



АЛЕКСАНДР КОРЖКОВ

ЗА ПОСЛЕДНИЙ ГОД ВСЕ ЗАВОДСКИЕ ПЛОЩАДКИ ГК «БЕАТОН» БЫЛИ ПОДКЛЮЧЕНЫ К ПРОГРАММНО-АППАРАТНОМУ КОМПЛЕКСУ РОССИЙСКОЙ РАЗРАБОТКИ, ЧТО ПОЗВОЛИЛО АВТОМАТИЗИРОВАТЬ ПРОЦЕСС РАБОТЫ ОТ ПОЛУЧЕНИЯ ЗАКАЗА ДО МОМЕНТА ЕГО ОТГРУЗКИ

По мнению опрошенных ВГ экспертов, в последние годы производство бетона показывает достаточно динамичный рост. Так, согласно материалам отчета, подготовленного маркетинговым агентством ROIF Expert, в 2019 году участники рынка заработали на продаже этого стройматериала на 9 млрд рублей больше, чем годом ранее. По оценкам инвестиционной компании «Фридом Финанс», доля Северо-Западного региона в общем объеме российского рынка составляет примерно 15%, что в денежном выражении эквивалентно 19 млрд рублей. Рынок бетонов для общестроительных работ эксперты называют высококонкурентным, в том числе, по причине наличия сезонных предприятий-однодневок. В Санкт-Петербурге и Ленинградской области насчитывается 150 бетонно-растворных узлов, а производителей дорожного бетона в регионе значительно меньше. «Вместе с тем именно производство дорожного бетона — перспективное и востребованное на рынке направление, однако изготовление материала для возведения ответственных инженерных сооружений высокого качества доступно далеко не всем предприятиям», — говорят собеседники ВГ.

УНИКАЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО Выбор материала для устройства дорожного полотна обусловлен нагрузкой от движения транспортных средств, интенсивностью потока, а также требованиями к прочностным характеристикам, запасу водонепроницаемости, морозостойкости, химической стойкости будущего сооружения.

В результате инновационных разработок ведущие производители конструктивных строительных материалов сумели предложить отрасли высокопрочный и долговечный дорожный бетон, который позволяет возводить многоуровневые развязки с направленными съездами: эстакадами и тоннелями. Производство дорожного бетона требует серьезного опыта и обширных знаний, а также необходимой сырьевой базы. Для его изготовления ис-

пользуются песок, щебень и цемент, соответствующие ГОСТам и требованиям Таможенного союза к качеству сырья для транспортного строительства.

Кроме того, культура производства бетона обязывает производителей организовать раздельное хранение песка, щебня различных фракций и цемента. В группе компаний «Беатон», объединении предприятий, занимающихся производством и поставками конструктивных строительных материалов, рассказали, что для бесперебойного снабжения их бетонных заводов был возведен специализированный цементный элеватор, который состоит из шести металлических силосов емкостью от 600 до 800 тонн цемента каждый.

В ГК «Беатон» прокомментировали, что качественные характеристики дорожного бетона достигаются за счет специализированных воздухововлекающих добавок и пластификаторов, а технология ввода этих составляющих определяет пластичность и морозостойкость конечного продукта. Точность соблюдения технологических норм, а также пропорций всех компонентов контролирует штат квалифицированных технологов.

ГК «Беатон» вышла на рынок в середине 1990-х годов, когда дорожная отрасль в России была практически уничтожена. «Уже тогда нас отличало наличие современных заводов и использование передовых технологий», — отмечает генеральный директор ГК «Беатон» Александр Переверзев. При этом в структуре вертикально интегрированной компании нет подразделений, занимающихся строительством и ремонтом дорог, возведением зданий и сооружений. «Мы — производственники, и чтобы четверть века быть успешным, прибыльным предприятием, нам необходимо соответствовать запросам рынка в целом и каждого потребителя в частности. Почти 15 лет назад мы запустили производство дорожного бетона, который просто необходим современному мегаполису. А сегодня мы можем гордиться тем, что выступили в качестве поставщика для строительства

