

АМДОР: ХИМИЯ В ПОМОЩЬ ДОРОЖНИКАМ



Петербургская компания «АМДОР», созданная 25 лет назад научными сотрудниками известного в стране Государственного института прикладной химии (ГИПХ), сегодня — безусловный лидер в разработке и производстве продуктов дорожной химии. Компания обеспечивает более 50% потребностей отрасли в добавках, улучшающих качество и продлевающих срок службы дорог. Об истории компании, опыте внедрения разработок, развитии производства рассказывает генеральный директор ЗАО «АМДОР», к. т. н. Анатолий Болдырев.



192148, г. Санкт-Петербург, а/я 67
тел. +7 (812) 412-15-58
ООО «Уралхимпласт-Амдор»
в г. Нижний Тагил
+7 (3435) 34-61-61
www.amdor.ru

Беседовала Роза МИХАЙЛОВА

— Анатолий Васильевич, как вы пришли к решению создать бизнес, организовать производство по выпуску продукции, которой в то время в дорожной отрасли не очень интересовались?

— В 90-е гг. Государственный институт прикладной химии (ГИПХ), в котором я руководил лабораторией, как и многие отраслевые НИИ, испытывал большие финансовые проблемы. И хотя нашими научными сотрудниками велись разработки весьма серьезных химических технологий, которые в большинстве своем внедрялись в промышленное производство, было очевидно, что перспектив у лаборатории нет.

Надо было думать не только о том, как обеспечить себя работой, средствами к существованию, но и сделать еще что-то полезное. Тем более что за ворота ГИПХа, замечу, в своей области крупнейшего в СССР института, уходили люди с научными степенями, знаниями, опытом, квалификацией, обширной практикой внедрения разработок в производство. И, забегая вперед, скажу, часть сотрудников нашей лаборатории создали в те времена три компании, которые успешно действуют до сих пор.

— А почему именно дорожная химия вас привлекала?

— Мы подходили к выбору направления прагматично — дороги всегда будут строить, они всегда нужны, а еще больше нужны дороги качественные, долговечные. Кроме того, наша лаборатория в Институте прикладной химии занималась исследованием химии аминов, амидоаминов, имидазалинов, мы активно сотрудничали по этой теме с коллегами — москвичами из СоюздорНИИ. Они по заказу ГИПХ провели испытания наших продуктов, сделали выводы, какие из них приемлемы в дорожном строительстве. Это было для нас исходной точкой, основой в определении направления.

— Когда появилась первая продукция?

— Первая партия продукции под маркой «АМДОР» была выпущена на производственной площадке Бе-



резниковского объединения «Азот» в 1996 году. В то время у нас не было научно-технической базы, оборудования, лабораторных помещений, словом, ничего, кроме желания работать и уверенности, что мы делаем нужное дело. Удалось договориться с руководством объединения «Азот», которое базировалось в Пермской области, о предоставлении нам возможности выпускать химические компоненты — адгезионные добавки. Но разработать технологию, организовать производство, выпустить продукт — это только часть дела. Работая в отраслевом институте, мы были четко ориентированы на то, что новые технологии и продукция будут использоваться на практике. Учитывая, что компания «АМ-ДОР» одной из первых в стране начала продвигать химические продукты в дорожное строительство, на внедрение наших новинок в эту отрасль ушло более 10 лет.

— За счет чего тогда существовало предприятие?

