

**Нина Анатольевна Коновалова**✉

советник РААСН, канд. искусствоведения, зам. директора по научной работе, Научно-исследовательский институт теории и истории архитектуры и градостроительства (НИИТИАГ) — филиал ФГБУ «ЦНИИП Минстроя России». Россия, 111024, Москва, ул. Душинская, 9; e-mail: phuekirjuko@mail.ru

**ТРАНЗИТНО-ОРИЕНТИРОВАННОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ.  
ЛИДИРУЮЩИЕ СТРАТЕГИИ СТРАН АЗИИ**

Транзитно-ориентированное проектирование (TOD) — ключевая стратегия устойчивого городского развития, направленная на создание компактных, пешеходно ориентированных районов вокруг главных узлов общественного транспорта. Зародившись на Западе, она получила наиболее масштабное и инновационное воплощение в странах Азии, где высокая плотность населения и быстрые темпы урбанизации потребовали эффективных решений в создании комфортной городской среды, соответствующей современным требованиям. В связи с этим в последние годы лидирующие стратегии в области TOD демонстрируют именно страны Азии. В статье рассматриваются основные принципы TOD и его современные особенности в ведущих странах и районах Азии: Гонконге, Китае, Сингапуре и Японии. Анализируются его ключевые тенденции — глубокая интеграция транспорта и застройки, финансовая устойчивость, вертикальная плотность и бесшовная пешеходная среда. Азиатский опыт демонстрирует, что TOD не только решает транспортные проблемы, но и создает комфортные, экономически жизнеспособные и экологичные городские пространства.

**Ключевые слова:** транзитно-ориентированное проектирование, городское пространство, пешеходная среда города.

**Для цитирования:** Коновалова Н. А. Транзитно-ориентированное проектирование. Лидирующие стратегии стран Азии // Социология города. 2026. № 1. С. 96—109. DOI: 10.35211/19943520\_2026\_1\_96

**Введение**

В условиях стремительной урбанизации и роста городов, сопровождающихся транспортным коллапсом, экологическими проблемами и социальным расслоением, поиск устойчивых моделей развития стал глобальным императивом. Транзитно-ориентированное проектирование (Transit-Oriented Development — TOD) зарекомендовало себя как одна из наиболее эффективных стратегий создания компактных, удобных и экологичных городских пространств. В то время как концепция зародилась на Западе, именно страны Азии, столкнувшиеся с беспрецедентными темпами урбанизации и плотностью населения, не только активно внедрили TOD, но и вывели его на новый уровень, став мировыми лидерами в этой области.

Предметом исследования выступают современные стратегии и практики транзитно-ориентированного проектирования в ведущих странах и районах Азии — Гонконге, Китае, Сингапуре и Японии. **Цель работы** — выявление

ключевых особенностей, тенденций и инновационных подходов в реализации TOD в мегаполисах азиатских стран, а также оценка их эффективности и потенциала для адаптации в других регионах. Для достижения данной цели были поставлены следующие **задачи**: раскрыть сущность и эволюцию концепции TOD, включая ее западные истоки; проанализировать специфику азиатских моделей TOD на примере конкретных стран и проектов; выявить общие тенденции и уникальные черты, определяющие успех TOD в условиях высокой плотности населения.

Актуальность исследования обусловлена необходимостью осмысления и распространения передового опыта в области устойчивого градостроительства, особенно в контексте глобальных вызовов, связанных с урбанизацией, экологией и мобильностью. Анализу отечественного опыта в данном вопросе посвящен ряд научных статей последних лет (Антюфеев, 2024; Коростелева, Марченко, 2025). Опыт азиатских стран интересен еще и тем, что они демонстрируют не только масштабное внедрение TOD, но и его глубокую интеграцию в финансовые, управленческие и социальные системы, что может служить важным ориентиром для других регионов мира.

Методологическую основу работы составили сравнительный анализ, системный подход и анализ конкретных практик. Исследование базируется на изучении научной литературы, официальных градостроительных документов, отчетов транспортных операторов и девелоперских компаний, а также на анализе конкретных реализованных проектов TOD в выбранных странах. Особое внимание уделено синтезу теоретических положений с практическими примерами, что позволяет критически осмыслить применяемые стратегии.

