

## ДОРОГИ. КОТОРЫЕ МЫ ВЫБИРАЕМ...

Басовский Дмитрий Аркадьевич, *к.т.н., доцент,*  
*заведующий Центром дополнительного профессионального образования*  
Дегтярева Ирина Георгиевна,  
*специалист Центра дополнительного профессионального образования*  
*СПб ГБПОУ «АУГСГиП»*  
*г. Санкт-Петербург (Россия)*

Стремительная и непредсказуемая пандемия коронавируса, ставшая причиной масштабной приостановки мировых производств, нанесла серьезный удар по мировой логистике, обеспечивающей движение товаропотоков и обслуживающей цепочки поставок сырья и готовой продукции.

Россия из-за распространения коронавируса ранее ограничила авиасообщение со всеми странами ЕС, Швейцарией, Норвегией, Китаем, Южной Кореей и Ираном. Затем было ограничено автомобильное сообщение через большую часть наземных границ России. Изменения в мировой экономике обусловили снижение спроса на перевозки. Какой будет структура спроса на товары российского экспорта? Когда восстановится Китай? Куда он бросит ресурсы? Сказать пока невозможно. Можно утверждать, что в ближайшее время возить туда те же металлы или уголь в прежних объемах Россия не будет. Дальнейшую динамику восстановления трансграничных перевозок в рамках экспортно-импортных операций определит баланс спроса и предложения. А баланс этот определится только тогда, когда мир выйдет из короносируса.

Вероятным следствием непредвиденной ситуации с вирусом и нестабильности глобальной экономики является перераспределение расходной части бюджета за счет приостановки крупных строек, в том числе и автомобильных дорог. Строительство новых дорог не потребуется, пока не восстановится транспортное сообщение, а средства, выделенные на возведение дорог, могут быть использованы для финансирования план по борьбе с коронавирусом и его последствиями.

В этой ситуации Президент РФ Владимир Путин поручил Правительству РФ просчитать возможность перераспределения части расходов в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» для увеличения темпов строительства и ремонта дорог России в текущем году, с применением современных технологий и материалов, которые повысят качество дорожного полотна, его долговечность, а значит, и безопасность движения.

В конце января текущего года для всеобщего использования был открыт Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения в дорожной отрасли. В него, в том числе, вошел ряд инновационных решений для асфальтобетонного покрытия, которое в условиях резкого и долгосрочного снижения цены на нефть и соответственно на её производные, включая битум, укрепляет одно из ключевых конкурентных преимуществ на рынке дорожных покрытий в условиях кризиса – несопоставимо низкую цену по сравнению с цементобетонном.

Широкий ассортимент современной битумной продукции, накопленный научный потенциал и многолетний опыт использования в строительстве, капремонте и реконструкции дорожно-транспортной инфраструктуры обуславливает незаменимость асфальта для строительства автодорожных магистралей. Дороги, построенные с применением инновационной битумной продукции, ничем не уступают европейским как по качеству и долговечности асфальтобетонного покрытия, так и безопасности. Так, например, полимер - модифицированный битум (ПМБ) или полимер - битумное вяжущее (ПБВ) – современный вяжущий материал, который улучшает физико-механические показатели покрытия, делает его устойчивым к колееобразованию, добавляет усталостную прочность (свойство не разрушаться с течением времени под действием нагрузок).

Это дает возможность улучшить свойства асфальтобетонного покрытия при высоких и низких температурах, повысить сопротивляемость к деформации, увеличить срок службы дорожного покрытия.

Асфальтобетонную дорогу технологически построить проще.

Необходимо отметить, что последний отечественный укладчик цементабетона, созданный на предприятии, ныне носящим название «Брянский арсенал», закончил работу больше 40 лет назад, поэтому в строительство цементабетонных дорог необходимо закладывать средства на приобретение дорогостоящего импортного оборудования. Более того, объемы поставок этих дорожных машин существенно ниже по сравнению с техникой для асфальтобетонных дорог, что также говорит в пользу выбора проекта с асфальтобетонным покрытием.

Ещё один немаловажный фактор, который в настоящее время выходит на первый план: в условиях неуклонного снижения потребления нефти в мире запасы углеводов в РФ необходимо реализовать на внутреннем рынке. И производство асфальтобетонных смесей — один из рынков сбыта для нефтяных компаний.