

Мегаполис Токио: прошлое, настоящее и будущее

З. А. Абачева

Аннотация. Статья посвящена проблеме конкурентоспособности токийского мегаполиса в глобальной экономике, то есть его привлекательности для ведения различных видов экономической деятельности и способности создать для всех представителей общества благоприятные жизненные условия. В статье рассматриваются особенности формирования Токио как мегаполиса, его роль в современной экономике Японии и положение на международной арене. Исследуется городская политика, проводимая Токийским столичным правительством, и степень ее соответствия цели устойчивого развития ООН № 11 — основе разработки стратегий современных городов, зафиксированной в ЦУР ООН и нацеленной на создание открытых, безопасных, жизнестойких и экологически устойчивых населенных пунктов.

Положительное миграционное сальдо и беспрецедентно быстрые темпы урбанизации стали причиной непрерывной концентрации экономических ресурсов и населения в Токио, что привело к стремительному росту значимости и роли города в национальной и мировой экономике. Для оценки привлекательности токийского мегаполиса в статье применяются международные рейтинги, составленные на основе индекса конкурентоспособности городов GPCI японского Института стратегий городского развития Мемориального фонда Мори и индекса безопасных городов SCI исследовательского центра The Economist Intelligence Unit. В статье рассматриваются две группы проблем, оказывающие влияние на общий уровень конкурентоспособности Токио. Первая группа связана с объективными причинами, связанными со сверхконцентрацией населения и экономической деятельности, вторая — с изменениями в социальной структуре Токио.

На основе анализа двух последних программных документов Токийского столичного правительства делается вывод, что приоритетными направлениями городской политики являются создание безопасного, многофункционального и «умного» мегаполиса Токио. Автор приходит к выводу, что новая

городская политика полностью соответствует концепции устойчивого развития и ЦУР ООН № 11.

Ключевые слова: Япония, Токио, мегалополис, конкурентоспособность, концепция устойчивого развития, цель устойчивого развития № 11, городская политика, Олимпийские игры.

Автор: Абачева Зарина Абулферзовна, стажер-исследователь Высшей школы экономики Университета Хитоцубаси, магистр Института стран Азии и Африки МГУ им. М. В. Ломоносова.

E-mail: dzarina48@gmail.com

Tokyo Megacity: Past, Present, and Future

Z. A. Abacheva

Abstract. The article is devoted to the problem of Tokyo megacity's competitiveness in the global economy, i.e. its attractiveness for hosting and conducting various types of economic activities, and its ability to provide all members of society with favorable living conditions. The article discusses the formation of Tokyo as a megacity, its role in the economy of contemporary Japan, and its position in the international coordinate system. Under review is the city development policy pursued by the Tokyo Metropolitan Government, which is accessed by its compliance with the UN Sustainable Development Goal (SDG) No. 11. This goal, aimed at creating inclusive, safe, resilient, and sustainable human settlements, serves as a basis for the development strategies of all modern cities.

Permanent migration in-flow processes and an unprecedentedly high pace of urbanization ignited continuous concentration of population and economic resources in Tokyo. This, in turn, led to a rapidly growing role of the city in the national and global economies. In order to assess the attractiveness of the Tokyo megacity, this article applies international ratings based on the Global Power City Index (GPCI) conducted by the Mori Memorial Foundation's Institute for Urban Strategies and the Safe Cities Index (SCI) released by The Economist Intelligence Unit Research Center. The article discusses two groups of problems that affect Tokyo's overall competitiveness. The first group is associated with objective reasons related to the overconcentration of population and economic activity, and the second group is associated with changes in the social structure of Tokyo.

An analysis of the two latest program documents of the Tokyo Metropolitan Government shows that the priority goals of the urban policy are the creation of

a “safe”, “multifunctional”, and “smart” megacity of Tokyo. The author concludes that the new urban policy is fully consistent with the concept of sustainable development and the UN SDG No. 11.

