

vds

# НОВОСТИ ТОПЛИВНОГО РИТЕЙЛА

Итоги января 2023



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

## В этом выпуске мы хотели бы поговорить на тему модульных зданий операторной и их преимуществах.

В современном мире под влиянием глобальных тенденций понятие АЗС выходит за рамки своего основного предназначения – продажи топлива, и постепенно становится полноценным ритейл-объектом.

Сегодня для развития сетевого ритейла нет необходимости в возведении стационарных зданий с большими площадями. Модульные здания заводской готовности – мировой тренд, доказавший свою эффективность при подходе к строительству объектов. По сравнению с капитальными постройками модульные здания позволяют существенно выиграть в цене без проведения длительных этапов строительных работ – такой вариант строительства экономически выгоден и целесообразен.

Модуль полной заводской готовности поставляется в законченном экстерьерном и интерьерном решении: встроенные сети, интегрированные решения, внутренняя отделка, комплектация торговым оборудованием и мебелью, что позволяет сократить сроки работ на площадке, исключить применение «мокрых» процессов и осуществить ввод в эксплуатацию объекта в течение двух суток с начала монтажа, а перенос сборки модульного объекта на производственную линию – сократить упущенную прибыль Заказчика.

Монтаж проводится без применения строительных смесей, жидкостей и растворов, что дает возможность всесезонного строительства в любых климатических регионах. При условии регулярного обслуживания и планового ремонта модульный павильон может эксплуатироваться десятилетиями с минимальными затратами на поддержание безупречного вида, что помогает поддерживать постоянную лояльность к бренду.

Отличительной характеристикой модульных сооружений является их мобильность. Подобные конструкции максимально быстро возводятся и могут быть разобраны также быстро и без особых финансовых затрат, что дает возможность оперативно среагировать на непредвиденные корректировки проекта на любом этапе. Мобильность павильона также предусматривает его повторное применение на других объектах сети АЗС, а также при проведении работ по реконструкции стационарных автозаправочных станций.

К числу неоспоримых достоинств модульных зданий можно отнести и их экологичность. При производстве модульных зданий применяются сертифицированные материалы, обладающие высокими показателями экологичности и безопасности для людей и окружающей среды. Экологическими аспектами также являются снижение объемов строительных отходов, выбросов углекислого газа и энергопотребления за счет эффективной логистики и быстрого монтажа на площадке.

# Содержание

## 01 Аналитика топливно-энергетического комплекса

- 06 Путин разрешил крупным российским энергетическим компаниям не учитывать голоса недружественных совладельцев
- 09 У эмбарго два конца
- 13 Михаил Крутихин: «Падение нефтедобычи будет гораздо больше, чем говорят вслух»
- 16 Кого за нефтью посылать
- 19 Экспорт иранской нефти вырос до рекордно высокого уровня, несмотря на давление Запада

## 02 Развитие розничной сети АЗС

- 22 Почему бензин и дизель на АЗС не дешевеет, даже при падении цен на бирже
- 25 В 2023 году «Белоруснефть» планирует масштабно реконструировать 16 АЗС
- 28 В Италии начались проверки в отношении Eni и еще 4-х компаний из-за цен на бензин
- 30 В Пермском крае в этом году удвоят заправочную сеть для электромобилей

## 03 Переформатирование розничной сети АЗС

- 32 В Мурманскую область вышла новая сеть АЗС
- 34 ORLEN развивает сеть АЗС в Европе
- 36 Shell покупает сеть зарядных станций Volta за \$169 млн
- 38 Mercedes-Benz запустит сеть из 10 000 зарядных станций

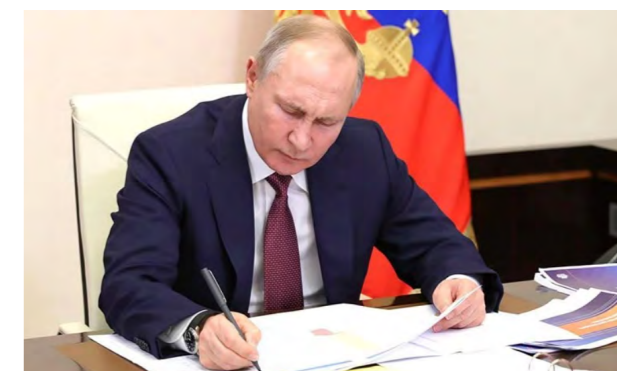
## 04 Инновации топливно-энергетического комплекса

- 40 Технологии на замену: как санкции подстегнули импортозамещение в нефтегазовой отрасли
- 43 Газпром, Минпромторг РФ, правительство г. Санкт-Петербург и ОСК планируют развивать использование СПГ на городском водном транспорте
- 45 «Татнефть» стремится в низкоуглеродную экономику
- 48 «КазМунайГаз» и Eni договорились построить гибридную электростанцию в Мангистауской области
- 50 Masdar из ОАЭ будет развивать проекты возобновляемой энергетики в Кыргызстане

# Путин разрешил крупным российским энергетическим компаниям не учитывать голоса недружественных совладельцев

В формат теневого акционера перешла ВР, владеющая 19,75 % в Роснефти.

Президент РФ В. Путин разрешил российским компаниям, работающим в энергетике, торговле и машиностроении, принимать решения без учета голосов акционеров из недружественных стран.



Президентский указ №16 от 17 января 2023 г. «О временном порядке принятия решений органами некоторых российских хозяйственных обществ» опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Указ распространяется на российские хозяйственные общества, которые одновременно соответствуют 4 критериям:

- оно осуществляет деятельность в области энергетики (в т.ч. электроэнергетики), машиностроения или торговли;
- иностранным государством, гособъединением и т.п., которые совершают в отношении России, недружественные действия, введены ограничительные меры в отношении контролирующего лица или бенефициарного владельца российской компании;
- иностранным лицам, связанным недружественными государствами, принадлежат доли участия в размере, не превышающем 50 % размера уставного капитала российского хозяйственного общества;
- объем выручки российского хозяйственного общества (группы лиц, в которую входит такое хозяйственное общество) от продажи продукции за год, предшествующий году, в котором орган российского хозяйственного общества принимает решение, превышает 100 млрд. руб.

Для таких российских компаний указом устанавливается временный порядок принятия решений общим собранием участников (акционеров), советом директоров (набсоветом), коллегиальным исполнительным органом российского хозяйственного общества.

В случае если в состав органа управления российской компании входят лица недружественных иностранных государств, ее акционеры, не являющиеся лицами недружественных иностранных государств, вправе большинством голосов (от общего числа голосов, принадлежащих этим акционерам), установить, что в целях принятия решений органами управления компании «недружественные голоса» не учитываются при определении кворума и результатов голосования по вопросам повестки заседания органа российского хозяйственного общества.

В этом случае решение принимается большинством голосов от общего числа голосов, принадлежащих лицам, которые входят в состав органа управления российской компании и не являются лицами недружественных иностранных государств, независимо от положений учредительных документов, корпоративного договора, заключенного между акционерами и права, применимого к корпоративному договору.

В целях применения указа лицами недружественных иностранных государств не признаются:

– граждане Российской Федерации и лица, находящиеся под их контролем;

– юридические и физические лица, личным законом которых является право иностранного государства, не относящегося к недружественным иностранным государствам, при условии, что такие лица установили контроль в отношении лиц недружественных иностранных государств;

– лица, находящиеся под контролем юридических или физических лиц, личным законом которых является право иностранного государства, не относящегося к недружественным иностранным государствам;

– лица, находящиеся под контролем иностранного государства, не относящегося к недружественным иностранным государствам.

В последних 3 случаях это правило распространяется только на те случаи, когда контроль установлен до 1 марта 2022 г.

Указ вступает в силу со дня его официального опубликования, т.е. с 17 января 2023 г. При этом временный порядок, установленный указом, применяется до 31 декабря 2023 г. включительно.

В ряде российских компаний присутствуют крупные иностранные акционеры из недружественных стран, которые устранились от принятия решений, важных для российских компаний. В частности, возникают проблемы с утверждением бюджета, бизнес-планов, принятием кадровых решений и изменением состава органов управления.

Ранее о том, что в формат теневого акционера Роснефти перешла ВР, владеющая 19,75% в компании, говорил глава Роснефти И. Сечин в октябре 2022 г. в ходе 15го Веронского Евразийского экономического форума.

Несмотря на сделанное еще 27 февраля 2022 г. заявление о выходе из Роснефти и СП с ней, ВР осталась акционером Роснефти, сохраняя все права и соответствующие пакеты дивиденды, но не участвуя в работе органов управления.

ВР, в свою очередь, дивиденды Роснефти не признает (они перечисляются на спецсчета типа С, вывод средств с которых возможен только с разрешения правительства РФ) и заявляет, что санкции и регуляторные ограничения мешают продаже. Аналогичную позицию ВР заняла и по отношению к своим СП с Роснефтью, в результате газовый проект Харампур Роснефть в сентябре 2022 г. запустила самостоятельно, без поддержки ВР.

Роснефть предложила ВР направить причитающиеся ей дивиденды на развитие совместных проектов, но ответа, по-видимому, не дождалась.

С инициативой ограничить влияние бездействия подобных «теневых акционеров» на работу российских системообразующих компаний из сфер энергетики, машиностроения и торговли, выступил Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП). О проработке такой идеи, которую планировалось оформить в виде президентского указа, 12 января 2023 г. писал Интерфакс. Тогда сообщалось, что по подсчетам РСПП, системообразующих компаний, попадающих под эти критерии, 14.

[neftegaz.ru](http://neftegaz.ru)

# У эмбарго два конца

Как запрет на импорт нефтепродуктов из России повлияет на рынок ЕС и отечественную нефтепереработку?



## Сегодня европейские политики бодро рапортуют об избавлении от «нефтегазовой зависимости» от России.

### Относительно теплая погода в январе позволила снизить потребление газа и избежать его острого дефицита.

Пока что европейские страны не испытывают проблем и с закупкой нефти. Но вот чем обернется запрет на закупку нефтепродуктов из России, который вступит в силу 5 февраля? Не приведет ли он к формированию новой зависимости европейцев, гораздо более рискованной, чем зависимость от России?

#### Обоюдный интерес

Поставки за рубеж нефтепродуктов традиционно занимают очень весомую долю в общем нефтяном экспорте России. Так, по итогам 2021 года было экспортировано 231 млн т нефти и 137 млн т нефтепродуктов. И если экспорт нефти сократился по сравнению с предыдущим годом на 3,4%, то поставки топлива выросли на 0,6%. Иными словами, обозначился явный тренд на увеличение отгрузки на экспорт именно продуктов переработки российского сырья.

