

**Читайте нас в интернете!**

Электронную версию газеты вы можете найти на официальном сайте АО «Казметрострой». Свежие выпуски, архив номеров — всегда онлайн.

**Что внутри этого выпуска:**

Петербургская встреча о будущем метро, выездная сессия в Челябинске о развитии метротрама и впечатления от программы «Лидеры ПРО»



**КАЗМЕТРОСТРОЙ  
ВЕСТНИК УСПЕХА**

**№24**  
июль '26

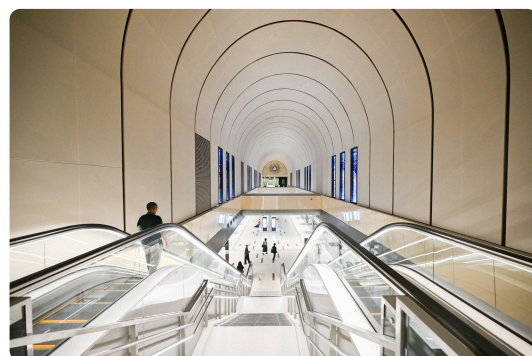
# Подземный транспорт: решения для городов будущего



## Из мира метро

В Сингапуре готовятся к открытию нового участка Circle Line 6: 12 июля 2026 года на схеме метро появятся три станции — Keppel, Cantonment и Prince Edward Road. После запуска этот участок замкнёт Кольцевую линию, которая соединяет жилые районы, деловой центр, Marina Bay и транспортный узел HarbourFront.

Для пассажиров это означает меньше пересадок и более короткие маршруты по городу. Проект показывает, как современные мегаполисы развивают подземный транспорт не только ради скорости, но и ради удобной городской среды: метро становится частью повседневной логистики, экономики и качества жизни.





# 100 лет вперёд:

## Петербургская встреча о будущем метро

**10–11 июня 2026 года в Санкт-Петербурге прошла конференция «Тоннели и метрополитены будущего: первые 100 лет».**

Мероприятие было посвящено развитию подземного пространства, современным подходам к проектированию и строительству тоннелей, а также роли метрополитенов в транспортной системе городов.

Конференция состоялась в преддверии 100-летия кафедры «Тоннели и метрополитены» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I. Участие в таких отраслевых встречах позволяет специалистам обмениваться опытом, обсуждать актуальные инженерные решения и формировать профессиональный взгляд на развитие подземного транспорта будущего.



Согласно программе научных мероприятий ПГУПС, в числе участников и партнёров конференции были профильные организации отрасли: ООО «Метропроект», ОАО «Ленметрогипротранс», ГУП «Петербургский метрополитен», ОАО «Метрострой Северной Столицы».

**Такой состав участников подчёркивает практическую направленность встречи: обсуждение будущего метро невозможно без диалога проектировщиков, строителей, инженеров и эксплуатирующих организаций.**

Особое внимание на подобных мероприятиях уделяется не только технологиям строительства тоннелей, но и роли метрополитена в развитии современного города.

Подземный транспорт сегодня рассматривается как часть большой городской системы: он влияет на мобильность жителей, развитие районов, экологию, комфорт и устойчивость транспортной инфраструктуры.

**Для АО «Казметрострой» участие в отраслевых встречах такого уровня — это возможность обменяться опытом с коллегами, следить за современными инженерными подходами и учитывать лучшие практики при реализации проектов Казанского метрополитена.**







# Метротрам: новый формат городского ДВИЖЕНИЯ

## АО «Казметрострой» принял участие в выездной сессии международной конференции в Челябинске

23 апреля 2026 года в Челябинске состоялась выездная сессия международной конференции «Техническое регулирование в строительстве» на тему «Скоростной подземный трамвай (метротрам) – будущее российских городов». Мероприятие прошло при поддержке Минстроя России, Тоннельной ассоциации России и Национального объединения строителей НОСТРОЙ.

Участники конференции обсудили опыт создания и эксплуатации метротрамвая, а также современные решения, которые позволяют снижать затраты на развитие такого транспорта без потери комфорта для пассажиров. Особое внимание было уделено вопросам научно-технического сопровождения, нормативного регулирования работ, оперативной корректировки проектных решений и механизмам учёта затрат. АО «Казметрострой», как член Тоннельной ассоциации России, на мероприятии представил генеральный директор Марат Мвлахмедович Рахимов.

Он выступил с докладом на тему «Проблемные вопросы реализации проектов метрополитенов и скоростных трамваев в регионах России», обозначив актуальные задачи, с которыми сталкиваются города при развитии подземного и рельсового транспорта.

В рамках выездной программы участники посетили строительную площадку Челябинского метротрамвая «Улица Овчинникова». Такой формат позволил не только обсудить вопросы отрасли в теории, но и увидеть практическую реализацию проекта на действующем объекте.

По итогам конференции были сформированы предложения по совершенствованию нормативно-технической базы и мерам реализации проектов метротрамвая. Эти решения могут стать важной основой для дальнейшего развития транспортных систем городских агломераций, где рельсовый общественный транспорт играет ключевую роль в мобильности жителей.





