

Alan W. Evans 著
甘士杰、唐雄俊 等译
甘士杰 校

城市 经济学

上海远东出版社

城市经济学

〔英〕艾伦·W·伊文思 著

甘士杰 唐雄俊
傅念祖 董爱慈 译

甘士杰 校

上海远东出版社

(沪)新登字114号

Alan W. Evans

Urban Economics

本书根据巴塞尔·布莱克维尔公司1985年版译出

城市经济学

〔英〕艾伦·W·伊文思 著

甘士杰 唐雄俊 译

傅念祖 董爱慈

甘士杰 校

上海远东出版社

(原上海翻译出版公司)

(上海复兴中路 597 号 邮编: 200020)

本书由上海发行所发行 浙江新华印刷厂印刷

开本 850×1168 1/32 印张 7.125 字数 191千字

1992年2月第1版 1992年2月第1次印刷

印数 1—1500

ISBN 7-80514-793-0/F·108 定价: 7.50元

译者的话

本书作者艾伦·W·伊文思系里丁大学(University of Reading)的环保经济学教授,担任该校城市与区域研究院院长。他发表了许多关于城市经济的论文,还出版了《住宅区位经济学》等书,并与人合编了《内城——就业与产业》一书。本书是作者于1985年出版的最新著作。

《城市经济学》是一本不同于一般教科书的教材。他把理论分析和实际经验结合起来,这对于决定城镇和都市的结构、成长和发展的经济力量,提供了一个清晰的认识。

城市经济学这门学科,对于那些参与城市管理与规划的人们,以及参与解决其他社会问题 and 经济问题的人们来说,确也有了解的必要。作者从这种观点出发,既重视经济发展的分析,也重视实际资料的贯串,而不仅仅是为了理论的需要而发展理论。

这样,全书所包括的就不只是住宅区,生产区和办事机构区,而且对城市土地与劳动力市场的活动,作了深入的讨论,对城市经济的发展过程,也作了简明的分析。除此而外,其他如地方财政、城市交通运输以及城镇规划对城市经济的影响,关于城市经济理论应用于欠发达国家的问题,也都作了简要的论述。

本书由甘士杰(序言、第一章)、唐雄俊(第七、第十~十三章)、傅念祖(第六、第八、第九章)、董爱慈(第二~五章)四同志合译。由甘士杰同志校订全书。由于我们的水平有限,时间又紧迫,译文难免错漏,尚乞读者不吝赐教。

1990年6月

序 言

城市经济学有时好象是包罗万象。从专题讲稿和其他教科书来判断，它至少能包括民族、财产、犯罪行为、污染、环境与住房等方面的经济情况。而且，这个主题的论述，还可以从高等数学以及理论等不同的途径加以探讨。所以，如果把所有这些课题都视为城市经济学的组成部分，一一列入本书，则篇幅势必增加一两倍。而且，由此可以推断，许多读者会觉得，有些应予涉及的课题，却又没有列入。

为了限制本书的篇幅，我必须根据一定的原则，用以确定我想包括进去的课题和包括的方法。既然这些原则都是以我对城市经济学性质的观点为依据的，那么，这样去做，也就不会有什么大的疑难问题。

我所根据的第一个原则是，作为城市经济学组成部分的课题，其论述的范围，要涉及区位与城市的土地利用。举例来说，我论述了住房的各种问题；在第二章中，涉及的是住宅的区位；在第九章中，则涉及到土地市场。可是，就没有专论住房问题这一章。由于有关论述住房的经济问题很多，而篇幅又有限，所以，我没有将其列作城市经济学的一部分。自然，在一个城市社会中，大部分住房位于城里；但若以此作为标准，则城市经济学真是要无所不包了。

我根据的第二个原则是，把书编写为一个紧凑的整体；其中各个部分相互连结，上下有序，首尾呼应。虽然我知道有少数学生会以这样的方法来读书，但由于书中内容的次序不可能同于讲座中课题的安排，也许会使他们失望。不过，我还是能够期待，任何一个有兴趣通读全书的读者，他可以从了解到一个关于城市经济的全貌。不管怎样，提供一个连贯而全面的见解的尝试，意