При этом 56% экспорта топлива приходилось на светлые нефтепродукты, в первую очередь на дизель. И это очень важная тенденция. В результате модернизации нефтеперерабатывающих мощностей, осуществленной благодаря выполнению так называемых четырехсторонних соглашений, Россия смогла предложить как внутреннему рынку, так и зарубежным потребителям высококачественные сорта топлива.

Поэтому не удивительно, что основная доля российского топливного экспорта находила спрос на западных рынках, очень привередливых в плане качества и экологической чистоты продукции. По данным Argus, в страны Запада уходило 89,5% всех экспортируемых Россией нефтепродуктов, в то время как на Восток – лишь 10,5%.

Теперь же логистику российских нефтепродуктов придется в корне менять. Однако если поставки нефти мы можем переориентировать на рынки стран АТР, то с нефтепродуктами это в полной

мере не получится – Китай и Индия и сами являются нетто-экспортерами бензина, авиакеросина и дизтоплива.

При этом проблемы могут возникнуть именно с экспортом наиболее высоко маржинальных российских продуктов – бензина и дизеля, что может привести к сокращению нефтепереработки в РФ. Конечно, лазейки для частичного сохранения поставок в Европу остаются, но все равно они не позволят «пристроить» все 100% прежнего российского экспорта нефтепродуктов в Европу, который достигал 1,2 млн барр/сут.

В свою очередь, Европа также в очень высокой степени зависит от поставок российских нефтепродуктов. По данным Евростата, их доля в закупках ЕС в I квартале 2022 года достигала без малого 26%, а к III кварталу она снизилась до 14,4%. Но, как говорится, нефтепродукты нефтепродуктам рознь. Если от того же российского мазута Европа может отказаться относительно безболезненно, то на наш дизель она «подсела» основательно. И в последние месяцы, по мере приближения срока ввода эмбарго, данная зависимость лишь росла. Так, по данным Bloomberg, в ноябре страны Евросоюза и Великобритания получали из России около 600 тыс. т дизельного топлива в сутки, что эквивалентно 45% всех внешних поставок (1,37 млн барр/сут). По подсчетам аналитической компании Vortexa, в прошлом году ЕС импортировал из России около 220 млн барр. дизтоплива.

#### Претенденты на российскую нишу

Сможет ли Европа найти замену российским нефтепродуктам, и прежде всего дизелю? В принципе желающие занять освободившуюся нишу имеются. В первую очередь, это Индия и Китай. По данным Министерства торговли Индии, экспорт нефтепродуктов из страны за 2022 год вырос сразу на 70%, достигнув \$158,5 млрд. И ни для кого не секрет, что

такого рывка удалось добиться благодаря увеличению переработки российской нефти на индийских НПЗ. Так, по подсчетам Vortexa, в декабре 2022 года Россия поставляла в Индию, в основном на частные НПЗ, в среднем 1,17 млн барр/сут сырой нефти (на 24% больше, чем месяцем ранее). Для сравнения, в декабре 2021 года аналогичный показатель составлял лишь 36 тыс. барр/сут.

Китай также претендует на свою нишу на европейском рынке. По данным Bloomberg, в декабре отгрузка дизельного топлива из КНР достигла самого высокого уровня с 2016 года. А экспортная квота на 2023 год увеличена почти на 50% по сравнению с предыдущим годом. В итоге, как полагают эксперты, поставки за рубеж дизтоплива из КНР уже в первом полугодии нынешнего года могут составить от 400 тыс. до 600 тыс. барр/сут. Это примерно эквивалентно тем объемам, которые ЕС и Великобритания могут потерять из-за ввода антироссийского эмбарго. Конечно, далеко не все эти объемы пойдут напрямую в Европу, основная их часть ориентирована на другие рынки. Но и в этом случае они будут вытеснять объемы других поставщиков, которые, в свою очередь, смогут переориентироваться на Европу.

Не исключено, что на фоне благоприятной конъюнктуры Индия и Китай будут даже «выгрывать» объемы топлива со своих внутренних рынков и направлять его в Европу, а внутренние потребности закрывать за счет покупки дешевого дизеля в России.

Безусловно, свою лепту в покрытие потребностей Старого Света внесут и страны Ближнего Востока – Саудовская Аравия, ОАЭ и т. д. К примеру, Кувейт намерен в нынешнем году увеличить экспорт дизельного топлива в Европу в пять раз по сравнению с 2022 годом (хотя в абсолютных цифрах это небольшие объемы – до 2,5 млн т в год). Растут также поставки дизеля в Европу из США – в декабре 2022-го они достигли 660 тыс. т, что на 70% превысило уровень ноября.

Иными словами, без дизеля Европа не останется. Но решается ли при этом та главная задача, которая уже не первое десятилетие беспокоит европейских политиков – обеспечение энергетической безопасности ЕС за счет снижения зависимости от России? Во-первых, мы видим, что эта зависимость остается – львиная доля поставок дизеля из Индии и Китая будет обеспечена благодаря переработке российской нефти. Во-вторых, на фоне непростых отношений между западным миром и тем же Китаем встает вопрос, не ставит ли себя Европа в еще большую зависимость от непредсказуемых политических факторов. Россия долгое время терпела выходки Запада, ползучее расширение НАТО и при этом оставалась надежным поставщиком энергоресурсов в Европу.

И разрыв энергетического партнерства с Москвой – это полностью инициатива Вашингтона и Брюсселя. А вот будет ли столь сговорчив Пекин? Как поведет себя Индия, играющая все более и более активную роль в мировой политике? Да и на Ближнем Востоке, думается, еще не забыли, насколько эффективным политическим рычагом в 1970-е годы стало нефтяное эмбарго. Как говорится, могут повторить... И получается, что вместо обретения подлинной энергетической безопасности Европа все основательней запутывается в хитро сплетенных политических сетях, окончательно ставит себя в зависимость от внешних центров принятия политических решений...

#### Опора на внутренний рынок

Как европейское эмбарго на импорт российских нефтепродуктов отразится на отечественной нефтепереработке? Конечно, без некоторых потерь тут не обойтись. Вице-премьер правительства Александр Новак уже сообщал о том, что в начале 2023 года добыча нефти в России может сократиться на 5–7%. И в этой цифре, думается, заложены в первую очередь риски, связанные с прекращением экспорта нефтепродуктов в недружественные страны. Как уже отмечалось, если объемы сырой нефти можно, при своевременном решении логистических проблем, перенаправить на рынки стран АТР, то с нефтепродуктами ситуация несколько сложнее. Поэтому нам придется искать новые ниши, выходить на рынки тех стран, которым раньше, возможно, российские нефтепродукты не поставлялись. Издаться опять-таки возникает новый блок логистических проблем, которые надо решать.

Второе важнейшее направление минимизации рисков, связанных с эмбарго, – развитие внутреннего рынка. В преддверии ввода этой ограничительной меры цены на внутреннем оптовом рынке нефтепродуктов уже поползли вниз. Так, 16 января дизтопливо на бирже стоило 43,5 тыс. рублей за тонну, что является минимумом с конца 2020 года. И, возможно, снижение цен на топливо может послужить фактором, стимулирующим развитие российской экономики.

Конечно, многое будет зависеть от позиции государства. Ведь и до введения европейского эмбарго отечественная нефтепереработка, можно сказать, являлась проблемной зоной российского ТЭК. Как известно, после осуществления налогового маневра, направленного на поэтапную отмену экспортной пошлины на нефть при одновременном увеличении НДС, переработка нефти внутри страны стала относительно невыгодной для ВИНК. Это вынудило государство выстраивать достаточно сложную и запутанную систему с использованием механизмов обратного акциза и демпфера. Данный механизм в целом

повышал привлекательность нефтепереработки для ВИНК, но все равно периодически давал сбои.

Иными словами, сегодня нефтепереработка – это не априори высоко rentable сектор бизнеса для ВИНК. Во многом это обусловлено географическими особенностями размещения российских НПЗ, построенных еще в период СССР, – отечественная переработка была изначально ориентирована не на экспорт, а на обеспечение потребностей крупнейших промышленных центров страны. Если еще недавно такая изначальная нацеленность на внутренний рынок воспринималась как недостаток отрасли, то теперь она может превратиться в фактор, позволяющий минимизировать потери в результате внешнего политического давления.

itek.ru

# Михаил Крутихин: «Падение нефтедобычи будет гораздо больше, чем говорят вслух»

С 5 февраля 2023 года Россия потеряет 57% экспорта нефтепродуктов.

## Это грандиозные объемы. Очередное эмбарго запускает цепочку событий в нефтяной отрасли, последствия от которых коснутся не только бюджета страны. Изменения почувствуют и рядовые граждане.

К чему готовиться не только Минфину и нефтяникам, но и российским автомобилистам – в интервью с одним из ведущих нефтегазовых экспертов России Михаилом Крутихиным.

**– Дата вступления в силу эмбарго на нефтепродукты из России перенесена с марта на 5 февраля. Что через три недели начнет происходить на НПЗ страны?**

– Все основные импортеры нефтепродуктов из России, то есть страны Европы и Северной Америки, отказались с этой даты покупать российские нефтепродукты. Это значит, что в России возникнет избыток мощности по производству экспортного полусырья. Это зимний и летний мазут, не самого высокого качества, кстати. И это прямогонный бензин.

Наш экспортируемый мазут, но в малой степени, использовался как топливо для электростанций. Например, Саудовская Аравия использует наш мазут для своих электростанций. Но, в основном, он перерабатывался на более технологичных установках зарубежных нефтеперерабатывающих заводов в высококачественные продукты – авиационное топливо, бензин и дизтопливо итд.

Прямогонный бензин, которого много в России (за границей он называется – нефтя), использовался, в основном, как сырье для нефтехимической промышленности.

И эти продукты – мазут и нефтя – были предназначены на экспорт, потому что в России для них достаточного рынка нет. Это означает, что некоторые нефтеперерабатывающие заводы, которые и выпускали такие объемы, начнут испытывать серьезные проблемы.

**– Например?**

– Например, три НПЗ Роснефти в Самарской области. Они очень плохо оснащены, компания провалила все планы по их модернизации, вот они и выпускали такую вот экспортно ориентированную... Давайте скажем так – мазутную жижу.

