



МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

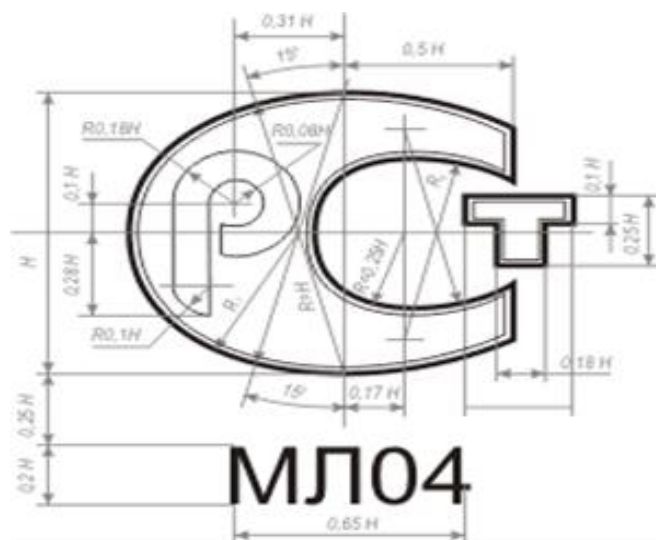


РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТА
РУТ (МИИТ)



IX ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ с международным участием

«СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕВОЙ НАУКИ»



25 ноября 2025 г.
г. Москва

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

В целях расширения межвузовского взаимодействия в Российском университете транспорта (МИИТ) **25 ноября 2025 года** Институт пути строительства и сооружений будет проводить ежегодную Всероссийскую конференцию с международным участием **«СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕВОЙ НАУКИ»**.

Целью и задачами конференции являются: обсуждение различных вопросов развития транспортной отрасли, развитие взаимодействия преподавателей и студентов, как необходимый этап в организации их исследовательской деятельности; повышение интереса студентов, магистрантов и аспирантов к избранной профессии.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

Розенберг И.Н. – председатель оргкомитета, научный руководитель РУТ (МИИТ), д.т.н., профессор, г. Москва.

Шепитько Т.В. – сопредседатель оргкомитета, директор Института путей сообщения и строительства РУТ (МИИТ), д.т.н., профессор, г. Москва.

Гуськова М.Ф. – зав. кафедрой «Менеджмент качества» ИПСС РУТ (МИИТ), председатель учебно-методической комиссии ИПСС РУТ (МИИТ), д.э.н., профессор, сопредседатель оргкомитета, г. Москва.

Нестеров И.В. – зав. кафедрой САПР ИПСС РУТ (МИИТ), к.т.н., доцент, г. Москва.

Савчук Р.Р. – к.ф.н., доцент кафедры «Менеджмент качества» ИПСС РУТ (МИИТ), г. Москва, сопредседатель оргкомитета.

Савчук Р.Р. – к.ф.н., доцент кафедры «Менеджмент качества» ИПСС РУТ (МИИТ), г. Москва, сопредседатель оргкомитета.

Ерохина З.Н. – зав. лабораторией кафедры «Менеджмент качества» ИПСС РУТ (МИИТ), г. Москва.

Черкасов А.М. – главный эксперт АО «Ямалгипротранс», зав. кафедрой «Транспортное строительство в экстремальных условиях», ИПСС РУТ (МИИТ), доцент, к.т.н., г. Москва.

НАУЧНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ

1 • Строительство и содержание транспортной инфраструктуры и промышленных объектов: вчера, сегодня, завтра.

2 • Актуальные аспекты экономики и менеджмента. Социальное и государственно-частное партнерство, как институциональный капитал устойчивого экономического развития общества. Инженерный менеджмент. IT–сервис менеджмент. Менеджмент проектов и рисков. Организация и управление перевозками. Экологическая безопасность.

3 • Практические аспекты современного образования. Подготовка и переподготовка кадров для информационного общества. Технические средства обучения. Электронное образование. Смарт–образование. Правовое обеспечение деятельности транспорта и транспортной инфраструктуры.