思是不象某些教科书那样，在论述主题时，而是倾向于运用所有可用的见解（以及所有可用的资料），让读者自行探索。毫无疑问，采用教科书的学生们，将会参考教师挑选的有关见解。因此，关于这点，我心里没有什么不安；所感到的只是：从连贯中所得到的，要超过综合的任何损失。

按照习惯，在这类书的序言中，应对提供过帮助的人表示谢意。要这样做，我几乎感到很为难。关于我对城市经济学的一些看法，是多年来在国内外一些学校讲学或开会时、和许多人谈话与讨论而逐渐形成的。这些学校就是：格拉斯哥大学、环保研究中心、伦敦经济学院、我所工作的里丁大学、伦敦大学学院、坎特伯雷的肯特大学以及墨尔本大学。可是，我当特别感谢的，是我在里丁大学的一些亲密的同事。他们是：保罗·切雪尔(Paul Cheshire)、格雷厄姆·克兰普顿(Graham Crampton)、杰弗·凯沃(Geoff Keogh)、乔治·诺曼(George Norman)、迈克·斯泰布勒(Mike Stabler)。在我撰写本书的过程中，曾和他们讨论过许多概念。

上面我所指出要感谢的，既罗嗦，又不突出。不过，我该特别感谢贝莉尔·琼斯(Beryl Jones)；这不仅是由于她准确而迅速地打印好全书手稿，而且是由于她的批评而对全书的文笔作了很大的修改。

不用说，所有的错误，及至文笔上的欠缺之处，全是我的责任。

里丁大学
艾伦·W·伊文思
1984年9月

目 录

序 言	1
第 一 章 导论	1
第 二 章 住宅区位	15
第 三 章 城市中的制造业	40
第 四 章 办事机构与办事机构区位	54
第 五 章 城市等级制	69
第 六 章 城市规模、结构和发展	84
第 七 章 城市的变化	107
第 八 章 城市劳动力市场	122
第 九 章 土地市场	140
第 十 章 地方政府及其财政	162
第十一章 城市交通运输	178
第十二章 经济学与城镇规划	195
第十三章 欠发达国家的城市	215

第一章 导 论

布雷克内尔夫人：无知象一种娇嫩的外国来的水果，碰它一下，花朵就会凋谢。

《埃纳斯特的重要性》第一幕

城市经济学是最近发展起来的经济学的许多分支中的一支。实际上，“城市经济学”这个名词的使用，只是近20年的事；而在这个领域中进行认真的研究，也不过是开始于本世纪50年代的后期。

为什么城市经济学的发展如此晚呢？有人毕竟会有这样的想法：对城市规划工作者来说，粗略了解城市经济运转的方式，是必不可少的；因此，在本世纪的早些时候，城市经济学就该和城市规划齐头并进了。然而，事实并非如此；直到1926年时，才有R.M. 黑格(R. M. Haig)单独为纽约地区规划协会(New York Regional Plan Association)所作的一项突出的研究。

促使对城市经济进行分析性和实验式研究的，主要似乎不是城镇规划，而是交通运输拥挤。这也是为什么城市经济学首先发展于美国的理由。当私人车辆发展后，美国城镇中的交通拥挤，就成为亟待解决的问题。事实表明，如果这种情况发生在城市间交通要道沿线的乡镇与村落，问题比较易于解决。如果情况并不严重，可以通过加修旁道或现用道路升级的办法来解决；假使道路升级还不够用，则可以新修一些各种级别的道路。唯一反复出现的问题，倒是由于新修道路而增加的运输量，往往有低估的趋势。

因此，绝大多数早期修建的各种道路，便很快地达到设计能力。

交通拥挤的问题表明，在大城市里倒是比较难于解决的。城市高速干道的修建，甚至现有道路的改善，似乎只不过是形成许多新的运输量，以致拥挤的情况和以前一样糟。不管怎样，现在已经面临的是新建道路以及运输的其他改进，都要引起土地利用的重新安排。从而，又依次引起原设计以解决交通拥挤问题的新运输体系的重新改变。

因此，为了确保设计能力的充分发挥，要力求对任何可能引起交通得到改善的交通状况作出估计。事实表明，在土地利用方式和交通流量之间，存在一定的关系。而且，若是一个地方的土地利用的性质与密度已经明确，则这个地方的交通量是能够估计到的。^① 城市交通流量大规模统计的运输模式，业已发展；根据概括的了解，最有名的要算《芝加哥地区运输研究》（1959年）。它的目的是：在已确定城市土地利用的远景方式下，对其交通运输确定格局，作出估计，划分线路，并且使能建设一个适当的交通运输网。

