

ВОПРОСЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

В. М. Комаров¹

РАНХиГС, Аналитический центр при Правительстве РФ
(Москва, Россия)

В. А. Коцюбинский²

Московский машиностроительный завод «АВАНГАРД»
(Москва, Россия)

В. В. Акимова³

РАНХиГС, МГУ имени М. В. Ломоносова (Москва, Россия)

УДК: 332.145

СТРАТЕГИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ VS ТРАДИЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ: ПРЕДПОЧТЕНИЯ ОБЩЕСТВА⁴

В работе раскрыты основные положения методологического подхода к разработке стратегий развития территорий, разработанного авторами на основе анализа лучших практик стратегий устойчивого развития в мире. Методология предполагает использование эколого-экономического (твердое ядро экологической экономики, проекты с комплексной эффективностью) и гуманистического (индикаторы «подлинного благополучия», человеческий опыт в центр изменений) принципов, а также применение инструментов прямой демократии (жители — соавторы стратегий, глубинные интервью, интернет-опросы с альтернативными сценариями). Применение данной методологии при разработке стратегий социально-экономического развития, в том числе проведение опросов населения в Керчи, Симферополе и Тольятти, показало, что жители выбирают те решения, которые заложены в стратегиях устойчивого развития ведущих городов мира. Опросы, касающиеся образа желаемого будущего, устойчивого города, устойчивой мобильности и устойчивой городской среды, показали, что жители отвечают не только прогрессивно и профессионально, но и консо-

¹ Комаров Владимир Михайлович — к.э.н., директор Центра стратегий регионального развития, ИПЭИ РАНХиГС; руководитель Стратегической группы, Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации; e-mail: komarov-vm@ranepa.ru, ORCID: 0000-0003-4503-7811.

² Коцюбинский Владимир Алексеевич — начальник отдела стратегического планирования, Московский машиностроительный завод «АВАНГАРД»; e-mail: kva@mmza.ru, ORCID: 0000-0001-6874-9323.

³ Акимова Варвара Владимировна — к.геогр.н., н.с. Центра стратегий регионального развития, ИПЭИ РАНХиГС; н.с. кафедры социально-экономической географии зарубежных стран, географический факультет МГУ имени М. В. Ломоносова; e-mail: varvaraakimova1576@gmail.com, ORCID: 0000-0003-0071-1307.

⁴ Статья подготовлена в рамках выполнения научно-исследовательской работы государственного задания РАНХиГС.

лидированно выбирают траекторию устойчивого развития в качестве единственно желаемого вектора долгосрочного развития. Основной стороной, незаинтересованной в реализации повестки устойчивости, является консервативная бюрократия, ориентированная на привычные и простые меры и решения.

Ключевые слова: устойчивое развитие, методология, стратегия социально-экономического развития, опросы населения, прямая демократия, экологическая экономика, человеко-ориентированный подход.

Цитировать статью: Комаров В. М., Коцюбинский В. А., Акимова В. В. Стратегии устойчивого развития vs традиционные подходы: предпочтения общества // Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика. — 2020. — № 6. — С. 124–146. — <https://doi.org/10.38050/01300105202067>.

V. M. Komarov

RANEPA, Analytical Center for the Government
of the Russian Federation (Moscow, Russia)

V. A. Kotsubinskiy

Moscow Machine-building Factory AVANGARD (Moscow, Russia)

V. V. Akimova

RANEPA, Lomonosov Moscow State University (Moscow, Russia)

JEL: B40, R11, O20

SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGIES VS TRADITIONAL APPROACHES: PUBLIC PREFERENCES

The article describes the methodological approach to the development of strategies of socio-economic development created by the authors on the basis of the analysis of the best practices of sustainable development strategies in the world. The methodology involves the use of ecological and economic (the solid core of the ecological economics, projects with integrated efficiency) and humanistic (indicators of “true well-being”, human experience at the center of change) principles, as well as the use of direct democracy tools (residents are co-authors of strategies, in-depth interviews, online polls with alternative scenarios). The use of this methodology while producing strategies for socio-economic development, including conducting surveys of the population in Kerch, Simferopol and Tolyatti, showed that residents choose the solutions that are laid down in the sustainable development strategies of the leading cities of the world. Surveys regarding the image of the desired future, sustainable city, sustainable mobility and sustainable urban environment showed that residents respond not only progressively and professionally, but also in a consolidated manner choosing the sustainable development path as the only desired vector for long-term development. The main party uninterested in the implementation of the sustainability agenda is a conservative bureaucracy focused on familiar and simple measures and decisions.

Keywords: sustainable development, methodology, socio-economic development strategy, population surveys, direct democracy, ecological economics, human-oriented approach.

Введение

Центр стратегий регионального развития Института прикладных экономических исследований РАНХиГС в течение последних нескольких лет принимал активное участие в разработке стратегий городов и регионов Российской Федерации¹. В ходе работы были применены собственные методологические подходы, разработанные на основе анализа лучших зарубежных практик стратегий долгосрочного устойчивого развития [Комаров, 2019].

Подход устойчивого развития, предполагающий учет экологических и социальных аспектов, оказался особо востребованным, поскольку традиционное стратегическое планирование в России в значительной степени ориентировано на решение преимущественно экономических задач. В ходе подготовки стратегий были выявлены две полярные точки зрения, выражающие принципиально разный ценностный выбор в отношении текущей ситуации и видения будущего. С одной стороны, это условно «традиционный» взгляд, выражаемый преимущественно представителями консервативно настроенных региональных и городских администраций, действующих в рамках привычных подходов и шаблонов; с другой — условно «современный» взгляд, выражаемый гражданским обществом, предпочитающим решения, зачастую прямо противоположные тем, которые сегодня реализуются на местах.

Цель настоящего исследования — проанализировать и обобщить результаты опросов населения в ряде городов России и продемонстрировать, во-первых, «прогрессивность» предпочтений гражданского общества (соответствие лучшим практиками и отраслевым политикам, заложенным в стратегиях долгосрочного развития городов — лидеров мировых рейтингов качества жизни), а во-вторых, выбор траектории устойчивого долгосрочного развития в качестве единственно возможной приемлемой долгосрочной альтернативы.

Методологические подходы

к разработке долгосрочных стратегий:

теоретические обоснования и практическое применение

Разработанные авторами методологические подходы к стратегированию основаны на следующих элементах: применение эколого-экономи-

¹ См. подробнее: официальная страница центра (URL: <https://ipei.ranepa.ru/ru/cssr/>).

ческого и гуманистического принципов, а также инструментов прямой демократии.

Эколого-экономический принцип означает использование научно-исследовательской программы экологической экономики [Daly, 2007], а также концепции устойчивого развития, смежных с ней и производных от нее течений. Это концепции циркулярной экономики [Geissdoerfer et al., 2017], городского метаболизма [Kennedy et al., 2007; Chrysoulakis et al., 2014], устойчивого города [European Commission, 2018], устойчивой мобильности [Schiller, Kenworthy, 2017], устойчивого городского планирования [Cervero et al, 2017] и др. Данный подход в том числе предполагает разработку проектов с комплексной (одновременно социальной, экологической и экономической) эффективностью (типичные примеры: скоростной трамвай, «совершенные улицы» и др.).

