

НОВОСТИ ТОПЛИВНОГО РИТЕЙЛА

ИТОГИ ИЮНЯ / 2022



В этом выпуске мы хотели бы затронуть тему устойчивого производства и минимизации отходов.

Устойчивое развитие – концепция, зародившаяся в 1970-1980 годы на фоне признания мировым сообществом проблем развития общества и науки, ограниченности природных ресурсов и экологической обстановки. Сегодня устойчивое развитие подразумевает комплекс мер, нацеленных на удовлетворение текущих потребностей современного общества при сохранении окружающей среды и ресурсов для последующих поколений и достижении баланса между экономическим, экологическим и социальным развитием.

Как определить, устойчиво ли предприятие в своем развитии? Основная цель устойчивого развития – это быть внутри экономики замкнутого цикла, в которой как можно меньше ресурсов тратится впустую и используется как можно больше переработанных материалов. Иными словами, устойчивым считается предприятие, ведущее успешную экономическую деятельность, удовлетворяющее запросы потребителей и минимизирующее негативное воздействие производства на окружающую среду путем сокращения уровня отходов или их переработки.

Компании, применяющие в своей работе принципы устойчивого развития, способны лучше управлять своими рисками, прогнозировать рынок, выстраивать надежные и доверительные отношения с партнерами и заказчиками и тем самым обеспечивать себе конкурентные преимущества, в том числе большую инвестиционную привлекательность.

Компания VDS следует в своей деятельности принципам устойчивого развития: изделия VDS рассчитаны на длительный срок службы, при их производстве используются материалы и процессы, которые сводят к минимуму воздействие на окружающую среду, экономят энергию и природные ресурсы.

Одна из целей развития Компании VDS – стремление к безотходному производству (количество отходов не более 5%), достижение которой возможно при переходе на массовое производство. Серийный выпуск предполагает снижение трудозатрат и сокращение требуемых производственных площадей, а также позволяет оптимизировать закупаемое сырье и, соответственно, его расход при изготовлении изделий.

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

Содержание:

Аналитика топливно-энергетического комплекса

- 03 ЕС готов отказаться от 90% нефти из России: возможно ли это
- 07 \$22 млрд может потерять РФ из-за нефтяного эмбарго ЕС – Bloomberg
- 08 Новак описал последствия снятия санкций с Ирана и Венесуэлы
- 09 Нефтесервисный рынок в новых экономических реалиях
- 11 +2 позиции. Россия стала вторым крупнейшим поставщиком нефти в Индию
- 12 Новый европейский энергопереход
- 14 Сможет ли Европа в самом деле скоро обойтись без российского газа?

Развитие розничной сети АЗС

- 15 «Белоруснефть»: заправка, гостиница, магазин – придорожный сервис как в Германии
- 17 «Татнефть» расширит сеть своих АЗС и модернизирует старые
- 18 Санкт-Петербургская заправочная компания признана самой экологичной дочкой «Татнефти»
- 20 На фоне санкций ростовская компания утроит выпуск электроники для АЗС
- 22 Независимых заправщиков приглашают интегрироваться в систему контроля качества топлива «Газпром нефти»

Переформатирование розничной сети АЗС

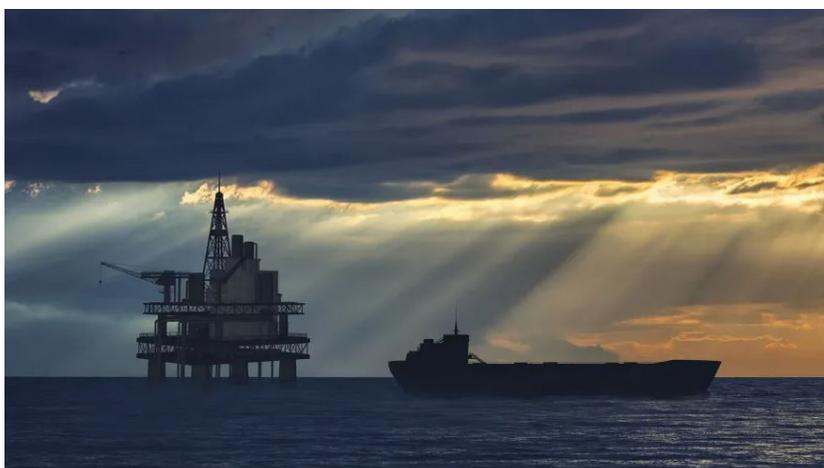
- 23 «Нефтьмагистраль» открыла самый большой АЗС-комплекс в РФ с кафе и супермаркетом
- 24 «Роснефть» открыла в Петербурге первую АЗС нового формата
- 25 Заправки «ЛУКОЙЛа» под брендом Teboil начали появляться в Москве на месте Shell
- 26 России для развития нужно много малых нефтяных компаний, а не пять ВИНКов
- 28 Европа откажется от ДВС к 2035 году: парламент принял резолюцию
- 29 Мир массово переходит на электромобили. Как будут выглядеть заправки будущего?
- 32 В Дании 75% от общего количества составляют беспилотные АЗС

Инновации топливно-энергетического комплекса

- 33 «Искусственный интеллект заменит штрих-кода в новой кассе самообслуживания на Circle K
- 36 Автомойка с экомаркировкой «Северный лебедь» использует на 75% меньше воды
- 38 Q-Park и Shell: 5 центров мобильности в крупных городах Нидерландов
- 40 Законодатели снова думают о том, как стимулировать продажи электромобилей и гибридов в РФ
- 42 Газпром нефть разработала биоразлагаемую канистру для моторного масла
- 43 БелАЗ выпустил первый в мире 90-тонный самосвал на газовом двигателе
- 44 Сбербанк запускает новую услугу «Установка зарядной станции для электромобилей»

ЕС готов отказаться от 90% нефти из России: возможно ли это

Лидеры Евросоюза пришли к согласию относительно необходимости снизить поставки российской нефти на 90% до конца года. Аналитики полагают, что России удастся перенаправить значительную часть объемов на азиатские рынки, а у европейцев возникнут проблемы с поиском альтернативных поставщиков.



Евросоюз после долгих согласований все-таки откажется от большей части российской нефти. Решение, которое еще предстоит оформить в рамках шестого пакета санкций ЕС против России, предполагает полный запрет на поставки нефти морским путем и отказ от части поставок по нефтепроводу «Дружба».

По данным Международного энергетического агентства (МЭА), Россия в 2021 году экспортировала в ЕС 2,4 млн баррелей нефти в сутки – это чуть больше половины всего экспорта. Как сообщила председатель Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен, на морские перевозки приходится примерно две трети российского экспорта, остальное – на трубопровод «Дружба». По северному маршруту этого нефтепровода сырье поставляется в Германию и Польшу, которые готовятся отказаться от российской нефти до конца года. Таким образом, после прекращения поставок по морю и по северному маршруту остается 10–11% нефти, которая поступает по южному маршруту нефтепровода в Венгрию, Словакию и Чехию. Венгрия, которая серьезно зависит от российской нефти, до сих пор блокировала принятие Евросоюзом решения об отказе от российской нефти.

Глава Еврокомиссии пояснила, что пока поставки по южному маршруту не будут включены в санкционный пакет, но со временем они могут быть замещены, в частности, импортом с терминала в Хорватии по нефтепроводу «Адрия». Кроме того, ЕС готов вложиться

в переоборудование НПЗ, «поскольку качество нефти из адриатического нефтепровода отличается от российской». «В ближайшее время мы сможем вернуться к вопросу об оставшихся 10% трубопроводной нефти», – сказала фон дер Ляйен.

По данным Bloomberg, запрет на морские поставки нефти может вступить в силу через шесть месяцев после утверждения санкционного пакета, а запрет на поставки нефтепродуктов – через восемь месяцев. Для некоторых стран предусмотрен более длительный переходный период: Болгария сможет отказаться от поставок нефти по морю с июня или декабря 2024 года, а Хорватия может получить льготу на импорт нефтепродуктов. В пакет также предполагается включить запрет на страховку перевозок российской нефти.

ПРОЩАНИЕ С ЕВРОПОЙ

Россия теряет близкий рынок, адаптировавшийся к закупке именно российских сортов нефти, и будет вынуждена возить свою нефть с повышенными затратами на далекие рынки, на которых она в силу конфигурации тамошних НПЗ имеет объективно меньшую ценность, чем на европейском, полагает независимый аналитик Сергей Вакуленко.

В принципе нынешнее эмбарго ЕС в определенной степени уже отражает порядок вещей, сложившийся после начала добровольных бойкотов российской нефти европейскими покупателями, говорит Вакуленко.

Старший аналитик Альфа-банка Никита Блохин отмечает, что оценка главы Еврокомиссии относительно будущего сокращения поставок нефти не соответствует реальному положению дел. Дело в том, что представители ЕС ссылаются на объемы, которые импортировались из Евросоюза до событий на Украине. По словам Блохина, если еще недавно доля стран ЕС в российском нефтяном экспорте составляла порядка 46%, то к настоящему моменту она опустилась ниже 30%. Поэтому сокращение уже не будет столь масштабным, как его озвучивают представители Евросоюза. По оценкам эксперта, сокращение поставок российской нефти в Европу на данный момент составит не более 75%, что будет обусловлено в первую очередь запретом морских поставок. «Поскольку Германия и Польша уже в значительной степени снизили прокачку российской нефти в апреле-мае, мы не видим существенного потенциала сокращения поставок на трубопроводном направлении», — заключает Блохин.

■ Говорить сейчас о том, что сокращение поставок российской нефти в Европу приведет к значительному снижению объемов российского экспорта, также не приходится, считает Блохин: «В глобальном масштабе мы видим, что рынок нефти остается дефицитным, а узкие места наблюдаются даже в США, где опережающими темпами растут цены и спрос на моторное топливо». ■

Таким образом, свободные объемы российской нефти так или иначе найдут своего потребителя на глобальном рынке, особенно если ее партии будут продаваться со значительным дисконтом, считает Блохин: «Несмотря на то что дисконт в ценах на российскую Urals за последний месяц снизился с \$35 до \$25 за баррель, российская нефть остается привлекательной для ряда крупных покупателей, что подтверждает график отгрузки из российских портов».

«Хотя в краткосрочной перспективе для России последствия мер ЕС не катастрофичны, в долгосрочной — это весьма неприятное развитие, — полагает Вакуленко. — Возможен сценарий, при котором рост цен одновременно подтолкнет и рост добычи, и снижение спроса на нефть, и на горизонте пяти — семи лет мир сможет обходиться и без покупки российской нефти». Он также обращает внимание на то, что в обсуждаемом пакете санкций есть меры, направленные на усложнение морской логистики российской нефти, в частности запрет европейским страховым и финансовым организациям участвовать в сделках по страхованию нефтяных грузов российского происхождения. Перевозить нефтяные грузы без страховки невозможно, и если российским компаниям и их контрагентам не удастся выстроить схемы без участия европейских страховщиков и финансистов, российский нефтяной экспорт действительно может значительно сократиться, считает Вакуленко. «Но тогда на глобальном нефтяном рынке появится реальный дефицит, и мир столкнется со значительным ростом цен — на десятки долларов за баррель», — полагает эксперт.

ВОСТОЧНЫЙ ПОВОРОТ

■ Немногим менее половины российского экспорта, ранее направлявшегося в европейские страны морем, уже удалось перенаправить на азиатские рынки, и сделано это было в кратчайшие сроки — менее чем за три месяца с начала «спецоперации» России на Украине ■

напоминает Никита Блохин.

«Очередное углубление дисконта в ценах только подстегнет спрос на российскую нефть со стороны стран, не обремененных санкционными ограничениями», — считает эксперт. Так, спрос на российскую нефть растет в Индии и Китае, что может способствовать дополнительным поставкам в страны АТР.

После апрельского шока с поставками российской нефти значительные объемы переориентировались на азиатские рынки, и стало понятно, по какой цене нефть удастся

поставлять в Азию, рассуждает Сергей Вакуленко. Часто упоминаемая скидка \$30 за баррель включает в себя и дополнительные затраты на транспорт. При цене \$120 за баррель цена со скидкой более чем комфортна и для российских компаний, и для бюджета — даже с учетом снизившихся объемов продаж, рассуждает Вакуленко.

По оценке Альфа-банка, уже в июне экспорт российской нефти в Индию может увеличиться на 0,2 млн баррелей в сутки. Значительным потенциалом обладает и Китай: в случае политического решения дополнительные поставки российской нефти в КНР могут составить до 0,4 млн баррелей в сутки, считает Блохин: «Вместе с трейдинговыми операциями это может в значительной степени перекрыть выпадающие с европейского направления объемы, которые мы оцениваем в размере 0,8 млн баррелей в сутки».

Москва пытается продать как можно больше сырой нефти азиатским покупателям, в частности в Китай и Индию, хотя пока объемы не достигли объемов морского экспорта России в Европу, говорит аналитик ФГ «Финам» Александр Потавин. По его данным, экспорт российской нефти в Китай в мае вырос до 1,04 млн баррелей в сутки по сравнению с 937 000 в апреле, а поставки в Индию в мае хоть и снизились до 853 000 баррелей в сутки по сравнению с рекордными 1,09 млн баррелей в сутки в апреле, это все же значительно выше, чем, например, в январе, когда экспорт был всего лишь около 57 000 баррелей в сутки.