### **Транзитно-ориентированное проектирование: генезис термина и особенности западных моделей**

Транзитно-ориентированное проектирование представляет собой модель градостроительного развития, сфокусированную на создании компактных, пешеходно ориентированных, функционально смешанных районов вокруг высококачественных узлов общественного транспорта. Возникновение термина стало ответом на кризис урбанистических моделей XX в., основанных на строгом функциональном зонировании и доминировании личного автомобиля. Стимулирование отказа от массового использования личного автотранспорта исследователи называют одним из «ментальных назначений TOD» (Кукина, Федченко, 2025: 91). Концептуальные истоки транзитно-ориентированного проектирования можно проследить в более ранних идеях, таких как «город-сад» Эбенизера Говарда, теории «компактного города» и в критике субурбанизации. Однако как самостоятельная планировочная парадигма термин сформировался в конце XX — начале XXI в., сместив акцент не просто на транспорт, а на создание полицентричной, компактной и пешеходно ориентированной городской среды, где пространственная организация выступает первичным фактором, определяющим социальные, экономические и экологические качества территории.

Первые практические реализации транзитно-ориентированного проектирования начались в 1990-е гг. в США, Канаде и ряде европейских стран. В Северной Америке фокус часто был на редевелопменте промышленных зон или создании новых кварталов вдоль линий общественного транспорта, одна-

ко процесс сталкивался с трудностями, включая сопротивление местных сообществ высокой плотности, проблемы финансирования и фрагментированное управление земельными ресурсами.

Американская модель приобрела отчетливо прагматическую и рыночную ориентацию. Для нее характерно доминирование частно-государственного партнерства, где реализация проектов обычно инициируется и координируется через взаимодействие муниципалитетов и частных девелоперов (The new transit town..., 2004). Государство зачастую предоставляет землю или льготы, а частный сектор осуществляет строительство и управление. Ключевым критерием успеха здесь выступает финансовая жизнеспособность. Опыт США показывает, что неудачи часто связаны с недооценкой рыночных рисков, тогда как успешные проекты представляют собой прежде всего экономически устойчивые многофункциональные комплексы. Этот подход отличается проектной масштабируемостью и гибкостью, часто реализуясь в точечном формате — в масштабе одного квартала, привязанного к конкретному транспортному узлу (Calthorpe, 1993). Яркой чертой является адаптивное использование территорий, например преобразование утилитарных пространств вроде парковок или пустующих торговых центров в жилые и коммерческие районы как ответ на меняющийся экономический спрос.

Европейский подход к пространственно-ориентированному проектированию формировался в ином ключе, для него характерна сильная роль публичного сектора, долгосрочное стратегическое планирование и акцент на устойчивость и наследие (Bertolini, Spit, 2005). Развитие территорий здесь, особенно на стыке городских и природных ландшафтов, происходит в рамках системного пересмотра генеральных планов, целью которого является не стихийный рост, а дозированное, экологически ответственное включение застройки в городскую ткань с сохранением природного контекста (International perspectives..., 2016). Значительное внимание уделяется морфологической преемственности и идентичности места: новые районы часто наследуют исторические архитектурные приемы, масштаб и материалы, интегрируясь в существующий культурный ландшафт. Ключевыми критериями выступают высокое экологическое качество среды, создание полноценных общественных пространств и обеспечение социальной инфраструктуры, а развитие инициируется и контролируется муниципалитетами в первую очередь для повышения качества жизни, а не только экономической эффективности.

Таким образом, появление и развитие концепции транзитно-ориентированного проектирования отражает глобальный поиск альтернатив монофункциональному и автомобилезависимому городу. Европейская модель делает акцент на интеграции, устойчивости, сохранении идентичности и сильной роли публичного планирования, тогда как американская фокусируется на экономической эффективности, механизмах частно-государственного партнерства и гибкой рыночной адаптации. Несмотря на различия, оба подхода сходятся в понимании ключевой роли пространственной организации как инструмента создания более связанной, комфортной и динамичной городской среды (Ibid; Thomas, Bertolini, 2017). Этот дуализм западного опыта заложил теоретический и практический фундамент, который впоследствии был радикально переосмыслен и масштабирован в странах Азии.

### Транзитно-ориентированное проектирование в городах Азии: масштабирование опыта

Параллельно и во многом опережая Запад, восточные страны, особенно Восточной и Юго-Восточной Азии, начали активно развивать свои собственные, часто более масштабные и комплексные модели транзитно-ориентированного проектирования. Высокая плотность населения, острая нехватка земли, стремительный экономический рост и быстрый рост городов создали идеальные условия (и необходимость) для TOD. Азиатские подходы часто характеризуются более активной ролью государства, интеграцией транспортного и земельного планирования, готовностью к очень высокой плотности и вертикальному развитию.

