

Безопасные и Качественные Дороги

www.bkdrus.ru / № 02 (37) / 2026 г.

ВСЕРОССИЙСКИЙ
ОТРАСЛЕВОЙ ЖУРНАЛ

СВЕТОДИОДЫ РОССИИ

**КИРИЛЛ БИБАЕВ,
РУКОВОДИТЕЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ ИТС
КОМПАНИИ «ЗАВОД ЭКРАНОВ»:**

«БУДУЩЕЕ ОТРАСЛИ НЕ В ТОМ, ЧТОБЫ СТРОИТЬ
ДЛИННЕЕ, А В ТОМ, ЧТОБЫ ДВИГАТЬСЯ УМНЕЕ.
ТЕХНОЛОГИИ ПРЕВРАЩАЮТ ДОРОГУ
ИЗ ПРОСТОГО МАРШРУТА В ДРАЙВЕР
ГЛОБАЛЬНОГО ПРОГРЕССА»



-  Адгезионные добавки
-  Эмульгаторы битумных эмульсий
-  Стабилизирующие добавки для ЦМА
-  Модификаторы для АБС
-  Добавки для теплых АБС
-  Гидрофобизаторы минерального порошка
-  Пропиточные составы
-  Добавки для холодного асфальта
-  Добавки для регенерации асфальта

Российский производитель

- > 30 лет на рынке
- > 35 препаратов для дорог
- > 500 положительных отзывов
- > 10 млн тн АБС с нашими добавками

- Пробный объем — бесплатно
- Подбор рецептур — бесплатно
- Отсрочка платежа от 1 месяца
- Сопровождение на всех этапах

npfselena.ru



+7 (472) 482-34-63
+7 (960) 630-64-69
+7 (962) 307-75-84



РЕКЛАМА

МАСШТАБНОЕ ВНЕДРЕНИЕ ИННОВАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ: БОЛЕЕ 1700 ОБЪЕКТОВ МОДЕРНИЗИРОВАНО С 2016 ГОДА

Системная работа по внедрению передовых научно-технических разработок становится основой стратегического развития дорожного комплекса Российской Федерации. Как сообщил Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин, с 2016 года силами Федерального дорожного агентства (Росавтодор) и подведомственных организаций инновационные технологии и материалы применены при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте более чем на 1,7 тысячи объектов дорожной инфраструктуры, расположенных во всех федеральных округах страны. Такой масштаб внедрения свидетельствует о переходе отрасли от точечных экспериментальных проектов к планомерной промышленной политике, ориентированной на повышение долговечности и безопасности искусственных сооружений и автомобильных трасс.

Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин подчеркнул, что ускоренное научно-технологическое развитие дорожного хозяйства приобретает особое значение в условиях беспрецедентного внешнего санкционного давления и реализации национальных целей, обозначенных Президентом России. Вице-премьер отметил, что сегодня перед отраслью стоят комплексные задачи: от повышения производительности труда и цифровизации инвестиционно-строительного цикла до внедрения технологий искусственного интеллекта и обеспечения экологической безопасности.

«...Сегодня мы ставим перед собой амбициозные цели по дальнейшему развитию технологий искусственного интеллекта в управлении дорожным фондом, прогнозированию состояния конструкций и широкому применению экологичных материалов, в том числе полученных из переработанного сырья», – отметил Марат Хуснуллин. Важнейшим звеном в цепочке внедрения инноваций является деятельность подведомственного Росавтодору ФАУ «РосдорНИИ». На испытательном полигоне «ЦИКЛОС» в Московской области функционирует уникальный симулятор колёсной нагрузки, не имеющий аналогов по своим техническим характеристикам. Установка способна генерировать до 50 тысяч нагрузочных циклов в сутки с воспроизведением осевой нагрузки до 13 тонн. За месяц четыре колеса установки прикладывают к испытательной полосе около 1,5 млн нагрузочных воздействий, что позволяет в сжатые сроки (2–4 месяца) моделировать многолетний цикл эксплуатации дорожной одежды.

Как отмечают в Росавтодоре, использование «ЦИКЛОСА» значительно ускоряет процесс научной оценки новых материалов и проектных решений, сокращая время от лабораторной разработки до промышленного внедрения.

Среди отечественных разработок, активно тиражируемых в регионах, ключевое место занимают современные вяжущие материалы и композитные составы для укрепления и стабилизации грунтов земляного полотна.

ПРИМЕНЕНИЕ ФИБРОБЕТОНА
Позволяет продлевать срок
службы мостов до
100–150
лет, а также значительно
снизить массу конструкций
по сравнению с традиционным
железобетоном

Применение специальных добавок и модификаторов в асфальтобетонных и цементобетонных смесях позволяет улучшить эксплуатационные свойства дорожных покрытий, повысить их устойчивость к климатическим изменениям и значительно продлить срок службы.

В мостовом строительстве особое значение приобретают инновационные материалы нового поколения. Вибролитой асфальтобетон, совмещающий функции высокоэффективного покрытия проезжей части и гидроизоляции железобетонных конструкций, обеспечивает надёжную защиту пролётных строений от влаги и противогололёдных реагентов. Одним из самых перспективных материалов становится сверхпрочный фибробетон: благодаря своей особой структуре он обладает исключительно высокой прочностью, абсолютной водонепроницаемостью и морозостойкостью. Применение фибробетона позволяет продлевать срок службы мостов до 100–150 лет, а также значительно снизить массу конструкций по сравнению с традиционным железобетоном, что критически важно при реконструкции существующих сооружений.

Особое внимание уделяется экологическим аспектам и безопасности. Внедрение интеллектуальных систем управления наружным освещением на федеральных трассах позволяет оптимизировать энергопотребление и увеличить ресурс оборудования. Параллельно расширяется применение

элементов обустройства (тумб, боллардов, делиниаторов), изготовленных из переработанной резины, что способствует снижению антропогенной нагрузки на окружающую среду.

Для обеспечения надёжности большепролётных и внеклассных мостовых переходов в России впервые в мировой практике разработан и введён национальный стандарт, регламентирующий методы подтверждения аэродинамической устойчивости пролётных строений. Документ базируется на результатах масштабных экспериментальных исследований и имеет высокий потенциал для имплементации в международную мостостроительную практику.

Значительное внимание в рамках реализации инновационной политики уделяется подготовке профильных кадров. На базе отраслевых вузов и научных центров, таких как РосдорНИИ, ведётся системная работа по повышению квалификации специалистов, внедряются программы обучения работе с цифровыми двойниками объектов дорожного хозяйства и современными лабораторными комплексами, что позволяет обеспечить полный цикл инновационного процесса.

Планомерная работа по внедрению инноваций продолжается. В Росавтодоре подчёркивают, что использование отечественных технологий, материалов и цифровых платформ позволяет не только повысить надёжность и безопасность дорожной сети, но и обеспечить технологический суверенитет отрасли.



- 1 Масштабное внедрение инноваций в дорожном хозяйстве: более 1,7 тыс. объектов модернизировано с 2016 год
- 6 Задачи стоят серьезные: **Сергей Тен** – о развитии дорожной отрасли до 2030 года
- 11 «Дорожный класс»: инвестиция в кадровый суверенитет отрасли
- 12 **Золотой коток-2025:** лидеры дорожной отрасли получили заслуженные награды



- 16 ПЕНЗЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ. Системная работа на результат: Пензенская область перевыполнила дорожные планы 2025 года
- 20 Национальный проект «Инфраструктура для жизни» на дорогах Осетии

- 24 ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛАСТЬ. **Георгий Филимонов:** Нам есть чем гордиться

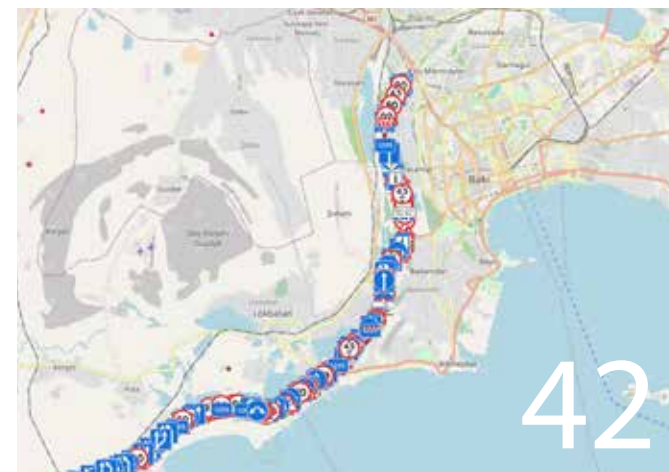
- 29 Новости

- 30 **Павел Люлин:** Мы работаем на всех этапах жизненного цикла дорог

- 34 ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ. Северный обход Пскова: На экваторе масштабного строительства



- 36 «Завод Экранов»: решения не просто работают – они спасают жизни
- 38 Цифровой код дороги: от ТИМ-макета до беспилотного логистического каркаса
- 42 **Генеральный директор TrafficData Иван Чебыкин:** «Наша ключевая задача – повышение безопасности на дорогах»



ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ, ПАРТНЕРЫ, ДРУЗЬЯ!

Представляем вашему вниманию очередной номер Всероссийского отраслевого журнала «Безопасные и качественные дороги».

Ключевая тема номера – системная работа по внедрению инноваций и передовых технологий. Мы подробно анализируем итоги масштабной модернизации дорожного хозяйства: с 2016 года силами Федерального дорожного агентства инновационные решения применены более чем на 1,7 тысячи объектов по всей стране. Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин подчеркивает, что сегодня перед отраслью стоят комплексные задачи: от повышения производительности труда и цифровизации инвестиционно-строительного цикла до внедрения экологической безопасности.

Центральное место в выпуске занимает анализ работы регионов-лидеров. Мы представляем подробный обзор торжественной церемонии вручения премии «Золотой коток», состоявшейся на площадке XIX Международного форума и выставки «Транспорт России» в рамках «Транспортной недели 2025». Высшие отраслевые награды из рук вице-преьера Марата Хуснулина получили команды Пензенской, Вологодской, Амурской, Белгородской, Липецкой, Рязанской, Саратовской областей, а также Республики Адыгея, Кабардино-Балкарской и Чеченской Республик. Особого внимания заслуживает Пензенская область, получившая «Золотой коток» в шестой раз, что свидетельствует об уникальной системности в дорожной сфере. Вологодская область удостоена награды впервые – это признание эффективности новой стратегии дорожного развития, реализуемой под руководством губернатора Георгия Филимонова. В эксклюзивном интервью журналу глава региона рассказал о подходах к цифровизации производственных процессов, внедрении интеллектуальных транспортных систем и результатах работы по снижению аварийности на дорогах области.

Значительный блок материалов номера посвящен цифровой трансформации отрасли. Рассматриваются вопросы внедрения технологий информационного моделирования (ТИМ), искусственного интеллекта в системах фотовидеофиксации, практические аспекты развития интеллектуальных транспортных систем (ИТС) и беспилотной логистики. В тематическом обзоре «Цифровая трансформация дорожного хозяйства» анализируется переход от традиционных моделей управления к интегрированным цифровым экосистемам, обеспечивающим единую информационную среду для всех участников дорожной деятельности.

Среди отраслевых решений обращают на себя внимание разработки российских компаний TrafficData и «Завод Экранов», демонстрирующие развитие цифровых технологий в управлении дорожной инфраструктурой.

TrafficData, резидент «Сколково», в 2025 году представила платформу TrafficData Atlas – инструмент для автоматизированного сбора и управления данными по объектам организации дорожного движения. Система формирует цифровую модель улично-дорожной сети, обеспечивает инвентаризацию знаков, разметки и инфраструктуры, а также включает модули нормативной проверки, позволяющие использовать ее для аудита соответствия стандартам. Обновлено алгоритмы детекции ДТП и распознавания номерных знаков, включая функции выявления потенциально конфликтных ситуаций с участием пешеходов. В числе реализованных проектов – поставка более 200 лицензий для Центра безопасности дорожного движения в Перми и внедрение платформы в Баку.



«Завод Экранов» развивает направление интеллектуальных транспортных систем, переходя от производства светодиодных табло к созданию комплексных решений. Ключевая разработка – программный комплекс «Умное табло», который объединяет данные с камер, датчиков, метеостанций и центров управления дорожным движением, обеспечивая не только отображение информации, но и прогнозирование дорожной ситуации, включая риски ДТП, заторы и погодные изменения. Предприятие включено в реестр Минцифры России как разработчик программного обеспечения (№26403) и одновременно является производителем радиоэлектронной продукции, что подтверждает полный цикл производства. В планах – расширение географии внедрения, интеграция с навигационными сервисами и развитие решений с элементами искусственного интеллекта для прогнозирования отказов оборудования.

Отдельно освещены результаты Всероссийской конференции «МОСТТЕХ-2025», организованной при поддержке ФАУ «РОСДОРНИИ» и кафедры «Мосты, тоннели и строительные конструкции» МАДИ. В программном докладе профессора Ш.Н. Валиева обоснован тезис о системной трансформации мостостроительной отрасли, движимой конвергенцией революции в материаловедении и тотальной цифровизацией инженерных процессов.

В рубрике «Кадры для отрасли» представлен старт Всероссийского проекта «Дорожный класс», реализуемого под эгидой Росавтодора и Академии дорожного хозяйства РУТ (МИИТ). Проект ориентирован на учащихся 7–11 классов и встроен в концепцию непрерывного образования «школа – вуз – производство». Методическую основу обеспечивает Академия дорожного хозяйства, координационную поддержку – Росавтодор. Проект уже реализуется в Москве, Белгородской области, Ставропольском крае, Иркутской области.

Надеемся, что представленная информация будет полезна для разработки эффективных управленческих решений, обмена опытом между регионами и дальнейшего повышения качества и безопасности транспортной инфраструктуры Российской Федерации. Приглашаем вас к сотрудничеству и ждем ваших отзывов и предложений.

С уважением,
главный редактор журнала
«Безопасные и качественные дороги»
Зарема Высоцкая

- 44 Дорожное хозяйство – высокотехнологичная отрасль, которая придерживается современных тенденций и инноваций
- 47 ООО Предприятие «Дорос»: Инновационные решения для дорожного строительства
- 48 Инновационные технологии дорожного строительства для региональных дорог



- 50 На **МОСТТЕХ-2025** обсудили, как материалы и цифра меняют будущее мостов
- 55 Развитие методов проектирования и строительства мостов с применением перспективных материалов и конструкций
- 60 Группа компаний «Стройкомплекс-5»: Инновации, проверенные временем



- 64 Мостоотряд №30
- 66 Дорожные проекты Института «Стройпроект»
- 70 Экодуки и биопереходы: Современное решение для сохранения природы
- 72 Подписка



WWW.BKDRUS.RU
WWW.DORHOZ.RU

Федеральный отраслевой журнал «Безопасные и качественные дороги» (Журнал «БКД»)

Свидетельство о регистрации:
ПИ №ФС 77 – 82475

Издатель: ООО «Медиа Групп «Орбита»

Главный редактор: Высоцкая З.О.

Адрес: 129337, г. Москва, НИУ МГСУ,
Ярославское шоссе, д. 26Б, стр. 3, офис 23
Тел: +7 (495) 662-69-96

Адрес для корреспонденции:
129337, г. Москва, а/я 99

Отпечатано: типография
ООО «Медиа Гранд», г. Рыбинск

В номере использованы материалы:
Пресс-службы ГосДумы РФ, Правительства
РФ, Минтранса России, Росавтодора,
СРО «Союздорстрой», архива редакции

Установочный тираж – 10 000 экз.

*Мнение редакции может не совпадать с мнением
авторов. Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных объявлений.*

*Использование материалов, опубликованных
в всероссийском отраслевом журнале «Безопасные
и качественные дороги», допускается только
с письменного разрешения редакции.*



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО
РОСАВТОДОР



МЕЖОТРАСЛЕВАЯ
КОНФЕРЕНЦИЯ
1 АПРЕЛЯ '26

**PRO
BITUM
И ПБВ**

**1 АПРЕЛЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОГО
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО
ФОРУМА

ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ
РЕГИСТРАЦИЯ НА САЙТАХ
PROBITUM.PRO
И **TRANSPORT-FORUM.ORG**

ЗАДАЧИ СТОЯТ СЕРЬЕЗНЫЕ: СЕРГЕЙ ТЕН – О РАЗВИТИИ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ДО 2030 ГОДА



Национальный проект «Инфраструктура для жизни» ставит перед дорожной отраслью серьезные задачи: к 2030 году уровень жизни в опорных населенных пунктах должен вырасти на 30%, а доля региональных дорог в нормативе достичь 60%. О том, как изменилась отрасль за последний год, почему проблема перегруженных фур до сих пор разрушает трассы, и зачем детей учат водить родителей к пешеходному переходу, в интервью журналу «БКД» рассказал депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, первый заместитель председателя Комитета по вопросам собственности, земельным и имущественным отношениям, координатор федерального партийного проекта «Безопасные дороги» **Сергей Тен**.

– **Сергей Юрьевич, какие изменения в сфере дорожного хозяйства Вы считаете наиболее значимыми по итогам года?**

– С началом реализации в России национальных проектов акцент сместился к региональной дорожной сети. Сегодня комплексная цель национального проекта «Инфраструктура для жизни» – обеспечить граждан инфраструктурой нового качества (жилищной, транспортной, социальной, коммунальной) и новые задачи, где в опорных населенных пунктах уровень жизни должен стать лучше на 30% к 2030 году. И дороги в национальном проекте – один из главных приоритетов, как и безопасность дорожного движения, и развитие интеллектуальных транспортных систем.

Подтверждением активного развития цифровых технологий в дорожном хозяйстве стала демонстрация беспилотной укладки асфальтобетона в рамках выставки «Дорога 2025». Испытания подтвердили работоспособность автоматизированного дорожно-строительного комплекса.

В целом федеральное финансирование дорожной инфраструктуры остается стабильным и ежегодно увеличивается. Стратегическая задача – обеспечить бесшовную логистику в рамках опорной сети. Но если мы не будем системно заниматься сохранением сети автомобильных дорог, мостов и путепроводов от тяжеловесных транспортных средств, то степень разрушения наших автодорог и дальше будет превышать темпы ремонта.

Поэтому в рамках работы федерального партийного проекта «Безопасные дороги» разработали и приняли Федеральный закон № 209, который вносит поправки в Административный кодекс РФ. Он повышает эффективность службы Ространснадзора по остановке транспортных средств и ужесточает требования по соблюдению общей массы или нагрузки на ось грузовых транспортных средств. Отдельная проблема – когда водители грузовиков просто игнорируют дорожные знаки «Ограничение по общей массе» и «Движение грузового транспорта запрещено». Встретить тягач с полуприцепом или самосвалом, где схемами организации дорожного движения их передвижение запрещено, сегодня не редкость, не говоря уже о карьерных самосвалах с перегрузом или со строительной техникой. При этом основная проблема – это вопрос контроля.

Все, что касается дорог региона, – это командная работа. И когда она идет слаженно на всех уровнях исполнительной и законодательной власти, получается хороший результат.

– **Партийный проект «Безопасные дороги» реализуется уже несколько лет. Какие основные направления работы проекта Вы считаете наиболее значимыми на текущем этапе и каких практических результатов удалось добиться в 2025 году?**

– Если быть точным, партийному проекту «Безопасные дороги» «Единой России» 18 лет. За это время сформировалось ядро наших сторонников – это более 3 млн активных участников наших программ. Проведено более 90 тысяч мероприятий фактически во всех регионах России, у нас 9 млн пользователей в социальных сетях, которые активно подключаются к нашим проектам.

Главная задача остается неизменной – повышение безопасности дорожного движения. В нашей работе есть четкие цели: снижение количе-

ства ДТП, совершенствование законодательства, сокращение количества опасных участков дорог, улучшение обратной связи, формирование культуры ответственного вождения, повышение безопасности детей и пешеходов.

В этом году по сравнению с 2007 годом на автодорогах страны погибло в 2,3 раза меньше людей – это наш главный показатель (в 2007 году смертность на дорогах составляла 33 тысячи человек, в 2025 году – 13 928 человек).

Как вы, наверное, знаете, в Указе Президента России Владимира Путина от 2024 года установлены главные цели страны на ближайшие 12 лет, в том числе и по снижению смертности в ДТП: до 2030 года в 1,5 раза, к 2036 году – в 2 раза к уровню 2023 года.



ДОРОГИ В НАЦИОНАЛЬНОМ ПРОЕКТЕ – ОДИН ИЗ ГЛАВНЫХ ПРИОРИТЕТОВ, КАК И БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, И РАЗВИТИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

Данный показатель нашел своё отражение и в стратегии повышения безопасности дорожного движения до 2030 года, которая принята в конце прошлого года. В рамках партийного проекта мы также актуализируем свои цели и задачи, но главное остается – безопасность дорожного движения и снижение смертности и травматизма на дорогах. Мы и дальше будем проводить эту работу совместно с Правительством, Министерством транспорта, Министерством здравоохранения, МВД, Минпросвещения, регионами, муниципалитетами, общественными организациями и нашими партийными активистами.

– **Проект «Дом – Школа – Дом» стал одним из заметных акцентов «Безопасных дорог». Расскажите подробнее о нем. Какие изменения в обеспечении безопасности детей на улично-дорожной сети Вы считаете наиболее значимыми?**

– С 2024 года мы реализуем партийную инициативу «ДОМ-ШКОЛА-ДОМ». Она направлена на обеспечение безопасности детей на дорогах вблизи детских садов, школ, учреждений дополнительного образования. На первом этапе в ходе анкетирования выявили 3378 участков, тре-



бующих улучшения, в опросе приняло участие 750 тысяч активных граждан. По итогам 2025 года более чем на полтора тысяч объектов была улучшена безопасность для наших детей. Оборудовали их лежащими полицейскими, установили дорожные знаки, светофоры и освещение, привели в порядок тротуары и ограждения. Проект продолжается, не везде есть ответственный подход к нему со стороны исполнительной власти субъектов, но мы стараемся доносить лучшие практики и опыт. Настаиваем, чтобы региональные комиссии по безопасности дорожного движения обязательно возглавляли главы регионов.

Но самое главное – с детского сада прививать нашим детям культуру правильного поведения на дорогах, обучать правилам дорожного движения. Поэтому еще одна важная задача проекта – это профилактика и пропаганда. Уверен, экономить на поддержке таких общественных организаций, как ЮИД, зарекомендовавших себя во времени, с нарабатанными практиками, по крайней мере нецелесообразно. Поддерживаем проведение конкурсов, практических занятий, совместные рейды с Госавтоинспекцией, работу с детьми перед каникулами и в дни школьных каникул. В рамках партийного проекта куриру-



места концентрации ДТП и мер по их устранению с максимальных 1,5 лет сегодня до 30 дней в будущем.

Это, в том числе, позволит повысить уровень безопасности движения на российских автодорогах. Положения законопроекта мы подготовили совместно с Минтрансом России и МВД России, во взаимодействии с которыми шла его предварительная проработка.

– Как Вы оцениваете текущее состояние региональных и местных дорог с точки зрения безопасности и качества? Где сегодня сосредоточены основные риски?

– Много сигналов поступает, особенно из субъектов, о дефицитах бюджетов, в том числе о нецелевом использовании дорожных фондов. Так или иначе это влияет на состояние отрасли в регионах. В первую очередь страдают занятые в строительстве люди, их семьи. Россия –

большая страна. И дорожная сеть везде разная. Сложнее в Сибири и на Дальнем Востоке. Но изменения в сторону улучшения дорожной инфраструктуры, конечно, есть, однако они неравномерны. Если федеральная сеть – это порядка 66 тыс. км, сегодня более чем на 70% соответствует нормативному состоянию, то региональная и местная сеть, а это уже 1,5 млн км, – только на 53%. Тут существенный недоремонт, который копился десятилетиями. Сейчас основная задача – привести в нормативное состояние опорные дороги и дороги в опорных населенных пунктах, таких по стране – 2160. В приоритете остаются городские агломерации.

Много ездю по стране, есть разные случаи, и ведомственная несогласованность еще встречается. Но все чаще капитальные ремонты идут в комплексе с переустройством коммунальных сетей, сетей связи, трамвайных линий и освещения. Сейчас все регулируется на уровне заказчика, создаются проектные офисы – это эффективный механизм, который отлично зарекомендовал себя в строительной отрасли. Конечно, мы на всех встречах с органами исполнительной и законодательной власти в субъектах обязательно проводим разбор спорных ситуаций, делимся своими знаниями и опытом. Знаете, как

ем Всероссийский конкурс юных инспекторов движения «Безопасное колесо», Всероссийскую онлайн-олимпиаду школьников «Безопасные дороги». Организуем и проводим всероссийские конкурсы рисунков «Безопасные дороги глазами ребёнка», письменные работы «Оживи светофор», а также конкурс лучших решений среди школ и дошкольных учреждений «Уголок безопасности дорожного движения».

– Сергей Юрьевич, насколько эффективно сегодня выстроено взаимодействие федеральных, региональных и муниципальных органов власти в вопросах повышения безопасности дорожного движения? Какие системные проблемы остаются нерешёнными?

– Вопрос контроля и повышения безопасности дорожного движения остается в повестке. Необходимо повышать уровень взаимодействия между всеми участниками этого процесса. Искать, делиться и применять новые инструменты и технологии для повышения безопасности дорожного движения. Уделять больше внимания дорогам в границах населенных пунктов.

Важнейшая задача по обеспечению безопасности дорожного движения – наличие устойчивой связи на автодорогах. По поручению Президента, к 2031 году все федеральные автомобильные дороги должны быть оснащены связью стандарта LTE. Госдумой в прошлом году для решения этой задачи был принят ряд законов по инициативе «Единой России».

Буквально в январе мы внесли в парламент законопроект, который определит порядок выявления аварийно-опасных участков дорог, критерии определения мест концентрации ДТП, автоматический режим передачи сведений из карточки ДТП (МВД России) оператору федеральной государственной информационной системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов (СКДФ). В ней будут отражаться сведения об аварийно-опасных участках дорог с указанием их местоположения, а также информация из карточек ДТП. Еще одно важное нововведение – сокращение сроков реагирования на



говорят, вода камень точит. Результат есть, и это главное. Думаю, вы тоже, как пешеход или автолюбитель, это замечаете.

Важно, что сейчас в любом проекте реконструкции, капитального ремонта или просто ремонта учитывают мероприятия по повышению безопасности дорожного движения. При этом техническими средствами нельзя решить проблему полностью – барьерное ограждение, разделение встречных потоков, где это возможно, светофоры, наружное освещение – это только инструменты снижения смертности и травматизма. Более чем на 90% безопасность дорожного движения зависит от поведения водителя, пассажира или пешехода. Вот этим и занимается наш партийный проект – популяризацией знаний правил дорожного движения с одной стороны, с другой – качеством и культурой проведения работ, законодательным регулированием отрасли.



тики, повсеместно идет подготовка профессиональных дорожных кадров по программе «Профессионалитет» в колледжах, действуют программы целевого набора в вузах. Внедряются новые стандарты, системы мониторинга, интеллектуальные транспортные системы. Происходит постепенный профессиональный разворот. На все нужно время. С другой стороны, у нас сейчас активно работает общественный контроль. Он эффективен и заставляет власть принимать меры по устранению недостатков.

Объективно, на федеральном уровне сегодня мы видим отличные результаты работы, потому что именно здесь обкатываются новые технологии, работает система контроля от проекта до реализации на всех этапах.

– Вопрос ответственности остаётся одним из ключевых в дорожной сфере. Достаточны ли существующие механизмы контроля за качеством проектирования, строительства и содержания дорог?

– К сожалению, вопрос контроля качества остается одним из самых сложных. Есть объективные причины, особенно на муниципальном уровне. С реализацией национальных проектов системность отрасли существенно повысилась с точки зрения управления. Но есть проблемы с качеством проектирования, применения технических решений. И одна из главных причин – кадровый голод, отсутствие преемственности технических работников. Недостаточный опыт заказчика, слабый или аффилированный строительный контроль также приводят к снижению качества выполняемых работ. Поэтому уверен, что дорожной отрасли требуется кадровая перезагрузка.

Сегодня качественное образование и ранняя профориентация являются приоритетом Федерального дорожного агентства и нашего партийного проекта «Единой России» «Безопасные дороги». Стартовал федеральный проект «Дорожный класс». Моя родная Иркутская область стала одним из первых регионов, где такой класс мы открыли на базе средней школы № 18 Иркутска. Дорожные классы создаются с углубленным изучением физики и матема-

– Цифровизация и интеллектуальные транспортные системы активно внедряются в отрасли. Какие технологии, по Вашему мнению, способны дать наибольший эффект в снижении аварийности в ближайшие годы?

– Вы знаете, мы проводили опрос среди пользователей дорог. И люди называют установку камер видеонаблюдения эффективной мерой, особенно в плане соблюдения скоростного режима. Уверен, что надо развивать адаптивное светофорное регулирование, системы экстренного реагирования. В принципе, все, что облегчает жизнь и здоровье водителей, безопасность пешеходов. Но при этом все меры должны четко соблюдать главный принцип – наличие положительного результата.

– Насколько заметно, по Вашим наблюдениям, меняется культура поведения участников дорожного движения? Какие инструменты воздействия сегодня работают эффективнее всего?

– Культура поведения водителей и пешеходов в России состоялась. Мы стали терпимее на дорогах. Вежливее. И знаете, уверен, что наши дети сегодня учат родителей, как правильно вести себя на проезжей части. Очень часто замечаю, как ребенок ведет маму или папу к пешеходному переходу или светофору, не дает перейти дорогу в непра-

вильном месте. Дети пристегиваются. Поэтому один из главных наших приоритетов – это работа с подрастающим поколением. И она дает свои хорошие результаты.

– Безопасные и качественные дороги напрямую влияют на экономическое развитие территорий. Какие регионы сегодня особенно нуждаются в ускоренной модернизации дорожной инфраструктуры и почему?

– По подсчетам Росстата, примерно четверть населения России проживает в сельской местности, где качественные дороги – особенно острая проблема. Поэтому нужно наводить порядок на селе, приводить в порядок региональные дороги, межмуниципальные. Знаете, заметил: там, где появилась новая дорога, свет, тротуары, там изменилась жизнь. Люди начинают следить за своими дворами, приводят в порядок дома. Конечно, появляется желание и возможность развиваться, фермерам выходить на рынки сбыта, меняется логистика, появляется интерес. Дороги – это жизнь.

По национальному проекту «Инфраструктура для жизни» регионы получают финансирование на покупку нового общественного транспорта. В прошлом году они приобрели 1,5 тыс. единиц такой техники. И это тоже важно. От развития общественного транспорта зависит эффективность транспортной системы агломераций. С ростом автомобилизации проблемы транспортной доступности населения в городах не решить без приоритетного развития общественного транспорта, и это уже доказано во всем мире.

