

Софья АРСЕНЬЕВА

■ В Беларуси отработанные автомобильные шины превращают в новые шоссе.

ДЕШЕВЛЕ, ТИШЕ, ДОЛЬШЕ

Россиянин, впервые приезжая в Беларусь, непременно хвалит чистоту на улицах, натуральные продукты и, конечно, дороги! Из Минска в областные центры можно с ветерком прокатиться на авто всего за какие-то два-три часа по ровным качественным магистралям. Ни ям, ни пробок, ни шума - мчи в свое удовольствие.

Особенным здешний асфальт удалось сделать благодаря резиновой крошке, которую получают при переработке старых шин. По словам начальника дорожного управления БелдорНИИ Николая Радькова, новые технологии начали активно применять лет десять назад. Сегодня уже можно судить об их эффективности, удобстве и экономии.

- Республиканские дороги на Гомель, Гродно, Могилев как раз сделаны с использованием резины. Преимущество у такого асфальтобетонного покрытия масса. Он служит на 1,5 - 2 года дольше. Сцепление выше, а уровень шума ниже, - перечисляет плюсы Николай Радьков. - Но главное - нам не нужно закупать дорогостоящие импортные полимерные модификаторы битума. Как следствие, резиновая крошка помогает сэкономить до двадцати процентов бюджета.

Однако процесс создания новых дорог из старых шин не такой уж и простой, как может показаться на первый взгляд. Измельчить мусор до крошки - только полдела. Нужно еще преобразовать сырье в специальное гранулированное - резинобитумное и вяжущее. Этим занимаются на опытно-экспериментальном производстве «Мадикор» при БелдорНИИ.

- Что важно, готовые гранулы добавляют сразу в асфальтобетонную смесь, а не в битум. Получается мобильный продукт, который можно использовать для строительства участков любой протяженности - хоть на километр, хоть на тридцать, - отмечает собеседник. - Еще один серьезный плюс - никакой новой техники строителям дорог докупать не нужно. Резинобитумное вяжущее «Мадикор» делает на немецком оборудовании. Но белорусы уже и сами научились производить такие установки.

КРОШКА-ДОРОЖКА

- Несколько лет назад создали аналогичную технику, устранив при этом все промахи импортных производителей. Кстати, установка была для российских заказчиков, - делится Николай Радьков. - Если спрос на подобное оборудование будет, сможем запустить массовое производство. Опыт есть.

Производства безотходные: резину, ткань и металл снова пускают в дело.



ЦИФРА
на 15-20 процентов
дешевле обходится
асфальтобетонная смесь
с резинобитумным вяжущим,
чем с традиционным
модифицированным
битумом.

ПЫЛЬНЫЕ СЕКРЕТЫ

Сегодня переработку покрышек в Беларуси ставят на поток. Практически в каждом регионе есть частные или государственные инициативы в этой сфере. Не только юристы, но и обычные автомобилисты привыкают к новым порядкам: шинам не место на свалке, их удел - переработка.

В Пинске Брестской области есть целых шесть площадок, где население может оставить откатавшую свое резину. Несколько лет назад в городе начало функционировать перерабатывающее предприятие «Экопродшина».

- Когда запускались, была цель - решить проблему с утилизацией. За год в Брестской области накапливается около пяти-шести тысяч тонн изношенных покрышек. На свалке они разлагаются около 150 лет, а мы наладили полностью безотходное производство, - рассказывает ведущий специалист по маркетингу Сергей

Глытов. - С компаниями мы работаем на договорной основе, они обязаны утилизировать свои покрышки. От населения принимаем сырье безвозмездно.

Из старых шин получают резину, текстильный и металлический корд - все это можно пустить в повторное обращение. Процесс любопытный: после извлечения металла резину режут гидравлическими ножницами на «чипсы» весом пять-десять килограммов. А потом их измельчают на меньшие фракции весом по несколько сот граммов. Заключительный этап - превращение в крошку. В Пинске это делают на российской линии Sagama, которую доработали под себя местные специалисты.

