

Концепция транспортного обеспечения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в России

Утверждена Министром транспорта Российской Федерации
М.С. Соколовым 16.12.2013 года

СОДЕРЖАНИЕ

Термины и определения.....	4
Принятые сокращения.....	6
Введение.....	7
1. Предпосылки транспортного планирования Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в Российской Федерации	8
1.1 Общие сведения о Чемпионате мира по футболу FIFA 2018 года и Кубке Конфедераций FIFA 2017 года.....	8
1.2 Принципы и задачи Концепции транспортного обеспечения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.....	13
1.3 Требования и рекомендации FIFA.....	15
1.4 Государственные гарантии Российской Федерации в области транспорта и особенности транспортного обслуживания различных клиентских групп Чемпионата мира 2018 года.....	19
1.5 Международный опыт транспортного обеспечения крупномасштабных футбольных первенств.....	26
2. Прогнозирование транспортного спроса на пассажирские перевозки клиентских групп Чемпионата мира по футболу 2018 года по видам транспорта	29
2.1 Клиентские группы FIFA, прибывающие на территорию Российской Федерации и в города-организаторы.....	29
2.2 Прогноз состава и численности зрителей (держателей билетов), прибывающих на территорию Российской Федерации и в города-организаторы.....	30
2.3 Распределение клиентских групп FIFA и зрителей по видам транспорта.....	31
2.4 Анализ потребности в услугах различных видов внешнего транспорта (воздушного, железнодорожного, автомобильного и водного) со стороны различных клиентских групп Чемпионата мира по футболу FIFA 2018, включая зрителей, в международном и междугороднем сообщении.....	32
2.4.1 Количественная оценка дополнительного спроса на услуги различных видов внешнего транспорта во время проведения Чемпионата мира по футболу	32

	FIFA 2018 года	36
2.4.2	Результаты предварительного расчета спроса на услуги междугородного и пригородного автобусного транспорта.....	37
2.4.3	Результаты предварительного расчета спроса на личный автотранспорт.....	37
2.4.4	Расчет дополнительного спроса со стороны зрителей из близлежащих регионов Российской Федерации и города-организатора (все виды транспорта)	38
2.4.5	Спрос на водный транспорт.....	38
2.4.6	Оценка общего дополнительного транспортного спроса для каждого города-организатора.....	38
2.4.7	Укрупненный расчет общего количества гостей и участников Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.....	42
2.4.8	Оценка общего числа дополнительных рейсов воздушного транспорта в международном и внутреннем сообщении в период проведения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.....	42
2.4.9	Прогноз дополнительного транспортного спроса на услуги различных видов внешнего транспорта со стороны клиентских групп FIFA, зрителей (держателей билетов) и болельщиков «фан-зон» (болельщиков без билетов) в сообщении между городами-организаторами.....	50
2.5	Оценка спроса на передвижения в городском сообщении клиентских групп ЧМ-2018 и местных жителей в период проведения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года	50
2.5.1	Оценка подвижности клиентских групп Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и жителей городов-организаторов во внутригородском сообщении и разработка сценариев пиковых нагрузок на транспортную сеть для выработки предложений по развитию транспортной инфраструктуры.....	50
3.	Транспортная схема прибытия и отъезда клиентских групп Чемпионата мира по футболу 2018 года, а также организации их перевозок между городами-организаторами.....	53
3.1	Оценка дополнительных пассажиропотоков на прибытие/убытие в города-организаторы при проведении матчей Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года	53
3.2	Разработка планов прибытия/убытия клиентских групп Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года на территорию Российской Федерации и в города-организаторы.....	53
3.3	Оценка параметров и степени интеграции элементов различных транспортных систем, задействованных в транспортном обеспечении Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года по выбранным схемам доставки пассажиров.....	58
3.4	Оценка необходимого количества и типов транспортных средств, задействованных при транспортном обслуживании клиентских групп Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в период прибытия и убытия на территорию Российской Федерации и городов-организаторов.....	60
4.	Оценка состояния транспортной инфраструктуры Российской Федерации и городов-организаторов, задействованной в обслуживании Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, и ее соответствия ожидаемому пиковому спросу на перевозки.....	62
4.1	Состояние существующей инфраструктуры внешнего транспорта и планы по ее модернизации в связи с проведением Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.....	62
4.1.1	Существующие и планируемые параметры аэропортов, задействованных в транспортном обслуживании Чемпионата мира по футболу FIFA 2018.....	62
4.1.2	Параметры инфраструктуры железнодорожного транспорта городов-организаторов Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.....	62

4.1.3	Инфраструктура автомобильного транспорта городов-организаторов Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.....	64
4.2	Состояние системы городского пассажирского транспорта в городах-организаторах Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.....	64
4.3	Оценка соответствия провозных возможностей транспортной инфраструктуры прогнозируемому спросу на пассажирские перевозки в международном и междугородном сообщении различными видами транспорта.....	64
4.3.1	Воздушный транспорт.....	64
4.3.2	Железнодорожный транспорт.....	73
4.3.3	Автомобильный транспорт.....	76
4.3.4	Водный транспорт.....	77
4.3.4.1	Морской транспорт.....	77
4.3.4.2	Речной транспорт.....	78
4.3.5	Городской пассажирский транспорт.....	79
4.3.6	Организация стоянки автомобильного транспорта.....	80
4.4	Финансовое обеспечение Концепции транспортного обеспечения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.....	80
4.5	Кадровое обеспечение дополнительных провозных возможностей транспортной инфраструктуры в период проведения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.....	81
5.	Разграничение сфер компетенции и ответственности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и причастных организаций при транспортном обслуживании футбольных первенств.....	82
6.	Разработка концептуальных предложений по централизованному управлению пассажирскими перевозками Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.....	88
7.	Планы управления рисками и существующими резервными возможностями на различных видах транспорта.....	94
8.	«Дорожная карта» по подготовке транспортного обеспечения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в России.....	99
	Выводы и рекомендации.....	108
	Приложения к Концепции транспортного обеспечения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в России приведены на 140 листах в отдельном томе	

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

FIFA (Federation Internationale de Football Association) - международная федерация футбольных ассоциаций, которая является международным спортивным органом управления, обеспечивающим координацию футбола как вида спорта. FIFA создана и осуществляет свою деятельность в соответствии с законодательством страны регистрации. Штаб-квартира FIFA находится в Швейцарии (г. Цюрих). Под эгидой FIFA проходят все футбольные турниры всемирного масштаба, в числе которых чемпионат мира FIFA, аналогичный турнир среди женщин, молодежные и юношеские турниры, Кубок конфедераций и клубный чемпионат мира.

1. **Болельщики** – посетители «фан-зон», включающие жителей города-организатора, жителей близлежащих регионов РФ (в радиусе 100-200 км), а также заранее прибывших и разместившихся иностранных гостей (такие иностранные гости на части матчей могут быть зрителями, а на части – болельщиками в «фан-зонах»).

2. **Гости ЧМ** – прибывшие в город-организатор ЧМ-2018 зрители, болельщики и сопровождающие их лица.

3. **Запасные транспортные узлы** – аэропорты, железнодорожные и автомобильные вокзалы и станции, морские и речные порты на территории Российской Федерации, рассматриваемые в данной работе в качестве дублирующих на случай закрытия основных аэропортов, железнодорожных и автомобильных станций и вокзалов, морских и речных портов городов-организаторов соревнований.

4. **Заявочная книга** - документ, содержащий письменные обязательства Российской Федерации, в том числе правительственную декларацию и правительственные гарантии, выданные Российской Федерацией FIFA, а также письменные обязательства Российского футбольного союза, представленные в установленном порядке в FIFA при проведении процедуры определения принимающей стороны чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и Кубка конфедераций FIFA 2017 года.

5. **Зрители** – держатели билетов, прибывающие на стадион для просмотра матчей в городах-организаторах непосредственно с трибун стадиона.

6. **Клиентские группы FIFA** – делегации FIFA, почетные гости FIFA и организационного комитета, официальные лица матчей (судьи и официальные представители), спортсмены (игроки), штабы команд и другие члены делегаций команд, члены футбольных ассоциаций, представители СМИ, рабочий персонал FIFA и организационного комитета.

7. **Клиентские группы Оргкомитета** – клиентские группы FIFA, а также коммерческие партнеры и гости FIFA, зрители - обладатели билетов на матчи.

8. **Клиентские группы ЧМ 2018 FIFA** – клиентские группы Оргкомитета, а также болельщики.

9. **Коммерческий партнер FIFA** - юридическое лицо, которому предоставлены или будут предоставлены имущественные права FIFA в отношении мероприятий, либо спонсор FIFA или соревнований.

10. **Места публичного (массового) просмотра соревнований** – специально выделенные и оборудованные места на территории городов-организаторов соревнований (помимо официально заявленных «фан-зон») для коллективного удаленного просмотра матчей и проведения иных мероприятий, связанных с проведением соревнований.

11. **Мультимодальные перевозки** – комбинированные перевозки пассажиров различными видами транспорта по единому транспортному документу, оформленному на весь маршрут следования.

12. **Неорганизованные иностранные зрители** – иностранные зрители – держатели билетов, прибывающие на матч индивидуально или в составе небольших групп по 3-4 человека из своих стран, города базирования, или другого города-организатора и перемещающиеся по городу на ГПТ.

13. **Неорганизованные российские зрители из удаленных регионов РФ** – российские зрители - держатели билетов, которые прибывают на матч внешними видами пассажирского транспорта из удаленных регионов РФ.

14. **Неорганизованные российские зрители из близлежащих регионов РФ** – российские зрители – держатели билетов, которые являются жителями города-организатора и близлежащих регионов РФ, прибывают на матч на ГПТ и пригородным пассажирским транспортом; данная категория зрителей не участвует в транспортном процессе внешними видами пассажирского транспорта.

15. **Неорганизованные зрители** – российские и иностранные неорганизованные зрители.

16. **Операционные транспортные планы** – детальные планы транспортного обслуживания клиентских групп ЧМ 2018 FIFA и КК 2017, включающие вопросы организации работы и взаимодействия всех видов транспорта, обеспечения требуемого уровня сервиса, организации парковки, организации дорожного движения, информационного обслуживания, распределения функций и регламента взаимодействия управляющего и рабочего персонала, кадрового обеспечения и т.д. Операционные

транспортные планы могут также разрабатываться для отдельных объектов – аэропортов, ж/д вокзалов, стадионов, ТПУ, «фан-зон» и т.п.

17. Организованные группы российских зрителей – российские зрители, которые покупают билеты, как правило, непосредственно у Российского футбольного союза (через фан-клубы и т.д.), перемещаются, как правило, организованно (в основном заказными автобусами), большая часть прибывает и убывает в день матча, меньшая часть (из удаленных регионов РФ) заказывает размещение (при необходимости).

18. Организованные группы иностранных зрителей – иностранные зрители, которые покупают билеты, как правило, непосредственно через Национальную футбольную федерацию в своей стране (через фан-клубы и т.д.), перемещаются, как правило, организованно воздушным транспортом, приобретают туристические пакеты, включающие билет на матч, проезд до города-организатора матча, трансфер до стадиона и размещение (при необходимости).

19. Организованные группы зрителей – организованные группы российских и иностранных зрителей

20. Объекты инфраструктуры - предназначенные для подготовки и проведения спортивных соревнований объекты спорта (в том числе стадионы и тренировочные базы) и необходимые для осуществления мероприятий объекты социальной, транспортной, инженерной и иных инфраструктур, которые включены в Программу подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу.

21. Оргкомитет "Россия-2018" - некоммерческая организация, созданная согласно положений Федерального закона от 07.06.2013 N 108-ФЗ «О подготовке и проведении в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года» в целях подготовки и проведения соревнований в Российской Федерации.

22. Период пиковой нагрузки – временной период максимальной пассажирской нагрузки на объекты транспортной инфраструктуры, входящие в транспортную схему прибытия и убытия гостей и участников ЧМ-2018 в России и КК-2017, а также в маршруты перемещения гостей и участников соревнований с использованием различных видов транспорта.

23. Поставщики услуг FIFA - юридические лица, уполномоченные на основании договора, заключенного непосредственно с FIFA или с иным лицом, уполномоченным FIFA, оказывать услуги в связи с проведением мероприятий.

24. Планы прибытия и убытия – мероприятия, связанные с транспортными услугами по передвижению различных клиентских групп Кубка Конфедераций 2017 года и Чемпионата мира по футболу 2018 года в города-организаторы соревнований из мест постоянного пребывания и обратно. Данные мероприятия включают в себя также планирование работы задействованной транспортной инфраструктуры с учетом потребностей в услугах различных видов внутреннего и внешнего транспорта и требуемого уровня сервиса, а также мероприятия по минимизации возможных рисков и планы управления ими.

25. Привилегированные группы FIFA – клиентские группы FIFA за исключением представителей СМИ, рабочего персонала FIFA и организационного комитета.

26. Региональный оргкомитет - коллегиальный орган, создаваемый при высшем должностном лице субъекта РФ, для эффективной, качественной и своевременной подготовки к проведению соревнований субъекта РФ и муниципальных образований, расположенных на его территории.

27. Российский футбольный союз - общероссийская спортивная федерация по футболу (национальная ассоциация), созданная и осуществляющая свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации, являющаяся членом FIFA.

28. Соглашение о проведении чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и Кубка конфедераций FIFA 2017 года (соглашение о проведении спортивных соревнований) - соглашение, заключенное FIFA и Оргкомитетом "Россия-2018", определяющее условия подготовки и проведения в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и Кубка конфедераций FIFA 2017 года и устанавливающее статус, права и обязанности Оргкомитета "Россия-2018".

29. Соревнования - Чемпионат мира по футболу FIFA 2018 года и Кубок конфедераций FIFA 2017 года.

30. Транспортная схема прибытия и убытия – последовательная цепочка видов транспорта, используемых различными клиентскими группами ЧМ 2018 FIFA и КК-2017 для перемещения в города-организаторы соревнований из мест постоянного пребывания и обратно, в том числе с использованием транзитных и запасных транспортных узлов на территории России.

31. Транзитные транспортные узлы – аэропорты, железнодорожные и автомобильные вокзалы и станции, морские и речные порты на территории Российской Федерации, рассматриваемые в данной работе в качестве пересадочных пунктов на пути следования участников и гостей ЧМ-2018 и КК-2017 года.

32. **Требования FIFA к подготовке и проведению соревнований** - условия подготовки и проведения соревнований, содержащиеся в уставе FIFA и регламентирующих документах FIFA.

33. **Участники соревнований** - национальные сборные команды, получившие право на участие в Чемпионате мира или Кубке конфедераций, в т.ч. спортсмены, тренеры и иные участники официальных делегаций команд, а также спортивные судьи, делегаты матчей и иные официальные лица, уполномоченные FIFA осуществлять контроль за проведением матчей соревнований.

34. **«Фан-зона»** – официально заявленное городом-организатором специально оборудованное место, открытое для всех желающих и предназначенное для коллективного просмотра футбольного матча и проведения иных сопутствующих Чемпионату мира мероприятий.

35. **Фоновый пассажиропоток** – пассажиропоток, состоящий из пассажиров, цель поездки которых не связана с проведением соревнований.

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АНО	Автономная некоммерческая организация
ВС	Воздушное судно
ВВЛ	Внутренние воздушные линии
ВПО	Взлётно-посадочная операция
ВПП	Взлётно-посадочная полоса
ГПТ	Городской пассажирский транспорт
ЕС	Европейский Союз
ИТС	Интеллектуальная транспортная система
КК-2017	Кубок Конфедераций FIFA 2017 в России™
МАУ	Московский авиационный узел
МВЛ	Международные воздушные линии
ОДД	Организация дорожного движения
РЖД	ОАО «Российские железные дороги»
РФ	Российская Федерация
РФС	Российский футбольный союз
СМИ	Средства массовой информации
СНГ	Содружество независимых государств
ТПУ	Транспортно-пересадочный узел
УДД	Управление дорожным движением
УДС	Улично-дорожная сеть
УЕФА	Союз европейских футбольных ассоциаций
ФЗ	Федеральный закон
ЦУПП	Центр управления пассажирскими перевозками
ЧМ-2018	Чемпионат мира по футболу FIFA 2018 в России™
FIFA	Международная федерация футбольных ассоциаций

ВВЕДЕНИЕ

Вопросы организации перевозок участников и гостей соревнований составляют неотъемлемую часть государственных гарантий, принятых Российской Федерацией в связи с проведением Чемпионата мира по футболу 2018 года и Кубка конфедераций по футболу 2017 года. Своевременная и качественная подготовка транспортной инфраструктуры, обеспечение удобного, быстрого и безопасного перемещения участников и гостей соревнований является одним из основных условий успешного проведения любых крупных массовых спортивных мероприятий.

Проведение указанных крупнейших футбольных турниров представляет серьезный вызов транспортному комплексу России в связи со значительными расстояниями перевозок и недостаточным развитием транспортной инфраструктуры. В этих условиях особую важность приобретают вопросы концептуального и операционного планирования транспортного обеспечения соревнований, в том числе стадийной реализации различных подготовительных мероприятий. Мировой опыт показывает, что чем раньше начинается работа в сфере транспортного планирования подобных спортивных мероприятий, тем успешней они проходят.

Одним из критериев успешности проведения, как крупномасштабных футбольных первенств, так и любого другого крупного массового спортивного или культурного мероприятия является то, какое позитивное долгосрочное «наследие» оно оставит после себя. Причем, подобное «наследие» имеет как материальные, так и нематериальные формы выражения. В качестве материального наследия страна-организатор получает усовершенствованные транспортную инфраструктуру и технологии перевозочного процесса, новые возможности для размещения гостей, стадионы и т.д. Вместе с этим, понятие «наследие» приобретает важный дополнительный смысл еще и с позиций создания общего позитивного восприятия страны-организатора со стороны гостей и участников соревнований. Обеспеченный высокий уровень транспортного сервиса в совокупности с приобретенным опытом является одним из ключевых факторов, влияющим на формирование такого «нематериального» наследия.

Первым этапом планирования транспортного обслуживания соревнований является разработка Концепции транспортного обеспечения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в России (далее Концепция). Разработка Концепции позволяет заложить конструктивную основу для последующего операционного транспортного планирования соревнований. В рамках Концепции решаются задачи анализа передового зарубежного опыта в области транспортного обеспечения Чемпионатов мира и Европы по футболу, оценки транспортного спроса различных клиентских групп ЧМ-2018, разработки транспортных схем прибытия и убытия гостей и участников чемпионата с определением основных, транзитных и запасных транспортных узлов, проведения оценочных расчетов и моделирования работы транспортной системы при обеспечении перевозок в международном и междугородном сообщении.

Это, в свою очередь, позволяет определить потенциально узкие места инфраструктуры внешнего транспорта, необходимое количество и типы транспортных средств, задействованных в перевозках гостей и участников чемпионата, сформулировать рекомендации по транспортному обслуживанию и своевременно принять необходимые меры по внесению соответствующих корректив в инвестиционные программы развития транспортной инфраструктуры субъектов Российской Федерации.

Целью Концепции является определение стратегических целей, задач и приоритетных решений органов государственной власти Российской Федерации и причастных организаций по обеспечению транспортного обслуживания участников и гостей Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в соответствии с требованиями FIFA и обязательствами, взятыми на себя в Заявочной книге, а также с учетом потребностей развития транспортной системы страны, повышения ее эффективности, качества функционирования, экологической устойчивости и безопасности в период до и после проведения соревнований («транспортное наследие»).

Транспортное планирование футбольных первенств осложняется трудно предсказуемым характером транспортных корреспонденций, связанных перемещением, как национальных футбольных команд, так и их болельщиков, высокой неравномерностью объемов пассажирских и грузовых перевозок в период проведения соревнований. Это обуславливает дополнительные требования к пропускной способности транспортной инфраструктуры, ее надежности, безопасности и эффективности в целом. Заявка Российской Федерации на проведение Чемпионата мира по футболу предусматривает создание современной транспортной инфраструктуры (высокоскоростные дороги, аэропорты и т.д.), соответствующей международным требованиям. Это требует как реконструкции и модернизации существующих объектов транспортной инфраструктуры, так и создания новых высокотехнологичных транспортных систем. При этом создаваемая транспортная инфраструктура должна удовлетворять иногда противоречивым условиям: с одной стороны, - соответствовать пиковым нагрузкам в период проведения футбольных первенств, а с другой - ее эффективно использовать после окончания соревнований.

Пути успешного решения обозначенных задач формулируются в Концепции, являющейся документом стратегического планирования развития транспортной системы Российской Федерации и городов-организаторов к проведению Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года.

1 ПРЕДПОСЫЛКИ ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ФУТБОЛУ FIFA 2018 В РОССИИ

1.1 Общие сведения о Чемпионате мира по футболу FIFA 2018 года и Кубке Конфедераций FIFA 2017 года

Чемпионат мира по футболу 2018 года – двадцать первый Чемпионат мира по футболу FIFA. Для России – это первое спортивное событие такого уровня, проведение которого будет сопряжено с дополнительными большими объемами пассажирских перевозок, связанных с пребыванием в стране иностранных болельщиков, официальных делегаций стран-участниц и FIFA, спортивных команд, перемещением болельщиков. Проведение турнира предусматривается в 11 городах-организаторах соревнований, которые относительно компактно распределены по четырем кластерам отдельной зоной в Уральском федеральном округе (рис. 1):

- Центральный кластер – г. Москва;
- Северо-западный кластер – г. Санкт-Петербург, г. Калининград;
- Волжский кластер – г. Казань, г. Нижний Новгород, г. Самара; г. Волгоград, г. Саранск;
- Южный кластер – г. Сочи, г. Ростов-на-Дону;
- Отдельная зона «Урал» – г. Екатеринбург.

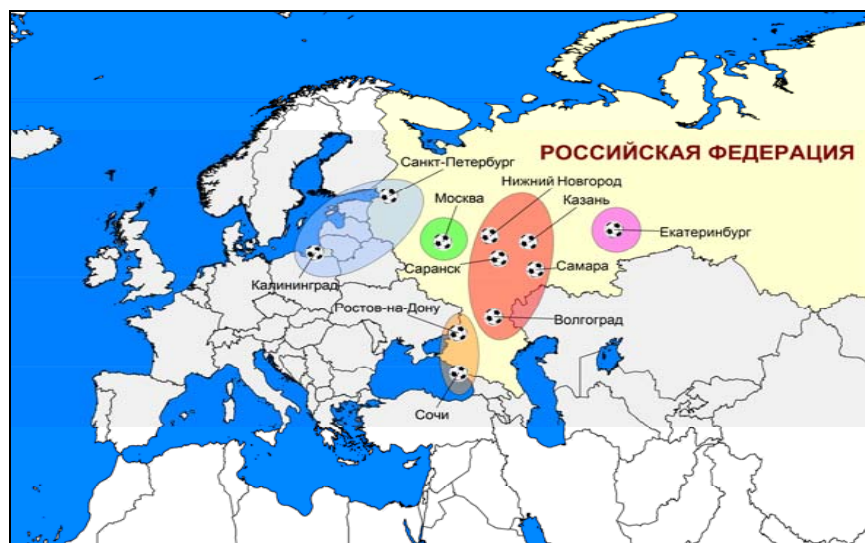


Рис. 1 - География проведения матчей ЧМ-2018

Следует отметить, что понятие «кластер» является достаточно условным, и отражает лишь географическое расположение городов, а не их взаимную транспортную доступность. Ввиду того, что количество городов – организаторов в различных кластерах сильно различается, при организации группового турнира будет неизбежно перемещение команд (и болельщиков) между кластерами. Структура транспортных связей между городами-организаторами такова, что в ряде случаев время перемещения наземным транспортом между городами различных кластеров (например, между Москвой и Нижним Новгородом), будет значительно меньше, чем время перемещения между городами одного кластера (например, практически между всеми городами Волжского кластера), кроме того, значительная доля перемещений будет осуществляться транзитом через Москву. Вследствие этого, отнесение города – организатора к тому или иному кластеру никак не влияет на параметры транспортного спроса, и, ввиду этого, данное понятие не использовалось при составлении прогноза нагрузки на транспортную систему городов-организаторов. При разработке Оргкомитетом «Россия-2018» окончательного расписания матчей с целью предоставления командам равных условий рекомендуется не использовать понятие кластера, а формировать расписание с учетом примерно одинакового времени в пути воздушным транспортом для всех команд. Для этого следует, по возможности, избегать перелетов команд по направлению Калининград – Екатеринбург. Все остальные связи между городами-организаторами вписываются во временные рамки 3-х часового перелета.

В таблице 1.1 приведены расстояния между принимающими матчи мирового футбольного первенства по футболу городами и среднее время проезда между ними на автомобильном, воздушном и железнодорожном транспорте.

При рассматриваемой географии проведения турнира должны быть созданы комфортные условия для знакомства со страной, с одновременной определенной рационализацией транспортных перемещений сотен тысяч болельщиков. Гости и участники ЧМ-2018 смогут одновременно ощутить культурное и географическое разнообразие страны, оставаясь при этом в рамках относительно компактного плана организации матчей.

Принятая концепция организации проведения футбольных турниров по географическому признаку – серьезный вызов транспортному комплексу страны в связи со значительной удаленностью городов-организаторов и потребностями в развитии транспортной инфраструктуры согласно требованиям FIFA. В связи с этим особенно насущными являются вопросы транспортного планирования футбольных первенств, в т.ч. стадийной реализации различных подготовительных мероприятий.

Таблица 1.1 - Расстояния между принимающими городами ЧМ 2018 и среднее время проезда между ними на автомобильном, железнодорожном и воздушном транспорте

Город	Москва		Калининград		Санкт-Петербург		Казань		Нижний Новгород		Самара		Саранск		Волгоград		Ростов-на-Дону		Сочи	
Екатеринбург	1804	25:25	3140	46:50	2483	35:55	1024	14:45	1394	19:19	1026	16:33	1430	23:27	1819	29:59	2293	39:10	2890	46:54
	25:00	2:10	45:00	3:30	34:00	2:30	12:50	1:35	19:00	1:55	13:00	1:30	19:30	2:05	26:20	2:15	34:00	2:35	42:10	3:00
Сочи	1634	24:49	2715	50:24	2327	38:17	2046	34:07	2018	33:29	1888	31:31	1791	30:22	1001	16:32	570	8:00		
	22:00	2:10	41:30	3:20	31:20	2:55	31:30	2:30	31:05	2:25	28:40	2:20	25:50	2:10	15:50	1:40	8:10	1:05		
Ростов-На-Дону	1037	16:34	2220	41:17	1730	28:56	1449	24:25	1421	24:07	1291	21:57	1129	18:38	474	8:18				
	13:10	1:35	33:20	2:50	22:40	2:25	22:50	2:05	22:20	1:55	20:30	1:45	17:20	1:45	7:00	1:00				
Волгоград	940	16:51	2250	40:16	1633	27:59	975	16:18	947	16:43	817	13:13	720	11:49						
	13:20	1:35	33:20	2:55	22:20	2:20	14:50	1:40	13:50	1:30	12:50	1:20	9:20	1:20						
Саранск	627	10:34	1951	31:59	1317	22:22	406	6:46	255	4:18	550	9:03								
	8:10	1:20	27:50	2:40	17:20	2:10	6:10	1:10	3:40	0:40	7:10	1:15								
Самара	1030	14:45	2355	43:46	1720	29:51	481	8:07	760	12:44										
	15:20	1:30	35:10	2:45	24:20	2:15	7:00	0:55	11:40	1:05										
Нижний Новгород	390	5:17	1725	26:42	1070	14:56	370	7:00												
	5:10	0:50	25:00	2:15	14:00	1:45	5:30	0:50												
Казань	780	11:21	2115	33:45	1460	21:27														
	11:20	1:35	31:10	2:45	20:20	2:05														
Санкт-Петербург	645	3:45	970	20:18																
	7:50	1:20	15:30	1:40																
Калининград	1280	21:25																		
	19:20	1:45																		

Условные обозначения:

Расстояние по автомобильным дорогам	Время поездки на автомобильном транспорте
Время поездки на железнодорожном транспорте	Время перелета на воздушном транспорте

FIFA является единственным организатором спортивных соревнований и осуществляет свои полномочия по их подготовке и проведению в соответствии со своими требованиями к мероприятиям по подготовке и проведению ЧМ-2018 и КК-2017, с соглашением о проведении спортивных соревнований. К настоящему времени сформировалась формула финального турнира Чемпионата мира по футболу FIFA, показанная на рис. 2.

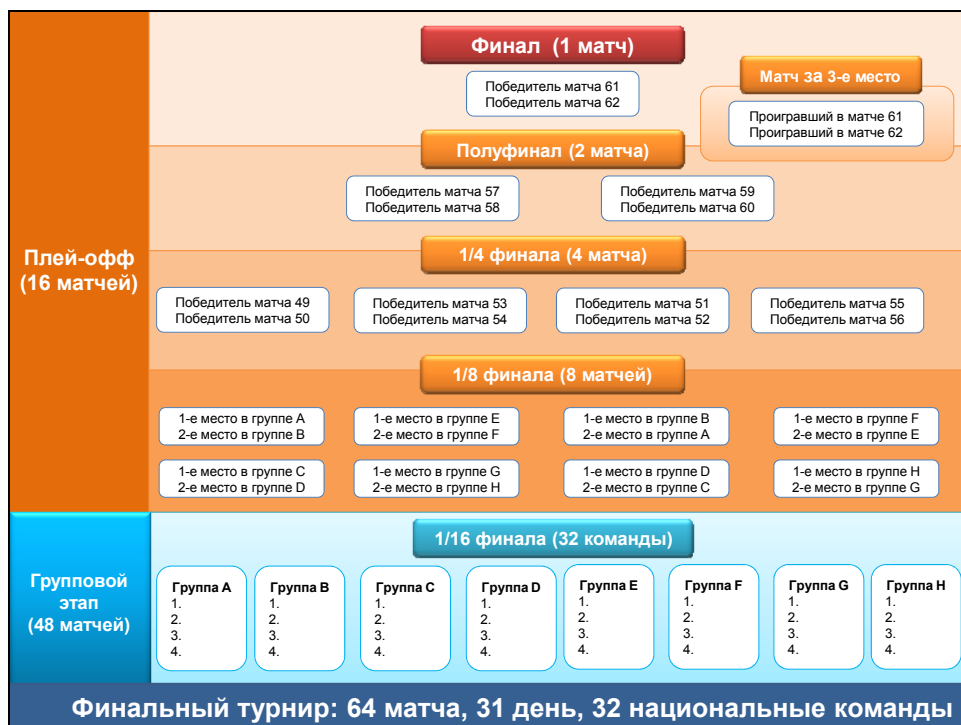


Рис. 2- График Чемпионата мира по футболу FIFA

Согласно действующим правилам FIFA, 31 команда получает право на участие в финальной части мирового первенства по футболу по итогам отборочного турнира. При этом национальная команда страны-организатора автоматически квалифицируется на участие в финальной части турнира, попадает в группу «А» и получает первый номер в своей группе. Всего таких групп 8, каждая из которых состоит из 4-х национальных команд. На этапе «плей-офф» играют 16 команд, занявшие в группах 1-2 места.

Опыт проведения 6 последних Чемпионатов мира свидетельствует, что матчи каждого футбольного первенства посетили в общей сложности около 3 млн. человек, которые обладали билетами на матч. При этом на каждом матче непосредственно на стадионах присутствовали в среднем 51 тыс. чел. Расчетная заполняемость стадионов составляет 91 - 98% от их вместимости.

В период проведения ЧМ-2018 планируется задействовать 12 стадионов (в г. Москве – 2, в остальных городах по одному). Приблизительная вместимость стадионов составляет в Москве – 90 тыс. чел., в Санкт-Петербурге – 70 тыс. чел., в остальных городах – по 45 тыс. чел. (Рис. 3).



Рис. 3 - Планируемая вместимость стадионов ЧМ-2018

Сформировано предварительное расписание матчей ЧМ-2018, представленное на (рис. 4).

Город-организатор	14.06.2018	15.06.2018	16.06.2018	17.06.2018 Воскресенье	18.06.2018	19.06.2018	20.06.2018	21.06.2018	22.06.2018	23.06.2018	24.06.2018 Воскресенье	25.06.2018	26.06.2018	27.06.2018	28.06.2018	29.06.2018	30.06.2018	01.07.2018 Воскресенье	02.07.2018	03.07.2018	04.07.2018	05.07.2018	06.07.2018	07.07.2018	08.07.2018	09.07.2018	10.07.2018	11.07.2018	12.07.2018	13.07.2018	14.07.2018	15.07.2018 Воскресенье	
Москва (Лужники)	A1:A2				G1:G2				E1:E3				D1:D4					51 1B:2A					57 W49:W50									FINAL W61:W62	
Санкт-Петербург		B1:B2				A1:A3				F1:F3				E1:E4					54 1G:2H					59 W51:W52			61 W57:W58						
Сочи		B3:B4				H3:H4					G1:G3		D2:D3					49 1A:2B												63 L61:L62			
Калининград		A3:A4			G3:G4				E2:E4				C1:C4						53 1E:2F														
Москва (Спартак)			C1:C2				B1:B3				H1:H3			F1:F4						56 1H:2G													
Нижний Новгород				E3:E4				C2:C4				A1:A4			G1:G4			52 1D:2C															
Саранск					F3:F4			C1:C3				B2:B3			G2:G3																		
Казань			C3:C4				A2:A4					B1:B4			H1:H4								58 W53:W54										
Екатеринбург			D1:D2				B2:B4				H2:H4			F2:F3										60 W55:W56									
Самара			D3:D4			H1:H2				F2:F4			C2:C3							55 1F:2E													
Ростов-на-Дону				F1:F2				D1:D3			G2:G4			E2:E3				50 1C:2D															
Волгоград				E1:E2					D2:D4			A2:A3			H2:H3																		

Рис. 4 – Предварительное расписание матчей Чемпионата мира по футболу FIFA

Для болельщиков будут организованы «фан-зоны» на центральных площадях принимающих соревнования городов. Организация таких зон осуществляется региональными организационными комитетами при поддержке FIFA. Предварительные данные по вместимости «фан-зон» в городах-организаторах соревнований, согласно Заявочной книги Российской Федерации, приведены в табл. 1.2. При этом следует отметить, что в соответствии с рекомендациями FIFA и Оргкомитета «Россия-2018» вместимость «фан-зоны» в каждом принимающем соревнование городе должна быть не менее 35 тыс. чел. В связи с этим городам-организаторам, где не соблюдается данное условие необходимо обеспечить требуемые параметры вместимости «фан-зон».

Существуют также незадекларированные инициативы с российской стороны, рассматривающие идею организации аналогичных «фан-зон» и в ряде других городов Российской Федерации, в т.ч. расположенных в Уральском и Сибирском федеральном округах. С учетом альтернативных мест расположения общая вместимость «фан-зон» на территории России может составить более 600 тыс. чел. Все это, накладывает дополнительную нагрузку на транспортную инфраструктуру, в первую очередь, в городах и ставит дополнительные проблемы перед системой транспортного обеспечения в целом.

Таблица 1.2 – Вместимость «фан-зон» в соответствии с Заявочной книгой Российской Федерации на право проведения ЧМ-2018 и мест для публичного просмотра матчей

№	Принимающий город	Вместимость, тыс. чел.			
		«Фан-зоны»		Места для публичного просмотра матчей	Общая
		Стоячие места	Сидячие места		
1	Москва	34,5	3,7	41,2	79,4
2	Санкт-Петербург	57,0	3,7	20,0	80,7
3	Калининград	21,0	2,0	24,0	47,0
4	Казань	15,0	2,0	40,0	57,0
5	Нижний Новгород	39,0	2,0	27,0	68,0
6	Ростов-на-Дону	18,0	2,3	15,0	35,3
7	Самара	33,0	3,7	34,8	71,5
8	Саранск	21,0	2,0	10,8	33,8
9	Сочи	19,5	0	15,0	34,5
10	Волгоград	34,5	2,0	9,6	46,1
11	Екатеринбург	33,0	3,7	12,0	48,7
Всего		325,5	27,1	249,4	602,0

Кубок Конфедераций 2017 года представляет своеобразную репетицию перед чемпионатом мира. В турнире будут участвовать победители каждого из шести континентальных чемпионатов, проводимых соответствующими конфедерациями (КАФ, КОНМЕБОЛ, УЕФА, АФК, ОФК, КОНКАКАФ), а также чемпионы мира по футболу и сборная России. Сложившийся график проведения Кубка Конфедераций FIFA представлен на рис.5.

Проведение Кубка Конфедераций 2017 года предусматривается в 4 городах с наиболее развитой инфраструктурой: в г. Москве, г. Санкт-Петербурге, г. Казани и г. Сочи.

Международные соревнования такой значимости и географического размаха, как проведение Кубка Конфедераций FIFA и Чемпионата мира по футболу FIFA, накладывают на страну масштабные обязательства по транспортному обслуживанию гостей и участников этих спортивных мега-событий. Для успешного проведения КК-2017 и ЧМ-2018 в России между принимающими футбольные матчи городами, а также на внутригородских территориях необходимо организовать эффективное транспортное сообщение. Для этого необходимы подробные **стратегические и операционные планы по транспортному обеспечению соревнований**. Эти транспортные планы должны определить необходимые подготовительные мероприятия, полномочия по принятию решений, роль каждого органа и их взаимосвязи и включать планирование транспортной безопасности, а также действия в чрезвычайных и непредвиденных ситуациях.



Рис. 5 - График проведения Кубка Конфедераций FIFA

1.2 Принципы и задачи Концепции транспортного обеспечения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года

В главе 11 «Транспорт» Заявочной Книги РФ указано (п.11.3.2):

«Комитет «Россия – 2018» обязуется не позднее 1 июля 2016 года представить подробный комплексный План организации перевозок и парковки (далее План) на весь срок проведения Чемпионата мира по футболу FIFA, включая соревнования и мероприятия, связанные с ними».

Подготовка такого Плана предусматривает несколько этапов, связанных как с поступлением необходимой исходной информации, так и с уровнем детализации проработки Плана. На первом этапе разрабатывается Концепция транспортного обеспечения ЧМ–2018, на основе которой в последующем проводится разработка операционного транспортного плана ЧМ–2018 и его актуализация на последнем этапе подготовительного процесса (2016–2018 г.г.). Последовательные этапы транспортного планирования определяют необходимость разработки транспортных стратегий городов-организаторов и, на их основе, дальнейшую детализацию и уточнение принятой общей транспортной стратегии, а также разработку и актуализацию объединенного операционного транспортного плана для организации международных, междугородних и внутригородских перевозок. (Рис. 6).

На рисунке 6 показан график подготовки документов по транспортному планированию в ходе подготовки и организации ЧМ–2018. Концепция и разработанный на ее основе комплексный операционный транспортный план ЧМ-2018 должны играть важную стратегическую роль для регионов и городов-организаторов, где будут разработаны и реализованы собственные местные стратегические и операционные планы организации пассажирских перевозок и парковок, для обеспечения эффективного транспортного обслуживания гостей и участников соревнования.

Разрабатываемая на I этапе Концепция транспортного обеспечения ЧМ–2018 представляет общее видение системы мер и решений, направленных на приведение элементов транспортной системы страны, задействованных в обслуживании ЧМ–2018, в соответствие с уровнем прогнозируемого транспортного спроса и установленными критериями качества обслуживания различных категорий пользователей. Концепция, основываясь на существующем мировом опыте проведения подобных спортивных мега-событий, призвана дать предварительную оценку ожидаемого пикового транспортного спроса в дни проведения игр и сопоставление этого спроса с провозными возможностями инфраструктуры различных видов транспорта (с учетом различных реализаций транспортных проектов в период с 2013 по 2018 годы). Все ситуации потенциального несоответствия ожидаемого транспортного спроса и пропускной способности инфраструктуры должны уже на данном этапе планирования послужить основой для принятия необходимых решений на различных уровнях управления транспортной системой.

Базовыми принципами формирования транспортной системы, задействованной в обеспечении ЧМ–2018, являются следующие:

1. Обеспечение соблюдения требований и рекомендаций FIFA по транспортному обслуживанию чемпионатов мира по футболу и выполнения соответствующих обязательств в Российской Федерации.

2. Устойчивое, эффективное, безопасное и комфортное перемещение всех участников и гостей ЧМ – 2018 должно обеспечиваться с учетом требуемого уровня сервиса для различных клиентских групп на основе изучения и использования лучшего зарубежного опыта при проведении аналогичных соревнований.

3. Удовлетворение транспортных потребностей участников и гостей ЧМ – 2018 должно обеспечиваться в первую очередь:

- системами общественного пассажирского транспорта городов-организаторов (во внутригородском сообщении);
- воздушным, железнодорожным и междугородным автобусным транспортом (в междугородном сообщении);
- воздушным и железнодорожным транспортом (в международном сообщении);
- за счет развития немоторизованных видов передвижения в городах (вело- и пешеходного движения);
- за счет использования транспортных средств, работающих на электричестве и низкоуглеродных видах топлива.

4. Использование личного автотранспорта должно предусматриваться, но не рассматриваться в качестве преобладающего и поощряемого вида передвижения в период проведения ЧМ – 2018.

5. Развитие транспортных систем для достижения целей проведения ЧМ – 2018 должно основываться на:

- реализации к 2017 году существующих планов и программ (федеральных, региональных, местных) развития инфраструктуры и общественного транспорта;
- максимальном использовании возможностей существующей транспортной инфраструктуры;
- интеграции, совершенствовании качества и расширении номенклатуры существующих услуг различных видов транспорта общего пользования (реализация принципа мультимодальности);
- расширении привлечения частного капитала и инвестиционных финансовых структур к реализации проектов на основе механизмов ГЧП.

6. Соблюдение требований по обеспечению транспортной и экологической безопасности, а также доступной транспортной среды для лиц с ограниченной мобильностью.

7. Обеспечение эффективного использования вновь создаваемых объектов транспортной инфраструктуры после завершения ЧМ – 2018.

8. Достижение специфических целей транспортного обеспечения ЧМ – 2018 за счет внедрения специальных мер и решений (в т.ч. в сфере управления), апробированных в других странах, с последующим их использованием при обслуживании крупных спортивных и культурных событий в будущем.

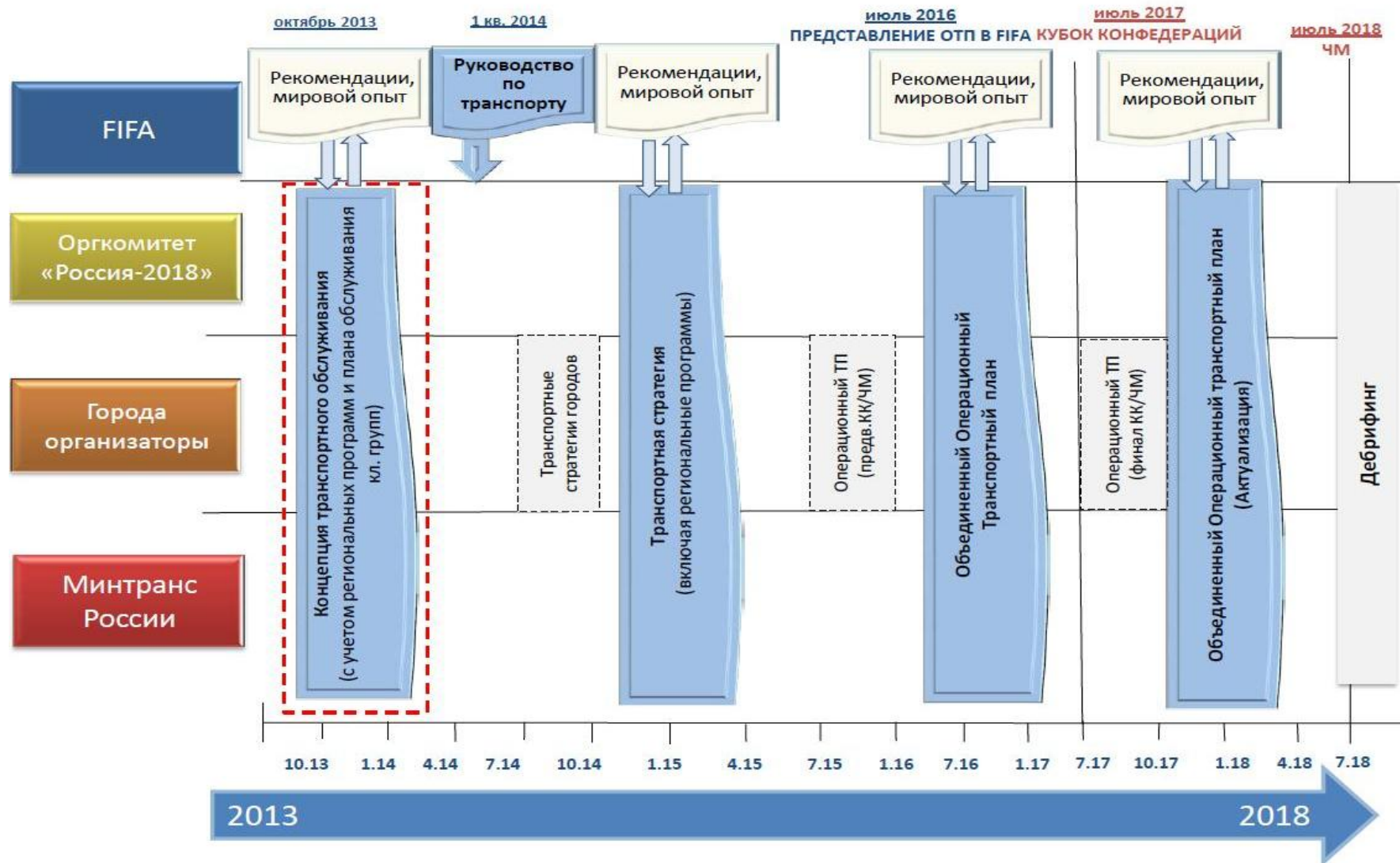


Рис. 6 – График транспортного планирования в ходе подготовки и организации ЧМ-2018.

1.3 Требования и рекомендации FIFA

К настоящему времени требования и рекомендации FIFA в сфере транспортного обеспечения предстоящих футбольных первенств в России не формализованы в полной мере и на сегодняшний день FIFA совместно с Оргкомитетом «Россия-2018» ведет разработку Технического руководства FIFA по транспортному обслуживанию ЧМ-2018. Предварительные требования FIFA в области транспортного обеспечения участников и гостей мирового первенства по футболу были учтены при подготовке Заявочной книги РФ, а также в соглашениях, заключенных между FIFA и Оргкомитетом «Россия-2018», между FIFA и принимающими городами, в транспортной брошюре, предоставленной FIFA во время визита Инспекционной комиссии и в других официально опубликованных документах.

Чемпионат мира по футболу FIFA, как и любое другое крупное спортивное мероприятие, имеет свои клиентские группы (рис.7). Потребности (уровни сервиса) различных клиентских групп ЧМ-2018 в значительной степени отличаются. Каждой клиентской группе ЧМ-2018 в процессе транспортного обслуживания должен быть предоставлен определенный пакет сервиса транспортных услуг. К примеру, первым лицам FIFA требуется предоставление отдельной зоны в аэропорту прибытия, специально выделенные транспортные средства и полицейское сопровождение. Делегациям команд, FIFA, VIP-гостям, официальным лицам матчей и другим лицам, указанным FIFA в целом предусмотрен особый режим транспортного обслуживания. При организации перевозок и предоставлении парковок для данных пользователей транспортных услуг соблюдается определенная иерархия, устанавливаемая FIFA. На рисунке 7 видно, что отдельно выделяются клиентские группы FIFA и группы, не относящиеся к FIFA. С учетом этого, необходимо рассматривать Транспортную систему ЧМ FIFA (FIFA Event Transport), предназначенную для перевозки клиентских групп FIFA между всеми официальными объектами FIFA, и Транспортную систему перевозки зрителей и болельщиков (General Mobility). Пирамида приоритетов наглядно отражает, что клиентские группы Оргкомитета с наивысшим приоритетом имеют наименьшую численность, в то время как клиентские группы Оргкомитета с меньшим приоритетом имеют наибольшую численность.

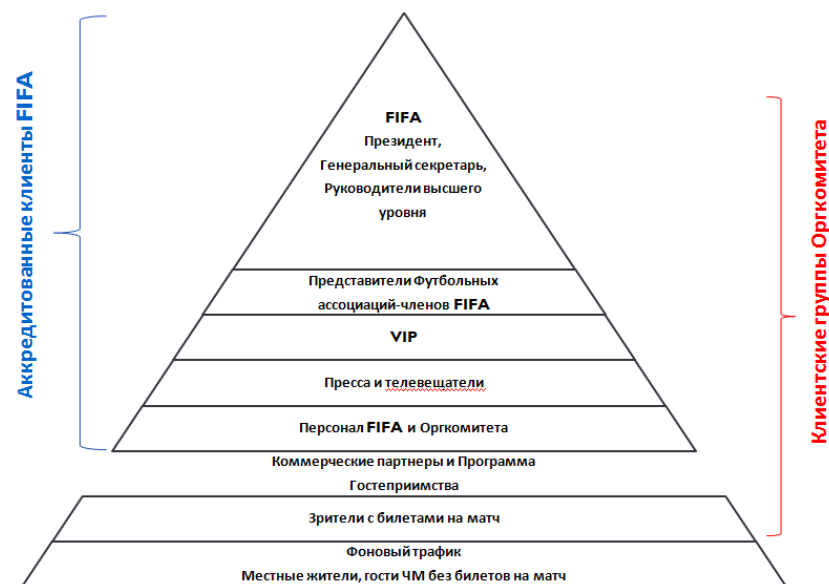


Рис. 7 – Пирамида клиентских групп ЧМ-2018

Заявочная книга Российской Федерации, Соглашения о проведении соревнований, заключенные между FIFA и принимающей стороной, а также подготавливаемое Техническое руководство FIFA по транспортному обслуживанию ЧМ-2018 являются основными документами, на основании которых должна быть разработана Транспортная стратегия ЧМ-2018. При этом следует отметить, что редакция руководящих документов FIFA, зачастую не позволяет провести четкую границу между требованиями и рекомендациями для всей совокупности описанных организационных и технических решений. Это обстоятельство не исключает возможности для принимающей стороны выбирать наиболее практичные и эффективные решения с точки зрения обеспечения общественной безопасности, эффективного транспортного наследия и других определяющих факторов.

Для решения задач транспортного обслуживания футбольных первенств, первостепенное значение имеют требования и рекомендации FIFA, относящиеся к главным спортивным объектам – стадионам, тренировочным базам, причем, в первую очередь, к их месторасположению, вместимости, инфраструктурным характеристикам, необходимым для проведения матчей мирового первенства по футболу, а также к принятым стандартам FIFA по обеспечению безопасности. Исходя из требований FIFA к параметрам данных спортивных объектов определяются

объемы и направления транспортных корреспонденций гостей и участников футбольных первенств. В свою очередь, эти корреспонденции определяют параметры и требования к системе комплексного транспортного обслуживания турнира.

Главной установкой FIFA в вопросах транспортного обслуживания мирового первенства по футболу является обеспечение планомерного и беспрепятственного прибытия, перемещения и отъезда тысяч людей и транспортных средств в течении короткого промежутка времени.

Наличие достаточного территориального пространства для беспрепятственного и безопасного перемещения вокруг стадиона больших масс людей, близость стадиона к ключевым элементам транспортной инфраструктуры, а также к гостиницам, центрам общественной и коммерческой жизни города являются важными условиями, которые должны быть учтены организаторами соревнований еще на стадии планирования размещения стадионов. Если прибытие зрителей на стадион обычно существенно растянуто во времени, что предотвращает излишнюю концентрацию людей у турникетов и других узких мест, то после окончания матча большинство зрителей старается покинуть стадион одновременно, что требует значительно большего свободного пространства для перемещений.