КТО ЗАМЕНИТ РОССИЮ НА РЫНКЕ НЕФТИ В ЕВРОПЕ

На рынках Индии, Китая и стран Юго-Восточной Азии Россия все активнее замещает ближневосточных и африканских поставщиков, которые в свою очередь наращивают поставки в Европу, говорит ведущий аналитик Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков. «Европа, по сути, заинтересована в том, чтобы мы с кем-то поменялись рынками сбыта, именно поэтому из шестого пакета ушел пункт о запрете на транспортировку российской нефти — чтобы Россия на какой-то период не сокращала предложения и не усугубляла дефицит на рынке, который мог бы привести к резкому взлету цен», — поясняет Юшков.

Потавин из «Финама» отмечает, что для компенсации потерь российского сырья европейские НПЗ уже переключаются на западноафриканскую нефть из Нигерии, Анголы и Камеруна, рост поставок которой в апреле составил 17% по сравнению со средним показателем за этот месяц в 2018–2021 годах. Европа также нарастила импорт нефти из США — в апреле он вырос по сравнению с мартом на 15%, до 1,45 млн баррелей в сутки.

Эксперт по фондовому рынку «БКС Мир инвестиций» Игорь Галактионов отмечает, что вопрос о том, кто будет альтернативным поставщиком, обычно остается за рамками дискуссии в ЕС. По его мнению, Евросоюз в первую очередь рассчитывает на поставки из Персидского залива, которые будут перенаправлены из Азии, где их место займет российская нефть. Возможности США увеличить поставки ограничены, полагает Галактионов, поскольку экспорт топлива оттуда уже находится на максимумах — 10,6 млн баррелей в сутки, из которых 4,3 млн баррелей в сутки приходится на сырую нефть. При этом, отмечает он, в США все острее встают проблемы с доступностью топлива на внутреннем рынке, что также снижает возможности для увеличения экспорта.

Поставки нефти по нефтепроводам Европе будет заместить сложнее всего, говорит Галактионов. Германия и Польша планируют доставлять нефть на нефтеперерабатывающие заводы в городах Шведт-на-Одере (Германия) и Плоцк (Польша) с помощью танкеров через близлежащие порты. «Но здесь есть много вопросов, в том числе поиск поставщика, формирование логистических цепочек, перенастройка оборудования НПЗ, — утверждает эксперт. — На этом пути может появиться множество проблем, которые не удастся решить до конца года».

Надо понимать, что лишней нефти в мире сейчас нет, ее потребляется примерно столько же, сколько и добывается при том, что дополнительных мощностей по добыче в целом тоже практически нет, считает Вакуленко. Европа могла бы рассчитывать на ближневосточную нефть, но резко нарастить поставки из этого региона вряд ли получится, поскольку государства там строго придерживаются рамок соглашения ОПЕК+ и не намерены превышать ранее оговоренные объемы, говорит эксперт межотраслевого экспертно-аналитического центра Союза нефтегазопромышленников России Ирина Кезик. Она напоминает, что глава ОПЕК Мухаммед Баркиндо предупреждал Европу, что в случае полного введения эмбарго на российскую нефть с рынка уйдет до 7 млн баррелей в сутки нефти и нефтепродуктов, замену которым сегодня найти нельзя.

В США в 2022 году рост добычи ожидается меньше, чем на 1 млн баррелей в сутки, говорит Вакуленко. Он отмечает, что сейчас обсуждается ослабление санкций в отношении Ирана и Венесуэлы, но эти страны быстро нарастить добычу не смогут — им понадобятся инвестиции и время. Соответственно, Европе придется перебивать других покупателей, в первую очередь азиатских — Индию и Китай. По его данным, страны Западной Африки, в основном Нигерия, Ангола и Габон, поставляли в Китай и Индию около 1,8 млн баррелей в сутки, которые могут пойти в Европу вместо

российской нефти. Еще 1,8 млн баррелей в сутки в Азию поставляются из Латинской Америки, в основном из Бразилии, Мексики, Венесуэлы и Гайаны, которые тоже могут рассматриваться как «кандидаты на разворот». Расстояния до Европы от этих производителей больше, чем от российских портов, но меньше, чем до Китая и Индии, так что с поисками дополнительных танкеров особых проблем возникнуть не должно, говорит Вакуленко. «Эти проблемы будет решать не абстрактная Европа, а трейдерские дома и нефтяные компании, которые умеют с этим работать, но это создаст дополнительные издержки», — полагает эксперт.

Еще одна проблема заключается в том, что нефть для Европы желательно найти максимально близкую по составу к российской экспортной смеси Urals, отмечает Вакуленко. Конфигурации нефтеперерабатывающих заводов различаются в зависимости от используемой нефти. Urals на протяжении десятилетий был широкодоступным и массово поставляемым сортом, поэтому в результате естественной эволюции многие европейские НПЗ, в особенности в Центральной Европе, оказались рассчитаны именно на этот сорт, поясняет аналитик. Близкие аналоги Urals существуют, например сорт Arabian Light из Саудовской Аравии, но их объем ограничен. Можно закупать нефтяную корзину и готовить из сортов нефти смесь со сходным с Urals фракционным составом, но это тоже дополнительные издержки. Если же это не будет получаться, то НПЗ не остановятся, хотя их производительность снизится. Если решение об отказе от российской нефти окончательное, то заводам придется провести реконструкцию и переконфигурацию на другие сорта нефти, что может занять от шести до 24 месяцев и стоить сотни миллионов долларов каждому заводу, говорит Вакуленко. Он также напоминает, что, кроме нефти, Европа импортирует большой объем российского дизельного топлива — до 25 млн т в год, найти замену которому будет весьма непросто.

forbes.ru

\$22 млрд может потерять РФ из-за нефтяного эмбарго ЕС – Bloomberg

В то же время около \$10 млрд ежегодных поступлений Россия сможет сохранить за счет поступлений от поставок по нефтепроводу «Дружба»
Какие европейские страны все еще сильно зависят от российской нефти.



■ ■ ■ **Россия недополучит около \$22 млрд нефтяных доходов из-за нефтяного эмбарго Евросоюза, сообщил «Коммерсант», ссылаясь на подсчеты Bloomberg. В то же время около \$10 млрд ежегодных поступлений Россия сможет сохранить за счет поступлений от поставок в Венгрию, Словакию и Чехию по нефтепроводу «Дружба». ■ ■ ■**

Прекращение поставок по трубопроводу через северную ветку нефтепровода «Дружба» в Польшу и Германию, утверждает Bloomberg, сократит доходы России на \$12 млрд. От запрета на экспорт нефти в Европу морским путем Россия потеряет около \$10 млрд в год. Из-за продажи нефти в Азии с большим дисконтом Россия может понести дополнительные убытки. Тем временем, пишет газета, Сбербанк сообщил,

что работает в штатном режиме. Согласованное в рамках санкций Евросоюза отключение банка от международной системы SWIFT не скажется на международных расчетах, заверили в кредитной организации.

«Основные ограничения уже действуют. Отключение от SWIFT не меняет текущую ситуацию в международных расчетах. Внутророссийские операции не зависят от SWIFT и будут проводиться банком в стандартном режиме», — сказали в пресс-службе. 30 мая страны ЕС, напоминает «Коммерсант», согласовали пакет антироссийских санкций против России, который предполагает запрет на две трети российской нефти, а также отключение Сбербанка от SWIFT.

oilcapital.ru

Новак описал последствия снятия санкций с Ирана и Венесуэлы

По словам Новака, чтобы сбалансировать рынок, будут нужны и венесуэльская нефть, и иранская нефть, и российская нефть.



Иран и Венесуэла могут вывести на рынок до 2,5 млн барр. нефти в сутки, если с них снимут санкции, однако растущий спрос на нефть потребует дополнительных объемов сырья из разных стран-производителей, в том числе из России, заявил вице-премьер Александр Новак в интервью телеканалу «Россия 24».

Он отметил, что Россия всегда выступала против санкций в отношении иранской и венесуэльской нефти и считает их незаконными.

«Поэтому в балансе [ОПЕК+] мы, безусловно, учитываем возможность, если будут сняты ограничения, увеличение предложения на рынке со стороны этих стран. Дополнительно мы считаем, что это примерно может составить 2–2,5 млн барр. в сутки», — сказал вице-премьер (цитата по «Интерфаксу»).

Он отметил, что для выхода этих объемов на рынок понадобится время, поскольку «в результате санкций все-таки необходимо, восполняя добычу, осуществлять значительные инвестиции в эту отрасль, а инвестиционный цикл, как известно, — достаточно длительное время».

Нюанс еще в том, продолжил Новак, что спрос продолжит расти, а то восстановление, которое произошло — только восстановление допандемийного уровня до 2020 года. «Мы ожидаем, что в ближайшие годы спрос увеличится еще примерно на 5%, на 5 млн барр. в сутки. И свободных мощностей нет в таком объеме на мировом рынке. Поэтому очень важно

сохранить инвестиционную привлекательность всей нефтяной отрасли в России, в других странах. К сожалению, на сегодняшний день статистика показывает, что пока инвестиционная активность не восстановилась», — добавил он.

По словам вице-преьера, в 2019 году на традиционную добычу тратилось \$480 млрд инвестиций, а в 2021-м — \$350 млрд, то есть «падение было восстановлено частично, не в полном объеме, трети еще инвестиций нет». «Поэтому понадобятся и венесуэльская нефть, и иранская нефть, и российская нефть. И те потенциальные объемы, которые может поставить Саудовская Аравия, рост в США, в других странах, которые не входят в ОПЕК+, [нужны] для того, чтобы обеспечить растущий спрос, и для того, чтобы мы могли сбалансировать рынок», — отметил Новак.

В марте источники The New York Times сообщали, что США рассматривают Венесуэлу, против которой вводили санкции, как потенциальную замену России на фоне санкций против ее энергетического сектора. По данным издания, американские чиновники пытались уговорить руководство латиноамериканской страны дистанцироваться от России на фоне событий на Украине, но переговоры не привели к результатам. В МИД Венесуэлы заявили, что для сотрудничества США должны признать законной власть президента Николаса Мадуро. Вашингтон же подчеркивает, что по-прежнему считает легитимным лидером Хуана Гуаидо, но готов к диалогу, если Каракас заключит определенный набор соглашений с оппозицией.

Тем не менее США уже разрешили поставлять итальянской Eni SpA и испанской Repsol SA венесуэльскую нефть в Европу в июле, сообщал Reuters. Помимо этого, Вашингтон снял санкции, которые препятствовали работе американских и европейских нефтяных компаний в Венесуэле.

Обсуждение же снятия американских санкций с другой страны — Ирана — ведется еще с прошлого года. С апреля 2019-го он находится под полным нефтяным эмбарго США.

rbc.ru

Нефтесервисный рынок в новых экономических реалиях

Едва оправившись от пандемии, промышленность столкнулась с очередными вызовами, на которые ей предстоит отвечать в новых экономических реалиях. Способность бизнеса проявлять гибкость и адаптивность приобрели в этих условиях еще большую важность.



Нефтесервис сегодня, как и многие другие рынки, далек от стабильности. По сути, в ближайшие годы отрасли предстоит выстроить новый формат работы.

Во-первых, страну покидают иностранные компании, на протяжении многих лет сотрудничавшие с российскими нефтедобытчиками и выполнявшие крупные проекты. В частности, «большая нефтесервисная четверка» сделала соответствующие заявления еще 2 месяца назад. 18 марта 2022 г. о сворачивании деятельности в России и приостановке дальнейшего развития бизнеса в стране сообщила Halliburton. В тот же день о решении прекратить дальнейшие инвестиции и внедрение технологий в свою деятельность на территории РФ заявила Schlumberger. 19 марта стало известно о приостановке новых инвестиций в деятельность на территории России компанией Baker Hughes. А 20 марта о подобном решении заявила и Weatherford.

Позже, 15 мая 2022 г., в рамках блокирующих санкций был уже введен запрет для компаний, зарегистрированных в ЕС или работающих на его территории, на прямое или косвенное осуществление операций с «Роснефтью» и «Газпром нефтью», а также с лицами, которые принадлежат компаниям более чем на 50% или действуют от имени или по указанию компаний. Это тоже повлекло за собой определенные последствия, такие как расторжение действующих сервисных контрактов с российскими

контрагентами. Baker Hughes, например, с 15 мая расторгла все действующие сервисные контракты с российскими контрагентами, согласившись на выплату штрафов за их неисполнение.

По оценке экспертов, в 2021 г. нефтесервисный рынок России оценивался в 24 млрд долл США. При этом доля иностранных компаний составила только около 18%. Несмотря на это, иностранные предприятия все еще являются ведущими поставщиками ПО и высокотехнологичных решений по интенсификации добычи.

Таким образом, помимо приостановки проектов, вызванных чередой уходов, на состояние отечественного нефтесервисного рынка повлияла потеря доступа к зарубежному оборудованию, что грозит будущими сложностями в модернизации и ремонте. Чтобы не доводить ситуацию до риска остановки проектов, теперь как нефтедобывающие, так и нефтесервисные предприятия должны форсированно развивать собственные технологии или покупать их у других отечественных либо китайских производителей, искать иные источники сотрудничества и проекты вместо приостановленных. По мнению некоторых аналитиков, в краткосрочном периоде – т. е. в ближайшие несколько месяцев – новые условия не так сильно повлияют на добычу. Но в среднесрочной перспективе в связи с износом импортного оборудования и невозможности его поставок

ожидается снижение эффективности нефтедобычи. Дальше эффект от приостановки деятельности крупных зарубежных компаний будет зависеть от продолжительности кризиса.

