

Вестник Томского государственного
архитектурно-строительного университета.
2026. Т. 28. № 1. С. 84–100.

ISSN 1607-1859 (для печатной версии)
ISSN 2310-0044 (для электронной версии)

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo
arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta –
Journal of Construction and Architecture.
2026; 28 (1): 84–100
Print ISSN 1607-1859
Online ISSN 2310-0044

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 711.168-1/9

DOI: 10.31675/1607-1859-2026-28-1-84-100

EDN: HGOSBV

ОСОБЕННОСТИ ПРОМЫШЛЕННЫХ И ПРИРЕЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В РАЙОНЕ РЕЧНОГО ВОКЗАЛА В ГОРОДЕ КАЗАНИ

Андрей Георгиевич Вайтенс, Алена Андреевна Матвеева

Санкт-Петербургский государственный

архитектурно-строительный университет, г. Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. Актуальность исследования обусловлена необходимостью решения проблем, связанных с наличием неиспользованных промышленных и приречных территорий в районе речного вокзала г. Казани в водоохранной зоне Куйбышевского водохранилища левого берега Волги.

Цель исследования заключается в проведении комплексного анализа современного состояния рассматриваемых территорий для выявления проблем этих территорий, оценки их влияния на градостроительную ситуацию города. Проанализирован и оценен их градостроительный потенциал на основе водно-экологических, социально-экономических и инфраструктурных условий, функционально-территориальных потребностей города, отраженных в стратегических документах, и возможности переноса промышленных объектов в рамках агломерационной политики региона.

Методология работы включает картографический анализ и анализ стратегических и нормативных документов, научной литературы.

Результаты. Выявлены ключевые проблемы и возможности для преобразования и развития промышленных и приречных территорий, что позволяет сформировать научно обоснованные рекомендации по их устойчивой интеграции в городскую среду. Полученные данные дополняют научные работы в области градостроительного развития прибрежных зон.

Ключевые слова: промышленные территории, речной вокзал, речной порт, градостроительный потенциал, преобразования территорий

Для цитирования: Вайтенс А.Г., Матвеева А.А. Особенности промышленных и приречных территорий в районе речного вокзала в городе Казани // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2026. Т. 28. № 1. С. 84–100. DOI: 10.31675/1607-1859-2026-28-1-84-100. EDN: HGOSBV

ORIGINAL ARTICLE

**FEATURES OF INDUSTRIAL TERRITORIES
AND RIVERSIDE STATION IN KAZAN****Andrey G. Vaitens, Alena A. Matveeva***Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering,
Saint-Petersburg, Russia*

Abstract. This study addresses problems associated with the presence of unused industrial and riverside station territories in the Kazan River, located in the water protection zone of the Kuibyshev Reservoir on the left bank of the Volga.

Purpose: The purpose of this study is to conduct a comprehensive analysis of the territories to identify their problems and assess their impact on the urban planning. The urban planning potential is analyzed and assessed based on water-ecological, socio-economic, and infrastructural conditions, functional-territorial needs as reflected in strategic documents, and the possibility of relocating industrial facilities in the framework of the regional agglomeration policy.

Methodology: The cartographic analysis, analysis of strategic and regulatory documents and literature review.

Research findings: This work identifies the key problems and opportunities of transforming and developing industrial and riverside areas. This identification allows for the formulation of scientifically sound recommendations for the sustainable integration of these areas into the urban environment. The obtained data contribute to research into urban development of riverside zones.

Keywords: industrial area, riverside station, river port, urban-planning potential, territory renovation

For citation: Vaitens A.G., Matveeva A.A. Features of Industrial Territories and Riverside Station in Kazan. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta – Journal of Construction and Architecture*. 2026; 28 (1): 84–100. DOI: 10.31675/1607-1859-2026-28-1-84-100. EDN: HGOSBV

Введение

Рассматриваемые исторически сложившиеся промышленные и приречные территории расположены на левом берегу р. Волги в зоне Куйбышевского водохранилища в непосредственной близости к центральной части Казани. Наличие частично используемых промышленных территорий, граничащих с центром города и находящихся в прибрежной зоне, – проблема, которая связана с экологическими, транспортными и социальными факторами. Предприятия, ранее располагавшиеся на окраинах города, в процессе развития переместились в центр. Это привело к негативному воздействию на окружающую среду, ограничению используемой инфраструктуры и депрессивному влиянию на прилегающую среду.

В период, когда Адмиралтейская и Ново-Татарская слободы (рис. 1) являлись периферийными районами города, пристани на берегах Волги и Казанки играли ключевую роль в обеспечении грузопотока, будучи важными логистическими узлами, обеспечивающими связь между городами по Волжскому пути, что привело к концентрации промышленных объектов, в особенности в районе речного порта.

Параллельно с формированием промышленных зон развивалась и прилегающая жилая застройка для рабочих вдоль береговой линии. С 1991 г. наблю-

дался период спада производства, деятельность промышленных объектов левого берега Волги утратила актуальность.

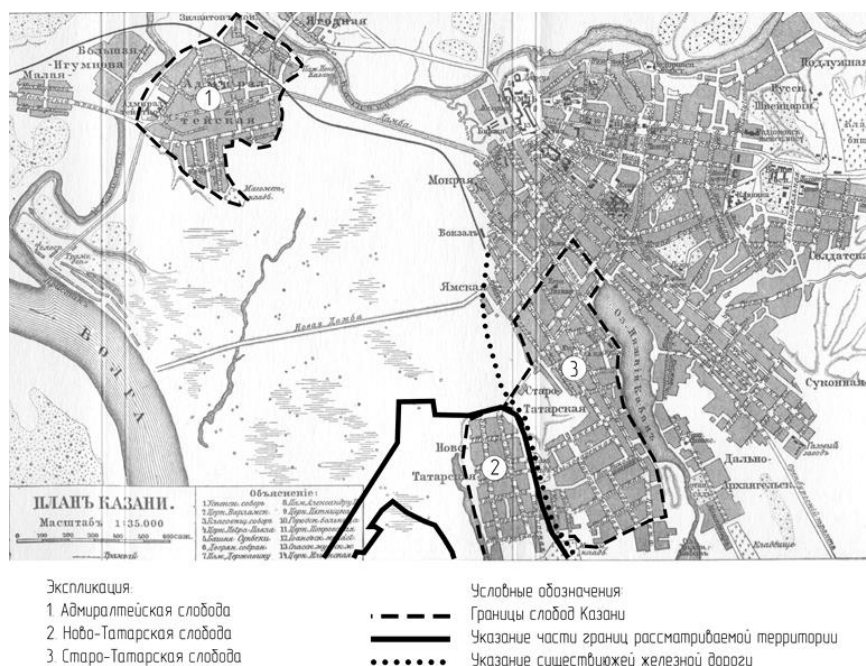


Рис. 1. Карта Казани начала XX в. Слободы Казани¹
Fig. 1. Map of Kazan in the early 20th century. Kazan Slobodas

