

II МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

«СТРОИТЕЛЬСТВО КАЧЕСТВЕННЫХ И БЕЗОПАСНЫХ ДОРОГ С ПРИМЕНЕНИЕМ ЦЕМЕНТОБЕТОНА И МИНЕРАЛЬНЫХ ВЯЖУЩИХ»

МОСКВА, СЕНТЯБРЬ 2022

Готовность цементной промышленности к реализации проектов по строительству автомобильных дорог с увеличенными сроками службы

Валерий Александрович Бодренков,

Первый вице-президент АО «ХК «Сибцем», Член совета директоров

Ассоциации по развитию дорожного цементобетона и цементобетонных покрытий,

Заместитель председателя Общественного совета при ФАС России







Производственные мощности ЦЗ

В т.ч. остановленные

Располагаемые мощности действующих ЦЗ

101.4 млн.т

8.7 млн.т

92.7 млн.т

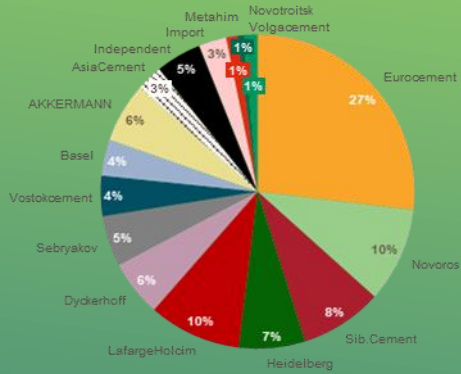
Потребление
цемента в 2020 году

55.9 млн.т

ПРОФИЦИТ

36.8 млн.т

40%



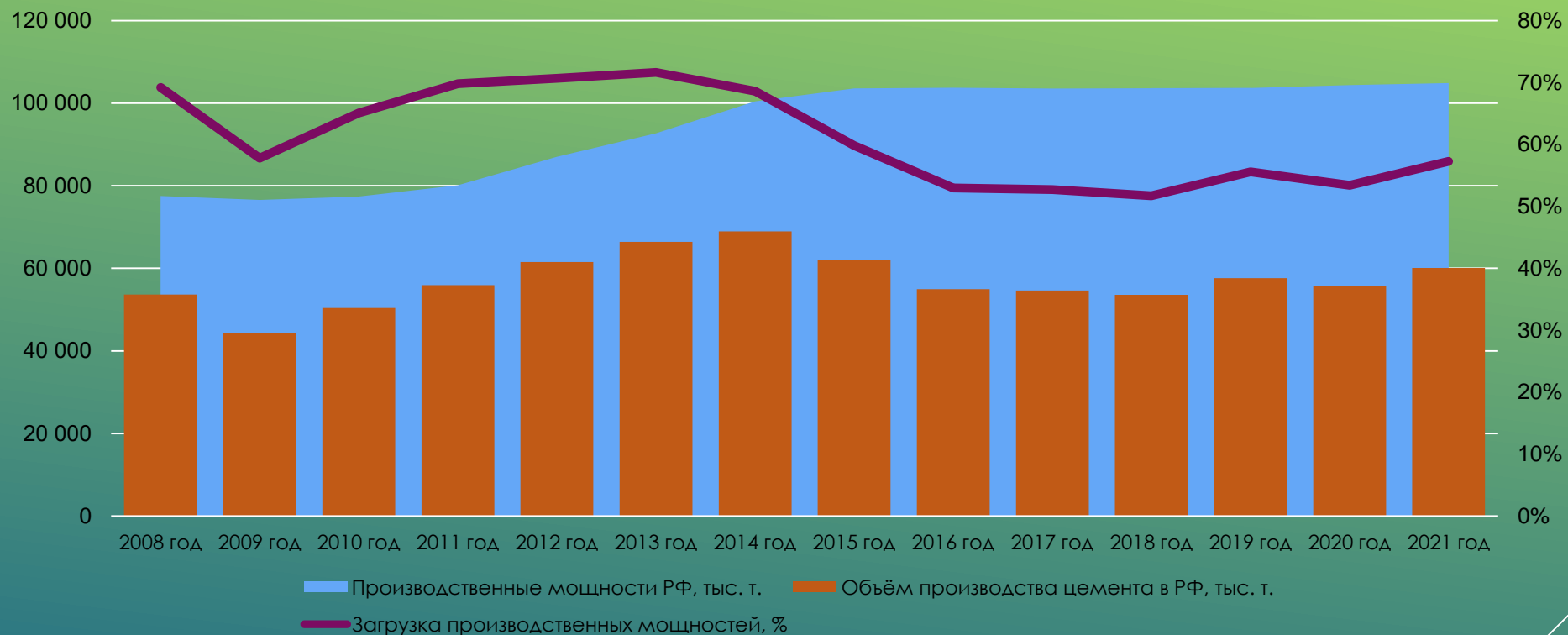
Федеральный округ	Потребление, млн.т	Производственные мощности, млн.т	Профицит мощностей, млн.т	Профицит мощностей, %
ЦФО	14.6	26.0	11.4	44
ПФО	12.4	24.3	11.9	49
ЮФО	8.9	4.6	-4.3	-93
УФО	5.8	17.8	12.0	67
СФО	5.8	10.4	4.6	44
СЗФО	3.1	9.1	6.0	66
ДФО	2.8	4.7	1.9	40
СКФО	2.3	4.3	2.0	47
ИТОГО	55.9	101.4	36.8	

Цементная отрасль готова полностью обеспечить потребность в портландцементе дорожно-строительную отрасль

*данные агентства CM PRO (могут несущественно расходиться с данными производителей и иных аналитических агентств)

Производство цемента в России

Объём производства цемента, производственные мощности, загрузка производственных мощностей в РФ в 2008 - 2021гг.



