

УДК 711.4:005.8

**ФОРМИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ЗАДАНИЯ НА РАЗРАБОТКУ
ПРОЕКТНОГО СЕМИНАРА ПО УСТОЙЧИВОМУ УПРАВЛЕНИЮ ГОРОДОМ
С ВНЕДРЕНИЕМ ПРИНЦИПОВ ЗЕЛЕНОГО ГОРОДА
(На примере пандемии КОВИД-19)**

А.М. Насирдинова, Э.З. Тургумбекова

Обеспечение безопасной жизнедеятельности, социального дистанционирования, самоизоляции были в центре внимания руководства городов и регионов из-за вспышки эпидемии COVID19. Городские власти в условиях эпидемии перестроили функционирование инфраструктуры с учетом мобильности населения и общественного пространства по кварталам, улицам, рынкам, школам, закрытым режимным учреждениям и другим объектам. Разработаны методики по изменению режима работы инфраструктуры и объектов в системе городского управления с привлечением городских сообществ в условиях карантина. Предложен вариант «Временного положения по устойчивому управлению г. Бишкек с внедрением принципов зеленых городов в условиях эпидемии коронавируса», для чего необходимо сформировать общественное задание на разработку проектного семинара по концепции безопасной жизнедеятельности, социального дистанционирования, удаленной работы.

Ключевые слова: преобразование городской инфраструктуры; коронавирус; городская мобильность; общественные пространства.

**ЖАШЫЛ ШААР ПРИНЦИПТЕРИН ЖАЙЫЛТУУ МЕНЕН ШААРДЫ ТУРУКТУУ
БАШКАРУУ БОЮНЧА ДОЛБООРДУК СЕМИНАРДЫ ИШТЕП ЧЫГУУГА
КООМДУК ТАПШЫРМАНЫ ТҮЗҮҮ
(КОВИД-19дун пандемия мисаланда)**

А.М. Насирдинова, Э.З. Тургумбекова

COVID-19 илдетинин жайылышына байланыштуу коопсуз турмуш-тиричиликти, социалдык аралыкты, өзүн өзү обочолотууну камсыз кылуу шаарлардын жана аймактардын жетекчилеринин көңүл борборунда болуп келди. Шаар бийлиги эпидемиянын шартында кварталдар, көчөлөр, базарлар, мектептер, жабык режимдеги мекемелер жана башка объекттер боюнча калктын ыкчам аракетин жана коомдук мейкиндигин эске алуу менен инфраструктуранын иштешин кайра түзүп чыкты. Карантиндин шартында шаардын коомдорун тартуу менен шаар башкаруу системасында инфраструктуранын жана объекттердин иштөө режимин өзгөртүү боюнча методикалар иштелип чыкты. «Коронавирус эпидемиясынын шартында жашыл шаарлар принциптерин киргизүү менен Бишкек шаарын туруктуу башкаруу боюнча убактылуу жобонун» варианты сунушталды, бул максатта коопсуз турмуш-тиричилик, социалдык аралыкты сактоо, аралыктан иштөө концепциялары боюнча долбоордун семинарды иштеп чыгууга коомдук тапшырманы түзүү керек.

Түйүндүү сөздөр: шаар инфраструктурасын кайра түзүү; коронавирус; шаардык мобилдүүлүк; коомдук мейкиндик.

**FORMATION OF A PUBLIC TASK FOR THE DEVELOPMENT OF A DESIGN
SEMINAR ON SUSTAINABLE CITY GOVERNANCE WITH
THE IMPLEMENTATION OF GREEN CITY PRINCIPLES
(On the example of COVID-19 pandemia)**

A.M. Nasirdinova, E.Z. Turgumbekova

Ensuring safe life, social distancing, and self-isolation were the focus of cities and regions due to the outbreak of the COVID19 epidemic. Cities in the context of the epidemic have transformed the mode of operation of infrastructure in: mobility, public spaces, neighborhoods, streets, markets, schools, closed regime institutions and other facilities. This article has developed examples and methods for updating the operating mode of infrastructure and facilities, changes in the city management system with the involvement of urban communities under quarantine conditions. It is proposed to develop a "Temporary Regulation" on the sustainable management of the city of Bishkek with the introduction of the principles of green cities in the context of the coronavirus epidemic ", for which it is necessary to form a public task for the development of a project seminar on the concept of safe living, social distancing, and remote activities.

