



**РЫНОК БИТУМНЫХ МАТЕРИАЛОВ В РФ ИТОГИ
2025 г. - ТРЕНДЫ 2026 г.**

«ОМТ-КОНСАЛТ»



Уважаемые коллеги,

Представляем вашему вниманию первый в этом году аналитический обзор, посвященный ключевым тенденциям и итогам прошедшего года на рынке битумных материалов.

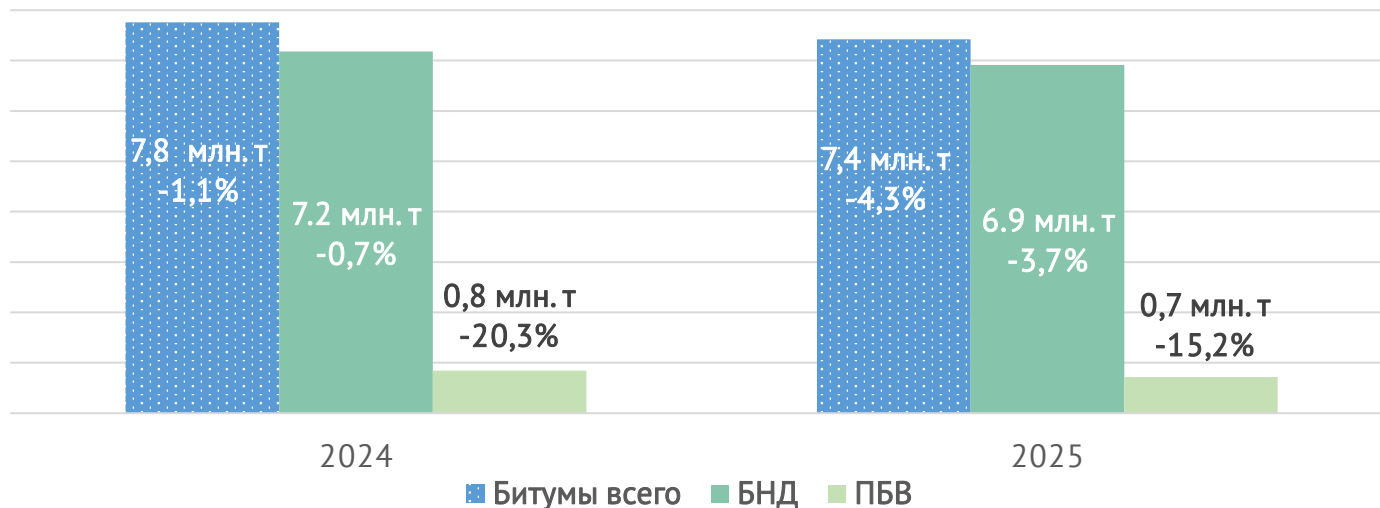
Данный выпуск сфокусирован на динамике изменений, происходящих на рынке битума, а также влиянии макроэкономических факторов на отрасль.

Представленный анализ отражает точку зрения исследовательской группы и предназначен для профессиональной дискуссии.

С уважением, Саитов Радик

Производство снижается второй год подряд. Внешнее воздействие не повлияло на потребление, но внесло нестабильность

Объемы выработки битумов и ПБВ в РФ¹



Объем выработки битумных материалов снижается второй год подряд. В 2025 году снижение относительно 2024 года по битумам составило 4,3% (в т.ч. По БНД -3,7%), по ПБВ - 15%.

При этом потребление дорожных битумов снизилось на 2%, а ПБВ на 12,3%.

В результате внешнего воздействия на НПЗ объемы снижения производства битума на ряде НПЗ Европейской части РФ в активный сезон работ составили более 200 тыс. т, что привело к локальным региональным дефицитам в августе – сентябре и кратковременному росту цен.

Структура потребления незначительно меняется в пользу дорожных битумов. В 2025 году доля ПБВ в суммарном объеме производства снизилась на 1% (с 10,8% до 9,8%), а в общем объеме потребления на 0,8% (с 10,1% до 9,3%).

Темпы сокращения выпуска полимерно-битумных вяжущих в РФ с 2023 г. более значительны в сравнении с битумом.

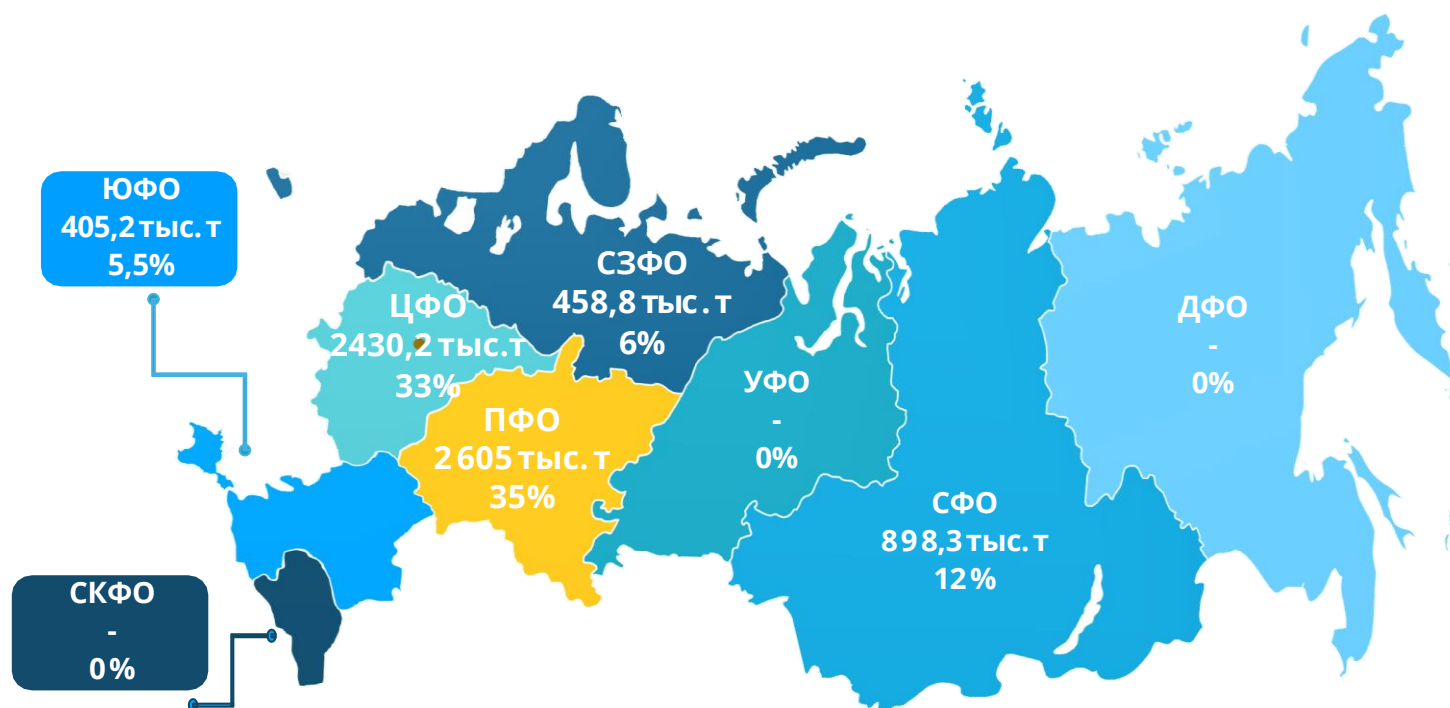
Среди причин сокращения выпуска ПБВ:

Активное использование ПБВ при строительстве крупных федеральных проектов в 2020-2023 годы, увеличение экспортных поставок в 2024-2025 годы замедлились на фоне ухудшения финансовой дисциплины и увеличения дефицита бюджета.

Отказ строительных организаций в допустимых случаях от использования дорогостоящих материалов в целях сохранения объема работ, переход на более дешевый БНД.

