

Научная статья

Original article

УДК 338.49

doi: 10.55186/2413046X_2025_10_10_242

**К ВОПРОСУ ОБ УЧЕТЕ ПОТРЕБНОСТЕЙ НАСЕЛЕНИЯ ПРИ
ВЫБОРЕ ТЕРРИТОРИИ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ
ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**
**ON THE ISSUE OF CONSIDERATION OF POPULATION NEEDS WHEN
CHOOSING A TERRITORY FOR PLACEMENT OF HOUSING
DEVELOPMENT OBJECTS**



Работа выполнена при финансовой поддержке гранта СПбГАСУ на 2025 год

Меньшаева Ксения Денисовна, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, АО «Газпром газораспределение Ленинградская область», Санкт-Петербург, E-mail: ksenstudy@mail.ru

Волкова Яна Александровна, кандидат технических наук, доцент, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, Санкт-Петербург, E-mail: yavolkova@lan.spbgasu.ru

Menshaeva Ksenia Denisovna, Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Gazprom Gazoraspredelenie Leningradskaya Oblast, Saint Petersburg, E-mail: ksenstudy@mail.ru

Volkova Yana Alexandrovna, PhD in eng. sc., associate professor, Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Saint Petersburg, E-mail: yavolkova@lan.spbgasu.ru

Аннотация. В статье приведены результаты исследований о выявлении факторов, необходимых для создания комфортной городской среды с учетом потребностей населения. Актуальность исследования обусловлена наличием

устойчивого дисбаланса между существующими запросами общества и фактическим состоянием городского пространства. Данная проблема усугубляется в условиях реализации масштабных государственных программ жилищного строительства, где отсутствие учета мнения горожан приводит к росту социальной напряженности и снижению эффективности бюджетных вложений. Кроме того, в современных экономических условиях для девелоперов критически важным становится минимизация рисков, связанных с низкой востребованностью нового жилья, что напрямую зависит от правильности выбора локации, отвечающей ключевым запросам целевой аудитории. Цель работы заключается в выявлении ключевых факторов формирования качественной городской среды на основе анализа потребительских предпочтений для оптимизации управленческих решений в сфере жилищного строительства. В исследовании применен опросный метод с последующей количественной оценкой факторов. Установлена иерархия потребительских предпочтений: безусловный приоритет отдается транспортной доступности и обеспеченности базовой инфраструктурой. Факторы экологического и эстетического благополучия занимают вторичное положение в рейтинге. Сформулирован принцип иерархического подхода к формированию городской среды, предполагающий первоочередное развитие транспортного и инфраструктурного каркаса территории с последующим переходом к созданию комплексной, экологически сбалансированной среды. Результаты исследования имеют практическую значимость для органов управления и компаний-застройщиков при реализации жилищных проектов.

Abstract. The article presents the results of research on identifying the factors necessary to create a comfortable urban environment, taking into account the needs of the population. The relevance of the study is due to the persistent imbalance between the existing demands of society and the actual state of urban space. This problem is exacerbated by the implementation of large-scale government housing construction programs, where the lack of consideration for the opinions of citizens

leads to increased social tension and reduced efficiency of budget investments. Additionally, in today's economic environment, it is crucial for developers to minimize the risks associated with the low demand for new housing, which directly depends on the correct selection of a location that meets the key requirements of the target audience. The purpose of the work is to identify the key factors for creating a high-quality urban environment based on the analysis of consumer preferences for optimization and management decisions in the field of housing construction. The study uses a survey method with subsequent quantitative assessment of the factors. The hierarchy of consumer preferences has been established, with a clear preference for transport accessibility and basic infrastructure. Environmental and aesthetic factors are ranked second in importance. The principle of a hierarchical approach to the formation of the urban environment has been formulated, which involves the priority development of the transport and infrastructure framework of the territory, followed by the creation of a comprehensive and environmentally balanced environment. The results of the study have practical significance for government agencies and construction companies in the implementation of housing projects.

Ключевые слова: городская среда, потребности населения, жилищно-коммунальное хозяйство, развитие инфраструктуры, комплексное развитие территории

Keywords: urban environment, population needs, housing and communal services, infrastructure development, integrated development of territories

Строительная и жилищно-коммунальная отрасли выполняют системообразующую функцию в экономике страны, а также оказывают мультипликативный эффект в смежных сферах. Помимо создания рабочих мест, обеспечения дохода населения, их роль заключается в формировании качественной городской среды, на что в настоящее время направлен вектор развития всего государства. Вместе с тем на сегодняшний день остаются

актуальными ряд проблем, которые свидетельствуют о необходимости оптимизации механизмов принятия управленческих решений в сфере жилищно-коммунального строительства [1].