ДОРОГА К ИННОВАЦИЯМ

ЭКСПОНЕНЦИАЛЬНЫЙ РОСТ ЧИСЛЕННОСТИ ГОРОДСКОГО НАСЕЛЕНИЯ ПОВЛЕК ЗА СОБОЙ НЕ ТОЛЬКО РАСШИРЕНИЕ, НО И РАДИКАЛЬНУЮ ТРАНСФОРМАЦИЮ ГОРОДОВ: СОВРЕМЕННЫЕ МЕГАПОЛИСЫ РАСТУТ ВВЕРХ. ЕСЛИ СРАВНИВАТЬ С СОВЕТСКИМ ПЕРИОДОМ, ТО ЭТАЖНОСТЬ ДОМОВ УВЕЛИЧИЛАСЬ БОЛЕЕ ЧЕМ В ДВА РАЗА. УВЕЛИЧИВАЕТСЯ И ПРОТЯЖЕННОСТЬ ДОРОГ — ПОЯВЛЯЕТСЯ ВСЕ БОЛЬШЕ МОСТОВ, ПУТЕПРОВОДОВ И ЭСТАКАД. ДЛЯ ВОЗВЕДЕНИЯ ЭТИХ КОНСТРУКЦИЙ ТРЕБУЮТСЯ СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ. МАРИЯ КУЗНЕЦОВА

множества мостовых сооружений Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в том числе трассы «Нева» (М11), Кольцевой автодороги, Северного и Южного участков ЗСД, Поклонногорского и Суздальского путепроводов, трассы «Скандинавия», автодороги «Сортавала», — добавляет он.

НЕОБХОДИМЫЕ ШАГИ Производителям строительных и дорожных работ важно сотрудничать с передовыми поставщиками конструктивных материалов, так как именно от качества этих материалов напрямую зависят эксплуатационные свойства дорог, инженерных конструкций, жилых домов и других инфраструктурных сооружений. Обеспечение качества строительных материалов на необходимом уровне невозможно без внедрения инновационных решений в процесс их производства. «Чтобы оставаться на месте, нужно бежать изо всех сил. Чтобы двигаться вперед, нужно бежать в два раза быстрее» — эта классическая цитата как нельзя лучше характеризует стратегию работы на строительном рынке.

В ГК «Беатон» рассказали, что за последний год все заводские площадки компании были подключены к программно-аппаратному комплексу российской разработки, что позволило автоматизировать процесс работы от получения заказа до момента его отгрузки, включая производственный, логистический и финансовый алгоритмы. «В результате автоматизации наше предприятие получило возможность увеличить производительность, снизить влияние человеческого фактора, гибко осуществлять настройку рецептов, равномерно расходовать сырье и, как следствие, получать продукт высочайшего качества, не увеличивая его себестоимость», — рассказал господин Переверзев. «Мы и дальше планируем придерживаться инновационного вектора развития и продолжать инвестировать значительный объем финансирования в модернизацию своих производств и научные разработки», — добавил руководитель ГК «Беатон».

Вовлекая необходимые инвестиции в рамках бетонного хозяйства, возможно не просто свести к абсолютному минимуму количество производственных отходов, но и включить их в цикл производства бетона. Для этого на заводе должна быть организована линия рециклинга бетона, благодаря которой щебень и песок отделяются от шламовой воды, а далее обезвоженные инертные материалы вновь используются в производстве. «При этом происходит не только существенная экономия природных ресурсов, но и утилизация остаточного бетона», — добавляют в ГК «Беатон». Но в борьбе за безотходное производство важно сохранить качество конечного продукта, на заводах «Беатона» это было достигнуто благодаря тому, что вторичное сырье используется только в производстве бетонов класса В15 и ниже.

Говоря о модернизации в сфере производства конструктивных строительных материалов, нельзя не упомянуть о внедрении инновационных технологий в процесс изготовления асфальтобетонных смесей. «На современном высокоэффективном и экологически чистом предприятии обязательно должна быть организована линия по переработке асфальтогранулята (снятого дорожного покрытия), что и предпринято на площадках «Беатона», — объясняет производитель.

Несмотря на текущие и предстоящие вложения в модернизацию производств и внедрение инноваций, в ГК «Беатон» заявляют о планах расширения своего присутствия в регионе. На текущий момент, по оценкам ЛМС, компания занимает около 20% рынка производства конструктивных строительных материалов Северо-Западного региона. «Диверсифицированная структура производства асфальта и бетона, наличие собственного карьера позволяют назвать бизнес ГК «Беатон» сбалансированным — с учетом тех проектов, которые есть в регионе», — подчеркивает начальник аналитического отдела ИК «ЛМС» Дмитрий Кумановский. ■