



International

METRO info

Бюллетень Международной Ассоциации «Метро»

www.asmetro.ru

2017

Станция «Победа»



**САМАРСКОМУ МЕТРОПОЛИТЕНУ –
30 ЛЕТ!**

Международная Ассоциация «Метро»

Поставщики подвижного состава и комплектующих:

ООО «Аксис Коммуникейшнс»
 ООО «Альстом Транспорт Рус»
 Артёмовский машиностроительный завод «ВЕНТПРОМ»
 ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)»
 ПАО «Крюковский вагоностроительный завод»
 ОАО «Метровагонмаш»
 ЗАО «МИР»
 ООО «НИИЭФА-ЭНЕРГО»
 ЧАО «ПЛУТОН»
 ФГУП «Российские сети вещания и оповещения»
 ООО «Силовые машины – завод Реостат»
 АО «Униконтролс»
 ООО «Центр Транспортных Исследований»
 ЗАО «Эс-Сервис»

Метрополитены:

Бакинский метрополитен
 Днепетровский метрополитен
 Екатеринбургский метрополитен
 Ереванский метрополитен
 Киевский метрополитен
 Метрополитен г. Алматы
 «Метроэлектротранс», Казань
 Минский метрополитен
 Московский метрополитен
 Нижегородское метро
 Новосибирский метрополитен
 Петербургский метрополитен
 Самарский метрополитен
 Ташкентский метрополитен
 Тбилисский метрополитен
 АО «Транспортное предприятие г. Праги»
 Харьковский метрополитен



АО «Транспортное предприятие г. Праги»
 Харьковский метрополитен



Станция «Алабинская», Самарский метрополитен

- 4 **Новости**
- 8 **Метрополитену Самары – 30 лет**
- 16 **Законодательство об информационной безопасности**
- 18 **Заседание Совета Международной Ассоциации «Метро» в Ташкенте**

Бюллетень «МЕТРО INFO International»

Учредитель: Международная Ассоциация «Метро»

Редакция:

Главный редактор: **Ермоленко И.К.**

Выпускающий редактор: **Головин Д.А.**

Редакционная коллегия:

Курышев В.А.

Мизгирёв С.Н.

Морозов К.А.

Контакты:

107553, г. Москва, Окружной пр., д. 2, стр. 1.

Телефон +7(495) 688-0289

e-mail: asmetro-gvb@mail.ru

<http://www.asmetro.ru>

Изложенные в статьях мнения являются исключительно позицией авторов статей, которые могут не совпадать с точкой зрения редакции журнала.

Перепечатка материалов возможна только с разрешения редакции. Ссылка на журнал обязательна.

Издание является информационным бюллетенем Международной Ассоциации «Метро», не подлежит регистрации как СМИ.

Распространение: в офисе Международной Ассоциации «Метро», в офисах членов Ассоциации, адресная рассылка, на отраслевых выставках.

Подготовка выпуска в печать: ООО «Русгортранс», тел. +7(495) 287-4412.

Дизайн и верстка – Максим Гончаров.

Созданная по инициативе метрополитенов, Ассоциация «Метро» успешно выполняет координирующую и информационно-аналитическую функции, организует поиск путей решения различных проблем, возникающих в процессе эксплуатации метро, способствуя тем самым объединению метрополитенов. В Ассоциацию входят не только метрополитены, а также промышленные предприятия, производящие подвижной состав и оборудование для метрополитенов.

На Кольцевую линию метро вышел тематический поезд «Наука будущего»



7 декабря на Кольцевую линию московского метро вышел новый тематический поезд, посвященный Году науки и образования Великобритании и России 2017. Запуск поезда «Наука будущего» стал ответным шагом со стороны Московского метрополитена на появление поезда «Сердце России» в Лондонском метро. За полтора месяца он перевез уже более полумиллиона пассажиров. Во время своих поездок лондонцы познакомились с наиболее значимыми достижениями России в науке и искусстве.

Именной состав «Наука будущего» будет перевозить пассажиров по Кольцевой линии в течение полугода, за это время более 2,6 миллионов человек смогут познакомиться с научно-популярными проектами британских и российских ученых. Состав состоит из пяти вагонов: «Космос», «Энергия», «Природа», «Медицина» и «Роботы».

Так, например, в вагоне «Космос» пассажиры смогут узнать, как пребывание на орбите может поменять вкусовые предпочтения космонавтов в еде. Вагон «Энергия» расскажет пассажирам, насколько солнечные батареи могут уменьшить загрязнение окружающей среды и сколько автомобилей будут ездить на биотопливе к 2020 году. В вагоне «Роботы» пассажиры познакомятся с такой технологией, как «интернет вещей». Это концепция, согласно которой устройства могут обмениваться между собой информацией через интернет. Например, автомобиль сообщает дому, что доставит человека через полчаса, и к назначенному времени в квартире включается свет, начинает работать кофеварка.

«Поезд «Наука будущего» будет курсировать по Кольцевой линии московского метро в течение полугода. Мы ожидаем, что за это время он перевезет более 2,6 млн пассажиров. Примерно столько москвичей и гостей столицы во время поездок на метро узнают о научных разработках, которые изменят жизнь в ближайшие десятилетия», – рассказал первый заместитель начальника Московского метрополитена по стратегическому развитию и клиентской работе Роман Латыпов.

«По мере того как Год науки и образования Великобритании и России приближается к концу, мы запускаем тематический поезд «Наука будущего», чтобы отметить достижения как британских, так и российских ученых, и рассказать пассажирам в метро о научных прорывах, которые станут частью нашей повседневной жизни в будущем», – отметил директор Британского Совета в России Майкл Берд.

«Думаю, неслучайно одно из самых ярких событий российско-британского «перекрестного» Года образования и науки – запуск британского тематического поезда «Наука будущего» – осуществлен совместно с Московским метрополитеном. Строительство метро в Москве в 30-х гг. прошлого века было реализовано благодаря самым передовым отечественным и мировым научным достижениям своего времени, в том числе, с учетом опыта создания лондонской подземки, и кардинальным образом изменило повседневную жизнь жителей столицы. И сегодня метро – это самый надежный, массовый и демократичный транспорт Москвы. Так и поезд «Наука будущего» представит перспективные открытия современности, которые, как ожидается, вскоре войдут в наш обиход», – добавил специальный представитель Президента РФ по международному культурному сотрудничеству Михаил Швыдкой.

Между Россией и Великобританией происходит мощный культурный обмен, а совместный запуск особых поездов – одна из его составляющих. Подобные проекты позволяют миллионам гражданам двух стран знакомиться с культурой государств-партнеров, таким образом, укрепляя культурные связи между двумя странами.

Поезд «Наука будущего» – проект, реализованный совместно с Британским Советом и Посольством Великобритании в Москве при поддержке Министерства иностранных дел Российской Федерации. Успешное сотрудничество Британского Совета и Московского метрополитена началось с запуска поезда «Шекспировские страсти» в Москве в мае 2016 года, а продолжилось в Лондоне в октябре этого года запуском тематического поезда «Сердце России», организованным Московским метрополитеном.

Со дня запуска поезда в Лондоне Московский метрополитен получил много положительных откликов не только от жителей Великобритании, но и наших соотечественников, которые смогли оказаться в «Сердце России» в Лондонском метро. Их также впечатлили тематические плакаты с изображениями известных российских деятелей 20 станциях Лондонского метро. Читая QR-код на этих плакатах при помощи смартфона, пассажиры могут скачать приложение HeartofRussia и узнать подробнее о таких известных людях России, как Михаил Булгаков, Анна Ахматова, Дмитрий Менделеев.

По материалам пресс-службы Московского метрополитена

В России отрегулируют работу метро и монорельса

Внеуличный транспорт России будет работать по новым правилам. Они коснутся метро, фуникулёров, монорельсов и подвесных канатных дорог.

