

vds

НОВОСТИ ТОПЛИВНОГО РИТЕЙЛА

Итоги мая 2023



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

В продолжение темы о роли освещения на АЗС мы хотим рассказать о технологии биодинамического освещения и возможностях его применения на автозаправочных станциях.

Как мы уже писали, грамотная система освещения АЗС позволяет повысить узнаваемость бренда, выделиться на фоне конкурентов, завоевать лояльность потребителей, обеспечить эффективную и безопасную работу АЗС. Сегодня производители предлагают современные решения и технологии освещения, которые кроме всего перечисленного позволяют создать наиболее комфортные условия для человека. Речь идет о технологии биодинамического освещения.

Human centric lighting (с англ. «освещение, ориентированное на человека») или биодинамическое освещение – технология интеллектуального освещения, которая позволяет искусственному освещению подражать динамике изменения естественного освещения и дает возможность построить работу источников света с учетом их воздействия на активность, концентрацию, самочувствие и настроение человека, а также способствует поддержанию естественного хода его биоритмов.

Изначально биодинамические технологии освещения разрабатывали исключительно для использования в административных, коммерческих и производственных зданиях. Сейчас же биодинамическому освещению нашли применение и в других сферах человеческой жизни.

Одним из преимуществ биодинамического освещения является способность функционировать при любых температурах и погодных условиях, включая осадки.

В зависимости от времени суток и поры года освещение меняет свою яркость и цветовую температуру, что позволяет создать комфортные условия для пребывания человека на территории АЗС и приблизить ощущение от искусственного освещения к максимально естественному.

Содержание

01 Аналитика топливно-энергетического комплекса

- 06 Выплаты по демпферу нефтяникам сократятся на 50 млрд рублей в месяц с сентября
- 08 По дороге с нефтехимией
- 12 Минэнерго подтвердило возможное ограничение экспорта бензина
- 15 Казахстан в 2023 г. может сократить экспорт СУГ и начать импорт из России
- 17 Минэнерго предлагает упростить субсидирование СПГ-заправок
- 20 В РСТ назвали потенциальное число автотуристов в России

02 Развитие и переформатирование розничной сети АЗС

- 22 На федеральной трассе М-5 близ Коломны начала работать пара «зеркальных» АЗС «Татнефти»
- 24 «Казмунайгаз» интересуется активами ЛУКОЙЛа в Румынии и Молдавии
- 26 Газпромнефть открыла обновленную интерактивную АЗС у Лахта-Центра в Санкт-Петербурге
- 28 Новые платные трассы в РФ
- 30 От нефти до капучино: сеть заправок Qazaq Oil открывает сеть кофеен Q-safe
- 34 ORLEN уделяет особое внимание экологичным автозаправочным станциям

03 Инновации через дизайн

- 36 Кейс VDS: TEBOIL
- 41 Сессия VDS для представителей рынка Дагестана
- 46 Тренды в дизайне: Электромобиль Audi AI:RACE
- 50 АЗС ЛУКОЙЛ в г. Элиста после реконструкции
- 52 Визит РОСАВТОДОРА на площадки МФЗ М-12

04 Инновации топливно-энергетического комплекса

- 54 Мировые гиганты: самые длинные действующие газопроводы
- 57 «Роснефть» осуществила 57 млрд рублей «зеленых» инвестиций за минувший год
- 59 Робот будет обследовать и диагностировать нефтепроводы изнутри
- 61 В Заполярье «Газпром нефть» ввела в эксплуатацию первое здание, построенное с помощью 3D-принтера
- 63 Tango расширяется за счет первых беспилотных магазинов
- 66 OMV превращает использованное растительное масло в биодизель

Выплаты по демпферу нефтяникам сократятся на 50 млрд рублей в месяц с сентября

Правительство согласовало сокращение выплат нефтяным компаниям по демпферу с 1 сентября.

Демпферные выплаты уменьшатся на 50 млрд рублей в месяц. Это не вызывает сопротивления отрасли, ключевые разногласия связаны с планами Минфина сократить максимальный дисконт Urals к Brent для расчета налогов до \$20 за баррель

Правительство смогло согласовать один из ключевых элементов повышения налоговой нагрузки на нефтяную отрасль – сокращенный вдвое демпфер начнет работать с 1 сентября. Об этом пишет «Коммерсантъ» со ссылкой на собеседников, которые участвовали в совещании Минфина и нефтяных компаний под руководством вице-преьера Александра Новака, которое прошло 2 июня.

В мае выплаты по демпферу в адрес нефтяных компаний составили более чем 100 млрд рублей. Собеседники газеты рассказали, что на совещании вопрос о демпфере был поднят представителем Минфина, у компаний не было возражений по поводу сокращения выплат. Предполагается, что в урезанном виде демпфер сохранится год, потом он вернется к прежнему формату.

За счет корректировки демпфера бюджет может сэкономить 50 млрд рублей выплаты в месяц. Около 20 млрд рублей нефтяникам могут компенсировать за счет уменьшения налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) через изменения в формуле его расчета. В 2022 году нефтяники по топливному демпферу получили из бюджета 2,16 трлн рублей. Минфин планировал повысить налоги на отрасль с июля, однако проект не был согласован в правительстве, а то не успело внести его в Госдуму.

Другой параметр налоговых изменений для нефтяной отрасли – сокращение максимального дисконта Urals к Brent для расчета нефтяных налогов. Минфин планировал в проекте зафиксировать с сентября дисконт к Brent в \$20 за баррель; с апреля он был урезан с \$34 до \$25 в июле. По данным Минфина, в мае реальный дисконт составлял \$22 за баррель.

В Минэнерго и отрасли выступают против такого подхода.

Средняя цена продаж Urals с нынешним дисконтом укладывается в пределы потолка цен, а сокращение дисконта при росте цен на Brent вырастет и может вызвать сложности с отгрузками. Замминистра финансов Алексей Сазанов на прошлой неделе заверил, что проект с налоговыми корректировками для нефтяников удастся внести в Госдуму в июне. По словам собеседников газеты, Минфин в 2024 году намеревается сократить налоговые льготы для нефтяной отрасли.

forbes.ru

По дороге с нефтехимией

Насколько эффективны государственные меры по стимулированию производства нефтехимической продукции?

Санкционная война, развязанная коллективным Западом против России, затронула в том числе и сектор нефтехимии. По оценкам экспертов Высшей школы экономики, за первые 10 месяцев 2022 года импорт из Европы различных видов пластиков сократился от 19 до 77% в зависимости от номенклатуры. В связи с этим необходимо увеличивать собственное производство, причем потребности в дополнительных объемах нефтехимической продукции колеблются в очень широких пределах – от 0,2% до 170%.

Компании отрасли сегодня активно занимаются импортозамещением, но без поддержки государства им не обойтись. Поэтому вполне логичными шагами со стороны властей стали утверждение дорожной карты развития нефтегазохимического комплекса и создание под эгидой «Ростеха» нового холдинга для импортозамещения в сфере нефтехимии.

Главная цель – импортозамещение

Представляя новую дорожную карту, глава российского правительства Михаил Мишустин отметил: «Существенная часть территории нашей страны располагается в полярных широтах, где находятся крупные природные запасы сырья, включая нефть и газ. Президент особо подчеркивал важность создания современных производств по их переработке. Для этого по поручению главы государства мы расширяем поддержку развития нефтегазохимических кластеров в Арктической зоне, в непосредственной близости от ресурсной базы. Такое решение обеспечит мультипликативный эффект для целого ряда смежных отраслей. Это будет способствовать также долговременному экономическому росту».

В свою очередь, вице-премьер правительства Александр Новак отметил, что на сегодняшний день значительная часть нефтехимической продукции все еще поставляется из-за рубежа. «Важнейшей задачей является обеспечить импортозамещение

этих поставок. Для этого необходимо развивать производство крупно-, средне- и мелкотоннажной нефтехимической продукции, обеспечить технологический суверенитет в этом сегменте промышленности», – подчеркнул Новак.

Вице-премьер также напомнил, что в последние годы уже были предприняты значительные шаги по поддержке нефтегазохимии. Так, в период с 2021 по 2022 год Минэнерго заключило пять инвестиционных соглашений о создании новых нефтехимических мощностей с крупнейшими предприятиями: «Казаньоргсинтез», «Нижнекамскнефтехим», «Запсибнефтехим», «Уфаоргсинтез» и Каспийская инновационная компания. Кроме того, в Налоговый кодекс были внесены поправки, согласно которым введен обратный акциз на этан и сжиженные углеводородные газы (СУГ). По словам Новака, именно благодаря данной мере реализуются крупные проекты по строительству нефтегазохимических комбинатов в Усть-Луге, Благовещенске Амурской области и Усть-Куте Иркутской области с общим объемом инвестиций более 3 трлн рублей. В итоге только за три года производство крупнотоннажных полимеров в стране выросло на 25%, до 7,5 млн т, что позволило уйти от импортной зависимости по данной категории продукции.

Какие же новшества содержатся в актуализированной дорожной карте? Во-первых, это дополнительные мероприятия по развитию транспортно-логистической инфраструктуры и локализации производства оборудования, необходимого для отрасли. Во-вторых, речь идет о стимулировании создания нефтегазохимических кластеров, в том числе в Арктической зоне и на Дальнем Востоке. Кластерная идея была заложена еще в ряде предыдущих стратегических документов (о которых ниже еще пойдет речь), но надо признать, что сам по себе кластерный подход в России развивается ни шатко ни валко. Да, за последнее десятилетие был создан ряд новых крупных промышленных объектов, прежде всего

в Тюменской и Амурской областях, но назвать их полноценными кластерами пока язык не поворачивается. Ибо кластеры – это не просто большие объемы производства, а выстроенные технологические цепочки – от получения крупнотоннажных полимеров до выпуска потребительских товаров на их основе. Пока что реализации такой стратегии на практике мы не видим.