Формирование пространственно-ориентированной парадигмы в странах Азии представляет собой уникальный синтез заимствованных западных концепций, их радикальной адаптации к беспрецедентным темпам урбанизации и местным социокультурным императивам. В отличие от европейской модели, сфокусированной на регенерации исторической ткани и экологическом балансе, азиатский подход характеризуется футуристичностью, гипермасштабом и превалированием экономической эффективности и транспортной функциональности. Этот опыт существенно обогащает глобальное понимание TOD, демонстрируя его возможности в условиях сверхвысокой плотности.

**Модель Гонконга: от станции к мини-городу.** Суть модели, выработанной в Гонконге, заключается в глубокой интеграции процессов развития недвижимости и транспортной инфраструктуры, что обеспечивает синергию экономической эффективности и качества городской среды. Ключевым агентом данной модели стал оператор железнодорожной системы Гонконга MTR Corporation — изначально государственная, а ныне частично приватизированная компания, которая выступает одновременно как компания-перевозчик и как крупный девелопер. Правительство Гонконга на безвозмездной основе или на льготных условиях предоставляет MTR Corporation права на разработку земельных участков над, под и вокруг строящихся или существующих станций метро и депо. MTR Corporation строит жилые комплексы, офисные центры, торговые галереи и общественные пространства. Доходы от продажи прав на застройку частным партнерам, а также от долгосрочной аренды и управления коммерческой и жилой недвижимостью направляются на финансирование строительства новых линий метро, модернизацию существующей инфраструктуры и покрытие операционных расходов транспортной системы. Это делает расширение сети экономически самокупаемым и минимально зависимым от прямых бюджетных субсидий.

Эта финансовая и планировочная модель является визитной карточкой Гонконга. Одна из главных ее особенностей — финансовая устойчивость. Модель сделала расширение сети метро экономически самокупаемым, не требуя прямых субсидий из бюджета.

Одним из самых ранних и показательных примеров реализации транзитно-ориентированного проектирования в Гонконге стал Taikoo Shing на станции Tai Koo. Комплекс, построенный в 1980-х гг., представляет собой целый мини-город с населением около 30 000 человек. Над станцией метро Tai Koo находятся многочисленные жилые и офисные башни, крупный торговый центр Cityplaza с сотнями магазинов, ресторанами, кинотеатрами и катком.

Значимой частью комплекса являются школы, детские сады, парковые зоны и пешеходные мосты. В результате станция Tai Koo стала одной из самых загруженных в сети MTR Corporation, а созданный вокруг район стал престижным, самодостаточным и экономически динамичным кластером.

Уникальной чертой гонконгской модели является застройка территорий над депо метрополитена. Классический пример — депо и станция Wong Chuk Hang на острове Гонконг. На крыше депо был возведен многофункциональный комплекс Southside, включающий жилой квартал, торговую галерею и общественные пространства (рис. 1). Был открыт общественный доступ к набережной Абердина. В то же время готовится к открытию для публики закрытый обслуживающий канал выше по течению Чунг Мэй Нулла общей длиной 15 м и шириной 6 м, создается ландшафтный дизайн с архитектурой малых форм и художественными инсталляциями. Предпринятые меры позволили в полной мере использовать скрытый потенциал депрессивного пространства бывшей промышленной зоны, создать новый жилой кластер и увеличить пассажиропоток на линии.



**Рис. 1.** Многофункциональный комплекс Southside в Гонконге. Источник: <https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E9%BB%83%E7%AB%B9%E5%9D%91%E6%98%8E%E6%B8%A0>

Опыт Гонконга демонстрирует, что транзитно-ориентированное проектирование — это целостная финансовая и управленческая экосистема. Созданная в Гонконге модель, развивающая планирование от станции к целому району, доказала свою эффективность в создании компактных, транспортно эф-

фективных и экономически устойчивых городских пространств, став эталоном для многих мегаполисов мира, стремящихся интегрировать развитие недвижимости и транспортной инфраструктуры.

**Гипермасштабный TOD: китайская модель скоростного градостроительства.** Китайская модель транзитно-ориентированного проектирования представляет собой уникальный пример масштабного, быстрого и целенаправленного внедрения урбанистической стратегии под жестким государственным управлением. Китай демонстрирует феноменальную скорость внедрения TOD в условиях взрывного роста городов и строительства крупнейших в мире сетей метро и высокоскоростных железных дорог. В условиях беспрецедентных темпов урбанизации TOD в Китае стал ключевым механизмом пространственного и экономического развития, инструментом структурной перестройки городов и управления миграционными потоками.