Благодаря избыточному предложению цемента на рынке в долгосрочной перспективе создаются условия для строительства цементобетонных дорог

ВИДЫ ДОРОЖНОГО ЦЕМЕНТА, ВЫПУСКАЕМОГО ЗАВОДАМИ АО «ХК «СИБЦЕМ»

Наименование цемента	ГОСТ	Для чего применяется	Полное наименование
ЦЕМ I 42,5Н ДП	ГОСТ 33174-2014, ГОСТ 30515-2013	Применяется в транспортном строительстве для производства бетонов дорожных и аэродромных покрытий	Портландцемент без минеральных добавок на основе клинкера нормированного состава, типа ЦЕМ I, класса прочности 42,5, нормальнотвердеющий
ЦЕМ I 42,5Н АП	ГОСТ Р 55224-2020, ГОСТ 30515-2013	Применяется в транспортном строительстве для производства бетонов аэродромных покрытий	Портландцемент типа ЦЕМ I, класса прочности 42,5Н для бетона аэродромных покрытий
ЦЕМ II/A-Ш 32,5Б ДО	ГОСТ 22266-2013, ГОСТ 30515-2013		Портландцемент для бетона оснований ДО, типа ЦЕМ II, подтипа А со шлаком (Ш) от 6 до 20 %, класса прочности 32,5, быстротвердеющий.

ЦЕМЕНТЫ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ГОСТ 33174-2014

Цемент для бетона покрытий вида ЦЕМ I 42,5Н ДП

выпускают заводы АО ХК «Сибцем»:

ООО «Топкинский цемент»

АО «Искитимцемент»

ООО «Красноярский цемент»

АО «Ангарскцемент»

ООО «ТимлюйЦемент»

Характеристики цемента ЦЕМ I 42,5Н ДП для бетона покрытий							
	Na ₂ Oэкв, %	Водоотделение, %	Прочность при сжатии в 2 сут, МПа	Прочность при изгибе в 28 сут, МПа	Прочность при сжатии в 28 сут, МПа	Содержание C ₃ A в клинкере, %	Содержание C ₃ S в клинкере, %
норматив	≤ 0,8	≤ 28	≥ 20	≥ 6	42,5...62,5	≤ 7	≥ 55
ТЦ	0,6	26	24	9	59	5	65
ИЦ	0,8	28	24	8	52	5	67
КЦ	0,6	27	24	9	24	6	69
АЦ	0,6	25	25	8	23	6	62
ТЦЗ	0,7	18	19	8	48	6	67

ПРИМЕНЕНИЕ ТОПКИНСКОГО ЦЕМЕНТА ДЛЯ ДОРОЖНЫХ ПОКРЫТИЙ (КОЧЕНЕВО, НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ), 2020 Г.



ПРИМЕНЕНИЕ ИСКИТИМСКОГО ЦЕМЕНТА ДЛЯ ДОРОЖНЫХ ПОКРЫТИЙ (Г. БАРНАУЛ), 2021 Г.



ЦЕМЕНТЫ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ГОСТ 33174-2014

Цемент для бетона оснований вида ЦЕМ II/A-Ш ДО 32,5Б

выпускают заводы АО ХК «Сибцем»:

ООО «Топкинский цемент»

АО «Искитимцемент»

Характеристики цемента ЦЕМ II/A-Ш ДО 32,5Б для бетона оснований			
	Прочность при сжатии в 2 сут, МПа	Прочность при изгибе в 28 сут, МПа	Прочность при сжатии в 28 сут, МПа
норматив	≥ 10	$\geq 5,5$	32,5...52,5
ТЦ	17,2	8,0	41,7
ИЦ	17,1	7,4	43,7

ЦЕМЕНТЫ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ГОСТ Р 55224-2020

Цемент для бетона аэродромных покрытий вида ЦЕМ I 42,5Н АП

выпускают заводы АО ХК «Сибцем»:

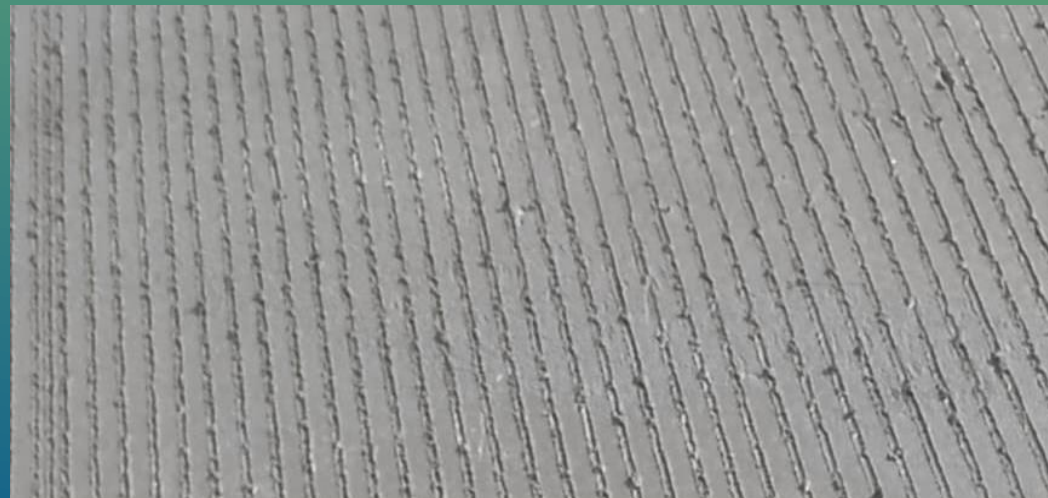
ООО «Топкинский цемент»

АО «Искитимцемент»

ООО «Красноярский цемент»

АО «Ангарскцемент»

ПРИМЕНЕНИЕ ТОПКИНСКОГО ЦЕМЕНТА ДЛЯ АЭРОДРОМНЫХ ПОКРЫТИЙ (ТОЛМАЧЕВО, Г. НОВОСИБИРСК), 2021 Г.



ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ КРАСНОЯРСКОГО ЦЕМЕНТА ДЛЯ АЭРОДРОМНЫХ ПОКРЫТИЙ (АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСК ИМ. Д.А. ХВОРОСТОВСКОГО), 2021 Г.



ЗНАЧИМЫЕ ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ, ПОСТРОЕННЫЕ ИЗ ЦЕМЕНТА АО «ХК «СИБЦЕМ» В 2010-2020ГГ.



1. Северный объезд г. Новосибирска.

Автодорога соединяет федеральные трассы М-51 и М-53. Расположен к северу от Новосибирска. Пролегает от села Прокудское до поселка Сокур. Включает в себя мост через реку Обь в районе Красного Яра. Длина — 76,5 км. Строительство дороги велось с 1999 по 2011 год. Работы по строительству Северного объезда г. Новосибирск выполнялись несколькими подрядными организациями по укладке цементобетонного покрытия: ООО «Фэцит», ЗАО «Нерудзапсиб» и **ОАО «Новосибирскавтодор»**. 8 ноября 2011 года постройка Северного объезда была завершена.

2. Р-254 «Иртыш» Новосибирск – Омск

Строительство и реконструкция 30 км федеральной автодороги в цементобетонным покрытием и с 6 транспортными развязками в двух уровнях (I категория).

Подрядная организация **ОАО «Новосибирскавтодор»** выполнила работы по реконструкции федеральной автомобильной дороги протяжённостью 30 км в Новосибирской области с переводом в первую категорию. Выполнялись работы по устройству цементобетонного покрытия толщиной 24 см из класса бетона на растяжение при изгибе 4,4 МПа.



3. А-116 «Чита-Забайкальск»

С 2013 г. по 2014г. в рамках капитального ремонта автомобильной дороги А-350 «Чита-Забайкальск» - граница с Китайской Народной Республикой в Борзинском районе Забайкальского края выполняются работы по устройству цементобетонного покрытия. Работа по укладке цементобетонного покрытия выполняется подрядной организацией **ОАО «Новосибирскавтодор»**. Конструкция дорожной одежды состояла из щебеночно-песчаной смеси С-4 толщиной 15 см, песка укрепленного цементом марки М40 и цементобетонного покрытия толщиной 22 см из класса бетона на растяжение при изгибе 4,0 МПа.

ЗНАЧИМЫЕ ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ, ПОСТРОЕННЫЕ ИЗ ЦЕМЕНТА АО «ХК «СИБЦЕМ» В 2010-2020ГГ.



4. Бугринский мост.

Мост через Обь в Новосибирске, соединяет Кировский, Первомайский и Октябрьский районы. Строительство началось 17 февраля 2010 года и завершилось в октябре 2014 года. Бугринский мост - самый длинный мост с арочным пролётом в СНГ. Генподрядчик - ОАО «Сибмост». Длина мостового перехода – 2 091 м. Ширина – 34,56 м. Количество полос движения – 6. Мост является важной частью перспективной скоростной магистрали «Юго-Западный обход».



5. Взлётно-посадочная полоса номер 2 в Толмачёво.

В 2010 году введена в эксплуатацию ВПП-2 II категории ИКАО. ВПП 16/34, длиной 3600 м, имеет ширину 45 м. Строительство велось с 1987 года.