Реализация эколого-экономического принципа на практике означает, что в качестве базового предполагается тезис о необходимости решения задач устойчивого развития, а не обеспечения экономического роста и привлечения инвестиций «любой ценой» (в том числе в развитие заведомо экологически грязных производств). Другими словами, нужно, используя терминологию экологической экономики, избежать ситуации «антироста» или «антиинвестиций» (вред от инвестиций и экономического роста превышает величину создаваемых ими благ). Безусловно, для разных городов и регионов в зависимости от величины накопленного экологического ущерба и рисков антропогенного воздействия могут быть актуальны различные сценарии. Для ряда территорий с относительно низким уровнем антропогенного воздействия можно говорить о приоритете обеспечения «слабой устойчивости» и «мягком» сценарии: поэтапной минимизации входящих и исходящих метаболических потоков. Однако для большинства территорий справедлива задача выхода на траекторию «сильной устойчивости», предполагающая «жесткий» пакет мер, в том числе активные регуляторные действия с целью блокировки движения по неустойчивой траектории и нивелирования техногенных и природных рисков и негативных сценариев.

Стратегия «сильной устойчивости» в высшей степени актуальна для курортных регионов с целью сохранения уникальных экосистем, обуславливающих курортные функции местности, которые утрачиваются в результате антропогенного воздействия и неконтролируемой масштабной застройки, или, например, для промышленных центров с нарушенными экосистемами, оказывающими негативное воздействие на здоровье людей и формирующими экологических беженцев. Так, в качестве основной задачи в рамках разработки стратегии развития Большой Ялты и концепции создания федерального курортного центра на Южном берегу Крыма декларировалось сохранение природного капитала, в качестве основных угроз рассматривалось гипертрофированное развитие

строительной отрасли¹ [Комаров, Коцюбинский, 2017; Администрация Ялты, 2018].

Гуманистический (человеко-ориентированный) принцип подразумевает внедрение рекомендаций новейших урбанистических подходов, в том числе создание человеко-ориентированной городской среды [Gehl, 2010] и «улиц, наполненных жизнью» [Vandegrift, Zanoni, 2018]. Гуманистический принцип также означает использование современной, «человеко-размерной» трактовки прогресса как расширения возможностей людей [Sen, 1999], обеспечения роста «подлинного человеческого благополучия», «подлинного прогресса» («genuine progress»), не сводимого к экономическому росту [Kubiszewski et al., 2013; Zencey, 2018]. Практическое применение гуманистического принципа выражается в том, что одной из ключевых задач выступает создание такой среды, в которой каждый человек мог бы максимально реализовать свой потенциал, которая бы способствовала сохранению квалифицированных кадров и молодежи в регионах и муниципалитетах. При этом рассматриваются все сферы, которые «действительно имеют значение» для людей, в том числе учитываются ключевые аспекты повседневной жизни, той среды, с которой человек непосредственно взаимодействует и соприкасается (общественный транспорт, улицы, дворы и т.д.)².

Методологически гуманистический принцип подразумевает, во-первых, интегральное, холистическое видение города: рассмотрение города как единого целого, в котором все сферы, традиционно рассматриваемые отдельно, анализируются через взаимное влияние друг на друга. Например, градостроительная политика непосредственно влияет на развитие предпринимательства [Hack, 2013; Smart Growth America, 2018]; транспортная — на здоровье [Прокофьева, Лебедева-Несевря, 2018]. Во-вторых, гуманистический принцип запрещает исследователю вставать на позицию внешнего абстрактного наблюдателя, экономиста-теоретика, использующего методы ортодоксальной экономики, недостатки которых подчеркивал Рональд Коуз: «С годами экономическая теория делалась все более абстрактной и теряла связь с событиями реального мира... если бы экономисты задумали изучать лошадь, им и в голову бы не пришло отправиться куда-нибудь, где можно посмотреть на лошадей. Они бы оставались в своих кабинетах и занялись ответом на вопрос: «Как бы я себя повел, если бы был лошадью?» [Coase, 1999]. Гума-

¹ 31% всех доходов бюджета Ялты формируется за счет продажи или сдачи в аренду участков земли. Если за период 2000–2003 гг. объем ввода в эксплуатацию зданий составлял в среднем около 14 тыс. кв. м, то в 2013 г. — уже 175,4 тыс. кв. м [Администрация Ялты, 2018, с. 16].

² См.: раздел «Пространство жизни» стратегии Симферополя [Администрация Симферополя, 2017] и анализ стратегии [Варламов, 2017].

нистический (человеко-ориентированный принцип) означает активное погружение в городскую среду, полевые исследования, натурные эксперименты: он означает прочтение города с позиции субъективного наблюдателя, изучение города на собственном опыте и личных переживаниях с целью более объективного понимания реальности. Типичные инструменты — аудит пешеходных маршрутов, соучастующее проектирование [Sanoff, 2017] и т.д. Интегральные оценки пешеходной доступности (шумность, безопасность, дизайн и т.д.) заложены в стратегиях создания «совершенных улиц» (англ. «complete streets») Бостона [Boston Transportation Department, 2017] и других городов США или «здоровых улиц» (англ. «healthy streets») Лондона [Greater London Authority, 2017; Greater London Authority, 2018, p. 37].

Наконец, при разработке стратегий критически важным является использование инструментов прямой демократии: именно жители как носители уникальных явных и неявных знаний (менталитет, ценности) о специфике территории должны выступать соавторами и проводниками стратегических решений. Стратегия долгосрочного развития — это пример общественного договора относительно консолидированного видения будущего. Инструменты учета мнения заинтересованных сторон могут быть различными: опросы жителей по наиболее актуальным вопросам долгосрочной повестки на сайте стратегии; глубинные интервью с представителями науки, образования, культуры, лидерами общественного мнения, историками и экскурсоводами, отраслевыми экспертами, крупнейшими компаниями, представителями структурных подразделений органов власти, «случайными» жителями и т.д. На основе опросов и глубинных интервью могут формулироваться задачи для групповой очной проработки с заинтересованными сторонами в форматах мастерских проектов¹, стратегических сессий и т.д.

Таким образом, авторский подход к разработке методологического аппарата заключается в комбинации достижений разных подходов и наук, объединении принципов устойчивого развития в широком его понимании и создании интегрального подхода, учитывающего все сферы, важные для людей. Так, рекомендации ООН в области устойчивого развития включают «мягкую» трактовку устойчивости, в нашем же случае были добавлены принципы более «жесткой» экологической экономики для обеспечения «сильной» устойчивости. В рамках гуманистического принципа использовался синтез различных подходов к «человеко-размерной» оценке прогресса и учитывалась роль смежных сфер и гуманизации, с одновременным включением современных урбанистических подходов и подходов интегральной философии. В дополнение ко всему вышесказанному

¹ См.: мастерские проектов Народной стратегии Курской области 2025 г. (URL: <http://orsko.ru/>).

