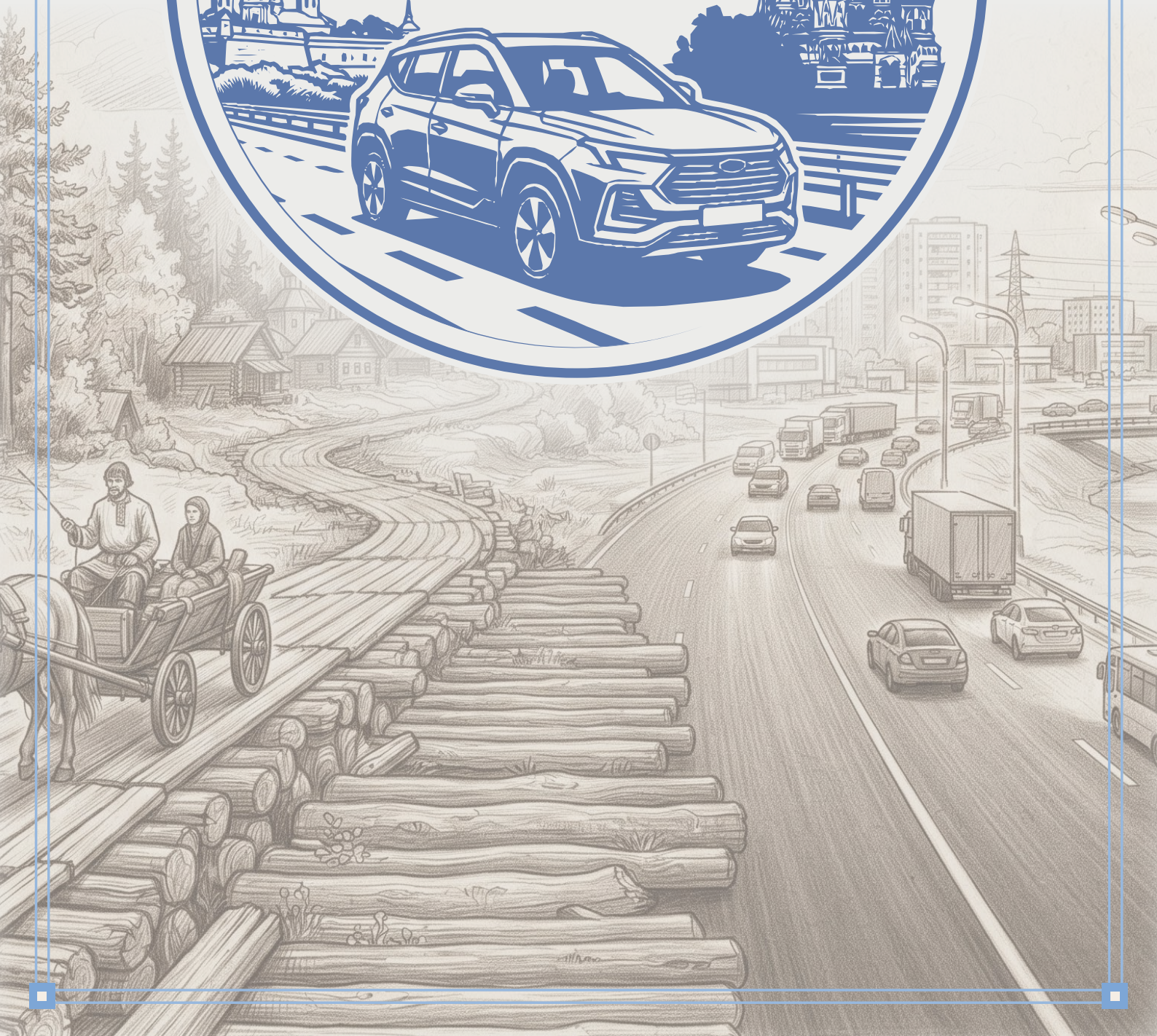
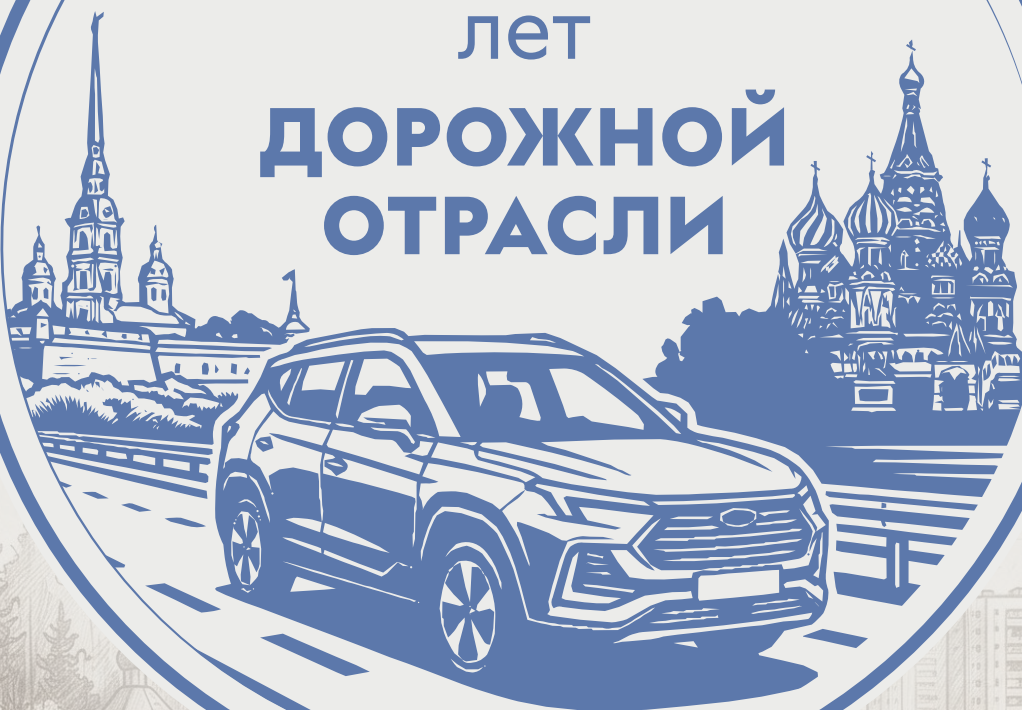