Причинами для совершенствования института жилищно-коммунального хозяйства являются, во-первых, несоответствие жилищных условий и городской инфраструктуры запросам населения, во-вторых, неэффективное использование земель и отсутствие свободных под застройку участков в центральных районах городов, в-третьих, отсутствие возможности подключения вновь построенных зданий и сооружений к инженерным сетям в застроенных районах или полное отсутствие таких сетей на незастроенных территориях [2].

Обеспечение населения качественным и доступным жильем относится к числу социально-экономических приоритетов государства, что обусловлено статусом жилья как базовой потребности человека. В современных условиях данная задача усложняется под влиянием глобальных вызовов, среди которых динамичные демографические сдвиги, интенсивность процессов урбанизации и др.

Решение проблемы технологического присоединения к инженерным сетям должно осуществляется посредством синхронизации инвестиционных программ естественных монополий с планами жилищного строительства [2, 3]. Вопросы развития городской среды находятся в центре внимания как академического сообщества, выражающегося в научных трудах [4-6], так и государственных институтов, реализующих национальные проекты [7].

Национальный проект «Инфраструктура для жизни» нацелен на улучшение условий жизни людей, а также на укрепление транспортной связности регионов Российской Федерации. Ключевыми направлениями его реализации являются: развитие жилищного строительства, благоустройство общественных пространств, расширение маршрутной сети общественного

транспорта с обновлением подвижного состава, а также формирование высокоэффективной опорной дорожной сети на принципах «бесшовной логистики».

В основе осуществления национального проекта лежит механизм комплексного развития территории (КРТ). В отличие от традиционной точечной застройки, КРТ направлено на формирование полноценной, функционально завершенной городской среды. В настоящее время КРТ активно используется как для преобразования сложившейся застройки, так и развития незастроенных территорий (рис. 1).



Рисунок 1. Виды комплексного развития территорий

Figure 1. Types of integrated territorial development

На сегодняшний день КРТ проводится в 78 субъектах Российской Федерации и охватывает территории площадью 24,3 тыс. га, реализуются более 1,2 тысяч проектов. За 5 лет действия КРТ завершено строительство 2,8 млн кв. м объектов недвижимости, 2,4 млн кв. м из которых приходится на жилье, из чего можно сделать вывод, что большая часть проектов ориентирована на жилую застройку. Среди лидеров по реализации КРТ отмечены следующие субъекты (рис. 2).