Между тем глобальные перемены открывают для отечественных нефтесервисных предприятий и новые перспективы.

«Безусловно, мы сожалеем о заявленном скоропостижном уходе с рынка таких нефтесервисных компаний как Halliburton, закрытие инвестпрограмм Schlumberger и Baker Hughes, так как в бизнесе очень важно взаимодействие, конкуренция и сотрудничество компаний с разными подходами. При этом с точки зрения развития отрасли этот уход является для нас стимулом для ускоренного развития в России собственных технологий, переходу от краткосрочного менеджерского взгляда на отрасль через призму годового бонуса к серьезному системному планированию», – подчеркивает генеральный директор компании «НафтаГаз» Ислам Назаралиев.

Опытные нефтесервисные компании в новых экономических условиях стремятся, прежде всего, наладить тесный контакт с заказчиками, чтобы при необходимости корректировать способы взаимодействия и стратегию собственного развития.

«Мы находимся в постоянном контакте с нашими партнерами, нефтяными и газовыми компаниями. Сегодня совместно с заказчиками обсуждаются действия по поддержке своих нефтесервисных подрядных организаций в части загрузки и индексации тарифов ввиду существенного повышения себестоимости оказания услуг, обсуждаются различные сценарии и реакция в случае изменений в отрасли. Принимая во внимание текущую активность со стороны руководства Минэнерго и ряда нефтяных и газовых компаний, можно в моменте констатировать, что ТЭК России способен оперативно справиться с текущими вызовами и угрозами», – делится Ислам Назаралиев.

Поддержка государства в существующих обстоятельствах становится серьезной опорой для бизнеса. И 17 мая президент РФ Владимир Путин заявил, что власти страны такую поддержку окажут. «Будем повышать доступность для нефтяных компаний кредитных ресурсов и страховых услуг, стимулировать проекты, связанные с глубокой переработкой сырья и развитием отечественных технологий нефтесервиса, включая освоение и эксплуатацию месторождений», – сказал он.

Ранее, 21 апреля, первый заместитель министра энергетики П. Сорокин также заявил, что России не нужно отказываться от поддержки и развития отраслей ТЭК. «Важно понять, что мы находимся в индустрии с очень длинными циклами инвестирования: будь то нефтегаз, электроэнергия, уголь. Эта та индустрия, где не надо принимать поспешных решений и метаться из стороны в сторону», – прокомментировал Павел Сорокин.

По мнению главы «НафтаГаза», системная поддержка российскому нефтегазовому сервису и производителям оборудования также крайне важна для государства.

«Со стороны нефтяных и газовых компаний и с должной поддержкой Правительства страны, думаю, будут реализованы инициативы по стимулированию поиска необходимых для отрасли решений задач», – отмечает Ислам Назаралиев.

Так, наиболее эффективным решением для нефтесервисных предприятий становится продолжение активной работы и восприятие текущей ситуации как возможности усилить свои производственные и управленческие навыки, а также подтвердить гибкость своего бизнеса в решении поставленных партнерами задач. Такого подхода придерживается и «НафтаГаз» как один из лидеров независимого нефтесервисного рынка. Поэтому сегодня почти все мощности компании загружены на исполнение контрактных обязательств. Более того, «НафтаГаз» не понес ущерба и не столкнулся со сложностями в вопросах использования ПО, так как все проекты уже переведены на отечественные решения, а собственная разработка «Цифровая буровая» делается силами специалистов предприятия. «Что касается нашей компании – мы продолжаем активно работать и относимся к текущей ситуации, как к возможности усилить свои производственные и управленческие навыки, подтвердить гибкость подхода именно «НафтаГаза» к решению поставленных партнёрами задач», – подытожил Ислам Назаралиев.

neftegaz.ru

+2 позиции. Россия стала вторым крупнейшим поставщиком нефти в Индию

Увеличение импорта нефти из России сократило долю стран участников ОПЕК в общем импорте Индии до 65% в апреле.



В мае объемы поставок российской нефти в Индию составили 819 тыс. барр./сутки (по сравнению с 277 тыс. в апреле), сообщают СМИ.

Подобные экспортные показатели делают Россию 2м крупнейшим поставщиком энергоресурса в Индию, вытесняя Саудовскую Аравию на 3ю позицию. Лидирующим по объемам поставок экспортером в Индию остается Ирак.

По данным отраслевых источников, увеличение экспорта российской нефти связано с рекордными скидками на энергоноситель из России, обусловленными частичной потерей западных рынков из-за санкций. В мае на российскую нефть приходилось около 16,5% всех энергетических импортных объемов, что помогло увеличить долю нефти из стран СНГ примерно до 20,5%, в то время как доля нефти из стран Ближнего Востока снизилась примерно до 59,5%. Доля африканской нефти в импорте сырой нефти в Индию в прошлом месяце выросла до 11,5% с 5,9% в апреле.

Значительный дисконт на российскую нефть делает ее закупки привлекательными для индийских компаний, в первую очередь, частных. Государственные нефтеперерабатывающие заводы увеличили объемы производства для удовлетворения растущего местного спроса, в то время как частные нефтепереработчики

сосредоточили внимание на получении прибыли от экспорта. Согласно детальному отслеживанию поставок российской нефти, газа и угля, а также экспорта по трубопроводам Центра исследований энергетики и чистого воздуха, Индия стала крупным импортером российской сырой нефти, покупая 18% экспорта страны. НПЗ Jamnagar является крупнейшим покупателем: в мае он получил 27% своей нефти из России по сравнению с менее чем 5% в апреле. Импорт нефти в Индию в мае вырос примерно на 5,6% по сравнению с предыдущим месяцем и примерно на 19% по сравнению с годом ранее. С конца февраля по начало мая 2022 г. Индия купила более 40 млн барр. российской нефти, что примерно на 20% больше, чем за весь 2021 г.

Государственные розничные продавцы топлива Indian Oil Corporation (IOC), Bharat Petroleum Corporation Ltd (BPCL) и Hindustan Petroleum Corporation Ltd (HPCL) должны ежедневно корректировать цены на бензин и дизельное топливо в соответствии с себестоимостью, но с ноября 2021 г. они снижают их. Местные тарифы на заправку ориентируются на цену на сырую нефть около 85 долл. США/барр., но нефтяные компании не изменили тарифы, поскольку они помогают правительству контролировать инфляцию, которая уже достигла почти 8-летнего максимума в 7,8%.

neftegaz.ru

Новый европейский энергопереход

ЕС перерабатывает климатическое и энергетическое законодательство. Предлагаемые изменения окажут серьезное влияние на национальную политику европейских государств. Среди мер, которые помогут членам Евросоюза сократить выбросы, есть предложения и о пересмотре торговли квотами на выбросы, и об увеличении целевых показателей использования возобновляемых источников энергии, и о введении новых ограничений выбросов CO₂ для автомобилей и фургонов.



Однако страны, входящие в ЕС, имеют совершенно разные интересы и точки отсчета в собственных климатических планах, и исход дебатов в Европе по выбросам неясен. Тем временем, группа немецких инженеров и ученых выступила против запланированного поэтапного отказа от автомобилей с двигателем внутреннего сгорания в Евросоюзе к 2035 г. Часть влиятельной немецкой автомобильной промышленности агитирует за сохранение автомобилей с двигателем внутреннего сгорания. Тогда как по предложению Еврокомиссии к 2035 г. все новые легковые автомобили в ЕС должны обеспечить нулевые выбросы CO₂ в их выхлопных трубах.

В 2021 г. Германия ввела «национальную цену» на выбросы CO₂ в транспортном и строительном секторах. В настоящее время она установлена на уровне 30 евро за тонну CO₂ и будет увеличена до 35 евро в 2023 г. Сейчас в стране планируется расширить сферу ее применения, введя обложение для мусоросжигательных заводов и небольших электростанций, работающих на буром угле.

К 2035 г. вся электроэнергия, вырабатываемая в Германии, должна поступать из возобновляемых источников, в основном с ветроферм и солнечных батарей. Однако, как сообщает Федеральное сетевое агентство страны, майский тендер на строительство новых мощностей в ветроэнергетике привлек меньше участников, чем ожидалось. Вслед за бумом в немецкой сухопутной

ветроэнергетике (с 2013 г.) наступил период замедления темпов (последние пять лет).

■ Сейчас немецкие власти планируют значительно увеличить объемы тендеров в области ВИЭ для достижения климатических целей и продвижения независимости Германии от импортируемого ископаемого топлива. Тогда как представители зеленых считают действия немецкого правительства по сокращению выбросов «недостаточными» для выполнения его климатических целей. ■

В то время как коалиционное правительство лишь «консервирует использование ископаемого топлива планами по строительству новой инфраструктуры для импорта СПГ».

Природный газ составляет около четверти энергопотребления Германии (26,7% в 2021 г.) и в основном используется в промышленных целях и для отопления. Сейчас немецкие власти делают ставку на диверсификацию поставок природного газа. Стране удалось сократить зависимость от российского газа с 55% до 35% доли в импорте, в планах до конца года снизить ее до 30%. Помимо американского СПГ ставка делается на расширение сотрудничества с Катаром и Израилем. Не так давно Германия заключила новое энергетическое соглашение с катарским эмиром. В случае Израиля, где нет экспортного терминала СПГ, акцент сделан на краткосрочные поставки израильского газа через Египет, куда газ идет по трубопроводу, а затем на египетских СПГ-заводах сжижается и отправляется на экспорт потребителям. В долгосрочной перспективе сотрудничество между Германией и Израилем будет ориентировано на возобновляемые источники энергии, поэтому стороны решили не создавать дополнительную инфраструктуру для производства и поставок израильского СПГ. Строительство новых мощностей может затянуться на семь-девять лет, тогда как к этому времени у Германии существуют планы полного отказа от ископаемых источников энергии.

neftianka.ru

Сможет ли Европа в самом деле скоро обойтись без российского газа?

На европейском газовом рынке бесперебойно подаются только неприятности. В начале июня казалось, что самое плохое уже случилось. Запасы газа быстро росли, 7 июня заполненность хранилищ перевалила за 50%, опережая прошлогодний график на 4 недели. Цены постепенно снижались и готовились идти уже ниже \$900 за тысячу кубометров.

Однако газовое благоденствие в Европе хрупкое, слишком многое может пойти не так. Если двукратное сокращение прокачки через Украину с начала мая еще удавалось как-то пережить, то июнь рискует стать для рынка по-настоящему жарким месяцем во всех смыслах.

Сначала закрылся один из крупнейших экспортных терминалов СПГ в США – Freeport LNG после взрыва на своем заводе в Техасе. Речь идет о 2 млрд кубических футов или 57 млн кубометров газа в день, которые могли бы быть экспортированы в Европу. Поначалу говорили о трех неделях простоя, но в пятницу Freeport LNG объявил форс-мажор до сентября. Около 17% экспортных мощностей СПГ выпадают на три месяца.

Европа пока не успела ощутить последствия падения поставок СПГ с Запада, танкерам нужно время, чтобы пересечь Атлантику. А вот новый удар с Востока уже вполне ощутим. Прокачка газа по Северному Поток упала на 100 млн кубометров или 60% от максимальной после остановки газотурбинных двигателей Siemens на КС Портовая.

Ситуация с двигателями весьма пикантна. Их планировалось заменить на вернувшиеся из ремонта. Но ремонт Siemens проводила на заводе в Монреале, и теперь они там застряли из-за санкций Канады против России. Вот такой санкционный бумеранг получился, а перед Германией непростой выбор: либо нарушить санкции, либо сидеть без газа.

Цены, разумеется, резко подскочили. За неделю более 50%, даже выше \$1500 побывали. Рост запасов тоже притормозил, и неясно, что с ним будет, когда доплывут последствия инцидента в Техасе. На таком фоне трейдеры хватаются за сердце от сообщений о любых инцидентах с газом.

Например, на днях в ЯНАО произошло возгорание газа из-за разгерметизации нитки газового коллектора на "Газпром добыча Уренгой". Инцидент локальный и не повлиявший на добычу, но нервы европейским потребителям газа потрепал.

Все эти горячие новости сопровождаются жарой, охватившей Европу и США и скачком потребления энергии от кондиционеров. Кстати, если говорить об американском рынке, то фактор жары фундаментально более значим, чем падение экспорта газа через Freeport LNG.

На этой неделе среднее потребление газа в США было 70,6 млрд куб. футов по сравнению с 64,5 млрд на прошлой и 61,7 двумя неделями ранее. Всею виной жара почти по всей стране, даже в Чикаго два дня было +38.

Мы видим, что жара дает прибавку потребления в 3-4 раза больше, чем сокращение экспорта через Freeport. Тем не менее, цены в США упали на 26% относительно уровня перед инцидентом. Рынки любят переоценивать эффект взрывов и пожаров. В этот раз мы не в обиде, наша проблемная позиция по KOLD стала хотя бы немного менее проблемной.

Но для Европы последствия этого взрыва могут быть значительно серьезнее. Проблемы с прокачкой по Северному Поток вместе с сокращением импорта СПГ суммарно почти эквивалентны полной остановке Северного Потока.

