

### РОСТ И УПАДОК ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ США

© 2015 г. **Малколм Гец\***  
*Университет Вандербилта (Нэшвилл, Теннесси)*

Темпы роста городских агломераций США крайне неоднородны. Каждая из них имеет уникальную историю, однако движущие силы роста едины для всех – это высокий уровень специализации в нескольких отраслях экономической деятельности, обеспечивающий положительный эффект роста, а также климат и высокое качество социально-бытовых услуг. Несмотря на интенсивный процесс урбанизации Соединённых Штатов, он не сопровождается тенденцией к более быстрому росту крупнейших городских агломераций по сравнению с менее крупными.

Домохозяйства в США легко перемещаются из одной крупной городской агломерации в другую. По данным Бюро переписи населения, в 2012 г. 32% коренного населения проживали не в том штате, где родились. Кроме того, 13% населения США составляют люди, родившиеся за границей. В крупной городской агломерации с быстрыми темпами роста заработной платы и качества жизни происходит рост населения, в агломерации с менее привлекательными возможностями наблюдается замедление роста или даже отток населения.

В результате крупнейшие городские агломерации показывают высокую вариабельность темпов роста. С 2000 по 2010 г. население США увеличилось на 9,7%. На 381 городскую статистическую агломерацию (ГСА) с населением не менее 50 тыс. человек в его городском ядре, или центре приходится 85% всего населения США. За десять лет население городских агломераций увеличилось на 11%. ГСА включает по меньшей мере один крупный центральный город-ядро с пригородами и часто охватывает ряд территориальных юрисдикций. ГСА – скорее экономическая, а не политическая единица. В 586 городских агломерациях – с числом жителей не менее 10 тыс., но не более 50 тыс. человек в городском центре – живут ещё 9% населения США, но их население увеличилось лишь на 5%. Только 6% живут вне границ этих городских агломераций, и там за десять лет население выросло всего на 1%. Учитывая то, что 94% людей живут в городских агломерациях (зонах городского расселения) и что темпы роста населения ГСА выше, чем в стране в целом, можно утверждать, что Соединённые Штаты чрезвычайно урбанизированы и этот процесс набирает обороты.

---

\* ГЕЦ Малколм – адъюнкт-профессор экономики Университета Вандербилта (Нэшвилл, Теннесси). Перевод с англ. (*Malcolm Getz. Associate Professor of Economics. Vanderbilt University. Nashville, Tennessee 37235-1819*).

Однако общие показатели скрывают изменения роста разных городских агломераций. За десять лет в 36 наиболее быстро растущих ГСА прирост населения составил более 25% в каждом. В то же время в 39 ГСА наблюдалась убыль населения. Таким образом, рост или упадок городских агломераций только опосредованно связан с увеличением населения в целом. Перемещение людей из одной городской агломерации в другую вызывает поразительную изменчивость: в то время как одни из них бурно растут, другие приходят в упадок. В начале десятилетия между темпами роста ГСА и размером агломерации не прослеживается никакой связи. Действуют иные факторы. В целом, у более крупных ГСА нет преимуществ в росте по сравнению с менее крупными.

Три крупнейших ГСА, однако, показали темпы роста ниже средних.

### Примеры

Вот несколько примеров, которые помогут подготовить почву для дальнейшей дискуссии. Население самой быстро растущей крупной ГСА – Лас-Вегаса, штат Невада, – выросло на 42% с 1,38 млн. в 2000 г. до 1,95 млн. в 2010 году. Рост населения Лас-Вегаса был обусловлен развитием игровой индустрии, связанным с ним спросом на неквалифицированную рабочую силу и привлекающим пенсионеров. Налоги на игровой бизнес обеспечивают большую часть расходов правительства штата и местного самоуправления. Это ещё один фактор притяжения, наряду с пустынным климатом. Однако конкуренция в игровой индустрии возросла с открытием казино или ипподромов в 43 штатах. Доходы от игорного бизнеса в Атлантик-Сити, штат Нью-Джерси, – конкуренте Лас-Вегаса на восточном побережье – упали наполовину за последние десять лет, причем закрылась треть городских казино. Экономическая рента, которую Лас-Вегас получал, когда игровой бизнес легально существовал только в Неваде, в настоящее время уменьшается. Темпы роста Лас-Вегаса снизились на две трети с 2000–2010 по 2010–2013 гг. Великая рецессия 2000–2010 также тяжело сказалась на развитии Лас-Вегаса.

Многие из крупнейших ГСА растут медленно. ГСА Сан-Франциско, штат Калифорния, и Филадельфия, штат Пенсильвания, за десять лет выросли на 5%. Чикаго, штат Иллинойс, и Лос-Анджелес, штат Калифорния, выросли примерно на 4%. Рост ГСА Нью-Йорк чуть более 3%. Крупнейшие городские агломерации, в свою очередь, входят в состав ещё более крупных образований – смежных ГСА, – между которыми осуществляется интенсивное ежедневное взаимодействие. Тесная связь между соседними городскими образованиями – причина неопределённости дефиниций и границ. В некоторых крупных урбанизированных зонах периферические районы могут расти, в то время как население давно заселённых районов изменяется медленнее или даже убывает.

Население ГСА Детройта, штат Мичиган, за десять лет уменьшилось с 4,5 млн. до 4,3 млн. человек, т.е. на 3,5%. Детройт – историческая родина трех крупнейших американских производителей автомобилей. С 1950 г. сборка автомобилей была налажена во многих местах по всей стране для снижения затрат на транспорт и рабочую силу. В 1980-х годах в США появились заводы, принадлежащие иностранцам. Они были построены в городах далеко от Детройта. Крупнейшие американские компании с запозданием реагировали на перемены. «Дженерал моторс» и «Крайслер» обанкротились в 2009 г., были

реструктурированы и снова стали прибыльными. Муниципальные власти Детройта признаны банкротами в 2013 г. и реструктурированы в 2014 году. Численность населения самого Детройта достигла максимума 1,8 млн. в 1950 г. и уменьшилась до менее 700 тыс. в 2013 году. В результате уменьшения численности населения и налогооблагаемой базы город столкнулся с такими проблемами, как значительные постоянные расходы, существенные, не обеспеченные финансами пенсионные обязательства в отношении городских служащих и процветающая коррупция.