Keywords: transforming urban infrastructure; coronavirus; urban mobility; public spaces.

Введение. Цель проектного семинара – формирование общественного задания на разработку концепции безопасной жизнедеятельности, социального дистанцирования, удаленного развития бизнеса и т. д. Привлечь горожан, городские сообщества, бизнес-среду, представителей районных, городских администраций, профильных городских служб, экспертов, академических кругов, университетов и всех неравнодушных граждан к разработке «Временного положения».

По каждой тематике необходимо определить задачи исследования, а также: 1) создать группу экспертов и специалистов под руководством высококвалифицированного градостроителя, архитектора с аналитическими способностями; 2) создать рабочую группу специалистов и волонтеров под руководством представителя госорганов; 3) руководству мэрии создать сайты в социальных сетях для обсуждения предложений горожан, городских сообществ, бизнес-среды, инвесторов, компаний, общественных движений, благотворительных организаций, а также всех заинтересованных сторон; 4) по мере необходимости создавать точечные воркшопы. Например, цель воркшопа – разработать сценарии концепции управления: города или улицы, квартала, центра, жилого района, общественных пространств в условиях карантина, эпидемии, пандемии уровней А, Б, В и др.:

Сценарий № 1. Уровень А – расслабленный режим.

Сценарий № 2. Уровень Б – умеренный режим.

Сценарий № 3. Уровень В – жесткий режим.

Работу ведет куратор воркшопа.

Цели достигаются путем решения ряда задач, которые могут быть расширены или сокращены в зависимости от их актуальности и от конкретных потребностей городов и регионов. В данной статье авторами предложен примерный перечень актуальных задач с описанием характеристик, которые могут служить конструкцией для их развития: 1) анализ и оценка текущих тенденций развития; 2) цели и задачи, мероприятия по реализации конкретных предложений с учетом механизмов и инструментов для их реализации. Процедура социального проектирования рассматривается в работе [1].

Примерное описание задач, решение которых необходимо в первую очередь:

1. Разработать модели городской мобильности и микромобильности населения

Для начала необходимо рассмотреть приблизительные данные по категориям мобильности населения в городах, особенно наиболее плотных по застройке и экологически неблагоприятных, к которым относится и г. Бишкек: граждане быстрой мобильности – люди молодого возраста; 2) малоподвижные граждане – старшее поколение, беременные женщины, люди с проблемами опорно-двигательного аппарата и др.

В Бишкеке имеются следующие виды транспортных средств: 1) общественный городской транспорт – в городском парке насчитывается всего 250 троллейбусов и автобусов; 2) служба городского такси – примерно 20 000 единиц; 3) маршрутки-бусы – до эпидемии их было около 4000 единиц, но 50 % водителей уволились за время карантина. Троллейбусная инфраструктура изношена на 99 %;

4) частный транспорт насчитывается в количестве более 470 000 единиц; 5) имеется транспорт специальных служб – 101, 102, 103; 4) спецтранспорт – для перевозки строительных, грузовых, продуктовых, промышленных грузов и т. д.

Таким образом, городской общественный транспорт в Бишкеке составляет менее 1 % от общего количества транспорта. Проектное количество транспорта для города рассчитано на 90 000–95 000 автомобилей, но на дорогах курсирует почти 500 000 транспортных единиц – в 5 раз больше, чем проектная пропускная способность. Для обеспечения экологических стандартов города, в частности, чтобы обеспечить относительно чистый воздух, необходимо ориентироваться на 90 000 единиц автомобильного транспорта.

Авторами сделан неутешительный вывод: городской общественный транспорт не развит, имеется существенный дисбаланс соотношения частного и общественного транспорта – это одна из основных причин загрязненности воздуха в г. Бишкек. При этом техосмотр проходит только городской общественный транспорт. Кроме того, Бишкек периодически лидирует в международных оценках по загрязнению воздуха, он признан как самое экологически неблагополучное место для проживания, особенно сильный смог наблюдается в периоды с марта по ноябрь. Главным источником загрязнений по данным всех лабораторий города и страны назван транспорт – 87 % выбросов в атмосферу принадлежит ему.

Для преодоления неблагополучной экологической ситуации в г. Бишкек авторами разработан ряд предложений.

1. Следует развивать городской общественный транспорт и уговаривать горожан пересесть на него, меньше использовать частный транспорт. Запустить по центру города троллейбусы, поскольку ядро города является самым плохо проветриваемым участком.

