

ОТРАСЛЕВАЯ И РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

Папенев Константин Владимирович¹,

МГУ имени М. В. Ломоносова;

Никоноров Сергей Михайлович²,

МГУ имени М. В. Ломоносова;

Земскова Ольга Владимировна³,

МГУ имени М. В. Ломоносова

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ КАК РЕШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ И СОЦИАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ ГОРОДА МОСКВЫ

Предметом данного исследования является разработка основных направлений комплексного социо-эколого-экономического развития Москвы на основе лучших примеров развития зарубежных мегаполисов. В связи с быстрым ростом мегаполиса в Москве сформировался ряд экологических, инфраструктурных и других проблем, требующих комплексного решения. Значительный опыт успешного решения многих типичных проблем мегаполисов уже накоплен во многих развитых странах. Проведенный анализ зарубежного опыта показал, что добиться некоторых положительных сдвигов можно, решая каждую проблему в отдельности. Однако для достижения долговременного стабильного результата абсолютно необходимо стратегическое планирование развития города с учетом перспективы роста его населения. Проблемы, требующие комплексного решения, можно условно разделить на три группы: экологические, социальные, инфраструктурные. Анализ зарубежного опыта показывает, что для создания и успешного продвижения стратегии развития города необходимы определенные предпосылки: 1) координация между политическим выбором и стратегическим планированием развития города; 2) стабилизация численности населения и снижение его плотности. Последний фактор очень важен, и здесь уже

¹ Экономический факультет, заведующий кафедрой экономики природопользования, д.э.н., профессор.

² Экономический факультет, ведущий научный сотрудник кафедры экономики природопользования, д.э.н., e-mail: smnikonov@econ.msu.ru

³ Экономический факультет, соискатель ученой степени кандидата экономических наук кафедры экономики природопользования, e-mail: o-zem@mail.ru

нельзя обойтись без определенного территориального планирования на федеральном уровне.

Ключевые слова: мегаполис, территориальное развитие, стратегическое планирование, социально-эколого-экономическая модель.

STRATEGIC PLANNING AS A SOLUTION TO ENVIRONMENTAL AND SOCIAL ISSUES OF MOSCOW

The subject of this research is to develop the major directions of complex socio-ecological-economic development of Moscow based on the best examples of the development of foreign cities. In the context of rapid growth of the metropolis, Moscow faces a number of environmental, infrastructure and other problems requiring complex solutions. Many developed countries have accumulated significant experience in solving typical problems of mega-cities. The analysis of foreign experience has shown that certain positive shifts are only possible with case by case approach. However, sustainable effect can be achieved through long-term strategic planning development of the city from the perspective of the population growth. Problems requiring complex solutions can be divided into three groups: environmental, social, infrastructural. The analysis of foreign experience shows that a successful promotion strategy for city development requires certain prerequisites, such as: 1) coordination between political choice and strategic planning development of the city; 2) stabilization of the population and reduction of its density. The last factor is very important, and here it is impossible to do without some of territorial planning at the Federal level.

Keywords: metropolis, territorial development, strategic planning, socio-ecological-economic model.

В настоящее время в г. Москве сложилась сложная и неблагоприятная для проживания экологическая обстановка. Быстрый рост населения сопровождается увеличением масштабов строительства и повышением нагрузки на существующую инфраструктуру. В результате увеличивается плотность застройки, вырубается леса лесозащитного пояса, ухудшается качество атмосферного воздуха, нарушается почвенный покров. Возрастает риск техногенных аварий и катастроф.

Из анализа проблем мегаполиса можно выделить три основные группы наиболее злободневных: 1) экологические; 2) инфраструктурные; 3) социальные.

Экологическая проблема главным образом связана с чрезмерной концентрацией на ограниченной территории населения, транспорта

и промышленных предприятий, с образованием антропогенных ландшафтов и нарушенным экологическим равновесием.