1) По оценке «ОМТ-Консалт», открытые источники

Выработка битума по федеральным округам в РФ



Общая выработка битумов² в 2025 г. – 7 426 тыс. т
68% объемов приходится на ЦФО и ПФО

ЦФО и ПФО - крупнейшие кластеры по производству и хранению битумов. Доля площадок по производству битумов в ЦФО и ПФО - 33% и 35%, соответственно.

Доля объектов для хранения битума в ЦФО и ПФО - 34% и 22%, соответственно.

Высокий спрос в битумных материалах в ЦФО и ПФО обусловлен высоким социально-экономическим развитием (свыше 40% от ВВП страны), высокой концентрацией населения.

В ЦФО и ПФО максимальная протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием (суммарно-44%).

Максимальные вложения в 2025 – 2030 гг предусмотрены для ЦФО и ПФО. Максимальная протяженность запланированных объемов дорожно-строительных работ также в ПФО и ЦФО.

Часть проектов шестилетнего плана дорожной деятельности реализуется в концессионном формате и предполагает частные вложения, а часть профинансирована из бюджета ранее.

1) Информация по ФО на слайде дана по основным НПЗ (без учета Мини-НПЗ)

2) По оценке «OMT-Консалт»

Изменение внешнего контура по ближнему зарубежью незначительны. Дальнее зарубежье растет

Доли внешних направлений в поставках битумов из РФ¹, 2025 г, %



Суммарный экспорт битума в 2025 г. оказался на 2% ниже показателей 2024 г. (-15 тыс. т).

Доля экспорта в общем объеме производства битума в РФ с 2024 г. не изменилась (ок. 13%).

Большая часть битума традиционно экспортируется в страны СНГ.

Объем экспорта битума в Латинскую вырос на фоне показателей как 2023 г. так и 2024 г.

В июне – августе на фоне низких цен внутреннего рынка шло наращивание объемов отгрузок битумных материалов по экспортным направлениям по ж/д дороге. Лидерами выступили Китай и Турция, а также Казахстан и Узбекистан.

Снижение экспорта ПБВ и РГ из РФ в 2025 г. составило 53%.

Доля экспорта в общем объеме производства ПБВ и РГ в РФ в 2025 г. составила 4%, в 2024 г. показатель был равен 7%.

По оценке «ОМТ-Консалт» и информации ряда производителей-экспортеров полимерно-битумных вяжущих, около 3 тыс. т продукции было экспортировано в Казахстан.

Основные же объемы экспорта ПБВ и РГ в 2025 г. пришлись на Латинскую Америку, тем не менее они оказались ниже объемов, которые были экспортированы в 2024 г.

Доли внешних направлений в поставках ПБВ и РГ¹ из РФ, 2025 г., %



1) По оценке «ОМТ-Консалт», открытые источники

Битум вне зоны комфорта: ценовая динамика второй год подряд не отражает сезонное потребление

В пиковые месяцы потребления в 2024 году цены снижались, в 2025 стагнировали.

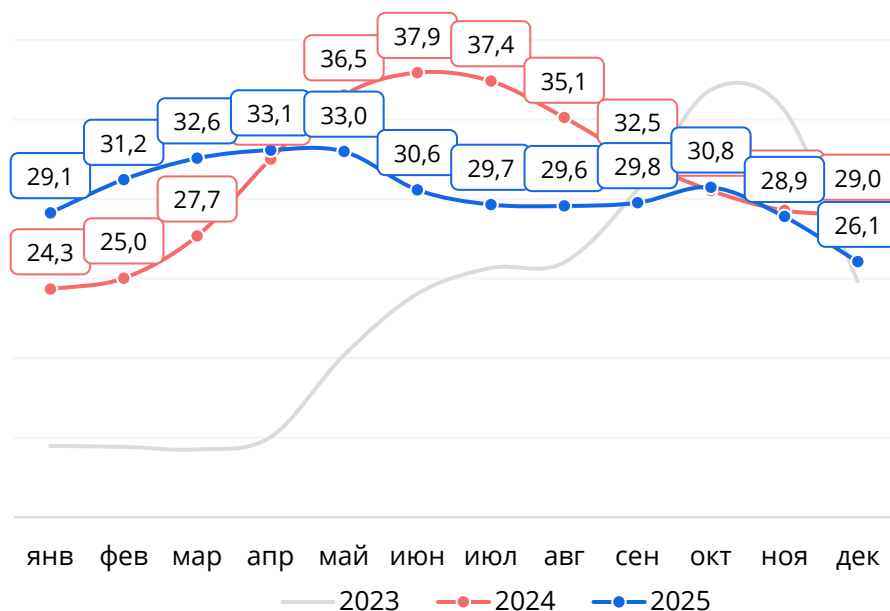
2025 год – год появления нового значимого фактора, влияющего на цены – инциденты, приводящие к внеплановым остановкам НПЗ.

Локальные региональные дефициты продукта из-за внеплановых остановок НПЗ на ремонт привели к кратковременно росту цен осенью.

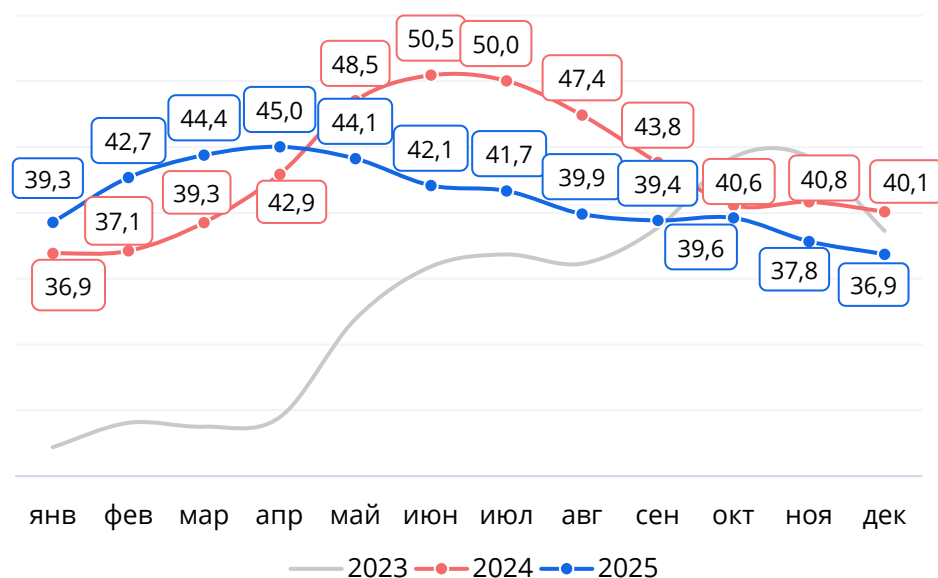
Аномально теплая, для конца осени-начала зимы, погода растянула сезон активного строительства до декабря, поддерживав отложенный из-за дефицита спрос.

Резко дешевеющий мазут и поддержание высоких объемов производства привели к резкому снижению цен с ноября, которое продлилось вплоть до февраля 2026 года.

