Таким образом, Вальтер Кристаллер приходит к модели разбиения плоскости на одинаковые правильные многоугольники («паркетаж» плоскости). В курсе геометрии доказывается, что существуют только три варианта подобного паркетажа, порожденного правильными многоугольниками: треугольники, квадраты или шестиугольники.

Опираясь на гипотезу о рациональном экономическом поведении агентов, Кристаллер приходит к выводу, что наиболее жизнеспособным, и поэтому наблюдаемым в рамках устойчивого долгосрочного равновесия, оказывается вариант шестиугольных зон (гексагональная решетка). Именно этот, наиболее экономичный вариант паркетажа, лежит в основе сложных геометрических схем теории центральных мест в моделях Кристаллера и Лёша (см. рис. 2.3). Здесь представлены иерархические слои разбиения территории, в основе каждого из которых лежит модель частичного пространственного равновесия.

Характерной особенностью конструкции Кристаллера является иерархичность системы зон, и, соответственно системы городов-центров. Они являются средоточием различных видов обслуживания: от повседневных услуг на низшем уровне до высокоспециализированных услуг мегаполисов – на высшем. Таким образом, модель Кристаллера рассматривает не только торговые функции города.

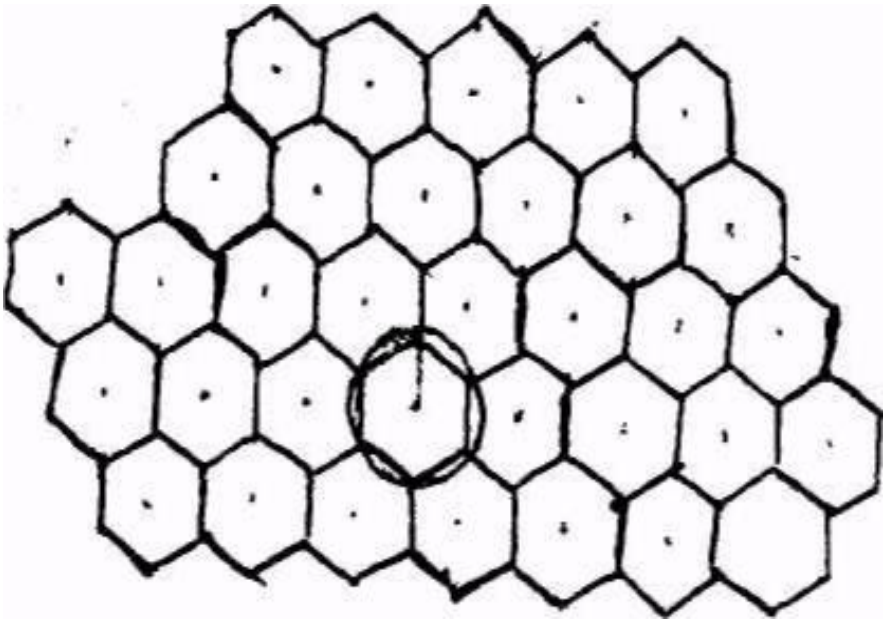


Рис. 2.3. – Разбиение территории страны на шестиугольные зоны влияния городов-центров

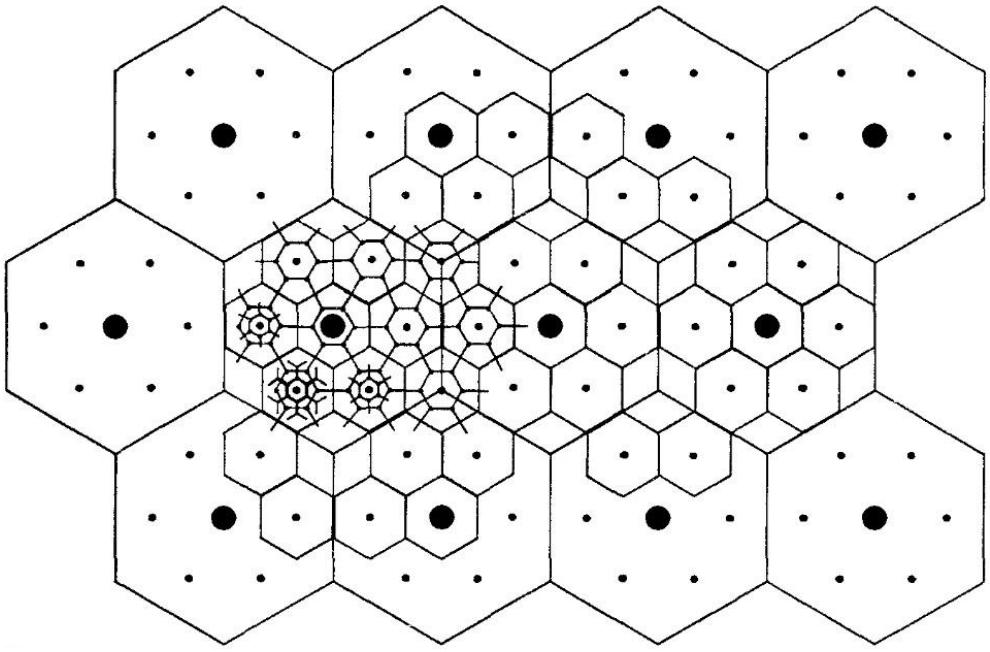


Рис. 2.4. – Решетка Кристаллера

Система Кристаллера представляет собой конструкцию, составленную из городов разного уровня, в основе которой лежит экономика услуг, включая услуги общественного сектора, в том числе связанные с административной деятельностью местных и региональных властей и правительственным функциями общенационального масштаба. Данная модель описывает такие виды общественных и частных видов услуг для конечных потребителей, которые характеризуются высоким уровнем транспортных издержек (оптовая и розничная торговля, здравоохранение, образование, банковская деятельность и страхование и т.д.). Именно сфера услуг в данной модели структурирует пространство страны. Ограниченность подхода Кристаллера проявляется прежде всего в отказе от рассмотрения горизонтальных связей специализированных центров одного уровня.

Идеи Тюнена находят здесь существенное развитие (по спектру функций и по иерархии значимости центров). Нижние уровни анализа Кристаллера соответствуют очень мелким городам и торговым селам (или поселкам городского типа). На первичном уровне центров лежат деревни, их зоны влияния представляют собой шестиугольники, вписанные в круги радиуса около четырех километров (приемлемая дистанция для ежедневного пешего прохода); сельскохозяйственное производство – основа всей экономической теории Кристаллера. Таким образом, система центров Кристаллера является основой каркаса территории национального экономического пространства.

Задолго до работ Кристаллера, еще в конце XIX и начале XX века техника пространственного анализа, сформированная Тюненом, получила дальнейшее развитие в трудах ученых немецкой школы, посвященных размещению промышленности. Прежде всего следует назвать имена А.Вебера (Weber) и Т. Паландера (Palander). Если в эпоху Тюнена сельское хозяйство было еще доминирующим сектором, то на рубеже веков, когда Вебер разработал теорию локализации, главным видом деятельности стала промышленность.

Исследования этой школы на протяжении первой трети 20-го века были направлены прежде всего на выявление факторов, определяющих размещение промышленных предприятий и на определение зоны (рынка сбыта) промышленных предприятий одной отрасли при заданном их размещении в некотором городе. Последняя проблема, рассмотренная в основном в трудах Паландера (с помощью серии моделей), в идейном плане примыкает к подходу Тюнена, однако здесь происходит переключение анализа на систему товарных потоков в зоне влияния города, имеющих противоположную направленность. Вместо города – рынка сбыта, получающего товары из пространственно распределенной зоны, являющейся его поставщиком, мы видим здесь город-производитель, направляющий свои товары в пространственно распределенную зону, которая является теперь его рынком сбыта.

Однако внешние границы зоны влияния города определяются аналогичными экономическими соображениями, основанными на структурообразующей роли фактора расстояния в рамках общей концепции доступности. Мы видим здесь пример второго типа зоны влияния города. Первый тип зоны, представляющей пространственно распределенное предложение для города-рынка рассмотрен в модели Тюнена и лежит в основе системы центральных мест Кристаллера, представляющих каркас системы обслуживания.

Теория организации экономического пространства (ландшафта). Дальнейшее развитие анализ зон второго типа получил в трудах А. Лёша. Главной особенностью его подхода является ориентация на производственную функцию города, а не на сферу услуг. Город рассматривается прежде всего как центр-поставщик промышленной продукции для окружающей его сельской местности (на самом нижнем уровне) или для более мелких городов-потребителей (на более высоких уровнях иерархии). В итоге модель Лёша представляет производственный

каркас территории, ее геометрической основой также является гексагональная решетка зон. Неудивительно, что столь сходные модели родились в одну и ту же эпоху (30-е годы) в рамках единой немецкой школы пространственного анализа.

Август Лёш отказался от предположения Кристаллера о том, что отделившиеся городские поселения останутся более мелкими по отношению к исходному городскому поселению. Леш считал, что эти отделившиеся поселения продолжат расширяться и могут догнать по размеру исходное поселение. В результате будут складываться целые экономические районы с несколькими крупными городскими поселениями. Эти экономические районы постепенно станут принимать форму шестиугольника

Точки внутри окружности на этом рисунке символизируют городские поселения. Окружности символизируют зоны потребления товаров, производящихся в городских поселениях. Эти зоны потребления могут расширяться по мере того, как потребителям будет выгодно покупать эти товары, несмотря на издержки на доставку товаров, которые сказываются на их ценах.

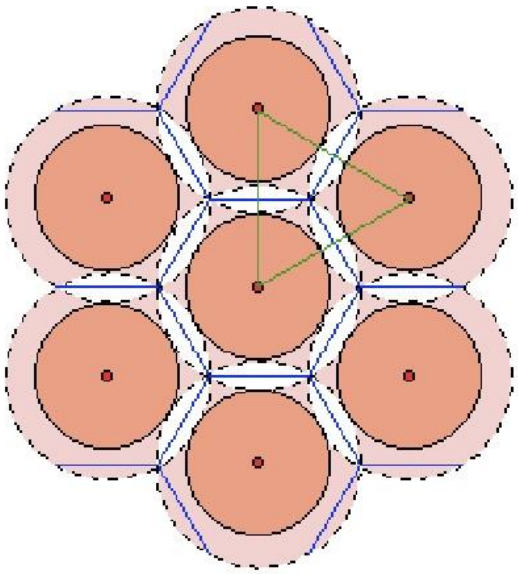


Рис. 2.5 Экономический район Лёша

Экономический район вырастает из так называемого конуса Лёша.

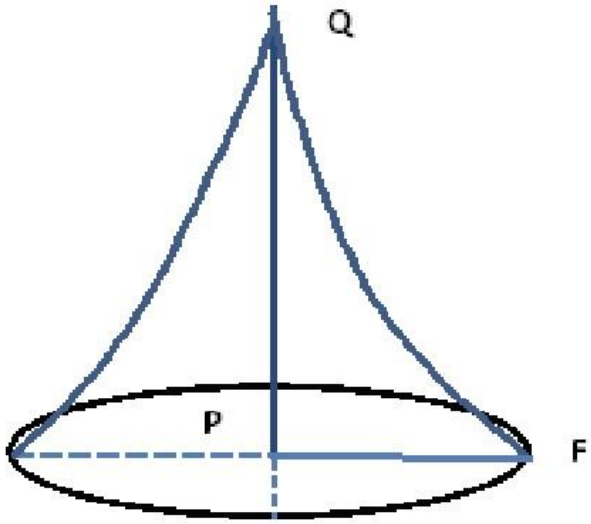


Рис. 2.6. Конус Лёша

На рисунке указаны следующие показатели: P – точка, символизирующая место производства товаров, Q – точка, показывающая объем потребляемого жителями территории товара (величину спроса), F – точка с нулевым спросом, являющаяся границей территории, жителям которой выгодно покупать товары, производимые в точке P. P показывает количество потребленного товара, созданного в точке производства, PF – радиус сбыта товара, где издержки по дос-тавке товара сохраняют выгодность покупок для потребителя данной территории, треугольник QPF символизирует суммарный сбыт производимых товаров (этот треугольник фактически идентичен обычной кривой спроса).

Освоение теоретических идей Лёша и Кристаллера в эмпирических исследованиях послевоенного периода связано с попытками синтеза этих двух подходов в рамках единой концепции полифункционального каркаса территории страны. Эти эмпирические работы, наиболее ярко представленные трудами французской школы пространственного экономического анализа, опираются лишь на общую концепцию каркаса. Однако они не выходят на уровень систематизированных формализованных математических построений, характерных для работ Тюнена, Лёша и Кристаллера. В то же время несомненным достоинством подобных эмпирических исследований является их ориентация на осознанные исследователями назревшие потребности общества, на социальный заказ. Французские прикладные исследования конца 50-х, начала 60-х годов смогли сыграть столь важную роль, потому что по своей идейной направленности этот подход соответствовал ожиданиям и нуждам властных структур на различных уровнях государственного управления. Позже аналогичные подходы были характерны для Японии.

Модели непрерывного типа в пространственном экономическом анализе. Рассмотренные нами модели немецкой школы (от Тюнена до Лёша)

вводят в научный оборот непрерывный (континуальный) тип моделей пространственной экономики. Достаточно полное представление об этом типе дает уже исходная модель Тюнена с ее двумерным континуумом зоны влияния, трансформируемым, благодаря гипотезам однородности и изотропности, в одномерный континуум отрезка на оси значений радиуса в полярных координатах. Этот отрезок начинается в начале координат, его второй конец соответствует значению расстояния от города до границы его зоны влияния. Далее этот отрезок рассматривается как область определения функций издержек и выгод, участвующих в анализе. В качестве промежуточного результата Тюнен получает дискретный список вариантов землепользования, соответствующий кольцевым зонам. Однако полнота описания структуры экономического пространства достигается лишь после того, как приходим к показателю цены земли, построенного на основе промежуточного показателя ожидаемого чистого дохода. В рамках классического подхода фон Тюнена обе эти величины являются непрерывной функцией аргумента, соответствующего расстоянию.

Анализ экономического пространства в рамках данной модели обнаруживает неизбежное формирование его структурной организованности (неоднородности). Территория не может быть равномерно устроенным пространством, каждый ее участок имеет собственное экономическое значение, представленное показателем цены земли. Различия в стоимости этих участков показывают нереалистичность предположений о чистой и совершенной конкуренции производителей, так как эта гипотеза абстрагируется от конкурентных преимуществ землевладельцев, связанных с местоположением участков, с доступностью для них города-рынка. Дальнейшее развитие подхода Тюнена в моделях Лёша и Кристаллера демонстрирует формирование регулярно упорядоченного экономического ландшафта с иерархическими системами городов (ориентированных на сектор услуг или на промышленное производство), которая порождает анизотропность выявленных зон, обнаруживаемую в транспортной сети территории. Таким образом, рассмотренные здесь непрерывные модели вплоть до весьма сложных моделей теории центральных мест при всей своей абстрактности, обусловленной системой весьма жестких исходных предпосылок, обеспечивают существенную конкретизацию понятия доступности.

Теория каркаса территории – еще одно продолжение теории центральных мест.

Возникает эта теория в середине XX века, когда американский экономист Питер Джордж ввел сам термин «каркас». Теория как бы внешне оформляет подход двух предыдущих теорий, создавая их внешний образ.

Каркас территории – это система городов, связанных между собой экономическими связями.

Ткань территории – окружающая города территория (главным образом сельская), субъекты которой потребляют городские товары и поставляют городскому производству ресурсы.

Согласно этой теории, города являются теми факторами, которые превращают территорию в некое экономическое целое. Города дают остальной территории импульс развития в виде спроса на ресурсы (главным образом сырьевыми и трудовыми ресурсами) и обеспечивают жителей территорий товарами потребления.

Оригинальной чертой теории каркаса территории является введение фактора экономических связей между самими городами, который не был раскрыт в двух предыдущих теориях.

2.2 Концепция зоны влияния города

Как видно уже из предыдущего рассмотрения зона влияния является крайне важным понятием в теории экономики города. Нередко именно размеры зоны влияния мегаполиса определяют его реальное значение в мировом каркасе городов. При этом однако не всегда подобная зона устроена так просто, как в модели фон Тюнена. Эта модель определяет лишь стартовую точку данной концепции зоны влияния города. Одна из важнейших задач, решаемых в рамках данной концепции, – выявление реальных границ обслуживаемых городом зон. При этом иметь ввиду, что различным функциям города соответствуют различные зоны его влияния, в частности, информационное влияние мировых городов каждого из мировых городов охватывает весь высший уровень глобального каркаса (в зону влияния каждого из них входят десятки крупнейших городов мира). Поэтому развитая концепция зоны влияния предполагает ее многослойную структуру.

2.2.1 Проблемы выявления зоны влияния города

С этой целью необходимо исследовать данную территорию (например, регион или местность), где локализованы соответствующие поставщики или потребители. Проведение подобного эмпирического исследования может опираться на результаты обработки анкет предприятий или жителей города и их потенциальных внешних контрагентов (в такие анкеты целесообразно включить прямой вопрос о таких связях). Однако использование анкет сопряжено с высоким уровнем затрат на проведение опроса и, к тому же, необходимо учесть возможную субъективность ответов. Поэтому исследователи стараются привлечь объективные данные, доступные в экономической статистике. Прежде всего, данные о грузоперевозках и пассажиропотоках по автострадам и железной дороге.

Так, например, при изучении пространственно распределенного предложения рабочей силы, ориентированной на рассматриваемый город как центр концентрации рабочих мест, важно учитывать преобладающий национальный тип транспортной системы. Для европейских городов с их особой ролью общественного транспорта, необходимо уделить особое внимание обработке статистических данных, связанных именно с данной сферой. Для США акцент исследования сместится на отчетность о загруженности автомагистралей. Развитие рельсового транспорта играет все возрастающую роль в трудовых взаимоотношениях, значительно расширяя зоны найма рабочих в крупные города, (как это происходит, например, с

Парижем или Токио), либо, соединяя города среднего размера, которые находятся на достаточно близком расстоянии для того, чтобы их трудовые рынки могли слиться.

В современных условиях весьма продуктивным может быть анализ телефонных разговоров при выявлении экономических отношений между городами. Так, например, изучение статистических данных компании Франс-Телеком, дало возможность французским исследователям составить схему взаимоотношений и иерархии местностей, что было использовано при детальном описании каркаса городов Франции. Эта схема оказалась хорошо согласованной с результатами анализа по данным о железнодорожных пассажиропотоках.

Для предварительного выявления зон влияния нередко используется классическая гравитационная модель. Этот подход, в частности, был использован в рамках широкомасштабного исследования системы городов Франции в 50-е годы XX века (рис. 2.7).

Рис. 2.7 – Зоны влияния крупных городов Франции (в 1954 г.) по гравитационной модели

Была подтверждена определяющая роль Парижа, составляющего 45% от всего объема телефонного обслуживания (для его измерения принимается единица «поток на километр»). Хотя в начале 60-х годов провинциальные крупные города Франции имели широкую территориальную базу, и при этом обширные территории сообщались друг с другом напрямую, к началу 90-х годов эта база практически сведена на нет. Почти вся страна общается ныне в первую очередь через столицу. Области поляризации, которым удается избегать этого, сведены к немногочисленным изолированным островкам.

Для выявления «весомости» периферийных линий, связывающих провинцию, необходимо соотнести интенсивность их использования с линиями, идущими в Париж (например, считая значимыми те из периферийных линий, которые крупнее четверти соответствующих парижских линий). Зона, испытывающая прямое влияние Парижа имеет неправильную форму, она покрывает весьма значительную долю площади страны и достигает отдельных участков средиземноморского побережья (в районе Ниццы и Монпелье). Вместе с тем хорошо видна структурирующая роль десяти городов, заметно выделяющихся по показателю потоков на километр в отношении к населению: Лион, Лилль, Марсель, Тулуза, Бордо, Нант, Страсбург, Ницца – Лазурный берег, Руан, и Гренобль. На потоки, идущие в эти города приходится около трети общенациональной суммы потоков (замеренной по показателю телефонных разговоров на километр).

В рамках модели сети городов рассматривают иерархизированные наборы городов-полюсов, соответствующих узлам сети, каждому из которых сопоставляются зоны влияния. Их взаимодействие и наложение и формирует основу сетей. С этих двух компонент и начинается развертывание понятия каркаса городов. Однако здесь можно отметить, что в исследовании каркаса городов необходим междисциплинарный синтез, в котором существенны как формальные инструменты анализа, представленные, в частности, при рассмотрении гравитационной модели и подхода Тюнена, так и конкретный анализ санкционирования городов.

2.2.2 Выявление зоны влияния с помощью гравитационных моделей

Краткие сведения об аппарате гравитационных моделей. Для предварительного выявления зон влияния нередко используется классическая гравитационная модель, а также модель потенциала. Гравитационная модель обеспечивает дальнейшую конкретизацию понятия доступности. Этот тип моделей был предложен еще в предвоенный период в англосаксонской школе пространственного анализа. Поэтому основную формулу данной модели нередко называют законом Рейли. Данная формула в ее исходном варианте полностью аналогична формуле закона всемирного тяготения Ньютона.

Сила притяжения города (торгового центра):

$A_{ij} = K*P_i/D^2_{ij}$

где A_{ij} – притяжение города в точке i (количество покупателей, готовых преодолевать расстояние до города или до крупного торгового центра);

P – численность населения города i;

D – расстояние до точки i;

К – постоянный коэффициент 1,4-2,0.

Допущения:

• пространство однородно: без рек, дорог или гор;

• можно измерить потребительское предпочтение: куда поехать, чтобы купить товар, а в противном случае потребители равнодушны в выборе между городами;

• наличие конкурирующих торговых центров.

В рамках данной аналогии в качестве экономической массы каждого города (i или j) рассматривают тот или иной показатель, отражающий экономическое значение данного города для установления его связей с другими городами. Показатель расстояния между двумя взаимодействующими городами, входящий в основную формулу в минус второй степени, как и в физическом законе Ньютона, представляет, таким образом, в модели их доступность друг для друга. Коэффициент пропорциональности у определяется методами эконометрического анализа. При этом предполагается, что данная модель адекватно описывает экономические взаимосвязи всех городов некоторой страны (или наднациональной экономической зоны) для достаточно продолжительного периода времени. Поэтому оценив значение коэффициента К по имеющимся данным, предоставляется возможность прогнозирования величины товарных потоков (или потоков информации) на несколько лет вперед при наличии надежных прогнозов экономического развития городов. Рассмотрение гравитационной модели вводит нас в концепцию пространственного взаимодействия городов. Эта же концепция оказывается плодотворной для анализа внутригородских взаимодействий между фокусами экономической активности.

Многочисленные эмпирические исследования выявили нереалистичность претензий стандартной «гравитационной» модели пространственной экономики на полную аналогию с классическим законом гравитации. Классическая теоретическая механика Ньютона дает строгое формальное обоснование значению «два» в качестве показателя степени при переменной «расстояние», стоящей в знаменателе формулы. В то же время экономическая теория не предлагает каких-либо обоснований для подобного значения при описании экономических взаимосвязей.

Однако эта проблема легко снимается, если заменить значение «два» произвольной положительной константой, фиксируя лишь факт нарастания доступности по мере сокращения расстояния. Конкретное значение показателя степени для переменной «расстояние» оценивается эконометрически и рассматривается в качестве константы для конкретной страны и соответствующего периода ее развития. Обобщенный вариант формулы при логарифмировании приводит нас к обычной модели линейной регрессии. Как правило, в прикладных исследованиях коэффициенты регрессионного уравнения оцениваются методом наименьших квадратов (МНК). Исследования выявляют резервы повышения точности модели,

связанные с выбором наиболее подходящих показателей для представления в модели экономических масс и экономического расстояния.

В случае использования стандартной формулы связи городов, в знаменателе которой стоит квадрат расстояния, есть возможность чисто теоретическим путем довольно просто выявить зоны влияния для простого теоретического случая двух полюсов на плоскости. Разграничение зон влияния ставит две взаимосвязанные проблемы: 1) где провести границу влияния двух городов на окружающее пространство; 2) какой из двух полюсов оказывает более сильное влияние на заданную точку межгородского пространства. Зона влияния меньшего города располагается внутри некоторого круга, зона влияния большего города расположена вне этого круга и заполняет всю остальную плоскость. В случае двух равных городов граничная окружность вырождается в прямую, перпендикулярную отрезку, соединяющему эти города, и мы получаем две одинаковые зоны влияния.

Данную формулу трудно распространить на случай нескольких городов (>2), возникает частичная неопределенность. Тем не менее некоторые авторы используют гравитационную модель для групп городов сравнимого размера, что позволяет хотя бы приблизительно определить относительную значимость влияния городов-центров, в зависимости от их торговой привлекательности. Расчеты по выявлению границы зоны влияния можно проводить и для обобщенного, более реалистичного, варианта основной формулы. Однако в этом случае нельзя рассчитывать на простоту теоретических выкладок и вынуждены ограничиться имитационными расчетами с использованием компьютера.

Таким образом, *гравитационная теория* разработана в начале 30-х годов XX века американским экономистом Уильямом Рейли и дополнена позднее другим американским ученым Паулем Конверсом.

Согласно гравитационной теории, экономическое единство территории поддерживается силой притяжения (гравитации) к крупным городам.

Притяжение (гравитация) заключается в том, что города притягивают население окружающих территорий в качестве центров сбыта товаров.

Сила притяжения (гравитации) зависит от степени готовности жителей территории преодолевать расстояния до городских торговых точек ради покупки потребительских товаров. На эту силу влияют следующие факторы:

- размеры торговых площадей в городах;
- торговый оборот городской торговли;
- расстояние от места проживания потребителей до городских торговых центров.

С первыми двумя факторами сила притяжения (гравитации) городов находится в прямой зависимости.

С третьим фактором (расстоянием) сила притяжения (гравитации) города находится в обратной зависимости.

На основе этих закономерностей У. Рейли создает свою диаграмму.

Рис. 2.8. – Диаграмма Рейли

На рисунке 2.8 видно, что есть два торговых центра A и B. Точка безразличия означает такое месторасположение потребителя, в котором ему безразлично, в каком торговом центре купить товар. Расположение точки безразличия такое, что расстояние до торгового центра B (Db) больше, чем до торгового центра A (Da).

Значит, в торговом центре B обороты и торговая площадь больше, чем в торговом центре A.

Очень удобным инструментом предварительного анализа взаимодействий городов является модель потенциала. Масса E, расположенная в месте j, создает некоторый потенциал в рассматриваемой точке i, который можно интерпретировать в терминах влияния, доступности, привлекательности или близости городов. Общий потенциал места i, принадлежащего к исследуемой территории из n мест, равен сумме потенциалов, произведенных в данном месте каждой из масс E_j, соответствующих этим n местам. Влияние каждого города выражается окружающим его «силовым полем», интенсивность которого уменьшается с ростом расстояния. Для выявления зоны преимущественного влияния города необходимо сопоставить создаваемый им потенциал с суммарным потенциалом всех остальных полюсов системы. К собственной зоне города можно отнести точки, где его потенциал доминирует над суммарным. В частности, модель этого типа была применена в середине 80-х годов для теоретического выявления зон влияния бельгийских городов Бегином и Тиллом. В качестве «массы» они использовали численность занятых в третичном секторе, в расчетах участвовал обычный показатель евклидова расстояния. Теоретически рассчитанная система зон влияния хорошо соответствовала эмпирически выявленным зонам влияния трех крупных уровней иерархии городов (во главе с 5-ю национальными центрами).

Интересен пример использования гравитационных моделей для изучения каркаса университетов Франции. В конце 60-х годов Буйно провел измерение привлекательности, испытываемой и оказываемой системой университетов Парижа по отношению к 22 зонам. Увеличение расстояния довольно резко снижало привлекательность провинциальных ВУЗов для парижских студентов, однако обратное влияние достаточно слабо зависело от расстояния. Аналогичные исследования, еще накануне Второй мировой войны, проводились для университетских городов США, в качестве «массы» полюса рассматривалась численность белого населения.

Как правило, в рамках данного подхода зоны влияния не удается выявить с достаточной точностью. Использование простых уравнений обеспечивает лишь приблизительный образ зон влияния городов для хорошо определенных, специфических видов деятельности, которые осуществляются в однородном пространстве (эта весьма серьезная предпосылка, как правило, плохо соответствует реальным ситуациям). Чтобы отразить неоднородность экономического пространства необходимо усложнять модель, последовательно переходя от моделей теоретических к имитационным. Здесь требуется дополнительное изучение иерархии городов, для того, чтобы достаточно полно описать сети полюсов.

Теория (правило) «ранг-размер».

Авторство этой теории приписывают различным ученым. Но большинство исследователей связывают ее с именем американца Джорджа Ципфа, который активно пропагандировал ее в середине XX века.

Поэтому главную закономерность этой теории принято называть правилом Ципфа.

Правило Ципфа – города выстраиваются в иерархическую систему по критерию размера населения, причем самый крупный город больше второго в два раза, второй больше третьего также в два раза и т. д.

Теория стала популярна из-за того, что нашла практическое подтверждение в городской экономике США и ведущих стран Западной Европы. Более того, считается, что чем более реальная система городов соответствует правилу Ципфа, тем более эффективно развивается городская экономика конкретной страны. В этом случае ресурсы национальной экономики максимально эффективно распределяются среди регионов страны.

Гораздо хуже, если в стране существует один огромный город, который более чем в два раза превосходит второй по численности населения город, не говоря уже про остальные (как в современной Российской Федерации Москва более чем в два раза превосходит Санкт-Петербург и т. д.). В этом случае региональные города испытывают дефицит ресурсов, а экономика столицы непомерно разбухает.

Такая ситуация может сложиться по объективным экономическим причинам. Это происходит, например, в странах, зависимых от внешней морской торговли. В этом случае, в силу эффекта масштаба, стране выгоднее иметь один крупный порт, чем два средних порта. Примерами такой ситуации являются Лондон и Буэнос-Айрес.

Субъективной причиной будет, например, слабое развитие междугороднего транспорта. Тогда высокие транспортные издержки будут стимулировать потребителей и производителей стремиться в немногочисленные крупные города. Если государство не будет развивать транспортную инфраструктуру в провинциальных регионах, то ситуация будет усугубляться и разрыв между развитием столицы и остальных городов будет только увеличиваться.

Еще более субъективной причиной является тип политического режима. Считается, что диктаторские режимы склонны к концентрации населения и производственных ресурсов в столичных городах в ущерб региональным

городам. Тем самым усиливается контроль над большой и активной частью населения (столичного региона) и покупается ее лояльность диктаторскому режиму (за счет искусственно поддерживаемого более высокого уровня жизни в столице). Такая политика проводилась, например, в Древнеримской империи. В Новое время ярким примером такой политики были латиноамериканские диктаторские режимы. Такую же систему унаследовало большинство постсоветских государств от тоталитарной системы СССР.

2.2.3 Проблемы описания зоны влияния и модели зонального типа

Как мы видели, при рассмотрении системы центральных мест Кристаллера и экономического ландшафта Лёша, понятие зоны влияния является одним из важнейших аспектов экономического пространства. Был рассмотрен переход от упрощенной ситуации одиночного города на бескрайней равнине в подходе фон Тюнена к ситуации многочисленных городов, конкурирующих между собой за рынки сбыта и рынки факторов производства. Это ставит нас перед проблемой теоретического описания конечного результата такой конкуренции, пространства, структурированного по зонам влияния этих городов.

Кристаллер и Лёш переходят от «круговой зоны» фон Тюнена к «шестиугольным зонам». При этом принадлежность точки к той или иной зоне определяется по критерию большей близости ее к тому или иному городу, что и определяет границу двух соседних зон. Таким образом, при описании зоны влияния здесь используется принцип строгой дихотомии («все или ничего»), определяющий для каждой точки плоскости ее принадлежность к конкретной зоне. В то же время при рассмотрении гравитационных моделей и моделей потенциала видно, что для точек вблизи некоторого города возможны, хотя и слабые, но не нулевые товарные потоки в другие, гораздо более удаленные города. Признание этого факта требует перехода от концепции абсолютного доминирования города в пределах зоны влияния к концепции его преобладающего, но не абсолютного влияния (принцип «более или менее»). Уже Лёш осознавал излишнюю абстрактность своей схемы выделения зон влияния и признавал, что различия в качестве и характере продукции приводят к расширению и частичному перекрытию рынков сбыта. Подобное перекрытие зон рассматривается как вполне допустимое в рамках гравитационной модели.

В связи с этим возникает общий вопрос о формальном аппарате, способном адекватно представить систему взаимопересекающихся зон с учетом их неоднородности. В частности, весьма интересной представляется возможность использования вероятностных моделей и «нечетких множеств» (для описания принадлежности точки к той или иной зоне). Возникновение в 70-е годы математического аппарата нечетких множеств в трудах Заде и его последователей создало возможность математического описания экономического пространства с учетом принципа неабсолютного влияния полюса. Эта возможность была использована Понсаром и его учениками. В частности, Понсар ввел понятие «нечеткий регион», и провел исследование

иерархии городов и теории центральных мест в рамках этого подхода. Фюстье в своей работе 1975 года использовал теорию нечетких множеств в рамках теории экономики города при изучении проблем торговой привлекательности нечетко очерченных территорий.

Можно сказать, что математический аппарат нечетких множеств призван сыграть значительную роль в концептуализации экономического пространства. Таким образом, описанные новые инструменты анализа позволяют развить более адекватные концепции пространства для экономического анализа в рамках теории города.

Анализ зон влияния городов приводит к выводу о том, что непрерывный тип моделей играет крайне существенную роль в теории экономики города. При этом однако модели данного типа нередко используются как вспомогательный аппарат в рамках более сложных смешанных моделей, в которых ведущую роль играет некоторый граф, представляющий основные полюса рассматриваемой территории. Его вершинам сопоставляются соответствующие зоны плоскости.

Подобная комбинация двух основных типов моделей (дискретного и непрерывного) является наиболее адекватной для представления фундаментальной для теории экономики города оппозиции «каркас – ткань». При этом рассматриваются вектора численных характеристик, приписываемые не только вершинам и ребрам графа, но и соответствующим зонам или их отдельным компактным фрагментам (подобластям). Для некоторых задач пространственного анализа можно ограничиться рассмотрением совокупности подобных подобластей внутри некоторой обширной зоны без использования дискретной техники анализа, представленной соответствующим графом. Подобный класс непрерывных моделей можно назвать моделями зонального типа, при этом вспомогательные подобласти также называются зонами, которые нередко объединяются в более крупные группы по определенным признакам. Эта техника анализа, в частности, весьма характерна для эмпирических исследований урбанизированных территорий современных крупных городов («функциональное зонирование территории», «правовое зонирование» и т.п.).

ТЕМА 3. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРИЧИНЫ ПОЯВЛЕНИЯ ГОРОДОВ

3.1. Исторический аспект происхождения городской экономики

Главной экономической основой возникновения городов является прогрессивное развитие человечества, т. е. процесс улучшения условий жизни людей. Прежде всего, технико-экономических условий. Города возникают в процессе углубления производственной специализации (специализации отдельных групп людей на производстве отдельных видов продукции). Как известно, производственная специализация развивалась в виде последовательного возникновения глобальных разделений труда.

Первая глобальная специализация (разделение труда) произошла, как известно, между земледелием и скотоводством. Это было разделение между

частями сельскохозяйственного сектора экономики и не могло привести к появлению городов.

Тем не менее первая глобальная специализация создала важнейшую предпосылку к появлению городов.

Дело в том, что, как любое разделение труда, эта специализация приводит к росту производительности ресурсов. Это, в свою очередь, приводит к появлению излишков сельскохозяйственной продукции, что позволяет определенной части населения перейти к экономической деятельности, не связанной прямо с сельским хозяйством.

К появлению городов привела вторая глобальная специализация (разделение труда) – между земледелием и ремесленным производством. Эта специализация, кроме чисто производственного разделения между видами деятельности, привела к территориальному размежеванию земледельцев и ремесленников. Ремесленники территориально отделились от земледельцев и на основе поселений ремесленников возникают города. По крайней мере, это один из вариантов возникновения города. И исторически это был первый вариант возникновения городов.

Экономической основой этого варианта возникновения города стал эффект масштаба.

Эффект масштаба – зависимость между ростом объема выпуска продукции и величиной средних издержек.

Эффект масштаба существует в трех вариантах:

Положительный эффект масштаба – снижение средних издержек по мере роста объема продукции.

Положительный эффект масштаба существует в силу следующих причин:

– на больших производствах легче осуществлять углубление производственной специализации (разделение труда в производстве), которое автоматически увеличивает производительность ресурсов (количество выпущенного готового товара на единицу ресурса), что автоматически снижает средние издержки;

– на больших производствах легче осуществлять углубление управленческой специализации (разделение труда в управлении, т. е. увеличение количества менеджеров, контролирующих отдельные производственные участки), которое автоматически увеличивает производительность ресурсов (так как большему количеству менеджеров легче выявлять случаи перерасхода ресурсов), что автоматически снижает средние издержки;

– на больших производствах легче внедрять новейшие достижения научно-технического прогресса в силу большего размера прибыли (что автоматически снижает издержки производства);

–на больших производствах легче осуществить дополнительный выпуск из отходов основного производства (это рост производства готового товара при сохранении стабильных общих издержек на ресурсы, что автоматически означает снижение средних издержек производства).

Отрицательный эффект масштаба – рост средних издержек по мере роста объема продукции.

Отрицательный эффект масштаба возникает в силу следующих причин:

– возникновения на слишком крупных производствах эффекта безбилетника.

Эффект безбилетника – сложность выявления источника перерасхода ресурсов, в связи со слишком большим количеством производственных участков (по аналогии: чем больше пассажиров в автобусе, тем сложнее выявить безбилетника);

– дополнительные расходы на дополнительные услуги контролирующих субъектов, неизбежно возникающие при слишком больших объемах производства.

Нулевой эффект масштаба – неизменность средних издержек по мере роста объема продукции.

Возникает в том случае, когда все вышеупомянутые факторы еще не вступили в силу.

Именно стремление к положительному эффекту масштаба толкала производителей (сначала ремесленников, а потом и промышленников) к территориальному обособлению от сельского хозяйства и территориальному же сближению между собой. Территориальное скопление ремесленников в одном месте приводилось в действие за счет двух экономических закономерностей. В каждой из них разными путями достигался положительный эффект масштаба.

Этими закономерностями были следующие:

1. Эффект локализации – скопление производителей одной отрасли в одном географическом месте.

В данном случае положительный эффект масштаба достигается за счет того, что производители стараются располагаться вблизи поставщиков ресурсов (сырьевых ресурсов, трудовых ресурсов и информации). Таким образом, положительный эффект масштаба достигается в трех случаях:

А) Возможность получать скидки при покупке сырья. Спрос одной фирмы на сырье часто не такой большой, чтобы поставщики могли предлагать скидки реальным производителям. Поэтому производители конечного продукта (даже будучи конкурентами между собой) стараются концентрироваться вокруг мест добычи и поставки сырья, чтобы получить скидки при совместных закупках одних и тех же сырьевых ресурсов, т. е. они надеются, что при больших объемах выпуска готовой продукции они могут рассчитывать на оптовые скидки при поставке ресурсов сразу нескольким потребителям. Это, естественно, будет приводить к снижению средних издержек производства и достижению искомого положительного эффекта масштаба.

Б) Возможность пользоваться сложившимся рынком труда. Эффект локализации проявляется в стремлении фирм располагаться вблизи сформировавшихся рынков труда. Это позволит производителям в первую очередь сэкономить на поиске подходящей рабочей силы. Кроме того, большой рынок труда автоматически означает высокий уровень конкуренции

между претендентами за рабочие места, что может привести к снижению цены труда и росту эластичности его предложения по цене с соответствующим влиянием на издержки производства.

В) Возможность облегчить доступ к информации. При наличии рядом развитого рынка труда и других производителей у предприятия существует возможность ускорить доступ к различного рода информации коммерческого и технологического характера. В местах концентрации производителей идет интенсивный процесс общения между работниками и предпринимателями. В этих условиях легче получать информацию, например, о соотношении спроса и предложения на различных товарных рынках. Кроме того, облегчается даже осуществление промышленного шпионажа в области добычи производственных и коммерческих технологий.

2. Эффект урбанизации – скопление производителей разных отраслей в одном географическом месте.

В данном случае положительный эффект масштаба внешне достигается за счет тех же самых факторов, что и при эффекте локализации, которые действуют несколько иначе.

А) Возможность получать скидки при покупке непроизводственных ресурсов. В условиях большого количества производителей разных отраслей в одном месте им можно рассчитывать на скидки при покупке деловых, бытовых и коммунальных услуг. В первую очередь это услуги финансового сектора (услуги банков, страховых компаний, трастовых компаний, трейдеров, расчетных центров, факторинговых и форфейтинговых фирм т. п.). Это также могут быть иные деловые услуги (услуги издательств, услуги инжиниринга, услуги охранных агентств, услуги образовательных учреждений и научных центров). Кроме того, это относится к бытовым (гостиницы, рестораны, досуговые центры) и коммунальным (общественный транспорт, пожарная охрана, эксплуатация дорог) услугам.

Б) Возможность пользоваться сложившимся рынком труда. Эффект урбанизации также притягивает производителей объемным рынком труда, который неизбежно образуется в этом случае. Производители могут также экономить на издержках по поиску необходимых трудовых ресурсов. В данной ситуации наличие на рынке труда работников разных отраслей приносит дополнительную выгоду по мере развития диверсифицированных производств. Кроме того, такое скопление населения и производителей неизбежно создает достаточно широкий рынок сбыта. В этом случае тоже можно достигать положительного эффекта масштаба в результате роста сбыта и экономии издержек, в первую очередь за счет понижения транспортных расходов.

В) Возможность облегчить доступ к информации. Действие этого фактора при эффекте урбанизации практически то же самое, что и при эффекте локализации.

Помимо этих двух закономерностей существует еще несколько факторов, которые приводили к образованию городов как производственных единиц.

• Эффект концентрации в торговле. Эффект масштаба интересует не только реальных производителей, но и торговцев. Если, например, отдаленно расположенная аптека переносится ближе к близко расположенным друг от друга гастроному и газетному киоску, то выгоду от этого получат все три торговца. Эта выгода заключается в увеличении количества покупателей, которых привлекает экономия времени и затрат на передвижение. Посетитель одной (или двух) торговой точки с высокой долей вероятности посетит и две (или одну) другие близко находящиеся торговые точки.

Кроме ситуации с концентрацией торговых точек, занимающихся реализацией никак не связанных между собой товаров, эффект концентрации в торговле проявляется еще в двух вариантах:

А) Случай неполных заменителей. Неполным заменителем считается такой же товар, что и исходный, но имеющий несущественные различия (цвет, дизайн, торговая марка). Например, имеются автомобили различных производителей. Концентрация их центров продаж в шаговой доступности привлекает дополнительное количество покупателей, для которых важное значение имеет оперативное сравнение товаров разных торговых марок.

Б) Случай сопутствующих (дополняющих) товаров. Сопутствующим называется товар, который потребляется в комплекте с исходным товаром. Например, различные виды одежды (брюки, рубашка, обувь, головные уборы и т. п.). Часто такие товары потребитель предпочитает покупать в процессе одного «похода» по торговым точкам. Поэтому, естественно, близкая расположенность торговой точки с сопутствующими товарами увеличивает возможность их сбыта.

Эффект концентрации в торговле относится к группе положительных внешних эффектов.

Внешний эффект – воздействие на одного субъекта деятельности других субъектов, в которой он не принимает участия.

Отрицательный внешний эффект – ущерб, получаемый одним субъектом, от деятельности других субъектов, в которой он не принимает участия.

Положительный внешний эффект – выгода, получаемая одним субъектом, от деятельности других субъектов, в которой он не принимает участия.

В данном случае одна торговая точка получает выгоду от наличия рядом других торговых точек.

Таким образом, шел процесс формирования торговой части городов. Эти районы могли формироваться, например, вдоль автомобильных дорог, в городских деловых центрах и иных местах, отличающихся наличием значительного числа потенциальных потребителей.

• Религиозно-административные и военные центры. Ремесленников привлекали уже созданные религиозно-административные центры, которые обеспечивали высокий уровень безопасности. В таких центрах находились склады готовой продукции и сырья. Кроме того, административно-религиозные центры были самыми крупными населенными пунктами в конкретной местности, что обеспечивало опять же достаточно объемный

рынок сбыта. В совокупности все это так же давало ремесленным производителям желаемый положительный эффект масштаба.

• Перевалочные пункты. По мере развития торговли экономика (в плане расширения территории) требовала создания и развития инфраструктуры.

Особенно актуальным это стало по мере развития транспортных средств. Со временем торговля стала комбинировать видами транспорта, чтобы максимизировать ареал товарного обмена. Это потребовало создания перевалочных пунктов, которые, естествен-но, привлекали население и создавали тот самый потребительский спрос, который помогал создавать положительный эффект масштаба.

Торговые пункты. Для определенных исторических эпох характерна временная регулярность торговли. Это так называемые ярмарки. Ярмарки проводились раз в году. Однако их рентабельность была настолько высока, что обеспечивала функционирование экономики населенного пункта в интервале между ярмарочными периодами. Очевидно, что в таких условиях данный город привлекал не только купцов, но и ремесленников, готовящихся к ярмарке.

Государственная политика. На определенных исторических этапах государство осознает выгодность роста размеров городов (в целях развития национальной экономики, в геополитических целях или в целях расширения источников пополнения доходной части государственного бюджета). После этого осознания государство начинает применять собственные меры по стимуляции роста городов. Такими мерами могли быть меры из области налогообложения, рентных платежей (за землепользование), совершенствование объектов городской инфраструктуры, предоставление городскому управлению значительной автономии и другие меры, повышающие привлекательность проживания на городской территории производителей, работников и потребителей.

3.2. Древний Восток

Как известно, первые государственные образования появились на Древнем Востоке в связи с необходимостью централизованного строительства, эксплуатации и управления ирригационными сооружениями. Города здесь возникали в первую очередь как административные центры, т. е. места концентрации органов государственной власти, которые осуществляли строительство и управление этими ирригационными сооружениями. Кроме того, древневосточная государственная власть опиралась на религиозное обоснование, и правители зачастую приравнивались к божествам. Таким образом, древневосточные города могли возникать и как религиозные центры, где основой жизни и деятельности жителей был храм соответствующего божества. Следует учесть и тот факт, что формирование и развитие древневосточных государств происходило в условиях постоянных войн.

Поэтому города возникали и как военные оборонительные центры.

Важно помнить, что именно на Древнем Востоке происходят три первые управленческие революции.

Первая управленческая революция – принятие на себя религиозными деятелями (жрецами языческих верований) светских управленческих функций.

Дело в том, что вышеупомянутая гипертрофированная роль государства в древневосточных обществах требовала психологического оправдания в глазах населения. Поэтому широко распространилась тенденция обожествления правителей, приравнивания их к «богам». На фоне этого зачастую правители становились жрецами языческих верований, что приводило к соединению духовных и светских управленческих функций в одном лице. Эта тенденция напрямую вела к преобладанию в древневосточных городах светских административных и религиозных функций.

Вторая управленческая революция – первая кодификация (запись в формальных актах-законах) управленческих принципов в Законах Хаммурапи (примерно, XVIII век до н. э.).

Получается, что именно на Древнем Востоке правила и принципы государственного управления были закреплены в законодательных актах (по крайней мере, так говорит археологическая наука). Большая часть этих правил была посвящена экономике. Составление и реализация этих правил требовала концентрации в городах значительного бюрократического аппарата. Это усиливало административную составляющую древневосточных городов.

Третья управленческая революция – введение системы прямого государственного контроля за экономическими процессами в виде контролирования качества ремесленной продукции в период правления вавилонского царя Навуходоносора (примерно VI-VII века до н. э.).

Понятно, что и это также требовало наличия в городах специализированных государственных бюрократических структур для реализации этой системы, что тоже усиливало административный характер древневосточных городов.

Таким образом, на Древнем Востоке создание городов было обусловлено именно этими двумя факторами: административным, религиозным (плюс военным).

В большинстве случаев эти факторы соединялись между собой и приводили к образованию крупнейших городов Древнего Востока, которые одновременно были и административными центрами, и местоположением важнейших храмов и мощными военными крепостями. Такими городами в Месопотамии были, например, Ур, Ниневия, а позднее Вавилон (в зените своего расцвета население Вавилона достигало 50 тыс. чел.). В Древнем Египте так создавались Мемфис и Фивы. Поэтому экономическое основание городского хозяйства здесь носило вторичный характер. Тем не менее это экономическое основание добавилось достаточно быстро и стремительно возрастало. Это выражалось в том, что городские и прежде всего храмовые хранилища быстро превратились в места хранения зерна и прочего сельскохозяйственного сырьевого продукта. Мало того что эти хранилища достаточно надежно охранялись государственной военной силой, они еще

освящались огромным авторитетом религиозной власти и обеспечивали высочайшую степень безопасности хранимых ценностей. К тому же и ремесленники охотно переселялись под защиту городских военных укреплений, спасая свои жизнь и имущество как от криминальных элементов, так и от набегов внешних захватчиков.

3.3. Древняя Греция

Важнейшим этапом в истории развития городской экономики стала древнегреческая цивилизация.

В Древней Греции, как известно, не сложилось единого централизованного государства на манер древневосточных империй. Этому способствовали, прежде всего, благоприятные климатические условия, которые не требовали создания ирригационных сооружений и соответствующего деспотического государства.

К тому же созданию единого государства мешала традиционная для древних греков всеобщая вооруженность мужского населения, которая была обусловлена необходимостью защиты от агрессивных восточных соседей (вооруженным народом сложно управлять в деспотической форме). В связи с этим надо отметить, что и религиозная система Древней Греции не способствовала созданию сильного централизованного государства (древнегреческие «боги» рассматривались как сверхъестественные существа с человеческими чертами характера, а древнегреческие правители никогда не приравнивались к божествам).

Поэтому древнегреческая цивилизация представляла собой совокупность сотен независимых друг от друга городов-государств (полисов) с элементами демократического управления. Основой экономики Древней Греции стала торговля. Этому способствовало географическое положение Древней Греции и процесс создания древними греками поселений (колоний) далеко от родных территорий, в регионе Средиземного моря от Испании до Северного Причерноморья. Поэтому, большинство древнегреческих городов (кроме Спарты) формировались именно как торговые города, где центрами городской экономики были порты и торговые площади. Предметами торговли древнегреческих полисов были как сельскохозяйственные товары, так и результаты деятельности ремесленников.

Особым сегментом рынка была работорговля.

Крупнейшим таким древнегреческим торговым городом были Афины (население которых достигало по максимуму 150 тыс. чел.). Расцвет Афин приходится на период после победы греков в войнах с Персией, когда им удалось создать Морской союз из более мелких древнегреческих полисов и возглавить его. Афины стали центром средиземноморской торговли. Такая городская экономика была достаточно эффективной и практически не испытывала чисто хозяйственных кризисов. Соответственно, гибель этой цивилизации произошла не по экономическим, а по политическим причинам. Афинское государство развивалось успешно до тех пор, пока торговля с другими городами Морского союза была взаимно добровольной и взаимовыгодной. Когда же Афины начали принудительно навязывать условия торговли своим союзникам и захватили общесоюзную казну,

начались внутренние раздоры, которые привели к междоусобной Пелопонесской войне, завершившейся поражением Афин. После этого взаимно ослабленные древнегреческие города не смогли противостоять внешним захватчикам (сначала македонянам, потом римлянам) и были завоеваны.

3.4. Древний Рим

Древнеримская цивилизация дает нам несколько иной (по сравнению с Древней Грецией) пример городской экономики. Древний Рим стал центром огромной империи, которая держалась в основном на государственной военной силе. Поэтому сам Рим и другие крупнейшие древнеримские города формировались прежде всего как административные центры. Их экономика держалась не на эквивалентном обмене с другими территориями, а на принудительном сборе дани с покоренных территорий, которые стали римскими провинциями и управлялись правителями, назначенными из Рима. Этой данью и обеспечивалось население Рима и других крупнейших городов. Кроме того, правители сами сказочно обогащались на грабеже провинций. Известная римская поговорка гласила: «Бедный правитель прибыл в богатую провинцию и вернулся в Рим богатым из бедной провинции» Местное ремесленное производство (как и пригородное сельскохозяйственное производство) носило второстепенный характер. То же самое можно сказать и о торговле. Очевидно, что успешность такой экономики целиком зависела от силы государства и прежде всего военной силы, способной захватывать новые территории. Это и подтвердил ход истории.

В римской экономике начались проблемы тогда, когда военная сила ослабла, и дальнейшее расширение территорий замедлилось. Только тогда в государстве начались экономические реформы (частичное освобождение рабов с наделением их земельными участками и т. п.).

Но было уже поздно. Время было упущено. Вторжение германских племен похоронило Римскую империю и ее городскую экономику.

