**4.2. Основні параметри проектних рішень**

**4.2.1. Ключові параметри проектних рішень і обґрунтування вибору складових багатофункціонального ділового району «Київ-Сіті»**

*Офісна складова.* Виходячи із щорічного обсягу поглинутих ринком офісних приміщень у Києві, проведеного інтерв’ю серед корпоративних офісних орендарів та аналізу аналогічних містобудівних проектів, щорічний обсяг поглинутих офісних приміщень у проекті «Київ-Сіті» становитиме близько 20 000 кв. м, що є еквівалентом 9% середнього річного обсягу поглинутих сучасних офісних приміщень у цілому по Києву.

Загальний успіх всього проекту «Київ-Сіті» дуже залежатиме від перших його орендарів: якщо у перші роки функціонування проекту в нього перемістяться відомі та великі корпоративні орендарі, то «Київ-Сіті» може привабити більшу частку ринкового попиту у сегменті, і щорічний обсяг поглинутих офісних приміщень у ньому може легко перевищити встановлений вище мінімальний показник.

За весь плановий період реалізації проекту «Київ-Сіті» упродовж 20 років загальна оренда площа його офісної складової становитиме близько 1 000 000 кв. м. На цьому етапі, зважаючи на історичну динаміку, загальний обсяг ринку офісної нерухомості у Києві може потенційно сягнути 5,5 млн. кв. м. Таким чином у проекті «Київ-Сіті» буде розташовано близько 18,18% загального обсягу сучасних офісних приміщень столиці.

Для привернення уваги відомих та великих корпоративних орендарів у проекті «Київ-Сіті» передбачається розташування двох типів офісних будівель: окремо розташовані будівлі для однієї компанії-орендаря, можливого розміщення її штаб-квартири, та будівлі формату бізнес-парк для оренди з великою площею поверху – до 2000 кв. м.

На початковому етапі реалізації «Київ-Сіті» необхідно зробити акцент на залученні відомих і великих корпоративних орендарів для ініціації проекту та посилення комерційної привабливості його локації. Для зазначених «якірних» орендарів необхідно встановлювати менш жорсткі планувальні вимоги (дозволити будувати вищі будівлі тощо) та надати податкові пільги на етапі встановлення у новому діловому районі.

Проект «Київ-Сіті» буде знаходитися за межами існуючого Центрального ділового району Києва. В той же час його офісна складова буде розташована у радіусі до 700 м від станції метро і в районі з добрим транспортним сполученням. Зважаючи на теперішні ринкові умови, вимоги орендарів в Києві і необхідність створити привабливий офісний район у «Київ-Сіті», мінімальний паркувальний коефіцієнт передбачений на рівні 1 машиномісце на 80 кв. м чистої орендної офісної площі (NIA) або на 100 кв. м загальної орендної площі (GLA).

*Готелі.* В результаті проведеного інтерв’ю з топ-менеджерами великих компаній в м. Київ було встановлено, що існує суттєва потреба у готелях поблизу офісних приміщень. Із всіх респондентів 64% заявили, що близькість їх офісних приміщень до бізнес-готелю бюджетної категорії є важливим або критичним фактором. Це показує, що в середньому компанія, котра займає 1 000 кв. м офісних приміщень (близько 80 працівників) на рік бронює 60 ночей в готелі, що є досить високим показником в контексті світової практики. Проте цей показник відображає потребу у готельних послугах безпосередньо самої компанії-орендаря, не враховуючи додатковий попит, потенційно генерований її іноземними партнерами, консультантами та іншими провайдерами. Локальні компанії, за результатами опитування, потребують від 80 до 100 ночей в готелі на рік.

Наявність у «Київ-Сіті» якісних бізнес-готелів у бюджетній ціновій категорії є одним із ключових факторів успіху проекту, тому у перспективному діловому районі передбачається розташування 3-х та 4-х зіркових мережевих готелів з певною частиною сервісних апартаментів.

Враховуючи той факт, що проекту бракуватиме «критичної маси» на початковому етапі реалізації, управлінській структурі «Київ-Сіті» потрібно залучити першого готельного девелопера і оператора, які стануть першопрохідниками, на сприятливих умовах оренди землі.



