

[l&cof=FORID%3A9&q=coefficient%2Bof%2Befficiency+railway+passenger+traffic+2010+.or.+2011+.or.+2012&sa=Search&siteurl=roar.eprints.org%2Fcontent.html&ref=roar.eprints.org%2F&ss=26716j42577976j27](http://roar.eprints.org/content.html?ref=http%3A%2F%2Froar.eprints.org%2Fcontent.html&ref=roar.eprints.org%2F&ss=26716j42577976j27)

8 Competitiveness railway transportation 2010 .or. 2011 .or. 2012 [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<http://roar.eprints.org/content.html?ref=http%3A%2F%2Froar.eprints.org%2Fcontent.html&ref=roar.eprints.org%2F&ss=26716j42577976j27>

9 Effectiveness factor railway passenger traffic [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<http://roar.eprints.org/content.html?ref=http%3A%2F%2Froar.eprints.org%2Fcontent.html&ref=roar.eprints.org%2F&ss=52899j95248037j75>

T. CHARKINA

Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician Lazarian

IMPROVEMENT OF THE PRINCIPLES OF COMPETITIVENESS PASSENGER

In this paper we propose new indicators of the intensity of competition in the market of passenger transport services that take into account the damage caused by different modes of transport and public investment in the maintenance and development of infrastructure.

Получено 25.10.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

УДК 347.214.2

В. И. ЧИРКОВ

Белорусский государственный университет транспорта

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА РЫНОК НЕДВИЖИМОСТИ

Рассмотрено влияние транспортных услуг на стоимость жилых и не жилых объектов недвижимости в городах. Приведены различные методы расчёта поправочного коэффициента по данному фактору и его применение в оценке методом сравнительного анализа.

Развитие городов, постепенно переходящих в создание агломерации, а затем и мегаполиса, не возможно без хорошо продуманной и целенаправленной системы развития транспортной инфраструктуры. Влияние транспортных услуг на жизнедеятельность городов имеет первостепенное значение не только в их развитии, но и в отношении к объектам недвижимости. Данный фактор имеет тем большее значение, чем больше от него зависимость жизнедеятельности юридического или физического лица. Опыт оценки недвижимости в различных странах показывает, что хорошая транспортная развёрстка не только увеличивает её стоимость в насыщенных инфраструктурой районах, но и поддерживает её даже там, где развитие района не закончено или имеет недостаточную социальную инфраструктуру. Увеличение пассажирооборота создаёт удобства для быстрого перемещения людей, как на работу, так и в необходимое для них место. А это в свою очередь делает проживание в таком районе удобным, а следовательно и желанным. Фактор транспортной инфраструктуры, влияющей на стоимость объектов недвижимости, можно разделить на три группы:

1) пассажирский транспорт государственного подчинения включает в себя следующие виды:

а) занимающийся перевозками внутри населённого пункта (автобусы, троллейбусы, трамваи, таксомоторный парк, метрополитен, эстакадный транспорт);

б) занимающийся перевозками в междугороднем сообщении (автобусы, железнодорожный и эстакадный транспорт, авиатранспорт, речные и морские суда);

в) смешанного сообщения. (автобусы, таксомоторный парк, железнодорожный и монорельсовый транспорт);

2) пассажирский транспорт частной формы собственности, имеющий следующие виды:

а) занимающийся перевозками внутри населённого пункта:

– автобусы и микроавтобусы;

– легковые (маршрутные) такси;

– грузопассажирский автотранспорт;

б) занимающийся перевозками в междугороднем сообщении (автобусы, микроавтобусы, маршрутный и грузопассажирский автотранспорт);

в) смешанного сообщения, куда можно отнести транспорт первых двух категорий;

3) перспективный транспорт – это транспортная инфраструктура, которая будет создана в будущем. Как правило, к этой категории относятся вновь застраиваемые жилые районы, а также районы, где планируется реконструкция имеющихся автомагистралей или создание новых с целью увеличения груза и пассажиропотока.

Влияние каждой группы и её видов на стоимость недвижимости зависит не только от развития транспортных услуг, но и от самой оцениваемой недвижимости. Разберём эту зависимость, разделив оцениваемую недвижимость в свою очередь на три категории:

а) жилая недвижимость – квартиры, жилые дома и их части (за исключением коммерческой: гостиниц, домов отдыха, пансионатов и т.п.);

б) нежилая недвижимость (за исключением крупных производственных комплексов);

в) многофункциональная недвижимость (предприятия как промышленные комплексы, дворцы спорта, дома отдыха, профилактории, и др.)