城市经济学的建立，业已处于这样的阶段，即象一些研究者那样，运用经济分析，试图解释运输系统线路格局的决定；而且，运用他们的分析，对运输线路建设及其改进的土地利用方式的影响作出估计。在这方面，可以列举两本实质上是一致的主要著作：一本是温哥（L. Wingo）的《运输与城市土地》，另一本则是阿朗索（W. Alonso）的《区位与土地利用》。阿朗索的这本书虽出版于1964年，但其中的许多资料却是引自他在1960年写的博士论文。

到头来，对城市运输问题的解决，则城市经济理论所作的贡献，较之那些研究者本身预期的要少。到20世纪70年代早期时，大规模运输方式的建设，已为人们所不齿；而且，发展起来的政治上的反对派，迫使停止了在市区中修建新的高速干道。然而，就在这个时候，城市经济学却有了长足进步，而能独立地发

① R. 米切尔、C. 拉普金：《城市运输：土地利用的一种功能》，纽约哥伦比亚大学出版社1954年版。

展起来。在某种程度上，这是由于那种原先采用一切就业集中于一个单一中心的城市理论分析，难以处理所面临的现实；于是，便考虑运用经济理论中一些强有力的部分来分析。在这一过程中，引起了几位经济学家的兴趣；他们都是比较知名的，因为他们在经济学的其他分支学科方面作出了贡献。^① 这样下手了，尽管有人会怀疑这种实践的结果，是否能表明他们用来解决问题的专业知识正确性，但终究已使城市经济学成为经济学的一门分支学科。

更为重要的是，就城市经济学的独立、发展与用途而言，即使对解决城市运输问题所作的贡献相当小，但对较为传统的涉及城市研究(城市规划与土地或不动产管理)的学科来说，以及对处理城市问题的政府政策的分析来说，都能作出重要的贡献，这已是显而易见的了。

土地利用规划

象我们业已指出的那样，有人会有这样的想法：城区的经济分析与城镇规划，两者的关联应是明显的。实际上，促进城市经济学的发展，和促进纽约地区规划协会对纽约地区运输问题的详细研究是并行的。这些研究，不同于黑格他们大约在30年前所做的，不是孤立地进行的。从一个大城市经济的各方面来看，与其说城市经济学是纯理论的，倒不如说是应用的，以经验为依据的[例如弗农(R. Vernon)、胡佛(E. M. Hoover)和理施登堡(R. M. Lichtenberg)等人的研究便是]。

然而，这些研究都是受一个独立的团体委托、而不是地方政府委托的；并且，也都不是纽约市区规划中确定所必须付诸实施的。在联合王国，英国的规划者们，对其规划范围中会不会发生什么，尽管已经很能控制，但在城市经济学这个领域中，其成就还是比较差的。

^① 关于这一点，可参看H. W. 理查森所著《新城市经济学》，伦敦，帕埃恩出版社1977年版。

之所以缺乏这方面的成就，看来是，英国的城市规划者们，过去对经济学和经济学家没有好感。英国城市规划的制定，是由于考虑自然环境和公共卫生。在30年代中，大多数的城市规划者，原来都是受过建筑师和工程师训练的人。如果城镇规划被视为城市设计〔例如纳什(Nash)创作的里根公园、里根街以及圣詹姆斯公园〕，则规划的目的在于使其成果变为艺术上的享受。因此，规划者就没有必要去关心经济学；当然，也用不着去关心社会学或其他的社会科学。如果说，规划中贯彻降低人口密度的目的在于防止疾病，则更没有任何必要去考虑这些方面的训练。

1947年时，英国制订了《城乡规划条例》(Town and Country Planning Act)，阿伯克隆比(P. Abercrombie)是当时的主要规划者。他表述了这样一种观点：经济学家是个“惯于谈论供求法则与个人自由的糊涂人”。^①这也许可用作上述情况的一个最好的解释。是的，经济学家(不管他是不是糊涂)倾向于关心市场力量；从而关心人们需要些什么；或者，在一定的费用条件下，能做些什么。而且，在40年代里，这无疑地是和规划专业的观点不一致的。1944年的一次新规划会议上提出的两份估价单，便说明了那些资历比阿伯克隆比浅的人的思想方式；他们多半是后来参与为阿伯克隆比创始的规划程序提供补充的。