Получается такое тренировочное эмбарго. И будет видно, сможет ли Европа в самом деле скоро обойтись без российского газа, либо придется думать: "А не сертифицировать ли Северный Поток – 2?"

finam.ru

«Белоруснефть»: заправка, гостиница, магазин – придорожный сервис как в Германии

Беларусь идет по немецкому пути развития автобанов. Через каждые 50-60 км строится один объект, на котором есть всё – заправка, гостиница и магазин.



Как рассказал начальник управления развития автомобильных дорог главного управления автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Сергей Леончик, в Беларуси на дорогах республиканского значения расположено:

- 387 автозаправочных станций;
- 50 гостиниц;
- 43 автомобильные мойки;
- 19 кемпингов;
- 537 пунктов общественного питания;
- 70 станций технического обслуживания.

В Беларуси уже не первый год пристальное внимание уделяется вопросам комплексного развития объектов придорожного сервиса.

Результаты видны невооруженным взглядом, статистика тому подтверждение: сегодня вся страна практически полностью покрыта сетью заправочных станций, достаточной для обеспечения потребителей топливом. По нормативам расстояние между АЗС не должно превышать 25-30 км.

Стоит отметить, что в Беларуси основная доля объектов придорожного сервиса принадлежит «Белоруснефти» – ее АЗС занимают 65%

рынка. По словам руководителей, компания не стремится к монополизации, так как без развития и конкуренции, особенно в сфере услуг, можно очень быстро потерять клиентов и достижения. К слову, организация занимается разведкой, поиском и разработкой нефтяных месторождений, бурением скважин, добычей нефти и попутного нефтяного газа.

В этом году «Белоруснефть» модернизирует около 30 АЗС. Новые станции строятся в основном тогда, когда появляются новые автотрассы, дороги, развязки, а также когда городская среда обрастает новыми районами и кварталами.

«На сегодняшний день мы больше говорим о реконструкции объектов, модернизации торгового оборудования, топливораздаточных колонок и так далее», – отметил заместитель генерального директора по обеспечению углеводородным сырьем и реализации продукции РУП «ПО «Белоруснефть» Сергей Каморников.

В ближайшем будущем две новые заправки «Белоруснефть» появятся в столичном регионе. Кроме того, масштабная реконструкция ожидает около 10 объектов АЗС, которые прослужили 20 и более лет.

НЕ ТОЛЬКО ЗАПРАВИТЬСЯ, НО И ПЕРЕКУСИТЬ

В наши дни объекты АЗС стали многофункциональными комплексами, где по пути можно перекусить и выпить чай или кофе. В частности, почти на половине АЗС «Белоруснефть» есть пункты общественного питания.

«Современная АЗС – это не только место, где автомобилист заправляется топливом. Хотя этому направлению по-прежнему уделяется

самое большое внимание с точки зрения качества топлива, его постоянного наличия и т.д.», – уточнил Сергей Каморников.

На АЗС можно купить все, что нужно автолюбителю – от технической жидкости, масел и до запчастей. Точки бесплатного доступа в интернет есть почти на 400 АЗС «Белоруснефть». Активно развиваются стоянки для караванеров – людей, путешествующих в домах на колесах.

«ОСТАТЬСЯ В ЖИВЫХ» В ПАНДЕМИЮ

В 2021 году «Белоруснефти» удалось восстановить уровень доковидного трафика на придорожных АЗС.

«Все события мирового масштаба не обходят стороной и Беларусь. В пандемийные времена, когда инфекция COVID-19 особо активно распространялась и вводились специальные ограничения, наша заправочная инфраструктура испытала определенные сложности. В частности, было принято соответствующее постановление Совета Министров, когда весь транзитный транспорт мог останавливаться только на специально выделенных АЗС площадках. Безусловно, это все влияло на трафик», – рассказал Сергей Каморников.

В начале пандемии COVID-19 трафик на придорожных АЗС снизился на 15-20% – это не могло не отразиться на рентабельности работы объектов и заработной плате операторов АЗС. Благо, со временем трафик восстановился.

Ранее мы рассказывали о механизме развития дорожных сетей, который прописан в Государственной программе «Дороги Беларуси» на 2021-2025 годы. Согласно документу, в нашей стране специалисты намерены уходить от строительства новых дорог, чтобы сосредоточиться на ремонте старых.

1prof.by

«Татнефть» расширит сеть своих АЗС и модернизирует старые

Компания «Татнефть» в 2022 году планирует продолжить наращивание продаж моторных топлив на своих автозаправках. В 2021 году среднесуточная реализация выросла на 21,6% – до 12,4 тонн с одной АЗС в среднем. Продажи топлива увеличились на 10,4% – до 5,67 млн тонн нефтепродуктов. Об этом Информагентство «Девон» узнало из материалов компании.



Компания продолжит модернизацию, обновление и расширение сети АЗС. Кроме того, прорабатывается запуск брендированного топлива. В 2021 году уже был разработан бренд для под собственной торговой маркой GreenLight.

В 2021 году сеть АЗС «Татнефть» увеличилась на 31 заправку. Так, в Смоленской, Самарской и Курганской областях, а также в республиках Марий-Эл, Мордовия и Татарстан построено по одной АЗС. В Челябинской области открыто две автозаправочные станции, три – в Башкортостане. По 10 заправок «Татнефть» ввела в эксплуатацию в Оренбургской области и Воронеже.

Полной реконструкции подверглись 16 АЗС в Москве и Московской области, в Татарстане, Чувашии и Марий-Эл, а также в Самарской и Ульяновской областях. На 37 объектах в Татарстане, Московском и Северо-Западном регионах проведены ребрендинг и частичная реконструкция.

За год «Татнефть» инвестировала в рознично-сбытовую сеть 6,42 млрд рублей.

В 2021 году «Татнефть» начала создавать сеть быстровозводимых порталных моек при АЗС. Открываются точки приготовления пищи по авторским рецептурам по формату Dark Kitchen (кухня, которая готовит еду только на доставку – прим. ИА «Девон»).

Кроме того, «Татнефть» внедряет мультимедийные АЗС и технологию «цифровой кассир». Компания автоматизирует контроль оборудования, а также организует онлайн-продажи и покупки в маркетплейсах. Расширяется система динамического электронного ценообразования на сопутствующие товары.

В рознично-сбытовую сеть компании входят ООО «Татнефть-АЗС Центр», ООО «Татнефть-АЗС-Запад», ООО «Татнефть-АЗС-Северо-Запад», ООО «Татбелнефтепродукт», ООО «Татнефть-АЗС-Ташкент», ООО «Татнефть-АЗС-UNG».

В целом сеть автозаправочных станций «Татнефть» на конец 2021 года включала 850 единиц, в том числе 751 – в России, 79 – в Украине, 18 – в Беларуси и 2 – в Узбекистане.

В прошлом году «Татнефть» экспортировала треть произведенных нефтепродуктов. Основными покупателями нефтепродуктов были Польша, Нидерланды, Швейцария, Германия, Словакия и Ирландия.

Недавно Информ-Девон сообщал, что «Татнефть» открыла третью заправку в Белгородской области и собирается построить еще семь.

iadevon.ru

Санкт-Петербургская заправочная компания признана самой экологичной дочкой «Татнефти»

В первом экологическом рейтинге группы отмечены также ТАНЕКО и калининградский «ЭкоПЭТ».



■ ■ ■ Эколидером Группы «Татнефть» признана компания «Татнефть АЗС-Северо-Запад» (Санкт-Петербург). Победителей первого корпоративного экологического конкурса по итогам 2021 года наградили на Экологическом форуме «Татнефти». ■ ■ ■

Обладателями первых мест в своих номинациях стали калининградский нефтехимический завод «ЭкоПЭТ», нижекамский нефтеперерабатывающий комплекс ТАНЕКО. Для оценки предприятий было разработано Положение о корпоративном экологическом рейтинге. Туда включили критерии, синхронизированные с

критериями международных, федеральных и республиканских рейтингов.

«Мы всегда ответственно относимся к своей работе, к состоянию окружающей среды. Проводим большое количество мероприятий в этом направлении, – поделился директор заправочной компании Айдар ХАБИБУЛЛИН. – Наши автозаправки пользуются популярностью, мы лидеры в регионе».

Во встрече участвовали сотрудники экологических служб Группы «Татнефть». Это около 200 человек из Татарстана, Тольятти, Москвы, Санкт-Петербурга, Калининграда. Форум был приурочен ко Всемирному дню охраны окружающей среды. 50 лет назад, 5 июня 1972 года, состоялась первая конференция ООН по проблемам окружающей среды. Это событие считается днем рождения Дня эколога.

«Все, что нужно, прописано в ценностях компании, – сказал заместитель гендиректора «Татнефти» по промышленной безопасности, охране окружающей среды и экологии Азат ХАБИБРАХМАНОВ. – Если компания использует новые совершенные технологии, минимизирует выбросы, есть жесткая дисциплина, – там и будет экологичность».

Среди тем для обсуждения были климатическая повестка, обращение с отходами, воспитание экологической культуры. Экспертами выступили замминистра экологии и природных ресурсов Татарстана Ольга МАНИДИЧЕВА, руководитель Волжско-Камского управления Росприроднадзора Фаяз ШАКИРОВ, Азат Хабибрахманов, глава Альметьевского района Тимур НАГУМАНОВ.

Об инициативах «Татнефти» по формированию экологического мировоззрения рассказал начальник Управления охраны окружающей среды и экологии Александр АЛЧИНОВ. Помимо многочисленных природоохранных проектов, формированию экологического мировоззрения способствует отдельный сбор отходов в детских образовательных учреждениях и на АЗС «Татнефти».

■ Компания поддерживает школьные биологические лаборатории, ведет просветительскую работу среди населения. А программа «Посланники ЦУР» (цели устойчивого развития – прим. ИА «Девон»), которую «Татнефть» реализует в рамках присоединения к Глобальному договору ООН, вызвала интерес далеко за пределами компании. ■

Модератор форума, начальник Управления по работе с персоналом Андрей ГЛАЗКОВ подтвердил, что проект поддержан Федеральным агентством по делам молодежи. «Татнефть» станет центром по тиражированию этой инициативы для всей России.

Во время панельной дискуссии участники и эксперты обсудили проблемы и пути их решения в таких областях, как декарбонизация и достижение углеродной нейтральности. Поднимались вопросы кооперации бизнеса в плане импортозамещения, формирования экологической культуры работников предприятий и проблемы в сфере обращения с отходами.

В неформальной части форума экологи мастерили скворечники, сажали деревья, участвовали в тренингах на командообразование, общались. Форум решено проводить ежегодно, но менять формат. Площадкой проведения будут выбирать предприятия с лучшим опытом экологической деятельности.

Справка ИА «Девон»

Ранее «Татнефть» заявила об амбициозной цели по достижению углеродной нейтральности к 2050 году.

В течение 2021 года «Татнефть» улучшила свое положение в ряде авторитетных международных рейтингов в области устойчивого развития, среди которых Sustainalytics. Татарстанская компания заняла лидирующую позицию в рейтинге экологической открытости нефтегазовой отрасли Российской Федерации Creon Group и WWF Россия.

iadevon.ru

На фоне санкций ростовская компания утроит выпуск электроники для АЗС

Волгодонский производитель оборудования для автозаправочных станций «Топаз-сервис» рассчитывает занять ниши, которые освободили западные поставщики оборудования из-за западных санкций. Об этом в интервью ростовскому деловому порталу «Город N» рассказал руководитель предприятия Дмитрий ОТОРКИН.



«Топаз-сервис» приступил к выпуску систем электронной пломбировки топливораздаточных колонок, роботизированных автомоек и мультимедийных ТРК. В прошлом году компания также выпустила на рынок несколько новых продуктов. Среди них – дозирующий измерительный комплекс для нефтебаз, а также система электронной пломбировки автоцистерн для «Роснефти». Всего за прошлый год было продано 67 таких систем.

«Помимо этого нам удалось провести рестайлинг наших колонок, а также реализовать опциональную возможность по оснащению колонок мультимедийными экранами, – сообщил Дмитрий Оторкин. – Это сильно отразилось на спросе и дальнейших поставках оборудования. Цель компании – стать ключевым поставщиком во всех вертикально интегрированных нефтяных компаниях».

По словам Дмитрия Оторкина, в августе-сентябре планируется ввод в эксплуатацию современного корпуса по монтажу плат и производству радиоэлектроники. Объем инвестиций составил 70 млн руб. До конца года

планируется вложить в новое производство еще 50 млн руб.

«Корпус построен, закуплено новейшее технологическое оборудование. В ближайшее время намечается его монтаж, – рассказал он. – Ввод в эксплуатацию запланирован на август-сентябрь этого года». Это позволит утроить мощности производства.

В прошлом году выручка предприятия выросла на 46% и достигла 1,3 млрд рублей. Это связано в первую очередь с интенсивной работой с такими компаниями, как ЛУКОЙЛ, «Газпромнефть», «Роснефть», «Татнефть», «Белоруснефть». Также «Топаз-сервис» приумножил позиции на рынке независимых АЗС, заявил Оторкин.