Применительно к исследуемым территориям под *депрессивными* понимаются территории речного порта, в том числе промышленные деградирующие территории прибрежной полосы, складские и коммунально-бытовые территории, а также места индивидуальной жилой застройки. Эти обособленные зоны связаны между собой множественными железнодорожными путями, в том числе частично используемыми внутризаводскими линиями для провоза грузов по территориям предприятий, а также южной веткой железнодорожной инфраструктуры, пересекающей городскую территорию. Их можно разделить по функциональным признакам на промышленные депрессивные и приречные депрессивные территории.

Промышленные депрессивные территории в рассматриваемом случае определяются как земельные участки, используемые или ранее использовавшиеся для промышленной деятельности, включая заводы, фабрики, склады, производственные цеха и другие объекты, связанные с промышленным производством и обслуживанием. Данные территории характеризуются высокой степенью загрязнения, устаревшей инфраструктурой, недоступностью территорий и неэффективностью пользования.

¹ Карта Казани начала XX века. Слободы Казани (в авторской интерпретации). URL: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1336966>

Приречные депрессивные территории в данном случае определяются как земельные участки, прилегающие к водным объектам, к р. Волге и Куйбышевскому водохранилищу, заняты различной застройкой, индивидуальными жилыми домами, поселками, дачным строительством, ключевой характеристикой которых является близость к воде и расположение в береговой зоне. Данные территории обладают рекреационным потенциалом: транспортной доступностью, экологическим разнообразием, что требует особого подхода к планированию, учитывающего риски затопления и загрязнения.

Под градостроительным потенциалом рассматриваемых депрессивных территорий понимается совокупность водно-экологических, социально-экономических, инфраструктурных условий и правовых возможностей для развития и влияния их на смежные территории города.

Исследование базируется на комплексном градостроительном анализе, выполненном с использованием картографического метода и обзора научной литературы и стратегических документов.

1. Генплан Казани до 2040 г. (периоды: первая очередь строительства – до 2025 г., расчетный срок – до 2040 г., перспектива – до 2055 г.)².

2. Стратегия социально-экономического развития муниципального образования г. Казани до 2030 г. с перспективой до 2040 г.³

3. Стратегии социально-экономического развития Республики Татарстан до 2030 г. с продлением до 2040 г.⁴

4. Национальный проект Республики Татарстан «Экологическое благополучие» до 2030 г.⁵

1. Обоснование границ рассматриваемых территорий в районе речного вокзала в г. Казани

Северной границей рассматриваемых территорий предлагается ул. Девятаева (автомагистраль), западной границей – Куйбышевское водохранилище и р. Волга, южной границей – ул. Владимира Кулагина (автомагистраль), включая п. Кукушкино по ул. Магистральной, восточной границей – южная ветка железнодорожной инфраструктуры (рис. 2).

Выбор данных границ обусловлен несколькими факторами.

1. Существующая транспортная инфраструктура. Улицы магистрального значения (ул. Девятаева, Владимира Кулагина, Магистральная) и железнодорожные пути формируют четкие физические границы, а также являются важ-

² Решение Казанской городской думы от 28 февраля 2020 г. № 5-38 «Об утверждении Генерального плана городского округа Казань» (с изменениями на 22 ноября 2022 г.)

³ Закон Республики Татарстан № 40-ЗРТ «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Республики Татарстан до 2030 г.» с изм. и доп. от 25 декабря 2019 года: с продлением до 2040 г.

⁴ Закон РТ от 05.04.2019 № 31-ЗРТ «О внесении изменений в Закон Республики Татарстан от 17 июня 2015 года № 40-ЗРТ «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Республики Татарстан до 2030 года»».

⁵ Национальный проект Республики Татарстан «Экологическое благополучие» до 2030 года по указу президента РФ «О национальных целях развития РФ на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» от 7 мая 2024 г.

ными транспортными линиями, определяющими доступность и связность рассматриваемых территорий с другими районами города.

2. Существующее функциональное зонирование. Большая часть рассматриваемых территорий граничит с центром Казани и отделена от него железной дорогой со станциями Вахитово и Тихорецкая. Это позволяет комплексно оценить влияние транспортных узлов и исторической застройки на развитие и функционирование прилегающих территорий. Часть рассматриваемых территорий, исторические градоформирующие объекты – речной порт, Ново-Татарская слобода и Ново-Татарское кладбище, расположены между Волгой на западе, путями южного внутригородского железнодорожного хода на востоке.

3. Существующие естественные границы. Волга (Куйбышевское водохранилище) является значимым природным элементом и формирует четкую западную границу, подчеркивает важность учета экологических факторов при планировании развития территории, влияния деградирующих промышленных и приречных территорий на экологию.



Рис. 2. Генплан Казани до 2040 г.⁶
Fig. 2. Master plan of Kazan until 2040

⁶ Генплан Казани до 2040 г. (в авторской интерпретации). URL: <https://kzn.ru/meriya/ispolnitelnyy-komitet/upravlenie-arkhitektury-i-gradostroitelstva-ispolnitelnogo-komiteta-g-kazani/gradostroitelstvo/>

Предлагаемые границы позволяют всесторонне оценить текущее состояние, выявить градостроительный потенциал и определить направления возможностей развития промышленных и приречных территорий с учетом их транспортной доступности, функциональной специфики, природных особенностей и исторических аспектов.

2. Проблемы современного состояния рассматриваемых территорий

С целью выявления проблем современного состояния рассматриваемых территорий проведен комплексный градостроительный анализ, основанный на картографическом методе, а также анализ существующих статей и исследований, посвященных данной теме. Проведен комплексный анализ существующих исследуемых территорий, их функциональные зоны по Генплану Казани до 2040 г. (рис. 2) и Стратегии социально-экономического развития с перспективой до 2040 г.

