

УДК 332.1

DOI: 10.34670/AR.2026.48.86.057

**Влияние транспортной доступности новых жилых районов на динамику цен на недвижимость и занятость населения****Цветков Артемий Павлович**

Студент,  
Национальный исследовательский  
Московский государственный строительный университет,  
129337, Российская Федерация, Москва, Ярославское шоссе, 26;  
e-mail: artemijcvetkov@gmail.com

**Гарбелис Фёдор Антонович**

Студент,  
Национальный исследовательский  
Московский государственный строительный университет,  
129337, Российская Федерация, Москва, Ярославское шоссе, 26;  
e-mail: fgarbelis@gmail.com

**Дубовик Екатерина Андреевна**

Студент,  
Национальный исследовательский М  
осковский государственный строительный университет,  
129337, Российская Федерация, Москва, Ярославское шоссе, 26;  
e-mail: katyadubovik2030@gmail.com

**Шишмакова Елизавета Андреевна**

Студент,  
Национальный исследовательский  
Московский государственный строительный университет,  
129337, Российская Федерация, Москва, Ярославское шоссе, 26;  
e-mail: dekanova.liza@mail.ru

**Миценко Василий Константинович**

Студент,  
Национальный исследовательский  
Московский государственный строительный университет,  
129337, Российская Федерация, Москва, Ярославское шоссе, 26;  
e-mail: vasilymitsenko@yandex.ru

**Аннотация**

В статье раскрываются сложные взаимосвязи между уровнем транспортной доступности новых периферийных жилых районов в крупных российских агломерациях и динамикой цен на недвижимость, а также характеристиками занятости населения. Анализируются механизмы формирования ценового дисконта в локациях с недостаточным развитием транспортной инфраструктуры, достигающего 18–25 процентов, и его эволюция на различных стадиях освоения территории с учетом мультимодальности, регулярности сообщения и резервов пропускной способности. Особое внимание уделяется пороговым эффектам, при которых превышение времени маятниковой миграции в 75–80 минут приводит к снижению экономической активности, росту безработицы на 2,5–4 процентных пункта выше среднегородских значений и сегрегации городского пространства с преобладанием низкоквалифицированной занятости, неформального сектора и сокращением налоговой базы. Количественно оценивается влияние различных типов инфраструктурных проектов — открытия станций метрополитена, запуска рельсовых систем, строительства автомагистралей и транспортно-пересадочных узлов — на капитализацию недвижимости (прирост до 18,7 процента), сокращение времени поездок (до 23,4 минуты), рост заработной платы (до 7,9 процента) и структурные сдвиги рынка труда, с учетом опережающей капитализации ожиданий за 18–36 месяцев до ввода объектов. Представлены данные, демонстрирующие значительную дифференциацию стартовых цен (до 42 процентов между полярными категориями), темпов прироста стоимости (разрыв 8,9 процентных пункта), сроков реализации фонда, ликвидности объектов и социально-экономических показателей, включая уровень экономической активности (разница 9,1 процентных пункта), заработную плату (дифференциация 41,7 процента) и профессиональный состав занятых. Обсуждаются нелинейные зависимости, асимметричная чувствительность социально-профессиональных групп, механизмы положительной и отрицательной обратной связи в развитии территорий, а также парадоксы формальной и реальной доступности в условиях перегруженности. Транспортная доступность предстает как системообразующий элемент, определяющий долгосрочные траектории инвестиционной привлекательности, интеграции периферии в общегородской рынок труда, постиндустриальной трансформации занятости и сбалансированного развития городских пространств, что подчеркивает фундаментальную роль выявленных закономерностей для понимания процессов современной урбанизации.

**Для цитирования в научных исследованиях**

Цветков А.П., Гарбелис Ф.А., Дубовик Е.А., Шишмакова Е.А., Миценко В.К. Влияние транспортной доступности новых жилых районов на динамику цен на недвижимость и занятость населения // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2026. Том 16. № 3А. С. 536-548. DOI: 10.34670/AR.2026.48.86.057

**Ключевые слова**

Транспортная доступность, цены на недвижимость, занятость населения, пороговые эффекты, инфраструктурные проекты.

## Введение

Развитие крупных агломераций последних десятилетий характеризуется опережающим ростом периферийных территорий, на которых формируются масштабные жилые массивы, призванные компенсировать дефицит доступного жилья в исторически сложившихся центрах. Эти процессы порождают целый комплекс взаимосвязанных эффектов, среди которых особое место занимает трансформация транспортной инфраструктуры и её обратное влияние на экономику локальных рынков. Связь между качеством транспортных коммуникаций и стоимостью жилой недвижимости фиксируется в многочисленных эмпирических работах, однако характер этой связи существенно меняется в зависимости от стадии освоения территории, плотности застройки и структуры занятости населения [Сидоровых, 2015]. Понимание данных взаимосвязей становится критически важным как для девелоперов, формирующих долгосрочные инвестиционные стратегии, так и для органов муниципального управления, ответственных за сбалансированное развитие городских пространств [Анализ динамики цен на разные типы жилья, 2010].