По итогам прошлого года «Топаз-сервис» выпустил чуть больше 9,5 тысяч рукавов (рост составил 37%). Производство электроники для АЗС выросло на 79%, металлообработка – на 19%. География продаж – Россия и ближнее зарубежье. В прошлом году «Топаз-сервис» увеличил свою долю на российском рынке с 30% до 51%. Компания активно продвигает оборудование в странах Африки и Ближнего Востока.

«В сегодняшней ситуации мы столкнулись с рядом проблем, – отметил глава компании. – В первую очередь – с нарушением основных логистических цепочек. Это повлекло за собой значительное увеличение сроков поставки либо невозможность поставки ряда комплектующих. Например, значительной части радиоэлементной базы, которая основана на японских, американских и европейских комплектующих. Их доля в производстве очень высока. Поэтому в России необходимо развивать технологическую

базу по радиоэлементам, – считает Дмитрий Оторкин. – Следует осваивать технологию производства микропроцессорных чипов, организовывать учебные базы и площадки для подготовки профильных специалистов».

ООО «Топаз-сервис» организовано в 2000 году на базе существующего с 1992 года ООО «Топаз-электро». Последняя специализируется на разработке программного обеспечения и мобильных приложений. «Топаз-сервис» занимается разработкой, НИОКР и серийным выпуском оборудования для предприятий нефтепродуктообеспечения. В 2009 году начался выпуск топливораздаточных колонок для автозаправочных станций. Продажи ТРК составляют более 45% в обороте компании, еще 25% занимает электроника.

iadevon.ru

Независимых заправщиков приглашают интегрироваться в систему контроля качества топлива «Газпром нефти»

Независимые автозаправочные станции и сети АЗС в России, в том числе представители малого и среднего бизнеса, могут войти в периметр системы контроля качества моторного топлива «Газпром нефти». Об этом говорилось на конференции SMART-АЗС 2022, прошедшей в Москве 9 июня, сообщили ИА «Девон» организаторы мероприятия – «Национальный нефтегазовый форум».

Решения «Газпром нефти» обеспечивают сохранность качества нефтепродуктов на всем пути топливной логистики от завода до заправки в рамках комплексного договора поставки или вхождения независимого заправочного бизнеса в партнёрскую сеть АЗС. Каждая заправка в периметре системы контроля может получить специальную отличительную маркировку – знак «Гарантия качества «Газпром нефть».

Единая цифровая система на всех этапах дает возможность получать информацию о параметрах нефтепродуктов в любой точке цепочки и в любой момент времени. В ее основе – отлаженные бизнес-процессы, а также программные и аппаратные решения. Они обеспечивают сквозной учет и минимизируют человеческий фактор при перевозке, хранении и реализации топлива.

Ключевой элемент контроля на этапе реализации потребителю – разветвлённая сеть стационарных и мобильных лабораторий. Один из таких обновленных передвижных испытательных комплексов, работающих в Московском регионе, был представлен на SMART-АЗС 2022. Участники конференции и журналисты смогли осмотреть оснащение лаборатории и за несколько минут протестировать принесённые с собой пробы бензина и дизельного топлива.

В автофургоне расположено современное автоматическое оборудование для испытаний нефтепродуктов. Экспресс-анализаторы обеспечивают проверку соответствия

бензина и дизельного топлива требованиям Технического регламента Таможенного союза и ГОСТ. Пробы топлива отбираются из стационарных резервуаров АЗС и пистолетов топливораздаточных колонок.

Преимуществом передвижных комплексов является возможность проанализировать порядка 10 основных параметров моторного топлива менее чем за полчаса. Исследуются октановое и цетановое числа, плотность, содержание серы, температура вспышки и помутнения, предельная температура фильтруемости, содержание механических примесей и воды, а также химический и фракционный составы нефтепродуктов.

С июня 2022 года контроль в Московском регионе усилен обновленными мобильными лабораториями. Перечень анализируемых параметров дополнен рядом показателей дизельного топлива, особенно важных в зимний период.

iadevon.ru

«Нефтьмагистраль» открыла самый большой АЗС-комплекс в РФ с кафе и супермаркетом

На 12-м километре МКАД открылась крупнейшая в России АЗС 060 от компании «Нефтьмагистраль». На территории 1,5 Га могут одновременно заправиться 40 автомобилей, а также есть кафе, супермаркет и мойка.



Помимо автомобилей на горючем, автозаправка обслуживает электрокары: две станции скоростной зарядки позволяют зарядить электромобиль за 30 минут.

Для удобства водителей работает 6 касс, но оплатить топливо можно и через сервис «Яндекс-Заправка». Кроме того, есть мойки самообслуживания, а пропылесосить салон или подкачать шины можно совершенно бесплатно. На просторной парковке размещаются до 30 автомобилей.

Под крышей молла площадью 1,5 тыс. квадратных метров работает супермаркет, в ассортименте которого более 30 тыс. товаров, включая продукты под собственным брендом компании «Гурманика». Также свои услуги предоставляет кафе-кулинария с блюдами собственного производства «Гурманика» и

«Магбургер» на 84 посадочных места; На территории комплекса круглосуточно открыт собственный супермаркет, в ассортименте которого представлены 30+ тыс. товаров для жизни: теперь после работы не нужно заезжать в магазин у дома. Комплекс обслуживают 210 человек.

В торжественном открытии АЗС 060 приняли участие глава городского округа Котельники Жигалкин Сергей Александрович и заместитель министра энергетики Московской области Анисимов Дмитрий Феликсович.

Елена Соловьева, заместитель генерального директора по направлению HoReCa ТД «Нефтьмагистраль» рассказала, почему компания создала собственный гастрономический бренд:

■ ■ ■ **«Несколько лет назад мы пробовали продавать еду сторонних поставщиков, но не были удовлетворены ее качеством и вкусом. Тогда мы приняли решение о строительстве собственного производства. ■ ■ ■**

Мы стремились создать единое комфортное пространство, где можно не только заправить автомобиль, но и пообедать, купить натуральные вкусные продукты для семьи или просто отдохнуть. Надеемся, нам это удалось. Сейчас «Гурманика» – это шесть продуктовых линеек, каждой из которых мы по-настоящему гордимся».

new-retail.ru

«Роснефть» открыла в Петербурге первую АЗС нового формата

В Петербурге открылся первый автозаправочный комплекс «Роснефти» нового формата «Зерно».



Современная АЗС расположена вблизи «Лахта Центра» и отличается от других заправок новыми видами клиентских сервисов и уникальным оформлением.

В новой концепции АЗС внимание акцентировано на технологичности, экологичности и комфорте. Территория и основное помещение комплекса поделены на функциональные зоны, что повысило скорость и удобство обслуживания клиентов.

Для жителей мегаполиса, которые ценят время, в основном зале АЗС оборудовали небольшую офисную зону, где можно быстро распечатать документ или сделать его копии. Здесь же можно подзарядить гаджеты и воспользоваться беспроводным интернетом.

На новой технологичной заправке «Роснефти» даже кофе готовит специальный робот. Клиентам он может предложить 24 вида тонизирующего напитка, но может сварить кофе и по индивидуальному авторскому рецепту.

Есть на заправке и своя кухня с шеф-поваром, как ресторане. Тут готовят полноценные завтраки, салаты и закуски, супы и десерты. Причем заказ можно сделать через мобильный телефон, отсканировав QR-код. Для тех, кому дорога каждая минута – на территории АЗС работает мобильный фуд-трак, где можно быстро купить горячие блюда, выпечку, хот-доги, сэндвичи, десерты и напитки.

Новый заправочный комплекс компания «Роснефть» постаралась сделать максимально комфортным для клиентов. Здесь представлен весь набор цифровых сервисов для дистанционной заправки автомобиля или заказа еды навынос. Если же вы хотите узнать обо всех сервисах и услугах, которые есть на заправочном комплексе, но не хотите покидать автомобиль, – большая плазменная информационная панель на фасаде здания все расскажет.

К этому стоит добавить, что автозаправка нового формата находится на популярном автомобильном туристическом направлении вдоль Финского залива. Клиенты могут заправиться всеми видами современного и высококачественного автомобильного бензина Pulsar, а также дизельным топливом. Для электрокаров на АЗК также есть станция быстрой зарядки мощностью 98 кВт.

На заправочном комплексе установлен и новый «зеленый» логотип «Роснефти». Он подчеркивает стремление компании к повышению экологичного производства и обозначает ее приоритеты в области охраны окружающей среды. Особое внимание привлекает масштабная инсталляция «Белые медведи» с информацией о мероприятиях, реализуемых «Роснефтью», для сохранения этих краснокнижных животных в Арктике.

Роснефть располагает крупнейшей сетью розничных продаж на территории России. РН-Северо-Запад – сбытовое предприятие Роснефти на топливном рынке г. Санкт-Петербург, Архангельск, Великий Новгород, Псков, Ленинградской, Архангельской, Новгородской, Псковской областей. Розничная сеть Роснефть в Северо-Западном регионе насчитывает более 200 АЗС/АЗК. В 2019 г. Роснефть приобрела 100% акций Петербургской топливной компании, что позволило Роснефти занять лидирующие позиции на рынке нефтепродуктов Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

gazeta.spb.ru

Заправки «ЛУКОЙЛа» под брендом Teboil начали появляться в Москве на месте Shell

Заправки, купленные «ЛУКОЙЛом» у компании Shell, уже начали появляться в Москве под финским брендом Teboil, обновленная АЗС была замечена на Рязанском проспекте, передает корреспондент РИА Новости.



На обновленной АЗС убрали фирменную ракушку Shell и заменили ее красным логотипом Teboil. Вместо усовершенствованного топлива V-Power, принадлежащего британско-нидерландской компании, на заправке нового бренда теперь можно залить Аи-95+, Аи-98+ и ДТ+.

В начале июня «ЛУКОЙЛ» сообщал, что будет развивать сеть автозаправочных станций в России под новым топливным брендом Teboil и уже приступил к поэтапному ребрендингу заправок. Также компания отмечала, что для новых АЗС будут разработаны новые брендированные виды инновационного топлива и собственная программа лояльности, интегрированная с действующей программой «ЛУКОЙЛа».

Teboil основан в Финляндии в 1934 году и является в этой стране одной из крупнейших организаций в отрасли. Российским потребителям бренд знаком по смазочным материалам, поставки которых в СССР начались ещё в 1960-х годах. Сегодня на российском рынке представлено около 150 наименований высококачественной продукции бренда.

1prime.ru

России для развития нужно много малых нефтяных компаний, а не пять ВИНКов

Минэнерго России сформирует план отраслевого заказа на технику, которая используется в стране для добычи нефти – чтобы поддержать отрасль и загрузить заводы. Однако развития не будет, если государство продолжит опираться только на крупный бизнес, убежден президент ОАНК Владимир Борисов.



«Если говорить о потребностях нефтедобычи, то, в первую очередь, мы нуждаемся в создании флота ГРП. Сегодня в России доля импортного оборудования для гидроразрыва пласта превышает 80%. В основном, эти дорогостоящие виды работ проводила «Шлюмберже» и другие западные корпорации.

У нас достаточно компетенций, чтобы заместить импорт в нефтесервисе. Но для этого нужно мобилизовать мощные ресурсы военно-промышленного комплекса, где сосредоточены лучшие конструкторы, передовая металлургическая промышленность и самое современное оборудование.

В то же время гидроразрывом пласта у нас занимаются олигархические структуры. К сожалению, в России внимание властей приковано только в ВИНКам. И отраслевой план, предложенный Минэнерго – это очередная мера поддержки для крупного бизнеса, который и так развит. Но посмотрите на американцев, с которыми у нас примерно сопоставимы объемы нефтедобычи: у них работает около 8 000 независимых нефтяных компаний, тогда как у нас

97% добычи приходится на пять компаний! Мы идем по пути поддержки крупных предприятий, и все усилия властей направлены на это. В малый бизнес у нас почему-то не верят – а ведь именно этот сектор поднял экономику США и Европы!

■ Эффeктивнее было бы по примеру Запада создать малые компании, которые покупали бы небольшие нефтяные месторождения и инвестировали в добычу. Соответственно, будут развиваться и технологии, и малые предприятия. ■

Что касается крупных зарубежных нефтесервисных компаний, которые сейчас ушли с российского рынка, я думаю, рано или поздно они вернуться – они зарабатывали здесь огромные деньги, имели мощнейшую рентабельность. Но вопрос – когда это произойдет: через год или пять-десять лет... Конечно, заменить их будет сложно. Западные компании – флагманы новых технологий, у них очень строгий подход к экологической безопасности, охране труда. Нет смысла отрицать очевидное, они научили нас ответственному отношению к людям, окружающей среде и т.д. Сейчас этот процесс если не остановится, то замедлится. Как в

автомобилестроении: уже предлагают снизить требования к безопасности, экологичности топлива... Боюсь, то же нас ждет и в нефтесервисе.

Спасти ситуацию может только Новая Экономическая Политика, которая позволит задействовать неохваченный ресурс – как я уже сказал, это малый и средний бизнес. Сегодня таким предприятиям очень сложно существовать в России, где силовики в любой момент могут остановить предприятие. Когда-то Дмитрий Медведев призывал «не кошмарить» бизнес, но ничего так и не изменилось в лучшую сторону. В нынешних реалиях работать по-старому уже не получится. Без создания малых нефтяных компаний малый и средний бизнес не поднимется, потому что крупные холдинги как заказывали оборудование за рубежом, так и будут это делать – не в Европе, так в Китае, Корее и т.д. И мы попадем из одной зависимости в другую.