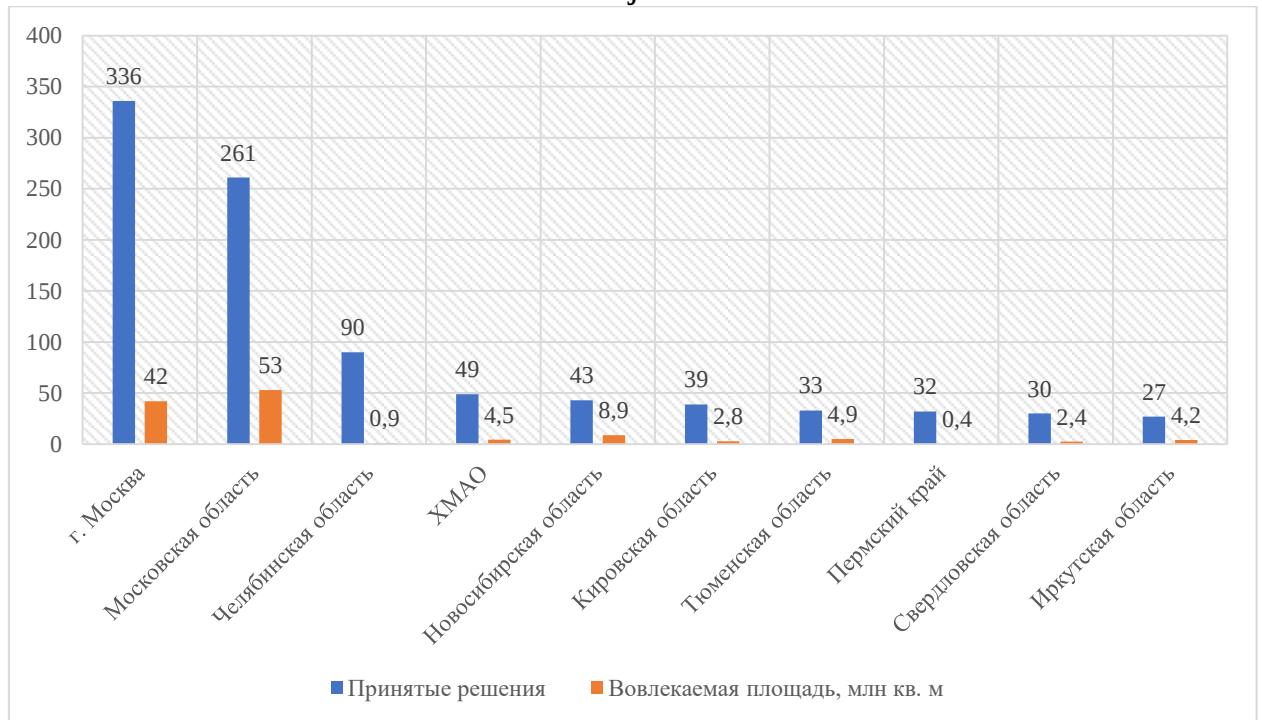


Рисунок 2. Статистика реализации проектов КРТ в разрезе субъектов

Figure 2. Statistics on the implementation of integrated territorial development projects by region

Для приведения в соответствие качества городской среды запросам населения необходимо выявление таких запросов. В целях выявления потребностей общества был создан опрос, который включал перечень характеристик городской среды: близость к станции метро (железнодорожной станции), к центру населенного пункта, обеспеченность остановками наземного транспорта, инженерными коммуникациями, объектами социальной и коммерческой инфраструктуры, рекреационными зонами, уровень криминогенности, экологическая обстановка, наличие памятников истории и культуры, уровень шума, концентрация населения. Основой для определения факторов послужил стандарт развития территорий [8], принципы которого определены в таблице 1.

Таблица 1. Принципы формирования качественной городской среды

Принцип формирования городской среды	Сущность принципа
Функциональное разнообразие	Формирование комбинированной городской ткани за счет интеграции в жилые районы объектов общественного, коммерческого и делового назначения. Подобное распределение объектов различного назначения обеспечивает пешеходную доступность к таким объектам, что обеспечивает удовлетворение повседневных и периодических потребностей населения в пределах компактной территории.
Связность и комфорт перемещения	В условиях крупных городских агломераций обеспечение связности городских территорий требует формирования интегрированной транспортной системы, основанной на скоординированном использовании различных видов транспорта. Функционирование такой системы создает условия для вариативности маршрутизации и существенного сокращения временных затрат на ежедневные перемещения жителей.
Плотность и человеческий масштаб	Формирование компактной городской среды с высокой плотностью застройки и пешеходной доступностью объектов инфраструктуры является причиной использования общественных пространств, создавая аккумулятивный социально-экономический эффект. Данная организация городского пространства стимулирует развитие локальной экономики через активизацию торговли и услуг.
Безопасность и здоровье	Реализация данного принципа предполагает комплексный подход, включающий обеспечение безаварийности транспортных перемещений, соблюдение экологических нормативов качества окружающей среды и создание условий для естественного социального контроля на общественных территориях.
Гибкость и адаптивность	Способность городских территорий к трансформации в соответствии с динамикой социально-экономических условий и потребностей населения при сохранении их устойчивого функционирования.

Перед респондентами стояла задача определения приоритетного порядка вышеуказанных факторов при выборе территории для строительства (покупки) жилой недвижимости (табл. 2), где наиболее важному фактору

присваивалось максимальное количество баллов – 13, наименее важному фактору – 1.

Таблица 2. Результаты опроса

№ п/п	Фактор	Сумма баллов
1	Обеспеченность остановками наземного общественного транспорта	257
2	Обеспеченность инженерными коммуникациями	232
3	Близость к станции метро/железнодорожной станции	226
4	Обеспеченность объектами коммерческой инфраструктуры	220
5	Обеспеченность объектами социальной инфраструктуры	214
6	Низкий уровень криминогенности	195
7	Обеспеченность рекреационными зонами	181
8	Благоприятная экологическая обстановка	170
9	Близость к центру населенного пункта	162
10	Низкая концентрация населения	142
11	Наличие парковочных мест	137
12	Низкий уровень шума	135
13	Наличие памятников истории и культуры	95

Результаты опроса позволили выявить ключевые факторы, влияющие на предпочтения респондентов. Очевидно доминирование транспортной доступности: в условиях развития урбанизированных территорий транспортная инфраструктура определяет пространственную мобильность населения и связность объектов в городском пространстве. Подтверждение важности указанного фактора находит отражение в формировании стоимости земельных участков: чем лучше транспортная доступность, тем выше их стоимость [9, 10].

