

РЫНОК БИТУМНЫХ МАТЕРИАЛОВ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В настоящее время сложно представить развитие экономики, промышленности и сельского хозяйства в отрыве от параллельного развития транспортной инфраструктуры, являющейся фундаментальным каркасом любого государства.

В большинстве стран формирование дорожной сети осуществляется в рамках долгосрочных стратегических государственных и международных программ, в том числе и в России (например, национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»).

По протяженности автомобильных дорог Россия занимает пятое место в мире: показатель протяженности превышает 1,5 млн км. Во многом только поэтому актуальность дорожного строительства в России возрастает с каждым годом. Комплементарность дорожно-строительной отрасли и рынка битумов открывает светлые перспективы в развитии. Однако за количественным развитием неотъемлемо следует и качественное: требования и ответственность становятся серьезнее с каждым годом. На сегодняшний день эффективность и технологичность – два тесно связанных друг с другом фактора, определяющих уровень конкурентоспособности на рынке битумов на текущий момент и на ближайшее будущее.

Мировой рынок битумов. Место России

В настоящее время нефтяные битумы производятся более чем в 75 странах мира при суммарной мощности производства примерно 122,5 млн т. Основные мощности сконцентрированы в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Северной Америке. Азиатско-Тихоокеанский регион в последние годы опережает Северную Америку как крупнейший макро-



Рис. 1. Структура производства по макрорегионам мира (2018 год)

региональный рынок и продолжает демонстрировать высокие темпы роста в 2019 году, что в первую очередь обусловлено сильным ростом рынка в Китае и Индии. Китай превзошел США в качестве ведущего мирового потребителя битума в 2012 году. В 2014 году на долю Китая приходилось более 20% мирового потребления битума. Однако после стремительного роста в 2009–2014 годах рост потребления этого продукта в Китае в ближайшем будущем замедлится, поскольку власти Поднебесной смещают свое внимание с расширения дорожной сети на ремонт и обслуживание существующих дорог. Спрос на битум в Индии будет зависеть от реализации крупных национальных проектов, необхо-

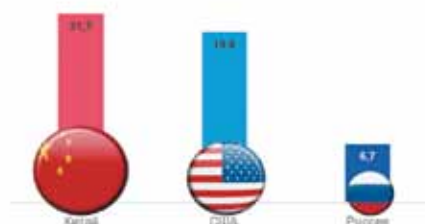


Рис. 2. Страны – лидеры по производству битума (2018 год)

димых для дальнейшего экономического развития страны.

Северная Америка является крупным потребителем битума из-за необходимости обслуживания обширной региональной сети дорог и автомагистралей (почти 90% из которых находятся в США). Прогнозируется, что спрос на битум в США восстановится после резкого снижения, наблюдавшегося в период с 2005 по 2013 год, что обусловлено ускорением экономического роста и повышением строительной активности. США также являются значительным потребителем кровельного битума, и спрос на эти продукты будет увеличиваться с ростом расходов на строительство.

Объем рынка битума в США в 2018 году превысил 19,6 млн т, в то время как емкость китайского рынка составляла более 21,7 млн т. При этом в первом полугодии 2019 года потребление битума в США сократилось относительно аналогичного периода 2018 года на 5%. В первом полугодии 2019 года в США было произведено 7,3 млн т битума.

Россия стабильно занимает третье место в мире по объему битумного рынка. В 2018 году отечественными производителями произведено около 6,7 млн т битума. При этом на дорожный битум приходится почти 90% объема, на кровельный битум приходится около 8%, на строительный – 2%.

По оценке «ОМТ-Консалт», в 2018 году производство полимерно-битумных вяжущих впервые превысило 400 тыс. т. Таким образом, вместе с ПБВ общий объем по основной номенклатуре битумного рынка превысил 7 млн т.

Объемы производства в РФ. География рынка битумов

В первом полугодии 2019 года было произведено около 2,8 млн т битумов, что незначительно меньше объемов производства в аналогичном периоде 2018 года. Дорожного битума было произведено 2,55 млн т, строительного – 74,2 тыс. т, а кровельного – 195 тыс. т.