2. Для граждан быстрой мобильности – молодого возраста – предлагать пешеходные маршруты и велодорожки. ВОЗ рекомендует для передвижения больше использовать велосипед и пешеходные тротуары. Открыть пункты проката приобрести велосипедов и отработать маршруты преимущественно через зеленый каркас города.

3. Определить улицы с велодорожками с учётом и на основании «СНиП автомобильные дороги»* и по требованиям ПДД. При необходимости быстрого принятия решений подходят улицы с односторонними направлениями. На односторонних улицах аварийность на 50 % ниже, чем на двусторонних, и нет больших проблем с остановками для велосипедов. Велотранспорт должен иметь возможность вернуться на отправную точку – это одно из обязательных требований – маршрут должен быть кольцевым, замкнутым. Другие виды транспорта, такие как самокаты, могут находиться на пешеходных тротуарах и без обязательных дорожных полос.

4. Предусмотреть возможность закрытия улиц в определенные дни для очищения воздуха.

5. Перевести несущественные для передвижения улицы в пользу велодорожек и пешеходов, Это, как правило, внутримикрорайонные дороги.

В настоящее время микромобильную ориентацию приняли многие города мира, практически вся Европа. Власти Сизтла ввели временный запрет на движение автотранспорта по ряду улиц, они переориентированы для нужд пешеходов и велосипедистов (введенный в период эпидемии), сейчас он трансформирован в постоянно действующую норму дорожного движения. С внедрением программы «Здоровые улицы» до 20 км автомобильных дорог полностью закрыли для движения несущественные дороги. Это стимулировало людей заниматься спортом на улицах с соблюдением безопасной социальной дистанции. Власти г. Милан, учитывая появление большого количества людей на улицах после карантина, расширяют тротуары и сооружают широкие велополосы вместо парковок и полос для машин. При этом в Милане уже имелись как велодорожки, так и все виды городского общественного транспорта: метро, трамваи, троллейбусы и др. За лето власти Милана планируют изменить 35 км улиц, расширив пешеходное пространство и сеть велодорожек. На обновленных улицах скорость автомобилей ограничат до 32 км/ч. Такие же проекты есть у Санкт Петербурга. На рисунках 1 и 2 показан Санкт-Петербург до коронавируса и после [2].

* Поскольку в КР такой СНиП не разработан, используется документ РФ.



Рисунок 1 – Город Санкт-Петербург до карантина



Рисунок 2 – Санкт-Петербург: предлагаемая схема преобразования улицы с велодорожками

2. Разработать карту распространения коронавируса по территории города с указанием очагов заражения в онлайн режиме

Цель создания карты – информирование горожан об очагах вируса, чтобы обезопасить их передвижение по городу, либо для принятия повышенных мер при посещении общественных объектов: магазинов, аптек, банков и т. д. При создании карты необходимо обсудить со специалистами все возможные варианты ее подготовки, чтобы не допустить сегрегации. Хотя в целях купирования очагов заражения такой подход уже используется в ряде стран – в Китае, Корее, США, Японии, Европе.

3. Создать матрицу связей – обязательных, необходимых, необязательных, случайных, внутренних, внешних и т. д.

Составление матрицы связей необходимо для общественных объектов, чтобы исключить из них необязательные и случайные коммуникации. По каждому объекту в сфере услуг необходимо подготовить и предложить новый режим обслуживания с учетом предложенных Минздравом и вирусологами рекомендаций. Центры семейной медицины (ЦСМ) города Бишкек должны быть равномерно расположены по городу для приема обычных пациентов и наблюдения за обсервацией. Следует ограничить

контакты с пациентами из обсерваций, это показывают примеры заражения врачей из ЦСМ в начале режима чрезвычайного положения. Это произошло не только из-за нехватки средств индивидуальной защиты, но и из-за многочисленных коммуникаций. А их коллеги в свою очередь принимали пациентов с некоронавирусными заболеваниями, далее по цепочке контактировали со своими семьями.

