

vds

Новости топливного ритейла

Итоги декабря 2022



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

В этом выпуске мы бы хотели затронуть тему нефинансовой ESG-отчетности и ее положительного влияния на финансовые показатели компаний.

Устойчивое развитие сейчас находится в сфере интересов практически каждой крупной корпорации. От года к году акционеры и инвесторы все больше заинтересованы не только в финансовых показателях бизнеса, но и в проявлении современной деловой этики. Она емко выражается в аббревиатуре ESG (Environmental, Social, Governance) – решения экологических, социальных и управленческих задач.

Сегодня предоставление нефинансовой отчетности стало важной повесткой для руководителей компаний, опирающихся на инвестиционный капитал. Впрочем, принуждать корпоративный сектор двигаться в сторону ESG не приходится. Согласно результатам исследования Института управления и отчетности (G&A), около 90% компаний, включенных в индекс S&P 500, публикуют свои отчеты об устойчивом развитии.

У корпораций, которые активно нацелены на устойчивое развитие и занимают высокие места в ESG-рейтингах, есть преимущества в привлечении инвестиций и получения кредитов: при адекватной и рациональной долгосрочной стратегии развития такие компании прозрачны и предсказуемы, у них высокий уровень корпоративного управления, их ценные бумаги менее волатильны.

Полноценный отчет об устойчивом развитии включает в себя информацию из трех ключевых областей:

- Влияние на окружающую среду: использование воды, загрязнение, климат, дефицит ресурсов и т. д.
- Влияние на людей как внутри, так и за пределами бизнеса: здоровье и безопасность, диверсификация и инклюзивность и т. д.
- Стиль корпоративного управления: вознаграждения руководящего состава, деловая этика, разнообразие в совете директоров и т. д.

В обозримом будущем стремление к устойчивому развитию во всем мире будет усиливаться. Для этого есть два фактора. Прежде всего, все больше возрастает требование к компаниям нести ответственность за воздействие на окружающую среду. Вторым фактором – сами компании осознают пользу от внедрения практик устойчивого развития.

Содержание

01 Аналитика топливно-энергетического комплекса

- 06 Что может прийти в Европу вместо российского газа
- 10 Могут ли США обеспечить Евросоюз нефтью и газом?
- 19 Путин запретил поставки нефти и нефтепродуктов по потолку цен без его личного разрешения
- 21 Павел Завальный: 2023 год будет самым сложным, но и самым важным для нашего будущего
- 25 Новак спрогнозировал падение добычи нефти в России в 2023 году на 5–6%

02 Развитие розничной сети АЗС

- 28 Взлеты и падение цен на АЗС в 2022 году
- 31 Стали известны первые заправщики на будущем автобане Москва-Казань
- 33 Путь бензина от Нижнекамска до Санкт-Петербурга: как это отражается на качестве
- 36 Владелец сети АЗС «Трасса» планирует выход на IPO в 2023 году
- 39 Правительство расширило проект по созданию заправок для электромобилей

03 Переформатирование розничной сети АЗС

- 41 Западную сеть АЗС ждёт ребрендинг в Петербурге и Ленобласти
- 43 В Минске открыли первую станцию супербыстрой подзарядки для электромобилей
- 45 «Лукойл» выталкивают из Финляндии
- 47 Ребрендинг сети станций «Punkt E»
- 54 К концу 2023 года зарядные станции должны появиться на каждой АЗС Узбекистана

04 Инновации топливно-энергетического комплекса

- 56 Зачем нефтегазовым компаниям ESG?
- 59 Беспилотный Topy's Kiosk в новой и улучшенной версии
- 62 Автопроизводители теряют уверенность в перспективах рынка электрокаров
- 64 Circle K достигает 1 млн транзакций Pay by Plate Fuel в Европе
- 66 В США впервые получили прирост энергии в результате реакции термоядерного синтеза

Что может прийти в Европу вместо российского газа

Европа начинает готовиться к трудностям зимы следующего года.



По прогнозам Международного энергетического агентства, если Россия полностью прекратит поставки газа, а Китай начнет восстанавливать свое потребление, страны ЕС столкнутся с нехваткой 57 млрд кубометров газа в 2023 году. Особенно с учетом того, что на рынке по-прежнему не ожидается появления нового предложения СПГ. По оценкам аналитиков, на этом фоне конкуренция с Азией за сжиженное топливо может усилиться в 2023 году, а более реалистичные способы замещения российского газа появятся только после 2025 года.

Странам ЕС должно хватить газа на текущую зиму, но в следующем году континент может столкнуться с нехваткой газа, если Россия еще больше сократит поставки, сообщило 12 декабря Международное энергетическое агентство (МЭА).

После начала военных действий на Украине Россия постепенно снижала поставки газа в Европу, оставив в итоге только одну нитку транзита через Украину (трубопроводы «Северный поток» и «Северный поток-2» после этого были взорваны неустановленными лицами и не работают). Но Европе пока удается избегать острого дефицита газа – страны ЕС начали зимний сезон с заполненными подземными хранилищами (ПХГ), а из-за теплой погоды отбор стартовал гораздо позже, чем обычно. Высокие цены на газ помогли снизить потребление. Сейчас северо-западную Европу охватили сильные холода, но цены на газ стабильны: континент по-прежнему боится поступлением большого количества СПГ из США и Катара.

€330 млрд потратили страны ЕС с ноября 2021 года на поддержку потребителей в условиях роста цен на энергоносители.

Однако на рынке существуют опасения, что страны ЕС израсходуют все запасы в ПХГ к апрелю, а их пополнение к следующей зиме окажется более сложным из-за дефицита поставок. Европейские чиновники ожидают, что следующий год будет тяжелее нынешнего. Так, если РФ сократит те минимальные объемы трубопроводных поставок, которые еще продолжает осуществлять (около 60 млрд кубометров в 2022 году против 140 млрд кубометров в 2021-м), предложение СПГ останется ограниченным, а спрос на газ в Китае восстановится после отмены ограничительных мер, связанных с COVID-19, ЕС может столкнуться с нехваткой газа в размере 57 млрд кубометров в 2023 году, ожидают в МЭА.

«Этой зимой, похоже, мы сорвались с крючка», – сказал глава МЭА Фатих Бирол, добавив, что «кризис еще не закончился, и 2023 год может быть намного сложнее, чем этот». К тому же «никто не может гарантировать, что температура в следующем году будет такой же мягкой», заметил он.

Общее потребление газа в ЕС в 2021 году составило 412 млрд кубометров. По оценке МЭА, спрос на газ в Европе в 2022 году упадет примерно на 10%, или примерно на 50 млрд кубометров (из них 10 млрд кубометров – эффект снижения производства).

По мнению МЭА, до 30 млрд кубометров дефицита в 2023 году можно закрыть за счет уже реализуемых мероприятий по повышению энергоэффективности, увеличению доли ВИЭ в энергобалансе, замене систем отопления на основе ископаемого топлива тепловыми насосами и увеличению выработки атомной и гидроэнергетики. Для замещения оставшихся 27 млрд кубометров потребуются дополнительные меры по повышению энергоэффективности, модернизации зданий и расширению использования ВИЭ.

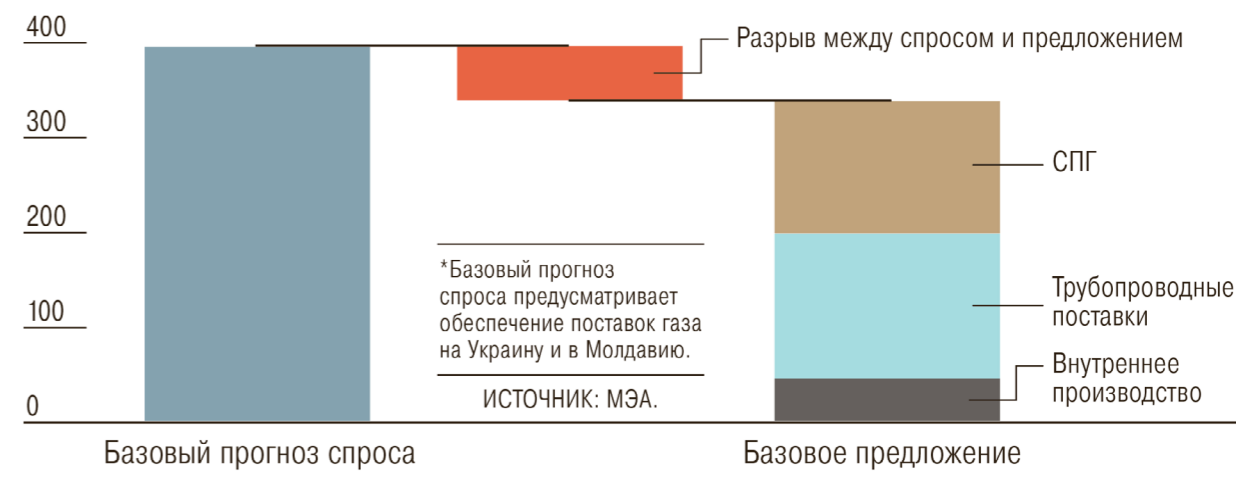
Но эти меры «будут небесплатными». «Они обойдутся в €100 млрд за один год», – заявил господин Бирол. По его оценке, эти вложения окупятся в течение следующих двух лет и принесут большую пользу.

Однако Евросоюзу, по мнению МЭА, возможно, придется помогать Украине и Молдавии в пополнении газовых хранилищ. В частности, Украина рискует к марту 2023 года остаться с истощенными ПХГ даже при снижении потребления газа на 25%. «Украине и Молдавии потребуется около 12 млрд кубометров газа, импортируемого из ЕС летом 2023 года, чтобы пополнить свои хранилища к началу отопительного сезона 2023–2024 годов», – говорится в отчете.

Глава Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен ожидает, что ЕС в 2023 году закупит до 130 млрд кубометров газа, что сопоставимо с поставками текущего года. По ее мнению, блоку необходимо ускорить внедрение ВИЭ и активизировать меры, направленные на повышение энергоэффективности, а также приступить к совместным закупкам газа.

При текущих объемах поставок российского газа в следующем году Европе придется искать альтернативу как минимум еще 50 млрд кубометров,

ГАЗОВЫЙ БАЛАНС ЕВРОСОЮЗА В 2023 ГОДУ В СЛУЧАЕ ПОЛНОГО ПРЕКРАЩЕНИЯ ПОСТАВОК ИЗ РОССИИ И ОГРАНИЧЕННЫХ ПОСТАВОК СПГ* (МЛРД КУБ. М)



ожидает эксперт Центра по энергопереходу и ESG «Сколтех» Сергей Капитонов. При этом в плане предложения СПГ наблюдаются серьезные проблемы, добавляет он. Так, до конца 2022 года ожидаются только ввод плавучего СПГ-завода в Мозамбике на 4,5 млрд кубометров, завершение строительства нескольких производственных линий в США и окончание ремонта завода Freeport LNG. Серьезного притока СПГ на рынок в 2022–2023 годах не предвидится. Запланированное расширение мощностей в Катаре состоится только в 2027 году, новые американские проекты будут вводиться в эксплуатацию в середине 2020-х годов. «В таких условиях в следующем году и в среднесрочной перспективе следует ожидать усиления конкуренции Европы и Азии за СПГ, что в свою очередь будет давить на цены», – полагает он.

На этом фоне, по его оценке, единственно возможными вариантами сокращения последствий газового кризиса могли бы стать разблокировка оставшихся газопроводов из РФ или продолжение политики снижения потребления газа и деиндустриализации. «В долгосрочной перспективе у ЕС появляется большое количество вариантов замены российского газа, однако это – горизонт после 2025 года, скорее ближе к 2030 году», – полагает он.

МЭА оценивает объем нового СПГ на рынке всего в 23 млрд кубометров. В докладе отмечается, что если Китай восстановит свое потребление СПГ после провала текущего года, то Европе достанется совсем немного от этих новых объемов. «Это означает, что

развивающимся странам АТР придется как минимум на следующий год забыть вообще о каком-либо росте спроса на СПГ, и это при том, что в текущем году многие из них даже снизили потребление», – считает независимый эксперт Александр Собоко.

kommersant.ru

Могут ли США обеспечить Евросоюз неф- тью и газом?

С 5 декабря начала действовать система предельных цен, разработанная антироссийской коалицией («Большой семеркой» и ЕС).



Одновременно с этим вступило в силу эмбарго Европейского союза на импорт нефти российского происхождения. На данном этапе санкции усугубили энергетический кризис в Европейском союзе, повысили социальную напряженность и привели к падению экономических показателей. Европа вступает в период высокой неопределенности, которая усугубляется расхождением между политическими лозунгами американского руководства и реальными возможностями нефтегазовых компаний США.

Соединенные Штаты неоднократно обещали нарастить поставки нефти и газа, заместив часть импорта из России. Однако у США нет избытка нефти и газа для покрытия европейского дефицита; направления поставок углеводородного сырья практически не зависят от воли руководства страны; внутренний американский рынок газа становится все более зависим от экспортной альтернативы, что делает его важным фактором внутривнутриполитической борьбы в Соединенных Штатах.

В этом материале использованы статистические данные, опубликованные Управлением энергетической информации (Energy Information Administration, EIA) при Министерстве энергетики США, данные Евростата, Международного энергетического агентства (МЭА), ОПЕК и данные статистических отчетов ВР.

Отказ от российской нефти

Первыми в ходе кризиса 2022 года эмбарго на российскую нефть и нефтепродукты ввели Соединенные Штаты и Великобритания. В сопроводивших это решение разъяснениях Лондон сообщал, что введенный запрет никак не скажется на экономике страны, так как российский импорт легко заместить поставками с «высококонкурентного мирового рынка».

Опираясь на ту же логику, Евросоюз принял шестой пакет санкций, содержащий запрет импорта российского «черного золота» и продуктов его переработки. Но учитывая большую, чем у партнеров по антироссийской коалиции, зависимость

от поставок из РФ, принятые ограничения должны были вступить в силу в декабре 2022 года для нефти и с февраля 2023 года для нефтепродуктов. Кроме того, некоторые страны (в связи с «отсутствием жизнеспособных альтернативных поставок») получали различного рода исключения.

Исключения коснутся порядка 0,3–0,35 млн барр/сут. Суммарные суточные поставки сырой нефти из России в Европу в 2021 году составляли 2,4 млн барр. (без учета нефтепродуктов). Опираясь на эти данные, Международное энергетическое агентство прогнозирует, что производство нефти в РФ в декабре 2022-го сократится до 10,2 млн барр/сут, а в феврале 2023-го (со вступлением в силу европейского запрета на импорт российских нефтепродуктов) – до 9,5 млн барр/сут. Таким образом, снижение, по мнению аналитиков МЭА, должно составить 17% от уровня добычи начала 2022 года, что в абсолютных величинах говорит о сокращении производства на 1,9 млн барр/сут.