3.5. Средние века

Раннее Средневековье (примерно до XI века) представляет собой эпоху экономического (равно как политического и культурного) регресса. Наверное, самым ярким примером этого регресса стало практически полное исчезновение городской экономики на территории бывшей Западной Римской империи. Дело в том, что завоевавшие ее германские племена (готы, вандалы, франки и пр.) находились на более низкой ступени экономического развития, чем римляне. Экономика германских племен не знала феномена городов. Второе глобальное разделение труда у них еще не наступило. Они фактически не знали торговли, и их ремесленное производство не было готово отделиться от сельского хозяйства. Поэтому завоеванные города бывшей Западной Римской империи германцам были фактически не нужны. Из-за этого они приходили в полный упадок (даже сам Рим). Городская экономика исчезла, а территории городов использовались для нужд сельского хозяйства (на этих территориях, например, размещали скот). После

образования германских королевств города использовались в лучшем случае как административные и военные оборонительные центры. Причем зачастую германцы использовали для этого малые города. Так, административным и военным оборонительным центром Королевства Остготов в Италии стал небольшой населенный пункт Равенна. Сам же Рим пришел в полный упадок. На первых этапах развития новых государств шли постоянные кровавые войны между самими завоевателями. Поэтому главной проблемой этих государств стало обеспечение постоянно действующей военной силы. Для этого короли наделяли профессиональных военных земельными участками (феодами) и закрепляли за крестьянским населением обязанность лично содержать новых собственников земли (феодалов) и обеспечивать их готовность к военным действиям (обеспечение оружием и лошадьми). Это привело к тому, что товарная экономика бывшей Западной Римской империи сменилась на натуральное хозяйство, где нет необходимости в торговле, а ремесленное производство осуществлялось самими крестьянами. Это стало сильнейшим препятствием для развития городской экономики на долгие века. К тому же низкий культурный уровень германских племен приводил к тому, что запросы самих феодалов (даже королей и их окружения) были очень скромными, а их быт мало отличался от быта зависимых от них крестьян. Эти скромные запросы легко удовлетворялись крестьянами (торговля была эпизодической и осуществляли ее в основном восточные купцы, чьи товары имели очень ограниченный спрос в Западной Европе), что также препятствовало возрождению городской экономики.

Изменение ситуации с городской экономикой произошло примерно с XI века из-за политических причин. Главной причиной такого изменения стали Крестовые походы (походы западноевропейских рыцарей на Ближний Восток для освобождения Палестины от арабов-мусульман). Арабский мир тогда находился на более высокой ступени социально-экономического развития, чем Западная Европа. В Арабском Халифате (и государствах, образованных после его распада) сформировалась высокоразвитая городская экономика с мощной торговлей и ремесленным производством. Соответственно, стандарты бытовой жизни были значительно выше, чем в Западной Европе. Вот с этим, более высоким, уровнем жизни познакомилась западноевропейская знать в Крестовых походах. Это привело к тому, что и их запросы относительно бытовой жизни тоже резко повысились. Европейские феодалы узнали, что можно мыться в банях, пользоваться зеркалами, столовыми приборами и т. д. Это привело к изменениям в их отношениях с зависимыми крестьянами. Главным таким изменением стала так называемая коммутация.

Коммутация – процесс перевода феодалами зависимых крестьян с натуральных поставок на денежную ренту.

Причиной коммутации была резко возросшая потребность феодалов в деньгах для покупки восточных товаров. Коммутация, в свою очередь, привела к тому, что крестьянам потребовалось продавать излишки своих товаров на рынке, чтобы собрать денежные средства для уплаты ренты. Это

обстоятельство, как и резкий рост товарного обмена с Востоком, привело к возрождению значения торговли в западноевропейской экономике.

С другой стороны, торговые обороты Западной Европы с Востоком имели объективные ограничения (в условиях постоянных локальных войн и политической нестабильности вести большое количество товаров на значительные расстояния было очень рискованным делом). Поэтому внешняя торговля не могла полностью удовлетворить возросший спрос европейских феодалов. В связи с этим, часть спроса переориентировалась на продукцию местных ремесленников. Это привело к тому, что у местных ремесленников появилась необходимость и возможность экономически, технически и территориально отделиться от сельского хозяйства. Так в Западной Европе повторно произошло второе глобальное разделение труда (отделение ремесла от сельского хозяйства).

В итоге период зрелого Средневековья (примерно с XI по конец XV века) ознаменовал возрождение городской экономики в Западной Европе. Ремесленники и торговцы вновь переселились в города, заново придав им экономическое значение (наряду с административным и военным оборонительным). Возрождению экономического значения городов способствовало и развитие банковской сферы. Кредитная экспансия (осуществляемая сначала еврейскими банкирами, а затем и их местными конкурентами) поддерживала спрос европейской знати, и банкиры стали третьей социальной группой, заселявшей средневековые города. Наконец, развитие образования и науки привело к возникновению в Западной Европе университетов. Студенты и преподаватели стали еще одной значительной частью городского населения. Таким образом, в зрелом Средневековье города снова стали центрами ремесла и торговли, а также приобрели статус кредитных и образовательных центров. Росло городское население. Хотя города оставались небольшими (5-15 тыс. жителей), их количество было большим. Крупнейшими западноевропейскими городами стали Рим и Регенсбург (примерно 40 тыс. жителей).

Росту количества и значения городов способствовала и политическая ситуация зрелого Средневековья. В этот период в Европе шел процесс складывания централизованных национальных государств, в ходе которого монархи вели борьбу с полунезависимыми крупными феодалами, на чьих землях располагались многие города. Города стали естественными союзниками королевской власти в этой борьбе и оказались под ее защитой и покровительством. Это выразилось не только в предоставлении военной поддержки против феодальных дружин, но и в даровании королями городам прав автономии. Это обеспечивало городам дополнительный приток населения из сельской местности. Зависимые крестьяне, прибывшие в город, как правило, не выдавались обратно, а, прожив определенный срок в городе, получали личную свободу. Недаром средневековая поговорка гласила: «Городской воздух делает свободным».

Развитие внешней торговли привело к тому, что некоторые торговые города приобрели фактический статус независимых государств. Такие города-государства появились вдоль двух главных международных морских

торговых путей. Первый такой путь проходил через Средиземное море и мощными городскими республиками стали североитальянские города Венеция (110 тыс. жителей) и Генуя (100 тыс. жителей). Вторым таким международным морским торговым путем стал путь из Балтийского моря в Северное море и обратно. В этом регионе образовалась мощная организация торговых городов, главным образом северогерманских, которая получила название – Ганзейский союз. В него входили такие города, как Бремен, Гамбург, Любек, Росток, Данциг (ныне Гданьск), Мемель (ныне Клайпеда), Рига, Ревель (ныне Таллинн). В систему ганзейских городов входил и крупнейший торговый город Северной Руси – Новгород.

Тем не менее подавляющая часть населения в ту эпоху продолжала проживать в сельской местности. Спрос на продукцию городской экономики был относительно ограниченным. Этим были обусловлены организационные формы ремесла и торговли в средневековом городе. Ремесленники по отраслевому признаку объединялись в цехи.

Цех – объединение городских ремесленников в средневековом городе по отраслевому признаку.

Цех отличался высочайшей степенью регламентации технологических и торговых процессов и жесткой иерархией его участников. В цехе господствовал труд ремесленников-универсалов, которые создавали товар от начала и до конца. Это означало, что в цехе не было внутреннего разделения труда. Это мешало применению всяких нововведений и ограничивало объем производства. Кроме того, цеховая организация городского ремесла исключала конкуренцию между ремесленниками одной отрасли.

Все вышесказанное относилось и к организации торговли в средневековом городе. Городские торговцы были также объединены в специальные организации – гильдии.

Гильдия – объединение городских торговцев в средневековом городе по отраслевому признаку.

Определенные изменения в городской экономике Западной Европы произошли в позднем Средневековье (примерно с конца XV по конец XVI века).

Во-первых, изменилась география городского хозяйства Западной Европы. Начался этот процесс тоже с политического события. В 1453 году турки взяли Константинополь, что привело к падению Византийской империи (о городской экономике Византийской империи и Восточной Европы подробнее будет сказано далее). Это имело далеко идущие последствия для экономики Западной Европы. Турки перекрыли важные пути снабжения западноевропейской экономики золотом и серебром для чеканки монет. В итоге в Западной Европе начался так называемый денежный голод. Это привело к началу поиска альтернативных источников поставок золота и серебра. Началась эпоха Великих географических открытий. В связи с ними в мировой торговле резко возросло значение атлантического региона. Центры международной торговли перешли в города атлантического побережья, в первую очередь в английские и нидерландские города (Плимут, Бристоль, Брюгге, Антверпен, Роттердам, Амстердам) с

диапазоном населения от 70 до 125 тыс. жителей. Эти городские экономики начинают расти на торговле с американскими и восточными колониями. В упадок приходит Венеция и Генуя еще и в связи с господством турецкого флота и мусульманских пиратов в Средиземном море. В упадок приходит и Ганзейский союз. Кроме переориентации торговых путей, этому способствовал развал экономики германских княжеств в результате Тридцатилетней войны и захват устий балтийских рек Швецией.

Во-вторых, городская экономика испытала на себе глобальные изменения в экономике вообще. Рост населения и увеличение денежной массы в обращении (ввоз золота из американских колоний ликвидировал «денежный голод») потребовали резкого увеличения производства продуктов и услуг городской экономики. Однако цеха и гильдии, в силу жесткой регламентации производственных и торговых процессов, не могли обеспечить этот рост. Начался процесс смены организационных форм, прежде всего, городского ремесла. Ремесленные цеха стали заменяться мануфактурами.

Мануфактура – производственная единица, находящаяся в частной собственности и основанная на глубоком внутреннем разделении труда.

Естественно, что мануфактура была способна принимать большое количество работников и, более того, нуждалась в этом. Это привело к тому, что городское население стало резко возрастать. Этому способствовала и государственная политика (например, в Англии) поощрения вытеснения крестьян-арендаторов с земли и насильственное перемещение маргинальных элементов (бродяг, нищих) на работу на мануфактурах.

Несколько иными путями развивалась городская экономика Восточной Европы. Как известно, Восточная Римская империя устояла перед нашествиями завоевателей (в отличие от вышеупомянутой Западной Римской империи). Поэтому ее города не испытали такого упадка, который был на Западе. Восточная Римская империя трансформировалась в Византийскую империю. Ее столица, Константинополь, была крупнейшим городом Европы весь средневековый период (с населением в диапазоне 450-500 тыс.). Константинополь был также крупнейшим торговым городом Европы, который сочетал в себе как внутреннюю византийскую торговлю, так и транзитную мировую коммерцию. Столица Византийской империи была и важным ремесленным центром, имела высокоразвитое ремесленное производство, растущее на крупном внутреннем спросе и государственных, в первую очередь военных, заказах. Данные тенденции проявились и в других крупнейших городах Византийской империи. Например, Салоники в конце раннего Средневековья превышали размером населения (40 тыс. жителей) любой город Западной Европы.

Развитая городская экономика Византии оказала большое влияние и на развитие городского хозяйства на Руси. Русь отличалась большим количеством городов. Недаром скандинавы называли Русь «Гардарикой», что переводится как «страна городов». Главным экономическим фактором роста числа городов и объемов городской экономики на Руси было географическое положение территории. Русская территория занимала транзитное место

между Северной Европой (Ганзейским союзом) и Византийской империей. По территории Руси проходил знаменитый торговый путь «из варяг в греки». Экономическое значение русских городов заключалось в исполнении ими функций перевалочных пунктов, промежуточных торговых центров и центров технического обслуживания трансъевропейской торговли. Это значит, что русские города формировались прежде всего как торговые центры. Ремесло в них развивалось в первую очередь в связи с необходимостью обслуживать торговлю. Хотя и внутренний спрос на их продукцию был значительный. Поэтому их можно считать и ремесленными центрами. При этом русские города имели также внутреннее административное и военное значение, что, в свою очередь, усиливало их экономическое значение. Наличие значительной военной княжеской силы привлекало ремесленников и купцов высокой степенью безопасности их хозяйственной деятельности.

Таким образом, экономически города Восточной Европы (Византии и Руси) некоторое время даже опережали аналогичное развитие городской экономики Западной Европы (в силу отсутствия периода регресса городской экономики в раннем Средневековье). А в целом восточноевропейские города развивались в общем русле традиций европейской экономики.

Развитие византийских и русских средневековых городов было прервано внешними вторжениями. Византийская империя, как уже было сказано, пала под натиском турок. А почти все русские города (кроме Новгорода и близлежащих городов Северо-Западной Руси) были разрушены монгольским нашествием. От монгольского нашествия пострадала прежде всего ремесленная отрасль. Ремесленная техника была физически уничтожена, а ремесленники были либо физически убиты, либо проданы в рабство. На долгое время русская городская экономика стала развиваться по иному варианту, чем западноевропейская.

3.6. Новое время

В Новое время (XVII-XI века) продолжились тенденции развития городской экономики, начавшиеся в эпоху позднего Средневековья. Происходит процесс окончательной ликвидации городского цехового ремесла. Развитие идет сначала по пути роста количества мануфактур, что приводит к резкому количеству объема товарного выпуска. Тенденция такого роста усилилась в связи с переходом от мануфактуры к фабрике.

Фабрика – производственная единица, находящаяся в частной собственности и основанная на глубоком внутреннем разделении труда, с применением частично автоматической производственной техники.

Появление фабрик связано с применением техники нового типа, т. е. техники, которая минимально зависит от физической силы человека. Например, запустить станок на паровой тяге могла даже женщина. Введение такой производственной техники означало начало Промышленной революции, приведшей к резкому росту производительности ресурсов.

Промышленная революция – введение в эксплуатацию частично автоматической производственной техники, приведшее к резкому росту выпуска товаров.

Это означало, что ремесленное производство превратилось в промышленное (т. е. производство в больших объемах). Резко повысилась рентабельность такого производства. Использование взаимозаменяемых деталей и низкоквалифицированного труда узких специалистов (вместо труда ремесленника-универсала) резко снизило издержки производства и цены товаров. Многие товары стали доступными, и их производство превратилось в массовое.

Все это изменило экономическую роль городов. Города в Новое время становятся промышленными центрами. Торговля и другие традиционные отрасли городской экономики становятся вспомогательными и работают на обслуживании нужд промышленного производства.

Считается, что промышленная революция началась в XVIII веке в Англии. Именно на английскую экономику она повлияла сначала более всего. Именно в Англии промышленное производство (обрабатывающая промышленность) впервые стало ведущей отраслью экономики, а английский город превратился в главную производственную единицу национальной экономики. В Англии начался процесс экономической урбанизации.

Урбанизация – процесс превращения города в основную хозяйственную единицу национальной экономики.

Урбанизация в Англии быстро снизила экономическое значение английского сельского хозяйства. Его удельный вес в производстве быстро сократился, а удовлетворение внутреннего спроса на сельскохозяйственную продукцию теперь происходит в основном за счет импорта товаров из колоний. Происходит бурный рост английских и шотландских городов. Такие ранее мелкие города, как Ливерпуль, Манчестер, Бирменгем, Глазго, к концу XIX века превратились в города с миллионным населением, а население Лондона достигла почти 7 000 000 жителей. Именно в Англии впервые проявились вышеупомянутые эффекты локализации и урбанизации. Однако в остальных странах данный процесс затянулся как минимум до начала XIX века. К началу XIX века в остальном мире доля городского населения была в среднем всего 3%.

Причины задержки урбанизации в мире были следующие:

1) сельское хозяйство имело очень маленькую производительность, в связи с низким уровнем оснащения техникой. Это приводило к необходимости использовать в сельском хозяйстве большое количество трудовых ресурсов. Что, в свою очередь, приводило к нехватке работников в городской промышленности.

2) низкий уровень развития транспорта приводил к большим издержкам по перевозке товаров, которая к тому же была еще и медленной. Это сдерживало развитие торговли, что, в свою очередь, сдерживало рост спроса на продукцию городской промышленности.

В остальных развитых странах Промышленная революция в основном завершилась в течение XIX ве-ка. Внедрение техники в сельское хозяйство

резко повысило его производительность. Резкий рост производительности высвободил значительную часть рабочей силы, которая устремилась в города. Численность городского населения стала стремительно возрастать на фоне одновременного снижения численности сельского населения. Наиболее ярко этот процесс выглядел в США. Так, в период с 1840 по 1988 год доля сельского населения упала с 69 % до 2,8 %.

Кроме того, огромный стимул процессу урбанизации дало бурное развитие транспорта. Касательно XIX века это было прежде всего развитие железнодорожного транспорта. Железнодорожные пути напрямую соединили крупные города, что резко интенсифицировало рост объемов торговли между ними. Это произошло потому, что резко снизились издержки транспортировки, товары стали более дешевые, что повысило спрос на них. Одновременно сокращалось время перевозок. Наиболее сильное влияние железнодорожного транспорта на урбанизацию прослеживалось в Европе в Германии (чему способствовало выгодное географическое положение страны в центре континента). Более того, в некоторых странах бурное железнодорожное строительство приводило даже к возникновению новых городов. Это проходило, например, в России. Так, строительство Транссибирской магистрали привело к созданию Ново-Николаевска (ныне Новосибирска). Строительство еще одной железной дороги на севере страны привело к созданию Романова-на-Мурмане (ныне Мурманск).

Огромное значение железнодорожное строительство имело и для тех же США. Железная дорога между двумя океанами связала города различных регионов страны, что позволило им лучше использовать свои конкурентные преимущества и углублять производственную и торговую специализацию.

Параллельно развивалась и дальняя морская торговля. Создание более совершенных пароходов позволило увеличить объемы межконтинентальной торговли (опять же за счет снижения издержек товарных перевозок и сокращения времени транспортировки). Все это способствовало увеличению размеров портовых городов.

В ходе Промышленной революции шло развитие и городского транспорта. До этого необходимость передвигаться пешком ставила естественные преграды на расширение городских границ. Во второй половине XIX века появляются первые виды городского транспорта. Сначала это была конка (лошади двигали трамвайные вагоны по рельсам). Потом появляется электрический трамвай и метрополитен. Огромный стимул для расширения размеров городов и роста численности их населения появился после изобретения двигателя внутреннего сгорания.

В итоге крупнейшие города мира постепенно из торговых становились промышленными. Вторичный сектор вышел на первое место в городской экономике, опередив торговлю. С другой стороны, происходил бурный рост новых городов, которые возникали (или вырастали из маленьких поселков) уже сразу как промышленные. Как правило, эти города появлялись вдали от побережья и не зависели от торговых путей.

В США примерами таких городов были Чикаго и Детройт, в Англии – Манчестер, в Германии – Дуйсбург и Мюнхен, в России – Тула и Иваново.

3.7. Период после Второй мировой войны

После Второй мировой войны развитие городской экономики стало более противоречивым. Несмотря на то, что доля городского населения (в ущерб сельскому населению) продолжала расти, в самой городской экономике наметились серьезные структурные сдвиги. Главной причиной этих структурных сдвигов стала так называемая автомобильная революция.

Автомобильная революция – массовое внедрение автомобильного транспорта в городскую экономику.

Данный процесс начался еще в межвоенный период, но особую интенсивность приобрел в 50-е годы XX века. В результате этого промышленное производство освободилось от необходимости стремиться в центральные части городов (поближе к железнодорожным узлам). Промышленное производство начало уходить из центра города. Сначала оно перемещалось на окраины, а затем стало покидать пределы городской черты. Таким образом, начался процесс деиндустриализации городов.

Деиндустриализация городов – прекращение исполнения промышленностью роли главной отрасли городской экономики.

Деиндустриализация городов проявляется в резком изменении структуры занятости населения. Так, в США в период 1947-1994 годов доля работающих в промышленности сокращается с 45,4 % до 23,54 %, а доля занятых в сфере услуг (транспорт, оптовая и розничная торговля, финансы, страхование, недвижимость, управление), наоборот, вырастает с 54,6 % до 76,46 %4. Таким образом, на роль ведущих отраслей городской экономики выходят третичный и четвертичный сектора. Причем даже предприятия третичного и четвертичного секторов экономики постепенно потеряли стимул стремиться в центральные районы города. Предприятия третичного сектора (бытовые услуги) в значительной мере уходили на окраины, во-первых, вслед за населением, которое уходило на окраины в связи с распространением автобусного сообщения, а во-вторых, вслед за субъектами четвертичного сектора. Субъекты четвертичного сектора (бизнес-услуги) потеряли интерес к центральным районам вследствие распространения электронной почты и иных услуг Интернета. Теперь предоставление бизнес-услуг перестало быть связано с личными контактами с клиентами.

ТЕМА 4. МЕСТА ВОЗНИКНОВЕНИЯ ГОРОДОВ

4.1. Основные теории размещения городов

Процесс зарождения городов уходит в глубь столетий, и, как правило, современные города находятся на месте древних поселений. Однако история знает не мало случаев, когда процветающие города приходят в упадок и утрачивают свою былую роль. В англо-американской литературе существуют три основные теории расположения городов:

1. Теория транспортного изменения была впервые представлена в работах К. Кулия (C. Cooley). В основе данной теории происхождения городов лежит смена доминирующих транспортных средств доставки грузов.

Развиваются те города, в которых сконцентрированы доминирующие виды транспорта. Так, первоначально американские города появились вдоль Атлантического побережья, вдоль Великих озер, а также крупных рек. Водные пути до появления железных дорог всегда были важнейшими транспортными путями. Впоследствии возросла роль городов, выросших в местах крупных железнодорожных узлов.

2. Другая теория, объясняющая расположение города, основывается на выяснении функциональной специализации города. Однако эта теория имеет более ограниченный спектр объяснений и характеризует, главным образом, лишь города, специализирующиеся на обработке сырья, связанные с особыми условиями окружающей среды и местом расположения. Многие столицы американских штатов создавались таким образом, чтобы можно было в течение одного дня любому, из проживающих в штате, за один день езды на лошадях добраться до столицы и вернуться обратно. Однако особенно ярко специализированная функция города проявилась в случае шахтерских, металлургических центров. Эти города, специализируясь на развитии лишь одной отрасли, впоследствии сталкиваются с катастрофическими трудностями собственного развития.

3. Теория центрального места города – получила свое отражение в работах германских географов В. Кристаллера (W. Cristaller. 1933) и А. Лэма (A. Lam). Концепция базируется на утверждении, что для поддержания городской территории необходимо значительное количество продуктивных сельскохозяйственных земель. Возникают отношения, в которых город создает зону торговли, также необходимую для функционирования сельской территории. Жители города и пригородов нуждаются в разного рода взаимных услугах. Для того, чтобы оказываемые услуги были прибыльны, необходимо статистически определяемое количество потребителей. Кроме того, чтобы жители пользовались услугами, необходимо, чтобы они проживали не дальше определенного расстояния. Существует своего рода порог (threshold), дальше которого потребителям перестает быть удобно и выгодно пользоваться удаленной булочной, больницей, что в свою очередь создает потенциальную возможность появления новых булочных, больниц.

Поэтому и сами города можно рассматривать как причудливую сеть взаимопереплетения границ различных «порогов». Однако из общей заинтересованности горожан в услугах различного уровня и появляется необходимость развития города именно в определенном месте.

У приведенных выше подходов существует достаточное число критиков. Во многих странах постулированное деление городов не было обнаружено. Наряду с этим высказывались и мнения, что названные теории применимы лишь к развитым странам. Вместе с тем становление многих городов можно объяснить и с помощью теории “транспортного изменения” и “функциональной специализации города” одновременно.

4.2. Теории структурирования городского пространства

Тема разделения пространства города на отграниченные зоны – одна из наиболее популярных в городской социологии. Существуют несколько

основных схем такого разделения. Первая – теория концентрических зон Э. Берджесса (A. Burgess. 1925), одного из наиболее авторитетных авторов Чикагской социологической школы. Он выявил тенденцию, свойственную, по его мнению, большинству городов о разделении их на определенные «зоны», населенные представителями одного социального класса. Центром города в его анализе предстает центральный деловой район (central business district – CBD), окруженный зоной перехода – внутренним городом, которая застроена заводскими корпусами мануфактурного производства и жильем рабочего класса, затем идет зона резиденций высшего класса, застроенная зданиями соответствующего типа ипригородная зона, населенная людьми, приезжающими на работу в город. Рабочие не имеют большого выбора места проживания, ибо оно определяется стоимостью жилья и транспорта для проезда до места работы.

Но рост городов приводит к расширению индустрии и увеличению численности населения. В свою очередь, происходят процессы вторжения (invasion) других социальных групп на уже занятую тем или иным классом территорию. В результате «старожилы» покидают насиженные места и оставляют, занимаемые ими раньше, части города «захватчикам». В результате подобных действий происходит появление новых «зон» для проживания горожан: пригородов для среднего класса и гетто в зонах перехода.

Под влиянием социологов Чикагской школы в послевоенные годы во Франции под руководством П.-А. Шомбар де Лова (Лейбович О. Л., Трущенко О.Е. 1990) было осуществлено структурирование Парижской агломерации. Она была разделена на семь зон. Первая – ядро Парижа, центральный деловой район (CBD). Вторая – зона аккультурации, пролетарские кварталы и кварталы богемы, места проживания деятелей культуры, концентрации науки, места отдыха и развлечений. Третья – смешанная зона; переход от центра к ближним пригородам. Место концентрации мелких и средних предприятий, а также наиболее роскошные места проживания знати. Четвертая – место концентрации крупных и крупнейших предприятий, с высокой плотностью застройки в ближнем пригороде. Пятая – средний пригород, жилые кварталы. Шестая – отдаленные пригороды с сельхозугодьями и бывшими деревнями, постепенно превращающимися в города-спутники. Седьмая – пограничная, еще не входившая в агломерацию, но уже испытывающая ее влияние. На основании предложенной системы была установлена граница агломерации. Большие надежды на дальнейшее развитие Парижа возлагались Шомбар де Ловом не только на действие экономических и географических факторов, но и на деятельность «планификаторов» по целенаправленному изменению городского ландшафта.

Вторая – секторальная теория Х. Хойта (H. Hoyt). Работа была выполнена в США по заказу Федеральной Жилищной администрации во время великой депрессии 30-х гг. Основанием для анализа были данные арендной стоимости жилья в 142 американских городах. Обнаруженная закономерность лучше укладывалась в рамки секторных графиков, чем в

схематические изображения концентрических зон. Ученый обнаружил также, что города в большей степени развиваются вдоль рек, железнодорожных и транспортных путей, чем вокруг центрального делового района. И, кроме того, определил, что самая высокая рентная стоимость жилья существовала не в какой-то зоне, а в одном из секторов города. Кроме всего прочего, группы населения с высоким доходом селились, как правило, в нескольких секторах вдоль транспортной магистрали, имеющей хорошую связь с городом.

Напротив, жилье для малоимущих концентрировалось вокруг центральной деловой части. Таким образом, Хойт прогнозировал дальнейший рост городов в нескольких локальных направлениях, где будет концентрироваться наиболее дорогостоящее жилье.

Третья – многоячеистая теория К. Харриса (C. Harris) и Е. Ульмана (E Ullman. 1945). Эти авторы вообще отвергают понятие единого центра города и указывают на наличие множественных центров в каждом городе. Так, могут существовать финансовые, правительственные, университетские центры города. Более того, эти центры находятся в различных частях города. При использовании теории в предсказании дальнейшего развития города, авторы советуют обратить внимание на следующие моменты. Различного типа деятельности требуют услуг разного рода. Развитие тяжелой и легкой промышленности нуждается в близости железной дороги, водных путей и портов. Деятельности определенного типа нуждаются в объединении. Торговцам необходима широкая пешеходная зона перед витринами их магазинов. Некоторые виды деятельности взаимоисключают друг друга. Дома для людей с высоким достатком никогда не будут строиться рядом с промышленными корпусами. Для некоторых видов деятельности выгодно расположение в центральной части, например, для различного рода складских помещений, но они никогда не будут размещаться там по причине высокой ренты в центральной части города.

Три классические теории деления городского пространства имели огромную роль в предвидении развития городов. Однако все они появились до второй мировой войны. В последующие годы каждая из теорий неоднократно подвергалась проверке и по многим основаниям результаты районирования оказывались не верными. Так, в 1960-е гг. совмещение социально-пространственного анализа с анализом городской структуры позволило выявить связи между семейным статусом и теорией концентрических зон, экономическим положением и секторальной теорией, расовыми признаками и многонуклеарной структурой города. Таким образом, вопрос о создании модели городской структуры адекватной ситуации 1990-х гг. остается весьма актуальным.

Одной из наиболее плодотворных попыток последнего десятилетия является работа М. Уайта (M. White). Используя контурный анализ, ученый создал серию (около 400) социально-топографических карт, в основе каждой из которых лежал определенный признак. Таким образом, была обнаружена зависимость по всем 21 городам выборки между зонами и плотностью, временем постройки жилья, типом жилья и его качеством. В соответствии с

концентрическим зонированием распределялись такие показатели, как доход, ценность жилья, рента, собственность жилья, и в меньшей степени — образование. Карты показали, что профессионалы в большей степени размещены в соответствии с нуклеарным принципом, голубые воротнички — секторальным. Расселение расовых и этнических групп в значительной степени происходило на основе нуклеарных образцов.

Итак, из приведенных выше суждений совершенно ясна сложность и многогранность процесса структурирования города. Социальная и экономическая структуры развиваются гораздо быстрее, чем пространственная. В свою очередь, пространство города подвержено существенным воздействиям человека, войнам, пожарам, реконструкциям и т. д.

М. Уайту удалось разработать модель города, соединяющую семь элементов городской структуры воедино. Центр города, по-прежнему, – центральный деловой район (CBD) со всеми его признаками. Зона стагнации – та часть города, которую Берджесс назвал «зоной перехода». Она в наибольшей степени пострадала от спекуляций владельцев недвижимостью, ожидавших распространение деловой части на эти районы. Отсутствие инвестирования в эту часть города привело к повсеместному ее упадку. Ниши бедности и меньшинств сконцентрированы во внутреннем городе или старейших пригородах. На территории города имеются анклавы элиты. Наиболее богатые семьи живут на периферии метрополиса. Происходит рассеивание среднего класса, представители которого занимают огромную часть территории метрополиса. Они живут начиная от границ центральной части города, но главным образом в пригородах. В зависимости от состава семьи осуществляется выбор необходимого типа жилья. Черные представители среднего класса, как правило, проживают в сегрегированных анклавах.

Места институциональной принадлежности и общественного сектора – госпитали, университеты, исследовательские центры, деловые центры, штаб-квартиры корпораций и т. д. оказывают существенное влияние на использование земель и развитие жилищного строительства. В свою очередь, принятие решения о каких-либо изменениях городской инфраструктуры существенным образом способно изменить значимость территории для поселения.

Эпицентры и коридоры – другая часть выделенной схемы. Беспрецедентное движение населения в пригороды привело также и к перемещению туда деловой активности. Сегодня в пригородах большинства городов сформировались эпицентры, сконцентрировавшие в себе многие функции центральной деловой части города. Кроме того, весьма распространенным типом поселения является по-осное расселение вдоль транспортных коридоров, связывающих радиальные автомагистрали. Эти места заселены, как правило, высокооплачиваемыми специалистами.

Следует подчеркнуть роль политического воздействия на городские процессы в использовании земельного пространства городов. С начала века города все в большей мере испытывают на себе воздействие: городского

зонирования; повышения роли городского правительства в обеспечении городской инфраструктуры; увеличения роли федерального правительства в функционировании рынка жилья; городской реконструкции.

Процесс зонирования городской территории предполагает искусственное повышение платы за землю в различных частях города для привлечения внимания к той части территории, что требует инвестирования. В большинстве американских городов существуют подобные планы развития. Города начали реализовывать целенаправленную политику в этом направлении. Значимость развитой городской инфраструктуры для ценности конкретной городской территории очень велика. Поэтому принятие решений о создании тех или иных инфраструктурных решений, – без сомнения, политический процесс. Начиная с времен великой депрессии, американское правительство проводит активную жилищную политику, за счет субсидирования большого количества программ для малообеспеченных семей. С одной стороны – генеральная политика правительства на увеличение среднего класса, а с другой стороны – это поддержка строительной индустрии. Реализация правительством программ финансирования жилищного строительства происходит через «квазиправительственные» агентства (quango), такие как федеральная национальная ипотечная ассоциация (Fanni May) и правительственная национальная ипотечная ассоциация (Ginnie May).

На рубеже 1950-х гг. федеральное правительство США начало активные действия по реконструкции городов. Благодаря этому вмешательству, были предприняты действия по изменению облика внутреннего города ряда американских метрополисов. Осознание важности такого рода политического вмешательства привело к формированию политэкономического подхода, изучению использования городского пространства.

М. Кастельс (1988), говоря о развитии пространственных тенденций изменения городских форм, выделил шесть основных процессов. Процесс нового межрегионального разделения труда предопределяет значимость каждого процесса данной городской территории. Во-вторых, CBD в крупных городах интенсивно увеличивают основные виды деятельности и продолжают вовлекаться в процесс экономического роста, политического доминирования и культурного превосходства. Вокруг этих динамично развивающихся мест увеличивается число джентрифицированных соседств новой городской элиты. В-третьих, вокруг CBD на огромных пространствах внутренних городов продолжается упадок. Они все больше становятся «городскими резервациями» для простых рабочих и национальных меньшинств. Здесь же увеличивается численность семей матерей-одиночек. В-четвертых, одновременно с упадком отдельных центральных частей городских территорий пригороды испытывают экономический подъем, превращаясь в эмигрантские города – один из полюсов экономики метрополитенской зоны. В-пятых, за пределами городских границ пригороды продолжают расширяться, создавая все более индивидуализированные и диверсифицированные образцы жизни и деятельности. И последнее, расширение пригородов сопровождается дальнейшим территориальным

расширением городов с распространением деятельности и проживания горожан на территории сельских и смешанных областей. В результате этого процесса иногда возникают новые автономные поселения, но чаще этот процесс принимает форму особых функциональных отношений с близлежащим крупным городом.

В России процесс структурирования городского пространства сложно осуществить опираясь лишь на подходы зарубежных авторов. Основной интерес к этой теме в России проявляют архитекторы и городские планировщики, именно они были главными заказчиками для географов и социологов, занимавшихся городской проблематикой. Вероятно, именно этот фактор обусловил жесткий функционализм большинства подходов к структурированию городского пространства в отечественной литературе (А. В. Дмитриев, А. М. Лола, М. Н. Межевич. 1988).

В последние годы делаются качественно иные попытки структурирования городского пространства российских городов. Интересны подходы к структурированию Москвы с позиций типологизации городской среды, определяющейся через особенности застройки, месторасположения той или иной части города, а также исторически сложившихся функциональных особенностей тех или иных зон города (Кирсанова Л. Ю. 1996).

Пристального внимания заслуживают и попытки структурирования городского пространства в рамках французской социологической традиции, предполагающей самостоятельную значимость такого фактора структурирования, как престижность частей городского пространства для проживания (Трущенко О. Л. 1994).

4.3. Сущность и эволюция процесса субурбанизации в мире

Размытость границ города, агломерирование городов затрудняют определение самого термина пригород (suburb). В США под этим термином понимают кольцо урбанизированной территории вне центрального города.

С тех пор, как существует город, существует пригород. Археологи обнаружили следы вилл и загородных домов знати вокруг Рима и Афин, древнейшего города Ура. Усталость от назойливого шума города всегда побуждала горожан к поиску уединения. Однако гигантский рост пригородов произошел в XX веке. Соединенные штаты Америки – страна с наиболее ярко выраженными чертами субурбанизации. Если в 1920 г. США стали нацией горожан, где большинство жителей проживало в городах, то в 1970 г. была зафиксирована другая веха – Америка стала нацией жителей, живущих в пригородах. Уникальность американского пригородного образа жизни проявляется в: собственности на дома; низкой плотности населения в пригородах; гомогенности социального статуса соседей; наличии одного или нескольких автомобилей в семье.

Однако реальный процесс субурбанизации сопровождает огромное число мифов. Первые социологические работы об американских пригородах отразили общественное недовольство городом. В городах начала века в особой степени проявлялись негативные черты индустриализации и урбанизма. Неудивительно, что для большинства авторов, особенно тех, кто

вырос в деревнях, пригород 20-30 гг. казался местом, где возможно воссоздание норм традиционного социального контроля.

Благодаря целенаправленной жилищной политике федерального правительства после II мировой войны, процесс загородного строительства принял воистину общенациональный размах. В свою очередь, у социологов того поколения экстенсивное развитие пригородов стало вызывать опасение за дальнейшую судьбу американских городов. Для этих людей, в большинстве своем выросших в городах, городской образ жизни был вполне привычным и города для них были местом образовательной, культурной и иной активности, обеспечивающей «критическую массу», необходимую для нововведений. Их претензии к развитию пригородов можно свести к четырем основаниям. Во-первых, двигаясь в пригород, средний и высший классы уклоняются от общественного лидерства в городах. Во-вторых, проблемы бедности и расизма будут в городах нарастать. В-третьих, переезд этих слоев в пригороды приведет к эрозии налогооблагаемой базы. Положение города будет существенно ухудшаться, ибо работая и проводя досуг в городах, жители пригородов не способствуют собственно развитию города. Кроме того, критике с их стороны подвергся стиль жизни в пригородах с изолированностью и вечерней замкнутостью жен-домохозяек, так же как и неэффективное использование национального достояния — земель, воды и т. д.

В 1960-е гг. начался новый этап в изучении пригородов. В работе С. Грира (S. Greer. 1962) «Появляющийся город: миф и реальность» пригород был охарактеризован как весьма искусственное, статическое образование. И его развитие связано, главным образом, с недостаточностью земель в городах. Эти замечания Грира определяли во многом развитие социологических исследований о пригородах в последующие три десятилетия. В книге К. Джексон (K. Jakson. 1985) «Граница дикой травы: субурбанизация США», получившей огромную известность, стремление жить в пригородах оценивалось как один из признаков американского национального сознания. Сама субурбанизация – это смесь политических и технологических факторов. Во-первых, новые строительные технологии, требующие низкозатратного труда. Во-вторых, изменение в транспортной технологии. В-третьих, место приложения деловой энергии – национального достояния страны. В-четвертых, правительственная политика. Все это сделало американскую субурбанизацию уникальным феноменом.

Однако, наряду с перемещением в пригороды населения, туда переместилась и существенная часть промышленности. Существует несколько теорий, объясняющих этот процесс. А. Вебер (A. Weber) объяснял перемещение промышленности в пригородную зону рациональным решением о сокращении издержек и необходимостью увеличения прибыли. Фирмы выбирают место расположения исходя из близости к собственным рынкам или рабочей силе, от которой они зависят. Еще одним мотивом выбора места размещения фирм является их близость к субподрядчикам и деловым партнерам. Особенно если между ними перетекают взаимные товаропотоки. Другая модель индустриального размещения связана с именем Я. Хэмильтона (I. Hamilton). Он указывает на очевидную прямолинейность и

простоту теории А. Вебера и предлагает учитывать при объяснении роль человеческого фактора, а именно, тот факт, что решения в конечном счете принимаются людьми. Таким образом, при объяснении размещения необходимо учитывать важные социальные, политические и психологические элементы. Многочисленные исследования показывают значимость зональных ресурсов, политического климата, уровня налогов, качества школ и близость к местам отдыха и значимым услугам.

Третья модель – своеобразный синтез двух первых, основанная на анализе самого процесса принятия решения о перемещении. При этом само окончательное решение зависит от перевешивания факторов в пользу изменения места расположения в противовес факторам, сдерживающим новацию (push-pull model). Сегодня ни одна из моделей не является доминирующей. Все они в равной мере объясняют разнообразие выбора места расположения фирм. Стиль и образ жизни американских пригородов породили значительное число исследований.

Изучение ценностных оснований перемещения в пригород показывает доминирование значимости семьи. Эти ценности вызывают, как правило, положительный образ. Однако не все так безоблачно. М. Баумгартнер (M. Baumgartner. 1988) в работе «Моральный порядок в пригороде», используя антропологические методы изучения, описал явление, названное им «моральным минимализмом».

Жители пригорода, как он выяснил, чаще всего ограничивают свои контакты лишь со своими сослуживцами, соседями, прихожанами. В случае переезда эти контакты обычно прерываются. Он также обнаружил, что в домах на одну семью, типичных домах средних американцев, члены семьи живут разными жизнями, не соприкасаясь друг с другом, даже по вечерам и в выходные дни. Кроме того, они стараются оградить себя от каких-либо крайностей, вмешательства в собственную личную жизнь всего, что им мешает.

4.4. Джентрификация – одна из черт городской динамики западных городов

Термин джентрификация (Jentrification), появившись в Британии в середине 1960-х гг., стал впоследствии весьма популярным в США и означает явление, противоположное субурбанизации. В соответствии с Оксфордским американским словарем понятие означает «движение семей среднего класса во внутренние городские территории по причине увеличения ценностей собственности и имеющее вторичный эффект в обратном движении более бедных семей». Таким образом, явление, ставшее весьма популярным в 1970-е гг. в США и Западной Европе, предполагает изменение на рынке жилья и последовавшее за ним возрождение жилья рабочего класса, а также нуждающихся в реконструкции исторических зданий и соответственно окружающей жилой зоны.

Процесс изучения джентрификации можно условно разделить на несколько этапов. На первом этапе доминировала эмпирическая направленность исследований, превалировало само описание эффекта, а не

причины его вызвавшие. Такой подход доминировал в североамериканской литературе до 70-х гг. Главные вопросы, на которые исследователям удалось ответить, были:

как широко распространено указанное явление;

кто такие джентри (их возраст, раса, доход, вид занятий)?

Второй этап начался в конце 1970-х гг. в Британии. В британских работах доминировала теоретическая составляющая анализа выявленного феномена. В них, главным образом, изучались сами причины, а не эмпирические проявления (Hutchison. R. (ed.) 1992). Ученые этого направления рассматривали джентрификацию не как изолированный процесс, а в контексте общественной и частной политики в жилищном строительстве. По мере углубления в изучение процесса, становилось все более ясно, что восстановление старого жилья – это лишь видимая грань явления. В то время как более серьезные следствия налицо в экономической, социальной и пространственной реконструкции внутреннего города.

В действительности джентрификация тесно связана с реконструкцией городских набережных и приспособлением их для рекреационных и иных функций, упадком традиционных мануфактур, расположенных во внутреннем городе, и ростом отелей, деловых зданий, появлением торговых кварталов и модных ресторанов. Основой этих изменений в городском ландшафте являются: реструктурирование индустриальной базы развитых капиталистических стран; сдвиг в структуре занятости, в которой наибольшее число рабочих приходится теперь на сферу обслуживания и соответственно трансформация структуры рабочего класса; сдвиг в государственном вмешательстве и политической идеологии в целях расширения значимости потребления и сферы услуг. Джентрификация, таким образом, лишь видимый пространственный компонент сложной социальной трансформации городских процессов в «западных» городах.

ТЕМА 5. РОСТ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА

Экономические факторы роста городской экономики. Прогнозирование роста городской экономики.

1. Главным фактором роста городской экономики считается наличие в ней сектора, который производит товары, пользующиеся спросом за пределами самого города. Такой сектор мы будем называть базисным сектором.

Базисный сектор городской экономики – сектор городской экономики, производящий и продающий товары как внутри, так и за пределами города.

Базисный сектор тесно связан с так называемым небазисным сектором, чьи товары продаются только внутри города.

Небазисный сектор городской экономики – сектор городской экономики, производящий товары, потребляемые только внутри данной городской экономики (обычно чисто небазисными секторами бывают сектора торговли и бытовых услуг).

Базисный сектор экономики города дает стимул развития небазисному сектору. Поэтому доходы экономики города растут с мультипликационным эффектом (эффектом мультипликатора).

Экскурс в экономическую теорию N° 1

Теория инвестиционного мультипликатора

Теория инвестиционного мультипликатора разработана Джоном Мейнардом Кейнсом на основе идеи мультипликатора другого английского экономиста Р. Кана. Согласно этой идее, некий фактор – причина, изменяясь сам, приводит к изменению фактора-следствия. Но фактор-следствие изменяется больше, чем изменился фактор-причина. Это и есть мультипликационный эффект. А число, показывающее, во сколько раз фактор-следствие изменился больше фактора-причины, называется мультипликатором. Кейнс разработал на этой основе теорию инвестиционного мультипликатора. Согласно этой теории, фактором-причиной является изменение инвестиций (ΔI), а фактором-следствием является изменение национального дохода (ΔY). Рост I приводит к росту Y. Но рост Y больше, чем рост I, и мультипликатор показывает во сколько раз он больше.

В виде формулы это выглядит как $\Delta Y = \Delta I \times m$.

Логика этой теории заключается в том, что рост инвестиций в какую-либо отрасль национальной экономики неизбежно приводит к тому, что субъекты этой отрасли (получив дополнительный доход) начинают наращивать спрос на товары других секторов экономики. В других секторах также начинается рост инвестиций и рост производства, которые заканчиваются ростом доходов и спроса на товары других отраслей. Соответственно, рост доходов по всей экономике приводит к росту национального дохода. В итоге прирост национального дохода превышает величину первоначальных инвестиций.

Как же определяется величина инвестиционного мультипликатора? Для понимания этого придется ввести в оборот еще две кейнсианские величины: предельная склонность к потреблению (MPC) – доля расходов на потребления в каждом приросте дохода; предельная склонность к сбережению (MPS) – доля сбережений в каждом приросте дохода.

Они определяются как:

$$MPC = \Delta C / \Delta Y$$

$$MPS = \Delta S / \Delta Y$$

где : ΔY - изменение дохода; ΔC - изменения потребления; ΔS - изменения сбережения.

Причем $MPC + MPS = 1$.

Инвестиционный мультипликатор (m) определяется по формуле 1/MPS. Получается, что чем больше MPS, тем меньше величина инвестиционного мультипликатора, следовательно, меньше будет эффективность инвестиционных вложений в экономику. Объясняется это тем, что

сбережения являются вычетом из совокупного спроса. Соответственно, совокупный спрос падает и падает спрос на инвестиции, падает реальное производство и национальный доход.

На основе этой идеи впоследствии появились теории денежного мультипликатора, банковского мультипликатора, мультипликатора государственных расходов и мультипликатора налогов и др.

Если применять эту теорию на городскую экономику, то фактором-причиной будет изменение доходов базисного сектора, а фактором-следствием будет изменение совокупного дохода всего города. Логика этого процесса будет заключаться в том, что субъекты базисного сектора часть своего дохода будут тратить на продукцию городской экономики, т. е. на продукцию предприятий небазисного сектора. Это приводит к росту производства в небазисном секторе, которое в последующем также завершается ростом доходов.

В итоге рост совокупного дохода всей экономики превысит рост доходов базисного сектора. Мультипликатор же показывает во сколько раз прирост совокупного дохода экономики города больше прироста доходов предприятий базисного сектора. Величина же этого мультипликатора напрямую зависит от того, какую долю своего дохода (зарплаты, прибыли) субъекты базисного сектора (фирмы, предприниматели, наемные работники) потратят на продукцию других субъектов городской экономики. Величина этой доли эквивалентна понятию MPC. Величина же доли прироста дохода субъектов базисного сектора, которую они тратят на товары предприятий других городов и стран, эквивалентна понятию MPS. Поэтому и здесь величина мультипликатора будет равна 1/MPS. Общий же прирост доходов городской экономики будет определяться по формуле: ΔY (прирост доходов экономики города) = ΔI (прирост доходов базисного сектора) x m.

Рассмотрим эту теорию на элементарном цифровом примере.

Таблица 5.1 – Мультипликационный эффект в городской экономике

Рост	Этап 1	Этап 2	Этап з	Этапы n	Итого
Доходы города	100000	60000	36000	....•	250000
Спрос на местные товары	60000	36000	21600		150000
Спросы на товары других городов и стран	40000	24000	14400	....•	100000

Предположим, что в какой-то момент прирост доходов городской экономики был равен приросту доходов базисного сектора и составлял 100 000 д.е. При условии, что MPS составляет 0,4, мультипликатор будет равен 2,5. Это означает, что на первом этапе субъекты базисного сектора потратят 60 000 д. е. на городские товары, а 40 000 д.е. – на товары других городов и

стран. На втором этапе прирост доходов городской экономики (60 000 д. е.) также будет поделен между экономикой данного города и экономикой других городов и стран в соответствии с соотношением MPC (0,6) и MPS (0,4). 36 000 д. е. будет потрачено на товары городской экономики, а 24 000 д. е. на товары других городов и стран. На третьем этапе прирост доходов городской экономики (36 000 д. е.) также делится между экономикой города (21 600 д. е.) и экономикой других городов и стран (14 400 д. е.). То же самое будет происходить и на других этапах.

Мультипликатор будет равен 2,5 (1 : 0.4 = 2,5) и мы можем рассчитать общий прирост доходов городской экономики от прироста доходов базисного сектора в 100 000 д. е.: 100 000 х 2,5 = 250 000. Таким образом, прирост доходов в базисном секторе на 100 000 д. е. привел к росту доходов экономики города на 250 000 д. е.

2. Вторым фактором роста городской экономики является динамика рынка труда в городе.

Динамика рынка труда в городе также зависит от мультипликационного эффекта базисного сектора городской экономики. Если брать за основу наш предыдущий пример, то рост производства в базисном секторе на 100 000 д. е. приводит к появлению ста новых рабочих мест (если принять за данность, что рост производства на 1000 д. е. требует одно новое рабочее место).

Рост производства небазисного сектора на 150 000 д. е. дает городу еще 150 новых рабочих мест. Итого прирост рабочих мест для производства продукции базисного сектора привел к росту рабочих мест в городе на 250 рабочих мест. Стало быть, мультипликатор рынка труда такой же, как во всей городской экономике, т. е. 2,5.

Есть и специальный способ определения мультипликатора трудового рынка городской экономики.

Для этого необходимо определить сумму рабочих мест экономики города (Т). Она представляет собой сумму рабочих мест базисного сектора (В) и рабочих мест небазисного сектора (L).

Если представить, что в базисном секторе прирост рабочих мест составил 20 000 чел., а в небазисном секторе – 30 000 чел., то это означает, что одно место в базисном секторе дает 1,5 места в небазисном секторе. Таким образом, мультипликатор рынка труда городской экономики рассчитывается как отношение суммы общего количества прироста рабочих мест в городе (Т) и прироста рабочих мест в базисном секторе (В), или $\Delta T / \Delta B$. В нашем примере это будет 50000

(B+L) / 20000 (B) = 50000 / 20000 = 2,5.

На графике спроса на труд это отражается в виде сдвига кривой спроса на труд вправо вверх.

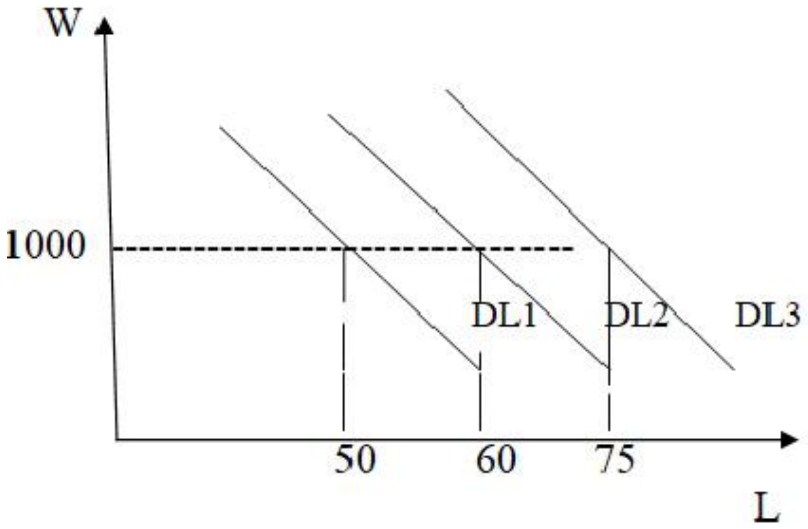


Рис. 5.1 Спрос на труд

Экскурс в экономическую теорию N° 2

Труд, как производственный ресурс, представляет собой процесс применения в производстве умений и навыков отдельного человека.

Товаром (предметом купли-продажи) труд окончательно становится (в развитых странах) с XVI по XIX век. Это привело к окончательному вытеснению традиционной рыночной хозяйственной системы (где господствовало насильственное принуждение к производственной деятельности – рабство, крепостное право, ученичество в цехах и пр.) и формированию современной рыночной экономики.

С этого момента в национальных экономиках формируется рынок труда как составная часть ресурсного рынка. Как на любом рынке, на рынке труда определяющим компонентом является спрос. Субъектом спроса на труд являются фирмы (иногда государство), субъектом предложения – домашние хозяйства.

Спрос на труд имеет соответствующую иллюстрацию.