Например, 19 апреля 2020 г. ЦСМ № 17 закрылся, все 30 сотрудников оказались в обсервации и к ним прибавились члены их семей. Трудно посчитать сколько контактов было у медиков с обычными пациентами, а у пациентов в их семьях, магазинах, куда они ходили. Медики ЦСМ № 2, 3, 9, 10, 12 и 17, которые работали вместе с инфицированными COVID-19 эпидемиологами, срочно попросили Минздрав провести ПЦР-обследование своих сотрудников и готовы были уйти на самоизоляцию, опасаясь передачи инфекции своим семьям. Среди зараженных – 26 сотрудников Санэпиднадзора и специалистов этого учреждения, которые сотрудничали с местными поликлиниками. В данной коммуникационной системе много контактов, и потенциально они успешно распространяли вирус, потому что в матрице много нежелательных, необязательных и случайных взаимодействий.

Контроль за обсервацией в начале эпидемии было бы лучше поручить автономным 20–25-ти бригадам врачей, специально организованным, обученным, которые использовали бы цифровую среду: аудио- и видео сети для наблюдения за обсервацией, что позже частично было реализовано в Бишкеке.

Продуктовые магазины – супермаркеты в центре Бишкека размещены кучно в шаговой доступности: это ЦУМ, ГУМ, Дордой-плаза и др. – каждый торговый объект занимает квартал, хотя целесообразнее было рассредоточить их по городу. Перепрофилирование их до оптимального количества в центре города в перспективе поможет распределить и транспортные потоки.

Система входов и выходов супермаркетов должна быть раздельной. Поток посетителей по прямому пути через первый вход направляется через кассы на выход. Нужно обязательно организовывать выходы и входы через разные двери, регулировать количество покупателей. Обязать владельцев магазинов приобрести дезинфекционные установки.

Рекомендовать покупателям ходить в маленькие продуктовые магазины по месту жительства, что сократит необязательные, случайные связи в матрице. Рекомендовать магазинам продавать расфасованный товар. Практика показывает, что даже в супермаркетах часто товар находится без упаковки, что противоречит обязательным санитарно-эпидемиологическим требованиям.

Рынки города – для открытых рынков определить торговые площади не более 500 или 2000 кв. метров. Разработать график посменной работы. Например, в понедельник, среду, субботу работают продавцы овощей и фруктов, во вторник, четверг – мяса, сухофруктов, в воскресенье – ассорти. Либо разделить на четыре квадрата территорию рынка и в шахматном порядке в попеременном режиме, поочередно выходить на работу диагонально расположенным. Например, в четные дни выходят первый и третий квадраты, когда не работают вторые и четвертые, на участках которых идет санобработка. За несоблюдение режима торговли предусмотреть систему штрафов, вплоть до полного закрытия.

4. Разработать концепцию стратегии по школьным и дошкольным объектам

По данным ВОЗ загрязненный воздух способствует распространению коронавируса, который в помещении может находиться в воздухе до 16 часов. В зависимости от системы вентиляции полный воздухообмен в помещении происходит от 20 минут до 4-х часов [3]*.

В Бишкеке школы заполнены выше нормы, учатся в три смены, а в гимназиях в одном классе находится 35–45 учеников при том, что класс по площади занимает около 36 кв. метров, что не способствует улучшению эпидемиологической ситуации. Есть примеры, когда в детском саду в микрорайоне Тунгуч в группе оказалось 80 детей.

* Известный эпидемиолог и экономист по здравоохранению Eric Feigl-Ding приводит пример видеодопытания, записанного по аэрозольным частицам Covid-19, как он распространяется. URL: <https://twitter.com/i/status/1283066221366312961> (дата обращения: 21.09.2020).

Еще хуже обстоят дела в 47 жилмассивах вокруг города, где только по официальным данным проживают около 250 тыс. человек. При этом только в 50 % жилмассивов есть школы, а детских садов почти нет. Для возобновления работы школ после карантина, авторы предлагают использовать следующую схему. Например, если школа рассчитана на 800 человек, значит в ней одновременно должно находиться не более проектного количества. Идеально – меньшее количество, примерно на 50 %. Либо для жесткого соблюдения режима ЧС школа должна работать в следующем порядке: 1) учеба только для начальных классов в первую четверть, с расчётным количеством учеников. В типовой школе в каждом классе с площадью 36 кв. метров по 12 учеников, то есть три квадратных метра на одного ученика. Затем на два месяца ученики отправляются в онлайн обучение, а их места занимают 5–9 классы и последними – старшие классы. Другой вариант режима учебы – это 2-дневное в неделю обучение в офлайн режиме. Школы должны сами определять формы обучения – в режиме онлайн или офлайн.