— Как говорится, кто ищет, тот всегда найдет. На объединении «Азот» выпускали разработанные по нашей технологии амины, которые использовались как флотореагент для производства калийных удобрений. В 90-е годы один из видов сырья — синтетические жирные кислоты (СЖК), — на котором базировалось производство аминов, в стране перестали выпускать, предприятия просто закрылись. Руко-

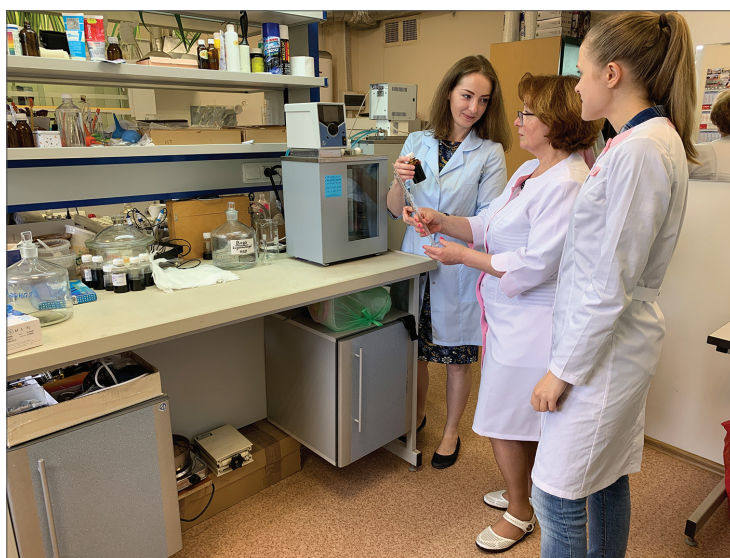
водство объединения «Азот» обратилось к нам, и мы создали технологию выпуска жирных аминов из кислот растительных масел. Схема сотрудничества была обычная для того периода — «давальческая». Мы поставляли сырье, а готовую продукцию, то есть амины, продавали калийщикам.

Это позволило нам не только встать на ноги, но и вести разработки, начать выпуск продукции дорожной химии. С точки зрения технологии, особых сложностей не возникло, а вот убедить дорожников, что использовать добавки в вяжущее необходимо, что качество и долговечность дорог повысятся, — вот это оказалось очень сложной задачей. Первой реакцией строителей всегда была такая: а зачем нам какие-то добавки, мы всю жизнь обходились битумом.

— Что вы предпринимали, какие методы продвижения использовали?

— Все возможные и даже, казалось бы, невозможные. Прежде всего, проводили испытания прямо на строительных площадках, чтобы наглядно было видно, как меняют свойства вяжущего химические добавки. Организовывали семинары, участвовали в деловых мероприятиях, совещаниях, форумах. Это был очень долгий кропотливый труд. Впрочем, подобную работу мы продолжаем и сегодня со своими новыми продуктами.

Продукцию невозможно продвинуть в ту или иную отрасль, получить на нее спрос, если непонятна тех-



нология применения. Предлагая продукт, надо иметь четкое представление о том, как им пользоваться. Вот это всегда было нашим преимуществом. И мы готовы всегда помочь в освоении наших продуктов, оказывая техническую поддержку при их использовании.

— Когда вы окончательно убедились, что идете правильным путем?

— Когда воспользовались возможностями, которые предоставил химический парк «Тагил», созданный компанией «Уралхимпласт» в Нижнем Тагиле. В 2006 году мы учредили совместное ООО «Уралхимпласт-АМДОР», которое разместилось на одной из производственных площадок химического парка. Проектная производительность пред-

приятия была рассчитана на выпуск 600 т продукции в год. Но мы давно перешагнули этот рубеж. Сегодня под маркой «АМДОР» производится 5 тыс. т химических компонентов 15 наименований. Если учесть, что потребность в адгезионных добавках, эмульгаторах составляет в дорожной отрасли около 10 тыс. т, то наша доля рынка в России — 50–60%.

Поначалу нашими конкурентами были зарубежные поставщики, они до поры до времени занимали все основные позиции на рынке. Нам пришлось приложить усилия, чтобы доказать: наша продукция не хуже импортной. С ослаблением рубля мы существенно потеснили конкурентов, хотя в этом секторе рынка соперничество продолжает оставаться серьезным.

— Надо понимать, универсальных добавок для битумного вяжущего не существует?

— Безусловно. Во-первых, страна у нас огромная, дороги строятся в разных широтах, климатических зонах, регионы обладают различной ресурсной базой, а стройматериалы, такие как щебень, песок, стараются использовать те, что добываются на местах.