Соответствующий законопроект Госдума рассматривает в третьем чтении 6 декабря.

Глава Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичёв отметил, что впервые в российском законодательстве взялись за регулирование этой сферы. Правительство, которое разработало инициативу, в первую очередь, озаботилось нормативной базой для метрополитена. Сегодня подземки функционируют в семи городах России: Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Екатеринбурге, Самаре и Казани, ежегодно перевозят 3,3 миллиарда пассажиров.

Как рассказал «Парламентской газете» зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов, документ отработывали с руководством всех метрополитенов страны, с главами регионов. «Да, конечно, всегда можно что-то подправить. Но с этим законопроектом произошла одна из редких ситуаций – он устраивает большинство», – отметил он.

Изменения предполагается внести, в частности, в Гражданский кодекс и в законы об общих принципах организации законодательных и исполнительных органов субъектов, о полиции. В проекте Минтранса содержится шесть глав. Они касаются, например, общих положений, полномочий федеральных, региональных и местных органов власти, а также особенностей перевозки пассажиров и ручной клади внеуличным транспортом. Важно, что прописаны федеральные требования к типовым правилам технической эксплуатации для каждого вида внеуличного транспорта.

К чемпионату мира по футболу метрополитен Санкт-Петербурга закупит 354 новых вагона



В 2018 году в Петербурге запустят пять новых станций метро. Начальник метрополитена Владимир Гарюгин рассказал как ГУП готовится к столь знаменитому событию.

«Пуск новых станций метро – очень серьезная процедура, – заявил Владимир Гарюгин. – Наша задача – подготовить подвижной состав к работе. На третьей линии будет более 350 новых вагонов. Много старых вагонов пойдёт под списание – такого массового обновления состава у нас давно не было. Мы хотим прийти к тому, чтобы к 2020-му году у нас была львиная доля нового подвижного состава. Сейчас эта цифра составляет только 15 процентов».

Важна также подготовка машинистов и других технических сотрудников – дежурных по станциям, дежурных по отправлению и электромехаников. Их потребуется много для работы на новых станциях. «Жизнь показывает, что профессия машиниста – очень непростая, и в процессе подготовки много людей отсеивается», – говорит Владимир Гарюгин.

Ещё одна важная для метрополитена стройка должна завершиться в 2018 году – будет введено депо «Южное». Ведь сегодня из пяти линий только три имеют депо, две линии работают без них.

«Без депо «Южное» выдержать тот график, который нужен для обеспечения футбольного чемпионата, практически невозможно, – говорит Владимир Гарюгин. – Сроки его ввода близко. и сделать ещё предстоит очень много. Подготовка идёт постоянная».

По материалам: <https://metronews.ru/>

1,3 млрд рублей выделят Нижнему Новгороду на обновление вагонов метро



Областное правительство до 2020 года выделит Нижнему Новгороду 1,3 млрд рублей на обновление подвижного состава метро. Об этом сообщается на официальном портале правовой информации.

27 ноября 2017 года врио губернатора Нижегородской области Глеб Никитин подписал документ о предоставлении из бюджета региона субсидий на закупку подвижного состава и проведение капитального ремонта вагонов Нижегородского метрополитена.

Отмечается, что на 2017 год на обновление состава метро остаётся сумма 191,9 млн рублей, в 2018-2020 годах будет выделено ещё около 1,1 млрд рублей.

Депутаты Екатеринбурга придумали, как построить вторую ветку метро



Депутаты предложили сдвинуть с мертвой точки проект, о котором мечтают горожане.

Депутат гордумы Екатеринбурга Николай Косарев на заседании 5 декабря 2017 г. предложил прописать в проекте бюджета на 2018 год и плановый период 2019–2020 годов отдельной строкой расходы на проектирование второй ветки метро.

Инициативу поддержал председатель комиссии по городскому хозяйству, градостроительству и землепользованию Владимир Крицкий. «В связи с тем, что Екатеринбург подал заявку на Экспо-2025, нам необходимо приступить к разработке проектной документации второй линии метро. Если в бюджете будет отдельная строка, то появится возможность привлечь на это дополнительное финансирование. Если строчки не будет, то и шанса не будет», – заявил Крицкий.

Депутаты гордумы также подписали обращение на имя главы администрации Александра Якоба. Они просят у сити-менеджера предусмотреть в бюджете города на 2018 год финансирование разработки проекта второй очереди метро. В документе отмечается, что актуальность строительства новой линии существенно возросла в связи с предполагаемым проведением в городе Экспо-2025.

Строительство второй линии метрополитена в Екатеринбурге обсуждают не первый год. Представители областной и городской власти неоднократно отмечали, что без помощи федерального бюджета проект реализовать невозможно. До сих пор проект не включен ни в какие федеральные программы.

Киев: как будут выглядеть новые станции метро



Архитектурный институт «Киевметропроект», работающий над проектом метро на Виноградарь, уже готов представить окончательные варианты дизайна всех четырех станций.

«Мы полностью изменили вид станций, – говорит главный архитектор института «Киевметропроект» Ярослав Левандовский. – Так, на будущей станции «Проспект Правды» мы предлагаем использовать металлические панели свежего жёлтого цвета».

Левандовский отметил, что жёлтый – цвет солнца и радости. А сам проспект ко времени построения метро уже изменит свое название.

Кроме того, на этой станции планируется отойти от привычной керамической плитки на стенах в пользу стеклянных панелей. «Сквозь стекло можно будет увидеть бетонный корпус станции. Благодаря подсвечиванию получится интересная игра полутеней. Можно будет рассматривать, из чего состоит станция», – пояснил Левандовский.

Станция метро «Проспект Правды» будет создаваться в очень ограниченном пространстве. Потому её проектировали с боковыми платформами, а вестибюль «развернули» перпендикулярно станции из-за нехватки места, переход для пассажиров сделали над путями.

Станция метро «Мостицкая» разместится около зелёной зоны недалеко от конечной остановки троллейбуса №5. У неё аскетичный дизайн с зелёными стенами и гранитным полом. А вот выход со станции будет несколько необычным для Киева: на крыше павильона архитекторы планируют высадить настоящий газон.

Для станций, которые будут строиться после 2020 года (вторая очередь) также разработаны архитектурные проекты их внутреннего обустройства. Станция «Виноградарь» разместится посреди возводимого на месте садов совхоза «Пуца-Водича» жилого массива сразу за гигамакетом. «Мы сделали попытку обыграть название «Виноградарь» и создать с помощью 90 тёмно-фиолетовых светильников ассоциацию с виноградом, – рассказывает Ярослав Левандовский. – Само пространство станции, чтобы расширить его визуально, предлагается обустроить без традиционно выделенной путевой стены».

У станции «Маршала Гречко» будет классический павильон с эскалаторами, которые доставляют пассажиров в вестибюль. Путевую стену украсят нишами, в которых разместятся вертикальные светильники. Потолок над путями будет рельефным и визуально отделенным от потолка платформы.

Кроме того, все станции будут оборудованы звукопоглощающими панелями.

«Во всей подземке Киева очень шумно, люди не слышат друг друга, особенно когда подходит поезд, – поясняет Ярослав Левандовский. – При проектировании метро на Виноградарь по всей длине линии и на станциях построят шумозащитные экраны и панели. Для путей будут использованы специальные технологии и прокладки».

Не забыли разработчики и о пассажирах с ограниченной мобильностью. Для них на каждой станции предусмотрен лифт. А для сотрудников метрополитена, работающих в ночные смены, строятся отели.

Напомним, общая стоимость прокладки пути от станции метро «Сырец» до жилого массива Виноградарь превысит 11 миллиардов гривен. Об этом говорится в распоряжении Киевской городской администрации.

«Киевский метрополитен» планирует начать строительство двух новых станций в сторону Виноградаря уже в этом году.

