

Секция «Региональное и муниципальное управление: отечественный и зарубежный  
ОПЫТ»

### Экологическое управление в современных мировых мегаполисах

Научный руководитель – Фридман Владимир Семёнович

*Чеусов Александр Сергеевич*

*Студент (бакалавр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет  
государственного управления, Кафедра стратегического планирования и экономической  
политики, Москва, Россия  
E-mail: [cheusov\\_2011@mail.ru](mailto:cheusov_2011@mail.ru)

### Экологическое управление в современных мировых мегаполисах

**Чеусов Александр Сергеевич**

Студент

Московский Государственный Университет имени М.В.Ломоносова,  
Факультет Государственного Управления, Москва, Россия  
E-mail: [mailto:cheusov\\_2011@mail.ru](mailto:cheusov_2011@mail.ru)

В современной России сложилась ситуация, при которой несмотря на заметное снижение уровня промышленного производства в крупных городах экологическая ситуация в этих городах лишь стремительно ухудшается. Особенно это заметно в Москве как главном мегаполисе страны. В столице наблюдается сокращение зелёных зон, сокращение численности диких животных. Это во многом связано с резким ростом населения города, увеличением автомобилизации, увеличением застройки города. В итоге это привело даже к уничтожению созданного в советское время зеленого кольца вокруг города и прерыванию ранее связанных зелёных зон столицы, которые обеспечивали взаимодействие биоты и сохранение численности диких животных [1,2]. Также резкое повышение населения города привело к увеличению выбросов от автомобилей и от этого последовало увеличение количества онкологических и преждевременных смертей от загрязнения (по данным Гринпис загрязнение атмосферы приводит в Москве к 5-7 тысячам преждевременных смертей в год) [3].

Как мы видим в Москве наблюдается заметный рост экологических проблем и руководство города не стремится разрешать эти проблемы (хотя следует отметить то, что Москва сейчас повышает длину велосипедных дорожек в городе и увеличивает маршруты общественного транспорта). В своём исследовании, я бы хотел изучить опыт других мегаполисов планеты в решении сходных экологических проблем для того, чтобы сформировать понимание каким образом следует улучшать экологическую обстановку в нашей столице.

Хотелось бы начать с города, который провозглашает намерение стать самым зелёным городом планеты-Ванкувера. Из-за опасности изменения климата в ближайшие десятилетия на планете, Ванкувер первым из крупных мегаполисов решил начать предпринимать меры по сохранению благоприятной экологической среды. Уже в 2011 году был принят план мер по сохранению этой среды. По этому плану в городе начался массовый переход на отдельный сбор мусора, также началась городская программа по снижению использования автомобилей жителями и развитию общественного транспорта (город поддержал бизнес предоставляющий краткосрочную аренду автомобилей и значительно расширил сообщение общественного транспорта и расширил количество велосипедных дорожек, это привело к сокращению километров, проезжаемых человеком на автомобиле на 20%). Ещё

власти Ванкувера решили использовать сточные воды для производства тепла и начали программу по переходу на возобновляемые источники энергии. Однако город столкнулся с проблемой дороговизны большой сети публичного транспорта и тем, что в зоне ответственности города, по заявлению мэра, лежит лишь 40 % экологии, а остальные 60 % определяются его жителями [4].

Ещё хотелось бы обратиться к опыту столицы Дании-Копенгагену. Столица Дании в вопросах экологии не менее амбициозна чем столица Канады. Уже к 2025 году Копенгаген планирует стать первой столицей в мире с нулевыми выбросами углеродов. Сейчас же он лидирует в производстве чистой и возобновляемой энергии. Неоднократно Копенгаген признавали самым зелёным городом планеты.

Особую роль в экологичности Копенгагена играет распространение велотранспорта: так около 60% населения используют велосипеды (интересно, что в городе впервые в истории были зафиксированы велопробки). Такое распространение велотранспорта вызвано активной деятельностью правительства и муниципалитетов (в Дании вопросы по поддержанию экологии находятся в сфере ответственности муниципалитетов) по расширению велопаркинга, созданию связанной сети велодорожек, с помощью которой можно добраться до любой точки города, формулированию четкого законодательства, регламентирующего велодвижение. Также развитие системы электрокаров и краткосрочной аренды автомобилей и создание широкой сети общественного транспорта привело к тому, что автомобили составляют 9% общего трафика.