4 • Управление качеством в производственных и технологических системах. Системы менеджмента качества. Менеджмент систем транспортной и информационной безопасности. Безопасность на транспорте.

5 • Информационно-коммуникационные технологии в образовании, науке и экономике. Менеджмент систем транспортной и информационной безопасности. Компьютерная безопасность. Автоматизация бизнес–процессов. продукции и услуг. Программно–аппаратные и технические средства контроля и управления. Навигационно-информационные системы.

ФОРМА УЧАСТИЯ В РАБОТЕ КОНФЕРЕНЦИИ

Форма участия в работе конференции – **ЗАОЧНАЯ**.

КОТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Савчук Рамиля Рафиковна – сопредседатель оргкомитета.

Тел.: 8-926-174-72-22 E-mail: gm-rut-miit@yandex.ru

ПУБЛИКАЦИЯ МАТЕРИАЛОВ КОНФЕРЕНЦИИ

По результатам конференции будет издан электронный сборник научных трудов конференции (РИНЦ), который будет рассылаться участникам бесплатно.

МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В КОНФЕРЕНЦИИ

Для участия в работе конференции необходимо **до 20.11.2025 г.** направить на e-mail gm-rut-miit@yandex.ru следующие материалы:

- **Статья:**

Оформляется в соответствии с требованиями, приведенными в таблице. Место учебы, наименование организации приводятся **сокращенно** в соответствии с уставными документами. Включение статьи для издания в сборнике – при положительном решении редакционной коллегии, без сертификата участника.

- **Заявка**

- **Скан проверки на оригинальность текста в формате PDF.**

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ СТАТЬИ

Формат статьи	A4, ориентация – книжная , альбомные страницы не допускаются
Сохранение файла	В формате Microsoft Word (*.doc или *.docx). Название файла – фамилия автора(ов): иванов_статья.docx, иванов_заявка.docx, иванов_атип.pdf
Шрифт	Times New Roman, цвет – черный, 12 пунктов
Объем	До 3–6 страниц , включая формулы, рисунки и таблицы
Язык статьи	Русский
Название статьи	Строчными буквами, полужирно по центру
Авторы	Строкой ниже названия выравнивание по правому краю
Наименование ВУЗа	Сокращенное название ВУЗа (как в Уставе Вуза), город, страна
Текст статьи	Набирается в текстовом редакторе Word. Выделения в тексте – без разрядки и подчеркиваний.
Аннотация	До 5-7 предложений
Ключевые слова	До 10 слов
Рисунки	Рисунки и графики должны иметь четкое изображение, по центру . Подрисуночная подпись обязательна , под рисунком по центру .
Таблицы (только в черно-белом исполнении)	Название таблицы располагается над таблицей по центру . Размер шрифта табличного текста – 10 пунктов . Например, Таблица 1. – График движения (без точки в конце названия).
Ссылки на литературу	Ссылки следует оформлять в виде указания в тексте в квадратных скобках на источник списка литературы.
Список литературы	Оформляется простым списком (не нумерованным)
Поля	Все стороны – 2 см
Интервал	Межстрочный – одинарный. Интервалы перед и после – 0 пт
Выравнивание текста	По ширине
Абзацный отступ	1,25 см
Нумерация страниц	Не ведется
Проверка на оригинальность текста	Скан проверки в формате PDF присылается вместе со статьей. Оригинальность – не менее 70 % («Антиплагиат.ру»). Ответственность за достоверность представленной информации в своей работе несет автор

Авторы, подавшие материалы для публикации, **соглашаются со следующими положениями:** Авторы сохраняют за собой все авторские права и одновременно предоставляют сборнику право первой публикации, что позволяет распространять данный материал с указанием авторства и первичной публикации в сборнике.

Материалы, присланные **позднее установленного срока** или **не удовлетворяющие указанным требованиям**, не рассматриваются.