Болезнь для меня тема – это строительство, реконструкция дорог в Сибири и на Дальнем Востоке. Мы сегодня уже не успеваем за стремительным разворотом на восток. Меняется структура перевозок,кратно увеличился большегрузный трафик, а дорожная сеть осталась прежней. Больно смотреть, как разрушаются дороги после ремонта, не выдерживая нагрузки. Как люди не часами, а сутками стоят на перевалах в пробках. В Минтрансе сегодня говорят о главном вызове – создании интеллектуальной дорожной инфраструктуры. Это и умные развязки с заблаговременными и дублирующими знаками, интегрированные системы парковок для

К 2030 ГОДУ ДОЛЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ, СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ, ДОЛЖНА СОСТАВИТЬ

НЕ МЕНЕЕ 85%,
ОПОРНОЙ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В НОРМАТИВЕ –
85%,
ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ИЛИ МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ –
НЕ МЕНЕЕ 60%

грузового транспорта на подъездах к городам и цифровые сервисы, которые предупреждают о дорожных проблемах. Мы говорим о современных системах навигации, телематики и весогабаритного контроля, но все это хорошо, когда есть современные дороги. К примеру, в Иркутской области до 2024 года было только 20 км дороги I технической категории. После ввода в эксплуатацию обхода Усоля-Сибирского их стало чуть больше 60 км из 1683 км федеральных дорог, части важнейшей транспортной артерии, обеспечивающей транспортные связи не только таких крупных регионов, как Урал, Западная и Восточная Сибирь, но и России в целом.

– Какие ключевые задачи и приоритеты Вы ставите перед собой и профильным сообществом в сфере дорожного хозяйства на период 2026–2030 годов?

– Все зависит от задач, а они сформулированы нашим президентом. К 2030 году доля федеральных дорог, соответствующих нормативным требованиям, должна составить не менее 85%, опорной сети автомобильных дорог в нормативе – 85%, дорог регионального или межмуниципального значения – не менее 60%. В регионах существенную часть региональных дорожных фондов надо направлять на поддержку дорог местного значения – районных центров и муниципальных образований. Установлены новые цели по снижению смертности в ДТП: до 2030 года в 1,5 раза, к 2036 году – в 2 раза к уровню 2023 года. Мы в рамках проекта «Безопасные дороги» также актуализируем свои цели и задачи, но главное остается – безопасность дорожного движения и снижение смертности и травматизма на дорогах. И конечно, все, что касается качества образования и ранней профориентации, является нашим приоритетом, как и формирование культуры ответственного вождения, безопасного поведения детей и пешеходов на дорогах. Продолжим совершенствовать российское законодательство в части повышения безопасности дорожного движения. Будем содействовать эффективному исполнению национального проекта «Инфраструктура для жизни», развивая проекты общественного контроля.

«ДОРОЖНЫЙ КЛАСС»: ИНВЕСТИЦИЯ В КАДРОВЫЙ СУВЕРЕНИТЕТ ОТРАСЛИ

В эпоху стремительного технологического прогресса и глобальных изменений в инфраструктурном строительстве главным ресурсом любой отрасли становится человек. В этих условиях формирование кадрового резерва становится вопросом стратегического развития. Дорожное хозяйство России сегодня остро нуждается в специалистах новой формации – тех, кто не просто владеет профессиональными навыками, но и обладает современным инженерным мышлением. Именно для подготовки таких кадров и был создан всероссийский профориентационный проект «Дорожный класс», призванный растить профессионалов буквально со школьной скамьи.

Инициатива ориентирована на учащихся 7–9 и 10–11 классов и встроена в концепцию непрерывного образования «школа – вуз – производство». Ее задача – не просто рассказать о профессии, а создать устойчивую образовательную траекторию от школьной аудитории до реального предприятия.

Официальная презентация проекта состоялась на XII Международной специализированной выставке «Дорога 2025», что подчеркнуло его отраслевое значение и федеральный масштаб.

«Дорожный класс» – это не отдельный факультатив, а комплексная модель взаимодействия общеобразовательных школ, профильных вузов, научных организаций, дорожных компаний, государственных структур.

Методическую основу обеспечивает Академия дорожного хозяйства РУТ (МИИТ), а координационную поддержку – Росавтодор.

Так формируется единая образовательная экосистема, где теория дополняется практикой, а учебная программа учитывает реальные потребности отрасли.

Учебные курсы включают углубленное изучение математики, физики и информатики – дисциплин, формирующих инженерное мышление. Однако акцент делается не только на академической подготовке, но и на прикладной составляющей.



Ключевая особенность проекта – тесная связь с отраслевыми работодателями. В школах создаются специализированные брендированные кабинеты, оснащенные современным оборудованием. Представители работодателей проводят практические занятия и мастер-классы, профориентационные лекции, экскурсии на строительные объекты, встречи с инженерами, проектировщиками и специалистами по эксплуатации автомобильных дорог.

Школьники получают возможность увидеть полный цикл дорожной деятельности: от проектирования до содержания трасс. Это позволяет сформировать реалистичное представление о профессии и осознанный выбор будущей специальности.

Проект уже реализуется в Москве, Белгородской области, Ставропольском крае, Иркутской области и продолжает расширяться.



Его важной особенностью стала адаптивность: программа учитывает климатические условия, специфику дорожной сети и приоритеты транспортного развития каждого региона.

Таким образом, «Дорожный класс» становится не абстрактной федеральной инициативой, а инструментом развития конкретных территорий.

Любой субъект Российской Федерации может присоединиться к проекту: на сайте Росавтодора размещена форма подачи заявки. После одобрения разрабатывается эскиз брендированного кабинета, а вуз-партнер оказывает методическую поддержку по формированию образовательного продукта.

Одной из стратегических задач проекта является повышение престижа дорожно-строительных специальностей.

Дорожник – это специалист, формирующий пространственную связанность страны и обеспечивающий функционирование единого экономического пространства. Качество дорог напрямую влияет на инвестиционную привлекательность регионов, развитие логистики, туризма и промышленности. Рассказывая школьникам об истории отечественного дорожного хозяйства, значимых федеральных и региональных проектах, демонстрируя современные технологии и масштабы инфраструктурных решений, инициаторы проекта формируют новое восприятие отрасли как высокотехнологичной, инновационной и стратегически значимой.

Концепция развития дорожного образования до 2035 года предполагает подготовку инженеров нового типа – специалистов, владеющих цифровыми инструментами проектирования, технологиями работы с интеллектуальными транспортными системами, беспилотной техникой и современными материалами.

«Дорожный класс» становится первым шагом в этой траектории. Раннее погружение в профессию позволяет формировать мотивацию, базовые компетенции и понимание отраслевых задач еще до поступления в вуз.

В долгосрочной перспективе проект – это инвестиция не только в кадровый потенциал дорожного хозяйства, но и в технологический суверенитет страны.

«Дорожный класс» – это модель будущего инженерного образования, где профориентация перестает быть формальностью и превращается в системный механизм формирования профессионального сообщества. Вырастая с интересом к профессии с юных лет, проект закладывает прочный фундамент под все будущие инфраструктурные достижения России. Школьная аудитория становится стартовой площадкой для инженеров, которым предстоит строить дороги завтрашнего дня – умные, безопасные и качественные, обеспечивая пространственную связанность и экономическую мощь нашей страны.





ЗОЛОТОЙ КАТОК-2025: ЛИДЕРЫ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ ПОЛУЧИЛИ ЗАСЛУЖЕННЫЕ НАГРАДЫ

Москва. На площадке XIX Международного форума и выставки «Транспорт России» в рамках деловой программы «Транспортной недели-2025» состоялась торжественная церемония награждения регионов – лидеров реализации национального проекта «Инфраструктура для жизни» в части дорожной деятельности. Масштабное событие, объединившее представителей федеральных и региональных органов власти, дорожников и отраслевых экспертов, традиционно стало главной площадкой для подведения итогов года и определения векторов развития дорожного хозяйства страны. Памятные дипломы и символические «золотые катки» лауреатам вручил заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Марат Хуснуллин.

Премия «Золотой каток» была учреждена для поощрения субъектов Федерации, демонстрирующих выдающиеся показатели в развитии дорожного хозяйства. За годы своего существования эта награда стала не просто знаком профессионального признания, но и своеобразным знаком качества, подтверждающим, что регион внедряет лучшие практики и работает на опережение. Ключевыми критериями отбора победителей в 2025 году стали высокие темпы и безупречное качество дорожных работ, активное внедрение инновационных технологий, включая применение новых типов асфальтобетонных смесей и интеллектуальных систем организации дорожного движения, а также рациональное использование бюджетных средств и эффективность контрактации. Оценка дорожной деятельности регионов также производилась по уровню исполнительской дисциплины, качеству реализации объектов, организации информационного сопровождения и системы общественного контроля.



ВЫСОКАЯ ОЦЕНКА СИСТЕМНОЙ РАБОТЫ

Обращаясь к участникам церемонии, вице-премьер Марат Хуснуллин подвел итоги переходного периода и обозначил стратегические ориентиры на ближайшие шесть лет:

«В прошлом году мы с хорошими результатами завершили нацпроект «Безопасные качественные дороги». В этом году уже в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни» идем с опережением по укладке асфальта. Также продолжаем реализовывать масштабные проекты, такие как международные коридоры «Север – Юг», «Запад – Восток», Азовское транспортное кольцо. У нас хорошо идет работа и по регионам, в том числе по воссоединенным. Подписаны меморандумы со всеми субъектами по развитию дорожной сети, поэтому есть план на ближайшие шесть лет. Важно не сбавлять темпы.

Уже сложилась традиция, что многие регионы из года в год получают за свою системную работу награды – «золотые катки». Эта премия – не просто символ признания, а заслуженная оценка titанического труда тысяч людей,

которые работают на дорогах страны: от проектировщиков и инженеров до рабочих и механизаторов. Сегодня мы видим реальные изменения: километры отремонтированных магистралей, безопасные и комфортные улицы в городах и сельских агломерациях. Вручение «золотых катков» – это оценка того, как системно отработали регионы. Многие из года в год получают эти награды, что говорит о выстроенной системной работе и преемственности управленческих решений. Главный результат в том, что дороги становятся лучше, а значит, повышается качество жизни людей.

Также сегодня отмечается День работника транспорта.

Хочу отметить, что ваша ответственная и нужная работа позволяет обеспечить комфортные и безопасные поездки людей, транспортную связь страны и рост экономики. Хочу сказать слова огромной благодарности губернаторам, командам губернаторов и Росавтодору за слаженную работу и достижение показателей национального проекта», – отметил, обращаясь к собравшимся, вице-премьер.



ЛАУРЕАТЫ ПРЕМИИ «ЗОЛОТОЙ КАТОК» И НОМИНАНТЫ НАЦПРОЕКТА

В 2025 году список лауреатов и номинантов вновь подтвердил статус дорожной отрасли как одной из самых динамично развивающихся. Высокую оценку получили регионы, демонстрирующие как стабильное лидерство, так и субъекты, совершившие качественный рывок в дорожном строительстве.

Дипломы и символические «золотые катки» за достижение наилучших показателей национального проекта «Инфраструктура для жизни» по итогам 2025 года вручены представителям:

- **Амурской области** – регион, обеспечивающий надежную транспортную связь на важнейших направлениях Дальнего Востока.
- **Белгородской области** – несмотря на сложную оперативную обстановку, область, сохранившая высокие стандарты содержания и строительства дорожной сети.
- **Вологодской области** (впервые удостоена премии) – дебют региона в числе лучших стал подтверждением эффективности новой стратегии дорожного развития.
- **Липецкой области** (второй «Золотой каток») – подтверждение стабильности и высокого качества работ в центральной России.
- **Пензенской области** (шестой «Золотой каток») – абсолютный рекордсмен по числу наград, демонстрирующий уникальную системность в дорожной сфере на протяжении многих лет.
- **Рязанской области** – высокие темпы ремонтных работ и ввод объектов после реконструкции.
- **Саратовской области** – отмечена наградой за развитие крупной опорной дорожной сети и масштабные



инфраструктурные проекты, включая строительство мостового перехода через Волгу, который стал важнейшей артерией для всего региона.

- **Республики Адыгея** – отмечена за комплексное приведение в нормативное состояние региональных трасс.
- **Кабардино-Балкарской Республики** – отмечена за развитие туристической и опорной сети в предгорных зонах.
- **Чеченской Республики** – в день проведения церемонии был открыт еще один значимый дорожный объект, что символизирует непрерывный процесс развития отрасли в регионе.

Дипломами за прогресс в реализации мероприятий нацпроекта отмечены проектные офисы:

- **Калужской области** – регион, который одним из первых в стране начал системное внедрение новых стандартов дорожной деятельности и продолжает удерживать лидерские позиции.
- **Тульской области** – область отмечена за системный подход и прогресс в реализации проекта, включая развитие дорог в промышленных парках.
- **Красноярского края** – высокие показатели достигнуты при колоссальных объемах дорожной сети в условиях сложного климата и обширной территории.



За высокие показатели качества реализации объектов нацпроекта в этом году награждены команды:

- **Города Севастополя** – за продолжение масштабной работы по развитию транспортной инфраструктуры города-героя.
- **Ханты-Мансийского автономного округа – Югры** – за досрочное завершение строительства сложного мостового сооружения, имеющего стратегическое значение для северных территорий.
- **Ямало-Ненецкого автономного округа** – за успешную реализацию дорожных проектов в зоне вечной мерзлоты с применением специальных технологий.

За высокий уровень финансовой дисциплины дипломами отмечены представители:

- **Республики Карелия** – за развитие дорожной инфраструктуры, которое напрямую способствует росту туристического потенциала и улучшению логистики в приграничных районах.
- **Республики Ингушетия** – за позитивные изменения в дорожной сфере и увеличение объемов строительства.
- **Костромской области** – позитивная динамика в приведении дорог в нормативное состояние.

Дипломы за эффективное информационное сопровождение национального проекта в этом году вручены командам:

- **Брянской области** – несмотря на приграничное положение и повышенную нагрузку, регион демонстрирует высокое качество дорог и устойчивость дорожной сети.
- **Томской области** – достигнуты значительные результаты в обновлении дорожного полотна, при этом намечены серьезные перспективы дальнейшего развития для полного приведения сети в норматив.

- **Республики Дагестан** – эффективная работа с одной из самых протяженных дорожных сетей в стране, где удалось переломить ситуацию с недоремонтом и выйти на высокие показатели.

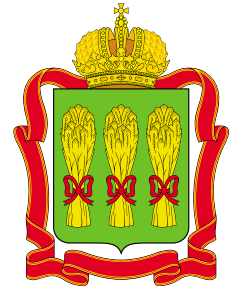
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Масштабные мероприятия по развитию дорог и общественного транспорта, стартовавшие в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги», продолжают благодаря национальному проекту «Инфраструктура для жизни». К 2030 году в нормативное состояние запланировано привести не менее 85% федеральных трасс, улично-дорожной сети крупнейших городских агломераций и дорог в составе опорной сети, а также не менее 60% региональных трасс.

В 2025 году по всем дорожным программам в целях достижения показателей нацпроекта планируется отремонтировать, реконструировать и построить более 28 тыс. км дорог.

Лауреаты и номинанты премии «Золотой коток» не только получили заслуженные награды из рук вице-премьера, но и подтвердили статус флагманов дорожной отрасли России. Выступая на церемонии, представители Росавтодора подчеркнули, что уникальный опыт, наработанный в этих регионах – от внедрения передовых материалов до цифровизации контроля за строительством – будет системно тиражироваться в других субъектах Российской Федерации. Это позволит решить главную задачу, поставленную в рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни», – не только достичь целевых показателей, но и обеспечить высокое и единообразное качество дорожной инфраструктуры по всей стране, создавая комфортные и безопасные условия для каждого жителя.





СИСТЕМНАЯ РАБОТА НА РЕЗУЛЬТАТ: ПЕНЗЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЕРЕВЫПОЛНИЛА ДОРОЖНЫЕ ПЛАНЫ 2025 ГОДА



ШЕСТОЙ «ЗОЛОТОЙ КАТОК», КОМАНДА ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ УДОСТАИВАЕТСЯ ВЫСШЕЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ НАГРАДЫ В ДОРОЖНОЙ СФЕРЕ. В 2025 ГОДУ – ЗА БЛЕСТЯЩУЮ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА «ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ЖИЗНИ».

В современном динамичном мире качественная дорожная инфраструктура является фундаментальным фактором экономического роста, социального благополучия и территориальной связности, это кровеносная система региона. Особую значимость эта работа приобретает в рамках реализации национальных целей, где каждый отремонтированный километр и каждый обновленный мост – это реальный вклад в повышение качества жизни граждан. Пензенская область сегодня демонстрирует впечатляющие темпы преобразований в этой сфере, системно и планомерно модернизируя свою транспортную карту. Результаты 2025 года – яркое свидетельство того, как четкое стратегическое планирование, эффективное использование федеральных ресурсов в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни» и напряженный труд дорожников дают конкретные, измеримые результаты. В Пензенской области стабильно перевыполняются целевые дорожные показатели, и как следствие – команда области шесть лет удостоивалась высшей федеральной награды – «Золотого катка». О том, как достигаются такие результаты, рассказал **Председатель правительства Пензенской области Н.П. Симонов.**



ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС ОБЛАСТИ: ИТОГИ ГОДА И КИЛОМЕТРЫ ОБНОВЛЕННЫХ ДОРОГ

Подводя итоги 2025 года, можно с уверенностью констатировать: Пензенская область продолжает масштабное преобразование своей дорожной сети. Основные усилия были сосредоточены на приведении в нормативное состояние трасс, связывающих не только крупные населенные пункты, но и отдаленные территории. Всего за отчетный период работы завершены на впечатляющем отрезке в 500 км. Из них 150 км пришлось на дороги местного значения, что напрямую улучшает качество жизни в сельских поселениях, а 350 км – на важнейшие артерии регионального значения. Особую гордость вызывает тот факт, что 232 километра обновленного асфальтобетонного покрытия были уложены в рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни». Это не просто ремонт, это инвестиции в будущее, обеспечивающие безопасность, скорость и комфорт перевозок.



ГОД РЕКОРДНЫХ МОСТОВ. В 2025 ГОДУ
ПО НАЦПРОЕКТУ ОБНОВЛЯЛОСЬ

12

ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ,

10

УЖЕ ОТКРЫТЫ. ОБЩАЯ ДЛИНА –

670

ПОГОННЫХ МЕТРОВ. В РАБОТЕ –
КЛЮЧЕВЫЕ МОСТЫ ЧЕРЕЗ ИЖМОРУ
И НА УЛИЦЕ ЕРИК В ПЕНЗЕ

МОСТЫ ЧЕРЕЗ ВРЕМЯ: РЕКОРДНАЯ ПРОГРАММА ОБНОВЛЕНИЯ ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

2025-й стал поистине годом мостов в Пензенской области. По нацпроекту обновлялось рекордное количество – 12 искусственных сооружений, из которых 10 уже открыты для движения. Общая длина отремонтированных объектов составила 670 погонных метров. Однако на этом программа не останавливается. Планы на ближайшие годы включают реконструкцию моста через Ижмору в Земетчинском районе (2026 г.) и завершение масштабного проекта на улице Ерик в Пензе (2027 г.). Среди завершенных капиталоемких объектов года – реконструированный 101-метровый мост в поселке Лунино и второй этап дороги «Пенза – Шемышейка – Лопатино» протяженностью 1,5 км. Каждый такой объект – это не только инженерное сооружение, но и надежная связь между берегами, людьми и возможностями.





ФОКУС НА СЛОЖНОМ: ЭПИЦЕНТР ПРЕОБРАЗОВАНИЙ НА УЛИЦЕ ЕРИК В ПЕНЗЕ

Отдельного внимания заслуживает, пожалуй, самый сложный и значимый инфраструктурный проект региона – реконструкция автодороги и путепровода на улицах Ерик, Транспортная и Горбатов переулков. Этот объект является лидером как по капиталоёмкости, так и по трудоёмкости работ. Его цель – кардинально улучшить транспортную коммуникацию между центром Пензы и активно растущим микрорайоном ГПЗ-24, расширив проезд под железнодорожным путепроводом до двух полос в каждом направлении и увеличив высоту подмостового габарита до нормативных 4,5 метров.

ПЕНЗЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2025 ГОДУ ЗАВЕРШИЛА РАБОТЫ НА

500 км

ДОРОГ. ИЗ НИХ

150 км

– МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ,

350 км

– РЕГИОНАЛЬНОГО.

232 км

УЛОЖЕНЫ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА
«ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ЖИЗНИ».

Работы, сочетающие высочайшие требования инженерной мысли и организационной логики, начались с масштабной подготовки: переноса коммуникаций и укрепления насыпи. Ключевым этапом стала забивка трубошпунта и возведение временного железнодорожного пути для бесперебойного движения поездов. 19 ноября 2025 года исторический «перезапуск» составов по новому временному пути успешно состоялся, что потребовало сложнейшего переустройства сетей РЖД.

Теперь строители получили возможность приступить к основной фазе – реконструкции самого путепровода, которая откроет новую страницу в транспортной истории города.



ВЫСШАЯ ОЦЕНКА ТРУДА: «ЗОЛОТОЙ КАТОК» КАК ПРИЗНАНИЕ СИСТЕМНОЙ РАБОТЫ

Упорный и качественный труд дорожников Пензенской области был по достоинству оценен на федеральном уровне. На Международном форуме «Транспортной неделе-2025» в Москве команда региона получила высшую награду – «Золотой коток» – за блестящую реализацию нацпроекта «Инфраструктура для жизни». Эта победа стала уже шестой по счету, что говорит о стабильно высокой культуре производства и управления в дорожном комплексе. Оценка проводилась по целому ряду строгих критериев: достижение целевых показателей, исполнительская и финансовая дисциплина, качество реализации объектов и эффективность общественного контроля. Эта награда – общее достижение всех, кто причастен к созданию современной дорожной инфраструктуры региона.

ДОРОЖНАЯ КАРТА БУДУЩЕГО: ПЛАНЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ 2026 ГОДА

Опираясь на достигнутые успехи, Пензенская область уверенно смотрит в будущее. Установленные на 2025 год ключевые показатели федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» выполнены. Доля дорог регионального значения в нормативном состоянии выросла до 71,66% (2557,2 км), а в опорной сети – до 83,17% (577,5 км). Протяженность отремонтированных искусственных сооружений с начала нацпроекта приблизилась к 2088 пог. м.

В 2026 году эта динамика будет продолжена. Планируется отремонтировать 362,2 км дорог, из которых 256,7 км – регионального и 105,5 км – местного значения. Основные усилия будут направлены на продолжение реконструк-



ции стратегического объекта на улице Ерик, выполнение ремонтных работ на 151,5 км трасс и приведение в нормативное состояние 252,6 погонных метров мостов. Таким образом, каж-

дый новый год становится очередным шагом к созданию безопасной, современной и эффективной транспортной сети, служащей драйвером развития для всей Пензенской области.





НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ЖИЗНИ» НА ДОРОГАХ ОСЕТИИ

Завершился первый год реализации мероприятий национального проекта «Инфраструктура для жизни», а значит пришло время подвести итоги того, что сделано за прошедший год, оценить изменения, которые произошли на региональных и межмуниципальных трассах Северной Осетии.

Прошедший год стал для республики периодом масштабных преобразований, прорывных проектов, в том числе на дорогах республики. За последние 6–7 лет на развитие дорожной сети Северной Осетии из различных источников финансирования (федерального и республиканского) было направлено почти 30,3 млрд рублей. За счёт этих средств было построено, реконструировано, капитально отремонтировано и отремонтировано около 350 километров региональных и межмуниципальных дорог, 130 километров городских улиц и магистралей, реконструировано 30 мостов, общей длиной более 1500 пог. метров.

Не были снижены темпы обновления дорог и в 2025 году: на развитие дорожной инфраструктуры республики – строительство и реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт и содержание дорог и искусственных сооружений – из федерального и республиканского бюджетов было выделено почти 5,2 млрд рублей, в том числе на реализацию нацпроекта «Инфраструктура для жизни» – более 2,3 млрд рублей.

Дороги и искусственные сооружения на них – часть «кровеносной системы экономики» и от того, как идёт их совершенствование и развитие, зависят темпы роста эко-

номики республики, да и будущее страны в целом. От того, насколько обустроены улицы городов и посёлков, дороги, соединяющие соседние селения и ведущие в самые отдалённые уголки республики зависит настроение, а порой и жизнь каждого человека.

Наверное самым долгожданным объектом реконструкции в прошедшем году был мост через р. Терек на км 2,942 региональной дороги Объезд с. Ногир в ближайших пригородах Владикавказа. Обрушение опоры моста в результате паводка в мае 2023 года нарушило привычные логистические маршруты и грузового, и пассажирского транспорта, привело на городские улицы сотни единиц транзитного транспорта, создало пробки на городских улицах. Благодаря прямому обращению Главы РСО-Алания Сергея Меняйло к Президенту РФ Владимиру Путину были решены вопросы финансирования реконструкции моста за счёт средств федерального бюджета.

В кратчайшие сроки были проведены подготовка и утверждение проектно-сметной документации, а подрядная организация (ООО «Южная строительная компания») фактически заново построила пятипролётный мост длиной 136,3 пог. метров, провела реконструкцию подходов к искусственному сооружению (0,680 км), привели в порядок городские инженерные коммуникации (газ, вода, канализация), перенесли опоры линий электропередач.

Новый мост – это современное искусственное сооружение на 6 опорах, уходящих вглубь речного дна на 18–20 метров, рассчитанное на большой транспортный поток и способное выдержать нагрузки до 110 тонн.

Построенные в пойме реки регуляционные подпорные стенки (298,5 м) защищают опоры моста от размыва потока воды. Приведено в порядок подмостовое пространство, отсыпаны и спланированы откосы.

Ввод моста в эксплуатацию позволил восстановить привычные логистические маршруты, вывел за пределы

города транзитный транспорт. Современный габарит моста повысил уровень безопасности движения на искусственном сооружении, которое в ближайшие 5–7 десятилетий будет гарантированно и надёжно служить людям.

В 2025 г., помимо Ногирского моста, были реконструированы два моста в Алагирском районе. На км 5,508 региональной дороги Суадаг – Ногкау (36,1 пог. м) и на км 8,734 межмуниципальной дороги Алагир – Црау – Урсдон (18,1 пог. м) были заменены мосты, построенные более 60 лет назад и сегодня по всем параметрам не соответствовавшие современным стандартам. Реконструкция мостов сделала движение транспорта на этих участках дорог более комфортным и безопасным.

Проведена реконструкция моста через Терек, который соединяет магистрали Владикавказа, носящие имена двух Героев Советского Союза – Хаджи-Умара Мамсурова и Валерия Чкалова. Прилегающая к мосту территория полностью преобразилась. На мосту и подходах к нему устроены новые широкие тротуары, установлены столбы искусственного освещения, разбиты газоны, установлено металлическое перильное ограждение. В результате проведённой реконструкции в городе появилось не только надёжное искусственное сооружение, но и новая современная транспортная магистраль с тремя полосами движения в каждом направлении.

Уже несколько лет в Северной Осетии последовательно осуществляется программа реконструкции и строительства горных дорог, которые свяжут ущелья в единую транспортную систему, дадут толчок к возрождению жизни в горных районах, позволят организовать новые туристические маршруты.

На открытии участка горной дороги «Транскам» – В.Згид – Мацута (проходящей между Алагирским и Дигорским ущельями), масштабная реконструкция которой была проведена в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни», Глава РСО – Алания Сергей Меняйло подчеркнул важность строительства такого объекта, как горная дорога.

«Многие из тех, кто родился и вырос здесь в ущелье, не хотят покидать свои дома, но для того, чтобы они могли здесь жить, мы должны создавать людям условия. Дорога – это одно из таких инфраструктурных составляющих. И если мы сможем создать людям условия, чтобы они

**ВВОД МОСТА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ
ПОЗВОЛИЛ ВОССТАНОВИТЬ
ПРИБЫЧНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ
МАРШРУТЫ, ВЫВЕЛ ЗА ПРЕДЕЛЫ
ГОРОДА ТРАНЗИТНЫЙ ТРАНСПОРТ**



могли здесь жить и работать, создавать транспортную доступность в том числе, то и оттока населения из горных районов не будет».

Возрождение туристической отрасли – одно из приоритетных направлений развития экономики республики в целом. В 2025 году завершена реконструкция и сдан в эксплуатацию тоннель на км 21,883 автодороги Чикола – Мацута – Кумы-Арт. Единственным «узким местом» на этой дороге оставался тоннель, габариты которого затрудняли проезд к 8 турбазам и альплагерям в высокогорной Дигории, и, в определённом смысле, сдерживал экономическое развитие района. После завершения реконструкции тоннель, длиной 126 пог. метров, позволяет современным большим туристическим автобусам и крупнотоннажным грузовикам беспрепятственно проходить по трассе к населённым пунктам и турбазам Горной Дигории.

Как и в прошлые годы, были продолжены работы по совершенствованию дорожной инфраструктуры главной региональной дороги республики – Владикавказ – Ардон – Чикола – Лескен 2. В прошедшем году на ней отремонтировано сразу несколько объектов.

На подъезде к станции Архонская на дороге был отремонтирован участок 1-й технической категории, протяжённостью 0,9 км.





После ввода в эксплуатацию Обходов станицы Мичурино и города Дигора, на которые с улиц этих населённых пунктов ушёл транзитный транспорт, у дорожников появилась возможность, без помех для движения транспорта, отремонтировать участки региональной дороги, проходящие по центру Мичурино и Дигоры. Это позволило сделать более комфортным и безопасным движение транспорта мимо различных общественных зданий и учреждений, школьных и дошкольных учреждений, расположенных на центральных улицах этих поселений.

В прошедшем году большой объём работ был выполнен на дорогах Моздокского района. Сразу два участка общей протяжённостью 8,965 км, было отремонтировано на региональной дороге «Кавказ» – Хурикау – Малгобек – Моздок.

На этой же дороге в ходе 2-го этапа работ на горных склонах Сунженского хребта было построено 580 погонных метров подпорных стенок. В нынешнем году в ходе 3-го этапа будет продолжено строительства защитных



ВСЕГО В 2025 ГОДУ ДОРОЖНИКИ
ОСЕТИИ ПРИВЕЛИ В НОРМАТИВНОЕ
СОСТОЯНИЕ

14

УЧАСТКОВ РЕГИОНАЛЬНЫХ
И МЕЖМУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОГ
ОБЩЕЙ ПРОТЯЖЁННОСТЬЮ

45,6 км

И ТРИ МОСТА ОБЩЕЙ ДЛИНОЙ

190,4 пог. м



сооружений, которые защитят дорогу от селей и оползней, сделают её более устойчивой и безопасной.