Keywords: Japan, Tokyo, megacity, competitiveness, the concept of sustainable development, Sustainable Development Goal No. 11, urban policy, Olympic Games.

Author: *Abacheva Zarina A.*, research-student at Hitotsubashi University Graduate School of Economics, master student at The Institute of Asian and African Studies, Lomonosov Moscow State University.

Email: dzarina48@gmail.com

Введение

Беспрецедентный рост численности городского населения в мире в XX в. и процесс глобализации привели к трансформации пространственной организации мирового хозяйства, особенностью которой стало доминирование крупных городов и мегаполисов, что проявляется не только в увеличении их числа, но и в росте их экономической мощи. Согласно выводам исследовательской организации McKinsey Global Institute, современная экономика — это экономика городов: в результате процессов урбанизации уже в первом десятилетии XXI в. более половины мирового населения проживало в городах и на них же приходилось более 80% мирового ВВП. В таких условиях главными звеньями международной экономики становятся мегаполисы — большие города либо масштабные агломерации, состоящие из нескольких городов, численность населения которых превышает 10 млн человек [United Nations 2019, p. 55].

Современные мегаполисы, с одной стороны, образуют взаимосвязанную систему, а с другой — конкурируют между собой как внутри страны, так и на транснациональном уровне. В связи с этим в конце XX в. появилось такое понятие, как «конкурентоспособность мегаполиса». Эволюция этого понятия привела к тому, что на данном этапе его смысловая нагрузка приближается к понятиям «устойчивое развитие» и «инвестиционная привлекательность», то есть означает способность города привлечь человеческий капитал, финансы, информацию и проч., а также обеспечить всех представителей населения благоприятными условиями для жизнедеятельности и экономической активности.

Токийский мегалолис¹ — крупнейший и один из наиболее зрелых мегалолисов мира, он занимает центральное положение в экономико-территориальной структуре Японии, в связи с чем встает вопрос о поддержании его конкурентоспособности.

История формирования Токио как крупнейшего мегалолиса

В качестве одной из особенностей процесса роста городского населения в Японии в XX в. можно выделить беспрецедентно быстрый для того времени темп урбанизации, который сравним с аналогичными показателями многих современных азиатских мегалолисов. Для сравнения часто используется число лет, необходимых для роста уровня урбанизации до 50%. Согласно отчету Азиатского банка развития «Ключевые показатели для Азиатско-Тихоокеанского региона 2012 г.», в Латинской Америке и странах Карибского бассейна этот процесс длился 210 лет (с 10% в 1750 г. до 49,3% в 1960 г.), в странах Европы — 150 лет (с 12% в 1800 г. до 51,3% в 1950 г.), в Северной Америке — 105 лет (с 9% в 1825 г. до 51% в 1930 г.); (см. рис. 1). Среди развитых стран только Японии потребовалось всего 50 лет до достижения уровня урбанизации в 50% к 1970-м гг.

Начиная с первой половины XX в. наибольший приток населения приходился на Тихоокеанский промышленный пояс с центрами в городах Токио, Осака и Нагоя, в то время как в других частях страны наблюдался его отток. Важно отметить, что в первой трети XX в. лидирующее положение занимал промышленный район Хансин с центром в Осаке, население и удельный вес которой в экономике Японии были выше, чем у Токио. Доля числа заводов и фабрик в районе Хансин (19,1% от показателя по стране) была выше доли числа заводов в районе Кэйхин с центром в Токио (14%), а объем производства в Хансин составлял 26,7% от показателя всей страны, в то время как в Кэйхин — только 18,3% [Тимонина 2002, с. 26, 282].

Следует обратить внимание на различия в отраслевой структуре центров Кэйхин и Хансин, то есть Токио и Осаки. В Токио было рас-

¹ В данной работе под терминами «токийский мегалолис» и «Токио» подразумевается Токийский столичный округ, состоящий из 23 специальных районов и 26 городов и поселков, за исключением специально оговоренных случаев.