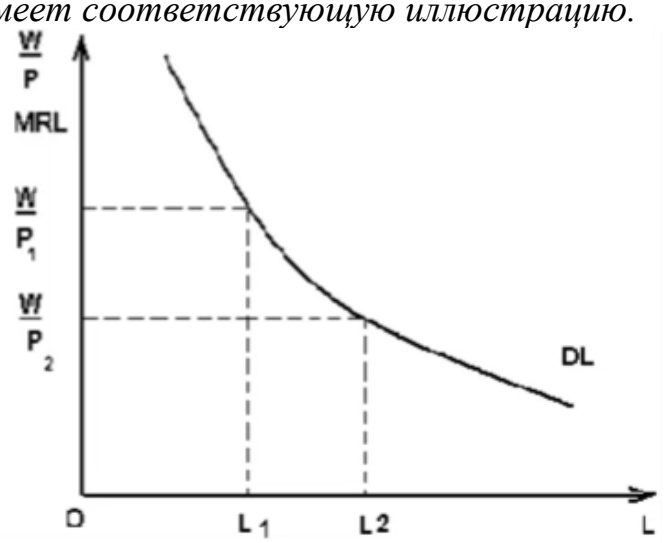


Рис. 5.2 Спрос на труд

На графике видно, что кривая спроса на труд (DL – от англ. Demand of Labour – спрос на труд) имеет традиционную конфигурацию D в виде кривой с отрицательным наклоном. Эта конфигурация объясняется следующим:

Отрицательный наклон кривой говорит о том, что существует обратная зависимость величины спроса на труд от цены труда. Роль цены на рынке труда исполняет заработная плата (в связи с хронической инфляцией ценой труда сейчас считается реальная заработная плата – количество товаров, которое можно приобрести на номинальную заработную плату (денежную сумму, являющуюся вознаграждением за труд) в дейст-вующих ценах (W/P – от англ. Wage/Price – заработная пла-та/цена)). На графике видно, что снижение цены труда ($W/P_1 – W/P_2$) приводит к росту спроса фирм на труд ($L_1 – L_2$). В случае роста цены труда реакция будет обратной.

Это происходит потому, что заработная плата (как цена труда) является частью издержек производства для фирмы (рост которых снижает рентабельность и прибыль фирмы). В случае роста заработной платы производитель стремится сократить спрос на труд и заменить его другими факторами производства. Производитель может сократить и производство готового товара в связи с удорожанием труда.

Сила влияния динамики заработной платы на спрос на труд может быть разной. Это зависит от прямой ценовой эластичности спроса на труд.

Прямая ценовая эластичность спроса (предложения) – способность спроса (предложения) данного товара изменяться под влиянием изменения цен на данный товар.

Для измерения прямой ценовой эластичности спроса используется коэффициент ценовой эластичности.

Коэффициент прямой ценовой эластичности спроса:

$$E^P_D = \Delta D(\%) / \Delta P(\%)$$

Если не использовать процентный вариант, то изменение спроса и цен рассчитывается так:

$$\Delta D = (D_2 – D_1) / ((D_2 + D_1)/2')$$

$$\Delta P = (P_2 – P_1) / ((P_2 + P_1)/2)$$

Где: D_2 и P_2 – изменившиеся спрос и цены, а D_1 и P_1 – спрос и цены до изменения. Если спрос и цены снизились, то в формулах числитель и знаменатель надо считать как: $D_1 – D_2$ и $P_1 – P_2$

В соответствии с результатом этого коэффициента спрос делится на несколько видов. Но реально, на практике, в экономике спрос может быть двух видов.

1. Эластичный спрос – спрос, изменяющийся на большую величину по сравнению с изменением цен. Коэффициент эла-стичного спроса всегда

больше единицы. На графике кривая эластичного спроса имеет пологий наклон. На нем видно, что изменение величины спроса ($Q_1 – Q_2$) больше, чем вызвавшее его изменение цены товара на рынке ($P_1 – P_2$)

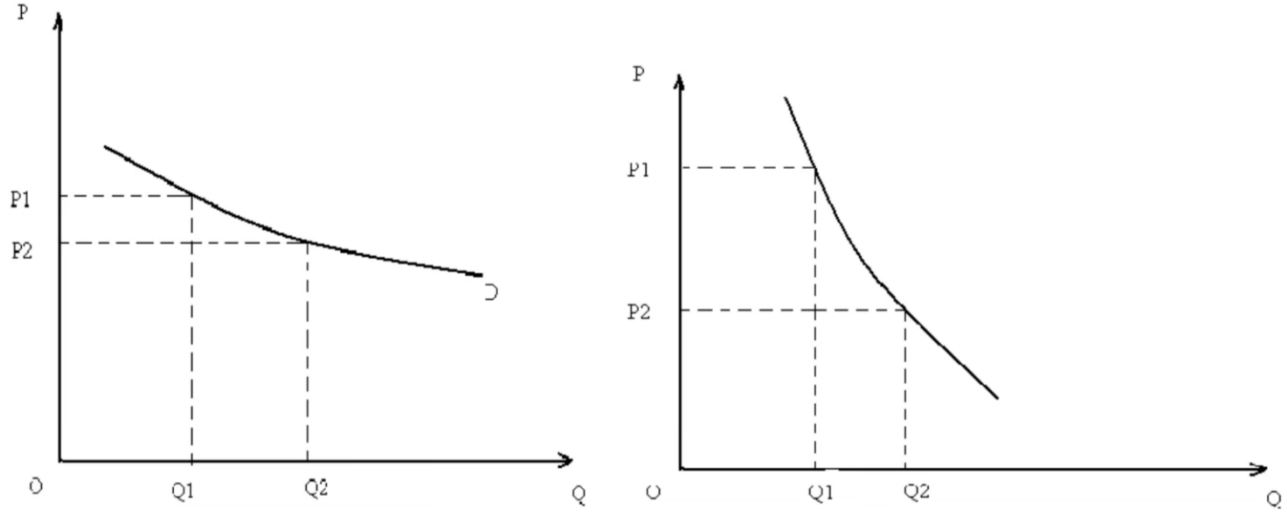


Рис. 5.3 Эластичный спрос / Неэластичный спрос

2. Неэластичный спрос – спрос, изменяющийся на меньшую величину по сравнению с изменением цен. Коэффициент неэластичного спроса всегда меньше единицы. На графике кривая неэластичного спроса имеет крутой наклон. На нем видно, что изменение величины спроса ($Q_1 – Q_2$) меньше, чем вызвавшее его изменение цены товара на рынке ($P_1 – P_2$).

На рынке труда прямая ценовая эластичность зависит в первую очередь от двух факторов:

1. Уровень заменяемости труда на производственную технику. Если такая замена осуществляется легко, то спрос на труд будет заведомо эластичным. Если нет, то наоборот.

2. Уровень спроса на готовую продукцию. Если спрос низкий, то спрос на труд будет заведомо эластичным. Если нет, то наоборот.

Кроме того, на спрос на труд влияют так называемые неценовые факторы.

Неценовые факторы спроса – любые факторы, которые способны изменить спрос на труд при неизменности уровня заработной платы. Действие неценовых факторов на графике иллюстрируется сдвигом кривой D.

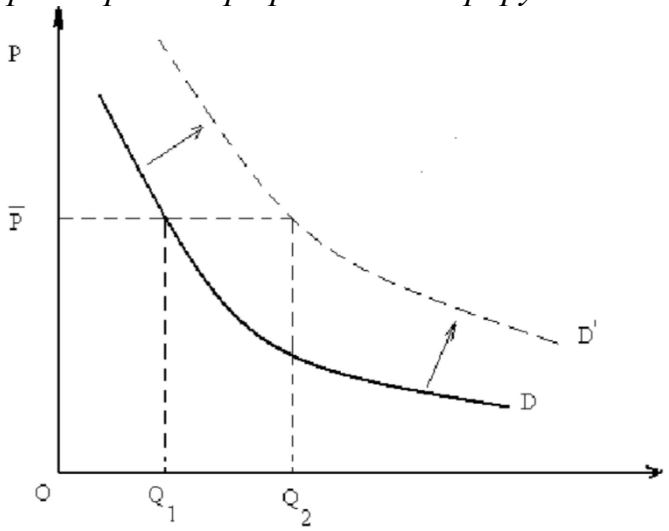


Рис. 5.4 Рост спроса

На графике видно, что рост спроса на труд под влиянием неценовых факторов показывается сдвигом кривой D вправо вверх. Так, при неизменности уровня заработной платы (P) спрос увеличивается от Q_1 до Q_2

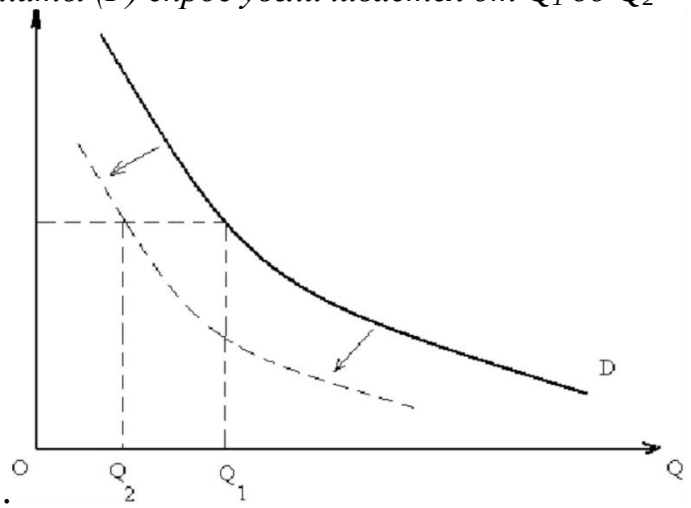


Рис. 5.5 Снижение спроса

Снижение спроса на труд над влиянием неценовых факторов иллюстрируется на графике сдвигом кривой D влево вниз.

Опять же при неизменном уровне (P) заработной платы спрос на труд сокращается (от Q_1 до Q_2).

Главным неценовым фактором спроса на труд является спрос на готовый товар, в производстве которого участвует данный труд.

Рост спроса на труд в городской экономике за счет роста производства в базисном секторе относится к неценовым факторам спроса на труд. Если представить ситуацию, что изначально (при стабильной заработной плате в 1000 д. е.) в городской экономике было занято 50 чел., то прирост производства в базисном секторе дает прирост занятости на 10 чел. Это называется прямой эффект.

Прямой эффект – прирост занятости в экономике города в результате прироста производства в базисном секторе.

В результате этого, как известно из вышеизложенного, возрастает производство в небазисном секторе на 15 чел. Это называется мультипликационный эффект.

Мультипликационный эффект – прирост занятости в экономике города в результате прироста производства в небазисном секторе.

Рост производства в городской экономике стимулирует приток трудовых ресурсов в город, что в свою очередь увеличивает количество городского населения. Это, со своей стороны, повышает спрос на продукцию городской экономики и увеличивает объем производства на городских предприятиях.

Эти два фактора являются основными факторами роста городской экономики. Кроме того, на рост городской экономики оказывают влияние еще несколько факторов.

3. Государственная политика. Политика государственного центра и муниципальных органов власти позволяет принимать меры по стимулированию роста экономики того или иного города. Выражаться это может в различных формах:

- увеличить государственный заказ на продукцию предприятий города;
- разместить в городе какие-нибудь государственные структуры, которые будут предъявлять дополнительный спрос на продукцию фирм города, и стимулировать рост их производства;
- предоставить налоговые льготы фирмам конкретного города, что стимулирует их производство;
- предоставить налоговые льготы внешним инвесторам, которые будут покупать акции или иные права участия городских фирм, увеличивая их возможность покупать производственные ресурсы.
- предоставить субсидии или кредиты местным органам власти (либо предоставить государственные гарантии частным банкам, которые захотят предоставить кредиты предприятиям города) под осуществление мероприятий, связанных с увеличением производства на городских предприятиях.

4. Экология и уровень социальной инфраструктуры данного города. Инвесторов и трудовые ресурсы привлекает высокий уровень экологической чистоты, который является основой комфортного проживания на городской территории. Кроме того, комфортность обеспечивает наличие социальной инфраструктуры: медицинские и образовательные учреждения, общественный транспорт, предприятия розничной торговли и бытовых услуг, финансовые учреждения и т. п.

Прогнозирование роста городской экономики в основном происходит двумя способами.

Метод анализа экономической базы.

Прогнозировать рост городской экономики можно через определение максимального расширения рынка труда от первоначального роста производства в базовом секторе. Для этого нужно рассчитать мультипликационный эффект рынка труда (ΔТ) путем умножения мультипликатора рынка труда, оно же соотношение общего объема занятости, на объем занятости в базисном секторе (Т / В) на прирост занятости в базовом секторе (ΔВ):

$$\Delta T = (T / B) \times \Delta B$$

Чтобы рассчитать долю занятых в базисном производстве, необходимо определить, какие отрасли относятся к базисному сектору. Для этого для каждой отрасли рассчитывается так называемый коэффициент локализации (L):

L = объем производства в отрасли / объем сбыта отрасли в городе

Если коэффициент локализации больше единицы, то отрасль относится к базовому сектору городской экономики.

Далее необходимо рассчитать мультипликатор городского рынка труда (Т / В), где занятость в базисном секторе (В) определяется как:

$$В = (L – 1 / L) \times Т$$

В последнюю очередь определяется прирост занятости в базовом секторе (ΔВ). Этот прирост определяется на основе фактических данных по городской экономике.

Метод «затраты – результаты»

Более объективным методом является метод «затраты – результаты». Он предполагает использование коэффициентов затрат.

Коэффициент затрат – коэффициент, показывающий долю инвестиций в производство готового товара, идущую на закупку конкретного промежуточного товара.

К промежуточным товарам в данном случае может относиться сырье, комплектующие, а также трудовые ресурсы и потребительские товары. Промежуточные товары могут быть местного и иногороднего производства.

Зная эти коэффициенты, можно определить мультипликационный прирост городского производства от прироста производства в базовом секторе городской экономики. Приведем цифровой пример. Допустим, в базовом секторе производят компьютеры, и их производство увеличивается на 100 д. е. Это требует закупки в городе проводов (коэффициент затрат 0,2) и труда (коэффициент затрат 0,5). Начинается мультипликационный эффект в несколько этапов:

1 этап: увеличивается производство проводов на 20 д. е. (100 х 0,2) и закупка рабочей силы на 50 д. е. (100 х 0,5). Городское производство в итоге увеличится на дополнительные 70 д. е.

2 этап: рост производства проводов на 20 д. е. по-требует закупки компьютеров (с коэффициентом 0,3) на 6 д. е. (20 х 0,3) и найма дополнительной рабочей силы (с коэффициентом 0,6) на 12 д. е. (50 х 0,6). Рост заработной платы на первом этапе вызовет рост спроса и производства компьютеров (с коэффициентом 0,05) на 2,50 д. е. и рост спроса и производства других потребительских товаров (с коэффициентом 0,69) на 34,5 д. е. (50 х 0,69). На втором этапе, таким образом, городское производство прирастет еще на 55 д. е. За два этапа прирост производства в базовом секторе на 100 д. е. привела к росту городской экономики на 225 д. е. (100 + 70 + 55).

Последующие этапы: на последующих этапах мультипликационный эффект будет продолжаться, и он может быть рассчитан.

ТЕМА 6. ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ЭКОНОМИКИ ГОРОДА

6.1. Типология Фишера – Кларка

Известно, что набор социально-экономических функций города определяет его относительно самостоятельный экономический «вес» в территориальной конкуренции городов. Для определения значимости («веса») города с учетом интенсивности его функционирования необходим «инструмент». Одним из таких инструментов является укрупненная типология, предложенная А. Фишером (1934) и уточненная К. Кларком (1940).

По типологии Фишера – Кларка различают 3 сектора экономики:

– первичный (primary), к которому относится деятельность, связанная с получением первичных ресурсов, ассоциируемых с факторами производства типа «земля» (сельское и лесное хозяйство, рыболовство, горнодобывающая промышленность);

– вторичный, к которому принадлежат отрасли обрабатывающей промышленности;

– третичный, который охватывает сферу услуг, строительство и некоторые виды ремонтной деятельности (швейные ателье, ремонт обуви и т. д.).

Подобное описание экономики соответствовало эпохе индустриальной цивилизации, порожденной промышленной революцией.

С позиций современного общества технологические процессы той эпохи представляются еще недостаточно развитыми, различия между производством товаров и услуг весьма отчетливо выражены.

В постиндустриальном обществе технологическая и организационная революция привели к существенному размыванию границ между вторичным и третичным секторами. Произошло выделение особого вида услуг, которые по существу являются промежуточными факторами производства.

К ним относятся:

- финансовое обслуживание предприятий;
- организация рынка труда;
- управление человеческими ресурсами;
- организация и оказание услуг по формированию новых рабочих мест;
- реклама;
- юридическое обслуживание и многое др.

Данные услуги становятся необходимыми компонентами в функционировании промышленных и иных предприятий.

В то же время по типу деятельности они ближе к таким традиционным отраслям третичного сектора, которые ориентированы на обслуживание частных лиц (торговля, образование, медицина). Некоторые из этих услуг предоставляются предприятиям теми же фирмами, которые одновременно оказывают подобные услуги и населению (банки, адвокатские конторы и т. п.).

В существующей системе статистической отчетности эту группу отраслей продолжают относить к третичному сектору. Однако при изучении

функций городов многие авторы предпочитают выделять их в особенный четвертичный сектор и относят к нему финансовое и юридическое обслуживание, информационные услуги, специфическую группу услуг для бизнеса и т. д.

Некоторые даже идут далее и предлагают выделить в особый пятеричный сектор услуги для населения, требующие особенно высокого уровня квалификации персонала (образование, медицина, юридическое, административное обслуживание и т. п.).

В современных условиях усложняются общественная жизнь и производственные процессы, это сопровождается дальнейшей специализацией деятельности.

Их факторы следующие:

– усиление конкуренции на национальных рынках рабочей силы. Нарастает неустойчивость многих предприятий и сложившейся системы рабочих мест;

– складываются новые формы организации труда, ориентированные на большую гибкость форм найма, возрастает мобильность

рабочей силы (в том числе более широкое использование частичной занятости);

– увеличивается неравенство в заработной плате;

– уменьшается роль профсоюзов;

– заметная феминизация рабочих мест в разных странах.

В связи с факторами усложнения экономической жизни углубляется и видоизменяется специализация урбанизированных территорий как в масштабах систем городов, так и в пределах самого города. Выделяются наиболее престижные и обеспечивающие более высокий удельный доход (в расчете на единицу площади городской земли) виды деятельности, относящиеся преимущественно к четвертичному сектору и к связанным с обслуживанием его персонала самым престижным видам услуг.

На территории этих городов такие услуги захватывают центральные зоны или порождают очень престижные специализированные компактные зоны в их пригородах.

В свою очередь традиционные виды производства вторичного и отчасти третичного сектора, ориентированные на более экстенсивные формы землепользования (промышленные предприятия, склады, железнодорожные грузовые терминалы и т. п.), оказываются отброшенными в города второго эшелона либо в дальние пригородные зоны мегаполисов.

Эта центробежная тенденция называется дезиндустриализация.

Суть ее состоит в вытеснении традиционных отраслей на периферию городов. Это меняет функциональную ориентацию городов и, соответственно, распределение специальностей на рынке труда, что одновременно и порождает потоки миграции, и видоизменяет транспортные услуги в пределах городов.

В городах возникают проблемы переобучения рабочей силы. Всё это резко изменяет ситуацию в сфере занятости, что объясняет существенную заинтересованность городских властей в определении перспективного

функционального профиля города, в связи с чем администрации многих городов в качестве приоритетного направления развития ориентируются на третичный сектор экономики.

6.2. Номенклатура отраслей третичного сектора экономики

Третичный сектор современной экономики согласно типологии экономической деятельности города Фишера – Кларка представляет собой сферу услуг.

Для функционального анализа городов можно воспользоваться типологией отраслей третичного сектора, принятой Евросоюзом как обязательной с 1 января 1993 г. В ней выделим ряд позиций.

Оптовая и розничная торговля; ремонт домов, домашнего оборудования и автомобилей: «Продажа и ремонт автомобилей»; «Оптовая торговля и торгово-посреднические услуги»; «Розничная торговля»; «Ремонт предметов личного и домашнего обихода».

Отели и рестораны: «Услуги отелей и ресторанов».

Транспорт, связь и складские услуги: «Наземный транспорт и транспортировка по трубопроводам»; «Водный транспорт»; «Воздушный транспорт»; «Дополнительные и вспомогательные виды деятельности в системе транспорта»; «Деятельность туристических агентств»; «Услуги почты и служб телекоммуникаций».

Финансовое посредничество: «Финансовое посредничество, за исключением страхования и услуг пенсионных фондов и касс»; «Виды страхования и услуги пенсионных фондов и касс, за исключением обязательного социального страхования»; «Вспомогательные виды финансового посредничества».

Услуги, связанные с недвижимостью, сдача в наем и прокат, услуги для предприятий: «Услуги, связанные с недвижимостью»; «Прокат машин и оборудования (без предоставления услуг оператора), а также предметов личного и домашнего обихода»; «Другие информационные виды деятельности и прочие виды деятельности, связанные с данным подсектором»; «НИОКР»; «Другие услуги, поставляемые в основном предприятиям».

И другие виды деятельности:

– государственное обслуживание и оборона;

– обязательное соцстрахование;

– образование;

– здравоохранение;

– деятельность государства в социальной сфере.

Кроме того, «Ассенизация и вывоз мусора; обслуживание городских свалок и прочие подобные услуги».

«Прочие виды деятельности в сфере общественного, коллективного, неколлективного, личного обслуживания и ведение домашнего хозяйства наемным персоналом» включают в себя особый вид услуг – непрерывное/дискретное предоставление услуги; примером являются услуги полиции, театральные спектакли.

Также выделяются услуги по методам распределения: оператор приезжает к клиенту, клиент приезжает к оператору. Или опосредованная связь клиента и учреждения обслуживания: такси по вызову, парикмахерская, передачи местной радиостанции или телестудии.

6.3. Четвертичный сектор экономики

Этот сектор называют мотором развития современной экономики. В него включаются:

– фондовые и товарные биржи, инвестиционные компании, банки;

– страховые компании;

– управленческие офисы крупнейших фирм и предприятия по обслуживанию бизнеса.

Крупнейшие города мира, которые являются центрами экономического управления, ориентированы, прежде всего, на этот сектор функций.

Функции следующие:

1. Деятельность управленческого офиса (включая планирование и управление финансами корпорации, счетоводство, управление персоналом).

2. Финансовый и экономический консалтинг. Ведение счетов (включая внутрифирменную экспертизу, управление и контроль).

3. Юридический и налоговый консалтинг (включая деятельность адвокатов, нотариусов и судебных исполнителей).

4. Внешний аудит.

5. Обучение персонала (на всех уровнях).

6. Подбор персонала для фирм (рекрутинг).

7. Факторинг (расчет и выплата заработной платы, выписывание счетов и т.п.).

Управление промышленным производством:

1. Промышленный инжиниринг систем и процессов (помимо строительства, информатики и управления).

2. Генеральные поставки (комплектация готовой продукции).

3. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР).

4. Техническое обслуживание и ремонт производственного оборудования (включая услуги, обеспечиваемые поставщиком оборудования).

5. Измерение и контроль качества.

6. Утилизация отходов, побочных продуктов, упаковочных материалов и т.п.

Торгово-сбытовые операции:

1. Консалтинг по маркетингу, исследование рынков.

2. Разработка рекламы, посреднические услуги, управление рекламной деятельностью.

3. Оптовая торговля (готовой продукцией фирмы).

4. Внешнеторговое посредничество.

5. Продвижение товара на экспорт, распределение по экспортным рынкам.

6. Послепродажное обслуживание.

7. Патентование и маркировка продукции.

Функции материально-технического снабжения, связи, транспорта:

1. Обследование фирм (для организации их снабжения).

2. Информационный консалтинг и информационное обслуживание (банки данных и т. п.).

3. Группировка закупок, транспортировка товаров.

4. Автомобильные перевозки на дальние расстояния.

5. Авиационные перевозки.

6. Морские перевозки.

7. Железнодорожные перевозки.

8. Транспортное посредничество.

9. Складское обслуживание, управление запасами.

10. Инженерные услуги по инфраструктуре и строительству.

11. Услуги архитектурных мастерских, оценка земельных участков.

Услуги общего характера:

1. Техническое обслуживание, уборка, содержание зданий.

2. Охрана.

Четвертичный сектор определяют как ключевой фактор антикризисной стратегии города, региона, муниципального хозяйства.

Итак, для выживания промышленных предприятий (вторичный сектор) крайне необходимо восстановление конкурентоспособности на своем собственном рынке и выход на мировой рынок, что требует форсированной инновационной политики предприятий.

В настоящее время стала общепризнанной ключевая роль специализированных знаний (о рынках, продуктах, методах финансирования и управления, технологиях производства) для восстановления конкурентоспособности фирмы, города, региона.

В условиях кризиса возникает специфический спрос на услуги маркетологов, управленцев, финансовых экспертов, юристов, инженеров.

6.4. Структурная организация территории города

Структурная организация территории города включает следующие элементы:

– транспортная система города;

– инженерная инфраструктура;

– информационная система города;

– процесс дезиндустриализации городов.

Транспортные системы города

Транспортные услуги являются важнейшим разделом планирования города. Правила разрабатываются и утверждаются муниципальным органом власти.

Организатор пассажирских перевозок:

1) определяет потребность населения города в услугах пассажирского транспорта;

2) разрабатывает и утверждает план перевозок пассажиров в городе;

3) утверждает маршрутную сеть города;

4) принимает решения об открытии новых, изменении и закрытии существующих маршрутов;

5) принимает решения о временном прекращении движения транспортных средств по маршрутам в случае их несоответствия требованиям безопасности дорожного движения;

6) устанавливает предельное количество транспортных средств, одновременно работающих на каждом маршруте. Ограничение количества транспортных средств устанавливается при недостаточной пропускной способности дорог, остановочных пунктов, автовокзалов, автостанций и по другим основаниям, обусловливающим безопасность дорожного движения;

7) на основе договоров и соглашений привлекает для осуществления пассажирских перевозок транспортные организации, действующие на территории города, в том числе на конкурсной основе;

8) в случаях, установленных законодательством, организует конкурсы на осуществление перевозок пассажиров;

9) устанавливает (определяет) порядок согласования перевозчикам маршрутов и расписаний движения транспортных средств;

10) осуществляет централизованное управление движением подвижного состава пассажирского транспорта, контроль за его работой на маршрутах, учет и анализ выполненных объемов перевозок;

11) координирует работу перевозчиков на маршрутах, в том числе их диспетчерских служб;

12) организует обустройство и содержание линейных сооружений маршрутов;

13) представляет информацию населению о работе пассажирского транспорта;

14) рассматривает обращения граждан по вопросам работы городского пассажирского транспорта, принимает по ним соответствующие меры;

15) обеспечивает контроль за исполнением перевозчиками законов, правил, стандартов, нормативов и принятых договорных обязательств.

Развитие крупных городов характеризуется увеличением количества всех видов транспорта и повышением требований населения к предоставлению транспортных услуг. Выделяется четыре основные транспортные системы крупных городов.

1. Система скоростного рельсового транспорта (типа «Метро») и в качестве дополнения к нему автобусного сообщения в периферийные районы города.

Экономическая эффективность такой системы определяется интенсивностью пассажиропотока, превышающей 10 тыс. человек в час в одном направлении. Такая система приемлема для крупных мегаполисов и практически действует в г. Москва.

2. Система скоростного рельсового транспорта (метро, скоростной трамвай), автобусные маршруты, дополняемые поездками на личных автомобилях. То есть здесь могут быть задействованы три вида транспорта в жилых районах города. При такой системе возможны варианты: доехать до центра, оставить автомобили на автостоянках и продолжать движение на

муниципальном рельсовом транспорте. Эта система более дорогостоящая в сравнении с первой, и эффективность ее снижается при достижении 10 тыс. человекопотока в час.

3. Система наземного вида транспорта (автобусы, троллейбусы, трамваи) и личного транспорта. Она является эффективной при интенсивности движения ниже 7 тыс. чел. в час. Недостатком такой системы транспортного обеспечения является переполнение магистралей и стоянок в центре города, а также увеличение числа и продолжительности пробок.

4. Система экспрессного автобусного сообщения – скоростная доставка пассажиров в центры городов. Здесь одновременно встраивается система маршрутного транспорта из точки А до точки Б. Такая система приемлема при снижении пассажиропотока менее 7 тыс. чел. в час.

В любом случае, транспортная политика городов должна быть тесно связана с градостроительной политикой, а также учитывать основные и вспомогательные пассажиропотоки и наиболее массовые зоны прибытия и убытия городского населения – торговые организации, предприятия и иные локальные точки массового наличия граждан.

Инженерная инфраструктура

Инженерная инфраструктура включает системы электроснабжения, тепло- и газоснабжения, связи, водопровода, канализации и удаления твердого мусора. Это наиболее сложный и проблемный, но одновременно жизненно более важный сектор городского хозяйства.

Электроснабжение

Электрические станции должны располагаться в периферийной зоне городов или в специализированной части города. Передача электроэнергии осуществляется по надземным или подземным линиям электропередач или электрическим кабелям различной мощности. Развитие крупных городов и высокая стоимость земли привели повсеместно к высоковольтным подземным кабелям и строительству электроподстанций. Такая система удорожает передачу электроэнергии, одновременно осложняет реконструкцию устаревших систем и создание новых мощностей энергообеспечения. Именно эта ее особенность значительно усложняет реконструкцию городской территории и одновременное возведение дополнительных строительных объектов.

Такая же проблема распространяется на газоснабжение и водопровод. Ограниченность сети водообеспечения, водоотведения, газоснабжения и энергоснабжения может заблокировать развитие городов. А канализация и удаление твердых отходов приводит нередко к экологическим проблемам, вплоть до катастрофических.

Одновременно эти реальные проблемы приводят к снижению инвестиционной привлекательности городов и уровня их территориальной конкуренции.

Информационная система города

Информационные системы города включают электронную почту, телефоны, телефаксы и почту. Они необходимы для производственных и иных контактов, конкретизации деловых соглашений и пр. Широкое

распространение информационных систем приводит и к расширению контактов, экономии времени для соглашений (сокращение трансакционных издержек), и к «расщеплению» управ-юленческих контор на систему первичных и вторичных офисов. Последнее приводит к сокращению спроса на конторские помещения.

В конечном итоге в городах формируются сложные информационные узлы как одна из важнейших инфраструктур, обеспечивающих повышение конкурентного преимущества и инвестиционной привлекательности города.

Дезиндустриализация городов

Сущность дезиндустриализации заключается в выводе из городов энергоемких, экологически грязных производств или технологически устаревших производств периода индустриализации.

Например, с территории Омска в начале 90-х годов были выведены несколько ТЭЦ, Сибирский завод сельскохозяйственного машиностроения, завод «Электроточприбор» и др.

Этот процесс связан, как правило, с перепрофилированием территории города, реконструкцией старых промышленных зон, сложившихся в конце XIX и начале XX века. Это общемировая тенденция. Дезиндустриализация делает необратимым спад промышленного производства в крупных городах с одновременным увеличением в структуре городского хозяйства сферы услуг. Этот процесс аналогичен и процессу межстрановой дезиндустриализации – когда не только из городов, но и из страны выводятся «грязные» производства.

Вместе с этим широкая зависимость от спроса на определенные виды товаров приводит к концентрации их производства на территориях, приближенных к потребителю.

ТЕМА 7. МОРФОЛОГИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА ГОРОДА

7.1. Внутренняя организация пространства города

Краткий анализ основных принципов размещения деловой активности в тех или иных городах был дан выше при рассмотрении положительных и отрицательных эффектов концентрации производства и населения. Были рассмотрены важнейшие аспекты функционирования мегаполисов в мировом экономическом пространстве. Однако теория экономики города не может ограничиться лишь анализом межгородских взаимодействий и взаимосвязи города с его зоной влияния. Важнейшим предметом данной теории является экономическая ситуация, наблюдаемая на урбанизированной территории внутри города. При этом под городом понимается «реальный город» в экономическом смысле этого слова с учетом устойчивых ежедневных социально-экономических связей с центральным ядром населения городов и поселков пригородной зоны. В большинстве исследований фактические границы реального города, нередко называемого термином «городская

агломерация», определяют по показателю маятниковых миграций населения (commuting).

Пространственный анализ городских агломераций в существенной степени опирается на упомянутую выше концепцию доступности. Данный принцип лежит в основе внутренней организации пространства города. Как было показано, его роль объясняется пространственной конкуренцией за наиболее выгодное размещение различных видов экономической деятельности на урбанизированной территории. Высокий уровень доступности позволяет предприятию быстро получить в свое распоряжение все факторы производства и необходимые промежуточные блага при приемлемом уровне транспортных издержек. В частности, доступность обеспечивает возможность получения необходимой стратегической информации с временным преимуществом по отношению к конкурентам. Для населения высокий уровень доступности городского центра прежде всего связан с возможностями трудоустройства, поскольку, несмотря на наблюдаемую тенденцию вывода за пределы центральных территорий значительного числа учреждений и промышленных предприятий, можно констатировать лишь изменение функциональной ориентации центральных деловых районов (ЦДР). Он по-прежнему остается местом исключительно высокой концентрации рабочих мест, преимущественно связанных со сферой обслуживания, в том числе с четвертичным сектором. В то же время доступность центра резко облегчает использование достаточно редких услуг общегородского масштаба. Таким образом, можно говорить о доступности как ведущем факторе, который влияет на выбор местоположения при принятии решения экономическими агентами.

7.2 Основные типы моделей размещения промышленности, предприятий обслуживания и жилых кварталов

В рамках теории экономики города разрабатываются различные модели, позволяющие объяснить функциональную организацию экономического пространства города. Развитие подобных моделей восходит к работам американской школы, получившей название «экология города». Изучая социально-экономическую ситуацию в Чикаго в начале 20-х годов, Бёрджес предложил модель с пятью концентрическими зонами. 1. Деловой центр, объединяющий коммерческие и управленческие функции и играющий роль транспортного узла (далее следуют четыре кольцевые зоны). 2. Зона размещения традиционных деградирующих предприятий промышленности и проживания социально неблагополучных групп населения. 3. Зона размещения заводов и проживания их рабочих. 4. Зона более комфортного жилья для среднего класса. 5. Широкая пригородная зона, в которой располагаются коттеджные поселки наиболее зажиточных слоев населения, преимущественно сгруппированные вдоль радиальных магистралей железных и автомобильных дорог, идущих к центру города (рис. 7.1). Это соответствует схеме города-звезды. В целом, данную модель можно рассматривать как некоторую конкретизацию классического подхода, намеченного в работах Кларка и его ближайших последователей.

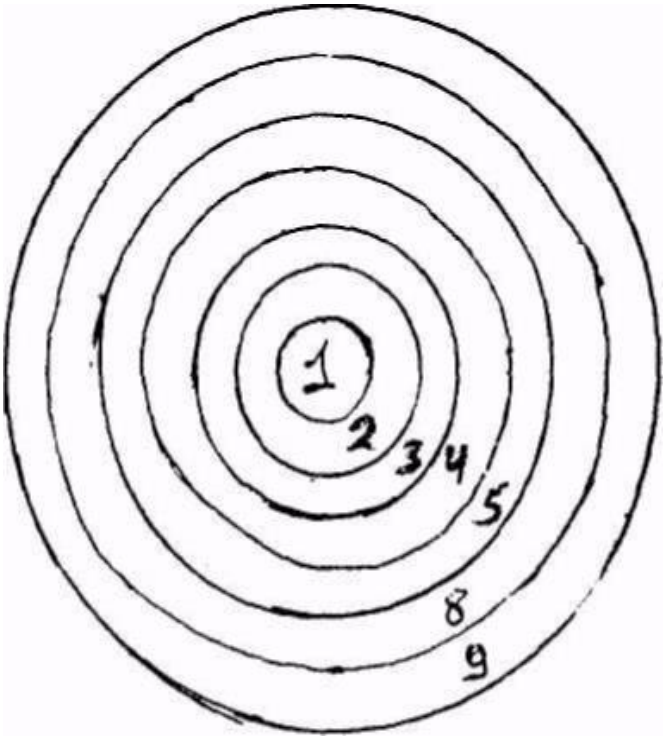


Рис. 7.1 Кольцевая модель Бёрджеса

Условные обозначения:

1. ЦДР; 2. Жилые кварталы (малообеспеченные слои); 3. Легкая промышленность и оптовая торговля; 4. Жилые кварталы (средний класс); 5. Жилые кварталы (зажиточные слои); 6. Тяжелая промышленность; 7. Деловой центр второго уровня; 8. Промышленные зоны пригорода; 9. Жилые зоны пригорода.

В настоящее время подобная концентрическая модель размещения лишь частично утратила свою значимость. Однако она безусловно резко упрощает реальную картину пространства города, поэтому уже в довоенный период были предприняты попытки разработки альтернативных моделей. Среди них до сих пор популярна модель Хойта, разработанная на основе изучения более сотни городов США, в конце 30-х годов.

Ему удалось выявить тенденцию секторального зонирования территории города вне ЦДР. Основным фактором, определяющим подобное местоположение различных функций города, является фактор структуры транспортной системы (радиально-кольцевого типа). Близость к ведущим радиальным магистралям дает территориальные преимущества расположенным вблизи них участкам. При этом сложилась определенная функциональная специализация линейных радиальных зон. Некоторые из них были заняты промышленными предприятиями и жилыми кварталами, заселенными преимущественно рабочими этих предприятий. Другие линейные зоны представляли в основном жилые кварталы среднего класса с соответствующей концентрацией сферы услуг (см. рис. 7.2). Особая роль отдельных секторов отмечена нами ниже, при рассмотрении более сложного варианта закона Кларка, представленного, в частности, в работах Бюссьера.

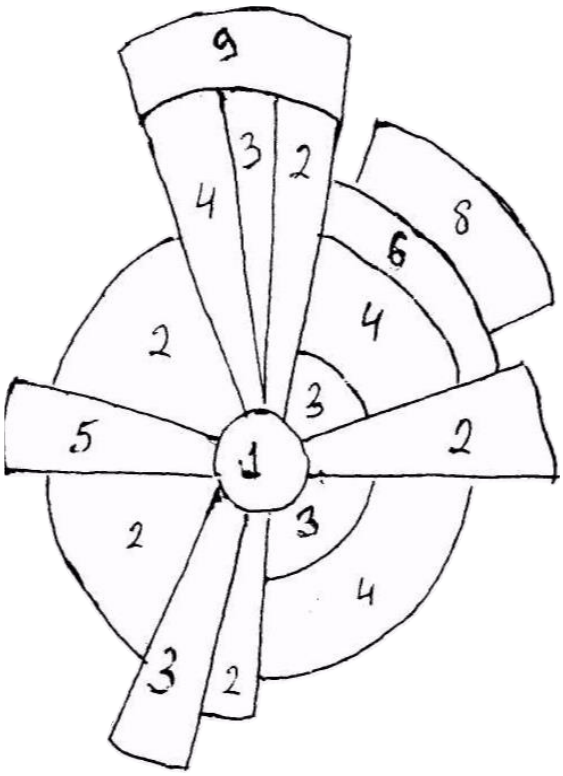


Рис. 7.2 Секторальная модель Хойта

Условные обозначения:
1. ЦДР; 2. Жилые кварталы (малообеспеченные слои); 3. Легкая промышленность и оптовая торговля; 4. Жилые кварталы (средний класс); 5. Жилые кварталы (зажиточные слои); 6. Тяжелая промышленность; 7. Деловой центр второго уровня; 8. Промышленные зоны пригорода; 9. Жилые зоны пригорода.

Третий распространенный тип модели представляет полицентрическую схему размещения функций города, что соответствует пространственной структуре новых американских городов, ориентированных на доминировние автомобиля. Эти модели восходят к послевоенным работам Харриса и Ульмана, их называют также многоядерными моделями города. В этих моделях рассматривается город с несколькими ведущими фокусами деловой активности.

Таким образом, отсутствует ситуация классического ЦДР, и здесь имеем дело с пространственно усложненным вариантом городского каркаса. Жилые кварталы и связанные с ними предприятия обслуживания располагаются вокруг этих деловых центров. Можно выделить четыре основных группы факторов, определяющих конкретную специфику подобной многополюсной структуры города. 1. Специфические требования некоторых видов деятельности, в частности, ориентация на доступность. 2. Тенденция к группировке функционально близких предприятий. 3. Ограничения на возможности совместного размещения для определенных видов деятельности. 4. Рентабельность санкционирования некоторых предприятий, даже при высоком уровне арендной платы (см. рис. 7.3).

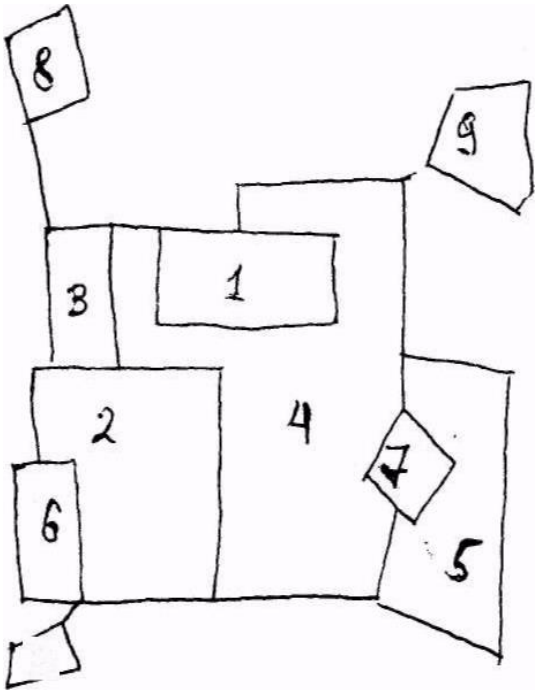


Рис. 7.3 Многоядерная модель Харриса и Ульмана

Условные обозначения:

1. ЦДР; 2. Жилые кварталы (малообеспеченные слои); 3. Легкая промышленность и оптовая торговля; 4. Жилые кварталы (средний класс); 5. Жилые кварталы (зажиточные слои); 6. Тяжелая промышленность; 7. Деловой центр второго уровня; 8. Промышленные зоны пригорода; 9. Жилые зоны пригорода.

Как показывает предыдущее изложение, посвященное специфике расположения различных видов услуг, в современных мегаполисах проявляются тенденции размещения, соответствующие всем трем указанным типам моделей. Поэтому в реальных прикладных исследованиях необходимо рассматривать достаточно сложные пространственно-функциональные структуры, которые учитывают также социально-культурную специфику городов: североамериканский, латиноамериканский, западноевропейский, восточноевропейский, арабский, африканский (черная Африка), дальневосточный, индийский типы города.

В частности, при изучении городов России и других постсоциалистических стран необходимо учитывать высокую инерционность пространственной городской структуры. Размещение предприятий, производящих товары и услуги, и жилых зданий соответствовало градостроительным схемам эпохи плановой экономики. Переход к рынку лишь постепенно меняет схемы размещения. Необходимо несколько десятилетий нормального функционирования рынков городской земли и объектов недвижимости, чтобы пространственная структура городов приблизилась к западноевропейскому типу. Для развитых стран характерна тенденция все более узкой специализации отдельных участков территории города, при общей ее дезиндустриализации. О размещении промышленности в мегаполисах в эпоху дезиндустриализации мы упоминали выше.

7.3 Некоторые характеристики территории как инструмент экономического сопоставления отдельных участков города

Плотностные характеристики территории

Многие исследователи выделяют четыре аспекта морфологии городского пространства, влияющие на размещение деловой активности и инженерных служб города, на затраты, связанные с его развитием. 1. Микроположение города, определяющее его соотношение с особенностями более обширного, чем его территория фрагмента экономического пространства (площадь которого в 5-10 раз превосходит площадь самого города). 2. Тип его пространственной конфигурации. 3. Пространственные распределения важнейших плотностных характеристик. 4. Специфика землепользования, характерная для конкретного города. При этом основное внимание уделяется плотностным характеристикам городских функций, тесно связанным с показателями цены земли и арендной платы, учитываемым при формировании политике землепользования и налогообложения земельной собственности.

Формальное определение этого показателя совсем несложно: некоторое суммарное количество соотносится с общей площадью территории, характеризующейся этим суммарным количеством, содержательные проблемы связаны как с выбором исходного количественного показателя, так и с изучением закономерностей пространственного распределения значений плотности по территории города. В частности, можно рассматривать плотности типа «брутто» и типа «нетто». Например, для плотности населения:

$d_b = P / S$

$d_n = P / S_n = P / (S – S_c)$

где: P – население на рассматриваемой территории; S – общая площадь этой территории; S_n – площадь, занятая жилой застройкой в пределах данной территории (площадь «нетто»); S_c – оставшаяся часть площади, предназначенная для зданий и сооружение коллективного пользования (школы, больницы, транспортная сеть, здания для общественных служб и т.д.); d_b, d_n – плотности населения (b – «брутто», n – «нетто»).

Связь величин зависит от различных факторов: от доминирующего типа жилой застройки, от общих размеров рассматриваемой территории, от нормативов, регулирующих застройку (прежде всего от верхней границы допустимого значения коэффициента использования территории). Так, например, Пьетри и Бержер предлагают следующую формулу зависимости d_b от d_n: $d_b = a^q \times V \times d_n$, где величина q меньше 1 и монотонно убывает с ростом рассматриваемой территории.

Американские специалисты Килбридж, (О’Блок и Теплиц продемонстрировали возможность построения более, чем сотни разновидностей показателей плотности населения, которые могут быть использованы как в исследованиях, так и в градостроительном проектировании, комбинируя 15 различных подходов к понятию заселенных территорий (территория открытая, замкнутая, селитебная, коллективная, смешанная, застроенная коттеджами и т.п.) с подгруппами населения,

разбитыми на классы по различным критериям (социально-экономическим, этническим, культурным и т. д.).

Показатели плотности характеризует фактическую (существующую) или предполагаемую интенсивность освоения территории каждого рассматриваемого участка города (или пригорода) по изучаемой подсистеме хозяйства города. Соответственно, наряду с плотностью населения проводят расчеты значений плотности рабочих мест по градообразующим и градообслуживающим отраслям, можно рассчитать плотность выпуска продукции той или иной отрасли в расчете на один гектар территории, плотность производственных помещений, плотность больничного обслуживания (по количеству коек на 1 гектар), плотность улично-дорожной сети, плотность линий метрополитена и т.д. В рамках одного исследования могут одновременно рассчитываться и сопоставляться сразу несколько показателей плотности. Так, например, в одной из работ по изучению территории Москвы одновременно рассматривались четыре вида плотностей: плотность населения (чел./га.), плотность мест приложения труда (р.м./га), плотность объектов обслуживания (кв.м/га), суммарная плотность застройки (кв.м./га). Плотности рассчитывались как отношение суммарной емкости объектов характеризуемого вида ко всей территории расчетного района (брутто). По местам приложения труда взяты объекты шести ведущих отраслей: промышленность, наука, проектные организации, администрация, строительство, материально-техническое снабжение. По обслуживанию – объекты культуры и торгово-бытового обслуживания городского и районного значения.

В ряде работ отмечается существенная зависимость плотностей от размера города. К такому выводу приходит, например, Дерик на основе данных по США и Франции. Так для городов США в 1950 – ом году плотность населения в расчете на квадратную милю возрастала с ростом крупности города от 3.6 тыс. человек до 14 тыс., (при переходе от городов с численностью населения менее 50 тыс. до городов с населением свыше 1 млн. жителей). При этом было отмечено колебание плотностей во времени (для городов свыше 1 млн. жителей: 8.8 (1900 г.); 10.6 (1910 г.); 10.9 (1920 г.); 12.78 (1930 г.); 13.0 (1940 г.); 14.0 (1950 г.)). Для городов Франции 1975 года плотность (в жителях на кв. км) возрастала от 284 (при населении от 10 тыс. до 20 тыс. человек) до 1026 (при населении свыше 200 тыс. человек).

Показатели типа «связность»

Каждый элемент города функционирует (в структурно – функциональном смысле) тем более эффективно, чем большее разнообразие объектов предоставляется ему со стороны города в ареале комфортной транспортной доступности этого элемента. Например, население заинтересовано в повышении разнообразия доступных объектов обслуживания (то есть, в расширении ассортимента доступных товаров и услуг), в расширении разнообразия доступных мест приложения труда (как характеристики возможности выбора места работы). Для эффективного функционирования мест приложения труда требуется достаточное разнообразие доступных предприятий и организаций (что обеспечивает

возможность выбора потенциальных партнеров) и разнообразие профессиональных качеств населения, проживающего в ареале комфортной транспортной доступности (как характеристика возможности привлечения кадров требуемой квалификации).

Так или иначе, функционирование любого из названных типов объектов связано с контактами людей и с их поездками к объектам. При этом результативность процесса (вероятность поездки и эффективность контакта) впрямую зависит от того, насколько «удачно» выбирают друг друга представители контактирующих сторон, а следовательно, от того, насколько разнообразны возможности выбора для обеих сторон. В этом смысле можно говорить о «стремлении» объектов любого типа занять такое положение в городе, при котором в ареале комфортной доступности будет обеспечено максимальное разнообразие элементов. Именно поэтому при изучении территории города используют показатели типа «связность» (connectedness) для измерения этого разнообразия.

Процедура расчетов показателей этого типа распадается на три основные этапа. На первом этапе для рассматриваемого небольшого участка земли или отдельного здания определяется изохрона транспортной доступности, соответствующая заданному пороговому значению ожидаемого времени проезда. Изохроной называется линия на плане города, изображающая границу ареала доступности (accesibility).

Таким образом, при выявлении ареала доступности обычно ориентируются на метрику экономического пространства города, определяемую по транспортной доступности. При этом необходимо учитывать альтернативные виды транспорта, в частности, специфику общественного городского транспорта и личного автомобиля. Соответственно можно получить несколько вариантов времени проезда. Как правило, рассматривают усредненный показатель временных затрат, вычисляемый по формуле среднего взвешенного, где в качестве весовых коэффициентов берут доли численности пассажиров, по различным видам транспорта. Более тонкая техника анализа экономического пространства связана с использованием показателя издержек передвижения пассажира. При его вычислении учитываются как непосредственные затраты на передвижение (плата за проезд, расходование бензина и т.п.), так и вмененные издержки, связанные с потерей свободного времени пассажира (с учетом условий комфортности передвижения).

На втором этапе выявляются все объекты ареала, соответствующие рассматриваемому типу экономических связей. На третьем этапе производится суммирование значений показателей, характеризующих экономическую активность выявленных объектов. Типичным примером расчета связности является расчет связности жилых кварталов с рабочими местами города. Соответственно, в ареале доступности, построенном для типичного промежутка времени поездки от жилья до работы (например, для Москвы это значение равно одному часу) выявляются все места приложения труда, и далее производится суммирование рабочих мест по всем

выделенным объектам. Полученное значение характеризует конкретный малый участок территории города (порядка одного или нескольких гектаров).

Взаимосвязь показателей этих двух типов

При исследовании города изучают закономерности изменения значений показателей типа плотности и связности. Подобные исследования были проведены по многим крупным городам мира, в результате удалось установить, что элементы города распределяются по территории так, что в центральной части наблюдается максимальная интенсивность освоения территории и одновременно максимальное разнообразие доступных объектов, а при удалении от центра обе характеристики уменьшаются.

При этом в указанной тенденции трудно назвать причину и следствие: интенсивность освоения территории в центре выше, и поэтому в ареалы комфортной доступности центральных районов попадает большее количество, а, следовательно, большее разнообразие объектов; или наоборот – разнообразие доступных объектов в центре выше, поэтому центральное положение более выгодно в структурно-функциональном аспекте, поэтому большее количество объектов «стремится» оказаться ближе к центру, и, в результате, здесь достигается большая интенсивность освоения территории. Указанная зависимость исследовалась во многих странах, подтверждалась на реальной статистике по десяткам городов в течение десятилетий, в частности, изучение данных по московской агломерации, также свидетельствует о наличии достаточно тесной связи между интенсивностью освоения территорий города разнообразием его элементов, доступных для этих территорий.

Исследовалась также динамика взаимоотношений этих показателей на протяжении длительных периодов времени для выявления общего характера распространения городских процессов в ходе территориального расширения города. Эти процессы связаны, по-видимому, с поддержанием определенного соответствия между достаточно высокой транспортной доступностью и степенью освоенности территории; они формируют динамическую картину пространственного распределения плотности населения.

ТЕМА 8. СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА

8.1. Агломерационная экономика и города

В экономической теории в качестве ключевых механизмов, определяющих пространственную концентрацию производственной активности и возникновение городов, рассматриваются две основные силы: возрастающая отдача от масштаба (или экономика масштаба) и агломерационная экономика.