В течение ряда лет дорожники Моздокского района проводили работы по ремонту региональной дороги Моздок – Чермен – Владикавказ. В прошлом году был проведён ремонт последних 8,5 км дороги, и теперь весь Северо-Осетинский участок от Моздока до границы с Республикой Ингушетия (18,997 км) полностью отремонтирован.

Кроме того, был отремонтирован ещё один участок этой дороги, протяжённостью 1,3 км, проходящий по Пригородному району.

Финансовое обеспечение мероприятий нацпроекта «Инфраструктура для жизни» позволило ежегодно проводить ремонт межмуниципальных дорог, что значительно улучшило транспортную связь между населёнными пунктами, снизило стоимость грузоперевозок и транспортную нагрузку на основные региональные и федеральные трассы.

За прошедший год отремонтированы участки дорог в различных районах республики: «Кавказ» – Брут – Хума-лаг (4,0 км) в Правобережной районе, Кадгарон – Бираган-занг (2,4 км) в Алагирском районе, Дигора – минеральные источники (5,350 км) и Дигора – Дур-Дур – Сурх-Дигора (0,610 км) в Дигорском районе, Владикавказ – Октябрьское – В.Комгарон (3,736 км) в Пригородном районе.

Всего в 2025 году дорожники Осетии привели в нормативное состояние 14 участков региональных и межмуниципальных дорог общей протяжённостью 45,6 км и три моста общей длиной 190,4 пог.м.

Для обеспечения безопасности дорожного движения и поддержания автодорог регионального и межмуниципального значения в удовлетворительном транспортно-эксплуатационном состоянии, Комитетом дорожного хозяйства РСО-Алания осуществляется комплекс работ по содержанию автодорог и искусственных сооружений, включающий в себя более 80 видов работ. Сюда входят работы по ямочному ремонту асфальтобетонного покрытия, планировке и профилированию обочин, покосу травы на обочинах и в полосе отвода, содержанию электроосвещения и светофорных объектов, замене поврежденных и устаревших элементов обустройства автодороги (дорожных знаков, силового ограждения, сигнальных столбиков и т.д.), нанесению горизонтальной и вертикальной дорожной разметки, уборке автодорог от снега, ликвидации зимней скользкости, содержанию мостовых переходов и тоннелей.



Помимо работ по нацпроекту «Инфраструктура для жизни», Комитет дорожного хозяйства ежегодно выделяет местным бюджетам муниципальных районов республики субсидии на дорожную деятельность в отношении дорог общего пользования местного значения. В прошедшем году на содержание и ремонт местных дорог 8 районам республики было выделено за счёт дорожного фонда около 270,8 млн рублей.

Кроме того, на проектирование, строительство, реконструкцию, капремонт, ремонт и содержание дорог Владикавказа в 2025 году было выделено более 425,2 млн рублей.

Контроль проведения работ и приёмка объектов проводилась с участием активистов Общероссийского народного фронта (ОНФ), которые не раз выезжали на объекты, делали замечания и затем контролировали ход их исполнения. В результате качество работ на объектах повысилось. Совместная работа с общественниками будет продолжена и в этом году.

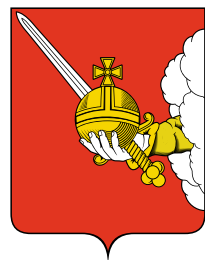
Дорожная отрасль стала одним из локомотивов роста и развития экономики республики в целом. Результаты проделанной работы заметны жителям республики. Но сколько бы не было сделано, дорожники понимают, что предстоит сделать ещё больше, и они не имеют права остановиться в работе на дорогах хотя бы на миг.

Уже сейчас, в зимний период, определены основные направления работы в нынешнем и следующих годах. Будут продолжены работы на объектах, начатых в 2025 году и на новых объектах, включённых в план 2026 года.

Работа дорожников, как и движение по дорогам, не прекращается никогда!

Ведь дороги – это жизнь!

Пресс-служба КДХ РСО-Алания



ГЕОРГИЙ ФИЛИМОНОВ: НАМ ЕСТЬ ЧЕМ ГОРДИТЬСЯ



Вологодская область за последние годы демонстрирует устойчивую динамику развития дорожной инфраструктуры: растут объемы ремонта и строительства, внедряются современные технологии контроля качества, снижается аварийность. Эта системная работа получила высокую федеральную оценку – регион впервые удостоен высшей отраслевой награды «Золотой каток» за успешную реализацию национального проекта «Инфраструктура для жизни». О ключевых результатах 2025 года, управленческих подходах, цифровых инструментах и стратегических задачах дорожной отрасли губернатор Вологодской области **Георгий Юрьевич Филимонов** рассказал в интервью федеральному отраслевому журналу «Безопасные и качественные дороги».

– Георгий Юрьевич, какие результаты работы дорожной отрасли Вологодской области в 2025 году Вы считаете ключевыми и позволившими региону впервые получить «Золотой каток»?

– Хочу заметить, что «Золотой каток» – это высшая награда, которая ежегодно присваивается регионам нашей страны за успешную реализацию национального проекта «Инфраструктура для жизни». Вологодская область действительно впервые в истории вошла в число субъектов-лидеров, и это, безусловно, значимое признание нашей работы. Нам есть чем гордиться.

В прошлом году только по нацпроекту мы отремонтировали 148,2 км автомобильных дорог регионального и местного значения, ввели в эксплуатацию 5 региональных мостов после ремонта общей протяженностью 253 пог. м. Продолжали строительство Некрасовского моста в рамках Малого транспортного кольца в областной сто-

лице, вели капитальный ремонт Октябрьского моста через реку Шексну в Череповце.

Реализовали все запланированные мероприятия по развитию интеллектуальных транспортных систем, которые предусматривают автоматизацию процессов управления дорожным движением в Вологодской и Череповецкой городских агломерациях.

Стоит отметить, что мы выполняли и продолжаем выполнять беспрецедентное количество мероприятий по безопасности дорожного движения. Это и технические мероприятия в отношении автодорог, и установка 200 стационарных комплексов фото-видеофиксации нарушений ПДД на автодорогах общего пользования федерального и регионального значения, и информационная кампания, и ежемесячные выплаты сотрудникам ДПС Госавтоинспекции – 20 тыс. руб. за счет средств областного бюджета, а также образовательные мероприятия для детей школьного и дошкольного возраста и их родителей.

– Какие управленческие решения и подходы к реализации национального проекта «Инфраструктура для жизни» стали определяющими для достижения таких высоких показателей?

– Высоких результатов мы во многом достигли благодаря поддержке и высокой оценке нашей системной работы в сфере дорожного хозяйства со стороны заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Марата Шакирзяновича Хуснуллина. Конечно, я сердечно благодарю всех наших руководителей и коллег в комплексе – и Ирека Энваровича Файзуллина, и Андрея Сергеевича Никитина, и Романа Витальевича Новикова, в первую очередь – нашего

Президента Владимира Владимировича Путина.

Это награда команды, это награда наших соратников. Благодаря проактивной, профессиональной и результативной работе из года в год в Вологодской области не только выполняются, но и перевыполняются все поставленные задачи, в том числе досрочно вводятся в эксплуатацию объекты строительства и ремонта. Мы создаем новую реальность в регионе, и созидательные трансформации приводят к высоким оценкам.

– Какие объекты или направления дорожного строительства в Вологодской области в 2025 году стали наиболее показательными по качеству, срокам и внедрению современных технологий?

– Одним из значимых для нас объектов стал ремонт участка федеральной трассы А-114 Вологда – Тихвин – Р-21 «Кола» протяженностью 30 км. Это значимый транспорт-

ный узел для Череповецкого округа и нашего промышленного центра – Череповца, для расположенных неподалеку крупных предприятий. Ранее движение транспорта здесь было затруднено, особенно в часы пик. Теперь обновленная проезжая часть и новая кольцевая развязка помогает эффективнее организовывать транспортные потоки и улучшать пропускную способность.

Движение по новому участку дороги открыли в режиме видеосвязи заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Марат Шакирзянович Хуснуллин и руководитель Федерального дорожного агентства Роман Витальевич Новиков. Еще раз благодарю наших федеральных коллег за поддержку и внимание к Вологодчине, а подрядную организацию – за качественную работу и ответственный подход.

Системную работу по улучшению дорожно-транспортной инфраструктуры в наших крупных городах и малых населенных пунктах ведем, в первую очередь, для людей, для наших вологжан. Делаем так, чтобы земляки могли в комфортных и, главное, безопасных условиях, беспрепятственно добираться до своего дома, школ, больниц, на учебу, работу, к родным, путешествовать и открывать для себя новую современную Вологодчину во всей ее красоте и величии.

Мы досрочно завершили ремонт целого ряда объектов: 4,7 км участка подъездной дороги к Череповцу, 9,7 км участка автодороги А-123 – Тарнога – Костылево в Нюксенском и Тарногском округах, порядка 7 км участка автодороги Никольский Торжок – Талицы и 3,3 км участка дороги Первомайское – Ягрыш – Колкач в Кирилловском округе, а также капитальный ремонт моста через реку Содему в Вологде. Всего в прошлом году работы выполнялись на 181 объекте. Общая стоимость работ – 17 млрд руб., обновлено 344,7 км дорог.

Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры Вологодской области рассматриваем и в разрезе повышения



ВСЕГО В ПРОШЛОМ ГОДУ РАБОТЫ
ВЫПОЛНЯЛИСЬ НА

181

ОБЪЕКТЕ. ОБЩАЯ
СТОИМОСТЬ РАБОТ –

17 МЛРД РУБ.,

ОБНОВЛЕНО

344,7

КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ

туристической привлекательности наших территорий. Это не только круглогодичная транспортная доступность к туристическим объектам, но и значимый вклад в развитие экономики региона.

Как пример – открытие участка южной подъездной дороги к селу Феррапонтово после большого ремонта. Она ведет к ансамблю Феррапонтова монастыря, включенному в список Всемирного наследия ЮНЕСКО. Здесь сохранились фрески кисти великого мастера русской живописи XV века Дионисия – ученика и последователя прославленного живописца Андрея Рублева. Теперь оба подъезда к Феррапонтово – и северный, и южный – готовы встречать гостей и туристов как подобает территории уникального

объекта культурного наследия мирового значения.

Выполнили и более половины запланированных ремонтных работ на южном подъезде к Великому Устюгу, который не только связывает жителей близлежащих сел и деревень, но и имеет выход на федеральную трассу, ведущую к Вологде и границе Вологодской и Архангельской областей. В новогодние праздники этот маршрут ежедневно выбирают сотни туристов, чтобы добраться до Вотчины Деда Мороза. В будущем здесь появится и культурно-этнографический кластер федерального значения на базе создаваемой нами особой экономической зоны туристско-рекреационного типа. Поэтому улучшение связности территорий и повышение качества дорожной инфраструктуры здесь остается одним из наших приоритетов.

– Какие предприятия и организации региона внесли наиболее заметный вклад в развитие дорожной инфраструктуры и сыграли существенную роль в достижении этой награды?

– Значимую роль в развитии и поддержании в нормативном состоянии объектов дорожно-транспортной инфраструктуры во многом играют подрядные организации. Не раз заявлял, что у нас будут работать только



добросовестные и ответственные компании, и это касается всех отраслей без исключения.

В Вологодской области сформирован пул крупных добросовестных организаций, которые в полной мере осознают свою ответственность перед жителями и регионом. Со всеми из них мы находимся в тесном и непрерывном диалоге, ведем слаженную штабную работу, благодаря которой удается достигать высоких стандартов качества в дорожной деятельности.

– Какие современные технологии, цифровые инструменты или инновационные методы были внедрены в отрасли и дали ощутимый эффект?

– Как уже сказал ранее, мы продолжаем развитие интеллектуальных транспортных систем – уже достигли первого уровня зрелости. Расширили систему фотовидеофиксации нарушений ПДД до 306 комплексов, в том числе закупили 2 мобильных комплекса, 200 новых стационарных приборов установили в 2025 году. Это одно из наших решений в комплексе мер по сокращению аварийности и смертности в нашем регионе, поэтому их количество будем наращивать. Считаю, что безопасность дорожного движения – это показатель цивилизованности и общего уровня культуры.

Одно из приоритетных направлений нашей работы по развитию транспортного комплекса Вологодской области – цифровая трансформация производственных процессов. Так, реализацию нацпроекта контролируем с помощью системы оперативного управления «Эталон», а применение системы ФГИС СКДФ помогает нам следить за формированием и использованием средств дорожных фондов.

В работе активно используется и спутниковая система навигации ГЛОНАСС. Благодаря ей имеем постоянный доступ к информации в режиме реального времени о местоположении техники, занятой на содержании дорог. Система также предоставляет архивные сведения о местонахождении техники подрядчика за 3 месяца, предшествующих месяцу приемки выполненных работ.

Что касается технологий, внедренных в процессы строительства и ремонта дорог, то мы еще в 2024 году начали эксперимент по применению современного спо-

соба защиты дорожной одежды. На верхний слой нового асфальтобетонного покрытия теперь дополнительно наносим защитный слой из горячей битумоминеральной смеси, который устойчив к механическим повреждениям и снижает риск образования трещин в условиях постоянных колебаний температур. Хочу отметить, что в ходе проведенного в 2025 году обследования дорог, отремонтированных с использованием указанной технологии, дефектов выявлено не было.

– Как Вы оцениваете динамику развития дорожной инфраструктуры Вологодской области за последние годы, и какой этап стал решающим для перехода на новый уровень качества?

– Когда мы пришли работать в регион в конце 2023 года, доля дорог в нормативном состоянии составляла 47,6%. По итогам 2025 года достигли 53,1% при установленном для региона значении 50,9%. Перевыполнили план, в том числе, по приведению в нормативное состояние опорной сети и улично-дорожной сети городских агломераций. Это впечатляющие результаты и показатель эффективной работы новой команды Правительства Вологодской области.

Уделяем особое внимание качеству материалов, из которых изготавливается дорожное покрытие. Это внимание к деталям позволило нам выйти на новый уровень развития дорожной инфраструктуры.

Оборудовали производственную лабораторию, специалисты которой работают в режиме нон-стоп. До начала ремонтных работ здесь исследуют смеси и составы для будущего дорожного покрытия. Материалы тестируют на соответствие принятым стандартам и требованиям. Для каждой трассы подбирается оптимальный состав смеси с учетом ее транспортно-эксплуатационных характеристик. Контроль качества проводится и по завершении ремонтных работ. Все это в комплексе позволяет обеспечить долговечность и надежность наших дорог.

У нас за каждым округом закреплен технадзор, который осуществляет контроль за проведением работ на объектах. Также в каждом муниципалитете есть общественный наблюдатель, который представляет интересы жителей и контролирует ход выполнения работ.

В прошлом году приобрели высокотехнологичную дорожную лабораторию нового поколения. Используем ее для проверки текущего состояния участков и контроля качества дорожных работ, в том числе на объектах, отремонтированных по нацпроекту «Инфраструктура для жизни».

Современные системы, которыми оснащена лаборатория, позволяют создать «цифровой двойник» любой автомобильной дороги. С помощью технологий можем определить размеры различных элементов дорожной инфраструктуры, выявить даже мельчайшие дефекты поверхности, провести диагностику состояния асфальтобетонного слоя.

От качества дорожной инфраструктуры зависят безопасность и комфорт тысяч жителей региона. Продолжим совершенствовать систему аналитики дорожной сети во благо развития региона и благополучия наших земляков.

– С какими ключевыми вызовами сталкивался регион при реализации дорожных проектов, и как удалось их преодолеть?

– Сегодня Вологодская область – один из регионов с самой разветвленной сетью дорог в стране. Общая протяженность нашей дорожной сети составляет 27 тыс. км. Это 1 место в Северо-Западном федеральном округе и 20-е место в Российской Федерации. Необходимо максимально эффективно использовать имеющиеся у нас ресурсы на поддержание и развитие дорожного хозяйства.

Многого уже достигли, но ставим перед собой еще более амбициозные цели. Главное – вологжане чувствуют перемены и видят позитивные изменения. Опираемся на

поддержку земляков и уверенно идем вперед: совершенствуем существующие механизмы и внедряем новые, в том числе заимствуем лучшие практики у коллег из других субъектов.

– Какие задачи стоят перед дорожной отраслью Вологодской области на ближайшие годы, и какие проекты станут приоритетными?

– Сфера дорожного хозяйства остается в периметре нашего особого внимания.

Продолжим приводить в порядок автодороги регионального значения, дорожную сеть в муниципалитетах и самых крупных городских агломерациях – Вологодской и Череповецкой. Работаем в рамках исполнения поручений Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина.

Отдельный вызов по-прежнему – снижение смертности на дорогах области. На особом контроле – ДТП, случившиеся по вине пьяных водителей. Ведем эту работу совместно с Управлением Госавтоинспекции.

В августе прошлого года начали проводить профилактические рейды по выявлению нетрезвых водителей. Продолжаем эту практику и сегодня: патрули Госавтоинспекции совместно с передвижными пунктами медицинского освидетельствования дежурят на дорогах области с пятницы по воскресенье.

ОДНО ИЗ ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ НАШЕЙ РАБОТЫ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ – ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРОЦЕССОВ

В результате аварийность на дорогах Вологодчины с августа по декабрь прошлого года по сравнению с аналогичным периодом 2024-го года сократилась на 31,1%, количество ДТП с пострадавшими снизилось на 35,6%, с погибшими – на 34,7%.



Снижение аварийности с участием нетрезвых водителей наблюдаем с момента введения в регионе ограничений по продаже алкоголя. С марта по декабрь 2025 года таких ДТП стало меньше на 13,2%, на 25,7% снизилось количество ДТП с пострадавшими.

В целом за 2025 год по сравнению с 2024 годом зафиксировано снижение количества ДТП на 13,5%, дорожных аварий с пострадавшими – на 16,4%.

Более чем на 50% снизилось количество погибших в ДТП на региональных трассах – с 51 до 25 человек. При этом зарегистрирован рост числа погибших на 29,2% (с 48 до 62 человек) на федеральных трассах, проходящих по территории области.

Все наши меры по обеспечению безопасности дорожного движения, борьбе с пьяными водителями и в целом алкоголизацией населения преследуют одну цель – остановить вымирание человека на Русском Севере. И нам уже это удалось. Впервые за 11 лет Вологодская область выходит из депопуляции. Теперь важно удерживать этот темп. Будем и дальше держать руку на пульсе, повышая качество жизни вологжан.

– Какие масштабные объекты планируется реализовать в 2026–2028 годах, и какое значение они будут иметь для транспортной системы и экономики области?

– В 2026 году мы завершаем два крупных проекта – капитальный ремонт Октябрьского моста в Череповце и строительство Некрасовского моста в Вологде. Сейчас их готовность составляет 65% и 83% соответственно.

Оба объекта крайне важны для местных жителей. Октябрьский мост – первый вантовый мост России, опорная транспортная артерия, которая связывает Индустриальный и Зашекснинский районы Череповца. Некрасовский мост поможет разгрузить улично-дорожную сеть Вологды и станет главной частью будущего малого транспортного кольца областной столицы.

До конца 2028 года в рамках проекта строительства малого транспортного кольца Вологды также планируем построить Западный подъезд к городу. Это участок улиц Клубова, Залинейной и Белозерского шоссе, который выходит на трассу А-119 Во-



логда – Медвежьегорск – автомобильная дорога Р-21 «Кола».

В рамках реализации нацпроекта «Эффективная транспортная система» и федерального проекта «Развитие опорной сети аэродромов» продолжим реконструкцию аэропорта Вологды. Удлиняем взлетно-посадочную полосу с 1,5 км до 2,5 км. Благодаря этому областная столица сможет принимать воздушные суда большей вместительности.

На этот объект у нас два поручения Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина в привязке к юбилею города в 2027 году. Кроме того, проект реконструкции аэропорта Вологды включён в утверждённый Распоряжением Правительства Российской Федерации Комплексный план развития транспортной, энергетической, телекоммуникационной, социальной и иной инфраструктуры, необходимой для реализации национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года.

В декабре прошлого года проектно-сметная документация на реализацию первого этапа – строительство терминала аэропорта – получила положительное заключение Госэкспертизы. В настоящее время проходит экспертизу проектно-сметная документация на реализацию второго этапа – удлинение взлетно-посадочной полосы. Заключение рассчитываем получить уже в марте.

Формируем комфортную, безопасную, современную среду для жизни на Вологодчине и открываем наш регион для туристов из других субъектов страны и из-за рубежа. Работаем в тесном взаимодействии с Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством экономического развития Российской Федерации, Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства

**ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛАСТЬ –
ОДИН ИЗ РЕГИОНОВ С САМОЙ
РАЗВЕТВЛЕННОЙ СЕТЬЮ ДОРОГ
В СТРАНЕ. ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ
НАШЕЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ
27 ТЫС. КМ
– ЭТО 1-Е МЕСТО В СЕВЕРО-
ЗАПАДНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ
И 20-Е МЕСТО В РФ**

Российской Федерации. Сердечно благодарю за поддержку федеральных коллег и, конечно, Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина.

– Георгий Юрьевич, какие стратегические направления развития дорожной отрасли Вы видите для Вологодской области в долгосрочной перспективе после получения первой федеральной награды?

– Первый в истории региона «Золотой коток» придал нам уверенности и стал стимулом для достижения новых побед в будущем. Будем и дальше работать так же ответственно.

Продолжим реализацию стратегического документа – Указа Президента Российской Федерации «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года».

На особом контроле остаются поручения Президента по организации малого транспортного кольца города Вологды, расширению федеральных трасс А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола» и М-8 «Холмогоры» в Ярославской и Вологодской областях. Кроме того, буду лично проверять состояние дорог, которые сегодня получают высокую оценку на федеральном уровне.

Рассчитываем, что все намеченные планы будут реализованы и принесут региону новые награды. Однако главное для нас – оценка жителей. Поддержка вологжан – самая высокая награда, которая мотивирует на новые подвиги. Хочу выразить благодарность землякам за инициативность. Убежден, что многие проекты были бы невозможны без энтузиастов, которым небезразлична судьба своих территорий. Вместе мы создаем новую реальность в Вологодской области, делаем действительно важное дело для региона и всей страны.

КУРС НА КАЧЕСТВО: В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПЛАНОВАЯ ПОДГОТОВКА ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Дорожный комплекс Вологодской области начинает работы по ремонтной кампании этого года. Как сообщают в региональном Министерстве транспорта, в 2026 году в порядок приведут 139 километров автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения. Работы пройдут, в том числе, в рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни», инициированного Президентом России.

Подрядные организации завершают цикл подготовительных мероприятий, чтобы приступить к работам в полном объеме. Особое внимание уделяется материально-технической базе: дорожники проводят техническое обслуживание и настройку имеющейся спецтехники, закупают новые машины, оборудование и современный инструмент.

Параллельно ведется модернизация асфальтобетонных заводов, а также активное накопление инертных мате-

риалов – песка, щебня и гравия, которые необходимы для производства качественного асфальтобетона.

Контроль качества на всех этапах остается одним из ключевых приоритетов. В производственной лаборатории областного Управления автодорог специалисты уже проверили функциональность, надежность и устойчивость к нагрузкам испытательного оборудования, которое будет использоваться для приемки работ.

Не менее важное направление – кадровая подготовка. Специалисты, задействованные в дорожных работах, проходят курсы повышения квалификации, осваивая современные технологии и методы ремонта.

«Мы делаем все необходимое для своевременного и качественного ремонта объектов транспортной инфраструктуры области», – подчеркнули в Минтрансе, отметив, что системный подход к подготовке позволит обеспечить высокие темпы работ и долговечность дорожного покрытия.

НА ТРАССЕ ИСАДЫ – САВИНСКАЯ ВОССТАНАВЛИВАЮТ МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ КИЧМЕНЬГУ

В Кичменгско-Городецком округе Вологодской области продолжается активная фаза ремонтных работ на мостовом переходе через реку Кичменьгу. Объект расположен на 1-м километре межмуниципальной автодороги «Исады – Савинская» с подъездом к деревне Петрянино и имеет ключевое значение для обеспечения транспортной доступности отдаленных населенных пунктов.

Специалисты подрядной организации ведут работы по усилению опор искусственного сооружения. Данный технологический этап является одним из наиболее ответственных в процессе восстановления моста, так как напрямую влияет на несущую способность и долговечность конструкции. Работы организованы в соответствии с утвержденным графиком, без потери технологического темпа.

Значение объекта сложно переоценить. Мост через р. Кичменьгу обеспечивает прямую транспортную связь

деревень Петрянино и Верхнесавинской. Кроме того, через примыкающую трассу «Исады – Павлово» организован выезд на региональную дорогу «Кичменгский Городок – Светица», ведущую к административному центру округа. От технической готовности этого мостового перехода напрямую зависят логистика снабжения – доставка продуктов питания, товаров первой необходимости – а также оперативность оказания медицинской и экстренной помощи местным жителям.

В соответствии с планом производства работ, восстановление мостового сооружения планируется завершить уже в апреле текущего года. Ввод объекта в эксплуатацию позволит возобновить безопасное и бесперебойное движение транспорта по направлению в полном объеме, восстановив нормативные транспортно-эксплуатационные характеристики участка.

НА РЕГИОНАЛЬНОЙ СЕТИ ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ СТАРТОВАЛИ РАБОТЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ МОСТОВОГО ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗ РЕКУ НЕГУ В КАДУЙСКОМ ОКРУГЕ

В рамках планового содержания и повышения технического уровня региональной сети автодорог подрядная организация приступила к восстановлению мостового сооружения, расположенного на 61-м километре трассы межмуниципального значения «Кадуй – Порог». Информацию о ходе работ предоставил Департамент дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области.

Искусственное сооружение представляет собой однопролетный балочный мост длиной 15 метров. Конструктивно объект относится к категории малых мостов, однако его эксплуатационное состояние напрямую влияет на пропускную способность участка и безопасность движения транзитного и местного транспорта. На текущем этапе специалисты подрядной организации уже приступили к выполнению комплекса мероприятий, направленных на восстановление несущей способности и долговечности элементов моста.

Проектом производства работ (ППР) предусмотрен широкий перечень операций по замене и усилению критических узлов. В число основных технологических этапов входят:

- Восстановление опорных частей и шкафных стенок.
- Замена поперечного и продольного настилов проезжей части.
- Устройство новых колесоотбойных брусков и перильных ограждений.

Как отметили в профильном департаменте, все ремонтные операции ведутся строго по утвержденному графику. Подрядной организацией обеспечена мобилизация необходимой техники и материалов. Завершение восстановительных работ на объекте планируется до конца весеннего сезона, что позволит ввести мост в эксплуатацию в оптимальные климатические сроки.

ПАВЕЛ ЛЮЛИН: МЫ РАБОТАЕМ НА ВСЕХ ЭТАПАХ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ДОРОГ



В 2025 году вологодские дорожники перевыполнили планы по приведению трасс в норматив, а губернатор Георгий Филимонов получил «Золотой коток» за успехи отрасли, который ему вручил Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Марат Хуснуллин. Весомый вклад в этот результат внес коллектив ПАО «Вологодавтодор», выполнивший работы более чем на 60 объектах. Однако, как показала практика, даже имея мощную производственную базу и квалифицированные кадры, подрядчики сталкиваются с системными проблемами. О том, что мешает работать еще эффективнее, почему нужны пятилетние планы финансирования и как предприятие привлекает молодежь, рассказал заместитель генерального директора по производству и развитию ПАО «Вологодавтодор» **Павел Люлин**.

Корр.: Павел Александрович, ваша компания известна в области как универсальный подрядчик. А есть ли какое-то направление, которое можно назвать вашей «визитной карточкой»? Или же основной упор сейчас идет именно на комплексный подход – от строительства до содержания?

– Наша компания работает на всех этапах жизненного цикла дорог. ПАО «Вологодавтодор» выступает подрядчиком по государственным контрактам и выполняет полный комплекс работ на территории муниципальных округов Вологодской области: от строительства и капитального ремонта до текущего содержания автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, а также искусственных сооружений на них.

Выделить одно ключевое направление довольно сложно. Наша главная сила – в универсальности. Много-

гранность задач, которые мы ставим перед собой, подкрепленная высоким профессионализмом команды, позволяет нам успешно реализовывать самые сложные проекты. Мы не ограничиваемся только дорожным полотном: в портфеле наших компетенций – строительство искусственных сооружений (мостов, путепроводов), обустройство придорожной инфраструктуры и объекты благоустройства. Кроме того, мы активно участвуем в процессах цифровизации дорожного хозяйства региона, внедряя современные технологии.

Корр.: На каких объектах в Вологодской области вы сосредоточены сегодня: преимущественно в Вологде и Череповце или на региональных и межмуниципальных трассах?

– На сегодняшний день наш портфель заказов включает более 30 государственных и муниципальных контрактов. Мы работаем на всех уровнях дорожной сети – от федеральных трасс до местных дорог, но основной массив работ, безусловно, приходится на региональную и межмуниципальную сеть. Это наша профильная зона ответственности.

Крупные города, такие как Вологда и Череповец, безусловно, остаются в зоне нашего внимания, но география проектов гораздо шире. В предстоящем дорожно-строительном сезоне 2026 года мы сконцентрированы на приведении в нормативное состояние опорной сети региона.

Среди ключевых объектов можно выделить ремонт трасс в Великоустюгском, Грязовецком, Сокольском и Череповецком округах. Отдельное внимание – искусственным сооружениям: в планах ремонт мостов через реки Лухту и Шейбухту. Также в этом году мы реализуем интересный проект по созданию современной инфраструктуры в Кирилловском округе – там запланировано устройство

переходно-скоростной полосы, площадки отдыха и монтаж электроосвещения. Важно, что мы не просто латаем дыры, а комплексно подходим к развитию дорог, включая безопасность и комфорт водителей.

Корр.: С какими заказчиками вы в основном взаимодействуете – федеральными структурами, областным министерством транспорта или муниципалитетами?

– Мы работаем со всеми уровнями власти, ответственными за состояние дорожной сети. Наш пул заказчиков традиционно широк: это подтверждает статус компании как системного подрядчика для региона.

Основной объем работ мы выполняем по заказу КУ ВО «Управление автомобильных дорог Вологодской области» – это наше ключевое взаимодействие по региональной сети. Также мы активно участвуем в торгах и успешно

реализуем проекты с федеральными структурами, в частности с ФКУ Упрдор «Холмогоры». Ну и конечно, мы не теряем связь с муниципалитетами: администрации округов Вологодской области также являются нашими заказчиками. Такой подход позволяет нам равномерно распределять ресурсы и участвовать в жизни региона на всех уровнях – от федеральных трасс до дорог местного значения.