Наибольшая убыль населения была отмечена в Новом Орлеане, штат Луизиана, в результате сильнейших ураганов 2005 года. ГСА Новый Орлеан потерял 11% населения, которое уменьшилось с 1,3 млн. до 1,2 млн. человек с 2000 по 2010 год. Значительная часть Нового Орлеана расположена ниже уровня моря и продолжает оседать. Город остаётся обитаемым только благодаря войскам и мощным насосам для откачивания ливневых вод. Новый Орлеан – крупный порт в устье Миссисипи и важный туристический объект.

Теперь, когда мы получили представление о картине в целом, рассмотрим более глубокие причины роста и упадка. Традиционные представления о производстве включают такие понятия, как природные ресурсы, рост производства и транспорт. Каждый из этих факторов оказывает влияние на рост городов. С современной точки зрения, урбанизированный образ жизни представляет собой потребительскую ценность вместе с такими благами, как развлечения, коммунальные и социально-бытовые услуги и климат. Власти играют определённую роль в предоставлении полезных услуг и в регулировании экономической деятельности, особенно в отношении землепользования. Далее все эти представления рассматриваются по порядку.

## **Природные ресурсы**

Доступ к природным ресурсам, в частности, к минеральным и энергетическим ресурсам, играл главную роль в развитии многих крупных городов. По мере истощения ресурсов города должны искать и находить новые цели развития, иначе их ждёт упадок. В целом, в настоящее время доступ к природным ресурсам играет в росте городов ограниченную роль.

Залежи минералов, например железа, урожайность почвы на землях сельскохозяйственного назначения, доступ к воде – вот примеры природных ресурсов, которые всегда обуславливали рост городов.

В колониальный период, в XVIII веке, Северная Америка была крупнейшим поставщиком железа, которое добывали на восточном побережье, где находились залежи железной руды. В XIX веке крупное производство развернулось близ крупных залежей железной руды в Бетлехеме и Питсбурге, штат Пенсильвания, и в Бирмингеме, штат Алабама. Горный хребет Месаби на севере штата Миннесота был богатейшим источником железной руды, откуда её перевозили по Великим озерам. К 1970-м годам запасы руды в значительной степени истощились, за исключением Месаби, где продолжалась добыча руды более низкого качества. Кроме того, рос импорт. Города, процветавшие в эру железа, приходили в упадок. Сталелитейное производство прекратилось в Бетлехеме, Питсбурге и Джонстауне, штат Пенсильвания, большая часть заводов встала также в Бирмингеме. Некоторые из этих районов продолжают

угасать: с 2000 по 2010 г. Питсбург потерял 3%, а Джонстаун около 6% населения. Бирмингем и Бетлехем нашли замену стали, их население выросло за последнее десятилетие. ГСА, включающий Аллентаун, Бетлехем и Истон, вырос с самого низкого уровня на 11%, а ГСА Бирмингем-Гувер на 7%.

Добыча ископаемого топлива играла важную роль в развитии Аппалачей, побережья Мексиканского залива, северных равнин и Аляски. Тем не менее, сейчас производство менее трудоёмко, чем 50 лет назад. Происходит концентрация собственности, а Хьюстон, штат Техас, становится центром управления (столицей) нефтяных и газовых компаний. Производство электроэнергии переходит с угля на газ, поскольку цены на газ ниже. Разработка новых месторождений методом гидравлического разрыва вызвала снижение цен на газ. Природоохранное законодательство, направленное на снижение выбросов в атмосферу парниковых газов, также стимулировало переход с угля на газ. Однако, за исключением резкого роста добычи нефти и газа в Северной Дакоте, ископаемое топливо играет незначительную роль в росте городов. Переход с угля на газ способствует дальнейшему уменьшению населения Аппалачей, продолжающееся уже целое столетие. ГСА Чарлстон, штат Западная Виргиния, с 2000 по 2010 г. потерял 4% населения.

### **Сельское хозяйство и вода**

Хотя сельскохозяйственное производство вблизи крупных городов в прошлом имело важное значение, большая часть аграрной продукции поступает на национальный или мировой рынок. Продукты перерабатываются в основном в сельскохозяйственных регионах, а не в крупных городах. Например, производство фасованного или мороженого мяса осуществляется на предприятиях, расположенных рядом с животноводческими кластерами, готовую продукцию развозят по стране в авторефрижераторах. Хотя в большинстве крупных городов существуют мелкие производители продуктов питания, немногие города поддерживают крупные предприятия по производству или переработке продуктов. Сельское хозяйство и пищевая промышленность мало влияют на рост городов.

В отличие от сельского хозяйства, вода – фактор, от которого не так легко отмахнуться, хотя её роль трудно поддаётся оценке. Тенденция к глобальному потеплению – установленный факт, но прогнозы, касающиеся скорости подъёма уровня мирового океана, силы ураганов и географической структуры продолжительных засух и наводнений, ненадёжны.

Концентрация парниковых газов в следующем столетии приведёт к повышению температуры на планете. Таяние ледников в Гренландии, Антарктиде и других регионах вызовет подъём уровня мирового океана на 1 метр. Повышение уровня мирового океана создаёт угрозу затопления части прибрежных городов. Уже сейчас некоторые пригороды Норфолка, штат Вирджиния, страдают от затопления во время очень высоких весенних приливов. Значительная часть Хобокена, штат Нью-Джерси, находится ниже нынешнего уровня моря, а в 2012 г. город пережил крупное наводнение, вызванное сильным штормом. Несмотря на то что влияние глобального потепления на силу и частоту ураганов не доказано, велика вероятность того, что повышение уровня мирового океана увеличит ущерб, наносимый ураганами. Прибрежные города неизбежно столкнутся с ростом затрат, связанных с последствиями подъёма уровня океа-

на и штормов. В связи с этим возрастают преимущества городов, расположенных вдали от побережья. Вот пример из истории. Город Галвестон, штат Техас, когда-то крупный порт на побережье Мексиканского залива, в 1900 г. был разрушен ураганом. Функции порта и основное городское развитие были перенесены в Хьюстон, расположенный в 80 км от побережья. Галвестон превратился сейчас в малонаселенную туристическую достопримечательность. Засуха вплоть до опустынивания, представляет серьёзную угрозу для территории от Калифорнии до Техаса, а также для Великих равнин. Логической реакцией на это является повышение цен на воду. Права собственности в водопользовании неопределённые, что чревато юридическими и политическими конфликтами с непредсказуемым исходом. Вопрос о том, как рост цен на воду может вызвать замедление развития, остаётся открытым. В Сан-Диего, штат Калифорния, проектируется завод по опреснению 100 млн. галлонов воды в день. Запасы грунтовых вод постепенно истощаются вследствие ничем не ограниченного выкачивания. В ближайшие десятилетия истощение запасов грунтовых вод гарантируют резкое повышение цен на воду во всех регионах по очереди.