И что делать с 5 февраля этим предприятиям, которые ничего больше не умеют делать? Да, немного они там производят бензин, керосин, но главный

их продукт – вот этот экспортный полуфабрикат.

И теперь им надо либо сворачивать свое производство, закрываться, потому что такие заводы становятся ненужными. Либо каким-то образом сокращать производство до минимума. А это значит, подавать сигнал поставщикам сырой нефти: все, стоп, нам столько нефти от вас больше не нужно.

И вот по всей России все эти предприятия – нефтеперерабатывающие заводы – будут посылать сигналы тем, кто им поставяет нефть. То есть, это сигналы «полетят» на промыслы.

А в России нет резервных хранилищ для стратегических запасов нефти. Поэтому неизбежно будет сокращаться число работающих скважин. Возможно, придется закрыть некоторые промыслы сразу. Самые неэффективные.

**– А с недавних пор наше экспортное «всё», то есть Азия, не поможет?**

– Нет, отправить в Индию и Китай не получится, потому что они сами экспортеры нефтепродуктов. Нефть может и пристроим, а вот с нефтепродуктами – не получится. И это большой удар по добыче нефти.

**– Вице-премьер Александр Новак прогнозировал, что падение нефтедобычи в России в 2023 году составит 5–7%.**

– Никаких 5–7% не будет. И Новак сказал с оговоркой, про которую все забывают: сокращение на 5-7% в начале года. Именно - в начале. Дальше его прогнозы не заходили. И это было мудрое уточнение.

Мы с коллегами подсчитали: с 5 февраля под запретом окажется 57% экспорта нефтепродуктов.

**– В 2021 году доходы от экспорта российских нефтепродуктов составили почти 70 млрд долларов. То есть грубо половину из этой суммы страна теряет?**

– Я в долларах сейчас не буду считать, но в 2021 году Россия экспортировала 114 млн тонн нефтепродуктов. И вот теперь почти 60% возможностей экспорта пропадают.

Падение добычи нефти уже началось. А когда оно разовьется до своего пика после 5 февраля, то показатели будут совсем другие. Есть точка зрения, которую я разделяю, что где-то в середине 2023 года мы можем увидеть, что добыча нефти в России сократится на 50%.

**– Год назад это звучало бы совершенно неправдоподобно. Что ждет нефтяную отрасль в такой новой реальности?**

– Первое, как я уже сказал, придется консервировать скважины. А если закрыть часть нефтедобычи, то восстановить ее уже не получится, потому что в России очень многие работающие промыслы выдают не нефть, а мягко говоря, скважинную жидкость. Проще говоря, это вода с легкой примесью нефти.

Возьмем, к примеру, легендарное и уникальное по своим объемам Самотлорское месторождение в ХМАО. Там из скважины идет 96% воды и 4% нефти. Можно, предположим, остановить такую скважину. А потом нужно ли там бурить новую, из которой идет 96% воды? И в России очень много скважин, которые мало эффективны. На них стоят станки-качалки, иногда внутри электрические насосы, но дебит этих скважин очень-очень низок. Снова возвращать их к работе, устанавливать на них оборудование, вкладывать в них деньги никто уже не будет.

И восстановить на 100% утраченное уже не получится.

**– Как закрытие ряда промыслов и сокращение добычи скажется на производстве бензина и дизельного топлива для внутреннего рынка? Россиянам готовиться к очередям за бензином на АЗС, как это было в 90-ых годах?**

– В целом по стране производство топлива не должно сократиться, потому что у нас есть заводы, которые более или менее хорошо оснащены. В Беларуси два отлично модернизированных НПЗ, которые могут выпускать что угодно. У Лукойла есть хорошие заводы, у Сургутнефтегаза.

То есть бензина и дизтоплива для внутреннего потребления в России хватит. Другое дело, что могут возникнуть перебои регионального плана. Например, та же Самарская область. Если эти три устаревших НПЗ остановить, то топливо в Самаре придется завозить из других регионов. Да, тут могут возникнуть какие-то логистические проблемы. Но в целом, думаю, дефицита не ожидается.

**– Если нефтяники потеряют 50% добычи, то за это все равно заплатит рядовой потребитель – в данном случае российский автомобилист.**

– Цены на АЗС определяются не ценой нефти, и не политикой нефтяных компаний. Ценовая политика целиком зависит от российского правительства. Более 70% в цене бензина – это налоги. И практика двухразового повышения акцизов каждый год продолжается. То есть с нефтяных компаний будут дополнительно еще брать деньги.

Поэтому не исключаю, что топливо будет дорожать. Но налоговая обдираловка – это привычная политика российского правительства. Акцизы и прочие налоги на нефтяную отрасль – это все будет продолжаться. Цена, думаю, только повысится.

**– Многие эксперты сейчас пытаются спрогнозировать: какую сумму нефтегазовых доходов недополучит российский бюджет по итогам 2023 года. У вас есть свой прогноз?**

– Принято считать, что нефтегазовые доходы составляют примерно 40% от доходной части бюджета. Но там же не все считают.

Например, не учитывают поступления дивидендов от госкомпаний, не учитывают налог на прибыль, налог на персонал компаний. И не считают налоги от структур, которые обслуживают отрасль – это строительство, бурение, поставщики, сервисные компании и т.д. А вместе с этим всем у нас доход от нефтегазового комплекса составляет примерно 60%.

Это означает, что если убрать половину добычи нефти, да еще мы видим что экспорт газа в сторону Европы сократился почти до нуля, а никакой надежды на существенный рост поставок в Китай нет, то можно сказать, что по очень-очень грубым прикидкам из доходной части бюджета может пропасть 30%. При запланированных доходах 26,13 трлн рублей.

**– Европа, как теперь уже всем стало очевидно, смогла решить проблему зависимости от российского газа. Насколько легко Европа заместит наш дизель, который до сих пор покупает?**

– Была информация, что на мировом рынке якобы образовался дефицит как раз дизельного топлива. Но вот буквально вчера подписано соглашение с Кувейтом о том, что они в пять раз увеличат поставки дизельного топлива в Европу, чтобы заместить выпадающие поставки из России. Страны находят выход. А вот какой выход из этой ситуации у России – пока его не видно.

newizv.ru



# Кого за нефтью посылать

**Компании жалуются на отказы в перевозках. Нефтепродукты мерзнут в очереди на Дальний Восток, вызывая тревогу у производителей и покупателей.**



Крупнейшие нефтяники обеспокоены участившимися отказами ОАО РЖД принимать нефтепродукты к перевозке в восточном направлении. Компании опасаются, что затруднения с вывозом могут повлиять на их производственную программу. Ситуация может обостриться после того, как в феврале вступит в силу эмбарго ЕС на российские нефтепродукты, а с апреля заработают субсидии на перевозку топлива на восток.

С такими проблемами столкнулся ряд крупных НПЗ, в том числе Омский («Газпром нефть»), Киришский («Сургутнефтегаз»), Орский («Фортеинвест»), ТАНЕКО («Татнефть»), а также заводы «Башнефти» (входят в «Роснефть»). Источники «Коммерсанта» заявляют, что «вопрос неоднократно поднимался на штабах Минэнерго и биржевом комитете ФАС, но решения нет».

Так, 23 января о проблеме накопления не принятых к перевозке груженых вагонов с продукцией Омского НПЗ глава «Газпром нефти» Александр Дюков «в очередной раз» проинформировал в письме гендиректора ОАО РЖД Олега Белозерова. По словам топ-менеджера, около 30 % нефтепродуктов завода, отгружаемых со станций Комбинатская (Омская область) и Сокур (Новосибирская область), предназначены для потребителей в восточных регионах, но со второй половины 2022 года компания «систематически сталкивается с проблемами при обеспечении железнодорожных поставок».

Среднее число вагонов, простаивающих на станциях погрузки, в отдельные сутки превышало 400 единиц – 65 % от суточной отгрузки завода и «является критичным», причем в январе количество не принятых к перевозке груженых вагонов в восточном направлении «неуклонно увеличивается».

Господин Дюков полагает, что «столь значительное накопление груженых вагонов в условиях ограниченности инфраструктуры» угрожает производственной и сбытовой программе компании. Он просит «оперативно» решить проблему, установив ежесуточные квоты по приему вагонов с нефтепродуктами со станций Комбинатская и Сокур в восточном направлении на уровне 220 вагонов.

В ОАО РЖД заверили, что «держат на особом контроле и обеспечивают бесперебойную доставку нефтепродуктов в восточном направлении». В условиях дефицита провозной способности БАМа и Транссиба прием грузов к перевозке идет «с учетом приоритетов, определенных во временных правилах очередности, где преимущества имеет продукция высокого передела, скоропортящиеся грузы, а также любые грузы во внутрироссийском сообщении», уточнили в монополии.

По итогам 2022 года, говорят в ОАО РЖД, удалось увеличить объемы погрузки нефти и нефтепродуктов на Восточный полигон на 1,3 млн тонн, или 4,6%. «В январе вывоз нефтяной продукции на восток носит стабильный характер, и его объемы в целом соответствуют уровню аналогичного периода 2022 года», – подчеркнули в ОАО РЖД. «В ряде случаев из-за проблем с выгрузкой в портовых терминалах компании пришлось ограничить погрузку в их адрес, – признают там. – Однако эти ограничения не касаются перевозок жизненно важных товаров, в том числе нефтепродуктов в адрес российских регионов, в частности Магаданской области».

Так, рассказывают в ОАО РЖД, грузополучатель ООО «Нико-Ойл ДВ» (станция Гайдамак) при перерабатывающей способности 44 вагона осуществлял выгрузку на уровне 21 вагона в среднем в сутки. В связи с этим ОАО РЖД с 11 по 27 января было вынуждено ограничить погрузку всех нефтеналивных грузов.

Грузополучатель ООО «Трансбункер-Ванино» (станция Ванино) при перерабатывающей способности 139 вагонов осуществлял выгрузку на уровне 62 вагонов в среднем в сутки, ЗАО «ВостокБункер» (станция Блюхер) – на уровне 81 вагона в сутки при перерабатывающей способности 100.

В Минтрансе отметили, что согласование заявок на перевозку нефтепродуктов идет в рамках пятой очереди временных правил наравне с внутрироссийскими перевозками других грузов и экспортными – неэнергетических грузов. В 2022 году погрузка нефти и нефтепродуктов на внутренний рынок выросла более чем на 2%, а для потребителей Дальнего Востока – на 11%, добавили в министерстве. В ФАС сообщили «Коммерсанту», что в качестве оперативной меры служба предлагает воспользоваться цифровым сервисом ОТП РЖД. В Минэнерго не ответили «Коммерсанту».

