

Оценка связи между пространственной и функциональной доступностью метро и ценами жилой недвижимости в «Новой Москве».

Заявка № 1673601

С 2012 года на территории «Новой Москвы» происходит масштабное развитие транспортной инфраструктуры и активное жилищное строительство, в том числе, к 2030 году планируется расширение Троицкой линии Московского метрополитена с вводом шести новых станций, протянутых вдоль Калужского шоссе на территории Троицкого административного округа. Улучшение транспортной доступности территории может способствовать росту ее привлекательности для проживания и отражаться в динамике цен жилой недвижимости.

Связь между транспортной доступностью и ценами на жилье активно изучается в рамках эмпирических исследований рынка недвижимости. Большая часть таких работ подтверждает значимость этого фактора [2], однако чаще всего доступность измеряется как пешая близость к ближайшему транспортному узлу [2]. Значительно реже исследователи рассматривают насколько эффективно жилье интегрировано в городскую систему «как сеть», то есть параметры перемещения, такие как время в пути до центра, количество пересадок и т. д. [1, 3, 5]. Некоторые исследователи отмечают пространственную неоднородность эффекта транспортной инфраструктуры в зависимости от удаленности района от центра города [4]. Таким образом, сохраняется пробел, связанный с одновременной оценкой различных компонентов транспортной доступности и их сравнительного анализа в отражении в ценах жилья, особенно в рамках российских городов.

Цель исследования - оценить влияние пространственной и функциональной доступности метро на цены жилой недвижимости в Новой Москве. Исследовательский вопрос заключается в том, каким образом различные компоненты транспортной доступности отражаются в стоимости квадратного метра и различается ли их влияние в зависимости от удаленности района «Новой Москвы» от центра.

Данные для исследования сформированы на основе объявлений о продаже жилой недвижимости, собранных с платформ «Яндекс Недвижимость», «ЦИАН» и «Авито». В выборку включены объекты, расположенные на территории Новомосковского и Троицкого административных округов. Адресам объектов недвижимости и станций были сопоставлены координаты, после чего рассчитано расстояние до ближайшей станций метро. На основе этого был построен первый индекс - показатель пешей доступности. Второй индекс включает показатели минимального времени в пути до центра города и количество пересадок. Это позволяет разделить эффект «доступности к транспортному узлу» и «доступности перемещения на транспорте» [5].

Эмпирическая стратегия основана на построении гедонистической модели цен на жилье с включением структурных характеристик объектов недвижимости в виде общей площади квартиры, этажности дома, года постройки и др., а также индексов транспортной доступности. Дополнительно предполагается тестирование гипотезы о пространственной неоднородности эффекта через включение взаимодействий индексов доступности с показателями удаленности от центра.

В ходе исследования было установлено, что транспортная доступность, измеряемая временем в пути до центра и количеством пересадок значимо влияет на цену; транспортная доступность, измеряемая пешим расстоянием до ближайшей станции значимо и отрицательно связана с ценой квартиры. Дополнительно, эффект улучшения транспортной доступности выше в более удаленных от центра районах «Новой Москвы», так как снижение времени в пути до центра имеет большую предельную ценность для покупателя.

Работа вносит вклад в развитие подходов измерения транспортной доступности в условиях российского рынка недвижимости, переходя от одномерных показателей к многокомпонентной оценке ее отражения на примере быстроразвивающейся территории Москвы. Результаты могут быть использованы при планировании транспортных инвестиций и территориального развития.

Источники и литература

- 1) Afandizadeh S. et al. Modeling of the effect of transportation system accessibility on residential real estate prices: The case of Washington metropolitan area, USA //Case Studies on Transport Policy. – 2024. – Т. 18. – С. 101277.
- 2) Debrezion G., Pels E., Rietveld P. The impact of rail transport on real estate prices: an empirical analysis of the Dutch housing market //Urban studies. – 2011. – Т. 48. – №. 5. – С. 997–1015.
- 3) Higgins C. D. et al. Modelling changes in accessibility and property values associated with the King Street Transit Priority Corridor project in Toronto //Transportation Research Part A: Policy and Practice. – 2024. – Т. 190. – С. 104256.
- 4) Rojas A. Train stations' impact on housing prices: Direct and indirect effects //Transportation Research Part A: Policy and Practice. – 2024. – Т. 181. – С. 103979.
- 5) Yang L. et al. Accessibility to transit, by transit, and property prices: Spatially varying relationships //Transportation Research Part D: Transport and Environment. – 2020. – Т. 85. – С. 102387.