

ВСЕГДА АКТУАЛЬНЫЙ БИТУМ

С заботой о дороге

В Санкт-Петербурге 2–3 апреля прошла IV Межотраслевая конференция «Битум и ПБВ: актуальные вопросы 2015». Ее проведение инициировали компании «СИБУР» и «Газпромнефть – Битумные материалы» при поддержке Федерального дорожного агентства и Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Мероприятие стало площадкой для активного взаимодействия всех основных участников рынка – здесь в полной мере был соблюден баланс интересов науки и производства, государства и бизнеса.

В работе конференции приняли участие около 200 специалистов. Они обсудили технологические особенности работы с ПБВ, рассказали об опыте применения вяжущих в дорожном строительстве, проанализировали ход дальнейшего развития рынка битумных технологий в России – уже с опорой на новые стандарты.

Внимание было уделено вопросам реализации ПБВ и взаимодействию с потребителями, вопросам адаптации технологии Superpave применительно к России с ее разнообразными климатическими зонами. Специалисты отметили, что технология Superpave направлена на то, чтобы грамотно подобрать битумный материал для той или иной местности. Специалисты – участники конференции также затронули тему, связанную с лабо-

раторными методами прогнозирования долговечности ПБВ и полимерасфальтобетонов, обсудили возможности импортозамещения.

С докладами на пленарном заседании выступили заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Астахов, первый заместитель председателя правления Государственной компании «Автодор» по технической политике Игорь Урманов, генеральный директор ООО «Автодор-Инжиниринг» Николай Быстров, генеральный директор ООО «Газпромнефть – Битумные материалы» Дмитрий Орлов, член правления – управляющий директор дирекции синтетических каучуков компании «СИБУР» Михаил Гордин.

В ходе заседания было отмечено, что в последние три года наблюдается рост использования модифицированных битумов в дорожном строительстве. Для решения задачи, связанной с расширением потребления ПБВ, необходимо усилить эффективность их использования, а также продолжить поиск новых инновационных материалов. Участникам конференции было зачитано обращение Олега Валентиновича Белозерова, заместителя министра транспорта Российской Федерации, в котором также говорилось о том, что 2015 год должен стать периодом для серьезнейших шагов в плане решения задач, поставленных на данной конференции.

Игорь Астахов в своем докладе сделал акцент на необходимость увеличения продолжительности службы дорог.

Он осветил задачи, поставленные перед Росавтодором до 2019 года, по приведению автодорог в нормативно-эксплуатационное состояние. Среди задач – ликвидация последствий многолетнего недофинансирования отрасли в виде накопившегося «недоремонта». Подчеркнув важность приведения 85% федеральных дорог в соответствие с нормативными показателями, Астахов отметил, что соответствующие объемы средств заложены в Государственную программу «Развитие транспортной системы России» до 2020 года.

Значительное внимание докладчик уделил проблемам эксплуатации дорог в условиях перегрузки, связанным, в том числе, и со сверхнормативными грузо-перевозками.

«Строительство и эксплуатация современных дорог требует использования инновационных методик, совершенно новой организации процесса и качественных материалов, в частности – битума... В перспективе межремонтные сроки эксплуатации покрытий должны достигнуть 12 лет. Одним из инструментов достижения данной цели является объединение усилий дорожников и представителей нефтеперерабатывающей и нефтехимической отраслей для разработки и внедрения высококаче-





ственных битумов и полимерных вяжущих», – сказал Игорь Георгиевич.

С большим вниманием и интересом участники восприняли выступление Игоря Урманова, который признался, что с болью в сердце воспринимает каждый несчастный случай на автодороге. По его словам, важно приложить все возможные усилия для того, чтобы обеспечить пользователю качественный и, что самое главное, безопасный проезд. Немаловажную роль в этом, конечно же, играют материалы.

«Ежегодно мы увеличиваем в России количество дорог высшей технической категории, для создания которых используются лучшие отечественные и зарубежные разработки. Именно стимулирование активного использования высококачественных вяжущих материалов позволило улучшить качество отечественных дорог. Эти перемены по достоинству уже успели оценить наши пользователи», – заметил Игорь Александрович.

Игорь Урманов рассказал о подходах к разработке межгосударственных стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение технических требований Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».

Возможности и перспективы

Ряд докладов участников был посвящен изменениям, произошедшим в нормативно-технической базе в связи с началом действия технического регламента Таможенного союза. В этой связи, по мнению И.А. Урманова, следующая по-

добная конференция уже должна носить статус международной.

Перспективы дальнейшего развития требуют от отраслевиков решения многих задач, в том числе и связанных с профессиональной кадровой подготовкой, о чем также было заявлено в ходе пленарного заседания.

«Федеральным дорожникам удалось ликвидировать почти 30-летнее отставание в уровне проработки отраслевой нормативной базы, разработаны новые стандарты по применению прогрессивных технологий и материалов. Однако нужны не только новые регламенты, но и профессиональные кадры, умеющие максимально эффективно внедрять их на практике. Без отдельного фокуса на этой проблеме добиться желаемого результата будет невозможно», – констатировал Николай Быстров.

А еще Николай Викторович в шутку добавил: «Ненормативным дорогам, как и ненормативной лексике, нет места в нашей жизни!»

Участниками конференции было заявлено, что в рамках сотрудничества Росавтодора, Государственной компании «Автодор», а также компаний «Газпромнефть – Битумные материалы» и «СИБУР» планируется формирование информационных общепромышленных баз данных, отражающих результаты использования материалов на конкретных объектах строительства и реконструкции автодорог и искусственных сооружений.