Мы способны все разработать и произвести сами, но нужна государственная поддержка – как в военно-промышленном комплексе, который полностью находится на гособеспечении. Наши заводы, которые не связаны с «оборонкой», не имеют сегодня ресурсов, чтобы создавать какие-то пионерные виды оборудования и потом ждать, когда они станут востребованы. Сейчас, если ты что-то изобрел, ты еще должен доказать недропользователю, что ему это нужно и выгодно. А с таким подходом мы далеко не уедем».

sectormedia.ru

Европа откажется от ДВС к 2035 году: парламент принял резолюцию

Депутаты Европейского парламента хотят, чтобы к 2035 году был введен запрет на продажу автомобилей с двигателями внутреннего сгорания.



■ **Европейский парламент поддержал предложение, согласно которому в Европе будет запрещена продажа новых машин с бензиновыми и дизельными двигателями внутреннего сгорания. Назван и срок смерти ДВС – 2035 год. При этом эксплуатация подержанных машин будет разрешена.** ■

За принятие данной резолюции проголосовало 339 депутатов, против – 249, воздержались – 24.

Решение Европарламента в данном случае носят рекомендательный характер и формально не являются обязательными. Однако подобные резолюции говорят о том, что власти многих европейских государств нацелены отказаться от бензиновых и дизельных автомобилей в ближайшие 10–15 лет. Ведь на легковые автомобили и легкий коммерческий транспорт

в Европе приходится сейчас около 15% от общего объема выбросов CO₂.

При этом многие крупные автопроизводители всячески поддерживают желание властей Евросоюза ускорить переход на электромобили. Так, представители Ford и Volvo уже публично поддержали это решение, а, например, в Volkswagen AG не раз заявляли о своем желании полностью прекратить выпуск автомобилей с традиционными ДВС к 2030–2035 годам.

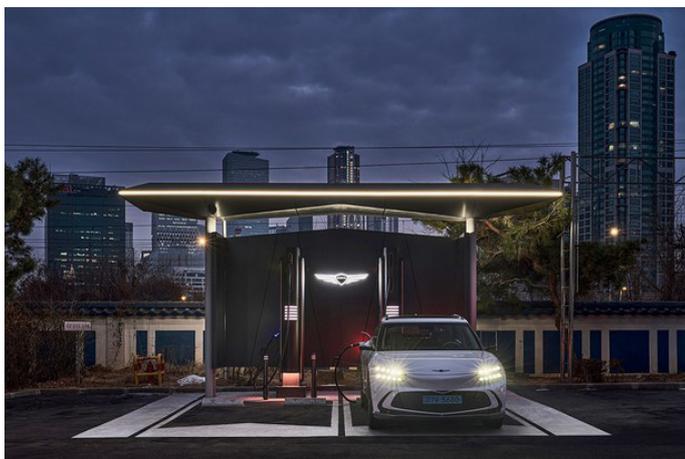
Уже сейчас, по данным Европейской ассоциации автопроизводителей, электромобили и гибридные автомобили с подзарядкой от сети составляют 18% новых легковых автомобилей, проданных в ЕС в прошлом году.

Еще можно отметить, что в настоящий момент среднестатистический электромобиль может проехать без подзарядки 257 миль (413 км). При этом еще в 2011 году речь шла лишь о 74 милях (119 км), следует из отчета британской организации Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT).

autonews.ru

Мир массово переходит на электромобили. Как будут выглядеть заправки будущего?

Электрические автомобили постепенно становятся обыденностью и все чаще появляются на улицах городов по всему миру – за год продажи экологичных машин выросли на 75%. Новый транспорт требует иных заправок, которые бы подходили не только по техническим критериям, но и отвечали бы современным тенденциям в дизайне. Архитекторы стремятся сделать из зарядных станций почти произведения современного искусства и разрушить стереотип о заправках как о грязных и неприятных локациях. Теперь их превращают в кинотеатры, небоскребы и места для отдыха, где можно собирать ягоды. Чудеса инженерной мысли – в галерее «Ленты.ру».



Американская архитектурно-дизайнерская компания Morphosis Architects придумала зарядные станции для электрокаров от бренда премиум-класса Genesis. Пять из них построили в южнокорейской столице Сеуле и провинции Кенгидо, которые считаются одними из самых густонаселенных в стране. В основу дизайна лег логотип бренда в виде распростертых крыльев со щитом в центре. Необычная форма подчеркивается светодиодной подсветкой на навесе, сделанном из стали и алюминия. «Крылатая форма навеса мгновенно узнаваема в городском пейзаже благодаря своей легкости и спортивной элегантности», – отметили дизайнеры.

На каждой станции можно одновременно заряжать максимум три электромобили. Постройки совместимы с машинами бренда Genesis и способны зарядить их за 20 минут.

Подсветка выполняет не только эстетическую, но и практическую функцию – она меняет цвет при изменении уровня заряда машины. Станции сделаны на основе модульной системы, благодаря чему их можно разбирать и устанавливать в различных местах. Иной взгляд на зарядные станции продемонстрировали архитекторы из бюро Woods Bagot. Они задумали совместить в центре Лос-Анджелеса заправки с кинотеатром под открытым небом. Проект получил название Re-Charge LA – станции разместят под большими навесами, которые днем будут закрывать от солнца, а вечером их можно поднять и использовать в качестве экранов. Таким образом разработчики хотят помочь владельцам электрокаров скоротать время, пока машины заряжаются.



На площадке также планируют разместить места, где можно будет перекусить. «Что делают водители, пока они ждут? Поскольку для полной зарядки электромобиля может потребоваться час или больше, места для зарядки должны удовлетворять более широкому набору требований, чем просто сама зарядная станция», — объяснили в бюро.

Копенгагенская архитектурная фирма Sobe придумала первые из своих 48 зарядных станций для электрокаров. В качестве основного материала дизайнеры выбрали дерево. В проекте они хотели пересмотреть традиционный образ заправок, который обычно ассоциируется с неприятным запахом, грязью и яркими неоновыми вывесками. «Мы спросили себя: "Как бы выглядела зарядная станция для электромобилей с использованием только натуральных материалов и естественного дневного света"», — рассказал основатель бюро Дэн Стуббергард.



Станции были построены по модульной схеме на разных участках скандинавских магистралей. Станция в городе Фредерисии сделана из 12 деревянных составляющих, способных вылавливать из атмосферы углекислый газ — по задумке, конструкция напоминает стволы и кроны. Верхняя часть плоской крыши также ради экологичности покрыта натуральными растениями. На станции оборудовали и участки для отдыха, где водители могут подождать, пока электрокар зарядится. «Мы хотели сделать возможным умственный перерыв для людей, чтобы они могли перезарядить свои "батареи" во время поездки. Это зеленое пространство со спокойной атмосферой, где можно собирать клубнику, пока дети катаются на качелях», — отметил Стуббергард.

Архитектурная фирма из Нью-Йорка Ennead Architects разработала проект зарядных станций для Шанхая и придумала сделать их в виде башен, чтобы оптимизировать пространство, сделав его комфортным и для водителей, и для пешеходов. Башни из нескольких отсеков отделаны каркасом из перфорированного алюминия — запоминающийся дизайн должен превратить станцию в подобие маяка для владельцев электрокаров.



Многоуровневая структура башен позволит заряжать одновременно сразу несколько автомобилей в отличие от стандартных станций. На первом этаже можно будет за 25 минут дозаправить автомобиль на ближайшие 160 километров. Для полной зарядки в течение пяти часов система поднимет машину в отсеки выше — в это время владельцы смогут провести время в городе. В башнях архитекторы совместили зарядные станции с распространенной технологией автостоянок в несколько уровней.

Поддержать растущее использование электрокаров решили в шведском Гетеборге — местный департамент дорожного движения поручил бюро Kjellgren Kaminsky Architecture разработать проект зарядной станции для электрического транспорта. Архитекторы придумали конструкцию наклонной формы, которая работает на солнечных батареях. По всем правилам устойчивого развития станция сделана из древесины местного производства, а заряд автомобиля идет от фотоэлектрической панели на крыше.

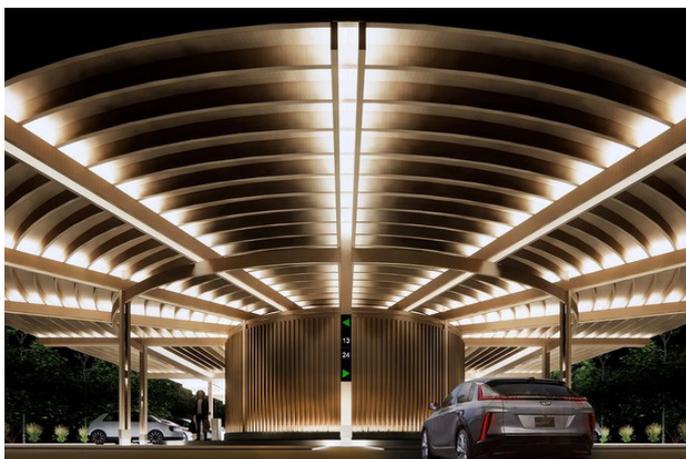


На зарядку машин будет уходить в среднем 15–20 минут. Верхний уровень постройки отдадут под электрокары, а на нижних разместят зарядки для двухколесного электрического транспорта. В качестве удобств для водителей внутри также разместят мастерскую по ремонту автомобилей, тренажерный зал и кафе с садом под открытым небом.

Подобно коллегам, шотландский архитектор Джеймс Сильвестр предложил сделать зарядную станцию в виде дорожного оазиса, окруженного растениями. Проект постройки из деревянных панелей получил название «Больше с меньшими затратами». Заправка представляет собой закругленный каркас с плоской крышей, покрытой солнечными панелями, вырабатывающими энергию. По периметру находятся станции для зарядки, а внутри можно оборудовать уборные, кафе, магазины, тренажерный зал или зону отдыха.

до скутеров. Механизм не перестает работать даже в пасмурную погоду, когда панели не могут получить энергию от солнечного света – интеллектуальная система сама распределяет подачу ресурса по сети. Время зарядки будет зависеть от того, какой режим из двух выбран: быстрый и обычный.

m.lenta.ru



«Можно было придумать что-нибудь нестандартное, но я хотел понять, как станция может выглядеть сегодня. Это не фейерверк, не блеск или гламур, а очень современная по форме с лаконичными натуральными материалами заправка. Здесь речь идет об отдыхе после долгого пути», – объяснил архитектор.

Современными зарядными станциями обеспокоился и французский автопроизводитель Peugeot. Его дизайнерская лаборатория Peugeot Design Lab решила сделать заправку с навесом необычной формы, который вмещает солнечные панели площадью 150 квадратных метров. Перекрытие возвышается на двух конструкциях синего цвета и украшено декором из экологичных деревянных панелей. Они выполняют сразу две функции – обеспечивают станцию энергией и защищают электрокары от солнечных лучей, создавая тень.



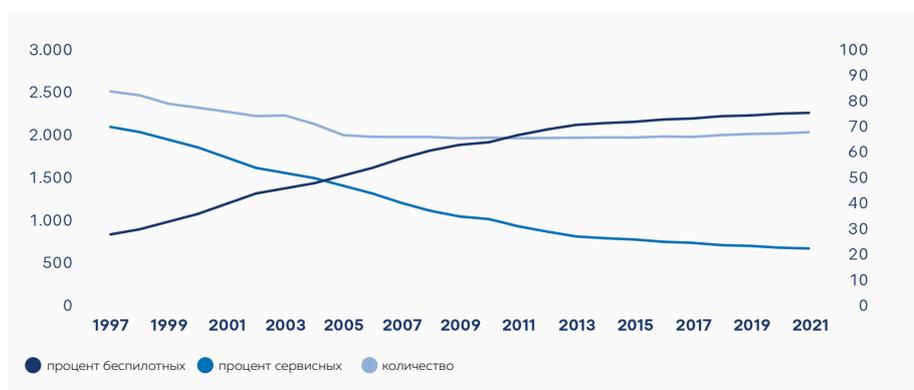
На станции могут одновременно заряжаться семь транспортных средств: от автомобилей

В Дании 75% от общего количества составляют беспилотные АЗС

Новые данные из отраслевой статистики Drivkraft Danmark за 2022 год показывают, что количество АЗС в Дании снова немного увеличилось, и теперь их насчитывается 2068 станций. Из них 75% – беспилотные АЗС. На станциях устанавливают зарядные устройства для электромобилей, чтобы автомобилисты могли заправиться, независимо от того, какая у них машина.

Рынок АЗС постоянно меняется и адаптируется к потребностям потребителей. Это касается, как количества АЗС, распределения обслуживаемых и необслуживаемых станций, удобств и новых видов топлива. Увеличение за последние годы количества станций в Дании продолжилось и в 2021 году, поэтому теперь автомобилистам по всей стране доступно 2068 станций.

Рост обеспечивается недавно открытыми беспилотными автозаправочными станциями. С 1997 года их относительная доля увеличилась почти втрое, так что теперь они составляют более 75% от общего количества АЗС.



С 1997 года относительная доля беспилотных АЗС в Дании увеличилась почти втрое.