Ввод этой полосы дал возможность транзитным самолетам из Европы и США делать при необходимости вынужденную посадку, так как раньше от Москвы до Хабаровска в России не было возможности обеспечить транзитные полеты больших самолетов типа B-787 и в будущем — A-350. Пропускная способность увеличилась вдвое, до 40 взлет-посадок в час.

Фотографии с сайта [Открытие второй полосы в Толмачево / New runway in Novosibirsk airport \(livejournal.com\)](https://www.livejournal.com/entry/20100722123456789)

ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ, ПОСТРОЕННЫЕ ИЗ ЦЕМЕНТА АО «ХК «СИБЦЕМ» В 2020-2021ГГ.

1. а/д Р256 «Чуйский тракт» Новосибирск-Барнаул-Горно-Алтайск-граница с Монголией км. 173-183
2. а/д общего пользования регионального значения Алт. Края Рубцовск – Угловское – Михайловское км. 20-40
3. а/д Алейск-Петропавловское-Смоленское 71-83км в Усть-Пристанском районе
4. а/д Пospelиха-Курья-Третьяково-граница Республика Казахстан, 64-76км в Курьинском районе
5. подъезд к объектам к(ф)х Черепаново А.И. в Шипуновском районе
6. а/д Пospelиха-Курья-Третьяково-граница Республика Казахстан, 35-51км в Курьинском районе
7. а/д Алейск-Петропавловское-Смоленское 132-136км в Петропавловском районе
8. а/д Р256 Новосибирск-Барнаул-Горно-Алтайск-граница с Монголией км. 216- км 223
9. Мостовой переход через р. Обь в г. Новосибирск (4-й мост)
10. Р-256 «Чуйский тракт» Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – граница с Монголией на участке км 135+277 – км 143+000, Алтайский край
11. а/д «Курья-Колывань км 0+000 -17+000 в Курьинском районе»
12. а/д «Шипуново-Краснощеково-Курья км 3+310-14+349 в Шипуновском районе»
13. а/д «Алейск-Букановское км 44+000-49+000 в Алейском районе»
14. а/д «Алейск-Чарышское км 77+000-83+748 в Калманском районе»
15. а/д «Алейск-Петропавловское-Смоленское км 57+399-71+000 в Усть-Пристанском районе»
16. а/д Р-256-Курочкино-Ларичиха км 0 – км 31 Тальменского района
17. а/д К-04 "Повалиха-Первомайское-Журавлиха-Шатуново" км 0 – км 13 в Первомайском районе
18. а/д Р-256 "Чуйский тракт" Новосибирск-Барнаул-Горно-Алтайск – граница с Монголией на участке км 143+000 – км 150+000, Алтайский край
19. а/д Фирсово-Бобровка-Рассказиха-Нижняя Петровка-Чаузово, км 15+500–км 20+500 в Первомайском районе
20. Реконструкция аэропортового комплекса «Толмачево»

С помощью нашего цемента в 2020-2021гг реконструировано и построено более 20 объектов дорожного строительства

ОБЪЕКТЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, НА КОТОРЫЕ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ ПОСТАВКИ ЦЕМЕНТА АО «ХК «СИБЦЕМ»



1. «Реконструкция аэропортового комплекса «Толмачёво» (г. Новосибирск)»

Осуществляется в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Проект включает развитие лётной зоны ИВПП-2 со строительством соединительных рулежных дорожек, перрона с дополнительными 20 местами стоянок воздушных судов, сооружением других объектов аэродромной инфраструктуры в целях повышения пропускной способности аэродрома Толмачёво.

Строительство осуществляет «Новосибирскавтодор».



2. Восточный обход г. Новосибирска (часть дороги М-52 «Чуйский тракт»)»