Обеспечение объектами социальной, коммерческой и инженерной инфраструктур отражают требование потребителей к функциональной полноте пространства: данные факторы обеспечивают оптимальный уровень жизни и являются фундаментом для развития более сложных урбанистических концепций [11-13].

В структуре потребительских предпочтений потребность экологического благополучия занимает позицию вторичного приоритета. Будучи объективно значимым для качества жизни, данный фактор уступает в рейтинге более насущным инфраструктурным параметрам. Эта иерархия отражает прагматическую логику выбора, при которой первичными являются факторы, обеспечивающие возможность повседневного функционирования, тогда как экологические аспекты смещены на периферию потребительских запросов. Такие факторы как «низкая концентрация населения», «наличие памятников истории и культуры», «наличие парковочных мест» также характеризуются относительной второстепенностью.

Проведенный анализ позволяет сделать следующий вывод о формировании городского пространства: создание качественной городской среды должно учитывать запросы потребителей в иерархической последовательности, где приоритет отдается базовому инфраструктурному комплексу. Эти элементы являются фундаментом, без которого территория не может считаться функционально завершенной и привлекательной для проживания.

На этой основе должна выстраиваться концепция повышения качества среды и проживания граждан, направленная на удовлетворение запросов более высокого порядка. Ключевыми направлениями являются формирование экологического и эстетического пространства.

Таким образом эффективное устройство территории предполагает не просто суммирование отдельных факторов, а комплексный подход. Он заключается в первоочередном обеспечении инфраструктурного минимума с последующим переходом к созданию многофункциональной и экологически сбалансированной городской среды, что в конечном итоге отвечает запросам населения на всех уровнях.

Список источников

1. Иванов, С.А. Социальные приоритеты национального проекта «Инфраструктура для жизни» / С.А. Иванов // Телескоп: журнал социологических и маркетинговых исследований. – 2024. – № 4 (16). – С. 6-13.
2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31.10.2022 № 3268-р (ред. от 21.10.2024) «Об утверждении Стратегии развития строительной отрасли и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года» // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
3. Матвеева, М.В. Синхронизация деятельности участников реализации инвестиционно-строительных проектов в жилищном строительстве / М.В. Матвеева // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. – 2018. Том 8, № 2. – С. 31-41.
4. Фастович, Г.Г. Создание комфортной городской среды как один из критериев эффективной деятельности государственного механизма / Г.Г. Фастович // Право и государство: теория и практика. – 2024. № 3 (121). – С. 93-94.
5. Черешнев, И.В. Формирование комфортной городской среды: к вопросу об оценке проектов благоустройства / И.В. Черешнев, Н.В. Черешнева, Е.Д. Кусков // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. – 2022. № 1 (86). – С. 338-347.
6. Секушина, И.А. Качество городской среды крупных городов Волгоградской области / И.А. Секушина // Проблемы развития территории. – 2022. – Т. 26. № 6. – С. 111-135.
7. Постановление Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 27.11.2024 г. № 530-СФ «О национальном проекте «Инфраструктура для жизни» // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

8. Стандарт комплексного развития территорий: Книга 1. Свод принципов комплексного развития городских территорий // Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ, ДОМ.РФ, КБ Стрелка. – [Б. м., 2020]. – 283 с.: ил.
9. Кульков, А.А. Исследование влияния транспортной инфраструктуры на градостроительную ценность территории / А.А. Кульков, Е.Д. Вашуркин // Жилищные стратегии. – 2023. – Т. 10. № 3. – С. 191-210.
10. Пичугина, Д. А. Влияние транспортной инфраструктуры на развитие городской застройки и землепользования / Д.А. Пичугина, И.А. Антипин // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2025. № 6 (124). – С. 173-179.
11. Петровская, О.В. Современные теории развития урбанизма / О.В. Петровская // Научная мысль Кавказа. – 2014. – № 4. – С. 31-36.
12. Степанова, Е. М. Необходимость формирования комфортной городской среды и факторы, препятствующие этому процессу в России / Е. М. Степанова // Молодой ученый. – 2019. – № 49 (287). – С. 542-545.
13. Артемова О.В., Логачева Н.М., Савченко А.Н. Гармонизация пространства промышленного города: социальные ориентиры // Экономика региона. – 2021. – Т. 17. № 2. – С. 538-551.