Автозаправочные станции объединяют Данию для автомобилистов, независимо от того, на чем они ездят – они должны иметь возможность заправиться там, где им удобно, и топливом какое необходимо. Вот почему зарядные станции для электромобилей сейчас внедряются на АЗС по всей стране.

«Устройства для подзарядки электромобилей являются естественной частью усилий членов компании по поставке энергии для транспорта 24 часа в сутки, семь дней в неделю – эффективно, прозрачно по цене и удобно для потребителей, – говорит технический и экологический менеджер Drivkraft Danmark Михаэль Мюкке Йенсен. – Существующие станции – это то место, где проезжает большая часть транспорта и автомобилистов, они имеют правильные условия, а также сопутствующие услуги, такие как автомойка, подкачка шин, туалет, магазин, кофе».

Искусственный интеллект заменит штрих-кода в новой кассе самообслуживания на Circle K

Circle K продолжает внедрять инновации в отрасли и представляет Smart Checkout, кассу самообслуживания, в которой вместо штрих-кода используется искусственный интеллект. Это одно из самых быстрых кассовых решений на рынке, которое теперь доступно на большинстве касс сети АЗС. Smart Checkout еще больше упростит клиентский опыт в магазине.



Alimentation Couche-Tard Inc. («Couche-Tard») – один из крупнейших в мире ритейлеров товаров повседневного спроса, объявила о развертывании более 10000 бесконтактных кассовых систем Mashgin под торговой маркой Smart Checkout в более чем 7000 магазинах Circle K и Couche-Tard в течение следующих трех лет. Кассовая система самообслуживания на базе искусственного интеллекта, разработанная Mashgin, ускоряет время оформления заказа покупателями на 400%, улучшает клиентский опыт и позволяет персоналу магазинов сосредоточить свое внимание на обслуживании.

Соглашение с Mashgin запускает глобальное развертывание новаторской системы и представляет собой одно из самых масштабных расширений кассовой технологии на основе компьютерного зрения на сегодняшний день. Он основан на успешном использовании систем Mashgin почти в 500 торговых точках Circle K в США и Швеции с 2020 года, а также в розничном магазине лаборатории инноваций Couche-Tard в кампусе Университета Макгилла в Монреале.

Circle K Sweden первой в Европе внедрила Smart Checkout – кассу самообслуживания,

которая использует искусственный интеллект вместо штрих-кода. В отличие от сканера, на поднос одновременно можно положить несколько товаров, и касса сразу узнает, какие именно, при этом покупателю не нужно ничего сканировать. Система в восемь раз эффективнее традиционной кассы самообслуживания.

Бесконтактная кассовая система Mashgin, именуемая «умной кассой» в магазинах Circle K и Couche-Tard, представляет собой компактное настольное устройство, которое легко вписывается в существующую планировку магазина.

■ Она использует компьютерное зрение, чтобы распознавать товары, практически под любым углом и мгновенно продать их за одну транзакцию. Нет необходимости загружать приложение или искать и сканировать штрих-кода; покупатели просто кладут товары, платят, как обычно, и отправляются дальше всего за 10 секунд – в восемь раз быстрее, чем традиционные кассы самообслуживания. ■

«Очень приятно иметь возможность предложить новый инновационный способ оплаты, и мы верим и надеемся, что это сделает его еще проще для наших клиентов. Тенденция показывает, что клиенты хотят проверить себя, и эта система также отлично подходит для нашего бизнеса», – говорит Джон Свенсон, коммерческий директор Circle K.

Платежное решение уже доступно в магазинах Circle K в США и оказалось чрезвычайно эффективным по сравнению с традиционными кассовыми аппаратами с персоналом и, следовательно, экономит много времени для клиента. Система распознает продукты со всех сторон, быстро изучает новые продукты и определяет продукты разных размеров. Американская компания Mashgin разработала технологию кассовой системы.

■ ■ ■ «Мы стремимся инвестировать и масштабировать технологии, которые устанавливают новый стандарт удобства для наших клиентов и продвигают нашу миссию, заключающуюся в том, чтобы каждый день делать жизнь наших клиентов немного проще. Эта технология меняет правила игры ■ ■ ■

– говорит Магнус Тэгтстрём, вице-президент по глобальным инновациям Couche-Tard. – Система Smart Checkout, основанная на революционной технологии Mashgin, сокращает очереди, улучшает качество обслуживания клиентов и освобождает персонал, чтобы сосредоточиться на помощи нашим клиентам. Мы с нетерпением ждем возможности представить эту новую платформу в магазинах нашей сети по всему миру».

«Основная технология Mashgin представляет собой крупный прорыв в мире искусственного интеллекта. Подкрепляя модели компьютерного зрения трехмерными данными, мы можем достичь точности 99,9% при определении товаров. Это новшество также позволяет системе легко различать предметы разного размера с похожим внешним видом, а также делает ее достаточно гибкой, чтобы распознавать продукты на вынос, такие как пицца или блюда

на гриле, которые каждый раз могут выглядеть немного по-разному. Еще одним ключевым компонентом нашей технологии является ее способность изучать новые объекты менее чем за минуту и синхронизировать эти данные между магазинами, что позволяет настроить торговую точку менее чем за час», – сказал Мукул Дханкар, технический директор и соучредитель Mashgin.

■ ■ ■ Опросы покупателей на станциях Circle K показывают, что 80% этих клиентов предпочитают кассовые системы Mashgin традиционным формам оплаты и самообслуживания. ■ ■ ■

Недавние обновления системы, позволяющие использовать наличные, покупать топливо и ключевые программы лояльности, такие как Sip & Save, способствовали принятию у клиентов. В некоторых магазинах Circle K «умные кассы» уже стали любимым способом совершения покупок.

«Мы получаем отличные отзывы от наших покупателей в магазинах, где была внедрена система Smart Checkout, и легко понять, почему. Платформа Mashgin невероятно проста в использовании и интуитивно понятна для клиентов. Благодаря этому, я убежден, что мы будем масштабировать отличный инструмент, который упростит продажи нашим клиентам и членам команды, сэкономит время и поставит наших клиентов и людей на первое место в наших глобальных операциях», – говорит Алекс Миллер, исполнительный вице-президент по операциям в Северной Америке и глобальной коммерческой оптимизации компании Couche-Tard.

На сегодняшний день кассовые системы Mashgin обработали более 36 миллионов транзакций, и их можно найти в более чем 800 точках, включая Circle K и другие сети магазинов повседневного спроса, аэропорты, компании из списка Fortune 500 и более 30 знаковых спортивных стадионов и развлекательных заведений США.

«Наше видение всегда заключалось в том, чтобы сделать жизнь людей лучше и вернуть им больше времени в их повседневную жизнь. Мы уже спасли людей, стоявших в очереди более 30 лет. Для нас большая честь работать с фантастической командой Couche-Tard, чтобы обеспечить экономию времени по всему миру», – сказал Абхинаи Шривастава, генеральный директор и соучредитель Mashgin.

Mashgin упрощает повседневную жизнь с помощью искусственного интеллекта. Их Touchless Checkout System – самая быстрая в мире касса самообслуживания, работающая на базе искусственного интеллекта и компьютерного зрения. Потребители требуют мгновенного удовлетворения. Бесконтактная кассовая система Mashgin устраняет разочарование потребителей и увеличивает доход розничных продавцов благодаря кассе, которая в четыре раза быстрее, чем кассиры и традиционные точки продаж. Нет необходимости искать и сканировать штрих-коды – покупатели просто кладут свои товары на поднос Mashgin, оплачивают их электронным способом и весь процесс займет менее чем 10 секунд.

superstation.pro

Автомойка с экомаркировкой «Северный лебедь» использует на 75% меньше воды

Uno-X Mobility стремится разрабатывать и продвигать решения для устойчивой мобильности, внедряя ориентированные на будущее решения с целью сохранения окружающей среды. Одним из примеров являются инвестиции компании в автомойки с маркировкой Nordic Ecolabeled в Норвегии и Дании.



Автомойки при функционировании сталкиваются с проблемами в нескольких областях, в том числе, касающихся окружающей среды. Грязь на автомобилях, содержат масла и тяжелые металлы. Для их удаления используются сильные химические вещества. В целом, это создает риск загрязнения, если выбросы не улавливаются. Nordic Ecolabel устанавливает требования, обеспечивающие полную очистку воды для мойки машин. Uno-X – крупный игрок на рынке автомоек, укрепляет свои позиции в качестве компании, серьезно относящейся к экологической ответственности.

Весной 2021 года Uno-X запустил общенациональную концепцию автомойки самообслуживания, внедряя комплексное решение отмеченное экомаркировкой Nordic Swan («Северный лебедь»). Сеть моек проводит полномасштабную очистку всей промывочной воды на своих точках.

Автомойки Nordic Ecolabeled предлагают несколько экологических преимуществ:

- Они используют моющие средства с экологической маркировкой, которые бережно относятся к здоровью и окружающей среде.
- Сточные воды примерно на 90% лучше очищены от масел и тяжелых металлов. Это предотвращает утечку опасных выбросов в окружающую среду.
- Потребление воды сократилось примерно на 80%.
- 90% промывочной воды можно использовать повторно. Автомойка без такой технологии очистки будет использовать около 400 литров на автомобиль, в то время как Nordic Ecolabel использует 90 литров.

■ «Автомойки, отмеченные знаком Nordic Ecolabeled, настолько хорошо очищают воду, что ее можно использовать снова. Очистка дает также гораздо меньший риск загрязнения местных водотоков. ■

Выбирая мойку машин со знаком Nordic Ecolabel, можно существенно изменить окружающую среду, в которой живут люди», – говорит Ярле Скейдсволл, генеральный директор Nordic Ecolabel.

«Uno-X, как и большинство других компаний, находится на пути к обществу с низким уровнем выбросов. Мойка автомобилей – одно из выбранных нами направлений, и когда мы запускали нашу концепцию, никогда не сомневались в том, что должны внедрять будущие решения для окружающей среды.

Поэтому с гордостью внедрили комплексное решение для автомоек, отмеченных знаком Nordic Ecolabel, – говорит Йенс Хаугланд, генеральный директор Uno-x Norway. – Для нас Nordic Ecolabel – это знак качества и доверия, который показывает, что мы серьезно относимся к делу».

МЕНЬШЕ ПОТРЕБЛЕНИЯ ВОДЫ = МЕНЬШЕ ЗАТРАТ

Сеть водоснабжения и канализации в Норвегии нуждается в модернизации на многие сотни миллиардов долларов в ближайшие годы. Это будет означать, что плата за пользование водой может увеличиться как на 100, так и на 200 процентов. Это делает важным сокращение потребления воды также с экономической точки зрения, а не только для защиты окружающей среды.

Кроме того, очистка воды ежегодно обходится обществу в большие суммы. Задача состоит в том, чтобы проблемы с выбросами не останавливались там, где они начались. Необходимо принимать достаточно эффективных мер для предотвращения опасных разливов.

«То, как Uno-X работает в этой инвестиции, является примером соответствия. Чем меньше воды мы используем и чем более опасные выбросы мы останавливаем, тем меньше мощностей требуется муниципальным очистным сооружениям. Это экономит деньги налогоплательщиков и приносит пользу местным сообществам»

– заключает Ярле Скейдсволл.



superstation.pro

Q-Park и Shell: 5 центров мобильности в крупных городах Нидерландов

Q-Park и Shell совместно создадут 5 центров мобильности в крупных городах Нидерландов. С их помощью обе компании хотят ускорить энергетический переход и улучшить доступность и пригодность жизни в городах.

■ ■ ■ На паркингах будут внедряться новые концепции, которые разумно сочетаются с существующими элементами, начиная от быстрой зарядки, продажи свежих продуктов и напитков, предоставление общего транспорта, такого как электрические велосипеды, скутеры или автомобили, и логистических услуг, таких как доставка посылок. ■ ■ ■

В пяти местах в Амстердаме, Гааге, Маастрихте и Роттердаме (2) Shell и Q-Park хотят предложить решение, которое улучшит доступность и качество жизни в городах. В 2012 году Shell и Q-Park представили самую первую точку зарядки электромобилей на парковке в Нидерландах. В настоящее время установлено уже около 1000 устройств, и в течение следующих двух лет это число будет увеличено примерно до 1400, некоторые из которых являются устройствами быстрой зарядки.