Проблема приема нефтепродуктов на перевозку в восточном направлении вызывает озабоченность независимых операторов АЗС.

«С ноября мы наблюдаем проблемы с отгрузками в восточном направлении, – подтверждает вице-президент Российского топливного союза Ринат Фаттахов. – Имеют место массовые продления биржевых контрактов по отгрузкам свыше 30 дней». По его данным, ОАО РЖД ограниченно согласовывает заявки (форма ГУ-12) на отгрузку. В отрасли опасаются, что проблема усугубится после вступления в силу 5 февраля эмбарго ЕС на российские нефтепродукты, а также старта с апреля субсидий на поставку топлива по железной дороге на Дальний Восток.

Ситуация на сети ОАО РЖД в части управления вагонопотоками в январе в целом существенно ухудшилась, особенно на Восточном полигоне, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. «ОАО РЖД заявило о росте провозной способности Восточного полигона, однако, по всей видимости, не смогло спрогнозировать рост заявок на перевозку нефтепродуктов в направлении портов Дальнего Востока и обеспечить соответствующий резерв», – полагает эксперт. По его словам, ситуация осложняется дефицитом нефтеналивных цистерн на сети ОАО РЖД из-за снижения скорости движения, увеличения оборота вагона и длительности простоев.

kommersant.ru

# Экспорт иранской нефти вырос до рекордно высокого уровня, несмотря на давление Запада

Экспорт иранской нефти достиг новых максимумов за последние два месяца 2022 года и уверенно начинает 2023 год, несмотря на санкции США, сообщило в воскресенье агентство Reuters со ссылкой на компании, отслеживающие суда.



Как сообщалось, экспорт нефти Исламской Республики вырос, в основном, из-за увеличения поставок в Китай и Венесуэлу.

Консультант по энергетике SVB International заявила, что экспорт сырой нефти из Ирана в декабре составил в среднем 1,137 млн. баррелей в день, что на 42 000 баррелей в сутки больше, чем в ноябре, и является самым высоким показателем 2022 года, о котором сообщил SVB, основываясь на приведенных ранее оценках.

«По сравнению с администрацией Трампа, не было никаких серьезных репрессий или действий против экспорта иранской нефти», – сказала Сара Вахшурри из SVB. «Экспорт в январе был таким же сильным, как и в предыдущие месяцы».

«Снижение спроса в Китае и поставки России в Китай стали для них серьезной проблемой. Большая часть иранской нефти по-прежнему поступает на Дальний Восток, в конечном счете в Китай. Иран также помогает Венесуэле экспортировать свою нефть».

Консультант Petro-Logistics, который отслеживает поставки нефти, заявил, что также наблюдает тен-

денцию к росту экспорта иранской нефти, который, по его мнению, в декабре достиг самого высокого уровня с марта 2019 года.

Компания Kpler, занимающаяся анализом данных, оценила экспорт иранской нефти в ноябре на уровне 1,23 млн. баррелей в сутки, что является самым высоким показателем с августа 2022 года и почти соответствует апрельскому показателю 2019 года в 1,27 млн. баррелей в сутки, хотя в декабре он снизился до чуть менее 1 млн. баррелей в сутки.

По словам другого аналитика, Vortexa, декабрьский импорт иранской нефти в Китай достиг нового рекорда в 1,2 миллиона баррелей в сутки, что на 130 процентов больше, чем годом ранее.

«Большая часть этих поставок пришлась на Шаньдун, где независимые переработчики со второй половины 2022 года перешли на льготные сорта на фоне вялого внутреннего спроса и снижения рентабельности переработки», – говорится в сообщении компании.

Vortexa заявила, что поставки российской нефти Urals, основного конкурирующего сорта иранской нефти, упали в декабре, когда ограничение цен

на экспорт российской нефти и запрет Европейского Союза создали неопределенность для покупателей.

Пресс-служба Министерства иностранных дел Китая в ответ на запрос Reuters о комментариях заявила: «Законное и разумное сотрудничество между Китаем и Ираном в рамках международных правовых рамок заслуживает уважения и защиты», не отвечая напрямую на запрос Reuters о рекордных закупках нефти Китаем в Иране.

Иран также расширяет свою роль в Венесуэле, несмотря на санкции США, отправляя поставки легкой нефти для переработки и разбавителей для производства экспортируемых сортов сырой нефти.

Законопроект о национальном бюджете Ирана на предстоящий год основан на еще более высоких поставках в 1,4 миллиона баррелей в сутки, сообщило на этой неделе полуофициальное информационное агентство Fars.

По данным Tanker trackers, после того, как Трамп вывел Соединенные Штаты из ядерной сделки и вновь ввел санкции, экспорт сырой нефти из Ирана сократился до 100 000 баррелей в сутки в 2020 году с более чем 2,5 миллионов баррелей в сутки в 2018 году.

iran.ru

# Почему бензин и дизель на АЗС не дешевеет, даже при падении цен на бирже

С начала года стоимость бензина и дизельного топлива на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже (СПбМТСБ) продолжает падать.

Эксперты связывают происходящее с февральским эмбарго ЕС на импорт российских нефтепродуктов. Однако на АЗС цены держатся в одном ценовом коридоре, вызывая недоумение у авто владельцев.

Историческое снижение биржевых цен на топливо было зафиксировано в конце третьей недели января. Так, по данным на 20 января цена бензина АИ-92 опустилась до минимума за семь лет – 33 920 руб. за тонну. В пятницу бензин АИ-92 по территориальному индексу Европейской части России подешевел еще на 2,29%, до 33 142 руб. за тонну. Таких низких цен на этот вид топлива не было с января 2016 года. Однако 24 января зафиксировано очередное снижение – АИ-92 торговался уже по 32 810 руб. за тонну.

В 2023 году биржа открыла торги топливом 9 января. Тогда стоимость АИ-92 была 36 270 руб. за тонну. Таким образом, с начала года снижение цены за тонну «девяносто второго» на бирже составило 3,46 руб. или почти 10%.

Популярный в России АИ-95 также показал значительную динамику в цене. 20 января стоимость марки АИ-95 снизилась на 1,95%, до 38 329 рублей, что является минимумом с середины ноября 2022 года. 23 января АИ-95 подешевел на 0,4%, до 38 176 рублей. 24 января данный вид топлива торговался уже по 37 844 руб. за тонну.

9 января АИ-95 на бирже стоил 42 095 руб. за тонну. Таким образом снижение с начала года произошло на 4,251 руб. или почти 10%.

Летнее дизельное топливо 20 января потеряло в цене 2,76%, его стоимость составила 40 162 рубля – минимум с февраля 2018 года. Межсезонный и зимний дизель подешевели на 3,28% и 3,72%,



до 40 870 и 48 458 рублей за тонну соответственно. Для межсезонного топлива это минимум с февраля 2018 года, а для зимнего – это минимальная цена с прошлой зимы.

23 января сильнее всего потерял в цене зимний дизель – 4,06%, его стоимость составила 46 490 рублей за тонну. Летний дизель подешевел на 3,71%, до 38 673 рублей, а межсезонный – на 2,67%, до 39 780 рублей.

24 января тонна летнего ДТ торговалась по 38 432 (-0,62%) руб., межсезонный дизель – по 40 032 руб. (+0,63%), зимний ДТ по 44 918 (-3,38%).

По данным на 9 января, тонна летнего ДТ на бирже продавалась за 47,141 руб., межсезонный ДТ 47,598 руб., зимний – 62,914. Так, с начала года летнее ДТ подешевело на 8,709 руб. за тонну или почти на 18%; межсезонный ДТ подешевел на 7,566 руб. за тонну или почти на 15%, зимний ДТ снизился в цене на 17 996 руб. за тонну или почти на 29%.

Мазут топочный 9 января торговался по 7 604 руб. за тонну, 24 января – по 7 537 руб. Снижение составило 67 руб. за тонну или 0,9%.

Топливо для реакторных двигателей 9 января стоило на бирже 69 615 руб. за тонну, 24 января – 69,619 руб. В данном виде топлива отмечен рост на 4 руб. за тонну или +0,1%.

Сжиженные углеводородные газы 9 января торговались по 7 641 руб. за тонну, 24 января – 6 569 руб. Снижение составило 1 045 руб. за тонну или 12,5%.

Таким образом сильнее всего с конца 2022 года дешевеет дизельное топливо: летнее ДТ подешевело на 18%, межсезонное на 15%, зимнее почти на 29%.

Однако на АЗС, по данным Росстата, цены за первую неделю января, с 9 по 16 января, на бензин не изменились: АИ-92 в среднем торговался по 47,18 руб/л. АИ-95 – 51,34 руб/л., бензин марки АИ-98 и выше – 61,61 руб/л. Дизтопливо выросло в цене на 11 коп. – до 58,81 руб/л.

И это вполне объяснимая ситуация, по мнению президента Российского топливного союза Евгения Аркуши.

«Предпосылок для снижения цен на АЗС сейчас нет, потому что сильно выросли эксплуатационные расходы. Абсолютно все: от ЖКХ, зарплат, оборудования, сейчас дорожает. Уровень промышленной инфляции гораздо выше, чем потребительской. Поэтому огромная маржинальная доходность перекрывается резким ростом расходов. Что касается дизеля, то здесь вообще отдельная ситуация: цены были очень сильно завышены, его стоимость была почти на 20 тыс. руб. за тонну дороже, чем по бензину. Поэтому дизель просто переходит в нормальное, равновесное состояние с розничными ценами», – отметил он в беседе с корреспондентом Агентства нефтегазовой информации.

