



## ТЕРМИНАЛЬНАЯ ИСТОРИЯ

Компания «Газпромнефть — Битумные материалы» объявила о создании в России сети битумных терминалов. И первый серьезный шаг в этом направлении уже сделан. В июле 2018 года оператор битумного бизнеса «Газпром нефти» приобрел ключевой актив, выкупив у Группы компаний «ТА Битум» высокотехнологичный производственно-логистический терминал в Сальске Ростовской области. На сегодняшний день в России это практически единственный битумный терминал современного типа, в то время как в Европе терминальная инфраструктура развита достаточно хорошо. Попробуем подробнее разобраться в вопросе и оценить отечественные перспективы.

Подготовил Илья БЕЗРУЧКО

### СОВРЕМЕННЫЙ = КОМПЛЕКСНЫЙ

Для начала следует сказать, что понимается под современным битумным терминалом. Это автоматизированный комплекс, который предназначен для приема битума со всех видов транспорта (автомобильный, железнодорожный и водный), хранения, перекачивания, дозирования и налива в транспортируемые емкости для битума, а также для производства широкого ассортимента битумных материалов. Терминал включает в себя резервуары для хранения битума, оборудование для его разогрева и для слива/налива продукции, насосное оборудование, установки по производству ПБВ и битумных эмульсий, лабораторное оборудование.

Проектирование резервуаров осуществляется в соответствии с действующими нормативами, применяемыми к объектам хранения нефтепродуктов с высокой температурой. При этом разрабатывается комплекс документов по строительству и обустройству не только самих емкостей для хранения, но и прилегающей территории, технологического оборудования для безопасной эксплуатации, пунктов слива-налива и др.

### МИРОВОЙ ТРЕНД

Сказать точно, когда в мировую практику вошли битумные терминалы современного типа, довольно сложно. Однако сегодня крупнейшие производители

битума широко используют их для построения логистических цепочек поставок на внутренние рынки и для обеспечения экспортных поставок. Так, компании Shell, Colas, Nynas, Puma Bitumen эксплуатируют сети, в состав которых входит свыше 20 терминалов. А французская Total имеет таковых семь.

Терминальные мощности также развернуты в странах Восточной Европы, Прибалтики и СНГ. Крупнейшие из них находятся в Румынии, Греции, Беларуси и Казахстане. По оценкам экспертов, среднегодовые объемы перевалки битума через терминалы составляют: в США — 70%, в Европе — 54%, в России — 22%.

При этом перегрузка и хранение нефтепроизводных материалов, в том числе и битума, в значительной мере выведена в самостоятельный storage-бизнес (storage (англ.) — склад, хранение — ред.). Так, вместе с крупным производителем Shell существует сопоставимая по объемам голландская компания Vopak, которая занимается непосредственно хранением.

Говоря о мировом опыте, отдельно стоит отметить, что в США битумные терминалы, на которых изготавливаются вяжущие с заданными свойствами (по классификации PG), включены в технологическую цепочку строительства дорожных покрытий по технологии Superpave.

## ПЕРВЫЕ ШАГИ

О необходимости создания сети битумных терминалов в России отраслевые эксперты говорят уже больше десятилетия. Впрочем, первый терминал, отвечающий международным стандартам, мог появиться под Санкт-Петербургом еще в 2001 году. Тогда концерн Nynas договорился с городской администрацией о строительстве такого объекта в Ломоносове мощностью 50 тыс. т в год. Это позволило бы шведской компании завоевать место основного поставщика битума для строительства кольцевой автодороги. Но проект так и остался на бумаге, а европейский концерн в итоге покинул российский рынок.

Несколько позднее о необходимости битумных терминалов начали говорить на государственном уровне. Стала очевидной потребность накапливать запасы вяжущего зимой, чтобы в строительный сезон поставлять на дорожные объекты битум стабильного качества в необходимых объемах.



Ассоциация «Росбитум» выступала с предложением создать сеть терминалов или локальных битумных производств, что позволило бы обеспечить повсеместную потребность дорожного хозяйства в вяжущем. Но этот проект также не дошел до реализации.

Кроме того, прорабатывался вариант, при котором созданием некоего накопительного центра должно было заняться Федеральное дорожное агентство. Предлагалось, что Росавтодор мог создать хранилище, в котором, постепенно закупая вяжущее у поставщиков в зимнее время, накапливал бы определенный объем битума, с последующей адресной реализацией на дорожно-строительные объекты победившим в конкурсах подрядчикам в летний период. Однако такой вариант централизованной закупки идет вразрез с бюджетным законодательством. Стало ясно, что созданием терминальной инфраструктуры для вяжущих должен озаботиться бизнес.

Сальский терминал, введенный в эксплуатацию в 2014 году, стал первым в стране терминальным комплексом современного типа. При этом специалисты считают, что он и сейчас остается лучшим среди своих аналогов не только в России, но и в мире.

## ОТ ОДНОГО ДО СЕТИ

Совокупная мощность битумохранилищ терминального типа в РФ по состоянию на конец 2017 года превышает 1,2 млн т. При этом более половины ее — око-

ло 700 тыс. т — располагается в европейской части страны.

В целом рынок хранения битума представлен тремя типами хранилищ: наземные битумохранилища (терминальные), подземные битумные хранилища (ямные) и хранилища фасованной продукции. Среди наземных на сегодняшний день в России существуют две модели: функционирующие в течение всего года (на примере Сальского битумного терминала) и имеющие выраженную сезонность (летние и зимние).

В структуре российских терминалов дорожники закрывают 60% всех совокупных мощностей хранения жидкого битума. Загрузка его сюда начинается с декабря и продолжается до середины апреля в северных регионах. Пик приходится на март ввиду низкого уровня цен. Модель отгрузок основывается на потребности участников строительного рынка в гарантированных объемах поставок — в низкий сезон игроки активно закупают битум по низкой цене для следующего дорожно-строительного сезона.

По данным Росстата, в прошлом году совокупный объем производства битумов нефтяных дорожных в стране составил 5,7 млн т (на 13% больше, чем в 2016 году). Сальский терминал ежегодно может осуществлять перевалку до 140 тыс. т битумных вяжущих. То есть у терминального бизнеса в России может быть большое будущее.

## ДРАЙВЕРЫ РОСТА

Как правило, роль инициаторов создания битумных терминалов берут на себя участники рынка нефтепереработки и дорожно-строительной отрасли. Основными драйверами спроса на такие услуги являются гарантированность объемов и сокращение плеча поставок битума для объектов дорожного строительства, контроль соответствия качества продукта действующим стандартам, а также соотношение цен в высокий и низкий сезоны.

Инициатива по созданию сети региональных логистических битумных терминалов реализуется Росавтодором в рамках поручения Президента РФ. Подобные объекты должны стать центрами региональной инновационной деятельности в сфере дорожного хозяйства, создавать условия для доведения типовых дорожных вяжущих до повышенных требований, учитывающих потребности каждого конкретного района применения. А лабораторно-исследовательские центры при терминалах будут способствовать освоению новых национальных стандартов на всех этапах: производства вяжущих на нефтеперерабатывающих предприятиях, переработки на асфальтобетонных заводах и последующего осуществления дорожных работ. ■