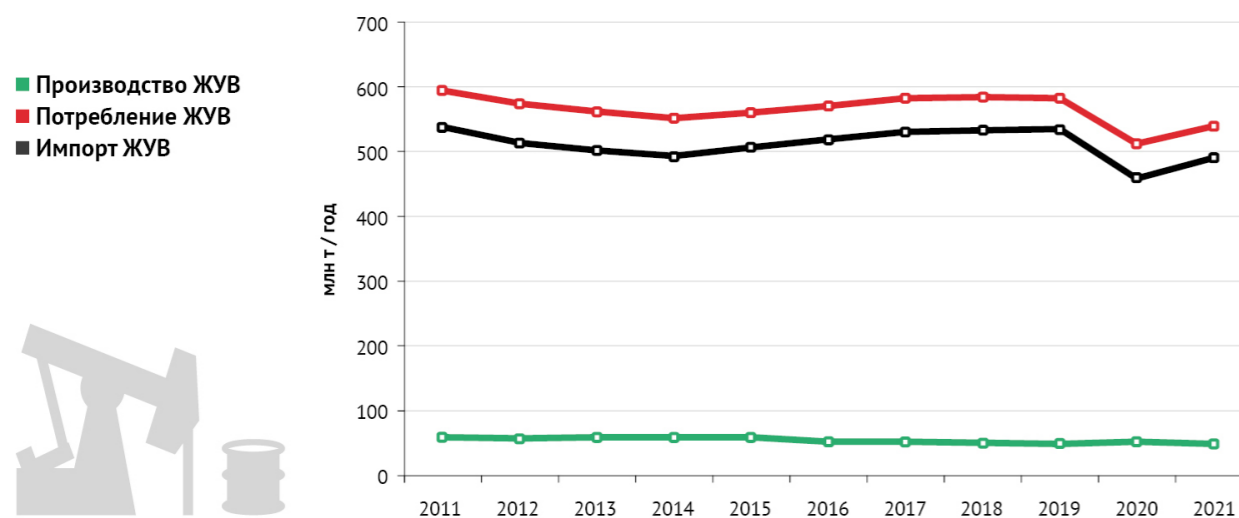
Впрочем, в марте 2022-го те же специалисты прогнозировали падение на 3 млн барр/сут, ожидая быстрого эффекта от прекращения поставок в США и снижения российского экспорта в страны Европы, а также в Японию и Южную Корею. Но хотя, по существующим оценкам, российский экспорт на этих направлениях снизился примерно на 2 млн барр/сут, данный объем удалось перенаправить на рынки Китая, Индии, Турции и т. д.

При этом прогноз МЭА предполагает рост спроса на нефть в 2022 году на 2 млн барр/сут – до 99,7 млн барр/сут, а на 2023 год – до 101,8 млн барр/сут. Прогноз ОПЕК выглядит еще оптимистичнее: рост на 3,1 млн барр/сут в 2022-м и на 2,7 млн барр/сут в 2023-м.

Таким образом, ожидаемое антироссийской коалицией сокращение добычи входит в противоречие с задачей сохранения мирового баланса спроса и предложения. Эту проблему можно было бы решить за счет увеличения производства за пределами РФ. Но крупные экспортеры в массе своей заявили о технической неспособности заместить Рос-

Производство, импорт и потребление жидких углеводородов в ЕС

ИНДОТЕК



сию в том случае, если ее объемы уйдут с мирового рынка. Фактически Европа получила обещания на политическом уровне только от Соединенных Штатов. Однако американские компании не подтвердили готовность обеспечивать ЕС ни нефтью, ни газом.

Рынок жидких углеводородов Евросоюза

В результате изменения структуры производства и потребления нефтепродуктов в так называемых развитых странах термин «рынок нефти» заменен на термин «рынок жидких углеводородов» (ЖУВ). В этом материале на графиках везде применяются новые общепринятые названия, а в тексте сохранены более привычный «рынок нефти».

Западные эксперты, как правило, при описании рынка нефти оперируют данными по экспорту и импорту конкретных топлив. Однако правительство США публикует сводные данные по производству ЖУВ и потреблению нефтепродуктов. Разница между этими показателями дает нетто-экспорт (на графиках — отрицательные значения) или нетто-импорт (на графиках — положительные значения).

Из графика на рис. 1 видно, что Евросоюз является крупнейшим нетто-импортером нефти и нефтепродуктов в мире. Уже в 2020 году производство сырой нефти в ЕС опустилось ниже 20 млн т, а зависимость от импорта превысила 96%.

Для закрытия своего нефтяного баланса ЕС должен импортировать около 500 млн т нефти и нефтепро-

дуктов в год. Это примерно равно 25% всей международной торговли нефтью и нефтепродуктами.

На данный момент спрос на нефть в Евросоюзе находится в противоречивом положении. С одной стороны, высокие цены и экономическая неопределенность оказывают негативное воздействие на потребление моторного топлива. С другой стороны, спрос на «черное золото» в ЕС может поддержать переход на нефтепродукты для производства электроэнергии.

Однако, учитывая экономические проблемы Европы, тенденцию к снижению спроса на моторное топливо и сокращение промышленного производства в 2022 году, более показательными будут данные за 2020 год, когда Евросоюзом было импортировано 440,3 млн т сырой нефти. Также стоит учитывать, что потребление нефти и нефтепродуктов для собственных (энергетических и неэнергетических) нужд в ЕС составляет порядка 80% от совокупного потребления (384 млн т в 2020 году). Четверть импорта сырой нефти в Евросоюзе обеспечивала Россия.

Снижение доступности российской нефти и необходимость поиска альтернатив в первую очередь снижает возможности Евросоюза в области экспорта нефтепродуктов, а во вторую — увеличивает риски для внутреннего рынка ЕС.

Рынок жидких углеводородов США

В последние годы США значительно улучшили свой нефтяной баланс, но все же остаются нетто-импор-

тером нефти и нефтепродуктов (см. рис. 2). В 2021 году нетто-импорт ЖУВ в США составил 146,5 млн т.

К началу 2020 года в нефтегазовом секторе Соединенных Штатов сложилась предкризисная ситуация, которая сопровождалась резким сокращением капитальных затрат и сниженными прогнозами добычи со стороны Управления энергетической информации. Пандемия и вызванный ею кризис стали финальным толчком, который привел к неконтролируемому падению производства.

Добыча нефти в США, по данным EIA, достигла пиковой отметки 13,1 млн барр/сут в середине марта 2020 года. А через полтора месяца — к концу апреля — этот показатель сократился до 12,1 млн барр/сут и продолжил падение.

После стабилизации рынка во второй половине 2020 года мировые нефтяные цены достигли порядка \$50 за баррель. Это позволило заинтересованным лицам делать прогнозы о скором восстановлении добычи в США до докризисных отметок, так как (якобы) попавшая под удар кризиса часть добычи может быть рентабельна при ценах выше \$40 за баррель. Восстановление производства в Соединенных Штатах и правда началось, но его темпы были далеки от прогнозных.

В январе 2021 года американские компании добыли 11 млн барр/сут. К середине сентября 2022 года этот показатель увеличился до 12,1 млн барр/сут. Для сравнения: в 2018 году рост добычи нефти в США составил около 2 млн барр/сут, а в 2019-м — 1,2 млн барр/сут.

Импорт сырой нефти с начала 2021-го по сентябрь 2022-го колебался в пределах 5,3–7,1 млн барр/сут, а экспорт — в пределах 1,8–5 млн барр/сут. К примеру, в середине сентября 2022 года этот показатель составил 3,8 млн барр/сут.

В совокупной структуре нефтяного импорта Соединенных Штатов сырая нефть занимает порядка 70%, а в структуре экспорта — около 30%. Таким образом, США остаются глубоко зависимым от внешних источников нефти регионом.

В первой половине 2022 года экспорт нефтепродуктов из Соединенных Штатов в среднем составлял порядка 6 млн барр/сут. Основным экспортным товаром в этом объеме был пропан (1,39 млн барр/сут, по данным EIA). Большая часть прироста экспорта пропана пришлась на Европу (был достигнут средний показатель 259 тыс. барр/сут).

Согласно последнему отчету EIA, экспорт сырой нефти из США в Европу вырос до рекордных зна-

чений в мае текущего года (до 1,65 млн барр/сут). Но это происходило на фоне слабо изменяющегося объема внутренней добычи и спешного поиска замены российских поставок. Поэтому рост потока на европейском направлении компенсировался снижением экспорта сырой нефти из США в Азию. Стоит заметить, что основными направлениями экспорта американской сырой нефти в 2021 году были Индия (14%), Южная Корея (12%), Канада (11%), Нидерланды (10%) и Китай (8%).

Соединенные Штаты могут довести среднесуточный экспорт сырой нефти до стабильного показателя порядка 3,5–3,8 млн барр. (с 2015 года и с 2019 года этот показатель составляет в среднем около 3 млн). Однако, хоть в теории эти объемы и могут заместить российский газ на европейском рынке, на практике это нереализуемо.

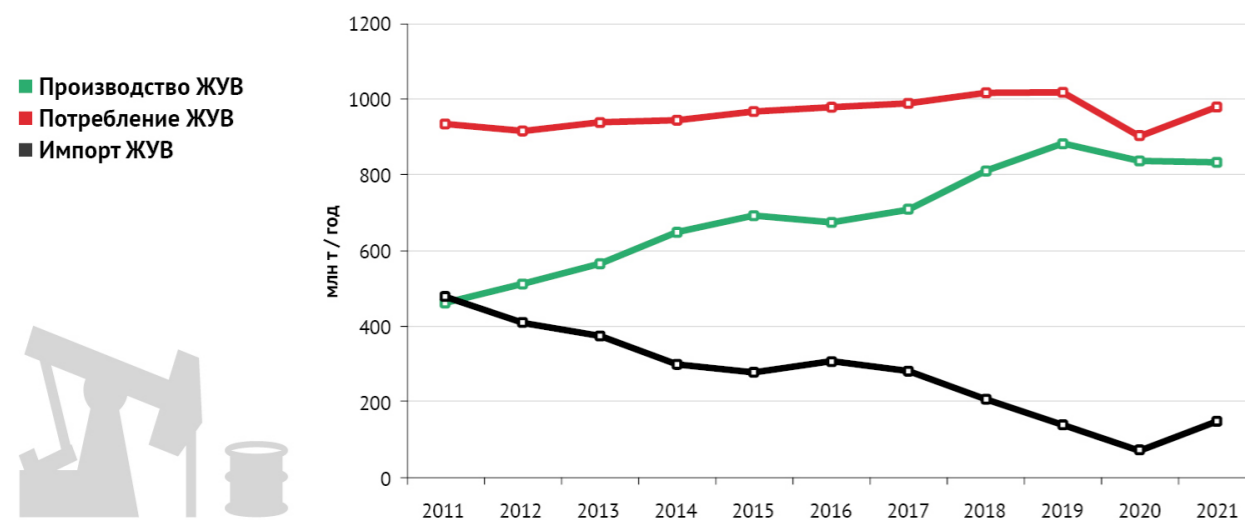
Во-первых, потребуется прекратить экспорт на другие рынки, что приведет к необходимости компенсировать выпавшие объемы (в первую очередь в Индии и Китае). Во-вторых, характеристики поставляемой из США нефти отличаются от российской Urals — Штаты экспортируют преимущественно легкую нефть (и сверхлегкую), которая не является оптимальной заменой российской смеси. В-третьих, США останутся нетто-импортером сырой нефти.

На данный момент американские производители нефти ведут себя осмотрительно: при сохранении текущей динамики роста добычи на предкризисный показатель Соединенные Штаты выйдут только к концу 2023 года. Также стоит обратить внимание на количество задействованных буровых установок. На добыче нефти к середине сентября работает 591 установка (на 190 больше, чем годом ранее), а на добыче газа — 166 (на 65 больше, чем годом ранее). Но рост показателей связан с эффектом низкой базы. В данный момент общее количество задействованных установок примерно в три раза меньше пиковых значений. Притом не наблюдается непрерывного роста. Так, показатель «нефтяных» установок во второй неделе сентября был на пять меньше, чем неделей ранее.

Прогноз EIA предполагает, что средний уровень суточного производства нефти в США в 2022 году составит 12 млн барр., а в 2023-м этот показатель увеличится до 12,6 млн барр. При относительно стабильном спросе на нефть со стороны Соединенных Штатов и при сохранении низкой динамики роста добычи американские производители не смогут заместить выпадающие с европейского рынка в декабре 2022 года 2 млн барр. российской сырой нефти. Более того, никто из производителей не ставил перед собой такой задачи. А у политического руководства Соединенных Штатов нет инструментов,

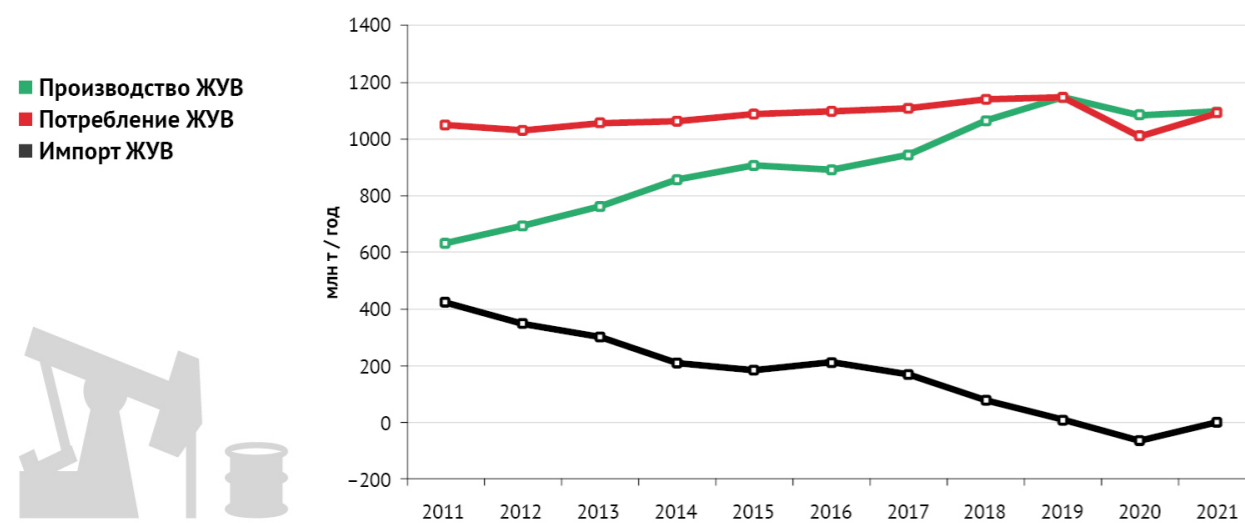
Производство, импорт и потребление жидких углеводородов в США

ИНДОТЕК



Производство, импорт и потребление жидких углеводородов в США и Канаде

ИНДОТЕК

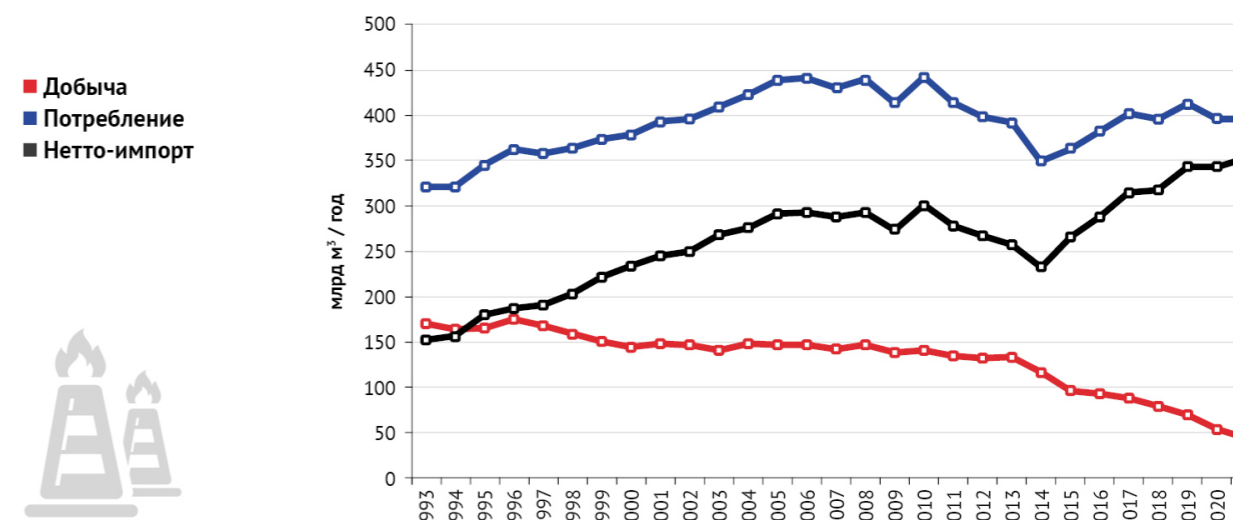


с помощью которых они могли бы в кратчайшие сроки ускорять или замедлять объемы производимой на территории США нефти.