как важнейший элемент интегрального подхода применялась прямая демократия.

Принципы построения опросов

Интернет-опрос жителей включал следующие ключевые аспекты устойчивого развития, основываясь на разработанном авторами методологическом подходе (синтез эколого- и человеко-ориентированного принципов):

- ценности устойчивого развития как основа формирования образа будущего;
- устойчивый город (экогород);
- устойчивая мобильность;
- устойчивая городская среда.

Также в зависимости от специфики города опросы могли включать блоки, посвященные науке и образованию, высоким технологиям, предпринимательству, «умному городу» (для Тольятти), туризму (для Керчи), торговле (для Симферополя) (более подробно состав опросных блоков и конкретные вопросы внутри них представлены в Стратегиях указанных муниципальных образований). Однако именно вопросы, касающиеся первых четырех блоков, вызвали наибольший отклик у респондентов. Все результаты опросов (по всем блокам, включая анализируемые в статье) можно назвать репрезентативными, статистическая погрешность в среднем по ним составила менее 3% (при доверительной вероятности в 95%). Средний размер выборки в одном опросе (все блоки в одном из исследуемых муниципальных образований) — около 700 человек. Относительное количество респондентов (в расчете на 1000 человек населения) составило в среднем более 1,5 чел. Необходимо отметить, что выборка менялась в зависимости от темы опросных блоков. Так, по темам опросов, которые анализируются в статье, — образ желаемого будущего, экология, устойчивая мобильность — выборка намного больше, чем по другим темам, как, например, предпринимательство (около 400 человек) или образование (около 600 человек), где участвовало меньше людей. Если рассматривать исключительно анализируемые блоки опросов, то результаты будут следующие: образ будущего — в среднем выборка по городам составила 1530 человек, городская среда — 1400 человек, экология — 1260 человек, транспорт — 1090 человек. Таким образом, например, для Тольятти относительное число респондентов по блоку «образ будущего» составило 2,2 человека (всего приняли участие в опросе 1528 человек, численность населения Тольятти — 707 тыс. человек), для Симферополя — 4,1 (всего приняли участие в опросе 1400 человек, численность населения Симферополя — 341 тыс. человек), для Керчи — 7,9 (всего приняли участие в опросе 1233 человека, численность населения Керчи — 151 тыс. человек).

При этом вопросы составлялись так, чтобы по возможности показать выгоды и издержки (положительные и отрицательные внешние эффекты) альтернативных вариантов и дать необходимые пояснения (табл. 1).

Таблица 1

Пример анкеты по блоку «Образ желаемого будущего» в Тольятти

Выберите наиболее близкое к вашему мнению утверждение:
Считаю, что в настоящее время город развивается, хочу остаться в нем жить
Считаю, что в настоящее время город развивается, но предпочел бы жить в другом городе
Считаю, что в настоящее время город не развивается, но хочу остаться в нем жить
Считаю, что в настоящее время город не развивается, предпочел бы жить в другом городе
Считаю, с каждым годом город деградирует, не вижу перспектив, но останусь здесь жить
Считаю, с каждым годом город деградирует, не вижу перспектив, предпочел бы жить в другом городе
Какое утверждение, на ваш взгляд, наиболее близко к текущей ситуации?
Тольятти — это моногород, все успехи и неудачи города определены монозависимостью городской экономики от автомобилестроения
Тольятти — это «АвтоВАЗ», столица автомобилестроения России. «АвтоВАЗ» — это опора городской экономики
Тольятти — это собрание уникальных предприятий (крупнейшая в Европе ГЭС, крупнейший автомобильный завод, крупнейший куст химкомбинатов, аммиакопровод и др.)
Тольятти — это прежде всего уникальные трудолюбивые люди. Тольяттинцы — новаторы, первопроходцы, люди, строившие город своей мечты
Тольятти — это город идей, в котором силен предпринимательский дух его смелых и самолюбивых жителей
Тольятти — это прекрасная природа, Жигулевские горы, река Волга, это перспективный курортный и туристический центр
Тольятти — это город, имеющий богатую историю, и только потом «АвтоВАЗ»
Идеальный Тольятти будущего, по вашему мнению, — это (можно указать одновременно не более трех вариантов ответа):
Автомобильная столица России и Восточной Европы, выпускающая передовые автомобили. Глобальный конкурентоспособный город
Город с одними из самых высоких в России доходами населения
Город с высоким качеством жизни, развитой социальной сферой
Промышленно-инновационный центр России
Постиндустриальный город с развитой сферой услуг и научно-образовательной сферой

Самый зеленый и экологически чистый город России
Город-курорт, туристический центр федерального уровня
Исторический самобытный город, возрождающий историческое и культурное наследие Ставрополя-на-Волге
Мультигород — уникальный в России город, состоящий из трех абсолютно разных районов
Часть единой городской агломерации с Самарой
Молодежный, университетский город, центр науки и образования
Город детства и материнства, город, где создана инфраструктура для старшего поколения
Город, непохожий на любой другой. Самоопределение города предстоит только определить. Недопустимо сращивание восприятия имени города и его промышленного флагмана — «АвтоВАЗ»
Каким бы вы хотели видеть город в градостроительном плане?
Современный европейский город, в котором реализованы новейшие градостроительные подходы (низкоэтажный и среднеэтажный город, город, соразмерный человеку, квартальный тип застройки, дворы без машин, экогород и значительное число зеленых насаждений, «уплотнение» города и рост социальных связей, развитый общественный транспорт)
Типичный российский город с микрорайонами-муравейниками. Город, в котором строится много нового дешевого жилья безотносительно его качества и высотности, развивается высотная и точечная застройка, отсутствует единый архитектурный стиль
Автомобильный город. Город, где удобно автомобилистам: широкие бессветофорные улицы, избыток бесплатных парковок в городе и во дворах (в том числе за счет детских площадок и зеленых насаждений)
Креативный (молодежный) город. Город, который привлекает молодежь и креативный класс, где развиты общественные пространства, креативные отрасли, арт-объекты, сфера услуг, досуговая сфера, находят поддержку инициативы городских активистов по благоустройству и др.
Экогород. Город, в котором на первый план выходят вопросы экологии, сохранения зеленых насаждений, гармония человека и окружающей природы, снижение объемов выбросов
С чем для вас ассоциируется «АвтоВАЗ» сегодня?
Завод не развивается, я не верю в его перспективы, «АвтоВАЗ» — это риски безработицы. Выбранная модель развития «АвтоВАЗа» неверна, нельзя было увольнять такое количество работников предприятия, закрывать уникальные вспомогательные производства (ВМЗ, КВЦ)
АвтоВАЗ — это всегда монозависимость экономики, сокращение персонала, зависимость от внешней конъюнктуры, нужно любой ценой диверсифицировать экономику и уходить от монозависимости
Думаю, что была выбрана верная политика сокращения издержек и выведения новых моделей автомобилей на рынок. Модели завода стали по-другому восприниматься жителями, что положительно влияет на имидж города и предприятия