В документах FIFA подчеркивается, что при планировании проведения матчей мирового первенства по футболу необходимо убедиться в наличии достаточной транспортной инфраструктуры общественного пассажирского транспорта. Путь к стадиону от транспортных узлов и автомобильных парковок должен быть удобным и безопасным. Значительное внимание в требованиях/рекомендациях FIFA к стадионам уделяется входу и выходу публики, состоящей из различных целевых групп, ориентированию зрителей и размещению парковочных мест в разрезе отдельных категорий гостей и участников соревнований. Многие из этих требований и рекомендаций FIFA схожи с действующими в данной области стандартами РФС и укладываются в рамки традиционных мер по транспортному обеспечению футбольных матчей, однако, уровень требований FIFA существенно шире и превосходит их.

Потребности территории, на которой находится стадион, не исчерпываются только собственно стадионом. По периметру, в непосредственной близости от стадиона возводится и функционирует обязательная временная инфраструктура, включающая в себя: «зону гостеприимства», медиа-центр стадиона, «зону вещателей», автомобильные парковки (для различных целевых групп) и др.

Организаторами соревнований определяются т.н. «периметры стадиона». Уточненное расположение данных периметров в каждом конкретном случае определяется с учетом собственников на землю и сооружения, требований к клиентской

группе и эксплуатационной обоснованностью. При этом ключевым фактором является решение с точки зрения безопасности. На рис. 8 показана обобщенная модель транспортного обслуживания на стадионе Чемпионата мира по футболу FIFA, построенная в соответствии с пирамидой приоритетов клиентских групп футбольных первенств, с принципами периметров стадиона и предназначенная для планирования всех транспортных услуг в зоне стадиона (отведения земли под транспорт, зон погрузки, посадки и парковок и т.д.). Данная обобщенная транспортная модель должна быть применена и к каждому стадиону ЧМ-2018 с учетом местных особенностей и ограничений, а также обоснований по наиболее рациональному движению транспортных и пешеходных потоков. Зрители и болельщики составляют самую многочисленную группу с точки зрения вместимости стадиона и потребности в транспорте. При этом зрители и болельщики не являются клиентской группой, обслуживаемой FIFA, однако, из-за сравнительно высокой численности этих групп, их влияние должно учитываться в процессе планирования транспортного сервиса для клиентских групп FIFA. Зрители представляют собой основных пользователей общественного транспорта для доступа на стадион и из стадиона в дни матчей. Болельщики могут использовать общественный транспорт или организованный специально выделенный транспорт. Требования FIFA устанавливают, что общественный транспорт зрителей и организованный транспорт для болельщиков должен иметь доступ в транспортный периметр (через пункты контроля транспорта) как минимум для общественного транспорта – к выделенным и контролируемым маршрутам въезда в определенные зоны посадки и зоны ожидания, а также для организованного транспорта болельщиков - к выделенным и контролируемым маршрутам в парковочные зоны (Оркомитет может взимать плату за эту привилегию).

В зависимости от транспортной стратегии Оркомитета и наличия мест парковки около стадиона, могут быть предоставлены парковочные места для зрителей с личным транспортом. Если эти парковки предлагаются, рекомендуется, чтобы они располагались в транспортном периметре и в идеальном случае они должны бронироваться заранее. Эти парковки могут быть обычными или типа «парк-энд-райд» (перехватывающие парковки) в зависимости от наличия пешеходных дорожек и расстояния до стадиона. При этом настоятельно рекомендуется, чтобы любое перемещение транспорта вокруг стадиона для зрителей и болельщиков было отделено от потоков контингента FIFA или их взаимодействие было минимизировано. Кроме того, из-за большой численности, рекомендуется, чтобы Оркомитет принял стратегическое решение минимизировать число парковок для зрителей в непосредственной близости от стадиона, чтобы гарантировать эффективное распределение транспортных потоков вокруг стадиона и соответствующих периметров в дни матчей.

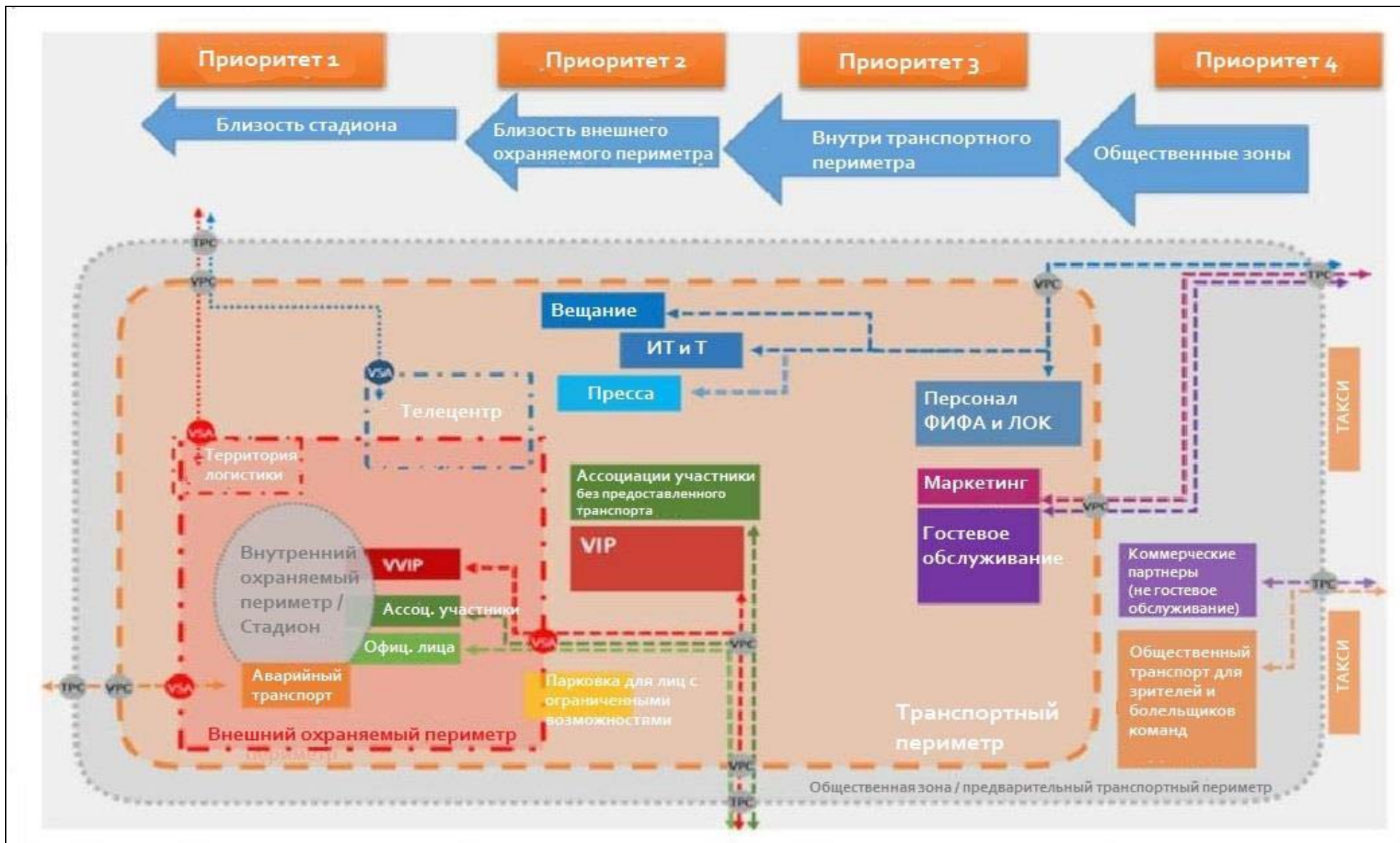


Рис. 8 – Приоритеты доступа относительно общей транспортной модели стадиона

Наиболее эффективные операционные транспортные планы во многом зависят от организации работы общественного транспорта для клиентских групп, не относящихся к FIFA. Общественный транспорт может включать в себя несколько видов транспорта и режимов их работы в зависимости от существующей и проектируемой инфраструктуры (например, автобусы, трамваи, метро, поезда и т.д.). Основной целью должно быть максимальное использование всех видов общественного транспорта между точками назначения и стадионом.

В идеальном случае, стоянки общественного транспорта вокруг стадиона должны быть разделены по типу, пунктам назначения и располагаться по радиусу 360 градусов вокруг стадиона для максимизации их эффективности и пропускной способности. Эта рекомендация предполагает, что у пользователей общественного транспорта в идеале должно быть много вариантов использования общественного транспорта, чтобы добраться до стадиона и обратно. Это также может обеспечить разделение болельщиков, если такое требование продиктовано безопасностью.

Наилучшей практикой считается расположение автобусных стоянок, остановок и станций на некотором расстоянии от стадиона (не менее 1 км от охраняемого периметра стадиона). Такое размещение позволяет более эффективно управлять потоками болельщиков и распределять их по мере прибытия к местам посадки по видам транспорта и транспортным средствам.

Кроме этого, рекомендуется, чтобы транспортное подразделение Оркомитета идентифицировало как минимум две отдельные зоны парковки для транспорта болельщиков играющих команд (по одной для каждой команды-участницы), в которые предварительно должны выделяться пропуска на въезд.

В зависимости от транспортной стратегии Оркомитета, если общественная парковка имеется вблизи от стадиона, она должна располагаться там, где она будет иметь ограниченное воздействие на транспортные потоки клиентских групп FIFA. Такие парковки должны находиться не менее чем в 1,5 км от охраняемого периметра и, в любом случае, вне предварительного транспортного периметра. Парковочные места для зрителей должны распределяться заранее и оплачиваться, обеспечить легкую доступность и эффективный доступ к ней пользователей.

Парковки типа «парк-энд-райд» могут рассматриваться в случае наличия подходящего места в пределах города. Такое место должно иметь определенное количество парковочных мест и также связанную с ним зону стоянки автобусов курсирующих между парковкой «парк-энд-райд» и стадионом. Использование парковок «парк-энд-райд» оказывается эффективным только, если предварительно тщательно спланировано и четко информационно обеспечено.

Для автомобилей пожарной службы, скорой помощи и других служб, а также для автомобилей зрителей-инвалидов должна быть организована парковка, непосредственно примыкающая к стадиону или находящаяся внутри него. Эта зона парковки должна иметь прямой непосредственный доступ на стадион, отдельный от общего входа для остальных

зрителей. Также, вблизи от стадиона, должна быть достаточно большая свободная площадка, которая сможет послужить посадочной площадкой для вертолета.

Перечень общесистемных требований и рекомендаций FIFA к транспортной инфраструктуре и транспортному обслуживанию различных клиентских групп КК-2017 и ЧМ-2018 приведен в табл. 1.3. Несмотря на отсутствие четкого разграничения между требованиями и рекомендациями ряд положений, специально отмеченных в таблице, следует рассматривать как обязательные. При этом окончательное решение о конкретных объемах и особенностях технической реализации требований/рекомендаций принимается российской стороной исходя из возможности их дальнейшего эффективного использования после ЧМ-2018.

Достаточно многочисленные, но вполне обоснованные требования к логистике, организации и безопасности передвижения различных клиентских групп турнира в зоне различных инфраструктурных объектов: транспортных, спортивных, культурно-зрелищных и др. Наиболее значимые требования FIFA к транспортной системе страны-организатора мирового первенства по футболу, прежде всего, касаются стадионов, а также аэропортов, играющих в транспортном обеспечении матчей особую роль, а именно являются крупнейшим центром прибытия и отправления гостей и участников соревнований до и после матча.

Футбольные матчи КК-2017 и ЧМ-2018 планируется проводить на вновь построенных или существенно реконструируемых стадионах, что позволяет заблаговременно разработать и учесть требования по организации дорожного движения, системам общественного транспорта, а также грамотно спланировать оптимальное парковочное пространство на прилегающих к спортивным объектам территориях, а также разработать действенную местную систему перехватывающих парковок.

В целом необходимо отметить, что FIFA уделяет значительное внимание транспортным аспектам при проведении футбольных первенств. FIFA ориентирует организаторов футбольных первенств на реализацию программы «GreenGoal» («Зеленый гол»), направленной на охрану окружающей среды, одной из основных целей которой является увеличение доли общественного транспорта для обеспечения матчей FIFA и создание более эффективной энергосберегающей системы проведения чемпионата в целом, что должно способствовать установлению нейтрального баланса в отношении выброса парниковых газов. Эта программа начала действовать во время подготовки к Чемпионату мира по футболу FIFA 2006 года в Германии и стала частью аналогичного футбольного турнира FIFA 2010 года в ЮАР. Она должна распространиться и на другие мероприятия FIFA и, особенно, будущие мировые первенства по футболу, (в т.ч. на предстоящий Чемпионат мира по футболу 2018 года в России).

Таблица 1.3 - Общесистемные требования и рекомендации FIFA к транспортному обеспечению КК-2017 и ЧМ-2018

№ п/п	Наименование объекта транспортной инфраструктуры	Содержание требований/рекомендаций*
1	2	3
1.	Аэропорты	<ul style="list-style-type: none"> ➤ запас пропускной способности (в дополнение к обычной нагрузке) в размере 20% вместимости стадиона (т.е. 8800 чел. для городов-организаторов матчей группового этапа) на прилет за 10 часов до начала матча и на вылет за 10 часов после него*; ➤ наличие достаточной инфраструктуры для реализации различных протокольных мероприятий (ВИП-залы и т.д.); ➤ возможность разделения групп болельщиков в аэропорту (отдельные залы)*; ➤ наличие достаточного количества парковочных мест; быстрое и удобное транспортное сообщение с центром города и стадионом*; ➤ обеспечение взлетов и посадок ночью и при сложных погодных условиях*; ➤ обслуживание прямых международных рейсов*; ➤ упрощенные процедуры въезда.
2.	Пути сообщения и парковки	<ul style="list-style-type: none"> ➤ удобные подъездные пути и достаточная пропускная способность автомобильных дорог между всеми основными объектами в городе (стадион, вокзалы, аэропорт, официальные гостиницы, фестиваль болельщиков)*; ➤ возможность организации выделенных полос движения аккредитованного автотранспорта по протокольным маршрутам и/или перекрытия улично-

Окончание таблицы 1.3

1	2	3
		<p>дорожной сети*;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ возможность разделения потоков групп болельщиков на протокольных маршрутах*; ➤ автоматизированная система и план по управлению дорожным движением; ➤ транспортный парк с низкими или нулевыми выбросами и с низким полом; ➤ достаточная вместимость парковок, разделенных на сектора для всех категорий участников, включая разделение на болельщиков разных команд; ➤ эффективная система указателей движения на двух языках*; ➤ полицейское сопровождение для делегаций команд, официальных лиц матчей, президента FIFA, а также VIP-гостей из числа членов делегации FIFA.

* - мероприятия, которые следует рассматривать как обязательные

1.4 Государственные гарантии Российской Федерации в области транспорта и особенности транспортного обслуживания различных клиентских групп ЧМ-2018

На этапе подачи заявки Российская Федерация представила генеральный план организации перевозок и парковок в масштабе всей страны и выразила готовность обеспечить их в полном объеме и в соответствии с техническими стандартами FIFA, а также приняла на себя ряд дополнительных обязательств по масштабной и ускоренной модернизации транспортной инфраструктуры на территории городов-организаторов и России в целом.

Транспортная глава Заявочной книги Российской Федерации представляет собой свод государственных гарантий и обязательств, данных FIFA в области реализации безопасного, надежного и своевременного плана перевозок с использованием нескольких видов транспорта, создания условий комфортности поездок и снижения потерь времени на перемещение для спортсменов, представителей FIFA, СМИ и зрителей футбольных первенств, а также применения прогрессивных технологий в области защиты окружающей среды (рис. 9).

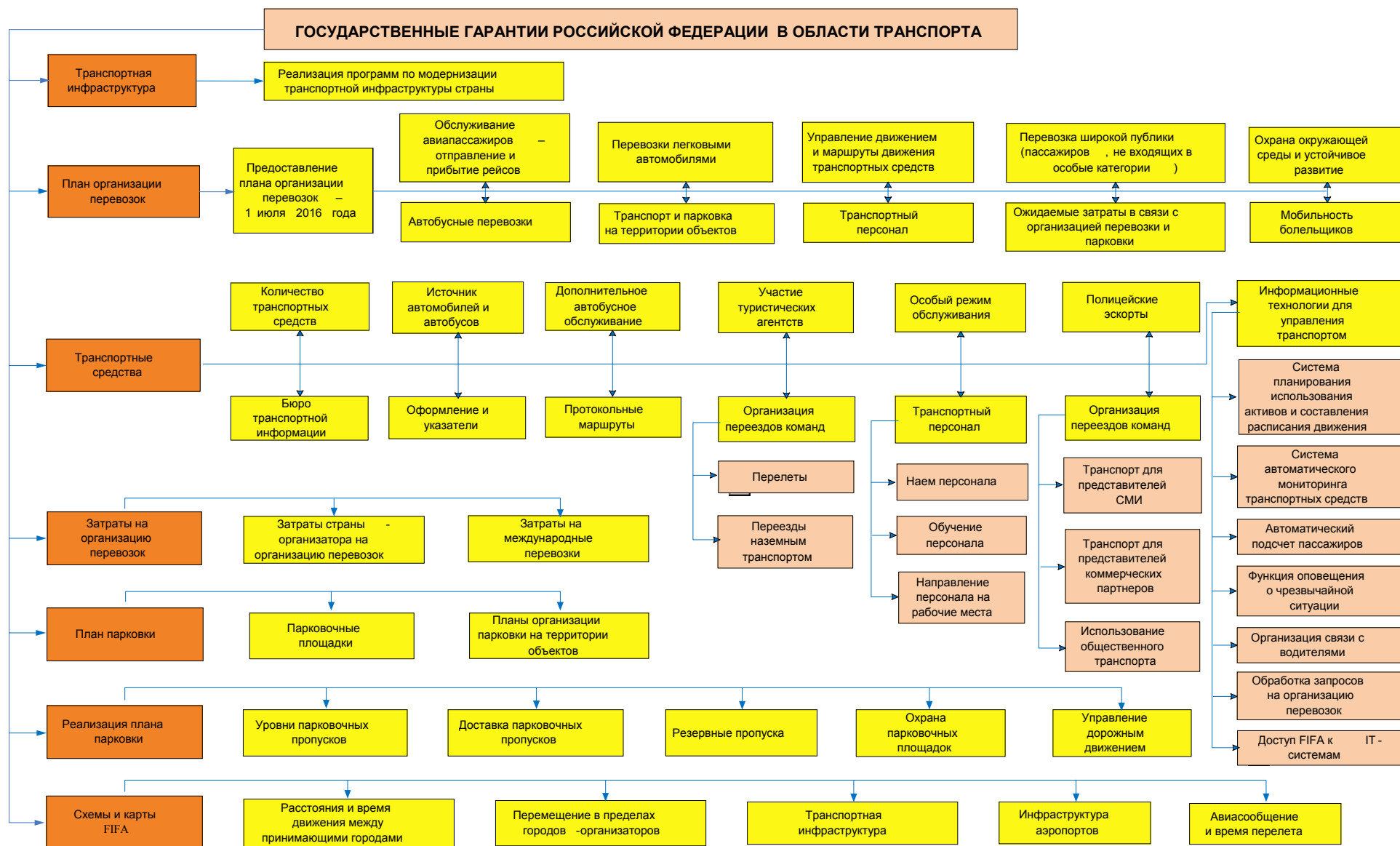


Рис. 9. – Заявленные обязательства Российской Федерации в связи с проведением Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в России

Анализ структуры и содержания государственных гарантий и обязательств в области развития транспортных систем и инфраструктуры в соответствии с Транспортной главой Заявочной книгой РФ показывает, что на этапе подачи заявки уже были заложены ключевые основы государственной стратегии в сфере транспортного обеспечения ЧМ-2018. При этом географическая удаленность принимающих городов друг от друга отражает всю сложность и специфику подходов к транспортному обеспечению ЧМ-2018.

В соответствии с заявленным планом организации перевозок в качестве основных «шлюзов» или «хабов» для въезда на территорию РФ будут использоваться принимающие города с наиболее развитой транспортной инфраструктурой: г. Москва и г. Санкт-Петербург. В настоящее время уже действует скоростная железнодорожная магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом, ведется активное строительство скоростной автомобильной дороги между главными «хабами», которая дублирует действующую автодорожную связь. Строительство указанной скоростной автодороги планируется завершить к ЧМ-2018.

Помимо указанных городов, хабами могут быть также Ростов-на-Дону, Казань, Сочи и Екатеринбург. Указанные города, в настоящее время, не являются международными хабами, однако могут быть в той или иной степени использованы в этих целях. По имеющимся оценкам любой из аэропортов Москвы в 2018 г. будет иметь значительно больший пассажирооборот, чем аэропорты Екатеринбурга, Ростова-на-Дону, Сочи и Казани вместе взятые. Причем если по соотношению существующих и прогнозируемых объемов пассажиропотоков ВВЛ и МВЛ аэропорты МАУ ориентированы на обслуживание международного пассажиропотока, аэропорты других городов (кроме Санкт-Петербурга) ориентированы в большей степени на обслуживание внутренних пассажирских перевозок и чартерных международных рейсов (туристические направления).

На период проведения ЧМ-2018 подразумевается *упрощение процедуры въезда*, заключающееся в выполнении всех формальностей, до прибытия воздушного судна и установлении в аэропортах специальных точек прохода иммиграционного контроля. Предусматривается, что в сотрудничестве с соответствующими руководящими органами аэропортов и/или железной дороги планируется обеспечить льготный режим для въезда в принимающую страну и выезда из нее для членов делегаций команд, делегации FIFA, VIP и VVIP-гостей, официальных лиц матчей и иных лиц, указанных FIFA, в том числе льготный порядок прохождения иммиграционного и таможенного контроля, заселение в гостиницу, включая встречу пассажиров у VIP-выхода, доступ в залы ожидания для VIP-гостей, льготный порядок прохождения паспортного контроля или оказание помощи при прохождении соответствующего контроля, специальный режим получения багажа и доступ к VIP-парковке.

Для определенных категорий лиц, участвующих в организации и проведении ЧМ-2018 и других, предусматривается *организация чартерных авиарейсов*. В тех случаях, когда FIFA считает использование воздушного транспорта более целесообразным для делегаций команд в течение срока соревнований, ответственные за транспортное обеспечение структуры предоставляют делегациям команд возможность использовать чартерные авиарейсы для их перелетов в пределах принимающей страны, при этом таким делегациям команд также должна предоставляться возможность покупки дополнительных мест на чартерных рейсах для их гостей и для представителей СМИ. При этом Оргкомитет координирует предпочтения каждой делегации команды относительно авиaperелетов в пределах принимающей страны в связи с проведением Финальной жеребьевки и Жеребьевки Кубка Конфедераций FIFA. Участники и гости ЧМ-2018 прибывшие на территорию РФ через один из указанных «хабов» будут осуществлять пересадку для продолжения поездки до нужного города.

Предусмотрено обеспечение перемещения на транспорте (включая воздушный, железнодорожный и автомобильный транспорт) и предоставление транспортных услуг во время проведения ЧМ-2018 *в круглосуточном режиме*, без выходных, следующим группам клиентов:

членам делегаций команд;

Делегации FIFA;

официальным лицам, обслуживающим матчи;

представителям коммерческих партнеров (указываются FIFA);

представителям СМИ и участникам программы FIFA «Корпоративная социальная ответственность»; другим лицам, указанным FIFA.

Для обеспечения оперативного транспортного обслуживания клиентских групп FIFA предусмотрена организация автобусных перевозок с использованием заказных автобусов и автобусов-экспрессов (автобусов-шаттлов). При этом заказные автобусы предполагается использовать для обслуживания делегаций команд, Делегации FIFA и официальных лиц матчей. Автобусы-шаттлы должны обеспечить регулярное транспортное обслуживание представителей коммерческих партнеров, указанных FIFA, представителей СМИ, участников программы FIFA «Корпоративная социальная ответственность» и других лиц, указанных FIFA. Также могут быть организованы постоянные экспрессные маршруты между транспортными терминалами, центром города, стадионом и «фан-зонами», обслуживаемые автобусами-шаттлами, для неорганизованных зрителей и болельщиков без билетов.

Все автотранспортные средства, предоставленные в распоряжение делегациям команд, находятся в полном распоряжении делегаций команд с даты их прибытия в Россию до начала соответствующего соревнования и до их выезда из страны.

С целью перевозки лиц, аккредитованных в качестве VVIP и VIP гостей, в плане заложена организация перевозок *легковыми автомобилями*, которые предла-

гается осуществлять с учетом статуса гостей, определяемого с помощью так называемого «уровня T»:

- T-1 – эксклюзивное право пользования одним пассажиром (и сопровождающим лицом, если это применимо) автомобилем с водителем из состава выделенного автопарка на срок официального проведения ЧМ. Водитель автомобиля T-1, которому предоставляется мобильный телефон, действует согласно указаниям пассажира.

- T-2 – специальное совместное право пользования двумя пассажирами автомобилем с водителем, предоставляемое на срок официального проведения ЧМ-2018. Оба клиента уровня T-2 обслуживаются одним водителем (которому предоставляется мобильный телефон), осуществляющим координацию их перевозки на время действия такого права.

- T-3 – совместное право пользования автопарком с учетом наличия свободных автомобилей, мест и водителей на срок официального проведения ЧМ-2018. Клиентам, имеющим право на обслуживание класса T-3, услуги по перевозке оказываются гарантированно при условии направления предварительного запроса в соответствующую службу за 12 часов до оказания услуги. При направлении запроса менее чем за 12 часов до оказания услуги обслуживание производится при условии наличия свободных автомобилей и водителей.

Необходимо разработать основные, резервные и дополнительные (если необходимо) маршруты движения для официальных гостей ЧМ-2018. Следует предусмотреть протокольные маршруты и полицейское сопровождение при передвижении наземным транспортом для делегаций команд, официальных лиц матчей, президента FIFA и иных VIP-участников делегации FIFA, указанных FIFA в ходе визитов в принимающую страну в связи с проведением ЧМ-2018, особенно в дни матчей или иные дни по требованию FIFA, как в течение срока соревнований, так и в иных случаях.

Для качественного транспортного обслуживания клиентских групп FIFA предусматривается также разработка плана осуществления перевозок на объектах, согласно которому будут определены маршруты доступа на парковки, оборудованы зоны посадки-высадки пассажиров на них, описаны процедуры парковки различных категорий гостей. При этом предполагается использование специальной формы управления движением при проведении мероприятий (ETMS), в которой отражены:

- маршруты подъезда и выезда транспортных средств;
- рекомендованные маршруты проезда официально аккредитованных транспортных средств (при разработке протокольных маршрутов движения необходимо учесть требования и рекомендации FIFA, предъявляемые к времени доставки отдельных категорий клиентских групп между объектами ЧМ-2018).
- меры по обеспечению наличия спецмашин служб экстренной помощи;
- планы на случай ЧП при проведении мероприятий;
- штатное расписание, описание действий и ресурсов, необходимых для управления движением на общедоступных дорогах;

- описание управления движением в центральной части принимающих городов, особенно в дни проведения матчей, и план использования полицейских эскорт-ов для всех групп официальных лиц, когда такое обслуживание уместно и необходимо.

Минимальные параметры потребности по типам и количеству транспортных средств для клиентских групп, обозначенных FIFA, представлены в виде блок-схемы, которая показана на рисунке 10. После согласования в FIFA окончательного плана организации перевозок Российской Федерацией задекларированы также определенные обязательства по удовлетворению дополнительных потребностей клиентских групп FIFA в транспортных средствах.

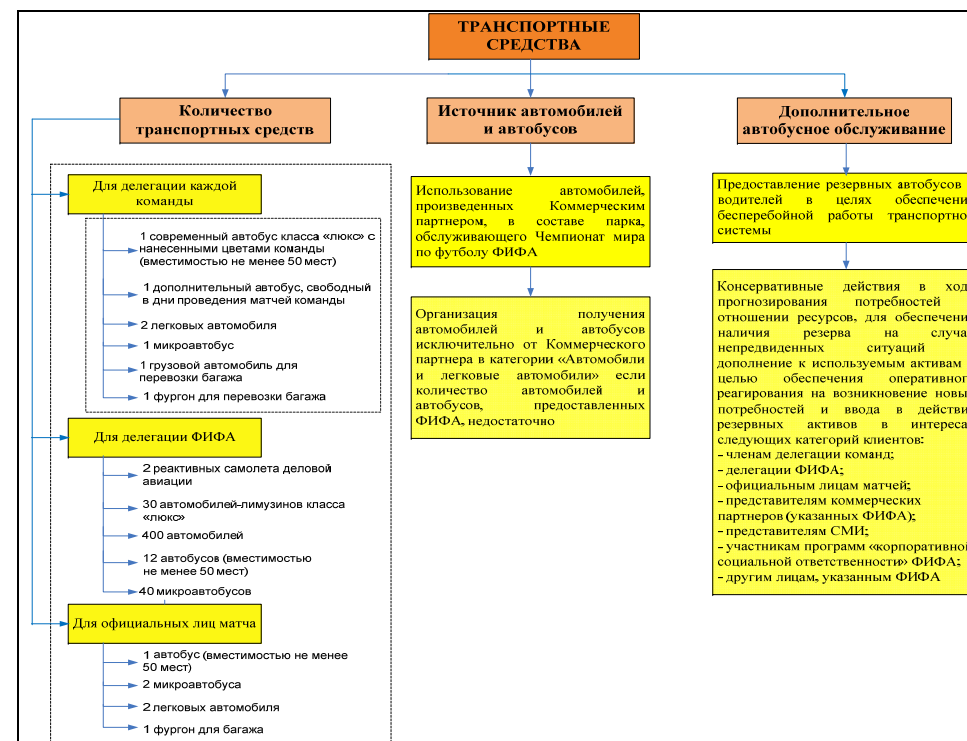


Рис. 10 – Потребность в транспортных средствах, предоставляемых FIFA на время проведения ЧМ-2018

Для обеспечения оптимальной системы временного хранения автотранспорта в период проведения футбольных первенств, в составе операционного транспортного плана ЧМ-2018 предполагается реализация комплексного плана организации парковки, предусматривающего использование пропусков доступа и

парковки транспортных средств различных уровней. Наилучшие парковочные места располагаются ближе всего к объекту и обозначаются цветной дорожной разметкой. В таблице 1.4 представлены уровни парковочных мест на каждом объекте, начиная с расположенных наиболее близко к объекту.

Таблица 1.4- Уровни парковочных допусков

Цвет пропуска	Расположение стоянки	Группа клиентов	Парковка избыточного количества автомобилей
Красный	Внутри главного здания стадиона или другого главного здания объекта	Делегации команд, официальные лица матчей, гости FIFA и Оргкомитет уровня VVIP и VIP	На зеленой площадке
Зеленый	На территории внутреннего периметра стадиона или внутри других зданий объекта (либо как можно ближе к ним)	Другие участники Делегации FIFA и Оргкомитета	На синей площадке
Синий	На территории внутреннего периметра стадиона или внутри других зданий объекта (либо как можно ближе к ним)	Представители коммерческих партнеров и лицензиатов прав СМИ (в том числе аккредитованные гости, приглашенные гости и обладатели билетов)	На желтой площадке
Желтый	Внутри внешнего периметра стадиона	Клиенты коммерческой представительской программы	На оранжевой площадке
Оранжевый	Как можно ближе к внешнему периметру стадиона или внутри другого крупного здания объекта (либо как можно ближе к нему)	Обслуживающий персонал FIFA и Оргкомитета, другие лица, назначенные FIFA, другие держатели прав, связанных с соревнованиями	На белой площадке
Белый	Как можно ближе к внешнему периметру стадиона	Зрители	Площадки для общественного транспорта, удаленные стоянки

Таким образом, соблюдается следующая иерархия разрешений на парковку:

1. Делегации команд и официальные лица матчей (на территории основного здания стадиона или основного здания иного объекта соревнований).
2. VVIP- и VIP-гости FIFA и Оргкомитета (на территории основного здания стадиона или основного здания иного объекта соревнований).

3. Остальные члены делегации FIFA и делегации Оргкомитета (в пределах внутреннего периметра стадиона, или на территории либо как можно ближе к основному зданию иного объекта соревнований);

4. Коммерческие партнеры и лицензиаты медийных прав (включая держателей карт аккредитации, участников программы гостеприимства и обладателей билетов) (в пределах внутреннего периметра стадиона, или на территории либо как можно ближе к основному зданию иного объекта соревнований).

5. Участники программы коммерческого гостеприимства (в пределах внешнего периметра стадиона);

6. Представители СМИ (в пределах внешнего периметра стадиона, или на территории либо как можно ближе к основному зданию иного объекта соревнований).

7. Поставщики услуг FIFA и Оргкомитета (как можно ближе к внешнему периметру стадиона, или на территории либо как можно ближе к основному зданию иного объекта соревнований);

8. Иные лица, указанные FIFA (как можно ближе к внешнему периметру стадиона, или на территории либо как можно ближе к основному зданию иного объекта соревнований).

9. Иные обладатели прав, связанных с проведением соревнований (как можно ближе к внешнему периметру стадиона, или на территории либо как можно ближе к основному зданию иного объекта соревнований).

10. Зрители (как можно ближе к внешнему периметру стадиона).

Исходя из описанной выше концепции, предоставляются отдельные парковочные места для автобусов и автомобилей, а также специальные парковочные зоны для делегаций команд, делегаций FIFA, официальных лиц матчей, специальных представителей коммерческих партнеров, указанных FIFA, представителей СМИ и иных лиц, указанных FIFA. Предусматривается обеспечение достаточного количества парковок у стадиона и тренировочных площадок для команд-участниц, ключевых представителей FIFA и Оргкомитета, VIP-гостей и других официальных лиц соревнований, а также для широкой публики путем временного предоставления на безвозмездной основе достаточных площадей и территорий, которые могут эффективно использоваться в этих целях. Выделенные парковочные площади будут использоваться исключительно в связи с проведением соревнований и в соответствии с указаниями FIFA. В частности, по требованию FIFA и/или Оргкомитета городами-организаторами будут предоставлены парковки приблизительно на 800 автомобилей наряду с надлежащим образом оборудованными офисными помещениями на 5 человек персонала, для обслуживания распределительного центра для любых средств передвижения, используемых FIFA и Оргкомитетом в связи с перевозками для целей соревнований на срок до и во время соревнований. Парковочные зоны огораживаются и, как правило, находятся за пределами внешнего периметра безопасности стадиона. Парковочные зоны для представителей СМИ и вещательных компаний должны примыкать, соответственно, к медиа-центру и зоне вещателей (комментаторов). Подъездные пути для команд и VVIP-гостей будут подходить прямо к охраняемым пунктам посадки/высадки. Концептуальная структура реализации комплексного плана организации парковки представлена на рисунке.11.

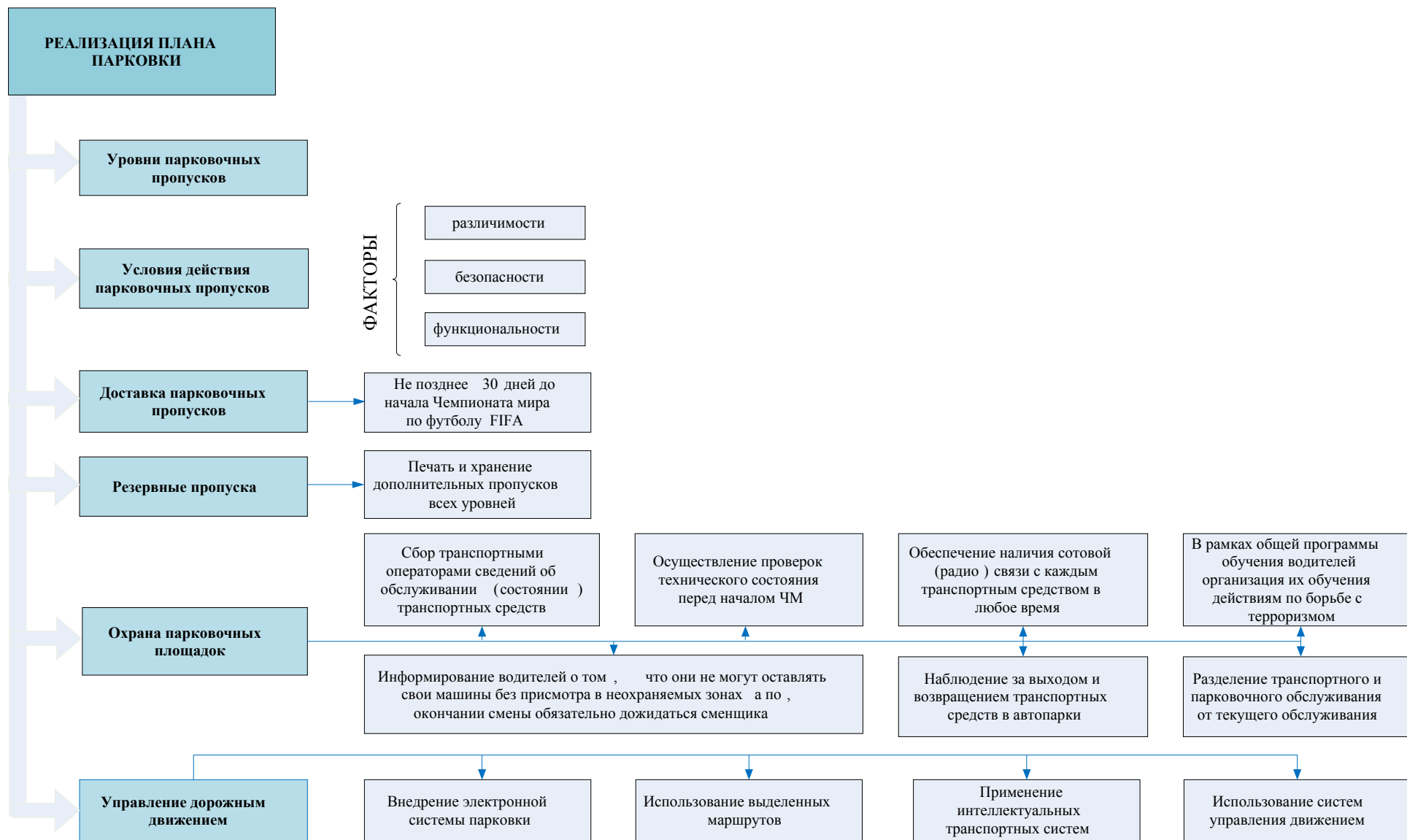


Рис. 11 – Концепция реализации плана парковки

Вместе с тем, предусматривается принятие необходимых мер для обеспечения безопасности всех объектов парковки и организаторы соревнований принимают на себя всю ответственность за кражи, причинение ущерба или иных убытков, понесенных держателями разрешений на парковку в отношении автотранспортных средств на территории парковочных зон, находящихся под наблюдением.

В целом предусматривается, что для клиентских групп FIFA будет реализован «особый режим обслуживания», предполагающий, в том числе, использование информационных технологий для управления транспортом, а именно:

- систему планирования использования активов, в первую очередь, подвижного состава и расписания движения;
- систему автоматического мониторинга транспортных средств;
- подсчет пассажиров (или автоматический подсчет);
- функцию оповещения о чрезвычайной ситуации;
- организацию связи с водителями;
- обработку запросов на организацию перевозок;
- доступ FIFA к ИТ-системам организации движения транспорта и обеспечение наличия интерфейсов для взаимодействия с другими ИТ-системами FIFA.

Такие системы позволят специалистам FIFA наблюдать за использованием официально аккредитованных транспортных средств и иметь связь с их водителями. Будет обеспечен необходимый персонал для помощи FIFA в использовании такой ИТ-системы управления транспортом. Таким образом, в связи с проведением соревнований обеспечивается эксплуатация центров управления транспортом в штаб-квартире FIFA, официальных гостиницах, на стадионах, в аэропортах, на железнодорожных вокзалах, а также на всех объектах, где проводятся связанные с соревнованиями мероприятия, в соответствии с указаниями FIFA. Такие центры управления транспортом оснащаются телевизионными мониторами, показывающими необходимую транспортную информацию. Данные центры должны оказывать содействие в организации поездок наземным транспортом для членов делегации FIFA, делегаций команд, официальных лиц матчей, представителей коммерческих партнеров, представителей СМИ и участников деятельности FIFA, связанной с корпоративной социальной ответственностью, а также иными лицами, указанными FIFA.

Таким образом, предусматривается для отдельных категорий клиентских групп FIFA выделение полицейских эскортов, а также разработка маршрутов их движения. Перелеты сборных команд во время соревнований предполагается осуществлять чартерными авиарейсами. Для информационной поддержки лиц, осуществляющих официальные функции, предполагается создание на всех объектах ЧМ-2018 соответствующего бюро транспортной информации.

Для эффективного управления парком автомобилей и автобусов, занятых на перевозках клиентских групп FIFA и Оргкомитета и других гостей ЧМ-2018 понадобится ряд специализированных автопарков, расположенных в стратегически обосно-

ванных зонах принимающей стороны. Количество и расположение спецавтопарков должно определяться таким образом, чтобы ориентированные на клиента услуги и системы были реализованы в наиболее эффективной и действенной форме, а проектирование и эксплуатация спецавтопарков должна способствовать реализации этих принципов. Спецавтопарки должны обеспечить приемку, ввод в эксплуатацию и возврат поставляемых транспортных средств Коммерческим партнером, управление всем парком задействованного подвижного состава и работой водителей, обучение и материальное обеспечение водителей, организацию обслуживания используемых транспортных средств (заправка, мойка, техническое обслуживание и т.д.), ведение учета активов и операционного управления системой заказа и диспетчеризации парка транспортных средств ЧМ-2018. При этом целесообразно, чтобы спецавтопарки прошли тестирование на предмет эффективной организации работы. Эти мероприятия позволят произвести опытную эксплуатацию производственно-технического оборудования и его производственные мощности, и, в случае необходимости, внести корректировки.

С целью осуществления качественной и быстрой перевозки зрителей, не входящих в клиентские группы FIFA предусмотрена реализация *концепции «Мобильность болельщиков»*, которая включена как составляющая в комплексный план организации перевозок. Данная концепция предполагает осуществление специальных рейсов поездов, самолетов и автобусов с символикой соответствующих стран, что требует введения дополнительных рейсов на различных видах транспорта, организацию служб информации для болельщиков во всех транспортных узлах (аэропортах, главных железнодорожных и автобусных вокзалах), наличие «электронного транспортного гида» и других мероприятий. Кроме того, доставку пассажиров, не входящих в состав особых категорий (т.н. «широкую публику»), на матчи и связанные с ними мероприятия планируется обеспечить надежной комплексной *системой общественного транспорта*, что вызывает необходимость реализации ряда дополнительных мероприятий, направленных на модернизацию общественного транспорта.

Основными направлениями работы по оптимизации схем организации пассажирских перевозок на всех видах транспорта являются:

1. *Корректировка маршрутов перевозок.*
2. *Корректировка графиков доставки/вывоза пассажиров.*
3. *Корректировка расписания.*

В целях проведения КК-2017 и ЧМ-2018 Правительство Российской Федерации гарантировало FIFA, что все зрители, располагающие действительным билетом на матч или ваучером на получение билета на матч, смогут бесплатно перемещаться между городами-организаторами матчей на железнодорожном транспорте или автобусах за 18 часов до и после матча, а также взяло на себя обязательство по готовности инфраструктуры за год до начала соревнований.

Государственной Думой Российской Федерации принят Федеральный закон «О подготовке и проведении в Российской Федерации Чемпионата мира по футболу

FIFA 2018 года, Кубка Конфедераций FIFA 2017 года и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 7 июня 2013 г. № 108-ФЗ. Закон поможет практической реализации государственных гарантий России, данных FIFA в области транспорта. В частности, он предусматривает предоставление права на *бесплатный проезд* на железнодорожном транспорте в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах, железнодорожном транспорте в пригородном сообщении и автомобильном транспорте (кроме такси), осуществляющем перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок. Входной билет или иной документ, дающие право на посещение соответствующего матча и форма которых устанавливается Правительством РФ, является проездным документом между населенными пунктами, в которых проводятся матчи КК-2017 и ЧМ-2018.

В соответствии с принятыми обязательствами, городам-организаторам соревнований предстоит организовать работу по внедрению системы УДД и управлению парковкой, а также по использованию выделенных маршрутов, в т.ч. посредством организации выделенных полос движения и систем управления движением в дни проведения матчей для обеспечения транспортной доступности стадионов и других объектов, при минимальном воздействии на дорожное движение в городе. Исходя из текущей транспортной ситуации в городах-организаторах, вокруг спорткомплексов при участии экспертов в области безопасности и организации движения будут создаваться зоны, закрытые для проезда автотранспорта. Данные мероприятия могут сопровождаться инновационными решениями по управлению движением в городах-организаторах с применением современных ИТС.

Все расходы, связанные с перевозкой по территории РФ участников делегации FIFA, официальных лиц матчей, коммерческих партнеров, представителей СМИ, делегаций сборных команд, групп инспектирования, несет Оргкомитет «Россия 2018».

В соответствии с Федеральным законом от 7 июня 2013 г. № 108-ФЗ затраты перевозчика, возникшие в результате установления льгот на проезд между населенными пунктами железнодорожным и автомобильным транспортом, в которых проводятся матчи ЧМ-2018 и КК-2017, возмещаются:

1) за счет средств федерального бюджета в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, в отношении проезда железнодорожным транспортом общего пользования в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах;

2) за счет средств субъектов Российской Федерации в порядке, установленном органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в отношении проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении и автомобильным транспортом (за исключением такси).

1.5 Международный опыт транспортного обеспечения крупномасштабных футбольных первенств

Чемпионаты мира по футболу в отличие от многих других крупных соревнований проводятся на большой территории, в разных городах, с участием большого количества зрителей из разных стран мира. В табл. 1.5 представлены некоторые интегральные характеристики проведения футбольных чемпионатов мира и Европы по футболу начиная с 2006 года.

Таблица 1.5– Статистические характеристики футбольных турниров

Наименование, страна проведения	Количество матчей	Общее количество городов-организаторов	Макс. расстояние между городами-организаторами, км	Общее число зрителей, млн. чел.		Число зарубежных зрителей, тыс. чел.	Среднее число посещений на 1 зрителя
				Стадионы	Фан-зоны		
ЧМ-2006 Германия	64	12	612	3,36	21,4	920	4,1
ЧМ-2010 ЮАР	64	9	1544	3,2	3,0	310	3,7 (на зарубежного зрителя)
ЧЕ-2008 Австрия, Швейцария	31	8	806	1,1 0,51*	3,9 0,95*	380	-
ЧЕ-2012 Украина, Польша	31	12	1562	1,4	7,02	-	-

Примечание: *) Только Швейцария.

Анализ опыта проведения предыдущих Чемпионатов мира и Европы по футболу позволяет сформулировать ряд принципиальных выводов, которые необходимо учитывать в процессе подготовки транспортной системы Российской Федерации и городов-организаторов к проведению ЧМ-2018:

- Основы эффективного функционирования транспорта в период проведения Чемпионатов мира по футболу закладывались на этапах транспортного планирования проведения этих спортивных событий. Практически во всех странах, принимавших крупномасштабные футбольные первенства, **комплексное управление транспортным спросом** предусматривало разработку следующих планов:

- доставки зарубежных гостей (международные маршруты, транспортные схемы прибытия и убытия) в города-организаторы соревнований;

- *перемещений внутри страны-организатора (внутренние авиа, железнодорожные и автомобильные сообщения) между городами-организаторами соревнований;*

- *перемещений внутри города (в основном центральная часть), принимающего соревнования;*

- *транспортного обслуживания стадиона и прилегающей к нему территории;*

- *транспортного обслуживания «фан-зон», зон проведения культурно-массовых мероприятий и других организованных мест концентрации болельщиков;*

- *планы организации дорожного движения в местах проведения соревнований и мероприятий, связанных с ними.*

- Успех проведения чемпионатов последнего десятилетия заключался в том, что все фазы планирования были последовательны и строго взаимосвязаны, имели четкую и понятную структуру реализации, определяли ответственных для выполнения поставленных задач в соответствии с конкретными сроками.

- Важным аспектом планирования и организации работы транспорта при проведении Чемпионатов является участие в этом процессе всех заинтересованных сторон на всех уровнях ответственности – федеральном, региональном, муниципальном. Такое заинтересованное сотрудничество и кооперация должны быть обеспечены с самого начала работы.

- Важной тенденцией проведения последних Чемпионатов является появление возможности массового совместного пересмотра матчей с помощью больших демонстрационных экранов, установленных за пределами стадиона (в т.ч. «фан-зонах»). Основная часть участников в «фан-зонах» - это местные жители данного города и его пригородов, а также жители соседних регионов и стран. Определяющим фактором выбора места для проведения таких фестивалей для фанатов должна стать транспортная доступность создаваемых «фан-зон», удобство и безопасность для местных жителей и иностранных гостей. Организация дополнительных мест для публичного просмотра позволит уменьшить транспортную нагрузку на центр города и обеспечить удобный просмотр для огромного числа болельщиков.

- Количество болельщиков в принимающих матчи городах достаточно трудно прогнозируемо и зависит от целого ряда факторов: расписания игр и состава сборных команд, емкости стадионов, расстояния между городами-организаторами соревнований, активности болельщиков конкретной страны, квоты на билеты на матч для страны, типа проводимых матчей, успешности выступления национальной сборной, интереса к чемпионату и общей атмосферы чемпионата, позитивного имиджа страны, социально-экономической ситуации в стране-организаторе, провозной способности транспортных систем, пропускной способности аэропортов и сети автодорог, железных дорог, емкости гостиниц, общежитий, временных лагерей, погоды и т.п. Перечисленные факторы также во многом определяют возможности прямого ис-

пользования опыта других стран при транспортном планировании проведения ЧМ-2018 в России. Существует тенденция к массовому отъезду болельщиков национальных команд, отсеявшихся на стадии группового турнира, а также непредсказуемость пассажиропотоков в матчах на этапе «плей-офф». Значительные объемы перемещения болельщиков команд-участников финальных этапов в города, принимающие соответствующие матчи, приводят к резкому увеличению пиковых нагрузок на транспортные узлы. Следует также учитывать распределение команд по определенным городам/кластерам в соответствии с жеребьевкой группового этапа.

- Прогнозируемые пиковые нагрузки на транспортную инфраструктуру характерны только для периода проведения соревнований. Решение о коренной модернизации транспортной инфраструктуры с целью удовлетворения пикового транспортного спроса должно приниматься в соответствии с принятой политикой «эффективного транспортного наследия». В отдельных случаях целесообразно ограничиться временными мерами, не требующими больших материальных вложений. Возможным решением могут стать временные авиатерминалы, регистрация на рейсы за пределами аэропортов и использование других инновационных подходов.

- В принимающих матчи городах необходимо синхронизировать провозную способность наземного общественного транспорта с пропускной способностью аэропортов, терминалов наземного внешнего пассажирского транспорта. Следует предусматривать разработку маршрутов чартерных рейсов автобусов и введение дополнительных автобусных экспресс-рейсов.

- Основной задачей по обеспечению более эффективного и рационального использования общественного транспорта при проведении соревнований является построение маршрутной сети в городах-участниках турнира и между ними, которая бы обеспечивала сокращение времени на передвижение и беспрепятственный проезд к стадиону и учитывала следующие требования:

- городские маршруты должны связывать по кратчайшему пути пассажирообразующие и пассажиропоглощающие пункты города, а также вокзалы, аэропорты с центральным стадионом города;

- численность маршрутов должна отвечать потребностям пассажиров в беспересадочных соединениях;

- маршруты должны быть равномерно загружены автобусами по всей длине маршрута;

- городские маршруты должны быть скоординированы с пригородным сообщением;

- общественный транспорт, который будет обслуживать маршруты должен быть большой и особо большой вместимости и обеспечивать потребность в перевозках;

- необходимо создать достаточное количество крытых остановок с наличием достаточного количества мест для ожидания транспорта, информационных стендов с картами, информацией о турнира т.д.