Территории можно разделить на 4 зоны по общим признакам (рис. 3), границами которых будет являться транспортная сеть – естественный разделитель, ограничивая территории, требующие особого внимания в рамках градостроительного анализа:

- зона 1 – зона исторического образования речного порта, речной вокзал;
- зона 2 – зона Ново-Татарской слободы, прилегающей к центру города, включая Ново-Татарское кладбище;
- зона 3 – исторически сложившийся п. Кукушкино, бывшие промышленные территории прибрежной зоны;
- зона 4 – п. Юл Урам, жилой массив «Поповка» среди складских и промышленных территорий.

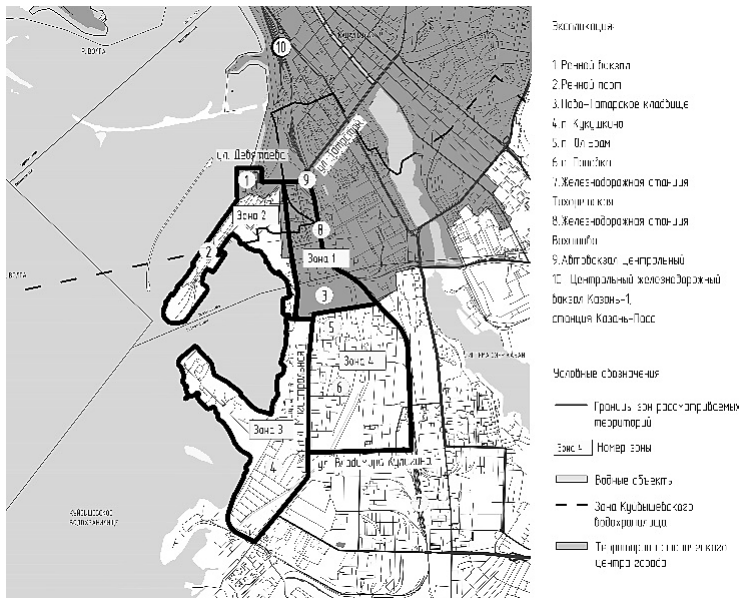


Рис. 3. Границы зон рассматриваемых территорий
Fig. 3. Boundaries of the studied zones

Функциональное зонирование 1-й зоны (рис. 4) представлено в основном деградирующими промышленными территориями речного порта. Здесь расположены зоны производственно-коммунальных объектов, включающие «Татфлот», «Казанскую Сольбазу», «Восток», «Меховщик» и мебельную фабрику «Саф». Присутствуют приречные зоны непромышленного назначения: объекты спорта (стадион «Водник»), многоквартирные дома (жилая застройка XX в.), общественно-деловые зоны (деловые центры), объекты образования (ВГУВТ и филиалы) и торговли (рынок), а также стройплощадки.

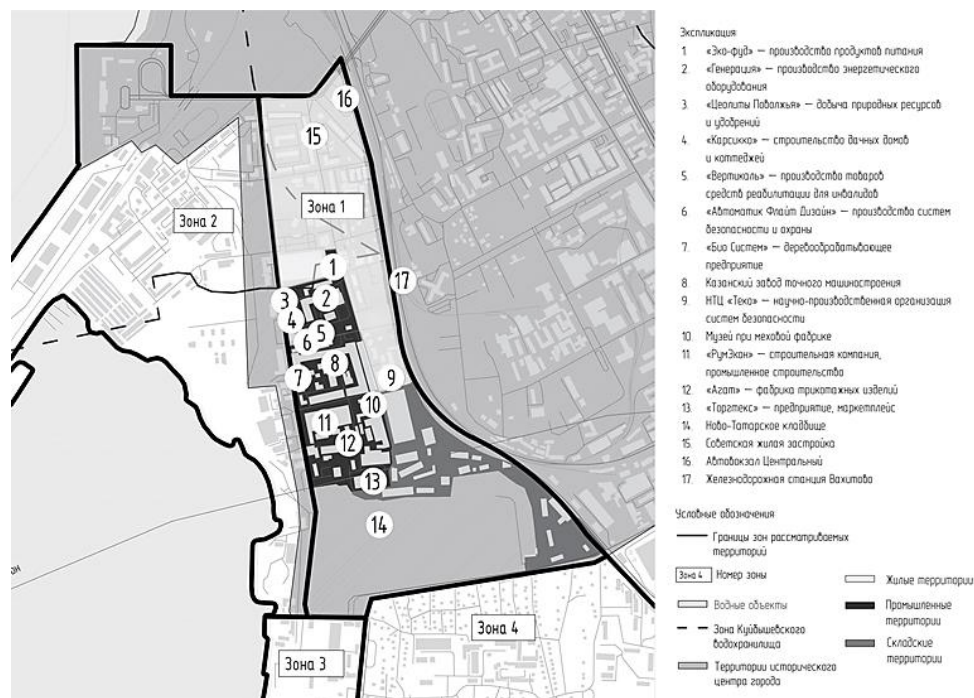


Рис. 4. Зона 1 рассматриваемых территорий

Fig. 4. Zone 1

Сохраняемые объекты данной зоны – речной порт, элеватор – «Татарстанские зерновые технологии». Основная деятельность речного порта связана с обслуживанием действующих предприятий, в частности элеватора. Здание речного вокзала полузаброшено. Генпланом Казани до 2040 г. эти зоны установлены как многофункциональные зоны развития, освоения территории при условии разработки проекта планировки.

В контексте активного развития Свияжского мультимодального логистического центра (СММЛЦ) и планомерной реновации территорий текущая грузоперевалочная деятельность Казанского речного порта переносится в СММЛЦ. Планируется строительство отгрузочных терминалов «Саконы» и «Свияжск» на базе СММЛЦ и на берегу Камы в Алексеевском районе, обеспечивающих прием зерновых, масличных и технических культур с автотранспорта, их хранение и перевалку на водный и железнодорожный транспорт.

Зона 2 (рис. 5) – историческая Ново-Татарская слобода. Здесь преобладают жилая застройка XX в. и многочисленные производственно-коммунальные объекты (в том числе легкой промышленности), а также строительная, деревообрабатывающая, химическая и машиностроительная компании.