Рис. 4.3 – Бізнес-готель середньої цінової категорії

(ділової район, Амстердам, Нідерланди)

*Приміщення для конференцій і зустрічей*. Безперечно і м. Київ і проект «Київ-Сіті» потребує конференц-центр для проведення конференцій та зустрічей, який відповідав би міжнародним стандартам щодо якості та площі, однак у теперішніх умовах залучити інвестора для його будівництва дуже непросто. Тому в проекті «Київ-Сіті» передбачається конференц-центр бізнес-класу, який буде оперуватися готелем або у комбінації з ним.

Такий центр повинен мати площу і специфікації, достатні для проведення зустрічей за участю до 500 – 600 осіб в одній аудиторії з усіма супутніми функціями. Загальна площа планованого конференц-центру становитиме близько 4 000 кв. м з можливістю розширення на додаткові 3 000 кв. м після того, як площа офісної складової проекту досягне близько 150 000 кв. м.

Конференц-центр базуватимуся на попиті, сформованому як локальними, так й міжнародними компаніями, а також потенційним навчальним закладом бізнес-спрямування.



Рис. 4.4 – Конференц-центр (діловий район в Амстердамі, Нідерланди)

*Супутня торгівля.* Наявність торгівельних приміщень і закладів харчування, які забезпечуватимуть щоденні потреби людей, що перебувають у «Київ-Сіті», є надзвичайно важливим фактором для майбутніх корпоративних орендарів у проекті.



Рис. 4.5 – Заклади торгівлі і харчування на першому поверсі офісної будівлі (діловий район у Парижі, Франція)

Супутня торгівля включає ресторани різноманітних цінових категорій, магазин щоденних покупок, книгарні і кіоски преси, телекомунікаційні послуги, роздрібні відділення комерційних банків, пральні і хімчистки тощо.

Супутня торгівля повинна бути розташована, у першу чергу, у приміщеннях на перших поверхах офісних будівель. Типова площа таких приміщень становить 3 – 5% від загальної площі офісної складової.

*Великоформатна торгівля*. Великоформатний торгівельно-розважальний центр забезпечить додаткову функціональну диверсифікованість структури ділового багатофункціонального району «Київ-Сіті», а також суттєво підвищить доходність проекту. Проте девелопмент великоформатних об’єктів торгівлі є досить суперечливим, оскільки цей тип нерухомості покладається на автомобільний транспорт як основний генератор потоків відвідувачів, що суперечить принципу екологічності. Крім того, такий об’єкт часто має негативний вплив на торгівлю, розташовану вдовж торгівельних вулиць і, як результат, на багатофункціональність міського середовища.

Для проекту «Київ-Сіті» це означає негативний вплив масштабного торгівельного центру на торгівельні приміщення, розташовані на перших поверхах будівель у комплексі, які є важливою складовою активного і привабливого багатофункціонального району з ключовими офісним і житловим компонентами.

Тому у проекті «Київ-Сіті» передбачається в першу чергу розвивати торгівлю і супутню інфраструктуру, що розташована на перших поверхах будівель з метою підсилення горизонтальної та вертикальної багатофункціональності, а також збільшення тривалості перебування відвідувачів у проекті.

Реалізація масштабного торгівельно-розважального центру «Київ-Сіті» почнеться лише тільки після виводу на ринок принаймні 60% інших запланованих приміщень у проекті, і супутні торгівельні приміщення та заклади харчування наберуть необхідної популярності та критичної маси. Запланований ТРЦ буде мати менший формат – площу 10 000 – 15 000 кв. м і переважно фокусуватися на пропозиції розваг та модних товарів, а не орієнтуватися на забезпечення щоденних потреб працівників і жителів «Київ-Сіті». Крім того, розташування ТРЦ дозволить йому виконувати роль каталізатора для інших супутніх торгівельних приміщень.

*Спортивно-оздоровчі клуби.* Під час опитування потенційних орендарів було виявлено, що фітнес-центр є одним із найважливіших об’єктів соціально-побутової інфраструктури; 68% всіх опитуваних компаній назвали його наявність поблизу офісів критичним або дуже важливим фактором.

Як і інші об’єкти соціально-побутової інфраструктури, критий спортивний і фітнес-клуб потребує критичної маси користувачів для прибуткового оперування. Для встановлення критичної маси необхідного обладнання, мінімальна площа спортивного і фітнес-клубу повинна перевищувати 600 кв. м. Для оперування закладу такого масштабу необхідний потенційний пул споживачів у розмірі близько 5 000 офісних працівників та додатково достатньо заможні жителі найближчих житлових масивів.