Коротко говоря, хотя минеральные, сельскохозяйственные, энергетические ресурсы и вода в совокупности необходимы для развития, сейчас они редко играют решающую роль в росте крупных городов. Однако глобальное потепление будет иметь серьёзные последствия в следующем столетии.

## **Производство**

Второй из основных источников роста городов кроется в экономике, обусловленной ростом масштаба производства, т.е. «эффектом масштаба». Городской рынок сбыта – зона, где продаётся большая часть экспорта, – отражает баланс между выгодами от эффекта масштаба и транспортными издержками на перемещение товаров и людей в город и из города (и некоторыми другими отрицательными экономическими эффектами, которые обсуждаются ниже).

До создания национальной дорожной сети с высокой пропускной способностью, высокоскоростных автострад ограниченной доступности, строительство которых началось в 1950-х годах, перевозка товаров обходилась дороже. Зона сбыта для многих товаров, производимых в крупном городе, была ограничена близлежащими районами. По мере развития сети высокоскоростных автодорог перевозки на дальние расстояния стали экономически выгодными. Таким образом, для многих товаров зона сбыта расширилась до национального уровня, и каждый крупный город начал специализироваться на производстве меньшего количества товаров.

## **Эффект масштаба**

Национальная экономика становится открытым рынком, когда каждый крупный город доходами от экспорта продукции нескольких секторов оплачивает импорт других товаров, произведённых в других городах. Жильё, бытовые услуги, строительство и коммунальные услуги обеспечиваются и потребляются на местном уровне, но городское развитие в значительной мере стимулируется товарами и услугами, продаваемыми на национальном рынке.

Обратный пример – игорный бизнес, когда государственная монополия в Неваде, созданная запрещением этого бизнеса в других местах, как отмечалось выше, уступила местным казино, возникшим по всей стране.

Вот пример преобразований в производстве. До 1960-х годов в большинстве крупных городов были свои небольшие пивоварни, которые развозили пиво в бочках по пабам, расположенным в пределах нескольких десятков километров. Сейчас компания «Анхойзер Буш ИнБев» имеет всего 13 пивоварен и снабжает пивом всю страну. Большая часть пива продаётся в бутылках и жестяных банках, эффект масштаба возникает в первую очередь за счёт высокой степени автоматизации розлива пива в бутылки и банки. Ещё одно преимущество – реклама на национальном уровне, стимулирующая потребление пива дома и в других заведениях, где пиво подаётся индивидуальными порциями. Хотя некоторые пивоварни компании находятся в крупных городах, в частности там, где они были основаны – в г. Сент-Луисе, штат Миссури, – многие размещены в границах ГСА, но вдали от городского ядра. Во многих районах имеется лёгкий доступ к рабочей силе и грузовому транспорту. Компания «МиллерКорс», второй крупнейший национальный производитель пива, работает по той же схеме и владеет девятью пивоварнями. На них приходится 90% производства пива.

Второй пример – банковские операции. В 1980-х годах банки, которые раньше вынуждены были ограничиваться операциями в одном штате, начали сливаться в междуштатные региональные банки. С 1995 г. они получили разрешение работать в национальном масштабе. Расширение географических границ деятельности стало возможным благодаря компьютеризации, в результате которой функции бэк-офиса – операционно-учётного подразделения, обеспечивающего работу финансовой структуры перешли от работы с бумажными документами к компьютерам. Банкам уже не нужно такое количество конторских служащих, которые работали с документами в офисных зданиях, расположенных в деловом центре большинства крупных городов. Благодаря ширококомасштабной компьютеризации и цифровым средствам связи, компьютер, находящийся в удалённом месте, обрабатывает колоссальный объём операций для национальной сети розничных отделений банков в торговых центрах, а также осуществляет интернет-банкинг. Крупные банки теперь предоставляют услуги розничных банков во многих регионах без необходимости осуществлять функции бэк-офиса в каждом крупном городе. В некоторых городах, например в Шарлотте, штат Северная Каролина, Сан-Франциско и в Нью-Йорке, располагаются штаб-квартиры крупнейших банков. Хотя мелкие местные банки работают самостоятельно, банковский сектор уже не является таким значимым работодателем в большинстве крупных городов, как 40 лет назад.

### **Агломерационный эффект**

Эффект масштаба, выходящий за пределы фирмы, называется агломерационным эффектом. Один из его уровней – это эффект локализации, который является следствием преимуществ в прибыльности фирм, работающих в одной и той же отрасли и располагающихся компактно. Такой эффект масштаба позволяет мелким частным фирмам работать во взаимодействии и к общей выгоде. Предпринимательскую деятельность легко осуществлять в больших городах, где в одной отрасли работает много мелких фирм. Такие в первую оче-

редь привлекают образованную талантливую молодёжь. Города с более образованной рабочей силой, как правило, растут быстрее, так как они успешно генерируют новые идеи. Они – лицо крупных городов, производящих идеи.

Классический пример – торговля модной одеждой на Седьмой авеню в Нью-Йорке. Мелкие частные фирмы имеют каждая свою специализацию: изготовление лекал, раскрой и шитьё. Мелкие фирмы, которые предлагают свои услуги по конкурентным ценам, создают эффект масштаба внутри группы. Имея доступ к полному набору специализированных предприятий, дизайнер может выйти на рынок с опытным образцом в течение нескольких недель и предложить готовые партии товара уже через несколько месяцев. Для этого ему не нужно иметь швейную машинку или нанимать швею. В последние десятилетия нью-йоркский район модной одежды приходит в упадок, так как товары можно заказать по интернету за границей с доставкой авиапочтой. Тем не менее, показы модной одежды раз в полгода проходит именно в Нью-Йорке, и рынок дорогой одежды продолжает высоко ценить талантливый и конкурентоспособный рынок Седьмой авеню.

Кремниевая (Силиконовая) долина – центр компьютерной индустрии в Калифорнии – также создаёт эффект локализации. Здесь расположены штаб-квартиры крупнейших фирм – «Эпл», «Оракл», «Хьюлетт-Паккард». Важно отметить, что здесь размещается также множество мелких фирм и стартапов, благодаря доступу к венчурному капиталу и возможности нанимать талантливых специалистов с опытом работы в данной отрасли – инженеров, финансистов и управленцев. Люди, работающие в одной отрасли, обмениваются идеями и воплощают их в продукты, которые продаются по всему миру. Кремниевая долина требует сотрудничества и конкуренции, что выражается в заключении лицензионных соглашений между компаниями, продающими конкурирующие продукты.