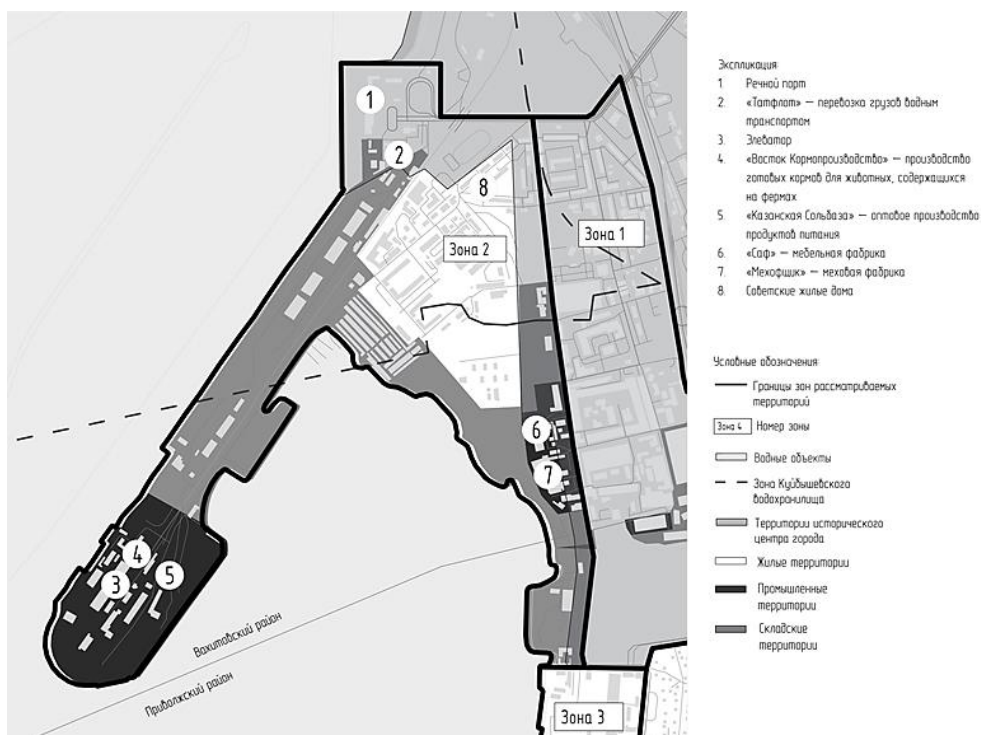


Рис. 5. Зона 2 рассматриваемых территорий
Fig. 5. Zone 2

В зоне расположены складские и торговые объекты (включая «Маза-Парк»), градоформирующий объект – Ново-Татарское кладбище (с 1728 г. не действующее, но открытое как общественное пространство), образовательные учреждения (Казанский инновационный университет) и ценные историко-культурные объекты (мечети «Иске Таш», «Белая мечеть», Казанское мусульманское медресе «Мухаммадия»).

Согласно Генплану Казани до 2040 г., эти территории обозначены зонами смешанного размещения производственных, коммунально-складских объектов и общественно-деловой застройки. Центральный автовокзал планируется перенести на окраину города для разгрузки транспортной сети; через его территорию пройдет новая магистраль. Историко-культурные и образовательные зоны также будут преобразованы в многоквартирную жилую застройку с высокой долей общественных функций.

Зона 3 (рис. 6) представлена производственно-коммунальными объектами (склады, производство бетонных и металлоизделий, грузоперевозки, теплоизолированные трубы, телекоммуникационное оборудование, СИЗ), про-

мышленной инфраструктурой. Приречные зоны здесь представлены объектами образования (юридический институт МВД, школа) и жилой зоной (п. Кукушкино). Согласно Генплану Казани до 2040 г., территория станет многофункциональной зоной развития (при последующей разработке ППТ).

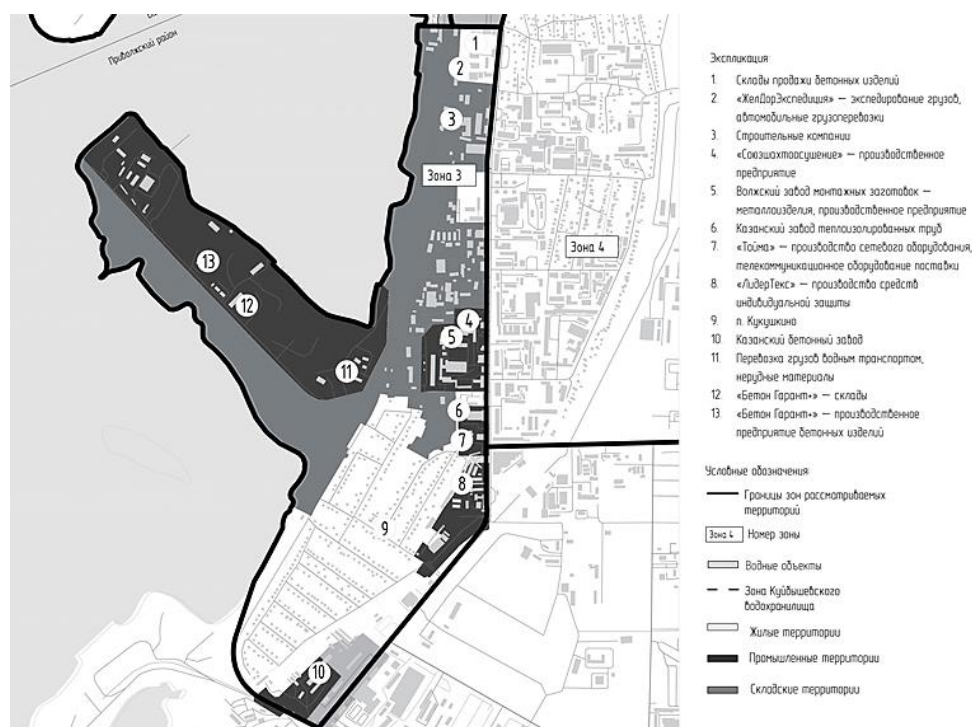


Рис. 6. Зона 3 рассматриваемых территорий
Fig. 6. Zone 3

Согласно Стратегии социально-экономического развития г. Казани до 2030 г. с продлением до 2040 г., п. Кукушкино планируется к переносу к жилым массивам «Победилово», «Отары», которые находятся в 5 км к югу от рассматриваемых территорий у протока Подувалье, согласно федеральному проекту Республики Татарстан «Экологическое благополучие» до 2030 г.