По материалам: <https://kiev.segodnya.ua/>

Заклучен контракт на эксплуатацию метро и легкорельсового транспорта Катара



Департамент общественного транспорта Катара одобрил реализацию контракта совместного предприятия RKN Qitarat (куда входят консорциум RATP Dev и Keolis (49%), HamadGroup (51%)) на строительство, реконструкцию и эксплуатацию метрополитена и сети легкорельсового транспорта Lusail в Дохе.

Ожидается, что контракт, заключённый 7 декабря, будет стоить €3 млрд в течение 20-летнего периода. Реализация плани-

руется поэтапно, первый этап завершится до конца 2018 года, второй до 2020 года.

Автоматический метрополитен протяжённостью 75 км будет обслуживать 37 станций на трёх линиях. Первая часть сети будет в основном подземной и, как ожидается, откроется в конце 2018 года, при этом трафик достигнет 640 000 пассажиров в день с 2021 года.

На 18-километровой первой фазе сети легкорельсовых поездов Lusail будут построены четыре линии, обслуживающие 25 остановок. Половина сети будет подземной. Первый участок планируется открыть в январе 2019 года, а завершение запланировано на 2020 год.

Руководство RKN Qitarat отмечает, что этап предстартовой мобилизации был «чрезвычайно коротким». В результате придётся нанять и обучить сотрудников менее чем за 12 месяцев, при этом штат работников в течение двух лет возрастёт до 1 500 человек.

Генеральный директор группы RATP Catherine Guillouard сказала, что ведущие транспортные компании SNCF и RATP объединились, чтобы предложить Катарскому транспорту самые лучшие французские технологии развития городской мобильности, чтобы автоматизированное метро и легкорельсовый транспорт Дохи работали с максимальной эффективностью для удовлетворения потребностей всех жителей города Доха.

«Это партнерство выводит Катар в клуб городов с автоматизированными сетями метро, – сказал Пьер Аби Нахед из HamadGroup. – Это реальный шанс использовать новейшие технологии в области пассажирского транспорта. Такое сотруд-

ничество отражает приверженность Катара быть на переднем крае инноваций и наилучшим образом использовать международный опыт, предоставляемый французскими компаниями».

В Стамбуле появится новая ветка метро



Метрополитен Стамбула продолжает расширяться и охватывает все новые районы мегаполиса, на этот раз добравшись до района Кягытхане в европейской части города.

Как сообщает издание Haberturk, проект строительства новой ветки метро Сейрантепе – автовокзал Алибейкёй обойдётся муниципалитету Стамбула в 823 миллиона 472 тысячи лир.

Как ожидается, новая ветка будет соединяться с существующей линией метрополитена Йеникапы – Хаджиосман. Кроме Сейрантепе и автовокзала Алибейкёй на ветке протяжённостью 6,8 км будет ещё две станции: Хамидийе и Чырчыр.

После строительства линии метро Гайреттепе – 3-й Аэропорт, будет также введена в эксплуатацию переходная станция на новую линию.

14 февраля | 2018 Организатор:

3-й ежегодный форум

ИННОВАЦИОННЫЕ ПЛАТЁЖНЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ТРАНСПОРТА

Открытая дискуссия руководителей транспортных компаний и представителей государственной власти.

Среди участников:

- Муниципальные предприятия наземного и подземного общественного транспорта
- Федеральные и региональные госструктуры, законодатели и регуляторы
- Операторы автоматизированных систем контроля оплаты проезда
- Транспортные компании, автобусные перевозчики
- Платные дороги и парковочные пространства
- Банки и платежные системы

Конгресс-центр Технополис Москва
Волгоградский проспект 42, корпус 5 www.4wecon.com

Метрополитену Самары – 30 лет

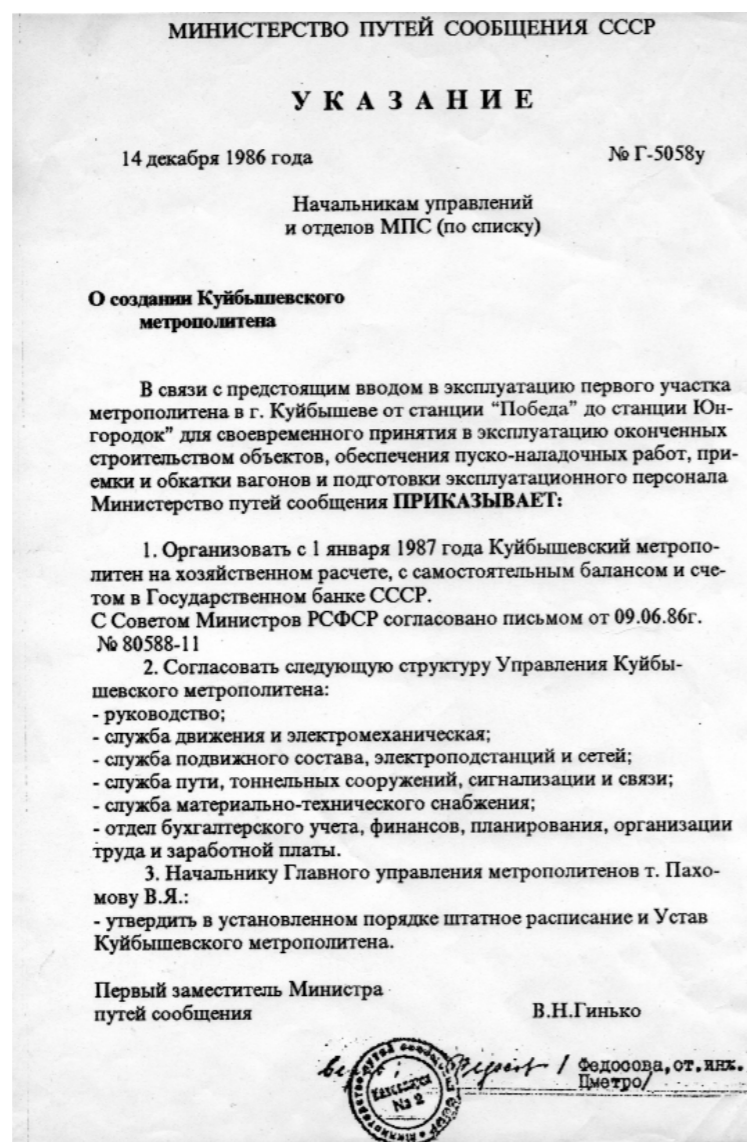
On December 25 Samara subway marks its 30th anniversary. For over 30 years of operation about 600 million people used it, the number of annually transported passengers comes up to 38,7 million. Nowadays Samara subway has 11,6 km lines and 10 stations.

This article describes main steps of construction, service operation and prospects of expanding of Samara subway.

Самара (ранее – город Куйбышев) – один из крупнейших индустриальных, научных и культурных центров страны. Основной пик промышленного подъёма пришёлся на 50-70-е годы прошлого столетия, когда город превратился в военно-промышленный мегаполис и «закрытый город», сосредоточив в себе крупнейшие авиационные, электротехнические, электронные, аэрокосмические предприятия. Для структуры города, вытянутого вдоль реки Волга, характерно наличие двух ярко выраженных зон, которые расположены на значительном расстоянии друг от друга. Восточная часть города, где находилась основная часть заводов и промышленных предприятий, более чем на 15 километров удалена от администра-



Директор МП г.о. Самара «Самарский метрополитен» С.В. Шамин



тивно-культурной его части со значительной долей жилой застройкой.

Наземный транспорт с трудом справлялся с задачей доставки горожан к промышленным предприятиям. Выходом из сложившейся ситуации стало решение о строительстве метрополитена, который впоследствии стал знаком отличия и символом признания заслуг города и его жителей. Идея строительства Куйбышевского метрополитена зародилась в далёком 1968 году, когда Куйбышевский облисполком выдал институту «Метрогипротранс» задание на разработку технико-экономического обоснования целесообразности его строительства, а в ноябре 1977 года Министерство путей сообщения СССР утвердило технико-экономическое обоснование на проектирование и

строительство первой очереди метрополитена в городе Куйбышеве.