Доминирующую роль играют муниципалитеты и государственные девелоперские компании, которые выступают главными инициаторами, координаторами и инвесторами. Государство активно резервирует землю, разрабатывает детальные планы и обеспечивает их реализацию через пятилетние планы развития и градостроительные регламенты. Транзитно-ориентированное проектирование в Китае реализуется в гипермасштабе, планирование осуществляется уже на уровне целых новых городских районов, деловых зон или даже городов-спутников, синхронно и опережающими темпами по отношению к строительству транспортной инфраструктуры. Совместное планирование транспорта и прилегающих территорий является нормой, а транспортные узлы с самого проектирования рассматриваются как катализаторы развития и повышения стоимости земли.

Один из первых и наиболее успешных примеров TOD в Китае — район Хуцзяхуэй в Шанхае, где над крупным пересадочным узлом метро сформировался плотный коммерческий и деловой кластер с небоскребами, торговыми центрами и пешеходными переходами. Его формирование началось в 1990-х гг. и стало ответом на стремительный рост города и необходимость создания новых коммерческих и деловых центров за пределами исторического ядра. Преобразование района Хуцзяхуэй представляет собой пример глубокой трансформации и редевелопмента сложившейся городской ткани вокруг ключевого транспортно-узла.

Сердцем района является одноименная пересадочная станция метро, где пересекаются три линии шанхайского метрополитена. В результате станция Хуцзяхуэй стала ядром, вокруг которого сформировался многофункциональный общественно-деловой кластер, доказывая, что станция метро может и должна становиться центром общественной жизни, а не просто техническим сооружением. Над станцией и в непосредственной близости от выходов были возведены многочисленные пешеходные переходы, подземные торговые галереи и прямые интеграции с коммерческими объектами. Данный район Шанхая характеризуется чрезвычайно высокой плотностью застройки и ярко выраженными вертикальными доминантами. Здесь сосредоточены одни из первых небоскребов Шанхая, такие как Grand Gateway Shanghai и One Huaihai Road, которые совмещают в себе функции офисных центров, фешенебельных гостиниц и многоэтажных торговых комплексов. Ожидается мощный синергетический эффект: потоки пассажиров метро могут превратиться в потоки поку-

пателей, арендаторов офисов и посетителей. Особое внимание было уделено созданию комфортной и безопасной пешеходной инфраструктуры, связывающей станцию метро со всеми ключевыми объектами. Развитая система подземных переходов, надземных пешеходных мостов и общественных пространств позволила минимизировать конфликты с автомобильным транспортом и создать непрерывное пешеходное пространство даже в условиях интенсивного движения.

Вопреки стереотипу о чисто коммерческой направленности китайской модели транзитно-ориентированного проектирования в районе Xujiahui сохранились и были интегрированы в новую среду объекты культурного наследия, такие как католический собор Святого Игнатия и Библиотека (известная как Библиотека Миссии), первая современная библиотека, созданная в Шанхае в 1847 г. Их присутствие добавляет району историческую ценность, создавая центр притяжения для культурного досуга.

Однако в процессе реализации этого масштабного проекта также проявились и характерные для раннего этапа китайского TOD вызовы. К ним можно отнести, прежде всего, некоторую монофункциональность создаваемого городского района, она выражается в явном преобладании коммерции и офисов над жильем. Также негативным аспектом стало создание «ветровых коридоров» между высотными зданиями и высокая нагрузка на общественные пространства в часы пик. Эти уроки были учтены в более поздних и комплексных проектах, таких как район Qianhai в Шэньчжэне или транспортный узел Hongqiao в Шанхае, где акцент сместился на создание более сбалансированной, экологичной и социально ориентированной среды.

Район Qianhai в Шэньчжэне (рис. 2) на сегодняшний день является одним из наиболее развитых районов города, через который проходят основные транспортные артерии региона. Он проектировался и строился с нуля как глобальный финансовый и логистический хаб. В основу его развития были положены принципы транзитно-ориентированного проектирования. В соответствии с этими принципами его планировка строилась вокруг ключевых станций метро и высокоскоростной железной дороги, где была создана смешанная застройка высокой плотности.



