

## Битумный рынок выдержал COVID-19 благодаря нацпроекту

Увеличение темпов развития автодорожной сети и реализация проектов в рамках нацпрограммы «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД) сформировали в России устойчивый спрос на качественные материалы для строительства дорог, в том числе нефтяные битумы. О том, как производители битума преодолевают пандемию без прямой государственной поддержки, специалисты группы CREON узнали у экспертов отрасли.

*Мария Дыменко, Александра Заикина*

Мировой битумный рынок показывает ежегодный рост порядка 4%, а его объем на сегодняшний день оценивается в 113 млн тонн. В России производство нефтяных битумов также растет. За 2019 год в РФ было произведено более 6,9 млн тонн битумов, что на 0,8% больше, чем годом ранее. Опрошенные группой CREON эксперты считают, что в ближайшие годы основным драйвером развития на рынке останется дорожная отрасль: порядка 80% битума пойдет на строительство автодорог.

Запущенный Минтрансом национальный проект «Безопасные и качественные автодороги» с федеральными и региональными субсидиями на 4,78 трлн рублей реализовывается с 2019 по 2024 гг. и охватит 104 города с агломерациями в 83 субъектах РФ. По мнению отрасли, нацпроект помог компаниям, задействованным в дорожно-транспортной сфере, пройти период пандемии коронавируса без больших потерь: «Кризис мы не чувствуем, деньги от правительства поступают по плану, контракты все заключены еще в прошлом году, работаем в штатном режиме», — комментирует директор асфальтобетонного завода. «Для нас ситуация складывалась положительно, объем работ остается стабильным. Особенно нам помогло то, что во время пандемии продолжались дорожные работы по МКАД», — говорит представитель крупной компании.

Возведение новых больничных корпусов для лечения COVID-19 во многих регионах России также добавило работы дорожникам и участникам битумного рынка. Так, в ТиНАО (Троицкий и Новомосковский административные округа) было проложено порядка 26 км дорожно-транспортного полотна, из них 17 км будут в дальнейшем эксплуатироваться как постоянные дороги. «Строительство городской инфраструктуры идет по плану, дополнительно начали возводить больницы и прокладывать к ним дороги в срочном порядке, поэтому кризис нам не помеха», — уверяет крупный производитель битумов.

### Нарушение логистических цепочек

Тем не менее, битумный рынок испытывал временные трудности из-за нарушения логистических цепочек на фоне карантинных мер в регионах. «У нас возникли просрочки поставок из-за ограничения движения в некоторых областях», — говорит производитель битумов. — Но в целом ситуация для нас сложилась положительно: мы получили большой приток новых клиентов и заказов, сейчас планируем расширяться». О сложностях с поставками также упоминают и компании, зависящие от импортного оборудования: «Накладки с поставками оборудования начались сразу после закрытия границ, но мы адаптировались к ситуации — перешли на российских поставщиков», — комментирует источник в отрасли.

Начало сезона дорожно-строительных работ и открытие границ стимулировало спрос на темные нефтепродукты в целом. В мае отгрузки битума и гудрона на экспорт выросли по сравнению с апрелем на 17 900 тонн до 72 000 тонн. Однако по результатам июня экспортные поставки могут сократиться из-за роста спроса на внутреннем рынке и проведения плановых ремонтов на НПЗ. Общее выпадение мощностей на установках первичной переработки нефти в результате плановых и внеплановых ремонтных работ в июне может превысить 480 000 тонн продукции.

## Рост цен и создание инфраструктуры

По данным участников рынка, опрошенных специалистами CREON, ограничение грузоперевозок между субъектами РФ в марте-апреле текущего года способствовало росту цен на нефтяные битумы в некоторых регионах. В среднем по стране цены на битум колебались в пределах 10%, в Краснодарском крае был зафиксирован рекордный рост на 34%. «Естественный механизм защиты дорожников от колебаний цен на биржевые товары, при котором стоимость битума принимается не сметной, а среднерыночной на период выполнения работ, давно и успешно применяется по всему миру», — говорит начальник отдела разработки и постановки на производство ПБМ «ЛЛК-Интернешнл» Ульяна Зверева.

Рынок базовых дорожных битумов – это рынок локальных производителей, которые оказываются в более выгодном положении, чем остальные игроки. Доля логистических затрат в конечной стоимости продукта составляет не менее 25%, поэтому чем ближе поставщик находится к потребителю, тем более выгодные цены он может предложить. Создание дополнительных локальных мощностей могло бы сократить ценовой разрыв продукта «до-после доставки», однако участники рынка считают более целесообразным развитие производственно-логистических терминалов. «Создание новых производств битума – это весьма дорогостоящие проекты, требующие серьезного экономического обоснования. Напротив, создание высокотехнологичных производственно-логистических терминалов, предусматривающих квалифицированное хранение и переработку/модификацию выпускаемых битумных вяжущих, представляется наиболее целесообразным решением», — считает генеральный директор «Автодор-Инжиниринг» Константин Могильный.

Опрошенные группой CREON участники дорожно-строительной отрасли часто говорят о нестабильности качества поставляемого на рынок битумов, вследствие чего страдает и качество дорожного покрытия. В целом, российский рынок битумов можно охарактеризовать как стабилизировавшийся, однако до сих пор остаются вопросы по качеству продукта. «Нацпроект положительно повлиял на отрасль, которая сформирована частными компаниями. Это удачный пример государственно-частного взаимодействия. Хочется верить, что реализация национального проекта БКАД поможет внедрить классификацию по PG на территории России, что позволило бы применять материалы с необходимым спектром вяжущих компонентов при строительстве федеральных, региональных и муниципальных трасс», — комментирует **Санджар Тургунов**, генеральный директор CREON Energy.

\*\*\*

Конференция «Битумы и ПБВ 2020»: 10 ноября ([Программа и регистрация](#)).