- Опыт проведения спортивных мероприятий мирового масштаба последних лет указывает на необходимость введения комбинированного единого входного билета на стадион и общественный транспорт.

- Должна быть разработана и реализована концепция предоставления информации и размещения указателей маршрутного ориентирования на национальном уровне, в городах-организаторах и на основных объектах транспортной инфраструктуры. Должны быть разработаны специализированные интернет-сайты, чтобы предоставить болельщикам очень четкую информацию о транспортных услугах в 2018 году.

- Во многих странах в период проведения ЧМ были созданы и функционировали централизованные системы управления пассажирскими перевозками при обслуживании соревнований. Создание центров управления движением транспорта должно быть обязательным для каждого принимающего города.

- Стоит предусмотреть применение упрощенной процедуры пограничного и таможенного контроля в аэропортах и на других объектах транспортной инфраструктуры (соответствующие рекомендации приведены в Приложении 3). При этом целесообразно синхронизировать пропускную способность пограничных и таможенных переходов с пропускной способностью путей сообщения, которые к ним подходят, начать подготовку дополнительных пограничных и таможенных переходов, предусмотреть привлечение дополнительного количества технических средств и персонала для осуществления пограничного и таможенного контроля.

- Целесообразно выделение полос на автодорогах для движения транспортных средств, которые будут обслуживать назначенных лиц, транспортных средств оперативных и специальных служб и городского общественного транспорта по основным направлениям перемещения участников и гостей чемпионата. В пригородной черте городов-организаторов желательна установка сети перехватывающих парковок в достаточном количестве для личного транспорта с целью недопущения транспортных пробок. Перехватывающие парковки должны быть соединены со стадионами маршрутами общественного транспорта.

- Для снятия пиковых нагрузок целесообразно предусмотреть такие меры: в мае месяце завершить учебный процесс в образовательных учреждениях, использовать резерв предоставления отпусков части населения принимающих городов, в дни матчей изменить режим работы предприятий принимающих городов (на 2-3 часа раньше); максимально разграничить пассажирское и грузовое движение; ввести ограничения въезда транзитных транспортных средств (особенно грузовых) на территорию принимающих городов.

- Во время планирования и осуществления транспортного обслуживания чемпионата необходимо создать благоприятные условия для лиц с ограниченными физическими возможностями и предусмотреть обеспечение аэропортов, железнодорожных вокзалов, автовокзалов и метрополитенов специальными устройствами для посадки (высадки) пассажиров с ограниченными физическими возможностями, спе-

циально подготовленными группами сопровождения таких пассажиров во время их посадки (высадки) и осуществление перевозок, салонными инвалидными колясками, а также использование подвижного состава, приспособленного для перевозки инвалидов и лиц с ограниченными возможностями.

- Требуется разработка и реализация программы подготовки транспортного и временного персонала, задействованного в транспортном обслуживании ЧМ-2018, а также разработка комплекса мер безопасности на транспорте.

Конкретные меры и решения, принимавшиеся ранее в различных странах, несомненно, представляют большой практический интерес и могут использоваться на этапах разработки концептуальных и операционных транспортных планов как на уровне Российской Федерации в целом, так и на уровне городов-организаторов ЧМ-2018. Реализация вышеуказанных мероприятий позволит четко и эффективно осуществлять управление ожидаемым потоком болельщиков, туристов и гостей ЧМ-2018, а также обеспечит их беспрепятственное передвижение и отдых во время проведения матчей чемпионата.

В то же время, предварительный анализ показывает, что условия проведения ЧМ-2018 в России будут существенно отличаться как от условий ранее существовавших в Европейских странах-организаторах (Франция, Германия, Австрия, Швейцария), так и от условий проведения Чемпионатов мира в таких относительно удаленных странах, как ЮАР и Бразилия.

В связи с этим, при осуществлении транспортного обеспечения ЧМ-2018 в России исходные данные для получения необходимых прогнозных оценок транспортного спроса и его распределения по видам транспорта должны базироваться не только и не столько на опыте предыдущих Чемпионатов, но, в большей степени, на соответствующих оценках ведущих транспортных экспертов, учитывающих как специфику условий проведения матчей в разных городах, специфику функционирования транспортной системы России и городов-организаторов, так и менталитет различных клиентских групп ЧМ-2018.

2 ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СПРОСА НА ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ КЛИЕНТСКИХ ГРУПП ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ФУТБОЛУ 2018 ГОДА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

Наиболее важной задачей начального этапа транспортного планирования ЧМ-2018 является составление предварительного прогноза транспортного спроса на прибытие и убытие участников и гостей чемпионата в города-организаторы турнира и проведение оценки потенциальной транспортной доступности городов основными видами «внешнего» транспорта – воздушным, железнодорожным и автомобильным.

Учитывая существующую за 5 лет до проведения соревнований неопределенность в составе участников, расписании, распределении квот на билеты, в действии других факторов, оказывающих существенное влияние на поведение гостей, дополнительный транспортный спрос, обусловленный проведением ЧМ-2018, целесообразно оценивать для наиболее вероятных сценариев, построенных с учетом транспортных поведенческих моделей различных клиентских групп ЧМ-2018.

Принятый подход к оценке транспортного спроса ранее использовался при транспортном планировании Чемпионатов Европы 2008 и 2012 гг. (Рис. 12). Прогнозирование спроса основано на учете таких факторов, как географическое положение и состояние инфраструктуры города-организатора, особенности организации ЧМ (состав клиентских групп, распределение билетов, тип матча, вместимость стадиона и т.д.).



Рис. 12 – Методологический подход к расчету транспортного спроса в период проведения ЧМ-2018

2.1 Клиентские группы FIFA, прибывающие на территорию Российской Федерации и в города-организаторы

В табл. 2.1 представлены рассматриваемые клиентские группы FIFA с указанием приблизительного их количественного состава (по опыту аналогичных соревнований) и требуемого уровня транспортного обслуживания.

Таблица 2.1 – Клиентские группы FIFA

Название группы	Численность, чел.	Требования к транспортному обслуживанию во время перемещения внутри городов-организаторов	Требование к транспортному обслуживанию во время перемещения между городами-организаторами
Члены футбольных ассоциаций	2 000	Автомобильный транспорт / выделенная полоса / эскорт	Чартерные авиарейсы
Официальные лица матчей	300	Автомобильный транспорт / выделенная полоса / эскорт	Чартерные авиарейсы
Почетные гости FIFA или Оргкомитета	8 000	Автомобильный транспорт / выделенная полоса / эскорт	Чартерные и регулярные авиарейсы
Коммерческие партнеры	н.д.	Автомобильный транспорт / выделенная полоса	Воздушный и железнодорожный транспорт
Представители СМИ	11 000	Автомобильный транспорт / выделенная полоса	Воздушный, железнодорожный и автомобильный транспорт
Персонал FIFA и Оргкомитета «Россия-2018»	200 000	Автомобильный транспорт / выделенная полоса	Воздушный, железнодорожный и автомобильный транспорт

2.2 Прогноз состава и численности зрителей (держателей билетов), прибывающих на территорию Российской Федерации и в города-организаторы

Численность и состав зрителей (держателей билетов) определяется тремя основными факторами:

- структурой и расписанием чемпионата;
- вместимостью стадионов;
- билетной политикой FIFA.

В ЧМ-2018 принимают участие 32 команды и проводятся 64 матча. Матч открытия ЧМ-2018 будет проводиться в Москве на стадионе «Лужники»; полуфинал и финал будут проводиться в Москве и Санкт-Петербурге; в остальных городах-организаторах, включая стадион «Открытие Арена» в Москве, будет проводиться не более 5 матчей.

Ключевой информацией для расчета транспортного спроса являются данные о вместимости стадионов. Модель транспортного спроса основана на предположении, что билеты на все матчи во всех городах-организаторах распродаются полностью (что фактически подтверждается международным опытом). На основе опыта проведения аналогичных спортивных мероприятий предполагается также, что 90% билетов на матч распространяется среди зрителей и именно их количественный состав определяет транспортный спрос на услуги внешнего пассажирского транспорта.

По составу зрители (держатели билетов) подразделяются на следующие основные группы:

- организованные группы зрителей (их поведенческие модели не зависят от географического происхождения групп зрителей);
- неорганизованные иностранные зрители;
- неорганизованные российские зрители из удаленных регионов РФ;
- неорганизованные российские зрители из близлежащих регионов РФ (жители города-организатора и близлежащих населенных пунктов).

Количественный состав зрителей на стадионе, в том числе доля российских и иностранных зрителей, будет определяться типом матча (определяется популярностью команд) в совокупности с привлекательностью городов-организаторов для зрителей.

Сценарий 1 Большая часть зрителей прибывает на матч из самого города-организатора и близлежащих регионов РФ. При данном сценарии наблюдается минимальная нагрузка на воздушный транспорт, а соответственно нагрузка на наземные виды транспорта повышается. Сценарий 1 реализуется при таких сочетаниях факторов, как:

- игра менее популярных команд в малоизвестном за рубежом городе-организаторе, достаточно удаленном от Москвы и границы с другими странами;

- игра российской команды в г.г. Москве и Санкт-Петербурге.

Сценарий 2 Большая часть зрителей прибывает на матч из-за рубежа и отдаленных регионов РФ. При данном сценарии наблюдается максимальная нагрузка на воздушный транспорт (до 60%), а для наземных видов транспорта снижается. Сценарий 2 реализуется при таких сочетаниях факторов, как:

- решающие матчи, или игра популярных команд в крупном и известном за рубежом городе-организаторе, расположенном относительно недалеко от Москвы или границ с другими странами.

Указанные сценарии определяют минимальное и максимальное значение нагрузки на различные виды внешнего пассажирского транспорта, используемые для выработки решений по развитию транспортной инфраструктуры. Возможные промежуточные значения спроса для каждого вида внешнего пассажирского транспорта будут находиться в диапазоне между максимальным и минимальным значением, определяемым сценариями 1 и 2.

Количественные распределения зрителей (включая привилегированные клиентские группы FIFA), присутствующих на стадионе во время матчей в каждом городе-организаторе, приведены для Сценария 1 и Сценария 2 в приложении А.

При построении прогнозов распределения зрителей по расчетным группам в качестве весовых коэффициентов учитывались следующие основные факторы:

- а) географическое положение и состояние инфраструктуры города-организатора;
 - доступность города-организатора воздушным транспортом;
 - система наземного внешнего транспорта;
 - количество мест размещения;
- б) популярность и известность города-организатора за рубежом;
- в) популярность у болельщиков играющих команд.

Сочетание указанных факторов в различных комбинациях для различных городов-организаторов дают в ряде случаев близкие (в пределах погрешности модели) значения прогнозов количественного распределения зрителей по составу, для разных городов. Ввиду этого в Приложении А для городов, в которых прогнозные распределения количественного состава зрителей оказались в результате сочетания указанных факторов близки (в пределах погрешности модели), приведены одинаковые распределения.

Независимо от сценария, принималось, что 10% стадиона занимают клиентские группы FIFA. Соответственно, при расчетах принималось, что клиентские группы FIFA на матче в Москве (стадион «Лужники») составляют в среднем 90000 чел., в Санкт-Петербурге – 70000 чел., для прочих стадионов – 45000 чел.

2.3 Распределение клиентских групп FIFA и зрителей по видам транспорта

Прогноз распределения клиентских групп FIFA и зрителей с билетами по видам транспорта основывается на учете таких факторов, как «узнаваемость» города-организатора, уровень обеспеченности местами размещения, уровень доступности воздушным сообщением, тип матча, уровень регионального транспортного обеспечения, а также на учете поведенческих моделей различных клиентских групп FIFA и зрителей.

В Приложении Б представлено описание общих поведенческих моделей на прибытие и убытие клиентских групп FIFA, организованных и неорганизованных зрителей, прибывающих/убывающих внешними видами пассажирского транспорта, сформулированных на основании опыта проведения аналогичных крупнейших спортивных мероприятий.

На рис. 13 (а, б, в, г) приведены схемы поведенческих моделей иностранных и российских зрителей (держателей билетов), при перемещении в международном и междугороднем сообщении.

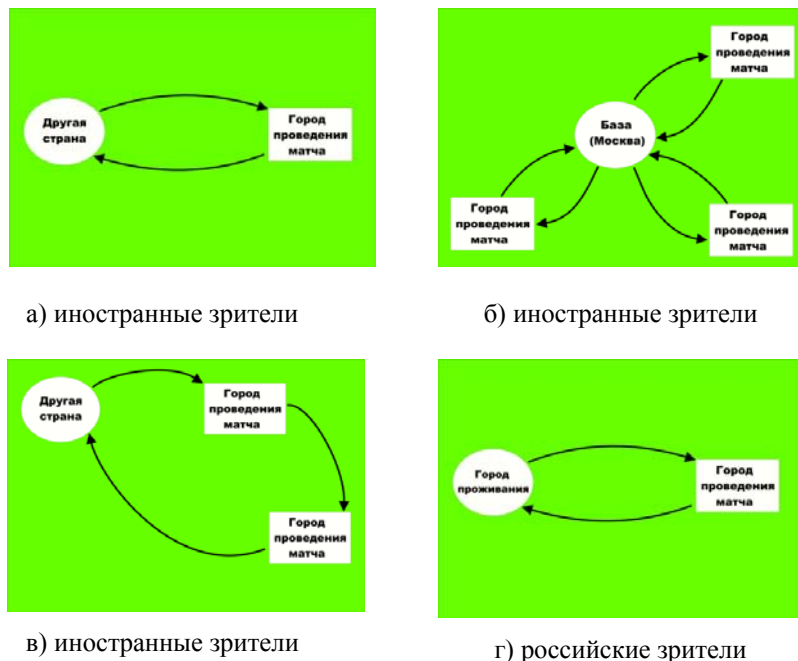


Рис. 13 – Поведенческие модели иностранных и российских зрителей (держателей билетов), при перемещении в международном и междугороднем сообщении

Описание основных моделей поведения различных клиентских групп ЧМ-2018, прибывающих в город на матч и перемещающихся по городу с использованием ГПТ, также приведены в Приложении Б. Важной категорией участников Чемпионатов мира являются неорганизованные болельщики без билетов, посещающие так называемые «фан-зоны» в городах-организаторах. В Приложении Б представлена принятая модель транспортного поведения таких болельщиков.

Как показывает международный опыт, для городов характерны две основные модели перемещения гостей матча:

1) Для городов, имеющих метрополитен, характерна модель перемещений, показанная на рисунке.14: все перемещения от объектов притяжения происходят до станций метрополитена (при этом используются различные виды наземного транспорта, или пешеходное движение).

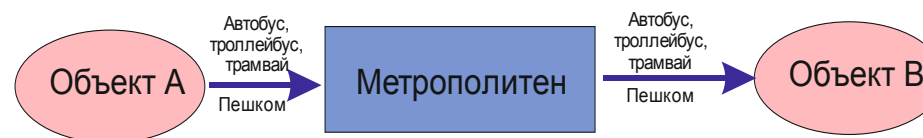


Рис. 14 – Модель перемещений в городах с метрополитеном

2) Модель перемещений для городов без метрополитена (рис. 15) предусматривает, что перемещения между объектами притяжения (аэропорт, железнодорожный вокзал, стадион, места проживания, «фан-зона») осуществляются наземными видами ГПТ (или пешком). Маршруты, как правило, начинаются и заканчиваются в пешей доступности от объектов притяжения.

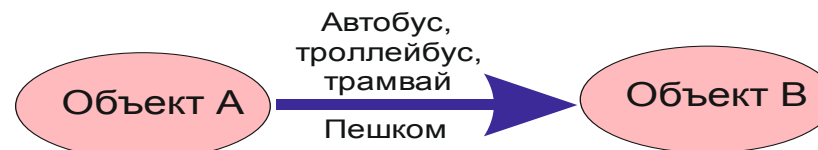


Рис. 15 - Модель перемещений в городах без метрополитена

Клиентские группы FIFA будут перемещаться в международном и междугородном сообщении преимущественно с помощью воздушного транспорта (в Санкт-Петербурге, который связан с Европой скоростным железнодорожным сообщением, возможно прибытие некоторой части клиентских групп FIFA железнодорожным транспортом).

2.4 Анализ потребности в услугах различных видов внешнего транспорта (воздушного, железнодорожного, автомобильного и водного) со стороны различных клиентских групп Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, включая зрителей, в международном и междугороднем сообщении

Расчет объемов дополнительного транспортного спроса для каждого города-организатора по видам транспорта основывается на данных о вместимости стадионов, прогнозах распределения различных клиентских групп ЧМ-2018, включая зрителей по географическому признаку (количественный состав зрителей) и по предпочитаемым видам транспорта.

Общая схема расчета транспортного спроса на услуги внешних видов пассажирского транспорта представлена на рис. 16.

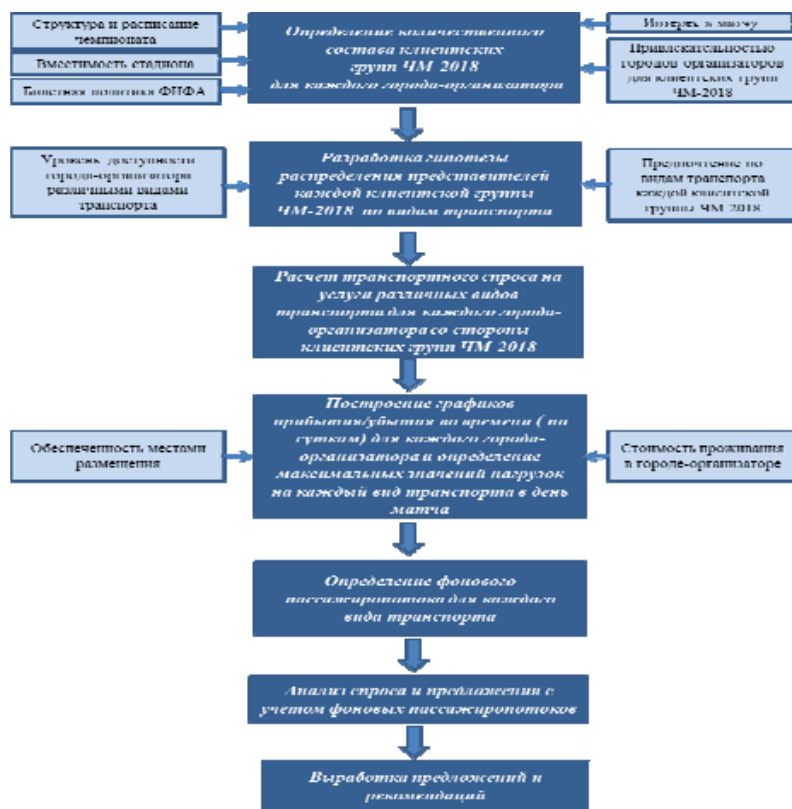


Рис. 16 - Схема проведения расчетов транспортного спроса на услуги внешних видов пассажирского транспорта

2.4.1 Количественная оценка дополнительного спроса на услуги различных видов внешнего транспорта во время проведения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года

2.4.1.1 Результаты расчета дополнительного транспортного спроса на воздушный транспорт

В таблице 2.2 приведены результаты расчета спроса на услуги воздушного транспорта со стороны клиентских групп ЧМ-2018 в расчете на один матч для рассматриваемых сценария 1 и сценария 2.

Таблица 2.2 – Дополнительный транспортный спрос на услуги воздушного транспорта со стороны зрителей, в зависимости от категории матча пасс./матч

Город-организатор	Сценарий 1	Сценарий 2
Москва («Лужники»)	36000	47500
Москва («Спартак»)	15000	25000
Санкт-Петербург	26500	36500
Казань	14500	24000
Нижний Новгород	12500	21000
Калининград	17500	26500
Сочи	16000	25500
Екатеринбург	16000	25500
Самара	14000	22500
Волгоград	12500	20500
Ростов-на-Дону	15500	25000
Саранск	12500	20500

По результатам прогнозирования спроса на воздушный транспорт можно сделать вывод, что доля пассажиров, прибывающих на матч воздушным транспортом, составит для Сценария 1 (минимальная нагрузка на воздушный транспорт) 28-40% от вместимости стадиона, для Сценария 2 (максимальная нагрузка на воздушный транспорт) 45-60% от вместимости стадиона.

2.4.1.2 Расчет дополнительного транспортного спроса для Московского авиационного узла (МАУ) и аэропорта «Пулков»

Московский авиационный узел

Доля пассажиров, пребывающих в города-организаторы транзитом через Москву, составляет для Сценария 1 (минимальная нагрузка на воздушный транс-

порт) 36-45% от всех авиапассажиров, прибывающих в Москву, для Сценария 2 (максимальная нагрузка на воздушный транспорт) - 40-50% от всех авиапассажиров. Если же рассматривать только прибытие неорганизованных зрителей (т.е. за вычетом организованных групп зрителей, прибывающих в основном чартерными авиарейсами), то их через Москву прибывает транзитом от 50% до 90%.

В таблице 2.3 приведены результаты расчета дополнительного транспортного спроса для МАУ по типу матча и по направлениям на каждый город-организатор со стороны клиентских групп FIFA и зрителей при различных сценариях.

Таблица 2.3 – Дополнительный транспортный пассажиропоток через аэропорты МАУ в города-организаторы (в том числе, трансфером с МВЛ на ВВЛ), пасс./матч

Город-организатор	Сценарий 1	Сценарий 2
Санкт-Петербург	8 500	11 000
Казань	6 000	11 500
Нижний Новгород	4 500	9 000
Калининград	7 000	9 500
Сочи	6 500	12 000
Екатеринбург	6 000	11 500
Самара	5 000	10 500
Волгоград	4 500	8 500
Ростов-на-Дону	7 000	12 500
Саранск	4 500	9 000

Суммарный суточный пассажиропоток в аэропортах МАУ формируется из трех составляющих:

- Зрители ЧМ-2018, прибывающие непосредственно в Москву на матч (и убывающие из Москвы после просмотра матча);

- Зрители ЧМ-2018, перемещающиеся транзитом через Москву в другие города-организаторы на матчи (и убывающие из других городов-организаторов на родину транзитом через Москву).

- Фоновый пассажиропоток, состоящий из пассажиров, чья цель поездки не связана с ЧМ-2018.

Суммарная величина транзитного потока на прибытие в аэропорты МАУ в каждый день определяется сочетанием вариантов сценариев матчей в каждом из трех городов-организаторов в рассматриваемый день (суммируется транзитный поток в каждый из трех городов-организаторов), а также пассажиропотоком на убытие

из городов-организаторов, в которых на протяжении предыдущих суток проводились матчи (формируются из пассажиров, возвращающихся с матчами из других городов-организаторов непосредственно в Москву или следующих транзитом через Москву).

Целевые пассажиропотоки ЧМ-2018 накладываются на фоновые пассажиропотоки, следующие через аэропорты МАУ. Прогнозируемые среднесуточные значения фонового пассажиропотока через аэропорты МАУ оцениваются в 300000 пасс./сутки в оба направления (по 150000 пасс./сутки/направление). Часть этого фонового пассажиропотока прибывает непосредственно в Москву, часть направляется транзитом через Москву в другие города и страны.

Следует отметить, что для Москвы даже в дни пиковых нагрузок величина целевого пассажиропотока ЧМ-2018 не превышает 30% от величины общего прогнозируемого на 2018 г. пассажиропотока через аэропорты МАУ.

На рис. 17 представлены результаты расчета ежедневных потоков зрителей ЧМ-2018 в оба направления через аэропорты МАУ (оба направления, международные аэропорты Домодедово, Шереметьево, Внуково) на протяжении всего периода проведения ЧМ-2018 с учетом пассажиров, следующих транзитом через Москву, и зрителей, совершающих перелеты до Москвы для посещения матча на стадионах столицы. Для облегчения восприятия информации постоянная составляющая фонового пассажиропотока на графике не отображена.

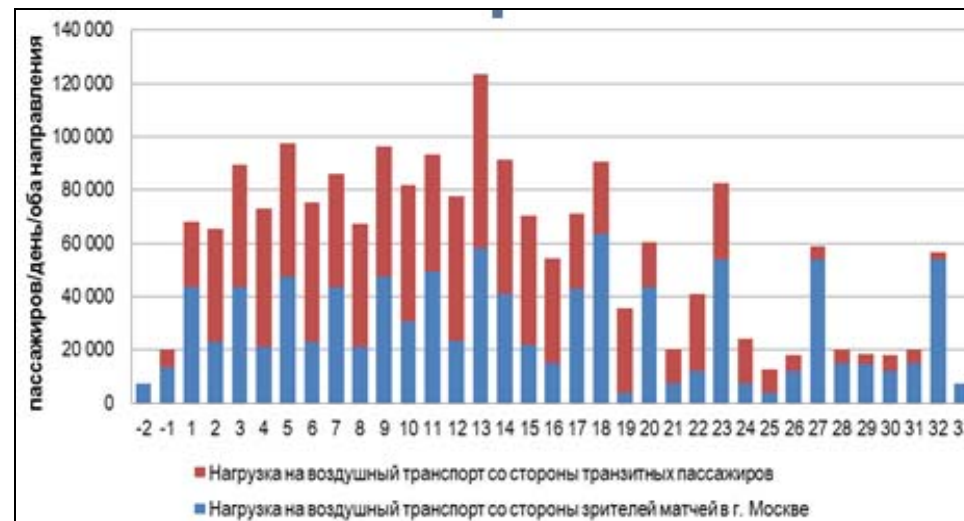


Рис. 17 – Общая транспортная нагрузка на МАУ без учета фоновых пассажиропотоков – сценарий 2, максимальная нагрузка на аэропорты МАУ

Расчетная суммарная дополнительная нагрузка на МАУ на период проведения ЧМ-2018 со стороны зрителей оценивается в количестве 1,5 – 2 млн. пассажиров; это составляет около 2,5% от запланированной на 2018 г. годовой пропускной способности всех аэропортов и 25% от их месячной пропускной способности.

Очевидно, что пиковые дни нагрузки на аэропорты МАУ будут совпадать с днями проведения матчей на стадионах Москвы. В пиковый день нагрузка на МАУ со стороны зрителей оценивается в 97000 пасс./сутки в обоих направлениях при сценарии, ориентированном на преобладающее количество российских зрителей (сценарий 1), и до 123000 пасс./сутки - при сценарии, ориентированном на преобладающее количество иностранных зрителей (сценарий 2).

С учетом планируемой к 2018 г. пропускной способности трех московских аэропортов в двух направлениях на протяжении 10 часов пиковая нагрузка на воздушный транспорт при проведении ЧМ-2018 будет составлять 20 – 30% от их общей пропускной способности.

Среднесуточная дополнительная к фоновому пассажиропотоку нагрузка со стороны зрителей на протяжении 35 дней проведения ЧМ-2018 оценивается в количестве 42000 – 57000 пасс./сутки.

Суммарная нагрузка на аэропорт Пулково

Аэропорт «Пулково» также рассматривается как транзитный, однако транзитный пассажиропоток через него будет существенно меньше, чем через аэропорты МАУ, и будет формироваться за счет пассажиропотока с некоторых локальных направлений – Северная Европа, северо-запад РФ. Отчасти это связано с тем, что пассажиры из удаленных стран мира помимо Москвы будут использовать крупные международные хабы на территории Европы, из которых существует регулярное сообщение с Москвой и непосредственно с городами-организаторами.

На рис. 18 представлены результаты расчета ежедневных потоков зрителей ЧМ-2018 через аэропорт «Пулково» (оба направления, сценарий максимальной нагрузки) на протяжении всего периода проведения ЧМ-2018 с учетом пассажиров, следующих транзитом в другие города-организаторы, а также обратного пассажиропотока. Фоновый пассажиропоток в оба направления через аэропорт «Пулково» прогнозируется в 2018 году на уровне 50000 пасс./сутки. Для облегчения восприятия информации постоянная составляющая фонового пассажиропотока на графике не отображена.



Рис. 18 – Общая транспортная нагрузка на аэропорт «Пулково» без учета фоновых пассажиропотоков – сценарий 2, максимальная нагрузка на аэропорт

Таким образом, в пиковые дни нагрузка на аэропорт со стороны зрителей ЧМ-2018 прогнозируется на уровне 40% от общего пассажиропотока. При этом общая загрузка аэропорта в период проведения ЧМ-2018 составит около 45% от его общей пропускной способности на 2018 г., которая составляет около 200000 пасс./сутки в оба направления.

Результаты расчета общего количества пересечений границы России иностранными зрителями в период проведения ЧМ-2018 представлены на рис. 19.

Выполненные расчеты показывают, что в период группового турнира в среднем ежедневно 20-30 тыс. человек будут прибывать на территорию России, и примерно столько же убывать за границу, более 90% указанного количества иностранных зрителей будет использовать воздушный транспорт. В пиковые дни можно ожидать до 40 тыс. иностранных зрителей, въезжающих в Россию.

В период матчей на выбывание прогнозируется четыре волны прибытия зрителей, связанные с проведением игр соответствующих этапов ЧМ.

Накануне финального матча на территории Российской Федерации уже будет находиться около 60 тыс. иностранных гостей, которые в день проведения финального матча соберутся в Москве. В день матча и в день накануне матча в Москву прибудет еще около 25 тыс. иностранных гостей.

По окончании ЧМ-2018 прогнозируется суточный пик транспортного спроса со стороны иностранных зрителей и клиентских групп FIFA на убытие на уровне 60 тыс. пассажиров/направление. В указанных предположениях общее количество пересечений составляет 619000. В это количество входят как иностранные зрители, посещающие только 1 матч, так и зрители, посещающие Россию дважды и более раз за время проведения ЧМ-2018.

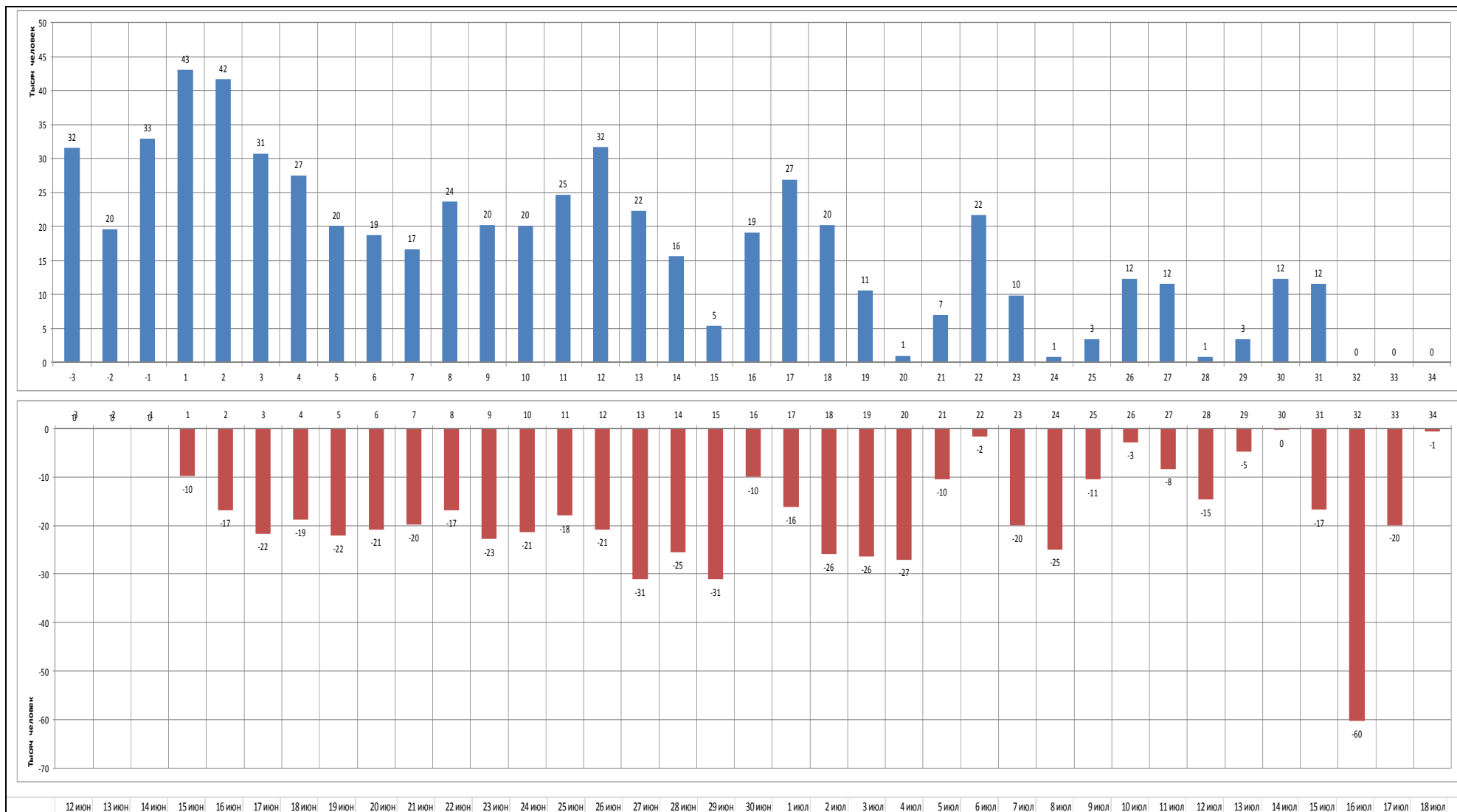


Рис. 19 - Общее количество пересечений границы России иностранными зрителями в период проведения ЧМ-2018 (синий – прибытие, красный – убытие).

2.4.1.3 Расчет дополнительного спроса на услуги железнодорожного транспорта

В табл. 2.4 приведены предварительные результаты оценки спроса на услуги железнодорожного транспорта со стороны клиентских групп ЧМ-2018 в зависимости от рассматриваемых сценариев.

Таблица 2.4 – Дополнительный транспортный спрос со стороны зрителей на услуги железнодорожного транспорта в зависимости от типа матча и города-организатора, пасс./матч

Город-организатор	Сценарий 1	Сценарий 2
Москва (стадион «Лужники»)	25500	19000
Москва (стадион «Спартак»)	11500	10000
Санкт-Петербург	25500	20000
Казань	15000	13000
Нижний Новгород	16000	14500
Калининград	9000	8500
Сочи	10500	10000
Екатеринбург	14000	11500
Самара	11500	11500
Волгоград	12500	13500
Ростов-на-Дону	10500	10000
Саранск	12500	13500

*При разработке прогнозов учитывалась гарантия предоставления бесплатного проезда между населенными пунктами, в которых проводятся матчи чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года.

На основе этих результатов можно сделать следующие заключения:

1. Поезда дальнего следования, в том числе ночные поезда, могут рассматриваться в качестве альтернативы воздушному транспорту. Анализ спроса на пассажирские перевозки предполагает активное использование железнодорожного транспорта российскими зрителями из удаленных регионов. В зависимости от параметров транспортной доступности города-организатора от 35% до 55% российских зрителей из удаленных регионов РФ выберут железнодорожный транспорт.

2. Согласно расчетам, минимальные и максимальные значения спроса на железнодорожный транспорт будут составлять от 19% до 35% от вместимости стадиона городов-организаторов.

3. Спрос на железнодорожный транспорт будет несколько выше среднего в Нижнем Новгороде и Санкт-Петербурге в связи с наличием хорошего железнодорожного сообщения с Москвой.

4. Спрос на железнодорожный транспорт будет ниже среднего в Калининграде ввиду удаленности города от центральной части России и, соответственно, большей продолжительности времени в пути при следовании из других регионов России, а также в связи с необходимостью пересечения государственной границы Российской Федерации.

Как показывает опыт предыдущих крупных спортивных мероприятий (ЧМ-2006 и ЧЕ-2008) для бесперебойного железнодорожного сообщения между городами-организаторами, а также по тем направлениям, где возможен дефицит пропускной способности, необходимо ввести дополнительные ночные поезда.

2.4.2 Результаты предварительного расчета спроса на услуги междугороднего и пригородного автобусного транспорта

В табл. 2.5 приведены результаты расчета дополнительного спроса на услуги автомобильного транспорта (междугородные и пригородные автобусы) со стороны клиентских групп ЧМ в зависимости от типа матча, от города-организатора и различных сценариев.

Таблица 2.5 – Дополнительный транспортный спрос со стороны зрителей на услуги междугороднего и пригородного автобусного транспорта в зависимости от типа матча и от города-организатора, пасс/матч

Город-организатор	Сценарий 1	Сценарий 2
Москва (стадион «Лужники»)	1300	800
Москва (стадион «Спартак»)	200	400
Санкт-Петербург	1200	800
Казань	1500	1000
Нижний Новгород	1600	1100
Калининград	1400	1000
Сочи	1400	1000
Екатеринбург	1400	1000
Самара	1500	1100
Волгоград	1600	1100
Ростов-на-Дону	1400	1000
Саранск	1600	1100

Транспортный спрос на услуги междугородных и пригородных автобусов остается примерно одинаковым для всех городов-организаторов. Низкие значения для Москвы и Санкт-Петербурга объясняются развитым пригородным железнодорожным сообщением.

В целом транспортный спрос на услуги автобусов занимает незначительную часть в совокупном транспортном спросе – до 3% максимально. Полученные прогнозные значения спроса учитывают особенности транспортной системы России. Наибольшая доля пассажиров (70%), пользующихся услугами междугородних автобусов, приходится на маршруты протяженностью до 100 км. На маршруты протяженностью свыше 200 км приходится только 7% от общего пассажиропотока. Следовательно, автобусное сообщение не будет играть решающей роли в организации пассажирских перевозок между городами-организаторами и удаленными регионами.

Нагрузка на пригородное автосообщение со стороны зрителей с билетами также будет невысокой ввиду относительно небольшого их числа из пригорода.

2.4.3 Результаты предварительного расчета спроса на личный автотранспорт

В табл. 2.6 представлены предварительные результаты расчета транспортного спроса на личный автотранспорт со стороны клиентских групп ЧМ-2018 в зависимости от категории матча и различных сценариев. Все расчеты по автотранспорту приняты с учетом отсутствия административных ограничений на пользование личным транспортом. При введении подобных ограничений, этот спрос перераспределится на железнодорожный транспорт, или автобусный (соотношение зависит от развитости той, или иной системы в городе).

Таблица 2.6 – Спрос со стороны зрителей на личный автотранспорт по типу матча, по городам-организаторам, пасс./матч

Город-организатор	Сценарий 1	Сценарий 2
Москва (стадион «Лужники»)	3800	1500
Москва (стадион «Спартак»)	5400	3600
Санкт-Петербург	10000	5500
Казань	5500	1800
Нижний Новгород	4200	3500
Калининград	10000	4900
Сочи	10900	4700
Екатеринбург	10900	6000
Самара	9600	4600
Волгоград	11200	6200
Ростов-на-Дону	5300	2800
Саранск	3800	1500

Личный автотранспорт часто является предпочтительным при передвижении на малые или средние расстояния (меньше 500 км, или 5 часов).

Также ограниченное количество зрителей может использовать личный автотранспорт в случае невозможности покупки билета на поезд и самолет.

В регионах/городах-организаторах, где железнодорожное, или авиационное сообщение развито слабо, личный автотранспорт будет использоваться ввиду отсутствия альтернатив.

2.4.4 Расчет дополнительного спроса со стороны зрителей из близлежащих регионов РФ и города-организатора (все виды транспорта)

В табл. 2.7 представлены предварительные результаты расчета транспортного спроса со стороны местных зрителей (все виды транспорта), в зависимости от категории матча и при различных сценариях.

Таблица 2.7 – Дополнительный транспортный спрос со стороны местных зрителей (все виды транспорта) в зависимости от типа матча и от города-организатора (пасс./матч)

Город-организатор	Сценарий 1	Сценарий 2
Москва (стадион «Лужники»)	17500	15000
Москва (стадион «Спартак»)	12500	6500
Санкт-Петербург	9000	6500
Казань	7000	3000
Нижний Новгород	7000	3500
Калининград	5500	2500
Сочи	5500	2500
Екатеринбург	7000	3000
Самара	6000	3000
Волгоград	6000	3000
Ростов-на-Дону	5500	2500
Саранск	6000	3000

Учитывая большинство маркетинговых стратегий и стратегий продажи билетов, можно сказать, что вероятность приобрести билет на матч для местных жителей городов-организаторов довольно низкая. Поэтому их количество во многом будет зависеть от размера города-организатора.

2.4.5 Спрос на водный транспорт

Прогнозируется, что спрос на водный транспорт будет составлять в среднем менее 1% от общего транспортного спроса со стороны зрителей. Наибольший пассажиропоток зрителей прогнозируется в городах, имеющих морские порты и международное паромное сообщение: г. Санкт-Петербург, г. Калининград, г. Сочи. Транспортный спрос на уровне 400-500 пасс./матч может быть удовлетворен действующим паромным сообщением (пассажировместимость одного паромного судна в международном сообщении 1600-2500 пасс.). Круизные суда ввиду высокой стоимости билетов на круиз, как правило, не используются зрителями матчей для прибытия в город-организатор.

2.4.6 Оценка общего дополнительного транспортного спроса для каждого города-организатора

Общий транспортный спрос за все время проведения ЧМ-2018 рассчитывается на основе транспортного спроса для каждого города-организатора в течение всего периода ЧМ-2018 и предварительного расписания игр, составленного с учетом структуры турнира и привлекательности матча, который может принять тот или иной город-организатор. В таблице 2.8 приведены результаты расчетов общего количества однонаправленных поездок (на прибытие) со стороны всех клиентских групп ЧМ-2018 (включая зрителей).

Для расчета спроса в двух направлениях (на прибытие и убытие) количество однонаправленных поездок, представленное в итоговой строке таблицы следует умножить на 2. Таким образом, по итогам оценки транспортного спроса суммарное прогнозируемое количество поездок на прибытие и убытие составит около 6,7 млн.

В результате проведенных оценок получены следующие результаты:

- количество поездок в Москву и из Москвы без учета транзита через аэропорты МАУ составит порядка 1,8 млн. Учитывая вероятный транзит через МАУ в размере ~1 млн. поездок, суммарная нагрузка на МАУ составит порядка 2,8 млн. поездок на прибытие и убытие (42% от максимальной общей транспортной нагрузки на города-организаторы в течение ЧМ-2018). В среднем нагрузка на МАУ со стороны зрителей без учета фоновых пассажиропотоков составит ежедневно 90-120 тыс. пассажиров в оба направления без каких-либо ярко выраженных пиков, за исключением дней проведения матчей в Москве. Пиковая нагрузка на убытие ожидается в день после проведения финального матча на уровне 60 тыс. пассажиров/направление;

- количество поездок в Санкт-Петербург и из него составит около 950 тыс. (14% от максимальной общей транспортной нагрузки в течение ЧМ-2018);

- остальные поездки в количестве 2,9 млн. распределятся между 9 городами-организаторами (44% от максимальной общей транспортной нагрузки ЧМ-2018).

2.4.7 Укрупненный расчет общего количества гостей и участников Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года

Результаты расчетов показали, что общее количество посещений матчей и «фан-зон» в период проведения ЧМ-2018 составляет 10,746 млн. посещений, в т.ч. зрителями с билетами – 3,396 млн. посещений, болельщиками без билетов – 7,35 млн. посещений. Из них:

1. Клиентские группы FIFA - 340 тыс. посещений (10% от общего количества билетов);
2. Организованные иностранные зрители – 615 тыс. посещений;
3. Организованные российские зрители- 31 тыс. посещений (~5% от общего числа организованных зрителей);
4. Неорганизованные иностранные зрители с билетами – 410 тыс. посещений;
5. Неорганизованные российские зрители с билетами (в т.ч. жители городов-организаторов) – 2 млн. посещений.
6. Неорганизованные российские болельщики в «фан-зонах» без билетов: всего 7 млн. посещений, в т.ч. в дни матчей 4,7 млн. посещений, в дни между матчами 2,3 млн. посещений.
7. Неорганизованные иностранные болельщики в «фан-зонах» без билетов 350 тыс. посещений (в дни матчей 250 тыс. посещений, в дни между матчами 100 тыс. посещений). Частично в данное количество иностранных болельщиков без билетов входят те зрители, которые просмотрев матч (или несколько матчей) остались в России поболеть за свою сборную или другие команды.

Чтобы оценить общее количество человек, участвующих в ЧМ-2018, на основе зарубежного опыта и экспертных оценок сделано предположение о среднем количестве матчей, которое посетит представитель каждой категории зрителей, а также о том, сколько раз в среднем болельщик без билета посетит «фан-зону».

Предположения о среднем числе посещенных матчей для каждой категории зрителей и количестве посещений «фан-зон» представлены ниже:

- представители организованных групп зрителей – 2,4 матча;
- неорганизованные иностранные зрители – 2 матча;
- неорганизованные российские зрители – 1,5 матча;
- неорганизованный российский болельщик без билетов – 50% матчей проведет в «фан-зоне» (количество посещенных матчей будет зависеть от общего количества матчей, проводимых в каждом городе-организаторе);
- неорганизованный иностранный болельщик без билетов – 100% матчей проведет в «фан-зоне» (количество посещенных матчей зависит от времени пребывания неорганизованного иностранного болельщика на территории РФ).

50% иностранных болельщиков в «фан-зоне» являются одновременно зрителями одного или нескольких матчей (таким образом, они учитываются как «иностранцы зрители», что снижает общее прогнозируемое количество иностранных болельщиков без билетов, посещающих «фан-зоны»).

Таблица 2.8 –Общее количество однонаправленных поездок (на прибытие) всеми видами транспорта за все время проведения ЧМ-2018 со стороны всех клиентских групп ЧМ-2018 (включая зрителей), поездок

Город-организатор	М 1	М 2	М 3	М 4	М 5	М 6	М 7	М 8	Спрос на воздушный транспорт		Транзит через МАУ		Спрос на ж/д транспорт		Спрос на автомобильный транспорт		Спрос со стороны местных жителей		Итого по сценарию 1	Итого по сценарию 2
									Сценарий 1	Сценарий 2	Сценарий 1	Сценарий 2	Сценарий 1	Сценарий 2	Сценарий 1	Сценарий 2	Сценарий 1	Сценарий 2		
Москва1 (стадион "Лужники")	R	A	A	A	K	K	K	K	295 000	375 000	-	-	169 000	157 500	72 000	53 500	171 500	118 000	707 500	704 000
Москва2 (стадион "Спартак")	A	A	O	A	K				93 000	122 000	-	-	55 500	50 500	23 500	18 000	52 500	34 000	224 500	224 500
Санкт-Петербург	A	R	A	A	K		K	K	197 500	250 000	53 500	71 000	148 500	145 000	53 000	42 400	81 000	38 500	480 000	475 900
Калининград	A	A	O	A	K				99 500	130 500	37 000	47 000	45 000	41 500	54 500	39 000	23 500	13 500	222 500	224 500
Казань	A	A	A	O		K			88 500	117 000	36 000	47 000	71 000	65 500	31 300	21 600	29 000	16 500	219 800	220 600
Нижний Новгород	A	O	R	O	K				73 000	100 000	27 000	40 000	78 500	73 500	37 300	32 000	32 000	19 500	220 800	225 000
Ростов-на-Дону	A	O	A	A	K				93 500	122 500	43 000	60 000	50 500	50 000	54 500	37 000	23 500	13 500	222 000	223 000
Самара	A	O	O	O	K				77 000	105 000	30 500	43 500	57 500	57 500	59 900	38 700	28 000	18 000	222 400	219 200
Саранск	A	O	O	A					57 000	77 000	22 000	32 000	50 000	53 000	50 000	36 000	22 000	14 000	179 000	180 000
Сочи	A	A	O	A	K	K			116 000	150 000	49 000	69 500	60 500	60 000	65 000	44 000	28 000	16 000	269 500	270 000
Волгоград	A	O	O	O					53 500	74 500	19 500	28 000	50 000	52 500	52 200	45 500	23 000	15 000	178 700	187 500
Екатеринбург	A	A	O	A		K			96 000	124 500	40 000	55 000	66 000	58 000	33 400	26 000	29 000	16 500	224 400	225 000
Итого									1 339 500	1 748 000	357 500	493 000	902 000	864 500	586 600	433 700	543 000	333 000	3 371 100	3 379 200

Mx: количество матчей

R: матч с участием российской команды

A: матч с участием популярных команд

O: матч с участием остальных команд

K: матч этапа плей-офф

	Групповой этап
	1/8 финала
	1/4 финала
	Полуфиналы
	Финал

В вышеуказанных предположениях расчет количества зрителей и болельщиков в «фан-зонах» выглядит следующим образом.

Общее количество гостей и участников на ЧМ-2018 – 5,491 млн. чел., в т.ч. держателей билетов – 1,776 млн. чел., болельщиков без билетов – 3,675 млн. чел. Из них:

1. Клиентские группы FIFA - 40 тыс. чел.;
2. Организованные иностранные зрители – 256 тыс. чел.;
3. Организованные российские зрители - 15 тыс. чел.;
4. Неорганизованные иностранные зрители с билетами – 205 тыс. чел.;
5. Неорганизованные российские зрители с билетами (в т.ч. жители городов-организаторов) – 1,3 млн. чел.;
6. Неорганизованные российские болельщики без билетов: всего 3,5 млн. чел., в том числе в дни матчей 2,35 млн. чел., в дни между матчами – 1,15 млн. чел.;
7. Неорганизованные иностранные болельщики без билетов 175 тыс. чел. – в дни матчей 125 тыс. чел., в дни между матчами 50 тыс. чел.

Общее количество иностранных гостей ЧМ-2018 оценивается в 676 тыс. человек, из них 461 тыс. чел. – зрители (держатели билетов), 40 тыс. чел. – клиентские группы FIFA (большая часть из которых также является зрителями, занимающими места на стадионе), и 175 тыс. человек – неорганизованные иностранные болельщики без билетов. Количественный состав посетителей и посетителей мероприятий ЧМ-2018 отражен в таблицах 2.9-2.10.

Таблица 2.9– Количественный состав посетителей матчей и «фан-зон» в период проведения ЧМ-2018

Клиентская группа	Численность, чел.
Члены делегации команд	2000
Официальные лица матчей	300
Официальные лица FIFA (исполнительный комитет, секретариат, президент FIFA)	8000
Представители национальных футбольных ассоциаций участников	
Футбольная семья (включая VVIP, VIP-гостей, коммерческих партнеров)	11000
Представители СМИ	
Рабочий персонал FIFA (операционный персонал)	200000
Рабочий персонал организационного комитета (волонтеры, операционный персонал, силы безопасности)	
Коммерческие партнеры и участники программы «Корпоративная ответственность»	1796000
+ Прочие зрители с билетами	
Посетители фан-зон зрители без билетов	3675000

Таблица 2.10 – Количественный состав посетителей матчей и «фан-зон» в период проведения ЧМ-2018

Клиентская группа	Численность, чел.
Члены делегации команд	340000
Официальные лица матчей	
Официальные лица FIFA (исполнительный комитет, секретариат, президент FIFA)	
Представители национальных футбольных ассоциаций участников	
Футбольная семья (включая VVIP, VIP-гостей, коммерческих партнеров)	
Представители СМИ	200000
Рабочий персонал FIFA (операционный персонал)	
Рабочий персонал организационного комитета (волонтеры, операционный персонал, силы безопасности)	3056000
Коммерческие партнеры и участники программы «Корпоративная ответственность»	
+ Прочие зрители с билетами	7350000
Посетители «фан-зон» зрители без билетов	

Оценка количества посетителей болельщиками «фан-зон» представлены в таблице 2.11.