Рис. 4.6 – Спортивно-оздоровчий клуб (діловий район Амстердаму, Нідерланди)

Спортивні заклади і спортивні споруди на відкритому повітрі будуть важливою складовою «Київ-Сіті», котрий позиціонується як проект, при розробці якого особлива увага приділялася питанням сталого розвитку і екологічності, а також необхідності забезпечити здорове середовище та якісний стиль життя.

Клімат і ділянки біля набережній особливо підходять для організації спортивних споруд під відкритим небом. Проте будівництво такої спортивної інфраструктури необхідно фінансувати із міського бюджету і надавати на праві довгострокової оренди чи власності приватним інвесторам.

Найпростішими і недорогими в будівництві спортивними спорудами на відкритому повітрі є бігові доріжки і спортивні майданчики, розташовані вздовж набережної ріки, а також між офісними та житловими будівлями. Такі спортивні споруди користуються в Європі все більшою популярністю серед офісних працівників до або після робочих годин. В інший час вони можуть безкоштовно використовуватися мешканцями житлових будинків, що сприятиме взаємодії між різними користувачами у районі.

На початковому етапі для проекту «Київ-Сіті» необхідний невеликий спортивний клуб з тенісними кортами або залом для гри у футбол тощо, побудований містом або приватним інвестором в якості компенсації за право будівництва житла або офісних приміщень в проекті.

*Приватна клініка.* Приватні клініки вимагають ті ж характеристики щодо розташування, як й об’єкти офісної нерухомості, а саме: добру візуальну доступність, доступність громадським та приватним транспортом, близькість до готелю.

Сьогодні приватні медичні установи в Європі, як правило, орендують офісні приміщення на першому та другому поверхах типових офісних будівель. Зважаючи на те, що «Київ-Сіті» міститиме багатоквартирне житло середньої і високої цінової категорії, приватна клініка може мати додаткову базу клієнтів у первинній зоні охоплення.

*Житлові приміщення*. «Київ-Сіті» стане діловим районом, привабливим для користувачів житла бізнес та економ-класу. Для цього житлова нерухомість повинна бути особливо привабливою для молодих спеціалістів та сімей, що зацікавлені у відносно доступному та ліквідному житлі, розташованому поблизу місць праці членів домогосподарств, у перспективному динамічному міському районі із хорошою транспортною доступністю, розвинутою соціально-побутовою інфраструктурою і ефективною прибудинковою територією.

З точки зору класу і цінового позиціювання у проекті «Київ-Сіті» є можливість створити комбінацію різних типів житла. Дешевше житло доцільно побудувати на початковому етапі проекту, а на пізніших його етапах створити більш ексклюзивне житло вищої цінової категорії, забезпечивши йому вищу ступінь інтимності і кращий доступ до привабливих частин території (набережної ріки, зелених насаджень, хороших видів тощо).

Житлову складову проекту «Київ-Сіті» буде зосереджено на 1-кімнатних (40 – 50 кв. м), 2-кімнатних (60 – 70 кв. м) та 3-кімнатних (75 – 90 кв. м) квартирах. Паркувальний коефіцієнт в житловій частині проекту буде складати 1 паркувальне місце на кожні 75 кв. м житлової площі.



Рис. 4.7 – Житло і офісний район (Амстердам, Нідерланди)

Житлова частина проекту «Київ-Сіті» буде користуватися об’єктами соціально-побутової інфраструктури в офісній частині проекту (в тому числі спортивно-оздоровчими центрами, приватними медичними закладами, ресторанами, кафе та іншими закладами торгівлі), а також забезпечуватиме їх ефективне використання.

Додаткові заклади соціально-побутової інфраструктури будуть розташовані у житловій частині проекту, переважно у форматі комерційних приміщень на перших поверхах житлових будівель. Серед них передбачаються: салони краси, додаткові відділення комерційних банків, аптеки, центри позашкільної освіти для дітей і дорослих, невеликі дитячі центри і центри раннього розвитку тощо.

Житлова частина проекту матиме озеленені відпочинкові території загального користування та дитячі ігрові майданчики. Крім того, соціально-побутова інфраструктура буде містити об’єкти, передбачені Державними будівельними нормами (дитячі заклади дошкільної освіти, школи тощо).

Житло у перспективному діловому районі «Київ-Сіті» буде відповідати високим стандартам якості як самих квартир, так й прибудинкової території і соціально-побутової інфраструктури, що особливо важливе з урахуванням низької якості житлової нерухомості у Києві.