Завод возрождается, обновляет модельный ряд, я горжусь современными моделями «АвтоВАЗа». «АвтоВАЗ» — это уникальный глобальный бренд города, его историческое и культурное наследие, которое нужно использовать, в том числе для привлечения туристов
Какая модель развития промышленности города, по Вашему мнению, наиболее актуальна для Тольятти?
Тольятти — промышленный город и всегда им останется. Нет ничего плохого в том, что Тольятти — моногород, наоборот — это преимущество, так как вся экономика ориентирована на одну отрасль, что снижает издержки, но повышает риски
Тольятти уходит от статуса моногорода за счет форсированного развития второй базовой отрасли — химической промышленности
Химическая и автомобилестроительная промышленность не сможет обеспечить нормальное развитие города в будущем. Необходимо создание отраслей нового технологического уклада, развитие цифровых технологий, высокотехнологичных и наукоемких экологически чистых производств
Тольятти должен стать постиндустриальным городом. Необходимо развитие сферы услуг, отраслей человеческого капитала, а не промышленности
Имеет ли Самара преимущества перед Тольятти (возможен выбор двух вариантов ответа при отсутствии ответа «Нет»)?
Нет
Да, там проще найти хорошую работу
Да, там более благоустроенная городская среда, отличная набережная, пешеходная инфраструктура
Да, там больше развлечений и разнообразнее возможности досуга
Самара имеет значительное число преимуществ перед Тольятти, я бы предпочел жить в Самаре
Самара имеет значительное число преимуществ перед Тольятти, я бы предпочел слияние Тольятти и Самары в один мегаполис
Проголосовало: 1528 человек (а)

Источник: Администрация Тольятти, 2019.

Далее будут проанализированы результаты проведенных интернет-опросов по ключевым аспектам устойчивого развития, включенных в официальные стратегии Керчи [Администрация Керчи, 2019, с. 31–41]¹, Симферополя [Администрация Симферополя, 2017, с. 45–51]² и Тольятти

¹ См.: Стратегия социально-экономического развития муниципального образования городской округ Керчь Республики Крым до 2030 года (<https://xn----ftbdbl1aamd0evc.xn--p1ai/poleznyie-ssylki/ekonomika/soczialno-ekonomicheskoe-razvitie-i-investiczionnaya-deyatelnost/strategiya-2030.html/>).

² См.: Стратегия социально-экономического развития муниципального образования городской округ Симферополь Республики Крым на период до 2030 года (<http://simadm.>

[Администрация Тольятти, 2019, с. 29–35; 38–40; 42; 51; 60; 68; 76–77; 94–95; 111]¹.

Анализ результатов опросов включает краткий *обзор теоретических подходов и лучших мировых практик*, обобщение «традиционного видения» (текущая политика, обобщение действующих мер и мероприятий, заложенных в муниципальные программы) и «позиции жителей» (результата опросы, желаемая политика, которая соответствует лучшему мировому опыту реализации политики устойчивого развития).

Ценности устойчивого развития (образ будущего)

Вопросы, посвященные образу желаемого будущего, носили, как правило, ярко выраженную ценностную окраску, чтобы выявить предпочтительную систему ценностей, определить те смыслы, которые жители вкладывают в понятия «развитие», «прогресс»: на что нужно обратить внимание — на экологию и здоровье будущих поколений или на максимизацию потребления, материалистические или духовно-культурные ценности? Города в зарубежных стратегиях рассматриваются предельно широко: они призваны улучшать качество человеческой жизни, обеспечивать истинный прогресс [Zencey, 2018], способствовать росту субъективного уровня счастья, социальной справедливости и т.д. [London Sustainable Development Commission, 2017]. Зарубежные стратегии ценностно ориентированы на повестку и ценности устойчивости: видение и миссия города — это всегда нечто большее, чем просто место для работы (город — пригород завода) или сна (город — спальный микрорайон) и т.д. [Greater London Authority, 2016, p. 42; The City of New York, 2015, p. 6; Government of Singapore, 2015].

Общепринятой в России практикой является ориентация городского развития на рост производства и развитие магистральной инфраструктуры (аэропорты, автомобильные обходы и т.д.), город видится крупным промышленным центром или транспортно-логистическим хабом. Это идет вразрез с результатами опросов: жители разделяют ценности устойчивого развития и заинтересованы в высоком качестве жизни в городе, включающем экологические и социальные (в том числе духовно-нравственные) аспекты.

Так, в Тольятти — одном из значимых российских промышленных центров — опросы показали, что Тольятти для жителей — это в первую очередь «город с высоким качеством жизни и развитой социальной сферой»

ru/media/acts/2017/08/25/_%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%8F_25.08.2017__%D1%84%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%BB.pdf/).

¹ См.: Стратегия социально-экономического развития городского округа Тольятти до 2030 года (<https://tgl.ru/files/files/str-ser-2030.pdf/>).

(22% жителей, участвовавших в опросе) и «самый зеленый и экологически чистый из городов России» (14%) [Администрация Тольятти, 2019, с. 39].

Аналогично в Керчи — самом древнем городе России, носившем в XX в. статус промышленного города («Город корабелов и судостроителей», «Рыболовецкая столица юга России»), — население предпочитает достижение «подлинного» человеческого благополучия и выступает против погони за сверхпотреблением, против развития промышленности в ущерб экологии (за этот вариант проголосовали 89% жителей). Только 11% керчан ответили, что их волнует исключительно уровень их личного потребления и дохода [Администрация Керчи, 2019, с. 32], несмотря на отставание Республики Крым по среднедушевым денежным доходам населения (21,2 тыс. руб. в 2018 г.) от среднероссийских значений (32,6 тыс. руб., по данным Росстата и Крымстата). Город для жителей — носитель объединяющих духовных и историко-культурных ценностей и смыслов. В числе ключевых приоритетов стратегии Керчи: создание «Святоапостольского города», приумножение славы Города-героя и возрождение архитектурного и историко-культурного наследия [Администрация Керчи, 2019, с. 32].

Экогород (устойчивый город)

Значительное число городов мира, особенно европейские города, принявшие Ольборгскую хартию¹, реализуют стратегии устойчивого города. Построение экогородов основано на сокращении городских «метаболических потоков», т.е. потребляемых ресурсов и исходящих выбросов [Kennedy et al., 2007; Chrysoulakis et al., 2014]. В качестве инструмента для измерения устойчивости широко применяется диаграмма Эйлера—Венна, в которой устойчивость есть пересечение трех классических множеств — «социального прогресса», «экономического развития» и «ответственности за окружающую среду» [Tanguaya et al., 2010; European Commission, 2018]. Часто используется и подход экологической экономики, предполагающей, что экономическая система является подчиненной и зависимой от природных экосистем [Daly, 2007], поэтому на диаграмме Эйлера экономика выступает подмножеством природы.