положено меньше крупных предприятий, чем в Осаке, и преобладала мелкая промышленность, так как здесь были менее благоприятные условия для снабжения сырьем металлургических заводов. Это дало толчок развитию производств, не требующих большого количества сырья, например по выпуску продукции с более высокой степенью переработки. Эта особенность объясняет, почему в дальнейшем произошла концентрация «отраслей будущего» именно в районе Кэйхин с центром в Токио.

В миграционных потоках в главные агломерации можно выделить три волны (см. рис. 2). Первая волна началась в середине 1950-х и была связана с процессом индустриализации Японии. На протяжении 20 лет темпы миграции в три основные агломерации почти не различались, однако во время второй волны, с началом структурной перестройки 1970-х гг., в агломерациях Осака и Нагоя стал наблюдаться отток населения, в то время как в Токио миграционное сальдо было положительным на протяжении всего периода (за исключением нескольких лет после краха экономики «мыльного пузыря» в начале 1990-х). В результате токийская агломерация стала самой крупной и быстрорастущей агломерацией в Японии.

Население Большого Токио в 1950 г. насчитывало около 10 млн чел., в 1980-м — 30 млн, а к 2000 г. — более 35 млн чел., что составляло 30% населения страны. К концу 1970-х окончательно сформировалась однополюсная региональная структура экономики Японии, которая выражалась в высокой степени концентрации экономических и научно-культурных функций в Токио и других городах Тихоокеанского промышленного пояса. Токийская агломерация стала самой крупной агломерацией не только в стране, но и в мире.

Роль токийского мегаполиса в экономике Японии

В настоящее время значимость и роль Токио как мегаполиса в Японии и во всем мире трудно переоценить. Экономическую мощь Токио можно сравнить с показателями крупных государств мира: его ВВП в 2019 г. составил 1,6 млрд долл., что сравнимо с ВВП Канады, Южной Кореи, России и ряда других стран. Среди мировых мегаполисов по объему ВВП Токио занимает первое место, оставляя на втором месте Нью-Йорк с ВВП 1,2 млрд долл.

На токийский мегалолис приходится 10% населения и 20% валового продукта всей страны, при этом доля 23 специальных районов превышает 80% всего валового продукта Токио. Здесь сосредоточены самые передовые отрасли экономики, обеспечивающие развитие всего национального хозяйства. Более 60% штаб-квартир японских ТНК и 76% расположенных в Японии филиалов международных компаний находятся в Токио [Fincity Tokyo n.d.].

По данным Fortune Global 500 2018 г., штаб-квартиры 51 японской компании из 68 вошедших в рейтинг крупнейших мировых компаний по уровню дохода расположены в Токио, а их общий доход превышает 2,5 млрд долл. Это самая значительная концентрация штаб-квартир в пределах одного города: в Лондоне расположено только 14, в Нью-Йорке — 18. Несмотря на то что токийский мегалолис является центром инновационной деятельности, доля промышленности (22%) в отраслевой структуре города соответствует среднестрановому показателю и Токио остается промышленным городом — в отличие от Лондона и Нью-Йорка, специализирующихся на сфере услуг.

В связи с высокой концентрацией стратегических отраслей хозяйства в ядре города (23 специальных района) Токио свойственна внутренняя диспропорция. В центральных деловых районах Минато, Тюо и Тиёда сосредоточена почти половина всех органов управления японских компаний в сфере услуг, инфраструктуры, телекоммуникаций, финансов и страхования.

Важно отметить, что процесс превращения города в мегалолис неразрывно связан с концентрацией в нем населения. Рост города означает рост его привлекательности для экономической активности и жизнедеятельности, что делает его центром притяжения большего числа людей и различных ресурсов. Сверхконцентрация населения и социально-экономической деятельности характерна для всех крупных городов. Как и в других мегалолисах, в Токио чрезмерная концентрация населения привела к ряду проблем, некоторые из них стали проявляться еще во второй половине XX в. Среди них можно выделить следующие:

- дисбаланс экономического развития внутри Токио;
- рост цен на недвижимость;
- перегруженность транспортных путей;
- экологические проблемы;
- проблемы обеспечения безопасности.