Одна из теорий, посвящённых краху Детройта, указывает на отсутствие эффекта локализации. В связи с доминирующим положением, которое занимали в городе три вертикально интегрированные автомобильные компании, здесь было мало продавцов промежуточных продуктов, венчурного капитала и стартапов. В качестве наглядного примера приводится разработка стеклоочистителя с прерывистым движением («дворников») для ветрового стекла. Роберт Кернс, профессор из Детройта получил патент на своё изобретение в 1964 г. и предложил автомобильным компаниям приобрести лицензию на его технологию. Они не стали этого делать, но, тем не менее, в 1969 г. внедрили его идею в производство и начали устанавливать «дворники» на свои автомобили. Р. Кернс подал иск о нарушении патента, и, хотя иск против «Дженерал моторс» был отклонен, «Форд» урегулировал вопрос в 1990-х годах, расплатившись с Кернсом. Кроме того, по решению суда «Крайслер» выплатил ему 30 млн. долларов. Большая часть полученных средств пошла на уплату крупных судебных издержек. Кернсу гораздо проще было бы найти подход к автомобильным компаниям в крупном городе, где много мелких фирм, которые постоянно занимаются изобретением и продажей продуктов для автомобильных компаний. Рынок автомобильных олигополий, закрытый для талантливых людей, идей и финансов, создавал в Детройте неподходящие условия для организации нового производства. В отличие от Детройта, города с многочислен-

ными фирмами, работающими в какой-либо одной отрасли, привлекают талантливых людей и стимулируют инновации, взаимодействие и конкуренцию.

## **Урбанизация**

Второй уровень агломерации – эффект урбанизации, когда город может предложить преимущества масштаба, не связанные размерами индустрии, развитой в городе. Например, крупный город обычно имеет более специализированных профессионалов, включая юристов в таких областях, как слияния и поглощения, налоги и патенты, а также финансы, маркетинг и инжиниринг (проектно-конструкторские работы).

Вот наглядный пример. В 2003 г. компания «Боинг» перенесла свою штаб-квартиру из Сиэтла, штат Вашингтон, в Чикаго. Руководство компании хотело отделить местонахождение своей штаб-квартиры от промышленного производства авиалайнеров, расположенного в Сиэтле, несмотря на то, что компания зародилась именно здесь. Помимо прочего, компания искала площадку, располагающую разветвлённой системой беспосадочного авиасообщения. Кроме того, она хотела находиться рядом с другими транснациональными компаниями и корпоративными штаб-квартирами. Такие компании пользуются высококлассными бизнес-услугами, включая юридическое, бухгалтерское и рекламное обеспечение. Важное значение придавалось развитой инфраструктуре транспорта и связи. Компания также обращала внимание на квалификацию местной рабочей силы, налоги, наличие учебных заведений и качество жизни. Конкуренцию Чикаго составляли Денвер, штат Колорадо, и Даллас, штат Техас. «Боинг» получил 63 млн. долл. государственных субсидий, чтобы разместить свою штаб-квартиру в Чикаго. Сейчас штаб-квартира компании «Боинг» находится в 36-этажном здании, расположенном в деловом центре Чикаго.

*Отрицательный экономический эффект, связанный с увеличением масштабов производства.* Отрицательный экономический эффект ограничивает размеры городского ареала. По мере увеличения размера города растут издержки на дополнительный транспорт. Затраты на водоснабжение и канализацию, ухудшение качества воздуха, риски, связанные с преступностью и пожароопасностью – всё это увеличивается с ростом города. Таким образом, размер отражает точку равновесия между выгодами, которые даёт эффект масштаба, и отрицательным экономическим эффектом, связанным с увеличением масштабов производства.

Одним из следствий отрицательного экономического эффекта является развитие кластеров, обеспечивающих занятость населения, в пригородных районах. По мере того как численность населения городской агломерации переваливает за один миллион, начинают развиваться кластеры, часто насчитывающие более 10 тыс. работников. Кластеры позволяют сократить пути передвижения к месту работы и обеспечивают существенную концентрацию занятости. Люди проводят большую часть повседневной жизни в кластере, но имеют возможность пользоваться благами, предоставляемыми более крупным ареалом, включая развлечения и досуг, специализированную медицинскую помощь, университеты и широкий спектр бизнес-услуг. Приведём пример. Североамериканская штаб-квартира компании «Ниссан» расположена в городе



Франклин, штат Теннесси, в 30 км южнее Нэшвилла. Многие работники могут жить и работать во Франклине и при этом при случае воспользоваться услугами специализированных торговых предприятий, больниц и развлекательных заведений в ядре ареала.

В некоторых агломерациях пригородные кластеры превосходят по населённости исторический центр города. Так, ГСА Джексонвил, штат Флорида, с 2000 по 2010 г. выросла на 20%, однако уровень занятости в его деловом центре за последние 20 лет упал примерно на 50%. В Атланте, штат Джорджия, пригородный округ Кобб предоставил субсидию в 300 млн. долл. профессиональной бейсбольной команде «Атлантик брейз» в качестве стимула для перебазирования на 27 км к северу от делового центра Атланты. Пригород смог себе позволить выделить такую крупную субсидию.

Развивая вторичные кластеры, городские ареалы могут расти, испытывая менее выраженный отрицательный экономический эффект и одновременно получая значительный эффект масштаба. Агломерационный эффект играет решающую роль во многих случаях.

## Транспорт

Хорошо развитый транспорт позволяет крупным городам расти, уменьшая помехи, обусловленные большими пространствами. Хотя при перевозке людей часто образуются пробки на дорогах, перевозка товаров всё больше регулируется с помощью компьютерных технологий.

*Перегруженность (дорожные пробки).* Когда на каком-нибудь месте собираются строить маленький или большой город, как правило, сначала составляют план прокладки уличной сети, оговаривая полосы отчуждения. Когда уже построены здания, изменение улиц обходится очень дорого. В 1811 г. власти Нью-Йорка приняли систему прямоугольной сеточной планировки улиц для Манхэттена севернее маленького поселения XVIII века, расположенного на южной оконечности острова. Теперь, 200 лет спустя, планировке 1811 года вряд ли грозят изменения. Количество улиц, их разбивка и ширина определялись перед строительством города или, в некоторых городах, уличная сеть росла и расширялась беспорядочно, по мере развития города. Поскольку планировка улиц закладывалась много десятилетий и даже столетий назад, во многих крупных городах уличная сеть уже не отвечает требованиям современной жизни.