**4.2.2. Ключові параметри проектних рішень і обґрунтування вибору місця розташування багатофункціонального ділового району «Київ-Сіті»**

Для розташування багатофункціонального ділового району «Київ-Сіті» було визначено 5 потенційних ділянок площею від 100 до 240 гектар в районі Одеської площі, Осокорків-Північних, Північної Телички, Дніпровської набережної та озера Вирлиця (рис. 4.8).

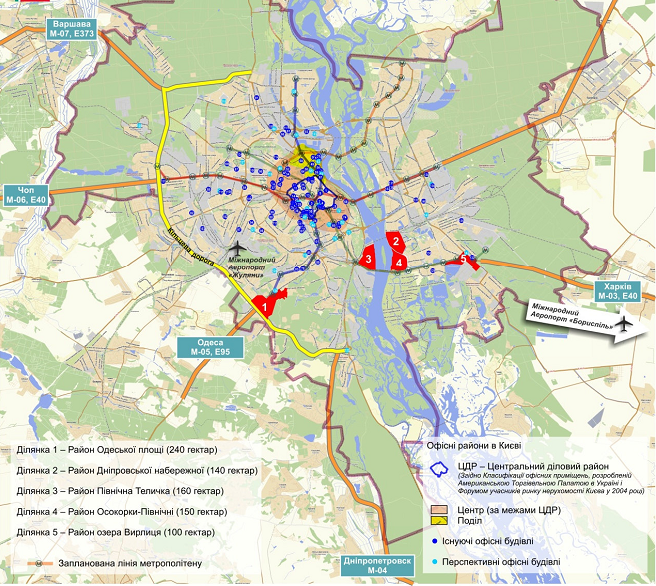


Рис. 4.8 – Розміщення запропонованих земельних ділянок в структурі м. Київ

*Ділянка в районі Одеської площі* розташована в Голосіївському адміністративному районі, що знаходиться в південно-західній частині Києва, на правобережжі в крайній південно-східній точці міста. Ділянка розміщена безпосередньо біля Кільцевої дороги і виїзду на трасу «Київ – Одеса», на відстані приблизно 38 км від Міжнародного аеропорту «Бориспіль», 14 км до Центрального залізничного вокзалу м. Київ, а також 13 км до Майдану Незалежності у центрі міста.

Ділянка знаходиться за межами Центрального ділового району Києва, активно розвивається з точки зору житлової та торгівельної нерухомості, але не асоціюється з діловою функцією, зокрема офісами та готелями. Вздовж північної межі ділянки, на сході і на північному сході розташовані густонаселені житлові масиви.

В пішохідної доступності від ділянки вздовж Кільцевої дороги планується будівництво багатоповерхового житлового масиву «Теремки-3», в рамках якого ведеться девелопмент торгівельно-розважального центру «Республіка» загальною орендною площею близько 139 000 кв. м, відкриття якого заплановано на 2013 рік. Крім того, в найближчому оточенні ділянки розташовано декілька торгівельно-розважальних центрів, серед яких ТРЦ «Магеллан» районного масштабу, і ведеться будівництво ще двох великоформатних ТРЦ. Отже, ділянка розташована в районі з достатньою існуючою і суттєвою перспективною конкуренцією.

Поблизу ділянки розташовано Міжнародний аеропорт «Київ», який залишається достатньо невеликим, але планується його розвиток, що позитивно вплине на перспективи цієї території.

Ділянка також вигідно розташована щодо основних транспортних магістралей міста – проспекту Академіка Глушкова, проспекту Академіка Заболотного і Кільцевої дороги, які, незважаючи на схильність до заторів, забезпечують зручний проїзд до центру міста і навпаки, а також уздовж всього правого берегу. Ділянка розташована в пішохідної доступності до 1 існуючої та 2 перспективних станцій метро, а також знаходиться в районі з добре розвиненою системою наземного громадського транспорту.

*Ділянка в районі Північної Телички* розташована в південній частині Києва, між Дарницьким і Південним мостами, на фасаді дороги, котра забезпечує проїзд до Міжнародного аеропорту «Бориспіль» та в густонаселені житлові масиви лівобережжя. Ділянка розташована поблизу Центрального ділового району та центральної частини Києва, практично межує з Печерськими схилами. Не зважаючи на це, сьогодні район розташування ділянки не асоціюється з діловою активністю і якісною житловою забудовою, оскільки на самій ділянці та у її найближчому оточенні домінує промислова функція.