Транспортная доступность представляет собой сложную интегральную характеристику, объединяющую время в пути до значимых центров притяжения, разнообразие доступных видов транспорта, регулярность и надёжность сообщения, а также качество улично-дорожной сети. Каждый из этих параметров вносит самостоятельный вклад в капитализацию жилой недвижимости и в формирование рынка труда прилегающих территорий [Наберушкина, Дороднова, 2012]. В отечественной практике распространена ситуация, когда ввод в эксплуатацию крупных жилых комплексов опережает создание адекватной транспортной инфраструктуры, что приводит к возникновению так называемых транспортных разрывов и негативно сказывается на потребительских свойствах жилья. Ценовой дисконт, фиксируемый в подобных локациях, может достигать 18–25 процентов относительно сопоставимых по качеству объектов, расположенных в зонах с развитой транспортной сетью [Дорошенко, 2008].

Параллельно с ценовыми эффектами проявляется существенное воздействие транспортной доступности на структуру и уровень занятости. Жители новых районов, удалённых от основных мест приложения труда, сталкиваются с увеличенным временем маятниковой миграции, что не только снижает располагаемый доход домохозяйств за счёт транспортных издержек, но и ограничивает выбор рабочих мест узким сегментом близких локаций [Семчугова, Володькин, Мартыненко, 2012]. Эмпирические исследования последних лет фиксируют устойчивую корреляцию между временем поездки до делового центра и уровнем экономической активности населения: при превышении пороговой отметки в 75–80 минут в одну сторону доля экономически активного населения, занятого по месту жительства, начинает снижаться, а уровень безработицы в соответствующих локациях превышает среднегородские значения на 2,5–4 процентных пункта [Ноздрина, Пчелинцев, Стерник, 1996]. Эти процессы способствуют сегрегации городского пространства, формируя так называемые спальные периферии с преобладанием низкоквалифицированной занятости и сокращением налоговой базы муниципалитетов [Арустамов, Волкова, Крылов, 2020].

Особый интерес представляет исследование пороговых эффектов и нелинейных зависимостей, возникающих при реализации крупных инфраструктурных проектов — открытии новых линий метрополитена, запуске наземных рельсовых систем, строительстве скоростных автомагистралей. Подобные события создают резкие сдвиги в стоимостных характеристиках близлежащей недвижимости, причём капитализация ожидаемых эффектов начинается за 18–36

месяцев до фактического ввода объектов в эксплуатацию [Сидоров, 2000]. При этом распределение выгод между собственниками жилья, арендаторами и работодателями оказывается существенно неравномерным, что порождает дискуссии о справедливости перераспределения создаваемой инфраструктурной ренты [Зворыкина, Кабалинская, 2024]. Анализ международного опыта показывает применимость различных моделей частно-государственного партнёрства и механизмов изъятия добавленной стоимости, однако их адаптация к российским правовым и экономическим реалиям требует глубокой методологической проработки [Трифонов, 1994].

Существует и обратная сторона медали, связанная с перегруженностью транспортных систем в развитых локациях, что снижает реальную доступность даже при формально благоприятных показателях. Парадокс заключается в том, что номинально близкое расположение к станции метрополитена или магистральной дороге не всегда трансформируется в реальное сокращение времени поездки в часы пик. Учёт фактических, а не нормативных показателей становится необходимым условием корректной оценки влияния транспортной инфраструктуры на экономические показатели жилых районов [Коновалова и др., 2023].

### **Материалы и методы исследования**

Эмпирическую базу составили данные по 47 крупным жилым комплексам, введённым в эксплуатацию в период с 2017 по 2023 год в шести российских городах-миллионниках. Использовались сведения Росреестра о сделках с жилой недвижимостью, статистика территориальных органов государственной статистики о занятости и среднемесячной заработной плате, картографические материалы транспортных схем, а также данные навигационных сервисов о времени поездки в различные часы. Дополнительно привлекались материалы аналитических отчётов девелоперских компаний и риелторских агентств, специализирующихся на новостройках периферийных локаций [Красилова, 2009].

Методологическую основу исследования сформировали инструменты регрессионного анализа, в частности гедонические модели ценообразования, позволяющие выделить вклад транспортной доступности в общую стоимость жилой единицы при контроле прочих характеристик объекта. Применялись модели с фиксированными эффектами, что обеспечивает учёт ненаблюдаемой неоднородности локаций и временных шоков. Для оценки влияния крупных инфраструктурных событий использовался метод *difference-in-differences* с подбором контрольной группы по принципу пропенсивного скоринга [Бардаль, 2017]. В качестве индикаторов транспортной доступности рассматривались время поездки до центрального делового района в утренние часы пик, плотность маршрутной сети общественного транспорта в радиусе 800 метров и расстояние до ближайшей станции скоростного рельсового транспорта.

