

# ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА НА СТОИМОСТЬ ЖИЛОЙ НЕДВИЖИМОСТИ

Автор: Денис ТОЧИЛИН, ст. гр. ЕІ-1116  
Научный руководитель: дк. конф. унив. Татьяна САНДУЦА

Технический Университет Молдовы

***Актуальность:** Жилая недвижимость является ключевым компонентом в системе развития города и социума в целом. Она создает условия жизнедеятельности человека и может носить как потребительский характер, так и коммерческий. В связи с дефицитом свободных земельных участков под строительство многоквартирных домов в черте города все острее становится вопрос о модернизации и/или реконструкции уже имеющегося жилого фонда.*

***Ключевые слова:** Жилая недвижимость, городское пространство, политика развития города, инструменты развития города, стоимость жилой недвижимости*

Целью данной работы является изучение стратегического плана развития Кишинева до 2020 года и его влияние на дальнейшее становление городского пространства

*Городское пространство* – это комплекс городских земель и их использование в соответствии с целевым назначением согласно общепринятым классификациям. Разумно функционирующая городская среда превращает объекты недвижимости и землю под ними в структуру, удобную для производства и потребления жизненных благ, наполняет землю и строения потребительской и рыночной стоимостью.

Основными инструментами развития городского пространства являются: генеральный градостроительный план, стратегический план развития города, функциональное зонирование, регламенты и постановления муниципалитета.

*Генеральный план* – это структурный документ, определяющий перспективное территориальное развитие города и его основных структурообразующих элементов. В составе генплана предусматривается укрупненное зонирование территории, как правило, функциональное. Главная задача генплана – создание коммуникационного каркаса, размещение основных центров притяжения, формирование системы открытых пространств (природного комплекса) на основе оценки ресурсов и прогноза развития по комплексу факторов.[1]

*Стратегический план* – это документ, служащий ориентиром для принятия решений по широким социально-экономическим вопросам развития территории, это механизм общественного взаимодействия и достижения общественного согласия.

*Функциональное зонирование* – это дифференциация территории города по характеру использования, т. е. по функциональному назначению. Выделение функциональных зон позволяет создать наилучшие условия для основных форм жизнедеятельности городского населения – труда, быта, отдыха, поскольку каждый из этих видов деятельности выдвигает специфические требования к размещению и организации городского пространства.[2]

Все вышеперечисленные инструменты управления городского пространства задают вектор развития города и направлены на раскрытие экономического и социально-культурного потенциала региона. Их влияние на стоимость жилой недвижимости помогают лучше понять тенденции и поведение рынка недвижимости на разных этапах его становления.

Так, например оценочное зонирование наглядно отражает влияние местоположения на рыночную стоимость жилой недвижимости. Для определения рыночной стоимости индивидуальных жилых домов территорию Кишинева разбили на 37 стоимостных зон, каждой из которых присвоен коэффициент, отражающий влияние местоположения на стоимость конкретного дома. Для определения рыночной стоимости квартир в многоквартирных домах также было проведено стоимостное зонирование, но карта города разбита всего на 18 зон. При определении выше названных коэффициентов были учтены такие факторы местоположения объекта жилой недвижимости, как уровень развития инфраструктуры, состояние экологии, доступность транспорта.[5]

Развитие города – это процесс регулярных изменений инфраструктуры и создание перспектив на будущее, которые непосредственно зависят от сегодняшней реалий. Таким образом, необходимо провести параллель между городским планированием и нынешней ситуаций на рынке жилья и в обязательном порядке рассмотреть средние показатели цен по секторам Кишинева и общую динамику развития столичного рынка недвижимости [8] за текущий год (таблица 1)

Таблица 1. Цены на квартиры по секторам города Кишинэу за октябрь 2013, евро/м.кв.