Учитывая прогноз роста спроса на нефть в мире, новые американские объемы не будут способны и в 2023 году заместить уходящую с европейского рынка российскую нефть. Разумеется, мы говорим о ситуации, при которой российское «черное золото» не найдет рынка сбыта за пределами Евросоюза. В противном случае произойдет дальнейшее перераспределение логистических цепочек.

Добыча, потребление и импорт газа в ЕС

ИНДОТЕК



Рынок газа ЕС

ЕС является главным импортером газа в мире. Рынок газа ЕС дефицитен, и этот дефицит возрастает. Из графика на рис. 4 видно, что дефицит газа в ЕС вырос со 151,37 млрд куб. м в 1993 году до 342,98 млрд куб. м в 2020 году.

В 2021 году добыча газа в ЕС упала до 44 млрд куб. м, а потребление увеличилось примерно до 405 млрд куб. м. Соответственно, нетто-импорт газа в ЕС в 2021 году составил порядка 361 млрд куб. м, или 29,6% от всей международной торговли газом.

При оценке зависимости Евросоюза от импорта стоит учитывать остатки запасов природного газа в подземных хранилищах. Иными словами, импорт превышает текущие годовые потребности. С учетом этого фактора Евростат предлагает оценивать зависимость ЕС от импорта газа (в 2021 году) на уровне 83%.

Как видно на рис. 4, в последнее десятилетие Евросоюзу удалось стабилизировать потребление газа, но добыча газа в ЕС быстро падает, поэтому импорт растет. Дания, последняя страна ЕС, которая имела положительный баланс газа, в 2020 году стала нетто-импортером. Однако она планирует восстановить добычу в 2023 году. Но это не окажет значимого влияния на общую картину.

Евросоюз до настоящего момента не решается накладывать санкции на российский природный газ из-за высочайшей зависимости местного рынка от

поставок из России, которые до 2022 года обеспечивали около 40% потребления (включая трубопроводные поставки и СПГ).

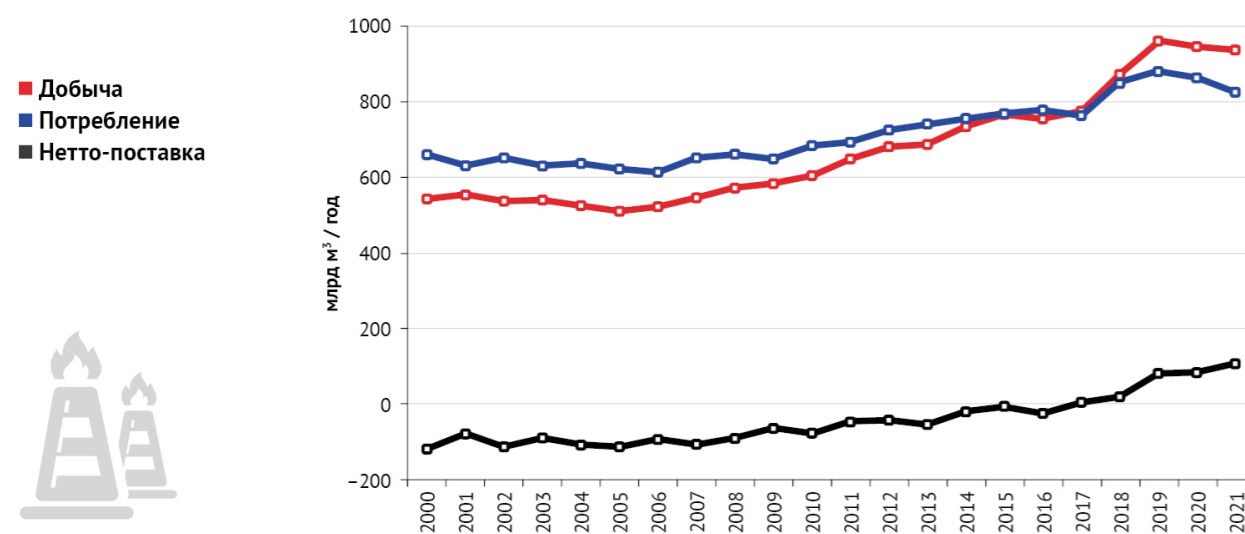
Однако по состоянию на начало осени трубопроводные поставки из России обеспечивали всего 9% газа, который потребляется Евросоюзом (в 2021 году – 29%, а средний показатель за первые восемь месяцев 2022 года – 23%). Зато резко выросла доля сжиженного природного газа (включая российский) – до 35–36%.

В течение 2022 года под воздействием энергетического кризиса потребление газа в Евросоюзе падает рекордными темпами. Суммарное сокращение этого показателя за первые восемь месяцев составило 29 млрд куб. м (около 10,5%). При сохранении текущей динамики потребности Евросоюза в импорте «голубого топлива» могут снизиться на 40–50 млрд куб. м относительно показателей 2021 года.

Возможность Европы сохранить текущие рекордные объемы закупок СПГ упирается в нежелание заключать долгосрочные контракты. Долгосрочные контракты на газ противоречат положениям «зеленой сделки», так как их исполнение будет продолжаться до запанированных сроков отказа от ископаемого топлива. То есть для того, чтобы изменить отношение европейских властей к долгосрочным контрактам, необходимо пересмотреть фундамент энергетической стратегии Европейского союза. А без этого такие поставщики, как Катар, которые

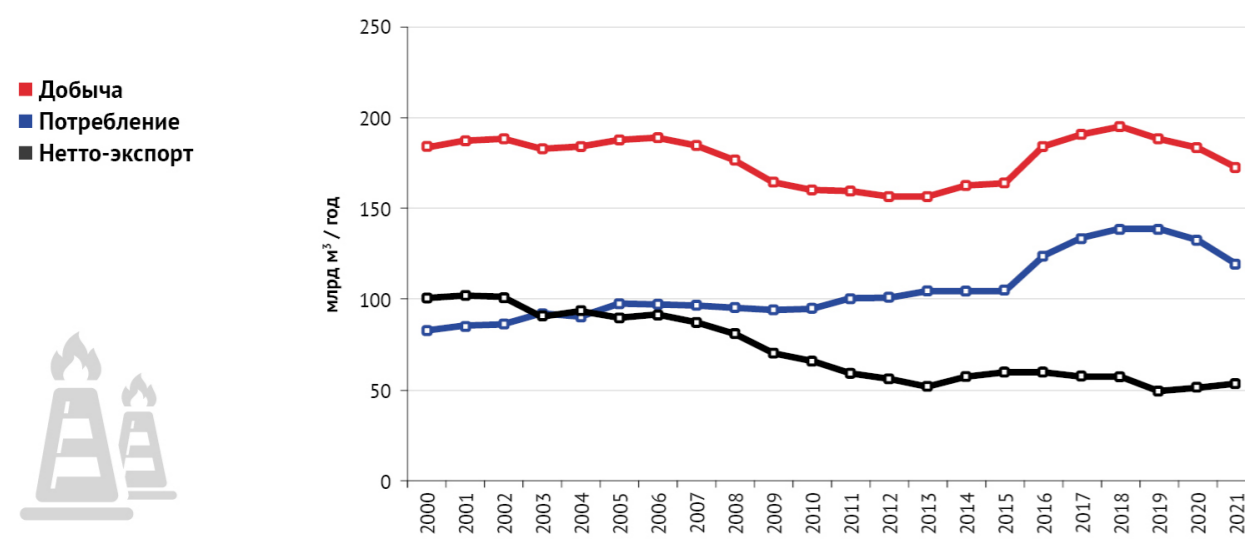
Баланс горючих газов в США в 2000–2021 годах

ИНДОТЕК



Баланс горючих газов в Канаде в 2000–2021 годах

ИНДОТЕК



могли бы заместить до 50 млрд куб. м российского газа со второй половины 2020-х годов, будут отдавать предпочтение азиатским покупателям.

Но значительная часть сжиженного природного газа из Соединенных Штатов, как правило, не связана долгосрочными контрактами с конечным покупателем и ориентируется на наиболее выгодные ценовые предложения.

Свободные мощности для приема СПГ в Европе в 2021 году составляли около 110 млрд куб. м (примерно 50%). Но в странах, куда идет трубопроводный газ из России, этот показатель достигал лишь 70 млрд куб. м.

Иными словами, Европа на рынке СПГ ограничена не только мощностью терминалов, но и тем фактом, что дополнительные поставки сжиженного природного газа она может привлекать только более высокими ценами, чем в Азии. А проблемы европейская экономика испытывает как раз из-за высоких цен, которые приводят к остановке промышленных предприятий и падению спроса на «голубое топливо».

Рынок газа США и Канады

Баланс газа в США показан на рис. 5. Много лет США были нетто-импортером «голубого топлива» и только в 2017 году перешли в категорию нетто-экспортеров. США потребляют больше всех газа в мире, и потребление растет. В 2020 и 2021 годах произошло снижение спроса, но в 2022-м вновь начался рост.

По оценке EIA, в текущем году потребление газа в США увеличится на 101,9 млн куб. м в сутки, достигнув исторического рекорда – 2,45 млрд куб. м в сутки (около 895 млрд куб. м в год). Наиболее динамично потребление природного газа растет в электроэнергетике.

По данным EIA, в 2022 году объем экспорта сжиженного природного газа из США должен был увеличиться на 24,8 млрд куб. м и достичь порядка 125,5 млрд куб. м. Рост должен был произойти за счет ввода в эксплуатацию новых мощностей. Ориентируясь на этот прогноз, президент Соединенных Штатов и подписывал соглашение о намерениях с Евросоюзом об увеличении поставок в Европу не менее чем на 15 млрд куб. м в 2022 году. Но реальные показатели экспорта будут ниже прогнозных из-за произошедшей в июне аварии на крупном заводе Freeport LNG. Если завод не будет запущен до конца года, американский экспорт лишится порядка 10 млрд куб. м.

Рост экспортных поставок из США достиг отметки, после которой на внутренние американские цены

начинает влиять экспортная альтернатива. Со второй половины прошлого года показатели Henry Hub начали превышать средние значения за последние десять лет в 2,5–3 раза. Прогноз на четвертый квартал предполагает, что средние котировки на Henry Hub достигнут \$9 за МБТЕ (в августе 2022 года – \$8,8 за МБТЕ).

Еще во второй половине 2021 года американские политики заговорили о возможном ограничении экспорта. Спрос на «голубое топливо» в стране увеличивается, поэтому рост цен делает произведенный в Соединенных Штатах СПГ фактором политической борьбы внутри страны. Очень удачно, что внезапная авария сократила экспорт как раз на фоне растущего спроса на внутреннем рынке.

В четвертом квартале текущего года экспорт сжиженного природного газа из США должен увеличиться, по данным EIA, на 17% (преимущественно за счет восстановления Freeport LNG) – до 331,3 млн куб. м в сутки. А в 2023 году поставки СПГ увеличатся еще на 5% (на 5,2 млрд куб. м).

Имеющихся на данный момент на территории Соединенных Штатов мощностей по производству СПГ не хватит для замещения российского газа (как трубопроводного, так и СПГ). Даже с учетом сокращения спроса на «голубое топливо» в ЕС.

Учитывая снижение поставок сжиженного природного газа в Европу в августе и начале сентября по сравнению с июлем 2022 года (на 20%), ни поставщики американского газа не готовы к приоритетному снабжению европейского рынка, ни рынок ЕС не сможет выдержать необходимые условия для того, чтобы привлечь 100% СПГ, произведенного в Соединенных Штатах.

Стоит учитывать, что к 2025 году пиковые экспортные мощности СПГ в Соединенных Штатах планируются увеличить примерно на 59 млрд куб. м (до 206,7 млрд куб. м). Наиболее вероятным рынком сбыта для этих объемов будет Китай.

Канада традиционно является нетто-экспортером газа, нефти и нефтепродуктов. Главным рынком сбыта УВС Канады являются США, все остальные партнеры обеспечиваются по остаточному принципу. Сейчас, когда США временно стали экспортером газа, Канада получила свободу в выборе рынков сбыта газа и при необходимости может полностью переориентироваться на поставки СПГ в Европу. Однако даже в этом случае, как видно на рис. 6, Канада сможет обеспечить экспорт около 50 млрд куб. м в год. Но для этого у этой страны нет инфраструктуры, а существующие планы явно ориентированы на рынок АТР.

Могут ли США обеспечить Евросоюз нефтью и газом?

Соединенные Штаты не могут полностью заместить российские поставки нефти на рынке Евросоюза. Единственный вариант, при котором это теоретически возможно – полный запрет экспорта США на другие направления и готовность Евросоюза использовать для переработки нефть, не отвечающую требуемым характеристикам.