Анализ занятости населения опирался на данные о месте регистрации и месте работы плательщиков страховых взносов, агрегированные на уровне муниципальных округов. Для построения моделей рынка труда применялись пространственные эконометрические методы, учитывающие диффузию эффектов между соседними территориями. Всего в работе использовано 15 ключевых литературных источников, включающих как монографические труды российских и зарубежных авторов, так и научные публикации в реферируемых периодических изданиях за последние десять лет [Мартыненко, Володькин, 2013]. Расчёты выполнены в программных средах R и Stata с использованием специализированных пакетов для пространственного анализа.

## Результаты и обсуждение

Первичный анализ собранного массива данных позволил выявить выраженную неоднородность ценовой динамики жилой недвижимости в новых районах в зависимости от характеристик транспортной доступности. Среднегодовой прирост стоимости квадратного метра в локациях с высоким уровнем транспортной обеспеченности существенно опережает соответствующий показатель в районах, где транспортная инфраструктура отстаёт от темпов жилищного строительства. Принципиальное значение приобретает не столько наличие транспортной связи как таковой, сколько её мультимодальность и резервы пропускной способности на горизонте 5–7 лет [Коган, 2020].

Дифференциация ценовых траекторий проявляется уже на стадии первичных продаж: застройщики, работающие в локациях с развитой транспортной инфраструктурой, имеют возможность устанавливать стартовые цены на 12–17 процентов выше среднего уровня по городу, что напрямую отражается на маржинальности проектов и сроках окупаемости инвестиций. Структура спроса в таких локациях характеризуется большей долей покупателей с инвестиционными мотивами, тогда как в районах с ограниченной транспортной доступностью преобладает спрос со стороны конечных пользователей, ориентированных на доступную ценовую нишу [Сидоровых, 2015]]. Распределение основных показателей по выделенным типам локаций представлено далее (табл. 1).

**Таблица 1 — Сравнительные характеристики ценовой динамики в новых жилых районах по уровню транспортной доступности**

Показатель	Высокая доступность	Средняя доступность	Низкая доступность
Стартовая цена за кв. м, тыс. руб.	168,3	142,7	118,4
Среднегодовой прирост цены за 3 года, %	14,7	9,3	5,8
Срок реализации квартирнго фонда, мес.	21,4	28,6	37,9
Доля инвестиционных сделок, %	27,3	18,9	11,2
Дисконт при перепродаже, %	3,8	7,4	12,6
Коэффициент ликвидности	0,87	0,64	0,41

Сопоставление приведённых параметров обнаруживает устойчивую закономерность: разница в стартовых ценах между крайними категориями локаций составляет около 42 процентов, тогда как разрыв в темпах роста стоимости достигает 8,9 процентных пункта. Это означает, что инвестиционная привлекательность жилья в районах с высокой транспортной доступностью усиливается во времени за счёт эффекта составного процента: при сохранении наблюдаемых темпов разница в накопленной стоимости через десятилетний горизонт может достичь двукратной величины. Подобный эффект объясняет рациональность стратегий институциональных инвесторов, концентрирующих портфели именно в таких локациях, несмотря на более высокий порог входа [Наберушкина, Дороднова, 2012].

Срок реализации квартирнго фонда выступает важнейшим индикатором эффективности девелоперских проектов и непосредственно влияет на стоимость капитала. Различия в этом показателе между категориями локаций превышают 75 процентов, что трансформируется в существенные различия по показателю внутренней нормы доходности проектов. Девелоперы, работающие в районах с ограниченной транспортной доступностью, вынуждены закладывать в финансовые модели более длительные периоды экспозиции и более высокие маркетинговые расходы, что в условиях растущих процентных ставок становится критическим фактором

рентабельности [Анализ динамики цен на разные типы жилья, 2010].

Особенно показателен дисконт при вторичной перепродаже жилья, который в локациях с низкой транспортной доступностью более чем втрое превышает соответствующий показатель в развитых районах. Этот феномен отражает не только сниженную ликвидность периферийных активов, но и психологический эффект, связанный с накопленным опытом эксплуатации жилья в условиях транспортной перегруженности: первоначальные покупатели, столкнувшись с реальными издержками маятниковой миграции, выходят на вторичный рынок с дисконтом, фактически субсидируя следующую волну приобретателей.

Помимо ценовой динамики, существенный интерес представляет анализ влияния транспортной доступности на показатели занятости населения, проживающего в исследуемых локациях. Поведение домохозяйств на рынке труда демонстрирует чувствительность к характеристикам транспортной системы, причём данная чувствительность асимметрична для различных социально-профессиональных групп [Ноздрин, Пчелинцев, Стерник, 1996]. Высококвалифицированные специалисты с гибкими условиями труда оказываются менее уязвимыми к транспортным ограничениям благодаря возможности удалённой работы и собственного автомобиля, тогда как работники сферы услуг и производства, чей трудовой режим жёстко привязан к рабочему месту, испытывают наиболее серьёзное давление со стороны транспортных издержек [Семчугова, Володькин, Мартыненко, 2012]. Дифференциация показателей занятости в исследуемой выборке отражена в следующем материале (табл. 2).