Распространенная позиция городских администраций в России состоит в том, что в качестве основной цели выступает экономический рост и рост инвестиций «любой ценой», создание рабочих мест, в том числе экологически грязных. Город, максимизирующий доходы бюджета, рассматривается по аналогии с корпорацией, призванной максимизировать прибыль. Следствием этого является систематическое игнорирование отрицательных внешних эффектов от хозяйственной деятельности и в целом ориентация на краткосрочный горизонт планирования.

¹ См.: Sustainable cities Platform (<https://sustainablecities.eu/home/>).

Для жителей, по результатам опросов, экологическое состояние территорий, состояние общественных благ (чистый воздух, чистая вода и т.д.) и качества экосистемных услуг — самые важные приоритеты, поскольку экология напрямую связана с продолжительностью жизни и здоровьем людей.

95% тольяттинцев уверены, что можно и нужно развиваться без ущерба для экологии, как это делают развитые страны, что является нетривиальным тезисом в условиях сравнительно низких доходов населения в России по сравнению с развитыми странами. 68% тольяттинцев ответили, что экология как залог здоровья и забота о будущих поколениях должна стать главным приоритетом стратегии, 31% — что одним из ключевых. Только 1% жителей высказался, что главное — это развитие промышленности, в том числе химических производств города [Администрация Тольятти, 2019, с. 42].

Была выявлена практически единогласная поддержка жителями ужесточения экологических норм (например, полного запрета пластика и перехода к биоразлагаемой упаковке, внедрения системы раздельного сбора мусора). За данный вариант проголосовали 99% керчан и 95% симферопольцев [Администрация Керчи, 2019, с. 33; Администрация Симферополя, 2017, с. 45], что свидетельствует в пользу того, что именно власти и отраслевые лоббисты являются основными противниками указанных решений.

Устойчивая мобильность

Лучшие мировые практики стратегий устойчивой мобильности [Greater London Authority, 2018; Vienna City Administration, 2015; Boston Transportation Department, 2017] ставят целью увеличение доли перемещений в режиме устойчивой мобильности (общественный транспорт, велосипед, пешком) примерно до 80%, соответственно доля поездок на автомобилях должна снизиться до 20%. Число перемещений пешком и на общественном транспорте должно возрасти в среднем вдвое, на велосипеде — возрасти вчетверо, в то время как на автомобиле — упасть вдвое. Первый блок мер касается физического перераспределения существующей улично-дорожной инфраструктуры в пользу пешеходов, велосипедистов и общественного транспорта (создание велодорожек, расширение тротуаров, уменьшение проезжей части для автомобилей, создание пешеходных улиц, создание обособленных путевых конструкций для общественного транспорта). Второй блок мер предполагает радикальное изменение в финансировании и налогообложении с целью блокирования автомобильного вида мобильности как самого неэффективного в городе. Так, вводится мораторий на финансирование новых развязок, подземных и надземных переходов, повышаются издержки автовладельцев с целью интернали-

зации внешних эффектов (платные парковки, рост стоимости топлива, экологические сборы) [Transportation for America, 2020; Duranton, Turner, 2011]. В приоритетном порядке финансируется создание систем велодорожек и скоростного общественного транспорта (скоростной трамвай, скоростной автобус) как наиболее эффективных с точки зрения экологии, провозной способности, экономии городских пространств и т.д. [Schiller, Kenworthy, 2017; Cervero et al, 2017]. Стоимость проезда в экологически чистом общественном транспорте может дотироваться за счет целевых сборов от автовладельцев, лучшая практика — организация полностью бесплатного общественного транспорта (Люксембург).

Традиционное видение городских администраций в России состоит в «борьбе с пробками» и реализации политики «больше машин — больше дорог». Типичные решения предполагают расширение дорог за счет тротуаров и зеленых зон, строительство городских магистралей и дорогостоящих развязок, в том числе через жилые районы, организацию бессветофорного движения и замену наземных пешеходных переходов подземными или надземными. Фактически это повторение ошибок развитых стран, наступление на те же «грабли»: расширение дорог приводит к еще большим пробкам из-за эффекта спровоцированного спроса, росту заболеваемости, деградации городской среды и требует постоянно растущих расходов налогоплательщиков на содержание [Transportation for America, 2020].

Для жителей первостепенной задачей является создание современной системы экологически чистого общественного транспорта, движущегося изолированно и без пробок, обеспечение «справедливости в городе»: приоритетного учета интересов пешеходов, а не автомобилистов.

Так, в Тольятти, Керчи и Симферополе около 95% жителей поддерживают приоритетное развитие общественного транспорта, а не личного. 45% симферопольцев поставили оценку «неудовлетворительно» состоянию общественного транспорта, еще 44% — «удовлетворительно», 7% — хорошо, 4% — отметили, что не пользуются. За вариант «отлично» не проголосовал никто [Администрация Симферополя, 2017, с. 48].

Среди приоритетных для развития видов транспорта 74% тольяттинцев выбрали вариант «Скоростной экологически чистый муниципальный общественный электротранспорт», 13% проголосовали за улучшение пешеходной мобильности и создание велодорожек, за приоритетное развитие личного автомобиля — только 5% [Администрация Тольятти, 2019, с. 111]. Похожие результаты получены в Симферополе [Администрация Симферополя, 2017, с. 48] и Керчи [Администрация Керчи, 2019, с. 37].

подавляющее большинство жителей поддерживают активную политику в области создания преимуществ для движения общественного транспорта (табл. 2).

Таблица 2

**Поддерживаете ли вы введение выделенных полос
или обособленных путевых конструкций для общественного транспорта?**

Вариант ответа	Керчь, %	Симферополь, %
Да, конечно, это позволит резко повысить скорость движения ОТ и уровень комфорта для пассажиров	61	61
Скорее да, но нужно учесть права отдельных категорий автомобилистов (маломобильные группы граждан, многодетные семьи и др.)	27	26
Скорее нет, так как это создаст проблемы личному автотранспорту	10	11
Категорически нет	3	2

Источник: Администрация Керчи, 2019, с. 38; Администрация Симферополя, 2017, с. 48.

При этом 73% автомобилистов Симферополя готовы отказаться от использования личного автотранспорта в пользу общественного, если время их пути значительно сократится [Администрация Симферополя, 2017, с. 48].

Около 80% жителей выступают в поддержку создания велосипедных дорожек и создание полноценной велосипедной системы транспорта, при этом подчеркивая, что велодорожки должны «организовываться с умом, т.е. не в общем потоке, чтобы передвижение на велосипеде было полностью безопасным» [Администрация Симферополя, 2017, с. 49; Администрация Керчи, 2019, с. 35].