В направлении «Сокращение доли загрязненных сточных вод, отводимых в р. Волгу» рассматривается возможность выноса производственных предприятий с береговой зоны исследуемых территорий, а в направлении «Ликвидация объектов накопленного экологического вреда, представляющих угрозу реке Волге» рассматривается возможность переноса поселков с береговой зоны исследуемых территорий.

Согласно Водному кодексу Российской Федерации⁷, вдоль береговой линии шириной 20 м, как правило, находится зона общего пользования. По факту

⁷ Водный кодекс Российской Федерации («Водный кодекс Российской Федерации» от 03.06.2006 № 74-ФЗ, ред. от 29.07.2017 г.).

данный доступ на территорию отсутствует, а береговая полоса не благоустроена. Почти все рассматриваемые территории входят в водоохранную зону, в которой жилые массивы большей частью состоят из домов индивидуальной застройки с гаражами, с небольшими земельными участками при них, разветвленной уличной сетью и проблемными коммуникациями.

В 4-й зоне (рис. 7) расположены объекты образования (Межрегиональный учебный центр УФСИН, Казанский юридический институт МВД) и производственно-коммунальные объекты: строительные компании, производство лестниц, дверей, кровельных материалов, энергетического и электротехнического оборудования, тротуарной плитки, стройматериалов, тары и упаковки, алкогольной продукции, бумажной продукции, мебели, металлоконструкций, декоративных покрытий, обработка камня и др.

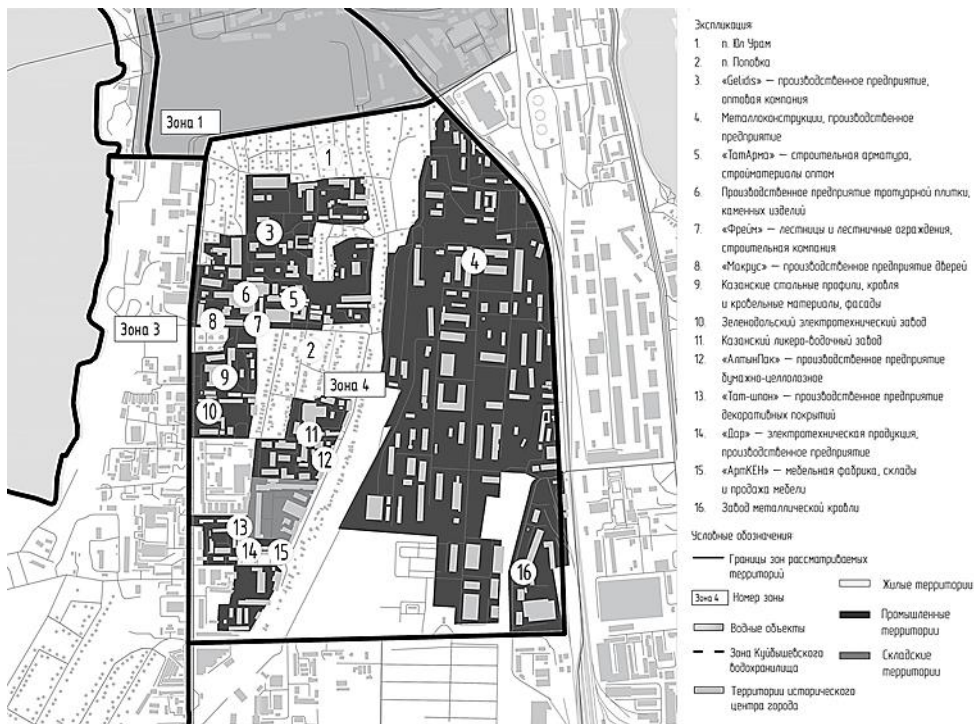


Рис. 7. Зона 4 рассматриваемых территорий
Fig. 7. Zone 4

Генпланом Казани до 2040 г. эти территории определены как зоны смешанного размещения производственных, коммунально-складских объектов и общественно-деловой застройки, зоны размещения производственных и коммунально-складских объектов I–II классов опасности и объектов коммунально-складского назначения. Также имеются зоны размещения озеленения специального назначения различного вида и территории индивидуальных жилых домов, которые становятся зонами рекультивации земель и перспективного использования территории, освоения территории при условии разработки ППТ.

В научной статье «Предпосылки формирования и развития речного порта Казани в его современных границах» М.Ш. Фазлеева и А.В. Ямаловой [6] рассматривается следующее: процесс формирования портовых территорий Казани и их влияние на развитие городской структуры; историческое возникновение речного порта и речного вокзала как композиционного центра; проблемы размещения таких зон вблизи центра города в условиях социально-экономических преобразований и перехода к постиндустриальному обществу. В статье отмечено, что центральная береговая зона утратила свое значение как исторически сложившаяся концентрация производственных территорий. При этом она сохранила заброшенные предприятия и коммунально-складские зоны, но приобрела социальное и рекреационное значение набережной Куйбышевского водохранилища.

В центральной части Казани, в районе речного вокзала, многие промышленные объекты прекратили свою деятельность и были перенесены. При этом, несмотря на сохранение ряда предприятий легкой промышленности, большая часть этих территорий остается неиспользуемой.

На основании анализа сделаны выводы о проблемах использования депрессивных промышленных и приречных территорий, граничащих с центром г. Казани.

1. Рассматриваемые территории изолированы от остальной части города: вдоль всей восточной границы проходит южная ветка железнодорожной инфраструктуры, которая существенно ограничивает транспортные связи.

Магистральные улицы, связывающие исследуемые территории с городом:

– ул. Татарстан – северная граница территорий; обеспечивает прямую связь с центром города (от речного вокзала);

– ул. Владимира Кулагина – проходит по центральной оси исследуемых территорий;

– ул. Магистральная – продольная улица, объединяющая указанные дороги.

Основная транспортная нагрузка приходится на эти три улицы. Центр города испытывает перегрузку, поскольку доступ на исследуемые территории возможен преимущественно через центр, а также рабочие места и рекреационные зоны сконцентрированы в центральной части города и практически отсутствуют на исследуемых территориях.

2. Проблема организации пешеходного движения: наличие множества тупиков пешеходных маршрутов, недостаток обустроенных площадей и зеленых насаждений, являющихся открытыми общественными пространствами.

3. Недостаток инфраструктуры внеуличного скоростного общественного транспорта: отсутствует метро, существующая трамвайная сеть ведет только по ул. Татарстан к речному порту и возвращается обратно. В местах пересечения ключевых транспортных потоков отсутствуют функциональные транспортно-пересадочные узлы, обеспечивающие связь с общегородским центром и рассматриваемыми территориями.