По мере роста городской агломерации интенсивность движения увеличивается в связи с растущей перенаселённостью. Когда численность населения переходит миллионный рубеж, наблюдается тенденция к увеличению времени внутригородской миграции. Однако и в некоторых районах с меньшей численностью населения время нахождения в пути оказывается долгим, так как эти районы входят в состав намного более крупных ареалов, как, например, мегаполис Большой Нью-Йорк.

Главная проблема перегруженности заключается в том, что улица, где транспорт простаивает в пробках, пропускает меньше людей в час, чем улица, где транспортный поток постоянно движется. Несмотря на то, что в каждый данный момент на улице больше людей, медленное движение при заторах оз-

начает, что за час меньшее число людей попадают к месту назначения. Любой человек мог бы выехать позднее и приехать раньше, если бы транспортные потоки носили устойчивый характер. При перегруженности каждое дополнительное автотранспортное средство тормозит движение остальных, находящихся на дороге в то же самое время. Этот внешний эффект заставляет водителей запруживать улицу, уменьшая скорость движения.

Для уменьшения перегруженности в городах строится всё больше дорог и развивается общественный транспорт, но эти меры оказываются неэффективными. В городских агломерациях с потенциалом экономического роста увеличение пропускной способности вызывает рост частоты поездок каждого резидента, одновременно привлекаются новые резиденты, в результате чего перегруженность не уменьшается. Действительно, крупные города больше страдают от перегруженности транспорта. Федеральные субсидии на транспорт выделяются непропорционально и достаются самым крупным городам, вызывая тем самым чрезмерный рост населения, не уменьшая при этом перегруженности транспорта.

Несколько крупных городов для борьбы с пробками ввели плату за проезд по дороге в зависимости от времени суток. Несмотря на компьютеризированную систему взимания дорожных сборов, существующую во многих городах США, дорожный сбор редко воспринимается как инструмент регулирования уличного пространства. Исключение составляет платная дорога *91 Expresslanes* в южной Калифорнии. Две платные полосы в обоих направлениях проходят посередине основной бесплатной автострады, пролегающей с востока на запад. Платные полосы были введены в эксплуатацию в 1995 г., плата за пользование зависит от времени суток и дня недели. Размер оплаты устанавливается такой, чтобы поддерживать движение без заторов. Радиолокационная антенна принимает сигнал от радиоретранслятора, который имеется в каждом транспортном средстве, и относит на дебет счёта владельца сумму сбора за пользование дорогой. Сумма сбора – от 0,09 долл. за км во время низкой загруженности до примерно 0,63 долл. за км при пиковой нагрузке в пятницу днём. Транспортное управление пересматривает сумму оплаты примерно раз в полгода, чтобы поддерживать движение без задержек из-за пробок. Пропускная способность одной полосы в часы пиковой нагрузки в 2 раза больше, чем на перегруженных бесплатных полосах, расположенных рядом. В 2011 г. в Атланта были введены в эксплуатацию скоростные полосы, проходящие параллельно автострадам между штатами. Цены проезда различаются в реальном времени в точном соответствии с интенсивностью транспортного потока, чтобы не допускать образования пробок.

Разработаны технологии, позволяющие значительно уменьшить частоту пробок на дорогах. Региону, который внедряет хорошо продуманную систему регулирования движения, гарантирован рост благодаря улучшению качества жизни. Такие города будут более густонаселёнными, но с крупными вторичными кластерами занятости. Трудная политическая задача заключается в том, чтобы изменить точку зрения на дорожные сборы не как на средство оплаты проезда по дороге, а как на инструмент регулирования транспортного потока для ликвидации пробок. Политическая поддержка также определяется тем, как расходуются полученные доходы.

Город с хорошо организованной системой взимания платы за пользование дорогами в состоянии поддерживать высокое качество общественного и других видов коллективного транспорта без создания отдельной системы транспортного обслуживания. Если автобусы и микроавтобусы будут двигаться по улицам без пробок, то расходы на общественный транспорт позволят оплатить больше услуг и увеличить пассажирооборот и количество маршрутов.

### **Поездки за покупками**

Цифровые технологии трансформируют также розничную торговлю и, следовательно поездки за покупками. Гипермаркеты сети «Уолмарт» – в 2014 г. в США насчитывалось около 3 300 таких торговых центров – предлагают полный ассортимент бакалейно-гастрономических продуктов, а также фармацевтических товаров, одежды и спорттоваров. Каждый купленный товар немедленно регистрируется в корпоративной базе данных в г. Бентонвиле, штат Арканзас. Затем компьютерная система в штаб-квартире принимает решение о заказе новой партии товара. Заказ сразу же отправляется к производителю. Поставщики завозят товар в распределительный центр «Уолмарта». В 2014 г. на территории США было 158 таких центров. Коробки с товарами проходят через распределительный центр, их сортируют, грузят на грузовой автотранспорт и развозят по сетевым магазинам. Система не предполагает обустройства больших складов, необходима только чёткая и своевременная обработка данных (запросов) на каждой стадии. Распределительные центры часто обслуживают магазины на территории большого региона. Исторические товарные склады, когда-то существовавшие во всех центральных городах, превратились в распределительные центры, расположенные часто за сотни километров от большинства городских агломераций, которые они обслуживают.

Крупнейшие розничные супермаркеты, включая «Уолмарт», располагаются вблизи выездов на автострады, связывающие штаты между собой, вдали от центральной части города. Небольшое количество крупных гипермаркетов обслуживают огромную территорию. В результате розничная торговля занимает в совокупности меньшую площадь и требует меньше рабочей силы. Обычно потребители совершают меньше поездок за покупками в крупные отдалённые магазины. Крупнейшие гипермаркеты предлагают более низкую цену и оказывают гораздо менее заметное урбанистическое влияние на землю, рабочую силу, капитал и количество поездок за покупками, чем многочисленные мелкие специализированные магазины, которые в значительной степени вытесняются гипермаркетами.

Компания «Амазон» предоставляет услугу розничной интернет-торговли, доставляя товары покупателям, не имея при этом ни одного магазина. «Амазон» продает широкий ряд товаров – от книг до постельных принадлежностей. Компания строит распределительные центры в 18 штатах (на данный момент) и осуществляет доставку некоторых товаров в некоторые районы в тот же день. Доставка часто покупаемых товаров по умеренной цене на следующий день вскоре может стать доступной во многих ГСА. Тогда «Амазон» снизит влияние розничной торговли на землю и рабочую силу ещё больше, чем «Уолмарт».