Помимо проблем, вызванных чрезмерной концентрацией и свойственных всем мегаполисам вне зависимости от экономических и социальных особенностей страны, в мегаполисе Токио существуют свои специфические проблемы, связанные с изменением структуры общества, а именно:

- самые быстрые темпы старения населения в мире;
- падение рождаемости;
- интернационализация, с которой Токио столкнулся позже других мегаполисов.

Вышеперечисленные проблемы влияют как на конкурентоспособность Токио на международной арене, так и на общую социально-экономическую ситуацию.

Конкурентные позиции Токио

В настоящее время существуют различные точки зрения и подходы к определению конкурентоспособности городов. В качестве примера можно привести индекс конкурентоспособности GPCI японского Института стратегий городского развития Мемориального фонда Мори. В GPCI представлены оценки 42 крупнейших городов мира исходя из их «магнетизма», то есть способности привлекать креативный человеческий капитал, технологии, предприятия и финансовые ресурсы со всего мира. Индекс формируется на основе оценки, которая проводится по 70 критериям в шести категориях:

- экономика (размеры и привлекательность рынка, экономическая жизнеспособность, человеческий капитал, деловая среда и легкость ведения бизнеса);
- исследования и разработки (академические ресурсы, исследовательская среда, инновации);
- культурное взаимодействие (соответствие новым тенденциям, туристические ресурсы, культурные объекты мирового значения, международное взаимодействие);
- благоустроенность (условия труда, стоимость жизни, охрана и безопасность, благополучие, условия жизни);
- экология (устойчивость, качество воздуха и воды, состояние окружающей среды);
- транспортная доступность (включенность в международную транспортную сеть, пропускная способность воздушного транс-

порта, развитость сети городского транспорта, качество и удобство транспорта).

Согласно GPCI, первая десятка глобальных городов на 2019 г. выглядит следующим образом: Нью-Йорк, Лондон, Токио, Париж, Сингапур, Амстердам, Сеул, Берлин, Гонконг, Сидней. Токио занимает первое место в азиатском регионе и третье место в мире с 2016 г., до этого он восемь лет находился на четвертой позиции. Как видно на рис. 3, сильными сторонами Токио, по данным за 2019 г., были «благоустроенность», «экономика» и «культурное взаимодействие», однако на общий рейтинг влияют относительно низкие оценки в категориях «экология» и «исследовательские разработки». Кроме того, по сравнению с 2013 г., когда количество набранных баллов в категории «экономика» было почти максимальным, к 2019 г. Токио потерял баллы в этой категории. Однако стоит отметить, что значительно улучшились показатели в категориях «культурное взаимодействие» и «благоустроенность».

На рис. 4 изображены три лидирующих мегалополиса: Нью-Йорк, Лондон, Токио, — а также Сингапур, расположившийся на пятом месте в рейтинге GPCI². По сравнению с 2013 г. Лондон повысил свою конкурентоспособность на 212 баллов, Нью-Йорк — на 181, Токио — на 147, Сингапур — на 149 баллов. Следует отметить, что разрыв между лидирующим Лондоном и Токио за рассматриваемый период увеличился: в 2013 г. разница составляла 182 балла, в 2019-м она выросла до 247. В то же время разрыв между Токио и Сингапуром уменьшился со 149 до 147 баллов. Разница в два балла незначительна, однако указывает на повышение конкурентоспособности Сингапура, который в ближайшем будущем может сместить Токио с позиции самого конкурентоспособного города Азии.