Корр.: В конце прошлого года Губернатор Георгий Филимонов получил «золотой коток» как символ признания заслуг дорожников региона. Какие объекты или результаты 2025 года вы могли бы назвать своим вкладом в эту высокую оценку?

– «Золотой коток» – это, безусловно, общая заслуга всех дорожников региона, и для нас большая честь быть частью этой команды, обеспечивающей прорыв в дорожном хозяйстве Вологодчины. Вклад ПАО «Вологодавтодор» в итоги 2025 года – это масштабная работа более чем на 60 объектах по всей области.

Если говорить о наиболее знаковых проектах, которые повлияли на качество жизни людей и облик региона, я бы выделил несколько ключевых направлений.

Первое – это повышение транспортной доступности сельских территорий и малых городов. Мы провели ремонт подъездных путей к населенным пунктам в Бабушкинском, Междуреченском, Грязовецком округах. Это десятки километров дорог к деревням Безгачиха, Юрманга, селу Миньково. Для местных жителей такие объекты значат ничуть не меньше, чем магистрали, – это связь с «большой землей».

Второе направление – работа на туристических маршрутах, что особенно важно для развития внутреннего туризма. В 2025 году мы отремонтировали подъезды к жемчужинам нашего региона – Ферапонтову и Кириллову. Дороги к знаменитому монастырю теперь в отличном состоянии.

Третье – серьезное обновление искусственных сооружений. Мы провели ремонт мостов в Вытегорском и Тарногском округах (через реки Тумба и Уфтьюга). Мосты – это всегда высокая ответственность и сложность, и то, что мы справились с этими задачами, говорит о компетенциях наших специалистов.



От ул Ленинградской до Индустриального парка г.Сокол

И конечно, мы активно занимались вопросами безопасности. В 2025 году мы смонтировали более 50 километров линий электроосвещения на региональных трассах. Это реальный вклад в снижение аварийности, который видят и ценят водители.

Таким образом, за «золотым котком» губернатора стоит труд сотен наших работников, которые обеспечивали результат на каждом участке – от ремонта улиц Череповца до реконструкции подъезда к индустриальному парку в Сокольском округе.

Корр.: По итогам 2025 года регион заявил о перевыполнении плановых показателей по доле дорог, приведённых в нормативное состояние. Удалось ли вашей компании выполнить или перевыполнить свои контрактные обязательства? С какими основными сложностями столкнулись в прошедшем сезоне?

– Да, итоги года для нас позитивные: мы не просто уложились в графики, а по большинству объектов завершили работы с опережением контрактных сроков. Это позволило региону досрочно вводить дороги в эксплуатацию и оперативно перенаправлять ресурсы на дополнительные участки. Для нас опережение – это вопрос организации труда и дисциплины: мы четко понимаем свои мощности и стараемся заканчивать сезон с запасом прочности по погоде.



Подход к Ферапонтову Южный Кирилловский МО



Проезд по с. Миньково Бабушкинский МО

Что касается сложностей... Наверное, это вечная тема для нашего рынка, но скрывать ее не стоит – это системная проблема. Основная трудность, с которой мы сталкиваемся практически каждый сезон, – это качество проектно-сметной документации, которая поступает нам в работу. Зачастую проектировщики экономят на геологических изысканиях, либо проводят их в недостаточном объеме.

В результате при вскрытии земляного полотна нас ждут «сюрпризы»: неучтенные пучинистые грунты, изменение уровня грунтовых вод, либо фактическое состояние основания оказывается хуже, чем в документации. Приходится оперативно вносить коррективы, согласовывать решения с заказчиком, искать замены материалам. Это создает дополнительную нагрузку на инженерный состав и требует от нас высокой мобильности. Но опыт позволяет нивелировать эти риски – мы знаем специфику своих районов, поэтому даже при некачественной «геологии» находим технические решения, чтобы не потерять темп и обеспечить заявленное качество.

Корр.: Какова кадровая ситуация в компании? Достаточно ли специалистов и рабочих для выполнения планов 2026 года? Используете ли вы программы целевого обучения совместно с колледжами и вузами? Рассматриваете ли привлечение специалистов из других регионов?

– Кадровый вопрос для любой строительной компании – один из ключевых. Могу с уверенностью сказать: на сегодняшний день ПАО «Вологодавтодор» в полной мере укомплектовано квалифицированными специалистами. Это наш основной актив, позволяющий выполнять планы собственными силами, без привлечения сторонних подрядчиков.

Однако мы не останавливаемся на достигнутом и ведем постоянную работу по усилению команды. Создаем комфортные условия труда и насыщенную корпоративную жизнь, чтобы удерживать опытные кадры и быть привлекательными для молодежи. Основной упор мы делаем на местные трудовые ресурсы – наши сотрудники преимущественно вологжане.

Чтобы растить кадры системно, мы выстроили взаимодействие с профильными учебными заведениями.

В 2025 ГОДУ МЫ СМОНТИРОВАЛИ

БОЛЕЕ 50 км

ЛИНИЙ ЭЛЕКТРООСВЕЩЕНИЯ

НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАССАХ.

ЭТО РЕАЛЬНЫЙ ВКЛАД В СНИЖЕНИЕ

АВАРИЙНОСТИ, КОТОРЫЙ ВИДЯТ

И ЦЕНЯТ ВОДИТЕЛИ.

У нас заключены соглашения о сотрудничестве с Вологодским строительным колледжем и Вологодским государственным университетом. Это дает нам возможность участвовать в подготовке специалистов со студенческой скамьи, а студентам – проходить практику на наших объектах с перспективой дальнейшего трудоустройства.

К привлечению специалистов из других субъектов РФ мы прибегаем точно – только для выполнения узкопрофильных или высокотехнологичных видов работ. Основной же

объем задач закрывает наша команда – профессионалы из Вологодской области, знающие специфику региона и дорожащие его репутацией.

Корр.: Имеются ли у вас собственные производственные базы, асфальтобетонные заводы или карьеры? Применяются ли на них современные технологии – автоматизация дозирования, модифицированные битумы, тёплые асфальтобетонные смеси?

– Да, безусловно. ПАО «Вологодавтодор» располагает мощнейшей собственной производственной базой, которая полностью обеспечивает наши потребности в материалах для строительства и эксплуатации дорог. Всего на территории Вологодской области у нас действует 44 производственные базы.

Ключевой актив – это парк асфальтобетонных заводов. В нашей собственности находятся 10 действующих АБЗ, распределенных по муниципальным районам области. Их суммарная паспортная мощность впечатляет – 960 тонн смеси в час. Мы планомерно обновляем парк оборудования: в период с 2019 по 2023 годы мы приобрели и запустили четыре новых высокопроизводительных завода. Среди них – Бенингхофен ЭКО 1250 в Вологде и три завода КА-160 в Соколе, Тотеме и Великом Устюге.

Помимо асфальтобетона, мы активно развиваем направление бетонного производства. У нас работают две бетоносмесительные установки, позволяющие выпускать товарный бетон, растворы и сборные ЖБИ для собственных нужд.

Что касается сырьевой базы, мы являемся недропользователями. На основании действующих лицензий мы ведем разработку 19 месторождений общераспро-

страненных полезных ископаемых (ОПИ). Мы добываем песок, песчано-гравийные смеси, производим природный щебень из гравия. Кроме того, применяем инновационные для региона материалы – используем доменный фракционированный щебень, получаемый из отвальных шлаков ПАО «Северсталь». В 2021 году мы приобрели мобильный грохот SANDVIK QA335, что позволяет нам более качественно сортировать инертные материалы прямо на местах добычи.

Все эти процессы обеспечены современным парком техники. Общий парк дорожно-строительных и эксплуатационных машин превышает 700 единиц, причем более 100 из них – высокопроизводительная техника импортного производства, что позволяет нам гарантировать качество и скорость выполнения работ.

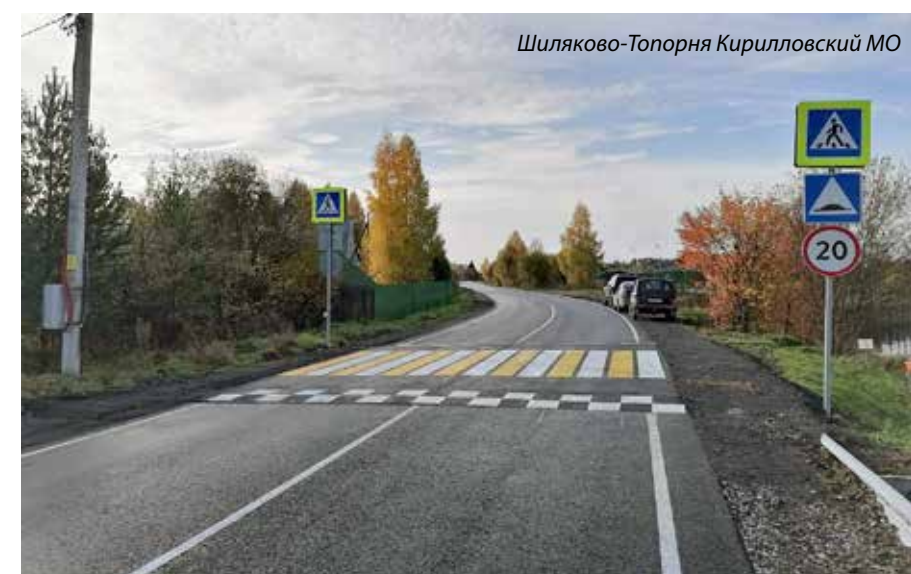
Корр.: Какие решения по повышению безопасности дорожного движения вы реализуете в рамках своих контрактов? Применяете ли дополнительные меры – освещение, барьерные ограждения, элементы интеллектуальной инфраструктуры?

– Первостепенное значение для ПАО «Вологодавтодор» является обеспечение безопасности труда работников и обеспечение безопасного проезда транспортных средств и движения пешеходов, как на объектах строительства и ремонта, так и на дорогах, находящихся на содержании у Общества.

Обеспечение безопасности труда определяется в первую очередь соблюдением требований к временной схеме организации дорожного движения на период производства дорожных работ.

Корр.: Как вы выстраиваете работу с заказчиком и субподрядчиками, чтобы минимизировать риски срыва сроков в условиях короткого строительного сезона и жёсткого графика?

– Отношения с заказчиками и подрядчиками у нас прежде всего партнерские. Мы преследуем одну задачу – своевременное и качественное исполнение контрактов в интересах государства. От того, насколько слаженно мы работаем, зависит, получают ли люди качественные дороги в срок.



Шляково-Топорня Кирилловский МО



Кузнецовка-Пестово Вологодский МО

Абсолютно прозрачная деятельность ПАО «Вологодавтодор» позволяет выстроить доверительные и надежные взаимоотношения на всех уровнях. Когда нет скрытых вопросов и недомолвок, это дает нам возможность вести конструктивный диалог для решения самых сложных проблем.

Благодаря такому подходу мы четко понимаем возможности друг друга и можем гибко распределять ресурсы. В итоге все это позволяет гарантировать своевременность выполнения каждого этапа работ, даже при жестком графике и ограниченном времени.

Корр.: Какие системные изменения в регулировании или организации дорожной деятельности вы считаете приоритетными для региона?

– На мой взгляд, назрела необходимость в ряде системных изменений.

Прежде всего, это переход на долгосрочное планирование финансирования. Когда объекты сверстаны на 5–7 лет вперед, мы можем эффективно распределять силы, заранее готовить технику и материалы, а не работать в авральном режиме каждый сезон.

Остро стоит вопрос подготовки кадров. Нужно выстраивать нормальную систему взаимодействия между образовательными учреждениями и работодателями, чтобы к нам приходили уже готовые специалисты, а не люди, которых приходится переучивать с нуля.

Важный момент – поддержка предприятий. Без льготного кредитования и государственных субсидий обновлять парк техники сложно. А без современной техники невозможно внедрять инновационные материалы и методы работы.

И конечно, необходимо исключить формальный подход к обеспечению отрасли дорожно-строительными материалами. Дорога должна строиться из того, что подходит для наших климатических условий, а не из того, что дешевле или проще привезти. Здесь важен жесткий контроль на всех этапах.

Корр.: Павел Александрович, спасибо большое за интервью, желаем успехов вашему коллективу в строительном сезоне 2026 года.

СЕВЕРНЫЙ ОБХОД ПСКОВА: НА ЭКВАТОРЕ МАСШТАБНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА



С апреля 2023 года в Псковской области реализуется один из самых знаковых инфраструктурных проектов региона – строительство второго пускового комплекса Северного обхода г. Пскова. Объект, возводимый в рамках Федеральной программы «Инфраструктура для жизни», призван не только разгрузить областной центр от транзитного транспорта, но и создать мощный логистический хаб на стыке международных транспортных артерий.

Второй пусковой комплекс станет логическим продолжением существующего Северного обхода и выполнит стратегическую задачу: соединит две ключевые федеральные трассы – Р-23 (Санкт-Петербург – граница с Беларусью) и А-212 (Псков – Изборск – граница с Эстонией, направление на Ригу). Центральным звеном этой связи станет современный мост через реку Великая.

По своим параметрам новый участок относится к категории скоростных магистралей. Это четырехполосная дорога (по две полосы в каждом направлении) протяженностью 8,74 км с расчетной скоростью движения 120 км/ч. Сложность инженерных решений подтверждает состав сооружений: мост через р. Великую (длиной 403,71 метра с металлическим пролетным строением), шесть путепроводов и две разноуровневые транспортные развязки. Объем технической документации проекта превысил 200 томов.

Уникальность контракта, заключенного Государственным бюджетным учреждением Псковской области «Псковавтодор» с подрядной организацией, заключается в двойной задаче. Подрядчику предстояло не только возвести новый объект, но и восстановить участки обхода, строившиеся в период 2016–2019 годов и впоследствии законсервированные тогда еще Комитетом по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области, а ныне Министерством транспорта и дорожного хозяйства Псковской области.

Перед тем как приступить к активной фазе работ, «Псковавтодор» как правопреемник проекта провел трудоемкую подготовительную работу. Специалистам предстояло «расконсервировать» объекты, обследовав состояние монолитных опор моста, путепроводов, насыпей и водопропускных труб, возведенных несколько лет назад. Для этого проектным институтом были проведены дополнительные изыскания и разработан отдельный комплекс мероприятий по приведению старых конструкций в нормативное состояние, что позволило обеспечить надежный фронт работ для строителей.

Сегодня строительство идет одновременно на нескольких участках, что обеспечивает высокий темп произ-

водства. На сегодняшний день:

■ **Земляное полотно и дорожная одежда:** Завершены основные подготовительные работы. Восстановлена насыпь главного хода на протяжении более 4 км, уложено основание из щебеночно-песчаной смеси, а более 2 км будущей четырехполосной дороги уже «накрыты» слоями асфальтобетона.

■ **Путепроводы:** Один из путепроводов (на дороге «Родина – Наволок») обрел габарит благодаря монтажу железобетонного пролетного строения. Активно ведется строительство путепровода между деревнями Родина и Заровенье. Его готовность сегодня превышает 80%. Технической особенностью этого сооружения для проезда сельхозтехники станут армогрунтовые сопряжения – вертикальные стены из бетонных блоков, формирующие устойчивую насыпь.



■ **Развязки:** на федеральной трассе А-212 «Псков – Изборск» идет отсыпка насыпей транспортной развязки высотой более 6 метров. Для этого из пятна застройки были вынесены километры инженерных сетей: канализации, водоснабжения и линий электропередачи.

■ **Перекрытие ради стройки:** на региональной дороге «Хотицы – Писковичи – Муровицы» строители возводят путепровод, который пройдет над основной трассой Северного обхода. Проектом предусмотрено полное перекрытие этого участка на время работ. Всего за первые 15 дней 2026 года подрядчик выполнил подготовительные работы под монолитные конструкции трех опор, за следующие 15 дней смонтировал арматурные каркасы и забетонировал фундаменты путепровода, что говорит о высокой мобилизационной готовности.

Флагман стройки – мост через Великую. Безусловно, главный технологический вызов и гордость проекта – строительство моста через реку Великую. Мостовое сооружение является классифицируется как «большой», так как имеет длину более 403 м и пролеты 60 метров и более.

Для Псковской области этот объект уникален по методу строительства. Монтаж металлического пролетного строения ведется на стапельной площадке на левом берегу, после чего конструкция будет надвигаться на опоры с одного берега на другой. Процесс надвигки уже запущен: надвинуто уже 60 м пролета, планомерно и последовательно осуществляется монтаж блоков проектируемого пролетного строения.

Успешная надвигка стала возможной благодаря своевременному возведению железобетонных опор моста. Строительство опор в проекте отдельный технологический «мир». Основанием для верхней, видимой части, служит поле из буронабивных свай, состоящих из арматурного каркаса и монолитного бетона, имеющих диаметр метр. Работы по бурению производились непосредственно в русле реки, в шпунтовом «ящике» под огромным давлением воды на стенки ограждения. Часть опор, подверженная весеннему ледоходу, имеет плавные овалоподобные формы направленные против течения реки и спроектирована из высокопрочного износостойкого бетона. Что интересно конечная форма русловых опор моста представляет собой изображение щита. За 2024–2025 годы построены две русловые и две крайние железобетонные опоры, готовые принять вес пролетного строения.

На сегодняшний день строительство Северного обхода Пскова перешагнуло «экватор» контрактного срока. Работы ведутся уверенными темпами, объединяя усилия проектировщиков, строителей и инженеров. Каждый из 8,74 км будущей трассы – это результат труда сотен специалистов.

Завершение строительства всего второго пускового комплекса запланировано на октябрь 2027 года. С вводом объекта в эксплуатацию Псковская область получит не просто объездную дорогу, а современный, безопасный и высокоэффективный транспортный коридор, который позволит реализовать транзитный потенциал региона и даст мощный импульс развитию экономики.



«ЗАВОД ЭКРАНОВ»: РЕШЕНИЯ НЕ ПРОСТО РАБОТАЮТ – ОНИ СПАСАЮТ ЖИЗНИ



Кирилл Бибеев,
руководитель направления ИТС компании «Завод Экранов»

ОТ СВЕТОДИОДНЫХ ТАБЛО К ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ЭКОСИСТЕМЕ

Путь предприятия начался 15 лет назад с производства светодиодных информационных табло – простых, но надёжных устройств для передачи сообщений на дорогах. Однако со временем задача трансформировалась: вместо отдельных технических решений возникла необходимость создать целостную платформу, способную собирать, анализировать и интерпретировать данные в реальном времени. Так родилась концепция единой ИТС-экосистемы.

Ключевым этапом в становлении проекта стало получение официального статуса одновременно российского разработчика программного обеспечения (номер в реестре российских программ для электронных вычислительных машин Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций – №26403) и производителя радиоэлектронной продукции (номера в реестре промышленной продукции Министерства промышленности и торговли – 107169145 и 10769146) – это подтверждает наличие полного технологического цикла – от проектирования до серийного выпуска готовых комплексов, полностью соответствующих ГОСТ и прошедших сертификацию в аккредитованных лабораториях. Важно, что вся продукция создаётся на собственной производственной

В условиях стремительной цифровизации инфраструктуры дорожное строительство и управление транспортными потоками перестают быть задачами чисто инженерного характера. Сегодня они всё чаще решаются с помощью комплексных технологических систем, способных не только реагировать на происходящее, но и предвидеть события до их наступления. Одним из ярких примеров такой трансформации в России стало появление отечественной интеллектуальной транспортной системы (ИТС), разработанной компанией «Завод Экранов» и уже внедрённой в рамках национальных проектов «Безопасные качественные дороги» и «Инфраструктура для жизни».

линии с жёстким входным контролем комплектующих, что исключает зависимость от внешних поставщиков.

Сегодня в штате компании – более 60 специалистов: инженеры, программисты, аналитики данных и IT-архитекторы. Коллектив работает не над отдельными устройствами, а над формированием самообучающейся среды, адаптированной под реалии российских дорог.

«УМНОЕ ТАБЛО»: МОЗГ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Центральным элементом системы стал программный комплекс «Умное табло». Он функционирует как единый «мозг» участка дороги, собирая данные из десятков источников: видеокамер, датчиков движения, метеостанций, центров управления дорожным движением. На основе этих данных система не только отображает информацию, но и строит прогнозы – например, о вероятности ДТП, образовании затора или ухудшении погодных условий.

Алгоритмы машинного обучения позволяют платформе «учиться» на каждом новом событии, повышая точность своих рекомендаций. Архитектура системы предусматривает постоянное обновление моделей, что делает её устойчивой к изменению трафика, климата и инфраструктурных условий.



ИИ-СИСТЕМЫ СМОГУТ НЕ ТОЛЬКО ФИКСИРОВАТЬ ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ КОМПОНЕНТОВ, НО И ПРОГНОЗИРОВАТЬ ВОЗМОЖНЫЕ ОТКАЗЫ, ЗАПРАШИВАЯ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДО ВОЗНИКНОВЕНИЯ СБОЕВ. ПО ОЦЕНКАМ, ЭТО МОЖЕТ СНИЗИТЬ ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ НА

15–20%



ПИЛОТ В УСЛОВИЯХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА: ОПЫТ НОВОГО УРЕНГОЯ

Первым масштабным испытанием технологии стала реализация ИТС-экосистемы в Новом Уренгое – городе с суровыми климатическими условиями, где требования к надёжности оборудования особенно высоки. Уже по итогам первого квартала 2023 года были зафиксированы значимые результаты:

- количество ДТП на оснащённых участках снизилось на 40%;
- время реакции городских служб (ДПС, МЧС, скорая помощь) при инцидентах сократилось в среднем на 25%;
- уровень удовлетворённости водителей качеством информационного сопровождения, согласно опросам, существенно вырос.

Этот пилотный проект стал отправной точкой для дальнейшего масштабирования. Он продемонстрировал, что отечественные решения способны работать даже в самых сложных условиях – и при этом показывать измеримый социальный эффект.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ: ОТ ЛОКАЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ К ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНОЙ СЕТИ

На ближайшие два года компания сформулировала чёткие направления развития, ориентированные на углубление интеграции технологий в повседневную жизнь миллионов россиян.

1. Расширение географии внедрения.

Планируется увеличить охват на 30%, с особым акцентом на удалённые регионы и стратегически важные трассы. Это позволит обеспечить равный доступ к безопасной и предсказуемой дорожной среде не только в крупных городах, но и в малонаселённых территориях, где сегодня информационное сопровождение часто ограничено.

2. Персонализация взаимодействия с участниками движения.

В разработке – интеграция с популярными навигационными сервисами, такими как «Яндекс.Карты» и 2ГИС. Это позволит транслировать актуальные предупреждения напрямую в автомобиль. Параллельно развивается направление V2X (vehicle-to-everything) – технология прямого обмена данными между автомобилем и дорожной инфраструктурой. В перспективе она даст возможность автоматически снижать скорость при приближении к зоне ремонта, получать сигналы о скрытых опасностях за поворотом или координировать движение в условиях плотного трафика без участия водителя.

3. Интеллектуальное техническое обслуживание.

Особое внимание уделяется повышению эксплуатационной эффективности. Ведутся работы над созданием самооценочных и самодиагностирующих устройств, оснащённых искусственным интеллектом. Такие системы смогут не только фиксировать текущее состояние компонентов, но и прогнозировать возможные отказы, запраши-



вая обслуживание до возникновения сбоев. По оценкам, это может снизить затраты на эксплуатацию на 15–20%.

4. Формирование «инфраструктуры для жизни».

Компания видит свою миссию шире, чем производство оборудования. Речь идёт о создании среды, в которой безопасность, комфорт и предсказуемость становятся нормой. Это включает не только технические решения, но и развитие кадрового потенциала, поддержку инженерного образования и укрепление технологического суверенитета страны. Особое внимание уделяется подготовке специалистов, способных обслуживать и развивать такие системы в регионах – в том числе через партнёрства с техническими вузами и колледжами.

Все компоненты системы производятся на собственной линии с жёстким входным контролем качества. Это исключает использование несертифицированных или ненадёжных деталей и гарантирует быструю техническую поддержку в любой точке России. Статус российского производителя радиоэлектронной продукции здесь не формальность, а практическая гарантия устойчивости и безопасности всей экосистемы.

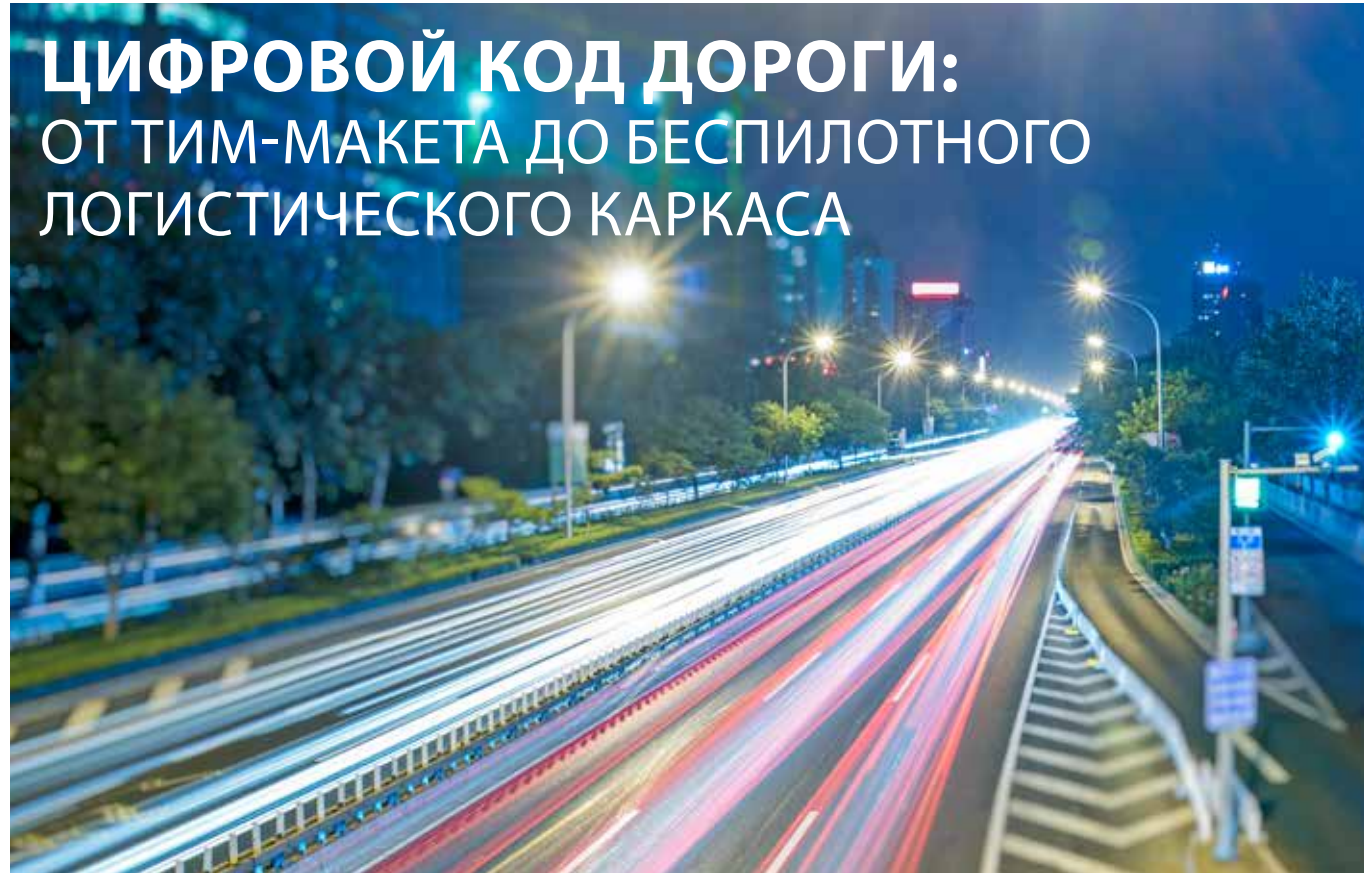
ДОРОГА В ЗАВТРА НАЧИНАЕТСЯ СЕГОДНЯ

Россия находится на пороге транспортной трансформации, где данные становятся новым асфальтом, а алгоритмы – новыми правилами. «Завод Экранов» уже внес значительный вклад в этот процесс: его решения не просто работают – они спасают жизни. Будущее транспорта – это умные, связанные и безопасные дороги. И это будущее уже создаётся сегодня, руками российских инженеров, ориентированных не на глобальные тренды, а на реальные потребности своей страны.

Контакты для связи:
Бибеев Кирилл Игоревич
Почта: its@svetodiodyrossii.ru
Номер телефона: 89039068336



ЦИФРОВОЙ КОД ДОРОГИ: ОТ ТИМ-МАКЕТА ДО БЕСПИЛОТНОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО КАРКАСА



Современная дорожная отрасль – это самый сложный организм, объединяющий километры асфальта, тонны строительных материалов, миллионы участников движения и огромные массивы данных. Сегодня, в марте 2026 года, мы можем с уверенностью констатировать: цифровизация перестала быть вспомогательным инструментом и превратилась в фундаментальную основу развития транспортного комплекса страны. В зоне ответственности дорожников – без малого 4,5 млн км автодорог различных категорий, и управлять этим хозяйством без «цифры» уже невозможно.

Цифровая трансформация охватывает все этапы жизненного цикла дороги: от идеи на бумаге до безаварийной эксплуатации и взаимодействия с беспилотным транспортом. Рассмотрим, как технологии формируют облик «умной» и безопасной дорожной сети сегодня и какой вектор развития задают на ближайшие годы.

ТИМ КАК ФУНДАМЕНТ: ЦИФРОВОЙ ДВОЙНИК ВМЕСТО ЧЕРТЕЖА

Технологии информационного моделирования (ТИМ) прочно заняли лидирующие позиции на этапе проектирования. Если раньше инженерные изыскания (геодезические, геологические, экологические) давали разрозненные результаты, то сегодня они интегрируются в единый цифровой макет объекта. Речь идет не просто о создании документации, а о формировании полноценного 3D-двойника будущей трассы.

Виртуальная модель включает в себя все элементы инфраструктуры: пересечения и транспортные развязки, подземные и надземные переходы, опоры освещения, светофорные объекты, мостовые сооружения, тоннели, эстакады, многофункциональные зоны (МФЗ) и объекты придорожного сервиса. Такой подход позволяет на этапе проектирования «прожить» все возможные сценарии эксплуатации дороги, исключить коллизии, оптимизировать объемы земляных работ и обеспечить бесшовную интеграцию будущего объекта в существующую транспортную сеть.