**Рис. 2.** Район Qianhai в Шэньчжэне. Источник: <https://finance.sina.com.cn/jjxw/2023-09-15/doc-imzmtazy2879624.shtml>

Открытие транспортного узла Hongqiao в Шанхае (Shanghai Hongqiao Integrated Transport Hub) состоялось в 2010 г. Он представляет собой один из наиболее масштабных и комплексных примеров воплощения принципов транзитно-ориентированного проектирования (TOD) в формате «гиперузла». В основу концепции положено бесшовное соединение различных видов транспорта на минимальном расстоянии. Вокруг узла создан крупный деловой район с офисами, выставочными центрами, отелями и торговыми галереями, демонстрирующий интеграцию различных видов транспорта и городских функций. Таким образом, он не только решает задачу пересадки между видами транспорта, но и, прежде всего, выступает мощным градостроительным инструментом, сформировавшим вокруг себя новый полномасштабный деловой и коммерческий кластер — Hongqiao Business District. Проект стал классическим примером использования государственных инвестиций в инфраструктуру для многократного увеличения стоимости земли и привлечения частного капитала. На начальном этапе строительство узла финансировалось государством, но последующее развитие бизнес-района осуществлялось уже исключительно девелоперами. Рост стоимости коммерческой и офисной недвижимости в непосредственной близости от узла стал основным экономическим результатом, окупающим первоначальные вложения.

В целом реализация этого проекта вывела принципы TOD на межгородской уровень, сделав его по-настоящему национальным проектом. В настоящее время этот «узел» функционирует как главные «восточные ворота» Китая, интегрируя в себе локальную, городскую и национальную транспортные системы, т. е. метро, железную дорогу и аэропорт. Это способствует пространственному развитию всего региона Янцзы, делая Шанхай еще более доступным хабом. На основе этого можно сделать вывод о том, что реализация этого проекта наглядно демонстрирует эволюцию китайской модели TOD от точечной интеграции станции метро к созданию многофункциональных урбанистических систем национального значения.

**Сингапур: стратегия интегрированных транспортных узлов.** Уникальный пример системного и централизованного подхода к транзитно-ориентированному проектированию представляет Сингапур, который интегрирован в долгосрочную градостроительную политику государства. Основой успеха сингапурской модели является тесная координация между Управлением земельными ресурсами и Управлением наземного транспорта, что позволяет синхронизировать развитие транспортной инфраструктуры с планированием прилегающих территорий (Barter, Dotson, 2011). Концепция TOD заложена в генеральных планах развития Сингапура, где четко определена иерархия городских центров, привязанных к ключевым транспортным узлам. Это способствует созданию полицентричной структуры города, снижающей нагрузку на исторический центр и обеспечивающей равномерное развитие районов.

Одним из наиболее показательных примеров реализации TOD в Сингапуре стала станция Jurong East. Этот узел объединяет несколько видов транспорта: линии метро, автобусный терминал и такси. Над станцией и в непосредственной близости к ней расположен многофункциональный комплекс Westgate (рис. 3), который включает торговые галереи, офисные помещения, жилые башни и общественные пространства. Интеграция различных функций

в едином узле позволяет пассажирам удовлетворять повседневные потребности без необходимости длительных переездов, что снижает зависимость от личного автомобиля. Кроме того, вокруг станции Jurong East сформировался деловой кластер, включающий научные парки и образовательные учреждения, что усиливает экономическую активность района.



**Рис. 3.** Многофункциональный комплекс Westgate в Сингапуре. Источник: [https://marketingmind.in/top-10-biggest-shopping-malls-in-the-world/?utm\\_medium=organic&utm\\_source](https://marketingmind.in/top-10-biggest-shopping-malls-in-the-world/?utm_medium=organic&utm_source)

Еще одним успешным примером стала станция Raffles Place, расположенная в центральном деловом районе Сингапура. Этот узел обслуживает тысячи сотрудников офисных центров и посетителей торговых комплексов. Над станцией находятся небоскребы, такие как One Raffles Place и Republic Plaza, которые соединены системой подземных переходов и надземных пешеходных галерей. Это создает бесшовную пешеходную среду, защищенную от тропического климата, и минимизирует конфликты с автомобильным трафиком. Raffles Place своим появлением демонстрирует, как TOD может быть эффективно реализован в условиях высокой плотности исторической застройки, обеспечивая при этом современный уровень комфорта и доступности.

В жилых районах Сингапура также активно внедряются принципы TOD. Например, станция Woodlands является ключевым транспортным узлом на севере острова, обслуживающим жилые массивы и обеспечивающим связь с Малайзией через Козуэй. Вокруг станции создан комплекс Woodlands Civic Centre, включающий библиотеку, спортивный центр, поликлинику и торговые объекты. Такой подход обеспечивает жителям доступ к социальной инфраструктуре в шаговой доступности от общественного транспорта, способствуя формированию комфортной и привлекательной городской среды.

