

«ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ СТАНДАРТОВ ОТРАСЛИ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЛОГИКА — КЛЮЧ К ХОРОШИМ ДОРОГАМ» ПРИМЕНЕНИЕ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ СОВРЕМЕННЫХ МАТЕРИАЛОВ, ОБЯЗАТЕЛЬСТВА СТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПАНИЙ И ИХ ФИНАНСОВАЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ МЕНЯТЬ ДОРОЖНОЕ ПОКРЫТИЕ КАК МОЖНО РЕЖЕ, А НЕ ЧАЩЕ, КАК СЕЙЧАС,— ДВА ЭТИ ФАКТОРА МОГУТ НЕ ТОЛЬКО ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО ДОРОГ В РОССИИ, НО И ПОЛОЖИТЕЛЬНО СКАЗАТЬСЯ НА ЭКОНОМИКЕ СТРАНЫ В ЦЕЛОМ. В ЭТОМ УВЕРЕН ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ЭНЕРГЕТИКИ РФ ПАВЕЛ ФЕДОРОВ.

BUSINESS GUIDE: Насколько остро стоит вопрос преобразования технологий дорожного строительства? Насколько комплексно выглядит задача превратить использование инновационных материалов в стандарт?

ПАВЕЛ ФЕДОРОВ: Важность задачи запуска механизма строительства качественных дорог, на мой взгляд, определяется несколькими моментами. Во-первых, это задача высокой социальной значимости. Миллионы россиян каждый день ездят по одним и тем же дорогам. Эта тема, конечно же, резонирует с каждым из нас. Во-вторых, вопрос качества дорожного строительства находится на стыке отраслей и требует скоординированной работы федеральных органов власти, компаний, отраслевых регуляторов для получения значимого результата. Невозможно обеспечить достаточное производство материалов для качественного дорожного строительства — так называемых полимерно-модифицированных битумов (ПБВ) высокого европейского класса — без рыночного заказа на эти чуть более дорогие, но готовые к многолетней эксплуатации материалы. Равно как и, наоборот, невозможно строительство качественных дорог без современных локальных производств ПБВ высокого класса. Но для того чтобы они создавались, необходим устойчивый спрос. Такой вот замкнутый круг, который нам необходимо разомкнуть.

BG: Как вы считаете, поможет ли использование современных материалов и строительных технологий решить проблему качества автомобильных дорог в России? Напомним, что доля использования ПБВ в дорожном строительстве в близкой к нам с точки зрения климата Канаде составляет 50%, что позволило увеличить долю дорог, находящихся в хорошем состоянии, с 43% до 75%.

П. Ф.: Весь мир уже давно осознал преимущества использования материалов современной нефтехимии, а именно битума с равномерно распределенным полимером, для производства ПБВ, применение которого в покрытии дороги принципиально меняет и качество дороги, и срок ее службы. По факту поверхность дороги обретает лучшие свойства композиционных материалов, к которым прежде всего можно отнести устойчивость к износу. Подтверждено это неоспоримыми статистическими показателями, такими, как увеличение межремонтных интервалов дорог до 7 лет (а местами и до 10–15 лет), доказанной устойчивостью таких покрытий к температурным перепадам и интенсивным транспортным нагрузкам, что крайне актуально и для России.

BG: Насколько сейчас распространено применение ПБВ в России?

П. Ф.: О сколько-нибудь значимом применении ПБВ в России говорить рано. Мы оцениваем, что объем применения ПБВ в 2011 году составил всего лишь 48 тыс. тонн, а это несколько процентов (!) рынка битумов в России. Самые высокие показатели применения ПБВ мы видим в Германии: там доля ПБВ превышает 30% от общего объема битумов, по факту это означает, что ПБВ не является специализированным, нишевым продуктом.

В целом в Европе, включая, кстати, и многие страны Восточной Европы (например, Польшу), использование ПБВ превышает 10%. В регионах с высокими сезонными нагрузками и перепадами температур использование этого материала, как показывает мировой опыт, тем более неоспоримо: на Аляске уровень использования ПБВ



ПАВЕЛ ФЕДОРОВ: «КАК ПОКАЗЫВАЕТ МИРОВАЯ ПРАКТИКА, ТОЛЬКО РЕАЛЬНАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ДОРОГ МОЖЕТ СОЗДАТЬ У ПОДРЯДЧИКОВ ПРЕДПОСЫЛКИ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ, А ЗНАЧИТ, РАЗРАБОТКЕ И ПРОИЗВОДСТВУ НОВЫХ СОВРЕМЕННЫХ МАТЕРИАЛОВ И ТЕХНОЛОГИЙ»

порядка 48%, в Канаде, как вы справедливо отметили, этот показатель достигает 50%.

В общем, можно зафиксировать кратный разрыв с уровнем использования на российском рынке. Уверен, что по мере развития российской экономики эта разница будет преодолена — конвергенция, схождение с международными статистиками использования ПБВ неизбежно. Тем более что с помощью ПБВ задачу строительства хороших дорог в России решить совершенно точно можно, в особенности учитывая, сколько их предстоит построить в ближайшие годы.

BG: Что воплощено на практике из плана работ по поэтапному внедрению требований и стандартов, предусматривающих применение в дорожном строительстве ПБВ и геосинтетических материалов? Напомним, речь идет о поручении правительства РФ с совещания «О развитии нефтехимии» в Нижнем Новгороде 13 сентября 2010 года...