Этот цифровой фундамент становится основой для передачи данных на этапы строительства и эксплуатации, формируя принцип «единого источника правды» для всех участников процесса – от проектировщика до службы эксплуатации.

ИТС И «УМНАЯ ДОРОГА»: НОВЫЙ УРОВЕНЬ УПРАВЛЕНИЯ ТРАФИКОМ

Цифровая трансформация дорожной инфраструктуры невозможна без развития интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Благодаря федеральному проекту «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Инфраструктура для жизни», мероприятия по совершенствованию ИТС получили мощный импульс. К концу 2025 года о достижении первого уровня «зрелости» заявили 32 крупнейшие городские агломерации страны. Это означает, что в этих городах создана базовая цифровая инфраструктура, позволяющая управлять транспортными потоками в автоматизированном режиме.

Современные ИТС закладывают фундамент глобальной конструкции – «Умной дороги», где каждое транспортное средство обменивается данными с инфраструктурой в формате V2X (Vehicle-to-Everything). Автомобиль находится в непрерывном цифровом диалоге с городом: получает информацию о дорожной обстановке, наличии пешеходов, погодных условиях, ремонтных работах, выбирая оптимальный маршрут и безопасный режим движения. Важно отметить, что указания, поступающие от таких систем (например, динамическое изменение скоростного

режима или приоритет для общественного транспорта), имеют приоритет над статичными дорожными знаками. Их нарушение влечет за собой санкции согласно действующему законодательству.

ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ НА СТРАЖЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Роль цифровых технологий в обеспечении безопасности дорожного движения сегодня невозможно переоценить. Камеры фотовидеофиксации (ФВФ) эволюционировали от простых «фиксаторов скорости» до высокоинтеллектуальных систем, распознающих более полусотни видов нарушений.

Нейросети, работающие в режиме реального времени, фиксируют:

- Езду без ходовых огней и непристегнутые ремни (включая пассажиров);
- Разговор водителя по телефону;
- Проезд грузового транспорта в обход систем автоматического весогабаритного контроля (АПВГК);
- Непредоставление преимущества пешеходам.

Одним из прорывных достижений последних лет стало внедрение алгоритмов выявления признаков опьянения у водителей по видеопотоку (микромимика, траектория движения ТС). Точность таких систем сегодня достигает 75%, что позволяет инспекторам ГИБДД точно выявлять наиболее опасных нарушителей.

Активно внедряются «умные» светофоры и дорожные датчики, способные в буквальном смысле «разруливать» потоки, минимизируя заторы. Системы экстренного реагирования на ДТП объединяют сводки дорожных служб, скорой помощи и ГИБДД, что сокращает время прибытия бригад к месту происшествия на 20–30% и критически повышает шансы на спасение жизней пострадавших.

БЕСПИЛОТНАЯ ЛОГИСТИКА: ОТ ЭКСПЕРИМЕНТА К ПРАКТИКЕ

Март 2026 года ознаменовался не просто успешными тестами, а началом этапа промышленной эксплуатации беспилотных транспортных средств (БПТС) на дорогах общего пользования. Если в октябре 2025 года в рамках выставки «Дорога» в Минеральных Водах широкой публике демонстрировали укладку асфальта беспилотной техникой (что само по себе стало прорывом в дорожном строительстве), то сегодня мы говорим о полноценной логистике.

Российские беспилотные грузовики (такие как Navio) уже совершили автономные рейсы по маршруту Санкт-Петербург – Казань (трассы М-11 «Нева», А-113 ЦКАД, М-12 «Восток»), преодолев более 1600 км за 24 часа. Для сравнения: при наличии водителя, которому необходим отдых, этот путь занимает до 58 часов. Экономическая эффективность таких перевозок очевидна, а главное – они сводят к нулю риски, связанные с человеческим фактором (усталость, невнимательность, нарушение режима труда и отдыха).

Параллельно развиваются автоматизированные системы весогабаритного контроля, позволяющие следить за соответствием транспортных средств допустимым параметрам без остановки и дополнительного взвешивания. Это не только экономит время перевозчиков, но и защищает дорожное полотно от разрушения перегруженными фурами.

ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА: ГИС ЭПД И ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИЯ

Важнейшая задача цифровизации транспорта – отказ от бумажного документооборота. Один из ключевых инструментов ее достижения – развитие Государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД). С 2026 года внедрение ЭПД вышло на финальную стадию.

Это позволило государству с точностью до 1 килограмма понимать, как перемещаются товары по стране, прогнозировать нагрузку на транспортную сеть и, что особенно важно для дорожного фонда, планировать ремонтные

кампании исходя из реальной интенсивности и состава транспортного потока, а не только нормативных данных.

Кроме того, продолжается развитие систем диспетчеризации на уровне предприятий и регионов. Современные платформы позволяют контролировать состояние автопарка, отслеживать местоположение автомобилей и расход топлива в реальном времени. Это дает возможность увеличивать количество эффективных маршрутов, сокращать эксплуатационные расходы и улучшать продуктивность поездок.

На макроуровне совершенствуется Федеральная государственная информационная система контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов (ФГИС СКДФ). Цифровизация этого процесса обеспечивает прозрачность движения бюджетных средств от федерального центра до конкретного подрядчика, повышает качество планирования и исключает неэффективное расходование средств.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ: CONNECTED CAR И ФОРСАЙТ-ТЕХНОЛОГИИ

С каждым годом стандарты качества и экологические нормы становятся все более требовательными к комфорту и безопасности. Задача современного автомобиля – не просто движение по дороге, но и активная коммуникация в виртуальном пространстве. Концепция «подключенного автомобиля» (Connected Car) становится мейнстримом.

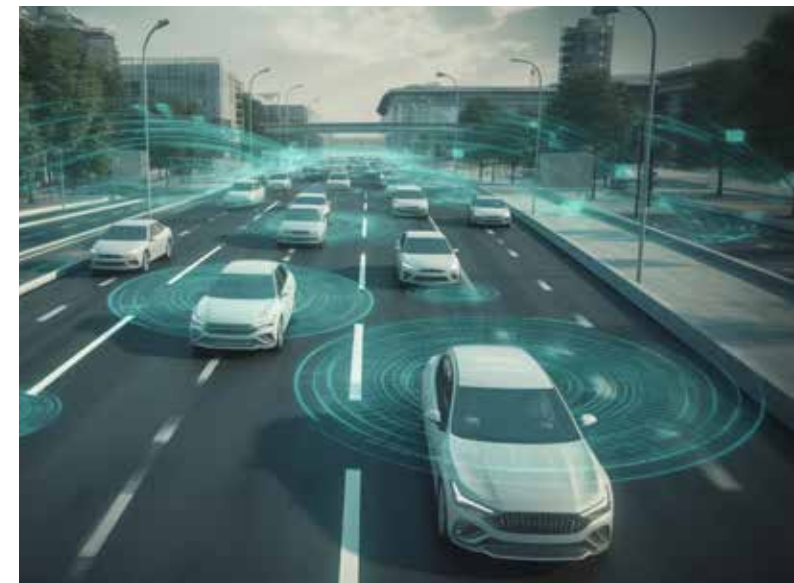
Развитие форсайт-технологий Digital Transport подразумевает несколько уровней автоматизации:

1. Беспилотный внеуличный транспорт (метро, железные дороги, скоростные трамваи) – рубеж полной автоматизации здесь уже достигнут.

2. Беспилотный наземный транспорт на выделенных полосах (BRT – скоростной автобусный транспорт). Экономический эффект достигается за счет исключения человеческого фактора и непрерывности работы.

3. Беспилотные DRT (Demand-Responsive Transport) – децентрализованные автобусные перевозки, или «Uber-автобусы». Они занимают нишу между такси и традиционными маршрутами, идеально подходят для замкнутых районов с потоками до 2000 пассажиров в час, обеспечивая доставку «до двери».

Для массового внедрения беспилотного индивидуального автотранспорта и каршеринга, который, по прогнозам, станет доминирующей моделью к 2040 году, необходимо создать специализированную инфраструктуру: выделенные «умные» полосы, телематические датчики технических параметров, системы V2V (обмен данными между автомобилями) и V2I (автомобиль-инфраструктура), а также «умные» парковки.



КЛЮЧЕВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ V2X: НОВАЯ АРХИТЕКТУРА ДОРОГ

Ключевой технологией, формирующей облик дорог будущего, является система V2X. Ее практическая реализация требует комплексного подхода к обустройству дорожной инфраструктуры. Это уже не просто установка камер, а создание целостной цифровой среды, включающей:

- «Излучающие сигнал» дорожные знаки и светофоры (цифровые метки);
- «Виртуальную» и адаптивную дорожную разметку, меняющую параметры в зависимости от погоды и времени суток;
- Датчики идентификации транспортных средств в потоке и контроля состояния дорожной инфраструктуры;
- Бесконтактные пункты взимания платы за проезд.

Интеграция технологий V2X в реальную систему управления движением потребует ответов на ряд системных вопросов: должны ли «связанные полосы» (connected lines) быть платными; нужно ли оснащать все транспортные средства устройствами V2V; как организовать лимитированное число въездов-выездов на эти полосы.

СМЯГЧЕНИЕ ПОСЛЕДСТВИЙ И ПРЕДИКТИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Говоря о безопасности, нельзя ограничиваться только фиксацией нарушений. Современный подход смещается в сторону предиктивной аналитики – предотвращения аварий до их наступления. Исследования подтверждают: 93% ДТП происходят из-за человеческого фактора, причем 85% из них – из-за невнимательности водителя в последние 2,5 секунды до столкновения.

Технологии, подобные системам компьютерного зрения (например, Mobileye), демонстрируют, что 90% аварий можно предотвратить, вернув внимание водителя на дорогу за 1,5 секунды до критического момента. Такие системы распознают не только автомобили и пешеходов, но и дорожные знаки, разметку, велосипедистов, предупреждая о превышении скорости, нарушении дистанции или отклонении от полосы.

Важно, что производители автомобилей все чаще рассматривают безопасность не с позиции «после столкновения» (подушки безопасности, зоны деформации), а с пози-

ции предотвращения. Внедрение систем предупреждения столкновений и адаптивного круиз-контроля уже сегодня помогает сохранить тысячи жизней.

УМНАЯ МОБИЛЬНОСТЬ И НОВЫЕ СЕРВИСЫ

Цифровизация меняет модель потребления транспортных услуг. Умная мобильность становится одним из способов повышения качества жизни. Мы движемся к миру, где:

- Автомобиль сможет самостоятельно приехать в сервисный центр на ТО и ремонт без участия владельца.
- Умная зарядка обеспечит подключение электромобиля в часы с минимальным тарифом (V2G – Vehicle-to-Grid).
- Появятся компании, управляющие операционными системами автономных ТС, а прибыль от программного обеспечения и цифровых сервисов для автомобилей к началу 2030-х может превзойти прибыль от производства и продажи самих машин.

В Москве уже сегодня каршеринг стал крупнейшим в Европе, подтверждая тенденцию к освобождению парковочного пространства. К 2040 году ожидается, что львиная доля поездок будет совершаться на шеринговых автомобилях по модели подписки, а не в личном владении.

Цифровая трансформация дорожного хозяйства – это не просто внедрение «умных» камер или электронных документов. Это переход к принципиально новой модели управления, где дорога, автомобиль и человек существуют в едином информационном поле. Для профессионального сообщества это означает смену парадигмы: от строительства и ремонта объектов – к созданию и управлению сложными киберфизическими системами. Реализация федеральных проектов и достижение целевых показателей к 2030 году напрямую зависят от того, насколько быстро и эффективно мы сможем интегрировать эти цифровые инструменты в повседневную практику. Безопасные и качественные дороги сегодня – это дороги, которые «думают» и «общаются».



Интеллектуальные
транспортные
системы России

Конференция и выставка

ИТС РЕГИОНАМ

24–25 марта 2026
Россия, г. Тула

ОРГАНИЗАТОР



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ И УЧАСТИИ



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНСТВО
РОСАВТОДОР

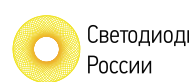


ИДЕНТИФИКАЦИОННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
РОСДОРНИИ



КЛАСТЕР К-57
ГЛОНАСС
Классификация транспортных средств

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ПАРТНЕР / СООРГАНИЗАТОР
ИТ-ЧЕМПИОНАТА



СПОНСОР
ИТ-ЧЕМПИОНАТА



ПАРТНЕР
ХОККЕЙНОГО МАТЧА



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



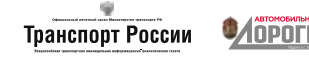
ПАРТНЕР



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР



ОТРАСЛЕВЫЕ
ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР



ИНФОРМАЦИОННЫЕ
ПАРТНЕРЫ



ОПЕРАТОР



РЕКЛАМА

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР TRAFFICDATA ИВАН ЧЕБЫКИН: «НАША КЛЮЧЕВАЯ ЗАДАЧА – ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ»

TrafficData – российская IT-компания, Резидент Сколково и технопарк Morion Digital, разработчик программного обеспечения на базе видеоаналитики и глубокого обучения для интеллектуальных транспортных систем. Продукты компании помогают автоматизировать сбор, анализ и оптимизацию дорожных данных – включая мониторинг движения, адаптивное управление светофорами, детекцию ДТП, анализ пассажиропотока и др. Сегодня руководство TrafficData подводит итоги прошедшего 2025 года и делится планами на текущий 2026 год.

РАСШИРЕНИЕ ЭКОСИСТЕМЫ РЕШЕНИЙ ДЛЯ ИТС

Ключевым технологическим событием года стал запуск TrafficData Atlas – платформы для автоматизированного сбора, структурирования и управления данными по объектам организации дорожного движения (ТСОДД). Решение позволяет формировать актуальную цифровую модель улично-дорожной сети, обеспечивая инвентаризацию дорожных знаков, разметки, ограждений, остановочных пунктов и других элементов инфраструктуры. Важной особенностью системы стала интеграция модулей нормативной проверки, что позволило использовать Atlas не только как инструмент мониторинга, но и как механизм аудита соот-

ветствия инфраструктуры действующим стандартам и проектной документации.

Развитие TrafficData Atlas вышло за рамки классической инвентаризации объектов ТСОДД. Платформа была дополнена инструментами версионности данных и механизмами отслеживания изменений во времени, что позволило формировать «историю жизни» каждого объекта дорожной инфраструктуры – от момента установки до модернизации или демонтажа. Это особенно важно для муниципальных и региональных операторов, поскольку даёт возможность не

только фиксировать текущее состояние, но и анализировать динамику изменений, планировать бюджетирование и оценивать эффективность проведённых мероприятий. Таким образом, Atlas постепенно трансформируется из инструмента сбора данных в полноценную систему управления цифровым паспортом улично-дорожной сети.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АЛГОРИТМОВ ВИДЕОАНАЛИТИКИ

В течение года были существенно обновлены алгоритмы детекции дорожно-транспортных происшествий и распознавания государственных регистрационных знаков. Модуль распознавания был расширен для поддержки номерных знаков семи стран СНГ, что усилило применимость решений в трансграничных транспортных коридорах и крупных логистических узлах. Улучшения коснулись как архитектуры нейросетевых моделей, так и алгоритмов распознавания ГРЗ на угловых ракурсах.

Отдельное развитие получили алгоритмы, ориентированные на повышение безопасности пешеходов. Был разработан механизм подачи сигнала о нахождении пешехода в зоне перехода, который может интегрироваться с системами адаптивного управления светофорами. Дополнительно создан алгоритм детекции инцидента событий, согласно ГОСТ Р 57144 – 2016: – С15 – Невыполнение требования Правил дорожного движения уступить дорогу пешеходам, фиксирующий

В ТЕЧЕНИЕ ГОДА
БЫЛИ СУЩЕСТВЕННО
ОБНОВЛЕНЫ АЛГОРИТМЫ
ДЕТЕКЦИИ ДОРОЖНО-
ТРАНСПОРТНЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ
И РАСПОЗНАВАНИЯ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ
РЕГИСТРАЦИОННЫХ
ЗНАКОВ

конфликтные ситуации и формирующий аналитические отчёты для служб контроля и профилактики нарушений. Эти решения усиливают превентивную составляющую интеллектуальных транспортных систем.

ЭВОЛЮЦИЯ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ

В 2025 году состоялся релиз обновлённой версии TrafficData SIM с усовершенствованным алгоритмом оптимизации работы светофорных объектов. В новой версии реализованы методы более точно учитывающие взаимодействие транспортных потоков в движении, а также проведены работы для гибкого расчета сложных фазовых планов.



Для нас это обновление – прежде всего шаг к повышению реальной безопасности на дорогах. Когда система точнее адаптирует параметры регулирования к текущей обстановке на перекрёстке, снижается вероятность резких торможений и заторов, которые нередко становятся предпосылками ДТП. При этом мы сохраняем баланс между пропускной способностью и требованиями безопасности, чтобы движение оставалось не только эффективным, но и предсказуемым для всех участников» – подчеркивает **Иван Чебыкин, генеральный директор TrafficData.**



ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ПРИЗНАНИЕ И ОТРАСЛЕВОЕ УЧАСТИЕ

В течение года TrafficData приняла участие более чем в 20 профильных конференциях и выставках, представляя решения в области ИТС, инфраструктурного мониторинга и промышленной аналитики. Активное участие в отраслевой повестке сопровождалось профессиональным признанием.

Компания была отмечена как лучшая в номинации «Первые в цифровизации бизнеса», стала победителем V Национального конкурса «ПРОФ-ИТ.Инновация», а также одержала победу в конкурсе «Лидер Пермского края» в номинации «Информационные технологии и телекоммуникации». Эти награды отражают не только технологические достижения, но и вклад команды в развитие цифровой инфраструктуры регионов. Также компания была представлена на крупнейших отраслевых мероприятиях в Китае и ОАЭ: CITE (Chinese Information Technologies Expo) в г. Шэньчжэнь и InnoExpo в Гонконге, GITEX Global (Дубай).

В 2025 году был реализован масштабный проект по поставке лицензий для Центра безопасности дорожного движения в Перми. В рамках внедрения было поставлено



Пермская IT-компания TrafficData стала победителем конкурса «ПРОФ-ИТ.Инновация»

более 200 лицензий, включая решения для автоматической фиксации ДТП и чрезвычайных ситуаций, а также инструменты мониторинга транспортных потоков. Система охватила как уже действующие камеры, так и новые поворотные устройства, а также детекторы Napo с подключёнными камерами. В результате город получил расширенную инфраструктуру оперативного выявления инцидентов и повысил управляемость дорожной обстановки в режиме реального времени.

Отдельным международным проектом стала поставка платформы TrafficData Atlas в Азербайджанскую Республику, г. Баку. Решение включает мастер-систему для централизованной агрегации и анализа данных со всех объездов, а также пять программно-аппаратных комплексов, обеспечивающих сбор и предварительную обработку информации на местах. Внедрение позволило сформировать единое цифровое пространство управления дорожными данными и повысить прозрачность транспортных процессов на уровне города.

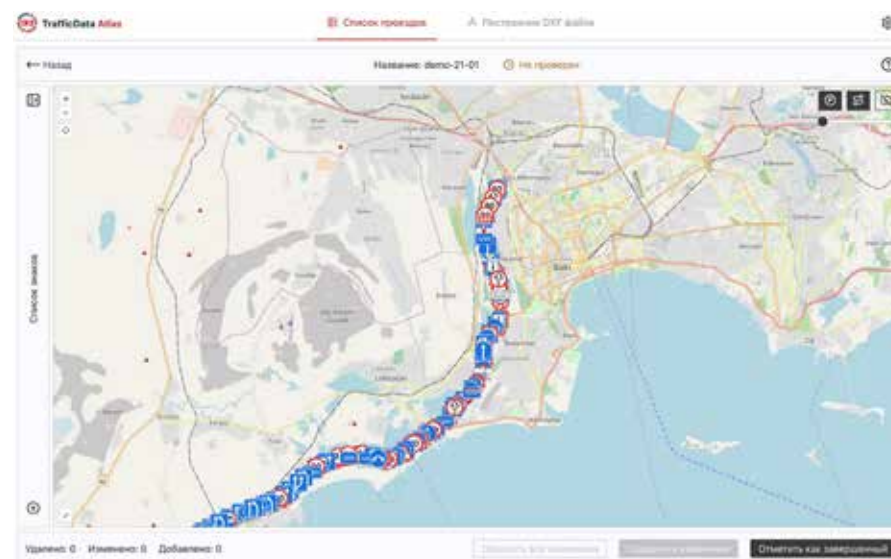


«Для нас 2025 год стал подтверждением того, что выбранная стратегия развития и фокус на практическую применимость решений дают измеримый результат. Мы искренне благодарны нашим партнёрам, заказчикам и профессиональному сообществу за доверие и совместную работу. Каждая награда – это не только признание технологий, но и оценка качества взаимодействия, глубины экспертизы и способности команды реализовывать проекты в реальных условиях»

Мы ценим вклад каждого, кто был с нами на протяжении года – от пилотных внедрений и совместных исследований до масштабирования решений в регионах и выхода на международные площадки. Именно партнёрская модель работы позволяет нам создавать продукты, которые не остаются на уровне концепций, а становятся частью действующей цифровой инфраструктуры.

Уверен, что в 2026 году мы продолжим укреплять сотрудничество, расширять географию проектов и выводить на рынок новые решения, отвечающие актуальным запросам отрасли» – отметил **Дмитрий Поносов, коммерческий директор TrafficData.**

Компания завершает год с устойчивым технологическим фундаментом и планами дальнейшего развития решений как в сфере интеллектуальных транспортных систем, так и в смежных отраслях. Благодарность коллегам, клиентам и партнёрам – это не формальность, а признание того, что именно совместная работа позволяет воплощать идеи в масштабируемые и практико-ориентированные решения.





ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО – ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНАЯ ОТРАСЛЬ, КОТОРАЯ ПРИДЕРЖИВАЕТСЯ СОВРЕМЕННЫХ ТЕНДЕНЦИЙ И ИННОВАЦИЙ

В преддверии Дня российской науки в северной столице состоялся отраслевой форум – конференция «Дорожное строительство в России: Асфальтобетон. Ключевые направления развития». Организатором выступила авторитетная Ассоциация «Р.О.С.АСФАЛЬТ», собравшая под своей эгидой более 300 ведущих специалистов, учёных и производителей. Главная тема диалога – как современные технологии и инновационные материалы делают дорожное хозяйство по-настоящему высокотехнологичной сферой, обеспечивая безопасность, долговечность и технологический суверенитет страны.



Конференция началась с пленарного заседания «Асфальтобетон – передовые технологии, требования времени, качество», модератором которого стал председатель ТК 418 «Дорожное хозяйство», президент Ассоциации «Р.О.С.АСФАЛЬТ» Николай Быстров.

В заседании приняли участие также представители Комитета по развитию транспортной инфраструктуры г. Санкт-Петербурга, ТК 418, ГК «АБЗ-1», ООО «Газпромнефть-БМ».

Федеральное дорожное агентство на конференции представил начальник Управления научно-технических исследований и информационных технологий Сергей Гошовец, который выступил с подробным докладом об актуальных направлениях научно-технических исследований в дорожном хозяйстве.

«В дорожном хозяйстве произошли значительные изменения. Технологии информационного моделирования, создание цифровых двойников дорог и использование нейросетей для распознавания транспортных средств и дефектов покрытия уже активно внедряются, что делает отечественные дороги более современными и безопасными и создает мощный технологический фундамент для дальнейшего развития отрасли. Однако за этими инновациями стоит более масштабная задача: переход от традиционных моделей управления к интегрированным цифровым экосистемам, обеспечивающим единую

информационную среду для всех участников дорожной деятельности», – сообщил Сергей Гошовец.

Спикер также акцентировал внимание на важности интеграции интеллектуальных и организационных ресурсов, а также на необходимости использования накопленных знаний и опыта, выходящих за пределы одной конкретной отрасли.

Ярким примером такой междисциплинарной работы, в частности, является сотрудничество дорожников, нефтяников и химиков способствовало успешному разработке и внедрению новых асфальтобетонов на основе битума и полимеров. Это значительно увеличило долговечность дорожного покрытия и положительно сказалось на всей отрасли.

Кроме того, сотрудничество с металлургами и нефтяниками позволило полностью заменить импортные технологии натяжения и регулировки вантовых мостов, а также материалы для их производства.

Отдельно Сергей Гошовец подчеркнул важность взаимодействия с Российской академией наук (РАН) и местными производителями инженерного оборудования для разработки технологии мониторинга автомобильных дорог в условиях криолитозоны, адаптированной к климатическим изменениям.

Так, в настоящее время создано 7 высокотехнологичных постов мониторинга, которые собирают и анализируют научно-техническую информацию. Данные, собранные с помощью этих постов, станут основой для будущих нормативных документов по проектированию, строительству и обслуживанию дорожной инфраструктуры в криолитозоне.

Кроме того, с участием ученых двух институтов РАН проведено ранжирование участков дороги Р-297 «Амур» по степени опасности возникновения негативных мерзлотных процессов, причем были использованы впервые в мире данные дистанционных съемок с искусственных спутников.

В ходе доклада отдельный акцент был сделан на Концепции научно-технологического развития до 2035 года, которая была разработана Министерством транспорта Российской Федерации и утверждена в декабре 2025-го Председателем Правительства РФ Михаилом Мишутиним.

Концепция определяет магистральные направления развития дорожного хозяйства на ближайшие годы. Основное внимание уделяется созданию новых материалов с улучшенными характеристиками, включая разработки для холодных регионов и использование вторичных ресурсов. Также планируется внедрение технологий ускоренного строительства, таких как быстровозводимые модули и 3D-печать для инфраструктуры.

Сергей Гошовец подчеркнул, что кадровое обеспечение отрасли критически важно для решения предстоящих задач. Вместе с Академией дорожного хозяйства РУТ (МИИТ)



МЕЖОТРАСЛЕВАЯ КООПЕРАЦИЯ

УСПЕХИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА СЕГОДНЯ
НЕВОЗМОЖНЫ БЕЗ ТЕСНОЙ КООПЕРАЦИИ

С ДРУГИМИ ОТРАСЛЯМИ:

- НЕФТЯНИКИ + ХИМИКИ + ДОРОЖНИКИ =
НОВЫЕ ПОЛИМЕРНО-БИТУМНЫЕ МАТЕРИАЛЫ,
УВЕЛИЧИВАЮЩИЕ ДОЛГОВЕЧНОСТЬ ПОКРЫТИЙ
- МЕТАЛЛУРГИ + МОСТОСТРОИТЕЛИ =
ПОЛНОЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЙ
ДЛЯ ВАНТОВЫХ МОСТОВ
- ГЕОЛОГИ + УЧЁНЫЕ РАН = УНИКАЛЬНЫЕ МЕТОДЫ
МОНИТОРИНГА ТРАСС В ЗОНЕ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ

уже определены ключевые направления работы, включая образовательные программы для дорожников, соответствующие текущим потребностям отрасли и новым технологиям. Необходимо также развивать концепцию молодежных инженерных команд для внедрения инноваций в дорожное хозяйство и системы наставничества для передачи опыта от действующих специалистов к новичкам.

Более детально ключевые направления научно-технической деятельности в дорожном хозяйстве были рассмотрены в ходе тематических дискуссий.

Так, на сессии «Инновационные материалы, оборудование и технологии в асфальтобетонных смесях» участники обсудили вопросы развития передового отечественного оборудования и технологий, применения добавок в асфальтобетонных смесях, инновационные технологии асфальтобетона, эффективные решения по асфальтобетону и лабораторное оборудование.

Вместе с тем заместитель начальника управления перспективных тех-





нологий и стандартизации ФАУ «РОСДОРНИИ» Владимир Марьев в рамках сессии «Развитие технологии применения RAP в асфальтобетоне – эффекты, барьеры, перспективы» поднял актуальную тему обращения с вторичным асфальтобетоном как побочным продуктом производства. Он представил сравнительную таблицу, в которой указал процедуры признания вещества, полученного в конце производственного процесса, отходом или побочным продуктом (ППП).

Спикер рассказал о важности соблюдения правил для продукции и процессов, связанных с ее производством и использованием, которые установлены законом о техническом регулировании.

СПРАВОЧНО

Ежегодная конференция-выставка «Дорожное строительство в России: Асфальтобетон. Ключевые направления развития» прошла при поддержке и участии Правительства РФ, Федерального дорожного агентства, Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, ФАУ «РОСДОРНИИ», АНО «НИИ ТСК», Ассоциации «Цифровая Эра Транспорта», а также профильных учреждений и институтов.

Это единственное в своем роде мероприятие, на котором участники (всего более 300 специалистов) обмениваются знаниями, практиками и самыми актуальными тенденциями развития технологий в области асфальтобетона.

«Согласно Федеральному закону № 7-ФЗ побочные продукты подлежат накоплению отдельно от отходов. Их запрещено складировать на объектах размещения отходов – в случае обнаружения на таких объектах они будут признаны отходами. Срок хранения побочных продуктов не должен превышать трех лет с момента образования», – отметил Владимир Марьев.

В частности, при планировании использования побочных продуктов производства необходимо оформлять документы, подтверждающие качество и безопасность, такие как сертификаты и технические условия. В докладе также описаны шаги для работы с побочными продуктами: провести инвентаризацию, опреде-

лить способы реализации, организовать место для накопления и внести данные в отчет по отходам, а также оценить возможность передачи продукции другим компаниям.

В рамках рабочего визита в Санкт-Петербург Сергей Гошовец, а также начальник ФКУ Упрдор «Северо-Запад» Дмитрий Кузнецов и его заместитель Артем Павлов посетили один из крупнейших производителей комбинированных дорожных машин в России – Тосненский опытный ремонтно-механический завод (АО «ТоМеЗ»). Предприятие было запущено в эксплуатацию 13 июля 1982 года.

Делегация ознакомились с производственными возможностями предприятия, а также посетила заводские цеха, где им была продемонстрирована работа образцов техники и основные нюансы производственного процесса.

По итогам визита стороны договорились продолжить взаимодействие, направленные на повышение качественных характеристик производимой техники, в том числе в рамках проводимой Росавтодором опытной эксплуатации на федеральной дорожной сети, создание новых образцов техники, автоматизацию дорожных работ.

Завершившаяся конференция «РО.С.АСФАЛТА» наглядно показала, как современные технологии и инновационные материалы делают дорожное хозяйство по-настоящему высокотехнологичной сферой, обеспечивая безопасность и технологический суверенитет страны. Утвержденная Концепция развития до 2035 года задаёт чёткие ориентиры: ставка на «умные» материалы, ускоренное строительство (включая 3D-печать) и подготовку молодых инженерных команд. Визит делегации Росавтодора на Тосненский механический завод (АО «ТоМеЗ») символично дополнил деловую программу, показав, что наука и производство готовы работать в единой связке. Значит, впереди у российских дорог – долгий и технологичный путь развития, где есть место и смелым идеям, и их надёжному воплощению в жизнь.