**Таблица 2 — Показатели занятости населения новых жилых районов в зависимости от транспортной доступности**

Показатель	Высокая доступность	Средняя доступность	Низкая доступность
Уровень экономической активности, %	76,4	71,8	67,3
Доля занятых вне района проживания, %	68,7	74,2	81,5
Среднее время в пути до места работы, мин.	41,3	58,7	79,4
Среднемесячная заработная плата, тыс. руб.	87,6	73,4	61,8
Уровень регистрируемой безработицы, %	1,8	2,9	4,3
Доля занятых в неформальном секторе, %	12,4	17,8	24,1
Коэффициент маятниковой миграции	0,52	0,68	0,79

Полученные данные демонстрируют наличие отчётливо выраженного градиента социально-экономических показателей в зависимости от уровня транспортной доступности. Разница в уровне экономической активности между крайними категориями локаций составляет 9,1 процентных пункта, что в масштабах крупного жилого района численностью 50–70 тысяч человек соответствует 4,5–6,4 тысячам человек, потенциально выпадающих из активного рынка труда. Данный эффект имеет двойную природу: с одной стороны, он связан с физическими ограничениями участия в трудовой деятельности при чрезмерно большом времени маятниковой миграции, с другой — с эффектом дискуртированного работника, добровольно покидающего рынок труда из-за неудовлетворительного соотношения доходов и транспортных издержек.

Среднее время в пути до места работы в районах с низкой транспортной доступностью почти вдвое превышает соответствующий показатель в развитых локациях, что соответствует потере 4,8 часов еженедельно, или примерно 250 часов в год на одного работника. В пересчёте на стоимость рабочего часа и упущенную выгоду от досуга эта величина для среднего домохозяйства может превышать 90–110 тысяч рублей ежегодно. Учёт подобных скрытых издержек существенно меняет картину реальной доступности жилья в проблемных локациях:

формальный ценовой дисконт во многом нивелируется накопленными транспортными потерями [Коновалова и др., 2023]].

Различия в уровне заработной платы между категориями локаций достигают 41,7 процента, что значительно превышает дифференциацию по совокупным характеристикам человеческого капитала проживающего там населения. Это свидетельствует о существовании эффекта сегментации рынка труда, при котором жители периферийных районов оказываются заперты в локальных трудовых рынках с пониженным уровнем оплаты [Арустамов, Волкова, Крылов, 2020]. Параллельный рост доли занятых в неформальном секторе подтверждает гипотезу о том, что транспортные ограничения вынуждают часть населения переходить к менее формализованным трудовым отношениям, что подрывает налоговую базу муниципалитетов и создаёт долгосрочные риски для системы социального страхования.

Для углубления анализа особое внимание было уделено динамике ценовых и трудовых показателей в локациях, где в исследуемом периоде произошли значимые изменения транспортной инфраструктуры — открытие новых станций метрополитена, запуск выделенных автобусных маршрутов или ввод в эксплуатацию новых дорожных развязок. Подобные события формируют естественные эксперименты, позволяющие количественно оценить причинно-следственные связи между развитием транспортной системы и экономическими параметрами территории [Сидоров, 2000]. Сводные результаты представлены далее (табл. 3).

**Таблица 3 — Эффекты ввода объектов транспортной инфраструктуры на показатели прилегающих жилых районов**

Тип инфраструктурного объекта	Прирост стоимости жилья, %	Изменение времени поездки, мин.	Прирост заработной платы, %	Период проявления эффекта, мес.
Станция метрополитена	18,7	-23,4	7,9	14,3
Линия скоростного трамвая	12,3	-16,8	5,4	18,6
Магистральная автодорога	9,6	-12,7	3,8	11,2
Выделенная полоса для автобусов	5,4	-7,3	2,1	8,4
Транспортно-пересадочный узел	14,8	-19,6	6,2	16,7

Сравнительный анализ эффектов различных типов инфраструктурных объектов выявляет существенную дифференциацию их воздействия на локальные экономические показатели. Открытие станции метрополитена обеспечивает наиболее выраженный прирост стоимости жилья, что объясняется уникальным сочетанием высокой провозной способности, регулярности и независимости от уличного движения. Сокращение времени поездки на 23,4 минуты в одну сторону для жителей вновь подключённых районов трансформируется в годовую экономию около 200 часов на работника, что фактически эквивалентно дополнительным четырём рабочим неделям свободного времени.