280

лет

ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ



Содержание

ЗАРОЖДЕНИЕ РОССИЙСКИХ ДОРОГ	2
ИМПЕРСКИЕ МАГИСТРАЛИ	4
СОЗДАНИЕ ПЕРВОГО ПРОФИЛЬНОГО ВЕДОМСТВА	6
ПЕРВЫЙ СЪЕЗД РУССКИХ ДЕЯТЕЛЕЙ ПО ШОССЕЙНОМУ ДЕЛУ	7
РАЗДЕЛЕНИЕ ДОРОГ НА КЛАССЫ	8
РЕВОЛЮЦИЯ ПОКРЫТИЯ: ОТ ТОРЦОВ К АСФАЛЬТУ	10
КУРС НА ДОРОГИ С ТВЕРДЫМ ПОКРЫТИЕМ	12
ДОРОГИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.....	14
СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМАГИСТРАЛЕЙ В ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ	16
ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В 70–90-Е ГОДЫ XX ВЕКА	18
СОЗДАНИЕ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ.....	20
АВТОМОБИЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ С ПОЛУОСТРОВОМ КРЫМ	22
ЦИФРОВИЗАЦИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ	24
ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЕТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ. XXI ВЕК	26
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ПО РЕШЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ В.В. ПУТИНА	28
ПРОФЕССИЯ – ДОРОЖНИК.....	30

ЗАРОЖДЕНИЕ РОССИЙСКИХ ДОРОГ

IX-X века



Первый «градострои-
тельный указ»

На Руси появляются деревянные бревенчатые мостовые в виде настилов из пластин и бревен, уложенных поперек дороги.



Великий князь
Владимир
(980–1015)
указывает
«терebить пути
и мосты мостить»

XII век

Активное функционирование сухопутных трасс (например, дороги из Москвы через Сергиев Посад / Шерну во Владимир и Ростов), связывавших ключевые удельные центры.



XI-XIV века

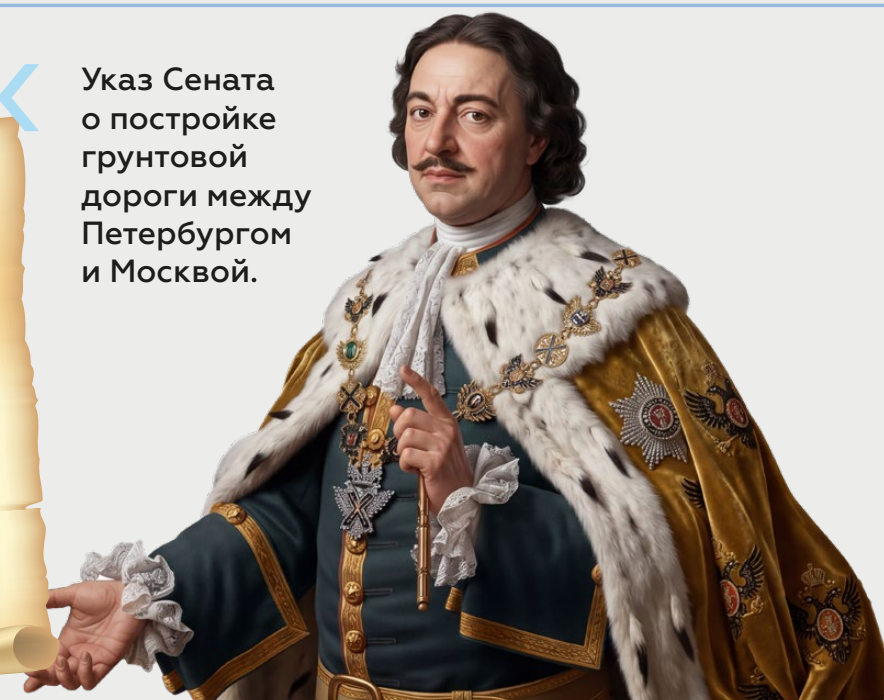
Формирование Великой Переяславской дороги, через которую лежал путь из Киевской Руси в Северо-Восточную Русь (Ростово-Суздальский край), из Киева и Чернигова — в Переславль-Залесский, Суздаль, Ростов Великий и Владимир.



