

НОВОСТИ ТОПЛИВНОГО РИТЕЙЛА

ИТОГИ МАЯ / 2022



В этом выпуске мы хотели бы поговорить на тему модульности на АЗС и ее растущей актуальности.

Быстроменяющийся мир толкает все сферы жизни в сторону мобильности и практичности. Архитектура АЗС также не осталась в стороне.

Модульные павильоны операторной зарекомендовали себя в современном мире, в то время как капитальное строительство не всегда возможно по различным причинам: будь то сжатые временные рамки или высокие риски.

Одно из наиболее ранних упоминаний мобильного модуля относится к началу 60-х годов, когда Элмер Фрай предложил проект модульного жилья. Ни одна другая мысль не получила в последующем такого широкого распространения и столь широкой критики. Но проект так и не был реализован по ряду обстоятельств, в основном из-за технических проблем. Вероятнее всего, проект просто опередил своё время. Сегодня же мгновенно увеличить торговые площади без проведения длительных этапов строительных работ позволяют модульные здания заводской готовности.

Модульные здания операторной АЗС – один из фокусных продуктов Компании VDS. Данные объекты представлены в сетях АЗС нефтяных компаний и объектов розничной торговли (сетевое ритейла). При создании модулей использована наиболее эффективная модель полезного пространства, что позволяет увеличить прибыль торговой точки и создать комфортные условия. Модульные решения сокращают сроки монтажных работ и ввода в эксплуатацию, легко масштабируются в рамках сети, при этом являются экологичными по сравнению с капитальным строительством.

Команда VDS отрабатывает задачу Заказчика и предлагает решения с безусловными рыночными преимуществами. Итогом работы становится продукт, готовый к тиражированию и реализации в кратчайшие сроки.

Настоящее издание является некоммерческим, издается в познавательных целях. Все права авторов представленных материалов защищены.

Содержание:

Аналитика топливно-энергетического комплекса

- 03 Новак спрогнозировал сроки отказа от российских энергоносителей
- 05 Bloomberg: 20 европейских компаний открыли рублевые счета для покупки газа
- 06 Отсрочка от эмбарго
- 08 Brent подорожала до \$113,35 за баррель
- 09 «ЛУКОЙЛ» и «Газпром» вошли в топ-5 сильнейших нефтегазовых брендов мира
- 10 Российское автомобилестроение вступает в «особый период» из-за санкций
- 12 Саудовская Аравия заявила о нехватке мощностей в мире для переработки нефти

Развитие розничной сети АЗС

- 13 До конца года Qazaq Oil доведет число новых АЗС до 200
- 15 ADNOC Distribution открывает первую специализированную станцию CNG
- 16 Стела «ЛУКОЙЛ» от VDS
- 18 Заправиться на АЗС Татнефти можно будет с помощью QR-кода
- 19 В Подмосковье к концу года появится еще 20 многофункциональных автозаправочных комплексов
- 20 Свыше 1600 объектов придорожного сервиса расположены вдоль дорог Казахстана

Переформатирование розничной сети АЗС

- 21 Песков подтвердил прекращение контактов с европейскими «дочками» «Газпрома»
- 22 Роснефть продала свою сбытовую дочку на Дальнем Востоке
- 23 Тормоз газа. В Татарстане отмечают падение интереса к газомоторному топливу
- 25 «Газпром» задействует «Северный поток – 2» для поставок газа на северо-запад России
- 26 Со скоростью 200 бургеров в час: измеряем аппетиты автовладельцев в разных регионах страны
- 29 Renault не сможет выкупить обратно свой бывший завод в Москве

Инновации топливно-энергетического комплекса

- 30 «Татнефть» будет развивать ветроэнергетику с российско-китайским консорциумом
- 32 Проект «Роснефти» и РИА Новости стал победителем международной премии
- 33 Водородная экспансия России отменяется
- 35 «Татнефть» создает поселение будущего
- 37 Circle K начинает новое сотрудничество для сокращения пищевых отходов
- 39 Городские власти обяжут строить зарядки рядом с парковками электромобилей
- 41 Цифровая трансформация в Anwim S.A. – внедрение системы SAP

Новак спрогнозировал сроки отказа от российских энергоносителей

Заместить российские нефть и газ на мировом рынке на горизонте ближайших 5–10 лет не удастся. Такой прогноз сделал курирующий ТЭК вице-премьер Александр Новак в статье, опубликованной в журнале «Энергетическая политика».

Он напомнил, что заявления о возможном прекращении поставок энергоресурсов из России уже привели к значительным всплескам цен на мировых рынках, а физические ограничения поставок «чреватые новыми историческими рекордами». После начала специальной военной операции (СВО) на Украине пик роста спотовых цен на газ наблюдался 7 марта 2022 г., когда стоимость 1000 куб. м на хабе TTF достигла \$4000.

■ Новак также подчеркнул, что доля поставок нефти в страны Евросоюза (ЕС) из РФ достигает 30%, газа – 40%, угля – около трети от всех закупаемых ЕС объемов. ■

Вице-премьер также обратил внимание на то, что Европа не обладает достаточной инфраструктурой, чтобы заместить поставки российского трубопроводного газа за счет сжиженного природного газа (СПГ). Кроме того, в случае роста цены на СПГ в Азии, объемы могут быть перенаправлены именно туда, а не в ЕС. По данным биржи ICE, 14 апреля на голландском хабе TTF 1000 куб. м газа стоила около \$1020. При этом, согласно данным Platts и расчетам «Ведомостей», в Азии на ту же дату газ торговался примерно по \$1170 за 1000 куб. м. То есть «азиатская премия» составляла более \$150.

При этом, согласно отчету Международной группы импортеров сжиженного газа (GIIGNL), по итогам 2020 г. совокупный объем мировых поставок СПГ составил около 356 млн т или 491,2 млрд куб. м, из которых лишь 40% (142,5 млн т/196,6 млрд куб. м) продавались на споте или по краткосрочным контрактам. Остальные 60% поставлялись в рамках долгосрочных контрактов.

Объем поставок трубопроводного газа из РФ и ЕС по итогам 2021 г составил, по оценкам Международного энергетического агентства (МЭА), около 155 млрд куб. м, что соответствует 45% от всего газового импорта ЕС и 40% от общего потребления.

Новак обратил внимание на то, что РФ в минувшем году поставила в ЕС почти в 10 раз больше газа, чем планируют США в 2022 г. При этом более 50 млрд куб. м приходилось на Германию – крупнейшего в Европе потребителя российского газа. Совокупный объем экспорта «Газпрома» в страны дальнего зарубежья (в том числе в Турцию и Китай), по итогам 2021 г. составил 185,1 млрд куб. м, сообщал в январе текущего года председатель правления «Газпрома» Алексей Миллер.

При этом в январе–апреле 2022 г. «Газпром» поставил в страны дальнего зарубежья 44,6 млрд куб. м – на 26,4% (на 16 млрд куб. м) меньше, чем за аналогичный период 2021 г., сообщила компания 15 апреля.

На фоне начала СВО России на Украине МЭА в начале марта 2022 г. разработало план по снижению зависимости ЕС от российского газа как минимум на 50 млрд куб. м в год. Он включает диверсификацию поставок газа, использование АЭС и возобновляемых источников энергии (ВИЭ), а также введение обязательств по максимальному заполнению подземных хранилищ газа (ПХГ).

Высказывалось также предположение о временном снижении температуры в домах на 1 градус. Реализация всех пунктов этого плана в полном объеме позволит, как рассчитывает МЭА, сократить зависимость от российского газа на 80 млрд куб. м ежегодно. («Ведомости» писали об этом 4 марта).

В конце марта президент РФ Владимир Путин подписал указ, обязующий

европейских покупателей из «недружественных» стран, то есть поддержавших антироссийские санкции из-за СВО на Украине, оплачивать поставки газа в рублях. Непоступление платежей в рублях станет основанием для прекращения поставок, следует из указа. «С переводом расчетов за газ в рубли уже согласилось несколько покупателей», – написал Новак, не уточнив названия компания. В аппарате вице-преьера и «Газпроме» также воздержались от пояснений «Ведомостям».

«Перевод платежей за газ в национальную валюту с российской стороны логичен и вызван объективными причинами – желанием со 100%-ой гарантией получить оплату за поставленный товар», – написал Новак в статье.

Несмотря на то что многие компании и даже некоторые европейские страны, в частности, Венгрия, согласились с новой схемой оплаты, Еврокомиссия (ЕК) сочла указ президента РФ прямым нарушением антироссийских санкций («Ведомости» писали об этом 14 апреля).

О необходимости снизить зависимость от газа из России 15 апреля также заявили власти Сербии. Как отметила вице-премьер республики Зорана Михайлович, это удастся сделать благодаря вводу в эксплуатацию в 2023 г. газопровода-интерконнектора между Сербией и Болгарией. Его мощность составит 1,8 млрд куб. м газа в год с возможностью увеличения до 4 млрд куб. м. Сербия все еще зависит от одного поставщика, подчеркивала Михайлович, имея в виду «Газпром» (цитата по «Интерфаксу»).

По словам заместителя гендиректора Фонда национальной энергетической безопасности Алексея Гривача, сложнее всего избавиться от российского газа будет крупным потребителям, таким, как Германия, Венгрия, Австрия, Чехия, Словакия, Болгария и Сербия. Наиболее диверсифицированный рынок энергоносителей в Европе у Италии. При это Гривач подчеркнул, что процесс отказа от российского газа «станет тяжелым для всех стран ЕС». «В условиях создания общего рынка рост цен, который, вероятно, усилится, если газа и других энергоресурсов будет не хватать, затронет всю Европу. Даже те страны, которые не потребляют российский газ», – пояснил он.

Гривач напомнил, что в минувший отопительный сезон газ в Европе стоил более \$1200 за 1000 куб. м, то есть 7 раз дороже, чем в отопительном сезоне 2020–2021 гг. По оценке эксперта, для «относительно безболезненного» отказа от российского газа Европе потребуется 3–5 лет.

■ На горизонте ближайших 5 лет ЕС физически не сможет обойтись без поставок газа из России, так как нет альтернативных поставщиков, готовых заменить такие объемы по аналогичным ценам, отметил заместитель гендиректора Института национальной энергетики Александр Фролов. ■

По его словам, с учетом сформировавшихся высоких цен на газ, отказ от поставок из России приведет европейскую экономику к краху. «Особенно серьезно пострадают металлургия, нефтегазохимия, производители удобрений и цемента», – подчеркнул он.

vedomosti.ru

Bloomberg: 20 европейских компаний открыли рублевые счета для покупки газа

Уже 20 европейских компаний открыли рублевые счета в «Газпромбанке» для оплаты покупок российского газа, еще 14 запросили документы для их открытия, сообщает Bloomberg со ссылкой на источники.



Названия этих компаний источники агентства не уточняют.

По новому механизму клиенты должны открыть два счета в «Газпромбанке»: в иностранной валюте и в рублях. Поскольку крайние сроки оплаты за апрельские поставки для крупных западноевропейских покупателей приближаются в конце этого месяца, Россия предприняла шаги, чтобы развеять опасения ЕС по поводу того, что механизм оплаты может нарушить санкции, отмечает издание.

Источник Bloomberg из «Газпрома» сообщил, что сделка фактически завершается после оплаты покупателем иностранной валюты «Газпромбанку», поскольку последующая конвертация в рубли происходит автоматически и не требует участия Центрального банка России, который находится под санкциями ЕС.

■ Президент России Владимир Путин поручил с 1 апреля перевести оплату поставок газа недружественным странам в рубли. По новой схеме, импортер переводит деньги за газ в «Газпромбанк» в долларах или евро. Затем банк конвертирует их в рубли и переводит на счет «Газпрома». ■

itek.ru

Отсрочка от эмбарго

Какие европейские страны все еще сильно зависят от российской нефти.

■ ■ ■ Руководители европейских стран заявили о намерении ликвидировать зависимость от российских углеводородов. Шестой пакет санкций предусматривает поэтапное введение эмбарго на импорт российской нефти в Евросоюз. При этом значительная часть нефтеперерабатывающих заводов ЕС сильно зависит от России и продолжает получать прибыль, пишет «Вестник Кавказа». ■ ■ ■

Предполагается, что Венгрия и Словакия получат больше времени на отказ от нефти из РФ. За счет этого они смогут продолжать покупать российскую нефть до конца 2023 года в рамках текущих контрактов. Такое решение связано с тем, что крупнейшая венгерская нефтегазовая компания MOL управляет НПЗ в обеих странах, а также в Хорватии.