5. Разработать концепцию стратегии по закрытым режимным объектам

Это дома престарелых, общежития, детские дома, тюрьмы, СИЗО, колонии, казармы. По статистике от 45–50 % зараженных относятся именно к закрытым учреждениям. Необходимо учесть, что этим учреждениям требуется повышенное внимание, как возможным очагам вируса. Особенность таких объектов – общие коммуникации, кухни, туалеты, комнаты, что усложняет самоизоляцию. Кроме того, на 90 % это здания старого типа, с большим износом, вышедшие из сроков капитального строительства (50 лет). К примеру, по неуточненным сведениям СИЗО-5 в Ошской области было построено в 1912 г. – он дважды превысил сроки эксплуатации. Такие же аварийные учреждения без надлежащих санитарных условий есть в каждом регионе, на что также необходимо обратить внимание.

6. Разработать концепцию стратегии бизнес активности в условиях карантина

1. Предполагается, что приоритетными могут быть социально дистанцированные, автономные системы деятельности, но с небольшими коллективами, например: проектная группа, строительная фирма, частные предприятия по производству товаров и др. Необходимо ранжирование по приоритету в числе других предприятий по технологиям, функциональности и территориально. Необходимо составить примерные ТЭО по новым бизнес-моделям и их эффективности.

2. Сельскохозяйственные, животноводческие предприятия в регионах практически не имеют разветвленных социальных связей, и могут удачно дистанцироваться, переведя реализацию продуктов через мобильные сети.

3. Сектора экономики, такие как промышленное производство, мукомольные предприятия, швейные цеха по виду и режиму труда относятся к полужакрытым предприятиям, где социальное дистанцирование зависит от условий труда. При вахтовых способах работы нужно ограничивать количество работников.

4. Коммерческие объекты, такие, как сфера городских услуг: кухни, рестораны, парикмахерские, салоны красоты, бани – являются наиболее опасными по социальному дистанцированию, и их изоляцию нужно обеспечить на новом уровне.

7. Разработать концепцию сценариев для жилой среды

Роль городских сообществ в нашей стране выполняют домовые комитеты жилищно-коммунального хозяйства городов, кондоминиумы, общественные объединения, неправительственные и некоммерческие организации. Опыт развитых стран показывает, что для решения многих городских проблем следует привлекать жителей города, образующих городские сообщества с различными целями и идеями. И через домкомы, кондоминиумы, местное самоуправление, городские движения нужно систематически проводить определенную работу. Например, поручить им проводить обязательную уборку подъездов, детских площадок, скамеек, озеленение территорий. Приглашать к активному сотрудничеству в организации общественных пространств, влияющих на качество жилой среды.

8. Разработать концепцию сценариев для посещения общественных пространств: парков, скверов, площадей и т. д.

В Бишкеке во время карантина долгое время в списке запрещенных территорий для посещения оставались парки, что является весьма спорным решением, при том, что все рынки работали без ограничения. Парки были открыты последними. На наш взгляд, нужно рассматривать каждый объект по отдельности и принимать решения с учетом антропогенной нагрузки. Например, бульвар Эркиндик, парк Панфилова имеют высокую антропогенную нагрузку и их можно отнести к небезопасным участкам – ввести ограничения. К относительно безопасным общественным участкам можно отнести и скверы в структуре микрорайонов, в центре города, такие как Физкультурник, Театральный, Тоголок Молдо, Ботанический сад, участки вдоль каналов рек и др. Этот вопрос следует обсудить с экспертами и местными жителями, которые также могут внести свои дополнения в решение проблемы. На рисунке 3 показан вариант решения возможности пообедать на улице, подсмотренный в Голландии.

В заключение отметим, что актуальных, разнообразных тематик для совместной разработки и формирования общественного задания на проектный семинар довольно много. Авторы остановились только на восьми из них.

Для участия в воркшопе авторы приглашают социологов, психологов, вирусологов, эпидемиологов, экономистов, юристов, экологов, журналистов, архитекторов, дизайнеров, маркетологов, волонтеров, городские сообщества по различным интересам. Представителей бизнес-среды, международных организаций, городских активистов, местных жителей, депутатов, госорганы, т. е. – все заинтересованные стороны.

Тьюторы. 2–4 дня участники воркшопа будут работать в командах под руководством экспертов. Главное – охватить больше участников и создать *документ общественного согласия*, который примут для исполнения все участники.