1 июня 1722 года

«...в болотных местах
класть фашины
и между ими насыпать
землю слоями до тех
мест, как вышиною
будет с натуральной
землею ровно
и потом мостить,
не подкладывая под
испод бревен и сверх
того мосту насыпать
по небольшому земли».

Указ Сената
о постройке
грунтовой
дороги между
Петербургом
и Москвой.



XVIII век

Строительство тракта от Москвы до Петербурга — первого в России шоссе общегосударственного значения. Ныне существующая федеральная трасса М-10 «Россия» в значительной части совпадает со своей прародительницей.



1746 год

Завершение строительства тракта от Москвы до Петербурга.



Связь двух
важнейших
городов



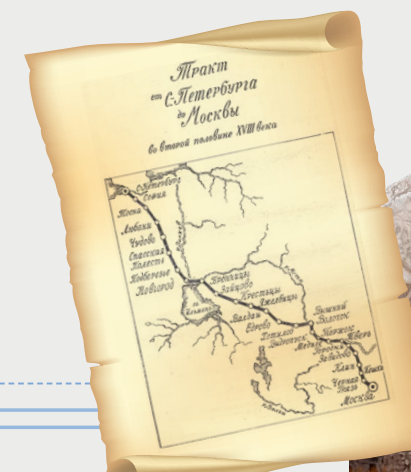
Первая дорога
с твердым
покрытием



Старт развития
транспортной
системы империи



Образец
инженерного
искусства
XVIII века



ИМПЕРСКИЕ МАГИСТРАЛИ

Время больших трактов



В России в конце XVIII — начале XIX века стало возрастать дорожное строительство.



Чуйский тракт

Первые свидетельства использования этих горных переходов относятся к эпохе Великого переселения народов — примерно с IV по VII век. К середине XIX века торговля оживляется настолько, что Чуйский путь превращается в настоящую экономическую артерию региона.



Владимирский тракт

По нему шли купеческие обозы из Москвы в Нижний Новгород и дальше на восток. К XVIII веку он превратился в главную артерию восточного направления: Москва — Владимир — Муром — Нижний Новгород — и дальше, через Казань, на Урал и в Сибирь.



Конструкция капитана Баранова



Двухслойная конструкция дорожного покрытия: нижний слой — щебень размером «малого куриного яйца», а верхний, толщиной 2–4 дюйма, — из каменного материала, который при постройке надо было выровнять и укатить плотнее.

Военно-Грузинская дорога

На протяжении XIX века продолжались работы по обустройству дороги, она шла через Крестовый перевал Главного Кавказского хребта и соединяла города Владикавказ и Тифлис. Военно-Грузинская дорога была оборудована в 1885 году. Строительство дороги имело важное политическое, оборонное и экономическое значение для России, Грузии и всего Закавказья.



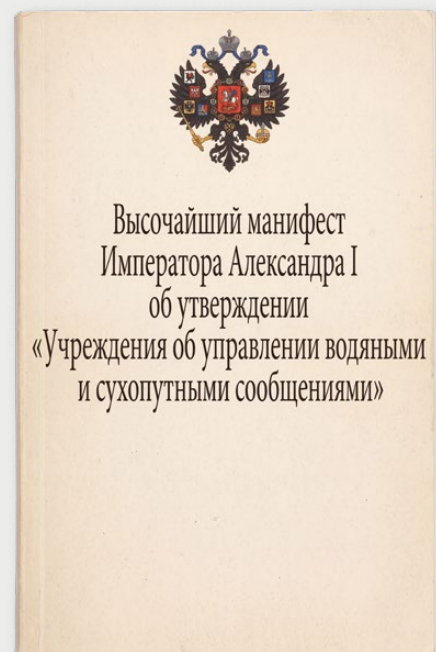
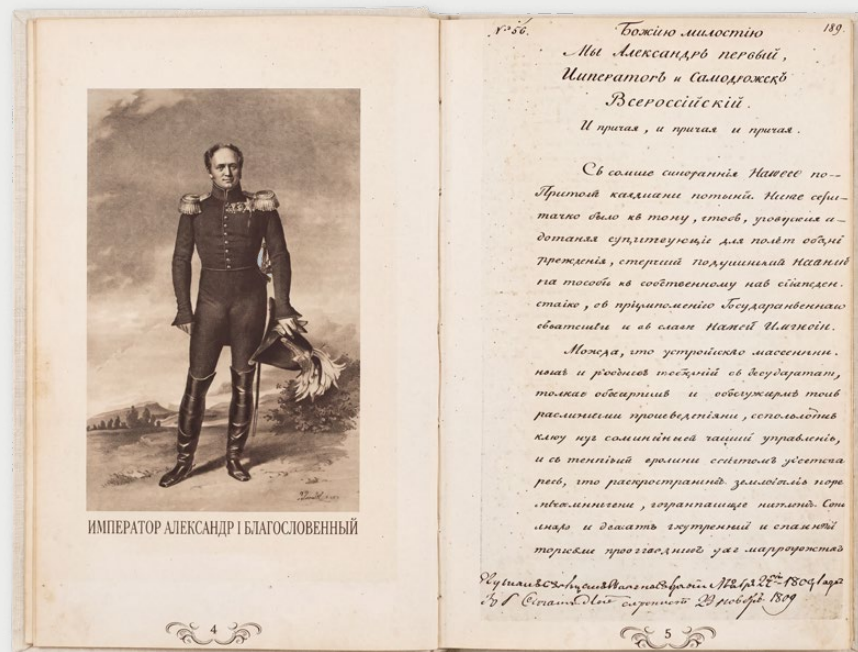
Военно-Грузинская дорога, Анамур. Конец XIX века



СОЗДАНИЕ ПЕРВОГО ПРОФИЛЬНОГО ВЕДОМСТВА

XIX век

20 ноября 1809 года вышел манифест императора Александра I, которым учреждено Управление водяными и сухопутными сообщениями.