Экономика масштаба означает, что производство является более эффективным, когда выпускаются большие объемы продукции, затраты на единицу изделия снижаются с ростом объемов производства. Экономика масштаба поддерживает создание крупных мощностей и предприятий и, таким образом, стимулирует пространственную концентрацию занятости и

спроса на труд. Возрастающая отдача на масштаб связана с технологией, с неделимостью и дискретностью мощностей, работает внутри предприятия, не связана с внешней средой и является внутренним фактором.

Агломерационная экономика учитывает внешние по отношению к предприятию факторы. Агломерационная экономика рассматривает выгоды от взаимодействия с другими фирмами, от размещения в непосредственной близости от них. Эти выигрыши могут включать снижение издержек на материалы и промежуточные продукты, а также рост производительности труда; их количественная оценка получается в результате сравнения ситуации изолированного функционирования фирмы с вариантом взаимодействия с большим числом предприятий.

Примером работы эффекта масштаба является экономика, состоящая из одного предприятия. Функционирующее производство предъявляет спрос на труд, рабочим удобно жить рядом с предприятием. Таким образом, формируется поселок или даже город.

Выгоды укрупнения в данном случае включают внутренние технологические свойства, они не учитывают формы организации взаимодействия экономических агентов, которые могут быть как рыночные, так и плановые. Если возьмем крупное автомобильное, металлургическое или химическое предприятие, то и такой отдельный завод, даже с учетом обслуживающих производств, обеспечивающих жизнедеятельность рабочих (магазины, больницы, школы и т. д.), вряд ли может создать спрос на труд больше нескольких десятков тысяч человек. Таким образом, одно, даже очень большое, предприятие не может формировать занятость для населения крупного города. Возникновение больших городов и мегаполисов основано на агломерационных эффектах. Экономика масштаба создает технологический базис для возникновения города и может поддерживать города небольшого размера, крупные города возникают и растут благодаря агломерационной экономике.

А. Маршалл – один из самых известных ранних экономистов, обративших внимание на агломерационные эффекты. Вслед за А. Маршаллом агломерационную экономику принято называть внешней экономией (по аналогии с внутренней экономией от масштаба производства) или агломерационными эффектами. Внешней эта экономия является потому, что она рождается за рамками каждой отдельной фирмы, в процессе взаимного дополнения предприятиями друг друга. Если для максимизации внутренней экономии руководитель должен ответить на вопросы: «сколько» и «как» производить, то для максимизации экономии внешней решаются вопросы: «где располагаться?» и «с кем и как взаимодействовать?». Агломерационная экономика учитывает внешние по отношению к предприятию факторы, охватывает выгоды от взаимодействия с другими фирмами, от размещения в непосредственной близости от них. Эти выгоды могут включать снижение издержек на материалы и рост производительности труда. В этой связи выгоды агломерационной экономики зависят от транспортных издержек.

Условно агломерационную экономику разделяют на два эффекта: денежный и технологический. Денежная агломерационная экономика приводит к снижению затрат на факторы производства (сырье, материалы и полуфабрикаты) без влияния на их продуктивность. Благодаря денежной агломерационной экономике цена единицы факторов производства в крупном городе оказывается ниже, чем в небольшом населенном пункте. Технологическая агломерационная экономика увеличивает производительность факторов производства без снижения их стоимости. В результате технологической агломерационной экономики факторы производства в крупном городе оказываются более производительными по сравнению с поселком малого размера.

Одним из примеров денежной агломерационной экономики является рынок труда. Большой город означает крупный рынок труда.

Если фирме необходим сотрудник с редкими навыками и компетенциями, то при наличии обширного и диверсифицированного рынка труда таких специалистов может быть даже несколько, в результате работник найдется, будет проинтервьюирован и принят на работу.

На рынке труда небольшого города может не оказаться специалиста редкой квалификации. Если специалист найдется в другом городе, то ему необходимо будет компенсировать затраты на переезд и обустройство. В итоге в большом городе фирма снижает затраты найма сотрудников. Этот факт привлекает в крупный город новый бизнес, что, в свою очередь, притягивает работников, и крупный город продолжает расти благодаря этому агломерационному эффекту.

Размещение в крупном городе может снизить затраты на услуги и материалы, поставляемые другими предприятиями. Наличие в большом городе нескольких поставщиков одних и тех же товаров и услуг создает поле для конкуренции. Например, услуги охранных предприятий, адвокатов, рекламных агентств, производство мебели, поставка чистой воды предоставляются целым рядом фирм, конкуренция между ними приводит к оптимизации издержек и к снижению цен. Как и в случае найма рабочих, возникает положительная обратная связь, низкие издержки создают стимулы у бизнеса к размещению в крупном городе, новые предприятия формируют спрос на труд, который привлекает предложение труда и рост населения города.

Размещение в крупном городе позволяет снизить транспортные затраты на доставку сырья и полуфабрикатов от поставщиков и на поставки готовой продукции покупателям. Большой город – это большой рынок, где представлены разнообразные поставщики и покупатели. Близость к рынку позволяет сократить общие транспортные издержки. В данном случае, в отличие от рассмотренных ранее примеров, сокращается не стоимость транспортной услуги, а уменьшается объем необходимых услуг. Однако не для всех видов деятельности размещение в городе приводит к снижению транспортных затрат. Производства, где используется большой объем продуктов добывающих отраслей, могут выигрывать от близости к поставщикам сырья.

Технологическая агломерационная экономика возникает, когда факторы производства становятся более производительными, если они используются в большом городе в условиях высокой концентрации экономической активности. Можно в качестве примера рассмотреть высокотехнологичную фирму, которая тратит значительные средства на исследования и развитие. В ходе обсуждений, взаимодействия с исследователями других предприятий этой отрасли, инженеры обмениваются идеями и создают новые технологии, продукты или формы организации бизнеса. В результате исследовательский персонал фирмы демонстрирует более высокую производительность благодаря внешним эффектам и непосредственному свободному обмену знаниями. Высокая концентрация занятых на производствах отдельной отрасли встречается не только в крупных городах, она наблюдается и в небольших городских поселениях с ярко выраженной специализацией. Перелив знаний в рамках одной отрасли нельзя считать исключительным преимуществом больших городов. Однако в обмене идеями и знаниями между различными отраслями большие города имеют преимущество над средними и малыми, так как чем больше город – тем выше разнообразие экономической и деловой активности в нем.

Кроме перелива знаний и идей существует еще ряд каналов, через которые работает технологическая агломерационная экономика. Один из них связан с конкуренцией на рынке труда. Существование большого рынка труда облегчает замену работников, при этом увольнение непроизводительных служащих не сопровождается длительными поисками и потерями для предприятия. Это оказывает давление на работников и создает стимулы работать более производительно. Широкий рынок труда не только выдвигает угрозы, но и предоставляет спектр выбора и создает стимулы для профессионального роста. Возникает мотивация повышать квалификацию, получать дополнительное образование, что выливается в повышение производительности труда.

Еще одним каналом агломерационной экономики выступает феномен «сравнения себя с другими». Конкуренция на рынке труда формирует некоторые стандарты уровня производительности и квалификации, работники сравнивают собственные результаты с достижениями коллег и знакомых с других предприятий, что стимулирует соответствовать лучшим практикам и примерам и работает в направлении роста производительности труда.

Агломерационная экономика в значительной мере основана на выгодах от размещения предприятия и зависит от уровня транспортных издержек, которые определяют тенденции в пространственной концентрации экономической активности. Существует несколько механизмов, через которые транспортные издержки оказывают влияние на формирование города. Роль транспортных затрат в создании денежной агломерационной экономии уже обсуждалась. Фирма выигрывает, снижая транспортные издержки, если и поставщики, и потребители размещены в городе. Но когда поставщики сырья и потребители готовой продукции пространственно распределены, тогда выгоды от размещения в городе не очевидны.

Например, если предприятие продает готовую продукцию на рынке в городе, при этом в производстве продукции используется сырье, которое добывается на значительном расстоянии от города. В этом случае фирма выберет размещение в городе, если агломерационная экономика компенсирует более высокие транспортные затраты, связанные с доставкой сырья в город. Этот вопрос обсуждается в модели А. Вебера с агломерационным расширением.

Развитие транспортной инфраструктуры, сокращение затрат на поставку готовой продукции и сырья способствовали развитию городов, обеспечивая доминирование агломерационных эффектов.

Размещение зависит от технологических параметров, и возможна ситуация, когда минимальные транспортные издержки достигаются в городе, например производство кока-колы с относительно низкими затратами на транспортировку сырья по сравнению с затратами на доставку готовой продукции покупателям. В этом случае дилеммы не возникает, город привлекает производства, ориентированные на рынок сбыта.

В рассмотрении экономики масштаба роль транспортных затрат не обсуждалась, при этом они имеют большое значение в пространственном распределении производства. Концентрация производства позволяет извлекать выгоду из снижения удельных издержек благодаря масштабам производства, но при этом увеличиваются транспортные затраты на доставку продукции потребителям. Транспортные издержки определяют, в какой степени производство будет централизовано, будет одна большая фабрика или несколько небольших производств, приближенных к рынкам потребителей.

Централизованное производство будет предпочтительным, когда экономика масштаба большая и транспортные издержки низкие.

Распределенное производство имеет преимущества, когда экономика масштаба небольшая, а транспортные издержки высокие.

Экономика масштаба, поддерживаемая низкими транспортными затратами, создает преимущества для концентрации производства и стабилизации городов.

8.2. Внешние эффекты А. Маршалла и Дж. Джекобс

Преимущества городов и источники их развития объясняются главным образом внешними эффектами, при этом в литературе разделяют внешние эффекты А. Маршалла и Дж. Джекобс. В изучении связи между производительностью факторов производства и размером города с именем А. Маршалла связывают локализационные эффекты, а с именем Дж. Джекобс – урбанизационные эффекты.

Первые возникают в результате концентрации занятости и обмена знаниями в одной отрасли, вторые создаются благодаря взаимодействию между разными отраслями и секторами.

Анализ причин концентрации в городах предприятий, принадлежащих одному сектору, А. Маршалл представил в 1980 г. в знаменитой работе «Принципы экономической науки». С точки зрения А. Маршалла, именно

внешние эффекты играют ключевую роль в концентрации экономической активности и в формировании городов и агломераций. При этом экстерналии работают на создание кластера предприятий или локализованного сектора. Если отрасль находит место размещения, то она закрепляется в населенном пункте на длительный срок, так как работники одной профессиональной области извлекают из близкого соседства значительные преимущества. Инновации, технологические и организационные новинки отрасли получают активное и быстрое обсуждение, это создает основу для распространения новых решений, их дальнейшего развития, и в результате возникает источник новых идей. Благодаря преимуществам локализации город развивается, запускается механизм «снежного кома», все больше экономических агентов принимают решение о размещении в нем, чтобы извлечь выгоду от внешних эффектов и от высокой степени специализации.

А. Маршалл выделял три источника агломерационной экономики, относящиеся к одной отрасли:

• лучшее согласование спроса и предложения квалификации и навыков на широком рынке труда;

• снижение издержек взаимодействия поставщиков сырья и готовых продуктов;

• ускорение обмена знаниями и информацией между экономическими агентами.

8.2.1. Коллективное использование благ и распределение риска

Ж. Дюрантон и Д. Пуга рассматривают несколько направлений работы механизмов коллективного использования и распределения, которые приводят к агломерационным эффектам: коллективное использование неделимых и дискретных благ; коллективное использование разнообразия благ и мощностей; коллективное использование выгод узкой специализации; распределение риска.

Коллективное использование неделимых и дискретных благ

Один из самых очевидных аргументов, объясняющих существование городов, – неделимость некоторых благ и услуг. Например, стадион – это дорогое сооружение с высокими фиксированными издержками. Строительство стадиона для миллиона человек не вызывает удивления, строительство стадиона для каждого отдельного человека – очень дорогое удовольствие. Стадион – неделимое благо, которое может использоваться большим числом людей одновременно, затраты на его сооружение могут быть разделены, в результате индивидуальные затраты при одновременном использовании и финансировании большим числом людей – небольшие. При этом стадион позволяет исключить нежелаемых пользователей, можно разрешить доступ к нему только членов клуба или местного сообщества. Однако если местное сообщество разрастается, то возникает проблема перегруженности стадиона и недовольства пользователей.

Недовольство имеет две причины, первая объясняется переполненностью стадиона, вторая (имеющая особый интерес для

городской экономики) связана с тем, что увеличение числа пользователей в основном идет за счет населения отдаленных районов, и чем дальше от стадиона живут люди, тем выше для них затраты на транспорт.

Высокие фиксированные издержки неделимого блага распределяются между пользователями, делая благо доступным. Однако для использования этого блага, которое пространственно зафиксировано, потребители должны ходить или ездить от места, где они живут или работают, до этого сооружения. Таким образом, появляются транспортные издержки, и выигрывают те, кто живет ближе. Возникает дилемма между выигрышем от распределения фиксированных затрат на создание блага между большим числом пользователей и издержек перенаселенности территории вокруг этого сооружения (теснота, проблемы с транспортом, маленькие участки земли в собственности и т. д.). В этом контексте город можно рассматривать как равновесие в решении задачи сопоставления выгод и издержек, как пространственный клуб, созданный для совместного использования общественных благ.

Одним из эмпирических подтверждений агломерационного эффекта коллективного использования неделимых благ в отношении города являются результаты работы коллектива авторов, посвященной анализу факторов разрастания границ населенных пунктов.

Была выявлена следующая закономерность: дома располагались ближе друг к другу, и города были более компактными там, где водоснабжение обеспечивалось преимущественно централизовано, а то время как населенные пункты, где геологические условия позволяли сооружать индивидуальные колодцы, имели более рассредоточенную застройку.

«Неделимость» лежит также в основе свойства возрастающей отдачи на масштаб, которое проявляется на уровне города в целом и в производственном секторе. Город-фабрика является таким примером. Высокие фиксированные издержки создают внутреннюю возрастающую отдачу в производстве, а спрос на труд позволяет создать занятость для населенного пункта (города, поселка). Его размер должен определяться с учетом проблемы перенаселенности и с учетом издержек на путь дом – работа. Необходимость присутствия возрастающей отдачи на масштаб для агломерационных процессов в однородной среде устанавливается в теореме Старретта. Однако следует признать, что город-фабрика – нечастое явление в реальной жизни и фактор неделимости является одним из объяснений, но не ключевой, существования городов. Возрастающая отдача на масштаб не объясняет концентрацию разнородных видов деятельности.

Коллективное использование разнообразия благ и мощностей

Одним из преимуществ города является разнообразие товаров и услуг, а также соответствующих производственных мощностей.

Ж. Дюрантон и Д. Пуга показывают, каким образом это свойство приводит к агломерационным эффектам. Во-первых, они приводят доказательство того, что агрегированная производственная функция демонстрирует возрастающую отдачу на масштаб благодаря коллективному использованию разнообразных факторов производства, несмотря на то что

технология производства конечного продукта имеет постоянную отдачу на масштаб. Во-вторых, авторы делают заключение, что в условиях пространственной мобильности труда при отсутствии эффективной координации размер города оказывается слишком большим по сравнению с оптимальным.

В эмпирических оценках роли коллективного использования разнообразия сырья и материалов в агломерационных процессах строится регрессия показателя географической концентрации на переменную, отражающую объемы используемых полуфабрикатов и сырья. В работе Розенталя и Стрейнджа строилась регрессия индекса географической концентрации на отношение стоимости материалов и услуг, используемых в производстве, к стоимости конечного продукта сектора. Их оценки показали слабый (по сравнению с другими агломерационными факторами) или статистически незначимый эффект. Оверман и Пуга выдвинули предположение, что играет роль не только объем покупок полуфабрикатов и сырья, но и пространственная концентрация самих поставщиков.

Для учета этого влияния они оценивали независимую переменную как взвешенную сумму индекса географической концентрации всех отраслей, где весами выступали доли в покупках полуфабрикатов сектором, для которого строилось уравнение регрессии. Полученные оценки подтвердили значимую и сравнительно сильную роль коллективного использования разнообразных полуфабрикатов для агломерационных процессов. Еще одно эмпирическое исследование, проведенное на микроданных для США, показало, что чем выше уровень концентрации в отрасли, тем больше покупается сырья и материалов у производителей, находящихся в том же населенном пункте, внешним поставщикам достается меньше заказов.

Коллективное использование выгод индивидуальной специализации

При анализе выгод разнообразия предложения от поставщиков предполагалось, что любое увеличение выпуска в секторе промежуточных товаров означает рост числа производителей, т. е. расширение масштабов производства дает лишь экстенсивный рост. Для изучения выгод специализации, потенциал которой в городе больше из-за концентрации экономической активности, необходимо учесть тот факт, что увеличение числа рабочих дает возможность распределять труд по более узким функциям, в результате растет производительность, и выпуск увеличивается в больших пропорциях, чем занятость.

Ж. Дюрантон и Д. Пуга решают задачу, в которой вводится ограничение: рабочие могут выполнять только фиксированное число функций, при этом предполагается возрастающая отдача на масштаб в выполнении каждой из них. Таким образом, предельная производительность рабочего возрастает благодаря специализации на выполнении отдельной функции.

Авторы показывают, что агрегированная производственная функция обладает свойством возрастающей отдачи на масштаб, которое в данном случае является результатом специализации.

Рост выпуска означает расширение объемов работы, что приводит к углублению разделения труда между работниками. В результате работники становятся более производительными.

Примером эмпирического анализа влияния размера рынка на уровень специализации является работа Баумгарднера, где показано, что спектр услуг, выполняемых врачами, отрицательно коррелирует с размером рынка: чем больше число пациентов, тем уже специализация доктора.

Распределение риска и большой рынок труда

Еще одним следствием коллективного использования, который в литературе отмечается в связи с преимуществами агломерации, является широкий рынок труда. Идея выдвинута еще А. Маршаллом и заключается в том, что производители получают преимущества от того, что город располагает большим числом квалифицированных работников.

Ж. Дюрантон и Д. Пуга демонстрируют выгоды постоянной возможности расширять и сокращать занятость, вводя в производственную функцию случайную величину, которая отражает фактор неопределенности и специфическую реакцию на нее каждой отдельной фирмы. Авторы показывают, что фирмы выигрывают от коллективного использования рынка труда в условиях неопределенности, их ожидаемая прибыль имеет положительную связь с числом фирм и с ростом дисперсии случайных шоков.

Так как в задаче используется технология с убывающей отдачей на масштаб, то ожидаемая прибыль фирмы также увеличивается с ростом убывающей отдачи на масштаб и с размером занятости, так как разность между предельным продуктом труда, который определяет заработную плату, и средним продуктом фирмы растет.

Это свойство отражает положительный эффект большого потребительского рынка.

Эмпирический анализ механизма перемещения труда и снижения влияния шоков приводится в работе Овермана и Пуга. Авторы используют показатель волатильности занятости в качестве характеристики вероятности внешних шоков. Оценки показали, что у предприятий с более высоким уровнем нестабильности выше степень пространственной концентрации. Этот анализ проводился для каждой отрасли отдельно. Авторы другой работы приводят аргументы, что эффект выгод большого рынка труда работает и для сочетания разных секторов, если требуемые навыки работников в них близкие. В работе рассматривается, какие отрасли имеют тенденцию располагаться ближе друг к другу. Один из полученных выводов: чем ближе структура спроса на профессии и кадры, тем больше выигрывают отрасли от сокращения расстояния.

8.2.2. Согласование

Улучшение качества согласования

Широкий рынок труда позволяет улучшить качество согласования между имеющейся квалификацией соискателей и навыками, которые требуются нанимателям. Ж. Дюрантон и Д. Пуга приводят формальное

доказательство этого свойства в модели согласования на рынке труда, адаптированной к экономике города. В городском контексте возникает два источника агломерационной экономики.

Первый заключается в положительных внешних эффектах, качество согласования улучшается из-за увеличения числа агентов. Второй источник состоит в том, что усиление конкуренции позволяет сократить фиксированные издержки благодаря тому, что число фирм уменьшается в меньшей пропорции, чем число работников.

Увеличение шансов согласования квалификации и работы

Еще один источник городской агломерационной экономики, основанный на механизме согласования, возникает, когда рост числа агентов увеличивает шансы согласования. В моделях городской экономики, изучающих этот эффект, содержатся элементы моделей равновесия безработицы, в которых поиски работы и рекрутинга подвержены разногласиям. Ключевым элементом этих моделей является агрегированная функция согласования, которая отражает число заполненных вакансий как функцию числа безработных, ищущих работу, и количество доступных вакансий.

Общей идеей является представление агрегированной функции согласования подобно агрегированной производственной функции.

Функция согласования с возрастающей отдачей на масштаб показывает, что пропорциональный рост ищущих работу и числа вакансий приводит к большей пропорции согласованных позиций. В этом случае рост числа агентов в городе сокращает уровень несоответствия и приводит к снижению числа безработных и незаполненных вакансий. Увеличение факторов производства гарантирует, что меньшая часть из них остается незадействованной.

Городская агломерационная экономика возникает из того, что рост числа агентов, во-первых, повышает шансы наити работу, во-вторых, приводит к росту качества согласования. Вероятность того, что подходящий агент найдется, оказывается выше в большом городе, поэтому там агенты будут более разборчивыми в принятии решения. Таким образом, рост населения повышает качество согласования вакансий и работников. В то же время агенты оказываются менее разборчивыми, чем это является социально эффективным.

Это происходит из-за того, что они не учитывают, что их согласие означает снижение числа несогласованных позиций, и, таким образом, затрудняется поиск партнеров другими участниками рынка труда. Когда эта неэффективность оказывается достаточно большой, города могут быть слишком маленькими по сравнению с оптимальным размером. Но, как правило, мигранты не учитывают отрицательного эффекта увеличения плотности населения в городе, результатом этого являются слишком большие города. Неэффективность, возникающая из-за недостатка разборчивости, работает в сторону снижения полезности города. В зависимости от соотношения этих внешних эффектов равновесный размер города может быть либо меньше, либо больше оптимального размера.

Эмпирические исследования подтверждают доминирование положительных эффектов большого рынка в поисках работы. Например, Ган и Ли оценивают вероятность согласования знаний выпускников докторских программ и требований академических вакансий в различных областях экономики. Они приходят к заключению, что области специализации, где больше вакансий и больше кандидатов, демонстрируют более высокие показатели согласования полученного образования и требований нанимателей. Другой пример представляют Коста и Кан, в работе которых рассматривается выбор места жительства супругов, которые оба имеют высшее образование и степень колледжа. Анализ показал, что с очень большой вероятностью они выбирают одну из крупнейших городских агломераций, так как возможностей найти работу обоим супругам в соответствии с полученным образованием гораздо больше в крупных городах.

Смягчение проблемы вымогательства в условиях неполного контракта

Отношения между покупателями и продавцами или между наемными работниками и нанимателями часто включают проблемы, которые связаны с неполнотой контрактных отношений и специфичных инвестиций. Из теории контрактов известно, что когда контракты неполные и включают переговоры ex-post, а одна или обе стороны отношений должны делать специфичные инвестиции ex-ante, тогда инвестор может подвергнуться вымогательству со стороны контрагента. Эта угроза может сдерживать эффективные с точки зрения всего общества проекты.

Если стороны имеют возможность переключиться на альтернативного партнера при угрозе вымогательства, то издержки оппортунистического поведения снижаются. В контексте городской экономики можно утверждать, что города, являющиеся сосредоточением большого числа потенциальных контрагентов, могут смягчить проблему вымогательства.

Ж. Дюрантон и Д. Пуга показывают, что в условиях концентрации экономической активности конкуренция за квалифицированные кадры является тем механизмом, который заставляет фирмы выполнять свои обязательства перед работниками. В результате осуществляются инвестиции в человеческий капитал, и выигрывает как фирма, так и работник.

8.2.3. Обучение

Обучение, как правило, основано на взаимодействии, и многие из этих контактов происходят лицом к лицу. Города, объединяющие большое число жителей, снижают издержки коммуникации и, как следствие, облегчают процессы обучения, распространения знаний, инноваций и идей. Городская среда улучшает условия и предоставляет возможности для создания новых технологий, роста квалификации, распространения и освоения успешных навыков и экспериментов. В литературе представлено большое число эмпирических работ, оценивающих преимущества городов в уровне образования, научных разработках и в генерировании и освоении инноваций.

Ж. Дюрантон и Д. Пуга выделяют три микромеханизма, лежащих в основе успеха городов: генерация знаний, распространение знаний и накопление знаний.

Генерация знаний

В соответствии с Дж. Джекобс ключевой особенностью городской среды является диверсификация, это облегчает поиск новых технологий, сочетающих решения разных отраслей, и экспериментирование в инновациях. В модели Дюрантона – Пуга предполагается, что молодой фирме необходимо время для поиска и экспериментирования, чтобы реализовать свой полный потенциал.

Предприниматель может располагать проектом, но не знать всех деталей создания продукта, особенностей компонент и требований к найму работников. Существует много путей реализации проекта, но один – лучше всех и гарантирует успех. Этот идеальный производственный процесс, характеристики которого различаются у разных фирм, первоначально неизвестен. Фирма может пытаться выявить его, делая прототипы с использованием разных процессов, уже применяемых в диверсифицированной среде городе. Как только фирма идентифицирует идеальный процесс, она переходит к массовому производству.

Обновление состава фирм подчиняется случайному процессу, делается предположение, что несколько фирм закрывается в каждом периоде. Оптимальные инвестиции дают замещение закрытых фирм новыми фирмами, которые производят новые продукты.

В равновесии сосуществуют специализированные и диверсифицированные города, и это равновесие является единственным и стабильным.

Сочетание диверсифицированных и специализированных городов объясняется тем, что каждая новая фирма, когда она ищет идеальный производственный процесс, предпочитает первоначально размещаться в диверсифицированном городе. А затем, когда идеальный процесс найден, перемещается в специализированный город, где фирмы используют одинаковый производственный процесс. Размещение в диверсифицированном городе на стадии обучения фирмы можно рассматривать как инвестиции. Размещение в городе связано с издержками, возникающими из-за ограниченности немобильных ресурсов. Возможности для снижения издержек лежат в использовании одного и того же процесса, это создает статические преимущества агломерации. Диверсифицированные города имеют относительно высокие производственные издержки, но они могут быть компенсированы выгодами от поиска идеального процесса, спектр которых в диверсифицированном городе более широкий. В результате диверсифицированные города выступают в качестве лабораторий. Когда фирма находит идеальный процесс, она перестает извлекать выгоды из диверсифицированной среды.

На этой стадии, если перемещение не связано с очень высокими затратами, фирмы, чтобы снять бремя дополнительных городских издержек, которое возникает из-за большого числа фирм, использующих разные

производственные процессы в диверсифицированном городе, перемещаются в специализированный город.

Распространение знаний

В изучении распространения знаний можно выделить два аспек-та. К первому относится передача навыков и квалификации, во втором рассматривается диффузия информации и знаний. Преимущество города в передаче навыков и идей опирается на гипотезу, что близость к людям, которые владеют выдающимися знаниями и опытом, облегчает их освоение и распространение. Задача, которая приводится Ж. Дюрантоном и Д. Пуга для подтверждения выгод города в транслировании знаний, относится к классу моделей с перекрывающимися поколениями, в ней выделяется два возраста: молодой и зрелый. Работники приобретают знания в молодом возрасте в результате общения с квалифицированными зрелыми рабочими.

Стимулом к приобретению навыков является более высокая заработная плата. Чем больше город, тем больше квалифицированных рабочих в нем проживает, тем выше вероятность успешной передачи опыта. Проживание в городе связано с дополнительными издержками, но они могут компенсироваться у молодых работников выгодами от квалификации в будущем, а у зрелых работников – получаемой платой за обучение. Равновесным является состояние, когда в городах предпочитают жить молодые люди и взрослые квалифицированные работники, неквалифицированное взрослое население выбирает периферию.

Обсуждение распространения информации и знаний в городском контексте идет в двух направлениях: первое посвящено вопросам социального обучения, второе рассматривает пространственные информационные экстерналии.

Социальные механизмы обучения могут приводить как к положительным, так и к отрицательным результатам. Одним из примеров неэффективного с экономической точки зрения исхода является необоснованное внимание к выбору соседа. Пусть фирме необходимо сделать инвестиции в мощности. Спрос неизвестен, и каждая фирма получает сигналы о рынке, в которых содержится «шум».

Фирма последовательно инвестирует, основываясь на предыдущих решениях. Первая фирма принимает решение на основе только своего собственного сигнала. Вторая фирма принимает во внимание не только собственный сигнал, но и решение первой фирмы.

Если первые две фирмы получили неправильные сигналы, они принимают неправильные решения. Третья фирма, даже получив правильный сигнал, примет неправильное решение, так как фирма знает, что две фирмы получили другие сигналы, их решение имеет больший вес, чем собственный сигнал третьей фирмы. И каждая следующая фирма будет принимать неверное решение. Еще одним примером отрицательного результата социального обучения является возможность стратегической задержки. Никто не желает инвестировать первым, фирмы считают более эффективным подождать и изучить опыт других.

В задачах с пространственными внешними эффектами (в том числе, информационными) предполагается, что производительность в отдельном городе (фирме) является функцией экономической активности в других городах (фирмах), взвешенной на функцию от расстояния, как правило, на величину обратную расстоянию.

Пространственные информационные экстерналии также могут создавать как положительные, так и отрицательные эффекты.

Накопление знаний

Модели накопления знаний используют подход, лежащий в основе моделей роста, и включают два типа уравнений, описывающих выпуск продукции и накопление факторов производства. В исследованиях по городской экономике в уравнения добавляются переменные внешних эффектов, которые отражают основную специфику городской среды. Ж. Дюрантон и Д. Пуга в моделировании накопления знаний обращают особое внимание на динамические эффекты статических экстерналий и на динамические экстерналии.

В первом случае производственная функция расширяется за счет внешних эффектов накопленного человеческого капитала в городе, во втором случае этими экстерналиями задается рост. Авторы показывают, что внешние эффекты являются фактором роста, и они запускают агломерационные силы.

Важную роль в обосновании преимуществ городских агломераций играет свойство несовершенства информации. Города снижают издержки получения информации, делают менее острой проблему асимметрии информации, поиск поставщиков и потребителей в городе облегчается, возникают возможности экспериментирования.

Эта идея используется в моделях обучения, но также присутствует и в задачах согласования. В связи с этим преимущества города проявляются лучше в неопределенной и изменчивой среде.

Эмпирические исследования подтверждают предположения теоретических моделей, что в городах обмен знаниями проходит легче и распространение инноваций идет быстрее. В качестве характеристики распространения знаний часто используются показатели цитирования и упоминания изобретений и патентов. Например, в одной из работ показано, что изобретатели чаще упоминают патенты, держатели которых проживают в том же городе. В другой статье инновационная активность оценивается через создание новой продукции, и вывод состоит в том, что тенденция к географической концентрации проявляется в тех отраслях, где новые знания особенно важны. Данные обследования по взаимодействию между работниками продемонстрировали, что коммуникации на рабочих местах оказываются более активными в городах.

Эмпирические подтверждения теоретических выводов, полученных в отношении микроэкономических основ пространственной концентрации и развития городов, наталкиваются на ряд серьезных проблем. Различные микроэкономические механизмы лежат в основе обоснования преимуществ и стабильности городов. Причем разные механизмы приводят к результатам, которые часто в качественном отношении одинаковы (хотя такое свойство

проявляется не всегда). Совпадение эффектов, с одной стороны, является хорошим признаком, так как городская агломерационная экономика получает поддержку со стороны различных аспектов активности.

С другой стороны, из-за эквивалентности эффектов эмпирически верифицировать и доказать работу отдельных механизмов оказывается очень сложно, так как результаты их работы невозможно разделить. При этом нужно понимать, что именно эта верификация важна для политических рекомендаций.

Гетерогенность является ключевым предположением в исследовании работы агломерационных механизмов. Неоднородность и разнообразие внутри города рассматриваются как одна из ключевых характеристик и как значимое преимущество города. В эмпирических исследованиях важно понимать, какой уровень и аспект неоднородности исследуется: разнообразие поставщиков сырья и материалов, неоднородность предприятий внутри отрасли или разнообразие фирм разных секторов и т. д.

ТЕМА 9. ГОРОДСКИЕ ФИНАНСЫ

9.1. Доходы и расходы муниципальных бюджетов

Доходы местных бюджетов формируются за счет налоговых и неналоговых доходов. К последним относятся доходы от использования имущества, находящегося в муниципальной собственности, за исключением имущества муниципальных бюджетных и автономных учреждений, а также имущества муниципальных предприятий, и доходы от платных услуг, оказываемых муниципальными учреждениями (рис. 9.1).

Рис. 9.1 Виды бюджетных доходов муниципалитетов

Налоговой базой является ВВП или добавленная стоимость по всем видам экономической деятельности в виде инвестиционных доходов, оплаты труда или потребления, получаемого из инвестиций и трудовых доходов. Налогообложение является монопольным правом властей и неизбежно искажает рынки. Поэтому с учетом накопленного мирового опыта были установлены три принципа оптимального налогообложения:

– эффективность: минимизировать искажение налогов для распределения ресурсов рыночными силами;

– платежеспособность: налогообложение в соответствии с платежеспособностью;

– простота: минимизация затрат на администрирование.

Налоговые льготы нарушают все три принципа оптимального налогообложения. Поэтому лучше уменьшать налоги, чем использовать налоговые льготы для стимулирования развития экономики.

Выделяются шесть основных моделей распределения налогов между уровнями бюджетной системы:

1) централизация компетенции по установлению налогов и система «один налог – один бюджет»;

2) централизация компетенции по установлению налогов и система разделения налоговых доходов между бюджетами;

3) рамочное регулирование налогообложения и система «один налог — один бюджет»;

4) рамочное регулирование налогообложения и система разделения налоговых доходов между бюджетами;

5) независимое регулирование налогообложения и система «один налог – один бюджет»;

6) децентрализация компетенции по установлению налогов и разделение налоговых доходов между бюджетами.

В случае централизации налоговая база и ставки устанавливаются законодательным органом государства. При рамочном регулировании центральный орган власти определяет коридор изменений базы и ставок налогов для региональных и муниципальных уровней. Независимое регулирование предполагает определение налоговой базы и ставок законодательными органами регионов и муниципалитетов.

На практике существует три базовых метода распределения налоговых полномочий:

– передача субнациональным властям полномочий по установлению собственных налогов (независимое от федерального центра законодательство и администрирование);

– использование добавочных налогов (tax surcharges);

– распределение налоговых поступлений (tax sharing).

Уровень бюджетной автономии является максимальным при использовании первого метода, поскольку местные власти получают возможность самостоятельно устанавливать новые налоги, определять объекты налогообложения, налоговые ставки и администрировать эти налоги.

Основные преимущества данного метода заключаются в возможности предсказывать будущие доходы и в соответствии с ними планировать расходы; контролировать налоговые поступления, снижая или увеличивая при необходимости налоговые ставки; приводить качество местных общественных услуг в соответствие с поступающими в казну доходами. Таким образом, нижние уровни власти становятся более независимыми и в то же время более подотчетными своему электорату. Недостатком же может стать значительная дифференциация налоговой политики, проводимой на разных территориях, что может быть причиной искажений и увеличения неравенства, а также губительной налоговой конкуренции между юрисдикциями.

При использовании второго метода федеральные власти устанавливают налог, а субнациональные власти получают возможность взимать дополнительный сбор с той же налогооблагаемой базы в пределах, установленных центральным правительством. Данный метод в некоторой степени ограничивает уровень бюджетной автономии, но позволяет предотвратить значительные налоговые искажения. К основным преимуществам относятся транспарентность и отсутствие сложностей с администрированием. Недостатком же является потенциальное возникновение горизонтального бюджетного дисбаланса, поскольку

экономически более развитые территории получат возможность существенно пополнить свой бюджет, а отстающие муниципалитеты, в которых собираемость налогов крайне низка, скорее проиграют от применения метода добавочных налогов.

Что касается третьего метода, то существует две формы возможного распределения налоговых поступлений. Во-первых, субнациональному правительству может быть предоставлена определенная доля от собранных им налоговых доходов. Во-вторых, конкретному муниципалитету может быть перечислен фиксированный процент от общенациональных налоговых поступлений. Бюджетная автономия местных властей сводится к минимуму, поскольку при использовании этого метода они не способны контролировать доходную часть своего бюджета. Более того, доходы бюджетов нижних уровней власти ставятся в прямую зависимость от решений центрального правительства и могут существенно колебаться при изменении налоговой ставки или налоговой базы определенного налога.

Чем ниже уровень управления, тем выше мобильность факторов производства и товаров. Из этих условий следует вывод о том, что разница в мобильности экономических субъектов имеет важнейшее значение для дизайна вертикальной структуры налогообложения.

Согласно этим принципам поступления от налогов на доходы физических лиц, на недвижимость физических и юридических лиц, на малый и средний бизнес, земельный налог должны поступать в бюджеты городов. В условиях многоуровневой системы муниципалитетов органы местной власти, имеющие большие налоговые базы, заинтересованы устанавливать низкие ставки налогов. При укрупнении муниципалитетов происходит рост ставок налогов, который способствует перераспределению доходов от бедных к богатым, так как приводит к большему росту ставок налогов в более богатых населенных пунктах и их уменьшению в бедных.

В среднем по странам Европейского союза в муниципалитеты поступает четверть всех собираемых налогов, чуть меньше – в бюджеты муниципалитетов Швейцарии и Канады, 17 % – в Германии, Австрии и Испании.

В большинстве европейских федеративных и квазифедеративных государств, кроме Австрии и Бельгии, а также в среднем по Европейскому союзу налоговые и другие поступления в муниципальные бюджеты превосходят средства, поступающие в них в виде трансфертов. Эта же тенденция характерна для США, Канады, Австралии.

Основными налогами, приносящими наибольший доход в муниципальные бюджеты, являются налог на недвижимость и подоходный. В странах, в которых подоходный налог активно используется для пополнения местных бюджетов, доля этих поступлений в ВВП составляет более 4 %. В Австрии, Германии и Испании муниципалитеты получают, часть поступлений от федеральных подоходных налогов. В США, Дании и Швеции муниципалитеты устанавливают свои собственные ставки подоходного налога. Масштабы местных подоходных налогов также значительно различаются (от 0,2 % ВВП в Соединенных Штатах до 16,5 % в Швеции).

Одним из главных налогов для бюджетов муниципалитетов и в особенности городов является налог на недвижимое имущество, часто просто называемый налогом на имущество или налогом на недвижимость. Он включает в себя сборы на землю и здания и другой физический капитал. Налог на недвижимое имущество оставляет 3 % всех налогов стран ОЭСР и 1 % их ВВП. Особенно существенным является вклад данного налога в англосаксонских странах – Великобритании, Канаде, США и Австралии (на него приходится около 3 % ВВП). Налог на недвижимое имущество обычно рассматривается как один из наиболее эффективных и наименее вредных для экономического роста налогов. Налоговая база является недвижимой и неэластичной – другими словами, домохозяйства обычно мало реагируют на изменения в налоговой политике. Существует тесная связь между уплаченными налогами на недвижимость и полученными государственными услугами, что делает этот налог похожим на плату пользователя за местные услуги и объясняет, почему он обычно поддерживается на уровнях, соизмеримых с предпочтениями жителей. Различия в налогообложении собственности и уровнях обслуживания в разных юрисдикциях капитализируются в ценах на жилье, что снижает налоговую конкуренцию.

В подавляющем большинстве стран налог на недвижимость поступает в местные бюджеты.

Местные налоги на товары и услуги менее распространены. Доход от них довольно скромный – 0,3 % ВВП. Налоги на общее потребление особенно важны в Испании, где они составляют 2,4 % ВВП. Среди других налогов можно выделить налоги на игорный бизнес.

Если рассмотреть структуру налоговых поступлений муниципальных бюджетов по странам, то можно выделить группу стран, где основным налогом бюджетов муниципалитетов является налог на недвижимое имущество. Это Великобритания, Австралия, Новая Зеландия, Канада, США, Ирландия, Франция, Нидерланды. Большинство муниципалитетов этих стран также используют некоторые другие налоги для получения дохода, и большинство из них выбирают какую-либо форму налога на товары или услуги.

Диаметрально противоположные системы распределения налоговых доходов между государственными и местными бюджетами характерны для ФРГ и США. Кооперативная система распределения налоговых доходов Германии направлена на выравнивание бюджетной обеспеченности и уровня жизни в каждой из земель и в муниципалитетах. Эта система отличается наличием общих (совместных) налогов, доходы от которых поступают в бюджеты нескольких уровней бюджетной системы, а также сильным выравниванием бюджетной обеспеченности всех уровней власти и помощью менее финансово обеспеченным регионам и муниципалитетам. Регулирование распределения налогов в Германии направлено на максимально возможное достижение обеих этих целей, противоречащих друг другу. Конкурентная система распределения налоговых доходов США направлена на максимальную финансовую самостоятельность штатов и муниципалитетов. Эта система характеризуется наличием исключительно

собственных налогов («один налог – один бюджет»), лишь незначительным выравниванием бюджетной обеспеченности региональных и местных органов власти и возможностью бюджетного «банкротства».

9.2. Основы распределения расходов муниципальных бюджетов

Предоставление общественных благ силами учреждений центрального правительства сопряжено со значительными издержками. В случае единообразного подхода на одних территориях будет их перепроизводство, а на других – недопроизводство. Это связано с тем, что не все публичные блага отличаются одинаковым охватом. Например, польза от внутренних водных путей и лесов достается жителям конкретных регионов, коммунальное хозяйство, сбор и вывоз мусора, уличное освещение приносят пользу конкретным муниципалитетам.

Для эффективного предоставления услуг общественного сектора необходимо, чтобы за самым низким уровнем власти были закреплены максимально возможные налоговые, расходные полномочия и полномочия по нормативно-правовому регулированию, кроме тех, относительно которых есть убедительные доказательства, что их закрепление за самым низким уровнем неэффективно.

Преимущества и недостатки предоставления общественных благ на местном уровне были хорошо сформулированы У. Оутсом.

К преимуществам относится многообразие спроса. Это связано с тем, что жители городов могут выбирать различные уровни расходов на данные блага. Местные власти могут удовлетворить разный спрос на общественные блага, повышая тем самым эффективность их предоставления. К недостаткам У. Оутс относит внешние эффекты (перелив выгод от предоставления услуг осуществляется в другие муниципалитеты) и эффект от масштаба (у местных властей относительно велики производственные издержки). Недостатки при предоставлении общественных благ могут быть решены в результате консолидации (увеличении муниципалитетов или объединении их усилий при предоставлении общественных благ).

Административная автономия создает возможности для обучения, поиска новых подходов, тестирования разных вариантов решения. Децентрализация создает возможности для развития конкуренции между муниципалитетами в области предоставления общественных услуг. По этой причине децентрализация в последние четверть века была превалирующей тенденцией. Она предполагает передачу большего количества полномочий на региональный и муниципальный уровни, чтобы они могли принимать сами решения по формированию доходов, расходов и нормативно-правового регулирования. Следует различать децентрализацию и деконцентрацию – передачу центральным правительством части своих полномочий своим территориальным органам.

Проанализировав мировой опыт, эксперты ОЭСР определили оптимальное распределение расходных обязательств между региональным и муниципальным уровнями (табл. 9.1).

Объем расходов в разных городах существенно различается. Это является отражением разного спроса. В частности, в богатых городах больше спрос на коммунальные услуги, поскольку с ростом доходов расходы на производство местных общественных благ возрастают. Укрупнение муниципалитетов направлено на уменьшение разрыва между бедными и богатыми поселениями. В то же время объединение муниципалитетов не всегда приводит к улучшению предоставления общественных услуг. Брэдфорд и Оутс показали, что в случае консолидации богатого и бедного муниципалитетов происходит увеличение финансирования образования в бедном городе и уменьшение – в богатом. В случае с образованием такое выравнивание будет неэффективным. Вполне рациональным выходом из этого положения может быть межмуниципальное сотрудничество для развития инженерной инфраструктуры и предоставления услуг общественного сектора.

В среднем в странах ЕС более 20 % всех бюджетных расходов приходились на муниципалитеты. Также значительным был удельный вес расхолов мунишипалитетов в Канаде и Швейцарии.

Довольно равномерно распределены расходы муниципалитетов по видам в Германии и Австрии. Основные расходы приходятся на оплату труда в Бельгии и Канаде. Велик удельный вес социальных расходов в Германии, Австрии и Бельгии. Значительна доля капитальных расходов в Мексике, Канаде и Швейцарии.

Эффективность предоставления услуг вступает обычно в противоречие с социальной справедливостью и макроэкономической стабилизацией. Если общество в ущерб эффективности предоставления услуг хочет предоставлять услуги одного уровня во всех регионах и муниципалитетах, то эта задача выполняется или через увеличение объема трансфертов, или за счет переноса исполнения этого полномочия на более высокий уровень власти. Также достижение макроэкономической стабильности обычно происходит благодаря централизации налоговых поступлений за счет уменьшения автономии региональных и местных бюджетов, хотя макроэкономическую стабилизацию можно осуществить при стабильном распределении доходов между уровнями при жестких бюджетных ограничениях и общественном контроле.

В России децентрализация осложняется слабыми формальными институтами (система норм и ценностей и санкции за их невыполнение) и слабой политической подотчетностью властей гражданскому обществу при низкой эффективности государственного управления.

Таблица 9.1 – Распределение расходных полномочий между уровнями бюджетной системы

Муниципальный уровень	Региональный уровень
Городское планирование и управление	Пространственное планирование
Местные коммунальные сети (вода, канализация, отходы, гигиена и т. д.)	Культура, культурное и историческое наследие и туризм

Местные дороги и городской общественный транспорт	Региональные дороги и общественный транспорт
Окружающая среда (зеленые зоны)	Охрана окружающей среды
Образование (детские сады, начальное и среднее образование)	Образование (высшее образование)
Первичное и профилактическое здравоохранение	Здоровье (вторичная помощь и больницы)
Социальная помощь (поддержка семей престарелые, инвалиды, бедность, социальные пособия и т. д.)	Службы занятости, поддержка специальных групп
Социальное жилье	Общественный порядок и безопасность (региональная полиция, гражданская защита)
Общественный порядок и безопасность (муниципальная полиция, пожарные команды)	Региональное экономическое развитие и инновации
Местное экономическое развитие, туризм, ярмарки	Административные и разрешительные службы
Административные и разрешительные службы	

9.3. Муниципальные финансы и межбюджетные отношения

Понятия и определения. Межбюджетные отношения в широком смысле – это отношения между различными уровнями бюджетной системы государства (федеральными, региональными, местными) в сфере распределения доходных и расходных полномочий, а также предоставления межбюджетных трансфертов.

Межбюджетные трансферты (гранты) – это финансовые ресурсы, безвозмездно передаваемые с одного уровня бюджетной системы на другой, либо между бюджетами одного уровня для достижения различных задач общественного сектора. Межбюджетные трансферты необходимы в первую очередь для уменьшения вертикального и горизонтального бюджетного дисбаланса, а также для корректировки межтерриториальных внешних эффектов (экстерналий).

Вертикальный дисбаланс возникает тогда, когда собственные доходы и расходы бюджетов разных уровней не сбалансированы – доходы в силу особенностей налоговой системы зачастую концентрируются на верхних уровнях бюджетной системы, а расходы – на нижних, поскольку региональные и местные власти лучше осведомлены о предпочтениях своих граждан и способны предоставить большинство общественных услуг с наибольшей эффективностью. Поэтому федеральный бюджет до перечисления трансфертов в большинстве государств бывает профицитным, а региональные и особенно местные бюджеты – дефицитными. К федеративным государствам с существенным вертикальным дисбалансом относятся Австралия и Германия, а к странам с относительно сбалансированными субнациональными бюджетами –Канада и Швейцария.

Горизонтальный дисбаланс заключается в том, что субнациональные образования существенно отличаются друг от друга по различным социально-экономическим показателям (площади, численности населения, валовому продукту на душу населения, экономической специализации, наличию природных ресурсов и крупных предприятий) и уровню бюджетной обеспеченности, поэтому без осуществления целенаправленной программы выравнивания есть риск дивергенции, т. е. такого состояния, при котором более обеспеченные регионы и муниципалитеты будут становиться богаче, а менее обеспеченные – беднее. Среди федераций значительный горизонтальный дисбаланс характерен для США, где отсутствует централизованная программа выравнивания бюджетной обеспеченности штатов.

Межтерриториальные внешние эффекты (экстерналии) возникают тогда, когда общественным благом, которое предоставляет и финансирует конкретный регион или муниципалитет, пользуются не только граждане, проживающие на данной территории, но и жители соседних территорий. Ярким примером экстерналии является строительство новой автомобильной дороги, которое осуществляют власти конкретного региона. Очевидно, что жители других регионов, планируя возможные маршруты своих перемещений внутри страны, будут учитывать возможность сократить время в пути и воспользоваться новой дорогой. Однако активное использование автотрассы может привести к ее скорому износу. В этом случае возникает необходимость дополнительного финансирования дорожного строительства из федерального (центрального) бюджета, поскольку в противном случае у региональных властей не будет стимулов поддерживать дорогу в удовлетворительном состоянии за свой счет, и они будут склонны недопроизводить данное общественное благо.

Виды межбюджетных трансфертов. Две основные функции трансфертов – это выравнивание бюджетной обеспеченности территорий (регионов или муниципалитетов) и стимулирование нижних уровней управления к предоставлению определенных общественных услуг путем софинансирования части их расходов из бюджета вышестоящего уровня. Таким образом, все трансферты делятся на два основных вида:

– безусловные (нецелевые, выравнивающие);

– условные (целевые).

Безусловные трансферты являются основным инструментом выравнивания, предоставляются безвозмездно бюджетам нуждающихся территорий и не требуют от регионов или муниципалитетов выполнения специальных условий. В сущности, такие трансферты практически не отличаются от собственных доходов регионов и муниципалитетов, поскольку, как и последние, могут быть потрачены на любые цели в пределах полномочий соответствующего уровня.

Распределение безусловных трансфертов между регионами и муниципалитетами существенно отличается в разных странах, так как существуют различные подходы к тому, что и в каком объеме нужно выравнивать – общие доходы, бюджетную обеспеченность или расходные

потребности. Условные трансферты предоставляются для реализации на субнациональном уровне федеральных программ и зачастую предполагают софинансирование из бюджета того уровня, который отвечает за реализацию программы. Условиями получения таких трансфертов могут быть как непосредственно затраты, которые планирует осуществить получатель трансферта (input conditionality), так и ожидаемый конечный результат осуществления этих затрат (output conditionality). Безусловные трансферты предполагают большую автономию региональных и местных властей, а условные – лучшую координацию разных уровней бюджетной системы при реализации различных федеральных и субнациональных программ (особенно социальных и инфраструктурных).

Эксперты ОЭСР дополнительно подразделяют безусловные и условные трансферты на несколько подвидов. Безусловные трансферты делятся на обязательные и необязательные, а обязательные состоят из трансфертов общего характера и блочных трансфертов.

Условные трансферты также подразделяются на обязательные и необязательные, а обязательные включают в себя долевые и недолевые трансферты (рис. 9.2).

Размер и порядок предоставления обязательных трансфертов в большинстве государств регулируется законами о бюджете, а расчет их объема осуществляется на основе утвержденных формул и правил, в то время как необязательные трансферты могут выделяться в течение года дискреционными решениями федерального или региональных правительств без четких формальных критериев.

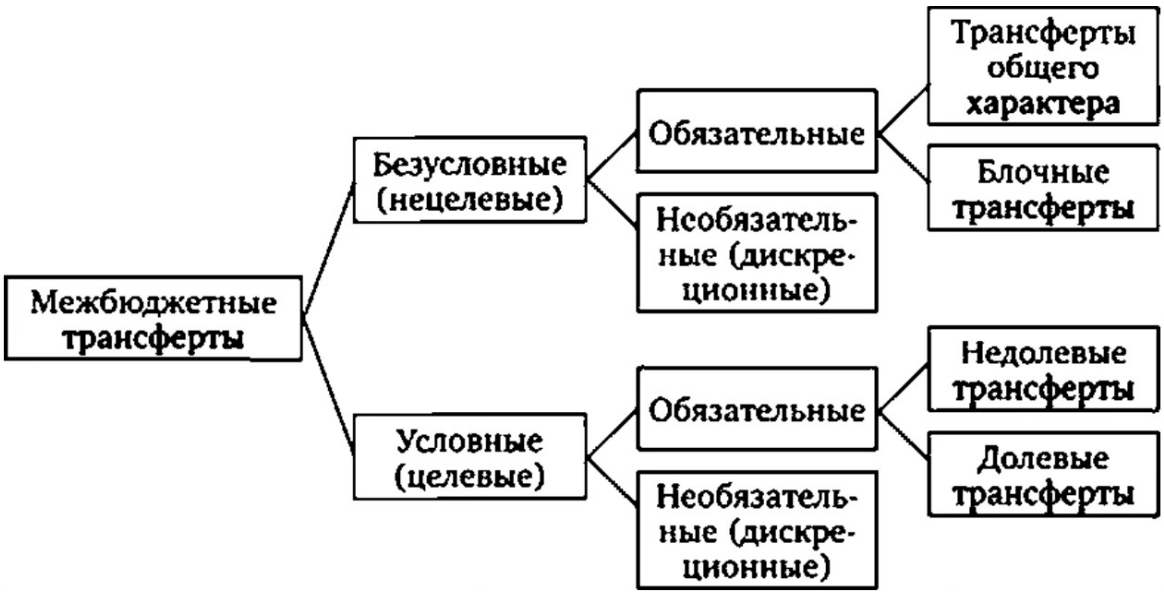


Рис. 9.2 Виды межбюджетных трансфертов по классификации ОЭСР

Необязательные трансферты являются временными и предоставляются, как правило, для реализации специфических проектов (особенно

инфраструктурных) или в случае возникновения в отдельном регионе или муниципалитете форс-мажорных обстоятельств.