Динамика средних ценовых показателей на битум¹, 2023 - 2025 гг, тыс. руб./т



Динамика средних ценовых показателей на ПБВ¹, 2023 - 2025 гг, тыс. руб./т



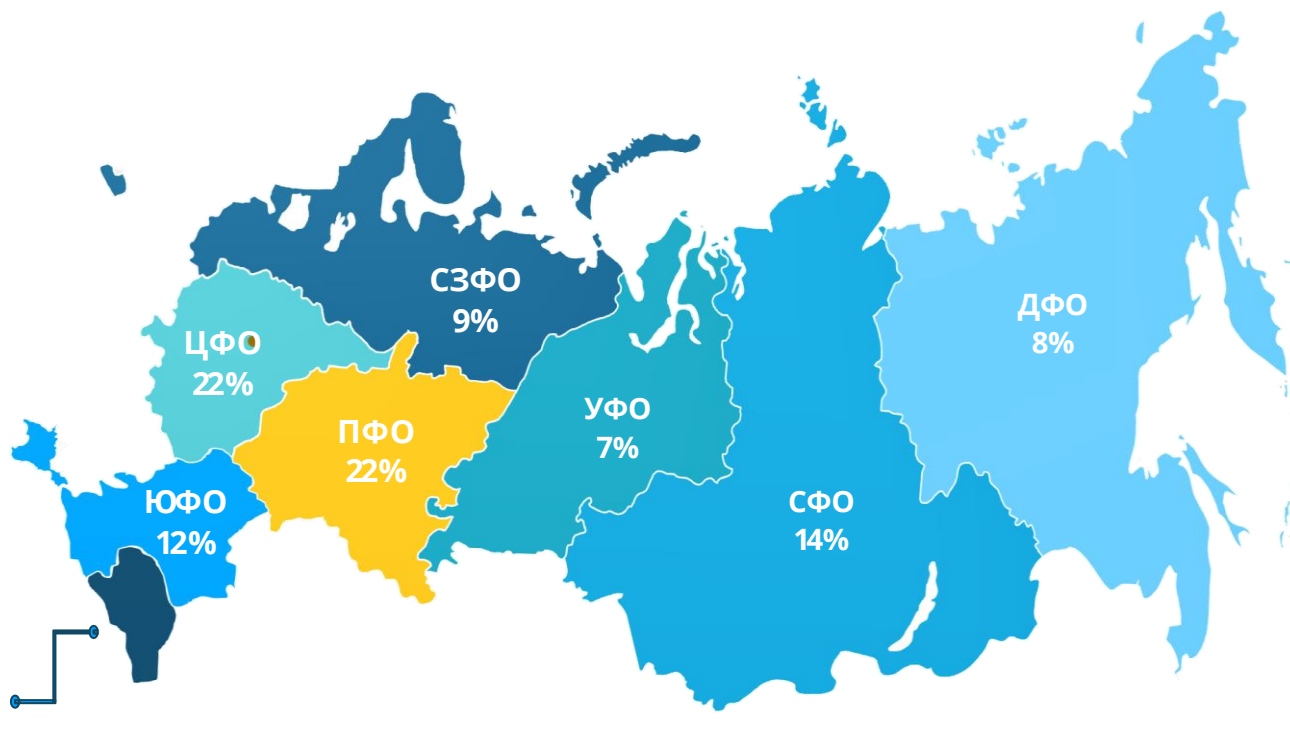
В целом динамика цен на ПБВ повторяет динамику на битум.

2025 год слом трендов – цены на битум в покое, цены на ПБВ снижаются. Для ПБВ в 2025 году сезон высокого спроса закончился сразу после его начала.

Новое в поведение дорожников – пересогласование проектов в пользу отказа от использования дорогостоящего ПБВ.

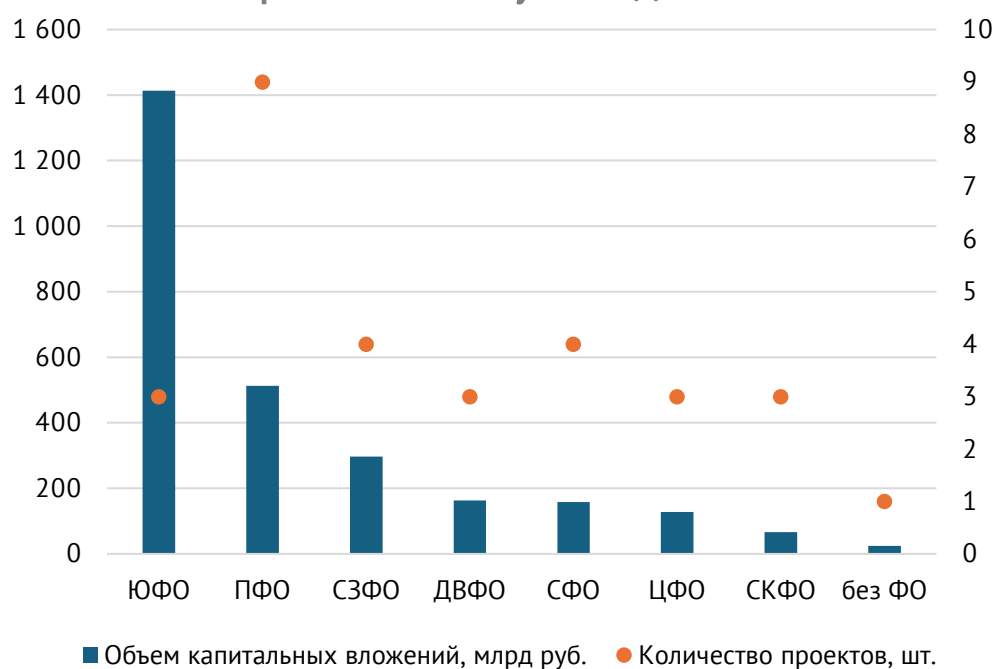
1) По оценке «OMT-Консалт», открытые источники

Общая протяженность автодорог в РФ¹



На 01.01.2025 г. общая протяженность дорог¹ – 1620 тыс. км, из них 1130 тыс. км с твердым покрытием

ТОП-30 перспективных автодорожных проектов с запуском до 2030 г¹.



ВТБ Инфраструктурный Холдинг «Автодорожная инфраструктура: проекты, инвестиции, перспективы» на ПМЭФ в июне 2025 г. представил ТОП-30 перспективных автодорожных проектов, по которым конкурсы не проведены, но запуск которых возможен до 2030 года.

Общий объем ожидаемых вложений в проекты - почти 2,8 трлн руб., из них 80% приходится на ЮФО, ПФО, СЗФО. По объему возможных вложений лидируют Краснодарский край (1,38 трлн руб.), Нижегородская область (303 млрд руб.), Санкт-Петербург с Ленинградской областью (суммарно 252 млрд руб.), Приморский край (133 млрд руб.) и Башкирия (131 млрд руб.).

1) По оценке «ОМТ-Консалт», открытые источники

Финансирование смещается в сторону федерального центра

2026 г. vs 2025 г.

Федеральное финансирование ↑ 11%
 Региональный бюджет ↓ 13%
 Местный бюджет ↓ 38%
 Километров дорог ↓ 9%

2027 г. vs 2026 г.

Федеральное финансирование ↑ 8%
 Региональный бюджет ↑ 5%
 Местный бюджет ↓ 26%
 Километров дорог ↓ 14%

2028 г. vs 2027 г.

Федеральное финансирование ↓ 1%
 Региональный бюджет ↓ 17%
 Местный бюджет ↓ 11%
 Километров дорог ↓ 17%

2029 г. vs 2028 г.

Федеральное финансирование ↑ 2%
 Региональный бюджет ↓ 14%
 Местный бюджет ↓ 31%
 Километров дорог ↓ 10%

2030 г. vs 2029 г.

Федеральное финансирование ↑ 5%
 Региональный бюджет ↑ 1%
 Местный бюджет ↓ 11%
 Километров дорог ↑ 6%

Динамика расходов на дорожную деятельность, млн. руб.¹, 2025-2030 гг



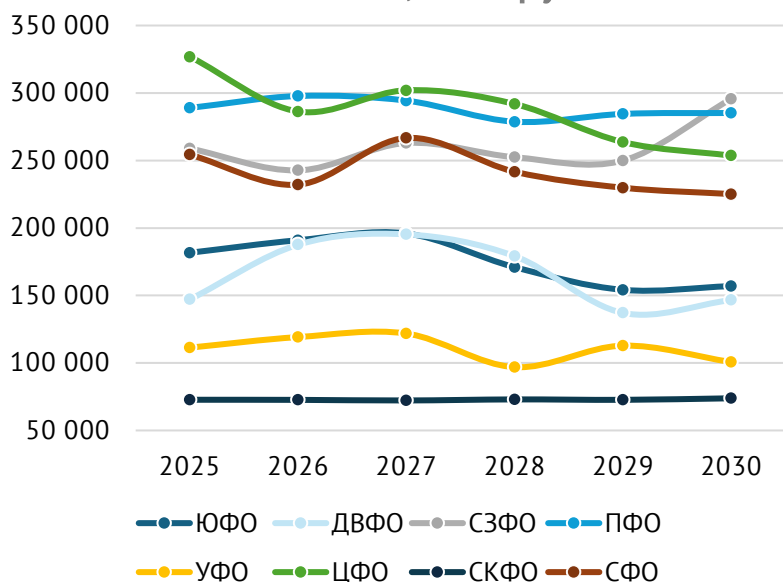
Неопределенность для участников дорожно-строительных работ, производителей битумных материалов, трейдеров вносит вероятность пересмотра финансирования нацпроектов и перераспределение средств между ними. Государственный заказчик может приостановить реализацию проекта, а компаниям может быть сложно в максимальные сроки мобилизовать свои ресурсы и быстро выйти на объект, либо перебросить сотрудников с замороженного объекта на активный.