Особенность городской инфраструктуры определила нетрадиционную очерёдность ввода в эксплуатацию участков первой линии метрополитена – от периферии к центру города. В январе 1979 года Министерством путей сообщения СССР был издан приказ от 09.01.1979 № 101 об организации дирекции по строительству Куйбышевского метрополитена. Первым начальником дирекции был назначен Фёдор Николаевич Карпуненко. Начались работы по переносу инженерных сетей с трассы будущего метрополитена. В начале 1980 года в составе управления строительства «Горметрострой» сформирован тоннельный отряд № 30 под руководством Бориса Васильевича Пырча.



Пуск метрополитена 1987 год, справа в форменной фуражке Карнаух И.И.

В сентябре 1980 года на перегоне между будущими станциями «Российская» и «Алабинская», которые находятся практически в центре города, был выбран первый ковш земли и начато строительство тоннелей, однако построенные тоннели законсервировали и строительство перенесли поближе к району «Юнгородок», к заводам.

1 января 1987 года указанием МПС от 11.12.1986 № Г 5058у был образован Куйбышевский метрополитен во главе с Игорем Ивановичем Карнаухом. У руководства вновь созданного транспортного предприятия, в большинстве своём, встали опытные профессионалы – Владимир Сергеевич Плетнёв, Александр Андреевич Высоцкий, Юрий Иванович Плигин, Борис Иванович Мрыга, Михаил Михайлович Гаврук, Вячеслав Васильевич Ларкин, Алексей Петрович Трусович, Пётр Николаевич Пономарев, много лет проработавшие на руководящих должностях в различных подразделениях Куйбышевской железной дороги.

Для комплектования служб и отделов создаваемого метрополитена специалистами способными обеспечить безопасную и комфортную перевозку пассажиров, в метрополитены городов Харьков, Минск, Киев, Ленинград были направлены группы для получения навыков работы диспетчерами, дежурными по станции, машинистами электропоездов и эскалаторов. До этого метрополитен

многим из них был знаком только с точки зрения пассажира.

Несмотря на то, что метрополитен как предприятие начал свою организаторскую деятельность уже с января 1987 года, истинной датой его рождения всё-таки принято считать 25 декабря 1987 года, когда подписанием акта государственной комиссии о приёме в эксплуатацию первого участка метрополитена протяжённостью 3,7 километра в составе станций «Юнгородок», «Кировская», «Безымянка», «Победа», электродепо «Кировское», началось его становление. С 26 декабря 1987 года к огромной радости горожан началось регулярное пассажирское движение поездов.



Станция «Безымянка»

Строительство второго пускового участка началось, когда ещё полным ходом велись работы на первом пусковом участке. Нужно было создать необходимый задел для дальнейшего движения строителей, не сбавляя набранного темпа. К великому сожалению, набранный в 1987 году темп по сооружению объектов метрополитена второго пускового участка сохранить не удалось. Только спустя 6 лет, был введён в эксплуатацию второй пусковой участок протяжённостью 4,15 километра, в составе трёх станций.

Пуск осуществлялся поэтапно. 31 декабря 1992 года было открыто движение на участке станция «Победа» – станция «Советская». Протяжённость метрополитена увеличилась на 1,23 километра. Спустя три месяца – 25 марта 1993 года вводятся в эксплуатацию станция «Спортивная».

Из-за отсутствия возможности оборота составов, движение на участке станция «Советская» – станция «Спортивная» осуществлялось одним составом «челночным» способом по одному пути. Это продолжалось меньше года, 30 декабря 1993 года была принята в эксплуатацию станция «Гагаринская», что позволило на всём участке от станции «Юнгородок» до станции «Гагаринская» начать движение по нормальной схеме. Протяжённость линии к этому моменту составила 7,8 километра.



Станция «Московская»



Станция «Российская»

Через девять лет, 27 декабря 2002 года, состоялось открытие станции «Московская». От станции «Гагаринская» до станции «Московская» движение электропоездов осуществлялось по временной схеме по второму пути вплоть до 26 декабря 2007 года, когда была введена в эксплуатацию станция «Российская». Сдача в эксплуатацию очередной станции стала

подарком к 20-ти летнему юбилею Самарского метрополитена. Протяжённость эксплуатационной линии достигла 10,3 километра.

Восемь лет пришлось ждать горожанам пуска очередной станции. Произошло это 1 февраля 2015 года, когда была введена в эксплуатацию станция «Алабинская», оснащённая самым современным оборудовани-

ем. И даже то, что движение поездов между станциями «Алабинская» и «Российская» (по причине не законченного строительства камеры съезда) до сих пор осуществляется по одному пути, не омрачает значимости пуска новой станции.

К своему юбилею Самарский метрополитен подошёл, имея протяжённость эксплуатационной линии в 11,6 километров в составе 10 станций. Архитектурный облик каждой станции, выполненный в основном природным камнем, неповторим и несёт свою тематику. Так, например, станция «Гагаринская» напоминает о первом полете человека в космос, спустившись на платформу станции «Безымянка» словно попадаешь в заводские цеха, в которых труженики тыла собирали и отправляли на фронт самолёты, а станция «Победа» встречает пассажиров светом праздничного салюта и орденами.

Время поездки от станции «Юнгородок» до станции «Алабинская» составляет 22 минуты. Скорость, комфорт и надёжность передвижения, которую обеспечивает своим пассажирам Самарский метрополитен, в настоящее время не может предложить ни один вид городского транспорта.

За 30 лет эксплуатации услугами метрополитена воспользовалось порядка 600 миллионов человек, число ежегодно перевозимых пассажиров достигало 38,7 миллиона. На настоя-

щий момент ежедневно в среднем 43 тысячи горожан выбирают метрополитен в качестве общественного транспорта. Эта цифра могла бы быть и больше, но в связи с тем, что в 90-е годы прошлого столетия значительно сократилось производство на предприятиях, на которые была нацелена первая линия метрополитена, сократился и пассажиропоток. Удельный вес перевозки пассажиров метрополитеном в общегородских перевозках в 2016 году составил только 8,5%.

Метрополитен – это не только то, что предстаёт перед глазами пассажира: станции, тоннель, электропоезда – это высокоорганизованное, в плане обслуживания пассажиров, и технически сложное предприятие, включающее в себя системы энергоснабжения с тяговыми и понизительными подстанциями, системы вентиляции и водоотведения, различные виды связи, системы обеспечения безопасности движения поездов, путевое и тоннельное хозяйство, хозяйство электроподвижного состава. Для обеспечения предприятия электрической энергией по всей линии метрополитена рассредоточены 12 подстанций различного назначения, общая протяжённость кабельных сетей составляет 900 километров. Для удобства пассажиров станции «Кировская», «Гагаринская», «Московская» и «Алабинская» оборудованы эскалаторами.

Путевое хозяйство включает в себя более 25 километров путей и 65 стрелочных переводов. Для откачки воды на станциях и в тоннеле размещено 55 водоотливных установок, а 36 установок тоннельной вентиляции обеспечивают создание необходимого микроклимата по всей линии метрополитена.

Эксплуатационный парк Самарского метрополитена составляет 46 вагонов серий 81-717, 81-717.5 (головные) и 81-714, 81-714.5 (промежуточные), производства Мытищинского машиностроительного завода (Москва) и завода им. Егорова (Санкт-Петербург), поступившие в эксплуатацию 6 августа 1987 года. Для поддержания вагонов в надлежащем состоянии с февраля 1997 года освоено проведение ремонта в объёме



Станция «Гагаринская»

ТР-3, а с апреля 1999 года – в объёме среднего ремонта.