В первом полугодии 2018 года объемы производства превысили отметку в 3 млн т. Таким образом производство 2019 года относительно производства 2018 года незначительно уменьшилось, притом что некоторые крупные площадки не работали. Производство простаивало на таких крупных площадках, как Пермский НПЗ, Хабаровский НПЗ, совокупный объем производства которых в первом полугодии 2018 года превысил 46 тыс. т. Также была увеличена производительность некоторых площадок. В 2019 году несколько увеличился объем производства на Волгоградском НПЗ, Ангарской НХК. Значительнее увеличился объем Орского НПЗ и Рязанской НПЗ. При этом крупнейшая в России производственная площадка в Москве уменьшила производственные показатели относительно 2018 года на 15% (около 100 тыс. т). Во многом это объясняется разгрузкой мощностей за счет введения в строй производственно-логистического звена – битумного терминала в Сальске.

На уменьшение объемов относительно 2018 года также влияет потребительский фактор. В 2018 году

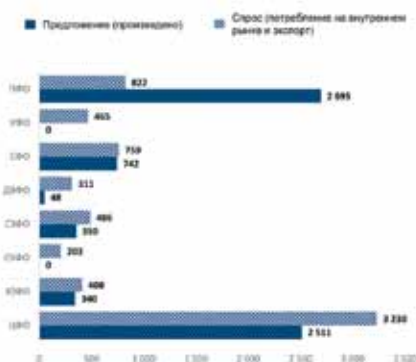


Рис. 3. Годовой баланс спроса и предложения по ФО (2018 год), тыс. т

наблюдалось увеличение потребления за счет завершения работ по введению в эксплуатацию инфраструктурных объектов к ЧМ-2018, открытия Крымского моста.

Для географического распределения производства битумов характерна высокая концентрация относительно федеральных округов и экономических районов России. Так, лидерами по объему производства являются: Приволжский ФО (40%) и Центральный ФО (38%); по объему потребления – Центральный ФО (48%). В 2018 году в ЦФО было произведено 2510,7 тыс. т битума при емкости потребления 3230,5 тыс. т, то есть предложение дефицитно на 22%. Высокий спрос обусловлен высоким социально-экономическим развитием (свыше 35% от ВВП страны) и высокой концентрацией населения (около 27% от населения страны). При этом дефицит потребления регионов ЦФО удовлетворяется за счет предприятий Приволжского федерального округа. В 2018 году в ПФО производство битума превышало емкость потребления на 327%. Так, спрос на битум составлял 822,2 тыс. т, а предложение превысило 2,6 млн т. Предложение обеспечивается плеядой крупнейших предприятий компаний «ЛЛК-Интернешнл», «РН-Битум», ГПНС, ТАИФ-НК и «ФортеИнвест». Кроме ЦФО, дефицит предложения характерен в разной степени для всех остальных федеральных округов. В двух федеральных округах (Уральском и Северо-Кавказском) отсутствуют производственные мощности. Спрос на битум составил 465,5 тыс. т в УФО и 204 тыс. т в СКФО. Относительно самодостаточным в плане соотношения спроса и предложения является Северо-Западный ФО, в первую очередь за счет предприятия в Киришах. За 2018 год на КИНЕФе произведено порядка 355 тыс. т, за первое полугодие 2019 года – 115 тыс. т., при этом с наступлением «высокого» сезона за июль и август объемы производства были увеличены в 2 раза.

Обзор потребления. Стимулы и альтернатива развития

Характерной особенностью рынка нефтяных битумов является сезонная волатильность спроса, напрямую влияющая на загруженность производственных мощностей. По данным «ОМТ-Консалт», объем потребления нефтяного битума в 2018 году составил 6 408 тыс. т, что больше аналогичного показателя 2017 года на 14%.

Основной объем потребления приходится на дорожные битумы. Кровельные и строительные занимают около 10% рынка, при этом основное потребление приходится на производителей изоляционных материалов («ТехноНИКОЛЬ» – крупнейший потребитель). Основной потребляющей отраслью является дорожная, в связи с этим спрос неэластичен, цены регулируются участниками рынка. Свыше 95% потребления нефтяных битумов приходится на долю текущего ремонта, 5% – на строительство новых автомобильных дорог.