Среди экологических проблем Московского региона можно выделить загрязнение воздуха, водного бассейна, высокий уровень шумового загрязнения, недостаточное количество зеленых насаждений, проблему утилизации бытовых и промышленных отходов. Наиболее остро стоящей проблемой является загрязнение атмосферного воздуха.

Инфраструктура крупного города включает в себя транспорт, энергетическое хозяйство, водоснабжение и канализацию, системы инженерно-технического обеспечения зданий и сооружений. Важнейшее значение для города имеет также социальная инфраструктура — совокупность отраслей и предприятий, функционально обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения. Сюда относятся организации здравоохранения, образования и дошкольного воспитания, объекты социально-культурного назначения, розничная торговля, общественное питание, сфера услуг, спортивно-оздоровительные учреждения; система учреждений, оказывающих услуги правового и финансово-кредитного характера (юридические консультации, нотариальные конторы, банки), и др.

В связи с быстрым ростом населения города возникают проблемы во всех сферах его инфраструктуры: возникает транспортная проблема, трудности с обеспечением водой, повышенная нагрузка на энергетические мощности. Повышенной нагрузке подвергаются учреждения социальной инфраструктуры, возникают очереди в учреждения здравоохранения, детские сады и пр., в связи с повышенным спросом наблюдается рост цен на услуги спортивно-оздоровительных, развлекательных и других учреждений.

В связи с невозможностью рассмотреть в рамках одной статьи все многообразие инфраструктурных проблем и путей их решения, в данной статье будет рассмотрена острейшая инфраструктурная проблема Москвы — транспортная.

Социальные проблемы города тесно связаны с инфраструктурными и экономическими проблемами. К социальным проблемам обычно относят бедность, неравенство, нехватку жилья и его недостаточно высокое качество, диспропорции в использовании трудовых ресурсов, проблемы, связанные с миграцией, и др. В настоящей статье основное внимание будет уделено наиболее актуальной проблеме Москвы — жилищной.

Все перечисленные проблемы в той или иной мере характерны не только для Москвы, но и для большинства крупных городов мира.

Поэтому целесообразно рассмотреть примеры наиболее успешных решений, применявшихся в разных странах для решения проблем мегаполисов.

Опыт решения экологических проблем

Важнейшей экологической проблемой Москвы является загрязнение атмосферного воздуха. По пяти основным загрязняющим веществам, на основании которых рассчитывается индекс загрязнения атмосферы (ИЗА), а именно: диоксид азота, приземный озон, формальдегид, стирол, взвешенные вещества — наблюдаются среднегодовые превышения предельно допустимых концентраций от 0,2 до 2,0 ПДК, и тенденции к улучшению качества воздуха в последние годы не наблюдается.

Проблемы качества атмосферного воздуха наблюдаются и в других мегаполисах мира.

В Европе необходимость улучшения качества воздуха в значительной степени обусловлена законодательством Европейского союза, которое устанавливает юридически обязательные ограничения по уровням загрязнения для основных загрязнителей воздуха. Отдельное законодательство существует на выбросы загрязняющих веществ в атмосферу.

Например, в Великобритании за обеспечение надлежащего качества атмосферного воздуха, а также оценку его качества, координацию и планы действий по стране в целом несет ответственность Департамент окружающей среды, продовольствия и сельского хозяйства (Defra). Правительство Великобритании устанавливает стандарты и цели в области качества воздуха. Стратегия улучшения качества воздуха в Лондоне определяется мэрией города. В соответствии с Законом об окружающей среде 1995 г., контроль за качеством воздуха является обязанностью местных органов власти соответствующих районов. Если необходимы улучшения, они должны поставить цели и определить направления улучшения качества воздуха. Затем должен быть разработан и введен в действие план по снижению загрязнения окружающей среды. Обеспечение серьезных улучшений качества воздуха может быть достаточно сложной задачей для местных органов власти, так как они не всегда имеют эффективный контроль над источниками загрязнения.