Как уже отмечалось, согласно этому рейтингу, Нью-Йорк и Лондон превосходят Токио по уровню конкурентоспособности, однако следует обратить внимание на то, что Токио является мировым лидером по уровню общей безопасности в рейтинге городов мира по безопасности Safe Cities Index исследовательского центра The Economist Intelligence Unit. Безопасность оценивается по большому числу критериев, сгруппированных в четыре основные категории:

² В качестве четвертого города для сравнения был выбран Сингапур, так как, согласно данному рейтингу, в азиатском регионе он занимает вторую позицию после Токио.

— кибербезопасность (политика конфиденциальности, осведомленность граждан о цифровых угрозах, уровень используемых технологий, процент зараженных компьютеров и т. д.);

— безопасность инфраструктуры (поведение пешеходов, план действий в случае стихийных бедствий, смертность от стихийных бедствий и ДТП, доля живущих в трущобах, количество нападений на объекты инфраструктуры и т. д.);

— медицинская безопасность (экологическая политика, доступ населения к здравоохранению, количество больничных коек на 1000 чел., число врачей на 1000 чел., ожидаемая продолжительность жизни, младенческая смертность и т. д.);

— личная безопасность (уровень взаимодействия с полицией, меры личной безопасности, применение оружия, политическая стабильность, эффективность системы уголовного правосудия, уровень коррупции, частота террористических атак и гражданских беспорядков и т. д.)

В первую десятку самых безопасных городов мира 2019 г. вошли Токио, Сингапур, Осака, Амстердам, Сидней, Торонто, Вашингтон, Копенгаген, Сеул, Мельбурн. В отличие от рейтинга GPCI, где Токио занимает третье место, уступая Лондону и Нью-Йорку, в рейтинге общей безопасности городов Лондон и Нью-Йорк не входят даже в первую десятку и располагаются на 14-м и 15-м местах соответственно. Токио превосходит остальные мегаполисы мира во всех категориях, а в трех категориях — безопасность инфраструктуры, личная безопасность, цифровая безопасность — получил почти максимальные оценки (см. рис. 5), улучшив позиции по всем категориям по сравнению с 2015 г. Важно отметить, что в данном рейтинге Сингапур на протяжении последних пяти лет занимает второе место и по общему числу набранных баллов отстает от Токио только на один пункт (см. рис. 6). Кроме того, разница в набранных баллах между Токио и Сингапуром в 2015 и 2019 гг. составляет 6,8 и 6,4 балла соответственно, что говорит об одинаковом темпе укрепления безопасности двух городов и обостряет конкуренцию между ними.

Политика создания новой городской среды в Токио

Несмотря на высокие позиции на международной арене, в условиях усиления конкуренции мегалополисов чрезвычайно важно и дальше укреплять токийский мегалополис. Перед правительством стоит задача повышать конкурентоспособность Токио, создавая наиболее благоприятные условия для жизнедеятельности местного населения, для хозяйствования экономических субъектов и улучшая инвестиционный климат. Разработкой политики создания новой городской среды токийского мегалополиса занимаются не только на локальном, но и на национальном уровне.

На национальном уровне вопросами городского планирования занимаются Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии и Кабинет министров. На локальном уровне основным органом управления является Токийское столичное правительство, которое отвечает за административные функции в соответствии с законом о местной автономии 1947 г. В разработке планов создания новой городской среды Токио основным игроком является Токийское столичное правительство, однако его планы и программы составляются с учетом общего курса экономической политики страны. Кроме того, важно отметить, что выбор Токио в качестве принимающего города для проведения Олимпийских игр усилил давление на Токийское столичное правительство.

Существует множество документов и законов, принимаемых для улучшения городской среды и повышения конкурентоспособности японских городов, однако можно выделить два ключевых документа:

1. «Создание нового будущего: долгосрочное видение Токио» (2014 г.).

2. «Новый Токио. Новое Завтра. План действий на 2020 год» (2016 г.).

Эти два документа можно считать взаимосвязанными и взаимодополняемыми, так как второй из них является продолжением первого и содержит более подробную и актуальную информацию.