Этим же манифестом утверждены Корпус инженеров путей сообщения и Институт Корпуса инженеров путей сообщения.



Главный директор
Голштейн-Ольденбургский
Георгий Петрович
(1809–1812):

«...снабдить Россию инженерами, которые прямо по выходе из заведения могли бы быть назначены к производству всех работ в Империи».



Бетанкур Августин Августинович

Главный директор Управления водяными и сухопутными сообщениями и инспектор Института Корпуса инженеров путей сообщения
(1819–1822)

XX век

ПЕРВЫЙ СЪЕЗД РУССКИХ ДЕЯТЕЛЕЙ ПО ШОССЕЙНОМУ ДЕЛУ

26–29 января 1914 года



Из постановления общего собрания Съезда по водным путям 24 января 1913 года о независимости шоссейных съездов:

«...осуществление таких Съездов, объединив инженеров и техников, работающих над построением и содержанием шоссейных и иных проезжих дорог России в разных правительственных и общественных организациях, послужит успеху дорожного строительства в нашем отечестве и потому является весьма желательным и своевременным».



«Россию нужно сделать проезжей».

«В последнее время явился еще новый фактор, это автомобилизм. Конечно, я говорю об автомобилизме не в виде туризма, а в виде того служения населению, которое выражается в грузовом движении. Разумеется, такого рода характер автомобильное движение может получить только тогда, когда шоссейные дороги будут не в виде подъездных путей, а в виде связанных между собою планомерно проведенных магистралей, к которым должны примыкать пути местные».

Рухлов Сергей Васильевич,
Министр путей сообщения

РАЗДЕЛЕНИЕ ДОРОГ НА КЛАССЫ

25 марта 1833 года

были утверждены основные правила по устройству и содержанию дорог в государстве, а также установлено их разделение на пять классов.



Дороги главных сообщений, или государственные



Дороги больших сообщений



После окончания работ по строительству шоссе Санкт-Петербург – Москва в общих чертах была определена сеть предполагаемых к постройке шоссейных дорог и утверждены основные правила по устройству и содержанию дорог в государстве, а также установлено новое разделение грунтовых дорог на пять классов.



Дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию



Дороги уездных почтовых и торговых сообщений



Дороги сельские и полевые



Дороги первого класса (шириной 60 сажень) и некоторые из дорог второго и третьего классов отнесены к Главному Управлению Путей Сообщения, предполагалось обустроить их в шоссе на счет казны.

Для строительства и содержания на счет земских повинностей дорог второго, третьего и четвертого (ширина — 30 сажень) учреждены губернские строительные и дорожные комиссии и уездные дорожные комиссии.



РЕВОЛЮЦИЯ ПОКРЫТИЯ: ОТ ТОРЦОВ К АСФАЛЬТУ



В эпоху Ивана Грозного, а это XVI век, московские улицы не представляли собой направления из непролазной грязи. Поверх земли на них, иногда во всю ширину, были уложены многослойные деревянные покрытия.

В Петербурге впервые в мире появились деревянные мостовые из шестигранных шашек-торцов. В 1820 году ими были выложены участки Большой Морской и Миллионной улиц, а в 1832 году — участок Невского от Адмиралтейства до Фонтанки.



В середине XVII века было принято решение устраивать дороги камнями. По указу Петра I в 1705 году при въезде в Москву в качестве уплаты принимали камни: «по три камня диких, речных, а чтоб те камни меньше куриного яйца не были».



Асфальт на столичных улицах начал появляться в России во второй половине XIX века. Для приготовления асфальтобетонной смеси в то время были необходимы два основных компонента: щебень и битум.



КУРС НА ДОРОГИ С ТВЕРДЫМ ПОКРЫТИЕМ

С появлением первых автомобилей в начале XX века строительство дорог стало активно развиваться

До середины XIX века в дорожном строительстве империи безраздельно господствовал ручной труд. Механизация началась с применения механизмов по выемке и уплотнению грунта на конной тяге: «утюгов», лопат, катков.



1928 год



К строительству сети местных дорог государство решило привлечь население. Правительство издало постановление «О **трудовой дорожной повинности**», так юридически обосновали привлечение сельского населения к дорожному строительству. На местах создали специальные «штабы по борьбе с бездорожьем».



1930-е годы

В Москве был пущен в эксплуатацию первый завод по производству холодных асфальтобетонных смесей, который уже в первый год выпустил **1500 тонн** продукции. Началось активное асфальтирование улиц Москвы.



ДОРОГИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В период Великой Отечественной войны Дорожные войска содержали 359 тыс. км военно-автомобильных дорог. Восстановили — 100 тыс. км дорог, 1,1 млн пог. м мостов; оборудовали 206 крупных паромных переправ, более 10 тыс. км деревянных колейных дорог в труднодоступных местах.