Отмеченные категории делятся:

1) на активную недвижимость – недвижимость, находящаяся в эксплуатации и приносящая доход (заселённые квартиры и дома; функционирующие административные здания, склады, цеха и т.п.);

2) пассивную недвижимость – недвижимость, функционирование и получение дохода от которой не производится (незавершённое строительство, законсервированная; находящаяся в аварийном состоянии; находящаяся под капитальным ремонтом без эксплуатации и т.п.).

Для определения величины влияния фактора транспортных услуг на стоимость недвижимости используем метод сравнительного анализа.

В государственных стандартах по оценке стоимости объектов гражданских прав, разработанных в 2007 году Государственным комитетом по имуществу Республики Беларусь и утверждённых Государственным комитетом по стандартизации, можно увидеть что:

– «сравнительный метод (метод сравнительного анализа продаж) представляет собой совокупность методов расчёта стоимости объекта недвижимости, основанных на информации о рыночных ценах объектов-аналогов с последующей корректировкой их стоимости по элементам сравнения. Под рыночными ценами объектов-аналогов понимаются цены предложения или спроса по объектам недвижимости в зависимости от имеющейся информации»;

– «объект аналог – объект, сходный с подлежащим оценке объектом по основным экономическим, техническим, технологическим и иным характеристикам».

Не смотря на определение оценки, требования к сбору информации носят рекомендательный характер, и их вероятностный подход отдаётся на усмотрение оценщика. Поэтому статистический анализ данного метода имеет, вероятно приближённую величину, основанную на корреляционно-регрессном анализе.

Для расчёта коэффициента погрешности развития транспортной инфраструктуры, на примере двухкомнатной квартиры выделим зависимость её стоимости от транспортных услуг. Используем район X, где она хорошо развита и район Y, где она развита на 50 %. Данные анализа сведём в таблицу 1. Анализируя полученные данные, сравним их с недвижимостью различных категорий, составив примерную процентную зависимость от них, используя статистическую базу данных риэлторских организаций в г. Гомеле (Республика Беларусь) и оценку недвижимости в г. Москве (Российская Федерация).

Т а б л и ц а 1 – Зависимость стоимости недвижимости от развития транспортной инфраструктуры

Показатель развития транспортных услуг района X по отношению к району Y	Увеличения стоимости квартиры, %	Увеличение стоимости недвижимости в зависимости от её категории, %	Величина средней погрешности на увеличение, %
Наличие пассажирского транспорта группы А (1)	5–20	а) 20 в) 10 с) 5–15	13,3
Наличие пассажирского транспорта группы А (2)	3–5	а) 3 в) 5 с) 3	3,7
Наличие пассажирского транспорта группы А (3)	5–15	а) 15 в) 10 с) 4–10	10,6
Наличие пассажирского транспорта группы А (1) (2) (3)	15–30	а) 20–30 в) 20 с) 15	20
Наличие пассажирского транспорта группы В (1)	3÷7	а) 7 в) 5 с) 3	5
Наличие пассажирского транспорта группы В (2)	~5	а) 5 в) 5 с) 5	5
Наличие пассажирского транспорта группы В (3)	5–8	а) 8 в) 7 с) 5	6,7
Наличие пассажирского транспорта группы В (1) (2) (3)	~10	а) 10 в) 2 с) 2	4,7
Наличие пассажирского транспорта группы А (1) и В (1)	10–25	а) 25 в) 20 с) 10	18,3
Наличие пассажирского транспорта группы А (2) и В (2)	5–8	а) 8 в) 7 с) 5	6,7

Окончание таблицы 1

Показатель развития транспортных услуг района X по отношению к району Y	Увеличения стоимости квартиры, %	Увеличение стоимости недвижимости в зависимости от её категории, %	Величина средней погрешности на увеличение, %
Наличие пассажирского транспорта группы А (3) В (3)	5–10	а) 10 в) 8 с) 5	7,7
Наличие пассажирского транспорта группы А (1–3) и В (1–3)	15–30	а) 30 в) 20 с) 15	21,7

В таблице анализировалась недвижимость, не имеющая отличий по другим факторам отличий, либо другие факторы не оказывали существенного влияния на транспортные услуги.

Проведение корреляционно-регрессионного анализа влияния развития транспортной инфраструктуры на различные категории недвижимости, позволяет определить рыночную стоимость, основываясь на имеющихся место статистических данных.

