

ИНФРАСТРУКТУРА НОВОГО ЖИЛЬЯ В АВСТРАЛИИ New housing infrastructure in Australia

М. А. Никишина, студент

И. А. Старицына, кандидат геолого-минералогических наук, доцент
Уральский государственный аграрный университет
(Екатеринбург, ул. Карла Либкнехта, 42)

Рецензент: Н. В. Вашукевич, кандидат биологических наук, доцент

Аннотация

В данной статье рассматривается инфраструктура нового жилья в Австралии, которая играет ключевую роль в обеспечении комфортного и удобного проживания для жителей. При строительстве новых жилых районов в Австралии учитываются не только здания, но и инфраструктура, необходимая для обеспечения коммуникаций, транспорта, образования, здравоохранения и других услуг. Переход от финансирования инфраструктуры, основанного на общем налогообложении, к подходу «платит пользователь» может вызвать различные социальные проблемы, такие как неравенство доступа к инфраструктуре для разных слоев населения и неравенство между поколениями.

Ключевые слова: инфраструктура, Австралия, строительство, жилая недвижимость.

Summary

This article examines the infrastructure of new housing in Australia, which plays a key role in ensuring a comfortable and convenient stay for residents. When building new residential areas in Australia, not only buildings are taken into account, but also the infrastructure necessary to provide communications, transport, education, health and other services. The transition from infrastructure financing based on general taxation to a "user pays" approach can cause various social problems, such as inequality of access to infrastructure for different segments of the population and inequality between generations.

Keywords: infrastructure, Australia, construction, residential real estate.

Будучи относительно недавно заселенной страной, Австралия быстро растет. Общая численность населения увеличилась с 19,4 миллиона в 2001 году до 24,5 миллиона в 2016 году, увеличившись на 20% за пятнадцать лет. Ежегодная иммиграция обеспечивает большую долю прироста населения, чем естественный прирост за счет рождаемости. Строительство нового жилья для удовлетворения такого быстрого роста не всегда сопровождалось созданием подходящей инфраструктуры. До середины XX века многие пригородные жилые комплексы продавались без асфальтированных дорог, центральной канализации или доступа к ряду объектов, таких как библиотеки, парки и общественные помещения, которые сейчас считаются основными требованиями новых жилых районов. Мотивацией освоения земель является прибыль. Конечный продукт – завершенный жилой комплекс, который приносит застройщику вознаграждение, поскольку его окончательная стоимость, рассчитанная по цене продажи отдельных домов, превышает совокупные затраты на приобретение земли, строительство и оплату профессиональных услуг, и обслуживание необходимой инфраструктурой [5].

В статье австралийских ученых исследуются меняющиеся подходы создания инфраструктуры жилой недвижимости в Австралии. В нем рассматриваются тенденции и последствия изменений в способах предоставления местной инфраструктуры [10].

В начале XXI века австралийцы ожидают, что асфальтированные дороги, пешеходные дорожки, канализация, ливневая канализация, электричество, телекоммуникации, водоснабжение и иногда газ станут минимальными требованиями в любом новом жилом комплексе базовая инфраструктура [2].

В последние годы акцент в финансировании объектов инфраструктуры сместился с правительства в сторону подхода, ориентированного на «платит пользователь», при этом частный сектор выступает в качестве основного агента в этом процессе. В середине 1990-х годов Департамент жилищного строительства и регионального развития Австралии опубликовал руководство по жилищному развитию, в котором были установлены стандарты для базовой инфраструктуры, такой как дороги и пешеходные дорожки, ливневая канализация и парковка. Он был разработан для применения по всей Австралии. С 1990-х годов обычным является то, что приватизированные коммунальные предприятия устанавливают необходимые насосы, трубы, столбы, провода и счетчики и взимают плату с застройщика за эту услугу. Фактические расходы рассчитываются индивидуально для каждого жилого участка по стандартной ставке за жилое помещение в комплексе [7].

После завершения строительства нового жилья в большинстве случаев часть общей базовой инфраструктуры на объекте передается местному правительству, которое берет на себя финансовую ответственность за ее управление и содержание. Эти текущие затраты возмещаются за счет местной собственности. Соблюдение ранее согласованных стандартов при проектировании и строительстве инфраструктуры является обязательным условием такой передачи и основным стимулом для разработчиков соблюдать опубликованные стандарты [1].