ООО ПРЕДПРИЯТИЕ «ДОРОС»: ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

С 1994 года ООО Предприятие «Дорос» является надёжным разработчиком и производителем высококачественной химической продукции для дорожного строительства. Мы гордимся тем, что в последние годы, активно поддерживая курс на импортозамещение, нам удалось полностью обновить сырьевую базу для всей нашей продукции. Это позволило не только повысить ее конкурентоспособность, но и значительно улучшить качественные характеристики материалов.



КЛЮЧЕВЫЕ ПРОДУКТЫ И ИХ ПРЕИМУЩЕСТВА:

1. Адгезионная присадка «ДОРОС-АП» марка Т

«ДОРОС-АП» марка Т – это инновационная присадка с двойным функционалом:

➤ **Улучшенная адгезия:** Обеспечивает надёжное сцепление битумного вяжущего с каменным материалом, что критически важно для долговечности дорожного покрытия.

➤ **Снижение температуры производства и уплотнения асфальтобетонных смесей:** Позволяет снизить температуру приготовления и уплотнения асфальтобетонных смесей на 30–40°C. Это не только экономит энергоресурсы, но и расширяет технологические окна для проведения работ.

При минимальном расходе (0,25–0,35% от массы вяжущего) присадка «ДОРОС-АП» марка Т даёт возможность сохранить отличную уплотняемость смеси при неблагоприятных погодных условиях: низких температурах окружающей среды, повышенной влажности в весенний и осенний периоды.

2. Эмульгатор марки «ДОРОС»: Универсальность и высокое качество битумных эмульсий

Эмульгатор «ДОРОС» получил дополнительные качества, чтобы предложить потребителям еще больше преимуществ:

➤ **Широкий спектр применения:** Теперь с помощью одного эмульгатора можно производить все типы катионных битумных эмульсий – быстро-, средне- и медленнораспадающиеся.

➤ **Экономичность:** Существенно снижен процент дозирования. Например, для получения медленнораспадаю-

щейся эмульсии требуется всего 0,6–0,8% эмульгатора от массы битума.

➤ **Совместимость с оборудованием:** Эмульгатор «ДОРОС» идеально подходит для битумно-эмульсионных установок как циклического, так и непрерывного типа. Его оптимальная текучесть обеспечивает удобство дозирования.

Катионная битумная эмульсия, полученная с использованием эмульгатора марки «ДОРОС», отличается высокой стабильностью, однородностью, устойчивостью при транспортировке и хранении. Особо стоит отметить превосходную адгезию к различным каменным материалам, включая кислые породы.

3. Добавка «ДОРОС-ХМС» для производства холодного асфальта и холодных минеральных смесей.

Назначение:

Модификация жидких битумно-полимерных вяжущих, жидких органических вяжущих и модифицированных жидких битумов.

Применение:

- Холодные асфальтобетонные смеси;
- Многощелебистые ремонтные смеси.
- Универсальные смеси (согласно ГОСТ Р 70648-2023).
- Холодные органоминеральные смеси (ХОМС);
- С использованием битумных эмульсий (по ГОСТ Р 70197.1-2022).

Формы выпуска:

- Готовая форма.
- Концентрат.

Мы предлагаем не просто продукцию, а комплексные решения. Наши специалисты готовы предоставить исчерпывающие консультации по применению наших материалов и оказать поддержку при их внедрении в производственные процессы.

ПРЕДПРИЯТИЕ
Дорос

+7 485 227-55-75, +7 999 391 31 05 | www.doros.ru
150010, Ярославская область,
г. Ярославль, ул. Марголина, д. 13



АС DUORAVE: ИННОВАЦИОННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ

В современном мире развития дорожной инфраструктуры особое внимание уделяется созданию долговечных и экономически эффективных решений для региональных и муниципальных дорог. АС Duorave представляет собой инновационную асфальтобетонную технологию, разработанную совместно с опытными специалистами по асфальту для обеспечения долговечных дорог с низкой интенсивностью движения. Название «Duorave» отражает основную концепцию технологии – создание двойного назначения асфальтного слоя, который одновременно выполняет функции несущего основания и поверхностного слоя покрытия.

РЕГИОНАЛЬНОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ

АС Duorave уже регулярно используется многими графствами и муниципалитетами в различных европейских странах. Основные регионы применения:

Германия:

- Более 50% муниципальных дорожных управлений в южных землях (Baden-Württemberg, Bayern) используют технологию АС Duorave
- Применение в более чем 200 проектах с 2008 года
- Общая протяженность построенных дорог превышает 800 км

Польша:

- Активное внедрение с 2015 года
- Более 100 реализованных проектов
- Особенно популярна в воеводствах: Малопольском, Силезском, Нижнесилезском

Первоочередные области:

- Региональные дороги с низкой интенсивностью движения (до 3000 авт./сут)
- Муниципальные соединительные дороги между населенными пунктами
- Подъездные пути к новым жилым районам
- Дороги промышленных зон и складских комплексов

Дополнительные области:

- Дороги в сельской местности для обеспечения связи с административными центрами
- Временные подъездные пути на период строительства
- Дороги частных территорий (коттеджные поселки, садовые товарищества)
- Служебные дороги аэропортов и крупных предприятий

ПРЕИМУЩЕСТВА ТЕХНОЛОГИИ АС DUORAVE

Технические преимущества

- Двойная функциональность:** Один слой выполняет функции как несущего основания, так и поверхностного покрытия, что упрощает конструкцию дорожной одежды.
- Высокая плотность:** Благодаря повышенному содержанию битума и большому объему мастики (битум, наполнитель и носитель битума), достигается не только повышенная стойкость к старению асфальта, но и хорошая уплотняемость асфальтобетонной смеси на стройплощадке.
- Стойкость к внешним воздействиям:** Благодаря низкому содержанию пустот в готовом слое достигается высокая стойкость, например, к проникающей воде и морозу.
- Превосходные инженерные характеристики:** Исследования показали, что инженерные свойства (непрямая прочность на растяжение, модуль упругости, непрямая усталость при растяжении и динамическая ползучесть) АС Duorave превосходят характеристики стандартного асфальтобетона Маршалла при одинаковых воздушных пустотах.



Экологические преимущества

Особенно с точки зрения устойчивости развития существует положительный опыт добавления асфальтового гранулята до 30%. Это означает возможность эффективной переработки отходов асфальтобетона, что снижает экологическую нагрузку и способствует принципам циркулярной экономики.

Экономические преимущества

- Снижение общей стоимости строительства** за счет использования одного слоя вместо двух традиционных слоев дорожной одежды.
- Уменьшение времени строительства** благодаря упрощенной технологии укладки.
- Долговечность покрытия**, что снижает затраты на эксплуатацию и ремонт дорог.
- Эффективное использование ресурсов** через возможность применения вторичных материалов.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

ПРОИЗВОДСТВО И УКЛАДКИ

Приготовление смеси

Производство АС Duorave требует точного соблюдения технологических параметров:

- Контроль температуры смешивания
- Точное дозирование компонентов
- Обеспечение равномерного распределения стабилизирующих добавок
- Контроль качества исходных материалов

Укладка и уплотнение

Процесс укладки АС Duorave характеризуется:

- Хорошей технологичностью смеси
- Равномерным распределением по ширине дороги
- Эффективным уплотнением стандартными катками
- Формированием качественной поверхности без дополнительной обработки

Сравнение с традиционными технологиями

По сравнению с традиционными двухслойными конструкциями дорожных одежд, АС Duorave обеспечивает:

- Упрощение конструкции** – один слой вместо двух
- Повышение надежности** – отсутствие межслоевых контактов
- Улучшение дренажных свойств** – монолитная структура
- Снижение риска расслоения** покрытия

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И ПРИМЕНЕНИЯ

Благодаря этим свойствам АС Duorave уже регулярно используется многими графствами и муниципалитетами в различных европейских странах. В Европе АС Duorave уже регулярно используется во многих районах и сообществах многих стран.

Детальная структура российской дорожной сети по регионам

Общее распределение дорог по категориям в России:

- Дороги I категории:** 4–5% от общей сети
- Дороги II категории:** 8–10% от общей сети
- Дороги III категории:** 35–40% от общей сети
- Дороги IV категории:** 40–45% от общей сети

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

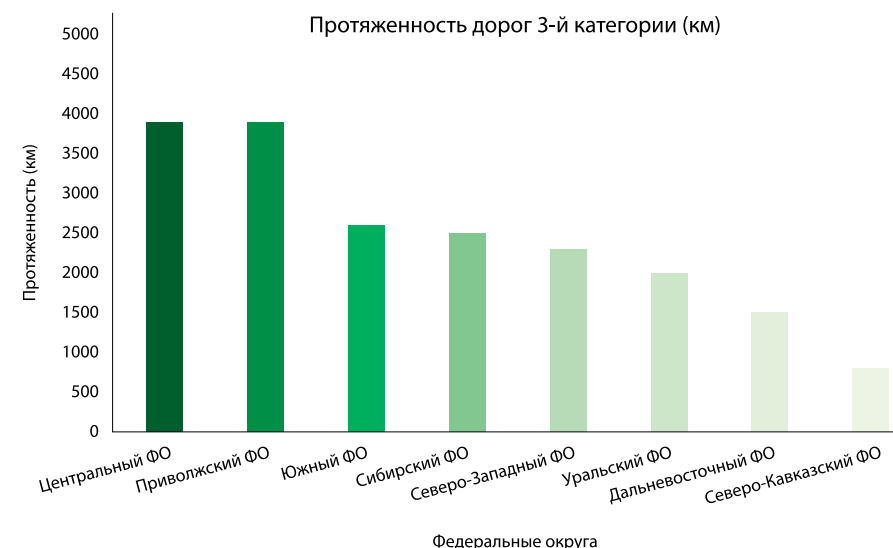
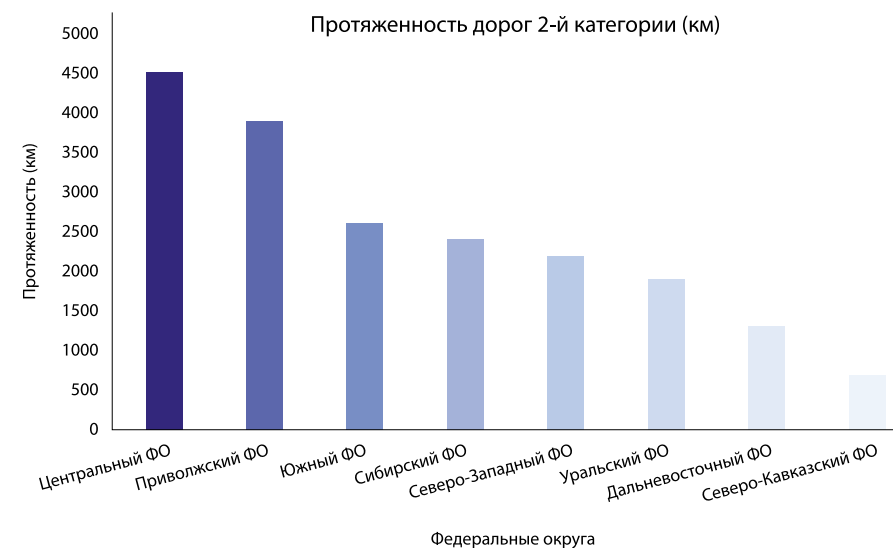
Анализ экономической эффективности применения АС Duorave показывает существенные преимущества:

Прямые экономические выгоды:

- Сокращение материальных затрат на 15–25% за счет использования одного слоя
- Уменьшение времени строительства на 30–40%
- Снижение транспортных расходов
- Сокращение потребности в строительной технике

Долгосрочные экономические эффекты:

- Увеличение межремонтного периода на 20–30%
- Снижение затрат на содержание дорог
- Уменьшение социально-экономических потерь от дорожных работ
- Повышение транспортно-эксплуатационных характеристик



ТЕХНИЧЕСКИЕ ВЫЗОВЫ И РЕШЕНИЯ

Основные технические вызовы:

- Обеспечение качества:** Необходимость точного соблюдения технологических параметров
- Подготовка основания:** Требования к качеству подготовки нижележащих слоев
- Контроль уплотнения:** Важность достижения требуемой плотности
- Погодные условия:** Влияние температуры и влажности на качество работ

Технические решения:

- Автоматизированные системы контроля** температуры и состава смеси
- Современные методы диагностики** основания
- Передовые технологии уплотнения** с контролем плотности в реальном времени
- Адаптивные составы смесей** для различных погодных условий

Технология АС 16 Duorave, основанная на концепции щебеночно-мастичного асфальта, благодаря связанной с этим плотности и устойчивости к деформациям, точно заполняет пробел в техническом регламенте и является не только альтернативой асфальтобетонному покрытию, но и передовым решением для устойчивого развития дорожной инфраструктуры.

АС Duorave представляет собой значительный шаг вперед в технологии дорожного строительства, особенно для региональных и муниципальных дорог с низкой и средней интенсивностью движения. Технология успешно объединяет экономическую эффективность, техническую надежность и экологическую устойчивость.

Ключевыми факторами успеха технологии являются:

- Инновационная концепция «два в одном»
- Высокие технические характеристики
- Экономическая эффективность
- Экологическая устойчивость
- Простота технологического процесса

Внедрение АС Duorave в российскую практику дорожного строительства может способствовать по дорожной сети, особенно в регионах с ограниченными финансовыми ресурсами. Однако для успешной реализации необходима адаптация технологии к местным условиям и подготовка соответствующей нормативно-технической базы.

Перспективы развития технологии АС Duorave связаны с дальнейшим совершенствованием составов смесей, расширением области применения и интеграцией с современными цифровыми технологиями контроля качества строительства. Это позволит максимально реализовать потенциал данной инновационной технологии в создании долговечной и экономически эффективной дорожной инфраструктуры.

Н.И. Ширяев, к.т.н.

VIATOR



НА МОСТТЕХ-2025 ОБСУДИЛИ, КАК МАТЕРИАЛЫ И ЦИФРА МЕНЯЮТ БУДУЩЕЕ МОСТОВ

В Москве с успехом прошло одно из главных профессиональных событий года – Всероссийская конференция «МОСТТЕХ-2025», организованная при поддержке ФАУ «РОСДОРНИИ» и кафедры «Мосты, тоннели и строительные конструкции» МАДИ, и посвященная инновациям в строительстве и эксплуатации мостов и искусственных сооружений.

Мероприятие стало стратегической площадкой для конструктивного диалога между всеми участниками процесса создания и содержания объектов мостового комплекса. В работе конференции приняли участие ведущие проектные и научно-исследовательские институты, строительные и эксплуатационные организации, производители материалов и спецтехники, разработчики специализированного программного обеспечения, представители государственных заказчиков и профильных вузов.

В фокусе дискуссий были инновации в проектировании: BIM-технологии, цифровые двойники, генеративное проектирование, перспективные материалы: высокопрочные бетоны, коррозионно-стойкие стали, композиты (FRP), «интеллектуальные» материалы, цифровизация и мониторинг: системы структурного мониторинга (SHM), использование ИИ и больших данных, развитие нормативной базы: актуализация стандартов для новых материалов и технологий, строительные технологии: роботизация, аддитивные технологии, передовые методы монтажа, эксплуатация и диагностика: современные методы оценки состояния, ремонт и усиление конструкций.

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД: ТРАНСФОРМАЦИЯ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА СООРУЖЕНИЙ

Пленарное заседание открыл программный доклад **Шерали Назаралиевич Валиева**, д.т.н., профессора, заведующего кафедрой МАДИ, генерального директора ООО «МИП «НИЦ Мостов и Сооружений» – «Развитие методов проектирования и строительства мостов с применением перспективных материалов и конструкций».



Шерали Назаралиевич Валиев

Докладчик аргументированно обосновал тезис о том, что отрасль находится на этапе системной трансформации, движимой конвергенцией двух мощнейших трендов: революции в материаловедении и тотальной цифровизации инженерных процессов. Профессор Валиев детально остановился на свойствах нового поколения материалов, определяющих будущее строительства:

- **Высокомарочные и сверхпрочные бетоны**, модифицированные микрокремнеземом, фиброй и наноматериалами, позволяющие минимизировать сечение элементов и повысить устойчивость к агрессивным средам.
- **Коррозионно-стойкие и высокопрочные стали** с пределом текучести до 1100 МПа, применение которых ведет к облегчению конструкций

и многократному увеличению межремонтных интервалов.

- **Композитные полимерные материалы (FRP)**, обладающие исключительной удельной прочностью и абсолютной коррозионной стойкостью, что открывает новые возможности для реконструкции и создания пролетных строений.

- **«Интеллектуальные» материалы** с эффектом памяти формы или способностью к самовосстановлению, интегрирующие функции сенсорного мониторинга.

Второй блок доклада был посвящен инновационным методам проектирования и возведения. Профессор Ш.Н. Валиев подчеркнул, что современное проектирование перешло от работы с чертежами к динамичному моделированию всего жизненного цикла объекта. Ключевыми инструментами становятся: Информационное моделирование (BIM) и цифровые двойники как единые источники

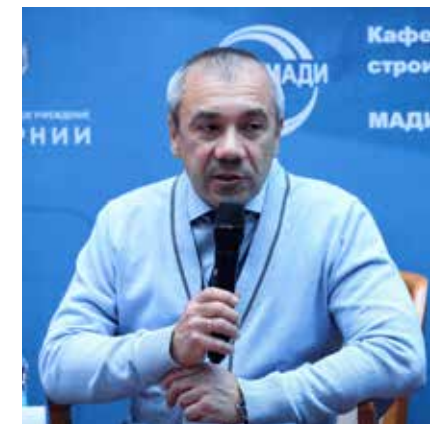
данных обо всех этапах – от концепции до утилизации. Генеративное проектирование и топологическая оптимизация, где алгоритмы, подражая природным формам, создают материалоеффективные и эстетичные конструктивные решения. Нелинейный анализ и моделирование полного жизненного цикла (LCA), учитывающие физическую нелинейность, усталостные повреждения и совокупную стоимость владения. Аддитивные технологии и роботизация на стройплощадке, повышающие точность, безопасность и скорость работ.

В заключение докладчик привел классификацию рисков внедрения инноваций (технологические, нормативно-правовые, производственно-экономические) и представил в качестве успешного примера комплексного подхода пилотный проект мостового перехода через реку Пур, реализуемый на принципах ТИМ и концессионного соглашения, охватывающего полный жизненный цикл объекта.

Об актуальных направлениях мирового развития мостостроительной отрасли рассказал ведущий эксперт по дорожно-мостовому строительству ГК «АБЗ-1» **Антон Владимирович Сырков**.

НАУКА НА СЛУЖБЕ ПРАКТИКИ: ИСПЫТАНИЯ, СТАНДАРТЫ, КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

Острую проблему нормативного обеспечения инноваций затронул в своем выступлении **Александр Викторович Зенин**, руководитель НИЦ «Мосты» АО ЦНИИТС. В докладе



Владимир Леонидович Мартинсон



Антон Владимирович Сырков



Александр Викторович Зенин

«К вопросу нормативных документов в проектировании, строительстве и эксплуатации мостов. Основные задачи нормирования в мостостроении» он указал на критическое отставание нормативной базы от темпов появления новых материалов и технологий, обозначив это как основной барьер для их широкого применения.

Практическим ответом на этот вызов стал доклад **Владимира Леонидовича Мартинсона**, заместителя генерального директора ФАУ «РОСДОРНИИ» – «О техническом нормировании и методах контроля качества пришовных полимерных зон (ППЗ) деформационных швов мостов». На основе комплексного исследования, включавшего математическое моделирование взаимодействия колеса с неровностью, лабораторные испытания полимербетона и полевые методы контроля (лидар, георадар),





был разработан проект предварительного национального стандарта. Докладчик представил новые критерии качества ППЗ, включая параметр «безударного проезда», основанный на анализе кривизны переходного профиля, и показатель «разнодлинности» для объективной оценки макрошероховатости. Предложенная методология позволяет перейти от субъективного визуального контроля к объективной цифровой системе оценки состояния, что напрямую влияет на долговечность швов и безопасность движения.

Центральной площадкой для апробации и научного обоснования применения новых материалов является Научно-инженерный центр мостов и сооружений (НИЦ МИС) МАДИ. **Игорь Сергеевич Сухов**, заместитель генерального директора ООО «МИП «НИЦ МИС», к.т.н., в докладе «Научно-техническое обеспечение внедрения новых материалов в практику мостостроения» привел конкретные результаты масштабных испытаний:

- **Сталь марки 15ХСНД (ГОСТ 6713-2021):** Комплексные исследования, включавшие химический анализ, испытания на ударную вязкость при -70°C и изучение сварных соединений, позволили научно обосновать область ее безопасного применения (автодорожные и пешеходные мосты), что было учтено при введении стандарта.

- **Сверхпрочный фибробетон со стальной фиброй:** В НИЦ МИС был разработан полный технологический цикл для этого материала – от рецептуры смеси и требований к оборудованию до режимов укладки и термообработки. Итогом работы стал национальный стандарт (ГОСТ), вступивший в силу 1 мая 2025 года.



- **Алюминиевые сплавы:** Испытания ортотропных плит из сплава EN AW-6082 T6 подтвердили их высокий запас прочности (более 20%) после 2 миллионов циклов нагружения. Результаты уже использованы при проектировании реконструкции моста через реку Линда.

ПРАКТИКА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА: ОТ ЛОКАЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ ДО УНИКАЛЬНЫХ ОБЪЕКТОВ

В рамках сессии по проектированию ведущие инженеры-практики поделились опытом реализации конкретных проектов.

Виктор Иванович Попов, главный менеджер проекта Института «Строй-проект», представил экономические и эксплуатационные преимущества интегральных мостов для малых пролетов, которые за счет отказа от деформационных швов и опорных частей демонстрируют повышенную надежность и сниженные расходы на обслуживание.

Игорь Викторович Булаев («Мосинжпроект») детально разобрал реальный опыт внедрения BIM-технологий на объектах института, акцентировав внимание на решаемых задачах (выявление коллизий, оптимизация узлов, моделирование логистики) и возникающих организационных сложностях.



Любовь Смирнова (НИЦ «Строительство») в докладе «Особенности строительства мостов значительной протяженности в сейсмически опасных районах» предложила усовершенствование линейно-спектральной методики расчета с учетом несинхронного сейсмического воздействия на разноудаленные опоры протяженных сооружений, что критически важно для повышения точности оценок сейсмостойкости.

Олег Владимирович Абрамов (ДСК «Автобан») поделился уникальным опытом устройства противофильтрационной земляной плотины на Курейской ГЭС, осветив специфику технологии и организации работ в сложных климатических условиях.

ТЕХНОЛОГИИ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ДИАГНОСТИКИ И РЕМОНТА

Сессия, посвященная содержанию искусственных сооружений, носила сугубо практический характер. Участники обсудили инструменты для повышения эффективности и точности работ.

Александр Владимирович Анисимов («Автодор-Инжиниринг») затронул специфику измерения ровности на искусственных сооружениях, отличающуюся от измерений на дорожном полотне.



Наталья Николаевна Плетникова («Современные транспортные технологии») рассказала о подходах к организации ежедневного обследования инфраструктуры и критериях выбора диагностической техники.

Вячеслав Владимирович Кузавков («ЛУКОЙЛ») привел кейс по восстановлению водонепроницаемости мостового полотна с применением вибролитого асфальтобетона, доказавший свою эффективность.

Владимир Сергеевич Смоленкин представил комплексный подход к обеспечению долговечности модульных деформационных швов через совершенствование материалов, конструкций и внедрение систем мониторинга их состояния.

ЭКСПОЗИЦИЯ И ДЕМОНСТРАЦИЯ РЕШЕНИЙ

Параллельно с деловой программой работала выставочная экспозиция. Компания **НТП «Горизонт»**, имеющая более чем 15-летний опыт в области мониторинга, представила свои комплексные решения – от средств измерения и оборудования сбора данных до ПО верхнего уровня.





пересмотр стандартов и документации – насущная необходимость для использования российских разработок в полную силу.

Наконец, ключевым лейтмотивом дискуссии стал комплексный подход к безопасности. Современные реалии требуют отказа от устаревших методов контроля в пользу более точных инструментов анализа. Это касается как контроля качества сварных швов, так и математического моделирования динамических нагрузок (на примере тех же деформационных швов), что позволяет прогнозировать поведение конструкций с высокой степенью достоверности и предотвращать аварийные ситуации.



Особое внимание привлекли кейсы реализации систем на таких объектах, как Крымский мост, Золотой и Русский мосты во Владивостоке.

На прошедшей конференции ведущие эксперты отрасли обозначили ключевые векторы развития инфраструктурного строительства, фиксируя смену парадигмы: от возведения объектов к управлению их полным жизненным циклом. В центре внимания оказался переход на цифровые модели, которые позволяют не просто построить сооружение, но и эффективно эксплуатировать его на протяжении десятилетий.

Одним из главных приоритетов становится долговечность. Как было отмечено в докладах, снижение эксплуатационных расходов напрямую зависит от внедрения материалов нового поколения. Речь идет о фибробетонах, инновационных марках стали и полимербетонах для деформационных швов, которые способны выдерживать экстремальные нагрузки и значительно продлевать срок службы конструкций.

Однако качество материалов неразрывно связано с уровнем технологического сопровождения. Создание цифровой экосистемы, объединяющей сквозные технологии в реальном времени, становится не просто преимуществом, а обязательным условием для обеспечения безопасности и надежности объектов.

В этом контексте особенно остро встает вопрос импортозамещения. Участники конференции подчеркнули, что, несмотря на наличие успешных испытаний отечественных материалов и технологий, их массовое внедрение сдерживается устаревшей нормативной базой. Ускоренный

Конференция «МОСТТЕХ-2025» подтвердила, что российское мостостроение находится в активной фазе технологического обновления. Достижение стратегических целей в инфраструктуре требует консолидированных усилий науки, бизнеса и государства для создания гибкой нормативной среды и масштабирования успешных инновационных практик.

Ключевыми задачами на ближайшую перспективу остаются ускоренное обновление нормативной базы, стимулирование кооперации между наукой и производством и массовое внедрение технологий, доказавших свою эффективность как в лабораториях, так и на реальных стройплощадках.

РАЗВИТИЕ МЕТОДОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ ПЕРСПЕКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ И КОНСТРУКЦИЙ

ВАЛИЕВ Шерали Назаралиевич,
доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Мосты, тоннели и строительные конструкции» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), генеральный директор ООО «МИП «НИЦ Мостов и Сооружений»



АРСЕНАЛ ИНЖЕНЕРА БУДУЩЕГО: ПЕРСПЕКТИВНЫЕ МАТЕРИАЛЫ И ИХ СВОЙСТВА

Сердцевинной любой инновации в строительстве является материал. Сегодня инженеры получают в свое распоряжение целый класс веществ с заданными, а подчас и программируемыми свойствами.

Высокомарочные и сверхпрочные бетоны. Это уже не просто смесь цемента, воды и наполнителя. Современный бетон – это высокотехнологичный композит. За счет введения микрокремнезема, золы-уноса, металлической или полимерной фибры, а на передовом крае науки – углеродных нанотрубок, удается кардинально менять его микроструктуру. Научный аспект заключается в управлении процессами гидратации и формировании плотной, малопористой матрицы с исключительной прочностью на сжатие и изгиб. Практический результат – возможность минимизировать массу несущих элементов (например, балок пролетного строения), оптимизировать форму конструкций, радикально повышая их устойчивость к агрессивным средам (противогололедные реагенты, морская вода). Это прямой путь к увеличению пролетов, сокращению опор и снижению материалоемкости.

Коррозионно-стойкие и высокопрочные стали. Прогресс в металлургии подарил мостостроению стали с пределом текучести 690-1100 МПа и более. Благодаря специальному легированию (добавкам хрома, никеля,

меди) и термообработке, эти стали обладают не только высокой прочностью, но и повышенным сопротивлением коррозии. Практическая выгода очевидна: создание более легких и изящных конструкций, значительное уменьшение затрат на периодическую окраску и защиту, продление срока службы в разы. Такие стали становятся идеальной основой для гибридных систем, где они работают в тандеме с бетоном или алюминием, позволяя оптимально распределять нагрузки.

Композитные полимерные материалы (FRP – Fiber Reinforced Polymers). Стекло-, базальто- и углепластики совершили переворот в реконструкции и создании новых сооружений. Их ключевые преимущества – высочайшая удельная прочность (прочность на единицу веса), легкость и абсолютная коррозионная стойкость. Научная задача – управление анизотропией (разными свойствами в разных направлениях), что позволяет «укладывать» прочность именно туда, где это необходимо. На практике FRP применяются для внешнего усиления существующих бетонных

Современный мир предъявляет к транспортной инфраструктуре высокие требования: она должна быть не только безопасной и долговечной, но и экономически эффективной, экологически устойчивой, адаптивной к меняющимся нагрузкам и климатическим вызовам. Однако между сферой науки в области материаловедения, компьютерного моделирования, робототехники и консервативными, годами отработанными методами проектирования и строительства мостов образовался значительный, а подчас и критический разрыв.

Актуальность темы развития методов мостостроения продиктована именно необходимостью преодоления этого разрыва. Речь идет не только о замене устаревших решений на новые, а о системной трансформации всех этапов жизненного цикла мостового сооружения – от концепции и расчетов до возведения, эксплуатации, обслуживания и утилизации. Стратегически важной задачей становится разработка и внедрение инновационных методов, основанных на глубокой интеграции передовых материалов, цифровых технологий и новых конструктивных форм. Инфраструктура будущего не может строиться вчерашними средствами.

Таким образом, ключевым направлением развития отрасли является синтез достижений материаловедения и информационных технологий с модернизированными традиционными практиками. Это путь к созданию «умных», ресурсоэффективных и эстетически выразительных сооружений, способных служить десятилетиями с минимальными затратами на содержание.



Примеры инновационных проектов мостов, выполненных с применением современных технологий

и металлических конструкций, производства цельных пролетных строений пешеходных и автомобильных мостов, а также в качестве неметаллической арматуры (как обычной, так и преднапряженной), что полностью устраняет проблему коррозии арматурного каркаса.