Проблемой качества атмосферного воздуха давно известен Лондон. Начиная с 1950-х гг. было введено специальное законодательство, направленное на предотвращение смога, и с тех пор качество

воздуха значительно улучшилось. Несмотря на это, загрязнение воздуха остается проблемой для лондонцев и по-прежнему оказывает влияние на здоровье и повседневную жизнь. В некоторых районах Лондона еще наблюдаются превышения нормативных показателей, установленных ЕС для таких загрязняющих веществ, как диоксид азота (NO_2) и тонкодисперсные частицы (PM_{10}).

Мэрией Лондона поставлена цель превратить город в один из самых чистых, зеленых в мире, чтобы гарантировать людям высокое качество жизни.

Стратегия качества воздуха Лондона была опубликована после обширной консультации с общественностью 14 декабря 2010 г. Она устанавливает нормативы для повышения качества воздуха и меры, направленные на сокращение выбросов от транспорта, систем отопления, производственных предприятий, а также повышение уровня информированности в вопросах качества воздуха.

Основными мероприятиями, проводимыми в рамках стратегии, являются:

- введение возрастных ограничений для транспортных средств, направленные на удаление старых транспортных средств и содействие в использовании автомобилей с низким уровнем выбросов (например, электромобилей);
- обновление автобусного парка с тем, чтобы все автобусы соответствовали Евро-4.
- работа с предприятиями служб такси по снижению выбросов, в том числе путем обновления автомобильного парка;
- снижение выбросов от грузового транспорта путем содействия реализации планов по доставке и обслуживанию грузоперевозок;
- улучшение управления движением для минимизации работы транспортных средств на холостом ходу;
- использование системы планирования с целью сокращения выбросов промышленных предприятий;
- модернизация систем отопления жилых домов и офисных помещений и повышение их энергоэффективности;
- внедрение норм выбросов для новых котлов на биомассе и комбинированного производства тепла и электроэнергии;
- обновление нормативов по снижению выбросов пыли от строительных площадок;
- осуществление целевых мер для районов с низким качеством воздуха;

- повышение осведомленности общественности, чтобы призвать всех лондонцев принять меры по сокращению выбросов, включая выбор средств транспорта и повышение энергоэффективности при выборе систем отопления;
- совершенствование информирования наиболее уязвимых категорий жителей, что позволит им снизить риск их здоровью из-за плохого качества воздуха.

Принятая стратегия подразумевает беспрецедентные инвестиции в сотни миллионов фунтов стерлингов на реализацию указанных мероприятий по улучшению качества воздуха.

Кроме того, мэрия Лондона настаивает, что правительство должно осуществлять национальные меры, такие как налоговые льготы для экологически чистых транспортных средств, стимулирование модернизации, развитие программ утилизации автомобилей, повышения энергетической эффективности отопительных систем, что позволит улучшить качество воздуха в городских районах, включая Лондон.

Другим городом, известным своей неблагоприятной экологией, является столица Мексики Мехико. Расположение города (на плато, в окружении гор) способствует высокому уровню загрязнения, так как затруднена конвекция воздушных масс.

Тем не менее за последние 20 лет властям удалось достичь существенных результатов в улучшении качества воздуха с помощью различных специальных программ, направленных на уменьшение вредных выбросов в атмосферу. Среди них — озеленение территорий, ограничение выбросов, внедрение экологически менее вредного общественного транспорта и образовательные программы.

Учитывая, что основным источником загрязнения в Мехико является транспорт, при выборе стратегии улучшения качества воздуха основное внимание было уделено программе его развития.

Основные направления этой программы:

- снижение доли частных автомобилей в общем объеме перевозок;
- контроль технического состояния транспортных средств. Соблюдение стандартов обслуживания двигателей необходимо, поскольку неполное сгорание в старых или плохо эксплуатируемых двигателях является прямой причиной выбросов оксида углерода и несгоревших углеводородов;
- изменение состава топлива. Эта мера связана главным образом с тем, что существующая технология двигателя в сочетании с метеорологическими и географическими харак-

теристиками области Мехико является одной из основных причин высоких уровней содержания в воздухе озона. Также предусматривается сокращение содержания свинца и серы в топливе и обязательное внедрение каталитических преобразователей.