这里要讨论的问题是：我们能不能引导人们迁移？享有自治特权的多顿汉(Tottenham)市的督察官员说：“最难于克服的障碍，看来莫过于多顿汉市民的意愿。”^②在会议讨论中，甚至有人以极权主义的观点表示：“规划就是控制——你必须把人民赶出去，告诉他们居住的地方。而且，如果有人要建立工厂，你必须告诉他们，‘在多顿汉没有什么好干的——你定要在市中如此这般地创办工厂的话’。俄国、德国和意大利，都有规划体制。”^③

这种观点的转变是如何转变的呢？为什么规划者们变得较为

① P. 阿伯克隆比：《城乡规划》第三版，第27页；伦敦牛津大学出版社1959年版。

② B. 布里斯：《新规划》，伦敦，费贝尔与费贝尔出版社1945年版，第35页。

③ 同上书：第40页。

重视经济学和社会科学了呢？我想，主要是由于：尽管规划者们能规定一些措施，防止人们从事某些工作，但却明显地出现了两种情况：第一，这些措施的后果如何，难以预料；第二，即使可以让人们去从事规划者们所期望的其他工作，那也是困难的。

在这种情况下，便产生两种反响：其一是需要有较大的权力，积极性规划的权力和消极性规划的权力一样，都要扩大。其二是试图找出规划措施遭受阻挠的原因，从而，运用经济分析，找出规划措施会产生一些什么次要的影响。这些所谓次要的影响，有时会和基本的影响同样重要。要害就在这里。举例来说，规划者可以作出规定，把城市周围的土地划为绿化地带，不得予以开发。现在如果土地仍未利用，那么，从某种意义上来说，规划者是成功的。然而，对于他也许并不完全期望的这种成功的绿化地带政策，将会产生市场压力。如果城镇繁荣起来，就业继续增长，则对市区土地的需要势必增加，而其供给却又受绿化地带的限制，物价随之上涨；那些在城市中找不到膳宿处所的人，就不得不经常穿越绿化地带。规划者既不要求人家长途来往上下班，也不希望人们支付高昂的房租；然而，出现这种情况，不过是实现他原来的目标——防止城市散乱的结果。也许规划者会由于请求而获得权力，可以较为有效地控制城市就业的增长；即使如此，他同样易于了解到城市经济的各方面是相互联系着的。确实，城市是一个经济（和社会）整体，而不只是一个可以设计的物质结构。

自1947年以来，规划管理的实施，由于市场的各种力量，发生了许多意外的情况。结果是，规划者开始对社会科学有了较大的注意。的确，城镇规划本身，与其说是近似于源自建筑或工程的其他任何东西，倒不如说已成为更近似于应用的社会科学。在英国的城镇规划中，其内容已经发生了变化；即从以往主要考虑描绘在城镇地图中的物质结构，变为更加近似于由地区或国民经济规划机构制定的一种文献。

因此，城市经济学对城镇规划的基本贡献，现在不管怎样，就是认识城市经济体系各部分相互影响的途径——实证城市经济

学(positive urban economics)的研究。其次，便是尚未被人重视的，规划者们应该做的一种分析——标准城市经济学(normative urban economics)。还有一个方面，实际上尚未展开，就是分析规划者所做的，以及为什么做他们所做的——城镇规划经济学(the economics of town planning)。既然，作为规划起源的“城市设计”和“公共卫生”的一种传统，是趋于制订有关构成良好规划实务的法则，则这类问题的分析是重要的。有关城市经济学对城镇规划的贡献，在本书的第十二章中，作了进一步的阐述。

土地管理

城市经济学的贡献这方面，刚刚处于开始而有待发展的阶段；不过，就我看来，今后这方面的发展，将对土地管理和不动产管理产生很大的影响。既然那些研究土地管理的人通常都研究了土地经济学，那么，在某种意义上，便有了好多年的经济投入了。不过，在其早些年代里，土地经济学只是对土地进行惯常的、描述性的研究，分析不多，而且几乎没有什么理论。