Частота поездок за покупками снижается за счёт более редких поездок в отдалённые пункты. Объём интернет-торговли растёт благодаря организации

разветвлённой сети специализированных центров. Велика вероятность, что доставка многих товаров на следующий день по умеренной цене будет доступна для населения многих ГСА уже в течение следующих десяти лет. Благодаря более прогрессивным компьютерным технологиям секторы розничной и оптовой торговли американской экономики улучшают качество жизни в городских агломерациях, одновременно снижая расходы. Эти новшества усиливают концентрацию розничного распределения в меньшем количестве компаний с растущей рыночной властью.

Крупные города, располагающие эффективными цифровыми системами регулирования транспортных потоков для ликвидации пробок на дорогах и системами торговли и доставки с использованием компьютерных технологий, будут расти быстрее, отвлекая рост от ареалов, менее успешных во внедрении таких систем.

## **Потребление**

Четвёртая тема обсуждения – роль природных и социально-бытовых благ (удобств) в прямом улучшении жизни потребителей. Возьмём за основу то, что больше всего интересует любую семью, т.е. доход, и вычтем стоимость жизни. Посчитаем расходы на транспорт, жильё и налоги – это главные составляющие стоимости жизни. Затем добавим заинтересованность в качестве жизни, включающем природные и социально-бытовые блага. Климат, качество воздуха и окружающий пейзаж – это одна из указанных категорий. Разнообразие и качество потребительских возможностей, включая привлекательную культурную жизнь, шопинг и кухню, – это вторая категория. Качество коммунальных услуг, с учётом налогов, включая школы и университеты, парки и полицию, – это третья категория.

Стоимость благ выражается в стоимости собственности и, может быть, в размере заработной платы. Резиденции с красивым видом имеют самую высокую цену, а местожительства с такими обременениями, как загрязнённый воздух или шум, имеют более низкую цену. Жильё в районах с более престижными школами, учитывая налоговые поступления, имеют самую высокую цену. Там, где высокие показатели преступности, собственность имеет низкую стоимость.

Более 100 лет тёплый климат южных и западных штатов привлекал людей, которые покидали холодные районы страны. Ускорение миграции произошло после 1950 г. в связи с изобретением кондиционеров. В недавнем прошлом развитие лыжного спорта и зимних курортов оказало влияние на рост населения в штатах Колорадо, Айдахо и Юта. В то же время многие старые города на северо-востоке США, в зоне сурового климата, переживали упадок исторически сложившегося промышленного производства. С 2000 по 2010 г. Северо-Восточный регион в целом демонстрировал отставание, только в Делавэре и Мэриленде показатели были чуть выше средних. Среди тёплых штатов низкие показатели демонстрировали Луизиана и Миссисипи.

В качестве примера возьмём наиболее быстро растущий ГСА – это город Виллуджус во Флориде, спроектированный специально для привлечения пенсионеров. Его население выросло с 53 тыс. в 2000 г. до 93 тыс. в 2010 г., т.е. на 75%. Девелопер, единоличный владелец земли, установил здесь свои собствен-

ные правила и инвестировал в инфраструктуру, что и определило развитие города. В большинстве случаев людям моложе 19 лет селиться здесь не разрешается, что снижает затраты на коммунальные услуги и налоги. Город предоставляет такие блага, как теплый климат и возможности для активного досуга и развлечений, а это привлекает пенсионеров. Таким образом, наличие удобств (благ) – вот стимул к росту города.

Крупные города постоянно создают себя заново. Когда происходит падение производства традиционных экспортных товаров, как это случилось со сталелитейной промышленностью в Питсбурге или с центрами банковской деятельности во многих других городах, восстановление после депрессии зависит от правильного выбора новых экспортных товаров. Города с более образованной рабочей силой, большими возможностями для женской занятости и гостеприимные по отношению к иммигрантам более успешны в создании новых бизнесов и новых отраслей экономики. Примерами могут служить индустрия управления больницами в Нэшвилле, штат Теннесси, индустрия программного обеспечения в Кремниевой долине и Остине, штат Техас, и индустрия биотехнологий в Массачусетсе, штат Нью-Джерси, и в Калифорнии.

Новые отрасли экономики часто зарождаются в университетах. Кремниевая долина тесно связана со Стэнфордом; Бостон получает дополнительный доход от сотрудничества с Массачусетским технологическим институтом и Гарвардом. Другие университетские города также получают существенные дополнительные доходы: это Мэдисон, штат Висконсин, Энн-Арбор, штат Мичиган, и Атланта. Усилия государства и частных лиц, направленные на создание достойных университетов, имеют важное значение для привлечения и удержания людей, которые способны изменить будущее города. Университет с большим интеллектуальным потенциалом может стать ценным благом (удобством). Профессорско-преподавательский состав и студенты часто являются источником патентов и предпринимательской деятельности. В целом, эти блага привлекают молодых, предприимчивых, генерирующих идеи людей, которые способны стимулировать рост города. Например, в 1984 г. Майкл Делл основал компанию, которая впоследствии получила название «Делл», будучи студентом Техасского университета в городе Остин. Сейчас в компании «Делл», до сих пор базирующейся близ Остина, работают 103 тыс. человек по всему миру, это крупнейший производитель и продавец персональных компьютеров и мониторов.

Город с диверсифицированной экономикой, со сложной структурой экспорта и открытой культурой, который стимулирует создание агломерационного эффекта, с большей вероятностью добьется успеха в восстановлении после спада традиционного производства. Город с одной доминирующей отраслью экономики и несколькими крупными, вертикально интегрированными компаниями мешает развитию предпринимательства.

Некоторые домохозяйства и, может быть, некоторые компании обладают достаточной мобильностью, не привязаны к конкретной городской агломерации природными ресурсами или другими возможностями. Разного рода консультанты много ездят и, следовательно, могут жить в любом месте, где хорошо развито авиасообщение. Многие специалисты, работающие со словом, не привязаны ни к какому конкретному месту и могут обмениваться информацией в элек-

тронном виде. Пенсионеров часто привлекают благоприятные условия жизни, включая климат и возможности для активного досуга и развлечений, и они не видят особого смысла в том, чтобы мириться с высокой стоимостью жизни в больших городских агломерациях или с высокими налогами в местах, предоставляющих полный спектр коммунальных услуг для семей всех возрастов.