В-третьих, в рамках дорожной карты планируется разработка комплексной программы освоения ресурсного потенциала полуострова Ямал. То есть акцент сделан на конкретный регион, что отвечает уже упоминавшейся стратегии приближения перерабатывающих производств к центрам добычи.

Кроме того, дорожная карта предусматривает проведение эксперимента по маркировке товарных масел и смазок, а также мероприятия по подготовке квалифицированных специалистов для нефтегазохимической отрасли. Главным ориентиром дорожной карты является увеличение производства крупнотоннажных полимеров на 34% к 2025 году.

Карта впереди стратегии

В факте принятия новой дорожной карты важен один принципиальный момент – данный документ был подписан еще до утверждения новой редакции Энергетической стратегии РФ на период до 2050 года, которое, по словам руководства Минэнерго, ожидается летом нынешнего года. Сама по себе дорожная карта – это документ более низкого уровня, чем стратегия, и, теоретически, она должна исходить из положений ЭС и описывать практические пути достижения намеченных там ориентиров. Теперь же в силу обстоятельств коня и телегу поменяли местами и, судя по всему, положения ЭС-2050 будут «подгоняться» под тезисы дорожной карты (хотя можно предположить, что раздел ЭС по нефтехимии уже готов, и дорожная карта лишь заранее приподнимает завесу тайны над его положениями).

А расхождения с ориентирами действующей ЭС-2023 уже налицо. Так, в первую очередь обращает на себя внимание планируемое значительное ускорение развития отрасли. Если в ЭС-2030 намечалось увеличить долю сырья (сжиженные углеводородные газы, этан, нефтя), направляемого на нужды нефтехимии, с 23,1% в 2018 году до 35% в 2035 году, то в дорожной карте динамика гораздо амбициознее – с 26,7% в 2022 году до 35,2% уже к 2025 году. То есть фактически сроки достижения прежнего ориентира сокращены на 10 лет! Причем выход на данный показатель произойдет именно за счет значительного увеличения физических объемов поставок, а не благодаря общему сокращению добычи

углеводородов в России. Об этом свидетельствуют заложенные в дорожной карте планируемые показатели роста производства – с 6,9 млн т в 2022 году до 9,9 млн т в 2025-м.

Важное преимущество новой дорожной карты заключается в том, что это, как говорил профессор Преображенский, «окончательная бумажка». Чтобы понять, насколько это важно, достаточно вспомнить первую половину 2010-х годов, когда на волне роста интереса компаний и государства к нефтехимии появился целый букет различных стратегий и программ, зачастую слабо проработанных. Это, в частности, План развития газо- и нефтехимии России на период до 2030 года, утвержденный в 2012 году, и Стратегия развития химического и нефтехимического комплекса на период до 2030 года, принятая в 2014-м и обновленная уже в 2016 году. В разговорах с отраслевыми экспертами приходилось слышать мнение о том, что эти документы зачастую разрабатывались без серьезного анализа ситуации и, по сути, представляли собой компиляцию планов компаний отрасли. Это приводило к тому, что в единый документ включались (и суммировались по объемам) взаимоисключающие проекты, то есть претендующие на одну и ту же сырьевую базу и на одинаковые рынки сбыта.

Нынешняя дорожная карта, будем надеяться, лишена подобных недостатков и опирается именно на государственный взгляд, а не на «хотелки» отдельных компаний.

Большой холдинг для малой химии

Вторая новость, касающаяся нефтехимии, заключается в том, что «Ростех» создаст холдинг, объединяющий не менее 15 предприятий. Ожидается, что новая структура будет выпускать продукцию для нужд авиапрома, здравоохранения, горнодобывающей и нефтегазовой отраслей. По сути, речь идет о так называемой малой и средней нефтехимии, которая, в отличие от крупнотоннажной, мало интересна корпорациям-гигантам.

В целом производство продукции малой и средней химии в России развито достаточно слабо. На данный сектор приходится около 15% объема выпуска отечественной химической промышленности, тогда как в развитых странах данный показатель приближается к 40%. Как следствие, Россия активно импортирует малую химию. К началу текущего десятилетия доля импорта в потреблении продукции малой и средней химии в РФ составляла 38% в натуральном выражении и 52% в денежном. А по многим товарам зависимость от иностранной продукции колеблется в диапазоне от 60% до 100%. Поэтому в начале 2021 года президент Владимир Путин дал



поручение увеличить показатели производства малотоннажной и среднетоннажной химии на 30% к 2025 году и на 70% к 2030 году.

В качестве примеров высокой зависимости от импорта можно привести такие виды продукции, как инновационные лакокрасочные покрытия, пластики и каучуки специального назначения и многое другое. Мы зримо могли наблюдать данную проблему в прошлом году, когда в России возник дефицит белой канцелярской бумаги. Дело в том, что в нашей стране не выпускалось отбеливателей для бумажного производства. Нет также сложных компонентов для бытовой химии, некоторых катализаторов для нефтепереработки (хотя данная проблема достаточно быстро и успешно решается), различных консервантов для пищевой промышленности, кормовых добавок и даже ряда компонентов для изготовления лекарственных средств. То есть список более чем обширный.

Безусловно, создание холдинга поможет решить наиболее острые проблемы в области импортозамещения, возникшие после ухода из нашей страны западных игроков. Но насколько такой подход продуктивен в долгосрочном плане? Думается, что попытки формирования «больших компаний в малой химии» – все же не лучший вариант. Наличие крупных холдингов более уместно в сфере крупнотоннажного производства, свидетельством чему служит объеди-

нение двух супергигантов отрасли – «Сибур» и «Татифа». Объединенная структура способна покрывать спрос на массовые виды продукции, и ассортимент выпускаемых ею товаров хотя и достаточно широк, но все же ограничен по сравнению с традиционной номенклатурой малой и средней химии, насчитывающей тысячи и тысячи наименований. Поэтому попытки загнать малую химию в единый холдинг неизбежно будут приводить к ослаблению конкурентного рынка и не к покрытию потребительского спроса, а, наоборот, к дефициту. Полное насыщение рынка – это задача десятков и сотен компаний среднего и малого бизнеса, которые также нуждаются в государственной поддержке.

itek.ru

Минэнерго подтвердило возможное ограничение экспорта бензина

Квотирование вывоза топлива было бы более рациональным решением.

Минэнерго готово предложить ограничение экспорта бензина и дизтоплива из России «в зависимости от ситуации на внутреннем рынке страны». Об этом 24 мая заявил министр Николай Шульгинов в ходе Евразийского экономического форума. «Будем мониторить и мониторим эту ситуацию и при необходимости выйдем с предложением, которое ФАС уже, смотрю, поддерживает, [и] которое направлено на ограничение экспорта бензина и дизтоплива», – пояснил Шульгинов.

Он отметил, что министерство не может запретить компаниям экспортировать топливо, но оно «дает рекомендации нарастить предложение и снизить экспорт». «Розничные цены сейчас стабильны, и мы видим, что валовая маржа АЗС сохраняется на высоком уровне, поэтому мы не ожидаем такого отражения [оптовых цен] на рознице», – добавил министр.

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) также готова поддержать ограничение поставок бензина за границу, «если такой механизм будет предложен», сказал на форуме «Интерфаксу» руководитель ведомства Максим Шаскольский. «Такая мера может защитить топливный рынок. Мы будем следить за ценами. За работу нефтяных компаний отвечает Минэнерго, если от них инициатива будет, мы поддержим», – добавил он.

Глава ФАС констатировал, что розничные цены на топливо на внутреннем рынке стабильны, но биржевые котировки выросли. Шаскольский также напомнил, что ФАС ранее уже предлагала увеличить для нефтяников обязательный норматив продаж бензина до 15% от производства (сейчас 12%).

Источник «Ведомостей», знакомый с дискуссией, уточнил, что ранее Минэнерго рекомендовало для стабилизации ситуации на топливном рынке снизить экспорт дизтоплива, приостановить поставки за рубеж бензина и увеличить обязательный минимум по продаже бензина на товарной бирже СПб-МТСБ. Где и когда были сделаны эти предложения, он не сказал.

Источники Reuters 23 мая сообщали, что правительство России рассматривает введение запрета на экспорт бензина, чтобы предотвратить дефицит топлива на внутреннем рынке и рост цен на него

после решения сократить топливный демпфер для НПЗ. При этом 16 мая Минэнерго сообщало «РИА Новости», что в преддверии сезона ремонтов на НПЗ компании создали запасы бензина в объеме 1,9 млн т, «и этого достаточно».

«Ведомости» направили дополнительные вопросы в пресс-службу Минэнерго, ФАС, аппарат курирующего ТЭК вице-премьера Александр Новака и в крупнейшие нефтекомпании.

Демпфирующий механизм призван сдерживать рост цен на топливо внутри РФ. Он предполагает, что при более высоких экспортных ценах на топливо, чем на внутреннем рынке (за индикатив принимается так называемая условная внутренняя цена), НПЗ получают выплаты из бюджета. При обратной ситуации нефтяники сами должны доплачивать в бюджет. В прошлом году НПЗ получили рекордные выплаты по демпферу – 2,2 трлн руб., что в 3,2 раза больше, чем в 2021 г. В апреле 2023 г. выплаты нефтяникам по демпферу составили 107,2 млрд руб.

О предложении снизить выплаты по топливному демпферу вдвое с июля 2023 г. по июль 2024 г. в конце апреля сообщал министр финансов Антон Силуанов (соответствующий законопроект в Госдуме пока не внесен). По его словам, сейчас выплаты по демпферу «идут в маржу переработчиков нефти», а корректировка механизма поможет «исправить эту ситуацию». По оценке Силуанова, она позволит бюджету сэкономить до 30 млрд руб. в месяц.