城市经济学的发展，以及区域经济学和环境经济学的相伴发展，已经根本地改变了土地经济学的性质和有关的内容；而且，仍在发生一些有意义的变化。之所以如此者，是因为不动产开发者和估价者的兴趣和规划者的兴趣微有不同。用美国人所称谓的房地产经纪人来说，其主要的兴趣在于土地和财产价值，既关心当前的，也关心今后的。至于规划者的兴趣，则比较更集中于活动的区位。当然，区位和土地价值原则上是同时决定的——一个特定区位的需求水平，决定其价值；而其价格又决定能承担得起并定位于该处的某些对象。正如我们早已指出的，城市经济学的注意点，实际上，过去主要在于确定区位；这种情况的发展，是由于与运输及规划问题密切关联所致。土地和财产的价值决定，已被认为是次要的。不过，未来的发展，所涉及的很可能是土地的价值，或者是，诸如税收的影响，规划的控制，或是根据

财产价值以筹措资金的方法。1973年美国不动产与城市经济学协会(American Real Estate and Urban Economics Association)的成立及其刊物的创办,便是沿着这个方向发展的一个迹象。土地市场和税收的影响,在本书的第八章中作了清楚的阐述;不过,关于土地价值的问题,在本书的前前后后都已涉及。

政府政策

对于政府有关城镇与地区政策的发展和分析,城市经济学也正作出日益增多的贡献。区域经济学随城市经济学的发展而同时发展,但是它的发展是由不同的促进因素所造成。在战后繁荣时期,它表现为运用凯恩斯的经济政策,导致全国性的充分就业;不过,某些地区则仍受严重失业之苦。所以,针对地区发展水平的经济分析,业已发展为试图解决这类地区性的问题。这样,正象城市经济学最初出于某些微观经济学家对运输问题的注意一样,区域经济学则主要是由某些宏观经济学家注意地区性失业问题而发展起来的。这便是我们今天所谓的“微调”经济(“fine tuning” the economy)。

自那时以来,地区政策,至少在英国已变得更为广泛地适应了;而且,城市经济理论的应用,也就变得更加重要了。所以,当在40年代和50年代的时候,应用控制以促使厂商迁到不够繁荣的地区,可以运用区域分析的工具来加以分析。在60年代中期,根据政府机关的发展来运用控制的研究,便涉及到城市经济学的的一个方面。因为,行政机关和业务机构都倾向于设在城中或与城市有联系的地方,而不是在广阔的区域选择某个地点。在70年代中期,失业面集中于大城市的市中心区,以及这些城市的显著衰落,曾经运用城市经济分析清楚地阐明了;而且,进一步促进了城市劳动力市场的分析的发展(见本书第七章)。城市经济政策中的最新倡议,便是创设企业区(Enterprise Zones)——较小的地区,其中财产的发展不受限制,而且免税。这种政策的预期效果,

只能运用城市经济学的许多方面，诸如土地市场、制造业区位与商业区位，甚至地方政府财政等加以分析；因为，这种地区的一个特征，就是厂商不纳税。

主要的问题是，城市经济学原是用来分析和评价那些付诸实施后的政策的，很少用来进行事先的分析和评价。所讨论的问题不是“这种政策会产生什么效果？”而是“这种政策产生了什么效果？为什么？”城市经济学在应用上的这种时间差距，也许是它发展的早期象征。所以，我们可以预期，它在将来会有变化。同时，我们应该注意到，对这些政策问题的研究，已经促进了相应的理论分析的发展。尽管这很可能意味着，那些尚无相应政策的其他领域，已因此而被忽视。

城市经济学的轮廓

上面所描述的是，城市经济学如何作为一个大城市中住宅区的格局的理论分析而开始的。在第二章中，我们也从分析住宅区开始。这不仅是由于历史的缘故，而且是由于，在任何一个城市中，住房实际上占用了极大部分业已开辟的土地。为了这个理由，对空地的全面需求，可以看作是主要为住宅场地的需求所决定。所以，无论本导论的水平如何，把其他对场地的需求看作是一定的，对由住户行为所造成的土地格局与财产价值进行分析，那是可以的。