### **Органы управления**

На этом фоне правительства штатов и органы местного самоуправления разрабатывают меры по обеспечению роста своих городов. В отсутствие роста цены на собственность и размер заработной платы падают, а бизнес уходит из города. В такой динамичной экономике заинтересованность в сохранении темпов развития весьма ощутима.

*Услуги.* Главная задача правительства штата – предоставлять услуги высокого качества в обмен на доходы от налогов и сборов, которые генерируют органы местного самоуправления. В конкретных условиях эффективное правительство даёт лучший результат, чем частное предприятие.

Например, сбор отходов является естественной монополией. В этой сфере, отданной в частные руки, монополии доминируют, устанавливая цены намного выше, чем при прямом государственном обеспечении данной услуги. Более того, органы местного самоуправления могут заключать контракты таким образом, чтобы создавать конкурентные рынки и получать даже более низкую цену, чем при прямом обеспечении данной услуги. В дополнение к снижению цены (расходов) централизованный сбор отходов способствует уменьшению внешних эффектов, связанных с ущербом для здоровья населения и окружающей среды, наносимым незаконным сбросом отходов.

Из обсуждения транспортных проблем ясно вытекают преимущества мер государственного регулирования транспортной перегруженности. Дороги, на которых отсутствуют заторы, также выигрывают от государственного обеспечения услуг, так как они являются естественными монополиями. Аналогично, затраты на прокладку дополнительных магистральных водопроводных труб, газовых труб и линий электропередач к каждому дому, чтобы потребители могли выбирать поставщика среди реальных альтернативных вариантов, перевешивают возможные выгоды от конкуренции. Такие услуги могут оказывать частные предприятия, но при строгом контроле, либо их должны предоставлять органы местного самоуправления. Для их финансирования могут использоваться доходы от налогов или сборов. Более подробно вопрос финансов обсуждается ниже.

Несмотря на то что в США в частной полиции и службах охраны занято больше людей, чем в государственной, государственная служба имеет свойства естественной монополии с существенными внешними эффектами. Главная патрульная функция, связанная с обязанностью быстро реагировать на происшествия, является естественной монополией, так как каждая дополнительная служба удвоит постоянные затраты или увеличит время реагирования. Внешние эффекты расследования и арестов выражаются в том, что уголовное преследование снижает уровень преступности для всех, а не только для тех,

кто может позволить себе частную службу безопасности. Пожарная служба также имеет свойства естественной монополии и внешний эффект, выражающийся в том, что пожар может охватить многие объекты собственности.

В большинстве штатов обеспечение начального и среднего образования – одна из важнейших функций органов местного самоуправления. Только на Гавайях все бесплатные школы находятся в ведении правительства штата. В сельских районах школы являются территориальными монополиями. В густонаселенных городских агломерациях рынки образовательных услуг могут быть достаточно насыщенны для конкуренции. Однако важный внешний эффект в сфере образования состоит в том, что уровень образования детей имеет значение для всех. Многие работники демонстрируют более высокую производительность, если работают в коллективе таких же грамотных работников. Ответственность государства за школьное образование гарантирует широкую грамотность населения. Поскольку необходимый уровень грамотности увеличивается с ростом среднего уровня грамотности, ценность государственного школьного образования постоянно растёт.

Коротко говоря, эффективные органы местного самоуправления генерируют дополнительную потребительскую выгоду, предлагая более низкую цену, чем не регулируемые частные монополии. Безусловно, принятие коллективных решений связано с непредсказуемостью политического процесса. Город, который решает политические проблемы и предоставляет эффективные и экономичные коммунальные услуги, создаёт существенные суммарные выгоды и будет расти быстрее, чем другие города при прочих равных условиях.

## **Доходы**

Органы местного самоуправления способны более эффективно привести в соответствие источники доходов и суммарные выгоды, чем вышестоящие органы. Местные власти генерируют больше доходов за счёт сборов и межправительственных грантов, чем за счёт налогов. Плата за коммунальные услуги, парковку, проезд, даже плата за сбор отходов и услуги «скорой помощи» – все эти расходы несут непосредственные получатели экономических выгод от обслуживания. Сборы могут иметь полезный мотивирующий эффект, например для того, чтобы стимулировать переработку отходов и чтобы отбить охоту к необоснованному использованию «скорой помощи». Сборы также дают ощущение справедливости.

Поимущественный налог – крупнейший источник налоговых поступлений для большинства органов местного самоуправления. В связи с тем, что более качественные услуги, с учётом налоговых издержек, обычно увеличивают стоимость собственности, поимущественный налог также имеет позитивный стимулирующий эффект и эффект справедливости.

Многие штаты предоставляют значительные гранты органам местного самоуправления, в частности на дороги и школы. Скоростные автомагистрали, принадлежащие штату, соединяют населённые пункты в границах штата. Поддержка в содержании дорог со стороны штата касается внешнего эффекта дорожной сети и направлена на то, чтобы заставить местные власти поддерживать состояние дорог, построенных в соответствии с техническими

требованиями штата и соединяющихся с дорогами в других юрисдикциях, образуя дорожную сеть. В конституциях штатов прописана их ответственность за содержание школ. Многие штаты выполняют свои обязанности, принимая стандарты обучения в школе и предоставляя финансовую помощь местным школам. Управление осуществляют избранные на местном уровне попечительские советы. Во многих штатах местные жители утверждают годовой бюджет школ и местную ставку налогообложения путём референдума. Соотношение между сферами ответственности штата и органами местного самоуправления неодинаково. В большинстве штатов местные поимущественные налоги играют важную роль в оплате содержания дорог и школ наряду с множеством других услуг.

Таким образом, система получения доходов оказывает определённое влияние на местное развитие. Города, предоставляющие более ценные услуги, имеют стремление к росту. Однако домохозяйства демонстрируют тенденцию к распределению по благосостоянию, выражающуюся в том, что более состоятельные семьи перемещаются в более богатые юрисдикции, где лучше школы и ниже ставки поимущественного налога. Более высокий уровень помощи школам со стороны штата может смягчить эффект расслоения.

*Регулирование.* Помимо непосредственного предоставления услуг, правительство штата и органы местного самоуправления регулируют различные сферы экономической деятельности. Важно отметить, что регулирование землепользования определяет развитие разных зон, разрешает возведение одних зданий и запрещает строительство других. Например, в некоторых зонах может быть запрещено строительство жилых домов, за исключением отдельно стоящих домов на одну семью, при минимальных различиях между размерами земельных участков. Правила могут также ограничивать расположение зданий на участке, использование строительных материалов, даже тип краски для домов. Многие избранные служащие органов местного самоуправления больше времени занимаются вопросами землепользования, чем какими-либо другими. Власти штата и города могут также устанавливать правила для контроля за ливневыми сточными водами, выбросами вредных веществ в воздух и в воду и за охраной труда. Они регулируют профессиональные занятия посредством их лицензирования. Штаты имеют собственные антitrustовские законы для ограничения монополий, они регулируют цены и услуги коммунальных предприятий.