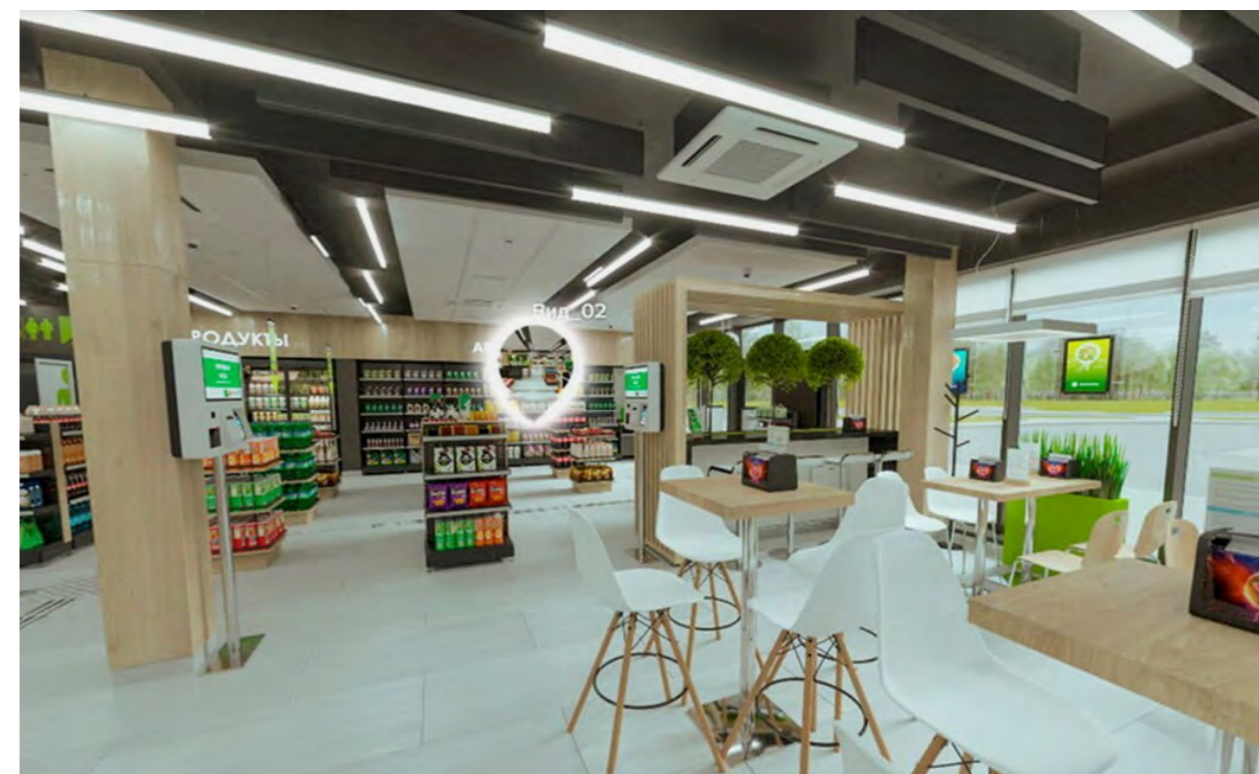
При этом Евгений Аркуша отметил, что и поводов для роста цен на топливо в рознице также нет.

«У нас впереди еще трудный период, связанный с эмбарго на нефтепродукты. Поэтому прогнозы делать не хочется. Но роста цен я не ожидаю. Пожалуй, топливо – это сейчас единственный товар, на который не вырастут цены».

angi.ru

# В 2023 году «Белоруснефть» планирует масштабно реконструировать 16 АЗС

Программа обновления затронет фирменную сеть во всех регионах страны.



В наступившем году компания «Белоруснефть» продолжит обновление фирменной сети автозаправочных станций. Ныне планируется масштабно реконструировать 16 объектов. Все они будут приведены к требованиям обновленного фирменного стиля, который предполагает высокий уровень придорожного сервиса.

Как рассказали в управлении капитального строительства Центрального аппарата «Белоруснефти», в концепции компании реконструкция подразумевает масштабное переформатирование действующих АЗС. На месте автозаправок прошлого поколения появляются универсальные мультикомплексы. Это качественно новый уровень функциональности и комфорта. Реконструкция позволяет создать современное АЗС-пространство и внедрить максимальный набор востребованных услуг в сфере автомобильного обслуживания, общественного питания, торговли.

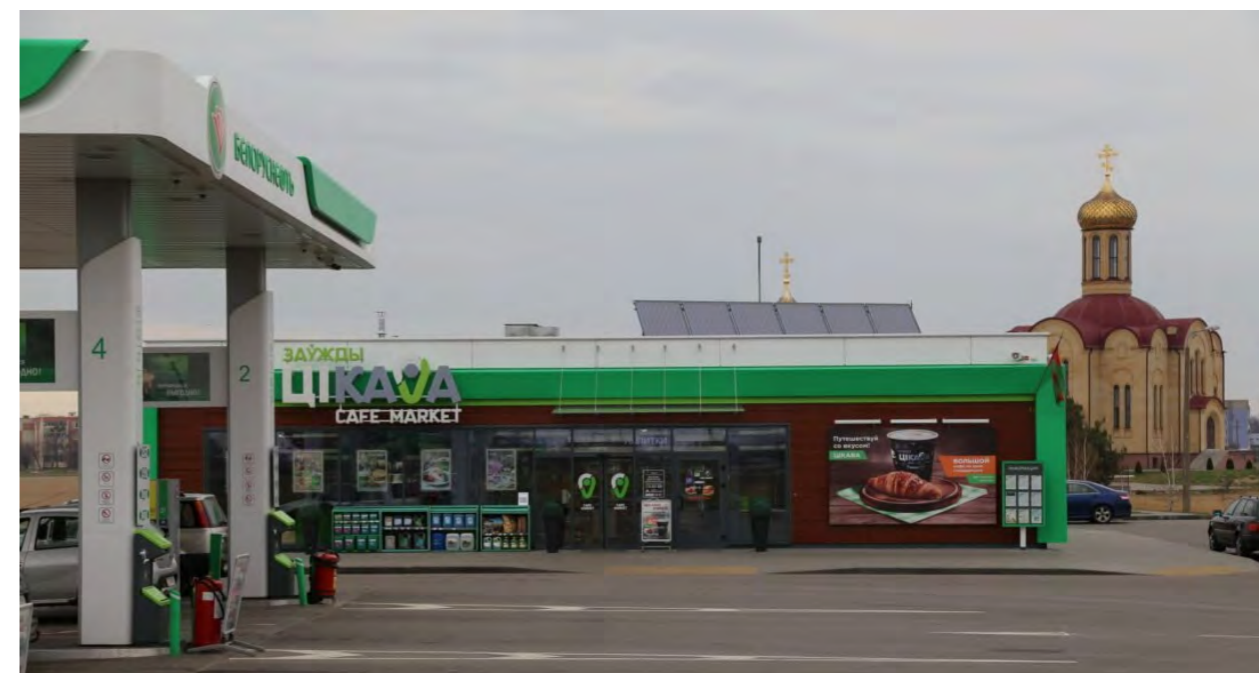
Планируется, что подобное обновление затронет фирменную сеть АЗС во всех регионах страны. В этом году предприятия нефтепродуктообеспечения столицы, Брестской и Витебской областей реконструируют по 2 АЗС, Гомельской – 4, Минской области – 3 станции, Гродненской и Могилёвской, а также Пуховичского района по одной.

Ключевое внимание в этом году будет уделено расширению сети АЗС, где клиенты смогут заправить свои авто газом пропан-бутан автомобильный производства «Белоруснефти». Это продиктовано растущим спросом на доступное и экологичное топливо. Современные газозаправочные модули возведут на ряде действующих станций, в том числе и во время их реконструкции.

Также будет продолжена модернизация торговых залов АЗС под брендом «Заўжды ЦІКАВА». Такой подход позволяет менять внутреннее пространство автозаправок, делая его максимально функциональным и удобным для клиента. Посетителям становится доступен широкий выбор товаров, кафетерии с мягкими диванами и барными стойками, кофейные зоны самообслуживания. Подобная модернизация запланирована на 28 автозаправочных комплексах страны.

Для сравнения: в 2022 году компания «Белоруснефть» ввела в строй 11 объектов, из них одна автозаправочная станция была построена с нуля, 10 – масштабно реконструированы. В едином стиле модернизированы торговые залы 24 АЗС.

neft.by



# В Италии начались проверки в отношении Eni и еще 4-х компаний из-за цен на бензин

В стране цены на бензин и дизельное топливо снова достигли рекордных показателей, преодолев отметку в 2 евро/литр, что является одним из самых высоких уровней в Европе.



Итальянское Управление по охране конкуренции и рынка (AGCM) начало расследование с проверками в отношении пяти компаний, включая Eni, из-за цен на топливо. Об этом сообщили 16 января в пресс-службе антимонопольного управления.

Управление по конкуренции и рынку при содействии специального подразделения Финансовой гвардии провело проверки в офисах следующих компаний:

- Eni Spa,
- Esso Italiana Srl,
- Italiana Petroli Spa,
- Kuwait Petroleum Italia Spa,
- Tamoil Italia Spa.

Разбирательство было начато в связи с нарушениями, выявленными в отношении цен на топливо на автозаправочных станциях. Во многих случаях имело место несоответствие между объявленной ценой и фактической взимаемой стоимостью.

В Италии цены на бензин и дизельное топливо снова достигли рекордных показателей, преодолев отметку в 2 евро/литр (это один из самых высоких уровней в Европе).

Причина роста цен заключается в окончании срока действия введенных предыдущим правительством М. Драги скидок, позволяющих удерживать стоимость топлива в розничной торговле на уровне 1,6–1,8 евро/литр.

Правительство Д. Мелони, которое пришло к власти в конце октября 2022 г., решило не продлевать эту меру, и цены сразу возросли.

При этом начались обвинения в адрес заправщиков и представителей сектора в том, что они спекулятивно завышают цены на топливо. На крупных трассах цена за 1 л дизеля может достигать 2,5 евро.

Напомним, 11 января 2023 г. газета Corriere della Sera сообщила, что итальянские власти ввели ежедневный мониторинг цен на автомобильное топливо и обязали автозаправочные станции, помимо собственных цен на бензин, выставлять его усредненную стоимость по стране.

Согласно новым правилам о мониторинге цен на топливо, теперь каждая АЗС должна выставлять средний общенациональный тариф, который на ежедневной основе будет обновлять министерство окружающей среды и энергетической безопасности. В случае нарушений предполагаются санкции в форме временного запрета на работу на срок от 7 до 90 дней.

Декрет накладывает на АЗС на крупных магистралях потолок цен на топливо. Полномочия для контроля за ценами получит Финансовая гвардия, в рамках антимонопольной службы Antitrust создадут комиссию для быстрого оповещения об их скачках.