Каждое структурное подразделение метрополитена выполняет свои функции по направлениям и обеспечивает бесперебойную работу метрополитена. Кадровый состав тщательно подбирается. К профессиональным качествам работников предъявляются повышенные требования, так как каждый работник метрополитена своей работой в ответе за пассажира. Многие работники метрополитена за активное участие в работе по обеспечению безопасности движения поездов и перевозки пассажиров награждены правительственными наградами, нагрудными знаками, грамотами, благодарственными письмами.

Подтверждением успешной работы коллектива Самарского метрополитена может служить показатель выполнения графика движения поездов, который на протяжении всего срока эксплуатации не опускался ниже 99,9%.

За всё время своего существования Самарский метрополитен постоянно совершенствуется. Проводится замена морально устаревшего оборудования, внедрение новой техники и применение передовых технологий, ведётся рационализаторская работа. Всё это имеет только одну цель – максимально повысить надёжность сооружений и устройств, обеспечить комфорт и безопасность пассажиров. В 1989 году одними из первых среди метрополитенов СССР

Строительство станции «Алабинская»



Станция «Алабинская»

Зона турникетов на станции «Алабинская»



на Самарском метрополитене работниками службы сигнализации и связи была внедрена система «Днепр» – система интервального регулирования и обеспечения безопасности движения поездов.

С 2004 года начата модернизация электрочасового хозяйства – внедрение комплекса «ЭСИЧ - М» для отсчёта и отображения текущего времени и междупоездных интервалов времени. В этом же году в качестве диспетчерской централизации введена в эксплуатацию комплексная автоматизированная система диспетчерского управления (КАС ДУ), разработанная Петербургским государственным университетом путей сообщения, которая позволила эффективно решать задачу оперативного управления процессом перевозок пассажиров и объектами жизнеобеспечения метрополитена (тяговыми подстанциями, эскалаторами, установками вентиляции и др.).

В 2005 году впервые в практике метрополитенов РФ вместо волновода применён радиочастотный излучающий кабель RFXT 7/8"-50 MBNF, что позволило разместить в тоннеле сеть технологической радиосвязи диапазона 450-470МГц. В

этом же году введена в эксплуатацию информационно-вычислительная сеть метрополитена на базе волоконно-оптической линии связи, комплексные системы безопасности, в том числе системы теленаблюдения с видеозаписью, система охранной сигнализации, устройства контроля доступа в тоннель.

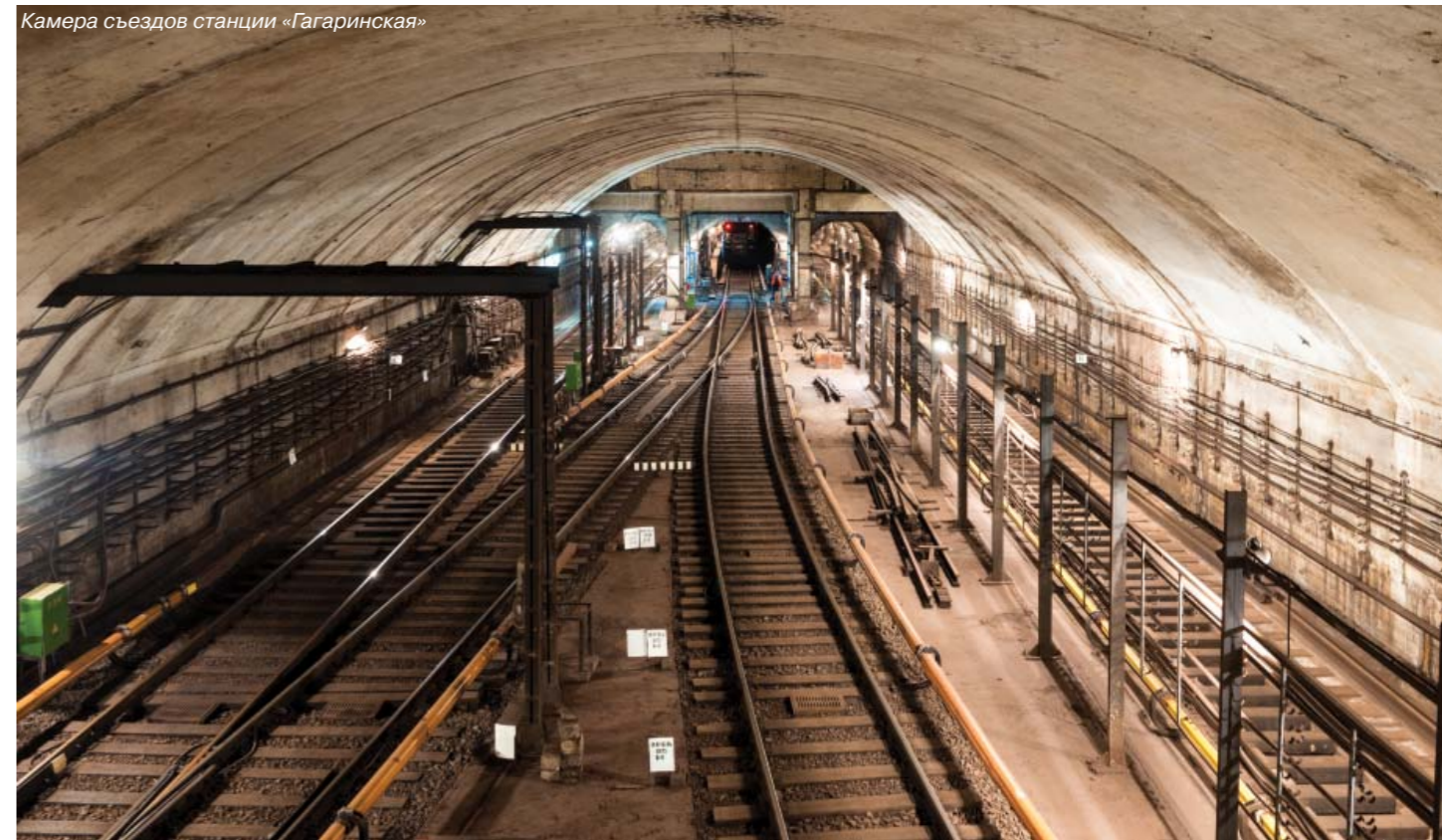
В 2008 году введена в эксплуатацию автоматизированная система контроля оплаты проезда АСКОПМ с применением бесконтактных микропроцессорных пластиковых карт.

В период с 1996 по 2006 год электромеханической службой с целью оптимизации затрат на теплоснабжение и ремонт наружных тепловых сетей, системы отопления и тепло-вентиляции подземных вестибюлей станций «Кировская», «Безымянка», «Победа», «Советская», «Спортивная», «Гагаринская» были переведены с централизованного на электрическое автономное отопление. В 2013 году опять же, с целью оптимизации затрат на теплоснабжение, проведена работа по модернизации индивидуальных тепловых пунктов зданий административно-бытового корпуса и отстойно-ремонтных пролётов в электродепо «Кировское» с приме-

нением погодозависимой автоматики управления системами отопления и вентиляции, что позволило снизить расходы на теплоснабжение вышеуказанных зданий на 20%.