В первом документе представлено восемь приоритетных стратегий.

Стратегия 1. Успешное проведение Олимпийских игр в Токио.

Стратегия 2. Развитие инфраструктуры.

Стратегия 3. Формирование гостеприимного образа Токио, политика *омотэнаси*.

Стратегия 4. Поддержание безопасности Токио.

Стратегия 5. Создание благоприятной среды для жизни.

Стратегия 6. Превращение Токио в ведущий глобальный город.

Стратегия 7. Превращение Токио в устойчивый город.

Стратегия 8. Развитие островной части Токио и района Тама.

Хотелось бы остановиться на стратегиях, имеющих непосредственное отношение к проведению Олимпийских и Паралимпийских игр, а именно на стратегиях 1, 2, 3, 4.

Как известно, Олимпийские игры были официально перенесены с 2020 на 2021 г. в связи с пандемией коронавируса, однако на момент объявления о решении отложить Олимпиаду почти все работы, связанные с их проведением, уже находились в стадии завершения. Это означает, что с точки зрения социально-экономического развития городского пространства были достигнуты значимые положительные результаты вне зависимости от времени проведения соревнований.

В рамках стратегии 1 одной из важнейших задач является создание такого наследия Игр, которое жители города могли бы использовать в течение долгого времени и после окончания Олимпиады. Реализовать первую стратегию планируется по четырем направлениям. Первое заключается в создании подходящей для спортсменов среды с усовершенствованной системой кризисного управления и в проведении Игр с использованием энергоэффективных технологий. Второе направление предусматривало создание безбарьерного города, то есть «среды, в которой каждый может передвигаться безопасно и спокойно» [Tokyo Metropolitan Government 2014]. Третье направление сфокусировано на обеспечении комфорта и безопасности увеличивающегося потока иностранных гостей путем предоставления многоязычной поддержки, доступности медицинской помощи на нескольких языках и т. д., а четвертое — на предоставлении возможностей для занятий профессиональным и любительским спортом всем желающим, включая людей с ограниченными возможностями.

Стратегия 2 также связана с проведением Олимпийских игр. Реализуя ее, Токийское столичное правительство «стремится построить транспортную инфраструктуру, которая сделала бы Токио самым удобным городом в мире». В качестве ее составляющих можно выделить модернизацию морского порта Токио и аэропорта Ханэда, а также разработку обширной наземной, морской и воздушной транспортной сети с упором на строительство скоростной автомагистрали с тремя кольцами. Благодаря строительству скоростной

автомагистрали путь от Синдзюку³ до аэропорта Ханэда сократился в два раза (с 40 до 20 минут).

Стратегия 3 заключается в проведении политики *омотэнаси* — культуры гостеприимства и продвижения за границей японской культуры и искусства для наращивания туристического потока в Токио. Предусмотрено создание комфортной среды пребывания для иностранных туристов, развитие культурной жизни и увеличение числа культурных объектов и мест отдыха.

Стратегия 4 направлена на поддержание высокого уровня безопасности Токио с учетом не только огромной численности населения и его высокой плотности, но и расположения в сейсмически активной зоне. Проводится модернизация эвакуационных пунктов, больниц и других объектов, играющих важную роль при обеспечении безопасности жителей во время стихийного бедствия. Реализуются меры по повышению устойчивости к цунами и меры, предотвращающие повышение уровня воды в результате штормов и тайфунов: возводятся насыпи, водоспуски и другие объекты, препятствующие разливу воды на жилые территории. Кроме того, в рамках этой стратегии проводятся меры по обеспечению защиты жителей Токио от преступности, распространения наркотических средств и др.