В соответствии с новым законом о планировании развития и инфраструктуре, Австралия намерена ввести систему сборов за инфраструктуру. Он состоит из двух компонентов: базовой и генеральной схемы. Базовая схема предназначена для обеспечения механизма, обеспечивающего предоставление базовой инфраструктуры на объекте. Правительство считает это особенно важным в ситуациях фрагментированной собственности на землю, когда существует необходимость в скоординированном создании инфраструктуры на последовательном уровне в обозначенной зоне роста. Генеральная схема предназначена для создания дополнительной инфраструктуры, которая может находиться за пределами рассматриваемого объекта. Генеральную схему можно использовать только в том случае, если все землевладельцы в пределах зоны захотят принять ней участие. Этот новый подход к обеспечению инфраструктуры имеет два явных отличия от схем в других штатах. Во-первых, он предназначен для облегчения предоставления базовой инфраструктуры за счет повышения прозрачности и координации контрактов и механизмов расчета затрат. Этот подход пытается формализовать систему обеспечения базовой инфраструктуры, которая в настоящее время осуществляется посредством многочисленных разрешений на развитие и инфраструктурных документов. Во-вторых, генеральная схема направлена на возмещение затрат на дополнительную инфраструктуру путем распределения ответственности за эти затраты между всеми сторонами, которые получают выгоду от повышения стоимости земли, создаваемого инфраструктурой [3].

Правительство предполагает, что застройщики стремятся экономить на стандартах и могут предоставлять некачественную инфраструктуру, которая может стать обузой для местных налогоплательщиков, поскольку ее необходимо улучшать и поддерживать за счет местных налогов в течение всего срока ее эксплуатации [10].

Окупаемость инвестиций разработчиков использует метод остаточной стоимости, рассчитывая доходы и расходы за первые 5 лет разработки [8].

По данным от застройщиков из Австралии можно ожидать, что от жилых комплексов на окраине города можно ожидать доходность от 15 до 30% в зависимости от ряда факторов.

Крупнейшим фактором затрат при строительстве каждого жилого объекта является инфраструктура. Если девелопер намерен продать каждое здание по цене \$145 000, то для покрытия расходов на инфраструктуру потребуется чуть менее 50% этой цены [10].

За последние 40 лет произошел постепенный переход от государственного к частному сектору ответственности за обеспечение базовой инфраструктуры в новом австралийском жилье. Ключевой момент в этом переходе наступил в 1990-е годы, когда кризис в государственном финансировании потребовал нового подхода. Попытки увеличить нагрузку на застройщиков по финансированию дополнительной инфраструктуры встретили сопротивление. Застройщики неизбежно будут представлять аргументы, направленные на поддержку их финансовой прибыли, правительства должны тщательно учитывать бремя затрат, которое они налагают [9].

Анализируемый пример можно рассматривать как типичный для развития городов окраин Австралии. Таким образом, он опровергает аргументы разработчиков о том, что на жизнеспособность схемы влияет введение сборов за дополнительную инфраструктуру и текущие затраты на техническое обслуживание. Это нельзя считать типичной ситуацией городской точечной застройки. При точечной застройки в центре города, где земля стоит дорого, но затраты на инфраструктуру минимальны, объект недвижимости будет более привлекателен для покупателей. В то же время, объект на окраине города требует значительных инвестиций в инфраструктуру, но имеет более низкую стоимость земли, что может снизить его привлекательность для покупателей. При развитии городских окраин Австралии девелоперы должны рассчитывать на финансирование базовой инфраструктуры. Денежные взносы представляют собой логичный и разумный подход к финансированию как базовой, так и дополнительной инфраструктуры.

В России финансирование инфраструктуры нового жилья может осуществляться различными способами [4]:

1. Застройщики несут ответственность за строительство и финансирование инфраструктуры в рамках своих проектов. Застройщики могут включать расходы на строительство дорог, водопровода, канализации, электроснабжения и других коммунальных объектов в стоимости жилья.

2. Государство в ряде случаев может выделять средства на развитие инфраструктуры для новых жилых районов через федеральные или региональные программы. Это может включать строительство дорог, обустройство зеленых зон, создание общественного транспорта и другие объекты.