Силами работников службы пути и тоннельных сооружений в период с 2000 по 2010 годы проведены работы по замене металлических накладок с клеёболтовым соединением изолирующих стыков на накладки из композиционных материалов, что позволило повысить устойчивость работы рельсовых цепей и уменьшить число нарушений нормальной работы устройств СЦБ. Были внедрены в эксплуатацию машины для полировки мраморной облицовки, резки и обработки камня, парогенератор для очистки наиболее загрязнённой облицовки, аппараты высокого давления для промывки тоннелей и станций, насос для нагнетания растворов за обделку тоннеля для ликвидации пустот и течей, проведено переоборудование двух мотовозов МК 2/15 под габарит «Метро» и железнодорожной цистерны под промывочный агрегат МП-1600 для промывки тоннелей водой под давлением. Изготовлены габаритная рама для проверки габаритов приближения

Камера съездов станции «Гагаринская»



оборудования в тоннелях метрополитена, роторный снегоочиститель СМД-470 на базе автомобиля ЗиЛ-130, снегоочиститель «ветерок» для уборки снега из-под контактного рельса, винтовой пресс для выправки контактного рельса одновременно по горизонтали и по вертикали.

Для повышения качества обслуживания пассажиров над сходами шести станций сооружены павильоны. С пуском станции «Алабинская» на Самарском метрополитене было внедрено оборудование, кардинально отличающееся от имеющегося в эксплуатации.

Для управления устройствами электроснабжения, водоотведения, вентиляции, а также передачи и обработки команд управления и передачи сигналов о состоянии устройств, на новой станции применены шкафы управления локальной автоматики, выполненные на базе программируемых логических контроллеров компании Schneider Electric. Передача команд, формирующихся контроллерами в зависимости от состояния внешних датчиков, на исполнительный механизм осуществляется по сети Modbus RS-485. Кроме этого, в режиме постоянного контроля идёт отслеживание состояния

исполнительного устройства и через сеть Ethernet. Полученная информация передаётся на диспетчерский пункт, откуда в свою очередь происходит поступление команд в режиме диспетчерского управления.

Для передачи команд в режиме местного управления шкафы оснащены видеотерминальной панелью, позволяющей задавать технологические установки, отслеживать рабочее и аварийное состояние установок. Применённое в шкафах оборудование позволяет вести самодиагностику исполнительных механизмов, использование частотных преобразователей и устройств плавного пуска дало возможность регулировки производительности и уменьшения пусковых токов электродвигателей.

На станции установлены датчики, позволяющие контролировать состояние микроклимата по параметрам температуры окружающего воздуха, его влажности и содержанию двуокиси углерода. В исполнении требований закона Российской Федерации от 09 февраля 2007 года №16 ФЗ «О транспортной безопасности» и приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 29 апреля 2011 года №130 «Об утверждении требований по обеспе-

чению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов метрополитена» 1 декабря 2011 года для обеспечения устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, защиты интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства было создано подразделение транспортной безопасности.

Оснащение техническими средствами началось с трёх станций метрополитена: «Российская», «Победа», «Безымянка». В январе 2012 года организовано круглосуточное дежурство поста транспортной безопасности на станции «Победа». К январю 2013 года на 6 станциях метрополитена установлены технические средства досмотра и организовано дежурство. В августе 2013 года получена лицензия на право эксплуатации рентгеновских установок. В январе 2014 года в соответствии с распоряжением директора муниципального предприятия городского округа Самара «Самарский метрополитен» подразделение транспортной безопасности переименовано в службу транспортной безопасности. В декабре 2014 года завершено



Цех текущего ремонта ТР-3

выполнение мероприятий по оснащению всех станций метрополитена техническими средствами обеспечения транспортной безопасности в соответствии с Комплексной программой по обеспечению безопасности пассажиров на транспорте.

В январе 2015 года для управления инженерно-техническими системами и силами обеспечения транспортной безопасности всех объектов транспортной инфраструктуры в службе создан пункт управления обеспечением транспортной безопасности. В настоящее время пункты досмотра работают на всех 10 станциях метрополитена, организованы два пункта досмотра в электродепо «Кировское» и один пункт досмотра в инженерном корпусе. На станциях метрополитена «Алабинская», «Гагаринская», «Победа», «Безымянка», в электродепо «Кировское» и в инженерном корпусе организовано круглосуточное дежурство.



Станция «Спортивная»

Не на последнем месте в жизни метрополитена стоит организация культурно-массового досуга. Силами профсоюзного комитета ежегодно проводятся ознакомительные экскурсии по городу, велосипедные прогулки по заповеднику Самарская Лука, речные прогулки по реке Волга. В рамках спортивно-оздоровительной работы на предприятии функционируют два тренажёрных зала, арендуется плавательный бассейн, среди работников проводятся соревнования по бегу на лыжах,

настольному теннису, мини-футболу, волейболу, шахматам и шашкам, плаванию, создающие столь необходимый заряд бодрости и хорошего настроения их участникам.

Ежегодно порядка 400 работников проводят свой летний отдых на берегу Волги на базе отдыха «Голубой экспресс». Особо хочется отметить сборную команду Самарского метрополитена по волейболу, которая на протяжении последних пяти лет неоднократно становилась победителем и призёром в первенстве города и области. Благодаря спортивному мастерству наших работников, волейбольная дружина на Спартакиадах метрополитенов России и стран Содружеств в финалах не раз доказывала, что является сильнейшей командой, обыгрывая таких профессионалов, как команды Московского и Петербургского метрополитенов.

На проводимых Спартакиадах такого уровня завидное постоянство,

удерживая бронзовый пьедестал, демонстрирует и самарская команда по настольному теннису.

В октябре 2011 года Самарский метрополитен был выбран в качестве съёмочной площадки для съёмок отдельных эпизодов в фильме-катастрофе «Метро». Съёмки проходили на станции «Московская» во время ночного «окна». В массовых сценах было задействовано порядка 800 человек, приложить руку к высокому искусству посчастливилось и некоторым работникам нашей подземки.

Дальнейшее строительство Самарского метрополитена предполагается в соответствии с государственной программой Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области на 2014 – 2025 годы», утверждённой постановлением Правительства Самарской области от 27.11.2013 № 677. В рамках заседания комиссии Общественной палаты Самарской области по вопросу «Перспективы строительства метрополитена в Самаре» представителем заказчика озвучено, что в 2017 году усилия будут направлены на окончание второго этапа строительства станции «Алабинская». При этом планируется окончание строительства камеры съездов и открытие участка улицы Ново-Садовой.

Распоряжением Правительства Самарской области от 13.07.2015 № 553-р утверждена документация по планировке территории в городском округе Самара в целях размещения объекта второй очереди метрополитена на участке от Хлебной площади до Центрального автовокзала протяжённостью 9 километров в составе шести станций. В 2015 году ГКУ СО «Управление капитального строительства» проведён открытый конкурс определения поставщика для выполнения проектно-изыскательских работ по объекту: «Проектирование и строительство метрополитена в городском округе Самара» (вторая очередь строительства на участке от станции «Хлебная площадь» до станции «Орловская» (Центральный автовокзал). 1 ЭТАП. Участок от станции «Вокзальная» до станции «Карла Маркса» (пересадочная на станцию «Московская») протяжённостью 3,57 километра.

25 декабря 2017 года Самарскому метрополитену исполняется 30 лет. Хочется поздравить всех сотрудников с юбилеем, поблагодарить за труд, пожелать мира, здоровья, благосостояния и, конечно же, успехов и развития в нашем общем деле!

Директор МП г.о. Самара
«Самарский метрополитен»
С.В.Шамин
E-mail: sm@metrosamara.ru

2018

**ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ,
8-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ПРОДУКЦИИ И ТЕХНОЛОГИЙ
ДЛЯ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА
И МЕТРОПОЛИТЕНОВ**



ЭЛЕКТРОТРАНС

При поддержке:



В 2018 году выставка и деловая программа «ЭлектроТранс» пройдут за месяц до начала Чемпионата мира 2018 по футболу, в даты, когда Московский метрополитен отмечает свой день рождения.

Специалисты метрополитенов приглашаются на конференции, семинары, круглые столы, технические визиты на объекты транспортной инфраструктуры Москвы.