Особое внимание в Мехико уделяется системе городского пассажирского транспорта. Главную роль в ней играет метрополитен, который состоит из 12 линий и перевозит более 4,5 млн пассажиров ежедневно. Помимо метрополитена, имеются также линии скоростного трамвая. Всего на долю общественного транспорта приходится 74% перевозок. Дальнейшее совершенствование системы городского пассажирского транспорта является приоритетной задачей правительства.

В результате в 2013 г. Мехико стал лауреатом международной премии в области климата в номинации «Качество воздуха» за реализацию различных программ по улучшению состояния атмосферы в городе, после чего власти города заявили о своем намерении удвоить усилия по улучшению показателей качества воздуха.

Следует заметить, что среди победителей по всем десяти номинациям, связанным с показателями жизни населенных пунктов, нет ни одного российского города.

Еще одним примером заметного улучшения показателей социально-экономического развития в результате выполнения долгосрочной стратегии развития может послужить Сеул (Южная Корея). Население города сопоставимо с населением Москвы (немногим более 10 млн человек), и по состоянию на 2002 г. Корея занимала 136-е место из 146 стран по индексу экологической устойчивости, а по качеству воздуха — 120-е из 122 стран. Признавая острую необходимость устранения плохого качества воздуха в Южной Корее, в 2002 г. корейское правительство ввело новые стратегии для улучшения экологической ситуации в городах. Особое внимание было уделено загрязнению воздуха в столичном районе Сеула. Для отслеживания концентрации основных загрязнителей в воздухе города был введен индекс качества воздуха, который рассчитывается на основании количества содержания в воздухе PM_{10} , озона, диоксида азота, оксида углерода и диоксида углерода. Было создано 52 станции непрерывного мониторинга для сбора данных о качестве воздуха.

Были пересмотрены стандарты его качества. Решено, что содержание в воздухе основных загрязнителей, таких как PM_{10} и NO_2 , должно быть уменьшено до половины их текущих уровней. Были

введены более строгие требования к предприятиям в отношении вредных выбросов. Также новая стратегия предполагала оказание финансовой поддержки владельцам транспортных средств с низким уровнем загрязнения.

Для решения проблемы выбросов в сфере общественного транспорта стали внедряться автобусы, работающие на сжатом природном газе. Их число увеличилось с 74 в 2001 г. до 2746 в 2002 г. и 23 000 в 2010 г.

Принимаются меры по стимулированию подключения устройств по снижению выхлопных газов в дизельных автомобилях, улучшения экологических показателей двигателей, внедрена система шестидневной эксплуатации частных транспортных средств (автомобиль не может быть использован в течение одного дня недели).

Предпринимаются согласованные усилия по улучшению качества воздуха путем проведения политики для сокращения количества мелкодисперсных частиц ($PM_{2,5}$), особенно вредных для здоровья человека, в дополнение к существующей политике сокращения мелкой пыли (PM_{10}). В числе прочих мер с целью уменьшения количества дорожной пыли дороги в Сеуле круглогодично обрабатываются специальным составом.

Большое внимание уделено озеленению города. Правительством было принято решение о расширении площади зеленых насаждений и создании пяти отдельных парков и преобразовании в парк полигона Nanjido.

В городе действует система оповещения потребителей о количестве вредных веществ в воздухе в каждый момент времени.

В результате проводимой политики по улучшению экологии качество атмосферного воздуха в Сеуле значительно улучшилось. Концентрация ультрадисперсной пыли в 2012 была самой низкой за всю историю (4 мг/м^3 по сравнению с 78 мг/м^3 в 1995 г.).