Битва за Москву и оборона Ленинграда, Сталинградская битва и Курская дуга, операция «Багратион» и штурм Берлина — во всех крупнейших сражениях отличились и Дорожные войска.

Ленинград – Дорога жизни

Дорога жизни состояла из трех участков: Западного, Восточного и ледового участка Ладожского озера в 30 км. Дорожники оборудовали к концу января 1942 года шесть ледовых полос. Дорога работала с невероятным напряжением. Содержанием и обслуживанием ее занимались почти 19 тыс. солдат и командиров, из них на ледовом участке работали 8 400 человек.



Сталинградская битва

Боевые действия проходили на западном берегу Волги, в то время как фронтовой тыл находился на восточном. В связи с этим развернулось активное строительство переправ, которое сильно осложнялось из-за открытых пространств и отсутствия лесов на берегах реки, а также постоянных налетов немецкой авиации.



Несмотря на трудности, за четыре месяца паромами через Волгу переправили около 1,4 млн человек, более 90 тыс. автомобилей и тракторов. За сентябрь и октябрь 1942 года воины-дорожники построили 363,7 км дорог, возвели и отремонтировали 383 моста общей протяженностью 6 км.

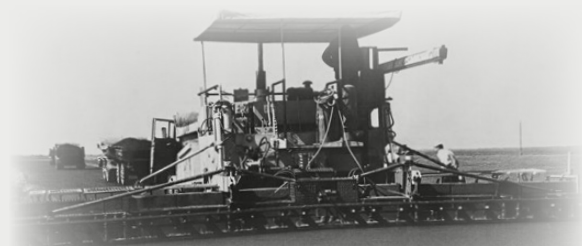
Курская битва

Для обеспечения необходимой скорости продвижения советских войск в июле – августе 1943 года дорожными войсками Брянского фронта было построено, восстановлено и усилено 619 мостов, построено 69 км дорог с каменным покрытием, отремонтировано 280 км дорог.



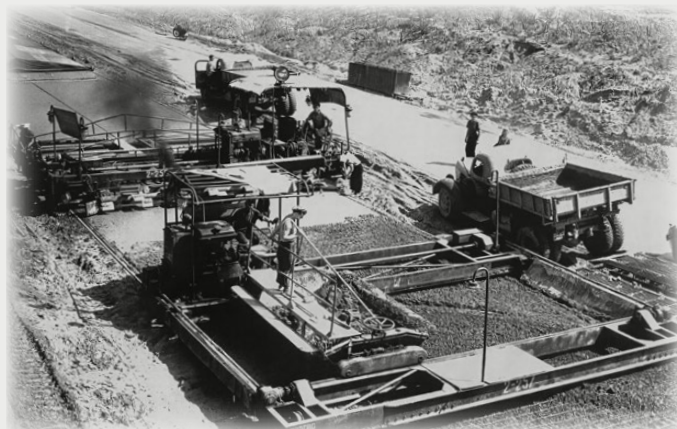
СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМАГИСТРАЛЕЙ В ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ

После восстановления разрушенной в годы Великой Отечественной войны инфраструктуры в СССР приступили к масштабной индустриализации дорожной сети и строительству первых крупных скоростных обходов.



Строительство МКАД

Идея создать вокруг Москвы кольцевую автомагистраль появилась в 1930-х годах, но архитектурно-планировочное задание для проектирования дороги было утверждено только 3 марта 1950 года. К строительству приступили в 1956 году. Первый участок — 48 км от Ярославского до Симферопольского шоссе — открыли в 1960 году.



Замкнулось транспортное кольцо спустя два года, и 5 ноября 1962 года москвичи могли передвигаться на своих авто по всей трассе. Общая протяженность дороги составляла около 109 км, а ширина — 24 м, 14 из которых занимала проезжая часть.



М-5 «УРАЛ»

Автодорога обеспечивает надежное транспортное сообщение между несколькими регионами России: Московской, Рязанской, Пензенской, Самарской и Челябинской областями. Строительство участка Рязань — Куйбышев началось в январе 1942 года и первоначально велось в ускоренном темпе, так как Куйбышев был резервной столицей страны на случай захвата Москвы немецко-фашистскими войсками. Участок до Куйбышева был достроен в 1946–1947 годах. На всём протяжении (от Москвы до Челябинска) движение по трассе М-5 было открыто в 1965 году.

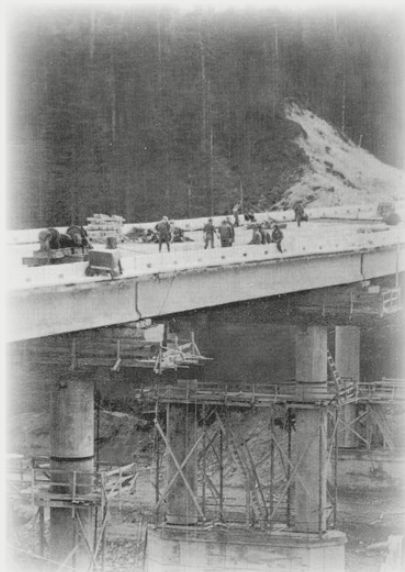


ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В 70-90-Е ГОДЫ XX ВЕКА



Соединение Карелии и Мурманской области

Из доклада первого заместителя Председателя Совета Министров КАССР А. А. Исакова на III сессии Верховного совета КАССР восьмого созыва 20 апреля 1972 года: «Особое место в программе дорожного строительства занимает дорога Ленинград — Мурманск. Эта наша важнейшая магистраль пройдет по всей Карелии с северной до южной границы».



