

ШИРОКИЕ ГРАНИЦЫ УЗКОЙ ТЕМЫ

В Санкт-Петербурге 16–17 июня состоялась II Международная конференция «Применение в дорожной отрасли крошки из отработанных автопокрышек в условиях нового природоохранного законодательства. Проблемы и решения».



Тема, казалось бы, довольно узкая, да и лето – пора отпусков. Однако мероприятие собрало более 100 человек; в работе конференции приняли участие представители как российских, так и зарубежных компаний. Среди них – руководители предприятий, производящих модификаторы на основе резиновой крошки, ведущие специалисты дорожно-строительных организаций, эксперты, представители науки и органов законодательной и исполнительной власти, профильных министерств и ведомств федерального и регионального уровней Российской Федерации.

Основным тематическим направлением специализированных докладов стал отечественный и зарубежный опыт устройства и содержания дорожных покрытий с применением модификаторов на основе резиновой крошки, полученной из отработанных автомобильных шин.

Специалисты обсудили ситуацию на рынке переработки отходов РТИ, говорили о новом опыте применения резиновой крошки в различных областях народного хозяйства. Были затронуты зарубежные и российские подходы в плане устройства и эксплуатации дорожных покрытий с использованием таких модификаторов; обсуждены проблемы, возникающие при применении рези-

новой крошки в конструктивных слоях дорожных одежд, а также в покрытиях на мостах, тоннелях, остановках, аэропортах и перекрестках. Зарубежные эксперты поделились своими наработками и полученными результатами, рассказали о путях решения экологических проблем, связанных с утилизацией отработанных автопокрышек и отходов производства резинотехнических изделий.

Внимание наших соотечественников было обращено на положительный зарубежный опыт применения резиноасфальтобетонов с высокими техническими характеристиками при работе

в различных климатических условиях. Не случайно в процессе пленарного заседания прозвучало единогласное мнение о том, что данное направление должно быть не только хорошо изучено, но и адаптировано к условиям нашей страны.

Высказана мысль о проведении научно-прикладных исследований, необходимых для выявления оптимальных составов резиноасфальтобетонных смесей для устройства дорожных покрытий с использованием смесей РТИ. Говорилось и о необходимости создания альбома типовых конструкций, необходимого проектным организациям для включения в ряд проектов технологий применения резиновой крошки.

В ряде докладов были выделены особенности применения резиновой крошки при устройстве покрытий с применением вторичного продукта переработки асфальта (РАП), покрытий из ШМА, литого и пористого асфальта, а также теплых асфальтобетонных смесей.

При этом эксперты отметили неготовность предприятий дорожной отрасли к использованию продукции на основе резиновой крошки, несмотря на технические возможности производителей модификаторов. Одной из причин этой проблемы, как объяснили специалисты, является отсутствие в России необходимой нормативно-технической базы, которая должна быть разработана бла-





годаря комплексному анализу результатов уже имеющегося опыта.

Участники конференции подробнее ознакомились с предстоящими изменениями законодательства об отходах в РФ, в частности, с изменениями по экологическому сбору с предприятий, отраженными в ФЗ № 404 «Об охране окружающей среды» и ФЗ № 458 «Об отходах производства и потребления». Эти изменения направлены на повышение экологической безопасности в России. Известно, что в мировой практике на стимулирование предприятий, занятых в сфере обращения с изношенными покрышками, а также на построение и совершенствование отраслевой системы утилизации шин, предусмотрено использование экологического сбора, полученного от производителей РТИ. В России же существует следующая проблема: ежегодно выходит из оборота порядка 1 млн тонн шин, из них перерабатывается менее 10–15%, сжигается – 20%, оставшийся объем приходится



на захоронение... Поэтому на государственном уровне внимание к проблеме их утилизации обострено.

Как найти пути эффективного и рационального использования отработанных РТИ в дорожном строительстве и других отраслях российского народного хозяйства? Как экономически стимулировать предприятия, занятые в сфере переработки и применения вторичных ресурсов? Как решить проблему утилизации отработанных покрышек? Некоторые мнения, связанные с этими и рядом других вопросов, рассматривались в качестве предложений в резолюцию конференции.

Так, было предложено не менее 50% экологического сбора, взимаемого с производителей шин и РТИ, направлять в региональные дорожные фонды «с целью аккумуляции данных средств и направления бюджетных ассигнований на утилизацию резинотехнических отходов для дальнейшего их применения в качестве вторсырья при строительстве и



реконструкции автомобильных дорог». Кроме того, по мнению представителей сообщества, в статью 179.4 пункт 4 «Дорожные фонды» Бюджетного кодекса РФ представляется целесообразным внесение дополнений, касающихся «доходов бюджета субъекта Российской Федерации от экологического сбора, подлежащего зачислению в бюджетный фонд субъекта Российской Федерации, предназначенного для целевого использования».

Также участниками было предложено на первом этапе решения проблемы определить два-три пилотных региона в разных климатических зонах, например, в Санкт-Петербурге, Ленинградской области и республике Татарстан, обеспечив финансирование этим регионам из средств, полученных от экологического сбора. Опыт работы региональных структур, созданных в пилотных регионах, должен быть обобщен, оптимизирован и распространен на все регионы России.

Светлана Пичкур