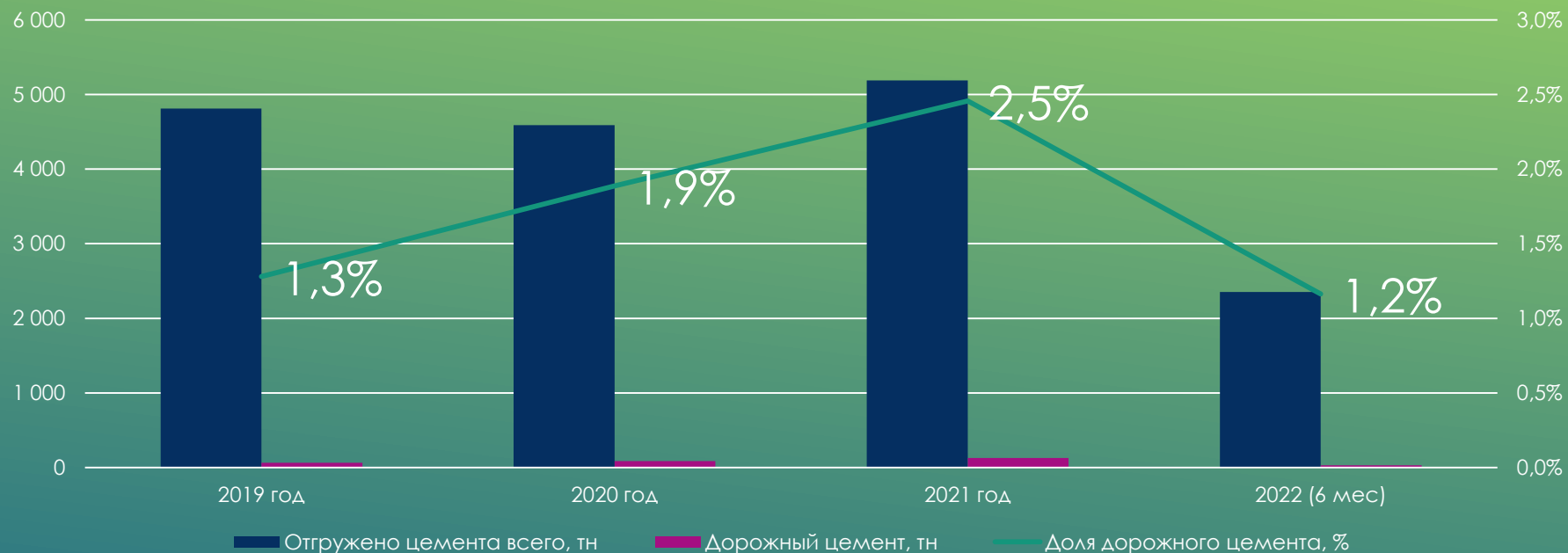
Строительство Восточного обхода Новосибирска, участка трассы Р-256 «Чуйский тракт», ведется в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» (федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети»). Восточный обход — амбициозный проект строительства дороги, связывающей три крупные трассы города и обеспечивающий выезд из Новосибирска, минуя загруженные магистрали. Кроме того, это транзит между центральной частью страны и Дальневосточным регионом. Ввод в эксплуатацию I этапа (10 км) запланирован на 2022 год. В составе I этапа три транспортных развязки и семь мостовых сооружений длиной 1 189 п.м, в том числе эстакадная часть над рекой Иня, автомобильной дорогой и железнодорожными путями общей длиной 677 п.м. Общая протяжённость дороги – 80 км.

Заказчик строительства – ФКУ «Сибуправтодор», подрядчик – АО «Новосибирскавтодор».

Фотографии предоставлены ГК «Новосибирскавтодор», а также с сайта [Восточный обход города Новосибирска, Новосибирск - Деловой квартал \(dk.ru\)](https://www.vostok-obhod-novosibirsk.ru/)

ПОСТАВКА ЦЕМЕНТА ДЛЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА АО «ХК «СИБЦЕМ»

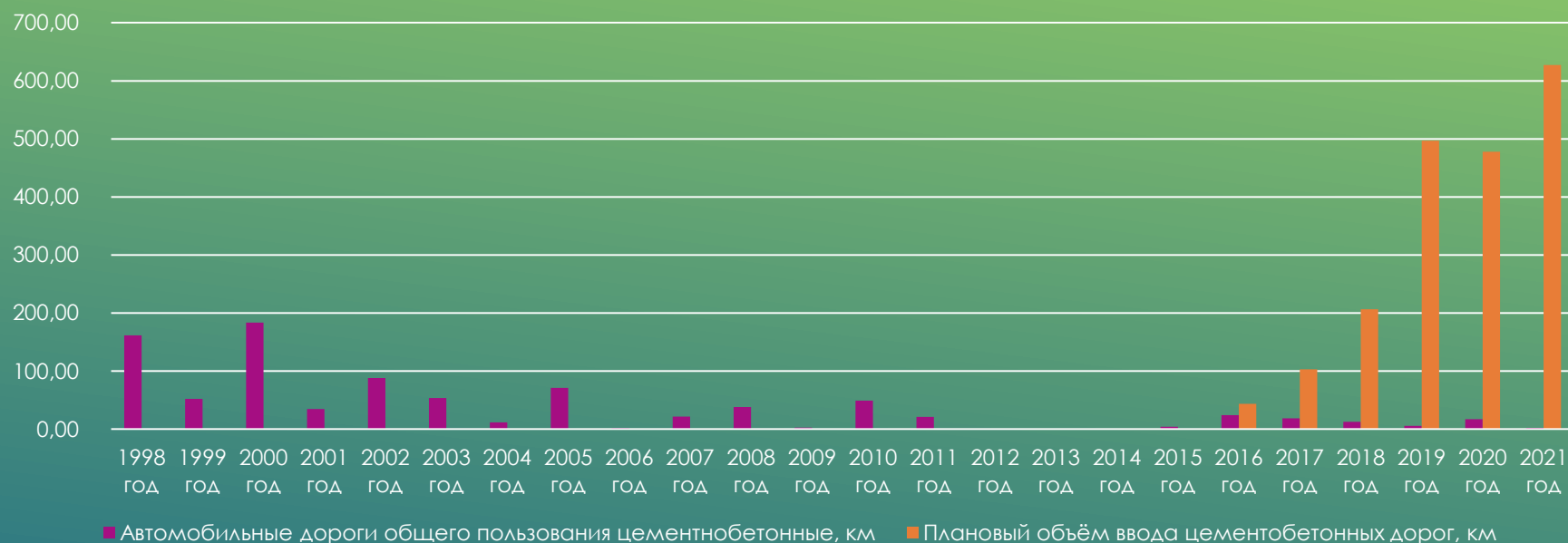
Объём производства цемента АО "ХК "Сибцем" в 2019-2021гг. и за 6 мес. 2022г. тыс. т., доля цемента для дорожного строительства в портфеле заказов, % (правая шкала)