Донские дороги

В 1984 году вышло постановление Правительства СССР о строительстве скоростных выходов из Москвы. Один из них — автотрасса «Дон». Первым был построен обход г. Домодедово, км 32 — км 45. Он был введен в 1988 г. Таким образом, было исключено транзитное движение транспорта через г. Домодедово, в 1991 году был построен участок от 45-го до 51-го км.



СОЗДАНИЕ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ

Строительство, масштабная реконструкция и поддержание дорог в нормативном состоянии требуют непрерывного финансирования.

1991 год



Принят Закон Российской Федерации от 18.10.1991 № 1759-1 «О дорожных фондах в Российской Федерации». Отменен Федеральным законом от 22.08.2004 № 122-ФЗ, вышеуказанный закон признан утратившим силу с 1 января 2005 года.

2011 год



Утвержден Федеральный закон от 06.04.2011 № 68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

ДОРОЖНЫЙ ФОНД — часть средств бюджета, подлежащая использованию в целях финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов.



В настоящее время в Российской Федерации действует трехуровневая система дорожных фондов:

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ дорожный фонд



РЕГИОНАЛЬНЫЕ дорожные фонды



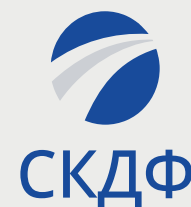
МУНИЦИПАЛЬНЫЕ дорожные фонды (появились с 2014 года)



2022 год



Создана система контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов (СКДФ).



Главная цель — сделать движение и расходование средств в дорожной отрасли максимально прозрачным и доступным для контроля не только со стороны государства, но также бизнеса, общественных организаций и отдельных граждан.

АВТОМОБИЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ С ПОЛУОСТРОВОМ КРЫМ

После возвращения Крыма в Российскую Федерацию в 2014 году возникла необходимость сухопутной связи полуострова с материковой частью страны.

Крымский мост

Самый длинный мост в Европе, реализованный строителями на высочайшем технологическом уровне.



16 мая 2018 года запущено движение автотранспорта по Крымскому мосту через Керченский пролив. **> 34,8 млн автомобилей** проехало с момента открытия*



Общая протяженность.....	19 км
Количество полос.....	4
Пропускная способность.....	до 40 тыс. авт./сут
Ограничение скорости.....	90 км/ч
Расчетная скорость.....	до 120 км/ч
Судоходный пролет.....	227 м
Ширина.....	35 м

* По состоянию на 28 сентября 2026 года.

Трасса А-291 «Таврида»

Одна из самых крупных и важных федеральных автодорог в Крыму, автомобильная дорога связала город Керчь на востоке с Севастополем на западе через Феодосию, Белогорск, Симферополь и Бахчисарай.



27 августа 2020 года дан старт движению по федеральной трассе. **> 34,3 млн автомобилей** проехало с момента открытия*



Общая протяженность.....	256,1 км
Искусственные сооружения.....	98
Многоуровневые развязки.....	21
Надземные пешеходные переходы.....	30
Автобусные остановки.....	59
Барьерные ограждения.....	681 км



* По состоянию на 28 сентября 2026 года.

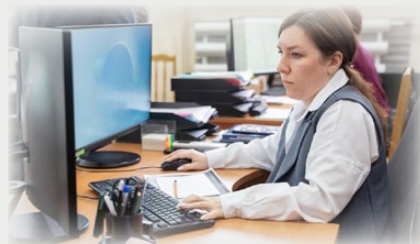
ЦИФРОВИЗАЦИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

С ростом общей протяженности дорог и массовой автомобилизации в России появилась потребность в современных цифровых решениях, обеспечивающих безопасность на дорогах.

2020 год

БЕЗОПАСНЫЕ
КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ
НАЦИОНАЛЬНЫЕ
ПРОЕКТЫ
РОССИИ

Работа по внедрению и развитию ИТС в регионах стартовала благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги».



2025 год

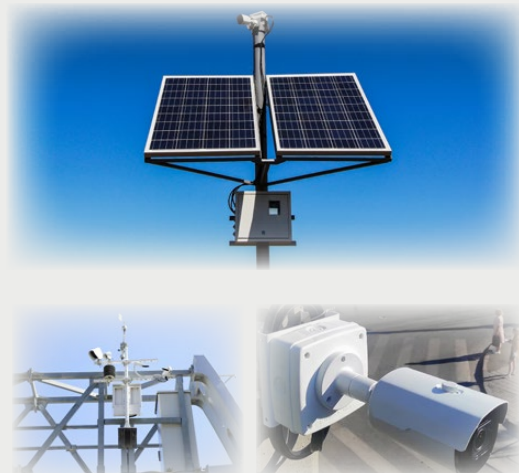
ИНФРАСТРУКТУРА
НАЦИОНАЛЬНЫЕ
ПРОЕКТЫ
РОССИИ

Мероприятия продолжились по национальному проекту «Инфраструктура для жизни».



ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ

66 городов
58 субъектов РФ
> 300 тыс. человек



Итоги 2026 года

1-го уровня зрелости достигли
28 городских агломераций
Заявляют о возможности досрочного достижения 1-го уровня зрелости
4 агломерации



ВНЕДРЕНИЕ БЕСПИЛОТНОЙ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

2025 год

ДОРОГА
2025

Впервые продемонстрирована укладка асфальтобетона с помощью беспилотной отечественной техники, а также технология удаленного управления бульдозером.



Каранский карьер

Крупное горнодобывающее предприятие Донецкой Народной Республики, полигон для испытаний российской беспилотной техники — удаленного управления бульдозером.



2025 год

Подписано первое соглашение о сотрудничестве с Российским дорожным научно-исследовательским институтом (в ведении Федерального дорожного агентства) о внедрении автономной техники.

2026 год

Подписано шестистороннее соглашение о развитии беспилотных технологий в дорожной деятельности. Успешный пилотный проект с беспилотным самосвалом КАМАЗ 65119.



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЕТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ. XXI ВЕК*

Дороги в РФ

ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ
АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ РФ **≈ 1,6** млн км

ИЗ НИХ
ФЕДЕРАЛЬНОГО
ЗНАЧЕНИЯ **> 66,4** тыс. км

в ведении

 ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО
РОСАВТОДОР **60,4** тыс. км

 **АВТОДОР** **≈ 6** тыс. км
ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ



А-240 Брянск – Новозыбков – граница с Республикой Беларусь



А-340 Улан-Удэ – Кяхта – граница с Монголией



М-5 «Урал»



Р-217 «Кавказ»



7 519 
МОСТОВ
и путепроводов



54 
автодорожных
тоннелей



747 
пешеходных
переходов
в разных уровнях



В НОРМАТИВНОМ
СОСТОЯНИИ:

72,9 % ФЕДЕРАЛЬНОЙ
СЕТИ РОСАВТОДОРА

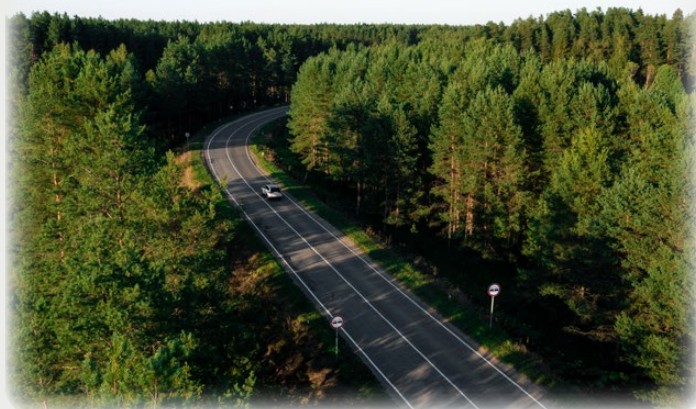
А-147 Дзубга – Сочи



М-8 «Холмогоры»



Р-132 «Золотое кольцо»



Р-256 «Чуйский тракт»

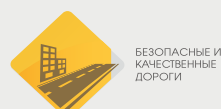


* По состоянию на 28 сентября 2026 года.



НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ПО РЕШЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ В.В. ПУТИНА

2017–2025 годы <<< > **213** ТЫС. КМ ПОСТРОЕНО,
РЕКОНСТРУИРОВАНО, ОТРЕМОНТИРОВАНО, В ТОМ ЧИСЛЕ
КАПИТАЛЬНО

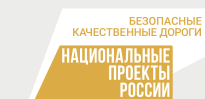


2017–2018 годы

21 января 2017 года



Постановление Правительства Российской Федерации № 47 «Об иных межбюджетных трансфертах, предоставляемых бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках основного мероприятия «Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»

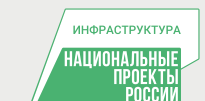


2019–2024 годы

7 мая 2018 года



Указ Президента Российской Федерации № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»



2025–2030 годы

7 мая 2024 года



Указ Президента Российской Федерации № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года»

* По состоянию на 28 сентября 2026 года.

ГОРОДСКИХ дорог в нормативе



2018 год – 44 %
2025 год – 85 %



РЕГИОНАЛЬНЫХ дорог в нормативе



2018 год – 43,6 %
2025 год – 56,3 %



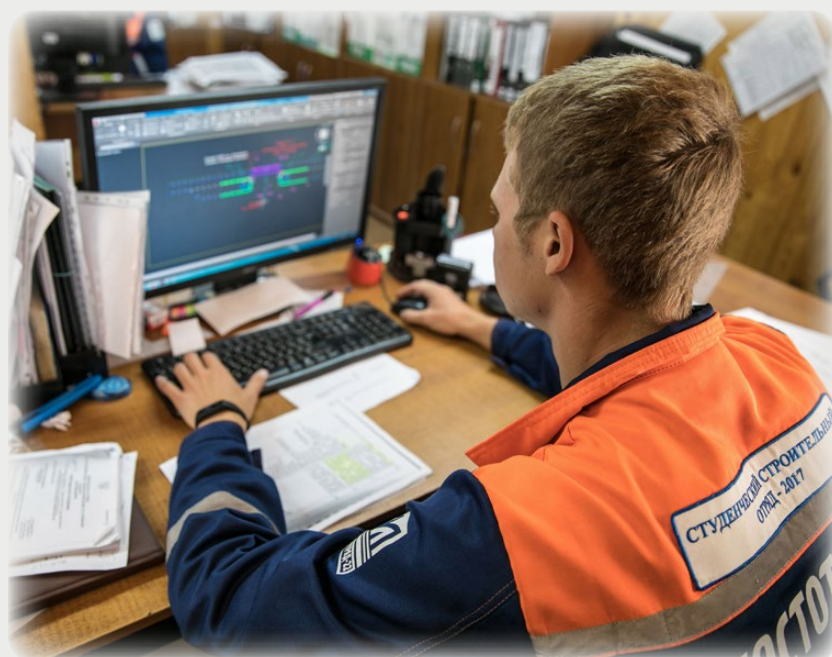
Удовлетворенность
качеством и доступностью
автомобильных
дорог **59 %**