До недавнего времени Венгрия оставалась одним из самых стойких оппонентов нефтяного эмбарго, опасаясь, что подобная мера парализует экономику страны. Однако истинные мотивы несогласия могут быть иными. Чтобы защитить внутренних потребителей от роста цен на топливо, Венгрия осенью ограничила цены на бензин. На прошлой неделе ограничение было

продлено до 1 июля.

Издержки в связи с заморозкой цен на данный момент оплачиваются крупными игроками, небольшими заправочными станциями и правительством. Будапешт обеспечивает налоговые льготы и субсидии, однако розничным предприятиям приходится самим покрывать операционные расходы. В результате некоторые из них начали угрожать судебными исками против властей, сообщает Forbes Hungary.

В свою очередь убытки MOL, обеспечивающей две трети топливного рынка страны, покрываются за счет увеличения маржи от переработки нефти. В марте доходы компании от переработки нефти выросли до небывалых уровней.

По сравнению с предыдущим 10-летним рекордом в \$9,3 за баррель переработанной продукции, в марте MOL зарабатывала \$34,9 за баррель. Во многом такая прибыль связана с использованием более дешевого российского экспортного сорта (REBCO), который перерабатывают НПЗ MOL.

Цены на нефть Urals упали еще больше в связи с западными санкциями против России. На дочернем НПЗ MOL в Словакии Slovnaft, который также полностью зависит от российской нефти, сложилась аналогичная тенденция к снижению цен. Однако, по словам экспертов, дело не только в санкциях.

Аналитик из будапештской компании Erste Securities Тамас ПЛЕЦЕР говорит, что рост маржи связан не только с падением стоимости российской нефти. "Доходы от производства дизельного топлива также значительно возросли, - отмечает он. - Еще до конфликта наблюдался глобальный дефицит, а российская спецоперация его усугубила".

То же самое с точки зрения маржи наблюдается и в Польше, хотя политические результаты иные. Крупнейшая польская компания, занимающаяся переработкой нефти, PKN Orlen, управляет тремя НПЗ в Польше, двумя в Чехии и одной в Литве. Тем не менее корпорации удалось снизить зависимость от российской нефти с 90% в 2017 году до 70% в 2020 году.

Волатильность на рынке сыграла на руку компании. В феврале маржа переработки составила \$7,70 за баррель, а в марте уже

\$39,30. Но все же компания намерена отказаться от российской нефти. "Если ЕС введет запрет на российский энергоресурс, PKN Orlen будет придерживаться его условий, – говорит председатель правления PKN Orlen Даниэль ОБАЙТЕК. – Мы можем отказаться от российской нефти в любой момент, поскольку готовы к такому развитию событий".

Европейские страны все чаще обращают внимание на предприятия, принадлежащие российским компаниям. В Германии два НПЗ в Шведте и Лойне импортировали российскую нефть. Шведтское предприятие Роснефти на данный момент приостановило свою деятельность.

В Румынии Petrotel, один из трех крупнейших НПЗ, которые функционируют в стране, был приобретен российским ЛУКОЙЛом в 1998 году. В 2021 году из 2,4 млн тонн мощностей 2,1 млн тонн перерабатывались из импортной нефти. У ЛУКОЙЛа также есть активы и в Болгарии.

Бургасский нефтехимический комбинат ЛУКОЙЛа – крупнейший НПЗ на Балканах. С 2006 по 2020 год компания сообщала о прибыли только в 2007, 2016 и 2017 годах, декларируя убытки во все остальные годы.

В последнем отчете за 2020 год компания сообщила об убытках на сумму более €25 млн. Бургасский нефтехимический комбинат, построенный в черноморском портовом городе Бургас, может перерабатывать только российскую нефть, а также некоторые сорта ближневосточной. Болгарский эксперт по энергетике Василий НАЧЕВ говорит, что российская нефть Urals, используемая на НПЗ ЛУКОЙЛа, на \$37 дешевле, чем мировой бенчмарк Brent.

Комиссия по защите конкуренции должна проверить механизм ценообразования из-за наличия посредника на болгарском топливном рынке, считает Начев. Посредником является Litasco, главный акционер Бургасского нефтехимического комбината. Litasco была основана в 2020 году в Швейцарии как международное маркетинговое и торговое подразделение ЛУКОЙЛА.

"Разница уходит в Litasco, расположенную в Швейцарии, где налог на прибыль очень невысокий. Также есть законные основания, чтобы отправлять не облагаемый налогом доход напрямую в Россию", – рассказал Мартин ВЛАДИМИРОВ, эксперт по энергетике из болгарского аналитического Центра изучения демократии.

У ЛУКОЙЛа также есть представительство и в Средиземноморье. Принадлежащая ЛУКОЙЛу компания Isab управляет НПЗ в итальянском городе Приоло в административном центре Сиракуза. Она владеет приблизительно 22% перерабатывающих мощностей Италии.

Ежегодное производство нефтепродуктов составляет 16 млн тонн. 30–40% нефти компания закупает в России.

Комментарий Информагентства «Девон» Консенсус между членами Евросоюза по поводу нефтяного эмбарго еще не достигнут. Однако в значительной степени эмбарго может быть реализовано добровольными отказами покупателей. Например, глава ВР Бернард ЛУНИ заявил, что четыре НПЗ компании в Европе уже отказались от нефти из России.

■ Проблемы с экспортом нефти привели к тому, что российским компаниям в условиях санкций приходится снижать добычу и переработку нефти. ■

iadevon.ru

Brent подорожала до \$113,35 за баррель

Москва. 23 мая. INTERFAX.RU - Котировки нефти умеренно растут утром в понедельник после роста за предыдущие семь дней.

К 8:20 по московскому времени июльские фьючерсы на Brent дорожали на лондонской бирже ICE Futures на \$0,8 (0,71%), до \$113,35 за баррель. В пятницу Brent подорожала на \$0,51 (0,4%), до \$112,55 за баррель.

Июльские фьючерсы на WTI к этому моменту дорожали на электронных торгах Нью-Йоркской товарной биржи (NYMEX) на \$0,6 (0,55%), до \$110,88 за баррель. За предыдущую сессию контракт подорожал на \$0,39 (0,4%), до \$110,28 за баррель.

Прошлую неделю нефтяные котировки завершили уверенным ростом - WTI прибавила в цене порядка 2,5%, Brent - около 1% на фоне беспокойства инвесторов по поводу предложения.

«Внимание нефтяного рынка колеблется между ужесточением денежно-кредитной политики, вызывающим экономический спад, и снижением предложения нефтяной продукции в мире», - отметил аналитик Saxo Bank Оле Хансен.

Эксперт также добавил, что ситуация может ухудшиться по мере того, как власти Китая снимают коронавирусные ограничения в Шанхае, и спрос повышается еще больше, а поставки нефти на мировом рынке становятся все более ограниченными из-за продолжающегося конфликта на Украине.

В то же время определенное давление на рынок оказывает общий спад на фондовых рынках. «Нефти тяжело удерживаться в плюсе в то время, как фондовым индексам приходится не сладко», - считает Роберт Ягер из Mizuho Securities.

interfax.ru

«ЛУКОЙЛ» и «Газпром» вошли в топ-5 сильнейших нефтегазовых брендов мира

По дороговизне бренда первенство сохранила Shell.



По дороговизне бренда, по версии Brand Finance, лидерство сохранила британско-нидерландская Shell. Стоимость ее наименования аналитики оценили в \$49,9 млрд, что на 18% больше, чем годом ранее. Вторую позицию удержала Saudi Aramco: стоимость ее бренда повысилась на 16%, до \$43,6 млрд.

Среди остальных компаний первой пятерки также не произошло изменений: на третьем месте расположилась PetroChina (\$29,7 млрд), на четвертом – Sinopec (\$25,2 млрд), на пятом – BP Plc (\$19 млрд).

interfax.ru

■ Две российские компании, «ЛУКОЙЛ» и «Газпром», вошли в пятерку самых сильных нефтегазовых брендов мира 2022 года в рейтинге, который составила консалтинговая компания Brand Finance. ■

«ЛУКОЙЛ» стал вторым с рейтингом 87,4 пункта, «Газпром» – пятым с показателем 85,9 пункта. На первом месте – малайзийская компания Petronas с показателем 87,7 пункта. В пятерку лидеров также вошли бразильская Petrobras и тайская PTT.

Относительная сила бренда рассчитывается компанией по ряду показателей, включающих инвестиции в маркетинг, операционные результаты, а также отношения с заинтересованными лицами (от сотрудников, поставщиков и акционеров до государственных органов и общественных организаций).

Российское автомобилестроение вступает в «особый период» из-за санкций

Кабмин временно обнулит экологические требования для двигателей новых машин.

В России из-за санкций на поставки комплектующих могут временно разрешить выпускать машины всех экологических классов, включая «Евро-0». Это следует из проекта постановления Правительства РФ «О правилах оценки соответствия колесных транспортных средств, выпускаемых в особый период», сообщает «Коммерсант». Документ призван упростить требования к выпускаемым в РФ автомобилям. Фактически он касается только крупных отечественных автоконцернов с численностью сотрудников более 5 тыс. человек, а также производителей полуприцепов, электробусов либо компаний под санкциями. Таким образом, завод китайского Haval не сможет воспользоваться послаблениями. Это один из тех немногих автозаводов, которые не приостановили работу в нашей стране после начала спецоперации РФ в Украине. Требования распространятся на машины, выпущенные с 1 апреля по 31 декабря. Сейчас документ уже находится в аппарате правительства и проходит заключительные правки.

■ ■ ■ **Одной из ключевых проблем для отечественных автоконцернов было именно ограничение по выбросам. Согласно действующему техрегламенту Таможенного союза (ТР ТС 018), в обращение должны выпускаться только машины класса «Евро-5» и выше. Но с этим возникли сложности после приостановки систем управления двигателем Bosch, которые регулируют, в том числе, мощность и уровень выбросов.** ■ ■ ■

КамАЗ уже перешел к выпуску грузовиков «Евро-2», но пока не имеет права их продать. «Уже почти два месяца идет обсуждение регламента, и за это время у производителей скопилось около 5 тыс. автомобилей, которые не могут уйти в рынок, — говорит собеседник издания. — У них различные несоответствия по формальным признакам, которые не влияют на безопасность, но не проходят по действующему регламенту».

В Европе, США и Японии «Евро-0» действовал до 1992 года, «Евро-1» — до 1995 года. Россия только в 2002 году ввела стандарт «Евро-2», запретив к ввозу машины ниже этого класса. Предлагаемые меры откатывают автопром РФ к стандартам 1990-х годов. В рамках «особого порядка» предполагается, что для легковых машин, легкогрузовых машин (LCV) и грузовиков с бензиновыми двигателями экологический класс может быть любым — от «Евро-0».

Моторами выше стандарта «Евро-1» смогут оснащать легкие коммерческие автомобили и грузовики с дизельными двигателями (класса ниже не предусмотрено), газовыми — «Евро-3». Однако от применения каталитических нейтрализаторов, которые отвечают за снижение выбросов, власти отказаться не готовы.

В документе говорится, что их использование обязательно, если предусмотрено конструкцией. Катализаторы поставяет «Экоальянс» (входит в группу «Росатом»), который занимает примерно треть рынка. Локализированное британское производство британской фирмы Johnson Matthey занимает еще примерно 20% рынка, а на импорт приходится 40–45%.

В «Соллерс Авто» говорят о необходимости временного упрощения требований ТР ТС, чтобы восполнить дефицит машин на рынке. Те есть у производителей, но не могут быть выпущены на рынок из-за несоответствия требованиям. «Все графики возврата к стандарту ТР ТС 018 контролируются Минпромторгом», – отмечают в компании.