Минфин пытается собрать дополнительные деньги в госбюджет, дефицит которого за 4 месяца уже превысил плановые показатели на весь год. Кроме того, доходы от продажи нефти и газа оказались «ниже ожиданий» Минфина, жаловался Силуанов в середине мая. За январь–апрель общая сумма недопо-



лученных относительно базового уровня доходов превысила 400 млрд руб. При этом нефтяники уже потеряли часть выплат в рамках демпферного механизма в прошлом году после того, как в формуле выплат начали учитывать дисконт Urals к Brent.

Биржевые цены на топливо в России в мае приблизились к абсолютным максимумам. Цена тонны бензина марки Аи-92 на бирже СПБМТСБ 24 мая достигла 53 202 руб., исторический рекорд сентября 2021 г. составляет 57 515 руб./т. Биржевая стоимость Аи-95 обновила максимум, достигнув 61 816 руб./т. Котировки бензина на бирже начали расти с середины апреля этого года на фоне начала сезона ремонтов на НПЗ и сообщений об очередной корректировке демпфера. Стоимость тонны дизтоплива на бирже с того же момента стабилизировалась на уровне 50 000 – 51 000 руб. и 24 мая составляла 51 351 руб.

Давление цен в оптовом звене привело к некоторому росту цен в рознице на АЗС. По данным Московской топливной ассоциации, Аи-92 с 24 апреля по 22 мая подорожал на 41 коп. до 48,38 руб./л, а наиболее популярный у автомобилистов Аи-95 – на 50 коп. до 53,58 руб./л, цена дизеля практически не изменилась (58,8 руб./л). При этом стоимость литра 92-го бензина с начала года до середины апреля, по данным Росстата, выросла лишь на 1 коп. до 47,19 руб., 95-й подорожал на 7 коп. до 51,41 руб.

Запрет на вывоз бензина из России – слишком жесткая мера, которая приведет к затовариванию внутреннего рынка, считает аналитик ФГ «Финам» Сергей Кауфман. По его мнению, введение квоты на экспорт – «более рациональный вариант». Аналитик отмечает, что, судя по росту оптовых цен на бирже, «профицит топлива на российском рынке либо очень мал, либо отсутствует». Он также обра-

щает внимание на то, что с конца 2022 г. экспорт российского бензина увеличивался, несмотря на антироссийские санкции, ограничивающие возможности по его поставкам за рубеж. Стремительный рост цен на бирже, по словам Кауфмана, – следствие совокупности факторов, включающих ремонты на НПЗ, сезонный рост спроса на моторное топливо и возможную корректировку демпфера.

После усиления антироссийских санкций в 2022 г. российская нефтяная отрасль оказалась под давлением. Крупнейший покупатель российских нефтепродуктов – Евросоюз – ввел эмбарго на морские поставки топлива из России, которое вступило в силу 5 февраля 2023 г. Одновременно начал действовать потолок цен на нефтепродукты из России. Ограничение в \$100/барр. применяется к более дорогим нефтепродуктам (например, бензин и дизель), \$45/барр. – к более дешевым (мазут). В результате российским компаниям пришлось перестраивать логистические цепочки в поисках новых покупателей в Азии.

По данным Международного энергетического агентства, в марте 2023 г. экспорт топлива из России достиг исторического максимума в 3,2 млн барр./сутки, в апреле показатель снизился до 3 млн барр./сутки.

vedomosti.ru

Казахстан в 2023 г. может сократить экспорт СУГ и начать импорт из России

Начало импорта СУГ из России позволит Казахстану предотвратить дефицит.



Казахстан в 2023 г. может не только сократить экспорт сжиженного углеводородного газа (СУГ), но и начать его импорт из России. Такой прогноз со ссылкой на участников рынка содержится в отчете «Argus Транспорт Каспия», о котором Ъ сообщил 18 мая 2023 г.

Более 60% потребления СУГ в Казахстане приходится на автотранспорт. По прогнозу Минэнерго Казахстана, в 2023 г. объемы производства СУГ в стране не изменятся по сравнению с 2022 г. и составят 2,86 млн т. Между тем, спрос в Казахстане растет, т.к. на фоне запуска новых нефтехимических проектов СУГ все активнее используется в качестве автомобильного топлива из-за дефицита бензинов. Минэнерго Казахстана регулирует поставки сжиженного газа на внутренний рынок на основании ежемесячного графика и рекомендует производителям реализовывать СУГ именно на внутреннем рынке.

В 2022 г. на фоне сокращения производства и роста потребления СУГ Казахстан уже снижал экспорт на 33,2% относительно 2021 г., до 1,1 млн т. Наиболее существенно (на 1/3, до 921 тыс. т) экспортные отгрузки в 2022 г. снизил Тенгизшевройл, крупнейший в стране производитель СУГ. Основное сокращение пришлось на рынок Украины (75 тыс. т), прямые отгрузки в которую из Казахстана были остановлены 24 февраля, а сейчас СУГ поставляется по альтернативным маршрутам. Кроме того, экспорт СУГ из Казахстана через порты Черного и Азовского морей снизился на 18,2%, до 497,4 тыс. т, из-за осложнения судоходства. После подрыва одного из пролетов Крымского моста в 2022 г. Россия ввела временный запрет на проход танкеров с СУГ через Керченский пролив, однако весной 2023 г. ограничения были сняты.

В июле 2022 г. президент Казахстана К.-Ж. Токаев сообщил о том, что ценовое регулирование на розничную реализацию СУГ продлевается до конца года. Президент тогда предупредил, что искусственное сдерживание цен в будущем может привести к дефициту. Однако, учитывая чувствительность ценового вопроса, политику предельных цен на СУГ Казахстан продолжает. Напомним, в январе 2022 г. цены на электронных биржевых торгах стали формироваться на основании спроса и предложения. Это повлекло за собой увеличение цены на СУГ практически в 2 раза, что спровоцировало массовые протесты, за которым последовал политический кризис.

Начало импорта СУГ из России позволит Казахстану предотвратить дефицит. По данным трейдеров, казахстанские компании уже размещают запросы на железнодорожные поставки сжиженного газа из России. В 2022 г. Россия была монопольным поставщиком СУГ в Казахстан по железной дороге, объем составил 1,3 тыс. т по сравнению с 0,4 тыс. т в 2021 г.

Отгрузки СУГ из Казахстана могут увеличиться после 2025 г., когда должен быть запущен газоперерабатывающий завод (ГПЗ) мощностью 1 млрд м³/год на месторождении Кашаган. Первоначально завод планировалось запустить в середине 2023 г, но затем срок сдвинулся. Предприятие, как ожидается, будет производить 119 тыс. т/год СУГ, которые могут быть отправлены на экспорт. Потенциальными направлениями поставок могут стать страны Европы и средиземноморского региона. При этом Казахстан и Китай обсуждают проект строительства еще одного ГПЗ на Кашагане мощностью 4 млрд м³/год.

neftgaz.ru

Минэнерго предлагает упростить субсидирование СПГ-заправочных

Это позволит расширить круг инвесторов, говорят эксперты.



Для получения субсидии инвестору не придется строить несколько криоАЗС вдоль трассы – достаточно будет инвестировать в строительство одной заправки.

Минэнерго предлагает упростить порядок предоставления субсидий при строительстве криогенных АЗС (станции для заправки автотранспорта сжиженным природным газом, СПГ), а также начать субсидировать строительство необходимых для их работы малотоннажных СПГ-заводов. Соответствующий проект постановления был опубликован министерством на федеральном портале нормативных правовых актов 25 апреля. Его общественное обсуждение продлится до 9 мая 2023 г. «Ведомости» ознакомились с деталями инициативы.

Постановление вносит изменения в правила предоставления субсидий из федерального бюджета. Юрлицам предлагается возмещать часть затрат на строительство объектов производственной и заправочной инфраструктуры СПГ. Действующие правила были утверждены в августе 2020 г. и дополнены в феврале 2021 г.

Из текста следует, что возможность получения субсидии появится у инвесторов, которые строят отдельные криоАЗС, а не только комплексные проекты по созданию заправочной инфраструктуры, как было ранее. Также возможность получения субсидий появится у проектов по строительству связанных с криоАЗС «объектов производственной инфраструктуры СПГ», т. е. малотоннажных СПГ-заводов. Предыдущая редакция правил такие субсидии не предусматривала. Субсидии при этом не предусмотрены для государственных и муниципальных учреждений, реализующих такие инвестпроекты.

В новой редакции правил также установлены предельные объемы субсидий. Для криоАЗС лимит предполагается установить в 2023 г. на уровне 60–70 млн руб. (в зависимости от применения локализованного оборудования), в 2024 г. – 30–60 млн руб., в 2025 г. – 20–50 млн руб. Для малотоннажных СПГ-заводов предельный размер субсидий в зависимости от производительности и степени локализации составит в 2023 г. 110–150 млн руб., в 2024 г. – 90–150 млн руб., в 2025 г. – 70–150 млн руб.

Минэнерго поясняет, что предельный объем субсидий определен как треть затрат инвесторов на реализацию инвестпроектов по строительству объектов заправки СПГ. Сумма вычислена по оценкам участников рынка – компаний «Роснефть», «Новатэк»,

«Газпром», «Газпром СПГ-технологии» и «Газпром газомоторное топливо». «Ведомости» направили запросы в эти компании.