3. Жители новостроек в некоторых случаях могут быть обязаны участвовать в финансировании инфраструктуры через платежи за коммунальные услуги, специальные взносы или другие формы оплаты.

4. Использование бюджетных средств может быть использовано для финансирования инфраструктуры новых жилых районов. Это может происходить на уровне муниципалитетов или регионов.

Итак, застройщики в России могут финансировать инфраструктуру новых жилых комплексов с использованием, как собственных средств, так и государственных бюджетных средств в различных пропорциях в зависимости от конкретных условий и местоположения строительства.

В России и Австралии существуют различия в финансировании и управлении инфраструктурой. В Австралии часто используется модель "платит пользователь", где пользователи инфраструктуры, такие как дороги, мосты, транспорт и т.д., оплачивают за их счет через различные сборы и пошлины. Эти средства затем направляются на обслуживание и развитие инфраструктуры.

В России же государство часто выступает в качестве основного финансового и организационного участника в строительстве и обслуживании инфраструктуры. Государственные бюджетные средства, а также средства из других источников, используются для финансирования проектов по строительству и ремонту дорог, железных дорог, аэропортов и других объектов инфраструктуры [6].

Обе модели имеют свои плюсы и минусы. Модель "пользователь платит" может способствовать более эффективному использованию ресурсов и стимулировать инновации в инфраструктуре. Однако она также может привести к неравенству доступа к инфраструктуре для малоимущих граждан. В то время как модель государственного финансирования может обеспечить равный доступ к инфраструктуре для всех граждан, но может столкнуться с проблемами эффективности и коррупции.

Каждая страна выбирает свой подход к финансированию и управлению инфраструктурой в зависимости от своих потребностей, приоритетов и экономических условий.

Библиографический список

1. *Евсеева О. А.* Формирование и развитие социальной инфраструктуры муниципальных образований // Траектория науки. 2019. Т. 2. № 6 (11). С. 3.
2. *Катричев И. С.* Развитие инновационной инфраструктуры за рубежом // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. № 5-2 (56). С. 201-204.
3. *Нуриев А. И., Камалутдинова Р. Р., Мустафина Л. Р., Куракова Ч. М.* Зарубежный опыт управления инфраструктурой муниципальных образований // Профессия бухгалтера – важнейший инструмент эффективного управления сельскохозяйственным производством: сборник научных трудов по материалам XI Международной научно-практической конференции, посвященной памяти профессора В. П. Петрова, Казань, 25 апреля 2023. Казань: Изд-во Казанского государственного аграрного университета, 2023. С. 555-564.
4. *Смирнова Т. Л.* Тенденции бюджетного финансирования инфраструктуры в России // Экономические отношения. 2019. Т. 9. № 3. С. 2093-2106.
5. *Старицына И. А., Старицына Н. А.* Проблемы управления городскими территориями в зарубежных странах // Современные проблемы землеустройства, кадастров и природообустройства: материалы Национальной научной конференции, Красноярск, 28 мая 2020 года. Красноярск: издательство Красноярского государственного аграрного университета, 2020. С. 101-106.
6. *Иваненко Л. В., Лантева Н. В.* Управление городским развитием. Стратегическое планирование // Вестник УГНТУ. Наука, образование, экономика. Серия: Экономика. 2022. № 4 (42). С. 115-122.
7. *Трушкина Н. В.* Актуальные вопросы инвестирования в развитие транспортной инфраструктуры: опыт Австралии // Социально-экономические перспективы: сборник научных статей, Мельбурн, 26 июля 2019 года. Мельбурн: издательство института экономики промышленности НАН Украины, 2019. С. 30-33.

8. *Федорова С.В., Куликов В.А.* Инфраструктурные облигации как инструмент финансирования проектов государственно-частного партнёрства в сфере жилищного строительства и коммунальной инфраструктуры//*Экономический вектор.* 2023. №1 (32). С. 116-121.
9. *Ярымов Д.В.* Изучение этапов и перспектив развития интеллектуальной транспортной инфраструктуры в России и за рубежом//*Студенческий журнал.* 2023. № 21-5 (233). С. 38-41.
10. *Kellett J., Nunnington N.* Infrastructure for new Australian housing: Who pays and how?//*Cities,* 2019, Vol.92, Infrastructure for new Australian housing, P.10-17.