Так, например, вице-премьер РФ Марат Хуснуллин объявил о временной приостановке строительства одного из наиболее резонансных и капиталоемких проектов - платной автодороги Джубга – Сочи, которая должна стать частью масштабного транспортного каркаса черноморского побережья. Проектирование и подготовка трассировки для всего участка Сочи – Джубга продолжается (за исключением обхода Адлера), строительная часть приостановлена из-за финансирования.

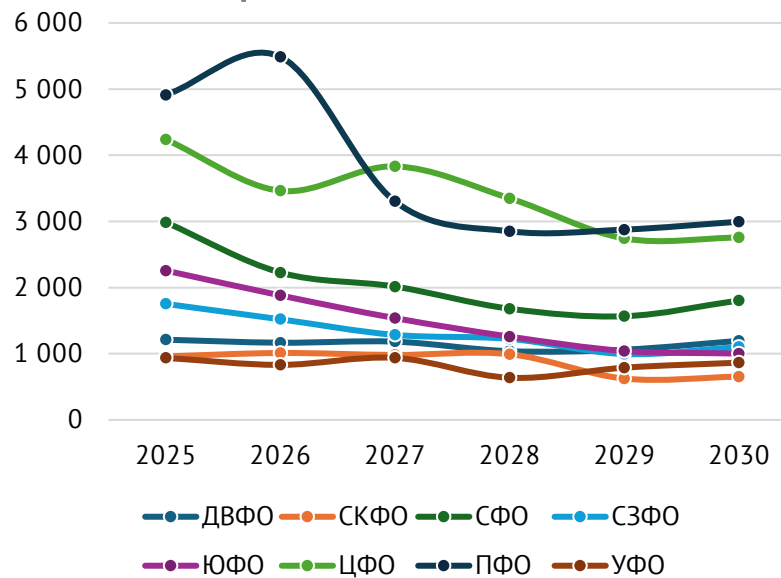
1) По оценке «OMT-Консалт», открытые источники, (без учета г. Москва)

От ресурсов к результату: дорожная карта 2025-2030 гг с полным бюджетным обеспечением (федеральные, региональные, местные дороги)

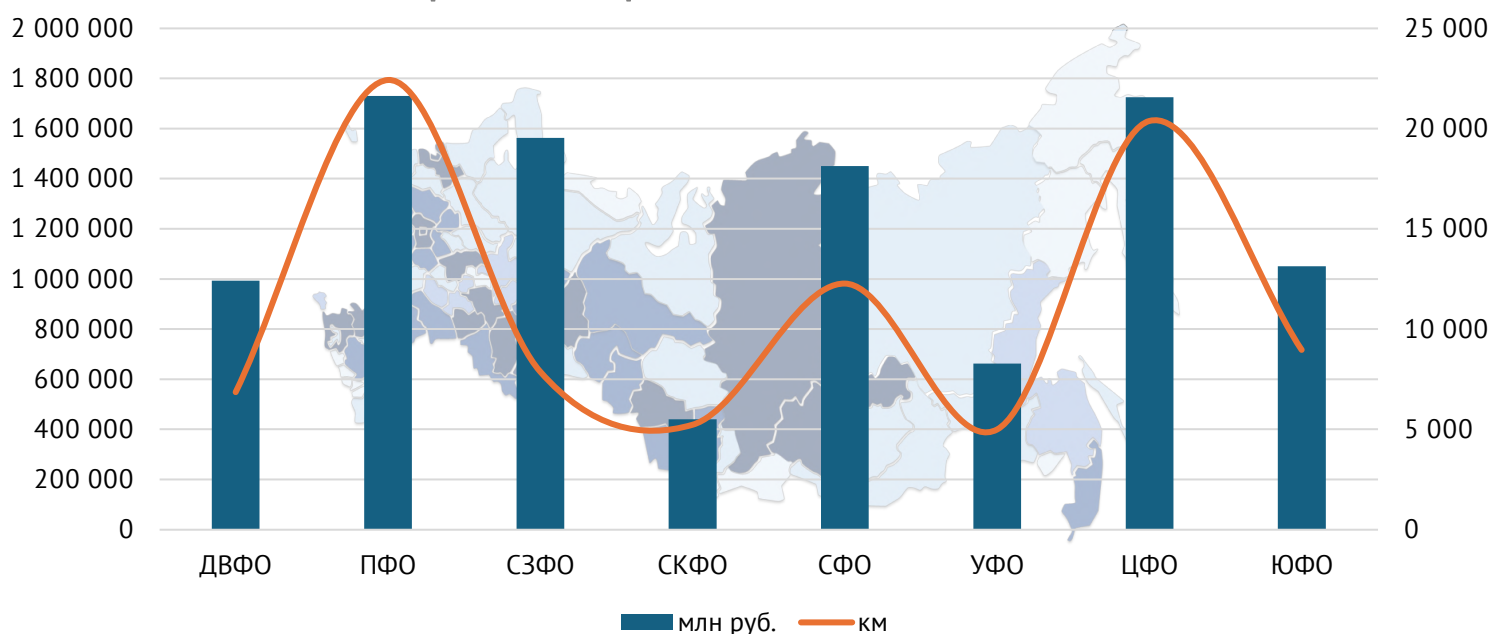
Обеспеченное финансирование по ФО¹, млн. руб.



Объем запланированных работ по ФО¹, км



Соотношение финансирования и объема запланированных работ по ФО¹, 2025-2030 гг



К 2030 году:

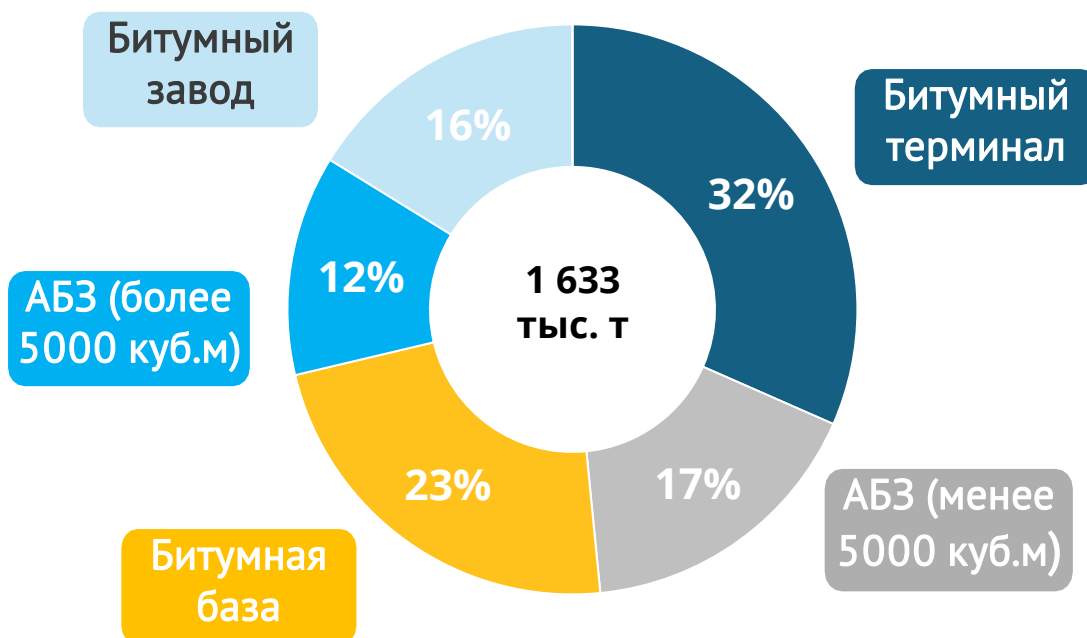
Суммарное снижение финансирования - 12%

Суммарное снижение объема работ в километрах – 36%

1) По оценке «OMT-Консалт», открытые источники, без учета г. Москва

Локализация битумных мощностей и дорожной инфраструктуры в РФ неравномерна

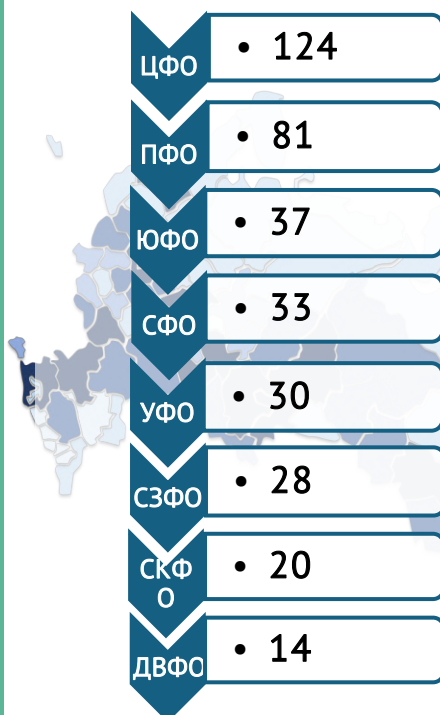
Распределение ёмкостного парка по виду битумного хранилища в РФ¹, 2026 г.



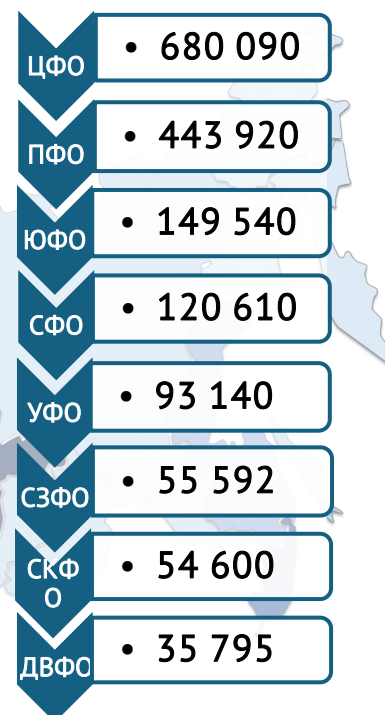
ЦФО и ПФО - максимальная протяженность дорог с твердым покрытием.

ЦФО и ПФО - лидеры по объемам производства и потребления битумов. Доля объектов – 34% и 22% в количественном эквиваленте и 42% и 27% в объемном эквиваленте от общего количества действующих битумных площадок для производства и хранения на начало 2026 г.

Распределение объектов по кол-ву¹, шт.



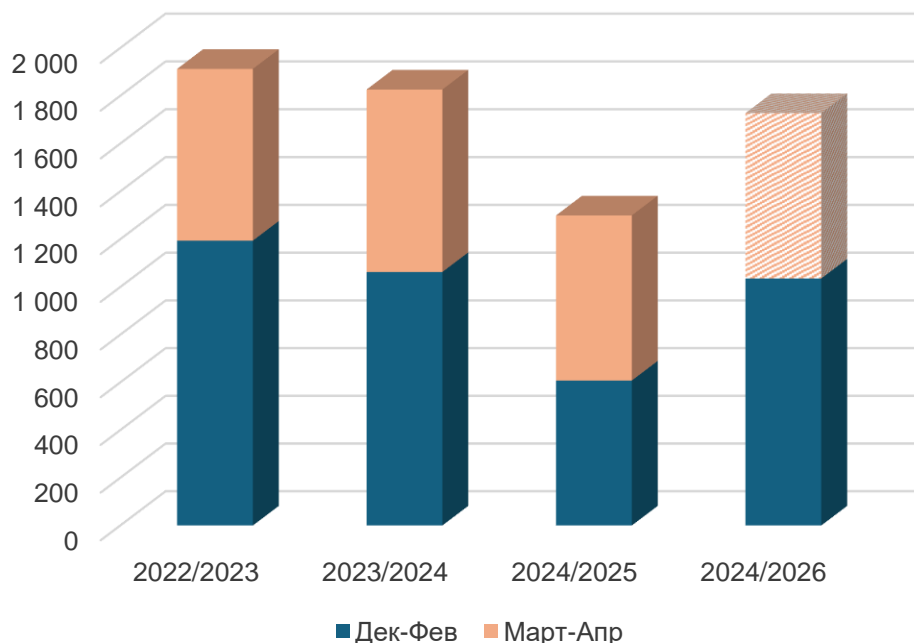
Распределение объектов по ёмкостному парку¹, куб. м



1) По оценке «ОМТ-Консалт»

Зимнее хранение битума: от рекордов к спаду и снова рост

Динамика запасов битума¹, тыс. т



Под сезоном накопления понимается период с декабря по апрель.

Сезоны 2022/2023 и 2023/2024 - рекордные по объемам зимнего хранения битума – 1,8-1,9 млн тонн.

В сезон накопления 2024/2025 в ожидании снижения цен и на фоне дорогих кредитных денег покупатели откладывали активное заполнение хранилищ, а начиная с марта пытались наверстать упущенное. Дополнительным стимулом выступила обеспокоенность высокими ценами на мазут и вероятность снижения производства в сезон. По итогу, коммерческое хранение принесло убытки.

Сезон накопления 2025/2026 характеризуется низкими ценами в декабре-феврале. Дорожные предприятия и владельцы ресурсов закупают продукт под собственные нужды. Коммерческое хранение на минимуме и под заказ.



Март-Апрель 2026 г. - рост цен на мазут на фоне ближневосточного конфликта толкает битумные цены вверх.

Фактор мазута, как и в сезоне 2024/2025 сыграл ключевую роль в ценовом скачке на битум в марте.

Памятуя прошлый год, коммерческое хранение неактивно. Базы заполняются под конечное потребление.

Низкие цены на битум, страх снижения производства из-за высоких нетбэков на мазут и желание обеспечения бесперебойной работы на случай ужесточения внешнего воздействия на НПЗ в высокий сезон подогревает спрос на битум со стороны конечных потребителей.

Суммарное хранение битума в сезон 2025/2026 по оценке «ОМТ-Консалт» составит 1,73 млн. т

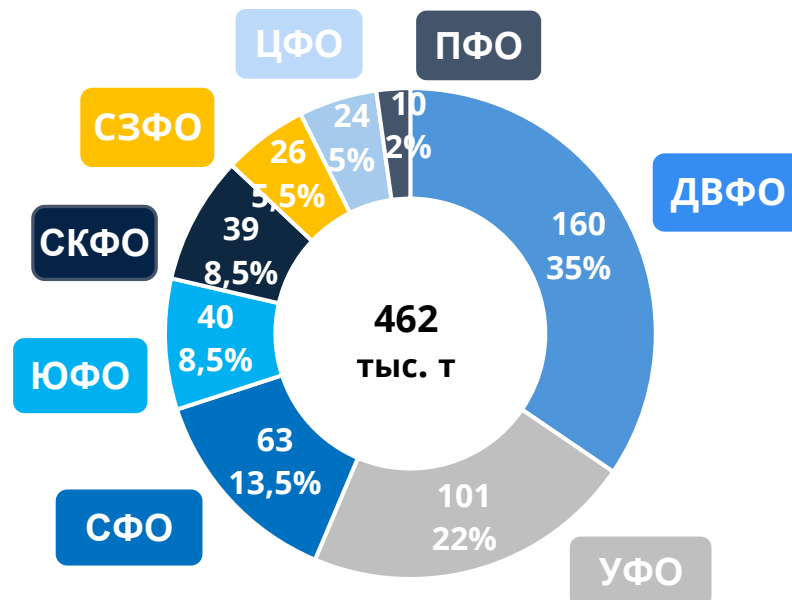
1) По оценке «ОМТ-Консалт»