сектор	К/К	1-комнатные	2-комнатные	3-комнатные	4-комнатные
	микрорайон				
Ботаника	Нижняя Ботаника	546	623	531	492
	Аэропорт	597	558	506	458
	Ботаника	720	663	596	535
Буюканы	Новые Буюканы	704	670	579	523
	Скулянка	685	669	575	523
	Буюканы	671	659	563	535
Центр	Телецентр	699	679	583	520
	Центральный	821	741	640	573
Чеканы	Новые Чеканы	672	661	612	541
	Отоваска	659	613	540	486
Рышкановка	Нижняя Рышкановка	703	660	580	549
	Рышкановка	703	686	600	557
	Старая Почта	664	641	573	535
	Албишоара	707	696	612	537

За текущий год цена за 1 м. кв. жилья в среднем снизилась на 24 евро, что составляет 3,97 %. Если проанализировать активность на вторичном рынке жилья, то можно отметить, что сделок с недвижимостью становится меньше. продажи в новострое составляют не менее 50 % от общего объема продаж на рынке жилья. Данный показатель, говорит, что жилой фонд вторичного жилья морально и физически устарел и не соответствует потребительским требованиям покупателей. В будущем жилой фонд постройки 60-х годов прошлого столетия будет иметь тенденцию к снижению стоимости квартир с опережающими темпами. [9]

Увеличения стоимости жилья вторичного рынка возможно в результате проведения ряда комплексных мер по модернизации и реконструкции многоквартирных домов.

В этой связи стратегический план развития Кишинева до 2020 года предусматривает два основных направления жилищной политики:

1) Реконструкция старой застройки – в зонах деградировавшего жилого фонда, районах застройки жилыми домам и первых массовых серий, выноса промышленных предприятий из селитебных зон, замены назначения спец территорий, а также реабилитации зданий с надстройкой жилых этажей и мансард – около 40% жилья, или 2760 тыс. кв. м.

За счет реконструкции старого фонда может быть получено не менее 1/3 прирост жилой площади. В частности, выборочной реконструкции подлежат 5-этажные котельцовые дома «хрущевской» эпохи. За счет перепланировки квартир, их объединения можно добиться заметного увеличения площади. Площадь квартир может быть увеличена за счет наружной пристройки, что позволит изменить облик зданий и сделать их архитектуру более современной. Существенный прирост жилой площади может быть получен также за счет дополнительной надстройки этажей и мансард, в тех домах, где это возможно по техническим показаниям.[4]

2) Вновь осваиваемые территории за счет существующих и проектируемых резервов под жилищное строительство – около 60% жилья, или 4140 тыс. кв. м., что повлечет за собой необходимость дополнительного отвода земель – около 460 га (плотность около 300 чел./га) при соответствующем создании всех объектов и элементов инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры.

Проблема возведения нового жилья упирается в дефицит свободных территорий, оставшихся в городе. Ранее зарезервированные участки под высокоплотную многоэтажную застройку оказались заняты коттеджной застройкой. В результате город потерял 864 тыс. кв. м, на которых можно было бы расселить 54 тыс. человек. Однако, учитывая, что существенного прироста населения в Кишиневе в ближайшие 15 лет не предвидится, а экспансия свободных территорий под строительство связана с

крупными затратами по выводу земель из сельхоз оборота, более рациональным представляется вариант уплотнения расселения в пределах границ города. Для этого потребуется осуществить программу работ по реконструкции жилых кварталов. Приоритетным направлением станет снос ветхого малоэтажного индивидуального жилья, хаотично расположенных гаражей, сараев, пристроек и застройка освободившихся площадей современными типами многоэтажных домов.[4]

Общие тенденции развития мировой, национальной и региональной экономики, влияющие на стоимость недвижимости, могут не совпадать с процессом развития района, в котором находится объект оценки. Оценщику следует изучить особенности конкретного региона, связанные с экономической и социальной политикой местных органов власти, возрастным и профессиональным составом населения, экологией, степенью зависимости от соседних территорий, а также организации транспорта.

Оценка нынешней ситуации с общественным транспортом основана на детальном анализе городского плана и замеров. Проблема Кишинева вовсе не в недостаточном количестве единиц общественного транспорта. Наоборот, в молдавской столице слишком много автобусов, троллейбусов и микроавтобусов. Проблема кроется в хаотичности системы: маршруты общественного транспорта логистически неправильно проложены. Из-за этого маршруты перегружают транспортные артерии, наслаиваются, понижая эффективность друг друга. Комплексная схема развития транспорта и дорожной сети в Кишинева разрабатывается как важнейшая часть Генерального плана города.[7]

На этапе же определения стратегии развития города до 2020 г., основываясь на опыте других европейских городов, необходимо исходить из того, что улучшение работы муниципального транспорта, включая нейтрализацию феномена интенсивной автомобилизации, целесообразно осуществить через:

- восстановление ориентации на активное использование публичного транспорта большой вместимости (автобусы, троллейбусы) – не менее 2/3 пассажирских перевозок (норматив ряда столиц Центральной Европы);
- оптимизацию маршрутной сети и дифференциацию функций автомагистралей (скоростные, транзитные, дублирующие, объездные) и улучшение качества дорожного покрытия;
- строительство подземных автостоянок, а также пешеходных переходов, как подземных, так и наземных;
- переориентацию покупок значительной (более состоятельной) части горожан на крупные, вынесенные за пределы центра города агрорынки и торговые комплексы (car-oriented shopping) и сокращение традиционной ориентации торговли на пешеходов (pedestrian-oriented shopping);
- привлечение для внутригородских перевозок услуг Молдавской железной дороги на участке Страшены – Гидигич – Скулянка – Вистерничены – ж/д. вокзал Кишинев – Нижняя Ботаника – Аэропорт – Ревака, для чего необходимо оборудовать платформы новых остановочных пунктов;
- создание современной системы мониторинга внутригородского и пригородного движения автотранспорта и снижение аварийности;
- упорядочение взаимодействия муниципального и частного пассажирского транспорта, включая решение проблем перевоза горожан, имеющих право на льготный проезд, переход к управлению городским пассажирским транспортом на основе муниципального заказа.[4]

Система природных и экологических факторов учитываемых при оценке стоимости объектов жилой недвижимости существенно влияют на ее стоимость.

Из общего количества в 224 предприятий в промышленности Кишинева большая часть выпуска продукции (61,3%) приходится на долю частных предприятий, в т.ч. с иностранным участием, 16,7% - предприятия публичной собственности и 22,0% - смешанной (публичной и частной). Переход к рынку изменил не только структуру собственности, номенклатуру продукции, организацию производства и управления. Резко сократилась занятость в промышленности – со 110,8 тыс. чел. до 61,0 тыс. чел. в 2004 г.; доминирует сектор малых и средних предприятий.[4]

Стратегический план развития Кишинева предусматривает следующие приоритеты в реструктуризации промышленности:

- 1) Сокращение удельного веса материало- и энергоемких производств
- 2) Рост доли видов деятельности со значительным вкладом интеллектуального труда.
- 3) Увеличение выпуска продукции, ориентированной на экспорт (текстильная, пищевая, фармацевтическая).

Исходя из промышленного потенциала, уже сформированного в городе, основные усилия необходимо направить на развитие следующих отраслей:

1) Отрасли, работающие на местном сырье (выпуск строительных материалов, пищевая продукция, легкая текстильная продукция)

2) Отрасли, которые базируются на привозном сырье, обладающие потенциальным рынком, но нуждающиеся в реструктуризации. Отрасли машино- и приборостроения, электротехнические (Заводы «Альфа», «Мезон», «Сигнал»), мебельные фабрики.

3) Промышленность, которая обеспечит функционирование транспортной инфраструктуры.

Для того чтобы повысить стоимость домов вторичного рынка жилья, необходимо устранить их физический и функциональный износ путем их модернизации и реконструкции, облагородить прилегающие территории, а также реструктуризировать транспортную инфраструктуру. Под этим подразумевается разгрузка дорог от маршрутных такси и переориентация на публичный транспорт большой вместимости (автобусы, троллейбусы, надземный монорельс, метро). Промышленные зоны необходимо переместить за городскую черту, а наиболее крупные заводы, такие как Альфа и Мезон обновить и реструктуризировать. Все эти изменения в своей совокупности приведут к общему улучшению экологической среды города, расширению и углублению бизнес возможностей и повышению уровня жизни населения, что стимулирует активность на вторичном рынке жилья.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Planul urbanistic general.
2. Zonarea funcțională a orașului Chișinău.
3. Regulamentul local de urbanism al orașului Chișinău.
4. Planul de amenajare a teritoriului municipiului Chișinău.
5. Стоимостное зонирование Кишинева № 7 (695) 23 февраля 2007.
6. [http://www.aup.ru/books/m76/5\\_1.htm](http://www.aup.ru/books/m76/5_1.htm).
7. <http://uecs.ru/zemleustroystvo/item/1926-2013-01-09-11-44-15>.
8. <http://locals.md/2012/reshenie-tranportnoy-problemyi-v-kishineve-da-tramvayam-net-marshrutkam/>.
9. <http://lara.md>.