Регистрация : www.electrotrans-expo.ru/ticket

www.electrotrans-expo.ru

15- 17 МАЯ 2018 / МОСКВА / СОКОЛЬНИКИ

Законодательство об информационной безопасности

С расширением областей применения информационных технологий, которые являются фактором развития экономики и совершенствования функционирования общественных и государственных институтов, одновременно появляются и новые информационные угрозы.

Все большую актуальность приобретает проблема обеспечения информационной безопасности. Современная среда обитания буквально пронизана информационными технологиями, которые могут быть подвержены враждебному воздействию. И как результат, тревожные факты в этой сфере множатся со всё возрастающей скоростью. Практически ежедневно из средств массовой информации мы узнаем о масштабных хакерских атаках, и это уже никого не удивляет.

Ярким примером того, к чему может игнорирование основ информационной безопасности, стала демонстрация американского кибероружия, когда компьютерным червём Stuxnet был остановлен технологический процесс на иранском заводе по обогащению урана. Этот случай доказывает, что хакеры сегодня из злоумышленников-одиночек успели превратиться в сотрудников секретных учреждений, стоящих на государственном балансе. Уровень информационных угроз распространяется от глобального и государственного уровня до корпоративного и частного. Что говорить, если специалистами подтверждается возможность проникновения в недра управления современным автомобилем через обычную музыкальную стереосистему, когда помимо воли водителя можно разго-

нуть автомобиль до максимальной скорости или останавливать его. Так было во время автогонок электрокаров Киев – Монако в 2015 году, когда автомобиль россиянина, дважды выходящий в лидеры гонок, дважды принудительно останавливался на неопределённое время, и в результате не смог стать победителем.

Поиск средств нейтрализации информационных угроз становится серьёзной государственной задачей. И надо сказать, что государство уделяет серьёзное внимание вопросам киберзащиты. В Российской Федерации принят ряд документов, имеющих стратегическое значение для будущего страны. Данные документы позволят России в ближайшие годы войти в число передовых технологически развитых держав мира. К этим документам следует отнести:

- «Стратегию научно-технологического развития Российской Федерации» (утверждена Указом Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 года № 642),

- «Стратегию развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 – 2030 годы» (утверждена Указом Президента Российской Федерации от 9 мая 2017 года № 203),

- Программу «Цифровая экономика Российской Федерации» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 28 июля 2017 года № 1632-р),

- Постановление Правительства РФ от 28 августа 2017 года № 1030 «О системе управления реализацией программы «Цифровая экономика Российской Федерации».

Программой «Цифровая экономика Российской Федерации» определены цели и задачи, направления и сроки реализации основных мер

государственной политики по созданию необходимых условий для развития в России цифровой экономики. Наличие развитой цифровой экономики, в свою очередь, признаётся необходимым условием повышения конкурентоспособности страны, качества жизни граждан, обеспечения экономического роста и национального суверенитета.

Для управления программой определены пять базовых направлений развития цифровой экономики в России на период до 2024 года. К базовым направлениям отнесены:

- нормативное регулирование,
- кадры и образование,
- формирование исследовательских компетенций и технических заделов,
- информационная инфраструктура,
- информационная безопасность.

Крайне актуально выделение направления информационной безопасности, так как практика внедрения информационных технологий без увязки с обеспечением информационной безопасности существенно повышает вероятность проявления информационных угроз. Российская нормативная база по этому вопросу за последнее время изрядно пополнилась. Так 5 декабря 2016 года Указом Президента Российской Федерации №646 утверждена «Доктрина информационной безопасности России».

В «Доктрине...» система обеспечения информационной безопасности признана частью системы обеспечения национальной безопасности России. Отмечается, что информационные технологии приобрели глобальный трансграничный характер и стали неотъемлемой частью всех сфер жизнедеятельности. В числе прочего, в документе предлагается обеспечить применение на критических объектах преимущественно российских программных продуктов, устойчивых к кибератакам из-за рубежа.

В развитие темы 9 мая 2017 года Президент России подписал указ № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 – 2030 годы». В новой Стратегии, сменившей редакцию 2008 года, предусмотрен поэтапный переход госорганов к использованию инфраструктуры электронного правительства. Также документ впервые юридически определяет понятие «критической информационной инфраструктуры» РФ и необходимость осуществления её защиты «с использованием государственной системы обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы». В соответствии с указом планируется заместить импортное оборудование, программное обеспечение и электронную компонентную базу отечественными аналогами, обеспечить технологическую и производственную независимость и информационную безопасность государства. Перечень показателей реализации Стратегии должен быть утверждён Правительством Российской Федерации в самое ближайшее время.

И, наконец, 26 июля 2017 года, Президентом Российской Федерации В.В. Путиным подписан Федеральный Закон № 187 «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации». Он должен отрегулировать отношения в области обеспечения безопасности критической информационной инфраструктуры РФ целях её устойчивого функционирования в случае компьютерных атак. Объектами критической информационной инфраструктуры признаются информационные системы и телекоммуникационные сети госорганов, автоматизированные системы управления технологическими процессами в оборонной промышленности, области здравоохранения, транспорта, связи, кредитно-финансовой сфере, энергетике, топливной промышленности, атомной промышленности, ракетно-космической промышленности, горнодобывающей промышленности, металлургической промышленности и химической



промышленности, а также организаций в сфере науки.

Согласно закону владельцы критической информационной инфраструктуры обязаны информировать власти о компьютерных инцидентах, предотвращать неправомерные попытки доступа к информации и обеспечивать возможность восстановления функционирования объекта за счёт создания резервных копий информации. Для объектов критической информационной инфраструктуры предусмотрено категорирование. Также законом определяется, что собственники и иные лица, пользующиеся критической информационной инфраструктурой, должны быть российскими юридическими лицами.

Федеральный Закон № 187 вступает в силу с 1 января 2018 года.

Постановлением Правительства РФ от 28 августа 2017 года № 1030 «О системе управления реализацией программы «Цифровая экономика Российской Федерации» утверждены функциональная структура системы управления реализацией программы, а также правила разработки, мониторинга и контроля выполнения планов мероприятий по реализации программы. В рамках созданной по данному направлению рабочей группы, прорабатывается ряд актуальных вопросов. Так, результатом работы в этом направлении стало взаимодействие с Федеральной службой по техническому и экспортному контролю. И среди рекомендаций, разрабатываемых ФС-ТЭК в области информационной бе-

зопасности, сегодня уже поставлена задача создания условий для обеспечения совместимости российских системных и прикладных ИТ-решений с отечественными решениями по информационной безопасности. На выходе ожидается список имеющихся российских разработок, чтобы новый софт уже писался под них.

К сожалению, на сегодняшний день отсутствуют международно-правовые нормы, регулирующие межгосударственные отношения в информационном пространстве, а также механизмы и процедуры их применения, учитывающие специфику информационных технологий, что затрудняет формирование системы международной информационной безопасности, направленной на достижение стратегической стабильности и равноправного стратегического партнерства.

В результате реализация национальных интересов в информационной сфере в России будет сформирована безопасная среда оборота достоверной информации и устойчивой к различным видам воздействия информационной инфраструктуры для обеспечения конституционных прав и свобод человека и гражданина, стабильного социально-экономического развития страны, а также национальной безопасности Российской Федерации.

Главный технолог
Международной Ассоциации «Метро»
В.А. Курышев
Тел. +7 (495) 688-00-74
e-mail: asmetro-kva@mail.ru

New information threats appear alongside with the expansion of the applications of information technology for improving the functioning of public and state institutions. Creating technologies for neutralizing of information threats is a serious problem for any state, for every sector of the economy. The Russian Federation has adopted a number of documents of strategic importance for the country's future, which relate to information security on transport enterprises.

Заседание Совета Международной Ассоциации «Метро» в Ташкенте

22 ноября 2017 г. в Ташкенте состоялось заседание Совета Международной Ассоциации «Метро», время проведения которого совпало с мероприятиями, посвящёнными 40-летней годовщине ввода в эксплуатацию Ташкентского метрополитена.