- Конечный продукт может быть как от четырех до пяти миллиметров, так и меньше 0,7 миллиметра. Именно последний вариант, который мы зовем резиновой пылью, используют при строительстве дорог, - погружает в тему Сергей. - В нашем городе пока к новым технологиям относят-

У старых покрышек появляется вторая жизнь - дело поставили на поток.

**ЗНАК КАЧЕСТВА**

Гранулированное резинобитумное вяжущее прошло испытания в исследовательском центре «Доринжсервис» в Ростове-на-Дону. Там специалисты доказали эффективность добавки по методикам «Суперпэйв» и их соответствие стандартам России и рекомендовали для применения.

ся настороженно: прорезиненного асфальта нет. Но применение резиновой крошки нашли. Например, у нас на предприятии изготавливают маты для животноводческих комплексов - ходоной товар для такого сельскохозяйственного региона, как Брестчина.

Зато гродненские дорожники, в отличие от пинчан, рискнули и не прогадали: в историческом центре города еще два года назад обновили асфальтовое покрытие - сделали его прорезиненным. Специалисты КУП «Ремстройавтодора» признаются, что, когда укладывали ноу-хау, пришлось повозиться. Пластичный материал все норовил налипнуть на катки - его приручали водой. Усилия, как показала практика, того стоили: у «резиновых» дорог более высокая устойчивость к появлению трещин.

Кстати, под Гродно работает частное предприятие «Экологическая альтернатива», которое считается одним из крупнейших на территории СНГ по переработке старых шин.

И ВИТЕБСК БУДЕТ «РЕЗИНОВЫМ»!

■ Ноу-хау добралось во все регионы республики.

Не так давно новополоцкий Биомехзавод бытовых вторресурсов тоже приступил к строительству комплекса по производству резиновой крошки. Витебская область - последняя в стране, где не было подобной инициативы. Исправляются.

- Это актуально и для экологии, и для экономики, - уверен директор Сергей Велюго. - Планируем запустить новый цех ко второму кварталу 2023

года. Создадим новые рабочие места. Производственная мощность - 3,3 тысячи тонн сырья в год.

На первой линии комплекса старые шины будут измельчать в крошку трех разных размеров. Тут же запустят и вторую линию по выпуску готовых изделий - плитки, бордюров, покрытий для спортплощадок. Продукция востребована как в Беларуси, так и в России.

- Всего на комплекс затратим больше шести миллионов белорусских рублей. Три инвестиру-

ет оператор вторичных материальных ресурсов, остальное - собственные средства предприятия. Львиная доля пойдет на закупку оборудования, которое доставят из РФ, - рассказал Сергей Велюго. - Выгода от вложенных денег очевидна: ближайшие производства по переработке изношенных шин - в Минске, Могилеве и Гродно. И это тот случай, когда логистика решает все - наш завод расположен в центре Витебской области, а значит, добираться до него в разы удобнее.

РАЗВИТИЕ

Оксана ГАЙДУК, член Комиссии ПС по бюджету, налогам и финансовому рынку:

- В Синеокой постоянно идет работа по созданию новых материалов, техники и технологий, которые применяются при строительстве и ремонте дорог.

Ученые Белорусского национального технического университета разработали асфальтобетон повышенной деформационной устойчивости. Его особенность заключа-

ется в том, что ему не страшны температурные перепады, которые в нашей климатической зоне неизбежны. Жаркое лето и морозная зима? Выдержит.

К слову, именно такой асфальтобетон стараются применять у остановок общественного транспорта, где выше процент колееобразования. Но самое главное - это полностью импортозамещающий продукт. Раньше у нас не было отечественных добавок для битума и асфальтобетонных смесей, приходилось закупать за границей. Теперь же благодаря специалистам из БНТУ все делаем сами.

Важно, что белорусы открыты к сотрудничеству. Например, есть удачный опыт совместной работы с китайскими коллегами: покрывали уложенный асфальтобетон специальным защитным слоем. Таким образом удалось добиться того, что трещин на полотне образуется меньше.

КОМПЕТЕНТНО