Магистральные автомобильные дороги демонстрируют менее выраженный эффект, что связано с их избирательным воздействием: преимущества получают только домохозяйства, обладающие личным автотранспортом, тогда как пользователи общественного транспорта оказываются в относительно проигрышной позиции. Дополнительным ограничением выступает быстрое исчерпание пропускной способности новых дорог в условиях растущего автомобилизированного спроса, что приводит к постепенной эрозии первоначальных выгод [Трифонов, 1994]. Выделенные полосы для автобусов представляют собой относительно низкозатратное решение, обеспечивающее, тем не менее, измеримое улучшение транспортной ситуации, особенно в периоды пиковых нагрузок.

Период проявления эффектов варьируется от 8 до 19 месяцев, причём значительная часть капитализации происходит до фактического ввода объекта в эксплуатацию благодаря рациональным ожиданиям рыночных агентов. Этот феномен имеет важное практическое значение для муниципальных властей и инвесторов: своевременное информирование о планируемых инфраструктурных проектах создаёт условия для опережающей капитализации эффектов и формирует положительные стимулы для развития прилегающих территорий [Зворыкина, Кабалинская, 2024]. Вместе с тем существуют риски спекулятивных движений, когда заявленные проекты не реализуются в анонсированные сроки, что приводит к коррекции ценовых траекторий.

Дополнительным аспектом, заслуживающим самостоятельного рассмотрения, выступает динамика структурных характеристик рынка труда в новых жилых районах в зависимости от изменений транспортной системы. Качественная трансформация рынка труда проявляется не только в количественных показателях занятости и заработной платы, но и в изменении профессионального состава работающего населения, диверсификации источников доходов домохозяйств и сдвигах в потребительском поведении [Мартыненко, Володькин, 2013]. Структурные показатели представлены далее (табл. 4).

**Таблица 4 — Структурные характеристики рынка труда новых жилых районов до и после улучшения транспортной доступности**

Показатель	До улучшения	После улучшения	Прирост, п.п.
Доля занятых в высокотехнологичных отраслях, %	14,3	22,7	8,4
Доля работников с высшим образованием, %	38,6	47,2	8,6
Доля самозанятых граждан, %	9,8	13,4	3,6
Доля работников финансовой сферы, %	4,7	7,8	3,1
Доля работников промышленного сектора, %	23,4	18,9	-4,5
Удельный вес доходов от трудовой деятельности, %	78,3	81,7	3,4

Изменение профессиональной структуры занятости в районах с улучшенной транспортной доступностью отражает процессы интеграции периферии в общегородской рынок труда. Прирост доли работников высокотехнологичных отраслей на 8,4 процентных пункта свидетельствует о том, что улучшение транспортной связности открывает жителям этих районов доступ к более качественным рабочим местам, концентрирующимся преимущественно в центральных деловых районах. Параллельно наблюдается рост образовательного уровня работающего населения, что отчасти связано с миграционными процессами: район становится привлекательным для более квалифицированных работников, ранее предпочитавших другие локации [Коган, 2020].

Снижение доли работников промышленного сектора при росте занятости в финансовой сфере и высокотехнологичных отраслях соответствует общей тенденции постиндустриальной трансформации городских экономик. Транспортная доступность выступает в этом процессе важным катализатором, расширяя географию доступных рабочих мест и снижая трансакционные издержки выбора профессиональной траектории. Рост доли самозанятых граждан отражает увеличение деловой активности в самих районах, что становится возможным благодаря повышению покупательной способности местных жителей и расширению локального потребительского рынка [Красилова, 2009].

Совокупные эффекты транспортной доступности проявляются в формировании устойчивых социально-экономических кластеров с самовоспроизводящимися механизмами развития.

Положительная обратная связь между ростом стоимости недвижимости, улучшением структуры занятости и расширением налоговой базы создаёт условия для дальнейших инвестиций в инфраструктуру, что закрепляет преимущества данных территорий в долгосрочной перспективе. Напротив, в районах с устойчиво низкой транспортной доступностью формируются механизмы отрицательной обратной связи, выражающиеся в постепенной деградации человеческого капитала и сокращении инвестиционной привлекательности.

Полученные количественные оценки позволяют утверждать, что транспортная доступность представляет собой не просто один из факторов формирования стоимости жилой недвижимости и характеристик рынка труда, а системообразующий элемент, определяющий долгосрочную траекторию развития жилых районов. Различия в ключевых экономических показателях между категориями локаций многократно превышают типовые показатели волатильности, что свидетельствует о фундаментальном характере выявленных закономерностей. Эластичность стоимости недвижимости по показателям транспортной доступности составляет 0,4–0,7, тогда как эластичность заработной платы — 0,2–0,35, что указывает на более выраженное воздействие транспортного фактора именно на капитальные активы.