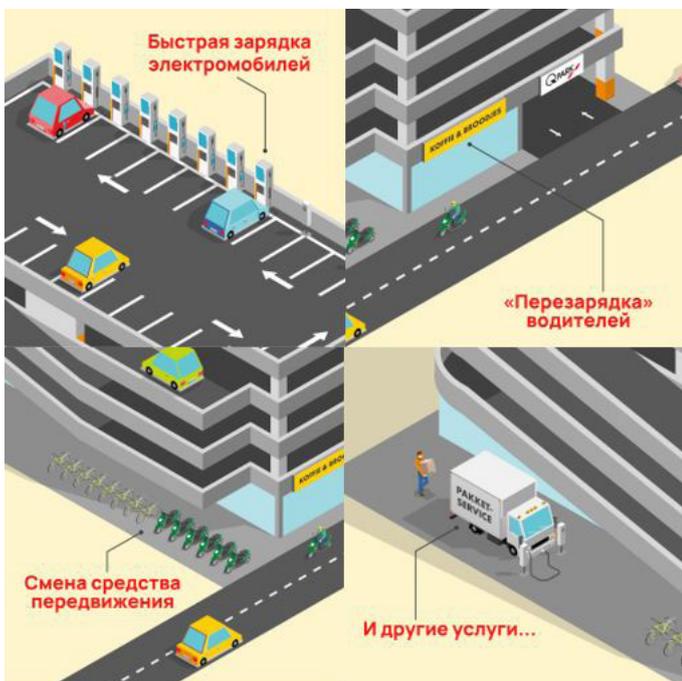
БЫСТРО МЕНЯЮЩАЯСЯ МОБИЛЬНОСТЬ
Жанин Баккс, генеральный менеджер Shell Mobility в странах Бенилюкса и Франции, говорит:

■ ■ ■ «Мир мобильности меняется быстрее, чем мы можем себе представить. Если к 2030 году будут продаваться только электромобили, мы должны адаптироваться к этому уже сейчас. ■ ■ ■

Мы делаем это в том числе за счет построения разветвленной сети зарядок дома, на улице, в торговых центрах и на наших автозаправочных станциях. Поэтому, сегодня мы рады сделать следующий шаг с нашим партнером Q-Park и предложить новые услуги, такие как быстрая зарядка и продажа свежих продуктов».



Ключевую роль в создании центров мобильности (mobility hub) Q-Park и Shell играют меняющиеся потребности клиентов



зарядки пользовались другими услугами, пока их автомобиль заряжается.

БОЛЕЕ БЫСТРЫЙ ПЕРЕХОД НА ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ

Таким образом, Q-Park и Shell также хотят ускорить энергетический переход. Исследования показывают, что будущие водители электромобилей придают большое значение хорошему доступу к электрической зарядке, когда рассматривают возможность перехода на электротранспорт. Почти каждый пятый не имеет доступа к зарядке на работе или дома и поэтому зависит от общественных точек зарядки.

Q-Park – оператор парковок в Бельгии, Дании, Германии, Франции, Ирландии, Нидерландах и Великобритании. Q-Park – номер два на европейском рынке парковок. Всего Q-Park контролирует 800000 парковочных мест в более чем 3 500 местах. Компания базируется в Нидерландах.

superstation.pro

Концепция включает быструю зарядку электротранспорта, продажу свежих продуктов и напитков, предоставление общего транспорта (электрические велосипеды, скутеры или автомобили), и логистические услуги (доставка посылок)

Мишель Тенге, генеральный директор Q-Park Nederland, говорит: «Наши клиенты делают новый выбор, когда дело доходит до комбинирования вариантов, чтобы легко и эффективно добраться до места назначения. Количество электромобилей стремительно растет. Мы рады поддержать потребность в большем количестве зарядных станций в сотрудничестве с таким надежным партнером, как Shell. С нашим центром мобильности мы также вносим свой вклад в доступность и качество жизни в городах».

ОРИЕНТИРУЯСЬ НА КЛИЕНТА

Shell и Q-Park хотят изменить опыт парковки и зарядки электромобилей. Удобство для клиента является центральным, и это сочетание услуг, которые предлагают эффективное решение. Пока электромобиль заряжается, можно «зарядиться» чашкой кофе, закуской или бутербродом. Разумные комбинации с общей мобильностью создают транспортные узлы, в которых можно легко переключиться с автомобиля на другой вид мобильности или наоборот. Услуги логистики избавят от поездки до почтового отделения.

Правительства принимают все больше и больше мер для улучшения доступности и удобства жизни в городах. В связи с введением зон, свободных от автомобилей, и запретом на автомобили с высоким уровнем выбросов в центре города возрастает потребность в парковочных местах, зарядных устройствах для электромобилей и общих скутерах. С появлением все большего количества электромобилей Shell и Q-Park реагируют на то, что владельцы электромобилей без собственных вариантов

Законодатели снова думают о том, как стимулировать продажи электромобилей и гибридов в РФ

В Министерстве транспорта предложили избавить владельцев такого транспорта от уплаты транспортного налога, а также дать им права бесплатно пользоваться платными дорогами.



Автопарк электромобилей в РФ можно назвать в лучшем случае скромным. Инфраструктура в большинстве регионов по-прежнему находится в «зачаточном» состоянии: относительно «преуспели» в вопросе появления зарядочных станций для «зелёного» транспорта местные столицы и Дальневосточный федеральный округ, куда «батарейные» машины с пробегом ввозятся из-за границы.

Стоит отметить, что и раньше выбор электромобилей на российском рынке был весьма ограничен, а на фоне геополитических потрясений и отказа многих компаний вести деятельность в РФ, он ещё больше сократился. С гибридами ситуация в стране немногим лучше.

Согласно статистике ГИБДД, на момент конца 2021 года в РФ было зарегистрировано примерно 90 тыс. гибридов и 14,7 тыс. электромобилей. При этом, по информации «Автостата» спрос на электромобили с пробегом в апреле текущего года упал на 6% (по сравнению с показателем апреля 2021-го). Аналитики отметили, что снижение продаж было зафиксировано впервые с ноября 2016 года. Вероятно, это вызвано повышением цен, которое

наблюдается как на рынке новых автомобилей, так и на вторичном.

Но всё это не помешало законодателям в очередной раз поднять вопрос стимулирования распространения электромобилей и подзаряжаемых гибридов в регионах РФ. Как сообщает «Коммерсант», предложения разработали в Минтрансе, их собрали в соответствующих методических рекомендациях, которые ведомство направило региональным властям. Документ появился в рамках правительственной концепции по развитию электромобилей до 2030 года.

Сообщается, что солидная часть рекомендаций посвящена организации машино-мест с зарядными станциями. Предполагается, что их дислокацию нужно определять с учётом мнения владельцев «розеточного» транспорта, а также «электросетевых» возможностей; ещё на количество «электрозаправок» будет влиять и климат региона. Минтранс предлагает в зонах жилой застройки, где проживают владельцы «розеточных» машин, делать все парковочные места сразу с зарядками «медленного» типа. Рядом с «быстрыми» зарядками должны быть установлены знаки, ограничивающие время стоянки.

В Минтрансе также предложили несколько льгот для владельцев электромобилей, в списке пониженная ставка транспортного налога (либо его отмена) для владельцев электрокаров и подключаемых гибридов, а также право бесплатно пользоваться платными дорогами на территории РФ. Кроме того, в ведомстве рекомендовали создать в регионах зоны «нулевого выброса», куда запрещён въезд автомобилей с традиционными ДВС. Стоит напомнить, что совсем недавно власти разрешили выпускать автомобили,

соответствующие любому экоклассу, включая «Евро-0». Кстати, знаки, обозначающие зоны только для «зелёного» транспорта, существуют в России с 2017 года, однако их пока никто не применял.

**■ Также в документе
указано, что
строительство зарядных
станций стоит вести в
рамках государственно-
частного партнёрства.
Помимо этого, регионам
рекомендовано создавать
инфраструктуру ещё
и для сбора, хранения
и утилизации батарей,
которыми оснащаются
электромобили. ■**

По словам вице-президента Национального автомобильного союза Антона Шапарина, которого цитирует издание, рекомендации Минтранса выглядят «глобальной оторванностью от жизни». Он отметил, что «российского локализованного производства электромобилей нет и не будет», а также добавил, что ведомство «должно заниматься упрощением процедур ввоза электромобилей» в страну.

kolesa.ru

Газпром нефть разработала биоразлагаемую канистру для моторного масла

Упаковка состоит из органических компонентов и полностью утилизируется в 20 раз быстрее обычного пластика.



Газпром нефть разработала технологию производства экологичных биоразлагаемых канистр для моторных масел. Упаковка состоит из органических компонентов и полностью утилизируется в 20 раз быстрее обычного пластика. Об этом сообщила пресс-служба компании.

Технология позволяет снизить расходы вторичной переработки канистр. Выпуск тестовой партии в новых экологичных канистрах планируется на Омском заводе смазочных материалов Газпром нефти.

Биоканистра, разработанная в компании, обладает всеми потребительскими свойствами обычной пластиковой упаковки. В ее состав входит специальный бионаполнитель, благодаря чему упаковка сохраняет прочность в течение всего срока годности масел. Эти же органические элементы способствуют ее полному разложению в естественных условиях при воздействии солнечного света, кислорода и воды. Новая упаковка успешно прошла лабораторные тестирования на кафедре химии инновационных материалов и технологий Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова. Срок безопасной утилизации биоканистры был подтвержден в ходе опытных испытаний, моделирующих различные природные условия. Гендиректор Газпромнефть-смазочные

материалы А. Скоромец отметил: «Наши продукты постоянно совершенствуются в соответствии с запросами рынка. Мы создаем не только новые рецептуры и технологии производства смазочных материалов, но и активно работаем над повышением экологичности их использования и хранения. Уже созданы опытные образцы новой биоупаковки емкостью от 1 до 5 литров – наиболее востребованной на рынке. Сейчас мы патентуем технологию для дальнейшего промышленного применения. Уверены, ее внедрение позволит применить качественно новый подход к созданию универсальной и экологически безопасной упаковки».

Заведующий научной лабораторией «Перспективные композиционные материалы и технологии» РЭУ им. Г.В. Плеханова, кандидат химических наук П. Пантюхов в свою очередь подчеркнул: «Исследование биоразложения толстостенной пластиковой упаковки проводится впервые – мы не нашли похожего опыта нигде в мире. Результаты предварительных климатических испытаний дали хороший результат. Таким образом мы решаем сложную задачу – за счет изменения состава канистры сократить время естественного биоразложения полимерного материала с 400 до 20 лет, при этом прочность упаковки, ее барьерные свойства и морозостойкость не пострадают».

neftegaz.ru

БелАЗ выпустил первый в мире 90-тонный самосвал на газовом двигателе

Белорусская компания по производству карьерной техники БелАЗ создала первый в мире 90-тонный карьерный самосвал с газовым двигателем. Газовый двигатель позволяет экономить до 30% на топливе. Первый такой самосвал отправится в Кемеровскую область в развал угольной компании «Кузбассразрезуголь». Об этом сообщил генеральный конструктор БелАЗа Александр Насковец.



«Это первый в мире с такой грузоподъемностью самосвал, который работает чисто на газу, на сжиженном природном газе. Бак объемом 1,5 тыс. литров – хватает на полную смену работы от 12 до 14 часов в зависимости от условий эксплуатации. Экономия составляет до 30% на топливе за счет разницы стоимости дизельного и газового топлива», – сказал он на XXX Международной выставке технологий горных разработок «Уголь России и майнинг» в Новокузнецке (цитата по ТАСС).

По его словам, работа над самосвалом велась совместно с российской компанией «Кузбассразрезуголь». Господин Насковец добавил, что «Кузбассразрезуголь» также получит первую модель самосвала, она будет использоваться на развале компании в Кемеровской области.

Александр Насковец дополнил, что БелАЗ может выпускать до 25 единиц таких самосвалов в месяц. По его словам, через год компания собирается представить 130-тонный самосвал с дизельным двигателем.

Сбербанк запускает новую услугу «Установка зарядной станции для электромобилей»

Сбербанк совместно с российской компанией Electro.cars запускает проект по развитию зарядной инфраструктуры для электромобилей. Комплексное решение по выбору модели станции, лизингу, установке и управлению зарядной станцией подходит для гостиничных комплексов, бизнес- и торговых центров, девелоперов, автозаправочных станций и операторов сетей зарядных станций.



Зарядная станция делает объект привлекательным для клиентского сегмента владельцев электромобилей. Каждому покупателю станции предоставляется круглосуточное клиентское обслуживание для обеспечения качественного сервиса пользования зарядкой, подключенной к сети electro.cars.

В удобном личном кабинете владельцы станции могут легко управлять тарифами, принимать платежи и контролировать техническую работу оборудования, а электромобилисты будут находить локацию, бронировать и заряжаться с помощью бесплатного мобильного приложения.

Монтаж, установку и обслуживание зарядных станций будут производить инженеры СберСервиса (входит в экосистему Сбера). Специалисты компании обладают соответствующими компетенциями, а географическая распределенность сотрудников позволит в короткий срок произвести обслуживание и ремонт зарядных станций.

Вячеслав Цыбульников, вице-президент Сбербанка – председатель Московского банка: «Сбербанк активно поддерживает столицу в части ESG-инициатив и уже имеет в своем портфеле проекты по финансированию производства электроразрядных станций, поставки электромобилей в парк такси и электросамокатов на улицы города. Мы рады предложить нашим клиентам и всем горожанам новый продукт, который позволит сделать повседневную жизнь более экологичной и осознанной».

Мария Черникова, генеральный директор Electro.cars: «Совместный проект со Сбербанком предоставляет возможности для бизнеса подготовиться и занять выгодные позиции на карте электроразрядных станций страны. Мы уверены, что этот продукт будет востребован компаниями, которые готовы создавать инфраструктуру электромобильности как бизнес или как сервисную функцию для своих клиентов».

Алексей Евтушенко, генеральный директор СберСервис: «Сегодня электрокары являются самой очевидной и доступной альтернативой автомобилям на двигателях внутреннего сгорания, они не только более экономичны в эксплуатации, но и более экологичны. Разделяя мировой тренд на поддержку „зеленых“ технологий и создание комфортной городской среды, мы в „СберСервис“ считаем проект по развитию инфраструктуры для электромобилей не просто перспективным, а общественно значимым».

sberbank.ru

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