Оргкомитет оставляет за собой право не вступать в переписку с авторами этих материалов.

ЗАЯВКА–АНКЕТА НА УЧАСТИЕ ВО ВСЕРОССИЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМ УЧАСТИЕМ «СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕВОЙ НАУКИ – 2025»

Название статьи	
Авторы	
Научный руководитель, Контакты н/руководителя	Ф.И.О. полностью, степень, звание телефон e-mail обязательно (для рассылки сборника)
№ секции	№
Название ВУЗа	Сокращенное название в соответствии с Уставом Вуза, город, страна
Ф.И.О. соавтора	полностью
Контактный телефон	
Контактный E-mail	
Бакалавр/магистр и т.д.	
Ф.И.О. соавтора	полностью
Контактный телефон	
Контактный E-mail	
Бакалавр/магистр/специалист / аспирант и т.д.	
Ф.И.О. соавтора	полностью
Контактный телефон	
Контактный E-mail	
Бакалавр/магистр и т.д.	

ПРИМЕР ОФОРМЛЕНИЯ СТАТЬИ

Оценка образования колеи на поверхности полимерасфальтобетонных шпированными шинами

¹Адамьян Т.Д., бакалавр

¹Дьячков Н.Н., бакалавр

²Николаев В.И., начальник лаборатории

Научный руководитель: ¹Лушников Н.А., к.т.н., доцент

¹РГТУ (МИИТ) г. Москва, РФ

²ОАО «Каздорстрой», г. Казань, РФ

Аннотация: В статье разъясняется необходимость проведения комплекса мероприятий по предотвращению колеобразования.

Ключевые слова: улично-дорожная сеть, колеа, колеобразование, ПБВ, БНД

Колеобразование на автомобильной дороге приводит к ряду негативных последствий, таких как:

1) Повышению числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП), вследствие чего также происходит возрастание количества несчастных случаев.

2) Уменьшению срока службы дороги и другим отрицательным явлениям [1, 2].

Трёхметровая рейка и линейки являются самыми простыми и распространёнными способами измерения глубины колеи (рис. 1). Рейка прикладывается к верхним краям колеи, далее с помощью отвеса и линейки определяется расстояние между нижней частью рейки и основанием колеи.



Рис. 1. – Схема измерения колеи рейкой

Этот метод имеет ряд безоговорочных преимуществ.

Для получения такой смеси как ПБВ, специальные СБС-полимеры добавляются в горячий БНД [4]. Результаты проведенных испытаний на колеобразование двух смесей на основе различных типов вяжущих приведены в таблице 1.

Таблица 1. – Сравнение влияния вяжущего на колеобразование

Смесь	Вяжущее	Температура уплотнения смеси, °С	Плотность смеси, кг/м³	Толщина плиты, мм	Кол-во циклов	Глубина колеи, мм
ЩМА16	ПБВ 60	170	2,528	55	20 000	2,61
ЩМА16	БНД 70/100	170	2,612	55	20 000	3,40

Вывод: Исходя из полученных в лабораторных и производственных условиях данных асфальтобетоны на основе ПБВ имеют ряд преимуществ по сравнению с аналогичными композициями на битуме.

Список литературы и источников:

1. Ковалев, Д. И. Некоторые методы измерения параметров колеи на дорожных покрытиях / Д. И. Ковалев, П. А. Лушников, В. А. Кретов, Н. А. Лушников // Дороги и мосты. – 2019. – № 2. – С. 104–110. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=45638082> (дата обращения: 20.01.2022)

4. Лушников, Н. А. Измерение глубины колеи на покрытии автомобильной дороги методом лазерного сканирования / Н. А. Лушников, Т. И. Лалова, П. А. Лушников, Д. И. Ковалев // Дороги и мосты. – 2020. – № 2. – С. 138–144. – URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=46505717> (дата обращения: 20.01.2022).

5. Исследовательские данные из строительной лаборатории ОАО «Каздорстрой» от 07.08.2023