Таблица 2.11 – Расчет количества посещений «фан-зон» и площадок для просмотра матчей в период проведения матчей ЧМ-2018

Город	Вместимость «фан-зон» и площадок для просмотра матчей	Кол-во матчей «сеянных» команд (1/8, 1/4, 1/2 финала)	Кол-во матчей остальных команд	Расчетная суммарная посещаемость в дни матчей	Средне-взвешенный коэффициент посещаемости	Кол-во матчей НС и матчей (1/4,1/2,Ф) в др. городах	Кол-во остальных матчей в других городах	Расчетная посещаемость во время матчей в др. городах	Средне-взвешенный коэффициент посещаемости	Всего посещений «фан-зон» за весь период ЧМ-2018
Москва	80 000	11	0	1 480 000	1,5*	6	6	108 000	0,225	1 588 000
Санкт-Петербург	80 000	6	0	880 000	1,5*	9	9	324 000	0,225	1 204 000
Калининград	50 000	2	3	300 000	1,2	13	7	232 500	0,233	532 500
Казань	57 000	3	2	370 500	1,3	10	10	256 500	0,225	627 000
Нижний Новгород	35 000	2	2	218 750	1,25*	10	10	157 500	0,225	376 250
Ростов-на-Дону	36 000	2	3	216 000	1,2	11	9	163 800	0,228	379 800
Самара	70 000	3	2	455 000	1,3	10	10	315 000	0,225	770 000
Саранск	60 000	1	3	270 000	1,125	11	10	285 000	0,226	555 000
Сочи	35 000	3	3	262 500	1,25	10	9	150 500	0,226	413 000
Волгоград	45 000	1	3	202 500	1,125	10	11	211 500	0,224	414 000
Екатеринбург	47 000	2	3	282 000	1,2	9	11	209 150	0,223	491 150
Итого посещений				4 937 250				2 413 450		7 350 700

* - коэффициенты для городов-организаторов, в которых планируется проведение матчей с участием российской сборной

2.4.8 Оценка общего числа дополнительных рейсов воздушного транспорта в международном и внутреннем сообщении в период проведения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года

При расчёте потребного количества рейсов клиентские группы «Организованные болельщики» и «Неорганизованные болельщики», как самые многочисленные, объединены и в потребном количестве рейсов учтены как чартеры, так и регулярные рейсы. Общая потребность в дополнительных рейсах воздушного транспорта со стороны различных клиентских групп представлена в таблице 2.12 на матчи до финала и на финальный матч. Единицей подсчёта является парный рейс, т.е. прилёт/вылет ВС, расчёт произведён по максимальному прогнозируемому количеству рейсов.

Таблица 2.12 - Потребность в услугах воздушного транспорта на матчи до финала и на финальную игру

Клиентские группы	Количество рейсов на матчи до финала	Количество рейсов на матч финала
Первые лица государств	126	2
Правительственные делегации	126	2
Делегации команд	126	2
Делегация FIFA	55	--
Коммерческие партнёры FIFA	10	--
Сотрудники оргкомитета и официальные лица, обслуживающие матчи	63	1
Организованные группы футбольных болельщиков	7083	184
Всего	7589	191

Общее соотношение дополнительных рейсов для обслуживания различных клиентских групп (матчи до финала + финал) представлено на рис. 20.

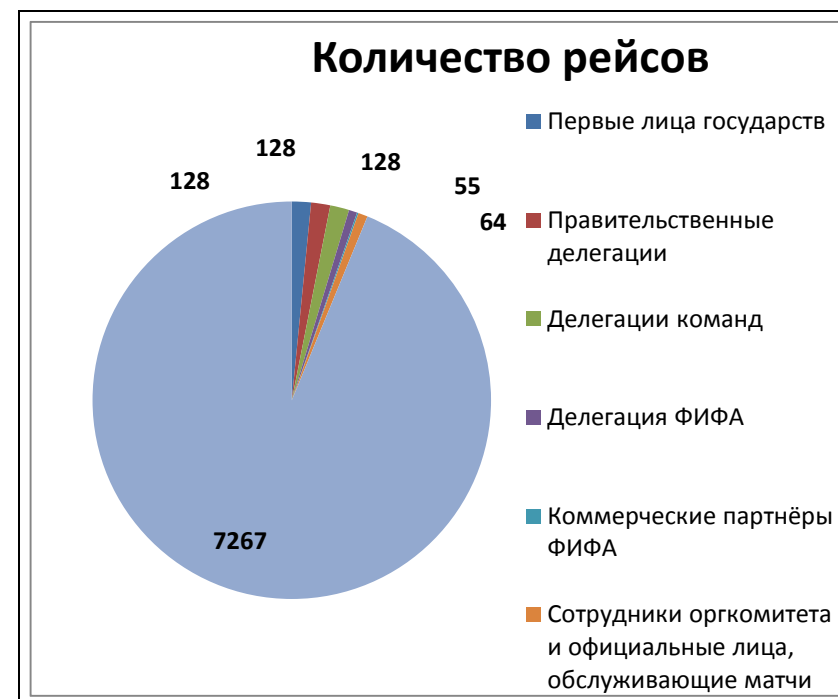


Рис. 20 - Потребности в услугах воздушного транспорта различных клиентских групп

2.4.9 Прогноз дополнительного транспортного спроса на услуги различных видов внешнего транспорта со стороны клиентских групп FIFA, зрителей (держателей билетов) и болельщиков «фан-зон» (болельщиков без билетов) в сообщении между городами-организаторами

2.4.9.1 Оценка максимально возможного количества зрителей (держателей билетов), перемещающихся между городами-организаторами

Прогноз транспортного спроса на услуги различных видов внешнего транспорта в сообщении непосредственно между городами-организаторами составляется для той части зрителей, которая посетит 2 и более матчей на протяжении всего турнира, не выезжая за пределы России. На основании опыта проведения ЧМ и ЧЕ, общее количество таких зрителей с билетами является относительно небольшим по сравнению с количеством болельщиков, которые прибывают непосредственно на

конкретный матч от мест своего постоянного проживания или через транзитные транспортные узлы, и убывают обратно после матча.

Для городов-организаторов с вместимостью стадионов в 45 тыс. чел., максимальное количество зрителей с билетами, непосредственно перемещающихся из одного города-организатора в другой, в дни между матчами составит:

- организованные группы иностранных зрителей – 2700 чел.;
- неорганизованные иностранные зрители - 1800 чел.;
- российские зрители из удаленных регионов - 450 чел.

Приведенные количественные оценки учитывают статистические данные по количеству организованных и неорганизованных зрителей, перемещающихся на следующий матч за своей командой.

Таким образом, максимум 5000 зрителей с билетами в случае наличия транспортного предложения могут нагружать прямые связи между городами-организаторами непосредственно в дни между смежными матчами на групповой стадии турнира. Процентное распределение зрителей, перемещающихся между городами-организаторами, представлено на рис. 21.

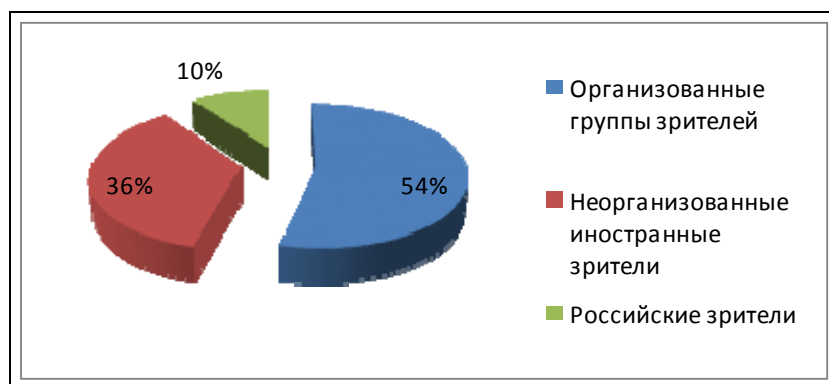


Рис. 21 – Распределение зрителей, перемещающихся между городами-организаторами

2.4.9.2 Оценка максимальной суточной нагрузки на транспортные связи по направлению между городами-организаторами

Транспортный спрос со стороны представителей клиентских групп, имеющих билеты на 2 и более матча подряд групповой стадии турнира, может быть перераспределен по двум или нескольким направлениям в города-организаторы в зависимости от выбранного направления перемещения представителей клиентских групп на разные матчи. При игре двух равных команд количество следующих за каждой командой зрителей будет примерно одинаковым. В случае игры популярной команды с менее популярной предполагается, что до 70% из числа зрителей, перемещающихся за своими командами, могут составить зрители популярной команды, т.е. максимальная нагрузка на направление может составить до 3500 чел./направление. Благоприятный сценарий нагрузки на транспортную инфраструктуру предполагает, что большинство зрителей (при достаточном числе мест проживания в городе проведения матча), убывает на второй день после матча (рис. 22). Неблагоприятный сценарий (при недостатке мест проживания) может иметь пиковую нагрузку в первый день после окончания матча (рис. 23).

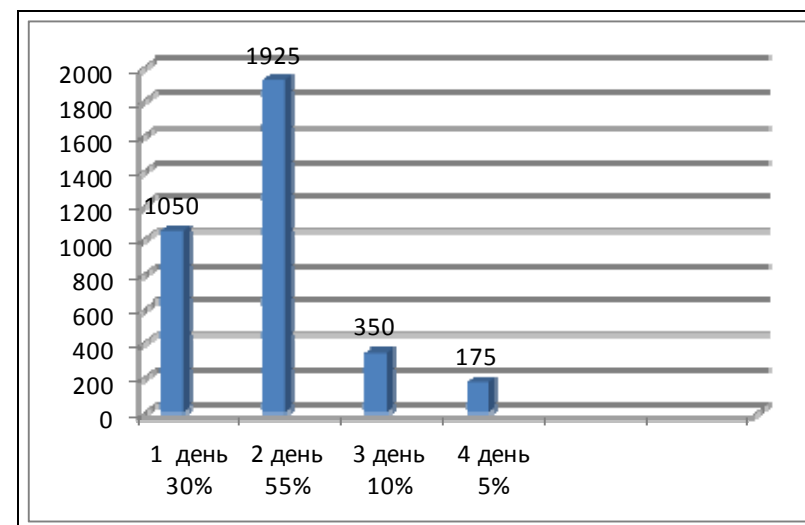


Рис. 22– Распределение спроса на поездки между городами-организаторами при наличии достаточного количества мест для проживания (убытие из города-организатора после матча)

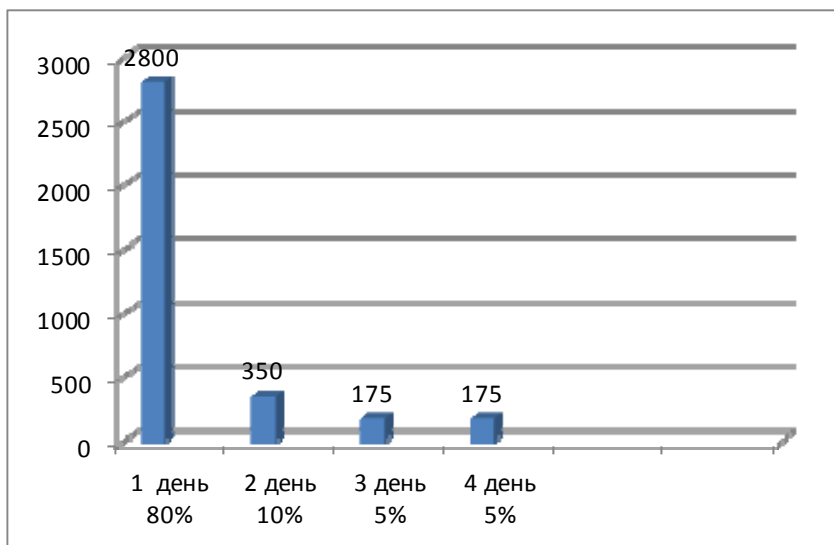


Рис. 23 – Распределение спроса на поездки между городами-организаторами при отсутствии достаточного количества мест для проживания (убытие из города-организатора после матча)

При этом сценарии максимальный транспортный спрос на перемещение между городами-организаторами в первый день после матча составляет величину порядка 2800 человек на направление.

2.4.9.3 Оценка суточной пиковой нагрузки на транспортные связи между городами-организаторами с учетом распределения по видам транспорта

При реализации описанного в разделе 2.4.9.2 неблагоприятного сценария 2800 пассажиров распределяются в основном между воздушным и железнодорожным транспортом. Поскольку на 95% это иностранные зрители (организованные и неорганизованные), 90% которых воспользуются услугами воздушного транспорта, максимальный дополнительный пассажиропоток воздушным транспортом в сообщении между городами-организаторами оценивается 2400 пасс./сутки. В случае если зрители не смогут приобрести авиабилеты на прямые рейсы между городами-организаторами, они воспользуются транзитным перелетом через национальный воздушный хаб – Москву (приблизительно 85% перелетов). Остальные зрители, убывающие с матча, перемещаются к местам постоянного или временного проживания, в т.ч. в Москву всеми видами внешнего пассажирского транспорта.

Результаты расчетов пиковых нагрузок на различные виды внешнего пассажирского транспорта в сообщении между городами-организаторами представлены в табл. 2.13.

В городах, имеющих стадионы большей вместимости, пиковые нагрузки возрастают пропорционально.

Ввиду значительного расстояния между городами-организаторами, количество зрителей, перемещающихся между ними автомобильным транспортом, является незначительным.

Сообщение водным транспортом существует лишь между некоторыми городами-организаторами (города Волжского кластера), время перемещения составляет несколько дней. Учитывая эти факторы, а также ввиду незначительной доли водного транспорта (менее 1%) в целом, спрос на перемещение между городами-организаторами водным транспортом является незначительным по сравнению с воздушным и железнодорожным транспортом.

Таблица 2.13 - Пиковые нагрузки на различные виды внешнего пассажирского транспорта в сообщении между городами-организаторами со стадионами, вместимостью 45 000 зрителей, пасс/сутки

Вид транспорта	Благоприятный сценарий при достаточном количестве мест размещения ¹	Неблагоприятный сценарий при недостатке мест размещения ²
Воздушный ³	1650	2400
В т.ч. транзит через МАУ	1350	2000
Железнодорожный ⁴	600	1000
Автомобильный (включая междугородные автобусы)	менее 100	менее 100
Примечание: 1 - пиковый спрос (1925 пассажиров) возникает на 2 день после матча; 2 - пиковый спрос (2800 пассажиров) возникает в 1 день после матча; 3 - значения пиковой нагрузки на воздушный транспорт в сообщении между городами-организаторами приведены для сценария 1 (максимальной нагрузки на воздушный транспорт); 4 - значения пиковой нагрузки на ж/д и автомобильный транспорт приведены для сценария 2 (минимальной нагрузки на воздушный транспорт);		

2.4.9.4 Прогнозируемый дополнительный транспортный спрос на пассажирские перевозки в международном и междугороднем сообщении воздушным транспортом

В таблице 2.14 приведены значения суточной и среднечасовой нагрузки (с учетом фонового потока) на прибытие пассажиров в аэропорты городов-организаторов в день проведения матча ЧМ-2018 (МВЛ и ВВЛ). Значения нагрузок на аэропорты рассчитаны с учетом каждого города-организатора.

Таблица 2.14 – Прогнозируемый максимальный спрос на прилет в аэропорт города-организатора: на матч (в целом) и в день проведения матча (суточная и среднечасовая нагрузка в день проведения матча с учетом и без учета фонового потока)

Города-организаторы	Дополнительный спрос на воздушный транспорт, чел. на матч		Количество мест размещения в городах организаторах, чел.	Дополнительное кол-во пассажиров, прибывающих транзитом через Москву ($N_{транзит}$), пасс. на матч (МВЛ, ВВЛ)		Кол-во организованных болельщиков, прибывающих чартерными рейсами ($N_{орг}$), чел. на матч (МВЛ)		Кол-во неорганизованных зрителей, прибывающих регулярными рейсами ($N_{неорг}$), чел. на матч (МВЛ и ВВЛ)		Кол-во организованных и неорганизованных зрителей, прибывающих в день проведения матча, без учета фонового потока, пасс./сутки		Кол-во пассажиров, прибывающих в день проведения матча, с учетом фонового потока, пасс./сутки		Кол-во пассажиров, прибывающих в день проведения матча, с учетом фонового потока ($N_{сп/дм}$), пасс./час	
	Min	Max		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
г. Москва (Домодедово, Шереметьево, Внуково)	36000	47500	32682	0	0	10800	18000	18000	30000	31090 (МВЛ-11400, ВВЛ-19690)	52700 (МВЛ-19200, ВВЛ-33500)	89100 (МВЛ-46200, ВВЛ-42900)	210900 (МВЛ-111500, ВВЛ-99400)	8910 (МВЛ-4620, ВВЛ-4290)	21090 (МВЛ-11150, ВВЛ-9940)
г. Санкт-Петербург	26500	36500	11395	7500	11000	8400	14000	10100	11000	14912 (МВЛ-10457, ВВЛ-4455)	26580 (МВЛ-16960, ВВЛ-9620)	71282 (МВЛ-41557, ВВЛ-29725)	82950 (МВЛ-48060, ВВЛ-34890)	7130 (МВЛ-4155, ВВЛ-2975)	8295 (МВЛ-4800, ВВЛ-3495)
г. Нижний Новгород	12500	21000	10884	4500	9000	5400	9000	3100	3000	<6400 (МВЛ-<5940, ВВЛ-<460)	12100 (МВЛ-10900, ВВЛ-1200)	7000 (МВЛ-6260, ВВЛ-740)	12800 (МВЛ-11260, ВВЛ-1540)	700 (МВЛ-620, ВВЛ-80)	1280 (МВЛ-1120, ВВЛ-160)
г. Казань	14500	24000	10735	6000	11500	5400	9000	3600	3500	<6400 (МВЛ-<5900, ВВЛ-<500)	13200 (МВЛ-9490, ВВЛ-3710)	7600 (МВЛ-6500, ВВЛ-1100)	14700 (МВЛ-10240, ВВЛ-4460)	760 (МВЛ-650, ВВЛ-110)	1470 (МВЛ-1020, ВВЛ-450)

Оценки показывают, что в 2018 г. на воздушный транспорт ляжет основная нагрузка по перевозке клиентских групп FIFA, организованных групп болельщиков, неорганизованных иностранных зрителей и зрителей из удаленных регионов России.

Окончание таблицы 2.14

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
г. Ростов-на-Дону	15500	25000	8070	7000	12500	5400	9000	3600	3500	8260 (МВЛ-5895, ВВЛ-2365)	17000 (МВЛ-9900, ВВЛ-7100)	9660 (МВЛ-6580, ВВЛ-3080)	18860 (МВЛ-10745, ВВЛ-8115)	966 (МВЛ-658, ВВЛ-308)	1890 (МВЛ-1080, ВВЛ-810)
г. Волгоград	12000	20000	4154	4500	8500	5400	9000	2100	2500	6177 (МВЛ-5620, ВВЛ-557)	15820 (МВЛ-9434, ВВЛ-6386)	8242 (МВЛ-5792, ВВЛ-2450)	16320 (МВЛ-9574, ВВЛ-6746)	825 (МВЛ-580, ВВЛ-245)	1630 (МВЛ-960, ВВЛ-670)
г. Самара	14000	22500	8370	5000	10500	5400	9000	3600	3500	<6400 (МВЛ- <5750, ВВЛ- <650)	15160 (МВЛ-9540, ВВЛ-5620)	7700 (МВЛ-6200, ВВЛ-1500)	16760 (МВЛ-10100, ВВЛ-6660)	770 (МВЛ-620, ВВЛ-150)	1680 (МВЛ-1010, ВВЛ-670)
г. Саранск	12000	20000	6448	4500	9000	5400	9000	2100	2000	<6400 (МВЛ- <5900, ВВЛ- <500)	13510 (МВЛ-9410, ВВЛ-4100)	6450 (МВЛ-5925, ВВЛ-525)	13610 (МВЛ-9460, ВВЛ-4150)	650 (МВЛ-590, ВВЛ-60)	1360 (МВЛ-940, ВВЛ-420)
г. Екатеринбург	16000	25500	9211	6000	11500	5400	9000	4600	5500	6780 (МВЛ-5670, ВВЛ-1110)	16320 (МВЛ-10140, ВВЛ-6180)	9580 (МВЛ-6930, ВВЛ-2650)	19820 (МВЛ-11715, ВВЛ-8105)	960 (МВЛ-690, ВВЛ-270)	1980 (МВЛ-1170, ВВЛ-810)
г. Калининград	17500	26500	7611	7000	9500	5400	9000	5600	7500	10440 (МВЛ-6320, ВВЛ-4120)	18350 (МВЛ-10690, ВВЛ-7660)	11340 (МВЛ-6690, ВВЛ-4650)	19450 (МВЛ-11140, ВВЛ-8310)	1130 (МВЛ-670, ВВЛ-460)	1950 (МВЛ-1120, ВВЛ-830)
г. Сочи	16000	25500	10619	6500	12000	5400	9000	4100	5000	<6400 (МВЛ- <5900, ВВЛ- <500)	15460 (МВЛ-9950, ВВЛ-5510)	8200 (МВЛ-6800, ВВЛ-1400)	17560 (МВЛ-11000, ВВЛ-6560)	820 (МВЛ-680, ВВЛ-140)	1760 (МВЛ-1100, ВВЛ-660)

2.4.9.5 Дополнительный суточный транспортный спрос на пассажирские перевозки в международном и междугородном сообщении железнодорожным транспортом

Значения прогнозируемого транспортного спроса по направлениям и прогнозируемые размеры движения (количество дополнительных поездов по направлению) приведены в табл. 2.15.

2.4.9.6 Спрос на услуги морского и речного пассажирского транспорта

В транспортном обеспечении клиентских групп ЧМ-2018 морскому и речному пассажирскому круизному и паромному флоту может быть отведена альтернативная и дополняющая роль к воздушному, железнодорожному и автомобильному видам транспорта (примерно 1% от общей численности клиентских групп).

Стратегическими преимуществами водного пассажирского транспорта являются его устойчивость, экологическая безопасность, высокий уровень энергоэффективности, достаточный ресурс историко-культурного туристического наследия на речных маршрутах, наличие операторов в круизном и паромном сообщении.

Главными сдерживающими факторами при обслуживании клиентских групп ЧМ-2018 являются значительное время в пути, высокая стоимость речных и морских круизов, а также недопустимо большой средний возраст парка российских речных пассажирских судов, достигающий 40 лет, обновление которого, несмотря на государственную поддержку судостроения, в ближайшие 5 лет представляется весьма проблематичным.

2.4.9.7 Дополнительный транспортный спрос на пассажирские перевозки автомобильным транспортом в международном и междугородном сообщении

В табл. 2.16 представлены значения дополнительной суммарной интенсивности движения на автомобильных дорогах (федеральных, региональных и местных) на подъездах к городам-организаторам ЧМ-2018, в связи с перевозкой клиентских групп ЧМ-2018 и посетителей «фан-зон» в дни пиковых нагрузок (дополнительно к фоновому потоку в пригородном и междугородном сообщении).

Дополнительная суммарная интенсивность движения на автомобильных дорогах, связанная с убытием клиентских групп ЧМ-2018 и посетителей «фан-зон», несимметрична нагрузке на прибытие и будет наблюдаться вечером - ночью в те же сутки.

Таблица 2.15 – Дополнительный суточный спрос на пассажирские перевозки железнодорожным транспортом по направлениям

Направление	Прогнозируемый транспортный спрос, пасс.	Прогнозируемые размеры движения (количество дополнительных поездов, пар поездов)
1	2	3
На Самару		
Екатеринбург – Уфа	930	1
Оренбург	500	1
Волгоград – Саратов	1700	2
Москва – Пенза – Рязань	4700	4
Казань – Ульяновск	1600	2
На Ростов-на-Дону		
Адлер – Сочи – Краснодар	1100 – 1150	1
Кисловодск – Пятигорск – Минеральные воды – Армавир	500	1
Харьков – Таганрог	1500 – 1600	2
Волгоград	850 – 900	1
Москва	4000 – 4100	4
На Сочи		
Ростов-на-Дону – Краснодар	3500 – 3800	3 – 4
Москва	3500 – 3800	3 – 4
На Казань		
Пермь – Ижевск	1300 – 1600	1 – 2
Нижний Новгород – Арзамас	1100 – 1300	1
Нижний Тагил – Екатеринбург	1600 – 1800	2
Самара – Ульяновск	1600 – 1800	2
Москва	5600 – 6600	5 – 6
На Нижний Новгород		
Пенза – Саранск – Арзамас	1900 – 2100	2
Ярославль – Иваново	1900 – 2100	2
Казань – Арзамас	2600 – 2900	3
Москва	6400 – 7100	6 – 7
На Саранск		
Саратов – Пенза	2700 – 2900	3
Нижний Новгород – Арзамас	2700 – 2900	3
Москва	5300 – 5800	5 – 6

Окончание таблицы 2.15

1	2	3
На Волгоград		
Краснодар – Ростов-на-Дону	2300 – 2500	2 – 3
Ульяновск – Сызрань – Саратов	2000 – 2200	2
Липецк	700 – 750	1
Астрахань	700 – 750	1
Москва	5600 – 6100	5 – 6
На Екатеринбург		
Уфа – Челябинск	2000 – 2600	2 – 3
Омск – Тюмень	1500 – 2000	2
Пермь	1000 – 1300	1
Москва	4500 – 6000	4 – 6
На Калининград		
Санкт-Петербург	1600 – 2000	2
Москва	3700 – 4800	4 – 5
На Санкт-Петербург		
Хельсинки	1000	1
Таллин	1200 – 1400	1
Вологда – Череповец	1700 – 2300	2
Иваново – Ярославль	2700 – 3600	3
Арзамас – Тверь	1300 – 1800	2
Петрозаводск	700 – 900	1
Смоленск	800 – 1100	1
Москва	8400 – 11400	8 – 10
На Москву		
Киев – Брянск – Калуга	3200 – 5000	3 – 5
Воронеж – Рязань	1100 – 1700	1 – 2
Харьков – Белгород – Курск – Тула	2200 – 3400	2 – 3
Липецк	500 – 800	1
Тольятти – Саранск – Рязань	1100 – 1700	1 – 2
Вологда – Ярославль	800 – 1200	1
Киров – Нижний Новгород – Владимир	1600 – 2500	2
Смоленск	300 – 500	1

Максимальная суммарная нагрузка на федеральные, региональные и местные автомобильные дороги от прибывающих ТС дополнительно к фоновому потоку в дни пиковых нагрузок ЧМ-2018 приведена в таблице 2.16. Количество чартерных автобусных рейсов, которое необходимо организовать в города-организаторы ЧМ-2018 в дни проведения игр также указано в таблице 2.16. Следует отметить, что г. Сочи имеет низкую транспортную доступность автомобильным транспортом, что обусловлено наличием единственной автомобильной дороги, имеющей две полосы движения, проходящей по сложному горному рельефу. В связи с этим рекомендуется ограничить движение личного автотранспорта в г. Сочи в дни проведения матчей ЧМ-2018.

2.4.9.8 Возможные меры и решения, направленные на ограничение фонового спроса на поездки в период проведения ЧМ-2018

Для снижения нагрузки на транспортную систему страны в период проведения Чемпионата мира целесообразно рассмотреть комплекс возможных временных мер, направленных на сдерживание и, по возможности, снижение фонового транспортного спроса на передвижения, не связанные с ЧМ 2018. В качестве таких мер могут рассматриваться:

1. Корректировка расписаний воздушного транспорта на ВВЛ с учетом возможных ограничений на прибытие в города-организаторы в день матча и убытие из них в день после матча для пассажиров во внутреннем сообщении в связи с ростом числа международных рейсов. Соответствующее переключение работы терминала ВВЛ на обслуживание МВЛ.
2. Ограничение приема аэропортами городов-организаторов чартерных рейсов, не связанных с обслуживанием соревнований.
3. Перенос сроков отпусков работающего населения.
4. Проведение информационно-разъяснительных компаний среди населения.
5. Увеличение квот на реализацию билетов на матч в городе-организаторе матча с целью снижения нагрузки на все виды внешнего транспорта. Например, при проведении ЧМ-2010 в ЮАР, где проблемы с местами расселения и доставкой иностранных гостей не позволили привлечь большое количество иностранных зрителей, билеты на матчи в больших количествах распространялись среди жителей городов организаторов и близлежащих регионов.

Таблица 2.16 –Дополнительная интенсивность движения на автомобильных дорогах на подъездах к городам-организаторам ЧМ-2018 в дни пиковых нагрузок

Город-организатор	Численность зрителей*, прибывающих автомобильным транспортом, чел.		Численность посетителей «фан-зон» и мест публичного просмотра матчей, прибывающих автомобильным транспортом, чел.	Расчетная дополнительная суммарная интенсивность движения, связанная с прибытием клиентских групп ЧМ-2018 и посетителей «фан-зон», транспортных средств/сутки		
	междугородные автобусы	легковые автомобили		Зрители и клиентские группы FIFA		посетители «фан-зон»
				междугородные автобусы	легковые автомобили	легковые автомобили
1	2	3	4	5	6	7
Москва	200 – 800	1500 – 3800	14000 – 22100	5 – 15	500 – 1300	2800 – 4600
Санкт-Петербург	500 – 1100	3600 – 5400	14000 – 22100	10 – 20	1200 – 1800	2800 – 4700
Калининград	1000 – 1400	5500 – 10000	8800 – 13800	20 – 35	1800 – 3300	1800 – 2900
Казань	800 – 1500	1800 – 5500	10000 – 15800	20 – 35	600 – 1800	2000 – 3300
Нижний Новгород	1000 – 1600	3500 – 4200	6100 – 9700	20 – 35	1100 – 1400	1200 – 2000
Ростов-на-Дону	1000 – 1400	4900 – 10000	6300 – 10000	15 – 25	1600 – 3300	1300 – 2100
Самара	1100 – 1600	4700 – 10900	12300 – 19400	25 – 35	1600 – 3600	2400 – 4100
Саранск	1100 – 1700	6000 – 10900	10500 – 16600	25 – 40	2000 – 3600	2100 – 3500
Сочи	900 – 1400	4600 – 9600	6100 – 9700	20 – 30	1500 – 3200	1200 – 2000
Волгоград	1200 – 1700	6200 – 11200	7900 – 12400	20 – 30	2100 – 3700	1600 – 2600
Екатеринбург	900 – 1400	2800 – 5300	8200 – 12000	20 – 35	900 – 1800	1600 – 2700

* Не более 5% могут составить представители клиентских групп FIFA

2.5 Оценка спроса на передвижения в городском сообщении клиентских групп ЧМ-2018 и местных жителей в период проведения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года

Общая методология проведения оценки (*схема проведения расчетов*) транспортного спроса на внутригородские перемещения зрителей матча и болельщиков «фан-зон» схематично представлена на рис. 24.

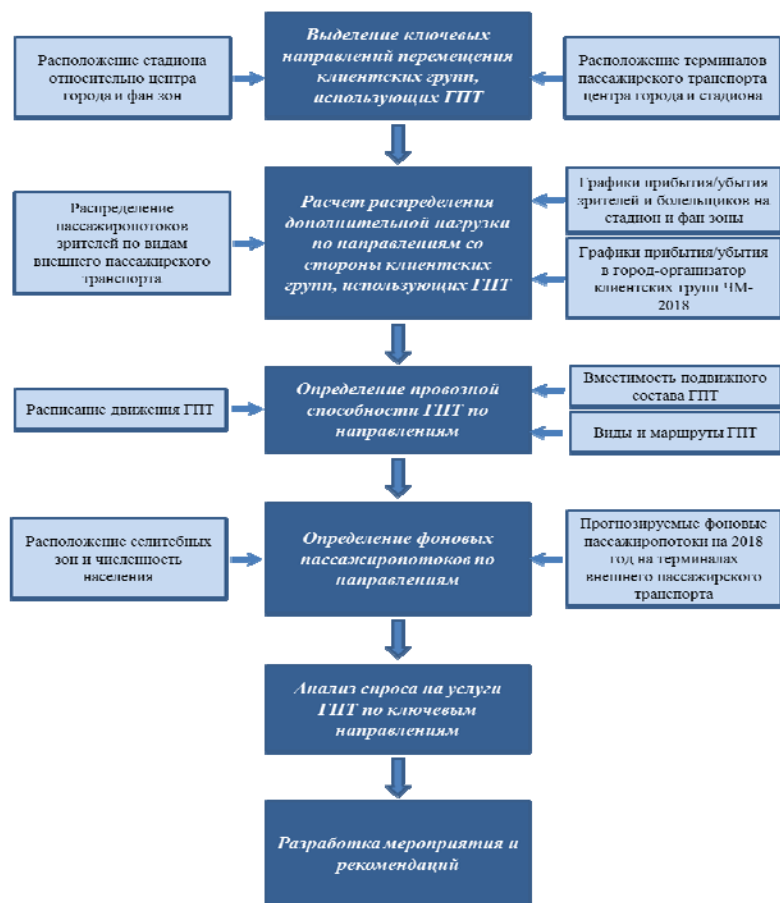


Рис. 24 - Схема проведения расчетов транспортного спроса на внутригородские перемещения зрителей матча и болельщиков «фан-зон»

2.5.1 Оценка подвижности клиентских групп Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и жителей городов-организаторов во внутригородском сообщении и разработка сценариев пиковых нагрузок на транспортную сеть для выработки предложений по развитию транспортной инфраструктуры

2.5.1.1 Укрупненный расчет фоновых пассажиропотоков по маршрутам перемещения гостей матча ЧМ-2018

В городах-организаторах пассажиропотоки зрителей матча и гостей «фан-зоны» накладываются на фоновые пассажиропотоки ГПТ. Загруженность транспортной системы фоновыми пассажиропотоками определяет ее потенциальные возможности по перевозке гостей матча, а также необходимый набор дополнительных мер по организации транспортного обслуживания в каждом городе-организаторе (табл. 2.17).

Таблица 2.17 - Суммарная провозная способность и фоновый пассажиропоток ГПТ на 2018 г. по основным направлениям перемещений гостей матча ЧМ-2018 в городах, имеющих метрополитен

Город	Аэропорт – Станция метрополитена		Центр города – Стадион	
	Фоновый поток, пасс./ч	Провозная способность, пасс./ч	Фоновый поток (17:00-18:00), пасс./ч	Провозная способность, пасс./ч
Москва (3 аэропорта)	4700 – 5800	10800*	н.д.	Достаточная
Санкт-Петербург	840 – 1030	3600*	н.д.	Достаточная**
Казань	120 – 150	3600*	н.д.	Достаточная
Екатеринбург	280 – 350	3600*	н.д.	Достаточная
Нижний Новгород	60 – 70	660	н.д.	Достаточная

Примечание:
 * Прогнозные значения на 2018 г. из расчета режима работы «Аэроэкспресса» 3 поезда/час;
 ** С учетом строительства новой станции метрополитена на Крестовском острове.

2.5.1.2 Сценарии пиковых транспортных нагрузок на городскую транспортную сеть

Наибольшая нагрузка на транспортные системы городов-организаторов со стороны зрителей матча и безбилетных гостей ЧМ-2018 приходится на день матча. Типовое распределение во времени нагрузок на городскую транспортную систему в день матча представлено на рис. 25, на примере данных Чемпионата мира по футболу 2010 года в ЮАР.

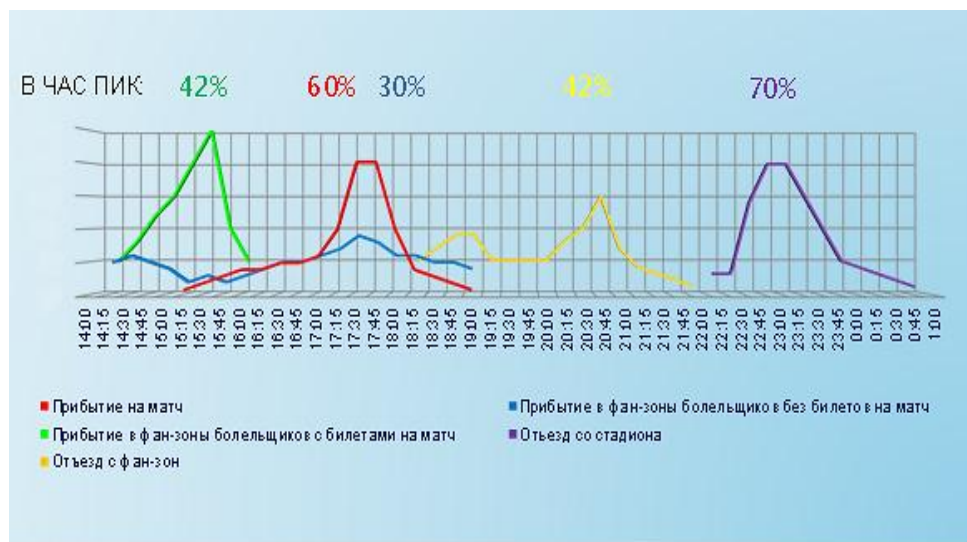


Рис. 25 – Распределение спроса по времени согласно данным Чемпионата мира в ЮАР (г. Йоханнесбург). Время начала матча 19:00.

В табл. 2.18 представлены прогнозные значения пиковых пассажиропотоков в день матча по направлениям «аэропорт – центр города» и «центр города – стадион», связанные с проведением футбольного матча, для городов-организаторов, имеющих метрополитен, а в табл. 2.19, соответственно – для городов, не имеющих метрополитена (минимальный и максимальный сценарии).

В городах, имеющих метрополитен, основная нагрузка в транспортном обеспечении «фан-зон» приходится именно на данный вид транспорта. Целесообразно организовать дополнительные автобусные маршруты автобусами-шаттлами от нескольких близлежащих к «фан-зоне» станций метрополитена, а также спланировать пешеходные маршруты вблизи «фан-зон».

Таблица 2.18 – Прогнозные значения пиковых нагрузок на ГПТ в день матча (минимум, максимум) по основным направлениям перемещений зрителей матча ЧМ-2018 в городах, имеющих метрополитен

Город	Аэропорт – Станция метрополитена			Центр города – Стадион		
	Поток зрителей матча, пасс./ч	Суммарный поток с учетом фонового, пасс./ч	Провозная способность, пасс./ч	Поток зрителей матча (17:00-18:00), пасс./ч	Суммарный поток с учетом фонового (17:00-18:00), пасс./ч	Провозная способность, пасс./ч
Москва (3 аэропорта)	730 - 1920	5430 - 7720	10800*	27600 – 31800	н.д.	Достаточная
Санкт - Петербург	1480 - 2480	2320 – 3510	3600*	22500 – 25300	н.д.	Достаточная**
Казань	800 - 1700	920 – 1850	3600*	15700 – 17300	н.д.	Достаточная
Екатеринбург	1160 - 2150	1440 – 2500	3600*	14000 – 17200	н.д.	Достаточная
Н.Новгород	370 - 1170	430 – 1240	660	12300 – 16300	н.д.	Достаточная

Примечание:
 * Прогнозные значения на 2018 г. из расчета режима работы «Аэроэкспресса» 3 поезда/час;
 ** С учетом строительства новой станции метрополитена на Крестовском острове.

В городах без метрополитена жители города будут прибывать в «фан-зону» и убывать с нее в различных направлениях по всем возможным маршрутам. Структура пассажиропотоков иногородних гостей «фан-зон» будет определяться соотношением видов транспорта, которыми те прибывают в город (30 - 50% автомобильным транспортом, 40 - 60% пригородными автобусами, 10 - 30% пригородными поездами). В пиковый час с «фан-зоны» будет убывать около 70% гостей.

В табл. 2.20 приведены прогнозируемые пассажиропотоки в сообщении по маршруту «фан-зоны-перехватывающая парковка» в пиковый час после окончания матча, в табл. 2.21 – прогнозная величина дополнительных пассажиропотоков по направлению «автовокзал – фан-зона» в пиковый час после окончания футбольного матча.

Таблица 2.19 - Прогнозные значения пиковых нагрузок на ГПТ в день матча по основным направлениям перемещений гостей матча ЧМ-2018 в городах, не имеющих метрополитен

Город	Аэропорт – центр города			Центр города – Стадион		
	Поток зрителей матча, пасс./ч	Суммарный поток с учетом фонового, пасс./ч	Провозная способность, пасс./ч	Поток зрителей матча, пасс./ч	Суммарный поток с учетом фонового потока (17:00-18:00), пасс./ч	Провозная способность, пасс./ч
Ростов-на-Дону	880 – 1780	1020 – 1950	1240*	6400 – 12300	7900 – 13800	1900*
Волгоград	780 – 1580	820 – 1630	200	12400 – 16400	16900 – 19900	5700
Самара**	490 – 1390	620 – 1550	200	12500 – 16200	13800 – 17500	1300
Саранск	580 – 1380	585 – 1390	-	12400 – 16400	15400 – 19400	пешая доступность
Сочи	550 – 1550	730 – 1760	3850*	12200 – 16400	13200 – 17400	13000*
Калининград	1100 – 1900	1190 – 2010	200	12200 – 16200	14200 – 18200	2000
Примечание: * Прогнозные значения на 2018 г.; ** Линия метрополитена в Самаре проходит вне основных маршрутов перемещения гостей матча ЧМ-2018.						

Таблица 2.20 - Прогнозируемые пассажиропотоки в сообщении по маршруту «фан-зона - перехватывающая парковка» в пиковый час после, окончания матча

Город-организатор ЧМ-2018	Прогнозируемый пассажиропоток на ГПТ, пасс./час
Москва	5800 – 9700
Санкт-Петербург	5900 – 9800
Калининград	3700 – 6100
Казань	4200 – 7000
Нижний Новгород	2600 – 4300
Ростов-на-Дону	2600 – 4400
Самара	5100 – 8600
Саранск	4400 – 7400
Сочи	2600 – 4300
Волгоград	3300 – 5500
Екатеринбург	3500 – 5800

Таблица 2.21 - Значения дополнительных пассажиропотоков по направлению «фан-зона» – автовокзалы» в пиковый час, после окончания матча

Город-организатор ЧМ-2018	Прогнозируемый пассажиропоток на ГПТ, пасс./час
Москва	7700 – 11600
Санкт-Петербург	7800 – 11800
Калининград	4900 – 7400
Казань	5600 – 8400
Нижний Новгород	3400 – 5100
Ростов-на-Дону	3500 – 5300
Самара	6900 – 10300
Саранск	5900 – 8800
Сочи	3400 – 5100
Волгоград	4400 – 6600
Екатеринбург	4600 – 6900

2.5.1.3 Потребность в услугах внутреннего заказного автотранспорта со стороны клиентских групп FIFA

Общее количество транспортных средств, необходимых для перевозки клиентских групп ЧМ-2018 (кроме зрителей) по территории города-организатора приведено в табл. 2.22.

Таблица 2.22 – Общее количество ТС, необходимое для перевозки клиентских групп FIFA по территории города-организатора

№	Транспортное средство	Количество	Вместимость
1	автобус класса «люкс»	2	≥50
2	автобус	15	≥50
3	автомобиль-лимузин класса «люкс»	30	
4	легковой автомобиль	406	
5	микроавтобус	44	≤15
6	грузовой автомобиль	2	
7	фургон для перевозки багажа	3	

В ходе проведения ЧМ-2018 для перевозки представителей СМИ и представителей коммерческих партнеров будут использоваться автобусы-шаттлы, осуществляющие движение между объектами проведения соревнований и иными объектами в каждом из городов-организаторов. В состав таких объектов входят места проживания представителей СМИ и коммерческих партнеров, стадионы, тренировочные площадки и центры СМИ. Количество автобусов/шаттлов, для СМИ и коммерческих партнеров, для каждого города рассчитывается индивидуально в зависимости от требуемого интервала и расстояния между объектами.

3 Транспортная схема прибытия и отъезда клиентских групп Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, а также организации их перевозок между городами-организаторами

3.1 Оценка дополнительных пассажиропотоков на прибытие/убытие в города-организаторы при проведении матчей Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года

В табл. 3.1 приведены значения интегральной максимальной и минимальной нагрузки на основные виды внешнего пассажирского транспорта, задействованного в транспортном обеспечении ЧМ-2018, в день проведения матча.

Учитывая существующий уровень неопределенности в проведении игр ЧМ-2018 (составы групп станут известны только в конце 2017 года, что означает равную вероятность игры популярных команд в любом из городов-организаторов), при проведении дальнейших оценок принят сценарий максимальной транспортной нагрузки на каждый вид внешнего транспорта. Такой подход к транспортному планированию позволит обеспечить устойчивость работы транспортной системы в период проведения ЧМ-2018.

Поведенческие модели на прибытие и отъезд (в особенности в отношении болельщиков и зрителей) зависят от совокупности следующих элементов:

- доступность и стоимость мест размещения;
- возможность бронирования мест размещения для иностранных гостей;
- количество рейсов в день матча;
- привлекательность города-организатора и соответствующего субъекта РФ;
- уровень развития сети общественного транспорта на национальном/международном уровне (альтернативы);
- расстояние от пункта отправления до города-организатора и стоимость поездки.

Расчетный прогнозный спрос на пассажирские перевозки клиентских групп ЧМ-2018 является основой для определения транспортной нагрузки на инфраструктуру различных видов транспорта. В то же время практическая реализация этого спроса (и, таким образом, реальная нагрузка на инфраструктуру) во многом зависит от выбираемых различными пользователями в соответствии с их поведенческими моделями схем прибытия/отъезда в/из Российской Федерации и города-организатора (т.е. с распределением прибытия/убытия во времени).





































3.2 Разработка планов прибытия/убытия клиентских групп Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года на территорию Российской Федерации и в города-организаторы

Как было отмечено выше, наряду с вместимостью стадионов, определяющим параметром при разработке планов прибытия/убытия зрителей является количество мест размещения в каждом городе-организаторе.

При прогнозировании пикового спроса на прибытие/убытие в каждый город-организатор принималось, что места размещения заселяются зрителями, прибывающими воздушным, железнодорожным и автомобильным транспортом, в соотношении 70:20:10.

Независимо от количества мест размещения, предполагается, что в день матча прибывают организованные иностранные и российские группы зрителей (>95%), а также около 2000 представителей клиентских групп FIFA (>95% воздушным транспортом).

Таблица 3.1 – Дополнительный транспортный спрос на услуги различных видов внешнего пассажирского транспорта в каждом городе-организаторе со стороны зрителей, пребывающих на матч (без учета фоновых пассажиропотоков), пасс./матч

Город	Вместимость стадиона	Население города (млн.)	Население агломерации (млн.)	Уровень транспортной доступности и обеспеченности местами расселения	Результаты оценки транспортного спроса						
					 возд.	 ж/д	 междугор.ав	 личный авт.	 ГПТ	 транзит через МАУ	
Москва (стадион "Лужники")	90000	11,6	15	  	Высокий Хороший Хороший	36000 47500	25500 19000	1300 800	1500 - 3800	17500 15000	-
Санкт-Петербург	70000	4,9	6,5	  	Высокий Хороший Хороший	26500 36500	25500 20000	1200 800	3600 - 5400	9000 6500	8500 10000
Калининград	45000	0,5	0,6	  	Низкий Хороший Низкий	17500 26500	9000 8500	1400 1000	5500 - 10000	5500 2500	7000 9500
Казань	45000	1,2	1,4	  	Высокий Средний Удовл.	14500 24000	15000 13000	1500 1000	1800 – 5500	7000 3000	6000 11500
Нижний Новгород	45000	1,3	2	  	Средний Средний Удовл.	12500 21000	16000 14500	1600 1100	3500 – 4200	7000 3500	4500 9000
Ростов-на-Дону	45000	1,1	1,8	  	Низкий Хороший Низкий	15500 25000	10500 10000	1400 1000	4900 – 10000	5500 2500	7000 12500
Самара	45000	1,2	2,3	  	Низкий Средний Низкий	14000 22500	11500 11500	1500 1100	4700 – 10900	6000 3000	5000 10500
Саранск	45000	0,3	0,4	  	Низкий Критический Низкий	12500 20500	12500 13500	1600 1100	6000 – 10900	6000 3000	4500 9000
Сочи	45000	0,4	0,5	  	Высокий Хороший Высокий	16000 25500	10500 10000	1400 1000	4600-9600	5500 2500	6500 12000
Волгоград	45000	1	1,5	  	Низкий Критический Низкий	12500 20500	12500 13500	1600 1100	6200 – 11200	6000 3000	4500 8500
Екатеринбург	45000	1,4	2	  	Средний Хороший Удовл.	16000 25500	14000 11500	1400 1000	2800 - 5300	7000 3000	6000 11500

Зрители, которые смогли забронировать заранее места в гостиницах, будут прибывать в своем большинстве за день до матча, и будут размещаться в гостиницах, на следующий день посетят «фан-зону», центральную часть города, и вечером переместятся на стадион для просмотра матча.

Поскольку в день матча прибывают в основном зрители, которые не смогли забронировать места для размещения в городе, то в течение следующих за матчем суток все они уедут из города.

На рис. 26, на основе опыта проведения различных крупных международных футбольных соревнований, показана диаграмма распределения иностранных зрителей по продолжительности пребывания в стране проведения мирового футбольного первенства по футболу.



Рис. 26 – Диаграмма распределения иностранных зрителей по продолжительности пребывания в стране проведения

Очевидно, что пребывание в городе более 2-х дней возможно только при наличии мест размещения для прибывающих в город гостей матча. Таким образом, статистика показывает, что при наличии достаточного количества мест размещения в среднем до 40% зрителей прибывают на срок менее 2-х дней. В случае дефицита мест размещения доля прибывающих на срок менее 2-х дней будет заметно больше.

Во всех городах-организаторах с учетом сложения транспортного спроса всех клиентских групп, пиковый транспортный спрос на прибытие приходится на день проведения матча, а именно на период продолжительностью 10 часов перед матчем. Пиковый спрос на убытие прогнозируется непосредственно после окончания матча (и в ночь после матча, преимущественно со стороны организованных групп зрителей, прибывающих/убывающих чартерными рейсами). Максимальные часовые значения пассажиропотоков на убытие будут приходиться на несколько часов после окончания матча, когда от 5000 до 9000 организованных зрителей захотят убыть из города организатора чартерными рейсами (в основном МВЛ). Т.е. спрос на убытие практически всегда намного больше, чем пропускная способность аэропортов на убытие.

В ночные часы количество регулярных рейсов на вылет, которыми могли бы воспользоваться неорганизованные зрители, крайне незначительно, в связи с этим организованные группы зрителей могут убыть чартерными рейсами с интенсивностью пассажиропотока, соответствующей максимальной пропускной способности на убытие аэропорта города-организатора. При этом чартерные воздушные суда либо уже находятся на стоянках аэропорта города-организатора, либо прибывают с аэродромов для временного отстоя, куда они направлялись ранее в случае дефицита мест стоянки воздушных судов в городе-организаторе. В качестве характерного примера можно привести опыт проведения Евро-2012 (Украина), где аэропорт Донецка в первые четыре часа после полуфинального матча (Испания - Португалия) обслуживал до 1500 пасс/час/направление. До 3 часов ночи после матча он обслужил около 5000 пассажиров.

Помимо зависимости от количества мест размещения в городе-организаторе, количество прибывающих и убывающих в пиковые дни зрителей зависит также от наличия билетов на авиарейсы за 8 – 10 часов до и после матча.

Планы (эскизные схемы с описанием сбалансированных вариантов) прибытия и убытия клиентских групп FIFA, включая зрителей на территорию Российской Федерации и в города-организаторы представлены в Приложении В. На каждой схеме указаны виды транспорта и способы перемещений во внешнем и внутригородском сообщении, характерные для каждого города-организатора, а также графики прибытия/убытия зрителей, показывающие распределение во времени (по суткам) спроса на прибытие/убытие для двух рассматриваемых сценариев.

Поведение клиентских групп FIFA (кроме зрителей) не зависит от количества мест размещения – предполагается, что для них в каждом городе-организаторе всегда забронированы гостиницы с соответствующим уровнем обслуживания. На рис. 27 (а и б) представлены графики их прибытия/убытия.