На рынке природного газа Соединенные Штаты не обладают необходимыми мощностями, чтобы заместить российские поставки. Кроме того, в ЕС отсутствует необходимое для этого количество СПГ-терминалов. Даже если к 2025 году возникнет теоретическая возможность полностью заместить российский газ в Евросоюзе (при сохранении текущих показателей спроса на его территории), потребуется полностью перенаправить американские поставки в Европу, оголив остальные рынки. Это нереализуемо с учетом контрактных обязательств ряда компаний и отсутствия у руководства США инструментов, позволяющих управлять экспортными потоками. Кроме того, для привлечения газа американского производства Евросоюзу необходимо будет всегда иметь более высокие цены, чем на рынках Азиатско-Тихоокеанского региона, а Китай должен прекратить наращивать спрос на газ до 2025 года включительно.

itek.ru

Путин запретил поставки нефти и нефтепродуктов по потолку цен без его личного разрешения

Президент России Владимир Путин подписал указ о специальных мерах в ответ на введение потолка цен на нефть.

«Запрещаются поставки юридическим и физическим лицам при условии, что в контрактах на эти поставки прямо или косвенно предусматривается использование механизма фиксации предельной цены», – сказано в документе.

Документ запрещает продажу российских нефти и нефтепродуктов, если физлица и юрлица прописывают в контрактах потолок цен. При этом, как указано в документе, поставки разрешаются, если на них дает специальное разрешение президент РФ. Указ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации. Документ вступает в силу с 1 февраля и действует до 1 июля 2023 года. После опубликования указа поднялись цены на нефть марок WTI и Brent.

Ограничение на экспорт российской нефти действует с 1 февраля, дату запрета на поставки нефтепродуктов президент поручил определить правительству.

Отмечается, что указ введен в связи недружественными и противоречащими международному праву действиями США и их союзников, а также в целях защиты национальных интересов.

На фоне опубликования указа на лондонской бирже ICE подскочили цены на нефть: Brent – на 1,75% до \$86 за баррель, WTI – на 1,77% до \$80,97.

Потолок цен на российскую нефть в размере \$60 за баррель и эмбарго на поставки сырой российской нефти морским путем вступили в силу 5 декабря. Его одобрили страны ЕС, G7, Австралия и Норвегия. Власти России заявили, что примут ответные меры. 23 декабря вице-премьер Александр Новак сообщил, что Москва планирует запретить поставки нефти и нефтепродуктов в страны, которые в контрактах будут требовать соблюдения этого условия. Он сообщил, что Россия может сократить добычу на 5–7%, 500–700 тыс. баррелей в сутки.

Также российские власти заявляли, что примут меры в ответ на потолок цен на газ, введенный странами Евросоюза. Он начнет действовать с середины февраля 2023 года при определенных условиях и составит €180 за 1 МВт·ч (около \$2 тыс. за 1 тыс. куб. м). Пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков отмечал, что по газу решение об ответных мерах также будет принято, однако власти не собираются торопиться с ним – сначала необходимо рассмотреть все предложения.

kommersant.ru

Павел Завальный: 2023 год будет самым сложным, но и самым важным для нашего будущего

Предприятия нефтегазового комплекса России сохранили уровень добычи несмотря на геополитическую обстановку и мировые санкции.



Павел Завальный подвел итоги 2022 года в беседе с корреспондентом Агентства нефтегазовой информации.

– Проверка на прочность в этом году коснулась всех. Как Вы можете подытожить этот год?

– Действительно, санкционное давление, с которым столкнулась Россия в уходящем году, является беспрецедентным. ТЭК как одна из главных опорных конструкций экономики страны стал первой и одной из основных мишеней. Но тут нельзя не процитировать известную мудрость: всё, что не убивает, делает нас сильнее.

Безусловно, в моменте санкции создали для нефтегазовой отрасли много сложностей в части рынков сбыта, технологий и инвестиций. Все же российский ТЭК глубоко связан с мировым. Поэтому сегодня, например, приходится прилагать значительные усилия для обеспечения надёжного и стабильного функционирования отраслей, в том числе и с помощью инструментов нормативного регулирования.

Главный итог года: нефтегазовая отрасль показала устойчивость работы и способность к развитию даже в условиях жесточайшего давления и ограничений на рынках.

Сохранен стабильный профиль добычи и переработки нефти, обеспечен практически нулевой, значи-

тельно ниже инфляции, рост цен на нефтепродукты на внутреннем рынке, что сыграло важную роль в стабилизации ситуации.

Нефтегазовая отрасль обеспечила надежность энергоснабжения страны и резервы для прохождения осенне-зимнего периода. Также за счет высоких цен на энергоносители на мировом рынке и оперативного разворота экспортных потоков, обеспечены валютная выручка и наполнение бюджетов страны и регионов.

Кроме того, в отрасли справляются с вызовами технологического плана, сохранена социальная стабильность в коллективах, реализуются программы развития.

– Какие законодательные инициативы, принятые в 2022 году, способствуют адаптации российских нефтепользователей к внешним обстоятельствам?

– Правительство, Государственная Дума, наш комитет оперативно вели и продолжают вести работу по демпфированию неблагоприятных эффектов. В частности, был принят Федеральный закон 127-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части установления особенностей правового регулирования отношений в сфере электроэнергетики, газоснабжения, теплоснабжения и водоснабжения (водоотведения)

в 2022–2023 годах), направленный на сохранение объемов инвестпрограмм и повышение надежности энергоснабжения потребителей. Он позволил снизить нагрузку на компании в части штрафных санкций за несоблюдение по объективным причинам обязательств по оплате, срокам и техническим параметрам, принятых на себя участниками рынка и потребителями до начала кризиса.

– Законодательные изменения вновь коснулись НДС.

– Да, был принят Федеральный закон «О внесении изменения в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации» (об отдельных мерах налоговой поддержки). Им изменяется порядок обложения НДС и НДСПИ.

В части НДС внесено изменение в статью 333.55 Налогового кодекса РФ, уточнившее порядок определения минимальной налоговой базы. Отменяется предусмотренное с 2024 года повышение значения удельных расходов, используемого при исчислении минимального НДС.

Принят проект федерального закона «О внесении изменений в главу 254 части второй Налогового кодекса Российской Федерации», инициирован депутатами от Югры – мной и Ольгой Ануфриевой. Он и направлен на поддержание добычи на истощенных месторождениях и трудноизвлекаемых запасов нефти. Закон расширяет периметр применения НДС на участки недр с высокой степенью выработанности запасов углеводородного сырья и вновь вводимые участки недр, прошедшие отбор по критериям, предложенным министерством финансов и министерством энергетики РФ. В рамках третьей группы НДС с 1 января 2023 г. НДС будет применяться в общем для 69 участков, в рамках четвертой группы НДС с 1 января 2022 г. – на 88 участков.

– Для каких регионов наиболее важен этот законопроект?

– Он очень важен для Югры, многие месторождения в округе относятся к истощенным, попадают в третью и четвертую группу. Теперь на них будет распространен налоговый режим, который поможет поддержать уровень и объемы добычи нефти в округе, сделать ее более рентабельной и эффективной.

– Вы не раз говорили о том, что одним из важнейших инструментов поддержания устойчивости работы ТЭК стал вопрос улучшения доступа организаций к кредитным ресурсам в необходимых объемах и на приемлемых условиях. Как обстоят дела с кредитами, их доступностью?

– Отраслевой программой льготного кредитования ТЭК в апреле 2022 г. было установлено, что субсидии предоставляются получателям субсидий по кредитным договорам в размере увеличенной на 3% годовых разницы между ключевой ставкой, установленной ЦБ РФ, и 11% годовых. Программа разрабатывалась в условиях действия ключевой ставки ЦБ РФ в размере 20% и предполагала субсидирование недополученных доходов кредитным организациям в размере 12%.

Уже в конце июля ключевая ставка ЦБ РФ была на уровне 8%, в связи с чем расчётный размер субсидирования составил 0%. Затем последовало ее дальнейшее снижение. Поэтому дальнейшее улучшение условий доступа организаций ТЭК к кредитным ресурсам, по мнению правительства, представляется нецелесообразным.

– Еще один серьезный вызов 2022 года – доступ к импортным технологиям, оборудованию, услугам. За счет чего российские предприятия ТЭК будут достигать импортонезависимости?

– Импортонезависимость – это еще одна ключевая задача отрасли. Сформирован перечень критического импорта. В него включено то оборудование и составные элементы, аналоги которых не производятся на территории России. Параллельно организована работа с предприятиями машиностроения для определения потребности в оборудовании и создании соответствующего заказа на его производство.

Сейчас, под давлением беспрецедентных внешних обстоятельств ТЭК начал реальное движение к технологическому суверенитету, и мы должны его достичь. Это означает не только будущую независимость от недружественных действий контрагентов, но и новые высокотехнологичные рабочие места, новые компетенции, задел для ускорения научно-технического и экономического развития страны. Нормативная база для этого подготовлена.

В октябре мы рассматривали вопросы импортозамещения на расширенном заседании комитета по энергетике. Сегодня программы импортозамещения работают системно, существует целый ряд эффективных инструментов. В рамках Постановлений Правительства РФ выделяются субсидии на НИОКР, реинжиниринг деталей и комплектующих, поставки пилотных партий продукции. Существуют буровые гранты, позволяющие возмещать затраты нефтесервисных компаний на модернизацию оборудования, СПИКи как инструменты налогового стимулирования. Фонд развития промышленности выделяет льготное кредитование.

Сегодня импортонезависимость нефтегазовой отрасли достигла 60%, выделено 30 млрд.руб. субсидий, создано 140 видов продуктов в рамках 170 проектов, в том числе, в сфере сжижения газа, гидро-разрыва пласта, подводной добычи и так далее.

Сейчас нужно скорейшее развитие исследовательской базы – испытательных полигонов, центров, с тем, чтобы в промышленную эксплуатацию вышло только надежное и проверенное оборудование и компоненты. Нужна соответствующая нормативная база, в том числе, законодательное определение понятий инновации, технологического суверенитета. Также важно прописать регулирование взаимодействия с потенциальными иностранными партнерами с тем, чтобы впредь не допускать подобных санкционных ситуаций. Также важно создать некую площадку, «одно окно», где бы сами производители отечественного оборудования могли более активно продвигать свои разработки, взаимодействовать не только с потенциальными потребителями, но и между собой, с тем, и создавать единые стандарты совместимости оборудования.

Безусловно, турбулентная, постоянно развивающаяся ситуация требует постоянной доработки анти-санкционных мер. И такая работа идет.

– Каким Вы видите 2023 год?

– Ситуация усложняется, против нашей страны ведется, по сути, экономическая война, вводятся все новые санкции, в том числе, технологического характера, влияющие на долгосрочное развитие.

2023 год будет самым сложным, но и самым важным для нашего будущего – предстоит заложить базу на перспективу, в том числе, в части экспорта российских углеводородов. Будут приняты основные решения и по развитию нефтегазопереработки и производству химической продукции, по развитию внутреннего рынка газа, по экспорту нефти и газа, в том числе, по строительству «Силы Сибири-2», и по созданию хаба в Турции, сотрудничества с Казахстаном и Узбекистаном в газовой сфере. Это позволит создать инфраструктуру для экспорта газа, как на Запад, так и на Восток, объединить усилия по развитию газотранспортной системы, по разработке месторождений, созданию ресурсной базы

для этих поставок, как внутренних, так и экспортных. Так что следующий год, несомненно, станет переходным в развитии нефтегазовой отрасли и всей экономики нашей страны. Скорейшая диверсификация экспортных потоков, обретение импортонезависимости – залог поддержания стабильности работы и развития экономики.

Важно понимать, что происходящие события – это часть глобального переформатирования мировой политики и экономики, смены геополитического устройства. Население Земли за последние 12 лет достигло 8 млрд. человек. При этом более 20% людей в мире не имеет доступа к электроэнергии. Прирост населения приходится на развивающиеся страны – Азию и Африку, именно там формируется устойчивое мировое большинство, причем не только демографическое. Именно эти страны будут обеспечивать развитие мировой экономики, рост потребления всего и вся, в том числе энергоресурсов. Глобальная геополитическая и экономическая трансформация неизбежно тянет за собой и смену энергетических раскладов.

– Кому сегодня интересны российские углеводороды? В основном это Китай и Индия?

– Не только Китай и Индия, но и страны АСЕАН, Ближнего Востока, страны Африки заинтересованы в разных видах сотрудничества с Россией, в том числе в поставках газа в виде СПГ, в развитии новых технологий, водородной энергетики. Никто не хочет сегодня зависимости от западного мира, Америки, понимая, что эта зависимость дорого стоит во всех смыслах и фактически означает частичную потерю политического, финансового и экономического суверенитета. Сотрудничество между этими странами, Китаем, Индией, Россией, Ираном, Турцией в том числе, в части энергообеспечения, новых технологий – неременное условие формирования экономической модели, необходимой для развития нового мирового большинства как самостоятельного и сильного содружества независимых и равноправных партнеров.

angi.ru

Новак спрогнозировал падение добычи нефти в России в 2023 году на 5–6%

Аналитики не исключают более значительного снижения на 1–1,5 млн барр./сутки.



Россия готова снизить добычу нефти в 2023 г. из-за введения Евросоюзом и странами G7 потолка цен на нефть, показатель может снизиться на 5–6%, заявил 23 декабря вице-премьер Александр Новак.

«Мы готовы идти на частичное понижение добычи. В начале следующего года у нас может быть сокращение на 500 000–700 000 барр./сутки. Для нас это примерно 5–6%. Это незначительный объем, но такие риски существуют», – сказал Новак в интервью телеканалу «Россия 24».

Вице-премьер подчеркнул, что российские компании не будут поставлять нефть и нефтепродукты

в страны, которые будут требовать, чтобы цена контракта соответствовала введенному потолку.

«Ведомости» направили запросы в крупнейшие российские нефтекомпании.

Потолок цен на российскую нефть начал действовать 5 декабря 2022 г. по предложению стран G7 (Великобритания, Германия, Италия, Канада, США, Франция и Япония), к которому присоединились страны ЕС, другие государства Европы и Австралия. Потолок установлен на уровне \$60/барр., а затем он будет пересматриваться раз в два месяца с тем, чтобы уровень потолка был на 5% ниже цены российского сорта Urals. С 5 февраля 2023 г. вступит в силу потолок цен на российские нефтепродукты, но его уровень пока не установлен.

22 декабря президент России Владимир Путин заявил, что потолок цен на нефть не причинит какого-либо ущерба российскому топливно-энергетическому комплексу и экономике в целом, потому что сейчас компании страны продают нефть примерно по \$60/барр. Указ об ответных мерах РФ на потолок цен будет подписан 26 или 27 декабря, сообщил Путин на пресс-конференции 22 декабря.

Новак в интервью «России 24» отметил, что по итогам 2022 г. добыча нефти в РФ вырастет примерно на 2% до 535 млн т, а производство нефтепродуктов – примерно на 5% по сравнению с 2021 г. (в прошлом году российские компании произвели около 270 млн т нефтепродуктов. – «Ведомости»).

Исходя из оценок Новака, добыча нефти в 2023 г. может составить 502,9–508,3 млн т. В 2021 г. объем добычи нефти в России вырос на 2,2% по сравнению с показателем 2020 г., до 524 млн т.