Это отличается от простого командно-административного управления. «Цели планирования и методы их достижения формируются в условиях конкретной ситуации, в которой осуществляется городское управление. Здесь находит свое отражение позиция общественности в отношении следующих вопросов: развитие городских районов; распределение материальных благ, и каким должно оставаться соотношение между правами человека и интересами общества» [4].

К проектированию (планированию, регулированию) общественных пространств необходимо привлекать городские сообщества. О планируемых мероприятиях сообщать через информационные сайты, электронные ресурсы, рекламные пространства города и приглашать всех желающих для их обсуждения. Ведущие роли отводятся экспертам, проектировщикам, волонтерам, главному архитектору, т. е. лицам, подготовленным, прошедшим тренинг или проектный семинар. Обязательно составляется график и план мероприятий (см. таблицу 1).

Инструменты: анкетирование; голосование; видеоконференции; воркшопы; социальные сети, обучение; информирование.

Ожидаемые результаты. Социально инклюзивное проектирование – это процедура, которая направлена на совместное проектирование, планирование, регулирование, организацию общественных пространств, формирование пакетов запросов, заказов. Учет мнений всех сторон, равного распределения прав, когда все несут ответственность за принятые решения и их реализацию, создавая документ общественного согласия.

Необходимо определить прозрачные процедуры, способствующие предупреждению коррупционных элементов, что повысит доверие к властям, проектировщикам, городским сообществам, бизнес-среде, инвесторам, между всеми заинтересованными лицами.

В процессе применения социально инклюзивного проектирования создаются новые культурные индустрии, образ жизни, правила городской культуры, поведенческие мотивы, проекты по обучению.

В результате, горожане сами строят город и ценят свои правила, проявляют активность, помогают друг другу, развивают городские сообщества, волонтерские движения. Также немаловажным фактором является и то, что процедура применения социально инклюзивного проектирования не требует финансовых вложений или больших затрат, а использует существующий потенциал.



Рисунок 3 – Голландское решение возможности пообедать на улице [5]

Таблица 1 – График и план мероприятий (в качестве примера)

№ п/п	Задача	Меры/действия, инструменты и др.	Срок реализации	Ожидаемые результаты	Ответственные исполнители	Примечание
1	Разработать модель микромобильности и транспортную модель. Создать воркшоп, проектный семинар с участием экспертов через электронные ресурсы для городских сообществ	Изменить 40 км улиц в пользу городской микромобильности: велодорожки, пункты проката, самокаты и т. д. Закрывать улицы с 8 до 18-00 в выходные дни	До 2.02.21	Сокращение вредных выбросов – ПДК на более 20. Улучшение экологии, социального дистанцирования	БГА, департамент транспорта, ГАИ, общественные объединения, Велосообщество, волонтеры	
2	Разработать рабочий проект	Реализовать	3 месяца, в течение года	Разработать НПА		

Литература

1. *Насирдинова А.М.* Метод, разработанный для дополнения стратегий развития городов разделом «стратегия пространственного развития» / А.М. Насирдинова // Вестник КРСУ. 2020. Т. 20. № 11.
2. Коронавирусный Петербург: без пропусков и с парками. URL: https://gre4ark.livejournal.com/743140.html?keepThis=true&TB_iframe=true&height=500&width=1100&caption=LiveJournal%20%7C%20Ratings (дата обращения: 29.11.2020).
3. *Ясемин Саплакоглу.* В новых рекомендациях ЦКЗ говорится, что коронавирус распространяется по воздуху. Затем CDC удаляет их. URL: <https://www.livescience.com/cdc-updates-airborne-spread-coronavirus-guidelines.html> (дата обращения: 21.09.2020).
4. *Ануфриев А.А.* Городское планирование как система организации устойчивого развития городов / А.А. Ануфриев // Молодой ученый. 2016. № 11. С. 2–26. URL: <https://moluch.ru/archive/115/31116/> (дата обращения: 29.04.2020).
5. Как рестораны по всему миру адаптируются к социальному дистанцированию? URL: <https://zen.yandex.ru/media/id/5f3467247f1a6d2e87bb2bed/kak-restorany-po-vsemu-miru-adaptiruiutsia-k-socialnomu-distancirovaniuu-5f97342b24d0d15a66be141b>. (дата обращения: 21.11.2020).