ПРОФЕССИЯ – ДОРОЖНИК



За каждым километром бескрайних дорог стоят сотни незаменимых героев.



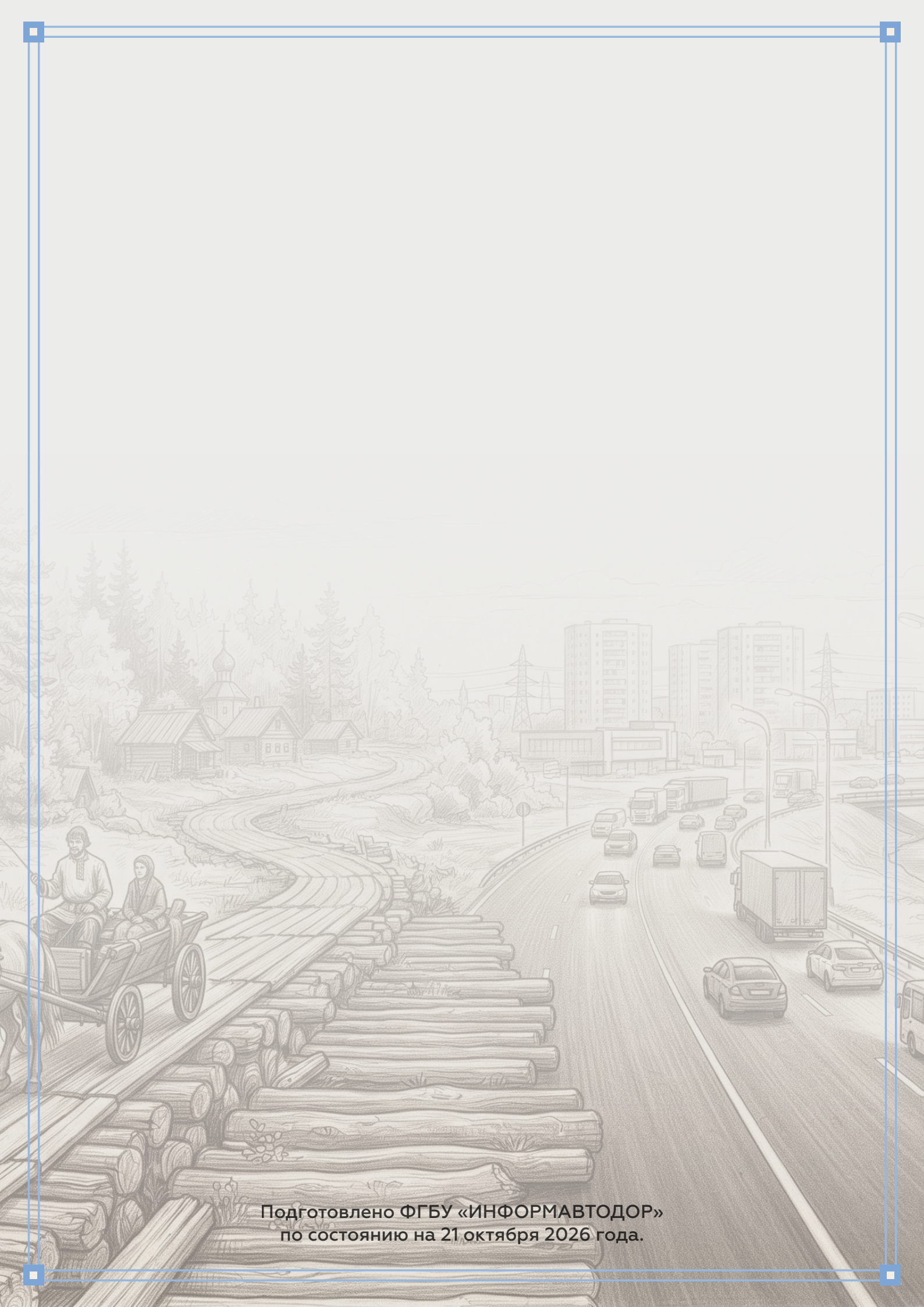
Это специалисты, участвующие в планировании, проектировании, строительстве, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.



Дорожники ежедневно создают основу развития регионов и связывают всю страну в единую транспортную сеть.

Для заметок

Handwriting practice area with 20 horizontal dashed lines.



Подготовлено ФГБУ «ИНФОРМАВТОДОР»
по состоянию на 21 октября 2026 года.