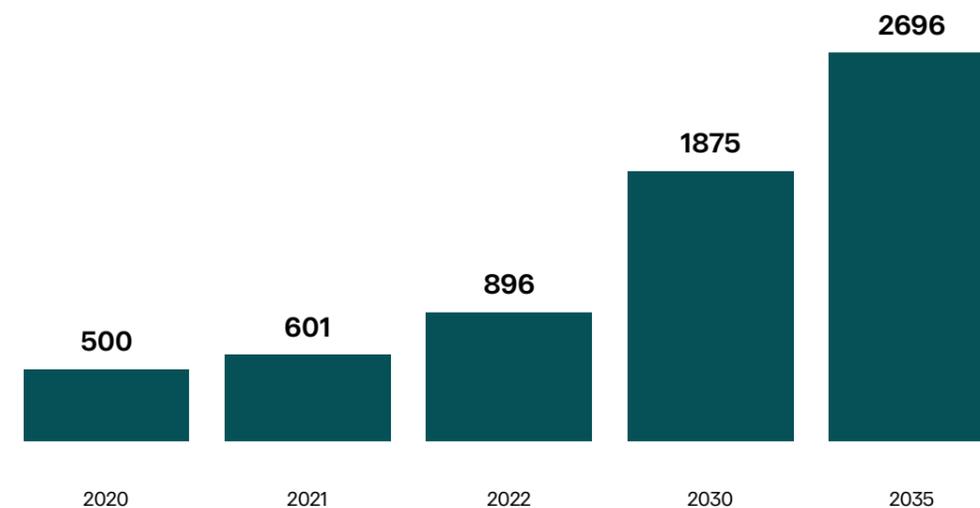
О планах по запуску программы субсидирования строительства криоАЗС в конце марта 2023 г. на заседании комиссии Госсовета по направлению «энергетика» заявил замминистра энергетики РФ Павел Сорокин. Он отмечал, что программа создаст возможности для развития международных перевозок и создания крупных транспортных коридоров, таких как магистраль Европа – Западный Китай. По его оценке, в перспективе потребление СПГ только грузовиками может составить от 4–5 млн т в год. О планах по субсидированию малотоннажных СПГ Сорокин тогда не сообщал.

В комментариях пресс-службы Минэнерго для «Ведомостей» говорится, что программа субсидирования криоАЗС стартует уже в 2023 г. В этом году на нее выделено 700 млн руб., но «в дальнейшем эта сумма может быть увеличена», пояснили в министерстве. По оценке Минэнерго, благодаря программе к 2030 г. в России будет создано не менее 180 криоАЗС, что позволит охватить все основные маршруты большегрузной техники.

В комментариях Минэнерго подтверждается: проект предусматривает, что для получения субсидии инвестору не придется строить несколько криоАЗС вдоль трассы – достаточно будет инвестировать в строительство одной заправки. Это позволит привлечь больше участников рынка к строительству СПГ-инфраструктуры.

Представитель Минпромторга сообщил «Ведомостям», что министерство принимало активное участие в разработке механизма субсидирования. Он пояснил, что в правила, утвержденные в 2020 г., заложено требование о необходимости применения оборудования, имеющего подтверждение производства на территории России.

Утвержденный еще в 2020 г. механизм так и не начал действовать, добавил представитель Минпромторга. Он уточнил, что на реализацию механизма в ближайшие три года в бюджете предусмотрено 1,78 млрд руб. (706 млн в 2023 г., 800 млн в 2024 г. и 270 млн в 2025 г.).



Количество газовых автозаправок в России. Источник Минэнерго.

СПГ используется в качестве газомоторного топлива наряду с компримированным (сжатым) газом (КПГ). КПГ используется для легкового, легкого коммерческого транспорта, коммунальной техники и общественного транспорта. СПГ позволяет проехать на одной заправке примерно в 2 раза больше (до 1000 км) и используется для магистральных тягачей, тяжелых грузовиков, автобусов большого класса. Объем потребления газомоторного топлива в России в 2022 г. вырос на 28,4% по сравнению с 2021 г. до 1,72 млрд куб. м. Но большая часть из этого объема – КПГ.

По данным Минэнерго, в России в 2022 г. действовало 896 газовых заправок (в 1,5 раза больше, чем в 2021 г.), из них 14 – криоАЗС (рост более чем вдвое к 2021 г.). КриоАЗС работают в Московской, Ленинградской, Новгородской, Самарской областях и Чувашии.

Сейчас в России действует 18 малотоннажных СПГ-заводов общей мощностью 260 000 т в год, а еще 15 заводов мощностью 378 000 т в год находятся на стадии строительства. Сжиженный газ с СПГ-заводов используется не только в качестве топлива, но и для экспорта газа и автономной газификации.

Партнер практики стратегического и операционного консалтинга Керт Максим Малков считает, что инициатива Минэнерго имеет «положительный потенциал», потому что может снизить барьеры для входа инвесторов в сегмент. Консультант компании

«Выгон консалтинг» Иван Тимонин соглашается, что новая редакция может сделать правила более гибкими. В них нет требования по количеству заправок и конкретным местам их расположения, а также дифференцирован размер субсидий в зависимости от уровня локализации оборудования, отмечает он. «Ранее соответствие данным критериям являлось обязательным условием для получения поддержки», – поясняет Тимонин.

Теоретически, рассуждает Малков, новые условия могут привлечь региональных игроков, которые готовы вкладывать относительно небольшие по меркам инвестпроектов суммы. Тимонин оценивает капитальные затраты на строительство одной «среднеотраслевой» криоАЗС примерно в 150 млн руб., а затраты на строительство СПГ-заводов составляют около 110 000 руб. на 1 т годовой мощности.

По мнению Малкова, эффективность работы криоАЗС и СПГ-заводов будет зависеть от формата их работы (продажа топлива в розницу или заправка коммерческой техники промышленных предприятий).

vedomosti.ru

В РСТ назвали потенциальное число автотуристов в России

Концепция развития автотуризма в России должна быть комплексной и охватывать все виды услуг, необходимые автопутешественнику.



Концепция развития автотуризма в России, которую президент Владимир Путин поручил правительству разработать до 15 июня, должна быть комплексной и охватывать все виды услуг, необходимые автопутешественнику – придорожный сервис, объекты размещения и питания, систему навигации на дорогах, считают эксперты Российского союза туриндустрии (РСТ).

«Благодаря нацпроектам дороги становятся все лучше и безопаснее, но внимание необходимо уделить созданию придорожной инфраструктуры и обеспечению сервиса на дорогах. Здесь совершенно точно необходим комплексный подход, с вовлечением практиков: экспертного сообщества, представителей бизнеса и общественных организаций, чтобы на выходе получить рабочую концепцию, при помощи которой можно через несколько лет получить необходимый рост количества автотуристов», – считает советник президента РСТ, заместитель руководителя Регионального совета объединения Дмитрий Манин.

Как считает эксперт, необходимо разработать федеральный проект многофункциональных комплексов, где автотуристы смогут получить определенный набор услуг с единым уровнем сервиса.

«Турист должен понимать, через какое расстояние будет АЗС, кафе, пункт технического обслуживания и шиномонтажа, придорожный отель для ночевки, место для отдыха с чистыми туалетами и прочие важные моменты», – подчеркивает Манин.

Как напомнили в РСТ, автотуризм бывает нескольких видов – на собственных машинах или автобусах с размещением в придорожных отелях, мотелях и кемпингах. И с использованием «личных» объектов размещения – прицепов и автодомов. При разработке концепции необходимо учесть потребности всех перемещающихся по дорогам туристов.

Руководитель комиссии РСТ по кемпингам, глэмпингам и некапитальным объектам размещения Вадим Дашук отметил, что в России в последние годы растет число кемпингов – их уже более 300. Растет и производство автодомов – за четыре года число их производителей выросло вдвое, с 32 до 60.

«Но для такой страны, как Россия, это капля в море. Для сравнения, в Европе насчитывается 38 тысяч кемпингов, но и традиции автотуризма на континенте уже больше ста лет. Там караванинг держится на пенсионерах, которые приобретают автодома по льготным кредитам и едут, куда хотят. У нас классический вариант развития автотуризма упи-

рается в отсутствие денег на такую недешевую покупку, как автодом, который стоит от 700 тысяч до 30 млн рублей в зависимости от модификации, комплектации и года выпуска. Арендовать автодом можно, заплатив от 7 до 25 тысяч рублей в сутки», – говорит эксперт.

По его данным, число караванеров в России также выросло за последние годы с 200 до 30 тыс. человек. Но это число ничтожно по сравнению с количеством владельцев частных автомобилей, которых насчитывается 42 млн.

«Целевая аудитория российского автотуризма – люди на своих автомобилях. И вот здесь нам пригодится опыт европейских стран, которые сделали упор на создание некапитальных строений для таких туристов», – подчеркивает Дашук.

Он считает, что для этого необходимо, прежде всего, облегчить бизнесу доступ к созданию инфраструктуры для автотуризма.

«Хотя инвестиции в строительство кемпингов и кэмпстоянок меньше, чем в отели, они все равно внушительные. Чтобы построить полноценный кемпинг по принятым у нас или в Европе стандартам, нужно иметь не менее 50 млн рублей. Соответственно, предпринимателям нужны дешевые кредиты. Те же, кто имеет средства, из-за отсутствия четкой статистики в этой сфере, не понимают, когда они отобьют свои вложения. Получается замкнутый круг: инвесторы не строят, потому что не знают, поедут ли туристы, а туристы не едут, потому что некуда. Наконец, нужно упростить получение земельных участков под такое строительство», – рассказал Дашук.

Как сообщалось, президент Владимир Путин поручил Кабмину разработать и утвердить до 15 июня концепцию развития автомобильного туризма в РФ. Документ должен предусматривать реализацию пилотного проекта по осуществлению автомобильного туризма по маршруту Санкт-Петербург – Владивосток, включающему в себя федеральные трассы «Россия» (Москва – Санкт-Петербург) и «Восток» (Москва – Казань).

tourism.interfax.ru

На федеральной трассе М-5 близ Коломны начала работать пара «зеркальных» АЗС «Татнефти»

Компания «Татнефть-АЗС-Запад» ввела в эксплуатацию две автозаправки на 94 км федеральной автомобильной дороги М-5 «Урал» вблизи деревни Санино городского округа Коломна.

Разрешение на это получено от Министерства жилищной политики Московской области. Дочка «Татнефти» инвестировала в эти АЗС 205 млн рублей.