Говоря о ценах на нефть, Новак напомнил, что эталонная Brent сейчас торгуется на уровне \$80/барр., а Urals продается с дисконтом к ней. По его словам, сейчас дисконт несколько вырос на фоне неопределенности. «Я уверен, что сейчас стабилизация [дисконта] произойдет», – подчеркнул он. По мнению вице-премьера, волатильность цен на Brent в 2023 г. сохранится и цены будут колебаться в пределах \$70–100/барр. При этом вице-премьер допустил локальные всплески нефтяных котировок из-за дефицита сырья, созданного нерыночными факторами.

После начала СВО и усиления антироссийских санкций нефтяникам из России пришлось перенаправлять поставки нефти из Европы в Азию и продавать топливо с дисконтом. На максимумах он приближался к \$35/барр., к началу осени снизился до \$20–25/барр., а в ноябре – декабре вырос до \$25–30. По данным ICE, 23 декабря февральские фьючерсы Brent торговались на уровне \$82,3/барр.

Вице-премьер добавил, что на фоне санкций российские компании перенастроили логистику и переориентировали поставки нефти и нефтепродуктов в дружественные страны. «Прежде всего, это Азиатско-Тихоокеанский регион, африканские страны, латиноамериканские страны – если речь идет о нефтепродуктах», – уточнил Новак.

Аналитик ФГ «Финам» Александр Потавин отметил, что для сохранения уровня добычи нефти российские компании теоретически могли бы наращивать нефтепереработку, но 5 февраля 2023 г. и она попадет под санкции. Также можно было бы закачивать нефть в хранилища, но в России сейчас нет таких резервов, а на их создание потребуется 2–3 года. «Остальные пути поддержания высоких уровней экспорта нефти из РФ находятся в «серой» зоне», – констатировал аналитик.

По мнению старшего аналитика «БКС Мир инвестиций» Рональда Смита, добыча нефти и экспорт нефти и нефтепродуктов из России в 2023 г. могут в общей сложности сократиться на 1 млн барр./сутки (то есть примерно на 49,8 млн т в год, или 9%. – «Ведомости»). Потавин ожидает, что па-

дение добычи начнется в марте и в течение года составит 1,2–1,5 млн барр./сутки, или 12% от текущего уровня.

В результате, по словам Смита, котировки Brent вырастут до \$95/барр., а дисконт на Urals увеличится до \$40/барр. Но к концу 2023 г. аналитик ожидает медленного восстановления уровня добычи и экспорта нефти до уровня ноября 2022 г., а дисконт на российскую нефть, по его оценке, вернется к \$20/барр. или меньше.

Потавин же считает, что в I квартале 2023 г. цена Brent будет находиться в пределах \$80–85/барр., а к концу года вырастет до \$85–95/барр. При дефиците нефти на рынке во второй половине 2023 г. из-за сокращения предложения из РФ и роста спроса в Китае котировки могут вырасти до \$90–100/барр. При этом цена Urals в I квартале 2023 г. будет в диапазоне \$45–55/барр., а затем вырастет до \$60–70, добавил он.

vedomosti.ru

Взлеты и падения цен на АЗС в 2022 году

В 2022 году розничная стоимость топлива в России продемонстрировала лишь незначительный рост.



По подсчетам Агентства нефтегазовой информации, в среднем цена на топливо выросла чуть больше 1,55%. В течение года производители автомобильного топлива не прибегали к заметному повышению ценников и им частично удавалось компенсировать финансовые потери за счёт скорректированного демпфера. Такой механизм позволил избежать более серьёзного подъёма цен в рознице и сохранить темпы удорожания горючего.

С начала 2022 года рост средних розничных цен на автомобильный бензин и дизельное топливо составил 0,9%, что значительно ниже изменения индекса потребительских цен за аналогичный период (+7,7%).

По данным Росстата на 22 декабря 2022 года, скачок цены наблюдается под конец года на дизельное топливо. Стоимость ДТ в среднем по стране увеличилась на 1,93% – с 54,49 в январе до 55,54 руб. за литр. Рост связан в основном с переходом на зимний вид дизеля. Самая минимальная цена была зафиксирована в июне – 54,42 руб. за литр топлива.

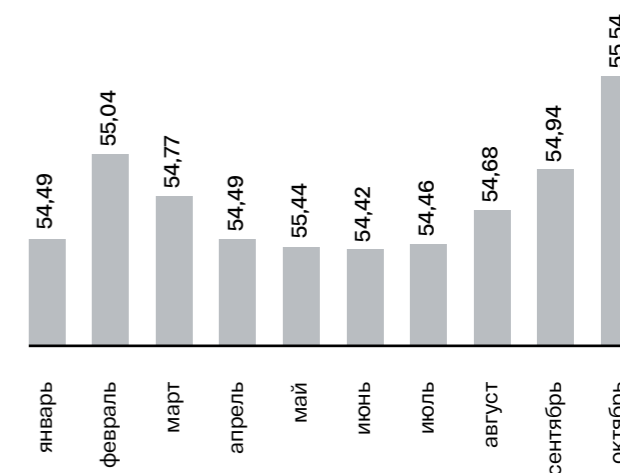
Как ранее сообщали в Минэнерго, несмотря на рост нефтяных котировок в долларом и рублевом эквиваленте с начала марта 2022 года, средние розничные цены на моторное топливо в России сохраняются на стабильном уровне.

Отметим, что именно с марта зафиксировано снижение цен на автомобильный бензин марок АИ-95 и АИ-92. Если в феврале стоимость «девяносто пятого» была 51,63 руб. за литр, то в марте – 51,52 руб. за литр (-0,21%). Самый низкий показатель в июле – 51,20 руб. за литр.

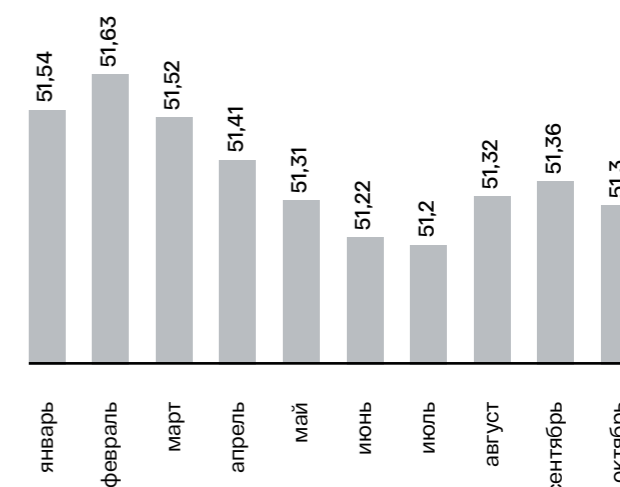
Подобную картину мы наблюдаем и с ценами на «девяносто второй». Первые два месяца цена не менялась – 47,60 руб. за литр, а с марта начинается понижение до 47,49 (-0,23%). Такая динамика продолжалась до июля, где зафиксирована самая низкая цена за литр топлива – 47,13 руб. Под конец, когда ценовой рост не большой, в среднем +0,20%.

Помимо АИ-95 и АИ-92 на рынке есть другие популярные виды топлива. АИ-98 – марка с повышенным октановым числом. Динамика цены у данного вида топлива совершенно другая. Если в начале года стоимость за литр топлива составляла 59,83 руб., то в октябре она выросла до 61,33 руб. за литр (+2,51%).

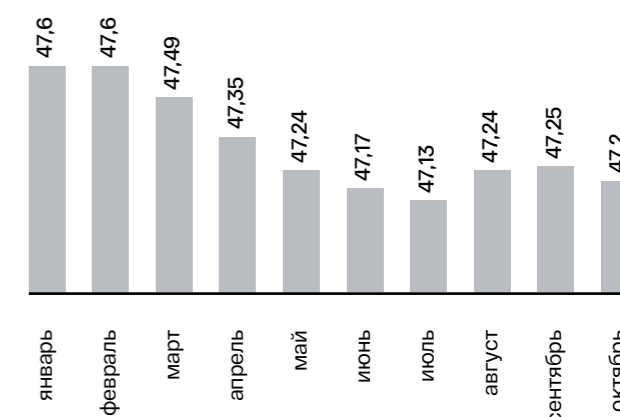
Напомним, что в декабре прошлого года бензин подорожал на 0,85% к ноябрю 2021 года. Дизельное топливо в последний месяц 2021 года выросло в цене на 1,9% по сравнению с ноябрем. Цены на газовое моторное топливо снизились на 5,4%.



Динамика средней потребительской цены на ДТ, руб.



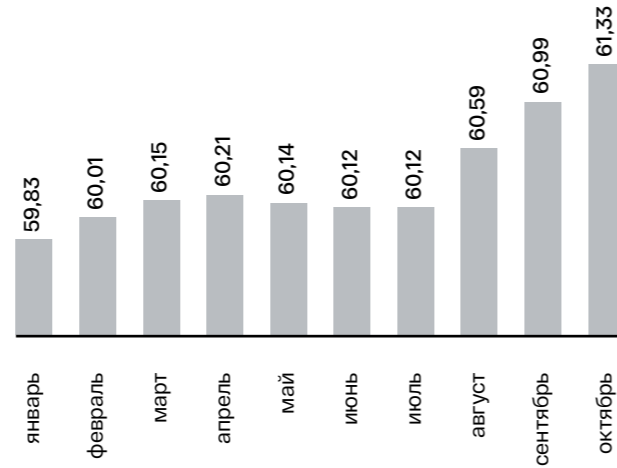
Динамика средней потребительской цены на бензин марки АИ-95, руб.



Динамика средней потребительской цены на бензин марки АИ-92, руб.

Что касается 2023 года, то здесь спрогнозировать динамику цен сложно. В начале следующего года увеличиваются акцизы на 4%. Можно полагать, что цены на топливо вырастут. С другой стороны, в феврале ЕС вводит эмбарго на покупку российской нефти. Вероятно на внутреннем рынке возникнет профицит, а в такой ситуации цены не растут, отмечают эксперты.

angi.ru



Динамика средней потребительской цены на бензин марки АИ-98 и выше, руб.

Стали известны первые заправщики на будущем автобане Москва-Казань

Ими стали ЛУКОЙЛ, «Газпром газомоторное топливо» и «Татнефть».



На платной автотрассе М12 «Восток», которую должны запустить в 2023 году, распределили места для будущих заправочных комплексов. Госкомпания «Автодор» планировала предложить инвесторам 32 участка у трассы. Но на торгах пока выставлено только 10 участков за 1,8 млрд рублей – с начала и конца дороги.

Со стороны Москвы участки под точки сервиса за 590 млн рублей уже арендуют ЛУКОЙЛ и «Газпром газомоторное топливо». В Татарстане первый участок за 295,4 млн рублей в субаренду на 20 лет получит «Татнефть». Точка для АЗС появится на 629-м километре по правой стороне платной автотрассы рядом с селом Большие Кайбицы.

ЛУКОЙЛу предоставили участки во Владимирской области за 560 млн рублей. «Газпром газомоторное топливо» разместит на М12 газовую автозаправочную станцию в составе многофункциональной зоны на 51-м километре магистрали в Московской области. Стоимость субаренды составляет 31,6 млн рублей.

На аукцион выставлены еще четыре точки за 577,8 млн рублей. Два участка стоимостью 62,8 млн рублей находятся на 82-м км дороги во Владимирской области. Там должны быть построены АГЗС. Еще две площадки выделяют на 727-м километре – у Егорьевского сельского поселения Лаишевского района Татарстана.

В Чувашии планируют возвести четыре объекта сервиса - рядом с городами Канаш и Шумерли, а также поселком Ибреси. В Нижегородской области построят четыре пары многофункциональных зон: у города Сергач, Арзамас и Кулебаки, а также поселка Бутурлино. Планируется, что пять пар объектов заправочного сервиса возведут во Владимирской области. Места распределят у городов Муром, Судогда, Лакинск, Петушки, а также поселков Первомайский и Воровского.

В Московской области построят по два заправочных комплекса у Электрогорска с газозаправочной инфраструктурой и у Ногинска. Расстояние между планируемыми «оазисами» на М12 в среднем составляет 50 км, но местами достигает 80 километров.

На трассе М12 госкомпания «Автодор» планировал разместить 32 многофункциональные зоны: по 16 в направлении Москвы и по пути в Казань. Объекты сервиса построят друг напротив друга, а пять пар оборудуют газозаправочной инфраструктурой.

В Татарстане предусмотрено шесть функциональных зон. Первая пара – в Егорьевском сельском поселении Лаишевского района, южнее аэропорта

«Казань». Вторая с газозаправочной инфраструктурой – недалеко от моста через Волгу в Верхнеуслонском районе, рядом с деревней Вахитово. Третья пара определена в Кайбицком районе, вблизи Больших Кайбиц и деревни Старые Чечкабы.

Для объектов сервиса на федеральных трассах правительство РФ прописало дополнительные требования. К примеру, они должны быть доступны для инвалидов. Заправкой должны быть оснащены колонками с бензином, дизельным и газовым топливом, зарядными станциями для электромобилей. Также АЗС обязаны иметь торговую точку с техническими жидкостями и автомобильными принадлежностями, парковку, туалеты, мусоросборники и средства связи для вызова экстренных служб.

«Важно, чтобы дорога не превратилась в тоннель без инфраструктуры, – комментирует председатель комитета по грузовым перевозкам и логистике Торгово-промышленной палаты Татарстана Сергей Сотников. – Говорят, что платные трассы позволят развивать инфраструктуру, а по факту их строят без придорожного сервиса. Потому что каждый съезд с дороги – это дополнительная документация и проект. Функциональные зоны удорожают строительство. Придорожный сервис – пока не сильная сторона платных дорог России. Но не думаю, что на М12 возникнут трудности с поиском заправок, какие были после запуска М11».

Справка Информ-Девон

Платная трасса М-12 длиной 729 км свяжет крупнейшие региональные центры и агломерации (Московская, Владимирская и Нижегородская области, Чувашия и Татарстан) с сетью скоростных автомобильных дорог европейской части России. Это М-11 «Нева», Центральная кольцевая автодорога, М-3 «Украина», М-1 «Беларусь» и М-4 «Дон».

Путь от Москвы до Казани займет всего 6,5 часов вместо 12 благодаря отсутствию перекрестков и наземных переходов.

Ожидается, что дорога к 2025 году привлечет 70 млн тонн грузопотока и принесет государству 2,45 трлн рублей. В 2021 году сообщалось, что Транснефть переложила свои трубопроводы под ЦКАД и М-12.

iadevon.ru

Путь бензина от Нижнекамска до Санкт-Петербурга: как это отражается на качестве

На Северо-западе России сегодня работают 113 заправок бренда АЗС «Татнефть».

С 1999 года в регионе работали 36 АЗС татарстанской компании. В 2019 году к ним присоединились еще 75, прежде принадлежавших финскому концерну Neste. Они располагаются в Петербурге, Ленинградской, Псковской и Новгородской областях. А в 2022 году доля татарстанской компании на местном рынке выросла до 14%.