В «Объединенной машиностроительной группе», куда входит «Урал», говорят, что изменения рассматриваются как временные. Ключевыми послаблениями там называют требования по экологии. Они были ориентированы в первую очередь на иностранных производителей систем управления двигателями и обеспечивали их коммерческие интересы. «Мы уверены, что уже в ближайшее время общественности будут представлены отечественные технические решения в данных областях. Обсуждаемые временные послабления автопроизводителям будут сняты», – заключают в объединении.

В группе ГАЗ указывают, что упрощенные требования техрегламента означают только расширение спектра возможностей производства на период разрыва технологических цепочек. «Производители заинтересованы в выпуске машин с высокими техническими параметрами, это более маржинальная продукция, – говорят в компании. – И даже по тем модификациям, по которым необходимо временное снижение требований, у нас будут обеспечиваться экологические параметры значительно выше, чем «Евро-0». Постановление кабмина дает Минпромторгу полномочия и дальше снижать требования к конструкции автомобилей, если это потребуется производителю для сохранения выпуска и будет согласовано с ГИБДД.

«Владельцам по большому счету все равно, какой экологический класс у машины, – говорит Сергей УДАЛОВ из «Автостата». – Даже с теми же катализаторами. При их выходе из строя после истечения гарантии, как правило, они заново владельцами не устанавливаются. Экологический класс автомобиля падает», При этом проверки выбросов CO₂ при техосмотре давно уже нет, как и газоанализаторов на постах ГАИ, продолжает он. Потребитель, полагает аналитик, обращает внимание на комфорт и безопасность, например на наличие антиблокировочной системы (ABS) и системы электронного контроля устойчивости (ESP). В подготовленном Минпромторгом документе записано, что установка ABS необязательна.

В Белоруссии из-за санкций также упростили требования к выпускаемым автомобилям, но на уровне Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Так, согласно распоряжению Европейской экономической комиссии (ЕЭК) от 5 апреля, в стране до 31 декабря могут производиться автобусы, грузовики и полуприцепы без систем ESP. Эти упрощения

близки к тому, что предлагается в российском варианте.

Комментарий Инфромагента «Девон»
Данная ситуация может негативно повлиять на развитие российской нефтепереработки. Напомним, что за последние годы ряд отечественных НПЗ освоил выпуск моторных топлив Евро-6, не говоря о Евро-5. Это во многом стало возможным благодаря подписанию в 2010 году четырехстороннего соглашения о модернизации между Минэнерго и ведущими нефтяными компаниями.

При этом для нефтепереработчиков оказалось трудной задачей достичь показателя Евро-5 по октановому числу 95 для автобензина. Поэтому российские заводы продолжают выпускать марки АИ-92 и АИ-76. Для дизельного топлива такой проблемы нет. Вместе с тем, НПЗ удалось за пять лет снизить выработку мазута почти вдвое. Комплексы глубокой переработки нефти появились на ТАНЕКО (Группа «Татнефть»), «Киришнефтеоргсинтезе» («Сургутнефтегаз»), на заводах ЛУКОЙЛа в Нижнем Новгороде, Волгограде и НПЗ «Башнефти» в Уфе.

В 2021 году Минэнерго России заключило с рядом НПЗ соглашения об инвестиционных надбавках к возвратному акцизу на нефтесырьё для строительства новых мощностей глубокой переработки. Минимальный срок действия соглашений – до 2031 года.

Нефтяники обязались до 2026 года вложить 800 млрд рублей в модернизацию и строительство 30 установок. Это позволит увеличить производство автобензинов класса К5 более чем на 3,6 млн тонн в год и дизтоплива К5 более чем на 25 млн тонн в год.

iadevon.ru

Саудовская Аравия заявила о нехватке мощностей в мире для переработки нефти

Бензин и другие нефтепродукты останутся дорогими, даже если крупнейшие мировые экспортеры будут выпускать на рынок больше нефти, заявил министр энергетики Саудовской Аравии Абдель Азиз бин Салман на энергетической конференции в Бахрейне.



По его словам, это связано с тем, что в мире недостаточно перерабатывающих мощностей.

Принца Абдулазиза поддержал министр нефти Бахрейна шейх Мохаммед бин Халифа бин Ахмед, который заявил, что ОПЕК и ее партнеры продолжают следовать своей стратегии и увеличивать квоты на добычу на 432 тыс. баррелей в месяц.

«Новых мощностей не предвидится. Даже если вы производите больше нефти, на нее нет спроса, нет больше нефтеперерабатывающих заводов»

— сказал он на той же конференции.

Издание Bloomberg отмечает, что растущий спрос в

преддверии пикового автомобильного сезона в США приводит к тому, что маржа нефтепереработки достигает невероятных высот, что приносит пользу нефтеперерабатывающим предприятиям, включая Saudi Aramco.

Ранее США и партнеры неоднократно призывали Саудовскую Аравию и ОАЭ увеличить производство нефти для восполнения предложения на рынке, которое сократилось из-за отказа некоторых компаний от российской нефти, однако получили отказ.

itek.ru

До конца года Qazaq Oil доведет число новых АЗС до 200

За полтора года открыли 152 автозаправочные станции.

■ В активе PetroRetail, которая оперирует заправками Qazaq Oil и «КазМунайГаза», 377 автозаправочных комплексов. Осенью 2020 года компания приступила к ребрендингу. ■

Первая обновленная станция появилась в Нур-Султане в ноябре того же 2020 года. Таким образом, за полтора года компания расширила их количество до 152, сообщили центру деловой информации Kapital.kz в пресс-службе компании. В компании пояснили, что ребрендинг предполагает обновление всех систем, начиная от асфальтобетонного покрытия АЗС и заканчивая внедрением новых бизнес-процессов. На станциях Qazaq Oil действуют европейские стандарты обслуживания, установлены высокоточные топливораздаточные колонки бренда Gilbarco. Качество топлива проверяется ежемесячно в собственных аккредитованных в государственной системе лабораториях.

Еще одно направление работы – обновление торговой площади. Помимо широкого ассортимента товаров народного потребления, появилась гастрозона, где можно выпить кофе или перекусить. У Qazaq Oil широкая география расположения заправок по Казахстану, что позволяет предоставлять одинаковый сервис в крупных городах и самых отдаленных населенных пунктах.

«Наша цель – дойти до такого уровня сервиса, чтобы территорию заправочных станций не хотелось покидать. Горячий кофе, вкусная выпечка, вежливое обслуживание, чистые



туалеты, Wi-Fi, приятные удобные места как для приема пищи, так и для работы с ноутбуком. Причем везде – неважно в сельской местности либо в городе-миллионнике», – говорит исполнительный директор компании Нариман Абильшаиков.

Кроме того, Qazaq Oil реализует проекты по поддержке малого и среднего бизнеса. Здесь запущена программа франчайзинга – DODO (Dealer owned – Dealer operated). Партнеру предлагают строить новую АЗС или развивать уже действующую под брендом Qazaq Oil. Компания готова предоставить долгосрочный контракт и гарантию вознаграждения с каждого литра ГСМ. Партнер может рассчитывать на получение до 60% от маржи после продажи нефтепродуктов и товаров народного потребления. На данный момент 5 АЗС Qazaq Oil работают в рамках программы DODO, две из них в Шымкенте и Туркестанской области и три – в Костанайской.

Для постоянных клиентов действует программа лояльности VLife. По последним данным, 30% всех транзакций на АЗС осуществляется через приложение VLife. Участники программы могут накапливать бонусы, приобретая товары и услуги более чем у 170 мерчантов. «Наша ценность в том, что мы ставим сервис

на первое место. Главное для нас – это довольство клиента. Заправка давно перестала быть просто заправкой. В некоторых маленьких городках наши станции становятся местом притяжения молодежи, люди проводят там время, отдыхают после дороги, пьют кофе», – сказала Асель Алимханова.

Во второй половине 2022 года планируется запуск бесконтактной заправочной станции. Достаточно будет отсканировать QR-код через цифровую бонусную систему, выбрать марку топлива, номер колонки и оплатить картой, привязанной к бонусной программе.

В планах у Qazaq Oil до конца года открыть еще не менее 50 АЗС, тем самым доведя их количество до 200.

■ ■ ■ «Наша цель – прийти до такого уровня сервиса, чтобы территорию заправочных станций не хотелось покидать. Горячий кофе, вкусная выпечка, вежливое обслуживание, чистые туалеты, Wi-Fi, приятные удобные места, как для приема пищи, так и для работы с ноутбуком. Причем везде – неважно в сельской местности либо в городе-миллионнике» ■ ■ ■

– говорит Нариман Абильшаиков.

kapital.kz

ADNOC Distribution открывает первую специализированную станцию CNG

ADNOC Distribution открыла первую специализированную заправочную станцию компании с компримированным природным газом (CNG). Расположенная в Абу-Даби (Объединенные Арабские Эмираты), станция была полностью реконструирована, чтобы обеспечить транспортные средства, работающие на CNG, доступом к удобной заправке в центре города.



Станция Al Zahiya – одна из 30 заправок сети ADNOC по всей стране, где предлагается CNG. Кроме того, объект является частью стратегического переноса заправки компримированным природным газом в более удобные, специализированные места, что дает клиентам более широкие возможности для заправки своих автомобилей, работающих на природном газе.

«Спрос на CNG в последние годы неуклонно растет, как со стороны крупных предприятий, включая таксомоторные компании, так и со стороны обычных потребителей, – говорит Бадер Саид Аль Ламки, генеральный директор ADNOC Distribution. – Новая станция предназначена для обеспечения удобного доступа в черте города к заправке компримированным природным газом с помощью четырех специальных насосов. Теперь у нас есть семь станций, предлагающих CNG, расположенных на острове Абу-Даби, и многие другие в ОАЭ».

ADNOC Distribution предлагает альтернативное топливо на своих заправочных станциях уже более десяти лет, при этом первые преобразования CNG были проведены в сентябре 2010 года. На сегодняшний день более 10000 автомобилей были переоборудованы для работы на КПГ. CNG сгорает более эффективно, чем обычное топливо, помогая уменьшить загрязнение окружающей среды и углеродный след. Он также считается одним из самых безопасных и экономичных видов автомобильного топлива.

Почти все бензиновые автомобили можно переоборудовать для работы на сжатом природном газе в дополнение к обычному топливу. Переоборудование выполняется авторизованными СТО по переоборудованию газомоторного топлива с соблюдением самых высоких стандартов безопасности. Все преобразования дополнительно проверяются и сертифицируются сторонним инспектором в соответствии с правилами и нормами под руководством Управления по стандартизации и метрологии Эмиратов (ESMA).

superstation.pro

Стела «ЛУКОЙЛ» от VDS

Стела «ЛУКОЙЛ», разработанная Компанией VDS – это выразительный фирменный стиль, премиальное качество, эффективная конструкция, изящные пропорции, технологии и архитектура, адаптированные под массовый выпуск.



СТАЛЬНОЙ КАРКАС

Усиленная антикоррозионная защита стального каркаса выполнена методом погружного горячего цинкования с толщиной покрытия не менее 60 мкм, что позволило увеличить сроки эксплуатации:

- Более 8 лет в сложных условиях городской и промышленной среды;
- Более 15 лет в умеренных средах.

Повышенная точность изготовления каркаса (отклонение по диагонали не более 4 мм) и точность положения крепежных элементов. Обеспечена 100% взаимозаменяемость компонентов.

Каркасы изготавливаются индивидуально под ветровую регион эксплуатации. Устойчивость к ветровым и снеговым нагрузкам подтверждена расчетами.

ПАНЕЛИ ОБШИВКИ

Панели обшивки изготовлены из стали с цинк-алюмомагниевым покрытием. Антикоррозионные свойства панелей усилены равномерным и стойким к выгоранию покрытием типа PVDF (окраска проведена на заводе-изготовителе проката с производительностью линии окраски – 50 000 м²/сутки). Благодаря этому срок эксплуатации составляет более 8 лет в сложных условиях городской и промышленной среды. При производстве панелей обшивки применен более тонкий и прочный металл, а его раскрой и гибка выполнены на высокоточном оборудовании. Обеспечена 100% взаимозаменяемость панелей.

ВРЕЗНОЙ СВЕТОВОЙ ЗНАК И ЛОГОТИП

Для производства логотипа применены модули подсветки на светодиодах SAMSUNG с углом рассеивания 170

градусов, выдержан класс пылевлагозащиты IP65, снижено энергопотребление.