Особенностью сингапурской модели является также жесткое регулирование автомобильного движения через систему квот (Certificate of Entitlement) и высокие налоги на владение автомобилем. Это объективно стимулирует население использовать общественный транспорт и выбирать для проживания TOD-районы. Кроме того, в Сингапуре уделяется большое внимание клима-

тической адаптации пешеходной среды: широко используются крытые переходы, зеленые коридоры и системы кондиционирования в общественных пространствах, что повышает комфорт в условиях тропического климата.

Таким образом, опыт Сингапура демонстрирует, что успешная реализация TOD требует комплексного подхода к планированию, учитывающего социальные, экономические и экологические аспекты. Сингапурская модель, основанная на централизованном стратегическом планировании, создании иерархии транспортных узлов и внимании к качеству общественных пространств, во многом может служить эталоном для современных городов, стремящихся к устойчивому развитию.

**Частные железные дороги как двигатель TOD: опыт мегаполисов Японии.** Уникальность японской модели транзитно-ориентированного проектирования (TOD) заключается в ведущей роли частных железнодорожных компаний, таких как Tokyu Corporation, Keio Corporation, Hankyu Hanshin Holdings и др. Эти компании исторически действуют по модели «железная дорога + девелопмент», что позволяет им создавать целостные, самодостаточные городские пространства вокруг станций. Их деятельность выходит далеко за рамки транспортных услуг: они выступают как стратегические девелоперы, владеющие и управляющие недвижимостью, торговыми центрами, отелями и общественными пространствами в непосредственной близости от станций (Megacities..., 2011). Эта бизнес-модель обеспечивает синергию: доходы от недвижимости субсидируют развитие железнодорожной инфраструктуры, а удобство и доступность станций повышают стоимость и привлекательность недвижимости.

Японские частные железнодорожные компании изначально создавались для соединения новых пригородных районов с центрами городов. Они приобретали землю вдоль планируемых линий по низкой стоимости, строили железнодорожную инфраструктуру, а затем развивали вокруг станций жилые кварталы, коммерческие и социальные объекты. Это позволяло не только гарантировать стабильный пассажиропоток, но и создавать долгосрочные источники дохода. Ключевыми особенностями этой модели стали: глубокая вертикальная интеграция (компании контролируют всю цепочку создания стоимости, от планирования маршрутов и строительства путей до управления недвижимостью и розничной торговлей), пассажироориентированность (станции проектируются как многофункциональные узлы, где пассажиры могут работать, жить, делать покупки и отдыхать, минимизируя необходимость использования автомобиля) и формирование спутниковых городов (компании создают целые города-спутники, например, Тамма-Тауэрз в префектуре Канагава, которые изначально планировались по принципам TOD, с высокой плотностью, смешанной застройкой и пешеходной доступностью).

Станция Сибуя в Токио стала одним из наиболее показательных и комплексных примеров реализации принципов транзитно-ориентированного проектирования в условиях сверхплотной городской среды. Ее эволюция из важного, но относительно локального транспортного узла в глобальный многофункциональный городской центр отражает характерный для японской урбанистики симбиоз частного железнодорожного девелопмента и стратегического градостроительного планирования. Управляемая консорциумом частных операторов, таких как Tokyu Corporation, Keio Corporation и Tokyo Metro,

станция является ядром обширной трехмерной городской структуры, где транспортные потоки органично интегрированы с коммерческими, офисными, культурными и общественными пространствами. Ключевой особенностью Сибуя является ее вертикальная и подземная диверсификация. Непосредственно над и под станцией расположены многоуровневые торговые галереи, пешеходные деки, офисные башни и развлекательные комплексы, такие как Shibuya Scramble Square, Shibuya Hikarie и Shibuya Mark City (рис. 4). Эти объекты соединены разветвленной сетью подземных переходов, надземных мостов и атриумов, формирующих бесшовную пешеходную среду, которая эффективно отделяет потоки людей от автомобильного трафика и обеспечивает комфортную мобильность даже в часы пик.



**Рис. 4.** Район Сибуя в Токио. Источник: <https://www.shibukei.com/headline/14262/>

Финансово-управленческая модель развития района Сибуя основана на принципах, исторически сложившихся у японских частных железнодорожных компаний, которые выступают одновременно как операторы транспорта и как девелоперы недвижимости. Такая интеграция позволяет извлекать синергетический эффект: доходы от аренды и управления коммерческой и офисной недвижимостью реинвестируются в модернизацию транспортной инфраструктуры, а повышение качества и доступности станции, в свою очередь, увеличивает пассажиропоток и стоимость прилегающих активов. Пространственная организация района вокруг станции демонстрирует сознательный отказ от монофункциональности в пользу создания круглосуточно насыщенной жизненной среды. Здесь сосредоточены не только объекты потребления и бизнеса, но и культурные площадки, общественные зоны отдыха и объекты исторического наследия.

