

Московская область: интеграция рынка труда и транспортной инфраструктуры

11 февраля 2013 г.

Автор: Татьяна Михайлова, РЭШ

Одной из наиболее «успешных», с точки зрения практического применения, моделей в экономике является модель организации города, которую в начале XIX века предложил фон Тюнен (*von Thünen*), а затем формализовали Алонсо (*Alonso*) и Мут и Миллс (*Muth and Mills*) (см. *Ner*, 1986). Эта модель объясняет, почему градиент земельной ренты и плотности населения снижается от центра города к периферии. В самом деле, данной модели соответствуют почти все современные города, то есть модель, найденная два столетия назад, способна описать пространственную структуру сегодняшнего города. И если первоначальная идея фон Тюнена о центре города как единого «рынка» уже не реалистична, то лежащие в её основе многочисленные факторы по-прежнему делают центральные городские районы привлекательными. Если фирмы находятся в близком соседстве, то могут воспользоваться рядом преимуществ, таких как общий источник трудовых ресурсов, удобный доступ к потребителям и поставщикам, а также единая инфраструктура и общая информационная база. Близость к центру города приносит ощутимые экономические выгоды как труду, так и капиталу, и эти выгоды превышают потенциальные потери от роста конкуренции. Поэтому сегодня механизм фон Тюнена, хотя и действует несколько иным образом, остается по-прежнему актуальным.

С полной версией статьи на английском языке можно ознакомиться по ссылке:
<http://freepolicybriefs.org/2013/02/11/transportation-infrastructure-and-labor-market-integration-the-moscow-oblast-case/>