2025 год - минимальные объемы крупнооптовых перевозок битумных материалов за последние 9 лет

Крупнооптовые ж/д перевозки битумных материалов по ФО¹, тыс. т

ФО	2024	2025	Изм.
ДФО	234	160	-32%
УФО	49	101	107%
СФО	105	63	-40%
ЮФО	45	40	-12%
СКФО	47	39	-17%
СЗФО	35	26	-26%
ЦФО	27	24	-10%
ПФО	34	10	-70%
Итого	576	462	-20%

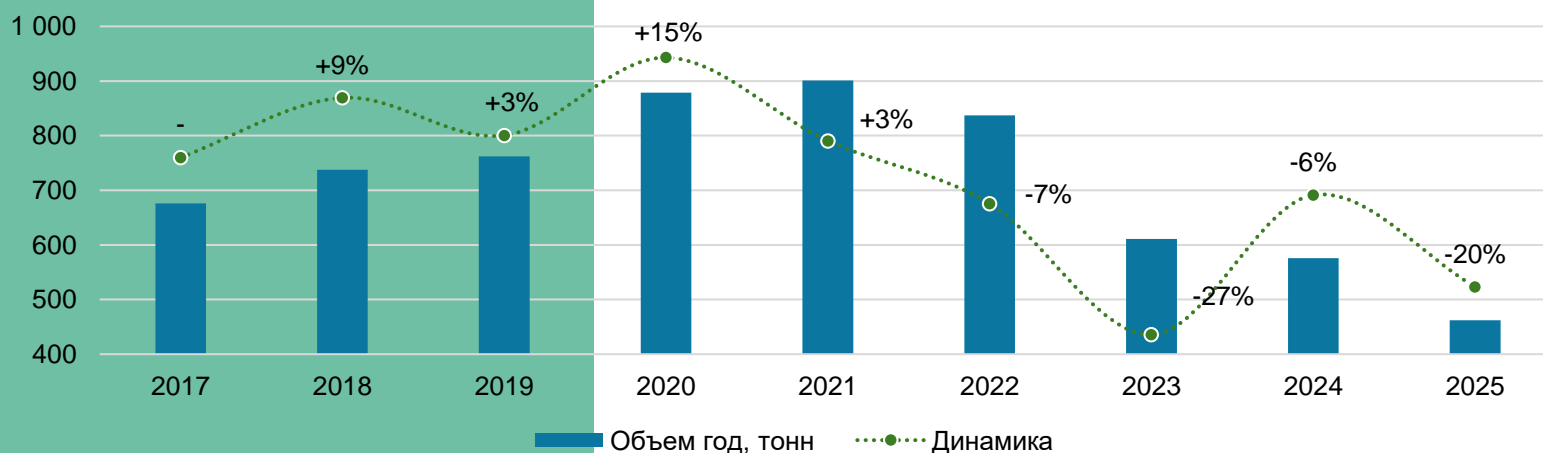
Объем перевалки битумов по ж/д по федеральным округам¹, 2025 г



Снижение динамики ж/д погрузки битума

Начало года: логистические трудности на сети ОАО «РЖД», связанные с избытком вагонов, в т.ч. порожних, и самой системой организации перевозочной деятельности, что привело к увеличению доли поставок автомобильным транспортом.

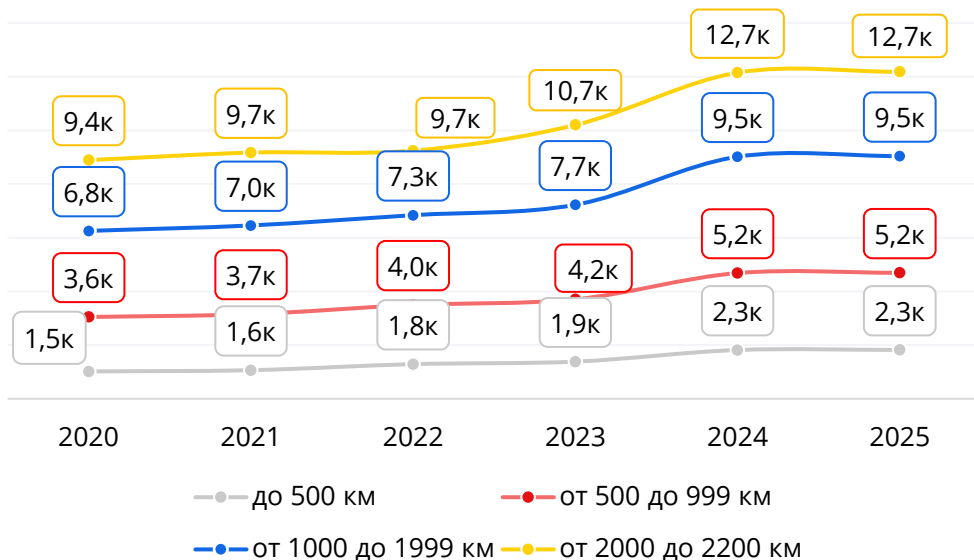
Вторая половина 2025 года: изменение спроса на перевозимые грузы на внутреннем и внешнем рынках и связанное с этим изменение объемов производства данной продукции.



1) По оценке «OMT-Консалт», открытые источники

Рост тарифов при спаде объемов перевозки битума

Динамика тарифов автоперевозок битума¹, 2020-2025 гг, тыс. руб.

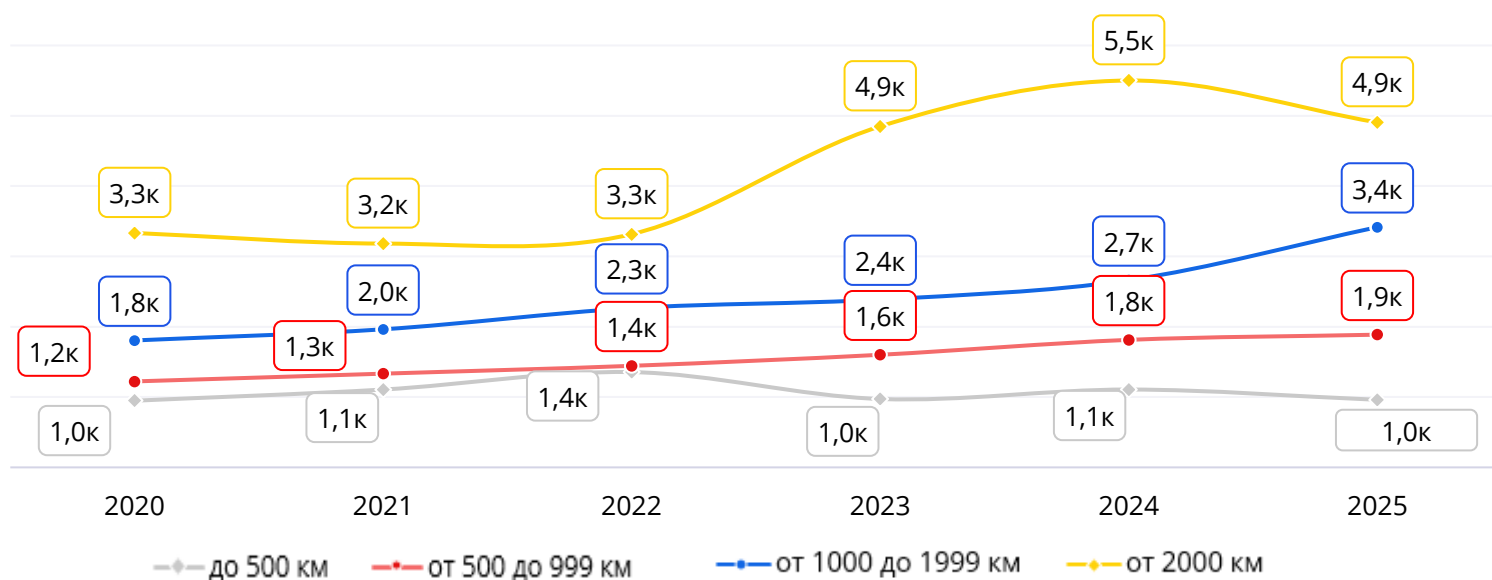


2025 г. - рынок автоперевозок в стагнации, на что повлияли: слабый спрос, рост цен на топливо и комплектующие, высокие проценты по кредитам, инфляция, банкротство компаний, нехватка квалифицированных водителей-дальнобойщиков.

