

Костомаров В.Д.

*магистрант, кафедра архитектуры общественных зданий,
Московский архитектурный институт (Государственная Академия)*

(г. Москва, Россия)

**ТРАНСПОРТНАЯ СВЯЗАННОСТЬ КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР
РЕДЕВЕЛОПМЕНТА ПРОМЫШЛЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ У
СТАНЦИЙ МЦК**

*Аннотация: В статье анализируется роль транспортной связанности в процессах редевелопмента промышленных территорий, прилегающих к Московскому центральному кольцу. Рассматриваются теоретические подходы к пониманию транспортной интеграции, а также отечественный и зарубежный опыт включения промышленных зон в городскую структуру на основе развития транспортного каркаса. Особое внимание уделено связи транспортной доступности и социально-экономической эффективности редевелопмента. Сделан вывод о том, что транспортная связанность является определяющим фактором успешной интеграции промышленных территорий в городскую ткань.
Ключевые слова: транспортная связанность, редевелопмент, промышленные территории, МЦК, городская структура, интеграция, транспортный каркас.*

Kostomarov V.D.

*student, Department of Architecture of Public Buildings, Moscow
Architectural Institute (State Academy)*

(Moscow, Russia)

**TRANSPORT CONNECTIVITY AS A KEY FACTOR IN THE
REDEVELOPMENT OF INDUSTRIAL AREAS NEAR MCC STATIONS**

Abstract: The article analyzes the role of transport connectivity in the redevelopment of industrial areas adjacent to the Moscow Central Circle

(MCC). Theoretical approaches to understanding transport integration are discussed, along with domestic and international practices of incorporating industrial zones into the urban structure through the development of the transport framework. Particular attention is paid to the relationship between transport accessibility and the socio-economic efficiency of redevelopment. It is concluded that transport connectivity is the key factor for the successful integration of industrial areas into the urban fabric.

Keywords: transport connectivity, redevelopment, industrial areas, MCC, urban structure, integration, transport framework.

Редевелопмент промышленных территорий в крупных мегаполисах невозможен без учёта транспортного фактора. В условиях Москвы именно открытие Московского центрального кольца (МЦК) стало отправной точкой для переосмысления значительных промышленных зон, прилегающих к железнодорожным коридорам. Эти территории долгое время оставались изолированными от городской жизни, выполняя преимущественно складские или устаревшие производственные функции.

Транспортная связанность выступает ключевым элементом, определяющим успешность их преобразования. Как отмечает В. Л. Глазычев, современный город развивается не только за счёт расширения площадей, но и благодаря улучшению «сцепления» различных его частей, где транспорт играет роль пространственного клея [1]. Поэтому при проектировании редевелопмента необходимо учитывать не только наличие транспортных узлов, но и их способность интегрировать новые пространства в городскую ткань.

Транспортная связанность в градостроительном контексте предполагает не только физическую доступность территории, но и её функциональную интеграцию в систему города. Промышленные зоны традиционно формировались вдоль железных дорог и магистралей, но с

течением времени эта близость превратилась в барьер. Сегодня задачи архитекторов и градостроителей состоят в том, чтобы превратить транспортные коридоры из разделяющего элемента в объединяющий.

Московское центральное кольцо является примером того, как транспортная система может стать драйвером редевелопмента. По мнению Г. М. Лаппо, именно формирование многоуровневого транспортного каркаса позволяет повысить ценность прилегающих территорий и придать им новые функции [2]. Станции МЦК становятся точками притяжения, вокруг которых возможно развитие жилой, деловой и культурной застройки. В этом контексте транспортная связанность выступает базовым условием для формирования комплексных проектов редевелопмента.

Международный опыт подтверждает данную тенденцию. В Лондоне преобразование районов вокруг станций Overground и Crossrail показало, что повышение транспортной доступности способствует росту стоимости земли, развитию жилых кварталов и культурных кластеров [3]. В Берлине интеграция промышленных территорий вблизи железнодорожных узлов в общегородскую структуру сопровождалась созданием новых деловых центров и общественных пространств [4]. Подобные проекты доказывают, что транспортная интеграция может выступать ключевым инструментом изменения пространственного и социального характера территории.

В российской практике влияние транспортной связанности также очевидно. После запуска МЦК наблюдается рост активности девелоперов и инвесторов в прилегающих промышленных зонах. По данным исследований И. А. Добрякова, именно доступность транспортных узлов является основным фактором, определяющим скорость и масштаб редевелопмента [5]. Это подтверждается и статистическими данными: районы в радиусе 1 км от станций МЦК демонстрируют устойчивый рост интереса к жилой и коммерческой застройке.

Однако транспортная связанность не сводится лишь к железнодорожному или автомобильному транспорту. Важное значение

имеет развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры, что позволяет формировать целостные сценарии использования пространства. Как отмечают В. Н. Власов и А. Ю. Бахирев, интеграция «мягкой мобильности» становится важным условием устойчивого развития транспортных узлов [6]. Это особенно актуально для Москвы, где высокий уровень автомобилизации требует поиска альтернативных решений.

Таким образом, транспортная связанность становится не только условием, но и инструментом редевелопмента. Она формирует предпосылки для комплексного освоения территорий, стимулирует социально-экономическую активность и способствует экологической адаптации городских пространств. В условиях МЦК данный фактор играет стратегическую роль, определяя будущее развитие Москвы и её пространственную структуру.

Транспортная связанность выступает основополагающим фактором редевелопмента промышленных территорий у станций МЦК. Она обеспечивает их интеграцию в городскую ткань, повышает инвестиционную привлекательность и создаёт условия для комплексного освоения.

Анализ отечественного и зарубежного опыта показывает, что именно транспортная интеграция способна трансформировать изолированные промышленные зоны в активные городские центры. Московский опыт подтверждает этот тезис: запуск МЦК придал мощный импульс редевелопменту территорий, ранее воспринимавшихся как периферийные.

Следовательно, транспортная связанность должна рассматриваться не только как инфраструктурный параметр, но и как стратегический инструмент формирования устойчивого мегаполиса. В сочетании с архитектурными и экологическими решениями она способна превратить промышленные зоны в новые узлы городской активности, определяющие развитие Москвы в XXI веке.

Использованные источники:

1. Глазычев В. Л. Урбанистика: теория и практика // Архитектура и строительство. – 2019. – № 3. – С. 12–21.
2. Лаппо Г. М. Транспорт и пространственная структура города // Известия РАН. Серия географическая. – 2020. – № 5. – С. 14–26.
3. Hall, P. Urban Transport and Redevelopment: Lessons from London // Journal of Urban Studies. – 2018. – Vol. 55, № 7. – P. 1452–1471.
4. Müller, B. Green Corridors and Urban Redevelopment in European Cities // Sustainability. – 2020. – Vol. 12, № 8. – P. 3214–3226.
5. Добряков И. А. Индустриальное наследие как фактор речедевелопмента // Вестник МАРХИ. – 2021. – № 2. – С. 65–73.
6. Власов В. Н., Бахирев А. Ю. Транспортные узлы и «мягкая мобильность» в городской среде // Градостроительство и архитектура. – 2022. – № 1. – С. 41–50.