Ділянка Північна Теличка розташована в районі з розвинутою системою громадського транспорту, представленого 2 станціями метро (1 існуюча і 1 перспективна), станцією міської електрички, а також іншими видами наземного громадського транспорту. Однак станції метро зосереджені вздовж південної межі ділянки, в той час як відстань від них до відрізків у протилежній частині ділянки складає понад 3 км. Іншою проблемою ділянки з точки зору транспорту є її ускладнена доступність автомобільним транспортом. Територія поблизу ділянки характеризується високими автомобільними потоками, але пішохідні потоки вздовж неї достатньо обмежені, що пов’язано із характером її теперішнього використання.

*Ділянка в районі Осокорків-Північних* розташована на лівому березі ріки Дніпро, поблизу Південного мосту, на фасаді дороги, котра забезпечує поїзд в густонаселені житлові масиви лівобережжя та до Міжнародного аеропорту «Бориспіль». З погляду урбаністичної перспективи ділянка розташована в центральній частині міста Київ. Хоча район розташування ділянки сьогодні не асоціюється з діловою активністю, в безпосередньої близькості від неї розташовані популярні густонаселені житлові масиви лівобережжя, а також об’єкти торгівельної нерухомості та іншої соціально-побутової інфраструктури. Житлова і громадська забудова вже ведеться безпосередньо на території ділянки.

Ділянка розташована в районі з добре розвинутою системою громадського транспорту, представленого 2 станціями метро «Осокорки» та «Славутич» у пішохідної доступності, а також іншими видами наземного громадського транспорту. Ділянка характеризується високими автомобільними потоками, які проходять по проспекту Миколи Бажана та Дніпровській набережній, в той час як пішохідні потоки поблизу неї зосереджені у густонаселених житлових масивах на сході і південному сході від ділянки.

*Ділянка в районі Дніпровської набережної* розташована на лівому березі ріки Дніпро. Дарницький залізничний міст, по якому проходить міська електричка і де розташована її станція «Лівий берег», перетинає територію ділянки. Ділянка розташована за межами Центрального ділового району і не асоціюється з діловою активністю та якісною житловою забудовою, оскільки на самій ділянці та у її найближчому оточенні домінує промислова функція.

Достатньо центральне розташування в урбаністичної структурі міста Київ, поблизу ріки Дніпро, вздовж активної Дніпровської набережної і поблизу густонаселених районів лівобережжя формують містобудівну привабливість цієї ділянки. Однак її віддаленість від стратегічно важливих транспортних артерій міста і відсутність станцій метро у пішохідної доступності знижують привабливість цієї території.

*Ділянка в районі озера Вирлиця* розташована на в’їзді до Києва в лівобережної його частині, на фасаді дороги, котра забезпечує проїзд в густонаселені житлові масиви лівобережжя та до Міжнародного аеропорту «Бориспіль». Наявність трьох станцій метро в пішохідної доступності від ділянки є дуже суттєвою її перевагою.

Хоча ділянка розташована в районі, віддаленому від Центрального ділового району та центральної частини міста Київ, вона активно розвивається в аспекті житлової та комерційної забудови. Імідж району суттєво погіршує сусідство із сміттєспалювальним заводом та очисними спорудами.

*Перевагами ділянки у районі Одеської площі* є:

* розташування на перетині магістралі Одеса – Харків, Кільцевої дороги та дотичність до міжнародного транспортного коридору №5;
* знаходження більшості території у комунальній та державній власності, що значно зменшує підготовчі витрати;
* розвинута транспортна та інженерна інфраструктура (у тому числі 2 станції метро, аеропорт «Київ-Жуляни);
* невеликі інвестиційні ризики, пов’язані із масштабом проекту (40 га першої черги достатньо для формулювання «Київ-Сіті»;
* висока ймовірність реалізації;
* підтримка громади.

*Додатковим потенціалом ділянки у районі Одеської площі* є:

* можливість додаткового розвитку за рахунок земель «Експоцентру України»;
* місце для впровадження додаткових кластерів (Міжнародна гавань штаб-квартир, загальнодержавний фестивальний центр);
* задіяний потенціал 5-го міжнародного транспортного коридору).

*Недоліками ділянки у районі Одеської площі* є:

* розташування у периферійної частині міста;
* відсутність стимулювання збільшення робочих місць на лівому березі;
* потреба у додатковому мостовому сполученні над проспектом 40-річчя Жовтня.