Согласно информации Минфина, в 2019 году бюджетные расходы на строительство и ремонт дорожной сети уменьшились всего на 0,5% по сравнению с 2018 годом – до 680,4 млрд рублей. В 2020 году расходы на дорожное хозяйство составят 692,9 млрд рублей. При этом 85% средств направлено на финансирование федеральных автомобильных дорог. Около 60% (337 млрд рублей) направляется на содержание, ремонт и капитальный ремонт федеральных дорог. Межбюджетные трансферты региональным дорожным фондам превышают 100 млрд рублей.

Сохранение финансирования на высоком уровне способствует стабильному росту потребления нефтяного битума на внутреннем рынке.

Однако на долгосрочную перспективу в сторону снижения может повлиять внедрение системы Supergravel. В этом случае мы будем двигаться по европейскому пути,

который предусматривает гораздо меньший объем рынка битума при текущей протяженности дорожной сети. Причиной тому является более длительный срок эксплуатации дорог, построенных на ПБВ по новым технологиям. В случае законодательного внедрения применения ПБВ и системы Superpave это станет значительным драйвером роста рынка полимерных битумов. Кроме того, рост доли дорог I категории с 2020 года значительно увеличит емкость рынка ПБВ, так как в первую очередь этот тип вяжущих применяется на дорогах с высокой интенсивностью движения.

Таким образом, в долгосрочной перспективе вероятно стагнация или даже спад рынка БНД.

Сегодня производство ПМБ (Полимерно-модифицированные битумы) сосредоточено в Европейской части РФ, так как материал применяется преимущественно на магистралях с высокой интенсивностью движения. В Сибири и на Дальнем Востоке потребление всегда было минимальным. По причине удаленности регионов применение ПБВ было ограничено, что связано со спецификой получения марки ПБВ не ниже 130 для северных регионов, а также с отсутствием опыта применения данного материала. Однако на

протяжении последних лет здесь прослеживается тенденция к росту спроса, в основе чего лежит стремление к продлению срока службы асфальтобетона, особенно в районах с очень низкими температурами эксплуатации в зимний период.

Загрузка мощностей по ФО и крупнейшим игрокам на примере 2018 года

Несмотря на рост потребления нефтяного битума, профицит производственных мощностей по-прежнему сохраняется на высоком уровне и составляет порядка 40%.

Так, наибольший профицит мощностей характерен для ПФО и СЗФО. В 2018 году уровень загрузки мощностей в ПФО составлял 72%: было произведено 2695 тыс. т при потенциале в 3737 тыс. т.

В СЗФО уровень загрузки не превысил 27%: было произведено 350 тыс. т при потенциале в 1300 тыс. т. Помимо ограничения предложения со стороны спроса, высокий профицит мощностей в ПФО объясняется высокой концентрацией производств в Приволжском кластере. В СЗФО профицитность также объясняется разделением сферы влияния с предприятиями ЦФО.

Среди компаний – крупнейших производителей в 2018 году наи-

большой показатель загрузки характерен для компании ГПН-БМ: производство составляет 85% от мощности – 2250 тыс. т. Загрузка мощностей компании ЛЛК-ИНТ составила 72% – 968 тыс. т. Показатель компании «РН-Битум» несколько ниже: мощности были загружены на 66% или 2319 тыс. т.

Характеристика поставок и производственно-логистической инфраструктуры

Свыше 90% нефтяных битумов поставляется на внутренний рынок. Основные поставки осуществляются автомобильным транспортом, его доля составляет свыше 88%. Прирост объемов, поставляемых автотранспортом, наблюдается каждый год. Так, в 2018 году общий объем перевозок автотранспортом увеличился на 17%, до 5745 тыс., по сравнению с 2017 годом. Основные перевозки битумов осуществляются в среднем на расстояние до 600–800 км. Основные регионы-потребители: Московская область, Республика Башкортостан, Тюменская область, Ленинградская область, Тверская область, Самарская область.