# Метро мира: схемы, в которых легко потеряться

## Как крупнейшие города превращают подземный транспорт в настоящую головоломку для пассажиров



В небольших городах схема метро обычно читается почти сразу: несколько линий, понятные пересадки, знакомые направления. Но в крупных мегаполисах подземный транспорт постепенно превращается в сложную систему, где каждая линия решает свою задачу. Одни маршруты соединяют центр с окраинами, другие связывают районы между собой, третьи помогают разгрузить самые востребованные направления.

Чем активнее растёт город, тем сложнее становится его транспортная карта. Метро соединяется с пригородными поездами, скоростными линиями, аэропортовыми направлениями, наземным транспортом и крупными пересадочными узлами. В результате схема может выглядеть как настоящий лабиринт: десятки цветов, пересечения, кольца, ответвления и станции, где сходятся сразу несколько маршрутов.

Однако такая сложность не появляется случайно. За каждой новой линией стоит потребность города: сократить время в пути, связать новые районы, разгрузить дороги, сделать ежедневные поездки удобнее для жителей. Поэтому запутанная схема метро — это не только вызов для пассажира, но и показатель масштаба города, его развития и постоянного движения вперёд.

Главная задача современных транспортных систем — сделать сложное понятным. Для этого используются цветовые обозначения, номера линий, понятные указатели, схемы пересадок, мобильные приложения и навигация на станциях. Чем больше сеть, тем важнее, чтобы пассажир мог быстро разобраться, куда идти, где пересест и какой маршрут выбрать.

Именно поэтому при развитии метро важно думать не только о километрах тоннелей и количестве станций, но и о человеке, который каждый день пользуется транспортом. В этом направлении развивается и отечественное метростроение: российские города стремятся создавать транспортные системы, которые будут не только современными и технологичными, но и понятными, комфортными для пассажиров.

Одна пересадочная станция на схеме может выглядеть как маленький кружок, а в реальности быть сложным инженерным узлом с тоннелями, переходами, эскалаторами, вентиляцией и системами управления потоками пассажиров.

## Новые знания — в работу

О прохождении программы «Лидеры ПРО» рассказывает Назипова М.Г.

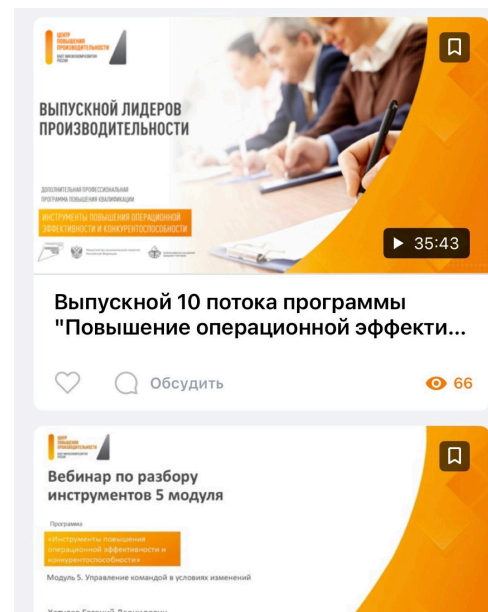
С 3 марта по 15 апреля 2026 года я прошла курсы повышения квалификации во Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России по программе «Лидеры производительности: инструменты повышения операционной эффективности и конкурентоспособности» объёмом 72 часа.

Обучение проходило в заочной форме, и такой формат оказался очень удобным: на потоке было 238 человек из разных городов и регионов, а лекции и вебинары можно было просматривать в любое время, совмещая обучение с работой.

Хочу отметить высокий уровень организации курса: обратную связь с преподавателями, удобный график, своевременное информирование и возможность повторного просмотра лекций до конца года. За время обучения мы изучили пять модулей, прошли промежуточные тестирования и познакомились с актуальными инструментами повышения эффективности.

Также в рамках программы был организован конкурс «Лучших практик», а по окончании обучения участники получили электронные удостоверения о повышении квалификации.

Я благодарна за возможность получить новые знания и навыки, которые пригодятся мне в работе. Обучение прошло интересно и увлекательно, а полученные инструменты хочется применять на практике.





## Токио: разноцветная паутина мегаполиса

Токийская транспортная схема считается одной из самых сложных в мире. Здесь метро связано с пригородными железными дорогами, частными линиями и крупными пересадочными узлами, через которые ежедневно проходят огромные пассажиропотоки. На карте всё это выглядит как плотная сеть разноцветных линий, пересекающихся в десятках точек.

Сложность токийской системы объясняется масштабом города. Токио — это не только центр, но и огромная агломерация, где миллионы людей каждый день перемещаются между разными районами, деловыми кварталами и пригородами. Поэтому транспортная сеть должна работать как единый механизм: быстро, точно и с большим количеством вариантов маршрута.

Особенность Токио в том, что разные операторы и линии фактически дополняют друг друга. Пассажир может начать путь на одной линии, продолжить движение по другой и при этом не всегда ощущать границу между отдельными системами. Для гостя города это может показаться запутанным, но для местных жителей такая сеть даёт главное преимущество — возможность подобрать маршрут почти из любой точки города.