*Очікувані ефекти від девелопменту ділянки у районі Одеської площі*:

* розвиток системи розосередження загальноміських центрів;
* відтягування трудових міграційних потоків від центру;
* стимулювання подальшого розвитку «Експоцентру України»;
* задоволення потреб громади у нових робочих місцях та якісних житлових площах.

*Перевагами ділянки у районі Північної Телички* є:

* розвинута транспортна та інженерна інфраструктура (у тому числі 2 станції метро між двома мостовими переходами);
* розвинута система комунікацій та джерел інженерного забезпечення;
* прирічкова територія;
* підтримка громади.

*Додатковим потенціалом ділянки у районі Північної Телички* є:

* розвиток об’єктів водної акваторії Дніпра;
* задіяний потенціал прилеглих до Дніпра територій.

*Недоліками ділянки у районі Північної Телички* є:

* неможливість часткової реалізації проекту;
* великі витрати на викуп території у землекористувачів (багато побудованої нерухомості, наявність великих підприємств, виніс яких з території проекту займе 2 – 4 роки);
* перевантажена транспортна магістраль району;
* обмежений ресурс для створення робочих місць (до 30 тис.);
* обмеження охоронюваного ландшафту;
* великий ризик невиправданих підготовчих витрат.

*Очікувані ефекти від девелопменту ділянки у районі Північної Телички*:

* позитивний публічний ефект від винесення виробничих потужностей із центру міста;
* покращення екології;
* часткове відтягування місць покладання праці із центру міста;
* додаткове навантаження на Сірецько-Печерську гілку.

*Перевагами ділянки у районі Осокорків-Північних* є:

* компактність та достатність площі;
* розташування на лівому березі Дніпра;
* великий візуальний потенціал (вид на схили Дніпра та Лавру);
* розвинута транспортна та інженерна інфраструктура (у тому числі 2 станції метро та близькість до міської кільцевої електрички);
* розташування між двома мостовими переходами;
* прирічкова територія;
* розташування на магістралі до Міжнародного аеропорту «Бориспіль»;
* не потребує витрат на будівництво нового мосту;
* можливість масштабування проекту.

*Додатковим потенціалом ділянки у районі Осокорків-Північних* є:

* додатковий розвиток лівобережжя міста.

*Недоліками ділянки у районі Осокорків-Північних* є:

* потреба у будівництві додаткових ліній та об’єктів інженерного забезпечення;
* необхідність відселення жителів приватних будинків (понад 200 сімей).

*Очікувані ефекти від девелопменту ділянки у районі Осокорків-Північних*:

* стимулювання розвитку праці на лівобережжі (близько 50 тис. новостворених робочих місць);
* зниження навантаження на мостових переходах через Дніпро;
* часткове відтягування місць покладання праці із центру міста;
* збалансування транспортних потоків у часи «пік»;
* зниження маятникової міграції.

*Перевагами ділянки у районі Дніпровської набережної* є:

* компактність та достатність площі;
* розташування на лівому березі Дніпра;
* великий візуальний потенціал (вид на схили Дніпра та Лавру);
* розвинута транспортна та інженерна інфраструктура (у тому числі 2 станції метро та близькість до міської кільцевої електрички);
* розташування між двома мостовими переходами;
* прирічкова територія;
* розташування на магістралі до Міжнародного аеропорту «Бориспіль»;
* не потребує витрат на будівництво нового мосту;
* можливість масштабування проекту.

*Додатковим потенціалом ділянки у районі Дніпровської набережної* є:

* додатковий розвиток лівобережжя міста.

*Недоліками ділянки у районі Дніпровської набережної* є:

* потреба у будівництві додаткових ліній та об’єктів інженерного забезпечення;
* необхідність відселення жителів приватних будинків (понад 200 сімей).

*Очікувані ефекти від девелопменту ділянки у районі Дніпровської набережної*:

* стимулювання розвитку праці на лівобережжі (близько 50 тис. новостворених робочих місць);
* зниження навантаження на мостових переходах через Дніпро;
* часткове відтягування місць покладання праці із центру міста;
* збалансування транспортних потоків у часи «пік»;
* зниження маятникової міграції.

Для вибору певної ділянки було визначено такі групи критеріїв: ринкові; фінансові; містобудівні; фізичні характеристики ділянки; ризики, пов’язані із можливістю освоєння ділянки. Деталізовані критерії вибору надано в таблиці 4.1.