Применительно к экологической ситуации Москвы в первую очередь напрашивается вывод о необходимости ведения мониторинга состояния атмосферного воздуха в динамике, с учетом источников выбросов вредных веществ. В настоящее время мониторинг состояния воздуха осуществляет ГПБУ «Мосэкомониторинг», которое собирает данные с тридцати автоматических станций контроля загрязнения атмосферы по двадцати трем загрязняющим веществам. Однако при всех безусловно положительных моментах работы «Мосэкомониторинга» следует отметить, что из публикуемой информации о состоянии атмосферного воздуха нельзя сделать выводы о «вкладе» различных источников вредных выбросов, про-

блематично отследить динамику изменения качества воздуха из-за разных критериев оценки в разные периоды времени и выявить наличие или отсутствие каких-либо закономерностей. Возможно, эта информация просто не публикуется. Однако без таких данных разработка мероприятий по улучшению качества атмосферного воздуха представляется весьма проблематичной.

Зарубежный опыт снижения транспортной нагрузки мегаполиса

В настоящее время уровень автомобилизации населения в России составляет 233 автомобиля на 1000 жителей, а в Москве — около 300. То есть примерно в два раза ниже, чем в европейских городах [Eurostat, 2010]. Однако, как было отмечено выше, еще одной серьезной проблемой Москвы, тесно связанной с ее экологией, является проблема транспортной перегруженности. Несмотря на предпринимаемые правительством меры по снижению транспортной нагрузки, ситуация остается критической.

При этом в отличие от европейских мегаполисов, где наблюдается замедление и стабилизация роста автомобилизации, в Москве количество автомобилей растет быстрыми темпами.

Плотность московской улично-дорожной сети составляет 4,2 км/кв. км. По сравнению с крупными европейскими и американскими городами она ниже в 2–3,5 раза [Ховавко, 2014], в то время как плотность населения Москвы очень высока. Для достижения европейского уровня под дорожную сеть необходимо отвести еще от 10 до 20% территории города. Однако в связи с высокой плотностью застройки вряд ли это возможно.

Ни в одной стране Европы к настоящему времени транспортная проблема полностью не решена. Однако выработано несколько основных направлений для снижения транспортной нагрузки на крупные города.

Главное из них — это разработка, обсуждение, принятие и выполнение генерального плана развития города, ориентированного на длительный срок (15–20 лет).

Например, в Лондоне в 2004 г. был принят документ, определяющий стратегию развития Большого Лондона на период до 2031 г. (London Plan).

Он состоит из семи глав, посвященных стратегии, районированию, населению, экономике, ответу на изменение климата, транспорту, жилью. Для целей документа Лондон поделен на пять су-

брегионов: Север, Юг, Запад, Восток и Центр (включающий шесть районов и Сити). План выделяет центры активности, 11 столичных центров, 35 крупных центров, 156 районных центров, а также 1200 центров местного значения. Согласно целям, предусмотренным в редакции 2011 г., Лондон должен: отвечать задачам роста экономики и населения; быть конкурентоспособным на международном уровне и успешным городом; иметь разнообразные, сильные, безопасные и доступные районы; быть городом, который восхищает чувства; стать мировым лидером по улучшению состояния окружающей среды; быть городом, где каждый имеет легкий, безопасный и удобный доступ к рабочим местам, возможностям и удобствам [www.london.gov].

По заявлению мэра Москвы Собянина, находящийся в разработке план развития Москвы «по идеологии, стоимости, масштабам и значимости» весьма схож с планом развития Парижа, который чаще всего называют «Большой Париж» (*Le Grand Paris*), откуда и возникла аналогия с «Большой Москвой» [«РИА-Новости», 2012].

Проект «Большой Париж» был разработан в 2007–2010 гг., сейчас он находится в стадии осуществления. План рассчитан поэтапно на 20, 30, 40 лет, в его основе лежат три ключевых принципа: соответствие Киотскому протоколу, интеграция пригородов, создание и реформирование транспортной инфраструктуры. Французские власти особо подчеркивают, что агломерация должна связать районы города и создать тысячи рабочих мест.