Имеется существенный потенциал роста производства цемента для дорожного строительства

Объём строительства цементобетонных дорог в России

Ввод в эксплуатацию цементобетонных автомобильных дорог общего пользования в РФ в 1998-2021гг., плановый объём ввода исходя из "Стратегии развития промышленности строит. материалов ... до 2030г."



В период с 2016 по 2021гг в России должно было быть введено 1 955 км цементобетонных дорог (15% от общего объёма). Введено в этот период 81,3 км.

ИННОВАЦИЯ - НОВАЯ ИЛИ УЛУЧШЕННАЯ ПРОДУКЦИЯ (ТОВАР, РАБОТА, УСЛУГА), СПОСОБ (ТЕХНОЛОГИЯ) ЕЕ ПРОИЗВОДСТВА ИЛИ ПРИМЕНЕНИЯ, НОВОВВЕДЕНИЕ ИЛИ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ И (ИЛИ) ЭКОНОМИКИ ПРОИЗВОДСТВА, И (ИЛИ) РЕАЛИЗАЦИИ ПРОДУКЦИИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ВЫГОДУ, СОЗДАЮЩИЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ТАКОЙ ВЫГОДЫ ИЛИ УЛУЧШАЮЩИЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ СВОЙСТВА ПРОДУКЦИИ (ТОВАРА, РАБОТЫ, УСЛУГИ).

Кулагин, А. С. Немного о термине «инновация» // Инновации. — 2004. — № 7. — С. 58.

ИННОВА́ЦИЯ — ВНЕДРЁННОЕ ИЛИ ВНЕДРЯЕМОЕ НОВШЕСТВО, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЕ ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЦЕССОВ И (ИЛИ) УЛУЧШЕНИЕ КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ, ВОСТРЕБОВАННОЕ РЫНКОМ. ПРИМЕРОМ ИННОВАЦИИ ЯВЛЯЕТСЯ ВЫВЕДЕНИЕ НА РЫНОК ПРОДУКЦИИ (ТОВАРОВ И УСЛУГ) С НОВЫМИ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИМИ СВОЙСТВАМИ ИЛИ ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВА ТОЙ ИЛИ ИНОЙ ПРОДУКЦИИ.

<https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F>

УЛУЧШЕННЫЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ СВОЙСТВА:

- ▶ дороги со сроком службы 50 и более лет
- ▶ дороги, которые нет необходимости ремонтировать каждый летний сезон, ограничивая грузопоток
- ▶ дороги, способные выдерживать автомобили большей грузоподъемности (с большей нагрузкой на ось)
- ▶ дороги повышенной безопасности (лучше сцепление с колесом, лучше видимость)
- ▶ дороги с меньшим вредным воздействием на окружающую среду (в летний сезон отсутствуют испарения битума и других вредных компонентов асфальта)

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ВЫГОДА:

- ▶ стоимость строительства дорог с цементобетонным покрытием в среднем на 20-25% ниже, чем асфальтобетонных

«ПРЕПЯТСТВИЯ» ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА:

- ▶ необходимость специальных условий в связи с ценообразованием
- ▶ недостаточность практики у проектных институтов
- ▶ недостаточность необходимой нормативно-технической документации
- ▶ недостаточность специальной техники и проблемы её окупаемости
- ▶ недостаточность подготовленных кадров
- ▶ сложность ремонтов
- ▶ «колейность»
- ▶ проблемы строительства и эффективной эксплуатации дорог с ЦБП в районах с переходами «через ноль градусов»
- ▶ проблемы строительства дорог с ЦБП в обводненных грунтах

ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

– деятельность, направленная на использование и коммерциализацию результатов научных исследований и разработок для расширения и обновления номенклатуры и улучшения качества выпускаемой продукции (товаров, услуг), совершенствования технологии их изготовления с последующим внедрением и эффективной реализацией. Инновационная деятельность предполагает целый комплекс научных, технологических, **организационных, финансовых и коммерческих мероприятий**, которые в своей совокупности приводят к инновациям.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

- изменение отношения в обществе к процессу дорожного строительства
- формирование институтов, где будет «жить и развиваться» знание о новой технологии (в т.ч. будут решаться вопросы «колейности», особенностей строительства и эксплуатации дорог с ЦБП в районах с переходами «через ноль градусов», в обводненных грунтах, вопросы сложности ремонтов и др.)
- формирование институтов, где будет осуществляться подготовка специалистов для работы с новой технологией
- формирование условий для производства техники и оборудования для работы с новой технологией

ФИНАНСОВЫЕ И КОММЕРЧЕСКИЕ МЕРОПРИЯТИЯ

формирование новой системы доверительных отношений между участниками дорожного строительства и государством через:

- организацию прозрачного и реалистичного планирования дорожного строительства в стране (на 10-15 лет);
- заключение контрактов жизненного цикла;
- актуализацию подходов к ценообразованию в дорожном строительстве с учетом стоимости жизненного цикла;
- внедрение эффективных механизмов инвестирования и финансирования (инфраструктурные облигации, вечные облигации, государственные льготы и преференции для крупных инвесторов и т.д.)