Жители отвечают «прогрессивно» не только в стратегических решениях, но и в технических, выбирая уже готовые и апробированные в развитых странах решения. Например, подавляющее большинство керчан выбрали вариант «Современная пересадочная модель» (табл. 3), который успешно реализуется в Барселоне [City Council of Barcelona, 2014].

Таблица 3

**Какую систему общественного транспорта вы бы предпочли
при перемещении из пункта А в пункт Б в г. Керчи
при одинаковой стоимости проезда?**

Вариант ответа	Процент
Современная пересадочная модель: лучше я доберусь в 2–3 раза быстрее и без пробок, но с пересадкой (система с ушаченными интервалами движения (2–5 мин), есть необходимость пересадки, но проезд оплачивается только один раз)	70
Лучше я подольше подожду общественный транспорт и буду добираться большее количество времени, но без пересадок (система с увеличенными интервалами движения (15–20 мин), возможность добраться без пересадок из пункта А в пункт Б)	30

Источник: Администрация Керчи, 2019, с. 38.

Устойчивая городская среда

Среди лучших мировых практик создания устойчивой городской среды на макроуровне можно выделить подход «компактного города» (города оптимальной плотности), предполагающий создание городов, в которых здания более близко расположены, но этажность снижена, чтобы обеспечить пешеходную доступность инфраструктуры. При этом для минимизации потребности в поездках реализуются принципы полицентричности и многофункциональности (одновременно функции работы, жилья и досуга) [Conticelli, 2019]. Планировочное развитие территорий происходит по направлению транзитно-ориентированности, т.е. плотность застройки убывает прямо пропорционально времени ходьбы от хаба общественного транспорта, парковки для автомобилей выносятся за пределы зоны плотной застройки [Cervero et al., 2017]. В общем виде это предполагает возрождение принципов застройки классического европейского низкоэтажного и среднеэтажного «уютного города» (принцип «человеко-размерной» застройки [Gehl, 2010]) с плотной квартальной застройкой (приватные дворы без машин, наличие фасадных торгово-пешеходных улиц). Эксперименты с микрорайонной, точечной и типовой застройкой, борьбой с «архитектурными излишествами» признаны неудачными.

Принципы компактности и полицентричности заложены в стратегиях Лондона [Greater London Authority, 2018, p. 26], Вены [Vienna City Administration, 2015, p. 19–27], Берлина [Senate of Berlin, 2014, p. 7] и других городов. Принципы транзитно-ориентированности наиболее ярко воплощены в стратегиях Барселоны [City Council of Barcelona, 2014, p. 47] и Сингапура [Government of Singapore, 2013, p. 50].

Если говорить о планировании на микроуровне — проектировании улиц, дворов и других общественных пространств, то современные урбанистические подходы и городские стратегии исходят из реализации принципов «совершенных» и «здоровых» улиц, велосипедной и пешеходной мобильности и приоритетного развития общественного транспорта, что подчеркивалось ранее [Vandegrift, Zanoni, 2018; Hack, 2013; Прокофьева, Лебедева-Несевря, 2018]. В центре такого подхода — человеческий опыт и здоровье людей, подчеркивается прямая связь между улицами, ориентированными на велопешеходную мобильность и общественный транспорт, и укреплением здоровья людей [Greater London Authority, 2014]. Подход «совершенных улиц» реализуется в стратегиях Лондона [Greater London Authority, 2017; Greater London Authority, 2018, p. 37], Барселоны (пешеходные «суперкварталы») [City Council of Barcelona, 2014, p. 10], Бостона [Boston Transportation Department, 2017] и других городов [Smart Growth America, 2018]. Подходы, справедливые для улиц, распространяются и на другие общественные пространства, в том числе создаются «дворы без машин».

Типичный подход к городской среде в России формален и направлен на выполнение показателей по строительству «квадратных метров на человека» и механическое соблюдение действующих строительных нормативов. Вопросы качества и комфортности созданной городской среды, последующей эксплуатации и т.д. вторичны. Это приводит к массовому строительству однотипного некачественного жилья, враждебной для человека, антигуманной городской среде. Из-за дворов-парковок и деградации городской среды у жителей пропадает чувство сопричастности к городу, личное пространство сужается до масштабов собственной квартиры или дома [Комаров, 2020].

В свою очередь, жители выступают против «человеяников» и «бетонных джунглей» и считают, что городам необходима малоэтажная и среднеэтажная квартальная застройка по западноевропейскому типу, парки и озеленение; необходимы «города для людей», а не «города для машин»; города, развивающие лучшие традиции застройки исторических центров, а не использующих архаичные концепции массового индустриального домостроения.

Так, 98% жителей Тольятти и Симферополя считают, что общественные пространства — это важнейший элемент городской среды, который оказывает определяющее воздействие на качество жизни, и именно общественные пространства должны получать приоритетное финансирование, а не транспортные развязки [Администрация Тольятти, 2019, с. 95; Администрация Симферополя, 2017, с. 49]. Жители заинтересованы в том, чтобы города стали «местом для жизни» как для себя, так и для будущих поколений, а не автоориентированной «территорией отчуждения» для человека. Около 80% жителей г. Керчи и г. Симферополя предпочитают, чтобы дворы выполняли свою традиционную функцию, а не бесплатно присваивались автовладельцами (табл. 4).

Таблица 4

**Как вы относитесь к тому,
что многие дворы превратились в парковки?**

Вариант ответа	Керчь, %	Симферополь, %
Мне все равно	19	22
Резко отрицательно, другие жильцы не должны страдать из-за собственников автомобилей, купил машину — купи парковку, городские площади не должны безнаказанно присваиваться владельцами машин, на них должны строиться детские площадки, парки, зоны отдыха для всех, дворы не должны превращаться в парковки	81	78

Источник: Администрация Симферополя, 2017, с. 50. Администрация Керчи, 2019, с. 36.

89% симферопольцев и 82% керчан резко отрицательно относятся к точечной застройке и считают, что застройка должна быть только квартальной с соблюдением требований по социальной инфраструктуре [Администрация Симферополя, 2017, с. 50, Администрация Керчи, 2019, с. 36].

Жители подчеркивают, что в современных городах отсутствует архитектурный стиль, городская среда деградирует, новые здания и микрорайоны несоразмерны человеческому масштабу. При выборе желаемого градостроительного образа города 37% тольяттинцев проголосовали за вариант «Экогород», предполагающий развитие в гармонии с природой. 31% жителей выбрали современный европейский город, соразмерный человеку, с квартальным типом застройки и дворами без машин. 26% предпочли креативный (молодежный) город, в котором развиты общественные пространства, креативные отрасли, арт-объекты и реализуются инициативы городских активистов. При этом за то, как развивается город сейчас («Типичный российский город с микрорайонами-муравейниками») и как он развивался в прошлом в соответствии с концепциями автомобильного города и города-завода, сегодня признанными ошибочными, проголосовало в сумме всего 7% населения [Администрация Тольятти, 2019, с. 94].