4. Территория городского центра, граничащая с исследуемыми территориями, имеет плотную историческую застройку, в основном рядовую квартальную. Ближе к ул. Татарстан, соединяющей городской центр с рассматриваемыми территориями, застройка переходит в квартальную и свободную, ближе к индустри-

альному кластеру. На исследуемых территориях строчная и периметральная застройка первой половины XX в. типовых среднеэтажных массовых серий, периметральная строчная и свободная с элементами групповой планировки застройка индустриального пласта, много пустых территорий. Внутриквартальные связи хаотичные, а по всем территориям расположены железнодорожные пути для провоза груза к предприятиям, многие уже не актуальные.

5. Невозможность использования занятых территорий под современные, более востребованные городским сообществом функции.

6. Недоступность набережной Волги и Куйбышевского водохранилища из-за наличия промышленных и складских территорий.

7. Проблема влияния депрессивных производственных территорий на экологическую ситуацию, сброс сточных вод, загрязнение окружающего ландшафта промышленными территориями.

В статье А.В. Пискаревой, В.А. Павловой, М.Н. Полещук, И.В. Клименко раскрывается проблема экологического каркаса [1], в труде Г.Н. Петришиной, М.Е. Селезневой, М.Н. Полещук – проблема реабилитации и современного использования депрессивных ландшафтов, учитывается определяющая роль водных объектов в формировании экологического каркаса города и их значительный рекреационный потенциал [2], что еще раз говорит о том, что производственные зоны с прибрежной территории необходимо расформировать, а оставшиеся территории нуждаются в преобразованиях и установлении связей с центром города.

Проанализированы тенденции перемещения производственных зон из центральной части Казани. Эти зоны имеют существенное значение для Казанской агломерации: наблюдается их перенос в активно развивающиеся логистические центры и технопарки на периферии города. При этом сохраняется транспортная доступность к Волжскому водному пути и железной дороге северного сообщения.

В научных работах И.В. Юсуповой, О.В. Пелевина, Р.М. Даутова «Критерии развития городских агломераций в контексте Стратегии-2030 Республики Татарстан» [3], Т.С. Хакимовой, Ю.А. Закоровой «Концепция долгосрочного территориального развития Казанской агломерации» [4] подчеркивается значимость стратегии развития Республики Татарстан. В рамках этой стратегии рассматриваемые территории и их промышленные зоны отнесены к Казанской агломерации, в состав которой входят Казань, Зеленодольск и Свияжск.

В статье А.Г. Хабибулиной и А.М. Хабибулиной «Анализ направлений развития логистических распределительных центров в градостроительной практике Республики Татарстан» приводится анализ современного состояния объектов логистической инфраструктуры в системе городских агломераций Республики Татарстан, необходимый для изучения возможности переноса промышленных объектов рассматриваемых территорий [5]. Согласно анализу, существуют и уже активно используются возможности и направления переноса существующих промышленных функций, исследуемых промышленных депрессивных территорий в системе Казанской агломерации: «Q-Park Казань», «Биек Тау», «Деловые линии», «Константиновский», «Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр», «Тандер», «М-7», «Смарт Сити Казань», «Северные ворота», «Авиастроительный кластер» [5].

Согласно национальному проекту оздоровления Волги, существует возможность переноса поселков и жилых массивов с приречных депрессивных территорий южнее у протока Подувалье.

3. Градостроительный потенциал рассматриваемых территорий

Градостроительный потенциал левобережной части Волги, связанный с переносом производственных и жилых зон, используется для удовлетворения городских потребностей, что отражено в Генплане Казани до 2040 г. и Стратегии социально-экономического развития РТ и Казани до 2030 г.

Стратегия социально-экономического развития приоритетно ориентирована на пространственную трансформацию промышленных территорий, создавая условия для размещения кластеров на основе принципов информационных технологий, биотехнологических предприятий, центров исследований и разработок, способствующих развитию промышленного производства с использованием передовых технологий. У легкой промышленности модернизация не предусматривается – эти виды промышленности планируются к реорганизации, модернизации с повышением экологической безопасности и уменьшением их санитарно-защитных зон, которые поспособствуют развитию территорий вокруг этих пространств.

Рассматриваемые территории уже имеют некоторые зоны размещения образования, которые можно развивать. Согласно данным заместителя министра образования и науки РТ, существует дефицит мест для проживания и образования студентов, который растет с каждым годом. В региональном межвузовском кампусе нуждаются технические высшие учебные заведения региона – КАИ, КНИТУ, КГЭУ и Минобрнауки РТ. Это возможность создания инновационного кластера на территориях.

Создание новых зеленых зон (парки, бульвары, скверы) позволит сформировать рекреационный кластер.

Территория прилегает к центру города, что дает возможность сбалансированного полицентрического развития для снижения нагрузки на центр и транспортную инфраструктуру [6, 7].

Согласно Генплану Казани до 2040 г., большая часть исследуемых территорий (зона 1, 3) предполагает изменение функциональных зон промышленных территорий на многофункциональную жилую зону, где могут появиться новые центры деловой и культурной активности. Новая функциональная зона большей части рассматриваемых территорий по Генплану Казани – зона смешанного размещения общественно-деловой и жилой застройки при условии последующей разработки ППТ. Это возможность создания общественно-жилого кластера.

Улицы Девятаева и Татарстан связывают западную и восточную части территории, а также обеспечивают связь с центром города (см. рис. 3). Необходимо добавление новых связей через железнодорожные пути. Возможность развития транспортной сети (метро, магистралей, трамвайной сети, транспортно-пересадочных узлов) отражается в Генплане Казани.

В статье А.А. Дембича и О.А. Балтусовой «Исторический центр Казани – между преобразованием и сохранением» говорится о «перспективном градостроительном каркасе как о дуалистической системе, состоящей из двух

обособленных, но взаимодействующих подсистем – два субкаркаса территории): административно-делового каркаса и рекреационно-ландшафтного каркаса [8, с. 123].

Первый субкаркас (АДК) – это «концентрация объектов административно-делового и эпизодического торгового назначения вблизи наиболее значимых транспортных магистралей» [8], а второй субкаркас (РЛК) – это «рекреационно-ландшафтный каркас, где формируется концентрация жилых зон, объектов питания, торговли повседневного уровня обслуживания и зеленых устройств, вблизи пешеходных коммуникаций» [Там же, с. 124]. «Связность АДК обеспечивается „деловым движением“, связность РЛК – “прогулочным движением”» [Там же, с. 123].