П. Ф.: Работа министерств и ведомств идет в строгом соответствии с поручением правительства РФ «О развитии нефтехимии» в Нижнем Новгороде 13 сентября 2010 года. Поэтому мы можем смело говорить о прогрессе в сравнении с ситуацией, которая наблюдалась в отрасли еще несколько лет назад. Так, совместно с заинтересованными ведомствами начал проводиться мониторинг применения полимерно-модифицированных битумов и геосинтетических материалов, переданы в Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии на утверждение обновленные ГОСТы,

утвержден технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог».

В соответствии с планом реализованы либо будут завершены до конца года мероприятия по актуализации ГОСТов и положений, гармонизация требований с европейскими стандартами, развитие сети современных дорожных лабораторий и другие мероприятия. Уже проводятся сопоставительные испытания полимерно-битумных вяжущих, на основе которых были приготовлены асфальтобетонные смеси для устройства верхнего слоя покрытия. Официально Минтранс уже доложил об укладке опытного участка ПБВ на автомобильной дороге А-108 МБК (Московское большое кольцо) в Московской области на участке с 26-го по 29-й км. Укладка ПБВ в Москве, видимо, чисто столичная инициатива. Как она отслеживается, у меня данных, увы, нет.

В то же время совершенно очевидно, что в этом направлении нужны прорывные решения. В части развития применения в России композиционных материалов эта область имеет максимальное практическое значения для экономики страны. Будем работать, предлагать.

BG: Сейчас уже многие говорят о необходимости внедрить в систему госзаказа практику заключения комплексных контрактов на строительство дорог. Обязать исполнителя построить дорогу и содержать ее в надлежащем состоянии до окончания срока контракта. Поможет ли это предложение и другие нормы законодательства расширению применения полимерных материалов в области дорожного строительства?

П. Ф.: Как показывает мировая практика, только реальная финансовая ответственность за обслуживание дорог может создать у подрядчиков предпосылки к использованию, а значит, разработке и производству новых современных материалов и технологий. У нас есть в законодательстве механизмы, которые позволяют реализовывать контракты жизненного цикла. Но, к сожалению, сегодня их использование не является устоявшейся рыночной практикой. Именно такой подход — с ответственностью строительной организации за эксплуатацию дороги весь срок службы, а не конкуренция дорожных строителей по цене строительства может обеспечить мотивацию на использование современных, устойчивых к износу полимерных материалов в дорожном покрытии, что будет отвечать соображениям экономической логики строительства качественных дорог надолго. В свою очередь, требования контракта жизненного цикла дадут возможность проектным организациям еще на стадии разработки включать требование использования качественного ПБВ при строительстве.

Только такой подход, на наш взгляд, даст результат. Выбор строительных подрядчиков по минимальной цене, что предполагает использование дешевых и быстро разрушающихся материалов, не отвечает интересам строительства качественной дорожной инфраструктуры, которая прослужит многие годы и может дать стимул дальнейшему экономическому росту.

BG: Смогут ли отечественные предприятия нефтехимии обеспечить потребности дорожников в ПБВ и других материалах, если они получат более широкое распространение, чем сейчас?

П. Ф.: По факту российские нефтехимические компании не в состоянии сегодня обеспечить дорожную отрасль

качественными полимерами, основным из которых является стирол-бутадиен-стирол (СБС). Однако уже в первом квартале следующего года в России будут запущены новые мощности по производству СБС, которые полностью обеспечат потребности дорожной отрасли. Так что узкого горлышка здесь нет.

BG: По мнению производителей, эффективному внедрению ПБВ и геосинтетических материалов мешает устаревшая система технического регулирования в области дорожного строительства. Какую помощь в этом направлении оказывает или может оказать предприятиям нефтехимии профильное Министерство энергетики?

П. Ф.: Министерство энергетики РФ понимает, что, несмотря на сотни миллиардов рублей, вкладываемых нефтяниками в модернизацию НПЗ, без устойчивого спроса производство качественного ПБВ так и не будет восстановлено, а без предложения ПБВ качественных дорог страна также не получит.

На наш взгляд, ответ может быть найден в двух важных инициативах, и я надеюсь, что уже в ближайшие месяцы мы предложим конкретные меры, направленные на решение как раз этих вопросов. Про контракты жизненного цикла на строительство и эксплуатацию дорог я уже упомянул. Вместе с этим нам необходимы современные стандарты качества и стандарты производства самого ПБВ.

Качество этого композиционного материала определяется как качеством входящего в него битума, так и качеством и самой технологией смешения его со связующим полимером. Ни для кого не секрет, что многие российские компании до сих пор не имеют современной сети логистики для битума, который традиционно считается остаточным и низкомаржинальным продуктом, что сказывается на качестве входящего материала. Технологии смешения с полимером также отличаются: кто-то производит ПБВ путем простого смешения полимера с битумом, кто-то — более современными коллоидными мельницами, использование которых обеспечивает равномерное распределение полимера в битуме. Но для того чтобы дать рынку и строительным компаниям, подписывающимся под контрактами жизненного цикла, четкие стандарты качества, основанные на стандартах производственного процесса, качестве и, что важно, высококачественные ПБВ, необходимо определить подходы к сертификации производства ПБВ с учетом передового мирового опыта. Такая задача назрела, и я думаю, что этот вопрос в ближайшее время также будет необходимо поднимать.

Интервью взяла **МАРИЯ КАРНАУХ**

НЕВОЗМОЖНО СТРОИТЕЛЬСТВО КАЧЕСТВЕННЫХ ДОРОГ БЕЗ СОВРЕМЕННЫХ ЛОКАЛЬНЫХ ПРОИЗВОДСТВ ПОЛИМЕРНО-МОДИФИЦИРОВАННЫХ БИТУМОВ ВЫСОКОГО КЛАССА