Конструкцией предусмотрена повышенная степень самоочистки от снега и грязи под естественными осадками, заложена возможность проведения ремонта в случае повреждения.

ЦЕНОВОЙ БЛОК

При производстве ценового блока применяются высококонтрастные сегментные модули на светодиодах SAMSUNG, интегрирована система регулировки яркости, выдержан класс пылевлагозащиты IP65.

Снижено энергопотребление.

Электробезопасность и электросовместимость блока подтверждены испытаниями.

ЭЛЕКТРОПРОВОДКА

Для защиты от грызунов применяются кабели с фаунофобной защитой. Крепление кабелей и способ укладки рассчитаны на длительную транспортировку и эксплуатацию под вибронагрузками.

Соединение кабелей через герметичные разъемы автопромышленных серий.

МЕТИЗЫ

Сборка стелы проведена на метизах премиальной группы, которые гарантируют надежную фиксацию элементов, допускают многократное использование и обеспечивают легкость разборки для сервисного обслуживания.

На наружных элементах использованы метизы из нержавеющей стали.



БЕЗОПАСНЫЙ И БЫСТРЫЙ МОНТАЖ

Конструкция стелы предусматривает **проведение монтажа без работ на высоте** — с возможностью отсоединить стропы без привлечения вышки.

БЫСТРЫЙ СЕРВИС

Каждая стела оснащена системой дистанционного мониторинга состояния электронных компонентов и их диагностики, что позволяет службе сервиса реагировать на неисправности до сервисного обращения.

vds.group

Заправиться на АЗС Татнефти можно будет с помощью QR-кода

В приложении «АЗС Татнефть» появилась возможность выпуска виртуальной карты, зачисления или списания бонусов с помощью QR-кода. Теперь автомобилистам не обязательно приобретать пластиковый аналог карты лояльности «Клуб Чемпионов» и носить ее с собой.



Приложение вобрало в себя возможности предыдущих приложений «Татнефть» и «Клуб чемпионов». Обновленный и интуитивно понятный интерфейс позволяет клиентам полноценно использовать функциональные возможности приложения.

Пользователи могут проложить маршрут до ближайшей АЗС «Татнефть», узнать о ценах на каждый вид топлива, отслеживать выгодные акции, товары сопутствующего сервиса. У клиентов компании есть возможность следить за расходами, историей покупок и количеством начисленных бонусов. Теперь пользователи могут оставить отзыв или оценку после посещения АЗС, задать вопросы и получить консультацию от специалистов.

«Клиенты могут выбрать удобную для себя станцию с учетом дополнительных услуг – наличия кафе или магазина, автосервиса, автомойки и др. Приложение может работать и в офлайн-режиме. Это особенно важно для тех, кто находится в пути и не всегда имеет доступ к стабильному интернет-соединению», – рассказывает замначальника Управления реализации нефти и нефтепродуктов ПАО «Татнефть» по вопросам развития и эксплуатации РСС Владимир ГРИГОРЬЕВ.

Система предупреждает о сроках действия бонусов на карте. Накопленные бонусы можно использовать не только при оплате топлива и товаров сопутствующего сервиса, но и отправив средства на благотворительность. С помощью вкладки «Добрые дела» клиенты АЗС уже помогли нескольким семьям, находящимся в трудном материальном положении.

«Переход на QR-коды упростил систему авторизации в программе лояльности «Клуб Чемпионов». Теперь достаточно зарегистрироваться в приложении и получать бонусы за покупки», – объясняет куратор цифрового развития Проектного офиса Алексей ВОИНОВСКИЙ.

Единое приложение «АЗС Татнефть» доступно в магазинах App Store, Play Market и HUAWEI AppGallery. Сегодня им пользуются более 320 тысяч человек. Этот программный продукт создан командой разработчиков подразделения «Татнефть – Цифровое развитие» и специалистов УРНИН без привлечения внешних подрядчиков.

Прим. ИА «Девон»

Сеть АЗС «Татнефть» насчитывает более 800 станций в 33 субъектах РФ. На заправке татарстанской поставляют бензины и дизельное топливо «Евро-6» напрямую с нижекамского НПЗ «ТАНЕКО».

«Татнефть» активно реформирует свои заправки, расширяя зоны магазина и кафетерия, также внедряя разнообразный ассортимент товаров и услуг.

iadevon.ru

В Подмосковье к концу года появится еще 20 многофункциональных автозаправочных комплексов

До конца 2022 г. на территории Московской области планируют открыть 20 новых многофункциональных автозаправочных комплексов. Об этом сообщила пресс-служба Минэнерго Московской области.



Эти станции планируют вводить в таких городских округах, как Истра, Долгопрудный, Мытищи, Красногорск, Чехов, Подольск, Видное. Сегодня в регионе уже есть более 1 320 автозаправочных комплексов с широким спектром дополнительных услуг. Среди этих услуг – заправка традиционными и альтернативными видами топлива, покупка продуктов, сувениров и т.п.

На обычных автозаправочных станциях (АЗС) можно заправиться традиционными видами моторного топлива (бензин и дизельное топливо).

На автозаправочных комплексах (АЗК) – также альтернативными видами топлива (КПГ, СУГ).

neftegaz.ru

■ ■ ■ Сейчас на территории Подмосковья реализуется госпрограмма «Развитие инженерной инфраструктуры и энергоэффективности». В рамках этой программы в Московской области строят новые многофункциональные автозаправочные станции. ■ ■ ■

Свыше 1600 объектов придорожного сервиса расположены вдоль дорог Казахстана

На сегодняшний день вдоль автомобильных дорог республиканского значения расположены 1 660 объектов придорожного сервиса, из них 1 100 единиц или 66% соответствуют требованиям Национального стандарта. Об этом заявил председатель правления АО «Kazakh Tourism» Талгат Аманбаев, передает корреспондент МИА «Казинформ».



«Для стимулирования строительства объектов придорожного сервиса и санитарно-гигиенических узлов с 1 января 2022 года внедряются системные меры господдержки предпринимателей. Это: возмещение 10% затрат предпринимателей по строительству объектов придорожного сервиса, субсидирование на содержание туалетов на туробъектах в размере 83 300 тенге в месяц.

По данным АО «НК «КазАвтоЖол» касательно реализации Государственной программы развития туристской отрасли в части развития придорожной инфраструктуры ведется следующая работа. На сегодняшний день вдоль автомобильных дорог республиканского значения расположены 1 660 объектов придорожного сервиса, из них 1 100 единиц или 66% соответствуют требованиям Национального стандарта СТ РК 2476-20104», - отметил глава национальной компании «Kazakh Tourism».

По словам спикера, наблюдается положительная тенденция по приведению объектов сервиса в соответствие Национальному стандарту. За период с начала 2021 года количество объектов придорожного сервиса выросло на 8%.

«За период 2021 года было введено в эксплуатацию 72 ОПС (объектов придорожного сервиса) и СГУ (санитарно-гигиенические узлы) из них: 31 автозаправочных станций (АЗС), 2 кемпинга, 3 гостиничных комплекса, 20 пунктов питания, 3 санитарно-гигиенических узла (СГУ) за счет реконструкции автодорог и 13 СГУ за счет частных инвесторов и других источников. С 2019 года финансированием обеспечено 97 проектов на сумму 140,4 млрд тенге. В 2021 году профинансированы 50 проектов на сумму 63,5 млрд тенге, в 2022 году – 22 проекта на сумму 14,2 млрд тенге, местными исполнительными органами продолжается проработка с центральными госорганами для финансирования на текущий год. Завершены строительные-монтажные работы по 47 проектам. Выделенные средства позволят осуществить развитие дорожно-транспортной и инженерной инфраструктуры в ТОП-10, в том числе 573,7 км автодорог; 321,4 км водоотведения/канализации; 291,3 км водоснабжения; 108,6 км электроснабжения и другие проекты», - отметил спикер.

inform.kz

Песков подтвердил прекращение контактов с европейскими «дочками» «Газпрома»

Российские санкции в отношении дочерних компаний «Газпрома» означают, что никаких взаимоотношений с ними у РФ больше не будет, сообщил журналистам пресс-секретарь президента Дмитрий Песков.



Отвечая на вопрос журналистов, осложняют ли санкции в отношении бывших и нынешних «дочек» «Газпрома» в Европе поставки газа, Песков сказал: «Это санкции, блокирующие в отношении этих компаний (...), поэтому с этим компаниями никаких взаимоотношений не будет, они просто запрещены».

На уточняющий вопрос, как это отразится на поставках газа в Европу, Песков сказал: «Эти компании больше не могут участвовать в процессе, в процессе будут участвовать другие компании, по всей видимости. Но за деталями нужно обращаться в «Газпром».

Блокирующие санкции РФ в отношении группы Gazprom Germania

Российская Федерация 11 мая ввела блокирующие санкции в отношении всей группы Gazprom Germania, взятой под контроль правительством ФРГ.

Ранее в четверг министр экономики Германии Роберт Хабек сообщил, что немецкие дочерние

предприятия компании «Газпром» со вчерашнего дня прекратили получать газ из России, но рынок позволяет это компенсировать. По его словам, немецкие газовики «мониторят ситуацию и подготовились к ней». «Рынок может компенсировать отсутствие газовых поставок из России», – сказал он.

■ В начале апреля министерство экономики ФРГ распорядилось передать холдинг Gazprom Germania под управление Федерального сетевого агентства. Пока срок действия решения – до 30 сентября текущего года. Право голоса по акциям Gazprom Germania перешло к BNetzA. Управляющий вправе увольнять и переназначать членов правления, а также давать указания правлению. Полномочия по распоряжению активами Gazprom Germania GmbH ограничены и подлежат утверждению Федеральным сетевым агентством. ■

interfax.ru

Роснефть продала свою сбытовую дочку на Дальнем Востоке

ООО «Управляющая компания Комакс» приобрело ООО «РН-Востокнефтепродукт», управляющее сетью АЗС на Дальнем Востоке, следует из ЕГРЮЛ.

■ В «Роснефти» «Интерфаксу» подтвердили, что компания продала сбытовую сеть «Востокнефтепродукт» и заключила с ООО «Управляющая компания Комакс» долгосрочный контракт на поставку всех видов топлива в Дальневосточный регион. ■

«В ситуации, сложившейся на международном нефтяном рынке, вызванной усилением санкционного давления, невозможностью привлечения инвестиций и партнеров, отсутствием необходимых мер поддержки проекта ВНХК, компания приняла решение о сотрудничестве с „УК Комакс“ – профессиональным региональным оператором, обладающим соответствующими компетенциями и устойчивыми связями на региональном топливном рынке, способным выполнить задачу оптимизации транспортно-логистических цепочек, снижения издержек и развития сбытовой сети „Востокнефтепродукт“, – пояснили агентству в «Роснефти».

Решение также направлено на демополизацию регионального рынка нефтепродуктов, добавили в НК. «УК Комакс» на 99% принадлежит Константину Басюку, еще 1% – Светлане Заяц. Басюк

является членом совета директоров АО «Хабаровский аэропорт» и АО «Международный аэропорт Владивосток», совладельцем топливозаправочного комплекса в аэропорту Владивостока и цеха бортового питания в Хабаровске, а также ряда других компаний.

«РН-Востокнефтепродукт» получило в 2019 году выручку в размере 83,7 млрд рублей, в пандемийном 2020 году – 46 млрд рублей (за 2021 год данных пока нет). Чистый убыток в 2019 году составил 5,4 млрд рублей, чистая прибыль в 2020 году – 20 млн рублей.

Компания управляет розничной сетью автозаправочных станций на Дальнем Востоке – около 100 единиц в Приморском и Хабаровском краях, в Еврейской автономной (только розница), Сахалинской и Амурской областях.

interfax.ru

Тормоз газа. В Татарстане отмечают падение интереса к газомоторному топливу

В Татарстане, реализующем программу развития рынка газомоторного топлива, выражают тревогу по поводу ее исполнения в текущем году. В регионе наблюдают резкое сокращение желающих переводить транспорт на метан из-за увеличения стоимости переоборудования техники. Между тем, по планам, в текущем году в регионе должны прибавиться 2 тыс. новых потребителей и 10 газозаправок.