«ПРЕПЯТСТВИЯ» ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА:

- ▶ необходимость специальных условий в связи с ценообразованием
- ▶ отсутствие обширной практики у проектных институтов
- ▶ отсутствие необходимой нормативно-технической документации
- ▶ отсутствие специальной техники и проблемы её окупаемости
- ▶ отсутствие подготовленных кадров
- ▶ сложность ремонтов
- ▶ «колейность»
- ▶ невозможность строить и эксплуатировать эффективно дороги с ЦБП в районах с переходами («через ноль градусов»)
- ▶ невозможность строить дороги с ЦБП в обводненных грунтах

**- ЭТО ЗАДАЧИ, РЕШАЕМЫЕ В РАМКАХ
ИННОВАЦИОННОГО ЦИКЛА НА ЭТАПЕ
«ВНЕДРЕНИЕ»**

- ▶ «По причине отсутствия необходимых технических возможностей у подрядных организаций...могут возникать сложности с проведением работ по ремонту цементобетонных покрытий...»



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

Сурикова ул., д. 47, г. Красноярск, 660049
телефон: (391) 263-55-00
<http://mintrans.krskstate.ru>
info@mintrans24.ru

Генеральному директору
НП «ГПСК «Возрождение»»

Яровому М.Б.

07.09.2022 № 83-3078

На № 3-33670 от 05.08.2022

О направлении информации

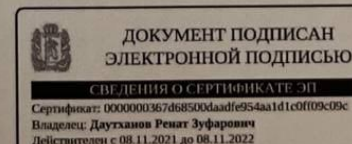
Уважаемый Максим Борисович!

Министерство транспорта Красноярского края, рассмотрев Ваше обращение, поступившее в адрес Губернатора Красноярского края Усса А.В., о разработке программы строительства сети бетонных дорог на территории Красноярского края, сообщает следующее.

Ввиду отсутствия на территории Красноярского края цементобетонных дорог на сегодняшний день в рамках действующих дорожных программ отсутствуют проекты, в рамках которых предусмотрено применение цементобетонных смесей при устройстве покрытий. По причине отсутствия необходимых технических возможностей у подрядных организаций, осуществляющих дорожную деятельность в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, могут возникать сложности с проведением работ по содержанию цементобетонных покрытий, и, как следствие, удорожание проведения соответствующих работ.

На основании изложенного предлагаем вернуться к рассмотрению вопроса разработки программы строительства сети бетонных дорог на территории Красноярского края после 2025 года.

Первый заместитель
министра



Р.З. Даутханов

- ▶ «Устройство покрытий автомобильных дорог из цементобетона влечет за собой значительное удорожание стоимости выполнения работ...»



Буряад Республикын транспортын, элшэ хүсээний ба харгын ажыхын хүгжэлтын талаар министерство
Министерство по развитию транспорта, энергетики
и дорожного хозяйства Республики Бурятия

670034, г. Улан-Удэ, ул. Революции 1905 года, 11а,
Телефон: (301-2) 45-44-11, Факс: (301-2) 45-44-99

E-mail: info@mtrans.govrb.ru

04.08.2022 № 09.02.01.22.14812/22

На № _____ от « _____ » _____ 201 г.

Президенту
Ассоциации бетонных дорог,
зав. кафедрой «Строительство
и эксплуатации дорог» МАДИ
д.т.н., профессору

В.В. Ушакову

Уважаемый Виктор Васильевич!

В ответ на Ваше письмо от 21.07.2022 № 251 о применении цементобетонного покрытия, Министерство по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия сообщает, что при строительстве, реконструкции, автомобильных дорог регионального значения, а именно при устройстве конструктивных слоев дорожной одежды применяются асфальтобетонные смеси. Устройство покрытий автомобильных дорог из цементобетона влечет за собой значительное удорожание стоимости выполнения работ. Так устройство 1 км капитального типа дорожной одежды из асфальтобетона составляет 25 849 094,00 руб., устройство 1 км капитального типа дорожной одежды из цементобетона составляет 34 395 825,00 руб.

Дополнительно сообщаем, что в республике отсутствует необходимая техника (бетоноукладчики со скользящими формами и т. д.), а также опыт производства работ по устройству покрытия из цементобетона.

На основании изложенного, применение покрытий из цементобетона повлечет за собой значительное удорожание строительно-монтажных работ, а также дополнительную нагрузку на бюджет Республики Бурятия.