В отношении архитектурного облика Тольятти почти 84% жителей высказали свою неудовлетворенность: 27% тольяттинцев отметили «однообразие и унылость городской застройки», 19% то, что «у города отсутствует архитектурный стиль, застройка и ширина улиц несоразмерны человеческому масштабу, много многоэтажных зданий и точечной застройки»; 11% считают, что Тольятти — «это город для машин, но не для людей, очень мало пешеходных зон и площадок отдыха, тяжело передвигаться по городу пешком»; 10% — «город является пространственно разорванным» [Администрация Тольятти, 2019, с. 94].

Интересной новацией для российской практики, которую удалось выявить, является неудовлетворенный спрос жителей на то, чтобы застройщики обеспечивали новые жилые районы общественным транспортом, а не парковками: 78% жителей Симферополя отметили, что «сначала транспортная доступность (общественным транспортом), а уже потом застройка» [Администрация Симферополя, 2017, с. 50]. При включении данной меры в стратегию Симферополя ее поддерживали и застройщики, поскольку линии общественного транспорта повышают ценность места, увеличивая стоимость жилья и ставку аренды, в то время как строительство парковок по нормативам только повышает издержки строительства. Аналогичные меры есть в стратегиях Вены и Парижа: сначала строятся линии общественного транспорта, потом жилье, при этом новое жилье, находящиеся в пределах 500 м от метро, может не иметь парковок для автомобилей, но должно иметь крытые парковки для велосипедов [Vienna City Administration, 2015, p. 31, p. 55].

Выводы

Результаты анализа опросов в Керчи, Симферополе и Тольятти показали, что жители выбирают те решения, которые заложены в зарубежных стратегиях устойчивого развития. Причем речь может идти как о концептуальных (например, «совершенные улицы»), так и технических решениях (пересадочная транспортная модель). Это позволило выявить системные противоречия между шаблонными, традиционными и прогрессивными, желаемыми решениями (табл. 5).

Таблица 5

Результаты опросов и примеры лучших мировых практик

	Традиционное видение	Позиция жителей	Примеры лучшей мировой практики
Ценности устойчивого развития	Город — промышленный и инвестиционный центр, транспортный хаб	Город — это воплощение высокого качества жизни людей, их благополучия (более 50% для всех трех городов)	Сингапур [Government of Singapore, 2015] Нью-Йорк [The City of New York, 2015]
Устойчивый город	Экология вторична, главное — доходы бюджета и инвестиции, допустима ситуация «антироста» и «антиинвестиций»	Главное — экология, здоровье и забота о будущих поколениях, нужны решительные меры (Тольятти — 95%, Керчь — 89%, Симферополь — 81%)	Лондон [London Sustainable Development Commission, 2017]. Лондон [Greater London Authority, 2016]
Устойчивая мобильность	Авто-ориентированное развитие, деградация пешеходной доступности, худшие транспортные практики	Устойчивая мобильность, широкие тротуары, велоинфраструктура, озеленение, кратное уменьшение автомобильного трафика (Тольятти — 65%, Керчь — 70%, Симферополь — 70%)	Лондон [Greater London Authority, 2018] Вена [Vienna City Administration, 2015] Бостон [Boston Transportation Department, 2017] Берлин [Senate of Berlin, 2015]
Устойчивая городская среда	Формальное выполнение нормативов и показателей. Хаотичная микрорайонная застройка, города-парковки, антигуманная городская среда	Квартальная среднетажная застройка европейского типа, дворы без машин, общественные пространства (Тольятти — 71%, Керчь — 82%, Симферополь — 98%)	Сингапур [Government of Singapore, 2013] Барселона [City Council of Barcelona, 2014]

Для городских администраций проще реализовывать «простые» и типовые проекты, например, по расширению дорог или новой микрорайонной застройке, где имеются понятные нормативы и отчетность перед контролирующими органами. Для реализации сложных проектов (внедрение системы скоростного экологически чистого общественного транспорта, запрет пластика и т.п.) требуются не только высокая управленческая и экспертная квалификация, понимание ситуации и знание лучшего мирового опыта, но и принятие нестандартных и инициативных решений. Вероятно, стоит говорить об «эффекте колеи» — наборе сложившихся и самовоспроизводящихся неэффективных институтов — типичных и шаблонных административных практик, которые не поощряют улучшения и новые решения, даже если за последнее практически единогласно голосуют жители.

Список литературы

1. Администрация Керчи. Стратегия социально-экономического развития муниципального образования городской округ Керчь Республики Крым до 2030 года (утверждена решением № 1638-1/19 от 28.06.2019 Керченского городского совета).
2. Администрация Симферополя. Стратегия социально-экономического развития муниципального образования городской округ Симферополь Республики Крым на период до 2030 года (утверждена решением Симферопольского городского совета № 1462 от 19.12.2017).
3. Администрация Тольятти. Стратегия социально-экономического развития муниципального образования городской округ Тольятти на период до 2030 года (утверждена решением № 131 от 25.01.2019 Думы городского округа Тольятти).
4. Администрация Ялты. Стратегия социально-экономического развития муниципального образования городской округ Ялта Республики Крым до 2030 года (утверждена решением № 1 от 03.12.2018 Ялтинского городского совета первого созыва Республики Крым).
5. *Варламов И. А.* 100 шагов к превращению Симферополя в лучший город мира // *varlamov.ru*. 12.10.2017. URL: <https://varlamov.ru/2603589.html> (дата обращения: 30.05.2020).
6. *Комаров В. М.* Кризис и пандемия COVID-19 как окно возможностей для гуманизации градостроительной политики // Мониторинг экономической ситуации в России. — 2020. — № 8 (110). — С. 17–27.
7. *Комаров В. М.* Как «стратегии развития» защищают интересы рядовых граждан // *IA REGNUM*. 08.03.2019, интервью. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2583266.html> (дата обращения: 29.05.2020).
8. *Комаров В. М., Коцюбинский В. А.* Проект Концепции создания федерального курортного центра Южного берега Крыма «Всероссийская здравница» // Центр стратегий регионального развития ИПЭИ РАНХиГС, 2017. URL: <https://www.ranepa.ru/images/News/2018-06/05-06-2018-4-krym-conception.pdf> (дата обращения: 29.05.2020).