В ходе круглого стола о развитии рынка газомоторного топлива в Татарстане, организованного в рамках открывшегося в Казани энергетического форума, заместитель министра промышленности и торговли региона Тимур Саматов сообщил, что в текущем году в республике будут введены 10 АГНКС (автомобильные газонаполнительные компрессорные станции, служат для заправки транспорта сжиженным природным газом — КПП), в результате их число увеличится до 47. Кроме того, к концу августа – началу сентября ООО «Востэк» и ООО «Газпром СПГ технологии» планируют открыть в Татарстане заводы по производству сжиженного природного газа (СПГ) мощностью 1,5 тыс. тонн каждый. Также в 2022 году в регионе откроют не менее шести криоАЗС. В планах властей за год увеличить число потребителей метана на 2 тыс. единиц — за счет переоборудования старых и приобретения новых транспортных средств на газе.

Однако другие участники круглого стола выразили сомнения, что планы будут реализованы. Помощник премьер-министра Татарстана по вопросам нефтегазохимического комплекса Эльдар Адеев, сообщил, что в связи с последними событиями средняя стоимость переоборудования транспортных средств на метан достигла 100–110 тыс. руб., потребители в условиях кризиса переходить на газ не спешат — «люди выжидают», на некоторых заправках «фиксируется незначительный поток машин». «На сегодняшний день мы констатируем, что заправки идут вверх, все хорошо. Но в то же время, когда досконально начинаешь смотреть каждую заправку, есть вопросы в части снижения реализации», — признал чиновник.

■ Также он отметил проблемы с наличием самого оборудования. «Как бы мы ни говорили про импортозамещение, у нас все „мозги“ (электронные блоки управления. — „Ъ“) идут из Италии» ■

— сказал спикер.

По его словам, газовые баллоны производятся в России, некоторое оборудование можно найти в Узбекистане, Китае и Армении, но есть проблемы

со шлангами и патрубками, хотя их вполне может выпускать казанский завод КВАРТ, а потребители об этом не осведомлены. «И „мозги“ те же самые наши заводы здесь могут штамповать», — уверен чиновник.

Он сказал также, что конкуренцию метану в качестве моторного топлива стал составлять пропан: его цена снизилась до 16–17 руб. за литр, а переоборудование на пропан сейчас стоит 50 тыс. руб. — вдвое дешевле.

Слова господина Адеева подтвердил Тигран Иванов, директор ООО «АвтоЭкоСистемы» (занимается установкой газобаллонного оборудования на автомобили). Удешевление пропана он объяснил резким снижением его экспорта и сказал, что в связи с этим клиенты в последнее время предпочитают пропан. В целом же он сказал, что «на сегодняшний день мало кто переходит на газовое топливо». «Резкий спад ощущаем на рынке клиентов из-за того, что у нас резко поднялись цены на само оборудование и пошли перебои с поставками», — сообщил он. По его словам, заказанное в 2021 году оборудование начинает заканчиваться.

■ Кроме того, как утверждает господин Иванов, происходит «отложенный спрос».

«Люди в ожидании, в связи с последними ситуациями они придерживают свои расходы» ■

— пояснил он.

По данным спикера, в минувшем году переоборудование транспортного средства на метан стоило около 55 тыс. руб. с учетом программ субсидирования, сейчас — в районе 80 тыс. руб. Переоборудование на метан сейчас — 80 тыс. руб., если машина старше 5 лет — около 90–100 тыс. руб. Инвестиционный директор АО «Роснано» Максим Иванов также считает, что газомоторное топливо внедряется не так активно, как изначально планировалось. Он связал это с недостаточным количеством серийного выпуска транспортных средств, неактивной господдержкой, проблемами с законодательно-нормативной базой, а также с отсутствием стимулирования спроса и недостаточным темпом строительства криоАЗС. Господин Иванов подчеркнул, что существует дефицит сервисных центров, занимающихся переоборудованием автомобилей на сжиженный природный газ (СПГ).

Булат Газизуллин, директор казанского филиала ООО «Газпром газомоторное топливо» — партнера Татарстана по реализации госпрограммы «Развитие рынка газомоторного топлива в Республике Татарстан», сообщил, что предприятие планирует до конца 2024 года открыть в Татарстане шесть АГНКС, в том числе две — в Набережных Челнах и в Елабужском районе (Бехтеревское сельское поселение) до конца 2022 года. Сейчас, по словам господина Газизуллина, сеть АГНКС «Газпром газомоторное топливо» состоит из 25 станций,

в которые вложено почти 3 млрд руб. Газозаправочные мощности достигают 201,5 млн куб. м сжиженного газа, а объемы реализации за год — 58 млн куб. м. За 2021 год количество техники, работающей на природном газе, увеличилось более чем на 2 тыс. единиц, добавил Булат Газизуллин.

Айрат Фатыхов, директор сельскохозяйственного ООО «МТК „Ак барс“», высказался в пользу автомобилей, работающих на сжиженном природном газе (СПГ). Таких у компании семь. Еще 16 грузовиков ездят на сжиженном природном газе (КПГ). Всего в автопарке предприятия 67 автомобилей «КамАЗ». По его мнению, использование КПГ снижает грузоподъемность транспорта, поскольку вес комплекта баллонов с газом достигает 904 кг. Также господин Фатыхов отметил длительную заправку топливом и необходимость аттестации баллонов раз в три года.

КамАЗами на СПГ, которые компания эксплуатирует с января текущего года, в МТК «очень довольны», в том числе потому, что автомобиль не теряет грузоподъемность — оснащен двумя баками по 50 литров, а также более экономичен. По данным спикера, средний расход КПГ составляет 55 куб. м на 100 км пробега — 13,83 руб. на 1 км, СПГ — 35 куб. м на 100 км пробега (13,65 коп. на 1 км), дизельного топлива — 42 л на 100 км (22,5 коп. на 1 км). «По расходу топлива мы имеем практически в два раза экономию», — отметил он и сказал, что это позволило компании не поднимать расценки на перевозки газовыми автомобилями. В числе недостатков работы на СПГ он отметил малое число заправок. В Казани такая лишь одна. «Каждый день утром и вечером мы на нее молимся», — заключил Айрат Фатыхов.

kommersant.ru

«Газпром» задействует «Северный поток – 2» для поставок газа на северо-запад России

«Газпром» решил использовать сухопутный участок «Северного потока – 2» для развития газоснабжения северо-западных регионов России, говорится в сообщении компании. Власти Германии приостановили сертификацию и запуск трубопровода после признания Россией независимости ДНР и ЛНР.



■ «В связи с тем, что в настоящее время морской газопровод «Северный поток – 2» не используется, и с учетом реализации программы газоснабжения и газификации потребителей Северо-Западного региона, «Газпром» принял решение задействовать избыточные российские сухопутные газотранспортные мощности проекта «Северный поток – 2» для развития газоснабжения регионов Северо-Запада России» ■

– сообщил «Газпром».

В компании отметили, что, если власти Германии решат ввести морской газопровод в эксплуатацию, в работу можно будет включить только одну нитку с загрузкой в 100%. Ввести в эксплуатацию вторую нитку газопровода можно будет не раньше 2028 г., добавили в пресс-службе.

Строительство «Северного потока – 2» было завершено в сентябре прошлого года, после чего началась процедура сертификации его оператора – Nord Stream 2 AG, швейцарской «дочки» «Газпрома». Власти ФРГ остановили процесс сертификации газопровода, а США внесли проектную компанию Nord Stream 2 AG в санкционный список.

В июне 2021 г. Россия завершила укладку первой, а в сентябре – второй нитки газопровода «Северный поток – 2» суммарной мощностью 55 млрд куб. м газа в год. Он проходит по дну Балтийского моря от компрессорной станции «Славянская» в Ленинградской области до балтийского побережья Германии. На данный момент обе нитки магистрали заполнены газом и готовы к работе.

vedomosti.ru

Со скоростью 200 бургеров в час: измеряем аппетиты автовладельцев в разных регионах страны

Как бургеры, хот-доги и картошка фри стали любимыми продуктами на заправках.

Думаете, главные блюда в меню уральца — пельмени и квас с хреном? А вот и нет! По данным сети АЗС «Газпромнефть» (именно их статистику мы используем для этой статьи), уральские автовладельцы предпочитают хот-доги и бургеры. В последнее время водители всё чаще заезжают на автозаправочные станции за любимым перекусом. Мы решили выяснить, а что же по вкусу уральцам, чем аппетиты местных отличаются от предпочтений автовладельцев центрального региона и Сибири и сколько вообще еды употребляют люди, заглянувшие на АЗС мимоходом.

ЧТО ВООБЩЕ ПРОДАЮТ НА ЗАПРАВКАХ?

Не секрет, что кафе при АЗС становятся полноценной альтернативой крупным сетям быстрого питания. При этом качество и свежесть продукции могут быть выше, а цены — даже ниже. Только на станциях сети «Газпромнефть» меню быстрого питания в придорожных кафе включает более 110 наименований.

Пальму первенства в этом внушительном меню уверенно захватили бургеры и хот-доги: только за первые три месяца этого года в России их было продано 1,5 миллиона порций. Если бы мы собрались накормить ими Пермь, то голодным бы точно никто не остался.

Утром на заправках можно купить на завтрак сырники, круассаны, блинчики и сэндвичи — вкусные и свежие. В тандеме с ними идут кофе или чай на выбор. По заявке сотрудник кафе может при вас собрать сэндвич-фреш или выдать его уже готовым в крафтовой упаковке. Те, кто хотят закатить банкет самостоятельно, выбирают наборы продукции с фасовкой от 5 до 20 порций. Они включают заготовки для гамбургера, гриль- и френч-дога и разнообразные соусы.

В меню кафе при АЗС также есть наггетсы, картошка фри, ну и, конечно, выпечка всех сортов. Чувствуете, как разыгрался аппетит? А это только начало!

О ВКУСАХ НЕ СПОРЯТ: КАК РАСПРЕДЕЛИЛИСЬ ГАСТРОНОМИЧЕСКИЕ ПРЕДПОЧТЕНИЯ УРАЛЬЦЕВ?

1 500 000

ГАМБУРГЕРОВ и ХОТ-ДОГОВ

продано на АЗС за 1 квартал 2022г.



Инфографика: сеть АЗС «Газпромнефть»

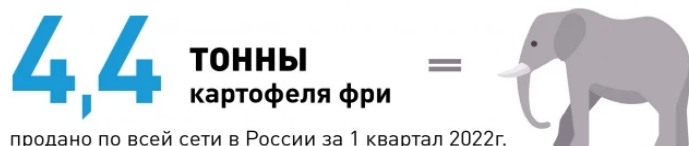
Уральцы отдают предпочтение хот-догам и бургерам. Впрочем, в этом они не отличаются от жителей других регионов России. По данным сети «Газпромнефть», Урал занял позицию сытого середняка между Центральной Россией и Сибирью. Бургеры и хот-доги разлетаются в целом по стране со скоростью 720 штук в час. Каждые 60 минут столичный регион съедает 419 булок с котлетами или сосисками всех мастей. Аппетиты Урала достигли отметки в 213 штук в час. Сибирь довольствуется 88 бургерами и хот-догами ежедневно.

На втором месте съедобного хит-парада — выпечка. В дорожное меню сладкоежки включают круассан с миндалем и печенье.

Приверженцы более основательной еды предпочитают беляши с мясом.

Третье место — за сэндвичами. Они попали в водительский вишлист за свою сытность — еще бы, между свежими хлебными треугольничками много ветчины, сыра и зелени. Вариаций на тему начинок может быть масса.

Фаворит номер четыре для уральских водителей — готовые блюда и комбонаборы, в составе которых картофель фри с колбасками, сосисками, бифштексом, фрикадельками или наггетсами. Всего на АЗС «Газпромнефть» в стране с начала года съедено только одной картошки фри 4,4 тонны. Это больше, чем вес африканского слона.



Из них:



Инфографика: сеть АЗС «Газпромнефть»

Кстати, а знаете, что отличает челябинского автовладельца от московского или новосибирского? Они по-разному завтракают. Если утром водители не успели закинуть в себя бутерброд, многие «заправляются» на АЗС по пути на работу.