Взяв за основу данное исследование о «дуалистичной системе, состоящей из двух субкаркасов» и основы их формирования, а также анализ градостроительной проблематики и потенциала рассматриваемых территорий и их правовых возможностей, можно сказать, что потенциал использования этих территорий может быть развит благодаря созданию трех взаимосвязанных кластеров, в которые будут объединены новые функциональные зоны исследуемых территорий, которые развиваются у транспортно-пересадочных узлов для удобства и доступности (рис. 8).

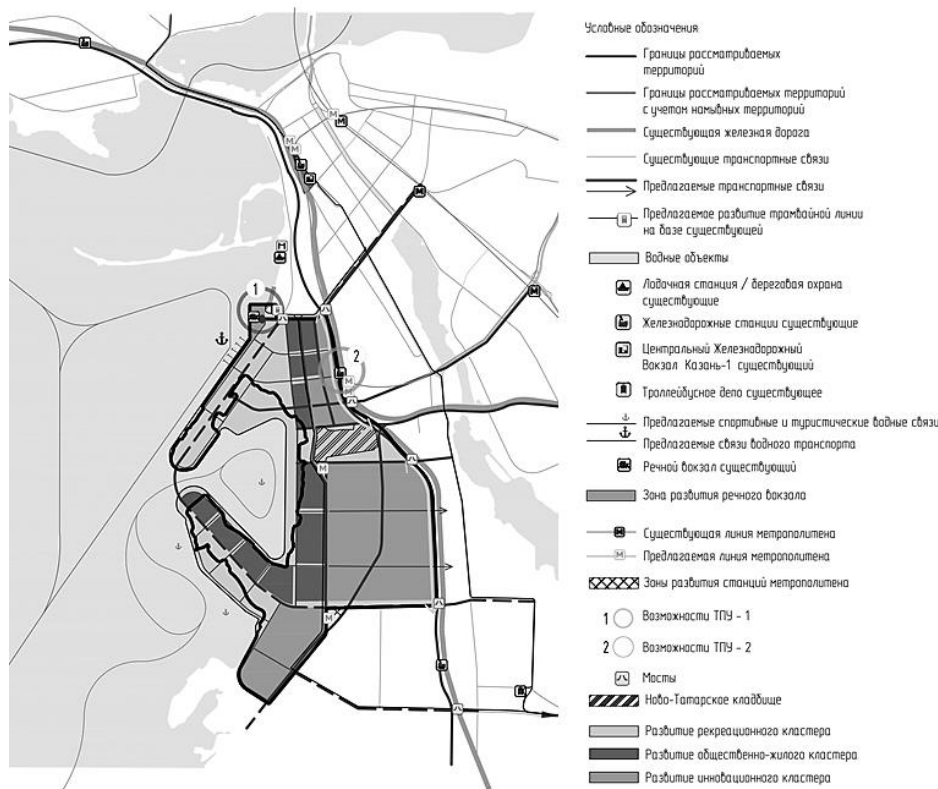


Рис. 8. Возможности использования рассматриваемых территорий
 Fig. 8. Potential use of territories

Инновационный кластер – это гибкое территориальное объединение компаний, научно-исследовательских институтов, образовательных учреждений и иных организаций в смежных областях. Его ключевая задача – стимулировать инновационную деятельность и повышать конкурентоспособность региона.

Состав каркаса кластера определен на основе стратегий развития Казани, Республики Татарстан в целом, потребностей агломерационной политики (в частности, развития Казанской агломерации). Создание кластера позволит снизить нагрузку на центр города за счет появления новых рабочих мест.

Общественно-жилой кластер формируется на основе существующих жилых зон на рассматриваемых территориях с учетом потребности города в новом жилищном строительстве.

Согласно Генеральному плану Казани, зоны 1 и 3 отнесены к территориям многофункционального развития жилой застройки с высокой долей общественной функции. Это предполагает обеспечение жилой функции, развитие коммерческой деятельности, создание жилья различных типов и ценовых категорий, формирование развитой социальной инфраструктуры.

Рекреационный кластер формируется на основе территорий, обладающих уникальными природными ресурсами и культурно-историческим наследием. Его цель – устойчивое развитие туризма и улучшение качества жизни местного населения за счет сохранения окружающей среды, повышения экологической устойчивости прибрежных зон, потенциала развития речного вокзала, водных туристических маршрутов, развития спорта и развлекательных центров.

Возможности создания транспортно-пересадочных узлов на рассматриваемых территориях, позволяющие связать кластеры в единую систему:

- 1) зона речного вокзала, которая может быть определена как зона развития пассажирского речного вокзала, площадь пересадки на трамвайные и автобусные маршруты центральным транспортно-пересадочным узлом;
- 2) зоны у железнодорожных станций Вахитово и Тихорецкая в совокупности с предлагаемым Генпланом Казани – как зоны развития станций новой ветки метро. Ветка метро также соединяется станциями метро с железнодорожными станциями по всей восточной границе рассматриваемых территорий.

Заключение

Полный перенос промышленных предприятий рассматриваемых территорий из центра на окраину города либо за его границы не всегда может принести положительный эффект. Решением может стать частичный перенос промышленных предприятий, которые определены к выносу стратегией развития города или выгодны для агломерации региона, к которому относится город, а оставшуюся легкую промышленность модернизировать [9, 10].

Перенос промышленных предприятий с рассматриваемых территорий необходимо осуществлять на основании документов стратегического планирования – Стратегии развития г. Казани и Стратегии развития Республики Татарстан. При этом следует уделять особое внимание развитию Казанской агломерации, где формируются новые либо развиваются существующие промышленные и логистические центры.

Аналогичный подход требуется для приречных территорий, на которых расположены складские объекты, участки индивидуального жилищного строи-

тельства, заброшенные предприятия с действующими санитарно-защитными зонами, многочисленные рынки, объекты розничной торговли, а также коммунально-хозяйственные и деловые зоны.

На исследуемых территориях целесообразно сформировать многофункциональные зоны с максимальным сохранением рабочих мест на предприятиях, которые экономически невыгодно переносить либо которые не имеют перспективных площадок для размещения на городской периферии или за пределами города.