Основные тенденции развития транспортной инфраструктуры рынка нефтяного битума РФ направлены на локализацию производственных мощностей с целью предотвращения потери или утраты качества при транспортировке продукта, а также с целью сокращения транспортных издержек за счет сокращения логистического плеча.

Итак, обозначим основные тенденции:

1. Структурные изменения поставок: в 2009 году битум транспортировался преимущественно железнодорожным транспортом, поставки автомобильным транспортом составляли порядка 35%. На сегодняшний день в структуре поставок наблюдается сильная инверсия показателей. Железнодорожным транспортом отгружается менее 15% от совокупного объема производства.
2. Развитие сетей битумных терминалов на базе независимых

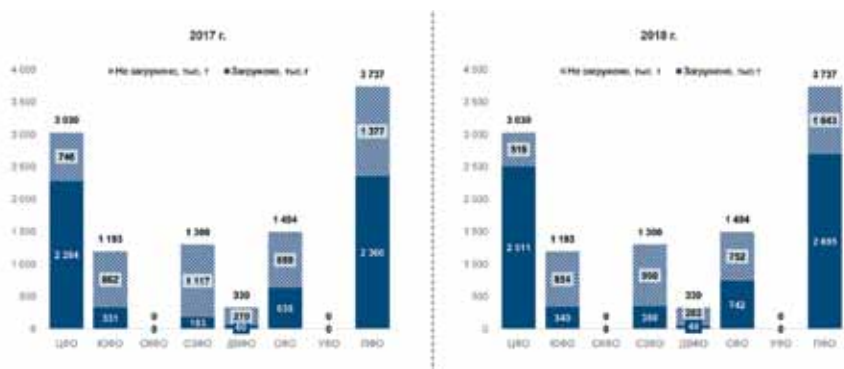


Рис. 4. Загрузка мощностей по федеральным округам, тыс. т

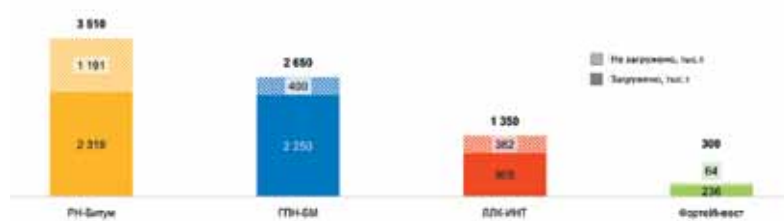


Рис. 5. Загрузка мощностей на НПЗ ключевых игроков, тыс. т в год (2018 год)

участников рынка: «Газпром-нефть – Битумные материалы» – в планах плюс 10–11 дополнительных терминалов в ЦФО, СФО; «ЛЛК-Интернешнл» – в планах 5–6 битумных терминалов. Работа с использованием собственной терминальной сети должна дополнительно повысить эффективность бизнеса.

3. Развитие логистической цепочки: НПЗ – битумный терминал – потребитель. За счет значительного сокращения транспортно-го плеча между производством и потребителем становится возможным расширять географию поставок, эффективнее осваивать новые целевые рынки, обеспечивать потребителей качественной продукцией.

4. Акцент на малотоннажное производство в регионах, максимально приближенных к потребителю. Это поможет компаниям сгладить пики сезонного потребления в течение всего года, а для потребителя преимущество станет заключаться в снижении цены и в гарантии того, что битум будет поставлен в срок. Кроме того, при доставке на небольшие расстояния проще сохранять температуру битумного вяжущего в битумовозах, а следовательно, гарантировать качество при отгрузке потребителю.

Все выделенные тенденции подразумевают преимущества экономии за счет сокращения транспортных издержек, интенсивного развития и возможности ориентировать производство под индивидуальные потребности и требования потребителей региона базирования и сопредельных рынков, укрепляя позиции на региональных рынках.