从而，这种分析的结果，通过场地费用与劳动力费用中的差异，可用以弄清不同城市区位的相对费用。这些费用应由为拆迁居民提供工作的厂商承担。在第三章和第四章中，我们分析的是，为什么拥有制造厂或营业所的厂商愿意承担这些费用？由于这些厂商把活动地点确定在城市，特别是位于或靠近市中心的地方，上述的费用都是最高的——他们获得了什么好处？什么“外部经济”使得这种位置有利？

无论如何，各个城市并不一样。最明显的差异就是表现在规

模上。在整个国民经济中，城市有大小不同的等级。大城市为数很少，中等城市较多，小城市更多。在本书的第二至第四章中，我们分析了城市的不同规模，也分析了在这些城市中确定位置的得失之间的相互影响。这就为在第五、六两章中考察城市等级存在的理由，为分析其特征提供了方便。

第七章讨论了城市的变化。运输费用变化的结果，终究是预示着首先促进城市经济学的发展。在本书的前几章中，在分析城市经济结构时，业已显示出进展；在第七章中，我们用以展示运输与电讯方面的改进是如何促使城市经济结构发生变化的。所以，对某些用以回答最初的问题的进展，我们希望加以论证。

然而，城市的变化，给城市经济的运转增添了压力。于是，在随后的四章中，我们考察了城市劳动力市场(第八章)、土地市场(第九章)、地方政府财政体制(第十章)，以及城市运输体系(第十一章)等方面的经济学。这四者都是城市经济的组成部分，都对城市经济的变化产生反响。而且，这些反响又会引起进一步的问题。近来有关市区的失业、废弃的土地与财产、地方政府支出与管理、以及公共运输补贴的争议，不需要加以提醒，读者都会想起的。

在第十二章中，我们讨论的是规划城市体制的经济学——城镇规划的对象、方法的选择，以及运用规划管理的效果。

我们在本书中所讨论的，几乎全是发达的西方经济中的城市经济。在最后一章(第十三章)里，我们对欠发达世界中城市的分析作了评价，特别就这类城市有别于本书其他部分讨论的城市的特征作了阐述。

在我们开始分析城市经济之前，在导论这一章里，还有一个问题需要加以讨论，这就是：为什么存在城市？

为什么存在城市

对有些形式的城市来说，位置是它存在的一个必要条件。那

里必须有某些剩余农产品。即使这一条件具备了，接着，城市的存在，可能还有其他的原因——诸如生产中的规模经济、资源的地理分布不平衡、政府的需要等。

在土地上进行劳动的人们，如果不能生产出多于维持其生存水平所必需的产品，那么，就没有东西留来支持那些不从事农业的人们。稍有剩余产品，可能依惯例被迫抽走，用以供养战士或神父阶层。^①但若城市存在的理由在于经济而非军事，那么，剩余产品就会为农民拿来出卖，用以换取城市生产的商品或提供的服务。如果生产中存在某些规模经济，这是最容易的。假使不存在，农民毕竟能吃得好些，或是以部分时间来生产加工商品；而且，他们能使生产费同任何城市工人一样低廉。自然，这只是发生在某种程度上。但是，如果一个人，或一群人，换言之，是一个从事某种业务的厂商，能够生产商品，所花时间明显地少于农民或其家庭；则农民会发现，出卖其剩余农产品，然后从城镇中换回所需商品，他是值得的。

这些规模经济，会在厂商中出现。这种“内部经济”(internal economies)，可能是劳动分工的结果，也可能是由于特种业务的专业化而引起生产力增长的结果。现代经济学的奠基者亚当·斯密认为，经济的增长，主要是通过劳动分工而获得经济实惠所引起的。他还指出：劳动分工为市场的范围所局限，因此，“有些业务，甚至是最普通的业务，也只能在大城市中经营”。^②

由于专业化机器的应用，规模经济也易于出现在厂商中。对购作自用的农民个人来说，这类机器太专门化，而且过于昂贵。但是，当制造的商品为数很多时，则厂商可用以成批生产；和个别农民相比，既快又便宜。当然，实际上由于专用机器通常需要熟练的劳动力，这两种内部经济会难以区分清楚。

规模经济也会产生于厂商之外。当许多厂商集中于一个特殊

① L. 芒福德：《历史上的城市》，伦敦，赛克尔-瓦尔伯格出版社 1961 年版。

② A. 斯密：《国民财富的性质和原因的研究》。见郭大力、王亚南中译本，1972 年，商务版第 1 卷，第 16 页。——译者