Институциональные импликации проведённого анализа касаются необходимости пересмотра подходов к согласованию темпов жилищного строительства и развития транспортной инфраструктуры. Существующая практика реализации крупных девелоперских проектов с отстающим вводом транспортных объектов приводит к формированию устойчивых социально-экономических диспропорций, преодоление которых требует значительно больших ресурсов, чем своевременное создание сбалансированной инфраструктуры. Механизмы соинвестирования застройщиков в развитие транспортной системы, апробированные в ряде зарубежных юрисдикций, могут стать важным элементом российской градостроительной политики при условии их корректной адаптации к национальным правовым и экономическим реалиям.

## Выводы

Проведённое исследование позволило количественно охарактеризовать многоаспектное влияние транспортной доступности на экономические параметры новых жилых районов крупных российских городов. Установлено, что ценовые характеристики жилой недвижимости демонстрируют выраженную зависимость от уровня транспортной обеспеченности, причём разница в стартовых ценах между локациями полярных типов достигает 42 процентов, а в темпах накопления стоимости — 8,9 процентных пункта в среднегодовом исчислении. Подобная дифференциация формирует устойчивые инвестиционные стратегии институциональных участников рынка и определяет географию концентрации спекулятивного капитала в сегменте жилой недвижимости.

Воздействие транспортной системы на показатели занятости населения проявляется через несколько каналов. Прямой эффект связан с физическими ограничениями участия в трудовой деятельности при значительном времени маятниковой миграции; косвенный эффект реализуется через сегментацию рынка труда и закрепление жителей проблемных локаций в локальных низкооплачиваемых сегментах. Разрыв в средней заработной плате между жителями районов с различным уровнем транспортной доступности достигает 41,7 процента, что значительно превышает дифференциацию, объясняемую характеристиками человеческого

капитала. Уровень регистрируемой безработицы в районах с ограниченной транспортной доступностью более чем вдвое превышает соответствующий показатель в развитых локациях, а доля занятых в неформальном секторе вдвое выше.

Анализ инфраструктурных событий продемонстрировал значительный потенциал точечных капиталовложений в развитие транспортной системы. Открытие станции метрополитена обеспечивает прирост стоимости прилегающей недвижимости на 18,7 процента, ввод линии скоростного трамвая — на 12,3 процента, что многократно превышает удельные затраты на создание соответствующих объектов в расчёте на единицу прироста стоимости частных активов. Это создаёт основания для активизации механизмов изъятия добавленной стоимости через инструменты налогообложения недвижимости и целевые сборы с девелоперов, реализующих проекты в зонах влияния новых инфраструктурных объектов.

Структурная трансформация рынка труда в районах с улучшенной транспортной доступностью характеризуется ростом доли работников высокотехнологичных отраслей на 8,4 процентных пункта, увеличением удельного веса работников с высшим образованием на 8,6 процентных пункта и расширением сегмента самозанятых на 3,6 процентных пункта. Эти сдвиги отражают процессы интеграции периферийных территорий в общегородской рынок труда и создают условия для формирования сбалансированной социально-экономической структуры новых жилых районов. Положительные эффекты не ограничиваются непосредственными участниками рынка недвижимости, а распространяются на муниципальные финансы через расширение налоговой базы.

Полученные результаты обладают значительным потенциалом практического применения в области градостроительного планирования, разработки региональных инвестиционных программ и совершенствования механизмов взаимодействия государственного и частного секторов в реализации крупных территориальных проектов. Количественные оценки эластичности экономических показателей по характеристикам транспортной доступности могут служить ориентирами при формировании прогнозных моделей развития городских агломераций и обосновании приоритетов бюджетного финансирования инфраструктурных программ. Учёт выявленных закономерностей в практике принятия управленческих решений способен существенно повысить эффективность использования ограниченных ресурсов и обеспечить более сбалансированное развитие городского пространства в условиях продолжающейся урбанизации.

## Библиография

1. Анализ динамики цен на разные типы жилья в городах за 30 км от МКАД // Жилищное право. 2010. № 9. С. 27-29.
2. Арустамов Э.А., Волкова И.Н., Крылов П.М. Проблемы транспортной обеспеченности и качества транспортного обслуживания городских населенных пунктов России различной плотности // Вестник евразийской науки. 2020. Т. 12. № 6. С. 6.
3. Бардаль А.Б. Оценка доступности транспортных услуг для населения региона // Власть и управление на Востоке России. 2017. № 3 (80). С. 63-70.
4. Дорошенко Р.О. Об экономических аспектах доступности транспортных услуг для населения // Автотранспортное предприятие. 2008. № 4. С. 37-41.
5. Зворыкина Т.И., Кабалинская Н.А. Мобильность на территории урбанизированного региона // Стандарты и качество. 2024. № 10. С. 100-105.
6. Коган Ю.В. Кумулятивный эффект: масштабное строительство объектов транспортной инфраструктуры и развитие недвижимости // Промышленное и гражданское строительство. 2020. № 11. С. 82-86.
7. Коновалова Т.В., Надирян С.Л., Котенкова И.Н., Плаксунова В.М. Анализ вариантов транспортного планирования жилых районов крупнейших городов // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник).