Автозаправочные станции имеют зеркальное расположение и находятся по обеим сторонам автотрассы с интенсивным движением. Каждая заправка рассчитана на 3 топливно-раздаточные двухсторонние колонки. Для автомобилистов представлены четыре вида топлива: АИ-92, АИ-95, ДТ и дизельное топливо «Танеко».

В здании операторской размещены минимаркет и просторное кафе с широким выбором блюд и напитков, говорится в сообщении.

В последнее время «Татнефть» готовится к расширению сервиса на федеральных трассах. Так, у строящейся магистрали М-12 (Москва – Казань) компании выделили 4 функциональные зоны. Нефтяная компания уже взяла в субаренду четыре земельных участка в Татарстане за 1,1 млрд рублей. Первая пара АЗС будет построена рядом с селом Большие Кайбицы, вторая – у Егорьевского сельского поселения Лаишевского района.

iadevon.ru

Комментарий ИА «Девон»:

Трасса М5 «Урал» соединяет Москву, Рязань, Пензу, Самару, Уфу и Челябинск. На этой магистрали работает порядка 14 АЗС компании «Татнефть».

Сеть автозаправочных станций «Татнефть» насчитывает около 790 станций, в том числе 770 – в России, 18 – в Беларуси и 3 – в Узбекистане. «Татнефть» реализует корпоративную Стратегию 2030. Она, в частности, предусматривает повышение эффективности розничной сети. Компания должна продавать более 50 % автобензинов и дизтоплива собственного производства (с НПЗ «ТАНЕКО») через свои АЗС и мелким оптом. Компания обновила бренд-концепцию и уникальные торговые предложения с повышением стандартов обслуживания и развитием сопутствующего сервиса.

«Казмунайгаз» интересуется активами ЛУКОЙЛа в Румынии и Молдавии

Казахстан в Румынию
и Молдавию – ЛУКОЙЛ
в Центральную Азию.



«Казмунайгаз» рассматривает возможность приобретения активов ЛУКОЙЛа в Румынии и Молдавии. Заявки на покупку активов российской компании в этих странах помимо КМГ направил и Shell.

Речь идет о румынском НПЗ Petrotel в Плоешти мощностью 2,5 млн тонн год, 316 АЗС, а также тремя нефтебазами, в том числе газовым терминалом. В Молдавии компании принадлежат 106 АЗС, три нефтебазы в Бельцы, Соколены и Кишиневе, а также хранилище сжиженного газа в Соколены.

Покупателем активов ЛУКОЙЛа в Румынии и Молдавии может стать KMG International, дочерняя структура «Казмунайгаз». Эта компания уже контролирует в Румынии НПЗ Petromidia мощностью более 5 млн тонн год и НПЗ Vega мощностью 350 тыс. тонн в год. Данные заводы используют для загрузки сорта Keбco.

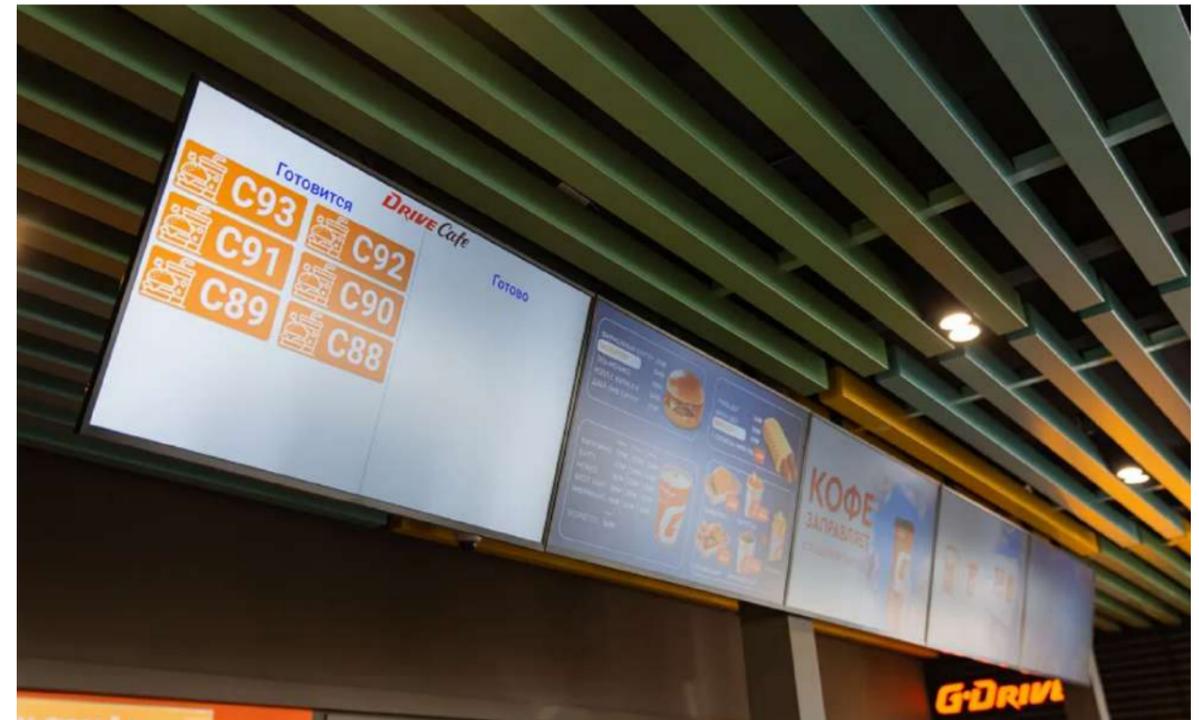
Дочерняя компания KMG International – Rompetrol – владеет в Румынии 1257 мобильными и стационарными АЗС и шестью нефтебазами. В Молдавии компания оперирует 95 АЗС и двумя нефтебазами.

При этом ЛУКОЙЛ, напротив, хочет пойти в Центральную Азию. Компания планирует создать в регионе розничную сеть и начать переработку нефти в Казахстане. В частности, ЛУКОЙЛ хотел бы сотрудничать в Казахстане, Узбекистане и Киргизии с местными операторами АЗС на условиях франчайзинга или же приобретения существующих сетей. Помимо этого компания рассматривает возможность покупки действующих сетей АЗС, преимущественно в Алма-Ате или Астане.

oilcapital.ru

Газпромнефть открыла обновленную интерактивную АЗС у Лахта-Центра в Санкт- Петербурге

Современная АЗС в Приморском районе Санкт-Петербурга – 81-я интерактивная АЗС сети Газпромнефть в России, которая начала внедрение данного формата в 2019 г.



Газпромнефть запустила на Лахтинском проспекте 2 новую АЗС с передовыми цифровыми решениями для ускорения обслуживания клиентов. Об этом сообщила пресс-служба компании.

Обновленная станция – АЗС с интенсивным трафиком, поэтому она имеет расширенную зону самообслуживания с 2-мя кофемашинами и 2-мя экспресс-терминалами для оплаты топлива и других товаров.

Заказы кофе выполняются с помощью индивидуальных номеров, а статус их приготовления можно отслеживать на новых информационных экранах. Такие цифровые технологии позволяют повысить качество сервиса для клиентов, улучшить условия работы персонала АЗС, а также ускорить скорость и точность заказов.

На станции у Лахта-Центра могут одновременно заправляться 8 автомобилей, предлагаются бензины АИ-92 и АИ-95, высокотехнологичное топливо G-Drive 95 и G-Drive 100, а также дизельное топливо производства нефтеперерабатывающих заводов Газпромнефти.

К станции также относится комплекс дорожного сервиса, включающий бесплатный Wi-Fi, возможность подкачать шины и помыть стекла, фары и номерные знаки.

Все оборудование АЗС подключено к единому мониторинговому центру, который контролирует сохранность качества и точность отпуска топлива.

Внедренная технология безоператорного приема нефтепродуктов обеспечивает работу станции без остановки реализации топлива.

neftegaz.ru



Новые платные трассы в РФ

В сторону черноморского побережья, М-12 до Казани и другие.



Глава госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко в ходе встречи с главой правительства РФ Михаилом Мишустиным рассказал о новых платных автомобильных трассах, которые в скором будущем откроют для движения. В списке тех, которые будут сданы в эксплуатацию в ближайшее время, числятся два новых участка автодороги М-4 «Дон», которая проходит от столицы в сторону черноморских курортов.

Первым новым отрезком пути станет восточный обход Ростова-на-Дону – это 35-километровый участок без светофоров и прямых пересечений в обход города Аксая. Вторым окажется Дальний западный обход Краснодара (ДЗОК) протяжённостью 51 км, он призван вывести транзитный транспорт за пределы столицы Кубани. По словам Вячеслава Петушенко, оба новых участка планируется открыть для движения меньше, чем через месяц – 10 июня. Новые обходы городов будут платными, тарифы в госкомпании обозначат позже.

В скором будущем «Автодор» также собирается открыть новые участки платной трассы М-12 «Восток». Пока что для движения доступны три отрезка пути, они находятся в Московской и Владимирской областях. Как рассказал глава госкомпании, 9 сентября планируется открыть ещё несколько участков. Это позволит проехать на автомобиле без остановок и светофоров от Москвы до Арзамаса. Уже в конце декабря сквозное движение наладят до села Шали, которое находится в 35 км от Казани. По расчётам, время в пути от Москвы до Казани сократится вдвое – с 13 до 6,5 часа.

Вячеслав Петушенко отметил, что при строительстве М-12 места под заправки были заранее включены в проект дороги (чтобы новая трасса не повторила судьбу М-11 «Нева» с её недостаточностью инфраструктуры). Сейчас на подмосковном участке автодороги «Восток» уже работают две многофункциональные зоны, ещё 14 таких зон появится вдоль М-12 до конца текущего года, а в 2024-м – ещё 16.