Трансформация Сибуя в последние десятилетия иллюстрирует эволюцию японского TOD от ориентации на транспортную эффективность к созданию комплексных урбанистических экосистем. Новая 47-этажная башня не только увеличила пропускную способность узла, но и стала новой архитектурной доминантой и публичным пространством с обзорной площадкой, что усилило

привлекательность района для туристов и горожан. При этом градостроительная политика сохраняет фокус на человеческом масштабе и пешеходном комфорте, что проявляется в детальной проработке навигации, микроклимата и визуальной связности внутренних пространств (Коновалова, 2023). Таким образом, станция Сибуя служит наглядным доказательством того, что даже в условиях крайне высокой плотности и исторической сложившейся застройки возможно последовательное внедрение принципов транзитно-ориентированного проектирования, ведущее к созданию динамичного, экономически жизнеспособного и социально-ориентированного городского центра.

### Заключение

Анализ лидирующих азиатских стратегий позволяет выделить ключевые современные тенденции. Прежде всего это глубокая интеграция транспорта и землепользования как результат комплексного совместного планирования с самого начала проекта. Кроме того, финансовые инновации демонстрируют, как TOD может стать экономически устойчивым двигателем развития инфраструктуры. Также необходимо подчеркнуть адаптивность TOD к территориям с высокой плотностью и вертикальному развитию за счет эффективного использования ограниченного пространства. Неизменен фокус концепций TOD на создании комфортной, безопасной и бесшовной пешеходной среды, интеграция современных технологий в управление потоками и сервисами. И, наконец, TOD эволюционирует от чисто транспортной эффективности к созданию уникальных, жизнеспособных и социально инклюзивных районов с трехмерным использованием пространства.

Азиатская модель транзитно-ориентированного проектирования представляет собой особый путь, обусловленный вызовами гиперурбанизации. В основе этого подхода — превалирование системной эффективности, экономической самодостаточности и масштабируемости над логикой постепенной регенерации и контекстуального встраивания, доминирующей в Европе. Если европейский подход можно определить как «регулируемую морфологическую эволюцию», то азиатский — как «планируемую функционально-финансовую революцию». Опыт ведущих стран Азии доказывает, что ядро концепции транзитно-ориентированного проектирования — создание компактной, транзитно-связанной и смешанной среды — обладает высокой адаптивностью, а его конкретные инструменты, как и приоритеты, кардинально меняются в зависимости от географических, демографических и политико-экономических условий конкретной страны.

В целом азиатские модели транзитно-ориентированного проектирования демонстрируют, что устойчивое, удобное и экономически жизнеспособное городское развитие возможно даже в условиях огромной плотности населения. Их опыт может служить ориентиром для городов по всему миру, стремящихся преодолеть зависимость от личного автомобиля и построить более устойчивое будущее. Ведущие страны Азии показали, что транзитно-ориентированное проектирование XXI в. уже перестало быть просто планировочным инструментом, став философией развития городов.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- Антюфеев А. В.* Планирование транспортно-пересадочных узлов в линейных городах (на примере Волгограда) // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Серия: Строительство и архитектура. 2024. Вып. 1(94). С. 224—233. DOI: 10.35211/18154360\_2024\_1\_224
- Коновалова Н. А.* Экологические стратегии формирования комфортной городской среды. Японский опыт // Город, пригодный для жизни: Материалы V Международной научно-практической конференции, Красноярск, 10—11 ноября 2022 г. Красноярск: Сибирский федеральный университет, 2023. С. 171—176.
- Коростелева Н. В., Марченко С. В.* Актуальность внедрения транспортно-пересадочных узлов в транспортную инфраструктуру урбанизированных территорий (на примере г. Волгограда) // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Серия: Строительство и архитектура. 2025. Вып. 1(98). С. 114—122. DOI: 10.35211/18154360\_2025\_1\_114.
- Кукина И., Федченко И.* Стихийные планировочные единицы в структуре крупного города // Проект Байкал. 2025. Т. 22. № 84. С. 87—93. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/84.2553
- Barter P., Dotson E.* Urban Transport Institutions and Governance and Integrated Land Use and Transport, Singapore. 2011. Nairobi: UN Habitat. Pp. 3—8.
- Bertolini L., Spit T.* Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas. London: E & FN Spon, 2005.
- Calthorpe P.* The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream. New York: Princeton Architectural Press, 1993.
- International Perspectives on Transport and Urban Development / R. D. Knowles, F. Ferbrache (eds.). London: Routledge, 2016.
- Megacities: Urban Form, Governance, and Sustainability / A. Sorensen, J. Okata (eds.). Tokyo: Springer, 2011.
- The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development / H. Dittmar, G. Ohland (eds.). Washington, D.C.: Island Press, 2004.
- Thomas R., Bertolini L.* Defining Critical Success Factors in TOD Implementation using Rough Set Analysis // Journal of Transport and Land Use. 2017. Vol. 10. No. 1. Pp. 139—154.

