



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

105/2025

### В Пекине завершается строительство крупнейшего в Азии подземного транспортно-пересадочного узла

В Пекине реализуется один из ключевых и масштабных транспортных проектов Китая по строительству крупнейшего в Азии подземного транспортно-пересадочного узла общей площадью около 3 млн м<sup>2</sup> (рис. 1).



Рис. 1. Проект подземного транспортно-пересадочного узла в Пекине

Новый транспортный хаб призван улучшить транспортное сообщение городского района Тунчжоу с историческим центром Пекина, близлежащими провинциями Тяньцзинь и Хэбэй и крупнейшими городами Китая. Он объединит межрегиональные и междугородние железные дороги, четыре линии метро, 15 автобусных маршрутов и речную пристань для прогулочных судов, обеспечивая удобство пересадок для пассажиров. В будущем со станции будут курсировать поезда в столичные аэропорты Шоуду и Дасин, новые районы Биньхай в провинции Тяньцзиня и Сюньань в Хэбэй. Пассажиры смогут добраться до аэропорта Шоуду за 15 мин., до Дасин – за 35 мин., а время в пути до Сюньань составит всего час.

В архитектурном проекте воплощена концепция экологической устойчивости и охраны окружающей среды, согласно которой будущий транспортный хаб поделен на комплекс надземных и подземных сооружений. Все транспортные функции будут осуществляться под землей, а на поверхности расположится лишь огромная крыша в виде 10 навесов, образующих единое городское общественное пространство с коммерческими, развлекательными и спортивными зонами (общая площадь более 1,3 млн м<sup>2</sup>). Навесы, получившие название «Пекинский парус», имеют уникальный дизайн, насыщенный культурными элементами Великого Пекинского канала, что делает их самым примечательным надземным объектом данного проекта (рис. 2).



*Рис. 2. Навес «Пекинский парус»*

Применение современных энергосберегающих технологий в конструкции крыши позволит повысить теплоизоляцию, устойчивость и долговечность. Благодаря точному управлению светопропусканием и теплопроводностью, естественный свет будет проникать внутрь, снижая потребление электроэнергии, необходимой для освещения, примерно на 486 тыс. кВт-ч, а также тепловое излучение – на 5,2 млн кВт-ч в год, что эквивалентно экономии, используемой для охлаждения энергии от 3200 бытовых кондиционерами летом.

Подземная часть транспортного комплекса (площадь 1,28 млн м<sup>2</sup>) состоит из трех уровней. Первый этаж (уровень В1) представляет собой удобную для пассажиров зону питания и коммерции, он совмещает также входные зоны станции с городскими общественными пространствами, включая транзитный коридор, подземную площадь и пешеходную улицу. Второй этаж (уровень В2) – это транзитная зона для пересадки на все поезда, метро и автобусы и залы ожидания для пассажиров междугородного железнодорожного сообщения. На самом низком уровне В3, расположенном на глубине 32 м, находятся 8 железнодорожных платформ и

14 железнодорожных путей (рис. 3).



*Рис. 3. Трехуровневый подземный транспортно-пересадочный узел Тунчжоу*

Под навесом «Пекинский парус» расположен световой проем, через который солнечный свет проникает вниз и освещает подземный вестибюль (рис. 4).



*Рис. 4. Световой проем, освещающий подземный вестибюль Тунчжоу*

С целью интеграции вокзала и города проектом предусмотрено более 160 входов и выходов из комплекса, что в будущем облегчит быстрое перемещение пассажиров. Кроме того, на западной стороне будет построена пешеходная улица, посвященная культуре Великого Пекинского канала, по которой туристы смогут прогуляться до речной пристани и насладиться городским ландшафтом китайской столицы.

Общая стоимость строительства крупнейшего в Азии подземного транспортного хаба (включая надземную часть, где будут представлены офисные здания максимальной высотой до 200 м) составляет 31,8 млрд юаней (4,4 млрд долл.). Строительные работы продолжались более пяти лет. Ожидается, что транспортный комплекс откроется к концу 2025 г. одновременно с запуском междугородней железной дороги между Пекином и Таншанем, которая является частью высокоскоростных маршрутов, таких как, например, «Пекин-Шанхай».

*Источники: [russian.visitbeijing.com.cn](http://russian.visitbeijing.com.cn), 22.10.2025; [bigasia.ru](http://bigasia.ru), 05.03.2025; [russian.people.com.cn](http://russian.people.com.cn), 05.03.2025*