Как сообщает «Коммерсант», в списке перспективных проектов числятся: реконструкции участков трасс М-1 (с 66 по 84 км) и М-3 (с 65 по 124 км), а также строительство обхода Орехово-Зуево в Подмоскowie, так называемой Пулковской развязки на М-11 и КАД-2 в Санкт-Петербурге. Упомянул руководитель «Автодора» также пару проектов, обсуждение которых длится уже несколько лет – платную скоростную автодорогу «Меридиан» протяжённостью 1,4 тыс. км, которая должна пройти от границы с Казахстаном до Беларуси; а также трассу «Юго-Западная хорда» протяжённостью 1,15 тыс. км, которая по плану соединит Екатеринбург, Самару и Краснодар). Предполагается, что в списке инвесторов могут оказаться китайские компании.

Стоит отметить, что у госкомпании на сегодняшний день есть и другие проекты. Так, трассу М-12 планируется продлить от Казани до Екатеринбурга, причём стройка продолжается, а завершение объекта намечено на 2024 год. Ещё один проект – строительство обхода Твери, который войдёт в состав М-11 (он будет частично открыт в этом году). Ещё в списке есть проект трассы от Джугбы до Сочи, которая включит в себя обход Адлера (пока он на этапе инженерно-изыскательских работ).

ас-пп.гу

От нефти до капучино: сеть заправок Qazaq Oil открывает сеть кофеен Q-safe

Компания Qazaq Oil, которая является лидером в области продаж топлива, представила в Астане новое направление своего бизнеса.



Теперь, помимо автозаправочных станций, компания также предлагает своим клиентам кафе, сохранив свою концепцию, ассортимент и безукоризненные стандарты обслуживания. В настоящее время открытие трех кафе под брендом Q-safe уже состоялось. Таким образом, Qazaq Oil продолжает доказывать, что она не просто компания, продающая топливо, а настоящая экосистема сервисного бизнеса.

Как отметил директор по маркетингу Бахытжан Тасанбаев, в компании Qazaq Oil придерживаются принципа сотрудничества с малым и средним бизнесом.

«Такое партнерство позволяет нам не только развиваться как бренд, но и способствует развитию малого и среднего бизнеса. Мы гордимся тем, что предлагаем казахстанцам бренд, продукцию высокого качества и уникальные технологии. Мы вышли за пределы заправок, чтобы стать ближе к нашим клиентам, так как получали много обращений от наших постоянных клиентов, которые любят наш кофе и другие продукты. Поэтому мы открыли фирменное кафе, чтобы предоставить удобное место для тех, кто хочет насладиться вкусным кофе», – подчеркнул он.

Арыстан Сайтжан, присутствующий на открытии Q-safe рассказал, что живет в доме, где оно расположилось, и он очень рад этому.

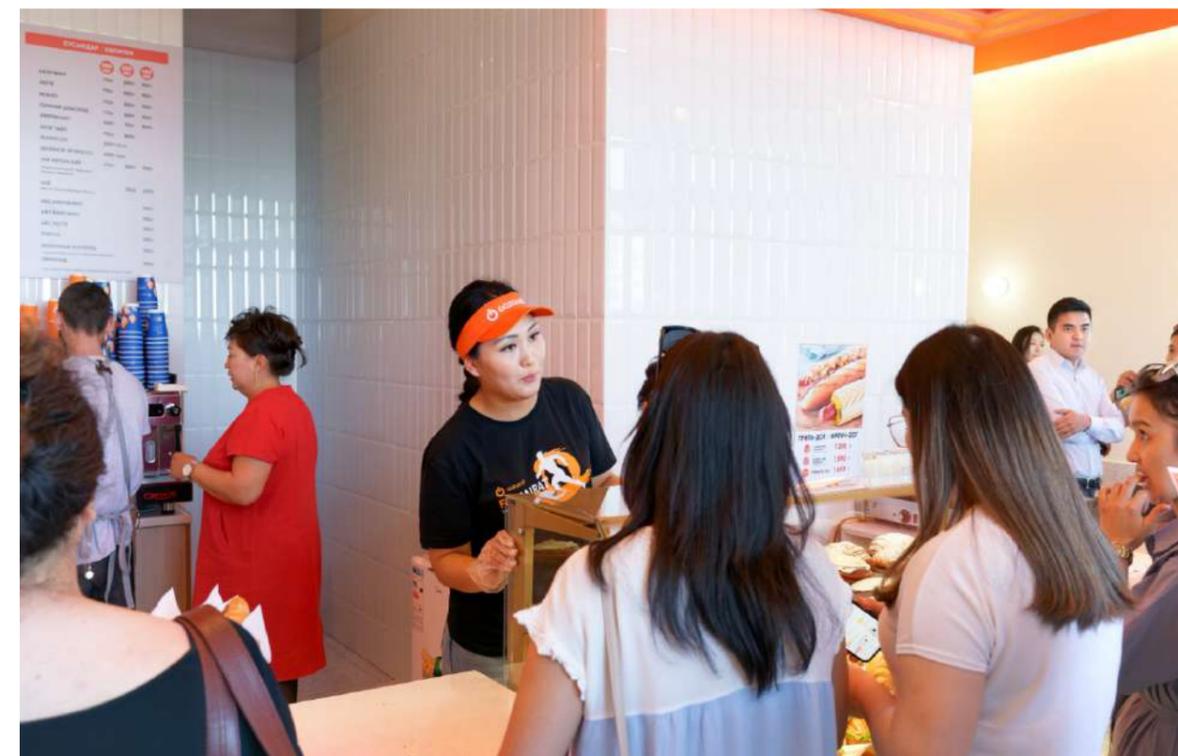
«Когда мы с семьей переехали сюда, были только строительные магазины, магазины спецодежды и дверей. Поэтому открытие кафе стало для нас большим событием. Раньше мы жили на пересе-

чении Сыганак – Сауран, в непосредственной близости от заправки, и время от времени заезжали в кафе за хот-догами. Мы уже два года являемся клиентами этого заведения. Сейчас, когда появилась возможность посещать Q-safe ежедневно, мы станем постоянными клиентами. Особенно предпочитаем хот-доги», – поделился он.

В свою очередь Ерлан Аханов рассказал, что является партнером компании Qazaq Oil в развитии концепции кафе за пределами заправки. Получив степень MBA на Западе, он обратил внимание на развитую сферу быстрого питания и, возвращаясь в Казахстан, обратил внимание на компанию Qazaq Oil, которая стала успешно развиваться.

«Я был впечатлен хорошо отлаженными бизнес-процессами, обслуживанием и уровнем сервиса на заправках, часто посещая их. Мы предложили компании нашу идею развития кафе за пределами заправки, осознав, что можем получить синергию от сильного бренда. Компания поддержала нашу идею, и сегодня мы открыли три кафе. Мы планируем расширить нашу сеть и выйти во все основные города Казахстана. В настоящее время предлагаем то же меню, что и на заправках, но в будущем дополним наш ассортимент напитками для детей, лимонадами и линейкой сладкой выпечки, чтобы удовлетворить потребности всех клиентов», – подчеркнул он.

По его словам, в данный момент продолжается разработка ассортимента и планируется завершить этот процесс в ближайшие несколько месяцев.



Между тем Qazaq Oil нацелена на предоставление казахстанцам максимально широкого спектра услуг, чтобы каждое посещение приносило им лишь положительные эмоции. В компании считают, что отечественный клиент заслуживает самого лучшего сервиса.

Добавим, что в планах Qazaq Oil – расширение сети кофеен. В скором времени Q-cafe появятся в других городах. Таким образом, еще больше казахстанцев смогут оценить результаты деятельности компании в сфере гастрономии и общественного питания.

qazaqoil.kz



ORLEN уделяет особое внимание экологичным автозаправочным станциям

Благодаря использованию фотогальванических панелей и установок для одновременного производства тепла и холода компания ORLEN построила устойчивую АЗС.



Автозаправочная станция производит почти 90 % собственной электроэнергии, необходимой для собственной работы. Пилот инновационной системы был проведен в Быдгоще (Польша). В скором времени компания начнет дальнейшую реализацию на других станциях по всей стране.

«ORLEN имеет соответствующий потенциал для тестирования самых современных технологических решений, благодаря которым наша деятельность станет еще более экологичной. Мы не ограничиваемся электроэнергетикой, нефтехимией или нефтепереработкой. Мы также внедряем инновации на АЗС, которые являются визитной карточкой бренда ORLEN. Недавно мы завершили пилотный проект на одной из них, в котором объединили фотоэлектрические, энергоэффективные и когенерационные системы для производства тепла и холода. Таким образом, наша станция ORLEN почти полностью обеспечивает себя энергией. Внедрение этого решения на последующих локациях не только сократит выбросы углекислого газа, но и уменьшит эксплуатационные расходы сети АЗС компании», – говорит Даниэль Обайтек, президент правления PKN ORLEN.

Система, испытанная на одной из станций ORLEN в Быдгоще, основана на нескольких элементах. Основное предположение заключалось в том, чтобы уменьшить количество энергии, необходимой для эффективной работы установки. Такая станция, на которой проводился пилот, потребляет около 201 МВтч электроэнергии в год. Она используется для питания кондиционеров, холодильных камер или системы отопления. В Быдгоще установлены устройства, позволяющие более эффективно производить тепло и холод одновременно. К ним были добавлены установки для рекуперации тепла, производимого

различными электроприборами, такими как холодильники и кондиционеры. Затем оно используется для нагрева воды в ваннах комнатах и автомойках. Все использованные решения позволили снизить потребность станции в электроэнергии до 37 МВтч в год.

Еще одним важным компонентом системы являются фотоэлектрические панели. Благодаря им сама станция вырабатывает подавляющее большинство необходимой энергии. Анализ данных пилотного проекта показывает, что АЗС сможет производить до 86 процентов энергии в год, необходимой для ее работы. Система, испытанная на станции ORLEN в Быдгоще, была разработана инженерами польской компании IGLOO, производителя холодильного оборудования, инверторных и когенерационных агрегатов и тепловых насосов. В ходе пилотного проекта были собраны данные, которые будут использованы для дальнейшей оптимизации установки. Они будут использоваться при установке этой системы на последующих автозаправочных станциях сети ORLEN.

superstation.pro

Кейс VDS: TEBOIL

Компания VDS обновила фирменный стиль сети АЗС TEBOIL в России.