Например, Челябинск в утреннем меню чаще выбирает сэндвич с лососем (видимо, тоска по морю и отпуску дают о себе знать), Сибирь завтракает кофе с сырниками, а центр России предпочитает легкий комбонабор из парижского круассана и стаканчика капучино. Именно завтраки замыкают категорийный рейтинг нашего гастрономического расследования. Таким образом, «зона пересечения вкусов» как раз проходит по Уральскому хребту!



Инфографика: сеть АЗС «Газпромнефть»

ТОП-5 БЛЮД, КОТОРЫЕ РАСТОПИЛИ СЕРДЦА УРАЛЬЦЕВ

А теперь самое интересное! Раскрываем список блюд-фаворитов уральских автомобилистов. Судя по всему, многие посетители кафе на заправках не мыслят своей дороги без хот-догов и брецель-догов. Они определенно запали в душу уральцам. Иначе как объяснить их первенство в списке самых продаваемых позиций в кафе при АЗС?

Брецель-доги — это особая выпечка, когда сосиску заворачивают в плетеную булочку, испеченную по рецепту немецких кренделей и посыпанную кунжутом.

Френч-доги — это французские хот-доги с говяжьей сосиской. В качестве булочки в них используется французский багет, сдобренный тремя видами соуса и огуречным салатом. Если вы соскучились по Парижу, френч-дог точно напомнит хруст французской булки, плюс ко всему это довольно сытно.

Почему выбирают хот-доги? Они удобны для автомобилистов своим форматом: можно есть за рулем и не испачкаться, не отвлекаться от дороги, готовятся за 60 секунд — быстрее, чем заправить топливо в автомобиль до полного бака.

Плюс после такой заправки есть не захочется еще очень долго. По статистике, звездный час хот-догов наступает в пятницу и субботу. Самое голодное время — с 12:00 до 16:00 — на эти часы приходится пик продаж.

На пятки хот-догам в рейтинге быстрого перекуса, который выбирают уральцы, наступают кленовый пекан и царь-гамбургер. Замыкает пятерку лидеров клубничный донат. Скорее всего, сладкие донаты автовладельцы покупают детям.

НОВИНКИ ДЛЯ БУРГЕРМАНОВ И ЭКСПЕРИМЕНТАТОРОВ

Когда все бургеры и хот-доги распробованы, а изменять своей привычке не хочется, водители налегают на новые пункты в драйв-меню. Благо список блюд то и дело обновляется. Из хитов-новинок, которые особо хвалят любители перекусывать за рулем, — фреш-бургер с говяжьим бифштексом. Шефы добавили в начинку листья салата и свежие томаты, а пикантного вкуса удастся достичь за счет маринованных корнишонов и оригинальных соусов. Если к названию бургера прибавить слово «фреш», значит, к ингредиентам добавится свежий салат.

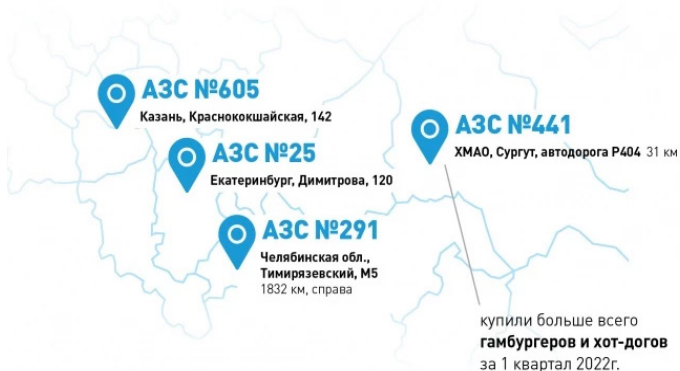
Как показывает практика, любители быстрого способа перекусить оценили остро-пряную мексиканскую экзотику. Дуэт бургеров «Эль Мехико» и «Эль Мехико фреш» уверенно залетел в хит-парад премьер. Здесь солируют горчица и перец халапеньо.

Выбирая блюда из меню кафе, можно спорить только о вкусах, неизменно одно – вся продукция в кафе на АЗС «Газпромнефть» соответствует российским и международным стандартам качества. Также в сети заправок работает внутренняя программа производственного контроля, включающая в том числе проверки продукции в независимой аккредитованной лаборатории.

ГДЕ МОЖНО ВСТРЕТИТЬ САМЫХ ГОЛОДНЫХ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ?

Завершая наше гастрономическое расследование, покажем самые гостеприимные заправки Урала.

ЧАЩЕ ВСЕГО ЗАЕЗЖАЮТ ПЕРЕКУСИТЬ



СУТОЧНЫЙ РЕКОРД

497

гамбургеров и хот-догов продано 8 января 2022г. на АЗС №441 ХМАО, Сургут, автодорога Р404 (31 км)

Инфографика: сеть АЗС «Газпромнефть»

Трудно не заметить, что за последние годы маркеты при автозаправочных станциях изменились внешне и существенно расширили ассортимент. За считанные минуты, проведенные на заправке, водитель успевает залить топливный бак, подкрепиться сам, купить воду и влажные салфетки ребенку и заполнить опустевший стеклоомыватель. Экономия времени колоссальная. Больше не надо дожидаться бумажного чека за покупки, его электронная версия приходит на почту раньше, чем автовладелец успевает вернуться в автомобиль.

59.ru

Renault не сможет выкупить обратно свой бывший завод в Москве

Бывший завод группы Renault в Москве останется российским, возможности выкупить его обратно у бывшего собственника нет, заявил заместитель мэра столицы Максим Ликсутов.

■ ■ ■ «У нас нет опциона на обратный выкуп со стороны "Рено". То есть этот завод будет все время российским» ■ ■ ■

– сказал Ликсутов в интервью телеканалу «Москва 24».

Заммэра добавил, что перед менеджментом предприятия стоит задача использовать максимальное количество российских компонентов для производства автомобилей. Он отметил, что перед заводом также стоит задача разработки полностью отечественного автомобиля.

По словам Ликсутова, власти Москвы намерены до конца года начать на заводе сборку новых автомобилей. Он выразил надежду, что необходимая для этого платформа будет найдена совместно с КАМАЗом и институтом НАМИ.

Также заммэра отметил, что коллектив завода сохранят. Кроме того, будут выплачены имеющиеся перед сотрудниками долги по зарплате.

Ранее 16 мая пресс-служба Минпромторга сообщила, что российские активы группы Renault переходят в государственную собственность РФ. В соответствии с подписанным соглашением, 68% акций «АвтоВАЗа», принадлежащих французскому концерну, перешли в управление ФГУП «НАМИ» с опционом обратного выкупа в течение следующих шести лет, а 100% акций московского автозавода ЗАО «Рено Россия» будет владеть правительство Москвы. Там планируют производить машины под брендом «Москвич».

interfax.ru

«Татнефть» будет развивать ветроэнергетику с российско-китайским консорциумом

Производить оборудование собираются в Татарстане.



Новый российско-китайский консорциум «Архитекторы ветра Урала» совместно с «Татнефтью» изучит возможность создания в Татарстане производства ветроэнергетического оборудования. Об этом сообщает Интерфакс.

На Татарстанском энергетическом форуме 19 апреля было подписано соглашение о сотрудничестве по созданию производства комплектов ветряков и строительстве ветроэнергетических станций. При этом будет использоваться оборудование и технологии китайской Harbin Electric Corporation WindPower. Данный документ подписали «Татнефть» и челябинское ООО «Рэкоинвест», представляющий консорциум.

Соглашение дает право на изучение и оценку финансовой модели вхождения «Татнефти» в проект по локализации китайского оборудования.

Заместитель генерального директора по развитию «Рэкоинвест» Дмитрий ИВАНОВ сообщил, что консорциум создан два месяца назад.

В результате анализа ветроэнергетического потенциала Татарстана консорциум определит оптимальные параметры и установок, предложит трансфер технологий Harbin Electric WindPower для производства компонентов.

«После утверждения финансовой модели будет реализовано производство компонентов в Татарстане с максимальной загрузкой предприятий „Татнефти“. Уже ведется мониторинг предприятий „Татнефти“ с целью их использования как отечественного производителя по чертежам заводов-изготовителей», – сказал замгендиректора «Рэкоинвеста».

Возможно масштабирование производства в соседние регионы.

В консорциум входят более 10 компаний из Китая и РФ. В него входят:

- «ВЭБ Инжиниринг»;
- московская ООО «АГИС Инжиниринг» (строительство ветроизмерительных комплексов и башен ветряных электростанций);
- проектировщик ООО «НЕПДИ Энергоинжиниринг» – российская дочка проектного института NEPDI (входит в China Power Engineering Consulting Group);
- казанское ООО «НТЦ Альтернативная энергетика» (изготовление ветроизмерительных комплексов, поставка ВЭС под ключ);
- челябинская инжиниринговая компания ООО «Евросервис»;
- Harbin Electric Corporation Wind Power Co., Ltd (поставка ветроустановок, монтаж и наладка);
- транспортная компания ООО «ХА-КЕН Групп» (Москва);
- тюменское ООО «АвтоТранс-Сибирь» (монтаж ветроэнергетических установок); сервисное ООО «ЭнергопромИнжиниринг» (российский представитель Harbin Electric Corporation Wind Energy Power).

В апреле сообщалось, что итальянская энергокомпания Enel из-за санкций заморозила проект создания ветропарка мощностью 71 МВт в Чистопольском районе Татарстана. Проект был

практически готов к реализации. Иностранным инвестором были выбраны площадки и проведены ветроизмерения. От подобных проектов в Татарстане также отказалась и датская Vestas, приостановившая проекты в РФ после событий в Украине

Теперь власти Татарстана намерены сосредоточиться на локализации и реализации своих проектов ветроэнергетического оборудования, заявил заместитель премьер-министра РТ, министр промышленности и торговли Альберт КАРИМОВ на Татарстанском энергетическом форуме.

Прим. Инфрмагентства «Девон».
«Татнефть» ставит целью переход к углеродной нейтральности по всей цепочке создания стоимости к 2050 году. Поэтому в компании изучают возможности применения альтернативной энергетики - ветроэнергетики, малой гидроэнергетики, глубокой утилизации тепла.

iadevon.ru

Проект «Роснефти» и РИА Новости стал победителем международной премии

Совместный спецпроект РИА Новости и компании «Роснефть» «Живая Арктика. Обитатели крайнего севера» стал лауреатом американского конкурса в сфере маркетинга, рекламы, корпоративных коммуникаций и пиара Communicator Awards, удостоившись награды «За непревзойденное мастерство» (Award of excellence), сообщает официальный сайт премии.



Жюри отметило проект в категории Features-Branded Editorial Experience.

«Проект „Живая Арктика“ – пример того, как можно делать по-настоящему интересный для пользователей контент на значимые для общества темы. Мы рады высокой оценке нашего профессионального мастерства со стороны международного маркетингового сообщества и благодарим за доверие нашего партнера – компанию „Роснефть“, – прокомментировал победу на конкурсе директор Дирекции медиадизайна медиагруппы «Россия сегодня» Денис Золотарёв.

«Живая Арктика. Обитатели крайнего севера» – это часть PR-сопровождения комплексной научной арктической программы, реализуемой компанией «Роснефть», и повестки ESG, где сохранение биоразнообразия (невмешательство в природу в ходе хозяйственной деятельности) является одним из ключевых моментов. Арктика – регион, с одной стороны, очень уязвимый, а с другой – критически важный для регулирования климата на всей планете. Кроме того, это единственное место на Земле, в котором сохранились экосистемы в первозданном виде.

Премии Communicator Awards присуждаются международной Академией интерактивных и визуальных искусств AIVA. Она объединяет руководителей рекламных, маркетинговых и пиар-подразделений крупнейших мировых компаний.

Ежегодно на конкурс поступает более 6 тысяч заявок. Премии Communicator Awards имеют две степени: «За непревзойденное мастерство» (Excellence) и «За выдающиеся качества» (Distinction). Лауреаты награждаются соответственно золотыми и серебряными статуэтками. Штаб-квартира конкурса располагается в Нью-Йорке.

ria.ru

Водородная экспансия России отменяется

Еще недавно у программы развития водородных технологий в РФ было очень много противников. Говорили, что водород «заманивает нас в ловушку», «никаких климатических проблем не существует», «просто идет новый передел мира» и т. д. Впрочем, были и другие аргументы, суть которых заключалась в том, что водородные технологии опасны, дороги и бесперспективны. Однако за последние два года число сторонников водорода возросло, чему способствовала активная реализация ряда водородных проектов на Западе, а также популяризация и научная работа, которые активно велись в России.