Обязательные безусловные трансферты делятся на трансферты общего характера и блочные трансферты.

Трансферты общего характера являются основным инструментом выравнивания бюджетной обеспеченности регионов и муниципалитетов. После получения таких трансфертов субнациональные правительства самостоятельно определяют направления их расходования и не отчитываются перед федеральным (центральным) правительством за эффективность и целесообразность осуществленных расходов. Трансферты общего характера являются основным видом межбюджетных трансфертов в Канаде, Бельгии, Испании, Франции, Польше и Португалии.

Блочные трансферты используются значительно реже трансфертов общего характера, среди стран ОЭСР только правительства Финляндии, Норвегии и Франции применяют данные трансферты, при этом ни одна из этих стран не является федерацией. Суть таких трансфертов заключается в том, что они предоставляются регионам и муниципалитетам для достижения определенных результатов в конкретных сферах общественного сектора (образовании, здравоохранении, социальном обслуживании граждан), однако их расходование не контролируется с федерального уровня. Логика заключается в том, что если регион и муниципалитет смогут добиться необходимого результата с меньшими затратами, то остаток средств от блочного трансферта они могут истратить на любые собственные цели (в этом и состоит главное отличие блочных и условных трансфертов, поскольку остатки средств от последних регионы должны возвращать в федеральный бюджет).

Обязательные условные трансферты подразделяются на долевые трансферты и недолевые трансферты. Долевые трансферты отличаются от недолевых тем, что предполагают софинансирование со стороны их получателя. Иными словами, регион или муниципалитет, получающий долевые трансферты, обязуется направить на предоставление соответствующего общественного блага или оказание общественной услуги определенную долю собственных средств (эта доля обычно бывает фиксированной и регулируется соглашением о предоставлении трансферта). Получая недолевые трансферты, регионы или муниципалитеты обязуются лишь израсходовать предоставленные средства строго конкретным образом и выполнить определенную федеральную программу, но не вкладывают в ее реализацию собственные средства. Поэтому считается, что недолевые трансферты должны предоставляться тогда, когда в выполнении программы заинтересован уровень, предоставляющий трансферт, но практически не заинтересован его получатель.

И, наоборот, долевые трансферты должны предоставляться в тех случаях, когда получатель заинтерссован вкладывать в реализацию программы собственные средства и получать соответствующее со-финансирование из центра.

Долевые трансферты являются основным видом финансовой поддержки субнациональных бюджетов в Австрии, Швейцарии, Дании и Нидерландах.

Недолевые трансферты преобладают в общей структуре безвозмездных перечислений в Мексике, Чили и Чехии.

Долевые трансферты могут быть ограниченными и неограниченными по объему. В первом случае уровень бюджетной системы, предоставляющий трансферт, устанавливает предельный объем финансовых средств, которые могут быть предоставлены получателю. Во втором случае все зависит только от возможностей получателя – чем больше он вложит собственных средств в реализацию финансируемой программы, тем большее софинансирование (в соответствии с установленной долей) он получит из вышестоящего бюджета. Кроме того, долевые трансферты могут использоваться для покрытия текущих или капитальных расходов регионов и муниципалитетов. Так, Австрия и Швейцария используют такие трансферты для финансирования текущих расходов, а Дания – капитальных расходов.

Мировая практика. Стоит отметить, что страны существенно отличаются друг от друга по уровню зависимости регионов и муниципалитетов от межбюджетных трансфертов. Наименьшая доля трансфертов в доходах регионов характерна для Швейцарии, Канады, США, Германии и России (колеблется в диапазоне 18-25 %), а наибольшая – для Мексики, Австрии, Бельгии и Испании (превышает 50 %). При этом наименее финансово зависимые муниципалитеты находятся в Швейцарии (доля трансфертов составляет в их доходах всего около 13 %), а наиболее зависимыми являются муниципалитеты Мексики, Австрии, России и Бельгии, где трансферты составляют более половины доходов. Теоретическая предпосылка о том, что чем ниже уровень бюджетной системы, тем более он зависим от трансфертов из бюджетов вышестоящих уровней, не всегда выполняется на практике. Несмотря на то что в наиболее крупных федеративных государствах (Канада, Германия, США и Россия) регионы действительно меньше зависят от трансфертов, чем муниципалитеты, в других странах, наблюдается противоположная картина. Так, в Австралии, Австрии, Бельгии, Мексике, Испании и Швейцарии муниципалитеты являются более финансово независимыми, чем регионы. Это связано, в первую очередь, с вертикальным дизайном налоговой системы (распределением налогов между уровнями), а также с распределением расходных полномочий внутри субнационального уровня.

Межбюджетные трансферты на муниципальном уровне. Межбюджетные трансферты занимают более трети доходов муниципалитетов в подавляющем большинстве стран мира (исключая некоторые федеративные, например, Австралию и Швейцарию. Так, в Австрии, Великобритании, Нидерландах, Словакии и Эстонии доля трансфертов в доходах местных бюджетов в 2019 г. превышала 65 %, а в Бельгии, Дании, Люксембурге и Польше она колебалась около 50 %. Во многих менее развитых странах, в особенности африканских, доля трансфертов в доходах муниципалитетов зачастую превышает 90 %. При этом существенная разница наблюдается в структуре доходов крупных

городов и малых городских и сельских поселений. Если первые способны за счет налогов на имущество и подоходных налогов существовать без значительной финансовой помощи из вышестоящих бюджетов, то вторые финансируют собственные расходы практически исключительно за счет трансфертов. Поэтому при изучении практики предоставления трансфертов на муниципальном уровне целесообразно рассмотреть ситуацию в крупных городах и других городских поселениях в отдельности.

Крупные города. Поскольку крупные города являются экономическими, политическими, научными и социально-культурными центрами своих стран, а также концентрируют в себе факторы производства (высококвалифицированный человеческий капитал, финансовый и физический капитал), способствующие инновационному развитию и ускоренному росту экономики, они зачастую наделяются центральным правительством особым статусом. Так, многие из крупнейших городов мира являются регионами (штатами, провинциями), городами федерального подчинения или города-ми-регионами. К числу таких городов относятся, например, Москва и Санкт-Петербург в России, Берлин, Гамбург и Бремен в Германии, Токио в Японии, Пекин и Шанхай в Китае, а также ряд столичных городов, не являющихся мегаполисами (Вашингтон в США, Канберра в Австралии, Бразилиа в Бразилии). Особый статус таких городов предполагает, в частности, дополнительные полномочия в сфере налогообложения и бюджетных расходов. Кроме того, поскольку крупные города обладают значительным налоговым потенциалом (на их территории расположены крупные предприятия, а недвижимость стоит значительно дороже, чем в среднем по стране), они, как правило, располагают большей бюджетной автономией, чем другие регионы и муниципалитеты. Иными словами, при определенном уровне децентрализации налоговых доходов крупные города могут обходиться практически без межбюджетных трансфертов. Такая децентрализация осуществляется не только путем передачи дополнительных налогов и сборов на уровень городов, но и за счет передачи им полномочий по установлению добавочных ставок по наиболее важным налогам (подоходному налогу, налогу на прибыль) или разделения налоговой базы между уровнями бюджетной системы.

Наибольший уровень децентрализации и автономии городского бюджета характерен для таких городов, как Хельсинки, Копенгаген, Токио и Кейптаун, а наименьший – для Бухареста, Лондона, Берлина, Стамбула, Мехико и Мадрида, которые существенным образом зависят от трансфертов из бюджетов вышестоящих уровней.

Структура получаемых крупными городами межбюджетных трансфертов неоднородна и зависит от множества факторов. В некоторых городах (Канберре, Шанхае, Абудже, Кейптауне и Мехико) наибольшую долю в безвозмездных поступлениях занимают безусловные трансферты, в то время как другие крупные города (Лондон, Торонто, Берлин, Бангкок) получают в основном только условные трансферты. В развитых странах крупнейшие города являются в среднем более независимыми, чем в

развивающихся странах, а в структуре их трансфертов преобладают условные трансферты.

В развивающихся странах, напротив, основную часть трансфертов составляют безусловные трансферты, кроме того, существенная доля доходов городов – это налоговые поступления от совместных налогов (зачисляемых как в центральный, так и в субнациональные бюджеты).

Поскольку доля расходов крупных городов, финансируемых за счет трансфертов, в среднем невелика, то очевидно, что большинство общественных услуг города финансируют самостоятельно.

Однако некоторые виды общественных благ создают существенные экстерналии или имеют общенациональное значение, поэтому их предоставление целесообразно софинансировать из бюджетов вышестоящих уровней. К таким благам относятся:

– дошкольное и школьное образование, первичная медицинская помощь (недолевые трансферты могут использоваться для поддержания минимальных образовательных и медицинских стандартов на территории всей страны, в том числе и в крупных городах, а долевые трансферты – для покрытия капитальных расходов на строительство новых объектов);

– социальная поддержка граждан (безусловные или отдельные виды условных трансфертов должны предоставляться крупным городам для осуществления социальных выплат гражданам, поскольку эти услуги являются перераспределительными, а их финансирование из собственных доходов города может привести к размытию налоговой базы);

– строительство и обслуживание крупных инфраструктурных объектов национального значения (долевые трансферты, наряду с различными инструментами привлечения средств частного сектора, должны использоваться в случае строительства на территории городов общенациональных транспортных и иных инфраструктурных объектов);

– строительство и ремонт региональных или федеральных автомагистралей, а также содержание региональных транспортных перевозчиков (из-за наличия существенных внешних эффектов рекомендуется предоставлять городам долевые трансферты для создания у них стимулов к поддержанию транспортной инфраструктуры федерального значения в удовлетворительном состоянии).

Напротив, большинство классических «местных» общественных благ (local public goods), предоставляемых крупными городами, не должны финансироваться за счет трансфертов, поскольку это может размыть их ответственность перед гражданами и привести к уменьшению эффективности бюджетных расходов. К таким благам относятся:

– благоустройство, внутригородское дорожное строительство, освещение улиц, парковки;

– вывоз и переработка мусора;

– рекреационные услуги и организация отдыха горожан, содержание музеев (кроме общенациональных), концертных залов, парков и спортивных площадок.

Несмотря на значительные различия в финансировании крупных городов, существует набор основополагающих принципов предоставления им межбюджетных трансфертов. Ниже представлен перечень этих принципов.

1. До предоставления крупным городам межбюджетных трансфертов из центрального бюджета необходимо убедиться, что им хватает собственных доходов для предоставления большей части общественных услуг. Если собственные доходы не покрывают 50 % расходов, целесообразно предоставить им возможность устанавливать дополнительные ставки по наиболее значимым федеральным налогам.

2. Не рекомендуется исключать крупные города из прогрочим выравнивания только на том основании, что их бюджетная обеспеченность выше, чем у других регионов или муниципалитетов, поскольку их расходные потребности также значительно выше средних.

3. При принятии решений о предоставлении условных трансфертов необходимо учитывать природу общественных услуг, на финансирование которых они направляются. Если определенная общественная услуга не создает экстерналий и предоставляется исключительно жителям конкретного города, то ее финансирование должно быть ответственностью самого города. Если же общественное благо создает экстерналии или имеет общенациональное значение, то его целесообразно финансировать путем предоставления условных трансфертов.

4. Условные трансферты должны предоставляться не столько для покрытия расходов на определенную программу, сколько для стимулирования городов к достижению определенных конечных результатов.

Малые и средние города. Малые и средние города, а также различные виды сельских поселений, которые не рассматриваются в данной главе, являются существенно менее обеспеченными муниципальными образованиями, чем крупные города. Они зачастую не располагают достаточной налоговой базой, чтобы полностью финансировать собственные расходы. В связи с этим доля межбюджетных трансфертов в их доходах обычно значительно выше, чем в крупных городах, а в структуре трансфертов чаще всего преобладают безусловные трансферты, необходимые для повышения бюджетной обеспеченности таких муниципалитетов.

Общие рекомендации по применению трансфертов. Эксперты Всемирного банка на основе анализа межбюджетных отношений во многих развитых и развивающихся странах мира выявили лучшие и худшие практики предоставления межбюджетных трансфертов регионам и муниципалитетам. Лицам, принимающим решения в бюджетной сфере, рекомендовано избегать следующих практик, которые могут быть признаны худшими и негативно влияют на финансовую автономию регионов и муниципалитетов, эффективность и справедливость предоставления общественных благ на субнациональном уровне:

- нечеткая формулировка целей и задач предоставления трансфертов;

•финансирование дефицита региональных и местных бюджетов за счет трансфертов, что создает стимулы к дальнейшему росту субнационального дефицита и долга;

•замена безусловных трансфертов разделением доходов между уровнями бюджетной системы;

•использование условных трансфертов, для которых условиями их предоставления являются затраты, а не результаты или достижение конечных целей;

•предоставление незапланированных условных трансфертов;

•использование федеративными государствами дискреционных трансфертов, объемы которых устанавливаются произвольно в течение бюджетного периода;

•единый подход к предоставлению трансфертов различным видам муниципальных образований – от крупных городов до сельских поселений.

При этом следующие практики признаны экспертами наилучшими и позволяющими создать «правильные» стимулы к развитию для регионов и муниципалитетов:

•простой и транспарентный процесс распределения трансфертов;

•следование принципу: один трансферт – одна программа – одна цель;

•наличие политического консенсуса и учет мнения всех стейкхолдеров (доноров и реципиентов, граждан, проживающих на различных территориях, политических партий и движений) при определении наиболее адекватной программы выравнивания;

•установление нижних и верхних предельных объемов трансфертов (особенно безусловных) для увеличения надежности и стабильности бюджетной системы;

•установление сроков действия условных трансфертов и регулярный пересмотр необходимости предоставления трансфертов в среднесрочной перспективе;

•осуществление выравнивания территорий по критерию среднедушевой бюджетной обеспеченности на основании четких правил и формул определения общего объема трансфертов и их распределения между регионами и муниципалитетами;

•тесная увязка условных трансфертов и достигнутых результатов (минимальные стандарты предоставления базовых услуг, их доступность для граждан и качество);

•установление разных формул и принципов предоставления трансфертов для различных видов муниципалитетов – в зависимости от их площади, населения, уровня урбанизации и т. д.

9.4. Дефицит и долг муниципальных бюджетов

Дефицит местного (муниципального) бюджета и проблема его долгового финансирования. Если бы расходы местных (муниципальных) бюджетов сводились исключительно к текущим расходам (таким, как выплата заработной платы муниципальным служащим, осуществление тех

или иных социальных выплат, затраты на уборку улиц и т. д.), то с точки зрения управления муниципальными финансами было бы разумно всегда планировать расходы в пределах, определяемых ожидаемой величиной поступлений в местный бюджет (из собственных доходных источников, а также в форме трансфертов из бюджетов других уровней). Тогда утвержденная (ожидаемая, планируемая) величина бюджетных доходов полностью бы покрывала утвержденную величину расходов местного бюджета. Впрочем, даже в этом случае в процессе исполнения местного бюджета нельзя было бы исключить возможность того, что по итогам года фактические расходы окажутся больше фактических доходов, т. е. возникнет незапланированный дефицит. На практике же и планируемая величина расходов местного бюджета зачастую превышает величину ожидаемых доходов, т. е. бюджет изначально принимается с дефицитом.

Само по себе наличие дефицита в утвержденном бюджете не является порочной практикой, поскольку, наряду с текущими расходами, местные бюджеты осуществляют также и капитальные расходы, капиталовложения в муниципальную инфраструктуру, в здания, сооружения и т. д. Такого рода капиталовложения в муниципальную собственность, бюджетные инвестиции предполагают необходимость осуществления относительно крупных расходов в узких временных рамках; выгоды (денежные или иные) от бюджетных инвестиций разнесены во времени на длительную перспективу. Необходимость осуществления капитальных расходов оправдывает утверждение местных бюджетов с изначально планируемым дефицитом, который покрывается, например, за счет муниципальных заимствований, которые в дальнейшем выплачиваются на протяжении ряда лет небольшими частями с уплатой процентов. Вместе с тем в некоторых случаях дефицит местного бюджета может быть связан не с осуществлением бюджетных капиталовложений, а с недостаточностью бюджетных доходов и перечислений с других уровней бюджетной системы для финансирования минимальных необходимых текущих расходов; финансирование текущих расходов за счет заимствований – это бесперспективная стратегия, которая в конечном счете приводит к накоплению долга до уровня, угрожающего финансовой стабильности и состоятельности муниципального образования.

В международной литературе, посвященной проблемам муниципальных финансов, идея о том, что дефицит бюджета, а значит, и привлечение заемных средств для его финансирования допустимы лишь в целях финансирования капитальных, но никак не текущих расходов, получила название «золотое фискальное правило».

Во многих странах это правило было формализовано и закреплено на законодательном уровне применительно ко всем или к некоторым уровням управления.

Так, муниципалитет Нью-Йорка в соответствии с городским уставом и нормативными правовыми актами может обращаться к долгосрочным заимствованиям преимущественно с целью финансирования капиталовложений в городскую инфраструктуру (инвестиции в физические активы с полезной жизнью не менее пяти лет), для финансирования расходов

на сокращение вредных выбросов в окружающую среду, а также для финансирования программ капитальных расходов некоторых городских служб (например, транспортной службы). Ускорившийся в последние два десятилетия рост городского долга связан с необходимостью обновления и поддержания в рабочем состоянии городской инфраструктуры, обновление которой затормозилось на фоне разнообразных бюджетных проблем города в конце 1970–1980-х гг. Совокупная величина муниципального долга в городе Нью-Йорке ограничена требованиями конституции штата Нью-Йорк и составляет 10% от средней за пять последних лет совокупной стоимости городской недвижимости, подлежащей налогообложению. В городском бюджете на 2017 г. предельная величина городского долга установлена на уровне 90,24 млрд долл., а фактическая величина долга на 1 июля 2016 г. составила 60,07 млрд долл.

Городской долг Нью-Йорка в расчете на душу населения почти в 2 раза выше, чем в других крупных городах США, причем с 2000 г. этот показатель вырос практически в 2 раза. По прогнозам городских властей, долг города будет расти в ближайшие годы с темпом примерно в 4,9 % в год. Расходы на обслуживание городского долга в 2016 г. составили 5,78 млрд долл., 11,2 % к налоговым доходам городского бюджета, или 7,5 % расходов городского бюджета.

Долг Берлина (столицы и города, который имеет статус одной из земель ФРГ) на конец 2016 г. составил около 58 млрд евро, в 2,3 раза превышая операционные доходы городского бюджета. Выплата процентов по долгу в 2016 г. составила 5,5 % к операционным доходам городского бюджета, а в целом расходы на обслуживание (проценты и выплата основного долга) составили 34 % к операционным доходам. Быстрый рост долговой нагрузки начался вскоре после объединения Германии и переноса в Берлин столицы ФРГ и был связан с инвсстициями в городскую инфраструктуру и иными капитальными расходами. При этом ускорению роста долговой нагрузки способствовали низкие процентные ставки по заимствованиям в евро, а также то, что на протяжении многих лет власти германских земель (включая Берлин), в отличие от муниципальных властей, были практически не ограничены законом в заимствованиях и наращивании долга (ограничения были установлены в 2011 г., но в полную силу заработали лишь в 2020 г.).

Крупнейший город Канады и столица провинции Онтарио, Торонто, в соответствии с законодательством провинции имеет право осуществлять заимствования только для финансирования капитальных расходов, причем только после того, как все прочие возможные источники финансирования (как-то финансирование из федерального и провинциального бюджетов, взносы пользователей и т. п.) исчерпаны. Потребности в развитии и модернизации инфраструктуры в последние годы заставляют город активнее обращаться к долговому финансированию, хотя он по-прежнему остается на сравнительно низком уровне – в 2016 г. величина муниципального долга города Торонто составила около 4 млрд канадских долл. Хотя законы провинции Онтарио устанавливают предельную величину долга и заимствований для муниципалитетов провинции, к Торонто эти ограничения

не применяются, и городской совет имеет право устанавливать предельную величину долга самостоятельно, без оглядки на требования провинциального законодательства. В настоящее время в Торонто действует следующее ограничение: величина долга не должна превышать такого уровня, при котором на обслуживание долга (на выплату процентов и основного долга) идет более 15 % от поступлений по налогу на недвижимость.

Вообще же даже из приведенных нескольких примеров видно, что если говорить о регулировании и о нормативных ограничениях величины бюджетного дефицита, заимствований и величины долга для муниципальных образований, то следует признать, что соответствующая мировая практика максимально разнообразна и едва ли поддается обобщению, поскольку значительные различия существуют не только между странами, но и внутри стран в зависимости от региона и типа муниципальных образований.

По состоянию на 2013 г. в некоторых странах (например, в Чили) дефицит местного бюджета не допускался в принципе, а местные власти не имели права обращаться к заимствованиям; в некоторых странах (например, в Бельгии, Канаде, Дании, Германии, Эстонии, Испании, Турции) местные заимствования допускались лишь в целях финансирования капитальных расходов; где-то ограничения на местные заимствования отсутствовали вообще (на-пример, в Австралии, Финляндии, Польше, Швейцарии); помимо ограничений на допустимые цели принятия бюджета с дефицитом и осуществления заимствований, в ряде стран действовали ограничения на возможность внешних (зарубежных) заимствований для местных властей, а также требования о получении разрешения у вышестоящих властей перед осуществлением заимствований (на-пример, в Австралии, Канаде, Дании, Эстонии, Ирландии, Южной Корее, Словении, Испании, Турции)!. Также разнообразны типы количественных ограничений, которые применяются в случае необходимости финансирования дефицита за счет заемных средств: в некоторых странах установлен верхний предел муниципального долга, в других – предельный размер заимствований в конкретном году, в третьих – предельная величина расходов на обслуживание долга, а во многих странах – сразу несколько типов ограничений; при этом формулировки ограничений разнообразны, так как пере-численные ограничения могут быть выражены в процентах от совокупных доходов, совокупных расходов, поступлений по отдельным видам налогов, стоимостной оценки городского имущества и т. д. Далее рассмотрим требования российского законодательства в этой области.

9.5. Финансы городов

Города в современном мире стремительно меняются как количественно, так и содержательно: одни из них растут, привлекая новых жителей, в других происходит отток населения, ухудшение условий жизни, деградация инфраструктуры, сокращение рабочих мест. Эти изменения наблюдаются во всех без исключения странах.

Поэтому вопросы городского развития находятся в центре внимания международного сообщества. Так, например, Конференция ООН по жилью и устойчивому городскому развитию (Хабитат-III) в Кито в 2016 г. приняла

Новую городскую повестку дня. Это своего рода консолидированная позиция стран в ответ на новые вы-зовы, изменение технологий и запросов граждан. Все страны будут руководствоваться положениями этого документа, направленного на обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов. Основными целями развития городов согласно этому документу являются создание устойчивой экономической среды, предоставление услуг всем гражданам, обеспечение равных возможностей доступа к услугам образования, здравоохранения, культуры, спорта, повышение уровня доходов и качества жизни и безопасности, здоровой среды в городах, создания разнообразия работы и отдыха. Нетрудно заметить, что большинство этих целей требует усилий и ресурсов, прежде всего от государственных и муниципальных органов власти.

В то же время для развития города, создания благоприятной среды необходимы вовлечение широкого круга участников, привлечение инвестиций и межмуниципальное сотрудничество.

Международный опыт показывает достаточно большое разнообразие механизмов наращивания экономического потенциала и формирования доходов городов, а также направлений их расходования. В целом доходы городов складываются из собственных доходных источников – налогов и неналоговых доходов, в том числе арендной платы, сборов за право торговли и другой деятельности на территории городов, заемных средств. Как уже указывалось, в среднем по странам ЕС в муниципалитеты поступает до четверти всех собираемых налогов. Другим источником финансовых ресурсов являются трансферты, гранты из бюджетов других уровней.

Структура доходных источников различается по странам: в ряде стран муниципалитеты в меньшей степени зависят от трансфертов вышестоящих уровней бюджетной системы, тогда как в других трансферты составляют более половины доходов. Такая ситуация обусловлена конфигурацией бюджетной системы, распределением налогов между уровнями, а также с распределением расходных полномочий внутри субнационального уровня.

Но в целом предполагается, что муниципальный уровень в большей степени, чем региональный, зависит от трансфертов. Однако для того чтобы стать самостоятельным, подотчетным уровнем власти местная власть должна иметь собственные доходы; местное самоуправление не может базироваться лишь на таком важном источнике доходов, как трансферты. Поэтому в последнее время в странах Западной Европы наблюдается тенденция увеличения доли поступлений из собственных финансовых источников в общих доходах местных бюджетов.

Особый ресурс для получения доходов и привлечения инвестиций в городах – земельные участки и строения и сооружения на них. Налоговые и неналоговые доходы от недвижимости данной территории занимают значимое место в составе доходной части бюджетов муниципалитетов. Сюда относятся прежде всего поступления от налогов на недвижимость в виде сборов за земельные участки, строения и другой физический капитал. В

странах ОЭСР налог на недвижимое имущество составляет 3 % от всех налогов.

В некоторых странах (Великобритания, Австралия, Новая Зеландия, Канада, США, Ирландия, Франция, Нидерланды) налог на недвижимое имущество является основным для бюджетов муниципалитетов. Этот налог имеет большие преимущества с точки зрения простоты, администрирования, неэластичности базы налогообложения, эффективности. При этом международный опыт свидетельствует о различных подходах к определению базы налогообложения, оценке и ставке местного налога. На практике используются различные методы определения стоимости недвижимости, которая подлежит налогообложению, особенно это критично для стран, где еще не сформировался рынок земельных участков, зданий, квартир.

При применении единообразных правил налогообложения недвижимости, такой налог выступает верным индикатором оценки населением соотношения качества предлагаемого набора бюджетных услуг и его цены, а также влияет на цены на рынке недвижимости, определяет решение людей переехать в муниципалитеты, где существует широкий набор услуг относительно затрат на налог на недвижимость. Как объясняется в издании Всемирного банка «Развитие бюджетного федерализма: международный опыт и российская практика», выбирая место жизни или офиса, семья или фирма оценивает корзину общественных услуг и сравнивает блага с налогом на недвижимое имущество, который придется платить.

Тем самым налогоплательщики «голосуют ногами» в пользу определенного муниципалитета и качества предоставляемых услуг, а значит, и качества управления и предоставления услуг. В конечном счете это отражается на стоимости недвижимости, капитализирующейся в пользу собственников.

Доходы от муниципальной собственности включают обычно арендные платежи за использование недвижимости (земельных участков), рентные платежи, доходы от продажи имущества. Следует отметить, что неналоговые доходы, связанные с использованием недвижимости, обладают, с одной стороны, значительным потенциалом роста, с другой – потенциалом повышения качества среды для жителей муниципалитетов.

ТЕМА 10. ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО ГОРОДА

Жилищно-коммунальный комплекс – отрасль экономики города, которая осуществляет функции жизнеобеспечения городской территории. Жилищно-коммунальный комплекс имеет следующую структуру:

1. Жилищное хозяйство – совокупность хозяйственных субъектов, связанных с обеспечением функционирования архитектурных построек. Например, в современной России эта отрасль одной из первых подверглась рыночному реформированию. На первом этапе (1990-1997) реформы главным событием стала массовая приватизация жилья. Из других событий

можно отметить введение жилищного кодекса, где была зафиксирована децентрализация управления многоквартирных домов (создание управляющих организаций и пр.).

Жилищное хозяйство включает в себя:

– совокупность жилых и нежилых зданий;

– совокупность обслуживающих здания эксплуатационных, ремонтно-строительных и иных организаций.

Согласно белорусского законодательства жилищный фонд города представляет собой совокупность жилых помещений независимо от форм собственности: жилые дома (одноквартирные и многоквартирные), специализированные дома (общежития, гостиницы-приюты, дома маневренного фонда, дома-интернаты для инвалидов, ветеранов и т. п.), квартиры, служебные жилые помещения, иные жилые помещения в других строениях, пригодные для проживания.

Исторически требования к комфортности условий проживания непрерывно возрастают. Теперь обычный жилой дом становится сложнейшим техническим комплексом, в котором существуют многочисленные коммуникации. Это, например, как минимум отопление, холодное и горячее водоснабжение, электроснабжение, телефон, радио, телевидение (при наличии коллективных антенн), вентиляционные системы и т. п. В многоэтажных жилых домах имеются также лифты и мусоропроводы. Свои квартиры, конечно, жильцы обустраивают сами. Но места общего пользования (подъезды, чердаки, подвалы, кровля) неизбежно требуют специального обслуживания. Прилегающая к зданиям территория также требует специального обустройства и обслуживания. Эти функции и исполняют многочисленные муниципальные и частные структуры из сферы услуг.

Кроме того, существуют и объекты нежилого фонда. Они могут располагаться как в отдельных зданиях, так и на первых этажах жилых домов. На первых этажах жилых домов чаще всего размещаются предприятия торговли, бытового обслуживания, различные учреждения и организации, непосредственно связанные с обслуживанием населения. Они тоже требуют соответствующего эксплуатационного и ремонтного обслуживания, которое должно обеспечить их функционирование и оградить жильцов дома от неудобств.

2. Инженерно-коммунальная служба – совокупность субъектов, обеспечивающих снабжение городского хозяйства и населения важнейшими ресурсами (холодное и горячее водоснабжение, водоотведение, теплоснабжение, газоснабжение, электроснабжение).

Эта часть жилищно-коммунального комплекса имеет важнейшее значение.

Водоснабжение. В его состав входит, например, водопроводное хозяйство: водозаборные сооружения, системы очистки и подготовки воды, насосные станции, водопроводные сети от места водозабора до каждой квартиры. Другой частью является система водоотведения города. Величина объема воды, которая попадает в эту систему, превышает объем

водопотребления. Ведь в канализационную сеть попадает и холодная и горячая вода. Данная система включает в себя самотечные коллекторы, подкачивающие насосные станции, сооружения по очистке сточных вод и сбросу их в естественные водоемы.

Теплоснабжение. Эта система отвечает за горячее водоснабжение и отопление. Потребность в горячем водоснабжении носит постоянный характер. Потребности же в отоплении носят сезонный характер и зависят от климатических условий региона. Учитывая географические и климатические условия России, деятельность этого сектора инженерно-коммунальной службы также имеет огромное значение. В систему теплоснабжения входят тепловые сети, подкачивающие насосные станции и распределительные тепловые пункты.

Газоснабжение. В городах действуют системы газоснабжения населения. Поставка газа может осуществляться разными способами. Один вариант - по трубопроводам от магистральных сетей. Другой вариант - завоз в сжиженном виде во внутриквартальные газы-раздаточные станции. В частном секторе обычно более распространена баллонная система газоснабжения.

Электроснабжение. Снабжение городов электроэнергией обычно происходит от централизованных региональных и межрегиональных энергетических систем. Источниками электроэнергии в энергетической системе предстают тепловые, гидравлические, атомные и другие электростанции. Вне зависимости от места их расположения. Система снабжения электрической энергией включает в себя магистральные и внутриквартальные электрические сети, трансформаторные подстанции, распределительные пункты и иные объекты.

3. Общегородское коммунальное хозяйство. Это наиболее обширный сектор городского жилищно-коммунального комплекса. Он представляет собой комплекс систем, которые обеспечивают внешнее благоустройство и содержание территории города. Он включает в себя дорожное хозяйство, уличное освещение, санитарную очистку города, сбор, вывоз и переработку бытовых отходов. Также сюда включается банно-прачечное, гостиничное и другие виды хозяйства.

Дорожное хозяйство. Улицы и дороги в городе являются очень сложными и разнообразными инженерными сооружениями. В этой системе присутствуют мосты, путепроводы, виадуки, пешеходные тоннели, водостоки и т. п. Во многих городах имеются хорошо обустроенные набережные. Для поддержания и ремонта дорог нужны соответствующие заводы, производящие такие ресурсы, как асфальт, гравий и другие материалы для дорожного покрытия. Зимой улицы и дороги необходимо чистить от снега, летом осуществлять водную очистку и ремонтировать.

Санитарная очистка. Этот вид обслуживания территории города включает в себя регулярную уборку улиц, дорог, внутриквартальных проездов, вывоз снега в зимний период, сбор, вывоз и утилизацию бытовых отходов. Последняя проблема особенно сложна, поскольку ее решение предполагает строительство дорогостоящих полигонов для захоронения отходов и мусороперерабатывающих заводов. Особо остро проблема

утилизации отходов стоит сейчас в крупнейших мегаполисах. Так как выбранный, например, в Москве, вариант вывоза их в другие регионы вызывает в них протесты и социальную напряженность.

Ливневая канализация. Эта часть общегородского коммунального хозяйства предназначена для сбора и удаления дождевых и весенних водных стоков (от таяния снега). Это разветвленная система коллекторов, ливневых насосных станций и очистных сооружений. Современные технические требования формально не позволяют перемешивать ливневые стоки с бытовыми стоками. Но реально во многих городах существует единая, так называемая общесплавная система канализации. Эта ситуация требует приведения в соответствие с упомянутыми формальными требованиями.

Инженерная защита территории. Она необходима городам, которые расположены на заболоченных территориях или на территориях с высоким уровнем грунтовых вод. Она нужна, например, чтобы защитить подземные сооружения от разрушений.

Другой вид инженерной защиты территории – ограждающие дамбы по берегам рек. Они особенно необходимы в периоды весенних паводков. Ну и наконец,в некоторых городах необходимо инженерное решение проблемы повышенного уровня сейсмичности.

Уличное освещение и малые архитектурные формы. Функции системы уличного освещения понятны. А к малым архитектурным формам же относят памятники, ограды, фонтаны, остановочные павильоны, киоски и др. Малые архитектурные формы помогают формировать архитектурный облик города, повышают общую комфортность проживания. Особую роль, естественно, эта часть общегородского жилищного хозяйства будет играть в тех городах, где необходимо сохранение памятников истории и культуры, в частности, как элемента рекреационного ресурса для туристического бизнеса.

Зеленое хозяйство. Эта часть общегородского коммунального хозяйства также (как и предыдущий элемент) во многом определяет облик города и общую комфортность проживания. Деревья и иные зеленые насаждения на территории жилых массивов имеют большое экологическое значение, так как очищают и увлажняют воздух, снижают силу ветра и городской шум, создают благоприятные условия для отдыха населения. Кроме того, деревья и иные зеленые насаждения на дорогах и прочих транспортных магистралях помогают обеспечивать безопасность движения и защищают жилые дома от вредного воздействия городского транспорта. Также садово-парковое хозяйство находится в основе крупных зон отдыха в городской черте. Озеленение санитарно-защитных зон крупных промышленных предприятий позволяет сокращать вредное воздействие этих предприятий на жилые массивы города, что также вносит вклад в решение экологической проблемы. Создание озеленения территории и поддержание зеленого хозяйства города на достойном уровне, в указанном диапазоне: от крупных садово-парковых массивов до внутриквартального озеленения, является достаточно сложной задачей. Важно правильно выбрать типы деревьев, кустарников и цветов, наиболее соответствующих условиям конкретного города и решить многие другие технические проблемы.

Кроме всего этого, к общегородскому коммунальному хозяйству относятся также гостиничное хозяйство, банно-прачечное хозяйство и ритуальное хозяйство.

Среди субъектов этого сектора встречаются как частные, так и муниципальные предприятия. Например, большинство гостиниц в российских городах частные, и к задачам городской власти относится контроль ситуации, чтобы поддерживать их достаточное количество.

Что касается банно-прачечного хозяйства, то оно пережило в период перехода к рынку переориентацию в среде потребителей. Спрос на услуги этого сектора среди населения в последнее время резко снизился. Зато он получил дополнительные сегменты рынка за счет в основном детских садов, больниц, общежитий, гостиниц, предприятий общественного питания и т. п. Среди предприятий сферы ритуальных услуг преобладают муниципальные фирмы, хотя встречаются и представители частного бизнеса.

Материалы республиканского семинара-совещания «Актуализация методов и форм работы с населением на местном уровне» (9–10 июня 2022г.)

Жилищно-коммунальное хозяйство (далее – ЖКХ) – наиболее близкая людям сфера, поскольку включает большинство сторон нашей повседневной жизни: качественная питьевая вода, тепло в доме, ремонт подъездов, надежность работы лифтов, своевременный вывоз мусора, озеленение населенных пунктов и многое другое.

В Беларуси развитие ЖКХ направлено на обеспечение повышения комфортности проживания и безопасности граждан, экономической эффективности оказания населению жилищно-коммунальных услуг.

Справочно:

В состав ЖКХ входят жилищное хозяйство, водоснабжение и водоотведение, коммунальная теплоэнергетика, благоустройство и санитарная очистка населенных пунктов, озеленение городов и др.

Сфера ЖКХ традиционно находится на особом контроле Главы государства. ”Основным критерием эффективности работы нашего коммунального хозяйства является оценка со стороны рядового потребителя. Мы все понимаем, что услуги ЖКХ – основа качества жизни людей. Если в квартире у человека тепло, в кране хорошая вода, в подъезде и во дворе порядок, то и слова в ваш адрес будут только положительные“, – особо отметил Президент Республики Беларусь А.Г.Лукашенко, на совещании по вопросам функционирования ЖКХ 5 апреля 2022 г.

1. Направления развития системы ЖКХ и механизмы ее совершения

1.1. Жилищный фонд, его содержание и эксплуатация

Жилищный фонд страны насчитывает свыше 1,5 млн. жилых домов общей площадью около 267 млн. кв. м, в том числе около 170 млн. кв. м (64 %) – в многоквартирных домах. В государственной собственности находится менее 6% жилой недвижимости, остальные 94 % – частная собственность граждан и юридических лиц.

Каждый человек отдает предпочтение уютным и комфортным условиям проживания. Предоставление таких условий лежит на жилищно-эксплуатационных службах, в чьи непосредственные обязанности входит содержание жилфонда. В Беларуси проводится единая политика в отношении эксплуатации жилищного фонда независимо от форм собственности организаций ЖКХ.

Результатом проведения последовательной политики в области эксплуатации жилищного фонда является крайне низкая площадь ветхих и аварийных жилых домов (не превышает 0,1 % от общей площади жилья). Более того, ежегодно увеличиваются объемы ввода жилья после капитального ремонта в целях улучшения эксплуатационных показателей жилфонда.

Справочно:

С 2010 по 2021 год объемы ввода жилья после капитального ремонта увеличились более чем в 2 раза (с 1,4 до 3,4 млн. кв. м), что позволило довести удельный уровень капремонта в 2021 году до 2,8 % от обслуживаемой площади.

В республике установлены единые подходы к проведению, планированию и финансированию капитального ремонта, а также перечень видов работ, финансируемых за счет средств, направляемых на капитальный ремонт жилфонда (постановление Совета Министров Республики Беларусь от 21 апреля 2016 г. № 324).

Необходимость проведения капитального ремонта определяется на основании обследования жилого дома и срока его службы. Списки нуждающихся в капитальном ремонте домов формируются местными исполнительными органами с перспективой на год, на 5 лет и размещаются в средствах массовой информации, на интернет-сайтах исполнительных комитетов, местных администраций районов в городах.

Отчисления на капремонт жилфонда производят все без исключения жители многоквартирных домов (на 1 ноября 2022 г. тариф составляет 0,1958 руб. за 1 кв. м ежемесячно).

Белорусское государство оказывает поддержку гражданам путем субсидирования данного вида услуг: за счет бюджетных средств предусмотрены механизмы реализации энергоэффективных мероприятий в жилищном фонде (утепление фасада жилого дома, установка счетчиков тепла, замена системы отопления) с последующим возмещением собственниками жилых помещений части стоимости мероприятий (до 50 %) в течение 10 лет равными ежемесячными платежами.

Справочно:

Тепловая модернизация 50 многоквартирных домов приводит к сокращению финансовых затрат на субсидирование оплаты тепловой энергии для населения из бюджета на 520 тыс. руб. ежегодно.

Например, в месяц отопительного периода потребление тепловой энергии двухкомнатной квартирой площадью 48 кв. м в среднем составляет 1 Гкал; после проведения тепловой модернизации – уменьшится на 30 % и

составит 0,7 Гкал. Экономия по субсидированному тарифу для населения составляет порядка 6,5 белорусских рублей.

Это стало возможно благодаря положениям Указа Президента Республики Беларусь от 4 сентября 2019 г. № 327 ”О повышении энергоэффективности многоквартирных жилых домов“ (далее – Указ № 327), который устанавливает механизм снижения теплопотребления жилого дома, позволяет повысить комфортность проживания граждан и предоставляет гражданам финансовую поддержку.

Согласно Указа № 327, решение граждан об участии в энергоэффективных мероприятиях является добровольным, при этом собственники сами выбирают необходимые виды работ из предлагаемого перечня.

Указом № 327 установлено, что все работы по реализации энергоэффективных мероприятий выполняются за счет бюджетных средств, а граждане (собственники) возмещают затраты только после их реализации. Размер возмещения определяется пропорционально доле каждого собственника в общей площади жилых или нежилых помещений.

Поскольку в нашей стране поддержка семьи является национальным приоритетом, государство оплатит конкретной семье размер превышения платы за потребленные жилищно-коммунальные услуги (в пределах установленных норм) с учетом платы за реализацию энергоэффективных мероприятий, если плата будет превышать определенную долю в их совокупном доходе (20 % в городе или 15 % в сельской местности).

1.2. Развитие систем питьевого водоснабжения и водоотведения (канализации)

Вопросы обеспечения населения качественной питьевой водой являются одной из важнейших задач белорусского государства, решение которой напрямую влияет на улучшение жизни людей.

Ощутимый результат принесли принятые Главой государства решения по строительству сетей водоснабжения, водоотведения в существующей индивидуальной застройке.

По данным Министерства жилищно-коммунального хозяйства (далее – МЖКХ), в 2020 – 2021 гг. построено 68,52 км сетей водоснабжения и 48,51 км сетей водоотведения (канализации), что позволило повысить комфортность проживания населения (преимущественно в сельских населенных пунктах).

В целях создания комфортной среды проживания в Беларуси реализуется подпрограмма ”Чистая вода“ в рамках Государственной программы ”Комфортное жилье и благоприятная среда“ на 2021 – 2025 годы. К основным задачам подпрограммы относятся: обеспечение потребителей водоснабжением питьевого качества, обеспечение населения централизованными системами водоснабжения и водоотведения, повышение качества очистки сточных вод и надежности систем водоснабжения и водоотведения.

Справочно:

В рамках подпрограммы ”Чистая вода“ за 2021 год построена 201 станция обезжелезивания воды (в планах к 2025 году – 800), переподключено 12 населенных пунктов к централизованной системе водоснабжения с водой питьевого качества (в планах к 2025 году – 100).

В целом в Республике Беларусь построена 871 станция обезжелезивания воды, 61 населенный пункт переподключен к существующей централизованной системе водоснабжения с водой питьевого качества. Ежегодно выполняется замена сетей водоснабжения и водоотведения со сверхнормативными сроками эксплуатации в объеме не менее 3 % от общей протяженности со сверхнормативным сроком эксплуатации. В результате доступ к качественной питьевой воде получили более 500 тыс. человек, проживающих преимущественно в сельской местности.

За текущую пятилетку планируется также повысить качество очистки сточных вод путем строительства и модернизации более 70 объектов очистных сооружений сточных вод; строительство около 300 водозаборных скважин; перевод г. Минска на водоснабжение из подземных источников и иные мероприятия, направленные на обеспечение потребителей водой питьевого качества.

1.3. Повышение надежности, технологической и экономической эффективности теплоснабжения

"Теплоснабжение – это не только одна из наиболее важных жилищно-коммунальных услуг, но и самая дорогая“ – отметил Президент А.Г.Лукашенко 20 октября 2017 г. на республиканском семинаре ”О совершенствовании и развитии жилищно-коммунального хозяйства страны“. Вместе с тем, население Беларуси не ощущает существенной экономической нагрузки, поскольку государство оказывает серьезную государственную поддержку.

Справочно:

Граждане возмещают лишь около 20% затрат на потребляемую тепловую энергию, остальные 80 % покрываются бюджетом. Так, за 1 Гкал население платит по тарифу 21,75 рубля (общий тариф на сегодняшний день), в то время как себестоимость 1 Гкал составляет 118,95 рубля. Остальное доплачивает государство.

Примечательно, что в Беларуси курс на энергосбережение осуществляется не за счет запретов и уменьшения подачи тепла (как сейчас происходит в Европе), а при помощи гораздо более разумных и эффективных мер.

Справочно:

Например, в настоящее время к неординарным мерам прибегают в ФРГ: в спортзалах г. Ганновера планируется поддерживать температуру не выше 15 градусов; в г. Мюнхене отключили горячую воду в офисах; власти земли Баден-Вюртемберга предложили населению отапливать в квартирах лишь одну комнату и вместо душа ”обтираться влажной тряпкой“. Цены производителей в Германии в сентябре выросли на 45,8 % по сравнению с тем же месяцем прошлого года. Тарифы на газ для бытовых потребителей выросли на 29 %, а на электричество – на 12 %.

В Великобритании дома могут столкнуться с серией трехчасовых отключений электроэнергии, если подача газа из России прекратится. Почти 8 млн. британцев имеют проблемы с оплатой счетов.

Во Франции главным товаром в преддверии зимы стали грелки, спрос на которые вырос в среднем на 30%. Власти региона Гранд-Эст предупредили о возможной приостановке работы железнодорожного транспорта, если рост тарифов продолжится. Плата за проезд, по сравнению с прошлым годом, и так уже возросла почти на 10 %.

В Чехии своя ”экономия“: не включают отопление в школах, детям на уроках раздают пледы; студентов предлагают перевести на дистанционное обучение.

В Нидерландах постепенно прекращают работу теплицы, несмотря на то, что именно на них приходится почти 40% объема выращенных в Европе овощей. Соответственно, сокращаются рабочие места.

В Венгрии планируется сэкономить на культуре: закрыть на зимний период старейшие театры, так как отсутствует возможность оплачивать выросшие в 8–10 раз счета за отопление.

В Румынии, где свыше половины населения уже отапливает дома дровами, Правительство ввело потолок цен на дрова.

В Польше власти некоторых городов рассматривают варианты закрытия ряда офисов (в оставшихся температура составит 18 градусов), бассейнов, отключения уличного освещения, создания уличных точек обогрева. Фиксируется резкий рост спроса на уголь.

Литовское правительство приняло решение использовать для отопления г.Вильнюса загрязняющий окружающую среду мазут. В столичном районе Вилкпеде счет за квартиру площадью 40 кв. м составляет 73 евро. Самые высокие цены фиксируют жители пос.Вежайчай Клайпедского района: за квартиру площадью 37 кв. м (из них 7 кв м – неотапливаемый коридор) счет со скидкой, одобренной горсоветом, составляет 208 евро.

В Эстонии по состоянию на 1 октября стоимость коммунальных услуг из расчета на квартиру площадью 85 кв. м составляет 260 евро (в сумму входит стоимость электрики, отопления, воды, вывоза мусора).

Почти идентичную сумму за коммунальные услуги платят в Латвии и Австрии – 238 и 237 евро соответственно.

Частью государственной политики по укреплению энергетической безопасности страны стало активное использование местных видов топлива.

Справочно:

Согласно информации Минэнерго, по объемам добычи торфа Беларусь занимает четвертое место в мире, по объему производств брикетов – первое.

При этом речь идет не только о дровах и торфе, но и об отходах производств – это щепа, льняная костра (древесная часть стеблей льна, образующаяся как отходы производства при механической обработке сырья) и другие возобновляемые ресурсы.

Справочно:

В нашей стране на местных видах топлива работают порядка 70% котельных ЖКХ, а доля местных топливно-энергетических ресурсов в балансе котельно-печного топлива достигла 44,3%.

Внедрение местных видов топлива имеет двойную выгоду: во-первых, используется отечественный ресурс: во-вторых, под него разрабатывается оборудование, что создает дополнительные рабочие места.

Так, активное развитие получили пеллетные производства (пеллеты – гранулы биотоплива). С 2019 года построено 16 новых заводов, всего – 21. Строительство этих предприятий в небольших регионах позволило создать около 200 новых рабочих мест. Ранее белорусские топливные гранулы полностью уходили на европейский рынок. В связи с введенными Западом санкциями в отношении продукции белорусской деревообработки активно осуществляется поиск новых торговых партнеров. К следующему отопительному сезону организации Минлесхоза планируют полностью перейти на отопление пеллетами.

Коммунальные предприятия начали применять простые в использовании предизолированные трубы для подачи тепла (предварительно изолированные трубы, использование которых помогает сократить теплопотери; срок службы – около 50 лет).

Справочно:

За прошлую пятилетку организациями ЖКХ заменено 3,1 тыс. км тепловых сетей, что позволило стабилизировать количество тепловых сетей со сверхнормативными сроками эксплуатации и увеличить протяженность тепловых сетей с использованием предизолированных труб.

В связи с реализацией в нашей стране проекта по строительству Белорусской атомной электростанции у потребителей расширился спектр использования электроэнергии.

Справочно:

За январь – август 2022 г. объем потребления электроэнергии населением для нужд отопления и горячего водоснабжения вырос в 1,8 раза по сравнению с аналогичным периодом 2021 года: со 162,5 млн. кВт·ч до 300,5 млн. кВт·ч.

Увеличение электропотребления для отопления и горячего водоснабжения ведется по трем направлениям:

– строительство нового электрифицированного многоквартирного и индивидуального жилья;

– перевод многоквартирных жилых домов с печным отоплением на использование электроэнергии;

– электрификация эксплуатируемого индивидуального жилищного фонда для целей отопления и горячего водоснабжения.

В этих целях на уровне Главы государства приняты стимулирующие тарифы, а также имеется возможность возмещения части расходов граждан на электроснабжение эксплуатируемого жилищного фонда (Указ Президента Республики Беларусь от 14 апреля 2020 г. № 127 ”О возмещении расходов на электроснабжение эксплуатируемого жилищного фонда“).

Электроэнергия для отопления, горячего водоснабжения, приготовления пищи – выгодное решение для частного сектора.

Справочно:

В Беларуси на 1 июня 2022 г. около 31 тыс. бытовых абонентов перешли на расчеты по тарифам за электрическую энергию для нужд отопления и горячего водоснабжения.

1.4. Совершенствование систем обращения с коммунальными отходами

Национальная стратегия по обращению с твердыми коммунальными отходами (далее – ТКО) и вторичными материальными ресурсами (далее – ВМР) в Республике Беларусь на период до 2035 года (далее – Национальная стратегия) предусматривает совершенствование системы переработки и использования отходов.

Справочно:

В Республике Беларусь ежегодно образуется около 4 млн. т ТКО. При этом 73% – это отходы потребления, образовавшиеся у населения, остальное – отходы объектов обеспечения жизнедеятельности человека.

С 2012 по 2021 год объемы сбора ВМР (отходы стекла, полимерные отходы, отходы бумаги и картона) увеличились в 2 раза (соответственно 381,6 тыс. т и 790,6 тыс. т).

К началу 2022 года уровень использования коммунальных отходов составил 31,1%, что в 3 раза больше, чем 9 лет назад. Поставлена задача достичь уровня использования коммунальных отходов к 2025 году – 64%, а к 2035 году – 90%.

Важную роль в вопросах совершенствования обращения с отходами играет подпрограмма ”Цель 99“ Государственной программы ”Комфортное жилье и благоприятная среда“ на 2021 – 2025 годы. Ее суть сводится к тому, чтобы довести сбор ВМР и их переработку до 99%.

Сегодня в Беларуси запущено движение ”Цель 99“ как единая информационная кампания для развития ответственного отношения жителей страны к отходам потребления, популяризации раздельного сбора мусора и стремления сортировать максимум отходов.