Таких достижений Копенгагену удалось достигнуть во многом за счёт делегирования полномочий местным властям (по данным Организации экономического сотрудничества и развития муниципалитеты в Дании отвечают за 60% трат) [5,6,8].

Также мне хотелось бы уделить внимание городу-государству Сингапуру. Эта столица также считается одной из самых зелёных в мире. Интересно, что его формирование шло в соответствии с планом развития Сингапура на 100 лет, принятом в 1991 году. Для поддержания должной экологической среды правительством было принято решение сохранить центр города с существующими природными зонами и в дальнейшем расширять жилые комплексы лишь вместе с зелёными зонами. При этом развитая законодательная база, подразумевающая существенные штрафы за порчу зелёных зон обеспечивает этим зонам высокую сохранность и дешевизну в поддержании должного состояния. Разделение города на самодостаточные зоны позволяет решать транспортный коллапс в городе, так как вся должная инфраструктура и деловые зоны находятся в этих зонах. Также город стремится снизить автомобильный трафик, покрывая Сингапур развитой системой общественного транспорта, и вводя дополнительные налоги на пользование автомобилями и дорогами. При этом единая электронная система карточек по оплате дорог отправляет данные о перемещениях в правительство, что позволяет городу в дальнейшем организовать автобусные маршруты в особенно затруднённых районах [7].

Итак, мы видим общие черты развития «зелёных» мегаполисов планеты такие как: высокая степень планирования городского пространства; управление планированием происходит «снизу», в основном муниципалитетами и местными властями; постепенное снижение автомобильного трафика и развитие общественного транспорта и сохранение зелёных зон в городах и недопущение их застройки.

### Литература

- 1) Родоман Б.Б., 2002. Поляризованная биосфера. Сборник статей. Смоленск: Ойкумена. С.210-219.
- 2) Родоман Б.Б., 2002. Поляризованная биосфера. Сборник статей. Смоленск: Ойкумена. С.115-118.

[/rus/event/request/76170/report/&quot;http://www.the-village.ru/village/city/research/292](http://rus/event/request/76170/report/&quot;http://www.the-village.ru/village/city/research/292)

950-grinpis-issledovanie?utm\_source

<http://old.medach.pro/life-sciences/eco/vancouver/>

5) <https://sputnikpogrom.com/society/76042/denmark/>

6) <https://velonation.net/2017/06/23/bikejam/>

7) <http://www.the-village.ru/village/city/abroad/174279-singapur>

8) <https://www.brookings.edu/research/why-copenhagen-works/>

### Источники и литература

- 1) 1) Родоман Б.Б., 2002. Поляризованная биосфера. Сборник статей. Смоленск: Ойкумена. С.210-219
- 2) 2) Родоман Б.Б., 2002. Поляризованная биосфера. Сборник статей. Смоленск: Ойкумена. С.115-118.
- 3) 3) [http://www.the-village.ru/village/city/research/292950-grinpis-issledovanie?utm\\_source=vk.com&utm\\_medium=social&utm\\_campaign=publikuem-osnovnye-tezisy-i-issledovaniya&utm\\_content=13716340](http://www.the-village.ru/village/city/research/292950-grinpis-issledovanie?utm_source=vk.com&utm_medium=social&utm_campaign=publikuem-osnovnye-tezisy-i-issledovaniya&utm_content=13716340)
- 4) 4) <http://old.medach.pro/life-sciences/eco/vancouver/>
- 5) 5) <https://sputnikpogrom.com/society/76042/denmark/>
- 6) 6) <https://velonation.net/2017/06/23/bikejam/>
- 7) 7) <http://www.the-village.ru/village/city/abroad/174279-singapur>
- 8) 8) <https://www.brookings.edu/research/why-copenhagen-works/>