План «Новый Токио. Новое Завтра. План действий на 2020 год» нацелен на создание нового образа Токио через превращение его в безопасный, многофункциональный и «умный» город» и состоит из трех разделов, включающих в себя 23 меры. На его реализацию выделено 1439 млрд иен, в том числе на создание безопасного города — 840,4 млрд иен, «умного» города — 557,7 млрд, многофункционального города» — 352,6 млрд иен. В рамках мер по созданию безопасного города больше всего внимания уделяется повышению устойчивости к землетрясениям (395,5 млрд иен) и поддержанию и обновлению инфраструктуры (158,0 млрд иен). В рамках раздела «Многофункциональный город» в качестве наиболее затратной меры можно выделить создание благоприятной среды для воспитания детей (102,9 млрд иен), а превращение Токио в «умный» город сфокусировано на инфраструктурной составляющей: создании развитой транспортно-логистической сети (210,2 млрд иен) и благоприятной городской среды (104,6 млрд иен) [Токио Metropolitan Government 2016].

³ Район Синдзюку — один из субцентров Токио.

Важно также отметить, что в Японии, как и в других странах, при разработке стратегии создания новой городской среды важное место отводится концепции устойчивого развития. В сентябре 2015 г. 193 государства в составе Организации Объединенных Наций официально приняли новую программу в области устойчивого развития под названием «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития (ЦУР) на период до 2030 г.», которая провозглашает 17 целей и ставит 169 задач. В области городской политики особенно важное значение имеет цель № 11, а именно обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и мегаполисов.

Как показывают два рассмотренных выше плана, при их разработке Токийское столичное правительство стремилось максимально следовать целям ЦУР, учитывая при этом потребности и проблемы самого города.

Заключение

Будучи крупнейшим мегаполисом мира и занимая по многим показателям самые передовые позиции, Токио продолжает меняться и развиваться. Об этом свидетельствуют и рассмотренные выше планы Токийского столичного правительства. «Создание нового будущего: долгосрочное видение Токио» и «Новое Завтра. Новый Токио. План действий на 2020 г.» нацелены на создание условий для устойчивого развития города как с экологической, так и с социально-экономической точки зрения. При этом принимаются во внимание потребности не только жителей Токио, но и иностранных туристов, состояние природной и техногенной среды, развитие урбанизации увязывается с увеличением зеленых насаждений и т. д.

Документы Токийского столичного правительства содержат не только планы на будущее, но и завершенные или находящиеся в процессе выполнения проекты, и это позволяет говорить, что процесс создания новой городской среды и реализация ЦУР № 11 продвигаются весьма успешно. Следует также обратить внимание на то, что план долгосрочного роста Токио «Создание нового будущего: долгосрочное видение Токио 2020 г.» был принят в 2014 г., то есть на год раньше принятия ООН новой программы в области устойчивого развития. Очевидно, что успешная реализация этих планов будет

способствовать повышению международной конкурентоспособности Токио, укреплению его позиций как двигателя японской и мировой экономики.

Таким образом, в обозримом будущем Токио может стать одним из ведущих мегалолисов в области устойчивого развития и лидером в международной конкуренции мегалолисов. Кроме того, опыт Токио может быть полезен другим крупным городам, которые уже сталкиваются или могут столкнуться с похожими проблемами, что внесет большой вклад в развитие городов с устойчивыми экономическими и социальными системами.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Fincity Tokyo n.d. — Антэй сита кинью:кэйдзай то корэ кара но сэйтё:сэй [Стабильная экономика и потенциал будущего развития]. *The Organization of Global Financial City*. <https://fincity.tokyo/en/strength/economic/> (дата обращения: 10.05.2020).

Тимонина 2002 — Тимонина И. Л. *Япония: региональная экономика и политика*. Москва: Институт востоковедения РАН, 2002.

Asian Development Bank 2012 — Key Indicators for Asia and the Pacific 2012. *Asian Development Bank*. 2012. P. 5. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/29940/ki2012.pdf> (дата обращения: 21.12.2019).

Institute for Urban Strategies 2013 — Global Power City Index 2013 Summary. *Institute for Urban Strategies, The Mori Memorial Foundation*. 2013. http://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2013_en.pdf (дата обращения: 10.05.2020).