На территориях, где в настоящее время располагаются промышленные объекты, намеченные к переносу, могут быть предусмотрены новые функциональные зоны приложения труда, зоны туристической и жилой привлекательности. Необходимо достичь возможности баланса между промышленной и городской структурой города в целом за счет связанных между собой трех кластеров исследуемых территорий, формируемых у транспортно-пересадочных узлов: инновационный кластер передовых технологий, образования, общественно-жилой кластер на базе существующей жилой застройки, а рекреационный кластер за счет имеющегося водно-экологического потенциала.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Пискарева А.В., Павлова В.А. Эстетизация как подход к реабилитации депрессивного ландшафта // *Architecture and Modern Information Technologies*. 2023. № 2 (63). С. 218–236. DOI: 10.24412/1998-4839-2023-2-218-236
2. Полещук М.Н., Клименко И.В. Развитие общественных пространств в прибрежных зонах крупнейших городов Поволжья // *Architecture and Modern Information Technologies*. 2022. № 2 (59). С. 225–244. DOI: 10.24412/1998-4839-2022-2-225-244
3. Юсупова И.В., Пелевин О.В., Даутов. Р.М. Критерии развития городских агломераций в контексте стратегии-2030 Республики Татарстан // *Вестник КГЭУ*. 2019. № 4. С. 103–111.
4. Хакимова Т.С., Закирова Ю.А. Концепция долгосрочного территориального развития Казанской агломерации // *Известия КГАСУ*. 2020. № 4 (54). С. 172–182.
5. Хабибуллина А.Г., Хабибуллина А.М. Анализ направлений развития логистических распределительных центров в градостроительной практике Республики Татарстан // *Известия КГАСУ*. 2016. № 4 (38). С. 192–199.
6. Бобрышев Д.В., Вершинина С.В. Интеграция прибрежных территорий в функционально-планировочную структуру города как необходимое условие их устойчивого развития // *Вестник РГТУ*. 2014. № 12 (95). С. 103–107.
7. Дембич А.А., Закирова Ю.А., Латыпова М.С. Казань – ресурсы и перспективы полицентричного развития // *Известия КГАСУ*. 2017. № 3 (41). С. 57–65.
8. Дембич А.А., Балтусова О.А. Исторический центр Казани – между преобразованием и сохранением // *Известия КГАСУ*. 2022. № 3 (61). С. 119–129. DOI: 10.52409/20731523_2022_3_119
9. Быстрова Т.Ю. Реабилитация промышленных территорий городов: теоретические предпосылки, проектные направления // *Академический вестник УралНИИпроект РААСН*. 2013. № 3. С. 21–25.
10. Котенко И.А., Токарева В.А. Реновация бывших промышленных территорий // *Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура*. 2015. № 3 (20). С. 47–52. DOI: 10.17673/Vestnik.2015.03.6

REFERENCES

1. Piskareva A.V., Pavlova V.A. Aestheticization as Approach to Rehabilitation of Depressed Landscape. *Architecture and Modern Information Technologies*. 2023; 2 (63): 218–236. DOI: 10.24412/1998-4839-2023-2-218-236 (In Russian)
2. Poleshchuk M.N., Klimenko I.V. Development of Public Spaces in Coastal Zones of the Largest Cities of the Volga Region. *Architecture and Modern Information Technologies*. 2022; 2 (59): 225–244. DOI: 10.24412/1998-4839-2022-2-225-244 (In Russian)

3. Yusupova I.V., Pelevin O.V., Dautov R.M. Criteria for the Development of Urban Agglomerations in the Context of the Strategy-2030 of the Republic of Tatarstan. *Vestnik KGEU*. 2019; (4): 103–111. (In Russian)
4. Khakimova T.S., Zakirova Yu.A. Concept of Long-Term Territorial Development of the Kazan Agglomeration. *Izvestiya KGASU*. 2020; 4 (54): 172–182. (In Russian)
5. Khabibullina A.G., Khabibullina A.M. Analysis of Development Directions for Logistics Distribution Centers in Urban Planning Practice of the Republic of Tatarstan. *Izvestiya KGASU*. 2016; 4 (38): 192–199. (In Russian)
6. Bobryshev D.V., Vershinina S.V. Integration of Coastal Territories into the City Functional and Planning Structure as a Necessary Condition for Sustainable Development. *Vestnik RGTU*. 2014; 12 (95): 103–107. (In Russian)
7. Dembich A.A., Zakirova Yu.A., Latypova M.S. Kazan: Resources and Prospects for Polycentric Development. *Izvestiya KGASU*. 2017; 3 (41): 57–65. (In Russian)
8. Dembich A.A., Baltusova O.A. Historical Center of Kazan: Transformation and Preservation. *Izvestiya KGASU*. 2022; 3 (61): 119–129. DOI: 10.52409/20731523_2022_3_119_119 (In Russian)
9. Bystrova T.Yu. Rehabilitation of Urban Industrial Territories: Theoretical Prerequisites, Project Directions. *Academicheskii Vestnik UralNIiproekt RAASN*. 2013; (3): 21–25. (In Russian)
10. Kotenko I.A., Tokareva V.A. Renovation of Former Industrial Territories. *Vestnik SGASU. Urban Planning and Architecture*. 2015; 3 (20): 47–52. DOI: 10.17673/Vestnik.2015.03.6 (In Russian)

Сведения об авторах

Вайтенс Андрей Георгиевич, докт. архитектуры, профессор, член Союза архитекторов России, член-корреспондент РААСН, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 190005, г. Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, 4, avaytens@gmail.com

Матвеева Алена Андреевна, магистрант, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 190005, г. Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, 4, allenandreevna@yandex.ru

Authors Details

Andrey G. Vaitens, DSc, Professor, Member of the Union of Architects of Russia, Corresponding Member RAACS, Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering 4, 2nd Krasnoarmeiskaya Str., 190005, Saint-Petersburg, Russia, avaytens@gmail.com

Alena A. Matveeva, Graduate Student, Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering 4, 2nd Krasnoarmeiskaya Str., 190005, Saint-Petersburg, Russia, allenandreevna@yandex.ru

Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Authors contributions

The authors contributed equally to this article.
The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 20.11.2025
Одобрена после рецензирования 24.11.2025
Принята к публикации 30.11.2025

Submitted for publication 20.11.2025
Approved after review 24.11.2025
Accepted for publication 30.11.2025