Во-вторых, битум производят в России 30 нефтеперерабатывающих предприятий из разных нефтей. И, как следствие, качество получается разное. Более того, сегодня оно значительно ухудшилось, в первую очередь, из-за повышения глубины переработки нефти в светлые нефтепродукты. Битум у нас — это фактически отходы НПЗ, технологии его выпуска не позволяют достигать хорошего качества. Этого можно добиться, наладив целевое производство путем композиционного смешения с нужными фракциями продуктов нефтепереработки.

Минеральные материалы тоже отличаются и по качеству, и по составу. И все эти компоненты ведут себя по-разному при производстве асфальтовых смесей. И нам, чтобы добиться качественного сцепления слоев «дорожного пирога» под разные битумы и щебни, приходилось разрабатывать индивидуальные качественные компоненты и рецептуры. Вот так родились 15 разных адгезионных добавок и эмульгаторов, которые применимы для разных территорий, разных конструкций дорожного полотна. И поставляются эти продукты во все регионы страны — от Дальнего Востока до Калининграда, от Крыма до Мурманска.



Кроме того, мы осуществляем поставки в Казахстан, Польшу, Латвию, начинаем продвигать их в Белоруссию. Войти в Европу непросто, но, тем не менее, мы создали производство битумной эмульсии в соседней Латвии.

— Вы продолжаете работать над новыми видами продукции?

— Процесс поиска новых идей, технологий не прекращался никогда. Мы стали одними из первых разработчиков битумных эмульсий для разных видов дорожно-строительных работ. Когда наши специалисты приступили к исследованиям, о возможностях использования эмульсий дорожники не имели ясного представления. Это далеко не простые технологии, и надо было разработать специальные виды эмульгаторов для различных рецептур. По сути, битумная эмульсия — это весьма удобный в употреблении технологичный вид битума для ремонтных работ и устройства тонких защитных слоев дорожного покрытия.

Когда у дорожников появилась необходимость в теплых смесях, позволяющих вести строительство при пониженных температурах, что обычно необходимо в начале и в конце сезона, мы разработали добавку, которая дает возможность снизить температуру укладки и уплотнения асфальтобетонной смеси со 120 до 80 °С. Так появилась еще одна разновидность добавки — «АМДОР-ТС».

Одна из последних разработок — добавка, позволяющая улучшить качество полимерно-битумного вяжущего, которая не только обладает адгезионными свойствами, но и предотвращает расслаивание полимера.

Идей много. Например, сейчас у дорожников большая потребность в омолаживающих добавках,

необходимых в новой технологии ремонта — ресайклинге, при котором используется вторичный материал — асфальтогранулят. Он содержит в себе битум, существенно состарившийся за время эксплуатации. Наша добавка восстанавливает свойства вяжущего.

Сейчас широко развиваются эмульсионные технологии, которые используются для склеивания асфальтобетонных смесей. Специальные рецептуры эмульсий весьма перспективны в устройстве слоев износа. Слои износа дорожники начинают вводить в свою практику, эта технология позволит значительно увеличить сроки службы дорожного покрытия.

— Как влияет на качество дорожного покрытия применение компонентов «АМДОР»? В чем их эффективность, экономичность?

— Использование адгезионных добавок — это возможность в какой-то степени исправить недостатки НПЗ, придать вяжущему некоторые улучшающие свойства. При этом повышается показатель сцепления, замедляется процесс старения битума, повышается его эластичность. Качество дорожного полотна, конечно, зависит от материалов, которые применяются в конструкции — битума, песка, щебня. Но хорошей дороги не построить, если между слоями, между щебнем и битумом, не будет сцепления. Использование добавок «АМДОР» позволяет увеличить межремонтные сроки, что дает определенный экономический эффект.

И, конечно, мы продолжим развитие, совершенствование наших продуктов. Химия дает огромные возможности для новых идей, исследований, разработок. ■