Схема Токио наглядно показывает, что развитое метро — это не только тоннели и станции, но и сложная организация движения. Важны интервалы, пересадки, распределение потоков и точная работа всей системы. Именно поэтому транспортная карта города напоминает не хаос, а сложный механизм, где каждая линия выполняет свою роль.

## Нью-Йорк: маршруты важнее линий

Нью-Йоркское метро известно не только количеством станций, но и необычной логикой движения. В отличие от многих городов, здесь пассажиру важно смотреть не только на цвет линии, но и на букву или номер маршрута. По одним и тем же путям могут идти разные поезда, а остановки у них могут отличаться.

Дополнительную сложность создаёт разделение поездов на локальные и экспрессные. Локальные останавливаются почти на каждой станции, а экспрессные проходят часть остановок без посадки и высадки, помогая быстрее добраться до удалённых районов. Такая система требует внимания, но позволяет гибко распределять потоки пассажиров в огромном городе.

Нью-Йоркская схема отражает характер самого города: быстрый, плотный, многослойный. Метро связывает Манхэттен, Бруклин, Куинс, Бронкс и другие районы, каждый из которых живёт в своём ритме. При этом одна линия на карте может объединять сразу несколько маршрутов, а один пересадочный узел — связывать целые части города.

Для метростроителей такая система интересна тем, что она показывает, как транспорт развивается не только за счёт новых линий, но и за счёт гибкой организации движения по существующей инфраструктуре. Когда одна сеть обслуживает миллионы поездок в сутки, значение имеют не только станции и тоннели, но и маршрутизация, интервалы, пропускная способность и возможность перестраивать движение под потребности города.

## Сеул: метро как карта агломерации

Сеульское метро охватывает не только столицу Южной Кореи, но и значительную часть окружающей агломерации. На схеме можно увидеть множество линий, длинные направления, пересадки и маршруты, уходящие далеко за пределы центральных районов города. Поэтому карта метро Сеула выглядит масштабно и насыщенно.

При этом система считается одной из самых удобных в Азии. Линии пронумерованы и обозначены цветами, станции имеют понятную навигацию, а пересадки встроены в общую логику движения. Сеульское метро показывает, как сложная транспортная сеть может быть одновременно большой, технологичной и удобной для ежедневных поездок.

Особенность Сеула — тесная связь метро с жизнью всей агломерации. Для многих пассажиров это не только городской транспорт, но и ежедневный способ добраться из пригородов в деловые районы, университеты, торговые центры и жилые кварталы. Поэтому линии тянутся далеко за пределы центральной части города и образуют единую транспортную систему большого региона.

**На примере Сеула хорошо видно, что сложная схема может оставаться понятной, если в ней выстроена чёткая навигация.**

Номера линий, цветовые обозначения, продуманная система пересадок и современные информационные сервисы помогают пассажирам ориентироваться даже в очень крупной сети.

**Для развивающихся городов это хороший пример того, как масштаб можно сочетать с удобством.**



схема метро Токио

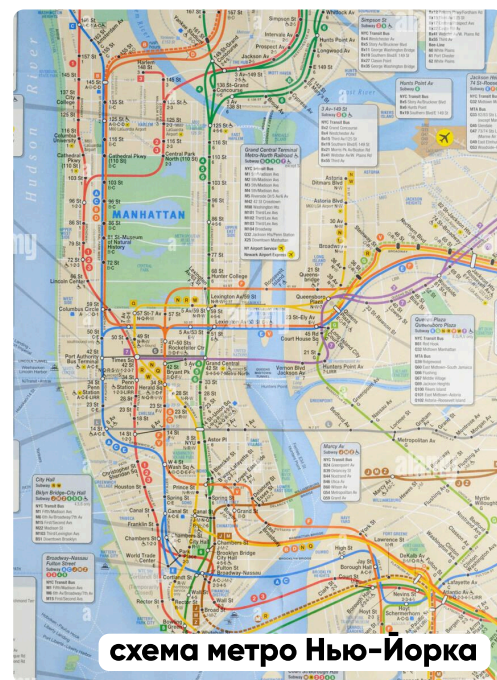


схема метро Нью-Йорка

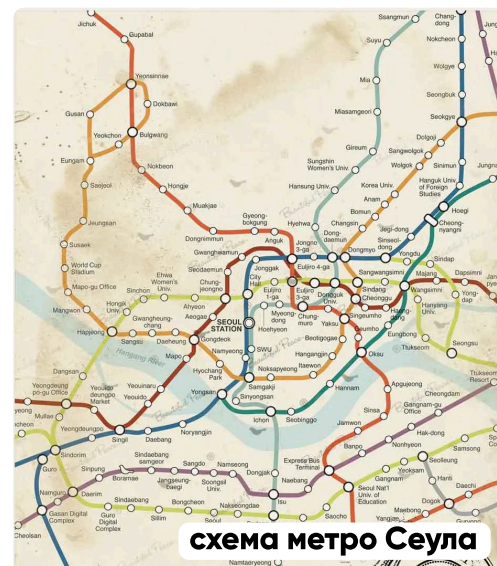


схема метро Сеула



схема метро Сеула