Интеллектуальные материалы. Это следующий эшелон инноваций – материалы, которые не просто несут нагрузку, но и взаимодействуют со средой. Речь идет о материалах с эффектом памяти формы, способных возвращать исходную конфигурацию после деформации; о самовосстанавливающихся бетонах с микрокапсулами, содержащими реагенты, которые «залечивают» трещины; о сенсорных системах на основе оптических волокон, вплетенных в структуру материала. Такой материал становится собственной системой мониторинга в реальном времени, фиксируя деформации, температуру, повреждения. В пер-

спективе это открывает дорогу к созданию адаптивных конструкций, способных изменять жесткость или форму в ответ на ветровые или сейсмические воздействия.

ЦИФРОВОЙ ДВОЙНИК И ВИРТУАЛЬНЫЙ ПОЛИГОН: ИННОВАЦИОННЫЕ МЕТОДЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Проектирование перестало быть статичным процессом работы с чертежами. Сегодня это динамичное моделирование всей жизни будущего объекта в виртуальной среде.

Информационное моделирование (BIM) и цифровые двойники. Создание детальной трехмерной модели, содержащей не только геометрию, но и всю информацию о материалах, нагрузках, этапах строительства и графике эксплуатационного обслуживания, стало стандартом. Такой «цифровой двойник» позволяет на ранней стадии



выявить коллизии (столкновения конструктивных элементов), оптимизировать узлы, смоделировать логику стройплощадки, что кардинально снижает риски ошибок и непредвиденных затрат на этапе строительства.

Искусственный интеллект и машинное обучение в расчетах. ИИ перестал быть абстракцией. Алгоритмы анализируют гигантские массивы данных о климате, интенсивности и составе транспортных потоков, свойствах грунтов, истории аварий. На основе этого они помогают инженеру оптимизировать конструктивные решения, предлагая варианты, которые человек мог бы упустить, и более точно прогнозировать поведение сооружения в экстремальных условиях.

Нелинейный анализ и моделирование полного жизненного цикла (LCA). Современные расчетные комплексы ушли от упрощенных линейных моделей. Они учитывают физическую (пластичность, растрескивание) и геометрическую нелинейность, накопление усталостных повреждений за десятки лет, ползучесть бетона, агрессивное воздействие среды. Совмещение этого с LCA позволяет оценить не только первоначальную стоимость, но и совокупные затраты на обслуживание, ремонт, энергопотребление и экологический след за 100 лет службы, делая выбор материалов и технологий научно обоснованным.

Генеративное проектирование и топологическая оптимизация. Это принципиально новый подход, где

СОВРЕМЕННЫЕ БЕТОНЫ ДЛЯ УСТРОЙСТВА КОНСТРУКТИВНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ

Какими свойствами должны обладать современные бетоны?



Подземные паркинги



Подземные и подводные тоннели



Плавательные бассейны



Резервуары с питьевой водой



1. Подготовка поверхности ортотропной плиты

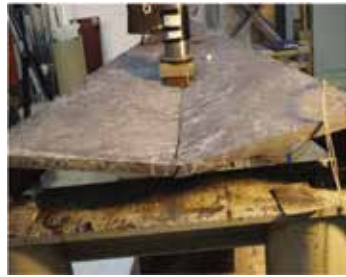
2. Нанесение защитно-сцепляющего слоя ЗИКА на основе полиуретановой смолы с термогранулами

3. Укладка литого асфальтобетона на ортотропную плиту

4. Испытание ортотропной плиты с дорожной одеждой на выносливость

Контроль температуры при укладке литого асфальтобетона ($t=210$) с помощью тепловизора

ИСПЫТАНИЕ ОБРАЗЦОВ НА ИЗГИБ



Характер разрушения



Внешний вид образца №2



Распределение трещин в нижней части плиты



Распределение трещин в ребре образца

инженер задает базовые параметры (точки опор, нагрузки, габариты), а алгоритм, используя принципы биомиметики (подражания природным формам, например, структуре кости или ветви дерева), генерирует множество вариантов органичной, материалоеффективной формы. Результат – конструкции поразительной легкости и эстетики, которые невозможно спроектировать традиционными методами.

Виртуальная реальность (VR) и дополненная реальность (AR) позволяют проектировщикам, строителям и заказчикам «погрузиться» в будущий объект, проверить эргономику, планировку работ. Вкупе с идеологией модульного и полносборного строительства, где мост собирается из крупных заводских блоков, это ускоряет процессы, повышает качество и безопасность монтажа.

Инновации в проектировании требуют адекватных технологий на стройплощадке.

Аддитивное производство (3D-печать) в строительстве. Печать бетонных элементов мостовых опор, элементов оформления, а в перспективе – и целых пролетов – позволяет создавать сложнейшие архитектурные формы с минимальными отходами и сокращением ручного труда. Ключевая научная задача здесь – разработка рецептур тиксотропных бетонных смесей, способных и легко экструдироваться, и мгновенно набирать формостабильность.

Автоматизация и роботизация. Роботизированные комплексы для сварки, укладки бетона, монтажа; беспилотный геодезический контроль; автоматизированные системы позиционирования тяжелых конструкций с точностью до миллиметра – все это повышает скорость, точность и безопасность строительства.

Цифровой мониторинг и активные конструкции. Современный мост после сдачи в эксплуатацию не остается без внимания. В него вшита сеть датчиков (акселерометров, тензодатчиков, фиброоптических систем), образующих **Систему Структурного Мониторинга (SHM)**. Она в режиме 24/7 отслеживает «здоровье» конструкции, предупреждая о любых отклонениях. Это уже не пассивное наблюдение, а основа для **активных и адаптивных конструкций** – мостов с системами демпфирования колебаний (например, на принципах тенсегрити), с регулируемым натяжением вант, способных гасить резонансные явления.

Теория проверяется практикой. Ярким примером комплексного внедрения инноваций является пилотный проект строительства мостового перехода через реку Пур в Ямало-Ненецком автономном округе. Этот проект реализуется как концессионное соглашение сроком на 15 лет, что включает в себя полный жизненный цикл: проектирование, строительство и платную эксплуатацию. В его основе лежит Технология Информационного Моделирования (ТИМ). На этом объекте отрабатывается система управления жизненным циклом капитального строительного объекта, где цифровая модель является единым источником истины для всех участников – от проектировщика до эксплуатационщика. Это позволяет оптимизировать затраты, сроки и обеспечить прозрачность всех процессов.

ОСОЗНАНИЕ ГРАНИЦ: КЛАССИФИКАЦИЯ РИСКОВ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ

Внедрение нового всегда сопряжено с рисками, и их системный учет – залог успеха. Можно выделить несколько ключевых групп:

■ **Технологические риски:** Недостаточная изученность долгосрочного поведения новых материалов, сложность контроля их качества в полевых условиях.

■ **Экологические риски:** Углеродный след от производства новых материалов, вопросы их утилизации и рециклинга после завершения срока службы.

■ **Производственно-экономические риски:** Высокая первоначальная стоимость, неготовность цепочек поставок, необходимость дорогостоящей переподготовки инженерного и рабочего персонала.

■ **Нормативно-правовые риски:** Консервативность и отставание строительных норм и правил, отсутствие стандартов на новые материалы и технологии, длительные процедуры сертификации.

■ **Социально-этические риски:** Неготовность общества и части профессионального сообщества воспринимать радикально новые формы, вопросы сохранения рабочих мест при росте автоматизации.

Игнорирование этих рисков, внедрение инноваций без полноценного экспериментального и численного тестирования может привести к серьезным последствиям, особенно в такой ответственной сфере, как транспортное строительство.

В настоящее время современное мостостроение переживает смену парадигмы, когда жизненно необходима системная трансформация всех этапов жизненного цикла мостового сооружения. На смену массивным, материалоемким конструкциям с большим запасом прочности приходят легкие, гибкие, экономичные и «умные» системы с прогнозируемым, заданным сроком службы. Достижения стали возможны благодаря **синергии** наук: материаловедения, механики композитов, компьютерного моделирования, робототехники. Оптимальный результат дает не изолированное применение одного новшества, а **системный подход**, интегрирующий материал, метод проектирования и технологию возведения. Эффект от такой интеграции измерим и значителен: сокращение сроков строительства на 30–40% за счет модульности и заводской готовности, увеличение срока службы в 1,5–2 раза благодаря долго-



ДО РЕМОНТА



Капитальный ремонт моста через р. Ревна на а/д М-3 «Украина»

вечным материалам, и повышение безопасности за счет непрерывного цифрового мониторинга.

Развитие на основе перспективных материалов и технологий – это ключ к ответу на глобальные вызовы XXI века: рост транспортных потоков, климатические изменения, ограниченность ресурсов. Успех будет зависеть от скорости перевода фундаментальной науки в инженерные решения и от создания гибкой, стимулирующей инновации нормативной среды.

Мост будущего – это не просто инженерное сооружение, а сложная, адаптивная система, цифровой и физический организм, встроенный в инфраструктурную экосистему. И его создание начинается сегодня с готовности инженерного сообщества к этой трансформации.

МОСКОВСКИЙ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ (МАИ)

СТЕНДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ ОРТОТРОПНОЙ ПЛИТЫ

в лаборатории испытаний сооружений на полигоне МАИ

АЛЮМИНИЕВАЯ
АССОЦИАЦИЯ

Испытание на усталостную долговечность

Статическое испытание

ПРОЦЕСС УСТРОЙСТВА ДОРОЖНОЙ ОДЕЖДЫ



ГРУППА КОМПАНИЙ «СТРОЙКОМПЛЕКС-5»: ИННОВАЦИИ, ПРОВЕРЕННЫЕ ВРЕМЕНЕМ



Современное мостостроение и строительство сложных инфраструктурных объектов требуют высокотехнологичных решений, способных сочетать надёжность, точность и адаптацию к различным климатическим и сейсмическим условиям. Группа компаний «Стройкомплекс-5» (СК-5) с 1991 года разрабатывает и производит продукцию по собственным патентованным технологиям с использованием отечественных материалов и комплектующих. Опорные части, деформационные швы и сейсмозащитные устройства компании применены на сотнях объектов в России и за рубежом – от мостов и транспортных развязок до крупных промышленных и общественных зданий, включая театры, гостиницы и технопарки.

В интервью нашему журналу генеральный директор СК-5 **Станислав Александрович Шульман** рассказал о философии компании, подходе к сложным и нестандартным проектам, инновационных решениях, патентах и технологиях, а также о том, как организация адаптируется к требованиям различных регионов страны и международным рынкам.

– **Станислав Александрович, компания СК-5 родилась в 1991 году, в самый сложный период для страны. Что было главной мотивацией для группы инженеров-энтузиастов тогда, и что является ею сегодня, спустя 35 лет?**

– Мотиваций было две: получить дополнительный доход, поскольку зарплата в проектных организациях оставляла желать лучшего, и реализовать свой творческий потенциал, которого у нас, мыслящих инженеров, было предостаточно. Поэтому у нас почти сразу появился девиз фирмы: «Инновации. Разработка и реализация». Этот девиз актуален и сегодня. Мы постоянно придумываем что-то новое и удовлетворяем требования заказчиков, порой вообще невыполнимые.

МЫ НЕ БОИМСЯ НИКАКИХ ТРУДНОСТЕЙ. ПАРАМЕТРЫ НАШИХ ИЗДЕЛИЙ МОГУТ БЫТЬ ПРАКТИЧЕСКИ ЛЮБЫМИ. И ЭТО МЫ ПОДТВЕРЖДАЛИ НЕ РАЗ

– **Вы говорили, что вам интересны задачи, от которых отказываются крупные компании. В чем ваше ключевое конкурентное преимущество в работе с такими «нестандартными» проектами?**

– Во-первых, мы сами и разрабатываем конструкции, и сами их изготавливаем. Поэтому учитываем и производственные особенности.

Во-вторых, мы прекрасно понимаем особенности монтажа и эксплуатации наших изделий.

В-третьих, мы не боимся никаких трудностей. Параметры наших изделий могут быть практически любыми. И это мы подтверждали не раз.

– **В 2012 году вы структурировали бизнес в Группу компаний. Какова была логика этого разделения и как она себя оправдала за эти годы?**

– В те годы у нас нередко были заказы из Казахстана, Эстонии, Латвии. И мы хотели структурировать свой бизнес, выделив экспортное направление. Причём импорт нам никогда не был нужен: мы используем только российские

материалы и комплектующие. Но в начале 2020-х годов экспорт почти закрылся. Поэтому сегодня «Группа компаний» – только громкое название. Но мы пока свою фирму «Стройкомплекс-Экспорт» не закрываем. Вдруг пригодится?

– **Ваша отправная точка – революционные для своего времени опорные части. Сегодня вы конкурируете с крупными гигантами. Как вам удается не просто догнать, но и удерживать конкурентоспособность по цене и качеству?**

– Да гигантов-то и нет. Западные фирмы практически все ушли из России, а наши конкуренты – почти такие же, как мы. Причём многие из них отчаянно демпингуют. Уж не знаю, как им удастся получить какую-то прибыль при тех ценах, которыми они перебивают у нас заказы, но это – их проблемы.

А с качеством у нас проблем нет. Мы очень внимательно отслеживаем все этапы изготовления продукции. Но главный наш бонус – работа над такими заказами, которые другие выполнить не могут.



Шарнирная подвижная опорная часть

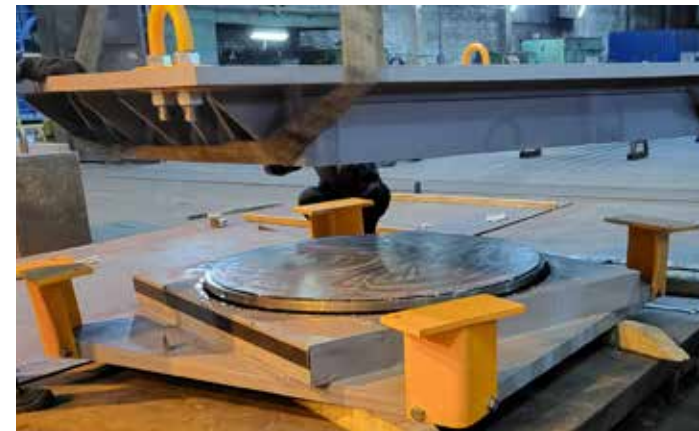
– **Расскажите о ваших патентах. В чем их уникальность и на какие рынки они открывают дорогу?**

– В нашем «арсенале» 25 патентов на изобретения и полезные модели, относящиеся к опорным частям, деформационным швам и сейсмозащитным устройствам. Поначалу мы ставили задачу защитить свои разработки от недобросовестных конкурентов и подчеркнуть инновационный характер всей нашей работы. Но наши идеи все, кому надо, «воруют». Заниматься защитой своих прав в судах дело неблагодарное, поэтому мы решили руководствоваться правилом: всем понятно, что идеи – наши. Пусть пользуются, а мы придумаем что-то ещё более новое и эффективное. И это работает. А заказчикам – всё равно, где какой патент. Им бы только подешевле было.

В АРСЕНАЛЕ КОМПАНИИ 25 ПАТЕНТОВ НА ИЗОБРЕТЕНИЯ И ПОЛЕЗНЫЕ МОДЕЛИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ОПОРНЫМ ЧАСТЯМ, ДЕФОРМАЦИОННЫМ ШВАМ И СЕЙСМОЗАЩИТНЫМ УСТРОЙСТВАМ

– **Какие самые необычные или запоминающиеся технические вызовы приходилось решать компании? Например, упомянутые в статье опорные части по чертежам 1936 года для Большого Каменного моста или «изюминка» для сахарного завода.**

– Таких решений было немало. Вот примеры:
➤ опорные части шаровые сегментные на нагрузки 6500, 7500 и 8000 т для Технопарка «Сколково». Таких опорных частей в России не изготавливал никто;



Сборка опорной части на нагрузку 8000 т для Технопарка Сколково

➤ опорные части шаровые сегментные для Театра оперы и балета в Севастополе, отличающиеся тем, что они должны воспринимать нагрузки вертикальные – до 3000 т, горизонтальные – до 2000 т и отрывные – до 1500 т в разных сочетаниях. Мы разработали их и с помощью челябинской фирмы «Конар» изготовили более 40 таких опорных частей;

➤ сейсмозащитные устройства для Хореографического училища в Севастополе и гостиницы «Приморская» в Сочи. Мы изготовили их в комплекте с соединительными устройствами – всего более 30 шт.;

➤ деформационные швы «с плавающим листом» (в принципе, безнадежно устаревшая конструкция) для моста через р. Колыму близ Магадана. Мы предлагали заказчику более современную конструкцию, но требование было жестким: только так! И мы, естественно, сделали и такие. Кроме нас их сегодня никто не делает. Эта задача сродни опорным частям для Большого Каменного моста в Москве – жесткое требование заказчика: изготовить по старым чертежам.



Некоторые патенты группы компаний Стройкомплекс-5

– **Какую роль в вашей работе играют научно-исследовательские институты (НИИ мостов, ЦНИИС)? Это формальность для сертификации или реальное сотрудничество?**

– И то, и другое. Конечно, нужны периодические испытания продукции для подтверждения сертификатов, но главное – мы ищем и проверяем возможность использования новых материалов. Например, мы длительное время испытываем в НИИ Мостов новые антифрикционные материалы, допускающие повышенное давление. Эта работа продолжается.

– **Вы поставляете продукцию от Калининграда до Камчатки. Как климатические и сейсмические особенности разных регионов России влияют на разработку и адаптацию ваших конструкций?**

– Что касается «северного исполнения» – тут всё просто: мы используем хладостойкие материалы, предусмотренные действующими нормативными документами. Особых проблем тут не возникает.

А что касается сейсмических районов, у нас есть широкий диапазон конструктивных решений по сейсмозащите. Мы всегда предлагаем заказчику комплексные решения по опорным частям и сейсмозащитным устройствам. К сожалению, заказчики порой полагаются «на волю Аллаха» и, учитывая существенность затрат на сейсмозащиту мостов и зданий, принимают разные облегченные и недостаточно надежные решения.

– **Как сегодня выглядит портфель заказов? Насколько ваша компания зависит от государственных программ?**

– Большая часть проектов приходится на текущие контракты, а доступ к государственным программам ограничен, и до нас доходит лишь часть таких заказов. Это создает определенные сложности, но мы продолжаем работать над расширением клиентской базы и развитием новых направлений. В то же время, мы видим потенциал для роста: новые инфраструктурные проекты и обновление существующих объектов открывают возможности для применения наших технологий. Поэтому, несмотря на сложные условия, мы сохраняем оптимизм и готовы оперативно реагировать на изменения рынка.



Сдвоенная опорная часть в здании Театра оперы и балета в Севастополе

– **Какие основные риски вы видите для бизнеса сегодня: колебания цен на сырьё (сталь), кадровый голод в инженерии, зависимость от конъюнктуры строительной отрасли?**

– Да, рост цен на металл и другие материалы сильно ударил по нашей экономике. И все беды строительной отрасли сказываются на нашей жизни и работе напрямую.

– **Как вы оцениваете текущее состояние и технологический уровень российского мостостроения? Какие есть «узкие места»?**

– На мой взгляд, мостостроение сейчас на подъёме. Решаются весьма сложные инфраструктурные задачи для всей страны. Примеров достаточно много: Керченский мост, мост на о. Русский, строящийся мост через р. Лену в Якутске – и можно продолжать. Технических проблем вообще не вижу. Но гложет коварная мысль: надо догонять Китай, где мостостроение настолько вырвалось вперёд во всех отношениях. К сожалению, у России на мосты просто средств не хватает. Надеюсь, всё ещё будет.

– **Вы сотрудничаете с Казанским университетом. Работаете ли вы с другими вузами? В чем главная проблема подготовки молодых инженеров-мостовиков сегодня и как бизнес может помочь её решить?**

– Мы сотрудничаем также с Новосибирским ПГУПС и с Санкт-Петербургским университетом путей сообщения. Проблемы общие для всех технических вузов: учиться на инженера трудно, а в дальнейшем работа инженера не слишком престижна и хорошо оплачиваема. Надеюсь, это уже поняли в руководстве страны, и какой-то прогресс проклёвывается. А у бизнеса, увы, нет достаточной уверенности в завтрашнем дне, чтобы за 5–6 лет заказывать себе будущих инженеров.



Монтаж демпфера-амортизатора с присоединительными элементами в здании гостиницы Приморская в Сочи

– **Ваш девиз – «Инновации. Разработка и реализация». Если бы вам нужно было выделить три главных инновации за 35 лет, которые определили лицо компании, что бы это было?**

– Конечно, это шаровые сегментные и шарнирные опорные части и демпферы-амортизаторы для сейсмозащиты мостов и других сооружений. С деформационными швами получилось немного сложнее: начались массовые поставки профилей из Китая, и нам трудно выдерживать ценовую конкуренцию.

– **Какие амбициозные цели вы ставите перед собой и компанией на следующие 5 лет? Есть ли планы по выходу на принципиально новые для вас сегменты или новые географические рынки?**

– Амбициозных планов у нас нет. В современных условиях – выжить бы! Очень надеемся, что в ближайшие годы объём строительства мостов всё-таки увеличится, и у нас появятся новые заказы. Ещё надеемся, что заказчики «прозреют» в части необходимости строить здания и мосты с современными методами их сейсмозащиты.

– **Станислав Александрович, вы стояли у истоков компании 35 лет назад. Что лично для вас было самым трудным и самым вознаграждающим на этом долгом пути? Оглядываясь назад, вы бы что-то сделали иначе?**

– Самым трудным всегда был поиск заказов, а самым приятным – когда мы находили решение в какой-то трудной ситуации. Прежде всего, если получалась новая конструкция, которая принималась заказчиками, и мы её изготавливали в металле и видели в деле. А жить в сослагательном наклонении меня не привлекает. Поэтому воздержусь от ответа, что бы я сделал иначе.

– **Юбилей – время для подведения итогов. В чем, по-вашему, основные итоги долгой, трудной, но такой важной вашей работы?**

– Мы живы и полны сил, в том числе и творческих. Каждое выполненное задание, каждая успешно решённая техническая задача подтверждают, что наш путь важен и значим, а впереди ещё много возможностей для развития.



ГРИГОРИЙ СОЛОВЬЕВ: КАК ПРОЕКТЫ ПРОФЕССОРА ОПРЕДЕЛИЛИ ЛИЦО РУССКОГО МОСТОСТРОЕНИЯ

В ЦМЖТ работает выставка «Интеллигент мостостроения», посвященная инженерному наследию Григория Соловьева. Экспозиция приурочена к 160-летию со дня рождения выдающегося инженера путей сообщения, профессора Григория Никифоровича Соловьева, чьи инженерные разработки стали важной вехой в развитии отечественной инфраструктуры.

Григорий Соловьев – ключевая фигура в истории российской инженерной школы начала XX века. Будучи вторым заведующим кафедрой «Мосты» Института корпуса инженеров путей сообщения, он проявил себя не только как блестящий ученый и педагог, но и как автор знаковых инженерных сооружений.

Среди его реализованных проектов – мосты в Великом Новгороде и Пскове. Кроме того, его опыт и экспертиза оказались востребованы при консультировании создания крупнейших мостов в Санкт-Петербурге, что позволило воплотить в жизнь самые сложные технические решения.

Директор ЦМЖТ России Владимир Мителенко отметил значимость инженерного подхода Соловьева: «Григорий Никифорович Соловьев – настоящий мастер своего дела, ученый и преподаватель. Мы показываем не только техническую сторону его работ, но и человеческие качества: добросовестность, профессионализм и преданность делу. Надеюсь, что выставка вдохновит молодых инженеров продолжить традицию нашего великого соотечественника».

Профессор кафедры «Мосты» ПГУПС Геннадий Богданов подчеркнул, что именно благодаря таким скромным и трудолюбивым инженерам, как Соловьев, была сформирована русская мостостроительная школа. По его словам, каждая постройка инженера несет в себе дух создателя, отражая стремление к совершенству и служению обществу.

Уникальные артефакты, представленные в экспозиции, десятилетиями бережно хранились в семье. Значительную помощь в подготовке проекта оказал правнук инженера, Сергей Юрьевич Шевченков, который поделился результатами изучения семейного архива.

ПУТИ ДОСТИЖЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ЛИДЕРСТВА В МОСТОСТРОЕНИИ: ДИАЛОГ ПРОФЕССИОНАЛОВ В МУЗЕЕ МОСТОВ

В Музее мостов состоялась научно-практическая конференция «Пути достижения технологического лидерства отечественного мостостроения. Вклад выпускника ЛИИЖТ (ПГУПС) Эдуарда Александровича Балючика в развитие транспортной отрасли».

Гостей приветствовали директор ЦМЖТ РФ Владимир Иванович Мителенко и Станислав Александрович Шульман, генеральный директор ГК «Стройкомплекс-5», инициаторы конференции.

В работе конференции приняли участие представители ведущих проектных, научно-исследовательских, нормативных и образовательных организаций России, а также специалисты мостостроительных предприятий: Мостоотряд-114 (филиал АО «Дороги и Мосты»), АО «Уралмостострой», ООО «Тим-Мост», ООО «БалтМостСтрой».

В ходе деловой программы участники обсудили актуальные вопросы подготовки кадров для транспортного строительства, проблемы реализации проектов в современных условиях и состояние нормативной базы. Особое внимание уделили обеспечению качества и надежности мостовых сооружений, анализу причин возникновения дефектов, включая ошибки проектирования.

На круглом столе развернулась дискуссия о способах набора прочности бетона. Сергей Ситников представил методику подбора температурного режима нагрева для достижения показателей за 24 часа. Галина Костыря, директор по научной деятельности ЗАО НП ЦМИД, высказала позицию, что ускорение возможно за счет применения современных суперпластификаторов без нагрева.

Специалисты обменялись опытом проектирования, строительства и эксплуатации мостовых сооружений в различных регионах Российской Федерации. Заместитель комплексного ГИПа АО «Институт «Гипростроймост – Санкт-Петербург» Илья Смирнов осветил тему проектирования и строительства мостового перехода через Обь в Сургуте. Комплексный ГИП АО «Институт «Стройпроект» Михаил Петров в своем докладе рассказал об особенностях реализации проекта нового моста через Неву. Вице-президент АО «Гипростроймост» Сергей Горбачев познакомил слушателей с конструктивными решениями и технологией



монтажа пролетного строения моста им. Академика Королева в Москве. Сергей Гужев («Уралмостострой») поделился опытом реализации объектов на Урале, а Евгений Монастырев («НИИ мостов и дефектоскопии») – об особенностях эксплуатации моста через Волгу в Астрахани.

Завершил программу круглый стол, где обсуждались технологии предварительно напряженных конструкций, применение свай-оболочек и опускных колодцев. Антон Сырков (ГК «АБЗ-1») отметил активизацию применения опускных колодцев в Индии. Профессор ПГУПС Владимир Смирнов подчеркнул, что в северных регионах предпочтительнее свай-оболочки, позволяющие сократить трудозатраты. Дискуссия завершилась обсуждением целесообразности применения сборного железобетона по сравнению с монолитным.

Подробнее читайте на сайте Центрального музея железнодорожного транспорта.



МОСТОТРИД №30 И ЕГО ВКЛАД В РАЗВИТИЕ РЕГИОНА

История строительной компании Мостотрид №30 филиал АО «Уралмостострой» насчитывает 83 года и корнями уходит в самые тяжелые годы Великой Отечественной войны. Созданный для восстановления разрушенных мостов, Мостотрид №30 прошел путь от Северного Кавказа до Урала, а в 1949 году обосновался в Башкортостане. На сегодняшний день АО «Уралмостострой» является одной из крупнейших специализированных организаций в России, осуществляющих строительство автодорожных и железнодорожных мостов самых различных уровней сложности. В состав компании входят пять мостотридов, а за годы работы в Башкортостане коллективом было возведено более 700 автодорожных и 149 железнодорожных мостов, а также 84 путепровода (автомобильные и железные дороги), 18 пешеходных переходов, 4 подземных перехода. Только через реку Белую построено 16 внеклассных мостов. Каждый житель и гость республики, навстречаясь, проезжая по дорогам Башкортостана, невольно пересекает мост, построенный трудами этого замечательного коллектива.

В канун дня работников дорожного хозяйства председатель Совета директоров АО «Уралмостотрой» **Рабухин Павел Семенович** рассказал о деятельности компании, а также поделился планами на будущее.

– **Павел Семенович, каковы основные направления деятельности Мостотрида №30 (филиала АО «Уралмостострой»)? В каких сферах работаете (жилое строительство, коммерческая недвижимость, инфраструктура)?**

– Мостотрид №30 филиал АО «Уралмостострой» осуществляет полный комплекс работ по строительству мостов, путепроводов и транспортных развязок любой категории технической сложности, в т.ч. уникальных и внеклассных. Использование передовых технологий наряду с мощным кадровым потенциалом позволяет активно участвовать в реорганизации транспортной структуры Республики Башкортостан и других регионов Российской Федерации. Строительство мостов относится к инфраструктурному строительству. Предприятие строит, реконструирует и ремонтирует уникальные и внеклассные сооружения стратегического назначения.

– **Какие проекты были наиболее значимыми для компании за последнее время? Можете ли поделиться деталями и результатами этих проектов?**

– Наиболее значимые проекты за последнее время в г. Уфе:

- строительство моста «вставки» через р. Белая в створе ул. Воровского;
- строительство транспортной развязки на пересечении улиц Генерала Рыленко и Пугачева;
- капитальный ремонт старого арочного моста через реку Белая в створе улицы Воровского.

– **Какие подходы к строительству и проектированию используете? Применяете ли какие-либо инновационные технологии или методы?**

– Строительство мостов может быть уникальным благодаря разным аспектам: использованию инновационных технологий, созданию неординарных проектов и истории развития мостостроения. В мире не существует одинаковых мостов, каждый из них уникален. Техническое решение зависит от типа сооружения (автомобильный или пешеходный, совмещенный), результатов инженерно-геологических изысканий.

– **Как компания подходит к вопросам экологии и устойчивого развития в строительстве? Есть ли реализованные инициативы в этой области?**

– Мостотрид №30 филиал АО «Уралмостострой» строго соблюдает природоохранное законодательство и выполняет все необходимые меры по защите природы и компенсации вредного воздействия, возникающие в ходе строительства. Так, разрабатываются проекты образования отходов и лимитов их размещения, нормативов предельно допустимых выбросов загрязняющих веществ, санитарно-защитные зоны, проводится инвентаризация отходов, ведется производственно-экологический контроль, журналы и инструкции обращения с отходами, паспорта отходов.

Предприятие осуществляет оплату в бюджет за негативное воздействие на окружающую среду, имеет лицензию на перевозку отходов, тесно работает с Федеральным экологическим оператором, спецавтохозяйством г. Уфы и т.д.

Осуществляются компенсационные мероприятия по возмещению ущерба водным биологическим ресурсам в виде выпуска мальков (молоди) и т.д.