2025 г. - спад в объемах автоперевозок битума по сравнению с 2024 г. -2% (6 211 и 6 316 тыс. т соответственно).

С 01.02.2026 г. тарифы на автоперевозки в среднем поднялись на 6-7% от средних значений прошлого года.

Динамика затрат на внутренние ж/д перевозки битумных материалов без учета затрат на аренду вагоно-цистерн¹, 2020-2025 гг, тыс. руб.



- 2025 г. - спад объемов ж/д перевозок битума по сравнению с 2024 г. составил 20% (462 и 576 тыс. т соответственно).
- Потребители оптимизируют логистику путем дробления и комбинирования. Количество грузоперевозок на расстояние от 1000 до 2000 растет, а свыше 2000 км снижается.

1) По оценке «OMT-Консалт», открытые источники

Итоги 2025 года и прогнозы на 2026 год

2025 год

Внешние инциденты стали значимым фактором (помимо спроса и экспортных возможностей), влияющим на объемы производства битума и цены.

С 2024 г. произошёл слом сезонного поведения ценовой конъюнктуры. В высокий сезон цены снижаются.

Задержки в траншах привели к увеличению просроченных задолженностей дорожных предприятий перед поставщиками и оказали негативное влияние на спрос несмотря на высокий уровень плановых перечислений.

Рост дефицитов бюджетов всех уровней привел к задержкам выполнения дорожных работ. В ЦФО работы продолжались вплоть до декабря 2025 г. Укладка асфальта в дождь и снег не ведут к увеличению качества и долговечности дорожного полотна.

2026 год

Геополитические риски привели к взрывному росту цен на мазут.

Рост цен на битум в «несезон» на фоне опасений сокращения производства в пользу мазута.

Рост дефицитов бюджетов продолжается. Высокая ключевая ставка не позволяет бизнесу развиваться. «Высокий» сезон может так и не начаться. Цены на битум ориентируются на мазутную экспортную альтернативу. По окончании ближневосточного конфликта цены на битум не удержатся на достигнутых уровнях, несмотря на «высокий» сезон.

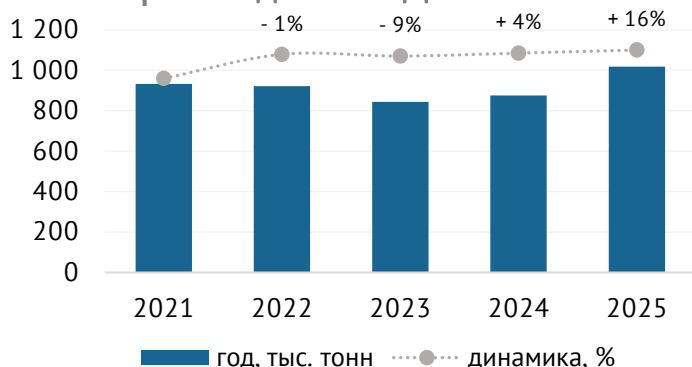
Влияние внешних инцидентов может усилиться, что будет создавать локальные дефициты. Непредсказуемость возникновения и последствий вносит неопределённость в ценовую динамику.

Высокие объемы хранения, созданные на фоне низких цен в январе-феврале и опасений дефицита в марте, сгладят возможные ценовые скачки с началом «активных» работ даже при продолжении роста цен на мазут и окажут существенное влияние на цены в активный дорожно-строительный сезон.

Ожидается дальнейший рост тарифов на автоперевозки.

Казахстан: от дефицита к рекорду – три года трансформации рынка

Производство БНД в Казахстане¹



Рекорд производства

Производство в 2025 году достигло 1,0 млн. т (+16% к 2024 г.) – впервые в истории Казахстанского рынка.

Три производителя обеспечивают 93% общего объема: Павлодарский НХЗ – 42%, Caspi Bitum – 28%, Qazaq Bitum – 23%.

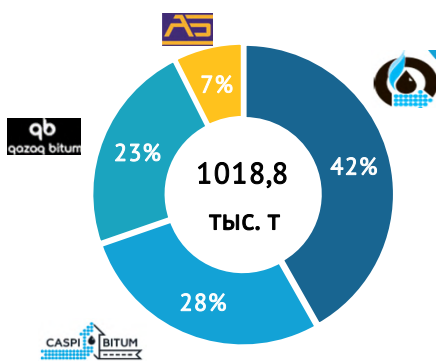
В 2025 г. Caspi Bitum расширил мощности с 0,5 до 0,75 млн. т/год.

ПБВ: после взрывного роста в 2024 г. (45 тыс. т) – коррекция до 25 тыс. т. Сегмент развивается: Qazaq Bitum обеспечивает 98% производства ПБВ.

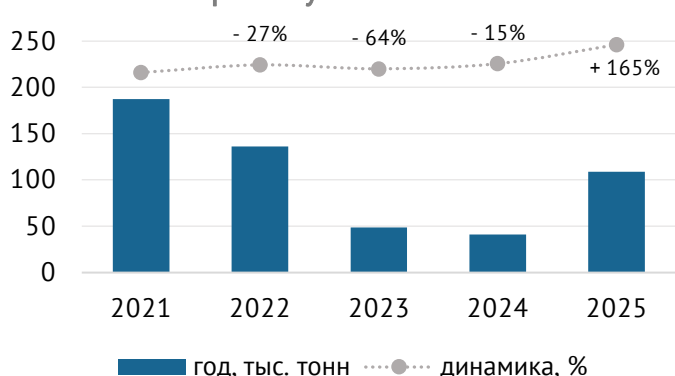
Импорт – структурная особенность

Несмотря на рекордное собственное производство, импорт составил 341 тыс. т. Причина – сезонная неравномерность: НПЗ не способны обеспечить пиковый спрос строительного сезона (май-октябрь) без внешних поставок.

Доминирующий поставщик – Россия: АО «ФортеИнвест», ООО «Битум» и АО «РН-Битум» совокупно занимают около 90% российского потока в страну.



Экспорт битума из Казахстана¹



Экспортный прорыв

Экспорт: 0,1 млн. т (+165% к 2024, рост в 2,7 раза за 2 года). 98,7% объема уходит в Кыргызстан

Развивается экспорт ПБВ в Узбекистан: 3,1 тыс. т в 2025 году против 0,9 тыс. т в 2024-м.

Значительное влияние на экспорт оказывают законодательные ограничения

ПРОГНОЗ 2026 г

Дорожная программа: 8 900 км (ремонт) + 3 400 км (строительство)

Финансирование: 580 млрд тенге (~\$1,1 млрд). План 2026–2028: 4,6 трлн тенге (\$9,8 млрд)

Ключевые проекты: Центр–Запад (896 км), Кызылорда–Жезказган (208 км), Актобе–Улгайсын (232 км)

Финансирование АБР: \$5,4 млрд на 4 года (15 проектов)

2026 год – план запуска завода Qazaq Bitum в Актобе (700 тыс. т/год)

К 2032 году: рост общей мощности производства до 2,5 млн т/год

1) По оценке «ОМТ-Консалт», открытые источники
Факторный анализ объемов реализации по сегментам по оценке «ОМТ-Консалт»

Узбекистан: нестабильное производство, растущий спрос и новая география поставок

Производство: устойчиво низкое на фоне растущего спроса

За три года производство битума на узбекских НПЗ снижалось: 125 тыс. т в 2023 г., 120 тыс. т в 2024 г. (-4%), 111 тыс. т в 2025 г. (-8%).