Таблиця 4.1 – Деталізовані критерії вибору земельної ділянки для створення комплексу «Київ-Сіті»

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № з/р | Група критеріїв | Опис | Критерії | Питома вага (%) | |
| 1 | Ринкові | Оцінка ділянки з точки зору можливості і привабливості розташування на ній об’єктів нерухомості | Офіси: придатність (видимість, доступність громадським транспортом, імідж, площа, близькість до ЦДР) | 35 | 30 |
| Торгівля: придатність | 5 |
| Готелі: придатність | 10 |
| Конференції: придатність | 5 |
| Житло: придатність | 10 |
| Оцінка розташування ділянки в урбаністичної структурі міста, в тому числі відносно існуючих районів ділової активності, густонаселених житлових масивів, транспортної системи і автомагістралей | | 35 |
| 2 | Фінансові | Аналіз фінансової доцільності (співвідношення затрат на освоєння ділянки і доходу від оперування перспективних об’єктів нерухомості на ній | Затрати на відселення | 20 | 20 |
| Затрати на знесення забудови на ділянці | 10 |
| Затрати на інженерну та комунальну підготовку ділянки | 15 |
| Затрати на внутрішню дорожню інфраструктуру | 5 |
| Дохід від оперування перспективних об’єктів нерухомості | 50 |

Продовження таблиці 4.1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № з/р | Група критеріїв | Опис | Критерії | Питома вага (%) | |
| 3 | Місто-будівні | Оцінка ділянки з точки зору містобудівних та інших стратегічних цілей розвитку м. Київ | Поліцентричне місто: можливість стати новим міським центром | 17 | 25 |
| Транспортне навантаження: вплив на транспортний потік, зокрема затори на мостових переходах | 25 |
| Синергія і органічність поєднання з навколишніми міськими територіями | 5 |
| Оцінка ділянки з точки зору впливу на навколишнє середовище | Доступність громадським транспортом | 25 |
| Регенерація промислових територій | 5 |
| Здатність до розміщення багатофункціонального міського середовища | 15 |
| Іміджевий вплив | Чи може локація потенційно позиціонуватися як висококласна (з точки зору видимості, якості прилягаючих територій) | 8 |
| 4 | Фізичні характе-ристики ділянки | Площа, рельєф, форма, візуальна доступність, природні характеристики і ризики, інші фізичні обмеження для девелопменту ділянки | | 100 | 10 |
| 5 | Ризики, пов’язані з можливіс-тю освоєння ділянки | Юридичний статус та правові обмеження використання ділянки (зокрема право власності, оцінка тривалості та вартості вирішення майново-правових питань із власниками ділянок) | Кількість житлових приміщень, що підлягають відселенню (складність) | 25 | 15 |
| Кількість комерційних підприємств, що підлягають відселенню (складність) | 25 |
| Кількість гаражів, що підлягають відселенню (складність) | 10 |
| % від загальної території ділянки, що є у власності (контролі) міста | 15 |
| % території для фази 1 (близько 500 тис. кв. м приміщень), що є у власності (контролі) міста | 20 |
| Інші фактори – обмеження | Вплив інших об’єктів нерухомості | 5 |

Детальний аналіз земельних ділянок наданий у додатку А, результати оцінювання за визначеними вище критеріями надано у таблиці 4.2.

За результатами таблиці 4.2 можна дійти висновку, що найбільш оптимальною земельною ділянкою для розташування нового багатофункціонального ділового району «Київ-Сіті» є район, Осокорків-Північних.