Сейчас, в период санкций, нужно вновь задуматься, нужны ли нам водородные технологии, и если нужны, то зачем. И главный вопрос здесь: в какую реальность Россия вернется после отмены санкций и кем будет в этой реальности – отсталой страной третьего мира или высокотехнологичной державой? И есть ли у нас возможности для реализации последнего варианта – финансовые, научные и технологические?

САНКЦИИ ПЕРЕКРЫВАЮТ ЭКСПОРТ ВОДОРОДА

Сейчас у нас есть некоторая пауза для того, чтобы определить, в какой мере и в каких аспектах развивать водородные программы. Водородная энергетика уже была внесена в Энергетическую стратегию РФ до 2035 года, была создана Концепция развития водородной энергетики в Российской Федерации и План мероприятий («дорожная карта») по развитию водородной энергетики на период до 2024 года. Очевидно, что в нынешних условиях их придется кардинально пересматривать. В первую очередь с точки зрения целеполагания, поскольку основным пунктом этих программ являлся экспорт водорода из России. Предполагалось, что поставки будут вестись в энергодефицитные развитые страны, такие как Япония и государства Северной и Центральной Европы (в том числе в Германию). Теперь – как минимум на ближайшее время – эти пути экспорта будут для нас закрыты. А когда через несколько лет мы вернемся на этот рынок, он, скорее всего, уже будет поделен без нас.

Есть, конечно, наши традиционные партнеры на Востоке. Но экспортировать водород в Индию и Китай – это утопия. У Индии огромная программа по развитию ВИЭ (в частности, по солнечной и ветряной энергетике), и благодаря этой энергии страна сможет получать самый чистый, так называемый «зеленый» водород. Крупнейшие компании индийского ТЭК – Indian Oil, Larsen & Toubro и ReNew Power – уже договорились о создании СП для реализации проектов по «зеленому» водороду.

У Китая уже имеются собственные крупные мощности по генерации водорода, причем гораздо крупнее, чем у России. А к 2025 году КНР планирует производить 100–200 тыс. т «зеленого» водорода в год.

ЗЕЛЕНый, БИРЮЗОВый, ГОЛУБОЙ

Учитывая вышесказанное, России нужно менять всю концепцию. Выжить в текущих условиях мы можем, только если сконцентрируемся на внутрироссийских проблемах и поставим

целью не «завоевание мира», а обеспечение самих себя передовыми водородными технологиями за счет собственных сил и средств. Для начала необходимо определить, на какой способ получения водорода ориентироваться. В зависимости от целей, перспективными будут разные способы. Самым дешевым и самым распространенным методом крупнотоннажного получения водорода сейчас является парогазовая конверсия (риформинг), конечным продуктом которой становятся углекислый газ и так называемый «серый» водород. Но здесь есть проблемы. Практически все установки для риформинга – импортные, причем поставляются они именно из тех стран, которые ввели санкции против России. Чем заменить комплектующие, которые понадобятся уже в ближайшее время? Это уже вопрос даже не завтрашнего, а сегодняшнего дня.

Вторая проблема заключается в том, что углеродный след при риформинге получается достаточно существенным. Для его уменьшения нужна технология улавливания и захоронения углекислого газа. Водород со сниженным углеродным следом уже переходит в более высокий класс и называется «голубым». Научные основы такой

технологии разработаны и в России, но ее практическое применение даже за рубежом только начинается, экономические перспективы здесь еще не до конца понятны. Кроме того, такие технологии увеличивают цену получаемого водорода в два-три раза. Можем ли мы самостоятельно внедрить технологии, необходимые для получения «голубого» водорода? Однозначно можем, весь вопрос лишь в консолидации научных, технологических и финансовых усилий на этом направлении.

Также водород можно получать пиролизом («бирюзовый» водород). Но «бирюзовый» дороже «голубого», а проблем с ним связано гораздо больше.

Есть еще «зеленый» водород – самый чистый, но и самый дорогой, получаемый путем электролиза (при условии, что и электроэнергия будет использоваться «зеленая», то есть вырабатываемая за счет ВИЭ). Вот это был бы самый ходовой товар для экспорта, так как основной целью декарбонизации является полный отказ от углеводородного сырья. Эта технология также решает и наши внутренние проблемы, такие как создание «зеленых» водородных заправочных станций для транспорта, и в сочетании с ВИЭ является перспективной для энергоснабжения изолированных территорий в качестве замены дизельных электростанций. Однако электролизеры, которые используются в России, также произведены на Западе, и с ними тоже через какое-то время возникнет проблема.

ОРИЕНТАЦИЯ НА ТРАНСПОРТ

Одним из выходов для России могла бы стать ориентация не на экспорт водорода, а на его использование в собственной транспортной отрасли. Весь мир в течение ближайшего времени переведет большую часть транспорта на электричество, а современный водородный транспорт – это в первую очередь электротранспорт, в котором при помощи электрохимической реакции из водорода получается необходимое для электродвигателей электричество. Это будут либо водородные топливные блоки, либо аккумуляторы, напрямую заряжающиеся из сети. Мы можем следовать в этом направлении или не следовать – это вопрос государственный, но вскоре мы неотвратимо окажемся в мире, где большинство транспорта будет электрическим.

Сейчас Россия не может перевести весь транспорт на электричество, это потребует очень большого количества дополнительных генерирующих мощностей. Данную проблему может частично решить как раз водород, особенно «голубой», так как при его получении не потребуются сооружения дополнительных электростанций. Кроме того, водородный городской электротранспорт уже сейчас оказывается более экономически выгодным, чем аккумуляторный (несмотря на достаточно дорогой водород).

Однако и здесь есть ряд проблем. Во-первых,

боязнь водорода. Чиновники достаточно высокого уровня искренне верят, что водородная заправка в центре Москвы может взорвать полгорода. Хотя в Англии уже тридцать лет ездят водородные автобусы, а единственный инцидент, произошедший на заправочной станции, показал, что водород гораздо безопаснее горючих энергоносителей. Но эти доводы не работают. Боязнь нового – наиболее сильный тормозящий фактор на пути развития водородного транспорта.

Кроме того, все энергоустановки в российских транспортных средствах, работающих за счет водорода, – импортные. Еще несколько месяцев назад преобладала точка зрения, что все технологии, которые нам нужны, мы купим. Но теперь, соответственно, мы их купить не можем. Более того, западные поставщики, один за другим, отказываются поставлять в Россию даже детали для этих технологий. Обратиться к Китаю и Индии тоже не получится – их технологии водородного транспорта существенно не дотягивают до мирового уровня.

В России же многие технологии уже разработаны учеными, доведены до опытных образцов, но хотя бы мелкосерийное производство полностью отсутствует (в первую очередь речь идет о материалах, таких как протонообменная мембрана, катализаторы, газодиффузионные слои и различные конструкционные материалы). Те же мембраны у нас производились до распада СССР, однако в постсоветское время часть технологий была утрачена. Да, затем была разработана хорошая научная основа для выпуска нового поколения перфорированных ионообменных мембран, но эта работа не доведена до конца, хотя бы до мелкой серии.

Второй фактор, сыгравший с нами злую шутку, заключается в том, что потребность в материалах и устройствах для водородного транспорта была невысока. Поэтому производить их было экономически нецелесообразно. Плюс было плохо налажено взаимодействие между отдельными министерствами. Каждый год новым группам ученых и разработчиков давались новые задания вместо того, чтобы консолидировать усилия и довести до конца те перспективные технологии, которые уже имелись.

Сейчас, вероятно, все-таки придется приложить усилия и наладить хотя бы мелкосерийное, малотоннажное производство. В условиях бюджетно-дефицитной экономики единственная возможность доведения этих работ до финала – это реализация крупных комплексных проектов.

itek.ru

«Татнефть» создает поселение будущего

Поселок городского типа Актюбинский в Азнакаевском районе Татарстана «Татнефть» избрала как полигон для создания, отработки и развития перспективных «зеленых» технологий с целью дальнейшего тиражирования, а также формирования у жителей экологически ответственного мировоззрения. Об этом сообщил руководитель программы, начальник отдела повышения эффективности бизнес-процессов управления по развитию производственной системы ПАО «Татнефть» Равиль Маганов на заседании Правительства Татарстана по энергоресурсоэффективности 19 апреля.



Это делается в рамках комплексных программ Группы «Татнефть» по переходу к углеродно-нейтральной экономике. Площадка «Актюба» в этом плане видится важным элементом юго-восточной агломерации Татарстана, как вклад компании в реализацию стратегии развития республики. Опыт по созданию экономики замкнутого цикла, комплексного подхода к вопросам энергоресурсоэффективности могут быть применены за пределами «Татнефти», считает Равиль Маганов.

Актюбинский избран в связи с тем, что в этом нефтяном поселке имелись проблемы, характерные для многих населенных пунктов в инфраструктуре, ЖКХ. Здесь имелись неиспользуемые активы «Татнефти», на которых теперь создаются новые производства.

Было решено внедрить здесь все лучшее, что наработано в «Татнефти» – энергосберегающие технологии, возобновляемые источники сырья (энергия солнца и ветра, растительной биомассы), максимальная вторичная переработка ресурсов.

Планируется превратить Актюбу в энергоэффективное, экономически устойчивое, привлекательное и комфортное для жизни поселение, среду, где формируется культура ответственного потребления.

Проект «Татнефти» основывается на 4 составляющих:

- комплекс современных проектов по энергообеспечению и производству продуктов из биосырья;
- экология и рациональное потребление ресурсов;
- развитие качественной инфраструктуры;
- формирование, начиная с детских лет, общества с новым мировоззрением, ответственным к природе и ресурсам и к будущему поколению.

Основа экономического роста поселка видится в развитии биотехнологий. «В „Татнефти“ сегодня не принято называть отходы мусором – мы рассматриваем их как сырье, как ресурс для дальнейшего использования», – приводит слова докладчика Инфрамагистро «Девон».

Есть большое количество низкокачественной неделовой древесины, получаемой в результате технологических рубок. Древесная щепа сможет стать источником тепла для жилых домов в Актюбе. Для этого строится высокоэффективная твердотопливная котельная. При этом углеродный след энергии считается нулевым, ведь в атмосферу выделяется только тот углерод, который ранее был поглощен растениями.

Создание комфортной среды – еще одна важная составляющая проекта. Сегодня

реконструируются два многоквартирных дома, в результате к осени они превратятся в энергоэффективные и современные жилища. И эти дома предстанут в обновленном виде.

«Татнефть» широко применяет композитные материалы. По сравнению со стальными трубами при их производстве выделяется меньше парниковых газов. В Актюбе максимально применяется данная продукция, например для строительства теплотрасс. При всём этом поставлена задача, чтобы платежи жителей за электричество и тепло не выросли.

Устойчивое поселение – это и рабочие места. Для этого в поселке создается комплекс современных биотехнологических производств. Сырьем являются лен, конопля, мискантус и древесина.

С этой целью на базе Актюбы проводится внедрение технологий сельского хозяйства для выращивания энергетических культур. Например, из остатков конопли будут производиться теплоизоляционные материалы, из льна – целлюлоза, из растительных отходов – пищевой сахар. Осадки сточных вод подходят для получения метанола, а установка пиролиза уже сегодня производит из древесной щепы биооил и биочар. Таким образом, из местных материалов получается сырье для нефтепереработки и химии.

В Альметьевском государственном нефтяном институте (будущей Высшей школе нефти) создается Биотехнологический научно-исследовательский центр. Опытные установки «Татнефти» дополняют его в качестве экспериментального производственного комплекса. Концентрация в одном месте науки, образования и бизнеса позволит получить синергетический эффект.