Премьер-министр Д. Мелони подвергается жесткой критике из-за того, что она не продлевает сдерживающие меры своего предшественника М. Драги. Но, как объясняет новый премьер-министр Италии, в данный момент у правительства нет экономических ресурсов для поддержания данной меры, потому что 2/3 бюджета выделено на уменьшение цен на энергоносители для семей и компаний. Вероятно, общий рост цен на топливо продолжится из-за вступления в силу с 5 февраля 2023 г. европейского эмбарго на экспорт нефтепродуктов из России.

[neftegaz.ru](http://neftegaz.ru)

# В Пермском крае в этом году удвоят заправочную сеть для электромобилей

Из федерального бюджета на установку 30 быстрых электроразрядных станций выделяются 85 млн руб.

Пермский край присоединился к федеральному пилотному проекту по созданию зарядной инфраструктуры для электротранспорта. В 2023 году в регионе планируется разместить свыше 30 зарядных станций. На эти цели из федерального бюджета выделено 85,6 млн руб., сообщили в краевом Минэкономразвития. Об этом Информагентство «Девон» узнало из сообщения пресс-службы правительства Пермского края.

Проект предполагает установку быстрых электроразрядных станций (ЭЗС) мощностью не менее 149 кВт. При этом время зарядки аккумуляторов автомобилей до уровня 80 % будет составлять 20–30 минут.

Власти региона будут поддерживать развитие зарядной инфраструктуры, в том числе с помощью компенсации части затрат предпринимателей на закупку оборудования и технологическое присоединение к электрическим сетям. При этом субсидироваться будет до 60 % расходов на закупку оборудования (максимально 1,86 млн руб. на один объект) и до 30 % затрат на присоединение к электросетям (до 900 тыс. руб. на один объект).

Для получения субсидии инвестору необходимо построить и ввести зарядную станцию в эксплуатацию в 2023 году. После чего инвестор может подать заявку на получение субсидии в региональное министерство экономического развития, которое является оператором федеральной субсидии.

На территории Пермского края действуют 30 электроразрядных станций. Из них 22 ЭЗС расположены в Перми, три – в Кунгурском округе (г. Кунгур, с. Неволино, с. Филипповка). Еще по одной станции открыли в Очерском городском округе. Это деревня Большое Савино, село Усть-Качка, г. Чайковский и поселок Суксун.

По инициативе главы региона Дмитрия Махонина, владельцы электромобилей освобождены от уплаты транспортного налога до 2028 года включительно. Как подчеркивал Махонин, перевод автотранспорта на использование более экологичных видов топлива – значимая часть большой задачи по очищению воздуха в регионе.

«Это очень важно, поскольку среда напрямую влияет на условия жизни населения, – отмечал губернатор. – Поэтому мы продолжим оказывать поддержку всем проектам, нацеленным на сохранение природы и нормализацию в крае экологической обстановки».

Пилотный проект по созданию зарядной инфраструктуры для электротранспорта стартовал в 2022 году. В рамках первого этапа уже реализуются проекты в Татарстане, Крыму и Севастополе, Краснодарском крае, а также в Ленинградской, Московской, Нижегородской, Воронежской, Сахалинской, Липецкой, Ростовской и Тульской областях. К 2030 году в РФ должно быть создано не менее 29 тыс. зарядных электростанций.

Всего из федерального бюджета на развитие зарядной инфраструктуры в регионах выделено 2,4 млрд руб. Новыми участниками проекта в этом году стали 28 регионов России. Общее количество субъектов, присоединившихся к проекту, достигло 40.

Недавно ИА «Девон» сообщало, что Ульяновская область вошла в федеральную программу по субсидированию строительства быстрых зарядных станций для электромобилей. В 2023 году на эти цели региону выделят почти 50 млн рублей.

[iadevon.ru](http://iadevon.ru)





# В Мурманскую область вышла новая сеть АЗС

«Газпромнефть» открывает 13 заправок в регионе.

В 2021 году выручка ООО «Серкл Кей Россия» составила 6,72 млрд руб., чистая прибыль – 76,25 млн руб. Выручка ООО «Серкл Кей Проперти Рус» за аналогичный период составила 225,14 млн. руб., чистая прибыль – 24,71 млн руб. При этом пик по выручке у компании приходится на 2013 год, тогда она составила 383,81 млн руб.



Сеть «Газпромнефть» открывает 13 автозаправочных станций в Мурманске и Мурманской области. Как сообщили в компании, 12 АЗС уже введены в эксплуатацию, до конца января в регионе откроется еще одна. На сайте компании говорится, что АЗС уже работают в Мурманске: на Нижне-Ростинском шоссе, проспекте Героев-Североморцев, на Верхне-Ростинском шоссе, на улице Подгорной, улице Рогозерской и Кольском проспекте. Кроме того, станции компании появились в Коле, Кандалакше, Полярных Звездах, Апатитах, а также в Мончегорске.

В ноябре 2022 года РБК Мурманск сообщил, что три десятка автозаправочных станций Circle K канадской компании Alimentation Couche-Tard Inc. в Санкт-Петербурге, Ленинградской области, Мурманске и Пскове перешли под управление ООО «Газпромнефть-Центр». Alimentation Couche-Tard Inc. руководила бизнесом в России через ООО «Серкл Кей Россия» (зарегистрировано в Петербурге) и ООО «Серкл Кей Проперти Рус» (зарегистрировано в Мурманске).

В марте Alimentation Couche-Tard Inc. объявила о приостановке работы в 38 точках России. После этого в Санкт-Петербурге было зарегистрировано ООО «СК Холдинг». В августе 2022 года под контроль владельцев этой компании перешли ООО «Серкл Кей Россия» и ООО «Серкл Кей Проперти Рус».

В июле также сообщалось, что часть автозаправочных станций Circle K канадской компании Alimentation Couche-Tard Inc. перешли под управление ООО «Татнефть-АЗС-Северо-Запад». Как считают аналитики, стоимость сделки могла варьироваться в пределах 240–320 млн рублей за восемь станций или 30–40 млн рублей – за одну АЗС.

[murmansk.rbc.ru](http://murmansk.rbc.ru)

# ORLEN развивает сеть АЗС в Европе

ORLEN Group приобрела и начинает ребрендинг 79 АЗС в Венгрии, которые в настоящее время работают под брендом Lukoil. Кроме того, к середине 2024 года концерн приобретет еще 103 станции расположенные в Словакии и Венгрии.



ORLEN вышла на венгерский рынок и приобрела новые автозаправочные станции в Словакии в результате слияния PKN ORLEN и Grupa LOTOS. Согласно стратегии, к 2030 году у концерна будет 3,5 тысячи АЗС под брендом ORLEN не менее чем на шести рынках Центральной и Восточной Европы, а доля зарубежных станций во всей сети продаж должна увеличиться с 37% до 45%.

«Как было объявлено, мы усиливаем свое присутствие в Словакии, становясь одним из четырех крупнейших операторов на этом рынке. Мы также расширяем розничную сеть на новый рынок в Венгрии, где мы уже присутствуем в сфере оптовой торговли. В результате эффективного расширения сети продаж мы обеспечиваем безопасность поставок топлива и энергии не только в Польше, но и в регионе Центральной и Восточной Европы. Наша приверженность и хорошее признание на рынке позволят нам предлагать новым клиентам в Европе продукты и услуги самого высокого качества, соответствующие их ожиданиям. Клиенты в Венгрии смогут пользоваться станциями под брендом ORLEN с начала декабря», – говорит Даниэль Обайтек, председатель правления PKN ORLEN.

В результате реализации мер по исправлению положения, связанных с приобретением Grupa LOTOS, в начале декабря текущего года концерн стал владельцем 79 АЗС в Венгрии, где логотип Lukoil будет заменен на бренд ORLEN в течение нескольких дней. На следующем этапе автозаправочные станции будут адаптированы к стандартам сети ORLEN.

В соответствии с соглашением с MOL Group, ORLEN Group в конечном итоге приобретет 143 станции в Венгрии и 39 станций в Словакии. Приобретение и ребрендинг оставшихся 64 станций в Венгрии будет осуществляться последовательно до середины 2024 года.

При этом состоится ребрендинг 39 АЗС в Словакии, который завершится в середине 2023 г. В результате бренд ORLEN будет присутствовать в шести странах Европы, где водители смогут заправляться на АЗС сети ORLEN.

После завершения сделки у концерна будет в общей сложности более 230 станций в Венгрии и Словакии. ORLEN Group станет одним из четырех крупнейших игроков на обоих рынках.

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

# Shell покупает сеть зарядных станций Volta за \$169 млн

Дочерняя компания американского нефтяного гиганта Shell покупает оператора сети зарядных станций для электромобилей Volta за наличные на сумму \$169 млн.



В соответствии с условиями соглашения о слиянии Shell USA Inc. приобретет все находящиеся в обращении обыкновенные акции класса А компании Volta по цене \$0,86 за акцию наличными после завершения слияния. Ожидается, что сделка будет закрыта в первой половине 2023 года.

Volta использует бизнес-модель, основанную на рекламе. Компания размещает свои зарядные станции на парковках торговых центров и продуктовых магазинов, где водители электромобилей могут бесплатно заряжать свои аккумуляторы. Зарядные устройства имеют большие медиа-дисплеи, на которых размещается реклама, охватывающая аудиторию владельцев электромобилей.

Сделка, которая была единогласно одобрена правлением Volta, является последним примером того, как энергетические компании скупают или инвестируют в инфраструктуру зарядки электромобилей по мере роста спроса на электротранспорт. Нефтяные компании BP, Total и EDF также скупают активы, связанные с зарядными станциями для электромобилей. Ранее Shell выкупила европейскую зарядную сеть ubitricity.

kiosksoft.ru

# Mercedes-Benz запустит сеть из 10 000 заряд- НЫХ СТАНЦИЙ

Немецкий автопроизводитель поделился планом по развитию сети из 10 000 зарядных устройств к 2030 году, начиная с США и Канады, а затем расширяясь на Китай, Европу и другие ключевые рынки для компании.



Mercedes-Benz заявил, что североамериканская часть его собственной сети в итоге вырастет до 400 станций с 2500 мощными зарядными устройствами. Скорость зарядки на этих станциях будет достигать 350 кВт, а каждая ЭЗС будет иметь до 30 зарядных устройств, открытых для всех. Владельцы электромобилей Mercedes получают особые привилегии, они смогут зарезервировать станции заранее.