О том, как в Петербург попадает моторное топливо из Татарстана и как контролируется его качество, рассказывает издание «Фонтанка» в своем спецпроекте. Инфрмагентство «Девон» приводит этот материал с некоторыми сокращениями.

Качество Танеко

Сейчас рознично-сбытовая сеть «Татнефти» проходит ребрендинг. Изменения коснутся не только внешнего вида АЗС и организации торгового зала. Северо-запад станет первым регионом, где «Татнефть» начнет работать в премиальном формате. На заправках улучшится уровень сервиса, расширится набор дополнительных услуг и ассортимент магазина, появится новая персонализированная программа лояльности. При этом подход к ценообразованию и стоимость топлива останутся прежними.

Топливо выпускают на входящем в Группу «Татнефть» нефтеперерабатывающем комплексе ТАНЕКО, который заработал в 2011 году в Нижнекамске. Он стал первым в стране масштабным производством по переработке нефти, построенным с нуля уже после распада СССР. Для его создания многому пришлось учиться заново, а кое-что понадобилось изобрести. В ходе строительства завода разработали и внедрили более 25 новых типов оборудования, электроники и автоматики.

Производство колонн гидрокрекинга, которые в те годы было принято закупать за рубежом, наладили «с нуля» на Ижорских заводах (о том, как это было, читайте в материале ИА «Девон»). Предприятие выпускает около 30 видов продукции – в том числе бензины АИ-92, АИ-95, АИ-98, ТАНЕСО-100 и дизельное топливо ТАНЕСО ЕВРО-6.

Бензины АИ-92, АИ-95, АИ-98 отличаются низким содержанием серы – не более 5 мг/кг при норме до 10 мг/кг для стандарта «Евро-5» и Технического регламента Таможенного союза. Это уменьшает коррозию и износ двигателя, а также содержание соединений серы в выхлопных газах. Доля полициклических ароматических углеводородов снижена на 4% по сравнению с требованиями «Евро-5» и ТР Таможенного союза.

В результате дизель полнее сгорает, а внутри двигателя образуется меньше отложений. Улучшенные

показатели позволяют уменьшить нагар в двигателе и содержание вредных веществ в выхлопе. Доля олефиновых углеводородов снижена на 4%. Содержание серы – не более 5 мг/кг, то есть в два раза меньше, чем требует стандарт «Евро-5».

Многоступенчатый контроль

Автомобильное топливо доставляют из Татарстана в Ленинградскую область на поезде. Состав, везущий бензин и дизель, прибывает на станцию Бронка. Затем вагоны ставят на участок слива-налива. Здесь одновременно могут разгружаться 14 цистерн. Их содержимое перекачивают в резервуары-башни, из которых топливо будет разливаться по бензовозам. Дорога занимает около 6 дней.

Комплекс, где хранится бензин «ТАНЕКО», расположен в Ломоносове, на южном берегу Финского залива. Компактным терминалом, построенным в 1999 году по финским стандартам, управляет северо-западное подразделение компании «Татнефть». Его главная задача – непрерывно пополнять запас топлива на АЗС.

Топливо, которое разливается по бензобакам на АЗС «Татнефть», проходит три проверки. Первая – входной контроль качества.

Сначала инспектора лаборатории поднимаются на вагоны и измеряют высоту налива с помощью специальной алюминиевой линейки – метрштока. Зная высоту, температуру и плотность горючего, можно вычислить его массу. Метршток смазан особой пастой. Она окрашивается в розовый цвет, если в содержимом цистерны присутствует вода.

Бензин во время входного контроля тестируют по четырем показателям: плотность, октановое число, содержание бензола и серы. Для дизеля также определяют четыре характеристики. Это температура вспышки для летних и межсезонных марок, температура помутнения для зимних и арктических и предельная температура фильтруемости – для всех видов топлива. Затем специалисты берут пробы топлива, которое предполагается хранить в одном резервуаре. Они смешивают их в нужной пропорции и проводят экспресс-анализ получившейся объединенной пробы.

От терминала к заправке

Летний, межсезонный и зимний (работающий до минус 25 градусов) дизели должны воспламеняться при температуре 55 градусов и выше. Чтобы узнать, соответствует ли горючее этим требованиям, его наливают в закрытый тигель и нагревают. Прибор показывает, какой была температура топлива в момент



вспышки. По итогам входного контроля лаборатория составляет и отдает начальнику смены терминала протокол испытаний. Если с содержимым цистерн все в порядке, его перекачивают в резервуары.

Бензин в резервуарах исследуют еще раз – по 17 параметрам, соблюдения которых требует техрегламент ТС. У дизельного же топлива этих характеристик 14. Процесс может занимать до двух суток. Большинство испытаний проводится в лаборатории на территории терминала. В некоторых случаях – например, для определения цетанового числа дизеля – пробы отправляются в другие подразделения лаборатории.

Паспорт топливу дается не навсегда. Если уровень горючего в резервуаре снижается либо в него добавляется содержимое нескольких цистерн, опять проводится большая проверка. Паспорт выпускают заново. Каждый автовладелец может попросить у персонала заправки паспорт конкретного бензина или дизеля, чтобы изучить характеристики.

Как тестируют бензин на моторной установке? Она позволяет имитировать работу двигателя в двух режимах – с нагрузкой и без. В результате тестирования получают значения детонации для бензина, проходящего испытание, и для эталонных образцов топлива. Их создают, смешивая два реактива – изооктан и гептан. Эти цифры используют, чтобы вычислить октановое число бензина. У качественного АИ-92 оно составляет не менее 92 единиц для режима без нагрузки и не менее 83 – с нагрузкой. Двигаясь от терминала к автозаправке, водители бензовозов должны следовать строгим правилам. Они едут по особым заранее утвержденным маршрутам и не имеют права останавливаться.

Топливо, хранящееся на АЗС «Татнефть», не остается без присмотра. Как минимум раз в год каждая из автозаправок компании проходит контрольные испытания. Сотрудники лаборатории отбирают

пробы топлива из заправочных пистолетов и запрашивают соответствующие паспорта. Количество характеристик, которые проверяют в этом случае, определяет «Татнефть». Обычно их меньше, чем в длинном паспортном списке, но значительно больше, чем при экспресс-анализе.

iadevon.ru

Владелец сети АЗС «Трасса» планирует выход на IPO в 2023 году

Топливная группа компаний «ЕвроТранс», владеющая сетью АЗС в Москве и Московской области под брендом «Трасса», планирует выход на IPO в следующем году.

Акционер компании Сергей Алексеенков в ходе презентации для инвесторов планируемого облигационного выпуска АО «ЕвроТранс» отметил, что компания планирует динамичное развитие в ближайшие годы, для чего потребуются большой объем финансирования.

«И в рамках программы открытости планируем выходить на IPO в следующем году при нормальном развитии конъюнктуры. У нас есть целый ряд проектов, которые требуют дополнительного инвестиционного участия. В частности, очень серьезно относимся к облигационному займу, готовим под него систему затрат, чтобы эффективно обслуживать облигационный заем, эффективно его вернуть», – сказал он.

Алексеенков добавил, что уже в ближайшее время компания планирует «соответствующие процедуры для подготовки к IPO». «А конкретные параметры IPO и конкретное время, наверное, сообщим попозже», – добавил он.

Как сообщалось, «ЕвроТранс» во второй половине декабря планирует провести сбор заявок на выпуск 3-летних облигаций серии 001P-01 объемом не менее 3 млрд рублей. Ориентир доходности – премия около 500 б.п. к ОФЗ на сроке 3 года. Купоны ежемесячные. Организаторами выступят BCS global markets, Газпромбанк и Россельхозбанк. Московская биржа 6 декабря зарегистрировала программу облигаций компании серии 001P объемом 15 млрд рублей.

Акционеры «ЕвроТранса»: Игорь Мартышов (65%), Николай Дорошенко (15%), Сергей Алексеенков (15%) и Олег Алексеенков (5%).

Продаем хорошее настроение

Генеральный директор «ЕвроТранса» Олег Алексеенков, представляя инвесторам компанию, напомнил, что в 2020 году она была включена в список системообразующих организаций: «В этом году мы получили от АКРА кредитный рейтинг А-, прогноз «стабильный». На данный момент балансовая стоимость активов составляет примерно 45 млрд рублей, выручка за 9 месяцев – 31 млрд рублей, EBITDA – 4,3 млрд. рублей. Среди независимых операторов сетей АЗС в Москве и Московской области мы занимаем второе место по объему продаж, больше нас только «Нефтьмагистраль», – сказал он.

Олег Алексеенков отметил, что важной вехой для компании «ЕвроТранс», которая начала управлять брендом АЗС «Трасса» в 2019 году, стало заключение в 2022 году договора с Газпромбанком. В результате «ЕвроТранс» приобрела в собственность посредством лизинга ряд топливных объектов. Сейчас «ЕвроТранс» принадлежит: 54 автозаправочных комплекса (АЗК) «Трасса», 41 бензовоза, 1 нефтебаза, завод по производству стеклоомывающей жидкости, фабрика-кухня по производству продукции для собственных кафе, а также 4 ресторана площадью 800 кв. м каждый. Ожидается, что в 2022 году EBITDA компании превысит 6 млрд рублей, увеличившись вдвое по сравнению с 2021 года, а выручка составит 52,4 млрд рублей (рост на 7%).

И хотя «ЕвроТранс» – топливная компания, доля продаж сопутствующих товаров, а также вклад кафе и ресторанов в ее выручку очень велики. «На встречах с персоналом я говорю, возможно, для кого-то утопические вещи:

«Если мы будем продавать кофе, бензин, стеклоомыватель, то мы ничего не продадим. Единственное, что надо пытаться продать – это хорошее настроение. Начнете продавать хорошее настроение, и продажи будут расти».

Эта концепция работает, она в основе деятельности всех наших АЗК!», – уверяет Олег Алексеенков.

Расширение и озеленение

Согласно планам «ЕвроТранс», до 2032 года она построит 9 новых АЗК в зоне ЦКАД, будет расширяться, диверсифицироваться и активно внедрять передовые технологии. Особая ставка – на повсеместную установку мощных станций электрозарядки, их планируются установить на всех АЗК «Трасса».

Николай Дорошенко, акционер «ЕвроТранса» подчеркивает:

«Рынок меняется, постепенно мы движемся к увеличению машин с электродвигателем. Кто-то переходит на газовые, кто-то говорит о водородном топливе. Для нас очевидно сегодня, что будущее за универсальными АЗС, где человек получает комфорт для себя и своего автомобиля. И если человек заботится об экологии и пользуется электромобилем – ему требуется электрозарядка. Мы должны предоставить эту услугу».

Гендиректор Алексеенков, рассказывая о планах, добавляет: «Также планируется формирование на 21 АЗК «Трасса» модулей по заправке трубным газом (метан). Кроме того, в стратегии компании на ближайшие годы ребрендинг и модернизация всех АЗК. Мы провели на ребрендинг 5 станций, результат – рост продаж 15%. Это едва ли не самый эффективный на сегодняшний день проект. В будущем каждый из наших комплексов будет оборудован ветряной электростанцией мощностью до 10 квт. Это дополнительная зеленая энергетика, дополнительный резерв мощности, дополнительная экономия».

Компания прогнозирует, что ее выручка к 2025 году вырастет до 85,7 млрд рублей. «Дальнейший рост выручки будет обеспечен расширением сети АЗК, спектра предлагаемых услуг, маркетинговой активностью и улучшением оперативной эффективности», – говорится в презентации «ЕвроТранс». Компания намерена поступательно снижать долговую нагрузку, обеспечив к 2025 году показатель долг/ЕБИТДА 1,3.

interfax.ru

Правительство расширило проект по созданию заправок для электромобилей

Правительство включило еще 28 регионов в проект по созданию заправок для электромобилей.



Правительство Российской Федерации расширило число регионов, которые будут участвовать в пилотном проекте по созданию зарядной инфраструктуры для электротранспорта, говорится в пресс-релизе правительства со ссылкой на подписанное главой кабмина РФ Михаилом Мишустиным распоряжение.

«В 2023 году к пилотному проекту по созданию зарядной инфраструктуры для электротранспорта присоединятся еще 28 регионов. Среди новых участников – Башкирия, Пермский край, Волгоградская, Костромская, Рязанская, Челябинская и Ярославская области», – говорится в сообщении правительства РФ.

В общей сложности в следующем году в эксперименте примут участие 40 российских регионов.

Пилотный проект по созданию зарядной инфраструктуры для электротранспорта стартовал в 2022 году. В рамках первого этапа реализуются проекты в Татарстане, Крыму и Севастополе, Краснодарском крае, а также в Ленинградской, Московской, Нижегородской, Воронежской, Сахалинской, Липецкой, Ростовской и Тульской областях.

Создание инфраструктуры для электрического транспорта предусмотрено утвержденной правительством «дорожной картой» по развитию производства и использования электрического транспорта. Она предполагает, что к 2030 году доля выпускаемых электромобилей в общем объеме производства транспортных средств достигнет 10%.

К этому времени в России планируется запустить не менее 72 тысяч зарядных станций.

1prime.ru

Западную сеть АЗС ждёт ребрендинг в Петербурге и Ленобласти

«Газпромнефть» арендовала большинство АЗС Circle K канадской компании Alimentation Couche-Tard Inc., расположенных в Санкт-Петербурге, Ленинградской области, Мурманске и Пскове.



«В процессе ребрендинга на территории данных станций будут установлены стелы сети АЗС «Газпромнефть» и добавлены элементы фирменного стиля в экстерьере и интерьере», – сообщил представитель сети АЗС «Газпромнефть» изданию «Коммерсантъ».

В сделку вошла 21 АЗС. По мнению гендиректора агентства «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмистрова, сегодня они могли бы стоить (с учетом дисконта, без которого реализовать такой актив очень сложно) не более 150 млн рублей. Поэтому сдача в аренду – оптимальный вариант, считает он.

Канадская компания Alimentation Couche-Tard Inc (бренд Circle K) работала в России через ООО «Серкл Кей Россия» (зарегистрировано в Петербурге) и ООО «Серкл Кей Проперти Рус» (зарегистрировано в Мурманске), по всей стране у нее функционировало 38 АЗС. После начала спецоперации РФ на Украине компания заявила о приостановке работы в России. В марте в Санкт-Петербурге было зарегистрировано ООО «СК Холдинг», владельцами которого стали Ольга Монахова и Кирилл Баранцев. В августе 2022 года под их контроль перешли ООО «Серкл Кей Россия» и ООО «Серкл Кей Проперти Рус». В ООО «Серкл Кей Россия» подтвердили СМИ смену владельцев.

Незадолго до этого, в июле 2022 года, РБК Петербург сообщал, что часть станций Circle K (6 АЗС в Санкт-Петербурге и 2 – в Ленобласти) перешли под управление ООО «Татнефть-АЗС-Северо-Запад». Финансовый аналитик, автор стратегий автоследования «Финам» Дмитрий Марков тогда говорил, что стоимость сделки могла варьироваться в пределах 240–320 млн руб. за восемь станций или 30–40 млн руб. – за одну АЗС.