9. Прокофьева А. В., Лебедева-Несевря Н. А. Формирование здоровьесориентированного городского пространства как способ управления рисками здоровью населения // Анализ риска здоровью. — 2018. — № 3. — С. 144–155.
10. Boston Transportation Department. Go Boston 2030: Vision and Action Plan. — Boston Transportation Department, 2017.
11. Cervero R., Guerra E., Al S. Beyond Mobility: Planning Cities for People and Places. Washington DC: Island Press / Center for Resource Economics, 2017.
12. Chrysoulakis, N., de Castro, E. A., Moors, E. J. Understanding Urban Metabolism: A Tool for Urban Planning. — New York City: Routledge, 2014.
13. City Council of Barcelona. Urban Mobility Plan of Barcelona 2013–2018. — City Council of Barcelona, 2014.
14. Coase R. H. The task of the Society // Newsletter of the International Society for New Institutional Economics. 1999. — Vol. 2. — No. 2.
15. Conticelli E. Compact City as a Model Achieving Sustainable Development // Sustainable Cities and Communities. Encyclopedia of the UN Sustainable Development Goals / W. Leal Filho, A. Azul, L. Brandli et al (eds.). — Cham: Springer, 2019.
16. Daly H. E. Ecological Economics and Sustainable Development. Selected Essays of Herman Daly. — Cheltenham, UK & Northampton, MA, USA: Edward Elgar Publishing Limited, 2007.
17. Duranton G., Turner M. A. The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities // American Economic Review. — 2011. — Vol. 101. — No. 6. — P. 2616–2652.
18. European Commission. Indicators for Sustainable Cities, in-depth report: Issue 12. — European Commission, March 2018.
19. Gehl J. Cities for people. — Washington, DC: Island Press, 2010.
20. Geissdoerfer M., Savaget P., Bocken N. M. P., Hultink E. J. The Circular Economy — A new sustainability paradigm? // Journal of Cleaner Production. — 2017 — Vol. 143. — P. 757–768.
21. Government of Singapore. Land Transport Master Plan. — Singapore: Government of Singapore, 2013.
22. Government of Singapore. Our Home. Our Environment. Our Future. Sustainable Singapore. — Singapore: Government of Singapore, 2013.
23. Greater London Authority. The London Plan. — London: Greater London Authority, 2016.
24. Greater London Authority. Guide to the Healthy Streets Indicators. Delivering the Healthy Streets Approach. — London: Greater London Authority, 2017.
25. Greater London Authority. Mayor's Transport Strategy. — London: Greater London Authority, 2018.
26. Hack G. Business Performance in Walkable Shopping Areas, Active Living. — Princeton, New Jersey: Robert Wood Johnson Foundation, 2013.
27. Kennedy, C., Cuddihy, J., Engel-Yan, J. The changing metabolism of cities // Journal of Industrial Ecology. — 2007. — Vol. 11. — No. 2. — P. 43–59.
28. Kubiszewski I., Costanza R., Franco C., et al. Beyond GDP: Measuring and achieving global genuine progress // Ecological Economics. — 2013. — Vol. 93. — P. 57–68.
29. London Sustainable Development Commission. Quality of Life Indicators Report. — London: London Sustainable Development Commission, 2017.
30. Sanoff H. Democratic Design: Participation case Studies in Urban & Small Town Environments. — VDM Verlag Dr. Müller, 2010.

31. *Schiller P. L., Kenworthy J.* An Introduction to Sustainable Transportation: Policy, Planning and Implementation. — London: Taylor & Francis Group, 2017.
32. *Sen A.* Development as Freedom. — New York: Oxford University Press, 1999.
33. Senate of Berlin. Berlin Strategy Urban Development Concept. — Berlin 2030. — Berlin: Senate of Berlin, 2015.
34. Smart Growth America. The Best Complete Streets Policies of 2017. — Washington DC: Smart Growth America, The National Complete Streets Coalition, 2018.
35. *Tanguaya G., Rajaonsonb J., Lefebvre J., Lanoie P.* Measuring the sustainability of cities: An analysis of the use of local indicators // *Ecological Indicators*. — 2010. — Vol. 10. — No. 2. — P. 407–418.
36. The City of New York. OneNYC: The Plan for a Strong and Just City. — New York City: The City of New York, 2015.
37. Transportation for America. The Congestion Con: How more lanes and more money equals more traffic. — Washington, DC: Smart Growth America, 2020.
38. *Vandegrift D., Zanoni N.* An economic analysis of complete streets policies // *Landscape and Urban Planning*. — 2018. — Vol. 171. — P. 88–97.
39. Vienna City Administration. STEP 2025. Thematic concept. Urban mobility plan Vienna. Together on the move. — Vienna: Vienna City Administration, 2015.
40. *Zencey E.* The Vermont Genuine Progress Indicator Project. Report. — Burlington, Vermont: University of Vermont, 2018.

The List of References in Cyrillic Transliterated into Latin Alphabet

1. Administracija Kerchi. Strategija social'no-jekonomicheskogo razvitija municipal'nogo obrazovanija gorodskoj okrug Kerch' Respubliki Krym do 2030 goda. (utverzhdjena Resheniem № 1638-1/19 ot 28.06.2019 Kerchenskogo gorodskogo soveta).
2. Administracija Simferopolja. Strategija social'no-jekonomicheskogo razvitija municipal'nogo obrazovanija gorodskoj okrug Simferopol' Respubliki Krym na period do 2030 goda (utverzhdjena Resheniem Simferopol'skogo gorodskogo soveta № 1462 ot 19.12.2017).
3. Administracija Tol'jatti. Strategija social'no-jekonomicheskogo razvitija municipal'nogo obrazovanija gorodskoj okrug Tol'jatti na period do 2030 goda. (utverzhdjena Resheniem № 131 ot 25.01.2019 Dumy gorodskogo okruga Tol'jatti).
4. Administracija Jalty. Strategija social'no-jekonomicheskogo razvitija municipal'nogo obrazovanija gorodskoj okrug Jalta Respubliki Krym do 2030 goda. (utverzhdjena Resheniem № 1 ot 03.12.2018 Jaltinskogo gorodskogo soveta pervogo sozyva Respubliki Krym).
5. *Varlamov I. A.* 100 shagov k prevrashcheniyu Simferopolja v luchshij gorod mira // *varlamov.ru*. 12.10.2017. URL: <https://varlamov.ru/2603589.html>
6. *Komarov V. M.* Krizis i pandemija COVID-19 kak okno vozmozhnostej dlja humanizacii gradostroitel'noj politiki // *Monitoring jekonomicheskoy situacii v Rossii*. — 2020. — № 8 (110). — S. 17–27.
7. *Komarov V. M.* Kak «strategii razvitija» zashhishhajut interesy rjadovyh grazhdan // *IA REGNUM*. 08.03.2019, interv'ju. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2583266.html>

8. *Komarov V. M., Kocjubinskij V. A.* Proekt Konceptija sozdanija federal'nogo kurortnogo centra Juzhnogo berega Kryma «Vserossijskaja zdravnica» // Centr strategij regional'nogo razvitija IPJeI RANHiGS. 14.02.2017. URL: <https://www.ranepa.ru/images/News/2018-06/05-06-2018-4-krym-conception.pdf>
9. *Prokof'eva A. V., Lebedeva-Nesevrja N. A.* Formirovanie zdorov'eorientirovannogo gorodskogo prostranstva kak sposob upravljenja riskami zdorov'ju naselenija // Analiz riska zdorov'ju. — 2018. — № 3. — S. 144–155.