Для расчёта коэффициента погрешности и получения репрезентативного результата в практике оценке, обычно используют две группы проведения корректировок – количественные и качественные методы. Количественные методы предусматривают использование математического подхода. Если количество объектов-аналогов k больше или равно количеству ценообразующих факторов n , увеличенному на единицу ($k > n + 1$), то для оценки можно использовать методы количественного анализа: анализ парного набора данных; статистический анализ; графический анализ; анализ тенденций; анализ чувствительности; анализ групп данных; анализ вторичных данных и др.

Если количество объектов-аналогов меньше количества ценообразующих факторов, увеличенного на единицу ($k < n + 1$), то для оценки используются методы второй группы: относительный сравнительный анализ; распределительный анализ (ранжирование); метод экспертных оценок (ранговый анализ); индивидуальные опросы (метод интервью) и др.

При рассмотрении фактора влияния транспортных услуг на стоимость недвижимости возьмём за основу метод анализа парного набора данных, где отойдём от общепринятых методов расчёта корректировок, и, используя корреляционные исследования, найдём зависимость цены от развития транспортной инфраструктуры. Для примера используем двухкомнатную квартиру стоимостью X и объекты аналоги стоимостью Y_1, Y_2, Y_n .

Квартира относится к категории А и имеет транспортные услуги в виде автобусного парка А(1-2) и частного пассажирского транспорта В(1), в то время как объекты – аналоги имеют согласно транспортной группы А(1-2)

автобусный и троллейбусный парк, согласно группы В(1-2) микроавтобусы и маршрутные такси. Тогда, в зависимости от полученной в ходе сбора информации о ценах по объектам-аналогам, коэффициент корректировки можно получить по формуле:

$$K = \frac{\frac{Y_1}{X} + \frac{Y_2}{X} + \frac{Y_n}{X}}{n}, \quad (1)$$

где n – количество объектов-аналогов.

Для расчёта коэффициента корреляции и его анализа с полученным результатом погрешности, можно использовать формулу Т. Г. Фехнера:

$$i = \frac{C - H}{C + H}, \quad (2)$$

где C – число пар, у которых знаки от их средних отклонений значений совпадают; H – число пар, у которых знаки от их средних отклонений значений не совпадают.

При расчёте коэффициентов погрешности, которые также можно назвать коэффициентами отклонения, всё чаще имеет место применение квалиметрической модели определения рыночной стоимости, и хотя общей методики её использования для всех оценщиков пока нет, тем ни менее применение качественных показателей к единице нашло отражение при оценке недвижимости. То же самое можно произвести и в рассмотрении не только общих факторов влияния на рыночную стоимость недвижимости, но и каждого из них, создав тем самым уточнённую таблицу данных для комплексной оценки влияния по каждому фактору.

Возможность использования различных подходов при оценке объектов недвижимости должна основываться не только на модели «объект-человек», но и на модели «человек – объект». Именно транспортная инфраструктура наиболее ярко раскрывает роль человеческого фактора в определении стоимости того или иного объекта недвижимости. Ориентация на потребителя на современном этапе приобретает всё большее значение, это хорошо заметно при строительстве и реконструкции жилья, когда его стоимость уменьшается за счёт отсутствия косметического ремонта, который потребители всё чаще делают самостоятельно. Оценка нового жилья в основном производится на базе проектно-сметной документации и далеко не всегда делаются расчёты всех факторов, оказывающих влияние на их рыночную стоимость. Особенно хорошо это видно на факторе транспортной инфраструктуры. На сегодняшний день проведение детального сегментированного, квалиметрического и корреляционно-регрессного анализа каждого фактора влияния на стоимость объектов недвижимости, со всеми его составляющими, и создание математической модели помогающей более точно производить рыночную

оценку, – имеет актуальное значение, как для оценщиков, так и для потребителей. В таблице 1 была показана примерная такая градация по транспортной инфраструктуре, основанная на статистическом анализе объектов недвижимости.

V. CHIRKOV

Belarusian State University of Transport

IMPACT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE THE REAL ESTATE MARKET

The influence of transport services at cost of residential and non-residential properties in urban areas. The various methods of calculating the adjustment factor on this factor and its application in the assessment of comparative.

Получено 17.10.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

УДК 656.224:338.5

В. В. ЧОРНЫЙ, канд. экон. наук

*Государственный экономико-технологический университет транспорта
проректор*

ОПТИМИЗАЦИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ КАК ВАЖНЕЙШЕЕ УСЛОВИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рассмотрены вопросы совершенствования государственного регулирования ценообразования на грузовые железнодорожные перевозки и предложены методические подходы, позволяющие оптимизировать эти процессы с точки зрения создания условий эффективного хозяйствования в рыночных условиях.

В настоящее время ценообразование на грузовые перевозки железнодорожным транспортом в границах Украины является предметом государ-