Совместная деятельность ведущих компаний и государственного регу-

лятора будет также направлена на развитие и координацию научно-исследовательской деятельности, продолжение сравнительных испытаний битумных материалов, организацию специализированных лабораторий.

Михаил Гордин в этой связи заметил, что для компании «СИБУР» приоритетом является качество поставляемой продукции. «Наш лабораторный комплекс на дочернем предприятии «Воронежсинтезкаучук» готов к проведению подобных исследований, а также к тому, чтобы обеспечить эффективную экспертизу материалов, применяемых в дорожном строительстве», – сказал он.

«Благодаря внедрению современных технологий и применению инновационных компонентов в производстве ПБВ мы имеем возможность выпускать качественную продукцию, которая соответствует российским и международным стандартам. Проводимые нашей компанией исследования показывают, что использование ПБВ существенно повышает эксплуатационные характеристики дорожных покрытий», – отметил Дмитрий Орлов.

В Северо-Западном направлении...

Поскольку мероприятие было организовано в Петербурге, собравшихся на пресс-конференции журналистов волновал вопрос развития дорожной инфраструктуры города и области. Участникам конференции были названы следующие цифры относительно Северо-Западного федерального округа: на дороги Петербурга и Ленобласти в 2015 из федерального бюджета будет выделено 21,8 млрд. Планируется отремонтировать 1,5 тыс.

км автодорог, что на 30% больше, чем в прошлом году.

В своем выступлении на конференции В.О. Иванов, руководитель ФКУ «Севзапуправтодор», рассказал об опыте внедрения технологий Superpave на территории СЗФО в 2014 году, сообщив об устройстве экспериментальных участков в Ленинградской и Псковской областях, а также о создании лабораторий для подбора и испытаний асфальтобетонных смесей по данной технологии.

В ходе короткого интервью с Валентином Ивановым также удалось выяснить и другие интересующие наших читателей вопросы.

Так, на трассах Ленинградской, Псковской и Калининградской областей будут повышены требования к потребительским свойствам дорог, а также предусмотрены меры по максимально оперативному устранению возникающих дефектов дорожного покрытия. Это обеспечит безопасный и комфортный проезд автомобилистов, а также увеличит межремонтные сроки. Необходимость приоритетного строительства и реконструкции автодорог Ленинградской области Валентин Олегович объяснил перегруженностью автомобильных подходов к Петербургу.

Существующая пропускная способность автомобильных дорог пока не соответствует интенсивности движения и уровню автомобилизации. Поэтому приоритетным направлением становится увеличение пропускной способности автотранспорта за счет реконструкции и строительства трасс на подходах к

Санкт-Петербургу. Сейчас, по словам руководителя, практически на всех подходах к городу ведутся работы.

Важным событием стало начало реконструкции федеральной трассы А-181 «Скандинавия». Основные строительно-монтажные работы дорожниками ведутся сейчас на участке с 47-го по 65-й км, следующий за ним участок – с 65-го по 100-й км.

Как ранее сообщал Валентин Иванов (на итоговой пресс-конференции «Федеральные трассы Северо-Запада: итоги 2014 года и планы на 2015 год», состоявшейся в конце января 2015 года в пресс-центре информационного агентства «Интерфакс Северо-Запад»), остальные участки «Скандинавии» находятся в стадии проектирования.

Реконструкция коснется и Мурманского шоссе. Согласно проекту, аварийно-опасный участок с 51-го по 68-й км будет расширен до четырех полос движения. Продолжатся работы на подъезде к порту Усть-Луга, а также на дороге А-121 «Сортавала». Реконструкция участка с 131-го по 153-й км позволит ликвидировать пятикилометровый разрыв между Приозерском и границей с Карелией. Также в 2015 году завершится первый этап еще одного грандиозного проекта – реконструкции моста через реку Волхов на 122-м км трассы Р-21 «Кола».

В январе 2015 года «Севзапуправтодор» объявил конкурсы на реконструкцию путепровода на трассе А-120 (Санкт-Петербургское южное полукольцо) и участка трассы М-11 («Нарва») в Ленобласти. Максимальная цена реконструкции путепровода через желез-

нодорожные пути в Кировском районе области – 2,146 млрд рублей, участка «Нарвы» в Кингисеппском районе – 1,219 млрд рублей. Реконструкция путепровода должна завершиться не позднее 1 сентября 2017 года, участка «Нарва» – не позднее 30 октября 2016 года.

Валентин Иванов также отметил, что, несмотря на большую работу по комплексному обустройству автодорог, число ДТП на трассах, находящихся в ведении «Севзапуправтодора», за прошедший 2014 год выросло на 8%. При этом сократилась тяжесть дорожно-транспортных происшествий – практически на 30%. Причиной же роста количества аварийности, по словам руководителя ФКУ, является превышение скорости движения водителями – за счет улучшения качества покрытия на автомобильных дорогах. Очевидно, что эту проблему нужно решать комплексным подходом к обеспечению безопасности дорожного движения.

Что касается инноваций, то в «Севзапуправтодоре» уделяется им большое внимание. В частности, модернизирована лаборатория, контролирующая состав и качество асфальтобетонных смесей. Внедряются новые виды битума, позволяющие улучшать качество асфальтового покрытия при сокращении его толщины. К числу перспективных технологий, взятых на вооружение «Севзапуправтодором», относится горячая и холодная регенерация дорожных одежд, позволяющая получать, по сути, новое покрытие из отработанного асфальта.

**Светлана Пичкур,
Григорий Демченко**

