

Ставка на битумы

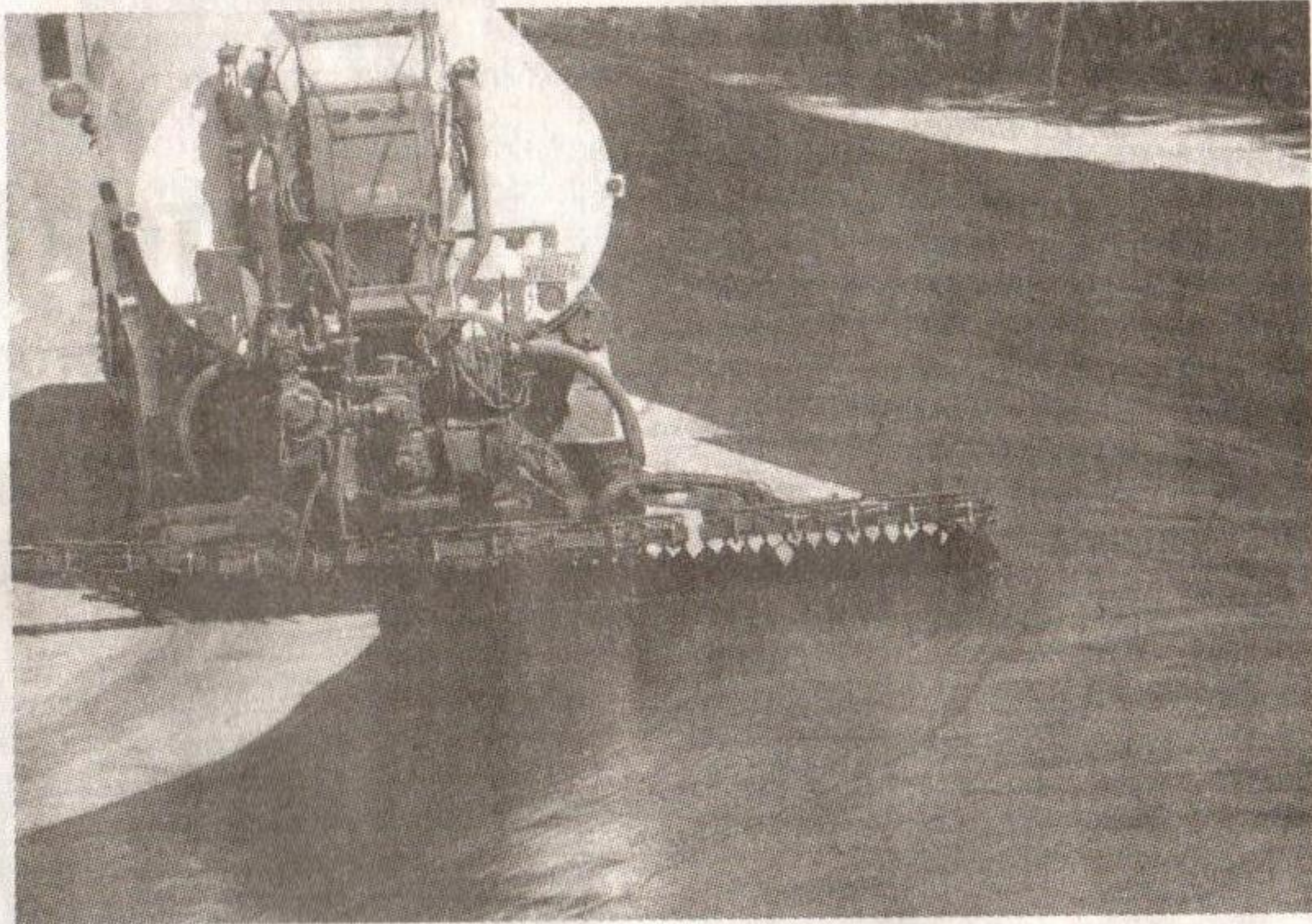
Новые требования к ним увеличат долговечность дорог

ТЕХНОЛОГИИ

В дорожном строительстве в России будут увеличиваться объемы и темпы использования модифицированных и полимер-битумных вяжущих (ПБВ). Об этом заявил начальник управления научно-технических исследований и информационного обеспечения Федерального дорожного агентства Александр Бухтояров на отраслевой конференции «Качество органических вяжущих – вызов времени».

Объясняется это прежде всего заявленными объемами ремонта дорожной сети: по планам Росавтодора, до 2019 года дорожникам предстоит привести в нормативное состояние не менее 85% федеральных трасс, а также дорожную сеть 25 городских агломераций с населением свыше 500 тыс. человек в каждой. И задачи эти предстоит реализовывать в новом нормативно-техническом поле с учетом соблюдения требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», вступившего в силу в феврале 2015 года, содержащего комплекс межгосударственных стандартов на битум и методы его испытания.