В мае 2022 года Компания ЛУКОЙЛ приобрела сеть Shell в России из более 400 АЗС и приняла решение развивать ее под финским брендом TEBOIL, которым владеет с 2005 года. Бренд TEBOIL создан в 1934 году в Финляндии и широко известен во всем мире благодаря высокому качеству смазочных материалов и топлива.

Компания VDS совместно с одним из ведущих российских брендинговых агентств провели глобальную работу по адаптации действующего дизайна бренда TEBOIL для российского рынка, разработке архитектуры и брендинга.

Выход на рынок российской федерации/дебрендинг сети АЗС

Первым этапом в июне 2022 года за 36 дней был проведен дебрэндинг 243 станций сети Shell в стиль TEBOIL.

В кратчайшие сроки Компания VDS организовала слаженную работу конструкторского бюро, Завода, обучила монтажные бригады, произвела и поста-

вила оборудование и заменила бренд. Менее чем за две недели Компания VDS прошла путь от разработки до отправки изделий на объекты. В середине июня по итогам приемки пилотных дебрэндрованных АЗС TEBOIL Команда VDS вышла на уровень равномерной загрузки по дебрэндингу сети – 60 объектов в неделю.

Разработка дизайна

Перед Компанией VDS стояла задача добиться оптимальной стоимости ребрендинга, при этом разработать фирменный стиль, легко масштабируемый на разные типы АЗС, и обеспечить максимальную видимость станций с обеих потоков.

Всего за один месяц при синхронном взаимодействии проектной группы VDS и команды TEBOIL был разработан и принят яркий и динамичный стиль заправочных станций TEBOIL в преемственности со стилем сети TEBOIL в Финляндии – сохранена основная цветовая палитра синего с красным, которая издавна привлекает к себе внимание автомобилистов.





В марте 2023 года Компания VDS завершила ребрендинг сети TEBOIL. За 10 месяцев мы прошли этапы разработки промышленного дизайна, прототипирования дизайна и технологий на 11 предсерийных АЗС, серийного выпуска RVI и разработки полного комплекта стандартов.

Комплексное управление отходами

Брендированное оборудование TEBOIL, полученное в ходе дебрэндинга и ребрендинга сети, было экологично утилизировано в соответствии с разработанной Компанией VDS программой по ресурсосбережению и управлению отходами.

Изделия в полном объеме были бережно доставлены в сортировочный центр VDS в Смоленске, где наши специалисты провели разборку оборудования и сортировку материалов по типам отходов. Дальнейшие работы по переработке вторичных ресурсов и утилизации отходов осуществили партнерские специализированные лицензированные предприятия Российской Федерации. В результате программы ресурсосбережения 97% отходов из общей массы 174,4 тонн были вторично переработаны.

vds.group

Массовый ребрендинг

В октябре 2022 года на Заводе VDS стартовал массовый выпуск изделий TEBOIL, в том числе новой 12-метровой стелы. Данное изделие позволило выделить станции в световом шуме города и вырвать автомобиль из потока. Было организовано обучение монтажных бригад с целью организации работ с переменным закрытием ТРК, что позволило ребрендить сеть без остановки работы АЗС.



Прототипирование дизайна

Уже в середине июля в Москве начала работу первая пилотная АЗС TEBOIL в обновленном фирменном стиле от Компании VDS. Вместе с Командой TEBOIL всего за 45 дней мы прошли этапы разработки, согласования, конструирования, прототипирования, производства и монтажа на первом объекте.

Прототипирование технологий

Создание прототипов до запуска продукта в серию – один из самых значимых этапов разработки нового продукта, который включает поиск подходящих технических решений, подбор и тестирование материалов. Этап прототипирования позволяет найти оптимальный, выразительный вариант исполнения для запуска серийного производства.

Предсерия TEBOIL

Подход Компании VDS предусматривает этапы создания пилотного объекта и предсерии, что позволяет обеспечить грамотную подготовку конструкторской документации для запуска массового производства, выверить конструктивные особенности и согласовать ключевые моменты процесса монтажа.

Этап пилотного проектирования 11 АЗС позволил нам учесть все пожелания Заказчика и применить лучшие дизайнерские и технические решения для запуска серийного производства фирменного оборудования для сети TEBOIL. Мы полностью переработали конструкцию и свечение фриза, приняли утепленный вариант логотипа, внесли изменения в стелу.

Сессия VDS для представи- телей рынка Дагестана

Сессия VDS для представи-
телей АЗС региона Дагестан
30–31 мая.





В период с 30 по 31 мая Компания VDS провела двухдневную сессию для представителей АЗС региона Дагестан, в рамках которой эксперты мирового уровня в области операционного бизнеса, стандартизации и капитального строительства АЗС поделились накопленными мировыми практиками в области топливного ритейла.

Мероприятие было организовано для 16 участников из 8 топливных компаний – директоров по операционному бизнесу, строительству, управляющих АЗС. В сессии также принял участие руководитель ассоциации автозаправочных станций Дагестана Юсуп Чарабураев.

30 мая, г. Москва

Тема первого дня – «Операционный бизнес на АЗС». Спикером выступил эксперт по операционному бизнесу АЗС Владимир Комышев.

Среди приглашенных партнеров – руководитель направления «Сопутствующие товары и услуги» компании ОРТК Дмитрий Гуськов, руководитель аналитического агентства Omt-consult Радик Сайтов и руководитель по развитию проектов «Яндекс» Леонид Иванов.

Участники посетили 2 АЗС сети «Нефтьмагистраль» – одной из наиболее успешной с точки зрения операционного управления в России, задали вопросы директорам АЗС и управляющим станций.

31 мая, г. Минск

Второй день Сессии прошел в Минске на Заводе VDS и был посвящен эффективному строительству АЗС.

После приветственного слова Управляющего собственника Компании VDS Александра Артюховича директор по стандартизации и капитальному строительству АЗС Олег Подольский рассказал про инновационные технологии и решения для оптимизации капитальных затрат на АЗС.

Гостям провели экскурсию по цехам Завода VDS, продемонстрировали производственные мощности, рассказали о новейших технологиях и возможностях производства.

Во второй половине дня для представителей топливных компаний Дагестана было организовано посещение заправочных станций «United Company» и «Белоруснефть».



В ходе посещения АЗС №8 «United Company» директор станции рассказала об их опыте ведения розничного топливного бизнеса в Беларуси. Гостям также продемонстрировали первый в Минске супербыстрый зарядный комплекс Malanka (РУП «Производственное объединение «Белоруснефть») с автономным магазином. Отличительной особенностью комплекса является возможность зарядки электробусов.

Компания VDS на протяжении долгого времени успешно развивает бизнес на территории рынка Дагестана. В регионе реализовано множество удачных примеров ярких и запоминающихся АЗС, а Заказчики максимально открыты для трендовых и инновационных решений.

Благодарим всех гостей за участие в Сессии VDS и до новых встреч на совместных проектах!

vds.group



Тренды в дизайне: Электромобиль Audi AI:RACE

Всемирно известный прототип электромобиля AI:RACE, который воплощает в себе будущее высокой производительности, передовых технологий и современного дизайна, выставляется в Музее будущего в Дубае в рамках успешного стратегического партнерства между Audi Middle East и музеем.



Это сотрудничество направлено на то, чтобы продемонстрировать посетителям музея будущее мобильности в серии захватывающих концептуальных моделей Audi.

Электромобиль Audi AI:RACE – концепт, на основе которого можно понять, как эта марка видит гражданские суперкары ближайшего будущего. Новаторский прототип AI:RACE – элегантный, полностью электрический, мощный суперкар, настоящий шедевр автомобильной инженерии, который обещает изменить будущее вождения.

Автомобиль своими габаритами очень напоминает классический спортивный автомобиль. Дух автоспорта также очевиден и в его экстерьере, явно вдохновленном аэродинамической трубой и гоночной трассой: пологая линия крыши, почти вертикальное заднее стекло, красная полоса задних огней, выполненных в виде моно-фары, высоко поднятый задний диффузор, акцентные крылья автомобиля, соединяющиеся с капотом.

Главная особенность концепта Audi AI:RACE в том, что кресло водителя, руль, педали и приборная

панель – все это находится в монококе, который может передвигаться от левого до правого края салона. К примеру, в режиме трека – водитель сидит посередине. При бытовом использовании, блок перемещается в одну из сторон, после чего возможно установить кресло пассажира.

Особого внимания заслуживает цвет автомобиля

В 2013 году компания Audi выпустила третье поколение «заряженной» модели RS 6, цветовая гамма которой включала в себя новый и весьма непривычный цвет Nardo Grey. Серый глянец выглядел ужасно и одновременно неожиданно круто. Мышиный серый, который напоминает трубы из ПВХ и подходит разве что рабочему фургону сантехника, стал весьма популярным, особенно у владельцев заряженных и дорогих суперкаров.

В итоге к 2019 году серый цвет вышел на пик своей популярности и вскоре за Audi подтянулись и другие автобренды со своими аналогами цвета Nardo Grey. Казалось бы, серый цвет явно не назвать ярким, но данный оттенок серого глянца позволяет выделить на дороге фактически любой автомобиль.

t.me/vds_group_rvi/



MINI Cooper SE – Moonwalk Grey



BMW M4 CS – Lime Rock Grey Metallic



Hyundai i30N – Micron Grey



Porsche 911 (992) Carrera 4S – Crayon



Lamborghini Huracan – Grigio Teleso



Kia Stinger – Ceramic Silver

АЗС ЛУКОЙЛ в г. Элиста после рекон- струкции

Вчера в столице Республики Калмыкия в городе Элиста после реконструкции открылась АЗС ЛУКОЙЛ, реализованная Компанией VDS в актуальном фирменном стиле.