Справочно:

Ежегодно растет количество контейнеров для раздельного сбора отходов: если в начале 2021 года в населенных пунктах насчитывалось более 290 тыс. таких контейнеров (включая размещенные в секторе индивидуальной жилой застройки), то в ноябре т.г. эта цифра приближается к 300 тыс.

В соответствии с Национальной стратегией реализуются следующие комплексы мероприятий по совершенствованию системы обращения с ТКО и ВМР:

– развитие инфраструктуры и совершенствование логистики и раздельного сбора отходов – модернизация транспортного парка, контейнерного хозяйства, инфраструктуры сбора (контейнерные площадки, мусоропроводы);

– модернизация системы обращения с коммунальными отходами на основе перехода от районной системы управления отходами на региональный уровень – в том числе создание 30 крупных комплексных объектов по сортировке и использованию ТКО, обслуживающих 3–6 районов;

Справочно:

В 2022 году ведется строительство таких объектов в гг. Барановичах, Орше, Бобруйске. До 2025 года подобные региональные комплексы должны заработать в г. Волковыске и г. Минске.

– энергетическое использование отходов – внедрение технологии применения в цементной промышленности альтернативного RDF-топлива (англ.: refuse derived fuel или твердое вторичное топливо – это топливо, полученное из отходов). Использование такого вида энергии уменьшит количество отходов, захораниваемых на полигонах, а также снизит потребление или даже полностью заменит природный газ и уголь на цементных заводах;

Справочно:

В данный момент технологическая линия по использованию RDF-топлива введена в эксплуатацию на ОАО ”Красносельскстройматериалы“ (пилотный проект в Гродненской области). В перспективе RDF-топливо планируется использовать еще на двух белорусских цементных заводах – в г. Кричеве и г.Костюковичах.

– внедрение технологий компостирования органической части ТКО (пищевые отходы, растительные остатки, отходы от уборки озелененных территорий) – планируется, что к 2035 году захоронение коммунальных отходов на полигонах сократится на 38%. В 2021 году в г.Минске уже введена в эксплуатацию линия по компостированию органических отходов в УП ”Минскзеленстрой“.

В XXI веке Беларусь должна максимально использовать внутренние ресурсы, в том числе и отходы. Как отметил белорусский лидер А.Г.Лукашенко в апреле т.г. на совещании по вопросам функционирования ЖКХ, ”вторичные ресурсы – это Клондайк для белорусских предприятий… Это не должно умереть на свалке. Так работают все в Западной Европе… Возьмите ту же Швейцарию: там под 90 % перерабатывается этого мусора. Это дешевый ресурс, дешевое сырье для дальнейшего использования“.

2. Совершенствование тарифной политики в сфере оказания жилищно-коммунальных услуг

Установление тарифов на жилищно-коммунальные услуги для населения осуществляется при соблюдении основного принципа: ежегодный платеж по типовой 2-х комнатной квартире площадью 48 кв. м с тремя проживающими при нормативном потреблении услуг не должен увеличиться более чем на 5 долл. США в эквиваленте.

С 2019 года повышение тарифов на жилищно-коммунальные услуги для населения происходит в два этапа (с 1 января и с 1 июня).

Справочно:

Несмотря на происходящий в последние годы рост стоимости услуг ЖКХ, их оплата занимает относительно невысокий удельный вес в расходах белорусских семей.Так, в 2005 году на эти цели из семейного бюджета тратилось порядка 9 % от общего объема потребительских расходов семьи, в 2015 году – 6 %, в 2021 году – 6,4 %.

В июне 2022 г. Правительством принято решение об отмене ранее запланированного повышения (с 1 июня 2022 г. на 8,8 %) тарифов на тепловую энергию и на электрическую энергию, используемую на нужды отопления и горячего водоснабжения.

Избежать резкого увеличения доли жилищно-коммунальных услуг в расходах домашних хозяйств удается за счет поступательного повышения доходов населения и снижения затрат на оказание ЖКУ.

Справочно:

За период с 2016 года по 2021 год экономия затрат по системе ЖКХ составила более 725 млн. рублей. Основной упор делается на сокращении потребления топливно-энергетических ресурсов, потерь тепловой энергии и воды, а также на оптимизации численности штатных сотрудников, уменьшении накладных расходов.

В целях обеспечения государственной поддержки малообеспеченных и социально уязвимых слоев населения по оплате жилищно-коммунальных услуг с 1 октября 2016 г. функционирует система безналичных жилищных субсидий (далее – БЖС). Это позволяет адресно оказать поддержку малообеспеченным гражданам или семьям при оплате жилищно-коммунальных услуг, если их затраты на эти цели превышают 20 % от совокупного дохода семьи в городе и 15 % – в сельской местности, при условии, что объемы потребления этих услуг находятся в пределах установленных законодательством норм и нормативов.

Предоставление субсидий осуществляется как на основе заявительного, так и выявительного принципа, предусматривающего автоматическое предоставление БЖС. Чтобы получить помощь по выявительному принципу, человеку ничего делать не нужно. Все сведения о нем находятся в единой информационной базе АИС ”Расчет – ЖКУ“. Предоставляется такая помощь социально уязвимым слоям населения (инвалидам, ветеранам, пенсионерам).

Справочно:

Более 90% белорусских граждан субсидии получают по выявительному принципу.

В соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 7 июня 2018 г. № 225 ”О безналичных жилищных субсидиях“ система предоставления субсидий по выявительному принципу расширена за счет включения отдельных социально уязвимых категорий граждан:

– осуществляющих уход за детьми в возрасте до 3 лет, ребенком-инвалидом до 18 лет и получающих пособие в органах по труду, занятости и социальной защите;

– получающих пособие по уходу за лицами, достигшими восьмидесятилетнего возраста, или инвалидом I группы.

Справочно:

По итогам проведенного Институтом социологии Национальной академии наук Беларуси в сентябре 2022 г. республиканского телефонного опроса, среди проблем, больше всего волнующих население, тарифы на коммунальные услуги находятся на 11 месте (19,6 % опрошенных) из 17.

3. Улучшение благоустройства населенных пунктов

Чистая, ухоженная Беларусь – бренд, известный далеко за пределами нашей страны. Вопрос поддержания порядка на земле в нашей стране никогда не относился к числу второстепенных. Это обусловлено как традициями и менталитетом белорусов, так и постоянным вниманием, которое уделяет этой теме руководство страны.

”Очень хотел бы, чтобы не только в Минске, но на территории всех наших городов и поселков был порядок, чтобы чувствовалась забота человека о том уголке, где ты живешь. И мы этот имидж не должны потерять“, – констатировал Президент А.Г.Лукашенко на совещании по вопросам функционирования жилищно-коммунального хозяйства 5 апреля 2022 г.

Основными мероприятиями по благоустройству населенных пунктов в сфере ЖКХявляются:

– поддержание и восстановление санитарного и технического состояния придомовых территорий многоквартирных жилых домов;

– содержание и ремонт объектов благоустройства, кроме наружного освещения, а также содержания и ремонта улично-дорожной сети населенных пунктов;

– наружное освещение населенных пунктов;

– содержание и ремонт улично-дорожной сети, включая ремонт мостовых сооружений, населенных пунктов;

– реконструкция (модернизация) мостовых сооружений населенных пунктов.

В Беларуси установлен норматив озелененности территорий населенных пунктов – 40 %. За последние три года уровень озелененности населенных пунктов вырос: в некоторых районах он достигает 60–65 %.

Справочно:

В ходе реализации республиканского плана мероприятий по наведению порядка на земле за январь – август 2022 г.:

произведена посадка 397,563 тыс. деревьев и 223,395 тыс. кустарников на придомовых и иных территориях населенных пунктов;

высажено 17 867,116 тыс. цветов в населенных пунктах;

высажено 12,086 тыс. деревьев и 9,48 тыс. кустарников вдоль автомобильных дорог.

Улучшение благоустройства населенных пунктов – это забота не только государства и соответствующих государственных служб, но и, в первую очередь, каждого из нас.

Значительную роль в этом направлении играют республиканские субботники. Также в каждом регионе стали традиционными месячники по благоустройству и озеленению придомовых территорий.

Глава государства А.Г.Лукашенко на республиканском семинаре-совещании ”Актуализация методов и форм работы с населением на местном уровне“ в июне 2022 г. заявил: ”Есть вопросы, которые люди могут и должны разделить с государством. Самое простейшее – создавать уют и красоту своими руками и для себя, беречь чистоту в своих домах, дворах, на улицах в городах и поселках. И как минимум сохранить то, что создано целыми поколениями белорусов до нас“.

4. Использование информационных технологий в сфере ЖКХ. Работа с обращениями граждан и юридических лиц

Центром информационных технологий Мингорисполкома активно развивается государственная информационная система ”Жилищно-коммунальное хозяйство“ (ГИС ЖКХ), которая объединяет в себе следующие ресурсы:

– автоматизированная система ”Диспетчерская служба“ (далее – Система);

– республиканский портал ”Моя Республика“ 115.бел – своего рода ”публичная витрина“ Системы. При этом граждане могут подавать заявки как с помощью портала, так и используя мобильное приложение либо единый телефонный номер 115;

– автоматизированная информационная система ”Учет эксплуатационных затрат по жилому дому“ (АИС ”ДомУчет“) – осуществляет сбор, обработку и учет объективной информации о техническом состоянии жилых зданий в целях рационального распределения ресурсов, направляемых на поддержание жилищного фонда, и контроля эффективности их расходования. Система внедряется в г.Минске и ряде других городов. В дальнейшем планируется ее масштабирование на все регионы;

– геоинформационная система ”Интерактивная карта г. Минска“ – позволяет осуществлять цифровую инвентаризацию объектов улично-дорожной сети, объектов благоустройства города и придомовых территорий, планировать и контролировать качество содержания ее отдельных составных частей (проезжей части, пешеходной зоны и переходов, бортового камня, остановочных пунктов и малых архитектурных форм), получить единый картографический сервис ЖКХ на уровне столицы. Карта успешно эксплуатируется в г. Минске, г. Гродно; до конца 2022 года будет внедрена в г. Витебске и г. Лиде;

– информационная система ”Инженерные сети“ (карта раскопок в г. Минске) – с апреля 2022 г. на карту столицы нанесены все планы по работам владельцев инженерных сетей. Система позволяет избегать конфликтных ситуаций при проведении работ, решить задачу по уменьшению количества повторных раскопок на одной территории, повысить качество работ за счет снижения числа ошибок в планировании работ, оптимизировать финансовые расходы на благоустройство территории.

В мессенджере Telegram запущен чат-бот ”Контакт-центр ЖКХ г. Минска“ (@portbelbot). Любой гражданин может ввести название улицы и

получить информацию обо всех плановых и внеплановых работах, в том числе авариях, связанных с прекращением либо ухудшением качества оказания жилищно-коммунальных услуг, сроках их завершения. Таким же образом потребители могут узнать сроки отключения или включения отопления в осенний (весенний) период, а также сроки отключения горячего водоснабжения летом по любому адресу.

Справочно:

Подробную информацию о ЖКХ Беларуси (в том числе об использовании соответствующих информационных ресурсов) можно получить на Портале коммунальной грамотности gkx.by, созданном на предприятии "Жилкомиздат".

За 2021 год в МЖКХ и в организации ЖКХ поступило около 70 тыс. обращений граждан. Это примерно на 3 % меньше, чем в 2020 году.

Практика показывает, что введенная в Беларуси система обращений населения по вопросам жилищно-коммунального хозяйства, удобна и эффективна. С 1 января по 30 сентября 2022 г. по единому короткому телефонному номеру 115 и посредством интернет-портала 115.бел поступило более 1,88 млн. заявок и претензий (по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 11,9 % меньше), оказано порядка 1,32 млн. консультаций. Осуществляется контроль за своевременным реагированием и качественным исполнением заявок граждан, поступающих в службу 115, в областях и г. Минске путем организации обратной связи с потребителем, в том числе с помощью автоматического обзвона.

Анализ структуры тематики поступивших обращений показывает, что для граждан наиболее проблемными остаются вопросы ремонта, эксплуатации и содержания жилищного фонда, благоустройства и содержания населенных пунктов, оказания коммунальных услуг, деятельности товариществ собственников.

Справочно:

По итогам проведенного Институтом социологии НАН Беларуси в сентябре 2022 г. телефонного опроса на вопрос "Удовлетворены ли вы работой жилищно-коммунальных служб в Вашем населенном пункте?" утвердительно ответили 66,9 %респондентов (в том числе "да" – 42,4 %, "скорее да" – 24,5 %); в свою очередь не удовлетворены 29,6 % (в том числе "нет" – 12,9 %, "скорее нет" – 16,7 %). По данной тематике наблюдается положительная динамика в сравнении с 2019 годом (тогда ответ "удовлетворен" дали 60,7% опрошенных).

***

Президент Республики Беларусь А.Г.Лукашенко, выступая 10 июня 2022 г. в г.Минске на семинаре-совещании "Актуализация методов и форм работы с населением на местном уровне" особо подчеркнул: "Принципы эффективной обратной связи и доверительного диалога власти с людьми являются основополагающими во всей работе административно-управленческого аппарата.Это идеал, к которому мы стремимся. Он вполне соответствует нашим политическим традициям, истоки которых даже не в современной истории, а гораздо глубже".

ТЕМА 11. ЖИЛИЩНЫЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА

Одним из основных предметов жилищной экономики является изучение рынка жилья: особенностей спроса и предложения на рынке, факторов, влияющих на цену жилья, эффектов, связанных с существованием территориального сообщества, закономерностей оборота жилья на рынке, из держек арендатора и домовладельца, вопросов жилищной мобильности и жилищной сегрегации.

Особенности спроса и предложения на рынке жилья

Одна из важных особенностей предложения жилья – его инерционность.

Строительный цикл занимает в лучшем случае несколько месяцев, поэтому мгновенный ответ на увеличение спроса на жилье на рынке только один – это повышение цены. Но каким будет это повышение, зависит от ожидания реакции со стороны предложения, которая «поступит» только через несколько месяцев. Поэтому на практике цены в краткосрочной перспективе не вырастают настолько, насколько они должны были бы вырасти согласно экономической теории, потому что начинает действовать другая особенность рынка – возможность отложенного спроса. Экономическая реакция части потребителей – лучше я подожду, через некоторое время предложение увеличится. То же самое со стороны производителя. Он мог бы сейчас на рынке реализовать проект с некой прибылью, но понимает, что, пока он будет строить, цены могут упасть.

Кроме того, следует учитывать, что основная масса жилищного фонда представляет собой уже используемое жилье. Ввод нового жилья на уровне 3–4 процентов от существующего жилищного фонда уже является индикатором достаточно высокой строительной активности. Поэтому предложение жилья относительно неэластично на протяжении длительных периодов времени

Таким образом, вследствие отмеченных особенностей рынка жилья – инерционности и высокой стоимости товара по отношению к доходу – продавцы и покупатели на этом рынке строят свое поведение с учетом специфической и чрезвычайно сложной совокупности рисков. Поэтому прогнозировать изменения на рынке жилья, в частности эластичность предложения, по цене чрезвычайно сложно.

Поскольку существенную роль играет не только соотношение спроса и предложения, но и ожидания продавцов и покупателей, рынок жилья подвержен «раскачиванию». Города должны быть заинтересованы в сглаживании циклических колебаний на рынке жилья, поскольку обвал на этом рынке может стать детонатором кризиса в других отраслях, развивающихся в данном городе.

В жилищной экономике принято разделять рынок жилья как совокупности жилых единиц, физически присутствующих на рынке, и рынок жилищных услуг как некой совокупности благ, «генерируемых» жилой единицей (защищенность от непогоды и возможность пребывания в

комфортных условиях, отвечающих существующим санитарным и гигиеническим стандартам, возможность разрешить или не разрешить иным лицам доступ в жилую единицу, возможность пользоваться определенным набором сопутствующих услуг, включая коммунальные). Отметим, что в такой трактовке понятие «жилищная услуга», или поток жилищных услуг, существенно шире, чем просто «услуга по содержанию и ремонту жилья». «Узкая» трактовка понятия «жилищная услуга» получила широкое распространение в отраслевой нормативной и методической литературе. Очевидно, что оплата жилищных услуг в широком смысле включает не только оплату услуг по содержанию и ремонту, но также компенсацию капитальных издержек собственника (арендодателя), связанных с «производством» данной жилой единицы.

Взаимоотношения рынка жилья и жилищных услуг часто иллюстрируются графической моделью, состоящей из четырех квадрантов (см. рис. 11.1).

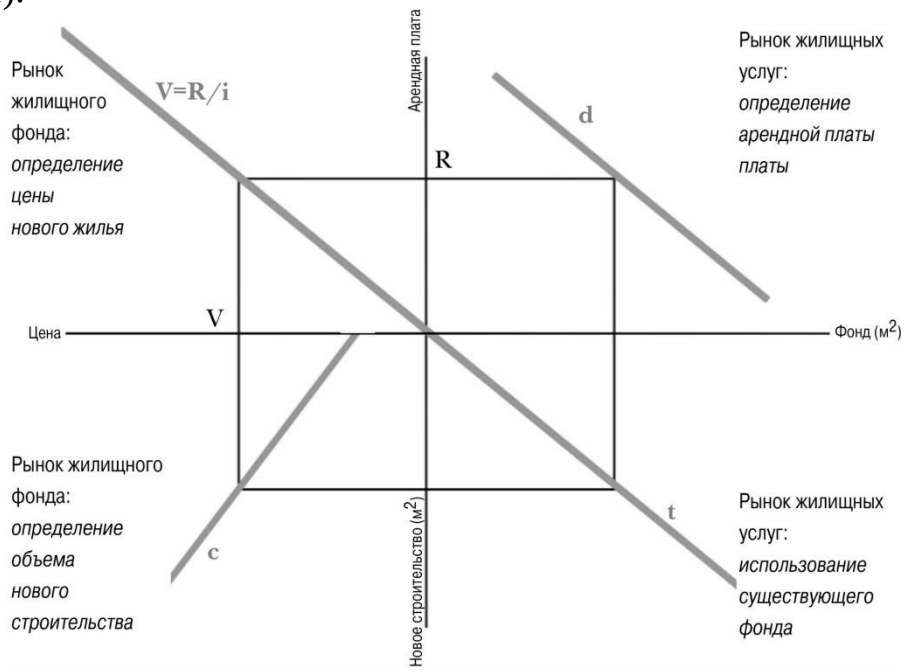


Рис. 11.1 Рынки жилищного фонда и жилищных услуг:

R – величина арендной платы; V – рыночная цена жилой единицы; i – норма капитализации; d – линия спроса на жилье; c – линия затрат на строительство нового жилья; t – линия выбытия жилищного фонда

В первом квадранте на основании кривой спроса определяется величина арендной платы, соответствующая данному объему предложения жилья на рынке. Этот сигнал транслируется во второй квадрант, где определяется цена квадратного метра на рынке вновь построенного жилья, которой достаточно для того, чтобы при сложившейся норме капитализации, при данной арендной плате осуществить инвестиционный проект. Исходя из этой цены в третьем квадранте определяется, сколько жилья будет построено при данной цене на рынке. Кривая в третьем квадранте иллюстрирует зависимость между ценой квадратного метра и объемом строительства.

Кривая пересекает ось абсцисс в некоторой точке, соответствующей минимальной цене, при которой жилищное строительство будет рентабельно.

На первый взгляд, мы здесь сталкиваемся с неким парадоксом: чем больше квадратных метров мы строим, тем больше цена каждого квадратного метра. Объяснение состоит в том, что при расширении объемов строительства мы вступаем с другими отраслями городской экономики в конкуренцию за землю, рабочую силу, материалы и т.п. Цены во время строительного бума, как ни странно, при прочих равных условиях в рыночной экономике не падают, а растут, потому что надо «перекупать» у других отраслей рабочую силу, материалы и вступать в конкуренцию с другими пользователями земельных участков за землю.

В четвертом квадранте, исходя из кривой, характеризующей норму выбытия жилья, определяется, достаточен ли объем нового жилищного строительства для того, чтобы возместить объем жилья, «уходящего» с рынка, и вернуться в ту же точку. Если мы возвращаемся в ту же точку, то это означает, что рынок жилья находится в состоянии равновесия. Если объем нового жилищного строительства недостаточен для компенсации «выбывшего» жилья, возрастает уровень квартплаты, жилищное строительство, становясь более привлекательным, перетягивает финансовые ресурсы с других рынков, что ведет к увеличению объемов нового жилищного строительства, и т.д. Данная графическая модель позволяет «проигрывать» последствия изменения каждого из параметров, влияющих на состояние рынка жилья.

Сравнительные издержки и выгоды собственника и нанимателя (арендатора)

Что в конечном счете выгоднее: снимать жилье или быть его собственником? Проблема изучается как с общих теоретических позиций, так и с учетом специфики нынешнего исторического периода. В частности, чрезвычайно важно понять, почему последняя четверть XX века во всем мире характеризуется резким ростом жилья, находящегося в собственности. Доля арендного жилья (как социального, так и рыночного) уменьшается, а доля частного растет практически во всех европейских странах, и в этом отношении наша приватизации была еще одним элементом всемирного процесса, который предстоит осмыслить и объяснить.

Экономическая теория утверждает, что в отсутствие налогов и прибыли домовладельца собственник и наниматель несут одинаковые типы издержек, в связи с чем уравнение издержек для них идентично:

$C = V (i + d + m)$,

где i – ставка процента, выплачиваемая соответственно собственником жилья (заемщиком) и домовладельцем (стоимость капитала);

d – норма амортизации дома;

m – затраты на техническое обслуживание;

V – рыночная стоимость жилья в момент покупки.

Какие издержки несет арендатор? Он должен как минимум окупить расходы домовладельца: либо он выплачивает ипотечный кредит по определенной процентной ставке, либо оценивается упущенная выгода – деньги, потраченные на покупку сдаваемой внаем квартиры, могли бы принести определенный доход, будучи помещенными на депозит в банке.

Далее, есть некая амортизация: каждое жилье теряет часть своей стоимости (например, если срок его службы сто лет, ежегодно будет теряться один процент стоимости). И наконец, существует удельная доля эксплуатационных услуг, к примеру, два процента каждый год приходится отдавать на обслуживание и ремонт жилья. Кроме покрытия своих издержек, арендодатель закладывает в арендную плату определенную прибыль.

В принципе, структура издержек собственника – такая же. Так же в структуру издержек входит процентная ставка по ипотечному кредиту либо упущенная выгода, если человек купил дом сам. Дом точно так же амортизируется, так же нужно оплачивать эксплуатационные услуги и т.д.

Интересно отметить, что если со временем рыночная стоимость дома возрастает (подъем цен на рынке недвижимости), то d становится отрицательной величиной и стоимость как владения, так и найма становится меньше. Домовладелец зарабатывает деньги благодаря тому, что владеет имуществом и ему требуется меньший рентный доход для получения нулевой экономической прибыли.

У кого же итоговая величина издержек больше: у арендатора или собственника? В силу ряда факторов стоимость владения жильем во многих случаях оказывается ниже стоимости найма. В числе основных причин этого, как правило, называют более быструю амортизацию арендного жилья (вследствие меньшей заинтересованности арендатора в сохранении дома), а также более высокую оценку риска капиталовложений в арендное жилье (например, изза более высокого риска неплатежей) и, соответственно, более высокую процентную ставку.

В то же время более высокие издержки, связанные с переездом, и необходимость накопления средств для первоначального взноса за жилье делают для целого ряда категорий граждан (например, людей с низкими доходами или обладающих высокой мобильностью) более привлекательным именно наем жилья. Еще один немаловажный фактор – экономическая оценка собственником своего свободного времени. Арендатор может все свои проблемы адресовать только домовладельцу. Собственник же, особенно в многоквартирном доме, должен тратить достаточно много времени для принятия совместных с другими собственниками решений по эксплуатации жилья, кроме того, общаться с представителями обслуживающих организаций и т.д. Поэтому в мире среди арендаторов встречаются люди как с низкими, так и с достаточно высокими доходами.

Если же комплексно оценивать феномен роста частного жилья в мире в последние десятилетия, следует признать, что жилищная экономика здесь неразрывно связана с жилищной политикой. В силу ряда причин многие государства строят политику в сфере налогообложения и ряде других сфер таким образом, чтобы сделать жилищную собственность более привлека тельной. Во многих странах существенные налоговые льготы связаны с фактом приобретения людьми жилья в собственность, скажем, платежи по ипотечному кредиту в Соединенных Штатах вынимаются, вычитаются из дохода, подлежащего налогообложению, в российском законодательстве

также есть налоговые вычеты из средств, потраченных на приобретение жилья.

В развитых рыночных экономиках жилищные расходы складываются на уровне 20–25 процентов от всех расходов домохозяйств. При этом жилищ нокоммунальные платежи в традиционном российском понимании (содержание и ремонт жилья плюс коммунальные услуги) составляют 5–8 процентов расходов «среднестатистического» домохозяйства (например, в Австрии – 4,8, во Франции – 7 процентов и т.п.). Оставшиеся 15–20 процентов – это либо арендная плата, компенсирующая капитальные затраты арендодателя, либо соответствующие затраты собственника, как правило платежи по ипотечному кредиту.

Доступность жилья

Исследования доступности жилья имеют чрезвычайно важное значение, в частности, при разработке механизмов ипотечного жилищного кредитования. Наиболее простым индикатором доступности жилья, широко используемым в межстрановых и межгородских сравнениях, является соотношение рыночной стоимости некой стандартной жилой единицы (например, для России – квартиры площадью 54 кв. м) и годового дохода средней семьи (в нашем примере – семьи из трех человек). В Москве сегодняэтот показатель равен 3,3; а, к примеру, в большинстве крупных городов Европы он находится в интервале 3,5–6. Другими словами, семья москвичей, состоящая из трех человек со средними доходами, если она ни на что их не тратит, а полностью направляет на сбережения, за 3,3 года заработает сумму, равную рыночной стоимости стандартной квартиры (54 кв. м).

Естественно, сам по себе этот индикатор не может однозначно определять, насколько жилье действительно доступно для семьи на практике.

Чтобы сделать более ответственное суждение, необходимо принять во внимание следующие факторы:

– уровень процентной ставки по ипотечным кредитам (цена денег для покупки жилья);

– срок, на который предоставляются ипотечные кредиты;

– доля от совокупного семейного дохода, которая реально может быть потрачена на сбережения или на выплаты по кредиту, – банки, рассчитывая сумму кредита, на которую может претендовать заемщик, как правило, исходят из того, что ежемесячная выплата не должна составлять более 30 процентов семейного дохода (сложившийся общемировой стандарт). Очевидно, что если экономика характеризуется высокой долей расходов на питание и покупку непродовольственных товаров в семейном бюджете, то даже 30 процентный уровень «откладывания» может оказаться чрезмерно высоким (напомним, что речь идет семье со средними для данной экономики доходами).

Совокупность названных факторов как раз и является причиной того, что при благоприятном значении базового экономического индикатора приобретение жилья на рынке доступно сегодня в России существенно меньшему кругу домохозяйств, нежели в странах Западной Европы или Северной Америки.

Можно было бы предположить, что чем выше доходы жителей города, тем доступнее жилье. Но, оказывается, гораздо важнее сочетание дохода населения в данном городе и стоимости жилья. Самое доступное жилье в России, согласно таблице, в Магадане, где оно практически ничего не стоит, потому что из города идет интенсивный миграционный отток. Зато в под московном Дзержинском, где рынок недвижимости фактически интегрирован с московским, а доходы населения значительно ниже, доступность жилья существенно меньше.

В целом, можно сказать, что значения индекса доступности жилья выше 10 свидетельствует либо о том, что приобретение жилья в собственность без помощи государства возможно лишь для семей с доходами существенно выше среднего, либо о том, что площадь такого жилья существенно ниже стандартов, принятых в большинстве других стран (Китай, Япония).

Жилищная политика

Как было показано выше, высокая социальная значимость и значительные внешние эффекты (экстерналии), связанные с функционированием жилищного сектора, приводят к тому, что во всех странах государство в той или иной форме и с той или иной интенсивностью вмешивается в рыночные механизмы строительства, распределения жилья и пользования им.

Меры в области жилищной политики разрабатываются и реализуются исходя из анализа:

– изъянов рынка, которые обусловливают необходимость вмешательства общественного сектора в жилищную сферу, в сравнении с ожидаемым снижением эффективности вследствие использования административных процедур (отсутствие у организаций, управляющих социальным жильем, стимулов к наиболее эффективному распределению ресурсов, риск появления собственных интересов, относительно высокая стоимость управления и обслуживания);

– сравнительной эффективности различных видов субсидий (в том числе проводится сравнительный анализ субсидирования производителей и потребителей);

– внешних эффектов существования социального жилищного сектора (эффект соседства, предотвращение распространения определенных видов заболеваний, риск превращения определенных районов города в трущобы или гетто и т.п.), в частности, вырабатывается система мер по предотвращению возможных негативных последствий этих эффектов, которые могут затронуть интересы всего сообщества и потребуют отвлечения значительных общественных ресурсов для своего преодоления.

Среди изъянов рынка наиболее важными являются:

– риск недоинвестирования в жилье вследствие неадекватной информации у индивидуальных собственников о рисках и долговременных эффектах инвестиций в жилье в сравнении с периодом существования домохозяйства;

– наличие инерционных факторов, препятствующих адекватному реагированию на ценовые сигналы, другими словами, несмотря на то, что в

долгосрочной перспективе рыночные механизмы в сочетании с субсидированием отдельных категорий потребителей сбалансируют спрос и предложение на рынке жилья, на отдельных локальных рынках возможны периоды физической нехватки жилья с вытекающими отсюда неприемлемыми социальными последствиями.

Поскольку все названные факторы в каждой стране и даже в отдельном городе имеют свою специфику, а проблемы – различную степень остроты, невозможно описать одну «правильную» жилищную политику, она всегда вырабатывается с учетом конкретных условий и тесно связана со стратегическими планами развития города или региона.

В то же время можно указать ряд общих черт, важнейшими из которых являются:

– наличие социального жилья, находящегося в государственной или муниципальной собственности либо в собственности негосударственных (часто – некоммерческих) организаций и предоставляемого в пользование наиболее нуждающимся домохозяйствам по определенным правилам;

– наличие системы поддержки отдельных категорий граждан при оплате жилья и коммунальных услуг, а также при приобретении жилья в собственность.

Кроме того, существует несколько распространенных направлений регулирования государством жилищной политики.

1. Установление стандартов (строительных, санитарных, противопожарных и т.п.). Стандарты отражают минимальные требования общества к качеству жилья и, как правило, являются нефинансируемыми мандатами.

Важное значение имеет правовой статус подобных стандартов. В большинстве стран они устанавливаются национальными или местными законами, в России же до последнего времени регулировались подзаконными актами (СНиПы, СанПиНы и пр.). С принятием законодательства о техническом регулировании начался период постепенного повышения статуса нормативных документов, регулирующих требования к жилым помещениям.

2. Административное регулирование арендной платы. Применяется с целью сглаживания возможных колебаний на рынке жилья, а также обеспечения дополнительной защиты нанимателей. Как теоретические построения, так и анализ результатов имевших место попыток административного регулирования арендной платы показывают, что эта мера как минимум не достигает ожидаемого результата и, как правило, имеет побочный эффект в виде снижения предложения и роста цен на рынке. Тем не менее введение такого регулирования чрезвычайно привлекательно с точки зрения завоевания политической поддержки определенных групп населения, в связи с чем оно устойчиво применяется даже в самых либеральных экономиках (например, подобное регулирование имеет место в Сан-Франциско).

3. Субсидирование организаций, занимающихся строительством и эксплуатацией жилья. Может производиться как в явных формах (прямые

бюджетные расходы), так и в неявных или косвенных формах (в рамках процедур выделения земельных участков под жилищное строительство, обеспечения доступа к кредитам, предоставления гарантий и т.д.). Исторически как прямое, так и непрямое субсидирование организаций характерно для России и ряда стран СНГ, при этом нередко право на субсидию привязано к организационно-правовой форме предприятия. Это наименее эффективный вид субсидирования, поскольку при этом ограничивается вход на рынок новых участников, поддерживаются искусственно созданные монополии.

4. Учет жилищных проблем при комплексном территориальном планировании. Применяется как метод борьбы с жилищной сегрегацией, обеспечения транспортной доступности мест приложения труда по отношению к основным районам жилой застройки и т.п.

Исходя из теории, прямая бюджетная поддержка домохозяйства более эффективна, нежели использование такой же суммы для субсидирования производителя, в данном случае производителя потока жилищных услуг – собственника социального жилья.

Тем не менее в большинстве стран используются механизмы субсидирования как потребителей (субсидирование приобретения жилья, а также оплаты содержания жилья и коммунальных услуг), так и производителей (использование общественных финансов для создания и поддержания сектора социального жилья – жилищного фонда социального использования). Далее эти механизмы жилищной политики будут рассмотрены более подробно.

Жилищные платежи и проблема их установления

В рыночном секторе уровень арендной платы определяется в первую очередь соотношением спроса и предложения и достаточно точно отражает потребительские качества жилища, включая его местоположение.

Если величина арендной платы не покрывает издержек арендодателя, то он стоит перед выбором: переоборудовать жилое помещение для других целей, снести принадлежащее ему жилище либо законсервировать его в надежде на изменение конъюнктуры рынка.

В социальном жилищном фонде не ставится задача извлечения прибыли, поэтому ситуация, когда в эксплуатации длительное время находится жилье, затраты на содержание которого не покрываются арендной платой и иными платежами нанимателя, является достаточно типичной. Это происходит в двух случаях:

– при прямом субсидировании строительства и эксплуатации социального жилья из бюджета;

– при усреднении величины арендной платы в пределах города даже в тех случаях, когда сам по себе социальный жилищный фонд из бюджета несубсидируется (rent pooling), в последнем случае может происходить перекрестное субсидирование проживающих в социальном жилье с относительно высокими затратами по строительству и эксплуатации за счет проживающих в более «экономичном» социальном жилье.

Следует также учитывать, что в России и многих странах бывшего СССР оплата социального жилья рассчитывается исходя из необходимости компенсации операционных расходов, а компенсация капитальных расходов практически не учитывается (в России большая часть приватизированного жилищного фонда до настоящего времени фактически приравнена по условиям оплаты к социальному жилью). Это очень часто приводит к полному переходу на «затратный» принцип определения величины жилищных платежей, когда связь между величиной жилищных платежей и потребительскими качествами жилища не только размывается, но и приводит к обратно пропорциональной зависимости. Например, содержание ветхого жилья на краю города, постоянно нуждающегося в ремонте, стоит гораздо дороже, нежели такого же жилья, построенного недавно в центре города.

Подобная инверсия жилищных платежей негативно сказывается на экономике жилищного сектора и может также являться источником социальной напряженности. В то же время rent pooling либо установление платежей в социальном жилье пропорционально его потребительским качествам так же имеет отрицательные стороны: собственник социального жилья (муниципалитет), не получая вовремя экономических сигналов об экономической нецелесообразности эксплуатации того или иного дома, будет менее эффективно осуществлять вывод из эксплуатации старого и строительство нового жилья, что в конечном счете может сказаться на качестве социального жилищного фонда.

Помощь при оплате жилья и коммунальных услуг

Основной формой помощи гражданам при оплате жилья и коммунальных услуг являются так называемые субсидии на оплату жилья и коммунальных услуг (жилищные субсидии), величина которых зависит от дохода домохозяйства. Специфической формой поддержки, характерной для бывших советских республик, являются льготы, предоставляемые по категориальному принципу, как правило, за особые заслуги перед государством.

Льготы являются скорее специфической формой материального поощрения, нежели элементом жилищной или социальной политики.

Базовая формула субсидии на оплату жилья и коммунальных услуг, в той или иной форме применяемая практически во всех странах, выглядит сле дующим образом:

$С = ОСН – Т • Д,$

где С – размер субсидии;

ОСН (оплата социальной нормы) – совокупность расходов, связанных с пользованием жилым помещением, которое общество считает минимально приемлемым для семьи данного состава;

Т – предельно допустимая доля расходов, связанных с пользованием жилым помещением в доходе семьи;

Д – совокупный доход всех членов семьи (домохозяйства).

В России и большинстве стран с переходными экономиками величина ОСН определяется исходя из цен на некоторый стандартный набор услуг в муниципальной квартире, «соответствующей» по размеру данной семье.

Например, для семьи из трех человек это может быть условная квартира площадью 54 кв. м (по 18 кв. м на человека). Если реальная квартира, в которой проживает семья, имеет большую площадь, то «дополнительные» метры придется оплачивать, не рассчитывая на помощь государства.

В США и ряде других стран Запада, где имеется развитый сектор частного арендного жилья, величина ОСН – это средняя величина рыночной арендной платы на квартиру соответствующего качества. В частности, в США семья из трех человек может рассчитывать, что в формулу расчета субсидии будет включена стоимость аренды трехкомнатной квартиры, соответствующая значению 45го процентиля распределения всех трехкомнатных квартир на данном рынке по уровню арендной платы (то есть чуть ниже медианного значения).

В механизме жилищной субсидии чрезвычайно важно то, что она не привязана к конкретным параметрам занимаемого жилья и дает нанимателю определенную свободу выбора — например, снять жилье меньшей площади, но в лучшем районе или поблизости от работы и т.п. Вследствие этого жилищные субсидии могут рассматриваться и как механизм противодействия жилищной сегрегации, концентрации в определенных жилых домах и городских кварталах семей с низкими доходами. Для повышения «миграционной» способности получателей жилищных субсидий во многих странах разрабатываются процедуры, когда арендодатель не знает, платит ли наниматель за жилье самостоятельно или при поддержке государства.

Величина предельно допустимой доли расходов, связанных с пользованием жилым помещением, в доходе семьи (Т) является в первую очередь результатом некоторого консенсуса в обществе относительно того, что является «допустимым», а также того, какие именно расходы подлежат субсидированию.

По странам эта величина варьирует от примерно 15 процентов в Финляндии до 30 процентов в США, Эстонии и ряде других стран. Очевидно, величина Т должна быть несколько выше средней сложившейся величины жилищных расходов в бюджете домохозяйств.

Формирование социального жилищного фонда

Не существует единого определения социального жилья, в разных странах применяется более или менее расширительное толкование данного понятия. Наиболее общим признаком, характерным для всех форм социального жилья, является использование административных процедур при его распределении. Это может проявляться как в «классических» формах – муниципалитет является собственником социального жилья и распределяет его очередникам, так и в чрезвычайно «мягких» формах, например, частный собственник, предоставляющий жилье определенным категориям граждан на основании некоторого соглашения с муниципалитетом, согласовывает с местными властями «кандидатуру» арендатора, которого он подобрал самостоятельно.

Вторым характерным признаком является субсидирование социального жилья из общественных финансов (как правило, из муниципальных бюджетов) как на стадии строительства, так и на стадии эксплуатации

(последнее, как правило, не характерно для стран с развитыми рыночными экономиками).

Исходя из политики, проводимой по отношению к социальному жилищному фонду, страны могут быть классифицированы следующим образом (табл. 11.1).

Как видно из таблицы, отсутствует четкая взаимосвязь между уровнем экономического развития и доходов населения, с одной стороны, и размером социального жилищного сектора – с другой.

Одной из важнейших с точки зрения жилищной экономики задач разработки и реализации политики в отношении социального жилья является смягчение неизбежных негативных последствий, связанных с использованием административных бюрократизированных процедур при предоставлении, содержании и ремонте жилья (пресловутая проблема жэков).

Таблица 11.1 Группы стран по роли и назначению социального жилищного сектора

Краткое описание социального жилищного сектора	*Доля в жилищном фонде, %*	*Примеры*	*Преимущества и недостатки*
Небольшой жилищный фонд, предназначенный для наименее обеспеченных граждан либо некоторых категорий госслужащих	0—5	Армения, Казахстан, Греция, Турция, Португалия, США, Болгария, Румыния	Экономическое поведение участников не искажено. Опасность возникновения трущоб и гетто. Опасность систематического недофинансирования жилищного сектора собственниками жилья
Ограниченный жилищный фонд, используемый для смягчения наиболее острых изъянов рынка. Низкий уровень дохода не является единственным критерием доступа к социальному жилью. Как правило, предоставляется некоммерческими жилищными ассоциациями, получающими субсидии	9—16	Германия, Франция, Ирландия, Финляндия	Сочетает преимущества и недостатки других форм использования социального жилья
Социальное жилье занимает значимую долю жилищного фонда. Социальная окрашенность ряда смежных форм (жилищные кооперативы). Критерии доступа чрезвычайно мягкие	20—40	Нидерланды, Швеция, Великобритания, Чехия, Россия, Польша	Социальная и территориальная интегрированность проживающих в социальном жилье. Защита от периодических несоответствий предложения жилья спросу вследствие изъянов рынка. Вероятность неэффективного расходования общественных средств. Искажение экономического поведения участников

В последние десятилетия в этом направлении были достигнуты несомненные успехи, связанные с внедрением эффективных мотиваций участников (привлечение на конкурсной основе частных подрядчиков для управления муниципальным социальным жильем, организации его

содержания и ремонта, внедрение элементов управления на основе результативности в систему управления социальным жильем). В Западной Европе накоплен большой опыт строительства и предоставления социального жилья специализированными некоммерческими организациями либо организациями с уставными ограничениями по уровню прибыли.

В настоящее время в мировой экономике действует ряд разнонаправленных факторов, как повышающих, так и снижающих значимость социального жилья. С одной стороны, глобализация экономики, усиливающаяся зависимость благосостояния каждого города (территориального сообщества) от ситуации на региональных и мировых рынках требует дополнительных мер защиты граждан в жилищной сфере, поскольку возможны резкие колебания в уровне доходов или безработицы. С другой стороны, социальное жилье в силу своей инерционности и локализованности все менее успевает за ускоряющимся темпом экономической жизни.

В складывающейся ситуации вероятно предположить, что для решения «краткосрочных» проблем домохозяйств, нуждающихся в социальной защите в жилищной сфере, все в большей степени будет использоваться субсидирование потребителей (жилищные субсидии). Среди домохозяйств, помощь которым будет осуществляться через субсидии производителям (собственно социальное жилье), все большую долю будут составлять мигранты и вынужденные переселенцы.

Сокращение доли социального жилищного сектора является общей тенденцией последних десятилетий для стран Западной и Восточной Европы, хотя и обусловлено разными причинами.

В странах Западной Европы в числе основных причин могут быть указаны:

– успехи в поддержании определенных стандартов здравоохранения, равно как и общее повышение благосостояния населения, что объективно снизило потребность в строительстве социального жилья;

– стабилизация или даже сокращение численности населения в большинстве стран региона;

– повышение информационного обеспечения общественной жизни, что снизило риски проявления изъянов рынка, связанных с недостатком информации;

– увеличение возможностей домохозяйств быстро реагировать на изменения на рынке труда без изменения местожительства, что снизило потребность в социальном жилье как условии начальной адаптации домохозяйства в новом территориальном сообществе (community);

– выраженная поддержка приобретения жилья в собственность в большинстве государств региона, связанная с изменением идеологических и политических установок и обеспокоенностью состоянием конкурентоспособности европейской экономики в долгосрочной перспективе.

Последняя причина характерна также для стран Восточной Европы и бывшего СССР – приватизация социального жилья являлась значимой

частью жилищной политики последних десятилетий как в Великобритании, так, например, и в России. Кроме того, в странах региона уменьшение социального жилищного сектора явилось следствием общего разгосударствления экономик и избавления государств от избыточных социальных обязательств. В результате в ряде стран бывшего СССР социальный жилищный фонд практически прекратил свое существование (Армения, Казахстан), а в самой России он составляет меньшую долю, нежели в ряде стран Западной Европы.

В сложившейся ситуации особое значение в странах СНГ и ряде стран Восточной Европы приобретает риск системного «недоинвестирования» частными собственниками в жилищную сферу, что проявляется в нарастающем уровне износа жилищного фонда и коммунальной инфраструктуры.

Причинами этого являются:

– отсутствие у новых собственников опыта принятия эффективных решений, а также недостаточность информационного обеспечения, кроме того, следует учитывать, что в регионе особенно велика доля многоквартирных жилых домов (multifamily estates), где сособственникам не просто принимать эффективные решения;

– отсутствие четких обязательств государства или муниципалитета по отношению к новым частным собственникам, в результате многие собственники рассчитывают на то, что муниципалитеты придут к ним на помощь в критических или аварийных ситуациях, что подтверждается складывающейся практикой, однако отношения эти, как правило, неформализованы;

– низкий уровень доходов значительной части граждан, не позволяющий им тратить необходимые средства на содержание и ремонт жилищ и производить необходимые накопления — это следствие более общей проблемы: во многих странах сложившийся уровень потребления жилищных благ не соответствует сегодняшнему потенциалу национальных экономик.

С точки зрения жилищной экономики частный жилищный фонд, в котором отсутствует устойчивый финансовый механизм его воспроизводства, является потенциальной социальной проблемой для местных сообществ и общества в целом, что заставляет в ряде стран описываемого региона проводить в этом секторе политику, применяемую по отношению к социальному жилищному фонду (например, помощь в капитальном ремонте за счет средств муниципального бюджета).

Управление жилищным фондом

Управление жилищным фондом – это организация содержания и ремонта жилья, а также предоставления необходимых коммунальных услуг самостоятельно или по договорам с подрядными организациями на основе финансового и технологическкого планирования. Объектом управления всегда является конкретный жилой дом или совокупность жилых домов.

Большинство проблем в сфере управления связано с управлением многоквартирными жилыми домами. Неэффективная система управления приводит к возникновению проблем ветхого и аварийного жилья, что не

только ухудшает условия проживания в данном доме, но и нередко становится общегородской проблемой.

Управление многоквартирным жилищным фондом можно рассматривать как трехуровневую систему:

– собственники жилого дома;

– управляющие организации;

– подрядные организации, обеспечивающие предоставление товаров, работ и услуг, необходимых для исполнения обязанностей по управлению жилым домом.

Развитие конкуренции возможно как в сфере управления жилым многоквартирным домом, так и в сфере выполнения работ и предоставления товаров и услуг. Рассмотрим экономическое содержание такой трехуровневой системы и практику развития конкурентных отношений в жилищном фонде.

Очевидно, что управление таким сложным инженерным объектом, как многоквартирный дом, требует специальных профессиональных знаний.

В мировой практике услуги по содержанию и ремонту жилья предоставляет малый бизнес. Дворники принадлежат к одной компании, за мусором приезжает другая, территорию озеленяет третья, текущий ремонт выполняет четвертая. И это экономически выгодно, потому что управляющей компании, которая отвечает перед собственником за состояние жилого здания в целом, не нужно содержать штат, который сегодня будет с работой, а завтра, возможно, без работы. Все устроено проще и целесообразнее: нужна конкретная работа – ты ее заказал, проверил выполнение, оплатил. Сфера обслуживания жилья – типичный вид деятельности малого бизнеса, сектор экономики, «пригодный» для идеальной конкуренции без всяких ограничений.

Почему функции управления и обслуживания многоквартирных домов во всем мире, как правило, экономически разделены? По одной простой причине. Рассмотрим стоимость жилищных услуг и проанализируем, что такое услуги по управлению. Общая стоимость услуг по финансовому и техническому планированию, организации договорных отношений составляет от стоимости жилищных услуг 10–15 процентов, остальные 85 – это работа дворников, сантехников и т.д. Чтобы минимизировать издержки, связанные с управлением, нужно располагать достаточно большим объемом жилищного фонда. Услуга дешевая, а квалификация высокая – значит, нужно иметь большой объем заказов, чтобы минимизировать издержки. С техническим обслуживанием жилого здания совершенно иная ситуация – денег достаточно, квалификация относительно низкая, поэтому развивать бизнес по ремонту сантехники или уборке придомовых территорий можно и на двухтрех домах. Бизнес по управлению недвижимостью все этодавно подсчитал и решил не держать у себя в штате обслуживающий персонал: если нужно – пригласим, выберем того, кто предложит лучшие условия, заключим контракт.

В Советском Союзе работа ЖКК строилась исходя из простоты административного управления: собственность на многоквартирные дома

была государственная (за исключением 10 процентов кооперативных домов), в сфере эксплуатации жилья работали жилищные тресты, которые совмещали функции управления и обслуживания и являлись монополистами в предоставлении этих услуг.

В период реформы эти функции попытались разделить, причем административно. Директивно заявили, что в сфере обслуживания у нас будет конкуренция, а в сфере управления – пока нет. Сегодня следует признать, что курс на разделение функций заказчика и подрядчика и создание служб заказчика в муниципальном жилищном фонде не привел к реальным рыночным преобразованиям в сфере управления многоквартирным жильем, поскольку оставлял ее под контролем муниципальных чиновников. Даже в том случае, когда в муниципальном образовании создавалось несколько служб заказчика, рынок все равно оставался жестко разделенным между муниципальными управленческими структурами. Проведение конкурсов на управление жилищным фондом сегодня в российских городах скорее исключение, чем правило.

Немного лучше обстоят дела в сфере исполнения подрядных работ по обслуживанию и ремонту жилых многоквартирных домов. Разделение функций управления и обслуживания жилищного фонда ликвидировало монополию жилищных трестов на исполнение подрядных работ. В результате на рынок работ по обслуживанию и ремонту жилых домов стали приходить частные организации. Конкурсы на подрядные работы по капитальному ремонту проводятся повсеместно. Однако и здесь в целом успехи весьма скромные. Попытаемся разобраться почему.

Первое, что не удалось сделать, – создать многообразие спроса на жилищные услуги. Поэтому при переходе от системы государственной собственности на квартиры в многоквартирных домах (муниципализация и приватизация жилья) предполагалось, что собственники жилого фонда в лице представляющих их интересы товариществ собственников жилья (ТСЖ) будут заказывать услуги по управлению многоквартирными домами профессиональным коммерческим организациям. А ситуация, когда заказчиков будет много (каждый ТСЖ – самостоятельный заказчик), приведет к многообразию предложения – так многообразие спроса будет обеспечивать многообразие предложения и развивать конкурентные отношения.

Товарищества собственников жилья создаются в основном во вновь пост роенных домах и составляют около двух процентов от всего многоквартирного фонда. Этому есть много объяснений, как экономического характера (бюджетные дотации ЖКК, как правило, не контролируются ТСЖ, что лишает их возможности экономического маневра), так и социального (привычка полагаться на власть, большая разница в доходах соседейсобственников и т.д.). В подобной ситуации местная власть попрежнему выступает основным заказчиком жилищнокоммунальных услуг, причем не для конкретного дома, а для города в целом. Это называется муниципальным заказом, хотя с юридической точки зрения муниципальный заказ – это заказ работ и услуг на деньги муниципального бюджета, например

работ по благоустройству. Что же касается содержания жилья, то эти услуги оказываются в основном за счет платежей потребителей. Таким образом, в сфере управления жилищным фондом в настоящее время сложилась ситуация, которая называется в экономической теории монопсонией – один покупатель и несколько продавцов. В сфере производства общественных благ – благоустройство и др. – монопсония часто оправданна, но в секторе содержания жилья она носит искусственный характер и является одной из важных причин сдерживания конкурентных отношений.

Другим важным моментом, ограничивающим развитие конкурентных отношений в секторе, являются законодательно неравные конкурентные условия для организаций различной формы собственности. В жилищно-коммунальном секторе работают в основном муниципальные унитарные предприятия, которые получают муниципальное имущество в так называемое «хозяйственное ведение». Другие, частные предприятия должны приобретать необходимое имущество за счет своих средств. Кроме того, налоговые льготы нередко предоставляются в зависимости от формы собственности, что также не способствует развитию конкуренции.

Общая характеристика и технико-экономические особенности жилищно-коммунального хозяйства.

Жилое хозяйство (ЖХ) – представляет собой одну из наиболее сложных систем социальной инфраструктуры, которая включает жилищный фонд и основные объекты инженерно-энергетического оборудование для благоустрою населенных пунктов.

Развитие жилое хозяйство связано с решением жилой проблемы, повышением уровня благоустройства населенных пунктов, удовлетворением семейно-бытовых нужд.

Основной функцией ЖХ есть содержание придомовой территории и обеспечение сохранности жилищного фонда, повышение уровня его комфортности путем проведения разного рода уборочных и ремонтно-восстановительных работ, регулирование домовых систем водоснабжения, канализации, тепло -, газо-, электроснабжение.

Хозяйственные функции обслуживания жилых домов выполняют жилые конторы, жилые тресты, производственно-эксплутационные тресты и другие предприятия и службы, объединяемые в системе ЖХ.

ЖХ носит местный характер, поэтому центральное место в его управлении занимают местные советы. Они руководят развитием жилищного фонда. Контролируют его состояние и реализацию мероприятий по улучшению жилого обслуживания, независимо от формы собственности и ведомственной принадлежности.

Непосредственное управление ЖХ осуществляется жилищно - эксплутационными организациями.

