

# ДОРСО: ТЕРНИСТЫЙ ПУТЬ ИННОВАЦИЙ

Современные нагрузки на автомобильные дороги требуют высокоэффективных материалов, обеспечивающих длительные сроки их эксплуатации. Так, например, применение полимерно-битумных вяжущих (ПБВ) позволяет существенно увеличить межремонтные сроки асфальтобетонных покрытий. Такие полимеры на сегодняшний день производятся не только за рубежом, но и в России. О том, что мешает их внедрению в практику строительства — наша беседа директором по развитию компании «Эва Пласт» Евгением Ивасенко.



— Евгений Анатольевич, расскажите вкратце о своей компании.

— Компания «Эва Пласт» предлагает свои продукты на российском рынке уже несколько лет. Она была создана в 2010 году как одно из подразделений группы компаний ТИАЛ, производящих высококачественные полимерные термоусаживающие материалы для антикоррозионной гидроизоляционной защиты магистральных трубопроводов с 2001 года. Наша компания занимается разработками полимерных материалов для дорожного строительства, а именно — для битума и асфальтобетона. Эту продукцию мы производим на собственном производстве в Подмоскowie. Производительность предприятия — до 100 тонн в месяц, в настоящее время портфель заказов составляет 400 тонн.

— Специалисты вашей компанией разработали эффективный полимер ДОРСО, который существенно упрощает процесс модификации асфальтобетонной смеси. Расскажите об этом продукте.

Комплексные полимерные модификаторы предназначены для изменения основных свойств дорожных

**Эва Пласт**  
Группа компаний ТИАЛ

+7 (495) 411-29-52  
info@eva-plast.ru

Беседовала Наталья Алхимова



битумов. Они позволяют значительно улучшить характеристики асфальтобетонных покрытий. Основным полимер, который сегодня применяется в России для модификации битума — это СБС-полимер (стиробутадиенстирол). Он эффективен и давно опробован дорожниками, однако для производства ПБВ на его основе требуется дорогостоящее и достаточно энергогоемкое оборудование — коллоидная мельница, а также импортное сырье, потому что отечественные полимеры, как правило, имеют более низкое качество. Кроме этого, приготовление полимерно-битумного вяжущего — процедура, требующая постоянного контроля со стороны специалиста и сменных бригад, обслуживающих установку, а также проведение постоянного лабораторного контроля, доставить готовое ПБВ в отдаленные районы проблемно.

В то же время материалы серии ДОРСО, разработанные нашей компанией, также позволяют в полной мере обеспечить современные требования, предъявляемые к асфальтобетону, но для их производства не нужны ни коллоидная мельница, ни импортные присадки, ни специально обученный персонал. ДОРСО можно добавлять непосредственно в битумную емкость либо уже в асфальтобетонный смеситель и на выходе получать асфальтобетон с более высокими показателями в сравнении с тем, который был произведен по традиционной технологии. Для перевозки и хранения битума, модифицированного с помощью нашей добавки, не нужны специальные установки и битумовозы. Следует отметить, что модификатор ДОРСО является комплексным, так как добавлять в него другие добавки — адгезионные, пластификаторы и проч., не требуется, они уже «защиты» в наш полимер. Путем изменения полимерного состава можно регулировать показатели ПБВ, необходимые для разных климатических условий. При этом ДОРСО

полностью совместим с различными типами дорожных битумов и при растворении образует объемную молекулярную решетку.

— Звучит очень убедительно. А имеются ли у вас сертификаты на эту продукцию?

— Продукты семейства ДОРСО проверены во всех возможных институтах и лабораториях, имеют все необходимые сертификаты: свидетельство о государственной регистрации, экспертное заключение о соответствии санитарно-гигиеническим требованиям, а также технические условия.

— В таком случае, ваша продукция должна пользоваться на рынке высоким спросом?

— Вот здесь начинается самое интересное. На российском рынке сегодня существуют два принципиально разных подхода к производству качественной асфальтобетонной смеси. Так, ГК «Автодор» выпустила стандарт организации на ПБВ, в котором есть подраздел, где применение термопластов регламентировано и возможно. Методики испытаний там тоже прописаны.

Росавтодор активно внедряет систему СПАС (аналог американской системы Superpave). Соответственно, по его документам все асфальтобетонные смеси должны проектироваться по этой системе. Методики испытаний также взяты из Superpave.

Что происходит в итоге? Мы получили согласование нашего стандарта организации на применение ДОРСО на объектах государственной компании «Автодор» сроком на три года. А вот для того, чтобы получить согласование Росавтодора, нам предлагается сделать комплекс дорогостоящих испытаний по Superpave, требующих к тому же и большого количества времени.



— У вас уже имеется реальный опыт применения ДОРСО?

— Да. Продукт используется, например, компанией «ВАД» на трассе «Таврида». Подрядчик в собственной лаборатории проверил наш материал по всем показателям, после чего рекомендовал к использованию. С компанией АБЗ-1 — одним из самых сильных игроков на рынке в части приготовления асфальтобетонной смеси — у нас заключен договор на поставку ДОРСО для литых асфальтов.

Но это только частные случаи. В целом же — ситуация не очень радужная. Так, в этом году мы предложили использовать нашу добавку при реконструкции федеральной автомобильной дороги Вилюй. Подрядчик согласен, но заказчик предписывает ему использовать полимерный модификатор более дорогой, зарубежный, который нужно доставлять из Франции(!). Наши же сертификаты и отчеты о применении заказчик не принимает. С трудом мы договорились о том, что если наша добавка пройдет испытания в лаборатории Якутского Института проблем нефти и газа, и результаты этих испытаний удовлетворят руководство ФКУ Упрдор «Вилюй», то он будет рекомендован к применению.

— В общем, как говорится, кто в лес, кто — по дрова. У госкомпании своя система, у Росавтодора — своя, у каждого отдельного ФКУ — еще дополнительные требования. Как, на ваш взгляд, можно переломить ситуацию?

— Именно так. На наш взгляд, особенно в сложившихся экономических условиях государство должно оказывать поддержку отечественному производителю. Нет, мы не просим финансовой поддержки, не

просим даже налоговых льгот, но дайте нам возможность свободного выхода на конкурентный рынок! Мы готовы для этого получить все необходимые сертификаты на свой продукт. К сожалению, действующая система, которая находится в значительной степени в «ручном управлении», не позволяет активно применять новые эффективные материалы, Госэкспертиза не пропускает применение в проектных решениях новых материалов и это очень тормозит внедрение инноваций.

Еще одна причина сложного вхождения новаций на российский рынок состоит в том, что на сегодняшний день единственным критерием, определяющим победителя в конкурсе на дорожные работы, является цена. А, следовательно, подрядчик, ставший победителем, после того, как дал минимальную цену в ходе торгов, будет экономить на всем, и в первую очередь, на новых материалах.

Видимо, чтобы преодолеть все эти негативные факторы, нужна государственная программа, направленная на внедрение инноваций, где будет четко прописан регламент их использования, и каждый чиновник на своем месте будет лично отвечать за ее выполнение. Без этого воз с места не сдвинется. ■