Интересен также и сам процесс разработки данного плана. Проект предполагал конкурсную основу. Было заявлено о необходимости серии исследований с участием архитекторов, урбанистов, географов, социологов, экологов и даже философов. Качество работ контролировал специально созданный ученый совет.

Участники конкурса должны выдвинуть конкретные предложения по обеспечению пространственной, социальной и функциональной целостности территории. Готовые решения выставлялись в музее архитектуры, обсуждались в Центре Помпиду и регионах, а также были представлены во французском павильоне Венецианской архитектурной биеннале. В июне 2010 г. закон о «Большом Париже» был одобрен французским парламентом. Затем была создана компания *La Société du Grand Paris*, ответственная за разработку проекта транспортной сети и его последующую реализацию.

В числе прочего, такие планы предполагают развитие улично-дорожной сети и, главное, транзитных магистралей. В европей-

ских городах внеуличные транзитные магистрали принимают на себя основную часть городского движения. Как правило, они являются продолжением пригородных автомагистралей. Следует заметить, что в Москве подобная сеть транзитных магистралей фактически отсутствует. В последние десятилетия было построено несколько магистралей транзитного типа, таких как Третье транспортное кольцо, Ленинградский проспект и ряд других, однако они не образуют единой системы. Создание сети транзитных магистралей требует значительных затрат времени и средств, однако альтернативы в решении транспортной проблемы города не существует.

Другое важнейшее направление решения транспортной проблемы — это развитие общественного пассажирского транспорта.

Наибольшая доля перевозок приходится на общественный транспорт в Италии (26% всех перевозок), на втором месте — Швейцария (19,8%), на третьем — Великобритания (19%). Наименьшей популярностью общественный транспорт пользуется в США, там на него приходится только 3,4% перевозок [Меров, 2009].

Однако, несмотря на различную степень популярности общественного транспорта в разных странах, он, безусловно, является важнейшим элементом структуры каждого мегаполиса.

Во многих европейских и американских мегаполисах ключевую роль играют пригородные железные дороги. Наиболее развито пригородное сообщение в Великобритании и Италии, а также в США. Например, в Лондоне большинство пассажиров, направляющихся из пригородов в центральную часть города, пользуются наземной железной дорогой.

Следует отметить, что пригородные железнодорожные перевозки в условиях мегаполиса имеют целый ряд преимуществ. Во-первых, поскольку такие перевозки осуществляются по железнодорожной сети, пассажиры имеют возможность совершать пересадки на магистральные линии. Во-вторых, железные дороги имеют большую пропускную способность благодаря более высокой скорости движения и использованию более длинных поездов, чем в метрополитене. В-третьих, скорость передвижения на пригородных железнодорожных направлениях, как правило, выше, чем при использовании других видов пассажирского транспорта.

В целом из проведенного анализа зарубежного опыта регулирования развития пассажирского транспорта в мегаполисах, с позиции возможного использования его в Москве, на наш взгляд, следует обратить особое внимание на ряд моментов.

Во-первых, решение транспортной проблемы невозможно без перспективного планирования города. Такие мероприятия, как расширение улично-дорожной сети или тем более создание сети внеуличных транзитных магистралей, осуществимы только в рамках комплексного стратегического планирования. В долгосрочном плане должно быть предусмотрено зонирование территории, предусмотрены оптимальные пропорции между жилой застройкой, производственным комплексом, улично-дорожной сетью и рекреационными территориями. Под строительство крупных объектов, таких как скоростные магистрали, должны резервироваться соответствующие территории. Сделать это на фоне сложившейся плотной застройки невозможно.