По данным «СПАРК-Интерфакс», выручка от продаж за 2021 год ООО «Серкл Кей Россия» составила 6,72 млрд руб., а чистая прибыль – 76,2 млн руб. Выручка от продаж за 2021 год ООО «Серкл Кей Проперти Рус» составила 225 млн руб., а чистая прибыль – 24,7 млн руб.

rbc.ru

В Минске открылся супербыстрый зарядный комплекс с 8 станциями и автономным супермаркетом

Malanka открыла в Минске первый супербыстрый зарядный комплекс.

Он располагается на улице Наполеона Орды, 6 (в районе разворотного кольца) и объединяет в себе места для зарядки электромобилей со станциями нового типа, пост для зарядки электробусов, систему накопления, модуль динамического распределения мощности и магазин автономной торговли.

На территории супербыстрого зарядного комплекса установлены 8 станций для зарядки электромобилей, 7 из которых 100-киловаттные и 1 супербыстрая, на 350 кВт. Станции оборудованы двумя коннекторами стандартов CCS и CHADEMO. Одновременно здесь сможет заряжаться 8 электромобилей. В Malanka говорят, что с помощью супербыстрой зарядки владельцы электрокара смогут зарядить свой автомобиль за 10 минут с запасом хода около 300 километров.

На территории комплекса установлена станция зарядки электробусов. Этот зарядный модуль находится в приоритете, и в случае подключения на зарядку электробуса на него будет обеспечена выдача мощности не менее 350 кВт. Остальная мощность величиной в 350 кВт будет делиться между 8 зарядными модулями для электроавтомобилей пропорционально запрошенной им мощности по остаточному принципу.

Отдельно подчеркивается, что все программное обеспечение комплекса разработано в Беларуси. Например, софт по управлению зарядной инфраструктурой разработан специалистами «Белоруснефти», а программное обеспечение по управлению динамическим распределением мощности – «Белкоммунмаша».

Интересный объект – автономный супермаркет. Создатели отмечают, что он работает по принципу Amazon Go: зайти в магазин можно предварительно скачав мобильное приложение и пополнив внутренний баланс.

– При входе нужно только отсканировать штрихкод. Сами товары сканировать не нужно, так как система все сделает сама. Вы просто заходите, берете необходимые товары, а умные системы слежения, трекинга, видеонаблюдения и весовое оборудование вычислят, какие товары вы взяли, и добавят в вашу виртуальную корзину. Если вы передумали покупать какой-либо товар, просто верните его на свое место (место, откуда был взят товар), и он сам удалится из вашей корзины, – говорят в Malanka.

При выходе из магазина система спишет плату за товары с баланса и пришлет чек в приложении. Баланс в приложении можно пополнять банковскими картами Visa, MasterCard и «Мир».

auto.onliner.by



«Лукойл» выдавливает из Финляндии

Города в Финляндии разрывают договора аренды земли с АЗС Teboil, которая принадлежит «Лукойлу». Ранее госучреждения прекратили покупать топливо у компании.



«Комитет принял единогласное решение о расторжении договора, в текущих условиях нет возможности продолжать сотрудничество с российской нефтяной компанией», – сказала РИА Новости член городского комитета Лахти Анита Няри.

Ранее разорвали договор аренды земли с Teboil в Ловиисе, сообщало Kauppalehti. Финская Yle уточняла, что городские власти не продлевают договоры, которые истекают.

«Лукойл» сообщал, что в конце 2015 года сеть АЗС в Финляндии состояла из 448 станций. Доля же Oy Teboil Ab на оптовом и розничном рынке нефтепродуктов в стране достигала 29%. В Kauppalehti уточняли, что компания потеряла пятую часть своих франчайзинговых АЗС в Финляндии.

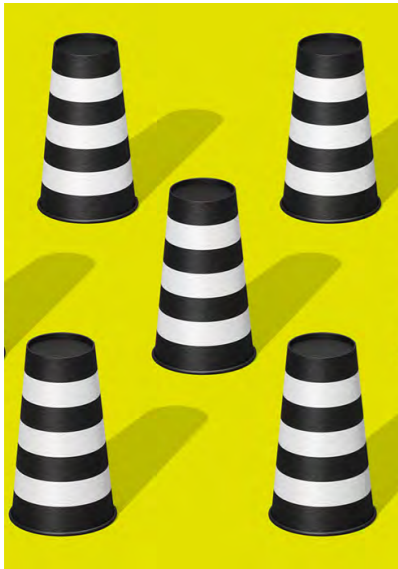
Компания по публичным закупкам Hansel опубликовала в сентябре официальное распоряжение о том, что с 9 октября финские госучреждения и администрации не могут заправляться на АЗС Teboil.

eadaily.com

Ребрендинг сети станций «Punkt E»

Tomatdesign провёл ребрендинг сети зарядных станций для электромобилей «Punkt E» в России.





Ребрендинг включил позиционирование бренда и новое название, фирменный стиль и адаптивную систему для дизайна зарядных станций и мест зарядки электротранспорта, а также дизайн-сопровождение нового бренда в цифровой среде.

Punkt E – крупнейший частный оператор зарядных станций для электромобилей в России. В 2019 году был запущен российский стартап по установке электроразрядных станций Tok Vox.

Tomatdesign разработали новое позиционирование, нейминг и фирменный стиль.

В процессе развития у компании появились амбициозные цели – создать инновационную масштабируемую зарядную инфраструктуру с использованием лучшего оборудования и современных IT-решений, обеспечивая устойчивое развитие электромобильности в России.

Tok Vox обратились в Tomatdesign для создания нового образа бренда.

Предстояло разработать позиционирование бренда, новое название, фирменный стиль, спроектировать адаптивную систему дизайна зарядных станций и мест зарядки электротранспорта, а также обеспечить присутствие нового бренда в цифровой среде.

Сегодня экономия времени, простой и удобный сервис становятся определяющими факторами для электромобилиста.

Это требует значительного внимания к каждому шагу на пути пользователя, смещая фокус на его комфорт в процессе зарядки машины.

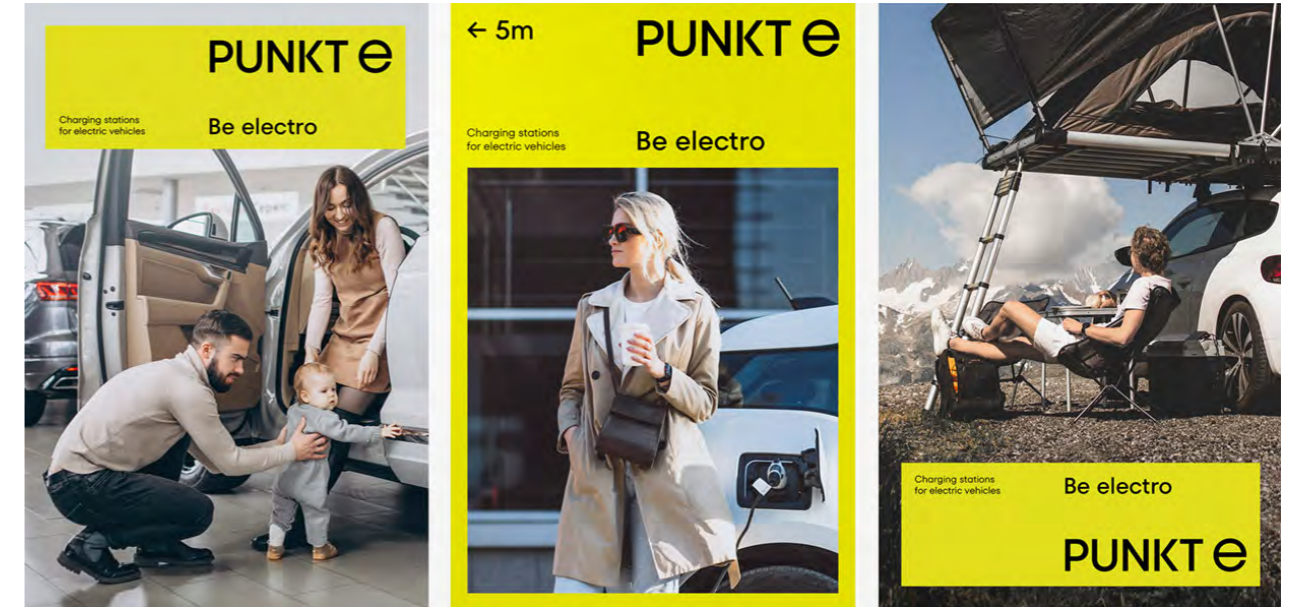
В ответ на современные запросы потребителя сформировалась идея о том, что компания должна стать не просто оператором сетей, но и тем, кто соберёт вокруг себя сообщество владельцев электрокаров – людей, которых занимают мысли о будущем, новаторов и первопроходцев.

Идея нового бренда воплотилась в его миссии: сопровождать людей на пути к их цели. Предлагая современные технологии мобильности, компания становится проводником новых возможностей для человека.

Новое название компании – Punkt E – это остановка, промежуточная точка на пути из пункта «А» в пункт «Б», где можно зарядиться, чтобы продолжить движение.

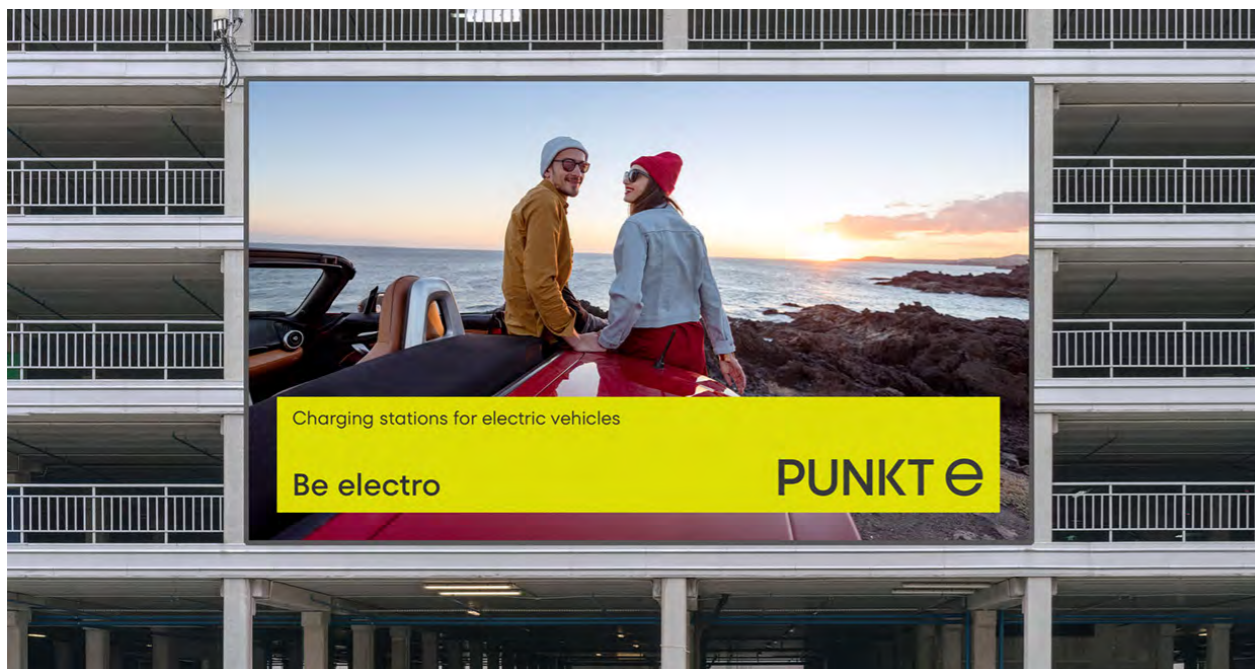
Это точка, которая позволяет человеку быть более свободным, более современным, более мобильным. А точнее – электромобильным.

«Будь электромобильнее» – звучит и как призыв к действию, и как девиз сообщества электромобилистов. Однако, при всей точности формулировки, слогану бренда не хватало динамики, эмоции, смелости.



Таким образом, призыв превратился в неологизм. «Будь электро» (Be Electro) – будь ещё свободней и подвижней – больше, чем можешь себе представить.

Идею проводника, заложенную в позиционирование бренда, Tomatdesign продолжили в фирменном стиле, где отправной точкой для дизайна стал брутальный визуальный язык дорожной навигации: знаки, разметка, указатели, сигнальный яркий жёлтый цвет.



TT Punkt E is a customized version of geometric sans serif TT Fors. The basic glyph set was updated by signature capital letter E. The shape of the letter is a reference to the brand's logotype.

Так, например, буква «е» в логотипе напоминает дорожный знак, структура макета построена на сетке, повторяющей парковочную разметку, а мотив фирменного паттерна заимствован у предупреждающих чёрно-белых линий.

Фирменный шрифт TT Punkt E – это кастомизированная версия геометрического гротеска TT Fors. Базовый набор заглавных литер дополнен альтернативной буквой «е» в виде строчной формы, отсылающей к логотипу бренда.

alladvertising.ru

К концу 2023 года зарядные станции должны появиться на каждой АЗС Узбекистана

В будущем году на аукцион выставят земельные участки для установки 1 500 станций зарядки электромобилей.



С 1 января 2023 года предпринимателям разрешили продавать электроэнергию на станциях зарядки электромобилей. При этом цены на услуги зарядки они будут устанавливать самостоятельно, независимо от утвержденных тарифов на электроэнергию.

Это предусмотрено постановлением президента «О мерах по расширению инфраструктуры эксплуатации электромобилей» от 19 декабря. Документ направлен на ускорение перехода к «зеленой экономике» и популяризацию электромобилей.

Начиная с 1 января 2024 года в проектах строящихся торговых и бизнес-центров, развлекательных комплексов, АЗС, гостиниц вдоль автомобильных дорог международного и государственного значения должны обязательно присутствовать станции для зарядки электромобилей.

Кабинет министров должен в месячный срок утвердить Программу мер по доведению количества станций зарядки электромобилей в республике минимум до 2 500 единиц до конца 2024-го. Для этого в течение 2023 года на аукцион выставят земельные участки для установки 1 500 зарядных станций в местах, прилегающих к сетям электропередач, трансформаторным пунктам и подстанциям.

АО «Региональные электрические сети» создадут не менее 500 станций зарядки электромобилей.

До конца будущего года владельцы действующих автозаправок обязаны будут установить как минимум по одной четырехканальной зарядной станции на каждой АЗС.

Налоговые льготы

В период с 1 января 2023-го по 1 января 2026 года правительство освободит от:

- земельного налога (с юрлиц) – станции зарядки электромобилей, а также земельные участки, на которых расположены автостоянки, налога на имущество юридических лиц – станции зарядки электромобилей;
- налога на прибыль – субъекты предпринимательства, основным видом деятельности которых является оказание услуг зарядки транспортных средств;
- налога с оборота по доходам от оказания услуг зарядки транспортных средств;
- таможенной пошлины – станции зарядки электромобилей, их компоненты и технологическое оборудование сервисной инфраструктуры, ввозимые из-за рубежа по перечням.