Коммунальное хозяйство (КХ) – область, функциональным назначением которой являются предоставление услуг населению, связанных из санитарно-техническим, энергетическим и транспортным обслуживаниям.

В состав услуг входит обеспечение водой, электроэнергией, газом, теплом, пассажирскими перевозками, жильем в отелях и др. В состав КХ

входят также предприятия и сооружения внешнего благоустройства населенных пунктов – дорожно-мостовое хозяйство, освещение, озеленение, очищение и собирание улиц и т.п.

В зависимости от функционального назначения предприятия и сооружение КХ подразделяются на следующие основные группы:

1) санитарно-технические – водопровод, канализация предприятия по механизированному собиранию территорий, стиральные, бани;

2) транспортные – метрополитен, трамвайно-троллейбусные, автобусные и таксопарки;

3) энергетические – предприятия объединенных котельных и тепловых сетей, электрические, газовые предприятия сетевого и сжиженного газа;

4) сооружение внешнего благоустройства – управление дорожного хозяйства и озеленение, уличное освещение.

Коммунальное хозяйство характеризуется такими технико-экономическими особенностями:

– местный характер деятельности;

– совпадение производства и потребление во времени;

– неравномерное потребление услуг на протяжении года, сезонные нагрузки;

– невозможность создания резервов отдельных услуг;

– однородность продукции отдельных областей.

Жилищный фонд города

В состав жилищного фонда входят жилые дома, а также жилые помещения в других зданиях, которые назначаются для постоянного проживания граждан, для использования в установленном порядке в качестве жилых служебных помещений и общежитий. В жилищный фонд не включаются нежилые помещения в жилых домах, предназначенные для культурно-бытовых, торговых и других непромышленных нужд.

В основу классификации жилищного фонда положенная форма собственности. Жилищный фонд делится на:

– государственный жилищный фонд – жилые дома и жилые помещения, которые находятся в других зданиях, которые принадлежат государству;

– общественный жилищный фонд – жилые дома и жилые помещения в других зданиях, которые принадлежат кооперативным организациям, их объединениям, профсоюзным и другим общественным организациям;

– фонд жилищно-строительных кооперативов – жилые дома, им принадлежащие;

– индивидуальный жилищный фонд – дома (части домов), что находятся в личной собственности граждан.

Государственный жилищный фонд, в свою очередь, делится на фонд местных Советов и ведомственный фонд, который принадлежит разным предприятиям, министерствам, государственным комитетам и ведомствам.

Для оценки состояния жилищного фонда, его качества, а также разработки основных разделов хозяйственного плана используются разные технико-экономические показатели. Например, количество зданий, размер

общей и жилой площади, поверхностность домов, уровень благоустройства жилищного фонда, восстановительная стоимость домов.

Под отдельным зданием понимают всякое изолированное здание под одним крышей, отделенную от других зданий стенами, которые идут от основания до кровли. Здания делятся на два типа: жилые и нежилые. К жилым зданиям относятся здания квартирного типа, общежития, дачи для круглогодичного проживание. Нежилые здания предназначенные для производственных, торговых, административных, коммунально-бытовых, складских, культурно-просветительных и других целей.

Общей площадью называется вся площадь по внутреннему обмериванию всех жилых комнат и вспомогательных помещений, расположенных в квартире.

К жилой площади относится площадь жилых квартир, а также площадь утепленных террас и оборудованных для постоянного проживания помещений. Ко вспомогательной площади относится площадь кухонь, прихожих, ванных комнат, амбаров, туалетов.

Приоритеты развития городской жилищной сферы

Жилищная сфера (ЖС) представляет собой одну из важнейших отраслей экономики Республики Беларусь, в которой сконцентрированы значительные материальные, финансовые и трудовые ресурсы, и динамично развивающуюся как в количественном, так и в качественном измерении систему. Социальная значимость качества управления ЖС определяется ее влиянием на качество жизни всего белорусского народа.

Механизм управления ЖС должен базироваться на следующих положениях:

– приоритет социальных, региональных и городских (местных) интересов над отраслевыми, ведомственными и локальными;

– осуществление перераспределения управленческих функций согласно концепции «собственность следует за полномочиями»;

– отказ от экстенсивных форм территориального роста, переход от массированного расширения городов за счет свободных территорий к стратегии комплексной реконструкции существующего жилищного фонда (ЖФ).

– разделение функций заказчика, подрядчика и контролирующих организаций;

– активизация участия населения в ЖС на основе реализации принципа «собственность не только право, но и обязательства перед ней»;

– дифференциация ЖФ (по категориям комфорта и доступности) в соответствии с экономическими возможностями граждан по обеспечению себя адекватным жилищем.

Таким образом, проблемы управления городской ЖС представляют собой задачу, в которой необходимо соблюсти баланс интересов всех участвующих в данном процессе сторон путем определения:

– степени и формы участия государства в развитии городов;

– социальной политики государства в управлении ЖС, т. е. в определении уровня социальных стандартов (классификация жилья,

учитывающая уровень его комфортности и степень доступности, в том числе по цене и качеству) и, как следствие, уровень сегрегации;

– ценовой политики государства в управлении ЖС (контроль над ценами в строительстве, тарифная политика в обслуживании объектов ЖС) путем реализации комплексного подхода как инструмента учета финансовых интересов всех субъектов жилищной политики;

– рационального соотношения объемов ввода нового ЖФ и реконструкции существующего (строительство – реконструкция – модернизация);

– принципов определения экономических обязательств владельцев объектов ЖС (жилое строение – земля);

– системы контроллинга за состоянием объектов ЖС на различных стадиях жизненного цикла.

Развитие городской ЖС в современных экономических условиях сталкивается с рядом проблем, трудноразрешимых для действующей системы управления, а именно с:

– дефицитом перспективных свободных участков под новую застройку, обеспеченных ТУ на подключение к общегородской инженерной инфраструктуре – как следствие их (земельных участков) недооценки;

– неравномерностью загрузки общегородской социальной инфраструктуры (объектов образования, здравоохранения и т. п.) – как следствие реализации стратегии строительства на свободных участках;

– высоким уровнем энергопотребления (на отопление) объектов городской ЖС – как следствие использовании простейших конструктивных схем строительства;

– хроническим недоремонтом существующего ЖФ, вызванного отсутствием финансовых средств в местных бюджетах – как следствие несовершенства механизма его оплаты со стороны собственников;

– низким уровнем экономической ответственности собственников ЖФ, который наглядно характеризуется сравнительно малым количеством институтов совместного домовладения (кондоминиумов);

– политикой государства (МинАиС) в части ценообразования, не отражающего реального уровня затрат подрядчиков при выборе способа развития городской ЖС.

Типологизация жилья и, как следствие, необходимость дифференциации ЖС по архитектурно-планировочным решениям (уровням комфортности) автоматически поднимают проблему территориального разделения населения города на однородные по социально-имущественным показателям анклавы, так называемые сегрегированные соседства, которые в условиях современной Республики Беларусь не приемлемы.

«Интегрированные соседства, то есть близкое проживание богатых и бедных, более подходят для западного общества, где давно существует ясно установленная социальная структура и где межклассовые границы четко определены и общепризнаны».

ТЕМА 12. ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ

Городской (прежде всего общественный) транспорт играл и играет огромную роль в экономике городов. Он является одной из важнейших ее отраслей. 75 % населения городов в той или иной мере пользуется услугами городского транспорта. С одной стороны, он выполняет важнейшие экономические функции, без которых городское хозяйство не сможет функционировать. С другой – транспорт вносит огромный вклад в формирование структуры города. Мы уже знаем, что во многом радиальная транспортная система определила структуру моноцентрического города. А радиально-кольцевая транспортная система также определила структуру полицентрического города. Ну и наконец, не будем забывать, что именно автомобильная революция привела к самому возникновению полицентрического города.

Транспорт – средство удовлетворения потребностей в перемещении людей и грузов.

Рассмотрим основные классификации транспорта.

Общая классификация:

• транспорт общего пользования – транспорт, предназначенный для обслуживания сферы обращения и личного потребления;

• производственный транспорт – транспорт предприятий нетранспортной сферы.

Техническая классификация:

• водный транспорт;

• рельсовый транспорт;

• воздушный транспорт;

• автомобильный транспорт;

• гужевой транспорт;

• трубопроводный транспорт.

Функциональная классификация:

• грузовой транспорт – транспорт, предназначенный для перемещения материальных ценностей;

• пассажирский транспорт – транспорт, предназначенный для перемещения людей.

Экономическая классификация:

– транспорт как производственный ресурс – любой транспорт, используемый в обслуживании производственного процесса;

– транспорт как потребительское благо – любой транспорт, используемый в процессе удовлетворения личных потребностей в передвижении.

Юридическая классификация:

- транспорт в государственной собственности;
- транспорт в муниципальной собственности;
- транспорт в частной собственности.

У городской транспортной системы имеются свои специфические цели, которые определяются ее местом в экономике города:

1. Удовлетворение спроса на перемещение людей и грузов (функциональная цель);
2. Помощь экономике в рациональном использовании земельного производственного ресурса и других объектов недвижимости (экономическая цель);
3. Обеспечение поддержки социально незащищенным слоям населения (социальная цель);
4. Сокращение загрязнения окружающей среды (экологическая цель).

Среди всех этих целей ведущей является именно удовлетворение потребностей населения в перемещении. Поэтому главной частью городской транспортной системы является городской пассажирский транспорт.

Городской пассажирский транспорт – часть городской транспортной системы, используемой как средство удовлетворения потребностей в перемещении людей.

Основными видами городского пассажирского вида транспорта являются:

- автобусы;
- троллейбусы;
- трамваи;
- скоростные трамваи;
- монорельсы;
- легковые автомобили;
- микроавтобусы;
- электропоезда;
- метрополитен и т. д.

Система основных транспортных маршрутов в городской экономике выглядит примерно следующим образом:

«Город – пригород» – маршрут, обеспечивающий «маятниковую» трудовую миграцию (перемещение рабочей силы из спальных кварталов в пригородах к месту работы и обратно). А также перемещение городского населения в пригороды (дачные участки и т. п.) и обратно.

Магистральный маршрут – маршрут, обеспечивающий внутригородскую «маятниковую» трудовую миграцию (перемещение рабочей силы из спальных кварталов на окраинах к месту работы и обратно). Этот маршрут характерен для радиальной транспортной системы.

Локальный маршрут – маршрут, обеспечивающий миграцию между районами на окраинах города (или в центре города) и между этими районами.

Этот маршрут характерен для кольцевой транспортной системы.

Спрос на услуги городского пассажирского транспорта относительно стабилен и устойчив, несмотря на широкое распространение личного индивидуального транспорта с середины XX века. Кроме того, он относится к типу ярко выраженного неэластичного спроса.

Различные виды городского транспорта имеют разные характеристики эффективности. Посмотрим на эффективность основных видов.

Автобус (микроавтобус). Самый дешевый вид городского пассажирского транспорта. Имеет относительно невысокие капитальные издержки (затраты на приобретение) и эксплуатационные издержки (затраты в процессе использования). Гораздо меньше, чем любой из рельсовых видов транспорта. Имеет преимущество над рельсовым транспортом по критерию «времени подхода» (время движения от места жительства к месту начала транспортного движения) и «времени отхода» (время движения от места нахождения к месту начала транспортного движения к месту жительства).

Уступает по этому критерию личному автомобилю. Является высокоманевренным видом городского транспорта. Но сильно зависим от загруженности городских дорог. Из-за этого уступает рельсовым видам и личному автомобилю по критерию «время поездки».

Скоростной трамвай. Достаточно дорогой вид городского пассажирского транспорта. Имеет высокие капитальные издержки и эксплуатационные издержки. За счет необходимости прокладывания рельсовых путей, системы подачи электроэнергии и поддержания всего этого в эксплуатационном состоянии.

Уступает автобусу и личному автомобилю по критерию «времени подхода» и «времени отхода». Имеет преимущество над автобусом и личным автомобилем по критерию «время поездки». Является низкоманевренным видом городского транспорта. Но он независим от загруженности городских дорог.

Личный автомобиль. Относительно дешевый вид городского пассажирского транспорта. Имеет умеренные капитальные издержки и относительно высокие эксплуатационные издержки (за счет затрат на техническое обслуживание и оплату парковок).

Имеет преимущество над рельсовым и автобусным транспортом по критерию «времени подхода» и «времени отхода» (в теории считается, что они равны нулю). Является высокоманевренным видом городского транспорта. Но сильно зависим от загруженности городских дорог. Из-за этого уступает рельсовым видам по критерию «время поездки». Но превосходит автобус по этому критерию.

Метрополитен. Самый дорогой вид городского пассажирского транспорта. Имеет высокие капитальные издержки и эксплуатационные издержки. За счет необходимости прокладывания рельсовых путей, подземных тоннелей и надземных путей, системы подачи электроэнергии, станций и т. п. И поддержания всего этого в эксплуатационном состоянии. В силу этого метрополитен экономически оправдан только в мегаполисах при больших объемах пассажироперевозок. Уступает автобусу и личному автомобилю по критерию «времени подхода» и «времени отхода». Имеет

колоссальное преимущество над автобусом и личным автомобилем по критерию «время поездки». Является низкоманевренным видом городского транспорта. Но он независим от загруженности городских дорог.

Легковой автомобиль (такси). Относительно дешевый вид городского пассажирского транспорта для его собственников. Имеет для них умеренные капитальные издержки и относительно высокие эксплуатационные издержки (за счет затрат на техническое обслуживание и оплату парковок). Имеет преимущество над рельсовым и автобусным транспортом по критерию «времени подхода» и «времени отхода» (в теории считается, что они равны нулю). Является высокоманевренным видом городского транспорта.

Но относительно зависим от загруженности городских дорог. Из-за этого уступает рельсовым видам по критерию «время поездки». Но превосходит автобус по этому критерию. Преимуществами являются широкий охват городских территорий и круглосуточность работы. Крупным недостатком является высокая цена для потребителей.

Троллейбус. Умеренно дорогой вид городского пассажирского транспорта. Имеет повышенные эксплуатационные издержки по сравнению с автобусом.

За счет необходимости системы подачи электроэнергии и поддержания ее в эксплуатационном состоянии.

Уступает личному автомобилю и даже автобусу по критерию «времени подхода» и «времени отхода». Не имеет преимущества над автобусом и личным автомобилем по критерию «время поездки». Является низкоманевренным видом городского транспорта. Он также зависим от загруженности городских дорог. Он более экологичен, чем автобус.

Главная проблема городской транспортной системы выражена в так называемом эффекте Зильберталя.

Эффект Зильберталя – повышение транспортной доступности городской территории приводит к увеличению транспортной подвижности населения, в результате чего транспортная доступность снижается.

В реальности эффект Зильберталя проявляется в эффекте переполняемости городских дорог. Это заведомо снижает их пропускную способность и уровень их полезности (обеспечение высокой скорости передвижения). Проблема эффекта переполняемости требует своего решения. Варианты такого решения существуют разные, и каждый из них имеет свои преимущества и недостатки.

1. Введение «налога на переполняемость». Представляет собой введение платы за проезд по наиболее проблемным участкам дорожной инфраструктуры или введение платы за проезд в наиболее проблемное время (часы пик). Экономический смысл в том, чтобы сделать расходы на поездку в денежной форме больше, чем субъективная выгода от передвижения именно по этому маршруту (которую субъективно оценивает сам автомобилист). В случае доминирования расходов над выгодой это заставит искать альтернативный путь добираться до места назначения. В демократических странах, однако, муниципальным законодательным органам власти очень сложно принимать такие решения. Поскольку инициирование принятия

решений о повышении (или введении) налогов может очень сильно снизить политический авторитет инициатора. Неудивительно, что впервые эта мера была предпринята в авторитарном Сингапуре.

2. Введение платы за стоянки или повышение такой платы. Это позволит сократить доступ транспорта в самые проблемные районы города. Однако такой налог никак не зависит от протяженности поездки и не вынуждает автомобилистов искать альтернативные пути перемещения в необходимую точку города. Кроме того, к этой мере относится все то, что сказано о политических рисках по отношению к вышеназванной первой мере.

3. Расширение пропускной способности дороги. На какой-то момент это позволит сократить интенсивность проблемы переполняемости. Но эффективность этого мероприятия снижается в силу того, что спрос на услуги дорог высокоэластичный по критерию скорости передвижения. Поэтому расширенная дорога очень скоро привлечет к себе дополнительное количество пользователей и проблема переполнения снова вернется к прежнему уровню интенсивности.

4. Введение «алмазной линии» на многополосной магистрали. Так называемая алмазная линия предназначена для проезда транспорта с большим количеством пассажиров. Таким образом, эта мера стимулирует сменить личные автомобили на общественный пассажирский транспорт в качестве средства передвижения. В таком случае все зависит от того, возникнет ли проблема переполняемости на самой «алмазной линии».

Кроме того, в плане решения проблемы эффекта Зильберталя (проблемы переполняемости) необходимо решать вопрос о выборе подходящего сочетания различных видов городского транспорта. При выборе такого сочетания необходимо учитывать как необходимость решения проблемы переполняемости, так и проблему рентабельности эксплуатации общественного транспорта. Речь, конечно, идет о минимизации убытка при эксплуатации общественного транспорта, поскольку даже в экономически развитых странах этот сектор городской экономики (в рамках муниципального сектора, конечно) является нерентабельным. Кроме того, это сочетание формируется с учетом национальных особенностей.

В связи с этим сформировалось несколько таких сочетаний.

1. Скоростной рельсовый транспорт (электропоезда от окраин до центра) плюс автобусное сообщение по всему городу плюс метрополитен. Этот вариант характерен для крупных европейских городов (Париж, Москва, Берлин и т. п.). Теоретически это очень дорогое сочетание. Но здесь можно добиться использования положительного эффекта масштаба. При интенсивности перевозок от 10 000 до 40 000 человек в одном направлении в час, такая система становится чуть ли не самым дешевым вариантом.

2. Система превалирования личного автомобильного транспорта плюс метрополитен в центре города. Этот вариант характерен для средних городов США. Здесь существует высокая угроза возникновения проблемы переполнения. Она возникает при росте интенсивности перевозок свыше 7000 человек в одну сторону в час. Именно эта система требует налогов на переполнение и платных стоянок.

3. Городской рельсовый транспорт плюс доминирование личного транспорта плюс метро в центре города. Это вариант крупных городов США. Достаточно дорогой вариант за счет необходимости создавать много мест для стоянки личного транспорта.

4. Превалирование автобусных перевозок: автобусные экспресс-линии по радиальным и кольцевым маршрутам плюс автобусные линии в центре города. Этот вариант характерен для малых и средних городов Западной и Восточной Европы. При умелой организации и управлении этот вариант чуть менее эффективен, чем первый.

5. Автобусные экспресс-линии из пригородов плюс метрополитен в центре города. Это альтернативный вариант, пробуемый в разных странах. Он также зависит от возможности достижения положительного эффекта масштаба (начала падения средних издержек). В случае достижения положительного эффекта масштаба этот вариант будет третьим по эффективности.

ТЕМА 13. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ ГОРОДОВ И ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ

Международная деятельность городов и их сотрудничество привлекают всё большее внимание политологов и исследователей других отраслей современной науки. Сложившаяся ситуация объясняется уже тем обстоятельством, что в городах проживает около половины населения планеты.

Немаловажно привести и следующие статистические данные: население, проживающее в городах с высокой плотностью (не менее 50 тыс. жителей), за последние 40 лет более чем удвоилось, увеличившись с 1,5 млрд жителей в 1975 г. до 3,5 млрд в 2015 г. По некоторым прогнозам к 2050 г. эта цифра достигнет 5 млрд человек и составит почти 55 % населения земли. Таким образом, международная политическая коммуникация так или иначе будет строиться с вовлечением в нее городских образований и городского населения.

В соответствии с принятой в настоящее время классификацией по степени урбанизации выделяют три категории территории: города, поселки и полуплотные районы и сельские районы. При этом почти половина населения мира (48 %) проживает в городах, четверть – в сельской местности (24 %), остальные живут в городах и полуплотных районах (28 %). Получается, что город, ввиду увеличения населения, становится естественным центром притяжения гражданского общества, распространяющим свою активность и на сферу международных отношений. Именно в городах обсуждаются и решаются разнообразные глобальные проблемы, которые затрагивают будущее всего человечества. Ситуация побуждает городские объединения к участию в разнообразных международных организациях, представляющих их потребности и интересы.

Международные связи и сотрудничество городов как политический феномен

С учетом изложенного целесообразно обратиться к изучению содержания международных связей и сотрудничества городских образований в современном мире.

Представляется обоснованным мнение руководителя Департамента внешнеэкономических и международных связей города Москвы Г. Л. Мурадова о том, что в современной политической науке отсутствует должное осмысление понятия международного субгосударственного сотрудничества, и это «чревато не только организационными и функциональными, но и политическими издержками».

Исследователь дает определение международной деятельности городов, характеризуя их как вовлечение «субгосударств (регионов) в мирохозяйственную и международную деятельность в случае оптимальной синхронизации интересов центра и регионов». С данным определением вполне можно согласиться. Особенно примечательным представляется и проведение параллелей между городом и регионом: ведь известно, что город Москва де-юре выступает как самостоятельный регион, субъект Российской Федерации.

В свою очередь западный исследователь С. Гонгадзе полагает, что международные связи городов есть то, что «города действуют в международных отношениях как акторы, политические единицы, которые коллективно преследуют заявленные или неявные цели – в вопросах, касающихся международных отношений». Данное определение также видится весьма точным, особенно немаловажным является выделение городов как политических акторов международных отношений.

Западный политолог Д. Пейич предлагает своеобразный взгляд на международную деятельность городов. Такая их политическая активность отождествляется им с глобальной городской политикой, что означает сотрудничество городов в таких областях, как миграция, здравоохранение, экологическая устойчивость и экономическое развитие с участием в глобальных форумах. Определение Д. Пейича представляется самым всеобъемлющим из представленных и в данном исследовании будет браться в дальнейшем в качестве основного, поскольку глобальная городская политика отражает сущность деятельности городов в современных международных отношениях. Можно заключить, что осмысление международных связей и сотрудничества городов привлекает внимание исследователей из разных стран. Такое положение является закономерным вследствие роста городского населения, стремления и возможностей городов участвовать в решении общих и глобальных проблем.

Международные объединения городов

С учетом складывающейся в мире ситуации города координируют свое международное сотрудничество, происходит и его институциональное оформление. В этой связи представляет интерес позиция А. Е. Прокопенко, констатировавшего, что «в новейшее время международные связи городов приобретают институционализированные, организационные формы». По

данным исследователей, создание еще в 1913 г. Международного союза местных властей ознаменовало рождение международного муниципального движения, поскольку данная организация взяла на себя функции, с одной стороны, по укреплению локальных административных учреждений, а с другой – по созданию и укреплению каналов диалога для организации международного взаимодействия муниципальных образований. Следует назвать и создание в 1957 году международной неправительственной организации, Всемирной федерации объединенных городов, которая сыграла существенную роль в развитии побратимских связей между городами и в укреп лении мирных международных отношений. Деятельность организации была достаточно успешной: если в 1970 году она объединяла около 1 тыс. городов из более чем 50-и стран мира, то к 2000 грду в нее входило уже более 3500 городов из 160 стран Европы, Азии, Африки и Америки. Исследователь также утверждает, что к началу XXI в. в данной организации состояло более 100 городов России, установивших дружественные связи с более чем 200 городами других стран.

Приведенные данные позволяют заключить, что в современном мире города наращивают объем своих международных связей, превращаясь в полноценных негосударственных акторов международных отношений.

С учетом изложенного будет правомерно обратиться к основным действующим «городским» организациям современного мира, выявить и осмыслить их основные виды деятельности.

Программа Организации Объединенных Наций по населенным пунктам

В первую очередь заслуживает внимания Программа ООН по населенным пунктам (ООН-Хабитат). Целью ее реализации является содействие «устойчивому развитию населенных пунктов посредством разъяснительно-пропагандистской работы, выработки политики, наращивания потенциала, накопления знаний и укрепления партнерских связей между правительствами и гражданским обществом». На современном этапе программа реализуется в рамках следующих направлений: обеспечение людей подобающим, основанным на потребностях, жильем, поддержка устойчивого развития населенных пунктов в урбанизирующемся мире и повышение потенциала институционального развития. В полномочия ООН-Хабитат также входит оказание необходимой поддержки в реализации целей и ориентиров в области развития.

В настоящее время в рамках программы имеет смысл рассмотреть подробнее две кампании:

Глобальную кампанию в области управления городским хозяйством и Глобальную кампанию по обеспечению гарантий владения жильем.

Глобальная кампания в области управления городским хозяйством направлена на «повышение местного потенциала для рационального городского управления – оперативного, эффективного реагирования на городские проблемы демократически избранными и подотчетными местными органами власти, действующими в сотрудничестве с гражданским обществом». Целью кампании является исправление недочетов в области

управления и реализации экологической политики, снижение уровня бедности, а также борьба со связанными с ней социальной изоляцией и недостаточным экономическим ростом. Как отмечается на официальном сайте ООН-Хабитат, «кампания делает упор на достижении инклюзивности, удовлетворении потребностей социально исключенной городской бедноты и на содействии участию женщин в принятии решений на всех уровнях». В современных политических условиях названные вопросы являются одними из самых животрепещущих. Как известно, немало городов обладают гетто и трущобами с проживающими в них маргинализированными слоями населения, которые усугубляют криминальную обстановку в этих населенных пунктах.

Глобальная кампания по обеспечению гарантий владения жильем, как следует уже из самого названия, направлена на обеспечение правовых гарантий проживания. Одновременно ее целью является и поддержка осуществления стратегий в области жилья, содействующих интересам бедного населения и росту роли женщин. Программа сфокусирована на реконструкции трущоб, сокращении уровня бедности, ликвидации последствий стихийных бедствий, обеспечении функционирования систем городского водоснабжения и канализации, а также мобилизации местных финансовых ресурсов для обеспечения жителей подходящим жильем. Известно, что проблема доступа к пресной воде в ряде регионов мира постоянно обостряется. Неудивительно, что к проблеме водоснабжения ранее обращался, будучи мэром Москвы, Ю. М. Лужков, стремясь побудить государственное руководство России к принятию соответствующих решений, в том числе внешнеполитического характера. В контексте же предыдущей кампании реализуемые в настоящее время мероприятия способствуют решению проблемы бедности и социальных проблем, возникших в том числе и вследствие усиления миграционных процессов.

Немаловажно отметить, что в рамках ООН-Хабитат предусмотрены и специализированные программы, направленные на содействие городскому развитию. В частности, названные программы включают Программу обмена передовым опытом и методикой местного руководства, Программу устойчивого развития городов (по созданию потенциалов городского экологического планирования и управления с помощью методов расширения участия населения), Проект в области водоснабжения городов в Африке, Программу борьбы со стихийными бедствиями, «Программу локализации Повестки дня на XXI век», Центр по глобальному мониторингу и статистике городов.

Всемирная организация «Объединенные города и местные власти» (ОГМВ)

«Объединенные города и местные власти» (далее – ОГМВ) выступает как зонтичная организация, объединяющая города, местные и региональные органы власти и муниципальные ассоциации по всему миру. Деятельность ОГВМ включает проведение встреч мэров и других местных и региональных лидеров, защиту интересов местных и региональных органов власти в ООН, а также организацию взаимного обучения лучшим практикам по вопросам местной политики.

В настоящее время Консультативный комитет ООН по местному самоуправлению представляет интересы 323 тыс. муниципалитетов, городов и регионов во всем мире. Основной целью комитета является представление интересов местного самоуправления в ООН, содействие диалогу между местными властными институтами и национальным правительством, а также организация обмена опытом.

По инициативе ОГМВ в Повестку дня ООН по устойчивому развитию включена «Цель 11 – Устойчивые города и населенные пункты». Объединяя более 240 тыс. муниципалитетов, регионов и мегаполисов из 140 стран, Организация представляет интересы более 70 % населения планеты.

Программа работы организации фокусируется на повышении роли и влияния местного само управления и его представительных органов в глобальных процессах демократического, эффективного, инновационного местного самоуправления, близкого к гражданину, обеспечении эффективной и демократической организации глобальных процессов.

Международная Ассоциация «Породненные города»

Международное движение породненных городов зародилось в годы Второй мировой войны. Так, хорошо известно, что еще в 1944 году английский Ковентри и советский Сталинград, подвергшиеся сильным разрушениям, приняли решение установить дружеские связи и использовать их для развития сотрудничества в интересах мира и благополучия граждан. Благородные цели породненных городов получили в последующий период широкое признание международной общественности, способствовали развитию гражданской инициативы в различных странах мира.

К целям Ассоциации относятся содействие укреплению двусторонних и многосторонних связей местных и региональных властей с партнерами в других странах для разработки взаимовыгодных проектов в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе. В деятельности МАПГ участвуют более 180 городов России и стран СНГ.

В интересах достижения названных целей Ассоциация участвует в деятельности международных организаций, сотрудничает с национальными объединениями местных и региональных властей в интересах реализации стратегии глобального сотрудничества, развития межкультурного понимания, укрепления экономических и культурных связей.

Для стимуляции экономического роста и улучшения качества жизни Ассоциация организовывает программы обмена передовым опытом и внедрением современных технологий, опытом демократического местного самоуправления, обеспечения устойчивого развития, а также привлечения граждан к активному участию в различных сферах городской жизни в целях укрепления доверия, взаимопонимания и дружбы между народами и государствами.

Ассоциация участвует в деятельности Всемирной организации объединенных городов и местных властей, поддерживает рабочие контакты с Конгрессом местных и региональных властей Европы.

Осуществляет деловое сотрудничество с национальными объединениями местных и региональных властей Америки, Европы и Азии.

24 июня 1982 г. на 2-й Специальной сессии ООН по разоружению, состоявшейся в Штаб-квартире ООН в Нью-Йорке, мэр Хиросимы Такеши Араки призвал города всего мира выйти за рамки национальных границ и объединиться в солидарности, чтобы вместе добиваться отмены ядерного оружия. Впоследствии города Хиросима и Нагасаки учредили «Всемирную конференцию мэров за мир через междугороднюю солидарность» (ныне «Мэры за мир»).

Цели «Мэров за мир» заключаются в том, чтобы способствовать достижению прочного мира во всем мире, вызывая у граждан мира озабоченность по поводу полной отмены ядерного оружия посредством тесной солидарности между городамичленами, а также стремясь решить жизненно важные проблемы для человечества, такие как голод и нищета, тяжелое положение беженцев, нарушение прав человека и ухудшение состояния окружающей среды. Сегодня в организации состоят 165 стран, более 8 тыс. городов.

В настоящее время деятельность указанной организации имеет перспективы для развития не только в связи с опасностью применения ядерного оружия. Работа «Мэров за мир» актуализируется в силу того обстоятельства, что, как показывает практика, города, причем многонаселенные, могут оказаться в районах ведения интенсивных боевых действий, со всеми вытекающими негативными последствиями для проживающего в них населения.

В заключение отметим, что в современном мире сложились необходимые предпосылки для развития сотрудничества и связей городов мира, становления их как относительно самостоятельных субъектов международных отношений.

Проведенный обзор выявил возрастающую значимость городов в современных международных отношениях как независимых акторов, образующих собственные сообщества, такие как сообщество мэров, сообщество городов-побратимов, ООН-ХАБИТАТ и др.

Участие городов в мировом политическом процессе обусловлено возросшей долей городского населения, и, как следствие, появлением потребности в выражении интересов городского сообщества в международных отношениях. Поскольку горожане в скором времени будут составлять большую часть населения планеты, именно их инициатива и политическая образованность становятся основной движущей силой в изменении и корректировке курса мировой политической деятельности не только городских образований, но и международных организаций и государств в целом. Появление же институтов, в рамках которых города координируют свою деятельность и связи, представляет собой признание международным сообществом необходимости сотрудничества в решении городских проблем, выступает как способ реагирования на такие проблемы. Некоторые реализуемые программы показали свою эффективность, они способствуют решению городских проблем и представляют собой важный наднациональный проект.

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАНЯТИЯ

ЗАНЯТИЕ 1
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ И ТЕНДЕНЦИИ УРБАНИЗАЦИИ. ТИПОЛОГИЯ ГОРОДОВ

***Вопросы для обсуждения*:**

1. Понятие урбанизации.
2. Стадии урбанизации.
3. Процессы становления и развития городов.
4. Основные подходы к классификации городов.

Задание 1. Определите, на какой стадии урбанизации находится страна, в которой вы проживаете в соответствии со стадиями урбанизации по Дж. Джиббсу и какие факторы этому способствуют. Ответ на вопрос представьте в письменном виде в рабочей тетради.

Задание 2. На основе статистических сведений о городском населении мира в период с 1800 по 2050 (прогнозный) годы (таблица 1) построить график зависимости и установить основные тенденции и их причины в динамике городского населения мира. Результаты анализа представить в письменном виде в рабочей тетради.

Таблица 1 – Городское население мира с 1800 по 2050 (прогнозный) годы [1]*

Год	Все население мира, млн человек	Городское население, млн человек	Доля в населении мира, %
		Всего	Всего городского населения
1800	978	50	5,1
1850	1262	80	6,3
1900	1650	220	13,3
1950	2520	737	29,2
1960	3018	1019	33,8
1970	3682	1350	36,7
1980	4439	1749	39,4
1990	5309	2285	43,0
2000	6126	2856	46,6
2010	6929	3571	51,5
2020	7758	4338	55,9
2025	8141	4705	57,8
2030	8500	5058	59,5
2040	9157	5715	62,4
2050	9725	6338	65,2

*Для 1800–1900 гг. к городскому отнесено население всех поселений от 5 тыс. жителей, для 1950 г. и далее численность городского населения определена на основе использования национальных критериев,

принятых в отдельных странах. Расхождения при использовании этих двух разных методов исчисления городского населения невелики – в 1950 г. в поселениях, насчитывающих 5 тыс. жителей и более, проживало 27,2 % населения мира, а городское население (согласно национальным критериям) составляло 29,2 %, для 1970 г. соответствующие цифры составляли 37,6 и 36,7 % и т. д.

Задание 3. На основании данных, приведенных в приложении, выполните расчет структуры занятости городского населения для гипотетического города Б (по формулам предложенным Ч. Гаррисом) и заполните таблицу 2. Опишите город Б по полученным данным *(см. пример описания ниже)*.

Таблица 2 – Структура занятости в городах по Ч. Гаррису

формула	**значение для города А**	**значение для города Б**	**пороговые значения**
(Занят в пром. / работ. по найму)*100	35,0		45 или 30
(Занят в пром. / (Занят в пром. + Занят в торг.))*100	51,5		74 или 60
(Занят в горнодоб. Пром. / работ. по найму)*100	0,5		15
(Занят. в розн. торг. / Занят. в опт. торг.) *100	312,5		2,2
(Занят. в розн. торг. / (Занят. в пром. + Занят в торг.))*100	36,8		50
(Занят. в опт. торг. / Занят. в розн. торг.) *100	32,0		45
(Занят. в опт. торг. / (Занят. в пром. + Занят. в торг.)) *100	11,8		20
(Занят в теллеком. / работ. по найму) *100	15		11
(Занят в теллеком / Занят в пром) *100	42,9		33
(Занят в теллеком. / Занят в торг.) *100	45,5		67

Пример описания города А по данным структуры занятости

Рассматриваемый город имеет довольно развитую промышленность (доля занятых в промышленности 35 %, доля занятых в промышленности относительно занятых в промышленности и торговле 51,5 %). Доля занятых в горнодобывающей промышленности незначительна (0,5 %). Данные расчетов характеризующих город А с точки зрения торговли показывают, что по доле занятых розничная торговля преобладает над оптовой (312,5 % против 32 %). Город А обладает развитой сферой транспорта и телекоммуникаций, доля занятых в данной сфере 15%, а доля занятых в данной сфере относительно занятых в промышленности 43%. Таким образом город А, согласно типологии Ч. Гарриса, можно отнести к городам с развитой промышленностью, розничной торговлей и сферой транспорта и телекоммуникаций.

Задание 4. Выберите три города на современной карте мира, каждый из которых относится к разному функциональному типу и проведите анализ выбранных городов соответствии со следующими критериями:

- ***функциональная специализация:*** определите, какие функции преобладают в каждом из выбранных вами городов.

- ***население:*** укажите численность населения каждого города.
- ***историческая значимость:*** опишите, как история города повлияла на его современное развитие.
- ***географическое положение:*** объясните, как географическое положение влияет на экономику и жизнь города.

Пример анализа:

Гипотетический город А (Промышленный):

- Функциональная специализация: промышленный центр с крупными заводами.
- Население: 300,000 жителей (крупный город).
- Историческая значимость: Основан в 19 веке как центр угольной промышленности.
- Географическое положение: Находится вблизи реки, что облегчает транспортировку товаров.

Литература к занятию

1. Перспективы мировой урбанизации на 2018 год [Электронный ресурс] // ООН, отдел экономического и социального дела, 2019 г. – Режим доступа: https://population.un.org/wup/Download/.

ЗАНЯТИЕ 2
СИСТЕМЫ ГОРОДОВ

***Вопросы для обсуждения*:**

1. Проблема конкуренции за привилегированные участки территории, концепция доступности.
2. Исходная модель фон Тюнена и ее влияние на теоретические построения Кристаллера и Лёша. Модели непрерывного типа.
3. Концепция зоны влияния города.
4. Проблемы описания зоны влияния и модели зонального типа.

Задание 1. На основании данных, представленных в приложении А (по вариантам) определите размеры сельскохозяйственных зон согласно модели Тюнена. Зоны отобразите графически в виде концентрических колец в масштабе 1 см – 20 км.

Пример. Предположим что в наших условиях можно заниматься четырьмя видами сельскохозяйственного производства. Экономическая эффективность которых может быть описана соответствующей математической функцией, отражающей полученную прибыль в зависимости от расстояния до рынка сбыта.

Функции для видов с/х производства:

1 вид У = -23 * Х + 700
2 вид У = -8 * Х + 500
3 вид У = -3,5 * Х + 340
4 вид У = -1.7 * Х + 180

Для определения размеров зон влияния необходимо в одной системе координат построить четыре графика, отражающих зависимость прибыли (У) от расстояния до рынка сбыта (Х).

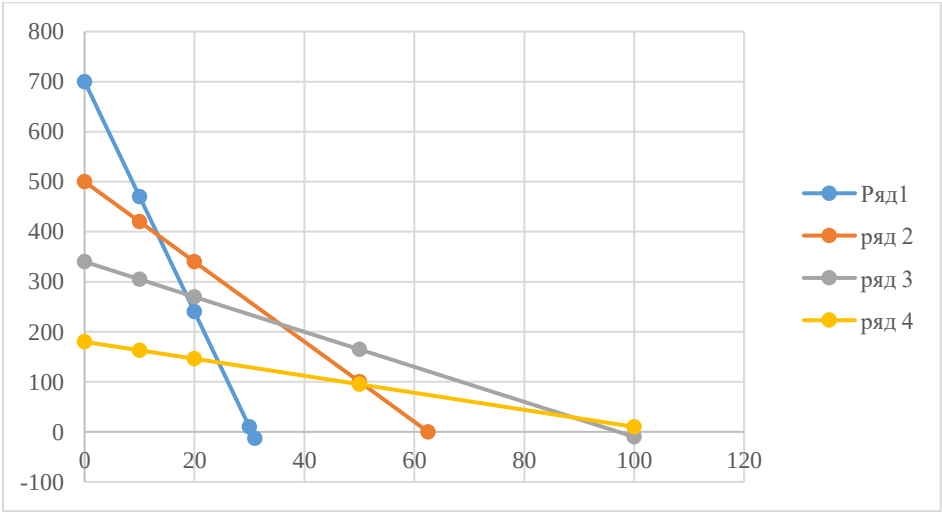


Рисунок 1 – График, отражающий зависимость прибыли (У) от расстояния до рынка сбыта (Х)

Точки пересечения первого и второго графиков, второго и третьего, третьего и четвертого отражают искомые размеры зон, которые устанавливаются по оси Х. В рассматриваемом примере размер первой зоны – 17 км. второй – 35 км, третьей – 95 км, четвертой – 100 км.

Чтобы определить зону влияния каждого вида сельскохозяйственного производства, необходимо найти, при каком значении Х прибыль становится равной нулю.

Пример решения уравнения:

$$0 = -23X + 700$$
$$23X = 700$$
$$X = \frac{700}{23} \approx 30.43 \text{ км}$$

Задание 2. Согласно «Теории центральных мест» при размещении определенных видов хозяйственной деятельности необходимо учитывать людность места размещения, поскольку при недостаточной численности населения данный вид деятельности может быть убыточен. Заполните таблицу, указав в каких населенных пунктах экономически целесообразно размещать приведенные виды хозяйственной деятельности. Письменно в тетради объясните почему.

Численность населения	школа	книжный магазин	отделение банка	базовые мед. услуги	пожарная служба	колледж	больница с роддомом	городской транспорт	университет
100–500									
500–1 000									
1000–3 000									
3000–5 000									
5000 –20 000									
20 000 – 50 000									
50 000 – 100 000									
100 000 – 200 000									
>200 000									

Задание 3. Самостоятельно изучите методику построения графика Ципфа для городов [1]. Постройте график Ципфа по пятнадцати крупнейшим по численности населения городам Беларуси за 1989 г. (Приложение Б) и за 2023 г. [2]. На графике отобразите идеальную и реальную кривые по расчетным датам, сделайте краткий письменный вывод об отклонениях «ранг – размер».

Для построения необходимо использовать ***правило Ципфа***. Правило звучит следующим образом: население каждого города (Rn) стремится быть равным численности населения самого крупного города системы (R0), деленной на порядковый номер данного города в ранжированном ряду (N). В результате расчетов получается идеальная численность населения в ранжированных городах той или иной страны относительно численности первого по численности населения города страны.

$$Rn = \frac{Ro}{N}$$

Литература к занятию

1. Русак, И. Правило Ципфа и его значение при прогнозировании развития системы городов Республики Беларусь / И.Н. Русак. Policy Paper Series, PP/04/2017. Минск: Macrocenter. 2017. – 11 с.

2. Численность населения на 1 января 2023 г. и среднегодовая численность населения за 2022 год по Республике Беларусь в разрезе областей, районов, городов, поселков городского типа [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2023 г. – Режим доступа: https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/a5d/ldk4wixkq91lgnvvgplqizlt02u8d43a.pdf.

ЗАНЯТИЕ 3
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРИЧИНЫ ПОЯВЛЕНИЯ ГОРОДОВ

***Вопросы для обсуждения*:**

1. Исторический аспект происхождения городской экономики.
2. Специфика городской экономики на Древнем Востоке, в Древней Греции и Древнем Риме.
3. Городская экономика в период Средневековья.
4. Городская экономика в Новое время и в период после Второй мировой войны.

Задание 1. В ПРИЛОЖЕНИИ А3 приведены таблицы, отражающие производительность труда рабочих, занятых производством еды и одежды в разных частях региона. Заполните таблицы в соответствии со своим вариантом, указав альтернативные стоимости еды и одежды в соответствии с примером, приведенным ниже.

Пример:

Таблица 1 – Производительность труда рабочих, занятых производством еды и одежды в разных частях региона

Продукция	**Часовая выработка**		**Альтернативная стоимость**	
	Восток	**Запад**	**Восток**	**Запад**
Еда	1	12	1	0,25
Одежда	1	3	1	4

Альтернативная стоимость еды и одежды на Востоке региона одинаковы.

Альтернативная стоимость на Западе для еды может быть получена в результате решения пропорции:

12 – 3

1 – x

отсюда **x = 3 / 12 = 0,25**

Это значит, что на Западе 1 единица еды стоит как 0,25 единиц одежды;

для одежды может быть получена в результате решения пропорции:

3 – 12

1 – x

отсюда **x = 12 / 3 = 4**

Это значит, что на Западе 1 единица одежды стоит как 4 единицы еды.

Поскольку, мы знаем, что выгоднее производить товар с меньшей альтернативной стоимостью, то выходит, что на Западе выгоднее производить еду, а на Востоке – одежду.

Далее приступаем к заполнению второй таблицы, которая ответит на вопрос, выгодно ли хозяйству расположенному на западе перейти на производство исключительно еды и обменивать ее на одежду у хозяйств на востоке, а также покажет сколько времени можно затратить на торговлю, чтобы она была выгодной.

Пример:

Таблица 2 – Анализ выгоды перехода на производство еды и обмена на одежду

Время торговли, мин.	**Время работы, мин.**	**Еда**	**Кол-во одежды, если обменять еду**	**Собственное производство за час без торговли**	**Выгода**
0	60	12	6	3	3
20	40	8	4	3	1
40	20	4	2	3	-1
30	30	6	3	3	0

Стоимость 1 единицы еды = 0,5 единиц одежды.

1 строка. *Ситуация, при которой хозяйство переходит на 1 час производства еды.* При текущей производительности за 60 минут хозяйство производит 12 единиц еды. Если будет совершен обмен, то по текущим ценам за 12 единиц еды можно получить 6 единиц одежды (**12 * 0,5 = 6)**. В тоже время, если бы хозяйство само занялось производством одежды, то при его производительности оно могло бы получить 3 единицы одежды. Соответственно выгода от торговли равна 3 единицам одежды (**6 - 3 = 3)**.

2 строка. *Хозяйство решает совершить обмен, который займет 20 минут.* Соответственно для работы в этом часу у хозяйства останется только 40 минут (**60 - 20 = 40)**. При текущей производительности за 40 минут можно произвести 8 единиц еды (**40 * 12 / 60 = 8)**, которые при обмене составят 4 единицы одежды (**8 * 0,5 = 4)**. Если бы хозяйство само занялось производством одежды, то при его производительности оно могло бы получить 3 единицы одежды. Соответственно выгода от торговли равна 1 единице одежды (**4- 3 =1)**.

3 строка. *Хозяйство решает совершить обмен, который займет 40 минут.* Соответственно для работы в этом часу у хозяйства останется только 20 минут (**60 - 40 = 20)**. При текущей производительности за 20 минут можно произвести 4 единицы еды (**20 * 12 / 60 = 4)**, которые при обмене составят 2 единицы одежды (**4 * 0,5 = 2)**. Если бы хозяйство само занялось производством одежды, то при его производительности оно могло бы получить 3 единицы одежды. Соответственно выгода от торговли равна -1 единице одежды (**2 - 3 = -1)**. Торговля уже не выгодна.

4 строка. *Нужно определить максимальное время, которое хозяйство может потратить на торговлю, при условии, что она не убыточна.* Торговля не убыточна при условии, что собственное производство одежды равно количеству одежды полученному при обмене еды на одежду. Т.к. собственное производство одежды составляет 3 единицы в час, то учитывая текущие цены можно определить количество еды, необходимое для обмена на это количество (**3 / 0,5 = 6)**. Т.е. хозяйству нужно произвести 6 единиц еды, которые можно обменять на 3 единицы одежды, и в этом случае торговля будет не убыточна. Зная количество необходимой еды и производительность в час можно определить сколько времени займет производство этой еды. За 60 минут производят 12 единиц еды, за X минут производят 6 единиц. Решаем пропорцию и находим результат, который будет равен 30 минутам (**6 * 60 / 12 = 30)**. Соответственно на торговлю у хозяйства есть только 30 минут (**60 - 30 = 30**. Если торговля занимает больше времени, то она невыгодна.

Задание 2. В соответствии с вариантами, приведенными в ПРИЛОЖЕНИИ Б3, заполните таблицу по аналогии с примером, представленным ниже.

Пример:

Таблица 3 – Сравнительное преимущество регионов в производстве тракторов, автобусов, самолетов

Продукция	Запад	Центр	Восток	Альтернативная стоимость												Запад	Центр	Восток
				Запад				Центр				Восток						
Трактор	10	8	6	0,5	Автобус	0,3	Самолёт	1,3	Автобус	0,6	Самолёт	0,8	Автобус	0,7	Самолёт	25,0	56,3	50,0
Автобус	5	10	5	2	Трактор	0,6	Самолёт	0,8	Трактор	0,5	Самолёт	1,2	Трактор	0,8	Самолёт	50,0	33,0	52,0
Самолет	3	5	4	3,3	Трактор	1,7	Автобус	1,6	Трактор	2	Автобус	1,5	Трактор	1,3	Автобус	66,7	56,0	40,0

Предположим, что существует некоторое государство, в котором существует три региона. Регионы конкурируют между собой производя одинаковую продукцию (трактора, автобусы и самолеты). В итоге, на государственном уровне было принято решение, определить сравнительное преимущество каждого региона и сконцентрировать все усилия на производстве продукции, обладающей наибольшим сравнительным преимуществом в данном регионе. Вас пригласили в качестве эксперта, который должен помочь в этом.

Итак, если в регионе производится три товара, то альтернативную стоимость каждого товара можно определить в двух других товарах. Т.е. альтернативную стоимость тракторов можно выразить в автобусах и самолетах. Для западного региона в первой строке можно определить альтернативную стоимость тракторов в автобусах и самолетах. Для этого необходимо решить следующие пропорции.

- в автобусах (берем данные из зеленого столбика):

10 тракторов – 5 автобусов,

тогда 1 трактор – X автобусов,

отсюда **X = 5/10 = 0,5**, т.е. альтернативная стоимость одного трактора равна 0,5 стоимости автобуса.

- в самолетах (опять берем данные из зеленого столбика):

10 тракторов – 3 самолета,

тогда 1 трактор – X самолетов,

отсюда **X = 3 / 10 = 0,3**, т.е. альтернативная стоимость одного трактора равна 0,3 стоимости самолета.

Теперь у нас заполнена первая строка в альтернативной стоимости для запада. Аналогично можно определить альтернативную стоимость автобусов в тракторах и самолетах. Для этого необходимо решить следующие пропорции:

- в тракторах (берем данные из зеленого столбика):

5 автобусов – 10 тракторов,

тогда 1 автобус – X тракторов,

отсюда **X = 10/5 = 2**, т.е. альтернативная стоимость одного автобуса равна 2 стоимостям трактора.

- в самолетах (опять берем данные из зеленого столбика)

5 автобусов – 3 самолета,

тогда 1 автобус – X самолетов,

отсюда **X = 3/ 5 = 0,6**, т.е. альтернативная стоимость одного трактора равна 0,6 стоимости самолета.

Далее по аналогии.

После того, как будут заполнены все строки альтернативной стоимости, уже можно делать выводы о выгодности производства того или иного товара.

Однако это легче сделать если стоимости, представленные в товарах, перевести в привычные нам деньги. Будем считать что стоимость **1 трактора - 10 рублей, 1 автобуса - 20 рублей, 1 самолета 50 рублей**.

Если стоимость 1 трактора на западе составляет 0,5 автобуса и 0,3 самолета, то в деньгах это можно представить в виде **0,5 * 20 + 0,3 * 50 = 25**. Таким же способом можно определить стоимость 1 автобуса на западе **2 * 10 + 0,6 * 50 = 50.** Заполнив эту часть таблицы можно определить минимальную альтернативную стоимость для каждого товара. В случае с тракторами она будет минимальна на западе (25), для автобусов в центре (33), для самолетов на востоке (40).

Вывод: Таким образом, западу лучше сконцентрировать усилия на производстве тракторов, центру – автобусов, востоку – самолетов.

Задание 3. Предположим, что продукты салонов красоты и салонов по стрижке домашних животных взаимодополняемы и услуги в них оказываются одновременно и людям, и домашним животным. Лиза подумывает перевести свой салон красоты из изолированного места в свободное здание рядом с салоном Владислава по стрижке домашних животных. Принимая свое решение, она исходит из следующих допущений:

1) если Лиза переедет, то она сохранит всех своих текущих клиентов (20 человек в неделю) плюс привлечет к себе 25% текущих клиентов Владислава;

2) в настоящее время у Владислава 60 клиентов в неделю;

3) за вычетом арендной платы прибыль Лизы с каждого клиента составляет 32 руб.;

4) арендная плата на новом месте на 640 руб. в неделю выше, чем за имеющееся место.

а) Если Лиза переведет свой салон на новое место, то выиграет она от этого или проиграет?

б) Предположим, что если Лиза переедет, то 50% ее прежних клиентов сменят салон Василия по уходу за животными на салон Владислава. Если прибыль Владислава с одного клиента составляет 25 руб., то сколько он будет готов заплатить Лизе за ее переезд? Будет ли плата достаточной, чтобы побудить Лизу к переезду?

Ответы на вопросы в пунктах а и б дать письменно в тетради с приведением соответствующих расчетов.

Алгоритм расчетов:

А) Доля клиентов Владислава, которую Лиза может привлечь:

60 – 100%

X – 25%

Итого 20 + X = Y клиентов в неделю.

Общая прибыль после переезда:

Прибыль = Количество клиентов × Прибыль с клиента

Дополнительные затраты на аренду:

Арендная плата на новом месте выше на 640 руб. в неделю.