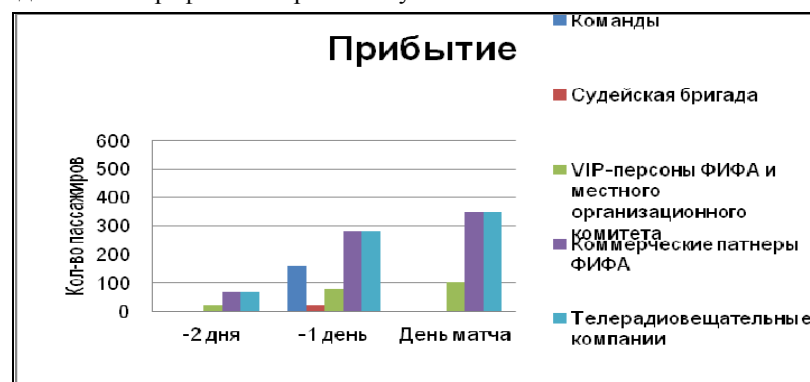


Рис. 27а – График транспортного спроса на прибытие клиентских групп FIFA (кроме зрителей)

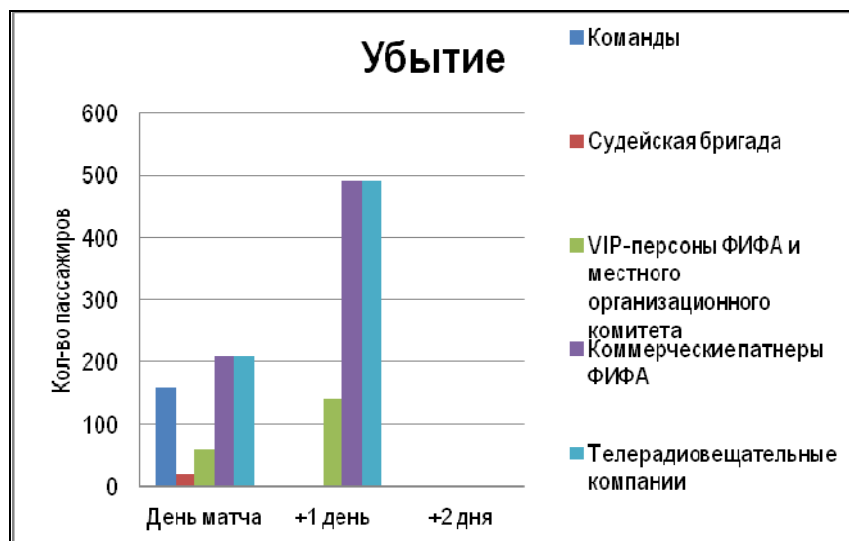


Рис. 276 – График транспортного спроса на убытие клиентских групп FIFA (кроме зрителей)

Во всех городах-организаторах с учетом сложения транспортного спроса всех клиентских групп, пиковый транспортный спрос на прибытие приходится на период 10 часов перед матчем. Пиковый спрос на убытие прогнозируется непосредственно после окончания матча (и в ночь после матча, преимущественно со стороны организованных групп зрителей). Максимальные часовые значения пассажиропотоков на убытие будут приходиться на несколько часов после окончания матча.

Значения пиковых нагрузок на прибытие/убытие зависят от количества мест размещения в городе-организаторе, так как все зрители, которые не смогли заранее забронировать места размещения, будут прибывать в день матча и убывать по возможности сразу после его окончания.

В табл. 3.2 приведен прогноз на 2018 г. суммарного номерного фонда для всех городов-организаторов ЧМ-2018.

В случае, если города-организаторы не обеспечат указанного в табл. 3.2 количества номеров, значение пикового спроса в день матча резко увеличится: при игре менее популярных команд часть зрителей из-за рубежа и удаленных регионов России просто не приедет, а при игре популярных команд транспортная система городов-организаторов может не справиться с пиковыми нагрузками (в этом случае часть зрителей может не попасть на матч).

Таблица 3.2 – Суммарный номерной фонд (прогноз на 2018 год) для каждого города-организатора

Город-организатор	Номерной фонд на 2018	Оценка уровня обеспеченности местами размещения по трехбалльной шкале
Москва	26720	Высокий
Санкт-Петербург	9826	Высокий
Калининград	6823	Низкий
Казань	9302	Высокий
Нижний Новгород	8420*	Средний
Самара	7000	Низкий
Саранск	5900*	Низкий
Волгоград	4079	Низкий
Ростов-на-Дону	7187	Низкий
Сочи	9210**	Высокий
Екатеринбург	8093	Средний

Данные разработанных Концепций городов-организаторов (Самара, Саранск, Нижний Новгород, Калининград)
 - Данные Заявочной книги
 - высокий уровень обеспеченности местами размещения (более 9000 номеров);
 - низкий уровень обеспеченности местами размещения (менее 7500 номеров);
 - средний уровень обеспеченности местами размещения (7500 – 9000 номеров)

Примечание: * - не учитывался номерной фонд общежитий, речных судов, а также расположенный на значительном удалении от города (более 1,5 часов езды общественным транспортом);

**«В случае увеличения количества мест размещения пиковая нагрузка в день матча на терминалы внешнего пассажирского транспорта будет снижаться, однако минимальные значения нагрузки в любом случае не следует ожидать ниже 10 тыс. чел./сутки».

Таким образом, при снижении номерного фонда требования к пропускной способности транспортной системы городов-организаторов резко возрастают. При разработке Транспортных операционных планов каждого города-организатора должно быть подтверждено наличие соответствующего номерного фонда на период проведения ЧМ-2018.

В табл. 3.3 представлены пиковые значения транспортного спроса на прибытие в день матча и убытие на следующие сутки после матча воздушным транспортом для каждого города-организатора для двух рассматриваемых сценариев – Сценарий 1 (минимальная нагрузка на воздушный транспорт) и Сценарий 2 (максимальная нагрузка на воздушный транспорт). При планировании мероприятий необходимо опираться на вариант максимальной нагрузки для каждого города-организатора, так как только такой подход обеспечит устойчивость транспортной системы при вероятном диапазоне колебаний величины транспортного спроса.

Таблица 3.3 – Пиковый спрос на прибытие воздушным транспортом в день матча и следующие сутки (без учета фоновго пассажиропотока), пасс.

Стадион	Общая вместимость стадиона, чел.	Прибытие (до матча)		Убытие (после матча)	
		мин	макс	мин	макс
Москва («Лужники»)	90000	26400	68300	26400	68300
Санкт-Петербург	70000	13300	26900	13300	26900
Калининград	45000	10300	18400	10300	18400
Казань	45000	6100	13200	6100	13200
Нижний Новгород	45000	6300	12100	6300	12100
Ростов-на-Дону	45000	8000	17200	8000	17200
Самара	45000	6100	15200	6100	15200
Саранск	45000	6400	13500	6400	13500
Сочи	45000	6100	15500	6100	15500
Волгоград	45000	6100	15900	6100	15900
Екатеринбург	45000	6100	16400	6100	16400

Спрос на прибытие воздушным транспортом в день матча в большинство городов-организаторов (за исключением Москвы) колеблется в диапазоне 15% - 25% от вместимости стадиона при минимальном сценарии, и в диапазоне 27% - 45% при максимальном сценарии. Пиковые нагрузки на убытие на следующие сутки после матча аналогичны суточному спросу на прибытие в день матча.

При расчете суточных пиковых нагрузок на аэропорты Москвы учитывался тот факт, что аэропорты МАУ будут использоваться и как транзитные международные и внутренние хабы. Ввиду этого учтен транзитный пассажиропоток через аэропорты МАУ.

Спрос на железнодорожный транспорт на прибытие в день матча прогнозируется на уровне 12% - 25% от вместимости стадиона при минимальном сценарии и 15% - 30% при максимальном сценарии нагрузки на железнодорожный транспорт.

В отношении Нижнего Новгорода доля железнодорожного транспорта в перевозках зрителей ЧМ-2018 оценивается выше среднего значения по всем городам в связи с наличием хорошего железнодорожного сообщения с Москвой.

В табл. 3.4 представлены значения нагрузок в пиковые дни прибытия/убытия на железнодорожный транспорт в каждом городе-организаторе.

Таблица 3.4 – Пиковый спрос на прибытие железнодорожным транспортом в день матча, пасс.

Стадион	Общая вместимость стадиона, чел.	Прибытие (до матча)		Убытие (после матча)	
		мин	макс	мин	макс
Москва («Лужники»)	90000	9700	16200	9700	16200
Санкт-Петербург	70000	16700	22200	16700	22200
Калининград	45000	5300	6800	5300	6800
Казань	45000	9900	11900	9900	11900
Нижний Новгород	45000	11400	12900	11400	12900
Ростов-на-Дону	45000	7700	8200	7700	8200
Самара	45000	9300	9300	9300	9300
Саранск	45000	10700	11700	10700	11700
Сочи	45000	7000	7500	7000	7500
Волгоград	45000	11300	12300	11300	12300
Екатеринбург	45000	8900	11900	8900	11900

В табл. 3.5 приведены результаты расчета количества прибывающих и убывающих зрителей **автомобильным транспортом** (личный автотранспорт и междугородные автобусы) в день матча и на следующие сутки после матча.

Таблица 3.5 – Пиковый спрос на прибытие автомобильным транспортом в день футбольного матча, пасс.

Стадион	Общая вместимость стадиона	Прибытие (до матча)		Убытие (после матча)	
		мин	макс	мин	макс
Москва («Лужники»)	90000	1700	4500	6 400	9 200
Санкт-Петербург	70000	4100	6 500	5 700	8 100
Калининград	45000	6400	11 400	7 500	12 500
Казань	45000	2700	7 000	4 200	8 500
Нижний Новгород	45000	4400	5 800	6 000	7 400
Ростов-на-Дону	45000	5800	11 300	7 000	12 500
Самара	45000	5800	12 400	6 900	13 500
Саранск	45000	7100	12 600	8 000	13 500
Сочи	45000	5500	11 000	7 000	12 500
Волгоград	45000	7400	12 900	8 000	13 500
Екатеринбург	45 000	3 700	6 700	5 000	8 000

Расчетный спрос на автомобильный транспорт в день матча низок (на уровне 5 – 10% вместимости стадиона) для Москвы и Санкт-Петербурга, которые имеют хорошую доступность воздушным и железнодорожным транспортом и развитую систему пригородного общественного транспорта. Эти показатели несколько выше (около 15%) для городов со средней доступностью воздушным и железнодорожным транспортом; еще выше показатели спроса на автомобильный транспорт будут в городах с ограниченной доступностью воздушным и железнодорожным транспортом (15 – 30%), например, в Саранске и Волгограде.

На следующие сутки после матча практически все зрители, прибывшие автомобильным транспортом, убывают из города.

3.3 Оценка параметров и степени интеграции элементов различных транспортных систем, задействованных в транспортном обеспечении Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года по выбранным схемам доставки пассажиров

Степень интеграции транспортных систем определяется возможностью их полноценного взаимодействия, без возникновения «сбойных» ситуаций в местах стыковки различных подсистем.

Основным требованием для успешной интеграции элементов различных транспортных систем является соответствие их пропускной способности в местах стыковки и обеспечение необходимого уровня сервиса, предоставляемого пассажирам, поскольку даже одно «слабое звено» в транспортной цепочке приводит к сбоям в работе всей цепи и будет формировать мнение иностранных гостей о России в целом.

На рис. 28 представлена схема возможных вариантов перемещений иностранных гостей при посещении матча ЧМ-2018 в России, на рисунке 29 – схема вариантов перемещений российских зрителей. Красными точками на этих схемах обозначены места интеграции элементов различных транспортных систем.

Ключевым элементом системы воздушного транспорта является МАУ, на аэропорты которого ляжет основная нагрузка по перевозке зарубежных зрителей. Помимо зрителей, прибывающих на матчи непосредственно в Москву, аэропорты МАУ должны обеспечить в течение суток перевозку 30 000 – 60 000 транзитных пассажиров, совершающих трансфер на ВВЛ и направляющихся в другие города на территории России. При этом уровень обслуживания в аэропортах (в том числе при трансфере с МВЛ на ВВЛ) не должен быть ниже уровня С по международной классификации IATA.

Трансфер на ВВЛ может осуществляться как в пределах одного аэропорта, так и с переездом в другой аэропорт (это зависит от наличия стыковочных рейсов в конкретный город и стоимости билетов) с использованием системы ГПТ.

Трансфер зрителей между аэропортами МАУ осуществляется с использованием поездов «Аэроэкспресс» и метрополитена. Таким образом, время в пути прогнозируемо и не зависит от дорожной ситуации в городе и на подъездах к аэропортам. На рис. 30 приведена схема трансфера между аэропортами МАУ. В 2013 г. интервал движения поездов «Аэроэкспресса» составлял 30 мин.

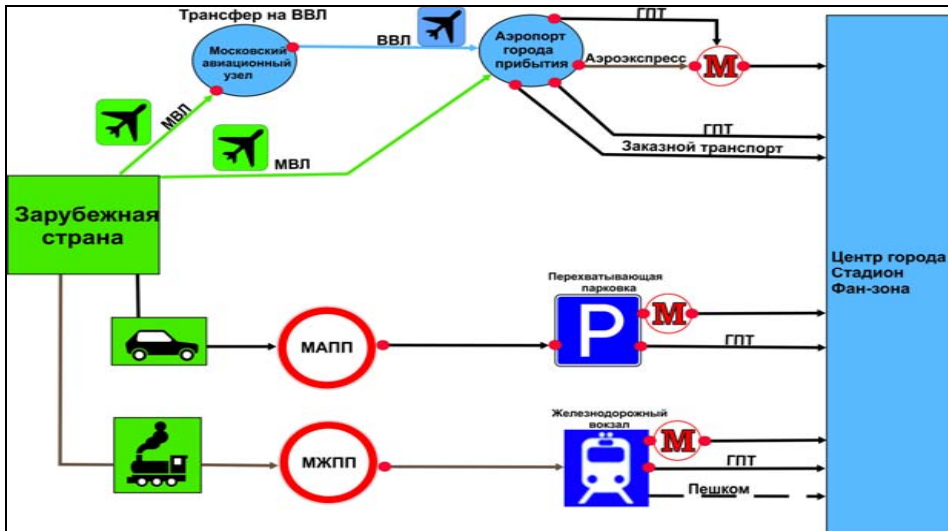


Рис. 28 - Схема всех возможных вариантов перемещений иностранных зрителей матча ЧМ-2018 в России

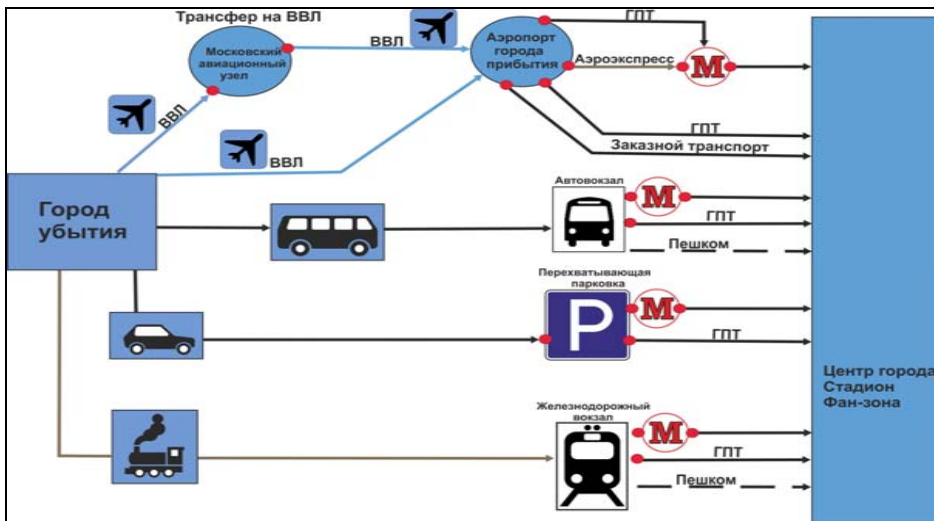


Рис. 29 - Схема всех возможных вариантов перемещений российских зрителей матча ЧМ-2018 в России

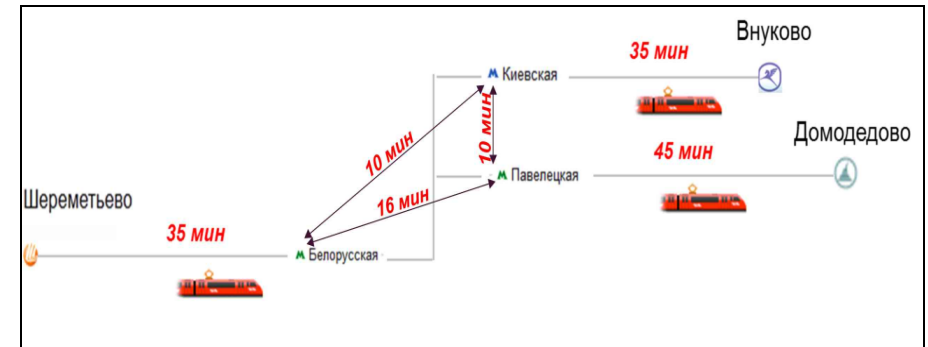


Рис. 30 – Трансфер зрителей между аэропортами МАУ

При желании, пассажиры в аэропортах МАУ могут воспользоваться такси или заказным автотранспортом, однако в этом случае время трансфера непредсказуемо и зависит от дорожной ситуации.

Анализ спроса и предложения на перемещение по маршрутам «аэропорты МАУ – станция метрополитена» показал, что пропускная способность маршрутов трансфера и уровень сервиса в поездах «Аэроэкспресса» достаточны для обслуживания пассажиропотоков ЧМ-2018.

В аэропортах городов-организаторов, имеющих на 2018 год железнодорожное сообщение с аэропортом (Москва, Казань, Екатеринбург, Сочи), пропускная способность терминала и провозная способность ГПТ в сообщении с аэропортом полностью согласованы. В остальных городах необходима организация дополнительного сообщения ГПТ с аэропортом с провозной способностью линии на уровне 2000 пасс/час.

С точки зрения пропускной способности аэропортов, как важнейших входных узлов транспортной системы, необходимо рассмотреть:

1. Соответствие пропускной способности и технических возможностей элементов аэропортов требуемому пассажиропотоку и приему основных расчетных типов воздушных судов (Airbus 320, Boeing 737-900, SSJ-100)
2. Наличие соответствующих автомобильных подъездных путей к аэропорту (или другого ГПТ).
3. Наличие соответствующих железнодорожных подъездных путей к аэропорту.

Результаты оценки степени интеграции аэропортов и других транспортных систем, на текущий момент, представлены в табл. 3.6.

Принята следующая шкала оценки: высокая степень интеграции - соблюдены все три параметра, средняя степень интеграции – соблюдены любые 2 параметра, низкая степень интеграции – соблюдается только один параметр.

Таблица 3.6 – Степень интеграции транспортных систем

Аэропорт	Степень интеграции	Параметры интеграции
Внуково	Высокая	1,2 и 3
Домодедово	Высокая	1,2 и 3
Шереметьево	Высокая	1,2 и 3
Санкт-Петербург	Средняя	1 и 2
Волгоград	Средняя	1 и 2
Екатеринбург	Высокая	1,2 и 3
Казань	Высокая	1,2 и 3
Калининград	Средняя	1 и 2
Нижний Новгород	Низкая	2
Ростов-на-Дону	Низкая	2
Самара	Средняя	1 и 2
Саранск	Низкая	2
Сочи	Высокая	1,2 и 3

В городах имеющих метрополитен, железнодорожные вокзалы расположены в ТПУ, включающих станцию метрополитена. Данный вариант стыковки системы железнодорожного транспорта и ГПТ наиболее удобен для гостей матча ЧМ-2018 и согласован по пропускной способности транспортных систем. В городах без метрополитена железнодорожный вокзал находится в центральной исторической части города, стыковка с системой ГПТ происходит на привокзальной площади. В большинстве городов вокзал находится в пешей доступности от стадиона и мест притяжения гостей города, ввиду этого важным является вопрос организации пешеходных зон, связывающих объекты притяжения гостей ЧМ-2018.

Предполагается, что в дни матчей движение в городе будет ограничено, стоянка автотранспорта на обочинах запрещена. Ввиду этого перехватывающие парковки будут располагаться на периферии городов, от них до стадиона и «фан-зон» должны быть организованы дополнительные маршруты ГПТ. Провозная способность каждого маршрута должна быть согласована с вместимостью соответствующей перехватывающей парковки.

Аналогично должны стыковаться провозная способность ГПТ в сообщении между автовокзалами и центральной частью города («фан-зонами») с транспортным спросом на прибытие через автовокзалы города.

3.4 Оценка необходимого количества и типов транспортных средств, задействованных при транспортном обслуживании клиентских групп Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в период прибытия и убытия на территорию Российской Федерации и городов-организаторов

Количество транспортных средств, необходимых для дополнительного обслуживания пассажиропотоков ЧМ-2018, определяется параметрами транспортного спроса различных клиентских групп на услуги воздушного, железнодорожного, автомобильного транспорта, а также ГПТ, и оборачиваемостью подвижного состава.

При оценке дополнительного потребного количества и типов транспортных средств, задействованных в обслуживании ЧМ-2018, в случае воздушного транспорта необходимо оперировать потребным количеством рейсов на расчётных типах воздушных судов. В табл. 3.7 представлено расчётное количество рейсов на один матч на ВС расчётного типа (Airbus 320, Boeing 737-900) и на ВС типа SSJ-100 (предусмотрен транспортной главой заявочной книги Российской Федерации):

Таблица 3.7 - Расчётное количество рейсов на один матч на ВС расчётного типа (Airbus 320, Boeing 737-900) и на ВС типа SSJ-10, необходимые для транспортного обслуживания клиентских групп ЧМ-2018 в течение 10 часов до и после футбольного матча

Вместимость стадионов	Количество рейсов	
	Типы ВС	
	Airbus 320, Boeing 737-900	SSJ-100
90000	114	184
70000	89	143
45000	57	92

В качестве одного из сценариев можно рассматривать вариант, когда 50% зрителей будет перевезено воздушными судами типа Airbus 320 (158 пассажиров в 2 классах), а 50% - на воздушных судах типа SSJ-100 (98 пассажиров). Таким образом, в город со стадионам на 45000 зрителей будет выполнено 29 рейсов на ВС типа Airbus 320 (Boeing 737-900) и 46 рейсов на воздушных судах типа SSJ-100.

Необходимость в закупке дополнительных воздушных судов для обеспечения ЧМ-2018 отсутствует, существующий парк ВС российских авиакомпания с учётом динамики его развития и возможности зарубежных авиакомпаний в совокупности обеспечивают необходимую потребность в провозных емкостях ВС.

При оценке дополнительного транспортного спроса по железнодорожным направлениям в города-организаторы ЧМ-2018 было определено количество дополнительных пар поездов, необходимых по каждому из рассматриваемых направлений. С учетом этого, прогнозируется потребность в организации дополнительных 117 – 136 оборотных рейсов поездов дальнего следования для обслуживания клиентских групп ЧМ-2018 в период прибытия и убытия на территорию Российской Федерации и города-организаторы. Исходя из этого, необходимо организовать дополнительный подвижной состав на рассматриваемых направлениях в дни проведения матчей.

Общее количество междугородних автобусов, задействованных в обслуживании ЧМ-2018, определяется исходя из прогнозируемой потребности городов-организаторов в междугородних перевозках зрителей в день матча (табл. 3.8).

Таблица 3.8 - Потребность городов-организаторов в междугородних автобусных перевозках зрителей в день матча

Город-организатор	Расчетная потребность в дополнительных междугородних автобусах в дни проведения матчей*
Москва	20 – 30
Санкт-Петербург	20 – 30
Калининград	33 – 45
Казань	33 – 45
Нижний Новгород	33 – 45
Ростов-на-Дону	20 – 30
Самара	33 – 45
Саранск	33 – 45
Сочи	33 – 45
Волгоград	20 – 30
Екатеринбург	33 – 45
Итого:	311 – 435

Примечание: * Расчетная вместимость одного междугороднего автобуса туристического класса – 45 сидячих мест.

Во внутригородском сообщении для обслуживания организованных групп зрителей потребуются заказные автобусы туристического класса. В пакет обслуживания организованных групп зрителей входит встреча в аэропорту, доставка автобусом туристического класса до стадиона. Далее автобус ожидает группу на парковке около стадиона и, после завершения матча, отвозит в аэропорт. В табл. 3.9 приведена оценка количества автобусов, необходимых для обслуживания организованных групп зрителей в городах-организаторах, имеющих различную вместимость стадионов.

Таблица 3.9 - Количество автобусов туристического класса, необходимых для обслуживания организованных групп зрителей в зависимости от вместимости стадиона

Вместимость стадиона, чел.	Максимальное количество организованных зрителей, чел	Максимальное необходимое количество автобусов, ед.
90000	18000	400
70000	14000	310
45000	9000	1800 (200-9 городов)
ИТОГО		2510

Количество пассажирских автобусов, курсирующих в челночном режиме между аэропортом и городом, зависит от прогнозируемого пассажиропотока в пиковый день прибытия и оборачиваемости единицы подвижного состава (которая, в свою очередь, зависит от длины маршрута и средней скорости движения автобуса по маршруту). В табл. 3.10 приведена оценка необходимого количества подвижного состава на связи «аэропорт – центр города» для городов, которые не будут к 2018 г. иметь интермодальную связь железнодорожным сообщением с центром города.

Связь «аэропорт – центр города» должна обслуживаться комфортабельными городскими автобусами повышенной вместимости.

Количество подвижного состава ГПТ во внутригородском сообщении должно быть определено при разработке транспортных операционных планов городов-организаторов по транспортному обслуживанию матчей ЧМ-2018.

Таблица 3.10 - Оценка необходимого количества подвижного состава на связи «аэропорт – центр города»

Город-организатор	Длина маршрута «аэропорт – центр города», км	Средняя скорость на маршруте, км/ч	Кол-во автобусов на маршруте	Общее необходимое кол-во автобусов с учетом 15% резерва
Волгоград	17	30	11 – 20	13 – 23
Калининград	23	30	23 – 33	27 – 38
Нижний Новгород	8*	30	3 – 7	4 – 9
Ростов-на-Дону	30	30	24 – 44	28 – 51
Самара	35	30	19 – 42	22 – 49
Саранск	6	30	3 – 6	4 – 7
ИТОГО				98 – 177

Примечание * расстояние до близлежащей станции метрополитена.

4 Оценка состояния транспортной инфраструктуры Российской Федерации и городов-организаторов, действующей в обслуживании ЧМ-2018 и ее соответствия ожидаемому пиковому спросу на перевозки

4.1 Состояние существующей инфраструктуры внешнего транспорта и планы по ее модернизации в связи с проведением Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года

Общая информация о наличии основных объектов транспортной инфраструктуры внешнего транспорта в городах ЧМ-2018 приведена в табл. 4.1.

Таблица 4.1 - Информация о наличии основных объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта в городах-организаторах

Город	Аэропорт	Железнодорожный вокзал	Автовокзал /автостанция	Морской порт	Речной порт
Волгоград	1	1	1	-	1
Екатеринбург	1	1	2	-	-
Казань	1	1	1	-	1
Калининград	1	1	1	1	-
Москва	3	9	2/26*	-	2
Нижний Новгород	1	1	1/3	-	1
Ростов-на-Дону	1	1	2/55	-	1
Самара	1	1	2/8	-	1
Санкт-Петербург	1	5	1/2	1	1
Саранск	1	2	1	-	-
Сочи	1	3	1	2	-
Итого	13	26	15/101	4	8

*Согласованные с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Правительства г.Москвы (в реальности их больше 60).

4.1.1. Существующие и планируемые параметры аэропортов, задействованных в транспортном обслуживании Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года

Планируемые на время проведения ЧМ-2018 значения пропускной способности терминалов воздушного транспорта, задействованных в транспортном обслуживании ЧМ-2018 представлены в табл. 4.2.

Таблица 4.2 – Планируемые на время проведения ЧМ-2018 параметры пассажирских терминалов аэропортов, задействованных в транспортном обслуживании ЧМ-2018

Аэропорт	Заявленная пропускная способность терминального комплекса, пасс./час/направление
Москва (Домодедово, Шереметьево, Внуково)	30090 (МВЛ - 14229, ВВЛ - 15861)
Санкт-Петербург (Пулково)	10120 (МВЛ - 5060, ВВЛ - 5060)
Нижний Новгород	1250 (МВЛ - 500, ВВЛ - 750)
Казань	1270 (МВЛ - 310, ВВЛ - 960)
Сочи	2600 (МВЛ -600, ВВЛ - 2000)
Ростов-на-Дону*	530 (МВЛ - 300, ВВЛ - 230)
Волгоград	1100 (МВЛ - 300, ВВЛ - 800)
Самара	2000 (МВЛ - 800, ВВЛ - 1200)
Саранск**	200 (МВЛ - 200, ВВЛ - 200)
Екатеринбург	2100 (МВЛ - 1000, ВВЛ - 1100)
Калининград	2540 (МВЛ 1270, ВВЛ - 1270)

Примечание: *-без учета строительства аэропортового комплекса «Южный» (г.Ростов-на-Дону), проект строительства в стадии разработки

** - В настоящее время аэропорт в Саранске не является международным и не имеет терминал для МВЛ, в связи с чем, представлена его полная пропускная способность (т.е. не более 200 пасс./час для ВВЛ и МВЛ в сумме, или по 200 пасс./час для каждого направления)

4.1.2. Параметры инфраструктуры железнодорожного транспорта городов-организаторов ЧМ-2018

В период проведения Кубка конфедераций 2017 г. и ЧМ-2018 для перевозок будут задействованы железнодорожные вокзалы городов-организаторов. Максимальная провозная способность по направлениям между городами-организаторами ЧМ-2018 приведена в табл. 4.3.

Наибольшие пассажиропотоки прогнозируются по связям с Москвой. В сообщении с Москвой прогнозируется дополнительная потребность от 5 до 10 пар поездов (в зависимости от направления) в дни пиковых нагрузок на систему железнодорожного транспорта.

Таблица 4.3 – Провозная способность по направлениям в условиях действующего расписания движения

	Москва		Санкт-Петербург		Нижний Новгород		Казань		Ростов-на-Дону		Самара		Саранск		Волгоград		Сочи		Екатеринбург		Калининград	
	ед./сут.	пасс./сут.	ед./сут.	пасс./сут.	ед./сут.	пасс./сут.	ед./сут.	пасс./сут.	ед./сут.	пасс./сут.	ед./сут.	пасс./сут.	ед./сут.	пасс./сут.	ед./сут.	пасс./сут.	ед./сут.	пасс./сут.	ед./сут.	пасс./сут.	ед./сут.	пасс./сут.
Москва			28	20160	17	12240	10	7200	16	11520	9	6480	1	720	3	2160	3	2160	16	11520	1	720
Санкт-Петербург	28	20160			3	2160	1	720	3	2160	2	1440	2	1440	1	720	1	720	3	2160	1	720
Нижний Новгород	17	12240	3	2160			1	720	1	720	1	720	3	2160	1	720	2	1440	7	5040	-	-
Казань	10	7200	1	720	1	720			1	720	1	720	2	1440	2	1440	1	720	8	5760	-	-
Ростов-на-Дону	16	11520	3	2160	1	720	1	720			1	720	2	1440	2	1440	7	5040	1	720	1	720
Самара	9	6480	2	1440	1	720	1	720	1	720			1	720	4	2880	2	1440	2	1440	-	-
Саранск	1	720	2	1440	3	2160	2	1440	2	1440	1	720			1	720	1	720	1	720	-	-
Волгоград	3	2160	1	720	1	720	2	1440	2	1440	4	2880	1	720			2	1440	3	2160	-	-
Сочи	3	2160	1	720	2	1440	1	720	7	5040	2	1440	1	720	2	1440			1	720	-	-
Екатеринбург	16	11520	3	2160	7	5040	8	5760	1	720	2	1440	1	720	3	2160	1	720			-	-
Калининград	1	720	1	720	-	-	-	-	1	720	-	-	-	-	-	-	1	720	-	-		
Примечание – На период летнего расписания провозная способность по направлениям увеличивается в среднем в 1,6 – 1,8 раза.																						

Наложение транспортного спроса при перемещении железнодорожным транспортом из различных городов возможно только в транзитном пересадочном узле – г. Москва. Например, при перемещении из Калининграда в Нижний Новгород железнодорожным транспортом транзитом через Москву (прямое железнодорожное сообщение отсутствует) весь пассажиропоток, следующий из Калининграда в Нижний Новгород, наложится на пассажиропоток, следующий из Москвы в Нижний Новгород. Возможность таких наложений необходимо учитывать при разработке расписания проведения матчей в различных городах (например, с целью исключения наложения пассажиропотоков на железнодорожное направление, не рекомендуется проводить в один день матчи в городах Сочи и Ростов-на-Дону).

Помимо провозной способности по направлениям, важной характеристикой является пропускная способность терминалов внешнего пассажирского транспорта, в частности, железнодорожной станции (включая вокзальный комплекс). Для эффективного функционирования транспортной системы обе указанные характеристики должны быть согласованы.

4.1.3 Инфраструктура автомобильного транспорта городов-организаторов Чемпионата мира по футболу 2018 года

В настоящее время на подъездах к городам-организаторам ЧМ-2018 отмечается дефицит пропускной способности дорог по большинству направлений. Транспортно-эксплуатационное состояние существующей сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, технические параметры и уровень инженерного оснащения большинства дорог не соответствуют имеющимся на сегодня и неуклонно возрастающим размерам интенсивности движения (за исключением небольшого количества скоростных магистралей).

4.2 Состояние системы городского пассажирского транспорта в городах - организаторах Чемпионата мира по футболу 2018 года

Систематизированные данные о наличии различных видов ГПТ в городах - организаторах по состоянию на январь 2013 г. приведены в табл. 4.4.

Таблица 4.4 - Данные о наличии различных видов ГПТ в городах-организаторах по состоянию на 2013 г

Город-организатор	Автобус/маршрутные такси	Трамвай		Троллейбус	Метрополитен	Водный транспорт	Городская электричка
		обычный	скоростной				
Волгоград	+/+	+	+	+	-	-	+
Екатеринбург	+/+	+	-	+	+	-	+
Казань	+/+	+	-	+	+	-	-
Калининград	+/+	+	-	+	-	-	-
Москва	+/+	+	-	+	+	+	-
Н.Новгород	+/+	+	-	+	+	-	+
Ростов-на-Дону	+/+	+	-	+	-	-	-
Самара	+/+	+	-	+	+	-	-
Санкт-Петербург	+/+	+	-	+	+	+	-
Саранск	+/+	-	-	+	-	-	-
Сочи	+/+	-	-	-	-	-	+

4.3 Оценка соответствия провозных возможностей транспортной инфраструктуры прогнозируемому спросу на пассажирские перевозки в международном и междугородном сообщении различными видами транспорта

4.3.1 Воздушный транспорт

Критическими параметрами инфраструктуры воздушного транспорта, максимально влияющие на выполнение задачи транспортного обслуживания футбольного первенства, являются: пропускная способность терминальных комплексов аэропортов; соответствие несущей способности взлетно-посадочной полосы (ВПП) характеристикам расчетного типа воздушного судна (ВС); наличие необходимого количества мест стоянки ВС.

Оценка существующей пропускной способности пассажирских терминалов аэропортов городов-организаторов с учетом реализации к 2017 году проектов, предусмотренных Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001г. № 848, а также соответствующих региональных программ, представлена в таблице 4.5.

На основе сопоставления расчетных данных по максимальному транспортному спросу на услуги воздушного транспорта (с учетом фонового спроса), с пропускной способностью аэропортов городов-организаторов на перспективу 2018 г., все аэропорты городов-организаторов можно условно классифицировать по пропускной способности на 4 категории (таблица 4.5):

– **I категория:** терминальная инфраструктура аэропортов (с учетом заложенного их планового развития согласно целевым программам и утвержденным планам развития) позволит справиться с максимальными пиковыми нагрузками на прибытие и убытие в таких городах, как г. Москва, г. Санкт-Петербург. При этом учитывается, что в наличии будет запланированное количество мест расселения.

– **II категория:** терминальная инфраструктура аэропортов (с учетом заложенного их планового развития согласно целевым программам и утвержденным планам развития) справится с максимальными пиковыми нагрузками на прибытие и убытие на пределе пропускной способности. При этом необходимо провести ряд организационных мероприятий, направленных на повышение пропускной способности (организация линий реверсивной системы пропуска пассажиров и др.). Строительство временного терминала не потребует. К этой категории относятся такие города, как г. Казань, г. Сочи, г. Самара (с учетом завершения строительства нового терминала), г. Екатеринбург (существующий аэропорт имеет большие резервы по повышению пропускной способности) и г. Калининград (с учетом завершения строительства аэровокзала).

– **III категория:** терминальная инфраструктура аэропортов (с учетом заложенного их планового развития согласно целевым программам и утвержденным планам развития) не справится с максимальными пиковыми нагрузками на прибытие и убытие. К этой категории относится г. Нижний Новгород, с учетом строительства нового аэровокзала. Следует отметить, что пропускная способность аэропорта г. Нижний Новгород на перспективу 2018 г. соответствует темпам социально-экономического развития региона. В связи с этим максимальный транспортный спрос может быть удовлетворен с помощью строительства временного терминала с пропускной способностью 400 пасс./час.

– **IV категория:** терминальная инфраструктура аэропортов (с учетом заложенного их планового развития согласно целевым программам и утвержденным планам развития) не справится с максимальными пиковыми нагрузками на прибытие и убытие. К этой категории относятся г. Саранск (с учетом планов реконструкции действующего аэровокзала), г. Волгоград (с учетом планов реконструкции действующего терминала) и г. Ростов-на-Дону (без учета строительства аэропорта «Южный»). Планируется, что в преддверии ЧМ-2018 аэропорт г. Саранск получит статус международного за счет модернизации аэропорта. В этих городах максимальный транспортный спрос может быть удовлетворен с помощью строительства временного терминала с пропускной способностью 800 – 1200 пасс./час. Следует отметить, что про-

пускная способность аэропортов этих городов на перспективу 2018 г. соответствует темпам их социально-экономического развития.

В результате проведенного анализа пропускной способности аэропортов городов-организаторов выявлено, что:

1. Суммарная пропускная способность аэровокзальных комплексов **московских аэропортов** (Домодедово, Шереметьево и Внуково) обеспечивает обслуживание прогнозируемого пассажиропотока при всех сценариях развития при рациональном распределении потока пассажиров между аэропортами.

2. Пропускная способность аэровокзальных комплексов аэропорта **Пулково** (Санкт-Петербург) обеспечивает обслуживание прогнозируемого пассажиропотока при всех сценариях развития.

3. Аэропорт **Кольцово** (Екатеринбург) имеет возможность наращивания пропускной способности за счёт увеличения количества технологических линий обслуживания пассажиров на существующих терминальных площадях.

4. Дефицит пропускной способности терминалов аэропорта **Адлер** (Сочи) возможно компенсировать путём перераспределения потоков между международными и внутренними воздушными линиями с применением реверсивных технологий и организацией временных рабочих мест, связанных с обслуживанием пассажиров.

5. С учётом строительства нового терминала в аэропорту **Курумоч** (Самара) дефицит пропускной способности при реализации сценария 2, как наиболее вероятного, незначителен, частично может быть компенсирован перераспределением потоков между международными и внутренними воздушными линиями.

6. Аэровокзал аэропорта **Храброво** (Калининград) при условии завершения строительства нового терминала обеспечивает необходимую пропускную способность.

7. Действующие терминалы аэропорта **Казань Т-1, Т-1А и Т-2** не обеспечивают необходимой пропускной способности, требуется принятие организационных мер, направленных на повышение пропускной способности.

8. Аэровокзал действующего аэропорта **Ростов-на-Дону** не обеспечивает необходимой пропускной способности. Решение задачи возможно путём строительства проектируемого аэропорта «Южный» и одновременной работой двух аэропортов на период проведения мероприятия.

9. Пропускная способность аэровокзала аэропорта **Стригино** (Нижний Новгород) не соответствует расчётной. Необходимо планирование соответствующих мероприятий, включая использование на период проведения чемпионата действующего на данный момент терминала после строительства нового, а также строительство временных сооружений (временный терминал, ангар и т.п.).

10. Действующий аэровокзал аэропорта **Гумрак** (Волгоград) обеспечивает необходимую пропускную способность не обеспечивает. Необходима реконструкция действующего терминала и строительство временных сооружений (временный терминал, ангар и т.п.).

11. Аэровокзал аэропорта Саранск не обеспечивает необходимую пропускную способность, необходимо строительство временного терминала с пропускной способностью порядка 1000 пасс./час.

Строительство временных терминалов необходимо рассматривать в приведенных ниже аэропортах при наличии следующих условий:

– аэропорт Саранск – в любом случае, требуемая пропускная способность временного терминала 1160 пасс./час (740 пасс./час. на МВЛ, 220 пасс./час. ВВЛ);

– аэропорт Гумрак (Волгоград) – в случае, если планируемая реконструкция не обеспечит необходимых показателей, требуемая пропускная способность временного терминала 660 пасс./час. (МВЛ);

– аэропорт Стригино (Нижний Новгород) – в случае не реализации планов строительства нового терминала, требуемая пропускная способность временного терминала 620 пасс./час. (МВЛ);

– аэропорт Ростов-на-Дону – в случае не реализации планов строительства нового аэропорта «Южный», требуемая пропускная способность временного терминала 1360 пасс./час. (780 пасс./час. на МВЛ и 580 пасс./час. на ВВЛ).

Ориентировочная стоимость временных терминалов составляет до 8 миллионов Евро - для аэропортов Саранск и Ростов-на-Дону, до 5 миллионов Евро - для аэропортов «Гумрак» в г. Волгоград и «Стригино» в г. Нижний Новгород (оценки носят ориентировочный характер).

В таблице 4.6 представлен перечень рекомендованных запасных аэропортов, а в таблице 4.7 – резервных аэропортов, которые могут использоваться для стоянки воздушных судов в период проведения матчей ЧМ-2018.

Анализ соответствия существующих технических характеристик аэродромов требуемым критериям в период проведения ЧМ-2018 (табл.4.8) показывает, что:

– габариты всех действующих взлетно-посадочных полос соответствуют габаритам расчётных типов воздушных судов;

– характеристики несущей способности ВПП (PCN) ряда аэродромов (Гумрак, Казань, Храброво, Стригино, Южный, Курумоч, Саранск) не соответствуют классификационным числам (ACN) ВС расчётного типа.

Расчет потребности в местах стоянки ВС выполнен исходя из консервативной оценки значений пассажиропотоков в города-организаторы (20% от вместимости стадиона в течение 10 часов до и после матча.)

Для обеспечения приёма и выпуска ВС расчётного типа без ограничений, а также для обеспечения наличия необходимого количества мест стоянки, требуется проведение ряда мероприятий в рамках действующей Федеральной адресной инвестиционной программы на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годы, а также в рамках реализации постановления Правительства Российской Федерации о Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», с учетом ее корректировки (далее –ФЦП). В табл. 4.9 приведен анализ дефици-

та мест стоянки ВС. Потребные объёмы бюджетных ассигнований на модернизацию аэропортовой инфраструктуры приведены в Приложении Д.

В рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» с учетом её корректировки предусматривается реконструкция аэропортов «Гумрак» (г.Волгоград), «Храброво» (г.Калининград), г. Казани, аэропортовых комплексов «Кольцово» (г.Екатеринбург), «Шереметьево», «Домодедово», «Внуково» (г.Москва), «Стригино» (г.Нижний Новгород), «Курумоч» (г.Самара), г. Саранск, «Кольцово» (г. Екатеринбург), аэродрома аэропорта «Сочи». Также указанной федеральной целевой программой предусмотрено строительство нового аэропортового комплекса «Южный» в г.Ростов-на-Дону.

Реализация этих мероприятий с учётом объёмов финансирования, предусмотренных Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 июня 2013 № 518, в целом, позволят обеспечить необходимую пропускную способность объектов аэродромной инфраструктуры и выполнение требований к плоскостным сооружениям.

Приложение Ж к настоящей Концепции содержит ряд дополнительных рекомендаций и предложений, направленных на обеспечения необходимого уровня пропускной способности, безопасности, улучшения технологического и информационного обеспечения аэропортов, задействованных в ЧМ-2018, а также перечень организаций, ответственных за их реализацию.

Существенное влияние на бесперебойную работу аэропортов будет оказывать достаточность авиационного топлива. Необходимо разработать план мероприятий по обеспечению необходимой пропускной способности топливозаправочных комплексов в аэропортах, а также, при необходимости, создать дополнительные резервы авиатоплива. В рамках операционного планирования необходимо провести оценку готовности инфраструктуры топливозаправочных комплексов аэропортов городов-организаторов к обслуживанию дополнительных рейсов, выполняемых по программе обслуживания ЧМ-2018, включая прогнозирование баланса авиатоплива с учётом дополнительного расхода ресурса в 2018г. Кроме того, при операционном планировании необходимо предусмотреть оценку достаточности средств наземного обслуживания, специальной техники для коммерческого обслуживания воздушных судов в каждом аэропорту и, при необходимости, мероприятия по обеспечению недостающими позициями на период проведения игр ЧМ-2018.

Таблица 4.5– Классификация городов-организаторов на основании способности обеспечить спрос на услуги воздушного транспорта (на основе анализа пропускной способности терминальной инфраструктуры)

Город-организатор	Вместимость стадиона	Количество матчей	Максимальный пассажиропоток в одном направлении с учетом фоновых пассажиропотоков, пасс./час/направление	Заявленная пропускная способность в одном направлении, пасс./час/направление	+запас/-дефицит пропускной способности, пасс./час/направление	Категория аэропорта по пропускной способности	Строительство временного терминала	Комментарии
Москва	90000	13	21090 (МВЛ 11150, ВВЛ 9940)	30090 (МВЛ 14229, ВВЛ 15861)	+9000 (МВЛ +3079, ВВЛ +5921)	Категория I	-	
	45000							
Санкт-Петербург	70000	7	8295 (МВЛ 4800, ВВЛ 3495)	10120 (МВЛ 5060, ВВЛ 5060)	+1825 (МВЛ +260, ВВЛ +1565)	Категория I	-	
Калининград	45000	5	1950 (МВЛ 1120, ВВЛ 830)	2540 (МВЛ 1270, ВВЛ 1270)	590 (МВЛ +150, ВВЛ +440)	Категория II	-	
Казань	45000	5	1470 (МВЛ 1020, ВВЛ 450)	1270 (МВЛ 310, ВВЛ 960)	-200 (МВЛ -710, ВВЛ +510)	Категория II	-	Дефицит устраняется организационными мероприятиями
Нижний Новгород	45000	5	1280 (МВЛ 1120, ВВЛ 160)	1250 (МВЛ 500, ВВЛ 750)	-30 (МВЛ -620, ВВЛ +590)	Категория III	[*]	С учетом строительства нового терминала. Для МВЛ необходимо строительство временного терминала
Ростов-на-Дону	45000	5	1890 (МВЛ 1080, ВВЛ 810)	530 (МВЛ 300, ВВЛ 230)	-1360 (МВЛ -780, ВВЛ -580)	Категория IV	[**]	Расчет проведен без учета строительства аэропорта «Южный»
Самара	45000	5	1680 (МВЛ 1010, ВВЛ 670)	2000 (МВЛ 800, ВВЛ 1200)	320 (МВЛ -210, ВВЛ +530)	Категория II	-	
Саранск	45000	4	1360 (МВЛ 940, ВВЛ 420)	200 (МВЛ 200, ВВЛ 200)	-1160 (МВЛ -740, ВВЛ -220)	Категория IV	[**]	
Сочи	45000	6	1760 (МВЛ 1100, ВВЛ 660)	2600 (МВЛ 600, ВВЛ 2000)	840 (МВЛ -500, ВВЛ +1340)	Категория II	-	Дефицит устраняется организационными мероприятиями
Волгоград	45000	4	1630 (МВЛ 960, ВВЛ 670)	1100 (МВЛ 300, ВВЛ 800)	-530 (МВЛ -660, ВВЛ +130)	Категория IV	[**]	
Екатеринбург	45000	5	1980 (МВЛ 1170, ВВЛ 810)	2100 (МВЛ 1000, ВВЛ 1100)	120 (МВЛ -170, ВВЛ +290)	Категория II	-	

Примечание: * – Строительство временного терминала с пропускной способностью 400 пасс./час в день матча (при необходимости);
** – Строительство временного терминала с пропускной способностью 800 - 1200 пасс./час в день матча (при необходимости)

Таблица 4.6 – Аэропорты (аэродромы), которые могут быть использованы в качестве запасных для аэропортов городов-организаторов ЧМ-2018

Окончание таблицы 4.6

Аэропорты-организаторы	Запасные аэропорты (аэродромы)
1	2
Аэропорты МАУ (Домодедово, Шереметьево, Внуково)	аэропорт «Стригино» (г. Нижний-Новгород)*
	аэропорт «Чертовицкое» (г. Воронеж)
	аэропорт г. Пенза
	аэропорт «Пулково» (г. Санкт-Петербург)*
	аэропорт г. Ульяновск
	аэропорт «Казань» (г. Казань)
	аэропорт «Курумоч» (г. Самара)
Аэропорт «Пулково»** (г. Санкт-Петербург)	аэропорты МАУ (Домодедово, Шереметьево, Внуково)
	аэропорт «Стригино» (г. Нижний-Новгород)*
	аэропорт г. Архангельск
Международный аэропорт «Стригино» (г. Н.Новгород)	аэропорт г. Мурманск
	аэропорт г. Пермь
	аэропорт г. Ульяновск
Международный аэропорт «Казань» (г. Казань)	аэропорт «Казань» (г. Казань)*
	аэропорт г. Ярославль
	аэропорт «Бегишево»
	аэропорт г. Пермь
Международный аэропорт «Сочи» (г. Сочи)	аэропорт г. Пермь
	аэропорт г. Уфа
	аэропорт г. Ульяновск
	аэропорт «Стригино» (г. Нижний-Новгород)*
	аэропорт г. Краснодар
«Аэропорт Ростов-на-Дону» (г.Ростов-на-Дону).	аэропорт г. Краснодар
	аэропорт г. Минеральные Воды
	аэропорт г. Анапа
	аэропорт «Сочи» (г. Сочи)*

1	2
Международный аэропорт «Волгоград» (г. Волгоград)	«Аэропорт Ростов-на-Дону» (г. Ростов-на-Дону)*
	аэропорт г. Краснодар
	аэропорт г. Минеральные Воды
	аэропорт г. Саратов
	аэропорт г. Астрахань
Международный аэропорт «Курумоч» (г. Самара)	аэропорт г. Элиста
	аэропорт «Казань» (г. Казань)*
	аэропорт г. Ульяновск
Аэропорт Саранск (г. Саранск)	аэропорт г. Уфа
	аэропорт г. Саратов
	аэропорт «Курумоч» (г. Самара)
Аэропорт «Кольцово» (г. Екатеринбург)	аэропорт г. Ульяновск
	аэропорт «Казань» (г. Казань)*
	аэропорт г. Саратов
	аэропорт «Курумоч» (г. Самара)
Аэропорт «Храброво»*** (г. Калининград)	аэропорт г. Челябинск
	аэропорт г. Тюмень
	аэропорт г. Пермь
	аэропорт г. Уфа
Примечание:	аэропорты МАУ (Домодедово, Шереметьево, Внуково)
	аэропорт «Пулково» (г. Санкт-Петербург)

* - может использоваться в дни, не совпадающие с одновременным проведением матчей в обоих городах.

** - для аэропорта «Пулково» кроме российских аэропортов, представленных в таблице, запасным может служить аэропорт Хельсинки.

*** - для аэропорта Храброво кроме российских аэропортов, представленных в таблице, запасными могут служить аэропорты Минска, Риги, Вильнюса, Гданьска и Каунаса.