Institute for Urban Strategies 2015 — Global Power City Index 2015 Summary. *Institute for Urban Strategies, The Mori Memorial Foundation*. 2015. http://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2015_en.pdf (дата обращения: 10.05.2020).

Institute for Urban Strategies 2019 — Global Power City Index 2019 Summary. *Institute for Urban Strategies, The Mori Memorial Foundation*. 2019. http://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2019_summary.pdf (дата обращения: 10.05.2020).

Tokyo Metropolitan Government 2014 — Creating the Future: The Long-Term Vision for Tokyo. *Tokyo Metropolitan Government*. 2014. https://www.metro.tokyo.lg.jp/english/about/vision/documents/pr_06strategy2-en.pdf (дата обращения: 10.05.2020).

Tokyo Metropolitan Government 2016 — New Tokyo. New Tomorrow. The Action plan for 2020. *Tokyo Metropolitan Government*. 2016. https://www.metro.tokyo.lg.jp/english/about/plan/documents/pocket_english.pdf (дата обращения: 10.05.2020).

United Nations 2015 — Sustainable Development Goal 11: Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable. *United Nations, Department of Economic and Social Affairs*. 2015. <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg11> (дата обращения: 10.05.2020).

United Nations 2019 — World Urbanization Prospects. *United Nations Department of Economic and Social Affairs*. 2019. P. 55. <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Report.pdf> (дата обращения: 10.05.2020).

World Bank 2017 — Tokyo Development Learning Center Policy Paper Series 2: Case study on territorial development in Japan. *World Bank*. 2017. № 9. <http://documents.worldbank.org/curated/en/434651560830510154/pdf/Case-Study-on-Territorial-Development-in-Japan.pdf> (дата обращения: 10.05.2020).

REFERENCES

Asian Development Bank (2012). *Key Indicators for Asia and the Pacific, 2012*. Retrieved May 10, 2020, from <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/29940/ki2012.pdf>

Institute for Urban Strategies (2013). *Global Power City Index 2013 Summary*. Retrieved May 10, 2020, from http://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2013_en.pdf.

Institute for Urban Strategies (2015). *Global Power City Index 2015 Summary*. Retrieved May 10, 2020, from http://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2015_en.pdf

Institute for Urban Strategies (2019). *Global Power City Index 2019 Summary*. Retrieved May 10, 2020, from http://mori-m-foundation.or.jp/pdf/GPCI2019_summary.pdf

The Organization of Global Financial City Tokyo (n.d.). *Antei shita kin'yū keizai to kore kara no seichō sei* [Stable Financial Economy and Future Growth Potential]. Retrieved May 10, 2020, from <https://fincity.tokyo/en/strength/economic/>

Timonina, I. L. (2002) *Yaponiya: regional'naya ekonomika i politika* [Japan: Regional Economy and Politics]. Institut vostokovedeniya RAN. (In Russian).

Tokyo Metropolitan Government (2014). *Creating the Future: The Long-Term Vision for Tokyo*. Retrieved May 10, 2020, from https://www.metro.tokyo.lg.jp/english/about/vision/documents/pr_06strategy2-en.pdf

Tokyo Metropolitan Government (2016). *New Tokyo. New Tomorrow. The Action plan for 2020*. Retrieved May 10, 2020, from https://www.metro.tokyo.lg.jp/english/about/plan/documents/pocket_english.pdf

United Nations (2015). *Sustainable Development Goal 11* from <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg11>

United Nations (2019). *World Urbanization Prospects* from <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Report.pdf>

World Bank (2017). *Tokyo Development Learning Center Policy Paper Series 2: Case study on territorial development in Japan*. Retrieved May 10, 2020, from <http://documents.worldbank.org/curated/en/434651560830510154/pdf/Case-Study-on-Territorial-Development-in-Japan.pdf>