Mercedes-Benz не будет строить свою сеть ЭЗС в одиночку. Компания заявила, что разделить североамериканскую часть первоначальных инвестиций в размере чуть более 1 миллиарда евро с Mп8 Energy, дочерней компанией Goldman Sachs, владеющей сотнями солнечных ферм и хранилищ энергии в США. Это позволит создать первоначальные 400 с лишним зарядных станций в Северной Америке, а в конечном итоге 2000 ЭЗС по всему миру, обеспечив доступ владельцам электромобилей к 10 000 зарядных устройств. Конечная стоимость создания сети ЭЗС составит \$2 млрд.

Компанию ChargePoint, производящая зарядные устройства для электромобилей, выступит партнером в данном проекте. Автопроизводитель ранее работал с ChargePoint над другим сервисом зарядки, Mercedes me Charge, который объединил несколько существующих сетей зарядных устройств для клиентов Mercedes-Benz в одну. ChargePoint предоставит зарядные устройства и серверную часть для их мониторинга. Mercedes и Mп8 обеспечат доступность запасных частей поблизости, а также техников по вызову для их установки, но именно ChargePoint будет поддерживать работоспособность программного обеспечения. Когда зарядные устройства ломаются, обычно виновато ПО. Проведенное в 2022 году исследование 657 зарядных устройств в районе залива Сан-Франциско, показало, что 22,7% из них не работали из-за различных системных сбоев, включая не работающие сенсорные экраны. Только 0,9% зарядных устройств имели явную аппаратную неисправность, например сломанный разъем.

kiosksoft.ru

# Технологии на замену: как санкции подстегнули импортозамещение в нефтегазовой отрасли

В условиях санкций отечественная промышленность в первую очередь прикладывает усилия к тому, чтобы сохранить уже имеющиеся позиции.

В сложившейся ситуации, казалось бы, не до новых технологий, однако, именно сейчас у российских инновационных предприятий появляется возможность расширить свое присутствие на внутреннем рынке.

Нефтегазовый сектор играет большую роль в отечественной экономике. За счет средств, полученных от продажи российской нефти, формируется почти половина федерального бюджета страны. Так, в первой половине 2022 года по данным Счетной палаты доля нефтегазовых доходов в нем составила 45,5%. Сегодня отрасли приходится в кратчайшие сроки адаптироваться к технологическим санкциям, включающим эмбарго на поставки в Россию оборудования и технологий для нефтедобычи и нефтепереработки, решать задачи импортозамещения, искать новые рынки сбыта.

К санкциям нефтегазовой индустрии не привыкать. Первые ограничения на экспорт в Россию нефтегазового оборудования были введены в 2014 году. С тех пор доля отечественного оборудования для нефтегазового сектора, по данным Минпромторга, выросла с 40 до 60%. Государство вложило в развитие технологий и создание новых производств порядка 18 млрд рублей, а в целом объем инвестиций составил 315 млрд рублей. Итоги скромные, но они есть, отметил заместитель министра промышленности и торговли РФ Михаил Иванов, выступая на Национальном нефтегазовом форуме – 2022. Среди приоритетных направлений импортозамещения в нефтегазовой отрасли – производство оборудования для сжижения природного газа, создание флота ГРП – российского мобильного комплекса для добычи трудноизвлекаемых запасов нефти, технологии для освоения шельфовых ресурсов и морской геологоразведки, разработка катализаторов для нефтехимии.

Полностью заместить импортное оборудование для нефтегаза отечественными аналогами вряд ли возможно, полагают эксперты. Часть технологий и комплектующих придется импортировать из дружественных стран. Тем не менее новый виток санкций – это шанс для российских инновационных предприятий расширить свое присутствие на внутреннем рынке.

## Тонкости бурения, цифровые двойники и технологии для безлюдного производства

В свою очередь российским инноваторам есть что предложить отрасли. Так, компания-участница Московского инновационного кластера «Аэрогаз» создает технологии для подготовки, переработки и эффективного использования газа. В частности, разработаны решения, которые помогают извлекать из попутного нефтяного газа пропан-бутан, используемый для заправки автомобилей, обогрева помещений и электрогенерации.

При добыче нефти в России сжигают порядка 20 млрд кубов попутного газа в год. Этот объем сопоставим с тем, что вся Европа расходует на отопление в течение месяца, отмечают эксперты, в то время как его можно было бы использовать, например, для нужд месторождений.

«Аэрогаз» – российская компания, которая проектирует и изготавливает внутритрубные сепараторы, эжекторы и установки на их основе. Внутритрубные сепараторы – это устройства, которые помогают очищать газ от жидкости. Такие установки довольно компактные: они могут применяться под водой и на морских платформах, где не много места. Также сепараторы не требуют фундаментов и площадок обслуживания. Ими можно управлять удаленно, а значит, использовать на безлюдных месторождениях. При этом, оборудование может работать в более широком диапазоне, чем зарубежные аналоги. Дело в том, что на вход сепаратора подается газовый поток с определенными параметрами, с учетом которых устройство удаляет влагу из газа. Параметры эти могут меняться – как в течение суток, так и за год. Специалисты компании разработали устройства, которые могут работать при самых разных значениях.

Разработкой инновационных решений для нефтегазовой промышленности также занимается российская компания «Перфобур», производящая оборудование для радиального вскрытия пласта по контролируемой траектории. Работа может вестись в вертикальных, наклонно-направленных и горизонтальных скважинах с глубиной более 3000 метров. Все комплектующие – российские, что решает проблемы с ремонтом и обслуживанием оборудования.

Еще одна отечественная разработка – гидродинамический симулятор «Роснефти» «РН-КИМ», благодаря которому можно создавать «цифровые двойники» нефтегазовых месторождений, моделировать процессы, происходящие в пласте при добыче нефти и газа, различные ситуации на месторождениях, оценивать их последствия.

Другая российская компания – «МАС-Сервис» – предлагает нефтегазовым компаниям решения по цементированию скважин. Одна из ее разработок – эластичные цементы, которые позволяют избежать трещин при обработке скважины или пласта для повышения отдачи нефти или газа.

Малые инновационные предприятия готовы занять ниши, освободившиеся после ухода западных нефтесервисных компаний, создавать новые конкурентоспособные технологии и производить качественные аналоги зарубежного оборудования. Однако для того, чтобы таких компаний становилось в России больше, предстоит решить еще много вопросов, в том числе в сфере государственной поддержки и финансирования.

#### Трудный путь инноваций

Когда речь идет о продвижении инноваций в России, первая проблема, с которой часто сталкиваются отечественные новаторы, – это источники финансирования. Крупные холдинги неохотно вкладывают средства в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, которые необходимы для разработки современного оборудования и технологий. Бизнес не всегда готов рисковать – ему нужны не чертежи, а готовая продукция. Поэтому в поиске финансирования инновационным компаниям приходится обращаться в фонды и к инструментам господдержки. Так, помощь в привлечении финансирования оказывает Московский инновационный кластер. Это площадка, которая позволяет стартапам познакомиться с инвесторами, а инвесторам – получить доступ к проектам, одобренным аналитиками МИК.

Санкции сказались не только на нефтегазовых холдингах, но и на отечественных изобретателях, которые предлагают решения для повышения эффективности и роста добычи нефти. Эта задача для нефтегаза сегодня не совсем актуальна.

В текущей ситуации нефтяные компании больше волнует не увеличение добычи, а поддержание работы действующего оборудования и поиск альтернативы импортным запчастям. Но когда речь идет о фундаментальных инновациях и комплексной модернизации, нефтегазовая промышленность традиционно демонстрирует консервативность. Нефтяные компании отдают предпочтение серийному обо-



рудованию и старым технологиям, несмотря на то, что по характеристикам они уступают инновационным установкам. Отчасти из-за того, что крупный бизнес не всегда устраивают сроки поставки.

Например, компания «Аэрогаз» разрабатывает уникальное оборудование под каждое месторождение, и на этот процесс уходит около года. Нефтегазовые холдинги не всегда могут ждать и зачастую готовы работать только на условиях поставок, соответствующих серийным, а не уникальным разработкам. Это в том числе ограничивает возможности для развития отечественных инновационных компаний.

Однако, несмотря на консервативность нефтегазовой индустрии, санкции – это новые возможности для российских инновационных компаний, готовых предложить решения для нефтяной отрасли и проложить путь к экономическому суверенитету, в том числе в сфере ТЭК. Благодаря новым ограничениям в России могут появиться свои эффективные технологии, а нефтегазовые компании, которые раньше предпочитали работать с зарубежными поставщиками, начнут внимательнее присматриваться к разработкам отечественных новаторов.

[elec.ru](http://elec.ru)

# Газпром, Минпромторг РФ, правительство г. Санкт-Петербург и ОСК планируют развивать использование СПГ на городском водном транспорте

На СПГ будут работать скоростные пассажирские суда, а также экскурсионные суда для эксплуатации, в том числе, на малых реках и каналах.

# «Татнефть» стремится в низкоугле- родную эконо- мику



Газпром, Минпромторг РФ, правительство г. Санкт-Петербург и Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) подписали соглашение о взаимодействии. Об этом Газпром сообщил 30 декабря 2022 г.

Документ направлен на развитие использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве моторного топлива водным транспортом в акватории г. Санкт-Петербург.

В соответствии с соглашением, ОСК разработает новые модели пассажирских судов на СПГ:  
– скоростное маршрутное судно,  
– экскурсионные суда для эксплуатации, в том числе, на малых реках и каналах.

Минпромторг РФ проработает меры господдержки для производства и приобретения перспективного водного транспорта.

Газпром проработает возможность поставки СПГ и оказания содействия в создании пунктов bunkеровки, а также рассмотрит возможность закупки газомоторных судов.

Правительство г. Санкт-Петербург, в свою очередь, создаст условия для увеличения количества водного транспорта, работающего на СПГ.

Санкт-Петербург входит в число 5 регионов РФ, участвующих в пилотном проекте по ускоренному формированию рынка газомоторного топлива (ГМТ).

В марте 2021 г. Газпром, Минпромторг РФ, КАМАЗ и правительство г. Санкт-Петербург подписали соглашение о поэтапном переходе на использование ГМТ в городе.

В мае 2021 г. в развитие действия соглашения стороны подписали план синхронизации мероприятий

по реализации проекта по развитию рынка ГМТ в г. Санкт-Петербург на 2021–2023 гг., направленный на поэтапный перевод автомобильного и водного пассажирского транспорта, коммунальной техники на природный газ.

В мае 2022 г. Газпром и правительство г. Санкт-Петербург подписали соглашение о сотрудничестве на 2022–2028 гг. по расширению использования СПГ в качестве моторного топлива, предусматривающее развитие использования СПГ городскими автомобилями.