С приветственной речью к участникам заседания обратился Председатель Правления Акционерного общества «Узбекистон темир йуллари» – Начальник унитарного предприятия «Тошкент метрополитени» Ойбек Носирбоевич Худойкулов. Он поблагодарил присутствующих за то, что они откликнулись на приглашение в Ташкент и выразил уверенность в плодотворной работе Совета.

Генеральный директор Международной Ассоциации «Метро» Игорь Кузьмич Ермоленко представил Совету отчётный доклад о деятельности Ассоциации в 2017 году.

Важным пунктом повестки дня заседания был вопрос об избрании Председателя Совета Ассоциации. Собравшиеся единогласно одобрили кандидатуру Начальника Московского метрополитена Виктора Николаевича Козловского, который был избран Председателем Совета Международной Ассоциации «Метро».

Перед членами Совета был поставлен вопрос о дальнейшем пре-

22 November 2017 Tashkent hosted a meeting of the Council of the International Association «Metro». It was held at the time when 40th anniversary of the commissioning of the Tashkent subway was marking. Mr. Victor Kozlovsky, head of the Moscow subway, was elected as a Chief of the Council of the Association.

бывании в составе Ассоциации некоторых участников, которые длительное время не оплачивают членские взносы. В результате голосования единогласно было принято решение исключить из числа членов Ассоциации организации: ООО «Ваго-Рев», Некоммерческое партнёрство Инновационно-промышленный кластер «Метрополитены и железнодорожная техника» и ЗАО «Компания «Транс-ТелеКом».

Также Совету были представлены кандидатуры организаций, выразивших желание вступить в Ассоциацию.

Совет, заслушав представителя ООО «Скиф-97», постановил: запросить дополнительный материал о деятельности организации и на следующем заседании рассмотреть вопрос о вступлении в Ассоциацию.

Генеральный директор ООО «Штадлер» Иван Сергеевич Беседин сообщил Совету о намерении организации вступить в Международную Ассоциацию «Метро» и представил презентацию о деятельности фир-

мы. Совет принял решение инициировать процесс вступления в Ассоциацию ООО «Штадлер».

Помимо организационных вопросов участники заседания обсудили актуальные проблемы транспортной безопасности, правоприменительной практики для метрополитенов соответствующих законодательных актов. Также были выработаны решения по вопросам обеспечения безопасности движения поездов и улучшения культуры обслуживания пассажиров.

По окончании заседания Совета его участники поздравили коллектив и руководство Ташкентского метрополитена с юбилеем.

В рамках празднования 40-летия метрополитена Ташкента члены Совета приняли участие в торжественных мероприятиях, посвящённых этой знаменательной дате.

*Зам. генерального директора
Международной Ассоциации «Метро»*

Д.А. Головин

Тел. +7 (495) 688-0289

E-mail: dagolovin@mail.ru

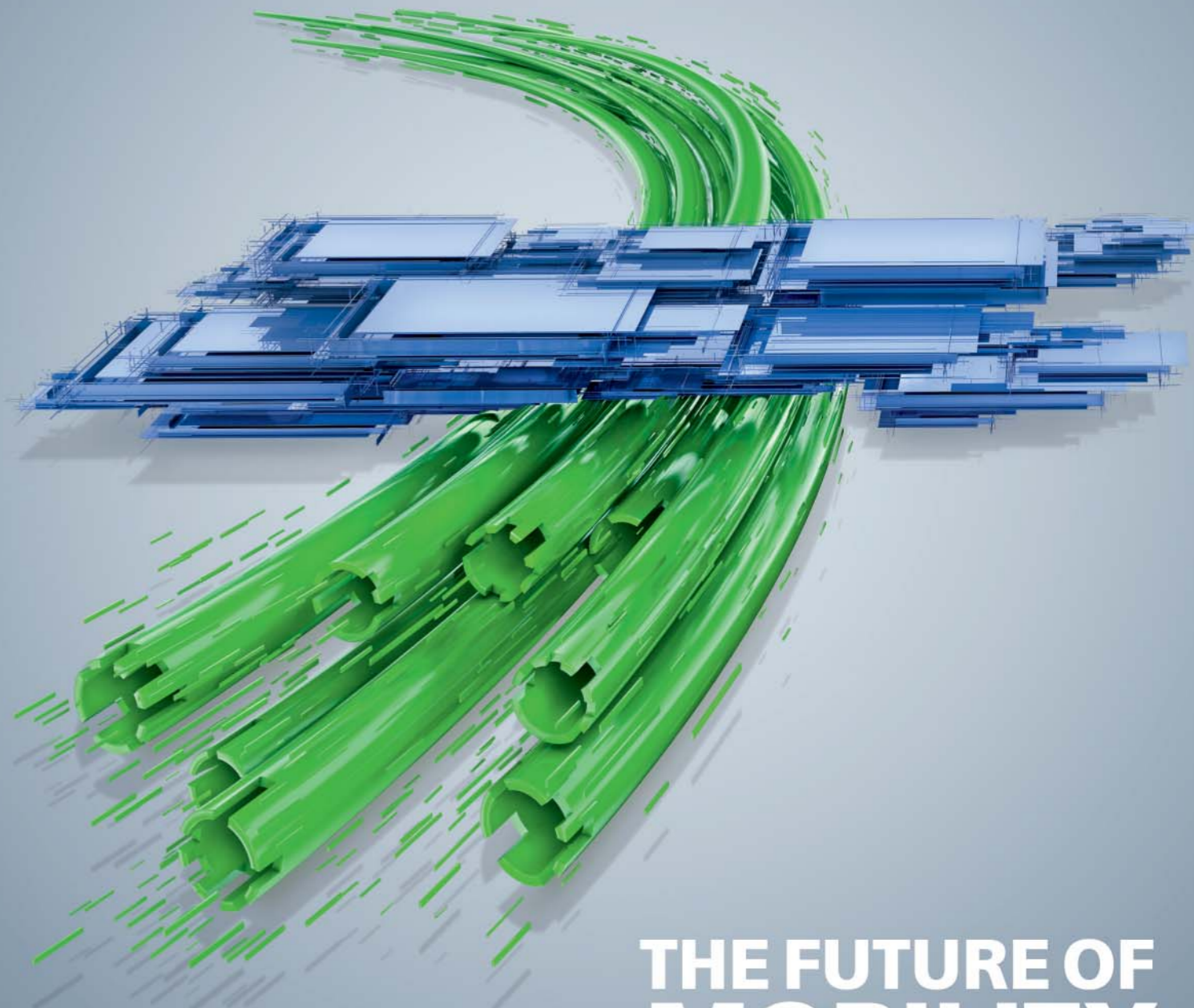


InnoTrans 2018

18–21 SEPTEMBER · BERLIN

International Trade Fair for Transport Technology
Innovative Components · Vehicles · Systems

innotrans.com



THE FUTURE OF MOBILITY

Contact
117418 Москва
Профсоюзная ул., 25А
Тел/Факс: +7 (495) 785 36 43
E-mail: info@messe-berlin.ru
Internet: www.messe-berlin.de

Messe Berlin



Интеллектуальные системы для городского транспорта

Powered by:



МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ

6-8 марта 2018 года

г. Карлсруэ, Германия

5 ПРИЧИН ПОЕХАТЬ НА IT-TRANS

1. Ознакомиться с последними инновациями и тенденциями в развитии рынка IT-технологий
2. Изучить практику внедрения информационных технологий в общественном транспорте
3. Предложить свои продукты и идеи, найти новых клиентов и партнеров
4. Встретиться с партнерами, поставщиками, клиентами
5. Обсудить насущные вопросы с инженерами и экспертами из разных стран



Регистрация посетителей
www.it-trans.org

Организаторы



Поддержка и спонсоры