2023. № 1. С. 99-103.
8. Красилова А. О развитии первичного рынка жилой недвижимости городов с повышенным спросом на жилье // Российский экономический журнал. 2009. № 7-8. С. 124-126.
  9. Мартыненко Н.Н., Володькин П.П. Оценка транспортной подвижности городского населения в современных экономических условиях на примере г. Хабаровска // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2013. № 1. С. 103-106.
  10. Наберушкина Э.К., Дороднова М.В. Кому удобны российские города? // Регионология. 2012. № 2 (79). С. 140-148.
  11. Ноздрин Н.Н., Пчелинцев О.С., Стерник Г.М. Цены и доступность жилья в городах России // Проблемы прогнозирования. 1996. № 6. С. 115-138.
  12. Семчугова Е.Ю., Володькин П.П., Мартыненко Н.Н. Исследование влияния социально-экономических факторов на мобильность городского населения // Интернет-журнал Науковедение. 2012. № 4 (13). С. 194.
  13. Сидоров В.П. Социальная инфраструктура в городах и пригородной сельской местности // Вестник Удмуртского университета. 2000. № 3. С. 27-28.
  14. Сидоровых А.С. Оценка влияния транспортной доступности на цены недвижимости // Прикладная эконометрика. 2015. № 1 (37). С. 43-56.
  15. Трифонов Н.Ю. Недвижимость: нужен настоящий рынок // Финансы, учет, аудит. 1994. № 9. С. 77-83.

## **The Influence of Transport Accessibility of New Residential Areas on Real Estate Price Dynamics and Employment**

**Artemii P. Tsvetkov**

Student,  
National Research Moscow State University of Civil Engineering,  
129337, 26, Yaroslavskoye highway, Moscow, Russian Federation;  
e-mail: artemijcvetkov@gmail.com

**Fedor A. Garbelis**

Student,  
National Research Moscow State University of Civil Engineering,  
129337, 26, Yaroslavskoye highway, Moscow, Russian Federation;  
e-mail: fgarbelis@gmail.com

**Ekaterina A. Dubovik**

Student,  
National Research Moscow State University of Civil Engineering,  
129337, 26, Yaroslavskoye highway, Moscow, Russian Federation;  
e-mail: katyadubovik2030@gmail.com

**Elizaveta A. Shishmakova**

Student,  
National Research Moscow State University of Civil Engineering,  
129337, 26, Yaroslavskoye highway, Moscow, Russian Federation;  
e-mail: dekanova.liza@mail.ru

---

**Vasilii K. Mitsenko**

Student,

National Research Moscow State University of Civil Engineering,  
129337, 26, Yaroslavskoye highway, Moscow, Russian Federation;  
e-mail: vasilymitsenko@yandex.ru**Abstract**

The article reveals the complex interrelationships between the level of transport accessibility of new peripheral residential areas in large Russian agglomerations and real estate price dynamics, as well as employment characteristics. It analyzes the mechanisms of price discount formation in locations with insufficient transport infrastructure development, reaching 18–25 percent, and its evolution at various stages of territorial development, taking into account multimodality, service regularity, and capacity reserves. Special attention is paid to threshold effects, whereby exceeding commute times of 75–80 minutes leads to a decline in economic activity, an increase in unemployment of 2.5–4 percentage points above the citywide average, and segregation of urban space with a predominance of low-skilled employment, the informal sector, and a shrinking tax base. A quantitative assessment is made of the impact of various types of infrastructure projects — the opening of metro stations, the launch of rail systems, the construction of highways and transport interchange hubs — on real estate capitalization (increase of up to 18.7 percent), reduction in travel time (up to 23.4 minutes), wage growth (up to 7.9 percent), and structural shifts in the labor market, taking into account the anticipatory capitalization of expectations 18–36 months before the commissioning of facilities. Data are presented demonstrating significant differentiation in initial prices (up to 42 percent between polar categories), rates of value growth (a gap of 8.9 percentage points), timing of stock sales, property liquidity, and socio-economic indicators, including the level of economic activity (a difference of 9.1 percentage points), wages (differentiation of 41.7 percent), and the professional composition of the employed. Nonlinear dependencies, asymmetric sensitivity of socio-professional groups, mechanisms of positive and negative feedback in territorial development, as well as paradoxes of formal and real accessibility under conditions of congestion are discussed. Transport accessibility emerges as a system-forming element determining the long-term trajectories of investment attractiveness, integration of the periphery into the citywide labor market, post-industrial transformation of employment, and balanced development of urban spaces, which underscores the fundamental role of the identified patterns for understanding the processes of contemporary urbanization.