Таблица 4.7 – Аэропорты (аэродромы), которые могут быть использованы в качестве резервных для аэропортов городов-организаторов ЧМ-2018

Аэропорты-организаторы	Резервные аэропорты (аэродромы)
Аэропорты МАУ (Домодедово, Шереметьево, Внуково)	аэропорт «Чертовицкое» (г. Воронеж)
	аэропорт г. Пенза
	аэропорт г. Ульяновск
	аэропорт пос. Чкаловский
	аэропорт г. Иваново
Аэропорт «Пулково» (г. Санкт-Петербург)	аэропорт г. Архангельск
	аэропорт г. Мурманск
Международный аэропорт «Стригино» (г. Нижний Новгород)	аэропорт г. Пермь
	аэропорт г. Ульяновск
	аэропорт г. Ярославль
	аэропорт г. Иваново
Международный аэропорт «Казань» (г. Казань)	аэропорт «Бегишево»
	аэропорт г. Пермь
	аэропорт г. Уфа
	аэропорт г. Ульяновск
Международный аэропорт «Сочи» (г. Сочи)	аэропорт г. Краснодар
	аэропорт г. Минеральные Воды
	аэропорт г. Анапа
«Аэропорт Ростов-на-Дону» (г. Ростов-на-Дону)	аэропорт г. Краснодар
	аэропорт г. Минеральные Воды
	аэропорт г. Анапа
Международный аэропорт «Волгоград» (г. Волгоград)	аэропорт г. Краснодар
	аэропорт г. Минеральные Воды
	аэропорт г. Саратов
	аэропорт г. Астрахань
	аэропорт г. Элиста

Окончание таблицы 4.7

1	2
Международный аэропорт «Курумоч» (г. Самара)	аэропорт г. Ульяновск
	аэропорт г. Уфа
	аэропорт г. Саратов
Аэропорт Саранск (г. Саранск)	аэропорт г. Ульяновск
	аэропорт г. Саратов
	аэропорт г. Пенза
Аэропорт «Кольцово» (г. Екатеринбург)	аэропорт г. Челябинск
	аэропорт г. Тюмень
	аэропорт г. Пермь
	аэропорт г. Уфа

Таблица 4.8 - Анализ соответствия технических характеристик аэродромов требуемым в период проведения ЧМ 2018

Аэропорт	Габариты действующих полос, м	Габариты расчётных типов (размах крыла), м		Соответствие габаритов расчётных типов, габаритам ВПП	PCN	Соответствие PCN ВПП ACN расчётных типов (A320/B739)
		A320	B739			
Внуково	ВПП1 3500×60 ВПП2 3060×45	34,1	34,3	да	ВПП1 72/R/B/W/T ВПП2 105/F/D/X/T	ВПП-1 да ВПП-2 да
Домодедово	14R×32L 3500×60 14L×32R 3793×53	34,1	34,3	да	14R×32L 57/R/A/W/T 14L×32R78/R/C/X/T	14R×32L да 14L×32R да
Шереметьево	ВПП1 3550×60 ВПП2 3700×60	34,1	34,3	да	ВПП1 64 /R/B/W/T ВПП2 64/R/A/W/T	ВПП-1 да ВПП-2 да
Санкт-Петербург	ВПП1 3780×60 ВПП2 3397×60	34,1	34,3	да	ВПП1 68/R/B/W/T ВПП2 83/R/C/W/T	ВПП-1 да ВПП-2 да
Волгоград	2500×49	34,1	34,3	да	44/F/D/X/T	нет
Екатеринбург	3004×45	34,1	34,3	да	101/F/D/W/T	да
Казань	ВПП-1 2498x45 ВПП-2 3724x44	34,1	34,3	да	ВПП1 24/R/B/X/T ВПП2 44/R/B/W/T	После реконструкции ВПП-1-да ВПП-1 3750x60, 58/R/A/W/T
Калининград	2500×45	34,1	34,3	да	45/R/C/X/T	нет
Нижний Новгород	2805×45	34,1	34,3	да	33/R/A/W/T	нет
Ростов-на-Дону	2500 x 45	34,1	34,3	да	33/R/C/W/T	нет
Самара	ВПП1 2556x60 ВПП2 3003x45	34,1	34,3	да	ВПП-1 43/F/D/X/T ВПП-2 36/R/B/W/T	ВПП-1 нет ВПП-2 нет
Саранск	2801×42	34,1	34,3	да	25/R/B/X/T	нет
Сочи	ВПП1 2890×45 ВПП2 2500×49	34,1	34,3	да	ВПП1 63/R/B/W/T ВПП2 81 R/C/W/T	ВПП-1 да ВПП-2 да

Таблица 4.9 – Определение дефицита мест стоянок для воздушных судов в день проведения матча в аэропортах городов-организаторов

Аэропорт	Текущее количество МС для расчётных типов ВС (A320/B739)	Прогноз количества МС для расчётных типов, для обеспечения фонового пассажиропотока в сезоне Лето-2018	Прогноз необходимого количества МС для расчётного типа ВС при обслуживании дополнительного потока ЧМ-2018		Суммарное потребное количество МС (дополнительный + фоновый пассажиропоток), Min/Max	Профицит (+)/ Дефицит (-) МС в 2018г. Min/Max	Примечания
			Min кол-во МС для доп. ВС (без длительного отстоя в аэропорту города-организатора)	Max кол-во МС для доп. ВС (с отстоем в аэропорту города-организатора)			
1	2	3	4	5	6	7	8
Внуково	76	55					
Домодедово	60	65					
Шереметьево	60	62					
Москва (всего)	196	182	40	114	222/296	-26/-100	
Санкт-Петербург	51	28	31	89	59/117	-8/-66	Проводится реконструкция перрона
Волгоград	8	3	17	57	20/60	-12/-52	Требуется реконструкция по состоянию и несущей способности существующих МС, с учётом нерасчётных типов требуется 20 МС
Екатеринбург	54	20	17	57	37/77	17/-23	Требуется реконструкция по состоянию и несущей способности существующих МС, требуется строительство 6 МС для дальнемагистральных ВС

1	2	3	4	5	6	7	8
Казань	13	7	17	57	24/64	-11/-51	Проводится реконструкция
Калининград	20	7	17	57	24/64	-4/-44	
Н.Новгород	13	5	17	57	22/62	-9/-49	
Ростов-на-Дону	23	8	17	57	25/65	-2/-42	Требуется реконструкция по состоянию и несущей способности существующих МС
Самара	30	6	17	57	23/63	7/-33	Требуется реконструкция по состоянию и несущей способности существующих МС
Саранск	--	2	17	57	19/59	-19/-59	
Сочи	35	13	17	57	30/70	5/-35	

Примечание: Расчёт количества МС для обеспечения обслуживания дополнительного пассажиропотока клиентских групп FIFA проводился исходя из необходимого количества рейсов в соответствии с принятой поведенческой моделью и вместимостью стадиона при расчетном времени оборотного обслуживания ВС. Кроме того, для каждого аэропорта учитывалась необходимость резервирования 2 МС для ВС глав государств играющих команд, 2 МС для ВС, обеспечивающих перевозку семьи FIFA, 2 МС для ВС играющих команд и 2 МС в качестве резерва на случай сбойных ситуаций.

4.3.2 Железнодорожный транспорт

Предполагается, что одним из наиболее значимых видов наземного транспорта при перемещении участников ЧМ-2018 по территории Российской Федерации будет железнодорожный транспорт. Железные дороги, в отличие от аэропортов, не зависят от погоды и будут активно использоваться при проведении ЧМ-2018.

Основными пассажиронапряженными направлениями железнодорожных перевозок в период проведения Чемпионата мира по футболу 2018 года будут:

- Москва – Санкт-Петербург;
- Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург;
- Москва – Ростов-на-Дону – Адлер;
- Москва – Красное (и далее до Минска – Варшавы – Берлина);
- Москва – Суземка (и далее до Киева);
- Москва – Калининград;
- Санкт-Петербург – Калининград, а также ряд сообщений в связях с городами Приволжского региона.

В качестве транзитных будут задействованы железнодорожные вокзалы города Москвы, обеспечивающие в основном перераспределение внутрироссийских пассажиропотоков.

Что касается пропускной способности существующих вокзальных комплексов городов-организаторов, то с учетом планируемых ОАО «РЖД» мероприятий по их реконструкции их пропускную способность можно оценивать как достаточную для пропуска пиковых пассажирских потоков в период проведения матчей ЧМ-2018 при условии проведения комплексов организационно-технических мероприятий:

- оперативного регулирования графика движения пассажирских поездов;
- разделения движения пассажиропотоков дальнего следования и пригородного сообщения;
- установки дополнительных информационных мониторов, позволяющих пассажирам легче ориентироваться на вокзале и др.

Детальные предложения по обеспечению необходимого уровня пропускной способности, безопасности, улучшения технологического и информационного обес-

печения инфраструктуры железнодорожного транспорта, приведены в Приложении Ж.

В таблице 4.10 отражен прогнозный транспортный спрос на железнодорожные перевозки в период проведения ЧМ-2018. В колонке «Дополнительный пассажиропоток (на ЧМ-2018)» указаны минимальные и максимальные значения по количеству пассажиров дополнительно прибывающих железнодорожным транспортом в города организаторы (в сутки, в день матча). При этом, стоит учитывать, что значения пикового спроса на прибытие пассажиров в день матча (пасс./сут.), будет меньше значений по дополнительному транспортному спросу зрителей пребывающих на матч, т.к. предусматривается прибытие на игру за ранее (например, за сутки до матча и т.д.).

Таблица 4.10– Прогноз транспортного спроса на железнодорожные пассажирские перевозки

№	Город	Ж/д вокзал	Пассажиропоток 2018 г. на маршрутах дальнего следования, пасс./сут.		Пассажиропоток 2018 г. на маршрутах пригородного сообщения пасс./сут.		Дополнит. пассажиропоток, пасс./сут. (на ЧМ 2018)		Итого		Комментарии по организации пассажиропотоков
			Отправление	Прибытие	Отправление	Прибытие	min	max	min	max	
1	2	3	4		5		6		7		8
1	Москва	Белорусский	6416	6416	28658	28658	300	500	13133	13333	Пассажиропотоки пригородного и дальнего сообщения разделены. Имеется выход в город, минуя вокзальные сооружения. Организация дополнительных выходов не требуется.
		Казанский	19036	19036	50279	50279	2000	3100	40071	41171	
		Киевский	8588	8588	36608	36608	3200	5000	20375	22175	
		Курский	12608	12608	91419	91419	2860	4440	28076	29656	
		Ленинградский	12282	12282	38475	38475	10400	15600	34963	40163	
		Павелецкий	6606	6606	19333	19333	200	310	13411	13521	
		Ярославский	9922	9922	112046	112046	2240	3450	22084	23294	
2	Санкт-Петербург	Витебский	3236	3236	13199	13199	2000	2500	8472	8972	Организация дополнительных выходов не требуется.
		Ладожский	4972	4972	3145	2859	3300	4400	13244	14344	
		Московский	16523	16523	15145	13768	10400	14300	43446	47346	
		Финляндский	713	713	19237	17488	1000	1000	2426	2426	

1	2	3	4		5		6		7		8
3	Нижний Новгород	Московский	4881	4881	18323	18323	11400	12900	57807	59307	Нет отдельных платформ для пригородных поездов. Требуется дополнительный выход с платформы в город.
4	Казань	Казань-Пассажирская	3167	3167	5040	5040	7700	8200	24114	24614	Имеется отдельный пригородный терминал.
5	Сочи	Адлер	5490	5490	780	780	7000	7500	20794	21294	Организация дополнительных выходов не требуется.
		Сочи	2449	2449	2064	2064					
6	Ростов-на-Дону	Ростов-Главный	4375	4375	13198	13198	7700	8200	46361	46861	Имеется отдельный пригородный терминал.
7	Волгоград	Волгоград-1	2964	2964	5490	5490	11300	12300	29899	30899	Имеется отдельный пригородный терминал.
8	Самара	Самара	3917	3917	5418	5418	9300	9300	29837	29837	н/д
9	Саранск	Саранск	615	615	194	194	10700	11700	12480	13480	Необходима организация дополнительного выхода с платформы в город на период проведения ЧМ2018.
10	Екатеринбург	Екатеринбург-Пассажирский	8225	8225	8531	8531	8900	11900	45763	48763	Отдельных пригородных платформ нет. Имеется 2 туннеля прямо к зданию вокзала. Организация дополнительных выходов не требуется.
11	Калининград	Калининград-Южный	646	646	2708	2708	5300	6800	12679	14179	Имеется только 1 туннель между платформами. Необходимо организовать дополнительный выход в город.

4.3.3 Автомобильный транспорт

В контексте обеспечения транспортных связей между городами-организаторами в ряде случаев перемещение автомобильным транспортом представляется довольно проблематичным, поскольку, например, расстояние между Екатеринбургом и Калининградом превышает 3 000 км и среднее время в пути составит около 45 часов. При этом автомобильный транспорт может рассматриваться в качестве одного из возможных способов наземного перемещения участников и зрителей между городами одного кластера.

Транспортный спрос на услуги междугороднего и пригородного автобусного транспорта примерно одинаков для всех городов-организаторов, кроме Москвы и Санкт-Петербурга, низкие значения спроса для которых объясняются развитым пригородным железнодорожным сообщением.

Личный автотранспорт часто является предпочтительным при передвижении на малые или средние расстояния (меньше 500 км или 5 часов). Также ограниченное количество зрителей может использовать личный автотранспорт в случае невозможности покупки билета на поезд и самолет.

Расчеты показывают, что вклад посетителей клиентских групп FIFA и «фан-зон» в дополнительную интенсивность движения на автомобильных дорогах в дни проведения игр ЧМ-2018 составит для различных городов-организаторов от 3400 до 7700 ТС/сутки (прибывающие автобусы и легковые автомобили).

Пассажиры корреспонденции междугородным автотранспортом между городами-организаторами ЧМ-2018 на сегодняшний день эффективно организованы по направлениям Волгоград – Москва, Москва – Санкт-Петербург, Волгоград – Ростов-на-Дону и Ростов-на-Дону – Москва (отправление не менее 500 пасс./сутки).

Города-организаторы ЧМ-2018 Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону и Калининград, в которые возможно прибытие иностранных зрителей на игры ЧМ-2018 рейсовым пассажирским автомобильным транспортом, характеризуются регулярным и достаточным автомобильным сообщением в направлении соседних европейских государств, равным соответственно 3200, 1900 и 1400 пасс./сутки.

Повышению пропускной способности федеральных, региональных и местных автомобильных дорог общего пользования, недопущению несвоевременного прибытия болельщиков ЧМ-2018 и посетителей «фан-зон» к объектам притяжения будет способствовать реализация мероприятий, заложенных в Государственную программу РФ «Развитие транспортной системы», федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России» (2010 – 2020 годы) и региональные целевые программы развития объектов дорожной инфраструктуры.

Суммарная провозная способность автомобильного пассажирского транспорта между городами-организаторами ЧМ-2018 по данным за 2012 год показана на рис. 31, в направлении иностранных государств – на рис. 32.

Дополнительные предложения по мероприятиям направленным на эффективное удовлетворение транспортного спроса, со стороны клиентских групп FIFA и посетителей «фан-зон» внешним автомобильным транспортом, приведены в Приложении Ж.

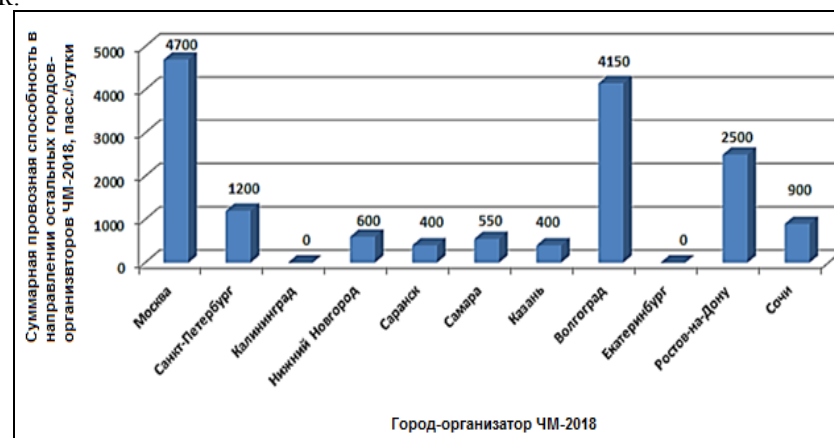


Рис. 31 – Суммарная провозная способность автомобильного пассажирского транспорта между городами-организаторами ЧМ-2018

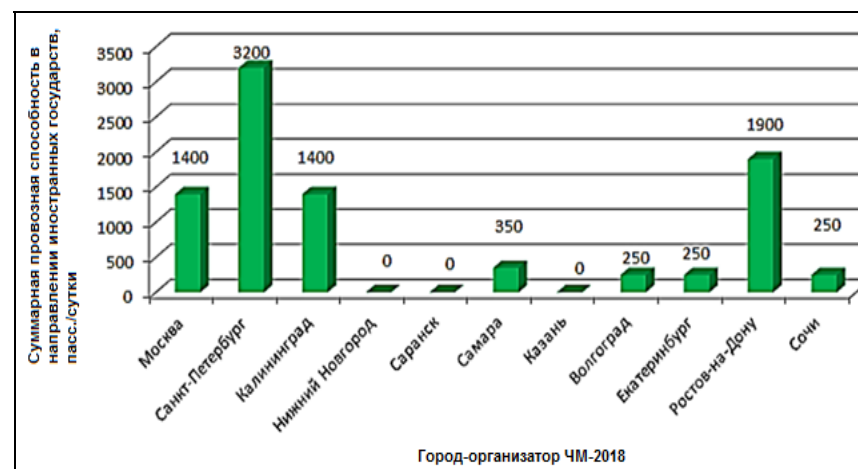


Рис. 32 – Суммарная провозная способность автомобильного пассажирского транспорта городов-организаторов ЧМ-2018 в направлении иностранных государств

В соответствии с предложениями субъектов Российской Федерации, заявленный объем финансирования мероприятий по развитию дорожной сети составил порядка 488 млрд. рублей. Из представленных предложений в соответствии с корректировкой федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» на финансирование строительства и реконструкции объектов федерального значения будет выделено около 10 млрд. рублей. Большинство заявленных объектов являются объектами регионального значения и должны финансироваться в соответствующих рамках региональных программ. Следует отметить, что с 1 января 2012 г. реконструкция таких объектов может осуществляться за счет средств региональных дорожных фондов, образуемых в соответствии с Федеральным законом от 06.04.2011 № 68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

4.3.4 Водный транспорт

В некоторых городах-организаторах ЧМ-2018 FIFA, для транспортного обеспечения клиентских групп, в качестве альтернативного и дополняющего к воздушному, железнодорожному и автомобильному транспорту, может быть задействован морской и внутренний водный транспорт.

В период проведения ЧМ-2018 FIFA наибольший пассажиропоток иностранных зрителей прогнозируется в городах, имеющих морские порты и международное паромное сообщение (примерно 1% от общей численности клиентских групп).

Внешнее сообщение морским транспортом имеют Санкт-Петербург, Калининград и Сочи.

В Москве, Санкт-Петербурге, Волгограде, Казани, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону и Самаре в различной степени развита система речного судоходства.

Основными стратегическими преимуществами водного пассажирского транспорта являются его экологическая безопасность, высокий уровень энергоэффективности и возможность точно планировать время в пути.

Главными сдерживающими факторами при обслуживании клиентских групп ЧМ-2018 FIFA являются значительное время в пути и высокая стоимость морских круизов. Для речного транспорта характерен недопустимо-большой средний возраст российских речных пассажирских судов (более 38 лет) и несмотря на государственную поддержку судостроения, в ближайшие 5 лет их обновление представляется весьма проблематичным.

Вместе с тем, пассажирские суда, паромы и круизные лайнеры в период проведения мероприятий связанных с ЧМ-2018 FIFA, могут быть использованы в качестве мест временного размещения персонала, гостей и участников соревнований.

4.3.4.1 Морской транспорт

Морской транспорт обслуживают 4 порта, среди которых: Балтийск (Калининград), Морской вокзал Сочи, Морской вокзал Санкт-Петербург и Новороссийский морской порт.

Основная доля пассажиропотока из иностранных государств через морские порты России приходится на Балтийский и Азово-Черноморский бассейны.

Балтийское море является мировым лидером по интенсивности паромных сообщений (20% от общего объема), которое удерживает абсолютное первенство даже в сравнении с Северным и Средиземным морями благодаря большому числу паромных линий (более 80) и значительному объему ежегодно выполняемых паромных рейсов (за счет преобладания коротких и средних по протяженности маршрутов).

В настоящее время ежегодный рост пассажиропотока на Балтике составляет от 5 до 10%, что подтверждено многочисленными исследованиям рынка, а также данными круизных ассоциаций, таких как Cruise Baltic.

В таблице 4.11 «Оценка провозной способности и сопутствующие показатели морского паромного транспорта в международном сообщении», приведены значения параметров, характеризующие максимальный морской регулярный пассажиропоток в г. Санкт-Петербурге, г. Калининграде и г.Сочи, за 2012 год.

Таблица 4.11 – Оценка провозной способности и сопутствующие показатели морского паромного транспорта в международном сообщении

Города (пункты назначения)		Среднее число рейсов в неделю в прямом направлении*	Максимальное число рейсов в неделю в прямом направлении*	Оценка максимально возможного объема отправок пассажиров в неделю
Санкт-Петербург	Таллинн/Стокгольм/Хельсинки /Рига/Копенгаген/Киль и др.	11	20	30 000 (летняя навигация)
Калининград	Таллинн/Стокгольм/Хельсинки /Рига/Копенгаген/Киль/Формбург и др.	1,5	2	1800 (летняя навигация)
Сочи	Батуми (Грузия)	2,0	7	665
	Трабзон (Турция)	4,0	14	2394
Примечание - * - равно числу рейсов в обратном направлении				

Расчетный транспортный спрос на уровне 400-500 пасс./матч может быть удовлетворен действующим паромным сообщением (пассажировместимость одного паромного судна в международном сообщении 1600-2500 пасс.).

Успешному применению морского пассажирского транспорта в качестве альтернативного и дополняющего к воздушному, железнодорожному и автомобильному транспорту при обслуживании клиентских групп FIFA будут способствовать:

- расширение правила 72-часового пребывания на территории РФ для иностранных туристов, прибывающих в РФ на борту прогулочных судов через морские пункты пропуска через государственную границу РФ;
- создание передвижных пунктов пропуска через государственную границу РФ;

С учетом подготовки гостиничной инфраструктуры целесообразно более углубленно проработать вопросы, связанные с возможностью организации временного проживания зрителей и участников ЧМ-2018 на борту морских судов и круизных лайнеров.

В настоящее время инфраструктура морских вокзальных комплексов в Санкт-Петербурге и Сочи предусматривает возможность принимать фактически любые суда, включая крупнотоннажные. Также, в случае крайней необходимости, под размещение Клиентских групп FIFA на судах может быть адаптирован и порт Балтийск (удаленность от Калининграда составляет 45 км).

4.3.4.2 Речной транспорт

Для Волгограда, Ростова-на-Дону, Казани, Нижнего Новгорода, Самары, Москвы и Санкт-Петербурга, в рамках обслуживания ЧМ-2018 FIFA, речной транспорт может рассматриваться как вспомогательный.

Успешному применению внутреннего водного транспорта для перемещения болельщиков между городами-организаторами ЧМ-2018 способствует функционирование в европейской части России единой глубоководной системы протяженностью 6,5 тыс. км, участки которой входят в перечень Европейского Соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения, а также в состав международного транспортного коридора «Север-Юг».

Интегральный, максимально возможный недельный объем отправок туристов по речным круизным маршрутам между городами-организаторами ЧМ-2018 (по данным за 2012 г.) показан ниже, на рисунке 33.



Рис.33 - Интегральный, максимально возможный, недельный объем отправок туристов по речным, круизным маршрутам между городами-организаторами ЧМ-2018 (по данным за 2012 г.)

В городах, где стадионы расположены в непосредственной близости от водных путей сообщения, для перевозки клиентских групп ЧМ-2018 FIFA, целесообразно использовать речной транспорт.

При рассмотрении особенностей использования речного транспорта следует также учитывать имеющийся историко-культурный ресурс (для организации сопутствующих туристических прогулок) и наличие операторов в круизном и паромном сообщении, которые могут принять ответственность за организацию обслуживания гостей и участников ЧМ-2018 FIFA.

4.3.5 Городской пассажирский транспорт

Основные направления совершенствования (реконструкция или строительство) существующей внутригородской транспортной инфраструктуры городов-организаторов ЧМ-2018, сформированные на основании представленных инвестиционных паспортов соответствующих проектов, приведены в таблице 4.12. Подробные рекомендации по порядку осуществления транспортного планирования, а также по мероприятиям, необходимым для гарантированного обеспечения требуемой пропускной способности и улучшения технологического и информационного обеспечения объектов транспортной инфраструктуры, повышения комфорта и безопасности при передвижениях клиентских групп ЧМ-2018 и местных жителей в городах-организаторах, приведены в Приложении Ж. Пример модельных требований к структуре городских транспортных планов приведен в Приложении И.

Учитывая сложность объекта управления – городской транспортной системы – очевидно, что задача выработки мер, необходимых для освоения пиковых транспортных и пассажирских потоков в период проведения ЧМ-2014, может быть решена только с использованием экономико-математической модели функционирования городского транспорта.

Во всех городах-организаторах ЧМ-2018 требуется модернизация улично-дорожной сети, в первую очередь, для обеспечения ее необходимой пропускной способности в условиях пиковых нагрузок в период проведения матчей.

В качестве ключевых маршрутов ГПТ, используемых для массового перемещения зрителей матча ЧМ-2018 в городе-организаторе, в Концепции рассматриваются два маршрута: «аэропорт – центр города» и «центр города – стадион».

Маршрут «аэропорт – центр города»

Во всех городах, в которых к 2018 г. будет организована связь с аэропортом посредством интермодальных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, провозная способность ГПТ в сообщении с аэропортом оценивается как достаточная. В остальных городах, пропускная способность ГПТ в сообщении с аэропортом недостаточна. В настоящее время связь аэропорта с центром города в этих городах обеспечивается малым количеством маршрутов ГПТ с низкой провозной способностью, проходящих через загруженные городские улицы и дороги.

В Нижнем Новгороде, Волгограде, Самаре, Саранске и Калининграде рекомендуется организация автобусных экспресс-маршрутов с провозной способностью на уровне 2000 пасс./час с использованием автобусов-шаттлов между аэропортом и центральной частью города, с началом работы утром в день матча, и завершением работы вечером следующего дня. Обслуживание этих маршрутов рекомендуется осуществлять с использованием комфортабельных городских пассажирских автобусов повышенной вместимости.

В каждом городе необходимо провести мероприятия на УДС, обеспечивающие беспрепятственное движение автобусов на данных маршрутах (выделение полосы движения, приоритетный пропуск на регулируемых перекрестках и т.д.).

Таблица 4.12 – Основные направления совершенствования (реконструкция или строительство) существующей внутренней транспортной инфраструктуры городов-организаторов ЧМ-2018

Город-организатор	Развитие городского электротранспорта				Развитие УДС	Приобретение подвижного состава			
	Линии и станции метро	Трамвайные линии	Линии скоростного трамвая	Троллейбусные линии		трамваи	троллейбусы	Вагоны метро	автобусы
Волгоград	-	+	-	-	+	+	+	-	+
Екатеринбург	+	-	-	-	+	+	+	+	+
Казань	+	-	-	+	+	+	+	+	-
Калининград	-	+	-	+	+	+	+	-	+
Москва	+	-	-	-	-	-	-	-	-
Н.Новгород	+	-	-	+	+	+	+	+	+
Ростов-на-Дону	-	-	-	-	+	+	+	-	+
Самара	+	+	-	-	+	+	-	-	+
Санкт-Петербург	+				+	-	-	+	+
Саранск	-	-	-	+	+	-	+	-	+
Сочи	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Маршрут «центр города – стадион»

Транспортные системы Москвы и Санкт-Петербурга в целом справятся с пиковыми нагрузками, связанными с доставкой зрителей в день матча ЧМ-2018. При этом требуется тщательная проработка планов транспортного обеспечения мероприятий, обоснование выбора расположения мест «фан-зон», маршрутов перемещения гостей матча, организации дорожного движения вблизи стадионов и «фан-зон» и др.

Транспортный спрос на перемещение между центральной частью города и стадионом в городах, имеющих стадион с общей вместимостью на уровне 45000 чел., будет варьироваться в зависимости от города и типа матча в диапазоне от 8000 до 20000 чел./час (с учетом фонового пассажиропотока). Данный спрос не может быть

удовлетворен существующей системой ГПТ городов-организаторов, не обеспеченных метрополитеном (а также в Самаре, где метрополитен проходит вне основных маршрутов передвижения гостей матча ЧМ-2018). Транспортные связи ГПТ между центральной частью города и местом размещения стадиона оцениваются для таких городов, как недостаточные.

Операционные транспортные планы городов-организаторов должны предусматривать организацию автобусного сообщения между центром города («фан-зона», вокзал, транспортные пересадочные узлы, другие места массового скопления зрителей) и стадионом от нескольких конечных посадочных площадок. Суммарная пропускная способность линий должна быть не меньше прогнозируемых значений пассажиропотоков зрителей на ГПТ для каждого города. Обслуживание рекомендуется осуществлять с использованием комфортабельных городских пассажирских автобусов повышенной вместимости.

Маршруты к «фан-зонам» (дополнительные маршруты).

Спрос на перемещение в сообщении с «фан-зонами» со стороны болельщиков, являющихся жителями города, распределен приблизительно равномерно по различным направлениям. Спрос со стороны иногородних гостей «фан-зоны» сосредоточен на направлениях к терминалам внешнего пассажирского транспорта и перехватывающим парковкам. В городах, имеющих метрополитен, основная нагрузка в транспортном обеспечении «фан-зон» придется именно на данный вид ГПТ. При этом его провозная способность оценивается как достаточная. В городах, не имеющих метрополитена, система ГПТ не справится с пиковыми нагрузками. Рекомендуется разработка мер по организации дополнительных маршрутов ГПТ, связывающих «фан-зону» с остальными объектами притяжения на территории городов-организаторов.

4.3.6 Организация стоянки автомобильного транспорта

В период проведения ЧМ-2018, приоритетной задачей управления парковкой автотранспорта станет организация перехватывающих стоянок, организуемых на предполагаемых основных направлениях прибытия/убытия болельщиков и посетителей «фан-зон» на личных автомобилях.

При этом предпочтение должно быть отдано децентрализованному расположению перехватывающих стоянок для личного легкового автотранспорта на периферии городов, в целях снижения плотности потоков частных автомобилей вокруг стадионов и городских центров до минимума. Это потребует организации автобусных и/или железнодорожных перевозок пассажиров от децентрализованных автостоянок к стадиону и «фан-зонам».

Перехватывающие стоянки могут создаваться как на постоянной основе (в том числе в составе транспортных пересадочных узлов), так и на время проведения ЧМ-2018 на специально выделенных территориях (в том числе на стоянках, принадлежащих крупным торговым и развлекательным центрам, другим объектам массового тяготения, а также на закрытых для движения участках УДС и т.д.).

4.4 Финансовое обеспечение Концепции транспортного обеспечения ЧМ-2018

Российская Федерация в соответствии с Соглашением о проведении соревнований между FIFA и АНО «Оргкомитет Россия-2018» «оплачивает все расходы, связанные разработкой, организацией и реализацией Планов транспортного обеспечения соревнований на своей территории».

Разработка Концепции транспортного обеспечения ЧМ-2018 является первым этапом процесса планирования работы транспортной системы страны в условиях проведения данного спортивного мероприятия. Основными задачами подготовки данного документа являются: а). предварительная (в условиях существующей неопределенности с расписанием матчей конкретных команд) оценка транспортного спроса на момент проведения матчей и б). оценка провозной способности транспортных систем страны и городов-организаторов с разработкой общих рекомендаций по обеспечению эффективного и качественного функционирования объектов внешнего транспорта (воздушного, железнодорожного и автомобильного). В связи с изложенным сама по себе Концепция не является программным документом, определяющим какие-либо бюджетные обязательства. Реализация разработанной Концепции транспортного обеспечения ЧМ-2018 будет осуществляться через последующую разработку на ее основе и внедрение конкретных операционных транспортных планов городов-организаторов и объединенного операционного транспортного плана на федеральном уровне. Инфраструктурные и операционные проекты включаются в соответствующие федеральные и региональные программы, финансирование которых осуществляется за счет средств соответствующих бюджетов, а также из внебюджетных источников. Предусматривается, что в целях создания необходимых объектов транспортной инфраструктуры могут применяться государственный заказ и частные инвестиции, а также различные модели государственно-частного партнерства в зависимости от вида объекта, экономической основы проекта и состава участников. Применение инструментов государственно-частного партнерства при создании объектов транспортной инфраструктуры ЧМ-2018 позволит не только добиться требуемого качества транспортной инфраструктуры, но и сократить бюджетные расходы.

Анализ данных о текущем статусе объектов транспортной инфраструктуры РФ, задействованных в транспортном обеспечении ЧМ-2018, с учетом заявленных городами-организаторами новых проектных проработок, позволил сделать вывод, что большая часть предлагаемых в Концепции мероприятий обоснована необходимостью удовлетворения прогнозного транспортного спроса на пассажирские перевозки имеющимися видами транспорта со стороны клиентских групп ЧМ-2018 с учетом их потребностей в подвижности и наиболее вероятных сценариев пиковых транспортных нагрузок. Сведения по объемам и источникам финансирования мероприятий ЧМ-2018 приведено в Приложениях Д и К. Финансирование мероприятий по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры для подготовки и проведения ЧМ-2018 предусматривает:

1. Финансирование инфраструктурных объектов, предусмотренное федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» с учетом ее корректировок, утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848.

2. Финансирование 29 первоочередных мероприятий по подготовке транспортной инфраструктуры для проведения ЧМ-2018 и КК-2017, в т.ч. - на реконструкцию аэропортов (16 объектов) около 253 млрд. рублей (из них 100938,3 млн. руб. из федерального бюджета), на строительство и реконструкцию дорог (11 объектов) - около 42 млрд. руб. (из них 33906,9 млн. руб. из федерального бюджета), на строительство метро (2 объекта) – 42,8 млрд. руб. (из них 21424 млн. руб. из федерального бюджета). Выделение средств из федерального бюджета было согласовано на совещаниях у Первого заместителя Председателя Правительства РФ И.И. Шувалова и Заместителя Председателя Правительства РФ А.В. Дворковича. Данные мероприятия включены в Программу подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу, утвержденную Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.06.2013 г. № 518, которое устанавливает предельные объемы финансирования за счет средств федерального бюджета. При этом общая прогнозная оценка расходов федерального бюджета составляет 156 269,2 млн. руб. и обозначенные объемы финансирования по объектам и мероприятиям подлежат уточнению после разработки проектно-сметной документации и получения государственной экспертизы, а также после принятия федерального закона о федеральном бюджете на очередной финансовый год и плановый период.

В приложении Д приведены подробные данные по объемам, структуре и срокам финансирования объектов и мероприятий, входящим в Программу подготовки к проведению в 2018 году в России чемпионата мира по футболу, утвержденную Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.06.2013 г. № 518. В приложении Г на картах городов-организаторов соревнований показаны объекты, включенные в Программу подготовки к проведению в 2018 году в РФ чемпионата мира по футболу. При этом Концепция не предусматривает на настоящий момент каких-либо новых обязательств федерального бюджета. Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.10.2013 года № 945 утверждено Положение о координации деятельности и организации взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций по вопросам реализации Программы подготовки и проведения в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу, где определены особенности осуществления координации деятельности и организации взаимодействия, в т.ч. в вопросах финансового обеспечения.

3. Финансирование инфраструктурных объектов из региональных бюджетов. В субъектах Российской Федерации, задействованных в организации и проведении футбольных матчей ЧМ-2018, требуется реализация мероприятий, предусмотренных Соглашением между FIFA и принимающим городом (модернизация улично-дорожной сети и парка подвижного состава городского пассажирского транспорта и др.). Данные мероприятия включаются в региональные программы подготовки и проведения ЧМ-2018 и КК-2018 на стадии их разработки и согласований. Сведения о расходах бюджетов субъектов РФ и юридических лиц уточняются после принятия региональных программ. Реализация

региональных программ осуществляется за счет средств областного (городского) и муниципальных бюджетов с софинансированием из внебюджетных средств и средств федерального бюджета по объектам, включенным в Программу подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.06.2013 г. № 518. В приложении К приведена справочная информация по планируемым объемам финансирования мероприятий по подготовке транспортной инфраструктуры к ЧМ-2018, предусмотренных региональными программами субъектов РФ и не требующих финансирования из федерального бюджета.

4. Финансирование инфраструктурных объектов по инвестиционным программам собственников транспортной инфраструктуры (ОАО «РЖД»), собственники аэропортов и т.д.).

На следующих этапах транспортного планирования должны быть определены размеры и источники финансирования операционных транспортных расходов, связанных с проведением КК-2017 и ЧМ-2018. К таким расходам относятся: временная транспортная инфраструктура, оплата труда лиц, непосредственно занятых при предоставлении транспортных услуг и прочие мероприятия.

4.5 Кадровое обеспечение дополнительных провозных возможностей транспортной инфраструктуры в период проведения ЧМ-2018

Для качественного транспортного обеспечения ЧМ-2018 необходимо своевременно обеспечить достаточную численность должным образом обученных, квалифицированных, знающих, опытных транспортных сотрудников, особенно водителей. Транспортный персонал должен быть осведомлен о конкретной роли в транспортном обслуживании соревнований. Требуется разработка штатного расписания работников, наем профессиональных водителей и водителей-волонтеров, подготовка и реализация планов обучения персонала и составление смет расходов на эти нужды. Необходимо предусмотреть размещение и быт персонала и его снабжение ресурсами и инвентарем. Все водители должны владеть на приемлемом уровне английским языком. Водители для делегаций команд, официальных лиц матчей, президента FIFA и иных VIP-гостей из числа членов делегации FIFA, указанных FIFA, должны иметь более высокую квалификацию, включая обучение по вопросам безопасности. Обучение водителей включает: использование средств связи, работа с приборами ГЛОНАСС\GPS, указатели и знаки маршрутного ориентирования ЧМ-2018, протокол и особенности обслуживания клиентов, технику безопасности, карты и маршруты, Правила движения по дорогам, презентабельный вид и гигиену.

Для обеспечения пропускной способности на всех объектах внешнего пассажирского транспорта необходимо привлечение дополнительного персонала государственных служб, задействованных в функционировании пунктов пропуска через государственную границу РФ (ФТС, Пограничной службы ФСБ России, Роспотребнадзора), которое должно осуществляться в рамках стандартных процедур бюджетного процесса и сложившейся практики обслуживания крупных спортивных мероприятий.

С целью обеспечения техническим и обслуживающим персоналом служб аэропортов, железнодорожных и автомобильных перевозок при реализации мероприятий по повышению пропускной способности соответствующих терминальных комплексов (службы авиационной и железнодорожной безопасности, службы организации пассажирских перевозок, службы специального транспорта и др.) необходимо привлечение временных работников с рынка труда и путем аренды подготовленного персонала.

5 Разграничение сфер компетенции и ответственности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления и причастных организаций при транспортном обслуживании футбольных первенств

При подготовке системы транспортного обеспечения ЧМ-2018 необходимо обеспечить координацию и взаимодействие различных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, а также обеспечить их эффективное взаимодействие с широким кругом причастных организаций.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 31.12.2010 года № 1218 установлено, что Министерство спорта Российской Федерации осуществляет координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления, а также обеспечивает взаимодействие указанных органов и заинтересованных организаций в связи с подготовкой и проведением в Российской Федерации ЧМ-2018.

Со стороны федеральных органов исполнительной власти ответственным за транспортное обеспечение в период проведения КК-2017 и ЧМ-2018 и реализацию положений настоящей Концепции является **Минтранс России**, а также подведомственные ему организации, агентства и службы, к числу которых относятся Росавиация, Росжелдор, Росавтодор, Росморречфлот и Ространснадзор. Вместе с тем, в подготовке транспортного обеспечения КК-2017 и ЧМ-2018 будут задействованы другие министерства и ведомства, так или иначе связанные с обеспечением функционирования транспортной системы страны.

Постановлением Правительства Российской Федерации № 518 от 20.06.2013 г. утверждена Программа подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу (далее – Программа) и Минспорт России определен как ответственный исполнитель-координатор этой Программы. При этом Минтранс России определен как ответственный исполнитель подпрограммы «Строительство и реконструкция транспортной инфраструктуры». В части мониторинга строительства и реконструкции объектов, включенных в Программу, предусмотрено взаимодействие с АНО «Центр планирования и мониторинга Программы подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу» в соответствии с постановлением Правительства РФ № 1948-р от 24.10.2013 г.

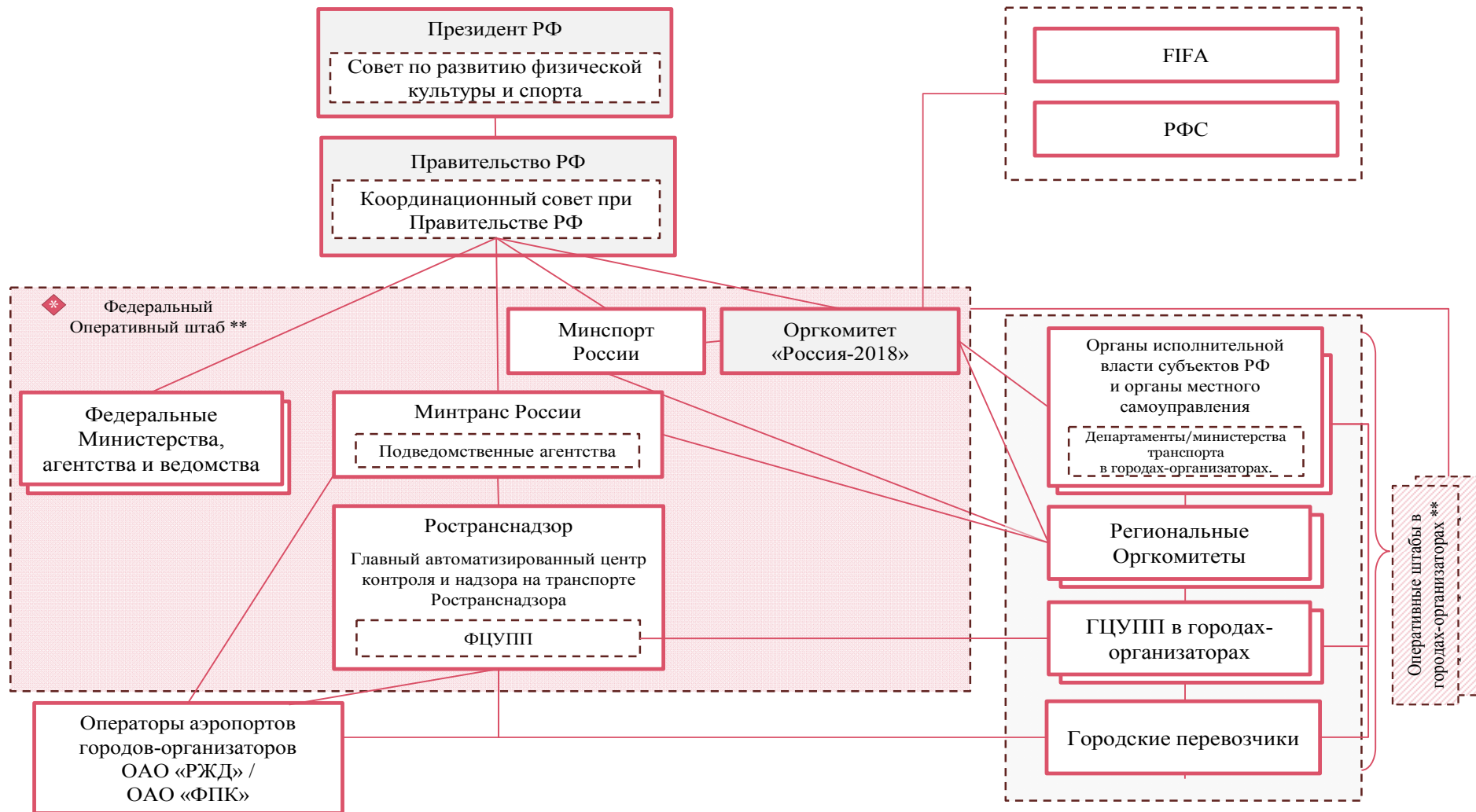
Постановлением Правительства Российской Федерации № 945 от 24.10.2013 г. также утверждено Положение о координации деятельности и организации взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций по вопросам реализации Программы подготовки и проведения в 2018 году в РФ чемпионата мира по футболу. Данным положением устанавливаются особенности осуществления координации деятельности и организации взаимодействия по вопросам: внесения изменений в Программу, взаимодействия в части региональных программ подготовки к проведению ЧМ-2018, строительства и реконструкции объектов Программы, финансового обеспечения Программы, обеспечения контроля за ходом реализации Программы и определяются полномочия Минспорта России, как ответственного исполнителя – координатора Программы.

Ключевым участником подготовки и проведения ЧМ-2018 является **Оргкомитет «Россия-2018»**, учредителями которого выступают Минспорт России и РФС. Роль и обязанности Оргкомитета «Россия-2018» определяются его уставом, а полномочия деятельности - отражены в ФЗ № 108-ФЗ от 07.06.2013 г.

В соответствии с ФЗ № 108-ФЗ от 07.06.2013 г. для подготовки к проведению КК-2017 и ЧМ-2018 созданы **Региональные Оргкомитеты** на уровне субъектов Российской Федерации, определены их полномочия.

В результате анализа Заявочной книги РФ и других законодательных актов РФ сформирована концептуальная схема взаимодействия между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления и причастными организациями, задействованными при обеспечении доставки различных клиентских групп ЧМ-2018 (рис. 34).

Высокие требования, предъявляемые к транспортному обслуживанию ЧМ-2018, определяют необходимость координации действий всех участников на этапе подготовки, а также централизованного принятия решений по транспортному обслуживанию во время проведения ЧМ-2018. Со стороны федеральных органов исполнительной власти подобная ответственность возложена на Минтранс России. Вместе с тем, большое значение имеет наличие специализированной организации, обладающей необходимыми полномочиями и техническими средствами, необходимыми для организации мониторинга работы транспортной системы во время проведения ЧМ-2018. Предполагается, что в период проведения КК-2017 и ЧМ-2018 функции мониторинга работы транспортной системы и координации деятельности отдельных видов транспорта будут возложены на подведомственную службу Минтранса России – Ространснадзор, где функционирует автоматизированный центр контроля и надзора на транспорте. На его базе на время подготовки и проведения КК-2017 и ЧМ-2018 предусматривается формирование Федерального центра управления пассажирскими перевозками (ФЦУПП), выполняющий функции оперативного штаба по координации пассажирских перевозок. Его функциональные обязанности будут подробно рассмотрены ниже.



* - взаимодействие Оргкомитета «Россия-2018» с ФЦУПП и Региональных Оргкомитетов с ГЦУПП предполагается только на этапе проведения ЧМ-2018;
 ** - функционирование оперативного штаба на Федеральном уровне и оперативных штабов в городах-организаторах предполагается только во время проведения ЧМ-2018.

Рис.34 – Схема взаимодействия органов исполнительной власти и причастных организаций в рамках подготовки и проведения ЧМ-2018 в части транспортного обеспечения

Работы по созданию Федерального центра управления пассажирскими перевозками (ФЦУПП) должны быть завершены до конца 2016 г. и в пилотном (тестовом) режиме проведена его апробация, в т.ч. в период проведения Кубка Конфедераций FIFA 2017 года.

В середине 2015 г. будет проведена жеребьевка команд-участниц, что позволит внести необходимые уточнения в план подготовки ЧМ-2018 и операционные транспортные планы в городах-организаторах. Формирование ГЦУПП в городах-организаторах должно быть завершено субъектами Российской Федерации, задействованными в КК-2017 к II кварталу 2016 года (4 центра) и задействованных при проведении ЧМ-2018 – к II кварталу 2017 года (7 центров).

При осуществлении пассажирских перевозок между городами-организаторами по маршрутам, пролегающим по территории нескольких субъектов РФ, необходимо предусмотреть систему мониторинга и контроля за передвижениями транспорта, задействованного в обеспечении ЧМ-2018. С учетом возможного отсутствия ЦУПП в ряде регионов РФ, непосредственно не участвующих в проведении ЧМ-2018, следует рассмотреть возможность организации системы мониторинга перевозок на основе существующей технологической базы и оборудования, находящихся в ведении Ространснадзора.

Опыт проведения большинства крупнейших спортивных мероприятий за рубежом показал целесообразность создания двухуровневой организационной системы управления: функции и полномочия распределялись между общегосударственным (национальным) уровнем и уровнем региона/города-организатора события. Исходя из этого предлагаемое распределение сфер ответственности за транспортное обеспечение КК-2017 и ЧМ-2018 между органами исполнительной власти различных уровней и причастными организациями представлено на рис. 35. Обозначение цифр на рисунке 35 приведено в таблице 5.1 и отображает нормативные источники, использованные при разграничении сфер ответственности за транспортное обеспечение КК-2017 и ЧМ-2018 между органами исполнительной власти различных уровней и причастными организациями.

На федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие управление в области транспортного комплекса, предлагается возложить ответственность за работу транспортной инфраструктуры, находящейся в ведении Российской Федерации. К числу таких объектов относятся автодороги общего пользования федерального значения, магистральные железные дороги, аэропортовая и портовая инфраструктура, таможенные и пограничные пункты, консульская и визовая службы. В ведении федеральных органов исполнительной власти также будет находиться Федеральный центр управления пассажирскими перевозками (ФЦУПП), ответственный за мониторинг работы транспортной системы ЧМ-2018, координацию отдельных видов транспорта, а также реагирование на чрезвычайные ситуации, возникающие при осуществлении перевозок. Также предполагается, что федеральные органы

исполнительной власти будут нести ответственность за координацию подготовки официальных «фан-зон» в городах-организаторах.

На органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации будет возложена ответственность за работу различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры, находящихся в ведении субъектов Российской Федерации. К их числу относятся автомобильные дороги общего пользования регионального значения, междугородние пассажирские перевозки на различных видах транспорта, улично-дорожная сеть, метрополитен и ГПТ. Подготовка к проведению спортивных соревнований в субъекте РФ и муниципальных образованиях, на территориях которых расположены объекты инфраструктуры, будет обеспечиваться Региональными Организационными комитетами.

На органы местного самоуправления в городах-организаторах ЧМ-2018 будет возложена ответственность за работу различных видов городского транспорта и транспортной инфраструктуры, находящейся в их ведении (улично-дорожная сеть, метрополитен, ГПТ, организация дорожного движения и т.д.). Также органы местного самоуправления будут отвечать за организацию работы городских центров управления перевозками (ГЦУПП), на которые предлагается возложить задачи мониторинга и контроля перевозок в мультимодальном контексте и оперативного реагирования на сбойные ситуации на уровне города-организатора. При необходимости, в зону ответственности таких центров могут быть включены и пригородные перевозки, а также часть региональных перевозок.

Органы местного самоуправления также будут, среди прочего, отвечать за набор и обучение персонала, задействованного в транспортном обслуживании ЧМ-2018, а также за транспортное обеспечение «фан-зон» на территории городов.

На причастные организации различных форм собственности, задействованные в подготовке и транспортном обслуживании ЧМ-2018, в рамках заключенных государственных и муниципальных контрактов будет возложена ответственность за создание объектов транспортной инфраструктуры в соответствии с требованиями и нормативами государственных заказчиков. В период подготовки ЧМ-2018 причастные организации также будут осуществлять поставки транспортных средств и необходимого оборудования в соответствии с потребностями Оргкомитета «Россия-2018». Во время проведения ЧМ-2018 причастные организации будут нести ответственность за своевременные, качественные и безопасные перевозки клиентских групп ЧМ-2018.