Во-вторых, необходима разработка целевых программ развития городского пассажирского транспорта, включающая бизнес-проекты нового поколения и ориентированная на поддержание конкурентных преимуществ транспортных организаций пассажирского транспорта на внутреннем рынке пассажирских перевозок. Для того чтобы переместить акцент с использования автомобильного транспорта на городской общественный, недостаточно только ограничительно-запретительных мероприятий. Необходимо создание новых маршрутов с учетом современного состояния города, разработка адекватной политики ценообразования.

Зарубежный опыт государственного регулирования жилищной сферы

Многие исследователи считают, что жилищная проблема в индустриально развитых странах в целом решена. Объемы жилищного строительства в большинстве стран с конца 1970-х гг. стабилизировались. Решение жилищной проблемы в европейских странах осуществлялось вначале преимущественно «количественно», путем массового строительства недорогого многоквартирного жилья. Затем, приблизительно с середины 80-х гг. — «качественно», т.е. развивалось в основном строительство более дорогого и удобного жилья. Примечательно, что решению жилищной проблемы способствовали не только позитивные факторы, такие как рост экономического потенциала стран, ускорение темпов роста валового национального продукта, но и негативные — уменьшение среднего размера семьи, рост числа разводов и снижение рождаемости.

Во всех странах законодательно закреплено существование социального жилья, предназначенного для предоставления на льготных условиях отдельным категориям граждан.

Мировая практика свидетельствует, что в устойчиво развивающемся государстве на обеспечение граждан жильем расходуется не более 25% внутреннего валового продукта. Примерно треть от этих расходов направляется на жилищное строительство, треть — на эксплуатационные и иные текущие расходы, треть — на амортизацию или оплату банковских кредитов.

К настоящему времени средняя обеспеченность жильем в России существенно ниже мировых стандартов. В Европе на одного жителя приходится в среднем 35—45 кв. м жилой площади, а в США — 65 кв. м. В Китае средняя обеспеченность жильем составляет 22,7 кв. м [Housing Statistics EU, 2010]. Средний показатель по России на конец 2010 г. оценивался в 22,4 кв. м на человека, в Москве — 18,7 кв. м [Росстат, 2011].

При сохранении существующих темпов строительства в Москве без учета прироста населения потребуется более 15 лет, чтобы обеспеченность жильем в столице достигла хотя бы 22 кв. м. Однако с учетом существующих темпов роста населения в ближайшие десятилетия перспектива решения жилищной проблемы в Москве не просматривается. Единственным реальным выходом видится проведение государственной политики, направленной на стимулирование населения к выбору мест проживания за пределами мегаполиса, главным образом при помощи экономических рычагов. При этом необходим комплекс мер, направленных на улучшение условий жизни в других населенных пунктах, создание новых рабочих мест, а не только на неуклонное повышение цен на недвижимость и коммунальные услуги в г. Москве.

Анализ зарубежного опыта показывает, что для создания и успешного продвижения стратегии развития города необходимы определенные предпосылки, в том числе: координация между политическим выбором и стратегическим планированием развития города; стабилизация численности населения и снижение его плотности. Последний фактор очень важен, и здесь уже нельзя обойтись без определенного территориального планирования на федеральном уровне.

Важно отметить абсолютную необходимость в стратегическом планировании Москвы путем создания долгосрочного (на 25—30 лет) плана социо-эколого-экономического развития мегаполиса. Такой план должен основываться на прогнозах численности населения и содержать в себе следующие основные разделы:

- общая стратегия развития города;
- районирование;

- развитие экономики;
- жилищная политика;
- развитие социальной инфраструктуры;
- транспортная система;
- энергетика;
- экологическое состояние города.

Следует отметить, что в ранее существующих планах развития Москвы экологической составляющей уделялось мало внимания. Негативное воздействие на экологию региона со стороны отдельных предприятий и отраслей, как правило, не отражается на экономических показателях их деятельности. Результатом этого явилось критическое ухудшение экологической ситуации, несовместимое с представлением о городе комфортного проживания. Поэтому при разработке нового плана развития мегаполиса данному направлению должно быть обеспечено приоритетное внимание. Необходимо разработать комплекс эффективных экономических мер, обеспечивающих безусловное соблюдение всеми предприятиями, организациями и собственниками экологических нормативов. Анализ зарубежного опыта показал, что сочетание экономических и законодательных мер приносит наиболее существенный результат.