References

1. Ivanov, S.A. Social'nye priority nacional'nogo proekta «Infrastruktura dlya zhizni» / S.A. Ivanov // Teleskop: zhurnal sociologicheskikh i marketingovykh issledovaniy. – 2024. – № 4 (16). – С. 6-13.
2. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 31.10.2022 № 3268-r (red. ot 21.10.2024) «Ob utverzhdenii Strategii razvitiya stroitel'noj otrasli i zhilishhno-kommunal'nogo xozyajstva Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda s prognozom do 2035 goda» // Spravochnaya pravovaya sistema «Konsul'tatPlyus». – Rezhim dostupa: <http://www.consultant.ru>.
3. Matveeva, M.V. Sinxronizaciya deyatel'nosti uchastnikov realizacii investicionno-stroitel'ny'x proektov v zhilishhnom stroitel'stve / M.V. Matveeva //

Izvestiya vuzov. Investicii. Stroitel'stvo. Nedvizhimost'. – 2018. Tom 8, № 2. – S. 31-41.

4. Fastovich, G.G. Sozdanie komfortnoj gorodskoj sredi kak odin iz kriteriev effektivnoj deyatel'nosti gosudarstvennogo mexanizma / G.G. Fastovich // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. – 2024. № 3 (121). – S. 93-94.

5. Chereshnev, I.V. Formirovanie komfortnoj gorodskoj sredi: k voprosu ob ocenke proektov blagoustrojstva / I.V. Chereshnev, N.V. Chereshneva, E.D. Kuskov // Vestnikov Volgogradskogo gosudarstvennogo arhitekturno-stroitel'nogo universiteta. – 2022. № 1 (86). – S. 338-347.

6. Sekushina, I.A. Kachestvo gorodskoj sredi krupnyx gorodov Volgogradskoj oblasti / I.A. Sekushina // Problemy razvitiya territorii. – 2022. – T. 26. № 6. – S. 111-135.

7. Postanovlenie Soveta Federacii Federal'nogo Sobraniya Rossijskoj Federacii ot 27.11.2024 g. № 530-SF «O nacional'nom proekte «Infrastruktura dlya zhizni» // Spravochnaya pravovaya sistema «Konsul'tatPlyus». – Rezhim dostupa: <http://www.consultant.ru>.

8. Standart kompleksnogo razvitiya territorij: Kniga 1. Svod principov kompleksnogo razvitiya gorodskix territorij // Ministerstvo stroitel'stva i zhilishhno-kommunal'nogo xozyajstva RF, DOM.RF, KB Strelka. – [B. m., 2020]. – 283 s.: il.

9. Kul'kov, A.A. Issledovanie vliyaniya transportnoj infrastruktury na gradostroitel'nyu cennost' territorii / A.A. Kul'kov, E.D. Vashurkin // Zhilishhny'e strategii. – 2023. – T. 10. № 3. – S. 191-210.

10. Pichugina, D. A. Vliyanie transportnoj infrastruktury na razvitie gorodskoj zastrojki i zemlepol'zovaniya / D.A. Pichugina, I.A. Antipin // E'konomika i biznes: teoriya i praktika. – 2025. № 6 (124). – S. 173-179.

11. Petrovskaya, O.V. Sovremennyye teorii razvitiya urbanizma / O.V. Petrovskaya // Nauchnaya my'sl' Kavkaza. – 2014. – № 4. – S. 31-36.

12. Stepanova, E. M. Neobkhodimost' formirovaniya komfortnoj gorodskoj sredy i faktory, prepyatstvuyushchie ehtomu processu v Rossii / E. M. Stepanova // Molodoj uchenyj. – 2019. – № 49 (287). – S. 542-545.

13. Artemova O.V., Logacheva N.M., Savchenko A.N. Garmonizaciya prostranstva promyshlennogo goroda: social'nye orientiry // Ehkonomika regiona. – 2021. – T. 17. № 2. – S. 538-551.

© *Меньшаева К.Д., Волкова Я.А., 2025. Московский экономический журнал,*

2025, № 10.