Весь объём обеспечивают два предприятия – Джаркурганский НПЗ (54%) и Ферганский НПЗ (46%).

Даже при полной загрузке они покрывают лишь 35% внутреннего потребления: структурная импортозависимость – не временный дефицит, а фундаментальная характеристика рынка.

Импорт: объём снижается, структура нестабильна

Импорт прошёл пик в 2023 г. (~412 тыс. т) и снизился до 220 тыс. т в 2025 г.

Структура поставок нестабильна: в 2024 г. Туркменистан занял 42% импорта (против 27% в 2023 г.), вытеснив Россию с её традиционных 69% до 55%. В 2025 г. маятник качнулся обратно: Россия восстановила 66%, Туркменистан откатился до 32%.

Доминирующим игроком по-прежнему остаётся АО «ФортеИнвест», контролирующее значительную часть российского потока.

ПРОГНОЗ 2026 г.

993 км новых дорог к концу 2026 г. Программа 2023–2027: всего 92 183 км новых дорог.

Финансирование: \$834,5 млн МФИ, \$271 млн Китай (дек. 2025 г.), \$200 млн Всемирного банка.

Старт платных магистралей Ташкент–Самарканд и Ташкент–Андижан (\$4,28 млрд).

Потребление: ожидается на уровне 330–360 тыс. т. Туркменистан закрепляется как второй ключевой поставщик.

При условии снятия казахстанских экспортных ограничений (июнь 2026 г.) возможно усиление конкуренции между российским и казахстанским битумом.

Потребление: снижение объёмов после рекордного 2023 года

2023-й стал пиковым за всю историю наблюдений – потребление достигло ~537 тыс. т (+22% к 2022-му). Причина: накопленный эффект нескольких лет роста бюджетного финансирования дорог, одновременное начало крупных инфраструктурных проектов

2024 год – управляемая коррекция: потребление снизилось до 376 тыс. т (-30%), в 2025-м нормализация продолжилась – 317 тыс. т.

Ситуация характерна для рынков с высокой долей государственного заказа: сначала масштабный запуск программ, затем плавное охлаждение по мере их реализации.

Цены в конце 2025 года: биржа UZEX БНД 60/90 – около 5,65 млн сум/т (\$450–460/т), что на 20–25% выше цены на заводе Caspi Bitum (K3) с учётом доставки.

Центральная Азия. Итоги.

Казахстан берёт курс на региональное лидерство

Запланированный запуск завода Qazaq Bitum в Актобе (700 тыс. т/год, 2026 г.) и модернизация Шымкентского НПЗ (770 тыс. т/год, 2030 г.) формируют принципиально новый облик рынка.

К 2032 г. суммарные мощности страны должны превысить 2,5 млн т/год – больше совокупного потребления всей Центральной Азии сегодня.

Разница цен FCA Caspi Bitum (\$275/т) и рыночной цены в Узбекистане (\$450–480/т) – мощный коммерческий стимул.

Кыргызстан – самый динамичный рынок региона

Импорт вырос с 64 тыс. т (2021 г.) до 217 тыс. т (2025 г.) – в 3,4 раза за четыре года.

Объём асфальтирования за пять лет вырос с 175 до 1 545 км (+783%).

Структурный сдвиг в поставщиках: доля казахстанского битума в общем объеме импорта в 2025 г. составила 49% против 17% в 2023 г.

Перераспределение потоков взаимной торговли

Казахстан возвращается к ограничению объемов импортируемого из РФ битума, что вызывает перераспределение объёмов экспорта из РФ в сторону Узбекистана.

Запрет на экспорт битума из Казахстана за пределы ЕАЭС переориентирует основной поток казахстанского битума в Кыргызстан.

Транспортная составляющая: Россия (НПЗ Уфа/Орск) → Бишкек ~\$50–60/т ж/д; → Душанбе ~\$65–80/т ж/д (+13,8% тариф РЖД с 2025 г.). Казахстан (Шымкент) → Бишкек ~\$15–25/т авто – ключевое конкурентное преимущество.

Инфраструктурный бум: финансирование в системе есть, но не всё гладко

Реализация государственных программ по развитию дорожной сети продолжается. Однако, часто наблюдается разрыв между заявленным и освоенным. Масштабные дорожные программы в странах региона регулярно сталкиваются с кассовыми разрывами и задержками.

Казахстан и Узбекистан развивают новое направление привлечения денежных средств в отрасль – платные автомагистрали.

Китай подписал рекордные \$213,5 млрд новых сделок в странах Центральной Азии в 2025 г. (+75% к 2024 г.).

Продолжается строительство дороги Север-Юг в Кыргызстане и ожидается завершение строительства магистрали Таджикистан–Китай, которые в 2026 г. существенно изменят логистику региона и обеспечат спрос на строительные материалы.

КОНТАКТЫ

Саитов Радик

Коммерческий директор

Tel: +7 (926) 522 87 68

r.saitov@omt-consult.ru

Россия, 119517, г. Москва, ш. Аминьевское, д. 6, помещ. 2

Tel: +7 (495) 971 23 30; 369 68 01

Fax: +7 (495) 334 45 11

info@omt-consult.ru

www.omt-consult.ru

Вся картина рынка битума в одном окне

СТАНЬТЕ ЛИДЕРОМ РЫНКА С BENZUP

Точный мониторинг цен на топливо в реальном времени, продвинутый анализ.

Получите демо-доступ



Начальная дата	Начальная дата	Дата	Пункт отгрузки	Компания	Вид базиса	Вид цен	Цена недели	Изменение	Цена недели	Изменение
27.03.2026	27.03.2026	27.03.2026	АБЗ Хольский	ООО «Газпромнефть-Битумные материалы»	Площадка	АТ	25500	ИНО ИЕЗМ.	36000	▼ (-4500)
	20.03.2026		Алгарская НКХ	ООО «ГДС»	Площадка	АТ	28650	ИНО ИЕЗМ.	36000	▲ (+2000)
			Арибтум	ООО «ПРОМБИТ»	НПЗ	АТ	44000	ИНО ИЕЗМ.		
			Арсенал Юг	ООО «РН-Битум»	НПЗ	АТ	24000	▲ (+2000)		
			Амский НПЗ ВНК	ООО «РН-Битум»	Площадка	АТ	33000	ИНО ИЕЗМ.	34000	▲ (+6000)
			БТ СТРОЙСЕРВИС	ООО «ПРОМБИТ»	НПЗ	АТ	33600	ИНО ИЕЗМ.		
			Весна ВВ	ООО «РН-Битум»	НПЗ	АТ	22500	▲ (+1000)		
			Волгоград-Нефтепереработка	ООО «ПРОМБИТ»	Площадка	АТ	22000	ИНО ИЕЗМ.		
			Курский БТ	ООО «ГДС»	Площадка	АТ	29400	▲ (+5900)		
			Мордобитум	ООО «ГДС»	Площадка	АТ	25500	ИНО ИЕЗМ.		
			Московский НПЗ	ООО «ПРОМБИТ»	Площадка	АТ	25000	ИНО ИЕЗМ.	32500	ИНО ИЕЗМ.
			Трейдер	ООО «ГАЗПРОМНЕФТЬ-БИТУМНЫЕ МАТЕРИАЛЫ»	НПЗ	АТ	26450	▲ (+3200)		

На аналитической платформе «Benzup» добавился модуль по рынку битумов.

- **Охват:** помимо РФ, страны Средней Азии, Закавказья и пр.
- **В дашбордах доступны:**
 - выпуск продукции
 - внешние потоки
 - потребление
 - поквартальная динамика
 - исторические данные с 2020 года
- **Удобная аналитика:**
 - сравнение периодов между собой
 - анализ стран в разрезе показателей
 - выгрузка данных в удобном формате
- **Анализ конкурентной среды для:**
 - трейдеров
 - аналитиков
 - производителей
 - участников внешне-торговых операций

Используйте современные инструменты аналитики, чтобы найти новые пути развития в этом году.

<https://benzup.ru/>