К числу задействованных министерств и ведомств, определенных в Заявочной книге РФ, относятся Министерство транспорта; Министерство спорта; Министерство финансов; Министерство экономического развития; Министерство здравоохранения; Министерство регионального развития; Министерство природных ресурсов; Министерство внутренних дел; Министерство по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий; Министерство иностранных дел; Министерство связи и массовых коммуникаций; Федеральная тамо-

женная служба; Министерство культуры; Министерство образования и науки; Министерство обороны.

Принимая во внимание значительный масштаб подготовительных мероприятий ЧМ-2018, в том числе в сфере обеспечения доставки различных клиентских групп и обеспечения транспортной безопасности, список органов исполнительной власти, представленный в Заявочной книге РФ, целесообразно дополнительно включить ФСБ России, ФСО России, ФТС России, ФМС России, ФАС России, Счетную палату, а также ряд других федеральных служб и агентств.

Межведомственное взаимодействие и координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов власти субъектов РФ и причастных организаций по вопросам подготовки и проведения ЧМ-2018 будет осуществляться через Координационный совет при Правительстве Российской Федерации, предусмотренный Постановлением Правительства РФ № 518 от 20.06.2013.

Текущие полномочия и ответственность различных органов исполнительной власти и субъектов управления транспортом являются в целом достаточными для обеспечения функционирования транспортной системы в обычном (штатном) режиме. Однако существующая система не ориентирована на существенное повышение интенсивности работы транспорта на определенных территориях и пиковые нагрузки на транспортную инфраструктуру во время проведения ЧМ-2018.

В Плане действий («Дорожной карте») по реализации Концепции транспортного обеспечения КК-2017 и ЧМ-2018 (раздел 8) представлено распределение ответственности между различными органами власти/организациями-исполнителями по отдельным мероприятиям в сфере транспорта и график реализации этих мероприятий.

После завершения ЧМ-2018 целесообразно провести реорганизацию созданных специализированных структур. При этом наличие действующих ЦУПП станет одним из важнейших элементов мультимодального транспортного планирования и управления перевозками как на время проведения ЧМ-2018, так и для повседневных нужд городов-организаторов после его окончания.

На этапе непосредственного проведения ЧМ-2018 в городах-организаторах целесообразно рассмотреть возможность создания оперативных городских штабов по транспорту, которые будут функционировать в круглосуточном режиме в дни проведения матчей, и иных мероприятий, предусмотренных программой ЧМ-2018. Целью создания таких штабов является оперативное административно-

управленческой реагирование на события в сфере транспорта, возникающие в дни проведения мероприятий ЧМ-2018. Для более эффективного функционирования таких штабов целесообразно включать в их состав представителей ключевых органов исполнительной власти региона/города. Таким образом, оперативный транспортный штаб будет являться межведомственным коллегиальным органом, образованным в целях координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, иных органов и организаций – участников подготовки и проведения ЧМ-2018 по вопросам оперативного управления всеми видами транспорта и обслуживания транспортной инфраструктуры ЧМ-2018.

Целесообразно рассмотреть вопрос создания аналогичного оперативного транспортного штаба и на федеральном уровне. Очевидно это потребует принятия решений на правительственном уровне в связи с чем будет необходима его дополнительная проработка и согласование на заключительных этапах подготовки к ЧМ-2018.

В транспортном обеспечении ЧМ-2018 будут задействованы крупнейшие компании-перевозчики и компании-владельцы объектов транспортной инфраструктуры, которые будут использоваться для перевозок во время ЧМ-2018.

По результатам предварительного анализа, к числу таких причастных организаций, задействованных в подготовке системы транспортного обеспечения и оказании транспортных услуг во время проведения ЧМ-2018, относятся, в частности: ОАО «РЖД»/ОАО «ФПК», ООО «Аэроэкспресс», компании-собственники аэропортов в городах-организаторах, компании-перевозчики, специализированные строительные компании, собственники объектов транспортной инфраструктуры, собственники транспортных средств, поставщики оборудования и транспортных средств, собственники основных объектов размещения.

Более точный список причастных организаций может быть определен по результатам формирования операционного транспортного плана ЧМ-2018, определения мест массового скопления участников и гостей ЧМ-2018, а также утверждения полного перечня транспортных инфраструктурных объектов и транспортных средств, задействованных в организации ЧМ-2018. Данный список должен периодически обновляться.

Распределение ответственности за транспортное обеспечение Кубка Конфедераций FIFA 2017 года и Чемпионат мира по футболу FIFA 2018 года

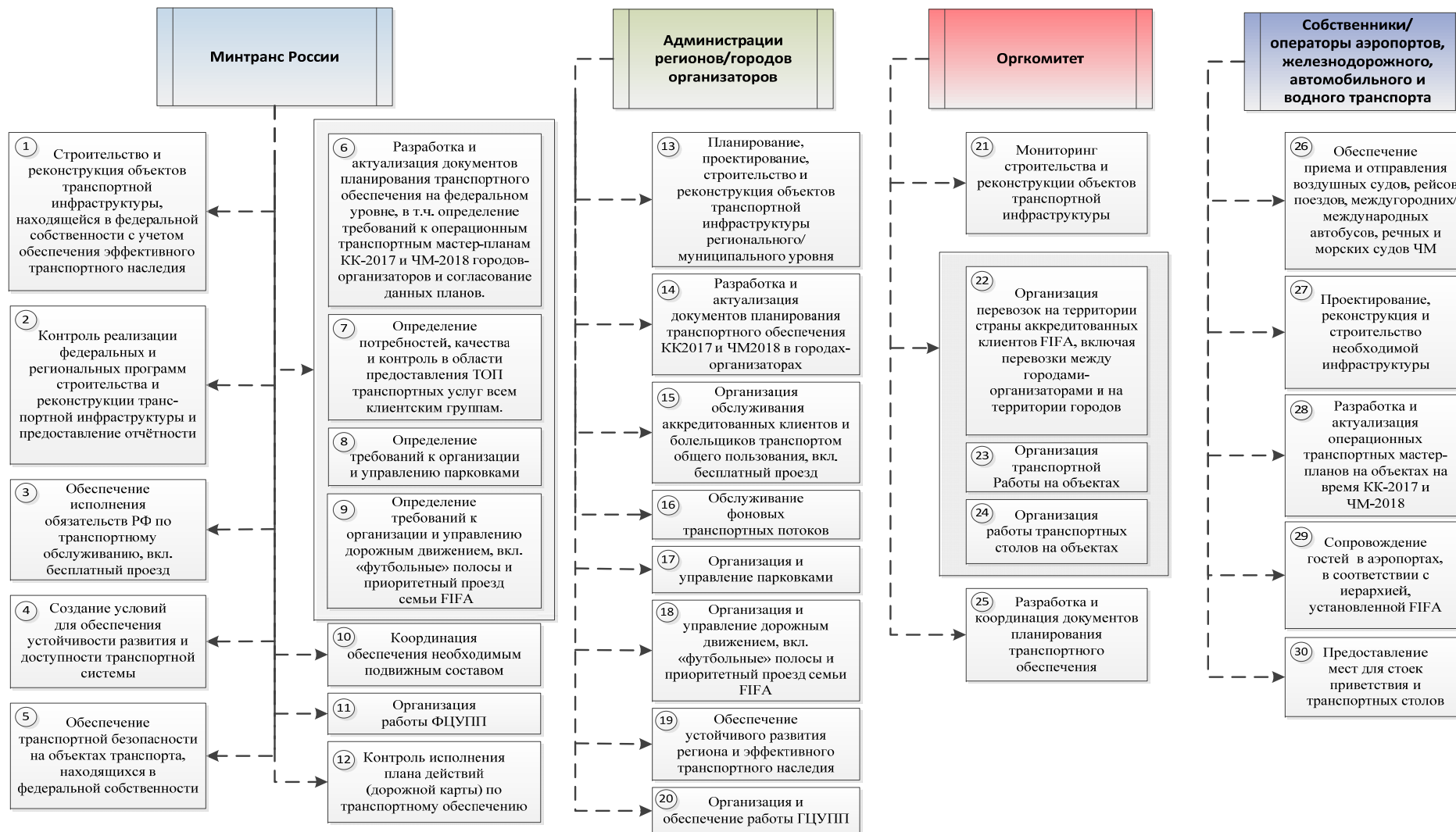


Рис. 35 – Предлагаемое распределение сфер ответственности за транспортное обеспечение КК-2017 и ЧМ-2018 между органами исполнительной власти различных уровней и причастными организациями

Таблица 5.1 – Нормативные источники, использованные при разграничении сфер ответственности.

Цифровое обозначение	Использованные источники
1	2
1.	Программа подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу. III. Подпрограмма «Строительство и реконструкция транспортной инфраструктуры». Утверждена Постановлением Правительства РФ от 20.06.2013 №518
2.	Программа подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу. III. Подпрограмма «Строительство и реконструкция транспортной инфраструктуры». Утверждена Постановлением Правительства РФ от 20.06.2013 №518; п. 17 Постановления Правительства РФ от 20.06.2013 №518
3.	п. 11.3 Заявочной книги РФ; п. 14, 15, 16. Распоряжение Правительства РФ №1333-р от 29.07.2013
4.	п. 11.3 Заявочной книги РФ; предложения, сформулированные в НИР
5.	п. 1.1. Положение о Минтрансе РФ
6.	п. 11.3 Заявочной книги РФ; п. 12.1.2. Соглашения с АНО «Оргкомитет «Россия-2018»
7.	п. 11.5 Заявочной книги РФ; п. 5.2.10.4. Положение о Минтрансе РФ
8.	п. 11.7, п. 11.8 Заявочной книги РФ
9.	п. 11.8 Заявочной книги РФ
10.	п. 11.3 Заявочной книги РФ
11.	п. 11.5 Заявочной книги РФ; предложения, сформулированные в НИР
12.	Предложения, сформулированные в НИР
13.	Постановление Правительства Российской Федерации №518 от 20.06.2013 «О Программе подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу»; Региональные инфраструктурные программы
14.	п. 11.3 Заявочной книги РФ; п. 4.5.1. Соглашения с принимающим городом
15.	п. 11.5 Заявочной книги РФ; п. 4.5. Соглашения с принимающим городом
16.	Ст. 14 131-ФЗ от 06.10.2003
17.	п. 11.7, п. 11.8 Заявочной книги РФ; п. 4.5.4. Соглашения с принимающим городом
18.	п. 11.5 Заявочной книги РФ; п. 4.5.6. Соглашения с принимающим городом

Окончание таблицы 5.1

1	2
19.	п. 11.3 Заявочной книги РФ; предложения, сформулированные в НИР
20.	п. 11.5 Заявочной книги РФ; предложения, сформулированные в НИР, п. 4.5.1. Соглашения с принимающим городом
21.	ст. 5, п. 8. Федеральный закон №108-ФЗ от 07.06.2013 «О подготовке и проведении в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Постановление Правительства Российской Федерации от 24.10.2013 г. № 945, предусматривающие также мониторинг со стороны АНО «Центр планирования и мониторинга Программы подготовки в 2018 году в Российской Федерации Чемпионата мира по футболу», созданной в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 24.10.2013 г. № 1948-р.
22.	п. 11.4, п. 11.5 Заявочной книги РФ; п. 12.2. Соглашения с АНО «Оргкомитет «Россия-2018»
23.	п. 11.5 Заявочной книги РФ; п. 12.3. Соглашения с АНО «Оргкомитет «Россия-2018»
24.	п. 11.3 Заявочной книги РФ; п. 12.3.7. Соглашения с АНО «Оргкомитет «Россия-2018»
25.	п. 12.1.2. Соглашения с АНО «Оргкомитет «Россия-2018»; ст. 5, п.1. Федеральный закон №108-ФЗ от 07.06.2013 «О подготовке и проведении в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
26.	п. 11.3 Заявочной книги РФ
27.	Программа подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу. III. Подпрограмма «Строительство и реконструкция транспортной инфраструктуры». Утверждена Постановлением Правительства РФ от 20.06.2013 №518; п. 11.3. Заявочной книги РФ
28.	п. 11.3 Заявочной книги РФ
29.	п. 11.5 Заявочной книги РФ; п. 12.3.3, п. 12.3.4. Соглашения с АНО «Оргкомитет «Россия-2018»
30.	п. 11.5 Заявочной книги РФ.

Обобщая изложенное, можно констатировать, что в период подготовки и проведения ЧМ-2018 ключевая роль в организации транспортного обеспечения его зрителей и участников на федеральном уровне будет принадлежать Минтрансу России и подведомственным ему службе, агентствам и организациям. В зону ответственности Оргкомитета «Россия-2018» будет входить транспортное обеспечение клиентских групп FIFA. На региональном уровне основная ответственность за обеспечение транспортного обслуживания матчей ЧМ-2018 возлагается на региональные и местные органы власти.

В Планах действий («Дорожной карте») по реализации Концепции транспортного обеспечения КК-2017 и ЧМ-2018 (раздел 8) представлено распределение ответственности между различными органами власти/организациями-исполнителями по отдельным мероприятиям в сфере транспорта и график реализации этих мероприятий.

6 РАЗРАБОТКА КОНЦЕПТУАЛЬНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ЦЕНТРАЛИЗОВАННОМУ УПРАВЛЕНИЮ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ ЧМ-2018

Мировой опыт показывает, что при проведении крупных спортивных мероприятий (Чемпионатов Европы по футболу, Чемпионатов мира по футболу, Олимпийских игр), как правило, используются единые централизованные системы управления пассажирскими перевозками. При этом функции, выполняемые звеньями единой централизованной системы управления пассажирскими перевозками в ходе проведения крупных спортивных мероприятий на уровне городов-организаторов и на уровне страны проведения, имеют различия. С учетом наилучших практик система управления пассажирскими перевозками при проведении ЧМ-2018 должна обладать двумя уровнями управления (рис. 36):

1. **Федеральный центр управления пассажирскими перевозками (ФЦУПП)**, ответственный за международные и междугородные перевозки. Создание ФЦУПП – сфера компетенции федеральных органов исполнительной власти. ФЦУПП может быть создан на базе существующего главного автоматизированного центра контроля и надзора на транспорте Ространснадзора. При этом в рамках подготовки и проведения ЧМ-2018 в целях организации транспортного обеспечения, ФЦУПП осуществляет деятельность в соответствии с указаниями Минтранса России и Оргкомитета «Россия-2018».

2. **Городские центры управления пассажирскими перевозками (ГЦУПП)**, ответственные за внутригородские перевозки, пригородные перевозки и региональные перевозки. Создание ГЦУПП – сфера компетенции органов исполнительной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления.

Обозначенная схема позволяет гибко реагировать на локальные события, не перегружая принятием решений Федеральный центр, а также контролировать и координировать всю систему управления пассажирскими перевозками ЧМ-2018. Таким образом, рациональным решением следует признать двухуровневую централизованную систему управления пассажирскими перевозками. В такой структуре присутствуют Городские центры управления пассажирскими перевозками (ГЦУПП) и единый Федеральный центр управления пассажирскими перевозками (ФЦУПП).



Рис. 36 – Двухуровневая централизованная система управления пассажирскими перевозками

ФЦУПП должен быть создан на этапе подготовки к проведению ЧМ-2018. В период проведения ЧМ-2018 ФЦУПП осуществляет стратегическое и тактическое транспортное планирование, мониторинг работы системы внешнего транспорта, а также оперативное управление специальным транспортом, осуществляющим перевозки клиентских групп FIFA. В случае идентификации нештатных или чрезвычайных ситуаций в работе систем внешнего транспорта ФЦУПП информирует соответствующие службы и ведомства. Работу по созданию ФЦУПП целесообразно начать в середине 2015 г. – по результатам предварительной совместной работы с представителями FIFA, которая начнется только по окончании ЧМ-2014.

Функции ФЦУПП на этапе подготовки к проведению ЧМ-2018 будут определены Минтрансом России и предположительно будут включать в себя:

- общее планирование перевозок внешними видами транспорта, путем координации запросов на перевозки со стороны уполномоченных FIFA организаций, с провозными возможностями внешних видов транспорта и пропускной способностью инфраструктуры;
- мониторинг подготовки транспортной инфраструктуры внешних видов транспорта к проведению ЧМ-2018;
- мониторинг потенциальной исполнимости операционного транспортного плана с учетом анализа данных о предварительном бронировании билетов на ЧМ-2018;

– разработку стандартов управления данными и информационного обмена между компонентами ИТС городов-организаторов.

По мере завершения подготовительных работ в сфере транспортной инфраструктуры на первый план в деятельности ФЦУПП станут выходить задачи мониторинга и координации пассажирских перевозок. Функции ФЦУПП в период проведения ЧМ-2018:

- мониторинг распределения спроса на перевозки между внешними видами транспорта и оперативное управление в экстренных ситуациях;
- взаимодействие с городскими центрами управления движением на различных видах транспорта;
- координация имеющихся в наличии лимитов провозных мощностей внешних видов транспорта и поступающих заявок;
- подготовка и размещение заказов на дополнительные провозные возможности внешних видов транспорта исходя из актуализированного плана перевозок;
- подготовка и передача исходных данных для обеспечения дополнительных объемов транспорта в городах-организаторах;
- выполнение функции оператора приданного немаршрутизованного транспорта специальной пассажирской системы.

ФЦУПП в период проведения ЧМ-2018 должен действовать как центр мониторинга и оперативного управления транспортным процессом в случае возникновения нештатных ситуаций. Это управление может базироваться на автоматическом (полуавтоматическом) и автоматизированном (полуавтоматизированном) информационном обеспечении и мониторинге функционирования транспортных систем. При этом ФЦУПП не подразумевает создания новой системы управления транспортом взамен существующих и успешно функционирующих систем по видам транспорта (авиа-, ж/д и др.), но предполагает мониторинг пассажиропотоков на время подготовки и проведения ЧМ-2018.

Принципиальная схема взаимодействия ФЦУПП с органами исполнительной власти и причастными организациями приведена на рис. 37. Количество органов исполнительной власти и причастных организаций меньше по сравнению с ГЦУПП, поскольку информация о состоянии системы пассажирских перевозок в городах-организаторах собирается и обрабатывается ГЦУПП. В распоряжение ФЦУПП поступают агрегированные данные. Поскольку центральные аппараты профильных министерств и федеральных служб расположены в г. Москве, то для ускорения

взаимодействия во время проведения ЧМ-2018 целесообразно разместить ФЦУПП на территории г. Москвы. Предпочтительный вариант размещения ФЦУПП – Главный автоматизированный центр контроля и надзора на транспорте Ространснадзора.

Городские центры управления пассажирскими перевозками (ГЦУПП) являются базовыми звеньями централизованной мультимодальной системы управления пассажирскими перевозками, отвечающими за исполнение функций по управлению пассажирскими перевозками на уровне города-организатора. ГЦУПП могут стать важными элементами транспортного наследия ЧМ-2018 и позволят улучшить работу действующей системы управления пассажирскими перевозками в городах-организаторах.

Применительно к проведению ЧМ-2018, ГЦУПП будут ответственны за:

- координацию деятельности профильных органов региональной и муниципальной власти и причастных организаций при планировании и осуществлении перевозок клиентских групп ЧМ-2018 (в том числе, управления ГИБДД, управления МВД России, администрации городов-организаторов, городских департаментов транспорта, организаций ЖКХ, операторов ГПТ и прочих видов транспорта) в отношении всех видов внутригородского и пригородного транспорта;
- мониторинг и контроль движения транспорта, привлекаемого к перевозкам в интересах ЧМ-2018, в режиме реального времени, ведение мониторинга за транспортной обстановкой в зоне ответственности ГЦУПП;
- планирование и управление внутригородскими пассажирскими перевозками различных клиентских групп ЧМ-2018;
- организация встречи и убытия клиентских групп ЧМ-2018;
- организация перевозок маломобильных клиентских групп ЧМ-2018;
- контроль работы пассажирского транспорта, используемого при проведении ЧМ-2018, при чрезвычайных происшествиях на транспорте в зоне ответственности, а также координация работы компенсирующих маршрутов при наступлении сбоев в работе различных перевозчиков;
- мониторинг и контроль загруженности выделенных парковочных мест в режиме реального времени.

Принципиальная схема взаимодействия ГЦУПП с органами исполнительной власти и причастными организациями приведена на рис. 38.



Рис. 37 – Схема взаимодействия ФЦУПП с органами исполнительной власти и причастными организациями

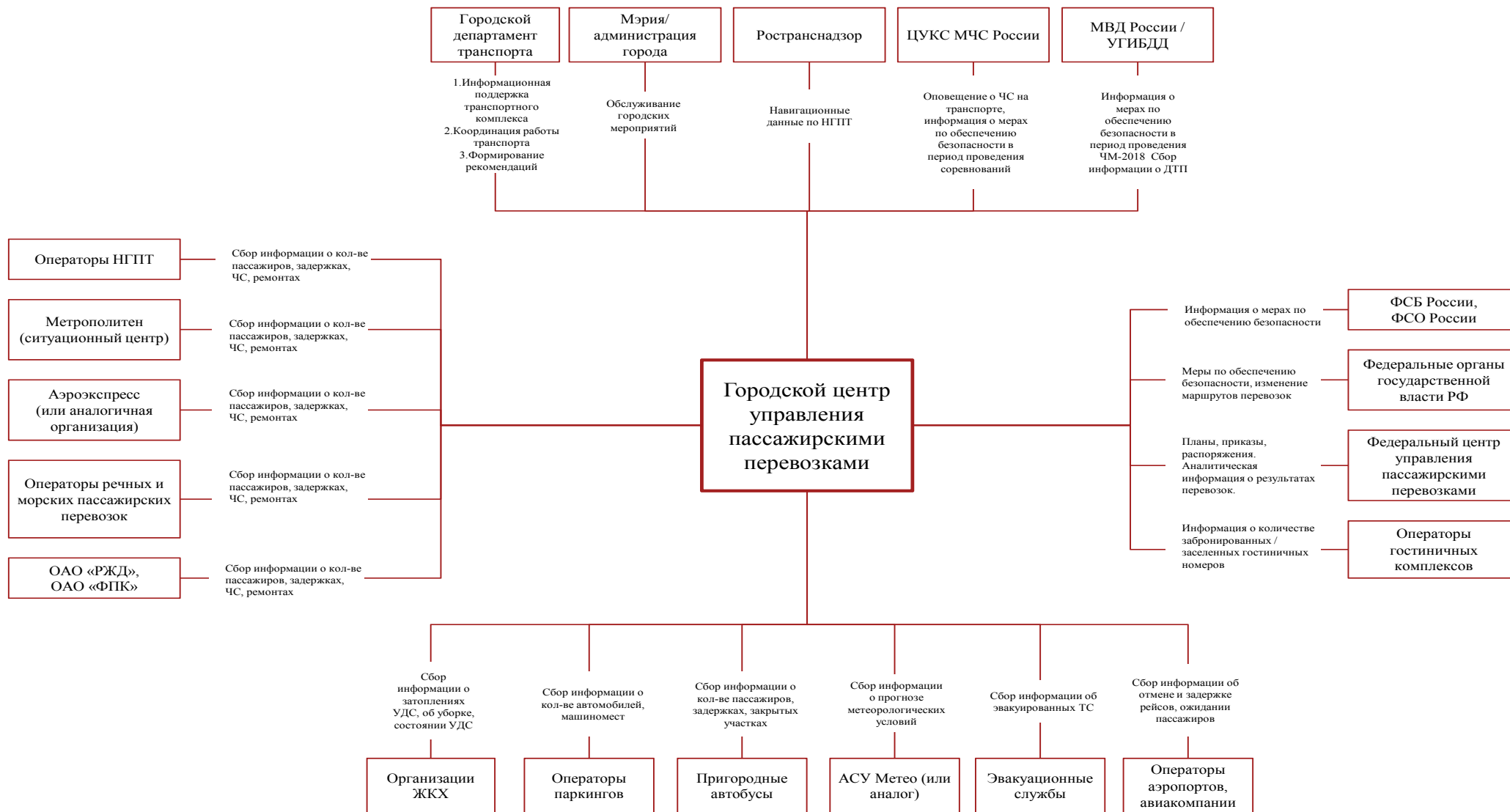


Рис. 38 – Схема взаимодействия ГЦУПП с органами исполнительной власти и причастными организациям

В зависимости от решения городских властей ГЦУПП могут создаваться в структуре существующих органов управления транспортом или как подведомственные им самостоятельные юридические лица.

Управление ГЦУПП потребует привлечения специалистов в период проведения ЧМ-2018 на постоянной основе.

Представляется обоснованным включение в состав ГЦУПП представителей городских служб, представителей Региональных Оргкомитетов, а также членов профильных департаментов органов государственного и муниципального управления. При необходимости, в состав ГЦУПП рекомендуется включить представителей частных компаний-перевозчиков и других причастных организаций. В случае возникновения необходимости мониторинга и контроля региональных пассажирских перевозок (пригородные пассажирские перевозки, пассажирские перевозки от аэропортов до городов-организаторов), целесообразным является включение в состав ГЦУПП представителей органов власти субъектов РФ.

Поскольку в ряде городов-организаторов ЧМ-2018 имеются Центры организации дорожного движения либо аналогичные структуры, то возможными вариантами дальнейших действий могут быть:

- интеграция ГЦУПП в существующие центры организации дорожного движения (аналогичные структуры), либо создание полностью новых центров, ответственных не только за внутригородские перевозки клиентских групп во время проведения ЧМ-2018, но и за общее управления транспортом городов-организаторов;
- создание ГЦУПП, нацеленных исключительно на осуществление внутригородских перевозок клиентских групп ЧМ-2018, а также на мультимодальное управление транспортом, относящимся к ЧМ-2018.

Предпочтительным является второй вариант ввиду сравнительно меньших затрат по сравнению с первым вариантом и более высокой вероятности создания подобной системы по сравнению с полной интеграцией.

В любом из вариантов, сохранение ГЦУПП (как организационных структур, так и технологической базы) после окончания ЧМ-2018 позволит улучшить существующую систему управления пассажирскими перевозками в городах-организаторах.

В настоящее время система перевозки и обслуживания пассажиров каждым из видов транспорта – авиационным, железнодорожным, автомобильным – индивидуально представляет собой хорошо структурированную систему взаимодействующих субъектов – перевозчиков, владельцев (операторов) объектов транспортной инфраструктуры, туристических операторов, операторов вспомогательных сервисов для пассажиров. В этой связи отсутствует необходимость внесения изменений в системы управления по отдельным видам транспорта. Вместе с тем, учитывая возросшие пассажиропотоки во время ЧМ-2018, а также потребность в

мониторинге пассажиропотоков и перемещениях клиентских групп ЧМ-2018 формирование ФЦУПП на федеральном уровне и ГЦУПП на уровне городов-организаторов представляется обоснованным.

Алгоритмы управления пассажирскими перевозками на отдельных видах транспорта в целом достаточно детально проработаны, проверены, работают корректно и эффективно и не требуют существенных модификаций в период проведения ЧМ-2018. При этом каждый вид транспорта, задействованный в обеспечении ЧМ-2018, имеет свои особенности:

• *Авиационный пассажирский транспорт*

С учетом сложившейся практики проведения крупных спортивных мероприятий, основной объем билетов будет распространяться по организованным каналам – национальным федерациям, клубам болельщиков, аккредитованным FIFA операторам по трансферу и размещению. В этой связи крайне важным элементом организации пассажирских перевозок авиационным транспортом будет являться оперативный обмен информацией между Оргкомитетом «Россия-2018», национальными федерациями и уполномоченными операторами по размещению о текущем спросе на авиаперелеты со стороны клиентских групп ЧМ-2018. Это позволит спрогнозировать необходимое количество дополнительных рейсов в аэропорты городов организаторов и оптимизировать сетку регулярных рейсов на летний период 2018 года, а также оставить временные слоты для организации нерегулярных (чартерных) рейсов в качестве резерва провозных мощностей.

С целью оптимального использования провозных мощностей наземного пассажирского транспорта крайне важно установить оперативный обмен информацией между ФЦУПП и Центральным банком расписания и слотов (ЦБРС). Получение информации о прогнозе прибытия пассажиров в аэропорты позволит ФЦУПП оперативно оценивать возможности вывоза пассажиров из аэровокзалов и предлагать альтернативные схемы доставки клиентских групп в случае отсутствия лимитов пропускной способности инфраструктуры авиационного транспорта. При этом функции ФЦУПП не предполагают вмешательства в управление авиационным пассажирским транспортом.

Железнодорожный пассажирский транспорт

На сети российских железных дорог (ОАО «РЖД») перевозка и обслуживание пассажиров в поездах дальнего следования во внутригосударственном и межгосударственном сообщениях осуществляется открытым акционерным обществом «Федеральная пассажирская компания» (ОАО «ФПК» - дочерняя структура ОАО «РЖД»).

Вопросы пригородных пассажирских перевозок курирует «Центр по корпоративному управлению пригородным комплексом», который является

структурным подразделением ОАО «РЖД» и находится в непосредственном ведении Департамента пассажирских сообщений ОАО «РЖД».

Ввиду значительного увеличения пассажиропотока во время проведения ЧМ-2018 необходимо проработать назначение дополнительных ниток пассажирских поездов в графике движения, что вызовет увеличение периода съема грузовых поездов и изменения расписания основного графика. Ввиду ряда обстоятельств (пиковые летние пассажирские перевозки, летние путевые ремонтные работы и пр.) существует необходимость заблаговременного детального планирования графика движения пассажирских поездов, включая дополнительные поезда особого назначения, для которых в сводном графике движения должны предусматриваться резервные нитки, а назначение поездов производится оперативным приказом владельца инфраструктуры и перевозчика.

При проведении финальных (заключительных) игр ЧМ-2018, когда не представляется возможным составить точные прогнозные матрицы пассажирских корреспонденций по направлениям перевозок, необходимо предусмотреть в графике движения поездов оперативные (резервные) нитки пассажирского движения с определением категорий поездов по каждому возможному направлению. Назначение поездов в этом случае будет производиться по оперативному приказу владельца инфраструктуры по согласованию с перевозчиком, по заявке ФЦУПП.

Автомобильный пассажирский транспорт

Организация заказных перевозок клиентских групп FIFA автомобильным транспортом может осуществляться как по постоянным маршрутам, так и в виде разовых рейсов.

Каждый ГЦУПП будет осуществлять мониторинг и координацию управления пассажирскими перевозками на уровне городов-организаторов. Особый приоритет в городах-организаторах будет иметь управление перевозками специальным транспортом (перевозки VIP-гостей, клиентских групп FIFA). На рис. 39 представлен алгоритм управления немаршрутизованными и маршрутизованными перевозками специальным транспортом.

Планирование работы немаршрутизованного и маршрутизованного транспорта специальной транспортной системы будет основываться на входной информации о характеристиках УДС городов-организаторов, графике проведения мероприятий ЧМ-2018 в городах-организаторах, составе клиентских групп, требованиях к доставке и данных о прибытии пассажиров внешним транспортом.

На основании полученных данных формируются суточные планы по маршрутам и осуществляется закрепление автотранспорта за клиентскими группами, в случае необходимости привлекается резервный автотранспорт. По результатам сбора долгосрочных и оперативных заявок на перевозки клиентских групп ЧМ-2018

осуществляется диспетчеризация работы приданного автотранспорта, а также мониторинг работы маршрутизованного специального транспорта.

С учетом алгоритмов управления пассажирскими перевозками на различных видах транспорта разработан перечень предварительных требований к технологическому обеспечению системы ЦУПП и к отдельным ее подсистемам, разработана архитектура системы.

Ввиду того, что в ФЗ № 108 от 07.06.2013 года организация центров управления пассажирскими перевозками не предусмотрена, то целесообразным является принятие дополнительных законодательных актов для уточнения порядка организации центров управления пассажирскими перевозками и наделения их необходимыми полномочиями для надлежащего взаимодействия с профильными органами государственной власти. Без внесения соответствующих законодательных изменений, выполнение центрами управления пассажирскими перевозками возложенных на них функций будет затруднено либо полностью невозможно.

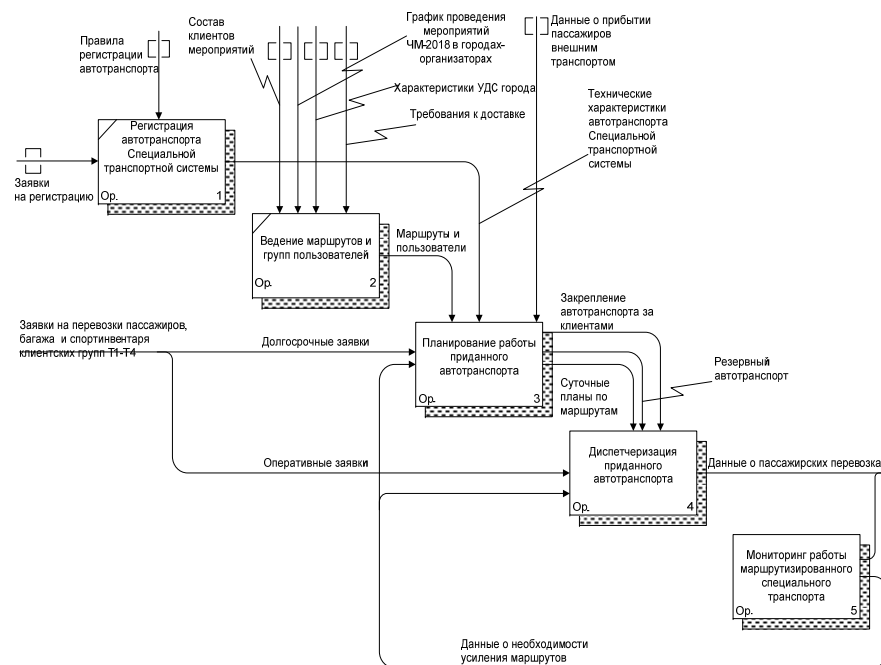


Рис. 39 – Управление немаршрутизованным и маршрутизованным транспортом специальной транспортной системы

7 ПЛАНЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ И СУЩЕСТВУЮЩИМИ РЕЗЕРВНЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ НА РАЗЛИЧНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА

Целью разработки концептуальной матрицы рисков является выявление ключевых рисков транспортного обеспечения ЧМ-2018, анализ влияния и потенциального ущерба каждого из рисков, определение внешних сторон, а также формирование предложений по управлению данными рисками.

Подход к разработке матрицы рисков основан на опыте подготовки к ЧМ-2010 в ЮАР, ЧМ-2006 в Германии, Летних Олимпийских игр 2016 в Бразилии и Зимних Олимпийских игр 2014 в Сочи. При разработке матрицы рисков был использован следующий подход:

- Идентификация рисков для транспортной системы во время проведения ЧМ-2018 и анализ причин их возникновения;
- Классификация рисков по различным критериям;
- Проведение анализа вероятности возникновения рисков события и степени его влияния на организацию транспортного сообщения при проведении ЧМ-2018;
- Определение потенциального ущерба по каждому из рисков событий;
- Выработка мер по снижению вероятности возникновения рисков события и снижению ущерба в случае реализации рисков события;
- Идентификация внешних сторон, ответственных за мероприятия, направленные на уменьшение последствий наступления рисков события.

Матрица рисков предполагает работу с документом в интерактивном режиме, предоставляя возможность, используя функционал фильтров, осуществлять сортировку и выборку рисков по городам / типу транспорта / категории болельщиков / объектам влияния / вероятности возникновения / величине потенциального ущерба / ответственным сторонам / типам управления риском / мерам по снижению вероятности и снижению ущерба.

Риски, представленные в Матрице рисков, возможно рассматривать в разбивке по городам-организаторам. При этом специфические риски, присущие отдельным городам-организаторам, будут сформулированы и подробно рассмотрены на этапе формирования операционных планов транспортного обеспечения ЧМ-2018. Также на этом этапе будут сформированы детальные планы по управлению данными рисками. Причем, при разработке операционных планов следует уделить особое внимание на средние и высокие риски, представленные в Матрице рисков.

Идентификация потенциальных рисков для транспортной системы, используемой во время проведения ЧМ-2018.

Потенциальные риски для транспортной системы во время проведения ЧМ-2018 идентифицированы в ходе анализа мирового опыта проведения крупных спортивных мероприятий, анализа материалов специализированных транспортных организаций и анализа процесса подготовки городов-организаторов к проведению мероприятия. Перечень идентифицированных рисков представлен в столбце «Описание риска» (см. Приложение Е).

Классификация транспортных рисков концепции транспортного обеспечения ЧМ-2018

Идентифицированные, потенциальные риски для транспортной системы во время проведения ЧМ-2018, сгруппированы по следующим основным категориям:

1. Движение между городами-организаторами (Т);
2. Движение внутри городов-организаторов и городов для баз команд (С);
3. Интеграция транспортной инфраструктуры города-организатора со стадионом (I);
4. Общие риски (G);
5. Стратегические и репутационные риски (R);
6. Риски безопасности (S).

Для удобства работы с материалами идентифицированные риски представлены единым списком, не дублируя риски для каждого вида транспорта, города-организатора или категории участников мероприятия. Данная возможность предоставлена функционалом фильтров в следующих за перечнем рисков столбцах (справа). В качестве дополнительных категорий в матрице выделены:

- **Город-организатор**
Для просмотра рисков, применимых к какому-либо городу-организатору необходимо в фильтре по данному городу-организатору исключить пункт «н.п.» («неприменимо»).
- **Тип транспорта** (авиаперевозки, железнодорожный транспорт, автобусное сообщение, водный транспорт, автомобильное сообщение). Описание рисков, связанных с организацией движения общественного транспорта представлено отдельно в категории 2 (С) Движение внутри городов-организаторов.
- **Категория участников соревнования** (клиентские группы FIFA, иностранные болельщики, российские болельщики).

Для работы с матрицей в печатном виде рекомендуется использовать формат А3.

Определение возможных причин возникновения рисков и непредвиденных ситуаций

Причина возникновения каждого риска представлена в столбце «Описание риска» (см. Приложение Е).

Анализ влияния рискового события на ход ЧМ-2018 и рассмотрение вероятности наступления данного события

Анализ рисков проводился с целью определения потенциального ущерба в случае реализации рискового события, для последующего ранжирования рисков событий в зависимости от объема потенциального ущерба.

Вероятность наступления рискового события является одним из компонентов определения уровня угрозы от наступления рискового события.

Определение уровня угрозы (вероятности наступления и степени воздействия), сопряженного с каждым случаем наступления риска и анализ приемлемости данного риска при проведении ЧМ-2018 с точки зрения требований организаторов

Потенциальный ущерб от рискового события зависит от вероятности возникновения события и степени влияния и определяется как произведение данных составляющих (рис. 40).

Вероятность возникновения риска определена экспертно и может принимать следующие значения:

- высокая вероятность возникновения – 3;
- средняя вероятность возникновения – 2;
- низкая вероятность возникновения – 1.

Степень влияния на транспортное обеспечение ЧМ-2018 определяется по 3 направлениям: материальные затраты, временные затраты, репутация.

Степень влияния определяется экспертно отдельно для каждого направления и может принимать следующие значения:

- очень высокая степень влияния – 4;
- высокая степень влияния – 3;
- средняя степень влияния – 2;
- низкая степень влияния – 1.

Степень влияния на риск в целом определяется как максимальное значение среди степеней влияния по каждому из направлений.

Степень потенциального ущерба определяется как произведение степени влияния и вероятности возникновения рискового события. В зависимости от полученного значения степень потенциального ущерба может быть охарактеризована, как:

- низкая степень ущерба (1-3);
- средняя степень ущерба (4-6);
- высокая степень ущерба (7-8);
- очень высокая степень ущерба (9-12).

	Показатель	Вероятность возникновения		
		Низкая (1)	Средняя (2)	Высокая (3)
Степень влияния	Низкая (1)	1	2	3
	Средняя (2)	2	4	6
	Высокая (3)	3	6	9
	Очень высокая (4)	4	8	12

Рис. 40 – Матрица ранжирования рисков по степени потенциального ущерба

Предварительные планы управления рисками транспортного обеспечения ЧМ-2018.

Анализ рисков позволяет проранжировать риски по степени их воздействия на транспортное обеспечение ЧМ-2018. По каждому из рисков событий в матрице рисков представлены основные рекомендуемые меры по снижению вероятности возникновения риска и потенциального ущерба.

Меры по снижению потенциального ущерба, предложенные в матрице рисков, можно разделить на следующие категории:

1. **Устранение** - метод полного устранения риска, путем внесения существенных изменений в концепцию;
2. **Предупреждение** - принятие профилактических действий для подготовки к последствиям реализации риска;
3. **Смягчение** - снижение степени влияния и/или вероятности

- возникновения риска до приемлемого уровня;
4. **Передача** - передача риска третьим лицам;
 5. **Принятие** - принятие риска без внесения изменений в план управления рисками.

Предложения по использованию существующих резервных возможностей транспортного обеспечения ЧМ-2018

Основной способ снижения вероятности возникновения риска и потенциального ущерба – использование резервных возможностей существующей транспортной системы. Далее в настоящем разделе представлены предварительные планы управления существующими резервными возможностями транспортного обеспечения ЧМ-2018 для различных видов транспорта:

Авиационное сообщение

1. Проведение переговоров и заключение соглашений о сотрудничестве с руководством запасных / резервных аэропортов, определенных для каждого из городов-организаторов. Соглашения должны включать обязательства по условиям трансфера пассажиров из города прибытия в город-организатор.

2. Изменение организации операционной деятельности аэропорта путем перевода в режим несимметричных нагрузок: использование залов вылета для обслуживания рейсов прилета за 10 часов до времени проведения матча и залов прилета для обслуживания рейсов вылета в течение 10 часов с момента окончания матча, включая использование таможенных и пограничных пунктов контроля.

3. Использование международных терминалов (полностью или частично) для обслуживания внутренних рейсов в определенные промежутки времени; использование внутренних терминалов (полностью или частично) для обслуживания международных рейсов в выделенные промежутки времени (в момент прибытия дополнительных специально организованных рейсов из страны – участницы ЧМ-2018 в город-организатор).

4. Изменение существующей системы эшелонирования в зоне аэропорта с целью равномерного проведения взлетно-посадочных операций в период за 10 часов до начала проведения матча и в течение 10 часов после окончания матча.

5. Относительная близость городов-организаторов позволяет использовать воздушных судов, находящихся на ближайших аэродромах.

Железнодорожное сообщение

1. Использование альтернативных (резервных) направлений движения железнодорожного транспорта для целей изменения маршрута и схемы движения железнодорожного транспорта на период проведения ЧМ-2018;

2. Идентификация периодов времени с наименее плотным графиком движения для целей организации движения дополнительных поездов;

3. Согласование с ОАО «РЖД» / ОАО «ФПК» графика движения специализированных поездов для болельщиков с учетом резерва на возможную задержку в отправлении (в связи с поздним окончанием матча).

Автобусное сообщение

1. Перераспределение во времени потоков грузового транспорта между городами-организаторами с целью уменьшения грузового трафика в выделенные часы в ночное время суток для обеспечения организованных автобусных перевозок болельщиков.

2. Согласование с транспортными компаниями возможности перераспределения грузовых транспортных потоков.

Водный (морской и речной) транспорт

В настоящий момент водный транспорт обладает существенными резервными возможностями в части пропускной и провозной способностей, особенно в части речных перевозок. Обеспечение транспортного сообщения в Волжском регионе с использованием речного транспорта способно компенсировать недостаток пропускной способности остальных видов транспорта.

В рамках разработки операционного транспортного плана необходимо уделить внимание идентификации периода времени с наименее плотным графиком движения, организации специализированных лайнеров для болельщиков и наличию и качеству пунктов прибытия.

Общественный транспорт в городах-организаторах

Для целей обеспечения резерва пропускной способности улично-дорожной сети города-организатора возможно:

1. Изыскание резервов дорожного полотна, занятого транспортными средствами посредством стихийной или организованной парковки. Города-организаторы могут иметь достаточные резервы для организации движения при создании следующих элементов:

- пешеходного центра;
- перехватывающих парковок на подъезде к пешеходному центру;
- выделенной полосы (по возможности - двух полос) для аккредитованных гостей ЧМ-2018 и для общественного транспорта, следующего по маршруту, соединяющему основные объекты ЧМ-2018 в городе-организаторе (железнодорожный вокзал, стадион, зона для болельщиков, район города, в котором расположены большинство мест размещения болельщиков, кафе и развлекательные объекты).

2. Перераспределение пассажирских потоков между существующими видами транспорта в соответствии с действующими принципами организации транспортного движения на территории города-организатора;

3. Перераспределение пассажирских потоков во времени: организация ночных выездов / вылетов из города-организатора, организация ночных маршрутов общественного транспорта с целью обеспечения трансфера пассажиров в пункты отправления;

4. Изменение маршрутной сети города-организатора с целью определения резервных маршрутов для аккредитованных гостей ЧМ-2018;

5. Реконструкция существующих и создание новых транспортных инфраструктурных объектов (дороги, развязки) могут создать необходимые резервы пропускной способности улично-дорожной сети города-организатора;

6. Использование существующих парковочных комплексов (при торговых центрах, бизнес-центрах), в случае необходимости дополнительной организации парковочных площадок – предпочтение конструкциям в несколько этажей (возможно использование подземного пространства).

Резерв подвижного состава (применимо для всех видов транспорта)

1. Резерв единиц транспорта / подвижного состава на данный момент существует по всем видам транспорта. На стадии операционного планирования необходимо:

- актуализировать данные по количеству (в разрезе единиц транспорта) с учетом дополнительного потока гостей ЧМ-2018;
- согласовать возможность использования существующих резервных мощностей (предпочтительно на условиях аренды);
- обеспечить заключение соглашений с причастными организациями (государственными и частными перевозчиками), возможно с предоставлением гарантий от организующей стороны в отношении использования определенных ТС в определенный период времени.

2. Резерв единиц транспортной техники для обеспечения заказного перемещения групп аккредитованных гостей ЧМ-2018 необходим как для покрытия риска недостатка ТС вследствие технических неполадок и непредвиденных ситуаций, так и риска дополнительной заявки FIFA.

Также необходимо на регулярной основе осуществлять контроль за ходом строительства с целью своевременной идентификации риска срыва сроков строительства основных инфраструктурных объектов и реализации резервного плана по созданию элементов временной инфраструктуры.

Разработанная Матрица рисков предусматривает распределение ответственности для управления рисками между сторонами, согласно способностям каждой стороны своевременно и эффективно проводить мероприятия, направленные на уменьшение последствий наступлений риска. Так, участие сторон в управлении идентифицированными рисками детально представлено в столбцах «Участие внешних сторон», «Меры по снижению вероятности возникновения риска» и «Меры по снижению ущерба» матрицы рисков (см. Приложение Е).

Таким образом, разработанная концептуальная Матрица рисков, представленная в Приложении Е, включает перечень рисков, классифицированных по категориям, описание рисков, объекты влияния рисков, причины возникновения, а также концептуальные предложения по снижению вероятности возникновения и снижению ущерба в случае реализации рискового события.

В ходе разработки матрицы было определено более 100 уникальных рисков. Максимально возможная степень потенциального ущерба (9,12) идентифицирована по 9 видам рисков, которые, с учетом специфических рисков по отдельным городам-организаторам, в сумме составляют 21 риск с максимально возможным ущербом. В основном, такие риски относятся к категории стратегических и репутационных.

К числу рисков с максимально возможным ущербом относятся:

Риск авиaproисшествий, которые могут привести к срыву мероприятий ЧМ-2018 (Т7). Вероятность возникновения данного риска во всех городах-организаторах определена как низкая. Ответственными сторонами в случае реализации данного риска будут являться МВД России, МЧС России, представители аэропортов и авиакомпаний, а также Оргкомитет Россия-2018 в части клиентских групп FIFA. Управление риском предполагает использование альтернативных и запасных аэродромов на основании подготовленного плана реагирования.

– **Риск задержки вылета чартера команды в связи с неисправностью воздушного судна (Т8).** Вероятность данного риска во всех городах-организаторах определена как высокая. Ответственными сторонами являются представители авиакомпаний и аэропортов. Управление данным риском предполагает регулярную проверку состояния воздушных судов, а также наличие резервных воздушных судов для команд.

– **Риск невозможности обеспечения своевременного трансфера клиентских групп FIFA вследствие скопления людей в пунктах прибытия (Т27).** Вероятность данного риска в Москве и г. Санкт-Петербурге определена как высокая, поскольку эти города будут ключевыми транспортными хабами во время ЧМ-2018. Ответственными сторонами являются Оргкомитет «Россия-

2018», а также представители авто-, аэро- и ж/д вокзалов. Снижение данного риска предполагает оптимизацию стыковок и зон для трансфертных пассажиров, а также организацию дополнительных маршрутов из/между пунктами прибытия.

– **Затруднения в движении внутри городов-организаторов, которые могут привести к изменениям в расписании ЧМ-2018 (С10).** Вероятность возникновения данного риска во всех городах-организаторах определена как низкая. Ответственными сторонами в случае реализации данного риска будут являться МВД России, МЧС России, Региональные оргкомитеты, а также Оргкомитет «Россия-2018» в части клиентских групп FIFA. Управление данным риском должно основываться на разработанных и утвержденных в операционном транспортном плане резервных маршрутах, а также обеспечении наличия резервного транспорта.

– **Риск пересмотра операционного транспортного плана и изменения транспортной логистики соревнований по причине переноса соревнований в связи с неготовностью Стадиона (R8).** Вероятность возникновения данного риска в Калининграде, Самаре, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону, Волгограде и Саранске определена как высокая, так как в этих городах вероятность срыва сроков строительства относительно высока. Ответственной за реагирование на данный риск стороной является Оргкомитет «Россия-2018», а также представители компаний-перевозчиков в части изменения пассажиропотоков из-за пересмотра перечня городов-организаторов. Основной мерой управления данным риском является осуществление регулярного контроля за ходом возведения объектов ЧМ-2018.

– **Риск пересмотра операционного транспортного плана и изменения транспортной логистики соревнований по причине переноса соревнований в связи с неготовностью отдельных объектов инфраструктуры, обеспечивающих функционирование спортивных объектов (R10), а также объектов транспортной инфраструктуры (R11).** Вероятность возникновения данного риска в Самаре, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону, Волгограде и Саранске определена как высокая, так как в этих городах вероятность срыва сроков строительства относительно высока. Ответственными сторонами являются Оргкомитет «Россия-2018» и представители компаний, ответственных за подготовку соответствующих объектов инфраструктуры. Управление данным риском будет основываться на контроле за возведением основных объектов инфраструктуры, задействованных во время ЧМ-2018.

– **Риск срыва проведения матча в связи с неготовностью мест размещения (R13).** Вероятность срыва проведения матча вследствие неготовности мест размещения определена как высокая для Калининграда, Самары, Нижнего Новгорода, Ростова-на-Дону, Волгограда и Саранска в связи с большим объемом строительства и реконструкции мест размещения, определенным Постановлением Правительства РФ №518 от 20.06.2013. Основным методом снижения данного риска будет являться мониторинг сроков подготовки мест размещения, который будет осуществляться Оргкомитетом «Россия-2018».

– **Риск недооценки реальных транспортных потоков в связи с отсутствием полной аналитической информации о текущей ситуации в городе-организаторе и аналитической прогнозируемого роста фонового пассажиропотока (R21).** Вероятность возникновения данного риска в Ростове-на-Дону, Волгограде и Саранске определена как высокая. Ответственность за управление данным риском будет возложена Региональные Оргкомитеты. Основным методом управления риском будет являться сбор статистической информации по городам-организаторам и регулярная актуализация прогнозных пассажиропотоков во время ЧМ-2018.

– Также были определены 3 риска с высокой степенью воздействия на систему транспортного обеспечения ЧМ-2018, но низкой вероятностью возникновения. К числу таких рисков относятся риск переноса соревнований в связи с несоответствием отдельных объектов законодательным требованиям и нормам (R15), риск недостаточно детальной проработки операционного транспортного плана (R19), а также риск террористических актов (S1). Стороны, ответственные за реагирование в случае возникновения каждого из рисков, определены в Матрице рисков.