– **Как повышаете квалификацию сотрудников и поддерживаете корпоративную культуру в компании?**

– Сотрудники Мостотрида №30 филиал АО «Уралмостострой» регулярно проходят обучение и повышение квалификации.

Так, на данный момент сотрудники проходят подготовку и обучение к сдаче экзаменов, по независимой оценке квалификации для вступления и подтверждения НПС НОСТРОЙ.

К корпоративной культуре относятся проведение мероприятий, приуроченным к различным праздникам, конкурсов с вручением подарков, например конкурс детского рисунка для детей сотрудников, вручение поздравительных писем и открыток, приуроченных к выполнению важных этапов строительства и т.д.

– **Как взаимодействуете с заказчиками и партнерами?**

– Предприятие взаимодействует с федеральными, региональными и городскими заказчиками, такими как: ФКУ Упрдор «Приуралье», ГКУ УДХ РБ, УСРДИС Администрации г. Уфы и т.д.

– **Какие вызовы и сложности испытываете в современных условиях строительного рынка? Как справляетесь с ними?**

– Рост издержек: ситуацию в отрасли усугубляют цены на материалы (за 2024 год они выросли в среднем на 15–25%).

Дефицит квалифицированных кадров: нехватка специалистов вынуждает проводить дополнительные мероприятия по привлечению и удержанию персонала, нанимать людей по более высоким ставкам, что опять-таки сказывается на росте издержек.

Отсутствие компенсаций затрат по обеспечению банковских гарантий при исполнении контракта.

– **Какие планы на будущее? Какие проекты и инициативы стоят стратегическим развитием на ближайшие годы?**

– Мы взяли курс на омоложение кадрового состава. Так, в УГНТУ – открыта кафедра «автомобильные дороги, мосты и транспортные сооружения». Мостотрид №30 является базовым предприятием, где проходят практику и могут трудоустроиться выпускники. Студенты обучаются профильным специальностям дорожников, мостовиков и получают опыт от ведущих мостостроителей Республики Башкортостан.

– **Расскажите о прошедшем в день Республики Башкортостан запуске движения по арочному мосту через реку Белая в г. Уфе?**

– Капитальный ремонт моста, построенного в 1956 году, стартовал в марте 2022 года. Его выполнила компания «Уралмостострой» с привлечением инфраструктурного бюджетного кредита в рамках проекта «Южные ворота» г. Уфы.

Арочный мост – является важным связующим звеном в транспортной инфраструктуре столицы Республики Башкортостан, обеспечивающий быстрый и безопасный путь как в пригород г. Уфы, так и по направлению к международному аэропорту Республики. Таким образом данный мост является транспортной артерией, имеющие критическое значение для инфраструктуры всего региона. Кроме того, важно было сохранить исторический облик моста т.к. он является одним из символов г. Уфы.

Реконструкция арочного моста – это вызов для мостовиков, так как приходилось строить внеклассный мост в стесненных условиях без ограничения движения по существующим мостам, в сложной паводковой ситуации, и АО «Уралмостострой» с честью справилась с данным вызовом.

Наша компания и в дальнейшем готова к сложным проектам, обладает всеми необходимыми ресурсами, техникой и высококвалифицированным персоналом для работы как в Республике Башкортостан, так и в целом по Российской Федерации.



ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ ИНСТИТУТА «СТРОЙПРОЕКТ»

Развитие транспортной инфраструктуры – обязательное условие развития экономики. Надёжная дорожная инфраструктура способствует повышению эффективности перевозок и улучшает доступность регионов, что, в свою очередь, положительно сказывается на всех секторах экономики. Строительство стратегически важных для всей страны скоростных магистралей создает новые рабочие места и помогает развивать города и регионы. Новые возможности для доставки продукции на рынки сбыта, сокращение транспортных расходов и времени перевозок повышают конкурентоспособность предприятий. Более быстрые и комфортные дороги улучшают качество жизни и мобильность населения и способствуют развитию внутреннего туризма.

АО «Институт «Стройпроект» вносит свой вклад в создание современной дорожной сети. С участием Стройпроекта построены и строятся такие крупные объекты, как скоростная автодорога М-12 «Восток», М-11 «Нева», М-4 «Дон», Северо-Западный обход Кемерово, Широтная магистраль скоростного движения в Санкт-Петербурге, обход Нижнекамска и Набережных Челнов с мостовым переходом через Каму в составе М-7 «Волга», обход Тольятти, автодорога Пермь – Березники с мостом через р. Чусовую и многие другие.

Автомагистраль М-12 «Восток» – один из крупнейших объектов Стройпроекта за последние годы. Участок Москва – Казань открыт в декабре 2023 года. Это 810 км современной трассы: от 4 до 6 полос с расчётной скоростью движения 120 – 150 км/час. Время в пути между Москвой и Казанью сократилось до 6,5 часов, а поездки на автомобиле на этом направлении стали более удобными и безопасными.

Жемчужина четвёртого этапа М-12 – вантовый мост через Оку на границе Владимирской и Нижегородской областей, спроектированный инженерами Стройпроекта. Мост длиной 1378 м – единственный вантовый на всей трассе.



Мост через Оку на трассе М-12 «Восток»

Мост спроектирован с учётом соседства с Муромским мостом, признанным самым красивым в России в 2013 году. Благодаря архитекторам Стройпроекта, «соседи» гармонично смотрятся вместе. Вантовый мост на М-12 отличается современным и лаконичным обликом: два двухстоечных пилона, высотой 57 метров от проезжей части, перемишки между их стойками и ванты образуют «портал», через который проезжают автомобили. Особая гордость Стройпроекта – инновации: впервые в России для



Почтовая марка с изображением моста через Оку на М-12 «Восток»

бетонирования пилона применена технология скользящей опалубки, что сократило сроки строительства на полгода, впервые использована вантовая система, элементы которой разработаны и произведены в нашей стране.

Мост через Оку стал не только функциональным инженерным сооружением, но и символом трассы М-12. Проект отмечен престижными наградами, а в 2024 году выпущена почтовая марка с его изображением.

Работа над проектом продолжается: трасса М-12 идёт дальше на восток, на Екатеринбург и Тюмень. Новый участок М-12 «Восток», Дюртюли – Ачит длиной 275 километров, открыт в июле 2025 года. Строительство велось в три этапа на территории Республики Башкортостан, Пермского края и Свердловской области.

Для строительства первого и второго этапов, проходящих по территории Башкортостана и Пермского края, Институт «Стройпроект» разработал всю рабочую документацию, запроектировал 30 искусственных сооружений и две транспортные развязки. Так как больше трети трассы проходит по карстоопасным зонам, проектом предусмотрены специальные меры защиты – усилены конструкции искусственных сооружений и земляное полотно. Установлена контрольно-оповестительная система для мониторинга состояния земляного полотна и автоматического выявления деформаций – эффективный метод противокарстовой защиты, позволяющий предотвращать разрушения. После открытия новых участков трассы М-12 «Восток» время в пути от Москвы до Екатеринбурга сократилось с 21 до 17 часов.



Открытие нового участка М-12 «Восток» Дюртюли – Ачит

Ещё один стратегически важный инфраструктурный объект – обход Нижнекамска и Набережных Челнов – современная 4-полосная автодорога категории 1Б: длина 80,5 километров, расчётная скорость 120 км/час, 10 мостов, 5 транспортных развязок и 11 путепроводов. Строительство велось в три этапа, генеральным проектировщиком которых выступил Институт «Стройпроект». Движение по обходу Нижнекамска и Набережных Челнов с мостом через Каму было открыто в декабре 2024 года.

В состав работ по проекту вошёл и внеклассный мост через Каму – самое крупное инженерное сооружение магистрали. Его длина – 1,3 километров: 792 метров – русловая часть, эстакадная – 508. Мост поддерживают 22 опоры: 5 из них расположены в русле Камы на глубине до 15 метров. Пролётные строения моста выполнены из металлических и железобетонных балок. Для укрепления крутых откосов правого берега использовались габионные конструкции. При надвижке пролётного строения применялась гидравлическая система выравнивания опорных реакций, которая позволила контролировать усилия в каждой точке опирания на всех этапах процесса. BIM-технологии при проектировании помогли заранее выявить возможные проблемы и учесть логику строительных работ. Для комфорта и безопасности дорожного движения мост оснащён автоматической противогололёдной системой, навигационной сигнализацией и энергоэффективной системой освещения.

Обход Нижнекамска и Набережных Челнов – долгожданная дорога для жителей Татарстана и всего Приволжского федерального округа, которая улучшила транспортную доступность региона, снизила нагрузку на существующую дорожную сеть и сократила время в пути для водителей.



Мост через Каму на обходе Нижнекамска и Набережных Челнов

СПРАВКА:

АО «Институт «Стройпроект» (входит в АО «ГК Нацпроектстрой») – один из ведущих российских проектировщиков транспортной инфраструктуры: автомобильных и железных дорог, уникальных искусственных сооружений, аэропортов и метро. Компания работает на рынке с 1990 года. Сегодня Институт «Стройпроект» – одна из крупнейших и наиболее авторитетных проектных компаний отрасли, выполняющая государственные заказы по строительству и реконструкции сложных объектов дорожной и транспортной инфраструктуры.

Компания развивается во многих направлениях. Совершенствование системы управления позволило ей активно участвовать в реализации проектов далеко за пределами Санкт-Петербурга. Проекты Института «Стройпроект» реализованы в более чем 45 регионах России, а также в Грузии, Киргизии, Казахстане, Туркменистане. Филиалы расположены в Москве, Ростове-на-Дону, Великом Новгороде, Новосибирске и Астане. Широкая география постоянных и проектных офисов, оперативное создание обособленных подразделений, мобильность персонала позволяют работать максимально близко к месту реализации проектов и поддерживать непосредственную связь с заказчиками.

АО «Институт «Стройпроект» специализируется на комплексном проектировании объектов транспортной инфраструктуры, осуществляет управление проектированием и строительный контроль. Уникальность компании заключается в умении реализовывать комплексные инфраструктурные проекты, применяя технологии информационного моделирования собственной разработки. Институт «Стройпроект» обладает большим опытом проектирования транспортных сооружений с учётом сложнейших условий – плотная городская застройка, сейсмоопасные регионы и зоны многолетней мерзлоты. Институт «Стройпроект» активно участвует в совершенствовании отраслевой нормативной базы и системы ценообразования, внося свой вклад в развитие транспортной отрасли России.

Еще один крупный дорожный объект Стройпроекта за последние годы – Витебская развязка, первый этап строительства Широтной магистрали скоростного движения в Санкт-Петербурге.

ШМСД – это шестиполосная автомагистраль длиной около 32,4 км, со скоростью движения 110 км/час, которая соединит Западный скоростной диаметр с Кольцевой автодорогой и Мурманским шоссе. Трасса пройдет через пять районов Санкт-Петербурга и Ленинградскую область, связав южные и восточные районы города с центром. ШМСД станет третьим ключевым звеном транспортной системы Петербурга наряду с ЗСД и КАД.



Витебская развязка

Проектирование Витебской развязки потребовало от инженеров Стройпроекта найти решения для сложных инженерных задач: прокладка трассы в условиях плотной застройки, большое количество коммуникаций и соседство с железной дорогой. Точное планирование и двухъярусные конструкции, в том числе над Московским проспектом и железной дорогой, позволили эффективно использовать ограниченное пространство и сохранить исторические здания.

Витебская развязка длиной 2,5 километра соединила Западный скоростной диаметр с Витебским проспектом, снизила нагрузку на улично-дорожную сеть и перераспределила транспортные потоки, идущие через центральные районы города. Строительство развязки стартовало в 2021 году, специалисты Стройпроекта вели проектное и экспертное сопровождение строительства. Запуск движения состоялся в декабре 2024.

Один из ключевых региональных проектов Стройпроекта последних лет – улица Строителей в Перми. Это новая четырёхполосная магистраль длиной 7,2 км.

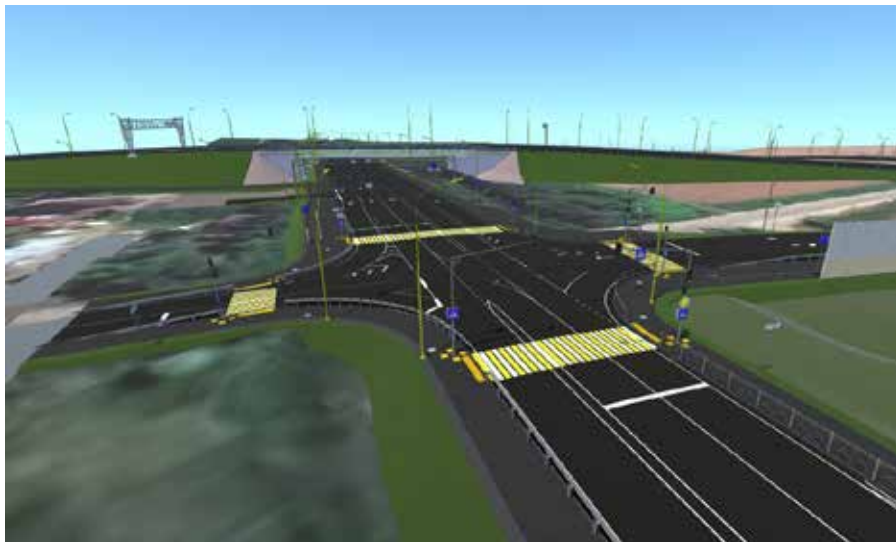


Улица Строителей в Перми. Проект

Улица Строителей соединит центральные районы Перми с Красавинским мостом на Западном обходе города, разгрузит центр и обеспечит удобный проезд для общественного и личного транспорта. Горожанам будет легче добираться до новых жилых кварталов, музыкальной школы, спортивной арены и торговых комплексов.

Стройпроект разрабатывает проектную документацию для 3 и 4 этапов строительства. Проектные решения учитывают плотную застройку, сложные коммуникации, близость Транссиба и зону санитарной охраны системы водоснабжения. Три этапа улицы Строителей уже открыты, скоро Пермь получит современную транспортную артерию, которая поддержит развитие Пермской агломерации и сделает город удобнее для жизни.

Еще один текущий региональный проект – Дублёр проспекта Гагарина в Нижнем Новгороде – 13-километровая четырёхполосная городская магистраль с 4 транспортными развязками, 4 путепроводами, 8 надземными переходами и мостом через Оку длиной 1 километр.



Проспект Гагарина в Нижнем Новгороде. Проект

Безбарьерная система «Свободный поток» позволит местным жителям ездить бесплатно, а с транзитного транспорта будет взиматься плата за проезд. Интеллектуальные системы управления движением, системы видеонаблюдения и акустического мониторинга обеспечат безопасность дорожного движения. Дублёр разгрузит городские улицы и откроет доступ к новым жилым кварталам. Ввод в эксплуатацию запланирован на 2028 год.

Дорожные проекты Института «Стройпроект» реализованы во многих регионах России – от Архангельска до Дальнего Востока. Новые федеральные трассы и городские магистрали – это наш вклад в развитие дорожной отрасли.

Успех дорожно-транспортной отрасли – это успех каждого, кто выбрал для своей профессиональной реализации самую мирную и созидательную отрасль. Каждый спроектированный транспортный объект – результат совместной работы высококвалифицированных специалистов, объединенных общими задачами и целями.

НПС // ИНСТИТУТ СТРОЙПРОЕКТ

НАДЕЖНОСТЬ ВНЕ ВРЕМЕНИ: РОСАВТОДОР РАСКРЫВАЕТ СЕКРЕТЫ МОСТОВ-ДОЛГОЖИТЕЛЕЙ НА ТРАССАХ КАЛУЖСКОЙ, БРЯНСКОЙ И СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТЕЙ

Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) запустило новую уникальную рубрику «Ретроспектива», посвященную удивительной судьбе инженерных сооружений, которые десятилетиями остаются фундаментом транспортной связанности страны. Это не просто рассказ о старых мостах – это демонстрация многолетнего опыта эксплуатации, где высокая роль Росавтодора и его подведомственных учреждений проявляется в способности сохранять и модернизировать инфраструктуру, построенную полвека назад, доводя ее до самых современных нормативов.

В фокусе – федеральные трассы, проходящие по территории Калужской, Брянской и Смоленской областей. Здесь в ведении ФКУ Упрдор Москва – Бобруйск (подведомственного Росавтодора) находится около тридцати искусственных сооружений, которые в 2026 году отмечают свои «юбилеи». Эти объекты стали символами надежности, наглядным свидетельством того, что качественный инженерный расчет и своевременное обслуживание позволяют мостам служить верой и правдой десятилетиями, оставаясь важнейшими артериями в жизни регионов.

В Калужской области насчитывается 13 знаковых сооружений, чей возраст вызывает уважение. На трассе А-130 «Москва – Малоярославец – Рославль – граница с Республикой Беларусь» настоящим ветераном является железобетонный мост через реку Истья (95-й км). Построенный в 1956 году, он в этом году встречает свой 70-летний юбилей. Для середины XX века его конструкция была настоящим технологическим прорывом. Сегодня этот мост продолжает исправно нести свою вахту, обеспечивая надежную связь столичного региона с приграничными территориями.

Рядом на этой же трассе расположен более молодой, но не менее важный объект – 47-метровый мост через реку Ремеж (212-й км). Введенный в эксплуатацию в 2011 году, он представляет собой пример современного подхода к долговечности: использование инновационных материалов и технологий позволяет ему оставаться в идеальном состоянии спустя 15 лет.

Особое внимание в Калужской области уделяется участкам маршрута Р-132 «Золотое кольцо».

Смоленская область может гордиться десятью «юбилейными» мостами в федеральной сети. Ключевой из них – масштабное сооружение через реку Вазуза на 1072-м км трассы Р-132 «Золотое кольцо». Построенный в 1986 году, этот мост длиной более 130 метров стал важнейшим инфраструктурным проектом своего времени, кардинально повысив комфорт передвижения для жителей Сычевского округа и всего региона.

Высокая роль Росавтодора в сохранении подобных гигантов выражается в своевременном планировании ремонтов. В текущем году на мосту через Вазузу стартуют масштабные строительно-монтажные работы. Специалистам предстоит обновить опоры и пролетные строения, заменить деформационные швы, которые принимают на себя колоссальные динамические нагрузки, восстановить

гидроизоляцию и систему водоотведения, а также установить современное барьерное ограждение.

Еще один значимый объект региона – путепровод над железнодорожными путями на 1065-м км «Золотого кольца». Сегодня 70-метровое сооружение находится в активной ремонтной стадии. Подрядные организации уже приступили к обновлению опор и пролетов. Работы идут по графику, и к концу 2026 года путепровод предстанет перед автомобилистами обновленным, с новыми деформационными швами, покрытием и ограждениями.

Семь юбилейных объектов насчитывается в **Брянской области**. Истинным «ветераном» здесь является железобетонный мост, расположенный на 194-м км трассы А-240 «Брянск – Новозыбков – граница с Республикой Беларусь». Это сооружение, переброшенное над железнодорожными путями направления Новозыбков – Климов, было введено в строй в 1971 году. В этом году ему исполняется 55 лет.

Уникальность этого объекта заключается в его географическом положении. Мост находится в составе участка, проходящего через Новозыбковский городской округ, и обслуживает интенсивный поток транспорта, включая международные грузоперевозки между Россией и Беларусью. Такая высокая нагрузка – серьезное испытание для любого сооружения. Однако благодаря регулярной работе федеральных дорожников, применению инновационных технологий ремонта и строгому контролю со стороны Росавтодора, этот мост-долгожитель продолжает справляться со своей задачей, обеспечивая бесперебойное движение и высокий уровень безопасности на важнейшем международном маршруте.

Подводя итог, можно с уверенностью сказать, что долговечность этих инженерных сооружений – это результат не только заложенного при строительстве запаса прочности, но и ежедневного труда специалистов дорожного хозяйства. Высокая роль Росавтодора заключается в системном подходе к управлению федеральной сетью: от планового ремонта и использования передовых материалов до внедрения современных стандартов безопасности. Мосты Калужской, Брянской и Смоленской областей – яркое доказательство того, что историческое наследие дорожной отрасли находится в надежных руках и продолжает связывать города и регионы нашей большой страны.

По материалам пресс-службы Росавтодора



ЭКОДУКИ И БИОПЕРЕХОДЫ: СОВРЕМЕННОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ ПРИРОДЫ

Современные транспортные магистрали протяженностью в сотни и тысячи километров стали неотъемлемой частью городской и межгородской инфраструктуры, обеспечивая связь между населенными пунктами и регионами. В этом шуме научно-технического прогресса порой начинаем замечать, насколько природа уязвима и нуждается в защите. Огромные магистрали, проходящие через природные ареалы, становятся препятствиями для животных. Выходя на дороги, животные не только подвергают себя опасности, но и создают угрозу для людей, оказывающихся за рулем. Так как можно найти баланс между развитием инфраструктуры и сохранением природы? Ни одна из крайностей, будь то полный отказ от строительства или «курсы» для животных, не подходит. В такой ситуации важна разработка инфраструктурных решений, которые бы позволяли минимизировать столкновения на дорогах и сохранить хрупкую природную среду. ООО «Сотерра Инжиниринг» предлагает ряд решений в этой сфере, среди которых особое место занимают экодуки, позволяющие безопасно интегрировать пути миграции животных и транспортные магистрали.

Экодуки и биопереходы – это инфраструктурные объекты, созданные для безопасного пересечения дорог дикими животными. Экодук, по сути, является мостом, который перекрывает дорогу, позволяя животным пересекать ее по специально созданной «зеленой» зоне над транспортным

потоком. Биопереходы и экодуки – ключевые элементы экологической инфраструктуры, применяемые в местах, где магистрали пересекают природные территории, тем самым снижая риск дорожно-транспортных происшествий с участием животных.

Экодуки проектируются с учетом потребностей конкретного региона и видов животных, проживающих в его окрестностях. Экодуки могут принимать различные формы,



от тоннелей и гофрированных труб до мостов, адаптированных для передвижения животных. Однако архитектурные и экологические аспекты играют важную роль: для диких зверей вход в темный и пугающий тоннель, наполненный неизвестными звуками, может быть слишком стрессовым. Более естественным и безопасным вариантом оказывается открытое пространство, где транспортный поток размещен под «настилом» моста, а животные пересекают дорогу сверху. В экодуках обычно используются многослойные покрытия, грунты и посадки, что позволяет сделать переход для животных максимально безопасным и естественным.

Эти сооружения крайне сложны и дорогостоящи, так как нужно предусмотреть и сохранение на них ландшафта дикой природы, и изолировать от шума проезжающих автомобилей.

Примером эффективного экодука является сооружение, спроектированное специалистами компании «Стройпроект» на трассе Москва – Казань. Широкий 46-метровый переход (при этом длина открылков с одной стороны составила 71 м на нижнем ярусе, 53 м на среднем ярусе и 40 м на верхнем ярусе) длиной 32 метра плавно и естественно интегрирован в окружающий ландшафт. Подходы к мосту

спроектированы так, чтобы животные не теряли ориентации и могли инстинктивно следовать в нужном направлении. Три плавно поднимающихся ступени и изогнутая воронкообразная форма перехода деликатно направляют животных к экодуку, создавая для них безопасный проход. Архитектурно переход хорошо сочетается с местной природой: он не нарушает естественного ландшафта равнин и возвышенностей, а, напротив, органично вписывается в него, помогая минимизировать стресс для животных. В архитектурной композиции инженеры «Стройпроект» как бы намекают, что для человека это небольшой шаг, но для пугливых зверей – долгий и осторожный путь.

С точки зрения конструктивного исполнения, экодук на М12 выполнен с применением технологии армогрунта и разделными функциями устоев, что обеспечивает прочность и долговечность конструкции. Армогрунт – проверенный метод, который обеспечивает устойчивость и долговечность конструкции за счет послойной отсыпки и уплотнения грунта, в сочетании с использованием георешеток. Это решение позволяет не только оптимизировать затраты на строительство, но и ускорить процесс. По сравнению с традиционными методами, такими как обсыпка устоев, армогрунт более выгоден и эффективен: заказчики могут рассчитывать на снижение расходов при расширении мостового перехода и на высокую надежность конструкции.



Регламентирующие документы:
BS 8006-2010
ОДМ 218.2.027-2012

В основе конструкции армогрунта на М12 – георешетки, произведенные компанией Сотерра Инжиниринг (ранее Tensar). Из первичного полиэтилена путем экструзии получают лист определенной толщины, который после этапа перфорации растягивается в продольном направлении. Таким образом получается одноосноориентированная решетка. Эти одноосноориентированные решетки способны выдерживать значительные нагрузки, что особенно важно при создании масштабных переходов.

Важнейший этап любого производства – контроль качества. В производственной лаборатории выборочно проверяются геометрические и физико-механические показатели рулонов в каждой партии. Качество георешеток проверяется также на долговечность. Исследования долговечности проводятся путём вывешивания образцов, которые подвергаются испытаниям в двух разных климатических камерах (+10° и +20°) при постоянной статической нагрузке до 10,000 часов. После обрыва образца полученные данные анализируются и составляется отчет о ползучести материала, на основании которого можно делать выводы о дальнейших условиях использования материала. На основе этих данных специалисты выводят коэффициенты, обеспечивающие дополнительную безопасность сооружений, что позволяет экодукам справляться с нагрузками, возникающими в ре-



зультате климатических воздействий. Также в производственной лаборатории определяется содержание технического углерода в материале для защиты георешетки от ультрафиолетового излучения, что позволяет хранить рулоны готовой продукции на открытых складах.

Экодуки и биопереходы, как на М12, демонстрируют, что можно строить инфраструктуру, которая не разрывает природу, а бережно вписывается в неё. В современных условиях необходимо не пытаться подчинить природу своим нуждам, а гармонично интегрировать инфраструктурные объекты в окружающую среду. Экодуки, как показано на примере проекта компании ООО «Сотерра Инжиниринг», позволяют решить сразу несколько задач: создать безопасные условия для миграции животных, минимизировать аварийность на дорогах и, в конечном итоге, сохранить экосистемы, которые находятся под воздействием человеческой деятельности.

Такие сооружения становятся необходимой частью сохранения экосистем,

позволяя нам гармонично сочетать потребности общества с заботой о природе. Использование качественных и долговечных материалов, адаптация инфраструктуры к природной среде – всё это помогает нам не просто выживать, а сохранять равновесие и гармонию, позволяя природе и человеку сосуществовать в будущем.

Разработка прочных и экологически безопасных конструкций, использующих современные долговечные материалы, позволяет надеяться, что взаимодействие человека и природы станет более бережным и устойчивым.



8 800 551-81-81 бесплатный номер для звонков из всех регионов России
+7 812 677-07-94 для звонков из стран СНГ
info@soterra.ru



ПОДПИСКА – 2026



Реквизиты учредителя:
ИП Высоцкая Зарема Олеговна,
ИНН 503123164505.
счёт №40802810302500138008 RUB.
В ООО «Банк Точка»
г. Москва
БИК 044525104
Корр. Счёт 30101810745374525104

Редакция Федерального отраслевого журнала «Безопасные и качественные дороги» проводит подписную кампанию на 2026 год.

«БКД» – журнал о дорожной отрасли, развитии национальной сети автомобильных дорог общего пользования, организации безопасного дорожного движения, выполнении национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Издание пропагандирует передовой опыт эффективного строительства, качества ремонта и содержания дорог, улучшения организации дорожного движения.

У журнала «Безопасные и качественные дороги» высокая популярность. Среди авторов – представители власти, руководители отрасли, ученые, руководители

известных дорожных компаний, проектные, изыскательские организации, производители материалов для дорожной отрасли. Журнал распространяется на территории всей России среди госструктур, министерств и ведомств, руководителей организаций и предприятий, производителей строительных материалов, специалистов отрасли. Являясь постоянным партнером и участником крупнейших международных экономических и инвестиционных форумов и выставок, журнал имеет высокое распространение среди ключевых игроков дорожно-строительного рынка.

Журнал имеет две версии: печатную и электронную. Приглашаем наших читателей подписаться на журнал «БКД» и быть в курсе событий в жизни отрасли.

СЧЕТ № ____/П

Платательщик: _____

от « ____ » _____ 2026 г.

НАИМЕНОВАНИЕ ТОВАРА	Количество номеров	Количество экземпляров	Цена за 1 экземпляр	Стоимость
Подписка на печатную версию журнала «Безопасные и качественные дороги» на 2026 г.	6	1	1000 (одна тысяча) рублей	6000 (шесть тысяч) рублей

НДС не облагается

Сумма к оплате: **Шесть тысяч рублей 00 коп.**

ИП Высоцкая З.О. _____

СЧЕТ № ____/П

Платательщик: _____

от « ____ » _____ 2026 г.

НАИМЕНОВАНИЕ ТОВАРА	Количество номеров	Количество экземпляров	Цена за 1 экземпляр	Стоимость
Подписка на электронную версию журнала «Безопасные и качественные дороги» на 2026 г.	6	1	500 (пятьсот) рублей	3000 (три тысячи) рублей

НДС не облагается

Сумма к оплате: **Три тысячи рублей 00 коп.**

ИП Высоцкая З.О. _____

При оформлении подписки необходимо сообщить точный адрес доставки и контактный телефон (E-mail)

Всероссийский отраслевой журнал «Безопасные и качественные дороги»

129337, Москва, Ярославское шоссе, 26Б, стр. 3, МГСУ-МИСИ

Тел.: +7(495) 662-6996 (многоканальный)

E-mail: info@stroyorbita.com 6626996@mail.ru <https://bkdrus.ru/>

СТТ = ХРО

ОСНОВА ВАШЕГО УСПЕХА

Главная выставка строительной техники и технологий в России

26–29 мая 2026

Москва, Крокус Экспо

Разделы выставки:

- Строительная техника и транспорт
- Производство строительных материалов
- Добыча, обогащение и транспортировка полезных ископаемых
- Запчасти и комплектующие для машин и механизмов. Смазочные материалы



БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ
ПО ПРОМОКОДУ
MRСМХZD
— ctt-expo.ru —

Организатор
**SIGMA
XPO**

При поддержке
КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр



АДГЕЗИОННАЯ ДОБАВКА «ИНСТАБ»

- термостабильность с сохранением адгезионных характеристик
- улучшение обволакивающего свойства вяжущего и каменного материала
- улучшение сцепления вяжущего материала и щебня
- увеличение сезона производственных работ по укладке асфальтобетонных смесей
- повышение срока службы дорожного покрытия
- отсутствие резких неприятных запахов
- повышение пластичности битума и удобства уплотнения



РЕКЛАМА

**Российский продукт
для российских
дорог**

Республика Татарстан,
Казань, ул. Достоевского,
д. 52, оф. 108

+7 (917) 260-03-06

roadster116@gmail.com

www.potok-plus.ru