Research Article

#### Nina A. Konovalova✉

Candidate of Art History, Advisor of Russian Academy of Architecture and Building Sciences, Deputy Director, NIITIAG — Branch of CSIRP of the Ministry of Construction of the Russian Federation. 9, Dushinskaya st., Moscow, 111024, Russia; e-mail: phuirjuko@mail.ru

### TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT: LEADING STRATEGIES IN ASIAN COUNTRIES

**Abstract.** Transit-Oriented Development (TOD) is a key strategy for sustainable urban planning, aimed at creating compact, pedestrian-friendly neighborhoods around major public transport hubs. Although TOD originated in the West, it has found its most large-scale and innovative implementation in Asia, where high population density and rapid urbanization have demanded effective solutions for creating comfortable urban environments that meet modern requirements. Despite TOD's origins and initial development in America, Asian countries have recently emerged as global leaders in pioneering advanced TOD strategies. This article examines the core principles of TOD, its evolution, and contemporary features in leading Asian economies: Hong Kong, China,

Singapore and Japan. Key trends are analyzed, including deep integration of transport and urban development, financial sustainability, vertical density, and seamless pedestrian environments. Asia's experience demonstrates that TOD not only solves transportation challenges but also fosters comfortable, economically viable, and eco-friendly urban spaces.

**Key words:** transit-oriented design, urban space, pedestrian environment.

**For citation:** Konovalova N. A. (2026) Transit-oriented development: leading strategies in Asian countries. *Sotsiologiya Goroda* [Urban Sociology], no. 1, pp. 96—109 (in Russian). DOI: 10.35211/19943520\_2026\_1\_96

#### REFERENCES

- Antyufeev A. V. (2024) Transportation hub planning in linear cities (the example of Volgograd). *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo arhitekturno-stroitel'nogo universiteta. Seriya: Stroitel'stvo i arhitektura* [Bulletin of Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering. Series: Civil Engineering and Architecture], iss. 1, pp. 224—233 (in Russian).
- Barter P., Dotson E. (2011) *Urban Transport Institutions and Governance and Integrated Land Use and Transport*, Singapore. Nairobi: UN Habitat. Pp. 3—8.
- Bertolini L., Spit T. (2005) *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas*. London: E & FN Spon.
- Calthorpe P. (1993) *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. New York: Princeton Architectural Press.
- Dittmar H., Ohland G. (Eds.). (2004) *The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development*. Washington, D.C.: Island Press.
- Knowles R. D., Ferbrache F. (Eds.) (2016) *International Perspectives on Transport and Urban Development*. London: Routledge.
- Konovalova N. A. (2023) Environmental strategies for creating a comfortable urban environment. Japanese experience. In: *A city fit for living: Proceedings of the V International scientific and practical conference*, Krasnoyarsk, November 10—11, 2022. Krasnoyarsk: Siberian Federal University. Pp. 171—176 (in Russian).
- Korosteleva N. V., Marchenko S. V. (2025) The relevance of the introduction of transport hubs in the transport in infrastructure of urbanized territories (on the example of Volgograd). *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo arhitekturno-stroitel'nogo universiteta. Seriya: Stroitel'stvo i arhitektura* [Bulletin of Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering. Series: Civil Engineering and Architecture], iss. 1, pp. 114—122 (in Russian).
- Kukina I., Fedchenko I. (2025) Spontaneous planning units in the structure of a large city. *Proekt Baikal* [Project Baikal], vol. 22, no. 84, pp. 87—93 (in Russian). DOI: 10.51461/issn.2309-3072/84.2553
- Sorensen A., Okata J. (Eds.) (2011) *Megacities: Urban Form, Governance, and Sustainability*. Tokyo: Springer.
- Thomas R., Bertolini L. (2017) Defining Critical Success Factors in TOD Implementation using Rough Set Analysis. *Journal of Transport and Land Use*, vol. 10, no. 1, pp. 139—154.

Поступила в редакцию 05.02.2026

Received 05.02.2026

Принята в печать 03.03.2026

Accepted for publication 03.03.2026