



КИРИЛЛ КУЗИН: «ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ ОСТРО НУЖДАЕТСЯ В ВЯЖУЩИХ С ВЫСОКИМИ КАЧЕСТВЕННЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ»

СЕТЬ РОССИЙСКИХ ДОРОГ РАСТЕТ ГОД ОТ ГОДА, ЧТО ПРЕДЪЯВЛЯЕТ ВСЕ БОЛЕЕ СТРОГИЕ И ЖЕСТКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ГЛАВНОМУ СТРОИТЕЛЬНОМУ ЭЛЕМЕНТУ ЛЮБОЙ ТРАССЫ – БИТУМУ

О том, что сегодня происходит в сфере производства этого важнейшего материала, рассказал начальник управления лабораторного контроля ООО «Автодор-Инжиниринг» Кирилл Кузин.



– Кирилл Александрович, вы могли бы назвать наиболее характерные свойства рынка дорожных битумов?

– В связи с развитием инфраструктуры неизменно увеличивается количество автомобилей на дорогах общего пользования. Это ведет к увеличению интенсивности движения и изменениям условий движения на автомобильных дорогах. Вместе с тем растет потребность в качественных дорожно-строительных материалах. Сеть дорог Государственной компании «Автодор» на сегодняшний день составляет более 4000 км. В верхних слоях покрытия применяются модифицированные вяжущие, потребность в которых растет в связи с увеличением протяженности дорог.

Обычные дорожные битумы не способны выдерживать современ-

ный поток транспортных средств. Ситуация усугубляется и особенностями географии нашей страны – битумы нефтяные дорожные не обладают столь широким рабочим диапазоном, чтобы обеспечивать эксплуатацию покрытия с учетом перепадов температур.

Вышеперечисленные обстоятельства создают потребность в модифицированных битумных вяжущих. Сегодня все крупные поставщики имеют на вооружении установки для их приготовления. Растет и количество модификаторов, применяемых в битумных вяжущих. Это дает возможность производить их с теми параметрами, которые необходимы для увеличения срока службы дорожных одежд.

В конструктивных слоях из асфальтобетона на объектах ГК «Автодор» применяются следующие виды

вяжущего: битумы нефтяные дорожные по ГОСТ 33133-2014, полимерно-битумные вяжущие по ГОСТ Р 52056-2003 и вяжущие марок PG по ГОСТ Р 58400.1-2019, ГОСТ Р 58400.2-2019.

Важно отметить, что на сегодняшний день в России разрабатывается новая редакция ГОСТ Р 52056. В рамках строительного контроля осуществляется входной контроль битумных вяжущих. Более того, мы являемся провайдерами межлабораторных сравнительных испытаний с 2019 года. Сегодня нами проведено уже два этапа испытаний битумных вяжущих и подходит к завершению третий этап.

Также планируется накопление статистических данных по испытаниям битумных вяжущих, поступающих



Благодаря «Регламенту выдачи разрешения на производство работ по устройству конструктивных слоев из асфальтобетонных смесей» Государственная компания «Автодор» регламентировала процедуру допуска, учитывающую ответственность и сроки проведения работ подрядными организациями. Данный процесс включает в себя несколько этапов: согласование составов асфальтобетонных смесей и технологических регламентов, пробный выпуск и укладку с фиксированием основных моментов производства работ. Это техника, количество материала, участвующие механизмы. Важно отметить, что мы сейчас занимаемся актуализацией Регламента, который позволит нам оптимизировать подход, упростить и ускорить процессы.

на объекты для приготовления асфальтобетонных смесей. При реализации данного плана будут подвергнуты обработке в том числе результаты испытаний битумов марок PG.

– *Что вы можете сказать о соответствии имеющихся на рынке битумов потребностям дорожников?*

– ГОСТ Р 58861-2020 устанавливает межремонтные сроки службы для дорожных одежд капитального типа. Однако, на наш взгляд, невозможно реализовать данные требования без пересмотра подхода к проектированию конструкции дорожных одежд в части назначения марки вяжущего.

К сожалению, ввиду малого опыта применения асфальтобетонных смесей по методологии объемно-функционального проектирования, проектные организации в большинстве случаев назначают марки вяжущего без предварительного расчета. Руководство к действию им дает заказчик. В то же время, при правильном проектировании конструкций дорожных одежд и назначении марок вяжущего путем расчета, будет сформирован и определенный спрос на вяжущие, который уже сегодня готовы удовлетворить производители.

Если говорить о соответствии качества битумных вяжущих, стоит отметить, что российские дорожники в рамках своей деятельности осуществляют, помимо измерительного и входного контроля материалов, входящих в асфальтобетонную смесь, регистрационный контроль в сплошном объеме.

– *Каковы, на ваш взгляд, возможные перспективы развития рынка битумных вяжущих в нашей стране?*

– Одним из перспективных направлений является наращивание темпов производства полимерно-битумных вяжущих и вяжущих марок PG.

Однако здесь стоит учесть, что классификация марок PG вяжущего





очень масштабна и включает в себя 44 марки только по ГОСТ Р 58400.1-2019, а классификация по ГОСТ Р 58400.2-2019 еще шире. Ввиду этого, вяжущее должно производиться под конкретные запросы с учетом особенностей климатических условий и транспортных нагрузок.

Также стоит отметить, что интенсивность движения продолжит расти и коэффициент прироста интенсивности также возрастает. На наш взгляд, для обеспечения строительства автомобильных дорог с высоким качеством необходимо производить вяжущие превосходящими минимальные требования. Это позволит производителям избежать пограничных значений по результатам лабораторных испытаний и иметь определенную репутацию среди непосредственных потребителей в отрасли дорожного хозяйства.

Что касается автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» и деятельности «Автодор-Инжиниринг», то в 2022 году стартовала разработка «Карты рай-

онирования битумных вяжущих», учитывающая все виды, в том числе и марки РГ. Данный документ позволит на этапе проектирования конструктивных слоев дорожных одежд производить назначение битумного вяжущего, которое будет учитывать климатические условия и транспортные нагрузки, присутствующие конкретному объекту.

– *Каковы перспективы роста спроса на АБЗ в ходе реализации нацпроекта БКД?*

– Сегодня наблюдается тенденция спроса на асфальтобетонные заводы, в том числе и на подконтрольных нам объектах.

С 2021 года нами постоянно осуществляется проверка асфальтобетонных заводов и испытательных лабораторий подрядных организаций. Так, за 2021 год было проведено более 40 проверок АБЗ и испытательных лабораторий.

Среди основных замечаний можно выделить некорректное складирование исходных материалов на асфальтобетонных заводах и нарушение целостности сит в грохоте АБЗ.

Осенью 2021 года данная тематика была освещена на международном научно-практическом семинаре «Асфальтобетонные заводы: современные тенденции развития, инновационные технологии и нормативные требования».

Согласно резолюции, утвержденной президентом Ассоциации «Р.О.С.АСФАЛЬТ» Николаем Быстровым, Федеральному дорожному агентству и Государственной компании «Автодор» рекомендовано рассмотреть возможность разработки требований к асфальтобетонным заводам и разработать единый подход к оценке состояния АБЗ перед началом строительного сезона, исходя из характеристик выпускаемых асфальтобетонных смесей.

На сегодняшний момент производится накопление статистических данных и корректировка чек-листов для создания документа, регламентирующего проверку асфальтобетонных заводов.

*Беседовал Леонид Григорьев
Фото: ООО «Автодор-Инжиниринг»*