Таблиця 4.2 – Результати оцінки земельних ділянок

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № з/р | Група критеріїв | Опис | Критерії | Питома вага (%) | | Одеська площа | | Північна Теличка | | Осокорки-Північні | | Дніпровська набережна | | Озеро Вирлиця | |
| 1 | Ринкові | Оцінка ділянки з точки зору можливості і привабливості розташування на ній об’єктів нерухомості | Офіси: придатність (видимість, доступність громадським транспортом, імідж, площа, близькість до ЦДР) | 35 | 30 | 25 | 22 | 35 | 25 | 30 | 28 | 8 | 11 | 20 | 17 |
| Торгівля: придатність | 5 | 3 | 3 | 5 | 3 | 5 |
| Готелі: придатність | 10 | 3 | 10 | 9 | 1 | 7 |
| Конференції: придатність | 5 | 3 | 3 | 5 | 2 | 3 |
| Житло: придатність | 10 | 10 | 3 | 10 | 4 | 2 |
| Оцінка розташування ділянки в урбаністичної структурі міста, в тому числі відносно існуючих районів ділової активності, густонаселених житлових масивів, транспортної системи і автомагістралей | | 35 | 28 | 30 | 35 | 18 | 18 |
| 2 | Фінансові | Аналіз фінансової доцільності (співвідношення затрат на освоєння ділянки і доходу від оперування перспективних об’єктів нерухомості на ній | Затрати на відселення | 20 | 20 | 20 | 13 | 2 | 12 | 15 | 16 | 4 | 9 | 6 | 9 |
| Затрати на знесення забудови на ділянці | 10 | 4 | 1 | 10 | 1 | 3 |
| Затрати на інженерну та комунальну підготовку ділянки | 15 | 4 | 4 | 4 | 6 | 15 |
| Затрати на внутрішню дорожню інфраструктуру | 5 | 3 | 5 | 3 | 3 | 3 |
| Дохід від оперування перспективних об’єктів нерухомості | 50 | 35 | 49 | 50 | 29 | 17 |

Продовження таблиці 4.2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № з/р | Група критеріїв | Опис | Критерії | Питома вага (%) | | Одеська площа | | Північна Теличка | | Осокорки-Північні | | Дніпровська набережна | | Озеро Вирлиця | |
| 3 | Місто-будівні | Оцінка ділянки з точки зору містобудівних та інших стратегічних цілей розвитку м. Київ | Поліцентричне місто: можливість стати новим міським центром | 17 | 25 | 15 | 18 | 15 | 18 | 17 | 24 | 11 | 15 | 4 | 16 |
| Транспортне навантаження: вплив на транспортний потік, зокрема затори на мостових переходах | 25 | 10 | 12 | 25 | 20 | 22 |
| Синергія і органічність поєднання з навколишніми міськими територіями | 5 | 4 | 2 | 5 | 3 | 2 |
| Оцінка ділянки з точки зору впливу на навколишнє середовище | Доступність громадським транспортом | 25 | 25 | 20 | 25 | 10 | 25 |
| Регенерація промислових територій | 5 | 0 | 5 | 0 | 5 | 0 |
| Здатність до розміщення багатофункціонального міського середовища | 15 | 11 | 10 | 15 | 7 | 6 |
| Іміджевий вплив | Чи може локація потенційно позиціонуватися як висококласна (з точки зору видимості, якості прилягаючих територій) | 8 | 6 | 8 | 8 | 4 | 4 |
| 4 | Фізичні характе-ристики ділянки | Площа, рельєф, форма, візуальна доступність, природні характеристики і ризики, інші фізичні обмеження для девелопменту ділянки | | 100 | 10 | 100 | 10 | 100 | 10 | 100 | 10 | 100 | 10 | 50 | 5 |

Продовження таблиці 4.2

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № з/р | Група критеріїв | Опис | Критерії | Питома вага (%) | | Одеська площа | | Північна Теличка | | Осокорки-Північні | | Дніпровська набережна | | Озеро Вирлиця | |
| 5 | Ризики, пов’язані з можливіс-тю освоєння ділянки | Юридичний статус та правові обмеження використання ділянки (зокрема право власності, оцінка тривалості та вартості вирішення майново-правових питань із власниками ділянок) | Кількість житлових приміщень, що підлягають відселенню (складність) | 25 | 15 | 25 | 14 | 20 | 6 | 5 | 6 | 25 | 6 | 15 | 7 |
| Кількість комерційних підприємств, що підлягають відселенню (складність) | 25 | 25 | 5 | 20 | 7 | 15 |
| Кількість гаражів, що підлягають відселенню (складність) | 10 | 3 | 10 | 10 | 0 | 1 |
| % від загальної території ділянки, що є у власності (контролі) міста | 15 | 15 | 7 | 2 | 7 | 12 |
| % території для фази 1 (близько 500 тис. кв. м приміщень), що є у власності (контролі) міста | 20 | 20 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Інші фактори – обмеження | Вплив інших об’єктів нерухомості | 5 | 5 | 0 | 5 | 2 | 2 |
| Загалом | | | | 100 | | 76 | | 72 | | 85 | | 50 | | 53 | |
| Рейтинг | | | |  | | 2 | | 3 | | 1 | | 5 | | 4 | |