■ В «Татнефти» видят большие перспективы тиражирования этого опыта для создания энергонезависимых поселений по всей России. Благодаря таким проектам много поселков и малых городов могут получить «вторую жизнь». ■

Участовавший в заседании помощник президент РФ Игорь Левитин положительно оценил этот опыт, который может быть применим для многих моногородов России, особенно связанных с угольной отраслью. «Пример „Татнефти“ показывает, как найти возможность, чтобы люди оставались в своих городах, а молодежь могла развиваться», – цитирует Левитина ИА Девоп. По поводу композитных труб он сказал, что «есть необходимость менять структуру промышленности, чем мы и занимаемся».

iadevon.ru

Circle K начинает новое сотрудничество для сокращения пищевых отходов

Сеть АЗС Circle K в Швеции начинает сотрудничество с мобильным приложением Too Good To Go, которое позволит компании сократить количество пищевых отходов. С его помощью клиенты могут приобрести пакеты-сюрпризы, наполненные хорошей едой и напитками, которые рискуют превратиться в отходы. Circle K станет одним из первых в отрасли применяя это решение.



Пищевые отходы почти неизбежны в торговле продуктами питания, но, конечно, их следует максимально сократить. Год назад был запущен совместный проект Råddat Kaffe, с одной из крупнейших кофейных фабрик в странах Северной Европы – Löfbergs, для сокращения отходов кофейных зерен, а теперь борьба с пищевыми отходами продвигается вперед благодаря сотрудничеству с Too Good To Go.

«В идеальном мире вся произведенная пища оказывалась бы в желудке людей, но в нашем мире, где мы каждый день работаем со свежими и приготовленными в магазине продуктами, это сложное уравнение. Благодаря этому сотрудничеству мы получаем возможность сократить количество пищевых отходов на станциях, и нам очень приятно дать клиентам новый способ наслаждаться нашей едой и напитками, а не превращать их в отходы. Это будет беспроигрышным решением для всех», – рассказывает Мартина Стенберга, старший

категорийный менеджер продуктов питания Circle K Sweden.

■ ■ ■ **Too Good To Go** – это крупнейшее в мире приложение, дающее возможность компаниям легко реализовывать излишки продуктов питания, которые рискуют быть выброшенными в конце дня, за треть цены. ■ ■ ■

Для Circle K речь может идти о свежих сэндвичах и выпечке, напитках разных видов, сладостях, орехах и салатах. И если обычная стоимость составляла бы не менее 120 шведских крон, то клиент платит только 39 шведских крон. Too Good To Go был запущен в Дании в 2016 году и сотрудничает с более чем 100 тысячами партнеров по всему миру, которые вместе сэкономили более 120 миллионов порций еды.

«Наша самая важная задача в Too Good to Go – быть там, где можно сохранить еду. Мы очень рады сотрудничеству с Circle K, которое дает нам возможность привлечь и вдохновить тех, кто

экономит еду по всей стране, чтобы вместе мы могли сократить пищевые отходы», – говорит София Эдхольм, региональный менеджер Too Good To Go.

Сотрудничество начинается с 10 автозаправочных станций по всей Швеции: Norrköping Carousel, Norrköping Ingelsta, Katrineholm, Skidbacken Örnsköldsvik, Umeå Sandåkern, Umeå Holmsund, Carlshem Umeå, Lund Magistratsvägen, Malmö Midhem и Malmö Bellevue.

Saved Coffee – экономленый кофе, является результатом многолетнего сотрудничества с компанией Ljöfbergs, которая производит кофе в зернах. Поскольку 80–90% воздействия кофе на климат приходится на процесс выращивания, важно свести к минимуму утечку готового продукта. Кофе уникален в своем роде и представляет собой смесь трех видов зерен. После успешных предварительных тестирований кофе запущен на широкий рынок, и в течение года экономится в общей сложности 13 тонн кофе.

Пятно на упаковке, поврежденный штрих-код или неправильный вес неизбежны на большинстве производств в пищевой промышленности и означают, что продукт часто не может быть продан покупателю.

В проекте кофейные эксперты Ljöfberg используют различные сорта кофе и объединяют их в уникальную смесь в зависимости от наличия. Это означает, что один и тот же кофе невозможно скопировать, каждая партия имеет совершенно уникальный вкус. Circle K Sweden продает около 11 миллионов чашек кофе каждый год на своих АЗС, и с этими ограниченными смесями гарантирует экономию 13 тонн кофе в течение года, чем компания гордится.

superstation.pro

Городские власти обяжут строить зарядки рядом с парковками электромобилей

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности одобрила законопроект, который обяжет городские власти организовать машино-места на парковках с зарядками для электромобилей и гибридов. Число мест и необходимое финансирование субъекты федерации определяют самостоятельно. На фоне санкций и падения авторынка не стоит ждать прироста парка машин с электродвигателями, отмечают эксперты. Спрос на специальные парковочные места будет небольшим.



Одобренные правительственной комиссией по законопроектной деятельности поправки к закону «Об организации дорожного движения» подготовлены Минтрансом.

Власти всех российских городов (а также федеральной территории «Сириус») должны будут организовать парковочные места, оборудованные зарядными станциями для электромобилей и гибридов.

Число таких мест определяют документацией по организации дорожного движения (ее утверждает каждый регион, город и населенный пункт самостоятельно).

В августе 2021 года, напомним, правительство утвердило концепцию по развитию производства и использованию электрического автотранспорта до 2030 года: 10% от всех производимых машин должны быть оборудованы батареями и электродвигателями.

Документ предполагает обязательное оснащение электрозаправками и определение минимальной доли мест для электромобилей на парковках.

Одобрению поправок, по данным «Ъ», предшествовали межведомственные споры.

Минфин при поддержке Минюста и экспертного управления администрации президента РФ указывал на то, что новые обязанности для субъектов по организации парковок «могут повлечь необходимость выделения дополнительных ассигнований», поэтому сначала нужно определиться с их источником. Дополнительных денег регионам не понадобится, отвечал правительственный департамент транспорта: субъекты федерации, исходя из собственных финансовых возможностей, будут решать, где и в каком количестве создавать парковки. Организовать место для электромобиля вместе с зарядкой не всегда возможно из-за необходимости подводить электросети, писал, в свою очередь, вице-мэр Москвы Максим Ликсутов. Разногласия в итоге были урегулированы: обязательство строительства зарядок рядом с парковками, по данным «Ъ», в последней редакции законопроекта превратилось в опцию. В столичном дептрансе поддержали предложения по развитию зарядной инфраструктуры и организации парковочных мест для электромобилей. Там напомнили, что в Москве с 2020 года выполняется программа по установке зарядных станций нового формата: сейчас их 93, еще несколько десятков подключаются, до конца 2022 года появится 250 новых зарядок.

Рядом с каждой станцией оборудуются места для стоянки электромобилей, заявили «Ъ» в дептрансе, парковаться обычным машинам там запрещено.

В петербургском комитете по энергетике и инженерному обеспечению «Ъ» сказали, что намерены дождаться, когда поправки будут приняты Госдумой, только после этого, возможно, будут внесены изменения в региональную программу Санкт-Петербурга по строительству зарядок в 2020–2023 годах. Сейчас в городе действуют 83 зарядные станции, 6 расположены на территории дилерских центров и 31 — на парковках бизнес-центров, ТРК и гостиниц. В правительстве Севастополя «Ъ» заверили, что еще с прошлого года активно занимаются развитием инфраструктуры для электромобилей: сегодня в городе всего две зарядные станции, но в ближайшие два года откроют еще 36.

с электродвигателями и гибридов. По данным «Автостата», в марте 2022 года россияне купили 1078 электромобилей с пробегом — на 91% больше, чем годом ранее. Самой популярной моделью является Nissan Leaf.

По данным «Ъ», в рамках этого законопроекта планировались и поправки в ПДД, вводящие «идентификационные наклейки» для электромобилей в виде оранжевого ромба с молнией, которые должны размещаться под стеклом (их внешний вид уже описан в соответствующем ГОСТе 2020 года). Однако от этих планов в итоге отказались.

kommersant.ru

■ «Законопроект направлен на создание условий, которые бы стимулировали развитие экологически чистого транспорта, — комментирует поправки председатель правления Ассоциации юристов России Владимир Груздев. — Развитие электромобильного транспорта невозможно без создания соответствующей инфраструктуры». ■

«Значительная часть комплектующих для зарядок поставляется из-за рубежа, — говорит вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин. — Поэтому не уверен, что инвестиции в эти парковки сейчас нужны. Особенно с учетом планов Минпромторга выпускать на российский рынок автомобили класса „Евро-0“. Наивно надеяться на то, что у нас в ближайшее время будет большое количество электромобилей, спускать подобные КРП в регионы преждевременно».

По данным ГИБДД, на конец 2021 года всего в России зарегистрировано 104 тыс. автомобилей

Цифровая трансформация в Anwim S.A. – внедрение системы SAP

Компания Anwim S.A., владелец сети АЗС MOYA, завершила внедрение современной информационной платформы ERP, SAP S/4HANA. Система поддерживает текущую реализацию ключевых операционных процессов. Кроме того, отраслевое решение SAP Oil & Gas было внедрено в области реализации топлива. Партнером проекта выступила компания SI-Consulting sp.z o.o., имеющая большой опыт внедрения решений SAP.



MOYA на протяжении многих лет является самой быстрорастущей сетью АЗС в Польше. Ежегодный прирост составляет несколько десятков новых станций, которые расположены как на дорогах государственного, так и местного значения, в крупных городах и небольших населенных пунктах. В настоящее время сеть насчитывает почти 380 автозаправочных станций, при этом долгосрочная стратегия развития предполагает, что к концу 2024 года сеть будет состоять как минимум из 500 АЗС. Такой интенсивный темп развития стал причиной решения полностью оцифровать и тем самым оптимизировать операционные процессы в Anwim S.A.

Внедрение SAP в Anwim S.A. длилось с четвертого квартала 2020 года по 31 марта 2022 года. Система ERP SAP S/4HANA расширила свою функциональность на ключевые сферы бизнеса компании. Внедрение повлекло за собой необходимость полной интеграции с ранее существовавшей обширной архитектурой среды IT-систем Anwim S.A. Система включает более 100 интерфейсов и функций в следующих областях: топливная логистика, выставление

счетов и продажа, управление продажами автопарка, управление договорами франшизы, финансы и учет, контроль и закупки.

«Как компанию Anwim нас отличает высокая динамика и большая гибкость, как в развитии нашего бизнеса, так и в отношениях с партнерами. Нашим приоритетом является сохранение текущего темпа, но мы опасались возникновения т.н. узких мест в реализации текущих операционных процессов. Мы решили, что необходимо внедрить единую и слаженную ИТ-систему, которая консолидировала бы и ускорила процессы внутри компании. Решение SAP S/4HANA поможет нам в динамичном развитии и обеспечит полное использование нашего потенциала», – говорит Рафал Петрасина, председатель правления Anwim S.A.

В компании ESPPOL Trade S.A., входящей в Anwim Capital Group, в феврале 2021 года был внедрен модуль SAP S/4HANA Oil & Gas, который предназначен для улучшения финансовых, бухгалтерских и логистических процессов. ESPPOL Trade занимается импортом жидкого топлива с целью диверсификации и улучшения экономики поставок в быстрорастущую сеть АЗС MOYA в Польше. В прошлом году компания ESPPOL Trade вместе с партнером по внедрению SI-Consulting была отмечена престижной наградой SAP Quality Awards 2021 за наиболее успешные внедрения системы SAP в категории «Быстрая окупаемость», которая включает в себя более короткие проекты, ориентированные на быстрое улучшение и динамичное развитие. ESPPOL Trade вошла в число финалистов в Центральной и Восточной Европе в подкатегории «Крупные реализации».

«Мы рады, что первое внедрение Oil&Gas на платформе SAP S/4HANA было осуществлено

компанией SI-Consulting. Несмотря на очень сложную архитектуру, а также работу, связанную с интеграцией в режиме реального времени (например, с системами, работающими на АЗС), специализированное решение, разработанное нами в рамках этого проекта, уже оцифровывает автопарк, франшизу и сервисы SENT в Anwim. Реализация проекта такого масштаба в удаленном режиме была огромным вызовом – этот успех, несомненно, является результатом действительно напряженной совместной работы команд с обеих сторон», – резюмирует Павел Рытелевский, вице-президент правления SI-Consulting.

superstation.pro

Настоящее издание является
некоммерческим, издается
в познавательных целях.
Все права авторов представленных
материалов защищены.