В некоторых городах, расположенных на восточном и западном побережьях, правила регулирования землепользования более строгие, чем в других местах. Вследствие этого увеличение спроса на жильё в таких городах обычно ведёт к повышению цен на него и вызывает слабый рост количества жилья. В других городских агломерациях, таких как Атланта, Даллас и Денвер, наблюдается развитие районов в разных направлениях от городского ядра с менее ограничительным зонированием.

Степень регулирования и контроля за соблюдением норм и правил оказывает определённое влияние на развитие городов. Зарегулированность также создаёт возможности для коррупции и может привести к замедлению развития.



## Контроль

Способность генерировать ценные услуги, подкреплённая разумно организованной системой доходов, зависит от эффективности политической системы. Некоторые города добились в этом больших успехов, чем другие.

Ряд крупных городов столкнулся с финансовыми проблемами. Хотя эти примеры не типичны, они получили широкую известность и поэтому заслуживают упоминания. Осенью 2011 г. обанкротился округ Джефферсон, штат Алабама, – ядро Бирмингема с населением 658 тыс. человек. Его долг составил 4,2 млрд. долл., преимущественно в виде облигаций, проданных для получения средств чтобы заменить вышедшую из строя систему очистных сооружений. Округ недостаточно поднял тарифы на пользование канализацией, чтобы заплатить за облигации. Штат Алабама отказал округу в использовании альтернативного налога. Банкиры банка «Джей-пи Морган Чейз», которые и разместили облигации, подкупили местных чиновников. Служащим органов местного самоуправления и другим чиновникам были предъявлены обвинения во взяточничестве. По причине коррупции местные налоги и сборы росли, а качество местных коммунальных услуг падало. Другие города столкнулись с проблемами, вызванными большими, не обеспеченными финансированием пенсионными обязательствами в отношении государственных служащих, которые включали страхование на случай болезни для своих пенсионеров. Эти проблемы только усугубились в результате финансового кризиса 2008 г. (Великая рецессия).

Контролирование деятельности государственного сектора требует больших усилий и редко бывает полным и безупречным. При целенаправленных усилиях и постоянном внимании хорошее управление способствует росту и развитию.

## Субсидии

Мэры крупных городов и губернаторы штатов выделяют субсидии компаниям, которые открывают заводы или другие предприятия на территории их юрисдикции. Они также предоставляют субсидии существующим компаниям для расширения их производственных мощностей. Эта стратегия имеет под собой слабую основу, но популярна среди политических деятелей.

Приведём пример. В 2005 г. губернатор штата Миссисипи предложил компании «Киа моторс» по меньшей мере 250 млн. долл., главным образом в форме освобождения от налогов, с тем, чтобы компания разместила завод в городе Меридиан. Губернатор штата Джорджия предложил 410 млн. долл., и завод был построен в этом штате. Компания «Киа» обращалась к губернаторам нескольких штатов, но суммы предлагавшихся субсидий остались не известными общественности. Губернаторы, выделяющие субсидии, видят себя в качестве поборников благоприятного климата для бизнеса, организаторов новых рабочих мест, в целом, способствующих экономическому развитию штата. Эти претензии беспочвенны.

Субсидии – преимущественно в форме освобождения от налогов – достаются только избранным крупным бизнесам, которые не сходят с первых полос газет. Остальные компании платят более высокие налоги и получают менее качественные коммунальные услуги, как следствие субсидий, предоставляемых их конкурентам. Случаи освобождения от уплаты налогов не предусмот-

рены в бюджете и не подвергаются такой же общественной проверке, как взимание налогов и прямые государственные расходы. Многие случаи не разглашаются.

Субсидии не создают рабочих мест. С национальной точки зрения, строительство нового завода по сборке автомобилей не влечёт за собой увеличение общего объёма продаж автомобилей. Производство и занятость на новом заводе уравниваются спадом производства и занятости на других автомобилестроительных заводах.

Как правило, субсидии не влияют на размещение новых заводов. Компания добивается предложений субсидий от нескольких штатов и часто имеют возможность выбирать место размещения завода, чтобы максимизировать прибыль без субсидий. Штат теряет налоговые поступления при отсутствии или небольшой разнице в занятости в частном секторе в его юрисдикции, когда несколько штатов предлагают одинаковые субсидии.

Губернаторы оказываются в ситуации, которая называется «дилеммой заключённого». Учитывая то, что другие губернаторы также предлагают субсидии, каждый губернатор испытывает давление со стороны крупных компаний, вынуждающее его заплатить. На самом деле законодатели и избиратели легко верят заголовкам, кричащим о том, что субсидии создают рабочие места на территории их юрисдикции. Тем не менее всем губернаторам и штатам было бы лучше, если бы субсидии были запрещены.

Пункт о торговле между штатами Конституции США 1789 г. предоставляет право федеральному правительству регулировать внешнюю торговлю. Этот пункт определяет США как общий рынок между штатами. Ни один штат не имеет права облагать налогом товары, импортируемые из других штатов. Освобождение от налогов для стимулирования компании перемещать производства через границы подрывает преимущества общего рынка. До сих пор ни суды, ни Конгресс не принимают строгих мер в отношении субсидий. Субсидии усугубляют трудности генерирования полезных услуг правительством штата и органами местного самоуправления, к тому же они несправедливы. Тем не менее, они оказывают незначительный, фактически, возможно, негативный, эффект на географическую структуру экономического роста на уровне страны в целом.

## **Заключение**

Изменение структуры размещения экономической деятельности имеет важное значение. Открытый рынок между городами, в каждом из которых рост зависит от экспорта товаров в другие города, служит важным фактором экономической эффективности. Более крупные производства и мощный агломерационный эффект обеспечивают как более низкие издержки производства, так и инновации. Высокая мобильность домохозяйств и бизнесов, которые легко перемещаются из города в город, также стимулируют предоставление качественных услуг со стороны местного самоуправления, с учётом налоговых расходов. Свою роль играют климат и потребительские блага. Несмотря на то, что система несёт на себе груз некоторых дефектов рыночного регулирования и некоторых плохо проработанных государственных стратегий, в целом, динамический процесс географического размещения создает существенный прирост благосостояния.