Фонд развития «зеленой» экономики

Для популяризации электромобилей к середине будущего года создадут специальный фонд развития «зеленой» экономики. Источниками средств фонда станут льготные кредиты и гранты международных финансовых институтов.

Задачей фонда станет поддержка широкого использования возобновляемых источников энергии населением и предпринимателями.

uz.sputniknews.ru

Зачем нефтегазовым компаниям ESG?

Новые стандарты экологической и социальной ответственности активно приживаются в отечественном ТЭК.



Из-за акцентированного внимания правительств, бизнеса и общественности к вопросам изменения климата экологические, социальные и управленческие вопросы (Environmental, Social and Governance – ESG) стали важными для всех отраслей экономик. По мнению Национального рейтингового агентства (НРА), любой бизнес должен сначала понять свою позицию по отношению к структуре ESG. Такие анализ и оценка будут способствовать разработке корпоративных целей и задач в области ESG и, в конечном счете, политик и процедур, адаптированных к этим обязательствам. По мере того как компании достигают своих целей в сфере ESG, создается ценность для бизнеса и его заинтересованных сторон.

Требование времени

Одним из направлений оценки ESG-рисков служат оценки рисков топливно-энергетического комплекса. Это обусловлено, во-первых, тем, что ТЭК является одной из самых крупных и значимых для экономики России отраслей, а во-вторых, тем, что он осуществляет негативное воздействие на окружающую среду.

На текущий момент более трети вклада в глобальное потепление приходится на выбросы метана – парникового газа, который намного сильнее, чем CO₂, удерживает тепло в атмосфере. Метан является основным компонентом природного газа, а нефтегазовая промышленность выступает крупнейшим промышленным источником выбросов метана.

Реализация стратегии ESG стала приоритетной задачей для большинства нефтегазовых компаний. Эта тенденция, вероятно, сохранится по мере роста и развития отрасли. Данная тенденция обусловлена тем, что общественность, правительство и инвесто-

ры будут требовать конкретных действий в области ESG. Нефтегазовые и энергетические компании, которые игнорируют повестку ESG, окажутся в невыгодном положении с точки зрения конкуренции. Отсутствие стратегии ESG в конечном итоге повлияет на доступ компании к государственному и частному капиталу.

Так, с одной стороны, компании сталкиваются с давлением со стороны регулирующих органов в лице Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации, отвечающего за реализацию федерального закона «Об охране окружающей среды» от 10.01.2002 № 7-ФЗ. Кроме того, у России есть определенные обязательства как участника Рамочной конвенции ООН об изменении климата (Парижское соглашение), которую она приняла 06.11.2019. Основной целью документа является снижение объемов парниковых выбросов (Россия занимает четвертое место в мире по выбросам CO₂), что должно удержать прирост глобальной средней температуры ниже 2 °С.

ESG становится выгодным

С другой стороны, мировые финансовые институты (и российские в частности) смогли заинтересовать крупные компании в соблюдении ESG-повестки при помощи выпуска инструментов, предполагающих более низкую стоимость заимствований. Среди них наиболее часто используются так называемые «зеленые» облигации. Данные инструменты пользуются все большей популярностью. Так, объем инвестиций под управлением фондов, следующих принципам ответственного инвестирования (PRI), вырос с 2006 года в 15 раз, достигнув \$100 трлн.

В России в апреле 2019 года было выпущено постановление Правительства № 541 по субсидиро-

ванию процентных расходов в рамках ESG-проектов в виде возмещения доли затрат на выплату купонного дохода по ESG-облигациям. В целом это поспособствовало существенному увеличению размещенных объемов ESG-выпусков. Уже в 2021 году «зеленые» облигации разместили такие эмитенты, как г. Москва (70 млрд рублей), Сбербанк, КАМАЗ, «Атомэнергопром», «Синара». Компания МТС выпустила социальные облигации. Всего на рублевом облигационном рынке сейчас обращается 15 выпусков «зеленых» и 2 выпуска социальных облигаций классических корпоративных заемщиков совокупным объемом в 305 млрд рублей, не считая специальных институтов заимствования.

Однако пока нет ни одного выпуска от компаний ТЭК. Скорее всего, ситуация может измениться в среднесрочной перспективе. Тем более что отчетливо виден спрос на данные долговые инструменты со стороны банков и институциональных инвесторов. Основное, что привлекает инвесторов в данных облигациях, – это их целевой характер и встроенные KPI в виде ковенантов, так как это делает их более прозрачными и снижает риски по сравнению с классическими облигациями. Так, компании, выпускающие специальные «зеленые» и социальные финансовые инструменты, регулярно публикуют аудированные отчеты о целевом использовании средств.

Если рассматривать компании ТЭК, то они давно двигаются в тренде практик применения принципов ESG. На основании годовых отчетов и иных нефинансовых видов отчетности можно оценить текущие инициативы, их реализацию и планы по дальнейшему развитию ESG. Многие российские нефтегазовые компании разрабатывают краткосрочные и долгосрочные цели и задачи, связанные с ESG, и успешно их реализуют.

Выбрать надежного партнера

Таким образом, повестка ESG актуальна для компаний ТЭК в связи со следующими факторами:

- Компании, поддерживающие ESG-инициативы, с большей вероятностью привлекут государственный и частный капитал инвесторов.
- ESG может помочь компаниям стать более устойчивыми и эффективными в долгосрочной перспективе, и это становится все более важным фактором, который следует учитывать при выборе инвестиций и партнеров в нефтегазовой отрасли.
- Технологии ESG могут обеспечить прямую финансовую отдачу и экономию затрат.

– Инициативы в сфере ESG могут помочь инвесторам избежать вложений в компании, которые могут представлять большой финансовый риск из-за их ненадлежащих экологических или других методов.

Отдельно отметим, что оценивание рисков соответствия ESG – важная цель, которую должны ставить перед собой компании, желающие нарастить инвестиционную привлекательность в нынешнее время. Имеются в виду риски в отношении подверженности компании экологическим и социальным рискам бизнеса, а также рискам корпоративного управления, на основе их соответствия базовым международным и/или национальным ориентирам, стандартам и лучшим практикам в области устойчивого развития.

itek.ru

Беспилотный Tony's Kiosk в новой и улуч- шенной версии

На беспилотной автозаправочной станции ESSO Express в Утрехте (Де Билт, Нидерланды) открыли новый Tony's Kiosk. В отдельно расположенной модульной торговой точке, посетители АЗС круглосуточно могут купить еду, напитки и непродовольственные товары, представленные в торговых автоматах.



Концепция магазина разработана De Haan Minerale Oils (DHMO) и Convenience Retail Solutions (CRS), и является частью стратегии, направленной на поиск ответов на будущие изменения в сфере АЗС. Новый Tony's Kiosk был усовершенствован, после пилотного проекта в Амстердаме, и масштабируется, занимая постоянное место, на голландских автоматических АЗС.

Tony's Kiosk – это полностью оцифрованный магазин самообслуживания, куда покупатели могут получить доступ с помощью банковской карты, мобильного телефона, дисконтной карты Tony или Apple Watch. Оказавшись внутри, они могут быстро и легко выбрать желаемые товары через киоск заказов Tony's. Это могут быть охлажденные напитки, кондитерские изделия и бутерброды, а также автомобильные товары, подарочные карты и телефонные карты. Кроме того, в магазине есть кофейный уголок Lavazza, где покупатели могут сами заказать органический фирменный кофе.

По словам Мирьям Юсеф из DHMO, решение разместить первый специализированный беспилотный магазин в Утрехте связано с его центральным расположением в стране. На выбор повлияло и наличие велосипедной дорожки прямо за автозаправочной станцией.

«Это АЗС на оживленной дороге. Рядом с автозаправочной станцией проходит велосипедная дорожка. Таким образом, можно привлечь совершенно другую аудиторию. Нам очень любопытно, что из этого получится», – говорит Мирьям Юсеф.

По словам сотрудничающих сторон, киоск Tony's является «идеальным решением для автоматических АЗС». Потребители имеют возможность приобрести необходимые товары 24 часа в сутки, 7 дней в неделю. Кроме того, эта концепция помогает отрасли справляться с проблемами рабочей силы – магазин полностью беспилотный.

В Нидерландах 55% АЗС являются беспилотными, что составляет более 2100 станций. Это представляет собой очень высокий потенциал для добавления долгосрочной ценности стратегическим точкам. С помощью Tony's Kiosk компании реагируют на рост расходов вне дома, удобство, цифровизацию и сохраняющуюся тенденцию нехватки персонала. Поскольку решения являются модульными, правильный ассортимент может быть предложен в нужном месте.

«Это модульная концепция, которую мы можем воссоздать и внедрить в кратчайшие сроки. Если получится, будем искать другие места. Мы уже установили девять Tony's Tower. У нас есть большой потенциал для роста и инноваций, поэтому мы ждем результатов. Если магазин в Утрехте будет успешным, концепция будет расширена», – говорит Мирьям Юсеф.



Посетители АЗС в любое время в режиме самообслуживания могут купить еду, напитки и непродовольственные товары, представленные в торговых автоматах

Концепция магазина Tony's была запущена DHMO в 2017 году. Основное внимание уделяется высококачественной еде и напиткам вдоль голландских дорог и автомагистралей. Позже был в сотрудничестве со стратегическими партнерами был разработан Tony's Kiosk. H@ND также отвечает за разработку программного обеспечения для всех перспективных концепций CRS. Veloform Media является разработчиком модульных решений для умных магазинов, а Innovend поставляет торговые автоматы для киосков CRS. Самый первый киоск Tony's в Нидерландах открылся в декабре 2021 года, в рамках пилотного проекта, на автозаправочной станции Naan Express на Аппельвег в районе Амстердам-Норд.

superstation.pro



Автопроизводители теряют уверенность в перспективах рынка электрокаров

Автопроизводители теряют уверенность в возможности быстрого перехода на электрокары на фоне проблем в цепях поставок и роста опасений из-за состояния мировой экономики, показало ежегодное исследование сектора, проведенное KPMG.

В опросе в октябре участвовали 915 топ-менеджеров, более 200 опрошенных занимали должность CEO.

76% респондентов выразили обеспокоенность тем, что инфляция и высокие процентные ставки негативно повлияют на их бизнес в следующем году. В США этот показатель составил 84%.

По данным KPMG, на фоне этих опасений руководители автомобильных компаний теряют уверенность в возможности доминирования электромобилей на рынке в США и в мире к 2030 году. Они полагают, что на долю электрокаров придется от 10% до 40% мировых продаж новых транспортных средств к 2030 году, тогда как в прошлогоднем опросе прогнозировали, что показатель составит от 20% до 70%.

В США, согласно консенсус-прогнозу респондентов, на долю электромобилей придется 35% всех продаж новых машин против прошлогоднего прогноза на уровне 65%. Администрация президента США Джо Байдена в конце прошлого года поставила целью довести показатель до 50% к 2030 году.

«В долгосрочной перспективе оптимизм все еще сохраняется, однако, что более важно, в краткосрочной перспективе преобладает реализм. Мы видим его по всему опросу», – сказал CNBC глобальный руководитель автомобильной практики KPMG Гэри Силберг.

Ослабление оптимизма связано с ужесточением требований для получения федеральных льгот, ростом опасений по поводу нехватки сырьевых материалов для батарей и рекордными ценами на транспортные средства. Эти риски дополняют проблемы с цепями поставок и пессимизм по поводу рецессии. Опрошенные топ-менеджеры ожидают, что мировым лидером на рынке электромобилей останется Tesla Inc., однако ее отрыв существенно сократится. Кроме того, они полагают, что технологический гигант Apple Inc., который, как считается, разрабатывает электромобиль на протяжении многих лет, станет одним из главных игроков в этой отрасли.

В десятку потенциальных лидеров помимо Apple также вошли Ford Motor, Honda, BYD Co. Ltd., Hyundai-Kia, Mercedes-Benz и Toyota Motor Corp.

interfax.ru

Circle K достигает 1 млн транзакций Pay by Plate Fuel в Европе

Pay by Plate – инновационная платежная технология, впервые развернутая в Европе в 2021 году, позволяет клиентам оплачивать топливо с помощью распознавания знаков и мобильного приложения, обеспечивая абсолютно беспроблемный клиентский опыт.



Комментируя эту веху, Мартинас Дилда, директор по продуктам Fuel Digital и Customer Journey в Европе, сказал: «Один миллион транзакций с оплатой через номерные знаки – это большое достижение, и мы рады видеть, что все больше и больше клиентов неоднократно используют его. Клиенты все больше внимания уделяют простоте, скорости, согласованности и качеству обслуживания. Мы находимся на правильном пути, реагируя на ключевые изменения, которые мы наблюдаем в поведении потребителей, когда мы движемся к более беспрепятственному клиентскому опыту на АЗС».

Эта программа в настоящее время доступна в Швеции, Норвегии, Дании и Эстонии.

Недавно компания провела уже один миллион транзакций по оплате за топливо на АЗС Circle K в Европе с использованием Pay by Plate. Это знаменует собой ключевой шаг на пути к тому, чтобы ежедневно делать жизнь своих клиентов немного проще. Страны, в которых будет разворачиваться эту технологию, включают Латвию, Литву и Польшу.

[superstation.pro](https://www.superstation.pro)

В США впервые получили прирост энергии в результате реакции термоядерного синтеза

По словам исследователей, прирост оказался настолько большим, что в процессе было повреждено диагностическое оборудование.



Ливерморская национальная лаборатория Лоуренса

Ученые из Ливерморской национальной лаборатории Лоуренса в Калифорнии впервые получили прирост энергии в результате реакции термоядерного синтеза. Об этом сообщила газета Financial Times.

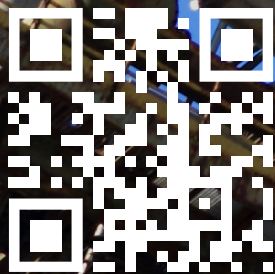
По данным издания, исследователи воспроизвели процесс тот же процесс, что происходит на Солнце. Они воздействовали на водородную плазму самым большим в мире лазером. В результате исследователи получили около 2,5 мегаджоулей энергии, что почти на 120% больше энергии, использованной в лазере (2,1 мегаджоуля). Прирост оказался настолько большим, что в процессе было повреждено диагностическое оборудование. Это затруднило уточнение результатов опыта, однако министерство энергетики США уже заявило, что готовится объявить об итогах работы лаборатории во вторник.

Изучение аналогичных реакций велось с 1950-х годов, однако до сих пор ученым не удавалось с их помощью компенсировать затраты энергии на проведение опытов. В прошлом году в той же лаборатории удалось получить около 70% от затраченной энергии. В случае, если успех подтвердится, у термоядерного синтеза как у источника экологически чистой энергии появится большой коммерческий потенциал.

nauka.tass.ru



vds.group



telegram