В 2020 г. при поддержке Газпрома построено первое в России речное пассажирское судно на СПГ – Чайка СПГ. Судно было построено на Зеленодольском заводе им. А.М. Горького (республика Татарстан).

Для г. Санкт-Петербург СПГ-суда будет строить ОСК, которая имеет проектные наработки в области пассажирского флота и необходимые судостроительные мощности.

В настоящее время на Средне-Невском судостроительном заводе идет строительство катамаранов проекта 04580 Котлин.

Проект реализуется в рамках развития туристско-рекреационного кластера Остров фортов (под патронажем Ксении Шойгу) и предусматривает строительство 10 судов до 2025 г.

Спуск первых судов на воду запланирован на весну 2023 г., они будут обслуживать линию, связывающую центр г. Санкт-Петербург с Кронштадтом.

[neftegaz.ru](http://neftegaz.ru)

**В 2022 году нефтяная компания из Татарстана сохранила лидерские позиции в международных экологических рейтингах.**





«Татнефть» в течение прошлого года заняла первые места в пяти престижных ESG-рейтингах и одержала победу в трех статусных конкурсах, проводимых как в республиканском, так и федеральном масштабе. Как сообщает газета «Нефтяные вести», компания также впервые в прошлом году была признана единоличным лидером в опубликованных результатах отраслевого рейтинга экологической открытости нефтегазовых компаний (организаторы – «Всемирный фонд дикой природы» WWF России и группа «КРЕОН»). О том, как «Татнефть» демонстрирует готовность войти в низкоуглеродную экономику и впечатляющими темпами интегрирует в свою работу климатическую повестку, – в нашем материале.

#### На каких принципах строится экологически ответственный бизнес

Компания «Татнефть» на протяжении нескольких лет является активным участником и лидером различных экологических рейтингов, в том числе проводимых авторитетными международными природоохранительными организациями. Такие рейтинги стимулируют компании размещать в открытых источниках экологически значимую информацию, включая данные об авариях и других нештатных ситуациях – эти сведения очень важны для жителей тех мест, где работает предприятие. Чтобы занять более высокую позицию в рейтинге, компания должна предоставить больше данных о своем

воздействии на окружающую среду. Чем больше открытость, тем больше ответственность, а значит, и стремление бережно относиться к природе и здоровью населения.

В частности, в прошлом году «Татнефть» впервые была признана единоличным лидером в опубликованных результатах отраслевого рейтинга экологической открытости нефтегазовых компаний (организаторы – «Всемирный фонд дикой природы» WWF России и группа «КРЕОН»). Данный рейтинг позволяет заинтересованным сторонам получать объективную информацию об уровне открытости компаний нефтегазового сектора и масштабе воздействия их деятельности на окружающую среду.

Также компания стала лидером рэнкинга Аналитического кредитного рейтингового агентства (АКРА).

1–2-е места в «Рэнкинге нефтегазовых компаний с точки зрения интеграции климатической повестки» «Татнефть» разделила с «СИБУР Холдингом».

«Последние несколько лет эти компании успешно реализуют в ходе своей деятельности климатическую повестку, активно внедряют программы повышения энергоэффективности и поддерживают высокий уровень информационной прозрачности благодаря публикации нефинансовой отчетности», – отмечается в отчете рейтингового агентства.



Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) включил «Татнефть» в группу лидеров индексов по устойчивому развитию «Ответственность и открытость» и «Рейтинг компаний по раскрытию информации об интеграции ЦУР ООН».

Лидирующие позиции в этих индексах говорят о высокой оценке РСПП полноты и качества раскрытия информации по различным аспектам устойчивого развития в корпоративной отчетности.

В международном рейтинге TPI (Transition Pathway Initiative) «Татнефть» поднялась сразу на два уровня по сравнению с 2021 годом. TPI – международная инициатива, запущенная в 2017 году, которая оценивает готовность компаний к переходу к низкоуглеродной экономике. Рейтинговое агентство признает высокий уровень интеграции климатического вопроса в стратегическое и оперативное принятие решений в компании.

Не менее впечатляют результаты участия «Татнефти» в значимых экологических и ESG-конкурсах. Так, «Татнефть» и ТАНЕКО признаны победителями Всероссийского конкурса РСПП «Лидеры российского бизнеса: динамика, ответственность, устойчивость» в номинации «За экологически ответственный бизнес».

В IV Всероссийском конкурсе лучших природоохранительных практик «Надежный партнер – экология» «Татнефть» также признана победителем. Проект «С заботой о будущем: сеть уникальных школьных биологических лабораторий по микроклонированию растений» признан лучшим в номинации «Лучший образовательный проект в сфере экологии».

В ежегодном конкурсе «ЭКОлидер», который проводит министерство экологии и природных ресурсов РТ, «Татнефть», ТАНЕКО и «Татнефть-АЗС Центр» заняли 1–2-е места в номинациях «Охрана водных ресурсов», «Охрана атмосферного воздуха».

business-gazeta.ru



# «КазМунайГаз» и Eni договорились построить гибридную электростанцию в Мангистауской области

Председатель Правления АО НК «КазМунайГаз» (КМГ) Магзум Мирзагалиев провел 25 января в Астане встречу с делегацией итальянской нефтегазовой компании Eni S.p.A. (ENI) во главе с директором по разведке и добыче подразделения природных ресурсов компании Лукой Виньяти.



Обсудив широкий спектр вопросов двустороннего сотрудничества, КМГ и ENI принципиально договорились о совместной реализации проекта строительства в Мангистауской области гибридной электростанции, работающей на возобновляемых источниках энергии (ветер+солнце) и газе (в качестве маневренной мощности с целью стабилизации энергоснабжения и экономии ресурсов газа) мощностью 120 МВт.

«Данный проект является результатом продуктивной совместной работы наших компаний и служит реализации стратегической задачи Главы нашего государства по развитию «зеленых» проектов. Помимо укрепления энергетической безопасности региона его важными дивидендами послужат приток инвестиций и создание новых рабочих мест», – отметил в своем выступлении Магзум Мирзагалиев.

Также в ходе переговоров было отмечено, что производство и поставки электроэнергии на целевые объекты (в частности, рассматриваются объекты «Озенмунайгаза» и Казахского газоперерабатывающего завода) позволят исключить риски аварийных остановок на производстве из-за частых перебоев с электроснабжением.

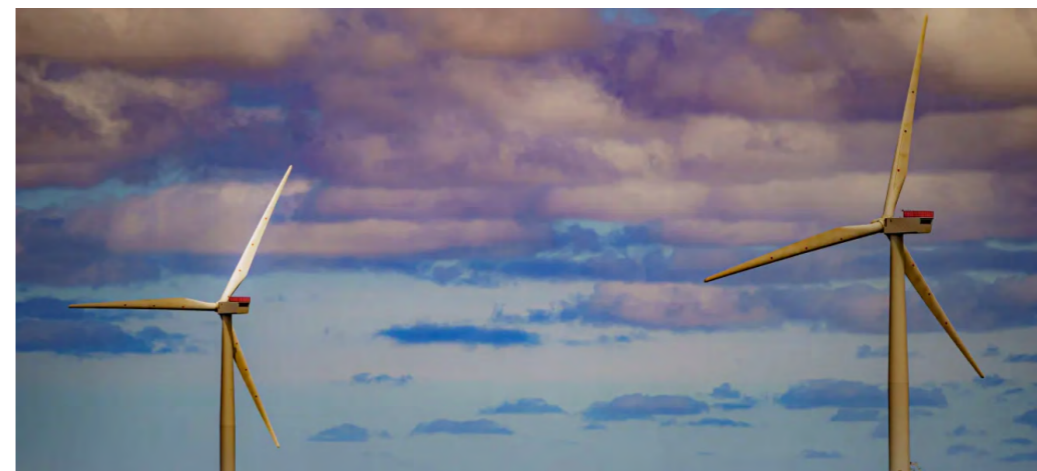
Срок реализации проекта – 2023–2025 гг. (блок солнечной генерации запланирован к вводу в 2024 году, а ветровой и газовой – в 2025 году), предполагаемый бюджет порядка 300 млн долларов США.

Договоренность по строительству гибридной электростанции является продолжением работы КМГ и ENI в рамках подписанного в июле 2021 года Меморандума о сотрудничестве в разработке проектов энергетического перехода для производства и реализации электроэнергии.

[inform.kz](http://inform.kz)

# Masdar из ОАЭ будет развивать проекты возоб- новляемой энергетики в Кыргызстане

Кыргызстан рассчитывает  
сократить выбросы парнико-  
вых газов на 44% к 2030 году.



Компания Masdar, занимающаяся возобновляемыми источниками энергии в Абу-Даби, подписала соглашение с министерством энергетики Кыргызстана о разработке проектов экологически чистой энергии мощностью 1 ГВт.

Первым проектом будет солнечная фотоэлектрическая установка мощностью 200 мегаватт, которую планируется ввести в эксплуатацию к 2026 году, говорится в заявлении Masdar.

Компания, созданная суверенным фондом ОАЭ Mubadala в 2006 году, недавно объявила о новой структуре акционерного капитала, в которой Таца владеет 43% акций, Mubadala сохранила свои 33% акций, а Национальная нефтяная компания Абу-Даби ADNOC владеет долей в 24%.

В соответствии с новой структурой Masdar поставил перед собой цель увеличить к 2030 году мощность возобновляемых источников энергии, в основном ветровой и солнечной, как минимум до 100 ГВт, а также расширить свой новый бизнес по производству экологически чистого водорода до 1 млн тонн к 2030 году.

Кыргызстан рассчитывает сократить выбросы парниковых газов на 44% к 2030 году и достичь углеродной нейтральности к 2050 году.

Кыргызстан уже производит около 90% своей электроэнергии из экологически чистых источников энергии, но в основном на стареющих гидроэлектростанциях.

В соответствии с соглашением Masdar будет исследовать и инвестировать в широкий спектр проектов в области возобновляемых источников энергии, таких как наземные солнечные фотоэлектрические установки, плавучие солнечные фотоэлектрические проекты и проекты гидроэнергетики, сообщает Reuters.

ОАЭ, которые готовятся принять климатическую конференцию COP28 в следующем году, поставили перед собой цель достичь нулевого уровня выбросов к 2050 году.

ngv.ru



[vds.group](https://vds.group)



[telegram](#)

FALLECO  
MADERA