Обзор динамики цен

Цены на битумы растут параллельно с ростом потребления битумных продуктов из года в год с ежегодным достижением пиковых значений к середине лета. В 2018 году средняя цена на битум в конце июля составляла 20 088 руб./т автотранспортом (АТ) и 19 321 руб./т железнодорожным транспортом (ЖД), что значительно выше аналогичного показателя 2017 года – примерно на 20%. В июле 2019 года

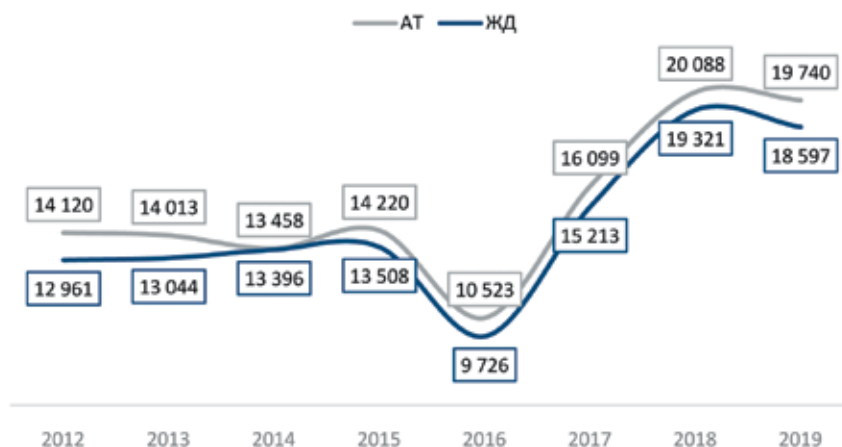


Рис. 6. Средние цены на дорожные битумы с учетом доставки по ЖД/АТ, руб./т (2012–2019 годы, на конец июля каждого года)

средняя цена для отгрузки на АТ составила 19 740 руб./т и 18 597 руб./т на ЖД, что примерно на 2% ниже значения 2018 года. Но стоит отметить, что в 2019 году средняя цена на рынке достигла апогея не в июле, а в начале сентября. За первые две недели средняя цена на рынке в сентябре составила 20 199 руб./т. на АТ и 19 026 руб./т на ЖД, что выше аналогичного значения прошлого года на 14%.

Всем известно, что цены на дорожный битум обладают ярко выраженной сезонностью в связи с ростом потребления в «высокий» сезон дорожно-строительных работ. Дорожные работы, активизирующиеся в апреле-мае и заканчивающиеся в октябре-ноябре, собственно, и определяют спрос, а с ним и корректировку цен на продукцию. В связи с этим цена битума подвержена постоянным колебаниям: летом – в плюс, к зиме – в минус. Дополнительные коррективы в ценообразование вносят и регулярные изменения стоимости нефти. Так, в 2019 году средняя цена на битум в мае выросла на 8% относительно апреля и составила 18 010 для отгрузки автотранспортом и 17 795 – для отгрузки железнодорожным транспортом. За 2019 год сезонный рост цен с января по сентябрь составил +25% для отгрузки на АТ и +20% для отгрузки на ЖД.

Параллельно на фоне относительной стабильности количественных показателей на битумном рынке

первостепенное внимание уделяется качественной составляющей. Об этом индикативно говорят изменения и события, происходящие на рынке, такие как открытие в Нижнем Новгороде научно-исследовательского центра компанией «ЛУКОЙЛ» в мае этого года и постепенное расширение терминальной сети.

Стратегическая задача научно-исследовательского центра – стать единой площадкой для взаимодействия дорожно-строительных организаций и научного сообщества для решения актуальных вопросов развития дорожного хозяйства.

Разработка современных битумных материалов с учетом особенностей климата российских регионов позволит значительно улучшить качество дорог в стране, а расширение терминальной сети в долгосрочной перспективе позволит выиграть на сокращении транспортных издержек, усилить региональное присутствие и добиться максимизации качества при отгрузке потребителям.

Все это в совокупности позволит заложить фундамент в качественное развитие дорожно-транспортной инфраструктуры, на основе которой будет базироваться дальнейшее развитие нашей страны и, в частности, бизнеса.

Никита Чумаков,
эксперт «ОМТ-Консалт»