Чистая прибыль после переезда:

Чистая прибыль = Общая прибыль - Дополнительные затраты

Б) Сколько Владислав будет готов заплатить Лизе за её переезд?

Теперь рассмотрим ситуацию, когда 50% прежних клиентов Лизы перейдут к Василию, а не к Владиславу.

Клиенты Лизы, которые уйдут к Владиславу:

Уходят 50% от текущих клиентов Лизы

20 – 100%

X – 10%

Итого уйдут **Y клиентов**.

Оставшиеся клиенты у Лизы:

Оставшиеся клиенты = Текущие клиенты - Ушедшие клиенты

Потеря прибыли для Владислава из-за ухода клиентов:

Предположим, что Владислав теряет тех же ушедших клиентов (**Y от своих**), его потеря составит:

Потеря прибыли = Ушедшие клиенты × Прибыль с клиента

Определение суммы, которую Владислав будет готов заплатить

Владислав может быть готов заплатить Лизе сумму, равную потере его прибыли из-за ухода ее клиентов к Василию, или сумму чуть больше этой потери для того, чтобы компенсировать ей возможные риски и затраты на переезд.

Вывод по первому вопросу: Лиза выиграет / проиграет от переезда и получит чистую прибыль в размере _____ руб. в неделю.

Вывод по второму вопросу: Владислав может быть готов заплатить Лизе около **_____ руб.**, чтобы компенсировать потерю прибыли из-за ее решения о переезде.

ПРИЛОЖЕНИЕ А3

Варианты для выполнения задания №1

ВАРИАНТ 1

Продукция	Часовая выработка		Альтернативная стоимость	
	Восток	Запад	Восток	Запад
Еда	1	13		
Одежда	1	3		

Время торговли, мин.	Время работы, мин.	Еда	Кол-во одежды, если обменять еду	Собственное производство за час без торговли	Выгода
0	60				
20	40				
40	20				

ВАРИАНТ 2

Продукция	Часовая выработка		Альтернативная стоимость	
	Восток	Запад	Восток	Запад
Еда	1	15		
Одежда	1	3		

Время торговли, мин.	Время работы, мин.	Еда	Кол-во одежды, если обменять еду	Собственное производство за час без торговли	Выгода
0	60				
20	40				
40	20				

ВАРИАНТ 3

Продукция	Часовая выработка		Альтернативная стоимость	
	Восток	Запад	Восток	Запад
Еда	1	11		
Одежда	1	3		

Время торговли, мин.	Время работы, мин.	Еда	Кол-во одежды, если обменять еду	Собственное производство за час без торговли	Выгода
0	60				
20	40				
40	20				

ВАРИАНТ4

Продукция	Часовая выработка		Альтернативная стоимость	
	Восток	Запад	Восток	Запад
Еда	1	10		
Одежда	1	3		

Время торговли, мин.	Время работы, мин.	Еда	Кол-во одежды, если обменять еду	Собственное производство за час без торговли	Выгода
0	60				
20	40				
40	20				

Варианты для выполнения задания №2

ВАРИАНТ 1

Продукция	Запад	Центр	Восток	Альтернативная стоимость										Запад	Центр	Восток
				Запад				Центр				Восток						
Трактор	10	8	7		Автобус		Самолёт		Автобус		Самолёт		Автобус		Самолёт			
Автобус	5	10	5		Трактор		Самолёт		Трактор		Самолёт		Трактор		Самолёт			
Самолет	8	5	4		Трактор		Автобус		Трактор		Автобус		Трактор		Автобус			

ВАРИАНТ 2

Продукция	Запад	Центр	Восток	Альтернативная стоимость										Запад	Центр	Восток
				Запад				Центр				Восток						
Трактор	10	8	5		Автобус		Самолёт		Автобус		Самолёт		Автобус		Самолёт			
Автобус	5	11	5		Трактор		Самолёт		Трактор		Самолёт		Трактор		Самолёт			
Самолет	9	5	7		Трактор		Автобус		Трактор		Автобус		Трактор		Автобус			

ВАРИАНТ 3

Продукция	Запад	Центр	Восток	Альтернативная стоимость										Запад	Центр	Восток
				Запад				Центр				Восток						
Трактор	10	8	9		Автобус		Самолёт		Автобус		Самолёт		Автобус		Самолёт			
Автобус	4	8	5		Трактор		Самолёт		Трактор		Самолёт		Трактор		Самолёт			
Самолет	9	5	7		Трактор		Автобус		Трактор		Автобус		Трактор		Автобус			

ВАРИАНТ 4

Продукция	Запад	Центр	Восток	Альтернативная стоимость										Запад	Центр	Восток
				Запад				Центр				Восток						
Трактор	2	5	1		Автобус		Самолёт		Автобус		Самолёт		Автобус		Самолёт			
Автобус	3	2	5		Трактор		Самолёт		Трактор		Самолёт		Трактор		Самолёт			
Самолет	4	5	3		Трактор		Автобус		Трактор		Автобус		Трактор		Автобус			

ЗАНЯТИЕ 4

МЕСТА ВОЗНИКНОВЕНИЯ ГОРОДОВ

***Вопросы для обсуждения*:**

1. Основные теории размещения городов.
2. Теории структурирования городского пространства.
3. Сущность и эволюция процесса субурбанизации в мире.
4. Джентрификация – одна из черт городской динамики западных городов.

Задание 1. В соответствии с базовым сценарием постройте график, на котором отобразите кривую совокупных издержек:

В регионе есть производитель деревянных игрушек. Древесина доступна в лесу, который расположен в 10 км от города (рынка). Стоимость транспортировки древесины – 1 рубль за тонну на километр. Игрушки можно продать в городе, стоимость их транспортировки 2 рубля за тонну на километр. Предприятие использует 4 тонны древесины для производства 3 тонн игрушек.

Совокупные издержки
в точке 0 (лес) – 60 р.
в точке 5 (5 км от города) – 50 р.
в точке 7 (3 км от города) – 46 р.
в точке 10 (рынок) – 40 р.
***Ось X**: расстояние от леса (0 до 10 км).*
***Ось Y**: совокупные издержки (в рублях).*

На втором графике отразите изменения кривой совокупных издержек в зависимости от конкретных условий (в соответствии с вариантом в ПРИЛОЖЕНИИ А4). Письменно в тетради укажите совокупные издержки в следующих точках:

в точке 0 (новый лес)
в точке 10 (старый лес)
в точке 15 (5 км от города)
в точке 17 (3 км от города)
в точке 20 (рынок)

Сравните полученные данные с базовой моделью, сделайте выводы об изменении условий (смещение источника сырья) и технологии производства (уменьшение потребления древесины).

Пример расчета совокупных издержек в зависимости от новых условий:

Допустим, что:

Древесина доступна в лесу, расположенном в 20 км от города.

Стоимость транспортировки игрушек составляет **3,7 рублей** за тонну на км.

Стоимость транспортировки древесины составляет **0,7 рублей** за тонну на км.

Предприятие перешло на новую технологию обработки древесины и сократило потребление древесины с 4 до 3 тонн.

Расчет новых совокупных издержек:

В точке 0 (новый лес):

Транспортировка древесины: =3×20×0.7=42

Транспортировка игрушек: =3×20×3.7=222
Итоговые издержки: 42+222=264
В точке 10 (старый лес):
Транспортировка древесины: =3×10×0.7=21
Транспортировка игрушек: =3×10×3.7=111
Итоговые издержки: 21+111=132
В точке 15 (5 км от города):
Транспортировка древесины: =3×5×0.7=10.5
Транспортировка игрушек: =3×5×3.7=55.5
Итоговые издержки: 10.5+55.5=66
В точке 17 (3 км от города):
Транспортировка древесины: =3×3×0.7=6.3
Транспортировка игрушек: = 3×3×3.7=33.3
Итоговые издержки: 6.3+33.3=39.6
В точке 20 (рынок):
Транспортировка древесины: = 3×0×0.7=0
Транспортировка игрушек: = 3×0×3.7=0
Итоговые издержки: 0+0=0

Задание 2. Рассмотрим крупный город радиусом 16 км, связанный с пригородной зоной. Два члена семьи Ивановых работают: глава семьи Иванов Дмитрий ездит на работу в центр города (x=0), а его супруга Иванова Мария – в пригород, расположенный в 6 км к востоку от центра города. Отобразите с помощью графика функции цен на занимаемое данной семейной парой жилье для трех случаев:

а) время в пути на километр одинаково в обоих направлениях (в направлении центра города и обратно), у обоих супругов Ивановых одна и та же альтернативная стоимость времени в пути;

б) поскольку большинство работников регулярно ездят в центр города, время в пути на километр внутригородской миграции (в направлении центра города в утренние часы пик и назад из центра в вечерние часы пик) превышает время в пути в процессе направленной от центра миграции (из центра города в утренние часы пик и назад в центр в вечерние часы пик), у обоих супругов Ивановых одна и та же альтернативная стоимость времени в пути;

в) время в пути на километр одинаково в обоих направлениях, но у Ивановой Марии более высокая альтернативная стоимость времени в пути.

Сценарий а. Время в пути одинаково в обоих направлениях. Альтернативная стоимость времени у обоих супругов одинакова. В таком случае функция цены на жилье будет иметь следующий вид: $P(x)=100-6x$, где x – это расстояние.

Сценарий б. Время в пути на километр больше для внутригородской миграции по сравнению с направленной от центра миграцией. Альтернативная стоимость времени у обоих супругов одинакова. В таком случае функция цены на жилье будет иметь следующий вид: $P(x)=100-7x$, где x – это расстояние.

Сценарий в. Время в пути одинаково в обоих направлениях, но у Ивановой Марии более высокая альтернативная стоимость времени. В таком случае функция цены на жилье будет иметь следующий вид: $P(x)=100-6x+2$, где x – это расстояние.

Задание 3. Рассмотрим два крупных города – Кузнецвиль и Алмазбург. Названия указывают на тип предприятий, действующих в каждом из городов:

рабочие в Кузнецвилле выпускают кузнечно-прессовое оборудование, а в Алмазбурге занимаются огранкой алмазов. Предположим, что вся продукция вывозится через транспортный узел в центре города. Как вам кажется, в обоих городах будет одно и то же пространственное распределение занятости? Если нет, то чем они будут отличаться? Ответ на вопрос представьте в письменном виде в рабочей тетради.

Задание 4. Рассмотрим гипотетический город А, в котором некоторые магазины располагаются вдоль больших улиц, образуя полосы торговых точек. Письменно в рабочей тетради ответьте на вопрос: почему данные предприятия розничной торговли не размещаются в центре города, или на специализированных торговых улицах?

Варианты для выполнения задания №1

ВАРИАНТ 1

- Древесина доступна в лесу, расположенном в 20 км от города.
- Стоимость транспортировки игрушек составляет **4,1 рублей** за тонну на км.
- Стоимость транспортировки древесины составляет **1,1 рублей** за тонну на км.
- Предприятие перешло на новую технологию обработки древесины и сократило потребление древесины с 4 до 3 тонн.

ВАРИАНТ 2

- Древесина доступна в лесу, расположенном в 20 км от города.
- Стоимость транспортировки игрушек составляет **4,2 рублей** за тонну на км.
- Стоимость транспортировки древесины составляет **1,2 рублей** за тонну на км.
- Предприятие перешло на новую технологию обработки древесины и сократило потребление древесины с 4 до 3 тонн.

ВАРИАНТ 3

- Древесина доступна в лесу, расположенном в 20 км от города.
- Стоимость транспортировки игрушек составляет **4,3 рублей** за тонну на км.
- Стоимость транспортировки древесины составляет **1,3 рублей** за тонну на км.
- Предприятие перешло на новую технологию обработки древесины и сократило потребление древесины с 4 до 3 тонн.

ВАРИАНТ4

- Древесина доступна в лесу, расположенном в 20 км от города.
- Стоимость транспортировки игрушек составляет **4,4 рублей** за тонну на км.
- Стоимость транспортировки древесины составляет **1,4 рублей** за тонну на км.
- Предприятие перешло на новую технологию обработки древесины и сократило потребление древесины с 4 до 3 тонн.

ВАРИАНТ 5

- Древесина доступна в лесу, расположенном в 20 км от города.
- Стоимость транспортировки игрушек составляет **4,5 рублей** за тонну на км.
- Стоимость транспортировки древесины составляет **1,5 рублей** за тонну на км.
- Предприятие перешло на новую технологию обработки древесины и сократило потребление древесины с 4 до 3 тонн.

ВАРИАНТ 6

- Древесина доступна в лесу, расположенном в 20 км от города.
- Стоимость транспортировки игрушек составляет **3,9 рублей** за тонну на км.
- Стоимость транспортировки древесины составляет **0,9 рублей** за тонну на км.
- Предприятие перешло на новую технологию обработки древесины и сократило потребление древесины с 4 до 3 тонн.

ЗАНЯТИЕ 5
РОСТ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА

***Вопросы для обсуждения*:**

1. Экономические факторы роста городской экономики: базисный сектор городской экономики.
2. Экономические факторы роста городской экономики: динамика рынка труда в городе.
3. Экономические факторы роста городской экономики: государственная политика.
4. Экономические факторы роста городской экономики: экология и уровень социальной инфраструктуры города.
5. Метод «затраты – результаты».

Задание 1. Предположим, что у вас имеются некоторые данные об операциях в рамках экономики гипотетического города А (таблица 1):

а) Закончите заполнение таблицы операций.

б) Ответьте на вопрос: у города А будет больший или меньший мультипликатор экспорта, чем у города В (таблица 2)?

Таблица 1 – Данные об операциях в рамках экономики гипотетического города А

Факторы производства	**Изготовители компьютеров (долл.)**	**Изготовители проводов (долл.)**	**Местные торговые точки (долл.)**	**Домохозяйства (долл.)**	**Экспорт (долл.)**	**Совокупный объем выпуска (долл.)**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Компьютеры	0	350	X	300	X	2 000
Провода	500	0	0	0	500	1 000
Местные товары	0	0	0	2 500	0	X
Рабочая сила	1 000	600	2 000	0	0	3 600
Импорт	X	X	300	X	-	1 650
Итого	2 000	X	X	3 600	X	

Пояснения к таблице 1.

Во второй колонке представлены данные об использовании факторов производства фирмами отрасли по производству компьютеров. Для производства компьютеров они закупают на 500 долл. электропроводов, на 1 000 долл. рабочей силы из числа жителей города и на X долл. импортных ресурсов (сырье + комплектующие). Сумма затрат на эти факторы производства равна совокупному объему продукции, выпускаемой предприятиями промышленности средств вычислительной техники (2 000 долл.).

В третьей колонке представлены данные об использовании факторов производства предприятиями по производству проводов, которые используют рабочую силу, компьютеры и импортное сырье на сумму X долл. для выпуска электропроводов на сумму X долл.

В четвертой колонке представлены данные об использовании факторов производства местными торговыми точками, использующими компьютеры на сумму X долл, рабочую силу на сумму 2 000 долл и импортное сырье на сумму 300 долл.

В пятой колонке показано, как домохозяйства делят свой совокупный доход (3 600 долл.) между компьютерами (X долл.), товарами местного производства (2 500 долл.) и импортными товарами (X долл.).

Шестая колонка содержит данные об экспорте компьютеров (X долл.) и проводов (500 долл.)

В седьмой колонке представленна сумма стоимости изделий в каждой строке. Следует отметить, что цифры представленные в данной колонке соотвествуют суммам цифр, представленным в строке «Итого».

Таблица 2 – Данные об операциях в рамках экономики гипотетического города В

Факторы производства	**Изготовители компьютеров (долл.)**	**Изготовители проводов (долл.)**	**Местные торговые точки (долл.)**	**Домохозяйства (долл.)**	**Экспорт (долл.)**	**Совокупный объем выпуска (долл.)**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Компьютеры	0	300	150	180	1 370	2 000
Провода	400	0	0	0	600	1 000
Местные товары	0	0	0	2 500	0	2 500
Рабочая сила	1 000	600	2 000	0	0	3 600
Импорт	600	100	350	920	-	1 970
Итого	2 000	1 000	2 500	3 600	1 970	

Задание 2. Предположим, что в некотором регионе существует четыре города, для которых изначальная кривая предложения рабочей силы представлена функцией **y = 200 + 16 * x**, а кривая спроса **y = 1800 - 16 * x**. Каждый из городов выпускает одинаковый экспортный товар. В каждом городе нашли способ улучшить качество коммунальных услуг для жителей без повышения налогов. Учитывая дополнительную информацию, для каждого из городов постройте графики спроса – предложения и определите равновесный уровень заработной платы (M_A) и занятости (P_A) где индекс это название города.

Город А. В городе нет никаких ограничений, действуют обычные рыночные механизмы. Численность рабочих зависит от стоимости рабочей силы.

Город Б. Численность доступных рабочих в городе неизменна.

Город В. Введен новый налог для экспортно-ориентированных предприятий.

Город Г. Построено новое экспортное предприятие для которого нужно много новых рабочих (25% от уже имеющихся).

Задание 3. Рассмотрим город, в котором принято решение взимать налог на загрязнение окружающей среды с предприятий – источников загрязнения. Заполните строки так, чтобы следующие утверждения выглядели корректными, а затем кратко поясните свои ответы в рабочей тетради.

Город, вероятнее всего, будет расти в результате введения налога на загрязнение окружающей среды, если:

а) эластичность предложения рабочей силы по отношению к качеству окружающей среды относительно _____ (кривая предложения рабочей силы смещается на относительно _____величину, когда качество окружающей среды повышается);

б) эластичность спроса на рабочую силу (по отношению к заработной плате) со стороны экологически чистых предприятий города относительно _____;

в) эластичность предложения рабочей силы по отношению к заработной плате относительно _____ (кривая спроса на рабочую силу относительно _____).

Задание 4. Предположим, что консультативная фирма подготовила следующую информацию об экономике города С:

- Текущая занятость в экспортно-ориентированных отраслях составляет 50 тыс. рабочих мест.

- Текущая совокупная занятость в городе составляет 150 тыс. рабочих мест.

- Ожидается, что занятость в экспортно-ориентированных отраслях вырастет на 10 тыс. рабочих мест.

а) Достаточно ли данных для того, чтобы точно предсказать влияние роста занятости в экспортно-ориентированных отраслях на уровень совокупной занятости?

б) Если у вас достаточно данных, рассчитайте влияние занятости и проиллюстрируйте ответ на графике.

в) Если данных недостаточно, то проведите анализ на основании имеющейся информации и перечислите данные, которые вам необходимы для проведения полного анализа.

ЗАНЯТИЕ 6
ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ЭКОНОМИКИ ГОРОДА

***Вопросы для обсуждения*:**

1. Трёхсекторная модель экономики Фишера-Кларка.
2. Номенклатура отраслей третичного сектора экономики.
3. Четвертичный сектор экономики.
4. Структурная организация территории города.

Задание 1. На основе данных о ВВП, приведенных в таблице 1, рассчитайте доли секторов экономики для 2022 и 2023 гг., их внутреннюю структуру, а также динамику изменения в процентах относительно 2022 г. Полученные результаты оформите в виде таблиц 2 и 3.

Таблица 1 – Валовый внутренний продукт по видам экономической деятельности за 2022 – 2023 гг.

Название отрасли	Сектор	2022	2023
		млн. руб.	млн. руб
Сельское, лесное и рыбное хозяйство	1	15 580,3	15 668,1
Горнодобывающая промышленность	1	1 431,9	1 410,4
Обрабатывающая промышленность	2	46 486,4	49 722,9
Снабжение электроэнергией, газом и горячей водой и конденсированным воздухом	2	5 550,6	6 734,5
Водоснабжение; сбор, обработка и удаление отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	2	1 228,6	1 428,5
Строительство	2	9 293,4	11 022,2
Торговля	3	18 856,9	20 911,6
Транспортная деятельность	3	9 643,8	10 592,9
Услуги по временному проживанию и питанию	3	1 896,6	2 175,5
Информация и связь	4	11 905,8	9 720,7
Финансовая и страховая деятельность	4	6 430	7 609,3
Операции с недвижимым имуществом	4	11 270,2	13 212,0
Профессиональная, научная и техническая деятельность	5	4 824,8	5 156,6
Деятельность в сфере административных и вспомогательных услуг	5	2 550,9	3 411,1
Государственное управление	5	7 351,0	8 805,4
Образование	5	7 850,8	9 022,4
Здравоохранение и социальные услуги	5	7 665,7	9 000,0
Творчество, спорт, развлечение и отдых	5	1 803,1	2 171,7
Прочие услуги	5	1 338,5	1 542,8

Таблица 2 – Внутренняя структура секторов экономики за 2022 – 2023 гг. и динамика их изменения

Отрасли	2022		2023		Изменение
	млн. руб.	%	млн. руб.	%	
Сельское, лесное и рыбное хозяйство	15 580,3		15 668,1		
Горнодобывающая промышленность	1 431,9		1 410,4		
Сумма по сектору					-
Обрабатывающая промышленность	46 486,4		49 722,9		
Снабжение электроэнергией, газом и горячей водой и конденсированным воздухом	5 550,6		6 734,5		
Водоснабжение; сбор, обработка и удаление отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	1 228,6		1 428,5		
Строительство	9 293,4		11 022,2		
Сумма по сектору					-
Торговля	18 856,9		20 911,6		
Транспортная деятельность	9 643,8		10 592,9		
Услуги по временному проживанию и питанию	1 896,6		2 175,5		
Сумма по сектору					-
Информация и связь	11 905,8		9 720,7		
Финансовая и страховая деятельность	6 430		7 609,3		
Операции с недвижимым имуществом	11 270,2		13 212,0		
Сумма по сектору					-
Профессиональная, научная и техническая деятельность	4 824,8		5 156,6		
Деятельность в сфере административных и вспомогательных услуг	2 550,9		3 411,1		
Государственное управление	7 351,0		8 805,4		
Образование	7 850,8		9 022,4		
Здравоохранение и социальные услуги	7 665,7		9 000,0		
Творчество, спорт, развлечение и отдых	1 803,1		2 171,7		
Прочие услуги	1 338,5		1 542,8		
Сумма по сектору					-

Таблица 3 – Доли секторов экономики в структуре ВВП

Сектор	2022		2023		Изменение
	млн. руб.	%	млн. руб.	%	
1					
2					
3					
4					
5					

Задание 2. На основе относительных показателей, приведенных в таблице 4 рассчитайте для гипотетического города А следующие абсолютные показатели:

- процентное изменение количества предприятий, функционирующих на территории города;

- средний темп роста удельного веса предприятий и организаций, который представляет собой отношение удельного веса в 2023 г. к удельному весу той же структурной части в предшествующий период (2022 г.).

Результаты расчета представьте в виде таблицы 5. Письменно в тетради проанализируйте отраслевую структуру экономики города А, ее изменения и перспективы.

Таблица 4 – Распределение предприятий и организаций города А по видам экономической деятельности (относительные показатели)

Отрасли	**Число предприятий (организаций)**			
	2020	**2021**	**2022**	**2023**
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	326	312	331	227
Рыболовство, рыбоводство	16	19	21	18
Добыча полезных ископаемых	35	34	47	60
Обрабатывающие производства	3010	2961	3054	2193
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	69	76	84	82
Строительство	2882	3022	3346	2658
Оптовая и розничная торговля	13513	13424	13923	15219
Гостиницы и рестораны	540	564	593	514
Транспорт и связь	1120	1191	1315	1284
Финансовая деятельность	834	815	881	567
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	3571	4187	4807	4454
Государственное управление и обеспечение военной безопасности, обязательное социальное обеспечение	297	335	311	316
Образование	885	906	916	843
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	540	564	593	514
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	2866	2878	2951	2274
Предоставление услуг по ведению домашнего хозяйства	2	204	94	84
Итого	30506	31481	33231	31386

Таблица 5 – Распределение предприятий и организаций города А по видам экономической деятельности (абсолютные показатели)

Отрасли	**Удельный вес, % к итогу**				***Средний «абсолютный» прирост удельного веса, процентных пунктов ((ст.5-ст.4)+(ст.4-ст.3)+(ст.3-ст.2))/3**	****Средний темп роста удельного веса, % (((ст.5/ст.4)*100)+((ст.4/ст.3)*100)+((ст.3/ст.2)*100)/3**
	2020	**2021**	**2022**	**2023**		
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**

*Средний «абсолютный» прирост удельного веса показывает, на сколько процентных пунктов в среднем изменился удельный вес определенной структурной части за заданный период времени. Этот показатель важен для анализа структуры и её изменений, так как он позволяет оценить, насколько увеличился или уменьшился удельный вес конкретной части по сравнению с предыдущими периодами. Знак прироста показывает, увеличился ли удельный вес (положительное значение) или уменьшился (отрицательное значение).

**Средний темп роста удельного веса характеризует среднее относительное изменение удельного веса определенной структурной части за несколько периодов. Этот показатель выражается в процентах и позволяет оценить динамику изменений в структуре.

ЗАНЯТИЕ 7
МОРФОЛОГИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА ГОРОДА

***Вопросы для обсуждения*:**

1. Внутренняя организация пространства города.
2. Основные типы моделей размещения промышленности, предприятий обслуживания и жилых кварталов.
3. Некоторые характеристики территории как инструмент экономического сопоставления отдельных участков города.

Задание 1. В соответствии с одним из предложенных ниже вариантов рассчитайте функциональную структуру города и заполните таблицы 1 и 2.

Варианты для выполнения задания:

вариант 1 – 15000 человек;
вариант 2 – 20000 человек;
вариант 3 – 25000 человек;
вариант 4 – 35000 человек;

Таблица 1 – Функциональные подзоны города

Функциональная подзона	**га**	**шт.**
Жилой многоэтажной застройки		-
Жилой среднеэтажной застройки		-
Жилой усадебной застройки		-
Смешанной многофункциональных общественных центров		-
Дошкольных учреждений (0,6 га)		
Школьных учреждений (3,5 га)		
Лечебно-оздоровительных учреждений (амбулатории)		-
Лечебно-оздоровительных учреждений (поликлиники)		-
Торговых учреждений (продуктовые магазины)		
Торговых учреждений (хозяйственные магазины)		
Торговых учреждений (предприятия общественного питания)		
Предприятий коммунально-складских (склады)		-
Хранения и обслуживания личных автомобилей граждан (гаражи)		-
Хранения и обслуживания личных автомобилей граждан (парковки)		-
Промышленных предприятий		-
Ландшафтно-рекреационная		-
Улично-дорожная сеть		-
ВСЕГО		-

Таблица 2 – Функциональные зоны города

Функциональная зона	**га**	**%**
Жилой застройки		
Общественной застройки		
Предприятий		
Ландшафтно-рекреационная		
Иное		
ВСЕГО		

Алгоритм расчетов:

1. Выполняем расчет структуры населения. Для всех вариантов структура населения имеет следующий вид: 20% – дети, 60% – трудоспособное население, 20% – старше трудоспособного возраста. Зная общую численность населения для своего варианта, определяем численность каждой группы населения.

2. Выполняем расчет структуры детей *(эти данные потребуются для того, чтобы определить потребность в детских садах и школах).* Из общего количества детей в городе: 30% – дошкольники, 70% – школьники.

3. Выполняем расчет структуры зоны жилой застройки в городе. Для всех вариантов структура населения по видам жилой застройки имеет следующий вид: 10% населения – многоэтажная застройка, 60% населения –среднеэтажная застройка, 30% населения – усадебная застройка. Поэтому зная общую численность населения, определяем численность населения в каждом типе жилой зоны. По действующим нормам на каждую 1000 жителей необходима определенная площадь: многоэтажная – 8 га на 1000 человек; среднеэтажная – 10 га на 1000 человек, усадебная – 30 га на 1000 человек. Так, например, если численность населения в городе 30 000 человек, то в многоэтажной зоне проживает 10% населения – 3.000 человек. По нормам на каждую 1000 человек в многоэтажной зоне приходится 8 гектаров – 3 * 8 = 24. Жилая многоэтажна зона занимает 24 гектара.

4. Выполняем расчет размера смешанной подзоны многофункциональных общественных центров в городе. Площадь подзоны многофункциональных общественных центров следует определять исходя из укрупненных показателей в расчете на одного жителя, для всех городов в вариантах этот показатель от 5 до 10 кв. м. на человека. В своих расчетах используйте значение 10 кв м. на человека. Таким образом, если численность населения в городе 30 000 человек, то по нормам площадь подзоны многофункциональных общественных центров должна составлять 30 000 * 10 = 300 000 кв. м., что в гектарах составляет 300 000 / 10 000 = 30 га.

5. Выполняем расчет размера подзон дошкольных и школьных учреждений. При расчетах учитывайте следующие условия: 1 детский сад – 200 детей – 0.6 га площади; 1 школа 1000 детей – 3.5 га площади.

6. Выполняем расчет размера территории необходимой для подзоны лечебно-оздоровительных учреждений в городе. Мощность поликлинических учреждений следует определять исходя из 23 посещений в смену на 1000 человек. На 100 посещений необходимо 0.2 га площади. – Мощность больницы следует определять исходя из расчета 10 мест на 1000 жителей. На каждое место необходимо 100 кв. м. территории.

7. Выполняем расчет размера подзоны торговых учреждений. При расчете вместимости предприятий торговли в городских поселениях следует учитывать, что торговая площадь продовольственных магазинов должна быть из расчета 90 кв. м. на 1000 человек, а хозяйственных – 130 кв. м. на 1000 человек. Зависимость торговой площади от площади магазина на территории города: 250 кв. м. торговой площади – 0.2 га, 500 кв. м. торговой площади – 0.3 га, 1000 кв. м. торговой площади – 0.4 га. Для упрощения расчетов в вашем городе должно быть 2 продовольственных магазина с торговой площадью 500 кв. м., остальные 250 кв. м. Все хозяйственные магазины должны иметь торговую площадь 1000 кв. м. Таким образом, если численность населения в городе 30 000 человек, то по нормам на такое количество населения необходимо 90 * 30.000 / 1.000 = 2.700 кв. м. торговых площадей в продовольственных магазинах. По условию два магазина должны иметь торговую площадь 500 кв. м. следовательно оставшуюся площадь (2.700 - 1.000 = 1.700) должны обеспечить меньшие магазины, их количество составит 1 700 / 250 = 7 штук. Таким образом в городе должно быть 9 продовольственных магазинов (2 средних и 7 маленьких). Их площадь составит (0.2 * 7) + (0.3 * 2) = 2 га.

При расчете вместимости предприятий общественного питания в городских поселениях следует учитывать, что на 1000 жителей в них должно быть 29 посадочных мест. Зависимость посадочных мест от площади заведения на территории города: до 50 мест – 0.25 га, 50 – 100 мест – 0.2 га. Для упрощения расчетов в вашем городе должно быть 3 заведения со 100 посадочными местами, остальные до 50 мест. Таким образом, если численность населения в городе 30 000 человек, то по нормам на такое количество населения необходимо 29 * 30 000 / 1.000 = 870 посадочных мест. По условию три заведения должны быть на 100 мест, следовательно оставшиеся места (870 - 300 = 570) должны обеспечить меньшие заведения, их количество составит 570 / 50 = 11 штук. Таким образом в городе должно быть 14 заведений общественного питания (3 средних и 11 маленьких). Их площадь составит (0.25 * 11) + (0.2 * 3) = 3,45 га.

8. Выполняем расчет размера подзоны коммунально-складских (склады) предприятий в городе. Площадь подзоны коммунально-складских (склады) предприятий в городе составляет 2,5 кв. м. на человека.

9. Выполняем расчет размера территории хранения и обслуживания личных автомобилей граждан. Уровень автомобилизации во всех городах из вариантов составляет 250 автомобилей на 1000 жителей. Из них 70% необходимо обеспечить парковками: 30% – закрытого типа (гаражи), 70% – открытого типа. Площади, необходимые для хранения автомобилей: закрытый тип – 0.3 га на 100 машин. Открытый тип – 0.25 га на 100 машин. Таким образом, если численность населения в городе 30 000 человек, то по нормам на такое количество населения будет приходится (250 * 30 000) / 1000 = 7 500 автомобилей. Обеспечить парковками нужно 70% – 7.500 * 0.7 = 5 250 автомобилей. Из них 30% гаражами – 5.250 * 0.3 = 1575 автомобилей. На столько автомобилей нужно 1575 * 0.3 / 100 = 4 га гаражей.

10. Выполняем расчет размера производственной подзоны. Во всех вариантах производственная зона занимает 200 га.

11. Выполняем расчет ландшафтно-рекреационной зоны. Ее площадь должна составлять 40% от застроенной части города. Для ее расчета необходимо суммировать площади всех зон, рассчитанных ранее, и найти 40% от этого числа.

12. Производим расчет размера территории, занимаемой улицами. Для упрощения расчетов, улицы должны занимать 15% от суммарной площади застроенной части и ландшафтно-рекреационной зоны.

ЗАНЯТИЕ 8
СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА

***Вопросы для обсуждения*:**

1. Агломерационная экономика и города.
2. Внешние эффекты А. Маршалла и Дж. Джекобс.
3. Коллективное использование благ и распределение риска.
4. Согласование и обучение.

Задание 1. Приведите примеры производственных функций с убывающей, постоянной и возрастающей отдачей на масштаб.

При выполнении задания приводятся примеры, связанные с городом.

Образец выполнения:

Убывающая отдача от масштаба:

В сельском хозяйстве, когда фермер увеличивает площадь посева, но не может одновременно увеличить количество рабочей силы или оборудования, каждая дополнительная единица земли приносит меньше урожая, чем предыдущая.

Постоянная отдача от масштаба:

Автомойка, где если количество моечных пространств и работников удваивается, общее количество моек также удваивается. Если есть два моечных пространства и два работника, они могут мыть в два раза больше машин за то же время.

Возрастающая отдача от масштаба:

Производство в крупных компаниях, таких как авиастроение. Увеличение объема производства (например, строительство нескольких самолетов одновременно) позволяет использовать общие ресурсы более эффективно (например, совместное использование технологий и материалов), что ведет к более чем пропорциональному росту выпуска.

Задание 2. Приведите пример агломерационной экономики.

Образец выполнения:

Казань, как часть Татарстана, демонстрирует успешное развитие агломерационной экономики. В стратегии социально-экономического развития до 2030 года выделяются три центра расселения: Казань, Набережные Челны и Альметьевск. Эти города формируют вокруг себя целостные агломерационные структуры, способствующие экономическому росту региона за счёт концентрации ресурсов и взаимодействия между предприятиями.

Задание 3. Сформулируйте гипотезы о связи разнообразия среды и размера экономики.

Образец выполнения:

Чем больше разнообразие среды *(указать какое),* тем _____размер экономики. Это связано с тем_____.

В условиях однородной среды размер экономики_____, так как_____.

Задание 4. Сформулируйте гипотезы о связи диверсификации среды и продуктивности.

Образец выполнения:

Увеличение диверсификации среды (например, разнообразие в команде, культурные различия) приводит к повышению продуктивности, так как способствует более креативному мышлению и инновациям.

ЗАНЯТИЕ 9
ГОРОДСКИЕ ФИНАНСЫ

***Вопросы для обсуждения*:**

1. Доходы и расходы муниципальных бюджетов.
2. Основы распределения расходов муниципальных бюджетов.
3. Муниципальные финансы и межбюджетные отношения.
4. Дефицит и долг муниципальных бюджетов.
5. Финансы городов.

Задание 1. В соответствии с вариантом рассчитайте структуру доходной и расходной частей бюджета города. Заполните таблицы.

Таблица 1 – Структура доходной части бюджета города

Статьи дохода	Сумма за месяц	Сумма за год	%
Подоходный налог			
НДС			
Налог на прибыль			
Особые режимы налогообложения			
Налог на собственность	-		
Продажа и аренда земли	-	2 000 000	
Доход от сдачи в аренду имущества	-	1 000 000	
Всего	-		

Таблица 2 – Структура расходной части бюджета города

Статьи расходов	%	Сумма
Образование	40	
Медицина	35	
ЖКХ	11	
Государственная деятельность	5	
Социальная политика	4	
Национальная экономика	3	
Спорт, культура	2	

Варианты для выполнения задания:

1 – 15000 человек2 – 17500 человек3 – 20000 человек 4 – 22500 человек 5 – 25000 человек 6 – 27500 человек.

Алгоритм расчетов:

1. Производим расчет структуры населения.

Для всех вариантов структура населения имеет следующий вид: 20% – дети, 60% – трудоспособное население, 20% – старше трудоспособного возраста. Зная общую численность населения, определяем численность каждой группы населения.

2. Производим расчет численности занятых в экономике города.

Из общего количества трудоспособного населения 5% – безработные. Из оставшихся работников: 15% – индивидуальные предприниматели, 85% – наемные рабочие.

3. Производим расчет заработной платы наемных работников и доходов индивидуальных предпринимателей для определения размера подоходного налога.

Распределение доходов наемных работников (нр) имеет следующий вид: 25% нр – 1 000 руб, 50% нр – 750 руб, 20% нр – 1 200 руб,5% нр – 1 800 руб.

Зная общую численность населения, занятого в экономике, и уровень заработной платы, определяем ежемесячный доход, который получают наемные работники в городе. Полученную сумму нужно умножить на 0,13 (подоходный налог). Все индивидуальные предприниматели в городе имеют уровень дохода в 1 500 рублей и для них подоходный налог составляет 16%.

Ежемесячная сумма подоходного налога, которую нужно записать в таблицу будет суммой подоходных налогов наемных работников и индивидуальных предпринимателей.

4. Производим расчет НДС, взимаемого в городе.

Будем исходить из предположения, что 80% доходов наемных работников и индивидуальных предпринимателей, оставшихся у них после уплаты подоходного налога они тратят на товары и услуги с которых взимается НДС (20%), из которого 24,5% идут в местный бюджет. Если наемные работники и индивидуальные предприниматели суммарно зарабатывают 1 000 руб. и их подоходный налог составит 150 руб., то у них останется 85 руб, которые они могут потратить. Из этой суммы они потратят 80%. НДС на эту сумму составит 20% и 24,5% этой суммы пойдут в местный бюджет.

850 * 0,8 * 0,2 * 0,245 = 33 руб.

Также НДС будут уплачивать пенсионеры, потребляя товары и услуги. Предположим, что пенсия в городе составляет **700** руб., и

85% всего дохода от пенсий будет идти на товары и услуги. Доходы пенсионеров не облагаются подоходным налогом.

100 пенсионеров получают пенсию в 700 руб., следовательно:

100 * 700 * 0,85 * 0,2 * 0,245 = 2 915 руб.

Ежемесячная сумма НДС, которую нужно записать в таблицу будет суммой НДС наемных работников, индивидуальных предпринимателей, и пенсионеров.

5. Производим расчет налога на прибыль.

Для упрощения расчетов прибыль, полученная предприятиями в городе будет равняться количеству жителей в городе умноженному на площадь промышленной зоны в городе (для всех вариантов это 200 га). Ежемесячный налог на прибыль будет составлять 18% от данного числа. В местный бюджет идет 64,2% суммы данного налога.

6. Производим расчет размера дохода от особого режима налогообложения.

Все индивидуальные предприниматели в городе обязаны ежемесячно платить 200 руб. за свою деятельность.

7. Производим расчет размера налогов на собственность (оплачивается 1 раз в год).

Используйте данные по структуре жилой зоны из практической №7. Ставка налога на собственность в жилой много- и среднеэтажной зоне составляет 5 800 руб. за гектар, в усадебной – 9 000 руб. за гектар, в промышленной 7 600 руб. за гектар.

8. Производим расчет расходной части бюджета.

Задание 2. Предложите свой способ расходования городского бюджета (в % по сферам). Письменно обоснуйте его.

ЗАНЯТИЕ 10
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО ГОРОДА

***Вопросы для обсуждения*:**

1. Понятие о жилищно-коммунальном хозяйстве и его структуре.
2. Жилищный фонд, его содержание и эксплуатация.
3. Развитие систем питьевого водоснабжения и водоотведения (канализации).
4. Повышение надежности, технологической и экономической эффективности теплоснабжения.
5. Совершенствование систем обращения с коммунальными отходами.
6. Совершенствование тарифной политики в сфере оказания жилищно-коммунальных услуг.
7. Улучшение благоустройства населенных пунктов.
8. Использование информационных технологий в сфере ЖКХ. Работа с обращениями граждан и юридических лиц.

Задание 1. В соответствии с вариантом рассчитайте стоимость оплаты жилищно-коммунальных услуг (ЖКУ) для семьи из 3 человек. Заполните таблицу 2. Определите способы уменьшения стоимости ЖКУ для данной семьи.

Таблица 1 – Варианты для выполнения задания 1

вариант	**площадь жилого помещения**	**Объем потребления**			
		холодная вода	**горячая вода**	**электроэнергия**	**газ**
1	38	5	5	80	10
2	42	5	5	84	10
3	46	5	5	88	10
4	50	5	5	92	10
5	54	5	5	96	10
6	58	5	5	100	10

Таблица 2 – Стоимость оплаты ЖКУ для семьи из трех человек

вид услуги	**ед. измерения**	**объем**	**тариф**	**начислено**
техническое обслуживание	кв.м		0,14	
капитальный ремонт	кв.м		0,2	
горячее водоснабжение	Гкал	5*0,04	21,92	
холодное водоснабжение	куб.м		1,17	
водоотведение	куб.м		0,99	
теплоснабжение	Гкал		21,92	
техническое обслуживание лифта	кв.м		0,064	
обращение с ТКО	куб.м	0,53	10,18	5,38
санитарное содержание	кв.м		0,039	

вспомогательных помещений				
электроэнергия на освещение вспомогательных помещений и работу оборудования	кв.м		0,022	
электроэнергия на работу лифтов	кВтч	3	0,6	1,78
техническое обслуживание запорно-переговорных устройств				0,98
электроэнергия	кВТ		0,23	0
газоснабжение	куб. м	10	0,54	5,42

Алгоритм расчета:

1. Производим расчет стоимости услуг, зависящих от общей площади жилого помещения.

Объем таких услуг как:

- техническое обслуживание,
- капитальный ремонт,
- техническое обслуживание лифта,
- санитарное содержание вспомогательных помещений,
- электроэнергия на освещение вспомогательных помещений и работу оборудования

зависит от площади жилого помещения, поэтому для их расчета необходимо площадь умножить на тариф.

2. Производим расчет стоимости водоснабжения и водоотведения

- Горячее водоснабжение – количество кубометров горячей воды умножаем на 0,04 и на тариф.
- Холодное водоснабжение – суммируем количество кубометров холодной и горячей воды и умножаем на тариф.
- Водоотведение – суммируем количество кубометров холодной и горячей воды и умножаем на тариф.

3. Производим расчет стоимости теплоснабжения.

Площадь жилого помещения умножаем на 0,0125.

Задание 2. Используя данные энергетической онлайн карты Бреста определите энергоэффективность зданий в ЖЭСах согласно варианта. Для этого, определите сколько зданий относится к каждому классу энергоэффективности. И рассчитайте среднее значение класса энергоэффективности для ЖЭСа.

Варианты:

1. ЖЭС №3
2. ЖЭС №5
3. ЖЭС №7
4. ЖЭС №9
5. ЖЭС №11
6. ЖЭС №3

ЗАНЯТИЕ 11
ЖИЛИЩНЫЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИКИ ГОРОДА

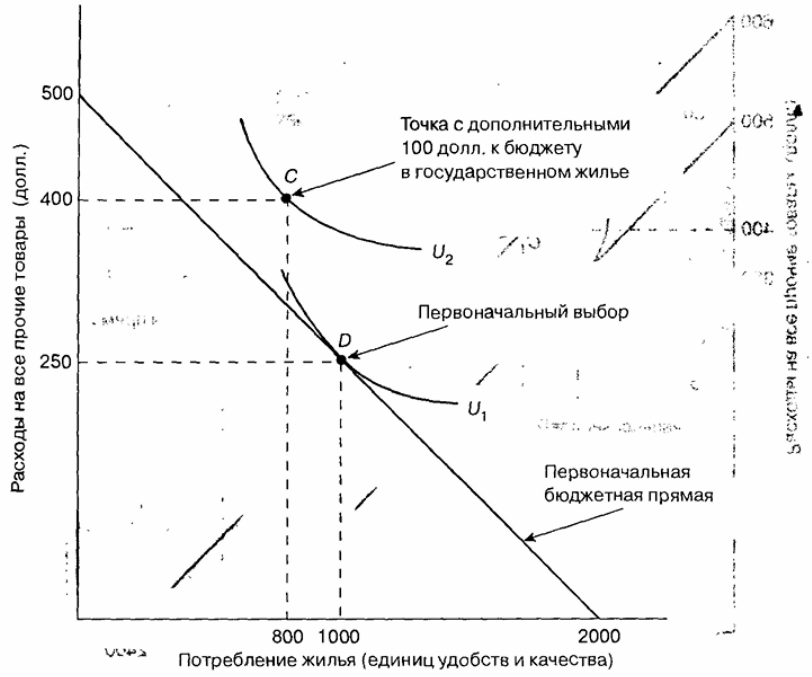
***Вопросы для обсуждения*:**

1. Особенности спроса и предложения на рынке жилья.
2. Жилищные платежи и проблемы их установления.
3. Помощь при оплате жилья и коммунальных услуг.
4. Формирование социального жилищного фонда.
5. Управление жилищным фондом.
6. Жилищный фонд города.
7. Приоритеты развития городской жилищной сферы.

Задание 1. На рисунке 1 строительство государственного жилья по цене 100 долл. Снижает потребление жилья. Предположим, что правительство повышает арендную плату за квартиру, обеспечивающую 800 ед. Удобств и качества, со 100 до 150 долл.

а) С помощью графика, как на рисунке 1, покажите бюджетную точку при цене государственного жилья 100 долл. и 150 долл.

б) Представим, что вначале домохозяйство живет в квартире, обеспечивающей 1000 ед. удобств и качества. Постройте несколько кривых безразличия для случая, когда домохозяйство принимает предложение переехать в государственное жилье по цене 100 долл., но для него безразлично, оставаться ли в старой квартире, или переехать в квартиру по цене 150 долл.



Домохозяйство начинает в точке *D* (жилье площадью 1000 кв. футов и на 250 долл. других товаров). Государственное жилье добавляет к бюджету точку *C*. Если домохозяйство переезжает в государственное жилье, оно уменьшает потребление жилья с 1000 до 800 ед. удобств и качества и увеличивает потребление других товаров с 250 до 400 долл.

Рисунок 1 – Государственное жилье снижает объем потребления жилья

Задание 2. Предположим, что вы хотите максимально повысить благосостояние бедных. Вам необходимо сделать выбор между выплатами наличными и предоставлением бесплатного жилья. Какая информация вам потребуется для этого? Объясните, как вы собираетесь ее использовать.

Задание 3. Сопоставьте последствия регулирования квартплаты в двух городах. В городе Р эластичность предложения жилья равна 5.0 (т.е. 10% рост цены на жилье увеличивает количество жилья на 50%). В городе С предложение жилья менее эластично, эластичность предложения равна 0,40.

ЗАНЯТИЕ 12
ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ

***Вопросы для обсуждения*:**

1. Понятие о городском транспорте и подходы к его классификации.
2. Эффективность разных видов городского транспорта.
3. Эффект Зильберталя. Решение проблемы эффекта Зильберталя.

Задание.

1. Перейдите на сайт конструктора карт Яндекс и масштабируйте карту до уровня Вашего города.
2. С использованием инструмента «Линии» обозначьте на карте свои обычные маршруты разными цветами в зависимости от вида транспорта.
3. Заполните таблицу:

Вид транспорта	Пункт выбытия	Пункт прибытия	Средняя продолжительность поездки	Среднее количество поездок в месяц	Среднемесячная продолжительность	Качество поездки
...	...	...	...	...	...	...

4. Очертите часть города, в которой Вы бываете чаще всего.
5. Ссылку на итоговую карту добавьте в таблицу, напротив своей фамилии.
6. Ответьте на следующие вопросы:

а) Какой вид транспорта является наиболее важным для Вас? Как Вы оцениваете его комфортность?

б) Какую часть своего времени Вы в целом тратите на ежедневные поездки?

в) Какой процент городской территории составляет часть города, в которой Вы бываете?

г) Что бы Вы предложили для решения транспортной проблемы в Вашем городе?

КОНТРОЛЬ ЗНАНИЙ

ВОПРОСЫ К ЭКЗАМЕНУ

1. История урбанистики: от древности до наших времен;
2. Процессы возникновения и развития городов;
3. Стадии урбанизации по Дж. Джиббсу;
4. Стадии развития агломераций по Л. Классену
5. Классификация городов: по численности, основным выполняемым функциям, уровню участия в территориальном разделении труда, историческому происхождению, экономико-географические факторам;
6. Теоретические подходы к определению понятия город;
7. Понятие урбанизации;
8. Проблема конкуренции за привилегированные участки территории, концепция доступности;
9. Базовая модель пространственной конкуренции;
10. Развитие идей Тюнена в трудах немецкой школы пространственной экономики;
11. Модели непрерывного типа в пространственном экономическом анализе;
12. Проблемы выявления зоны влияния города;
13. Выявление зоны влияния с помощью гравитационных моделей;
14. Проблемы описания зоны влияния и модели зонального типа;
15. Исторический аспект происхождения городской экономики;
16. Основные теории размещения городов;
17. Теории структурирования городского пространства;
18. Сущность и эволюция процесса субурбанизации в мире;
19. Джентрификация – одна из черт городской динамики западных городов;
20. Экономические факторы роста городской экономики. Прогнозирование роста городской экономики;
21. Типология Фишера – Кларка;
22. Номенклатура отраслей третичного сектора экономики. Четвертичный сектор экономики;
23. Структурная организация территории города;
24. Внутренняя организация пространства города;
25. Основные типы моделей размещения промышленности, предприятий обслуживания и жилых кварталов;
26. Некоторые характеристики территории как инструмент экономического сопоставления отдельных участков города;
27. Агломерационная экономика и города;
28. Внешние эффекты А. Маршалла и Дж. Джекобса;

29. Коллективное использование благ и распределение риска;
30. Доходы и расходы муниципальных бюджетов;
31. Основы распределения расходов муниципальных бюджетов;
32. Муниципальные финансы и межбюджетные отношения;
33. Дефицит и долг муниципальных бюджетов;
34. Финансы городов;
35. Жилищно-коммунальное хозяйство города;
36. Направления развития системы ЖКХ и механизмы ее совершения в Республике Беларусь;
37. Особенности спроса и предложения на рынке жилья;
38. Доступность жилья и жилищная политика города;
39. Жилищные платежи и проблема их установления;
40. Формирование социального жилищного фонда;
41. Управление жилищным фондом;
42. Городской транспорт;
43. Международные связи и сотрудничество городов как политический феномен;
44. Международные объединения городов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Основная литература

1. Котляров, М. А. Экономика градостроительства : учебник и практикум для вузов / М. А. Котляров. — Москва : Издательство Юрайт, 2023. — 152 с

2. Урбанистика. Городская экономика, развитие и управление : учебник и практикум для вузов / Л. Э. Лимонов [и др.] ; под редакцией Л. Э. Лимонова. — Москва : Издательство Юрайт, 2023. — 822 с.

Дополнительная литература

1. Байнев В. Ф. Экономика и управление регионом/В. Ф. Байнев, С. А. Пелих, А. М. Радевич ; под ред. С. А. Пелиха. - 2007

2. Байнев В. Ф. Экономика региона/В. Ф. Байнев, С. А. Пелих ; ред. С. А. Пелих. – 2007

3. О'Салливан, А. Экономика города. – М.: ИНФРА-М, 2002. – 706 с.

4. Морозова, Т.Г. Городское хозяйство: учеб. пособие. / Т.Г. Морозова [и др.]. – М.: Вузовский учебник: ИНФРА-М, 2017. – 360 с.

5. Основы экономики крупного города / П.И. Бурак и др. – М.: Экономика, 2009. – 647с.

6. Урбанистика. Городская экономика, развитие и управление: учебник и практикум для вузов / Л.Э. Лимонов [и др.]; под редакцией Л.Э. Лимонова. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 822 с.

7. Черняк, В.З., Экономика города: учебное пособие. / В.З. Черняк, А.В. Черняк, И.В. Довдиенко. – М.: КНОРУС, 2010. – 368с.

8. Флорисон, Р. Кто твой город? Креативная экономика и выбор места жительства. – Литрес, 2017. – 314 с.

9. Экономика города: учебное пособие для вузов / под ред. Ю.Ф. Симионова. – М.: ИКЦ «МарТ»; Ростов н/Д ИКЦ «МарТ», 2006. – 267 с.

10. Экономика народонаселения. Учебник. / Под общей редакцией В.А. Ионцева. – ИНФРА-М, 2017. – 667 с.

11. Ильина, И.Н. Экономика городского хозяйства. Учебное пособие. / И.Н. Ильина. – М.: Проспект, 2017. – 216 с.