При стратегическом планировании необходимо учитывать социо-эколого-экономические модели развития мегаполиса на долгосрочную перспективу с комплексным решением экологических, социальных, экономических, транспортных и жилищных проблем. Для этого потребуются разработка комплекса мероприятий, направленных на взаимную увязку по срокам и направлениям развития.

Список литературы

1. Аналитическое агентство «Автостат». URL: <http://www.autostat.ru/news/view/10465/>, 2012
2. *Корецкий В. Е.* Зарубежный опыт зимнего содержания дорожных покрытий. Проекты развития инфраструктуры города. Вып. 2. — М.: Прима-Пресс-М, 2002.
3. *Меров Ю. М.* Городской пассажирский транспорт в условиях государственного регулирования и действия рыночных механизмов (на примере Московского мегаполиса). Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. — М., 2009.
4. *Ховакво И. Ю.* Экономический анализ московских пробок // Государственное управление. Электронный вестник. — Вып. № 43. — Апрель 2014 г.

5. РИА-Новости. URL: <http://center.ria.ru/politics/20120608/82679189.html>, 2012
6. Росстат. URL: <http://www.gks.ru/>, 2011
7. *Рунэ Эльвик, Аннэ Боргер Мюсен, Трулс Ваа.* Справочник по безопасности дорожного движения / Пер. с норв. Под ред. проф. В. В. Сильянова. — М.: МАДИ(ГТУ), 2001.
8. *Сафронов Э. А.* Транспортные системы городов и регионов: Учеб. пособие. — М.: Изд-во АСВ, 2007.
9. <http://www.epa.gov/epawaste/laws-regs/rcrahistory.htm>
10. Energy, transport and environment indicators — eurostat Pocketbooks. Eurostat (2010 edition).
11. http://gvmonline.de/files/marktmenge_verpackungen/Panel_Angebot_BJ_2013.pdf
12. Housing Statistics in the European Union 2010, US Census Bureau.
13. <http://www.london.gov.uk/thelondonplan>
14. <https://www.nyccleanheat.org>
15. <http://www.nyc.gov/html/doh/downloads/pdf/environmental/air-quality-report-2013.pdf>
16. <http://www.quickwiki.com/de/Kreislaufwirtschaftsgesetz>

The List of References in Cyrillic Transliterated into Latin Alphabet

1. Analiticheskoe agenstvo «Avtostat», 2012.
2. *Koreckij V. E.* Zarubezhnyj opyt zimnego sodержaniya dorozhnyh pokrytij. Proekty razvitiya infrastruktury goroda. Vyp. 2. — М.: Prima-Press-M, 2002.
3. *Merov Ju. M.* Gorodskoj prassazhirskij transport v uslovijah gosudarstvennogo regulirovanija i dejstvija rynochnyh mehanizmov (na primere Moskovskogo megapolisa) Dissertacija na soiskanie uchjonoj stepeni kandidata jekonomicheskijh nauk. — М., 2009.
4. *Hovavko I. Ju.* Jekonomicheskij analiz moskovskih probok // Gosudarstvennoe upravlenie. Jelektronnyj vestnik. Vyp. № 43. — Aprel' 2014 g.
5. РИА-Новости, 2012.
6. Росстат, 2011.
7. *Рунне Јел'вик, Аннје Боргер Мјусен, Трулс Ваа.* Spravochnik po bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija/Per. s norv. Pod red. prof. V.V. Sil'janova. М.: МАДИ(ГТУ), 2001.
8. *Safronov Je. A.* Transportnye sistemy gorodov i regionov: Ucheb. posobie. — М.: Izdatel'stvo ASV, 2007.