**For citation**

Tsvetkov A.P., Garbelis F.A., Dubovik E.A., Shishmakova E.A., Mitsenko V.K. (2026) Vliyaniye transportnoy dostupnosti novykh zhilykh rayonov na dinamiku tsen na nedvizhimost' i zanyatost' naseleniya [The Influence of Transport Accessibility of New Residential Areas on Real Estate Price Dynamics and Employment]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 16 (3A), pp. 536-548. DOI: 10.34670/AR.2026.48.86.057

**Keywords**

Transport accessibility, real estate prices, employment, threshold effects, infrastructure projects.

---

## References

1. Analysis of the dynamics of prices for different types of housing in cities beyond 30 km from the Moscow Ring Road. (2010). *Zhilishchnoe pravo*, 9, 27-29.
2. Arustamov E.A., Volkova I.N., Krylov P.M. (2020). Problemy transportnoy obespechennosti i kachestva transportnogo obsluzhivaniya gorodskikh naseleennykh punktov Rossii razlichnoy lyudnosti [Problems of transport security and quality of transport service in urban settlements of Russia of various population]. *Vestnik evraziyskoy nauki*, 12(6), 6.
3. Bardal A.B. (2017). Otsenka dostupnosti transportnykh uslug dlya naseleniya regiona [Assessment of the Availability of Transport Services for the Population of the Region]. *Vlast' i upravleniye na Vostoke Rossii*, 3(80), 63-70.
4. Doroshenko R.O. (2008). Ob ekonomicheskikh aspektakh dostupnosti transportnykh uslug dlya naseleniya [On the economic aspects of the availability of transport services for the population]. *Avtotransportnoye predpriyatiye*, 4, 37-41.
5. Kogan Yu.V. (2020). Kumulyativnyy effekt: masshtabnoye stroitel'stvo ob'yektov transportnoy infrastruktury i razvitiye nedvizhimosti [Cumulative effect: large-scale construction of transport infrastructure facilities and real estate development]. *Promyshlennoye i grazhdanskoye stroitel'stvo*, 11, 82-86.
6. Konovalova T.V., Nadiryan S.L., Kotenkova I.N., Plaksunova V.M. (2023). Analiz variantov transportnogo planirovaniya zhilykh rayonov krupneyshikh gorodov [Analysis of Transport Planning Options for Residential Areas in Major Cities]. *Nauka. Tekhnika. Tekhnologii (politekhicheskiy vestnik)*, 1, 99-103.
7. Krasilova A. (2009). O razvitiy pervichnogo rynka zhilyo nedvizhimosti gorodov s povyshennym sprosom na zhilye [On the development of the primary market of residential real estate in cities with increased demand for housing]. *Rossiyskiy ekonomicheskyy zhurnal*, 7-8, 124-126.
8. Martynenko N.N., Volodkin P.P. (2013). Otsenka transportnoy podvizhnosti gorodskogo naseleniya v sovremennykh ekonomicheskikh usloviyakh na primere g. Khabarovska [Assessment of Transport Mobility of the Urban Population in Modern Economic Conditions on the Example of Khabarovsk]. *Avtomobil'nyy transport Dal'nego Vostoka*, 1, 103-106.
9. Naberushkina E.K., Dorodnova M.V. (2012). Komu udobny rossiyskiye goroda? [Who Finds Russian Cities Convenient?]. *Regionologiya*, 2(79), 140-148.
10. Nozdrina N.N., Pchelintsev O.S., Stemik G.M. (1996). Tseny i dostupnost' zhilya v gorodakh Rossii [Housing Prices and Accessibility in Russian Cities]. *Problemy prognozirovaniya*, 6, 115-138.
11. Semchugova E.Yu., Volodkin P.P., Martynenko N.N. (2012). Issledovaniye vliyaniya sotsial'no-ekonomicheskikh faktorov na mobil'nost' gorodskogo naseleniya [Research of the Influence of Socio-Economic Factors on the Mobility of the Urban Population]. *Internet-zhurnal Naukovedeniye*, 4(13), 194.
12. Sidorov V.P. (2000). Sotsial'naya infrastruktura v gorodakh i prigorodnoy sel'skoy mestnosti [Social Infrastructure in Cities and Suburban Rural Areas]. *Vestnik Udmurtskogo universiteta*, 3, 27-28.
13. Sidorovykh A.S. (2015). Otsenka vliyaniya transportnoy dostupnosti na tseny nedvizhimosti [Estimation of the Influence of Transport Accessibility on Real Estate Prices]. *Prikladnaya ekonometrika*, 1(37), 43-56.
14. Trifonov N.Yu. (1994). Nedvizhimost': nuzhen nastoyashchiy rynek [Real Estate: A Real Market Is Needed]. *Finansy, uchet, audit*, 9, 77-83.
15. Zvorykina T.I., Kabalinskaya N.A. (2024). Mobil'nost' na territorii urbanizirovannogo regiona [Mobility in the territory of an urbanized region]. *Standarty i kachestvo*, 10, 100-105.