Количество рисков, степень ущерба от которых оценена как низкая (до 3 баллов включительно) составляет около 50% от количества идентифицированных рисков. При заблаговременной проработке мер по снижению вероятности возникновения риска и мер по снижению ущерба, последствия от потенциальных транспортных рисков можно снизить до минимума. Проанализированы резервные возможности для различных видов транспорта, которые представляют собой дополнительную возможность снижения идентифицированных рисков.

8. План реализации («Дорожная карта») Концепции транспортного обеспечения ЧМ-2018

№	Мероприятие	Ответственные	Сроки выполнения		Примечания
			Начало	Окончание	
1	2	3	4	5	6
I. Организационные мероприятия					
1	Разработка и согласование с Министерством транспорта РФ (в части вопросов, касающихся транспорта) региональных программ подготовки к проведению ЧМ-2018, предусматривающих объекты и мероприятия Программы, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.06.2013г. № 518.	Органы исполнительной власти субъектов РФ, Минтранс России	II квартал 2013	IV квартал 2013	До 1 ноября 2013 г. Дополнительного финансирования не требуется.
2	Создание Федерального центра управления пассажирскими перевозками (ФЦУПП), в т.ч. разработка и развертывание АСУПП и преобразование ее элементов в системы, подлежащие дальнейшему использованию после ЧМ-2018.	Минтранс России, Ространснадзор	III квартал 2015	IV квартал 2016	Источники финансирования будут определены на следующих этапах транспортного планирования.
3	Создание городских центров управления пассажирскими перевозками (ГЦУПП).	Органы исполнительной власти субъектов РФ	I квартал 2016 – 4 центра I квартал 2017 – 7 центров	II квартал 2016 – 4 центра II квартал 2017 – 7 центров	Финансирование из бюджетов субъектов Российской Федерации в рамках подготовки и реализации региональных программ по транспортному обеспечению ЧМ-2018**.
4	Разработка и реализация программ подготовки временного персонала, задействованного в обслуживании гостей и участников ЧМ-2018 на всех видах транспорта.	Минтранс России, Органы исполнительной власти субъектов РФ	I квартал 2016	I квартал 2018	Разработка программ подготовки транспортного персонала за счет федерального бюджета, реализация этих программ – за счет бюджетов субъектов Российской Федерации.

1	2	3	4	5	6
5	Разработка и утверждение порядка предоставления права на бесплатный проезд между населенными пунктами, в которых проводятся матчи ЧМ-2018 и КК-2017.	Минтранс России, Минспорт России, МЭР России, Минфин России, Оргкомитет «Россия-2018»	I квартал 2014	I квартал 2016	В соответствии Распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 года № 1333-р (п. 14 Плана мероприятий по реализации ФЗ «О подготовке и проведении в Российской Федерации ЧМ-2018, КК-2017 и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).
6	Определение уполномоченного федерального органа исполнительной власти, устанавливающего по рядок бесплатного проезда железнодорожным транспортом общего пользования (в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах).	Минтранс России, Минспорт России, Оргкомитет «Россия-2018»	I квартал 2014	IV квартал 2015	В соответствии Распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 года № 1333-р (п. 15 Плана мероприятий по реализации ФЗ «О подготовке и проведении в Российской Федерации ЧМ-2018, КК-2017 и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).
7	Установление порядка бесплатного проезда железнодорожным транспортом общего пользования (в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах).	Минтранс России	I квартал 2014	I квартал 2016	В соответствии Распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 года № 1333-р (п. 16 Плана мероприятий по реализации ФЗ «О подготовке и проведении в Российской Федерации ЧМ-2018, КК-2017 и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).
8	Разработка и утверждение порядка предоставления субсидий из федерального бюджета организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, связанных с бесплатным проездом между населенными пунктами, в которых проводятся матчи ЧМ-2018, КК-2017, железнодорожным транспортом общего пользования (в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах).	Минтранс России, Минспорт России, МЭР России, Минфин России, Оргкомитет «Россия-2018»	I квартал 2014	IV квартал 2014	В соответствии Распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 года № 1333-р (п. 18 Плана мероприятий по реализации ФЗ «О подготовке и проведении в Российской Федерации ЧМ-2018, КК-2017 и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

1	2	3	4	5	6
9	Разработка и утверждение порядка учета проездных билетов в целях определения затрат перевозчика, возникших в результате установления льгот на проезд между населенными пунктами, в которых проводятся матчи ЧМ-2018 и КК-2017, и возмещения таких затрат.	Минспорт России, Минтранс России, МЭР России, Минфин России, Оргкомитет «Россия-2018»	I квартал 2014	I квартал 2016	В соответствии Распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 года № 1333-р (п. 19 Плана мероприятий по реализации ФЗ «О подготовке и проведении в Российской Федерации ЧМ-2018, КК-2017 и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»). Не требует дополнительного финансирования.
10	Разработка и утверждение порядка и возмещение затрат перевозчика, возникших в результате установления льгот на проезд между населенными пунктами, в которых проводятся матчи ЧМ-2018 и КК-2017 в отношении проезда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении и автомобильным транспортом (за исключением такси).	Органы исполнительной власти субъектов РФ	I квартал 2014	I квартал 2016	За счет финансовых средств органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в соответствии со статьей 15 Федерального закона № 108-ФЗ от 07.10.2013 года.
II. Транспортное обеспечение					
1. Транспортное планирование					
11	Разработка Концепции транспортного обеспечения ЧМ-2018 в России.	Минтранс России, Оргкомитет «Россия-2018»	I квартал 2013	IV квартал 2013	Разработана за счет средств федерального бюджета.
12	Разработка подпрограмм «Строительство и реконструкция транспортной инфраструктуры» региональных программ по подготовке к проведению ЧМ-2018.	Органы исполнительной власти субъектов РФ, Минтранс России	I квартал 2013	IV квартал 2013	Не требует дополнительного финансирования.
13	Разработка Транспортных стратегий (Стратегических транспортных планов) городов-организаторов (11 стратегий).	Органы исполнительной власти субъектов РФ	I квартал 2013	III квартал 2014	Финансирование из бюджетов субъектов Российской Федерации в рамках подготовки и реализации региональных программ по транспортному обеспечению ЧМ-2018**.

1	2	3	4	5	6
14	Разработка Технического руководства FIFA по транспортному обслуживанию ЧМ-2018.	FIFA	II квартал 2013	I квартал 2014	Не требует дополнительного финансирования.
15	Разработка Сводного стратегического транспортного плана (международные, междугородные и городские перевозки, включая развитие транспортной инфраструктуры).	Минтранс России, Оргкомитет «Россия-2018», Органы исполнительной власти субъектов РФ	II квартал 2014	IV квартал 2014	Источники финансирования будут определены на следующих этапах транспортного планирования.
16	Разработка типовых методических рекомендаций для городов-организаторов по подготовке транспортной инфраструктуры и разработке планов организации транспортного обеспечения участников и гостей ЧМ-2018 с учетом требований и рекомендаций FIFA.	Минтранс России, Оргкомитет «Россия-2018»	I квартал 2014	III квартал 2014	Источники финансирования будут определены на следующих этапах транспортного планирования.
17	Разработка операционных транспортных планов КК-2017 и ЧМ-2018 для каждого города-организатора (11 планов).	Органы исполнительной власти субъектов РФ	I квартал 2015	IV квартал 2015	Финансирование из бюджетов субъектов Российской Федерации в рамках подготовки и реализации региональных программ по транспортному обеспечению ЧМ-2018**.
18	Разработка объединенного операционного транспортного плана КК-2017 и ЧМ-2018.	Минтранс России, Оргкомитет «Россия-2018», Органы исполнительной власти субъектов РФ	IV квартал 2015	II квартал 2016	Источники финансирования будут определены на следующих этапах транспортного планирования.
19	Актуализация объединенного операционного транспортного плана и ЧМ-2018.	Минтранс России, Оргкомитет «Россия-2018», Органы исполнительной власти субъектов РФ	III квартал 2017	I квартал 2018	Источники финансирования будут определены на следующих этапах транспортного планирования.

2. Мероприятия по видам транспорта

Авиационный транспорт

1	2	3	4	5	6
20	Разработка и актуализация операционных мастер-планов аэропортов с указанием на генеральных планах объектов, обеспечивающих необходимую пропускную способность при проведении ЧМ-2018.	Главные операторы аэропортов городов-организаторов (инвесторы), Минтранс России, Органы исполнительной власти субъектов РФ, Росавиация.	IV квартал 2013	I квартал 2016	Разработка операционных транспортных мастер-планов в срок до I кв. 2016 года, уточнение в срок - IV кв. 2017 в составе работ по операционному транспортному мастер-плану ЧМ-2018. Финансирование из внебюджетных источников**.
21	Разработка стандарта обеспечения пропускной способности для каждого из аэропортов городов-участников ЧМ-2018 с учётом их специфики.	Минтранс России, Главные операторы аэропортов городов-организаторов (инвесторы).	I квартал 2014	IV квартал 2014	Разработка стандартов в соответствии с «Методикой расчёта технической возможности аэропортов и порядка применения Методики расчёта технической возможности аэропортов», утверждённой приказом Минтранса России от 24.02.2011 г. №63 с учётом обеспечения уровня обслуживания «С» по классификации IATA. Источники финансирования будут определены на следующих этапах транспортного планирования.
22	Разработка системы ключевых показателей эффективности (КПЭ) аэропортов при подготовке и проведении ЧМ-2018. Разработка системы контроля качества (СКК) стандартов и контроля исполнения ключевых показателей эффективности.	Минтранс России, Главные операторы аэропортов городов-организаторов (инвесторы), Росавиация.	I квартал 2014	IV квартал 2014	Разработка системы КПЭ, обеспечивающих контроль следующих технологических процессов в аэропортах городов-участников; - обслуживание пассажиров в аэровокзалах; - обслуживание пассажиров, багажа и грузов на перронах; - обслуживание грузовых авиаперевозок в аэропорту. Источники финансирования будут определены на следующих этапах транспортного планирования.
23	Разработка проектной документации на новые пассажирские терминалы и другие объекты инфраструктуры воздушного транспорта, а также на возведение временных пассажирских терминалов с учетом потребностей в транспортном обслуживании ЧМ-2018.	Органы исполнительной власти субъектов РФ, Росавиация, Главные операторы аэропортов городов-организаторов (инвесторы)	IV квартал 2013	IV квартал 2015	В случае отсутствия проектной документации. Финансирование проектных работ предусмотрено из бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников согласно постановления Правительства Российской Федерации от 20.06.2013 г. № 518

1	2	3	4	5	6
24	Строительство новых пассажирских терминалов и возведение временных пассажирских терминалов с учетом потребностей в транспортном обслуживании ЧМ-2018.	Органы исполнительной власти субъектов РФ, Минтранс России, Росавиация, Главные операторы аэропортов городов-организаторов (инвесторы)	I квартал 2014	IV квартал 2017	В городах-организаторах КК-2017 должно быть обеспечено строительство/организация временных пассажирских терминалов в срок до I кв. 2017 г. (в случаях необходимости, обоснованных операционными мастер-планами аэропортов). Строительство новых пассажирских терминалов и возведение временных пассажирских терминалов, предполагается за счет средств частных инвесторов. Финансирование из бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.
25	Строительство и реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры с учетом потребностей в транспортном обслуживании ЧМ-2018.	Минтранс России, Росавиация, Главные операторы аэропортов городов-организаторов (инвесторы), Органы исполнительной власти субъектов РФ	I квартал 2014	IV квартал 2017	Финансирование работ по строительству и реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры предусмотрено из федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников*.
26	Формирование и утверждение перечня резервных аэропортов для отстоя воздушных судов, в том числе иностранных.	Минтранс России, Росавиация	I квартал 2014	II квартал 2014	Не требует дополнительного финансирования.
27	Подготовка и реализация плана мероприятий, направленных на обеспечение необходимой пропускной способности топливозаправочных комплексов в аэропортах, а также создание, при необходимости, дополнительных резервов авиатоплива.	Органы исполнительной власти субъектов РФ, Росавиация, Операторы ТЗК	I квартал 2016	II квартал 2017	Финансирование из внебюджетных источников**.

Железнодорожный транспорт					
1	2	3	4	5	6
28	Составление и утверждение сводного графика движения поездов с учетом календаря проведения матчей КК-2017 и ЧМ-2018.	Минтранс России, Минспорт России, МЭР, Минфин России, Оргкомитет «Россия-2018»	IV квартал 2015	I квартал 2016	В соответствии Распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 года № 1333-р (п. 17 Плана мероприятий по реализации ФЗ «О подготовке и проведении в Российской Федерации ЧМ-2018, КК-2017 и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»). Дополнительного финансирования не требуется.
29	Разработка операционных планов железнодорожных вокзалов с указанием на генеральных планах объектов, обеспечивающих необходимую пропускную способность при проведении ЧМ-2018.	Минтранс России, Росжелдор, ОАО «РЖД» (ДЖВ)	IV квартал 2013	IV квартал 2015	Работы выполняются в составе документов операционного транспортного планирования. Источники финансирования будут определены на следующих этапах транспортного планирования.
30	Актуализация сводного графика движения и транспортных планов ж/д вокзалов с учетом календаря проведения матчей и других массовых мероприятий ЧМ-2018.	Минтранс России, ОАО «РЖД», Ространснадзор	I квартал 2017	I квартал 2018	Дополнительного финансирования не требуется.
Дорожная инфраструктура и общественный транспорт					
31	Строительство и реконструкция дорожной инфраструктуры в соответствии с утвержденными планами (Программами) и транспортными планами городов.	Органы исполнительной власти субъектов РФ, Федеральное дорожное агентство	I квартал 2014	IV квартал 2017	Федеральное дорожное агентство в объеме и в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации № 518 от 20.06.2013 «О Программе подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу». Финансирование предусмотрено в рамках региональных программ.

1	2	3	4	5	6
32	Выделение подвижного состава общественного пассажирского транспорта для удовлетворения дополнительного спроса в период ЧМ-2018 и КК-2017.	Органы исполнительной власти субъектов РФ, Минтранс РФ	I квартал 2016	I квартал 2017	Финансирование из региональных бюджетов и внебюджетных источников **. Источники финансирования будут уточнены на следующих этапах транспортного планирования.
33	Определение требований к организации и управлению парковками.	Минтранс России	I квартал 2014	IV квартал 2015	Источники финансирования будут уточнены на следующих этапах транспортного планирования.
34	Организация парковочного пространства.	Органы исполнительной власти субъектов РФ	II квартал 2016	I квартал 2017	Финансирование в рамках региональных программ.
III. Транспортная безопасность					
35	Разработка и реализация комплексной программы мер по обеспечению безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, противодействие терроризму и международной организованной преступности включая: установление контролируемых и/или запретных зон, периметров безопасности и досмотровых зон; ограничение въезда и/или временного пребывания и проживания на отдельных территориях; ограничение движения транспортных средств; ограничение полетов летательных аппаратов; ограничение судоходства; усиление охраны общественного порядка на транспортных объектах; проведение досмотра физических лиц и транспорта при использовании различных видов транспорта.	ФСБ России, МВД России, ФСО России, Минобороны России, Минтранс России, МЧС России, Росграница, Оргкомитет «Россия-2018», Ространснадзор	IV квартал 2013	I квартал 2015	Финансирование предусмотрено в рамках Постановления от 20.06.2013 года № 518 (X. Подпрограмма «Реализация мероприятий по обеспечению безопасности» Программы подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации Чемпионата мира по футболу).

1	2	3	4	5	6
36	Подготовка и принятие нормативных правовых актов, регулирующих дополнительные меры по обеспечению безопасности на транспорте, а также распределение обязанностей по обеспечению данных мер во время подготовки и проведения ЧМ-2018.	ФСБ России, МВД России и др.	I квартал 2014	IV квартал 2015	Финансирование предусмотрено в рамках Постановления от 20.06.2013 года № 518 (X. Подпрограмма «Реализация мероприятий по обеспечению безопасности» Программы подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации Чемпионата мира по футболу).
IV. Мониторинг					
37	Анализ результатов проведения Олимпийских игр 2014 года в Сочи в целях совершенствования транспортного обеспечения ЧМ-2018.	Минтранс России, Оргкомитет «Россия-2018»	I квартал 2014	II квартал 2014	Не требует дополнительного финансирования.
38	Анализ результатов проведения ЧМ-2014 в Бразилии в целях совершенствования транспортного обеспечения ЧМ-2018.	Минтранс России, Оргкомитет «Россия-2018»	III квартал 2014	IV квартал 2014	Не требует дополнительного финансирования.
39	Анализ результатов проведения ЧЕ-2016 во Франции в целях совершенствования транспортного обеспечения ЧМ-2018.	Минтранс России, Оргкомитет «Россия-2018»	III квартал 2016	IV квартал 2016	Не требует дополнительного финансирования.
40	Мониторинг исполнения Обязательств Российской Федерации, в части транспортного обеспечения ЧМ-2018.	Оргкомитет «Россия-2018», Центр мониторинга и планирования	III квартал 2013	III квартал 2018	Не требует дополнительного финансирования.
41	Мониторинг исполнения Плана реализации («Дорожная карта») Концепции транспортного обеспечения ЧМ-2018.	Минтранс России	III квартал 2013	III квартал 2018	Не требует дополнительного финансирования.

* - финансируется в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.06.2013 года № 518;

** - финансирование не подтверждено.

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

1. Транспорт будет играть важную роль в обеспечении эффективного и качественного проведения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 и Кубка Конфедераций FIFA 2017.

2. Проведение прогнозирования показателей спроса на перевозки со стороны различных клиентских групп должно рассматриваться как основа для дальнейшего планирования мероприятий по развитию транспортной системы РФ и городов-организаторов в рамках подготовки к указанным массовым мероприятиям. При прогнозе количества прибывающих в страну иностранных болельщиков необходимо также исходить из оценки туристического потенциала страны-организатора соревнований.

3. Количество болельщиков, прибывающих в принимающие матчи города, зависит от ряда факторов: расписания игр и состава сборных команд, емкости стадионов, размеров зон общественного сосредоточения, потенциала болельщиков конкретной страны, квоты билетов на матч для страны, типа проводимых матчей (финал, полуфинал, «плей-офф»), успешности выступления национальной сборной, интереса к чемпионату и общей атмосферы чемпионата, позитивного имиджа страны, провозной способности транспортных систем, пропускной способности аэропортов и сети автодорог, железных дорог, числа мест в гостиницах, общежитиях, временных лагерях, прогноза погоды и т.п. Подвижность болельщиков также зависит от дней недели: дней проведения матча, дней, когда играет национальная сборная, выходных дней, дней, когда матчей не будет.

4. Для Российской Федерации следует ожидать большого количества национальных болельщиков – жителей принимающих городов и их пригородов, других регионов России, а также из стран СНГ (прежде всего – Украины, Белоруссии, Казахстана). Из стран ЕС наибольший приток болельщиков следует ожидать из Польши, Германии, Нидерландов, Испании, Франции.

5. Предварительные расчеты показали, что общее количество гостей и участников ЧМ-2018 составит порядка *5,49 млн. человек*, в том числе зрителей с билетами – *1,77 млн. человек*, болельщиков без билетов – *3,68 млн. человек*. Эта численность распределяется по следующим категориям (клиентским группам):

- клиентские группы FIFA - 40 тыс. чел.;
- организованные иностранные зрители – 256 тыс. чел.;
- организованные российские зрители - 15 тыс. чел.;
- неорганизованные иностранные зрители с билетами – 205 тыс. чел.; неорганизованные российские зрители с билетами (в т.ч. жители городов-организаторов) – 1,3 млн. чел.;
- неорганизованные российские болельщики без билетов: всего 3,5 млн. чел., в том числе в дни матчей 2,35 млн. чел., в дни между матчами – 1,15 млн. чел.;

- неорганизованные иностранные болельщики без билетов 175 тыс. чел., в т.ч. в дни матчей 125 тыс. чел., в дни между матчами 50 тыс. чел.

6. Общее количество иностранных гостей ЧМ-2018 оценивается в 676 тыс. человек, из них 461 тыс. чел. – зрители (держатели билетов), 40 тыс. чел. – клиентские группы FIFA (большая часть из которых также является зрителями, занимающими места на стадионе), и 175 тыс. человек – неорганизованные иностранные болельщики без билетов.

7. Ожидаемое количество посещений объектов ЧМ-2018 (стадионов, официальных «фан-зон», других мест коллективного просмотра матчей) составит порядка 10,75 млн. посещений, из которых 3,4 млн. – посещения матчей на стадионах.

8. Проведенные оценки показали что:

- основную роль в перевозке клиентских групп FIFA и зрителей-держателей билетов на матчи будет играть воздушный транспорт. На него ляжет основная нагрузка по транспортному обслуживанию гостей КК-2017 и ЧМ-2018 (перевозке 100% клиентских групп FIFA и 85% от общего количества иностранных зрителей, до 50% от общего количества российских зрителей из удаленных регионов). При этом до 50% авиапассажиров из числа гостей первенства будут пребывать в города-организаторы транзитом через МАУ и аэропорт «Пулково» в г. Санкт-Петербурге;

- железнодорожный транспорт может рассматриваться как основная альтернатива воздушному. При введении бесплатности проезда для держателей билетов на матч ЧМ-2018 железнодорожный транспорт выберут до 70% всех российских зрителей из удаленных регионов и до 30% российских зрителей из близлежащих регионов РФ;

- высокая нагрузка на автомобильный и автобусный транспорт возможно только при недостаточном уровне доступности города-организатора, главным образом, железнодорожным транспортом;

- водный транспорт, являясь перспективным с точки зрения развития туризма, тем не менее, будет играть незначительную роль в транспортном обеспечении КК-2017 и ЧМ-2018.

9. Максимальный транспортный спрос в день проведения матчей ЧМ-2018 оценивается по видам транспорта следующим образом (чел/сутки):

Воздушный транспорт:

Москва-52700
Санкт-Петербург- 26580
Калининград- 19450
Казань-13200
Нижний Новгород – 12100
Ростов-на-Дону – 17000
Самара-15160
Саранск-13610
Сочи-15460

Волгоград- 16320
Екатеринбург-19820
Железнодорожный транспорт:
Москва-16800
Санкт-Петербург- 23500
Калининград- 6800
Казань-13100
Нижний Новгород – 25800
Ростов-на-Дону – 8250
Самара-9430
Саранск-6740
Сочи-7600

Волгоград- 15400
Екатеринбург-11900
Автомобильный транспорт (междугородное и пригородное автобусное сообщение):

Москва-4500
Санкт-Петербург- 6500
Калининград- 25200
Казань-7000
Нижний Новгород – 5800
Ростов-на-Дону – 11400
Самара-12400
Саранск-12600
Сочи-11000
Волгоград- 12900
Екатеринбург-9700

10. Анализ транспортной инфраструктуры городов показал, что *все города-организаторы имеют развитое внешнее транспортное сообщение посредством воздушного, железнодорожного и междугородного автобусного транспорта*. Терминалы воздушного транспорта находятся на удалении от центра города в пределах от 5 до 45 км.

11. Терминалы железнодорожного и автомобильного транспорта, как правило, находятся в центральной части городов. В городах, где функционирует метрополитен (за исключением города Самары), железнодорожные вокзалы находятся рядом со станциями метрополитена.

12. Внешнее сообщение морским транспортом имеют города Санкт-Петербург, Калининград и Сочи. Города Волгоград, Казань, Москва, Нижний-Новгород, Ростов-на-Дону, Самара и Санкт-Петербург имеют речное судоходство различной степени развитости.

13. В качестве основных транспортных узлов в период проведения КК-2017 и ЧМ-2018 будут задействованы аэропорты и железнодорожные вокзалы городов-организаторов. В качестве основных транзитных транспортных узлов будут задействованы аэропорты Московского авиационного узла (далее – МАУ), к числу которых относятся Домодедово, Шереметьево, Внуково, а также Московский железнодорожный узел. В качестве дополнительного транзитного транспортного узла будет задействован аэропорт «Пулково» г. Санкт-Петербурга. В качестве запасных транспортных узлов в дни проведения матчей ЧМ-2018 будут использованы аэропорты близлежащих городов-организаторов, а также других соседних городов, аэропорты которых приспособлены к приему воздушных судов расчетного типа.

Воздушный транспорт:

14. Суммарная пропускная способность аэровокзальных комплексов московских аэропортов (Домодедово, Шереметьево и Внуково) обеспечивает обслуживание прогнозируемого пассажиропотока при всех сценариях развития при рациональном распределении потока пассажиров между аэропортами.

15. Пропускная способность аэровокзальных комплексов аэропорта Пулково (г. Санкт-Петербург) обеспечивает обслуживание прогнозируемого пассажиропотока.

16. Терминальная инфраструктура аэропортов «Сочи» (г. Сочи), «Казань» (г. Казань), «Кольцово» (г. Екатеринбург), а также «Курумоч» (г. Самара) и «Храброво» (г. Калининград), позволит справиться с максимальными пиковыми нагрузками на прибытие и убытие, при условии проведения ряда организационных мероприятий (организация линий реверсивной системы пропуска пассажиров и др.). При этом было принято, что в наличии будет запланированное количество мест расселения в гостиничном фонде.

17. В аэропорту «Стригино» (г. Нижний Новгород) максимальный транспортный спрос может быть удовлетворен с помощью строительства временного терминала с пропускной способностью 400 пасс./час. При этом установлено, что пропускная способность аэропорта этого города на перспективу 2018 г. соответствует темпу его социально-экономического развития.

18. В городах Волгоград и Саранск, а также в аэропорту «Ростов-на-Дону» (г. Ростов-на-Дону) в случае отказа от строительства аэропорта «Южный», максимальный транспортный спрос может быть удовлетворен с помощью строительства временных терминалов с пропускной способностью 800 – 1000 пасс./час. При этом установлено, что пропускная способность аэропортов этих городов на перспективу 2018 г. соответствует темпам их социально-экономического развития.

19. В соответствии с расчетами было выявлено, что количество мест стоянок ВС в аэропортах «Сочи» (г. Сочи), «Кольцово» (г. Екатеринбург), «Курумоч» (г. Самара) достаточно для отстоя чартерных ВС в день проведения матча при различных сценариях. Дефицит мест стоянки для чартерных ВС прогнозируется для всех аэро-

портов, за исключением вышеуказанных. Наибольший дефицит наблюдается в аэропортах МАУ (г. Москва), «Саранск» (г. Саранск) и «Волгоград» (г. Волгоград).

20. Анализ соответствия технических характеристик аэродромов требуемым критериям в период проведения ЧМ-2018 показал что:

- габариты всех действующих взлетно-посадочных полос соответствуют габаритам расчетных типов воздушных судов (ВС);
- характеристики несущей способности взлетно-посадочных полос ряда аэродромов («Гумрак», «Казань», «Храброво», «Стригино», «Южный», «Курумоч», «Саранск») не соответствует классификационным числам (CAN) ВС расчетного типа.

Железнодорожный транспорт:

21. Железнодорожные вокзалы при условии разделения движения внутренних и междугородных/международных пассажирских потоков к моменту проведения ЧМ-2018, *будут иметь резерв пропускной способности при условии реализации планов их реконструкции.*

Автомобильный транспорт (междугородное и международное сообщение):

22. В результате анализа транспортного спроса на пассажирские перевозки внешним автомобильным транспортом установлено, что вклад посетителей фан-зон и клиентских групп ЧМ-2018 в повышение интенсивности движения на автомобильных дорогах в дни проведения игр ЧМ-2018 FIFA, в среднем, будет распределяться примерно поровну от общего дополнительного объема пассажиропотоков, оценивающегося по городам-организаторам ЧМ-2018 FIFA в диапазоне 2500 – 7700 ТС/сутки (прибывающие автобусы и легковые автомобили).

23. Расчетная потребность в дополнительных междугородных автобусах для транспортировки клиентских групп ЧМ-2018 в город-организатор ЧМ-2018 в дни проведения игр рассчитана для каждого города и варьируется в диапазоне 5 – 40.

24. Пассажирские корреспонденции междугородным автомобильным транспортом (автобусами) между городами-организаторами ЧМ-2018 (симметрично на прибытие/убытие) на сегодняшний день эффективно организованы по направлениям Волгоград – Москва, Москва – Санкт-Петербург, Волгоград – Ростов-на-Дону и Ростов-на-Дону – Москва (отправление не менее 500 пасс./сутки).

25. Города-организаторы ЧМ-2018 Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону и Калининград, в которые наиболее вероятно прибытие иностранных зрителей на игры ЧМ-2018 рейсовым пассажирским автомобильным транспортом, характеризуются регулярным и достаточным автобусным сообщением в направлении соседних европейских государств, равным соответственно 3200, 1900 и 1400 пасс./сутки.

Водные виды транспорта:

26. В транспортном обеспечении клиентских групп ЧМ-2018 FIFA морскому и речному пассажирскому круизному и паромному флоту будет отведена альтернативная и дополняющая роль по отношению к воздушному, железнодорожному и автомобильному видам транспорта (объем спроса – примерно 1% от общей численности клиентских групп). Стратегическими преимуществами водного пассажирского транспорта для различных клиентских групп будет являться его туристическая привлекательность.

27. Внешнее сообщение морским транспортом имеют города Санкт-Петербург, Калининград и Сочи.

28. Города Волгоград, Казань, Москва, Нижний Новгород, Ростов-на-Дону, Самара и Санкт-Петербург имеют различной степени развитости речное судоходство.

29. Главными сдерживающими факторами при обслуживании клиентских групп ЧМ-2018 FIFA морским и речным транспортом являются значительное время в пути, высокая стоимость речных и морских круизов, а также недопустимо большой средний возраст парка российских речных пассажирских судов, достигающий 40 лет. Обновление парка, несмотря на государственную поддержку судостроения, в ближайшие 5 лет представляется весьма проблематичным.

Городской пассажирский транспорт (ГПТ):

30. Все города организаторы, имея схожую структуру размещения основных объектов ЧМ-2018, отличаются структурой и уровнем развития дорожной инфраструктуры, развитием системы наземного городского пассажирского транспорта, наличием внеуличного скоростного пассажирского транспорта, уровнем развития систем управления транспортными потоками в городе, и т.д.. Указанные различия определяют качество транспортного обслуживания, которое может быть достигнуто в городе. Большое значение для организации транспортного обслуживания имеет наличие в городе-организаторе скоростных внеуличных транспортных систем, в том числе, для обеспечения транспортной связи между городом и аэропортом. По каждому городу подготовлены рекомендации по подготовке к транспортному обслуживанию ЧМ-2018.

31. Отсутствие развитой магистральной дорожной сети в некоторых городах-организаторах (Волгоград, Самара, Нижний Новгород, Саранск, Ростов-на-Дону, Калининград, Екатеринбург) приводит к невозможности организации резервных, а тем более дополнительных резервных маршрутов следования клиентских групп ЧМ-2018.

32. Ключевыми маршрутами массового перемещения ГПТ зрителей матча ЧМ-2018 в городе-организаторе являются маршруты: «аэропорт – центр города» и «центр города – стадион». Наибольшие проблемы по провозной способности на этих направлениях были выявлены в городах-организаторах, в которых нет метрополитена. В частности, в г. Волгограде, г. Самаре, г. Калининграде определен дефицит для

обоих маршрутов, а в г. Ростове-на Дону и г. Сочи определен дефицит на маршруте «центр города- стадион».

Маршрут «аэропорт – центр города»:

33. Во всех городах, у которых к 2018 г. будет связь с аэропортом посредством интермодальных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, провозная способность ГПТ в сообщении с аэропортом является достаточной. В остальных городах, (Волгоград, Самара, Нижний Новгород, Саранск, Ростов-на-Дону, Калининград, Екатеринбург) в которых к 2018 г. не будет обеспечено связи с аэропортом железнодорожным сообщением, пропускной способности ГПТ в сообщении с аэропортом недостаточно. В настоящее время связь аэропорта с центром города в этих городах обеспечивается малым количеством маршрутов ГПТ с низкой провозной способностью, проходящим через загруженные городские улицы и дороги.

Маршрут «центр города – стадион»:

34. Транспортные системы Москвы и Санкт-Петербурга в целом справятся с пиковыми нагрузками по доставке зрителей в день матча ЧМ-2018. При этом требуется тщательная проработка планов транспортного обеспечения мероприятий, обоснование выбора расположения мест «фан-зон» и зон публичного просмотра матчей, маршрутов перемещения гостей матча, организации дорожного движения вблизи стадионов и «фан-зон» и др.

35. Транспортный спрос на перемещение между центральной частью города и стадионом в городах, имеющих стадион с общей вместимостью на уровне 45000 чел., варьируется в зависимости от города и типа матча в диапазоне 8000-20000 чел./час (с учетом фонового пассажиропотока). Данный спрос не может быть удовлетворен существующей системой ГПТ городов-организаторов, не обеспеченных метрополитеном (а также в Самаре, где метрополитен проходит вне основных маршрутов передвижения гостей матча ЧМ-2018). Транспортные связи с использованием ГПТ между центральной частью города и местом размещения стадиона оцениваются для таких городов, как *недостаточные*.

Маршруты к «фан-зонам»

36. Спрос на перемещение в сообщении с «фан-зоной» со стороны жителей города распределен приблизительно равномерно по различным направлениям. Спрос со стороны иногородних гостей «фан-зоны» сосредоточен на направлениях к терминалам внешнего пассажирского транспорта и перехватывающим парковкам. В городах, имеющих метрополитен, основная нагрузка в транспортном обеспечении «фан-зон» придется именно на данный вид ГПТ. Его провозная способность оценивается как достаточная. В городах, не имеющих метрополитена, где система ГПТ не спра-

вится с пиковыми нагрузками, рекомендуется разработка мер по организации дополнительных маршрутов ГПТ, связывающих «фан-зону» с остальными объектами притяжения.

37. Общее количество автобусов туристического класса для обслуживания групп организованных зрителей оценивается в 2500 ед. Максимальное количество городских автобусов для челночного обслуживания пассажиропотоков по направлению «аэропорт – центр города» оценивается в 177 ед. Более точные сведения о необходимом количестве туристических и городских автобусов, необходимых для обслуживания ЧМ-2018, должны быть определены после разработки операционных транспортных планов городов-организаторов.

Система организации и управления транспортным обслуживанием:

38. Существующая связь между предложением инфраструктуры и потребностью в пассажирских перевозках при проведении мировых первенств по футболу, а также результаты анализа различных стратегий транспортного обслуживания стадионов в различных странах мира свидетельствуют о необходимости использования, так называемого, «всеобъемлющего партнерского подхода» со стороны различных органов государственного управления, транспортных и других причастных организаций, подразумевающего их сотрудничество и координацию деятельности в целях достижения устойчивого транспортного обеспечения ЧМ-2018.

39. Определены полномочия и компетенция, предложена схема взаимодействия органов исполнительной власти различных уровней с организациями, вовлеченными в организацию и осуществление транспортного обеспечения ЧМ-2018.

40. В качестве критериев, по которым следует разграничивать взаимодействие органов исполнительной власти, причастных организаций должны рассматриваться как территориальный признак обслуживания различных клиентских групп, так и используемый вид транспорта.

41. Как показал зарубежный опыт, во всех странах-организаторах Чемпионатов мира по футболу была востребована централизованная мультимодальная система управления движением транспорта. Создание центров управления движением транспорта должно быть обязательным для каждого города-организатора.

42. В части создания системы управления пассажирскими перевозками ЧМ-2018 в качестве оптимального варианта построения соответствующей иерархической структуры предложен вариант двухуровневой системы:

- федеральный центр управления перевозками (ФЦУПП), создаваемый в составе Ространснадзора;

- центры управления перевозками в городах-организаторах (ГЦУПП).

43. Централизованное управление пассажирскими перевозками ЧМ-2018 должно базироваться на создании и использовании соответствующей автоматизированной системы управления.

44. Особое внимание необходимо уделить вопросам организации транспортно-

го обслуживания клиентских групп FIFA и Оргкомитета. Необходимо предусмотреть:

- обеспечение перемещения на транспорте (включая воздушный, железнодорожный и автомобильный транспорт) и предоставление транспортных услуг во время проведения ЧМ-2018 в круглосуточном режиме, без выходных аккредитованным клиентским группам FIFA;

- создание специальных автопарков в каждом городе-организаторе соревнований и их оснащение подвижным составом, оборудованием и инвентарем, средствами связи и подготовленным транспортным персоналом, организовать работу по техническому обслуживанию, мойке и заправке используемого подвижного состава, в т.ч. числе предусмотреть размещение и быт задействованного персонала;

- организацию перевозок легковыми автомобилями, автобусных перевозок с использованием заказных автобусов и автобусов-экспрессов (автобусов-шаттлов). Автобусы-шаттлы должны обеспечить регулярное транспортное обслуживание представителей коммерческих партнеров, указанных FIFA, представителей СМИ, участников программы FIFA «Корпоративная социальная ответственность» и других лиц, указанных FIFA.;

- разработку основных, резервных и дополнительных (при необходимости) маршрутов движения официальных лиц ЧМ-2018 к основным задействованным объектам с учетом комфортности и необходимости снижения временных затрат, рекомендаций FIFA на такие поездки для спортсменов, представителей FIFA и СМИ, а также организацию хабов (временных автостанций, мест посадки-высадки и т.п.). Маршруты движения разрабатываются по согласованию с органами безопасности (правоохранительными органами).

- полицейское сопровождение при передвижении наземным транспортом для делегаций команд, официальных лиц матчей, президента FIFA и иных VIP-участников делегации FIFA, указанных FIFA в ходе визитов в город-организатор в связи с организацией и проведением соревнований, особенно в дни матчей или иные дни по требованию FIFA, как в течение срока соревнований, так и в иных случаях;

- обеспечение достаточного количества парковок у стадиона, тренировочных площадок и других объектов для команд-участниц, ключевых представителей FIFA и Оргкомитета, VIP-гостей и других официальных лиц соревнований;

- использование информационных технологий для управления транспортом аккредитованных FIFA клиентских групп, в т.ч. эксплуатацию центров управления транспортом в штаб-квартире FIFA, официальных гостиницах, на стадионах, в аэропортах, на железнодорожных вокзалах, а также на всех объектах, где проводятся связанные с соревнованиями мероприятия, в соответствии с указаниями FIFA;

- создание на всех объектах ЧМ-2018 соответствующего бюро транспортной информации для информационной поддержки лиц, осуществляющих официальные функции;

- организовать работу по внедрению системы управления движением и парковкой, а также использование выделенных маршрутов, в т.ч. посредством организа-

ции выделенных полос движения и систем управления движением в дни проведения матчей для обеспечения транспортной доступности стадионов и других объектов при минимальном воздействии на дорожное движение в городе.

- применение современных технологий в области охраны окружающей среды и создания безбарьерной среды на транспорте.

45. Выявлено и обосновано более 100 рисков связанных с организацией транспортного обеспечения ЧМ-2018. Максимально возможная степень потенциального ущерба идентифицирована не более, чем по 9 из этих рисков, которые, в основном, относятся к категории стратегических. К ним отнесены, в частности:

- риск пересмотра транспортного плана и изменения транспортной логистики соревнований по причине переноса соревнований в связи с неготовностью Стадиона;

- риск пересмотра транспортного плана и изменения транспортной логистики соревнований по причине переноса соревнований в связи с неготовностью отдельных объектов инфраструктуры, обеспечивающих функционирование спортивных объектов;

- перераспределение команд по определенным городам в соответствии с жеребьевкой группового этапа;

- массовый отъезд болельщиков национальных команд, отсеявшихся на стадии группового турнира;

- непредсказуемость пассажиропотоков в матчах на этапах «плей-офф»;

- значительные объемы перемещения болельщиков команд-участников финальных этапов в города, принимающие соответствующие матчи, что приводит к резкому увеличению нагрузки на транспортные узлы;

- более стремительное и концентрированное убытие зрителей после матча, по сравнению с прибытием (большинство зрителей стремится уехать в течение 1-3 часов после окончания матча);

- необходимость перекрытия движения транспорта на прилегающих к стадиону территориях до и после матчей (приблизительно за 4 часа до матча и 2 часа после него);

- возможность больших колебаний количества посетителей «фан-зон» в отдельные дни, обусловленных различными факторами (погодные условия, комбинация команд и т.д.);

- риск недооценки реальных транспортных потоков (по результатам транспортного моделирования) в связи с отсутствием действующего прямого транспортного сообщения между отдельными городами-организаторами ЧМ-2018.

46. Количество рисков, степень ущерба от которых оценена как низкая (до 3 баллов включительно) составляет около 50% от общего количества идентифицированных рисков. Это позволяет утверждать, что при заблаговременной проработке мер по снижению вероятности возникновения риска и мер по снижению ущерба, последствия от потенциальных транспортных рисков можно снизить до минимума.

47. Определены резервные возможности для различных видов транспорта, которые дают дополнительные возможности снижения идентифицированных рисков.

48. Разработанная матрица рисков предполагает работу с ней в интерактивном режиме, предоставляя возможность, используя функционал фильтров, осуществлять сортировку и выборку рисков по городам / видам транспорта / категориям рисков / объектам и степени влияния / величине влияния / вероятности возникновения / потенциальному ущербу / ответственным сторонам / типам управления риском / мерам по снижению вероятности и снижению ущерба вследствие возникновения рисков событий.

49. В результате работы определен перечень первоочередных мероприятий по подготовке транспортной инфраструктуры для проведения ЧМ-2018 и КК-2017 (согласованы на совещаниях у Первого заместителя Председателя Правительства РФ И.И. Шувалова и Заместителя Председателя Правительства РФ А.В. Дворковича и впоследствии утвержден постановлением Правительства РФ от 20.06.2013 № 518)). Данным перечнем мероприятий предусматривается реконструкция и строительство аэропортов по 16 инвестиционным проектам, реконструкция и строительство дорог по 11 инвестиционным проектам, развитие линий метро по 2 инвестиционным проектам на общую сумму 337,4 млрд руб.

50. Ресурсное обеспечение развития транспортной инфраструктуры для проведения ЧМ-2018 будет осуществляться на основе уточнения и корректировки принятых федеральных и региональных целевых программ развития транспортной инфраструктуры с учетом необходимости эффективного расходования бюджетных средств и привлечения частных инвестиций в рамках Программы подготовки и проведения в 2018 году в Российской Федерации Чемпионата мира по футболу и региональных программ в городах-организаторах соревнований.

Для практической реализации разработанной Концепции транспортного обеспечения ЧМ-2018 FIFA необходимо продолжить разработку документов транспортного планирования для ЧМ-2018, согласно требованиям FIFA и принятым обязательствам Российской Федерации..

РЕКОМЕНДАЦИИ

Воздушный транспорт

1. Для обеспечения приема и выпуска воздушных судов расчетного типа без ограничений, а также для обеспечения необходимого количества мест стоянки, требуется проведение ряда мероприятий в рамках действующей Федеральной адресной инвестиционной программы на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годы, а также реализация проектов, предусмотренных Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», с учетом внесения корректив.

2. Основными документами для осуществления контроля над готовностью инфраструктуры воздушного транспорта к обслуживанию ЧМ-2018 являются:

– операционные транспортные планы аэропортов, определяющие необходимые параметры пропускной способности и другие технические характеристики сооружений;

– проектная документация на аэродромы, аэровокзальные комплексы и другие объекты инфраструктуры (парковки, стоянки транспорта и т.д.).

Железнодорожный транспорт

3. Рекомендуется обеспечить прогнозируемую на основе оценки транспортно-го спроса потребность в дополнительных оборотных рейсах (суммарно по всем рассматриваемым направлениям 117 – 136 оборотных рейсов). При этом наибольшая потребность в дополнительных рейсах прогнозируется в сообщении с Москвой (от 5 до 10 рейсов в зависимости от направления).

4. Рекомендуется провести ряд мероприятий, направленных на создание безбарьерной транспортной среды на всех железнодорожных вокзалах городов-организаторов ЧМ-2018 и предусмотреть внедрение и развитие систем информационного обеспечения железнодорожных вокзалов с применением современных информационных технологий и оборудования.

5. Рекомендуется реализовать комплекс мероприятий, направленных на повышение комплексной безопасности пассажиров на железнодорожных вокзалах городов-организаторов.

6. При формировании расписания матчей ЧМ-2018 не рекомендуется одновременно проводить матчи в городах-организаторах Ростов-на-Дону и Сочи, расположенных на одном железнодорожном направлении, с целью исключения наложения пассажиропотоков по данному направлению.

Автомобильный транспорт (междугородное и международное сообщение):

8. Реализация мероприятий, заложенных в Государственной программе РФ «Развитие транспортной системы», Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России» (2010 – 2020 годы), областных целевых программах развития объектов дорожной инфраструктуры будет способствовать повышению пропускной способности федеральных, региональных и местных автомобильных дорог общего пользования. Это позволит обеспечить своевременное прибытие болельщиков и посетителей «фан-зон» к объектам притяжения. Однако для эффективного удовлетворения транспортного спроса со стороны клиентских групп Оргкомитета ЧМ-2018 FIFA и посетителей «фан-зон» (и зон публичного просмотра матчей) внешним автомобильным транспортом, характеризующимся в сравнении с остальными видами транспорта большей мобильностью с точки зрения выбора маршрута и интервалов движения, необходимо разработать региональные целевые программы (опе-

рационные транспортные планы) по подготовке дорожной инфраструктуры и инфраструктуры автотранспорта городов-организаторов к проведению ЧМ-2018.

Водный транспорт

9. Успешному применению морского пассажирского транспорта в качестве альтернативного и дополняющего к воздушному, железнодорожному и автомобильному транспорту при обслуживании клиентских групп FIFA ЧМ-2018 будут способствовать:

- расширение правила 72-часового пребывания на территории РФ для иностранных туристов, прибывающих в РФ на борту прогулочных судов через морские пункты пропуска через государственную границу РФ;
- создание передвижных пунктов пропуска через государственную границу РФ;

Городской пассажирский транспорт

10. По каждому городу-организатору подготовлены рекомендации по подготовке к транспортному обслуживанию ЧМ-2018. Во всех городах-организаторах ЧМ-2018 требуется модернизация улично-дорожной сети, в первую очередь, для обеспечения пропуска планируемых транспортных потоков, а также модернизация парка подвижного состава городского пассажирского транспорта. В Концепции определены мероприятия и объемы требуемого финансирования по подготовке внутренней транспортной инфраструктуры городов-организаторов к ЧМ-2018 и их приоритетность.

11. Транспортные коридоры для доставки клиентских групп ЧМ-2018 к местам размещения и на спортивные объекты должны проходить по основным магистралям и улицам городов-организаторов, желателен наличие не менее 3-х полос движения в одну сторону на всех элементах маршрутов следования.

12. Наличие необходимого количества транспорта обеспечивается Оргкомитетом «Россия-2018» в части удовлетворения потребностей клиентских групп FIFA, указанных в Заявочной книге. Организация обеспечения потребностей прочих участников ЧМ-2018 находится в сфере ответственности субъектов Российской Федерации и Министерства транспорта Российской Федерации.

13. Для обеспечения транспортного обслуживания клиентских групп ЧМ-2018, в городах необходимо проведение комплекса мероприятий реконструктивно-планировочного и организационно-технического характера по совершенствованию безопасности и организации дорожного движения.

14. Особое внимание в городах-организаторах при подготовке к ЧМ-2018, необходимо уделить устранению дефектов дорожного покрытия, ремонту ряда дорог, корректировке режимов работы светофорных объектов, дислокации дорожных знаков и дорожной разметки, внедрению и модернизации существующих систем управления дорожным движением и обеспечению безопасности движения пешеходов.

15. Важными факторами, во многом определяющими качество транспортного обслуживания клиентских групп FIFA и других участников ЧМ-2018, является организация специальных маршрутов с использованием полицейского сопровождения или специальных систем автоматического управления дорожным движением, снижение фоновой нагрузки как на отдельных элементах УДС города, так и на сети в целом, организация выделенных полос для общественного транспорта, задействованного в транспортном обслуживании ЧМ-2018.

16. Реализация инвестиционных проектов, предусматривающих развитие системы городского пассажирского транспорта, включая строительство и реконструкцию скоростного внеуличного транспорта, а также строительство и реконструкцию дорожной инфраструктуры, является одним из ключевых моментов в подготовке к ЧМ-2018, позволяющих обеспечить транспортное обслуживание в городах-организаторах, в соответствии с заявленным качеством.

17. Представленные рекомендации по транспортному обслуживанию мероприятий ЧМ-2018 на территории городов-организаторов носят предварительный характер и должны быть откорректированы на этапе разработки операционного транспортного плана ЧМ-2018 с учетом получения дополнительной информации от городов-организаторов и исполнения запланированных мероприятий по совершенствованию дорожно-транспортной инфраструктуры городов.

18. В принимающих матчи городах необходимо синхронизировать провозную способность наземного общественного пассажирского транспорта с пропускной способностью аэропорта и требованиями по наполнению зрителями стадиона.

Предложение транспортных услуг ГПТ должно дополняться мерами по стимулированию отказа от использования индивидуального автотранспорта (например, бесплатный общественный транспорт или использование комбинированного билета «общественный транспорт + вход на стадион», информационное содействие использованию перехватывающих парковок и т.д.). При этом нужно создать четкую вертикаль управления общественным транспортом, определив ответственных и наделив их соответствующими полномочиями. Услуги городского общественного транспорта должны удовлетворять требованиям к их качеству и действовать на 24 часовой основе.

Маршрут «аэропорт – центр города»:

19. В Нижнем Новгороде, Волгограде, Самаре, Саранске и Калининграде рекомендуется организация автобусного экспресс-маршрута с использованием автобусов-шаттлов между аэропортом и центральной частью города с началом работы утром в день матча и завершением работы вечером следующего дня с провозной способностью на уровне 2000 пасс./час. Обслуживание рекомендуется осуществлять с использованием комфортабельных городских пассажирских автобусов повышенной вместимости.

20. В каждом городе рекомендуется провести мероприятия на УДС, обеспечивающие беспрепятственное движение автобусов данного маршрута (организация специальных полос движения, специальных циклов светофорного регулирования и т.д.).

Маршрут «центр города – стадион» и к «фан-зонам» и зонам публичного просмотра матчей:

21. Транспортные операционные планы городов-организаторов должны предусматривать организацию автобусного сообщения между центром города («фан-зона», вокзал, транспортные пересадочные узлы, другие места массового скопления зрителей) и стадионом от нескольких конечных посадочных площадок. Суммарная пропускная способность линий должна быть не меньше прогнозируемых значений пассажиропотоков зрителей на ГПТ для каждого города. Обслуживание рекомендуется осуществлять с использованием комфортабельных городских пассажирских автобусов повышенной вместимости.

22. Во всех городах-организаторах следует рассмотреть возможность создания дополнительных зон публичного просмотра матчей для рассредоточения потоков болельщиков.

Система управления транспортным обслуживанием:

23. Необходима разработка и внедрение системы управления перевозками, как на уровне городов-организаторов, так и на федеральном уровне.

24. Необходимо согласовать пропускную способность пограничных и таможенных переходов с пропускной способностью путей сообщения, которые к ним подходят, заранее начать подготовку дополнительных пограничных и таможенных переходов. Следует разработать программу развития сети придорожной сервисной инфраструктуры и механизмы для привлечения необходимых для этого инвестиций.

25. Следует выработать единые требования к предоставлению информации и размещения указателей маршрутного ориентирования на национальном уровне, в городах-организаторах и на основных объектах транспортной инфраструктуры. Следует своевременно разработать специализированные интернет-сайты, чтобы предоставить болельщикам точную информацию о доступных транспортных услугах, спланировать и создать временные бюро транспортной информации.

26. Требуется разработка и реализация программы специальной подготовки основного и временного транспортного персонала, задействованного в транспортном обслуживании гостей и участников ЧМ-2018.