И.о. министра



С.И.Белоколодов

Исп. Башаева Н.Ю.

464283

- ▶ «...с учетом значительно более высокой стоимости устройства цементобетонного покрытия по сравнению с асфальтобетонным устройством таких покрытий в рамках реализации программы невозможно»



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И
ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**

664027, г. Иркутск, ул. Ленина, д. 1а
Телефон: 8 (3952) 28-66-38
e-mail: mintrans@govirk.ru

06.09.2022 № 02-61-4754/22

на № _____ от _____

Управляющему директору
АО «Ангарскцемент»
В.А. Афанасину

О строительстве дорог с бетошным покрытием

Уважаемый Владимир Анатольевич!

Во исполнение поручения Губернатора Иркутской области И.И. Кобзева министерству транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области проработать предложение АО «Ангарскцемент» о строительстве дорог с бетошным покрытием» (далее – Поручение) сообщаем следующее.

В соответствии с перечнем поручений Президента Российской Федерации от 13 июля 2022 года № Пр-1231, протоколом заседания президиума (штаба) Правительственной комиссии по региональному развитию в Российской Федерации от 15 июня 2022 года № 31 субъектам Российской Федерации совместно с Росавтодором министерством сформирована региональная пятилетняя программа дорожной деятельности на 2023 – 2027 годы, в рамках которой дополнительная потребность из федерального бюджета составляет 42 783 329,50 тыс. рублей с целью приведения в нормативное состояние 206,334 км автомобильных дорог и 277 п.м. мостового сооружения, поэтому с учетом значительно более высокой стоимости устройства цементобетонного покрытия по сравнению с асфальтобетонным устройством таких покрытий в рамках реализации мероприятий программы невозможно.

Использование цемента предусмотрено при устройстве дорожной одежды в качестве минерального вяжущего при устройстве оснований и облегченных и переходных типов покрытия.

Заместитель министра транспорта и
дорожного хозяйства Иркутской
области

В.Ю. Ципковский

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат: 0004389148818211778811С40-С1-08742142
Выдана: Ципковский Виктор Юрьевич
Действителен с 23.08.2022 по 16.11.2023

Концепция открытости федеральных органов исполнительной власти
(утв. Распоряжением Правительства РФ от 30.01.2014 N 93-р)

- ПРИНЦИП ИНФОРМАЦИОННОЙ ОТКРЫТОСТИ
- ПРИНЦИП ПОНЯТНОСТИ;
- ПРИНЦИП ВОВЛЕЧЕННОСТИ ГРАЖДАНСКОГО
ОБЩЕСТВА;
- ПРИНЦИП ПОДОТЧЕТНОСТИ

ПИСЬМО ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА МИНТРАНСА РОССИИ В АССОЦИАЦИЮ БЕТОННЫХ ДОРОГ ОТ 12.08.2022:

«проводимое **во всех случаях** при проектировании **технико-экономическое сравнение вариантов дорожных одежд** на участках федеральных автомобильных дорог общего пользования, учитывает не только единовременные затраты на строительство (реконструкцию) и капитальный ремонт дорожных одежд, но и дисконтированные затраты в период эксплуатации. В тех случаях, когда по результатам такого сравнения вариантов наибольшей эффективностью обладает использование жесткой дорожной одежды с цементобетонным покрытием, то такой вариант принимается за основу для дальнейшего проектирования и реализации».

Совместное научное исследование НО «СОЮЗЦЕМЕНТ» и НО «Ассоциация по развитию дорожного цементобетона и цементобетонных покрытий»

«ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ ЖЕСТКИХ И НЕЖЕСТКИХ ДОРОЖНЫХ ОДЕЖД»

НЕОБХОДИМО:

- ▶ Минтрансу России и Федеральному дорожному агентству (Росавтодор) создать условия (площадку) для организации сравнения эффективности применения двух типов дорожных одежд – из цементобетона и асфальтобетона. Сравнение должно осуществляться с участием всех заинтересованных сторон и на основании понятных и объективных критериев;

НЕОБХОДИМО:

- ▶ Минтрансу России и Росавтодору в отношении федеральных автодорог, региональным органам власти – в отношении дорог регионального и местного значения необходимо организовать «прозрачную» и публичную процедуру выбора вариантов дорожных одежд при проектировании строительства/реконструкции/капитального ремонта автомобильных дорог

II МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

«СТРОИТЕЛЬСТВО КАЧЕСТВЕННЫХ И БЕЗОПАСНЫХ ДОРОГ С ПРИМЕНЕНИЕМ ЦЕМЕНТОБЕТОНА И МИНЕРАЛЬНЫХ ВЯЖУЩИХ»

МОСКВА, СЕНТЯБРЬ 2022

Готовность цементной промышленности к реализации проектов по строительству автомобильных дорог с увеличенными сроками службы

Валерий Александрович Бодренков,

Первый вице-президент АО «ХК «Сибцем», Член совета директоров

Ассоциации по развитию дорожного цементобетона и цементобетонных покрытий,

Заместитель председателя Общественного совета при ФАС России