В 2013 году был утвержден план мероприятий по внедрению современных требований и методов испытаний органических вяжущих для дорожного хозяйства и дорожного асфальтобетона на основе методологии Superpave, одной из задач которого является достижение 12-летнего межремонтного срока работы нежестких дорожных одежд. Для упорядочения требований к битумным вяжущим в рамках реализации этого плана разработан и утвержден комплекс из 11 предварительных национальных стандартов по тре-



бованиям к битумным материалам, их испытаниям и классификации по методологии объемного проектирования.

Самый первый стандарт по битумам был принят еще в 1966 году, позднее они актуализировались. До последнего времени качество битумных материалов регламентировалось ГОСТ 22245-90 «Битумы нефтяные дорожные вязкие». С 1 сентября 2016 года вступил в полную силу ГОСТ 33133-2014 «Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Битумы нефтяные дорожные вязкие. Технические требования». Основное его отличие от прежнего стандарта – в ужесточении требований к битумам. Наиболее проблемной в получении по новому ГОСТу является марка битума БНД 50/70.

Качество битумных вяжущих материалов напрямую влияет на колеобразование, а также на усталостное и низкотемпературное трещинообразование автомобильных дорог, рассказал генеральный директор АНО

«НИИ ТСК» Евгений Симчук. И роль вяжущего в развитии дефектов покрытия довольно существенна: если колеобразование зависит от вяжущего всего на 30%, то низкотемпературное трещинообразование – более чем на 80%. Так что от нормативов на битумы зависят долговечность и сохранность автомобильных дорог. Федеральное дорожное агентство видит выход в более широком использовании качественных модифицированных и немодифицированных битумных вяжущих. Введение необходимых модификаторов и полимеров позволяет получать не просто улучшенные свойства, а именно необходимые низкотемпературные и высокотемпературные параметры, и главное – обеспечить эти параметры во времени (долговечность) для конкретных климатических и транспортных условий.

Заметный скачок спроса на ПБВ наблюдался в России в 2013 и 2015 годах, когда объем их потребления составил порядка 170 тыс. и 253 тыс. тонн соответ-

ственно. Впрочем, на фоне развитых стран эти показатели выглядят пока скромно: в 2015 году производство ПБВ в России составило менее 4% от общего объема производства битумных материалов. Для сравнения: в среднем по Европе это показатель доходит до 15% от общего объема, а в Германии, например, достигает 32%. Тем не менее в настоящее время на рынке представлен большой спектр продуктов для модификации битумов. В связи с этим Росавтодор проводит работу по упорядочению применения модификаторов битумных материалов и по систематизации нормативно-технических документов, регламентирующих их применение. Специалисты ведомства с помощью специального оборудования проверяют эффективность модификации битума и асфальтобетонных смесей различными добавками, в том числе модификаторы на основе резиновой крошки и серы.

Однако для более широкого их применения необходимо решить целый ряд вопросов в производстве битумов. Так, для потребителей важными остаются стоимость и логистика. Известно, что НПЗ предпочитают работать через дистрибьюторов, что удобно для самого производителя, но повышает стоимость конечной продукции для дорожных организаций. Несовершенство логистических схем НПЗ приводит к тому, что при разнице в цене ГСМ в 1–2 руб. в соседних регионах стоимость самого битума может различаться в разы.

В свою очередь нефтяников тоже останавливают несколько причин. Во-первых, отсутствие гарантий потребления. «Заводы запустили инвестпрограммы, которые стоят денег. И мы должны понимать, какие объемы нужны отрасли. Это вопрос того,

как заводы будут отбивать вложенные инвестиции», – рассказал генеральный директор ООО «РН-Битум» Павел Стержанов. То есть нужна синхронизация планов потребления и производства. Во-вторых, нефтяники хотят видеть ориентиры в вопросах ценообразования, пока диалог потребителей и производителей сводится к замкнутому кругу: за сколько отдадите? А за сколько возьмете? В-третьих, возникает потребность в контроле качества не только от завода, но и до конечного потребителя.

Несмотря на это, производители уверены, что справятся с новыми вызовами. По словам Павла Стержанова, все заводы компании успешно прошли пробеги по новому ГОСТу. То есть технические возможности у производителей есть, как и запрос отрасли.

«Действительно, несмотря на имеющиеся трудности, отрасль производства битумов меняет свои приоритеты, – согласился начальник управления разработки технологий и контроля качества ООО «Газпромнефть-Битумные материалы» Алексей Коротков. – Если раньше битумы производились по остаточному принципу, то сейчас это целевой продукт для дорожной отрасли и нефтеперерабатывающих компаний». И производители готовы вкладываться в это направление. Так, ООО «Газпромнефть-Битумные материалы» в прошлом году открыло специализированный научно-исследовательский центр битумных материалов на базе Рязанского завода битумных материалов. С открытием этого центра появилась возможность разрабатывать новые материалы, а также проводить полномасштабные исследования, в том числе по методике Superpave.

Людмила ВЛАДИМИРОВА