В рамках программы 2023 года до конца третьего квартала запланирована реконструкция еще 11 АЗС, входящих в сеть ООО «ЛУКОЙЛ-Югнефтепродукт», дочернего предприятия ПАО «ЛУКОЙЛ».

ООО «ЛУКОЙЛ-Югнефтепродукт» – крупнейший оператор по сбыту нефтепродуктов, включающий в себя 15 регионов ответственности в России и управляющий более чем 590 АЗС.

t.me/vds_group_rvi/



ВИЗИТ РОСАВТОДОРА на площадки МФЗ М-12

В рамках серии рабочих совещаний представители Государственной компании «Автодор» посетили строительные площадки МФЗ на М-12 «Восток».



В начале июня 2023 года в рамках серии рабочих совещаний представители Государственной компании «Автодор» во главе с заместителем председателя правления Константином Теймуразовичем Макиевым посетили строительные площадки многофункциональных трассовых комплексов ЛУКОЙЛ и ТАТНЕФТЬ на автомобильной дороге М-12 «Восток».

6 июня при участии начальника Департамента развития сбыта ПАО «ЛУКОЙЛ» Владимира Александровича Давидовича, состоялось посещение площадки МФЗ ЛУКОЙЛ.

Компания VDS разработала архитектуру трассового комплекса ЛУКОЙЛ площадью 1200 м², произвела и поставила RVI-оборудование. Строительно-монтажные работы по объекту вышли на финишную прямую, в конце июня запланирована сдача комплекса.

8 июня представители Росавтодора посетили строительную площадку МФЗ ТАТНЕФТЬ, где Компания VDS выступает генеральным подрядчиком и поставщиком RVI-оборудования. Реализация трассового комплекса запланирована на третий квартал этого года.

От Компании VDS на встречах присутствовали исполнительный директор Владимир Геннадьевич Комышев и управляющий партнер Рустем Ирекович Фатхуллин.

Руководители ГК «Автодор» дали высокую оценку темпам строительных работ и соблюдению сроков реализации, а также выразили слова благодарности Компании VDS за вклад в развитие индустрии дорожного сервиса в Российской Федерации.

t.me/vds_group_rvi/



Мировые гиганты: самые длинные действующие газопроводы

В 2023 году начнется строительство самого длинного подводного газопровода.



Он соединит Нигерию и Европу. Длина труб составит 5 660 км. На сегодняшний день в мире действующих более 100 газопроводов. Агентство нефтегазовой информации изучило самые протяженные трубопроводы и составило топ-5 мировых газовых гигантов.

Газопровод «Запад – Восток» (Россия – Китай, общая протяженность более 9 тыс. км)



Строительство газопровода началось в 2002 году. Трубопровод был введен в эксплуатацию в октябре 2004 года, а полная коммерческая поставка природного газа началась с 1 января 2005 года. Он соединил ресурсы Таримского месторождения на северо-западе страны с восточными провинциями Китая. Состоит из трех действующих ответвлений.

Первая ветка, протяженностью 4 тыс. км, тянется от городского округа Луннань до Шанхая. Газопровод проходит через 66 городов в 10 провинциях Китая. Пропускная способность – 17 млрд куб. м в год, стоимость проекта \$5,7 млрд. Вторая ветка проходит от города Хоргос в провинции Синьцзян до Гуанчжоу в провинции Гуандун. Пропускная способность – 30 млрд куб. м в год. Последняя действующая ветка газопровода идет от Хоргоса в западном Синьцзяне до Фучжоу в провинции Фуцзянь. Она пересекает 10 китайских провинций. Включает три газовых хранилища и завод по производству СПГ.

В 2022 году началось строительство четвертой ветки газопровода. Как сообщила Российская газета, протяженность новой нитки газопровода составит 3 340 км. Она начинается в уезде Уця в Синьцзян-Уйгурском автономном районе и заканчивается в городе Чжунвэй в Нинся-Хуэйском автономном районе.

Газопровод «Туркменистан - Китай» (общая протяженность более 7 тыс. км)



Газопровод проходит по территории Туркменистана, Узбекистана, Казахстана (всего более 1900 км) и Китая (4500 км). Строительство началось в 2007 году. Официальная церемония открытия газопровода состоялась 14 декабря 2009 года на месторождении Самандепе в Лебапском велаяте Туркменистана, откуда газ направляется в Китай. Общая стоимость проекта оценивается около \$6,5 млн. Проектная мощность – 40 млрд куб. м газа в год.

Газопровод состоит из трех веток. По информации Прайм, в 2022 году президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов и председатель КНР Си Цзиньпин в ходе переговоров в Пекине договорились о строительстве четвертой ветки газопровода Туркмения – Китай. Со строительством четвертой линии и выхода трубопровода на проектную мощность поставки туркменского газа в Китай должны быть доведены до 65 млрд. куб. м в год.

Газопроводная система «Средняя Азия – Центр» (общая протяженность 5 тыс. км)

Система газопроводов проходит из Туркменистана через Узбекистан и Казахстан в Россию. Восточная ветвь включает в себя трубопроводы 1, 2, 4 и 5, начинающиеся с юго-восточных газовых месторождений Туркменистана. Она была построена в период с 1960 по 1988 гг.

Почти весь узбекский и туркменский природный газ поставляется в основном через восточную ветвь из-за расположения производственных площадок и плохого технического состояния западной ветки. Трубопроводы 1, 2, 4 и 5 поставляются с газовых месторождений на юго-востоке Туркменистана.

Трубопроводы 1 и 2 были введены в эксплуатацию в 1969 году, а 4 – в 1973 году. Западное отделение (трубопровод 3) было построено в 1972 – 1975 годах. Трубопровод-5 был введен в эксплуатацию в 1985 году.

20 декабря 2007 года Россия, Туркменистан и Казахстан договорились о строительстве нового Каспийского газопровода параллельно существующему трубопроводу 3. Трубопровод планируется построить между компрессорной станцией «Белек» в Туркменистане и компрессорной станцией «Александров Гай». Строительство должно было начаться во второй половине 2009 года, но проект был законсервирован.

Газопровод «Уренгой – Помары – Ужгород» (общая протяженность 4451 км)



Экспортный магистральный газопровод был построен СССР в 1983 году для поставки природного газа с месторождений севера Западной Сибири потребителям в республиках Союза и странах Центральной и Западной Европы. Он стал одним из крупнейших проектов при разработке тюменской нефти.

Первоначально проект предполагал прокладку в одном коридоре двух ниток газопровода полностью с использованием западных технологий, оборудования и труб большого диаметра (1420 мм). Однако после введения в 1981 году эмбарго на поставки в СССР высокотехнологичного американского оборудования проект был пересмотрен. В результате была проложена только одна его нитка частично с использованием советских труб и оборудования.

При проектной способности трубопровода – 32 млрд куб. м газа в год, фактическая – 28 млрд куб. м. Газопровод пересекает Уральский хребет и более 600 рек, в их числе Дон, Днепр, Обь и Волга. Пересекает территорию Украины в Курской области, на украинском отрезке есть 9 компрессорных станций.

Газопровод «Теннесси» (общая протяженность более 3 тыс. км)



Теннесси стал первым и самым длинным американским магистральным газопроводом.

Его построили в 1944 году и сейчас состоит из пяти ниток, по которым ежегодно поставляется до 25 млрд куб. м газа. Трубы проложены от Мексиканского залива через штаты Арканзас, Кентукки, Теннеси, Пенсильванию до Западной Вирджинии, Нью-Йорка и Новой Англии.

В 2014 году Kinder Morgan выступила с предложением к Northeast Energy Direct Project (NED), построить новую ветку трубопровода протяженностью с нуля для транспортировки природного газа из Пенсильвании в Райт, штат Нью-Йорк и трубопровод с нуля до Дракут, Массачусетс. В конечном итоге проект NED был отложен из-за нехватки достаточного количества клиентов, чтобы оправдать увеличение поставок природного газа в Новой Англии.

angi.ru

«Роснефть» осуществила 57 млрд рублей «зеленых» инвестиций за минувший год

За три года вложения «Роснефти» в природоохранные мероприятия достигли почти 156 млрд рублей.

Вложения НК «Роснефть» в природоохранные мероприятия – «зеленые» инвестиции – в 2022 году составили 57 млрд руб. (+4% к 2022-му), а всего за три года почти достигли 156 млрд руб., сообщила компания. «Средства были направлены на повышение надежности трубопроводов, улучшение управлением сточными водами, обращение с отходами и рекультивации нарушенных земель, в том числе «исторического наследия», – указано в сообщении.

Так, в компании поставлена цель ликвидировать загрязнения земель и очистить от отходов предыдущих собственников на территориях присутствия в рамках т. н. «исторического наследия» к 2035 году, для этого разработана целая программа мероприятий. Также «Роснефть» внедряет принципы «циркулярной экономики», в рамках которой, например, ведет раздельный сбор отходов на всех своих предприятиях, а «Роснефть – Смазочные материалы» стала участником Ассоциации рециклинга отходов.

Масштабная работа проведена «Роснефтью» для бережного потребления водных ресурсов. В компании отметили, что в «Башнефти» работает крупнейший в Евразии комплекс биологических очистных сооружений для переработки сточных вод, что позволяет значительно снизить потребление воды из природных источников. «Самотлорнефтегаз»

и «Самаранефтегаз» полностью прекратили забор воды из природных водоемов для поддержания пластового давления. Эффективность системы очистных сооружений Ачинского НПЗ сегодня достигает 99,8%. АНХК отказалась от хлорирования сточных вод, заменив его на безопасную УФ-обработку.

Также на всех предприятиях «Роснефти» принимаются меры по поддержанию биоразнообразия. Сибирский осетр, серый кит, лесной северный олень, марал – лишь немногие виды из большого перечня животных, которых поддерживают, изучают и сохраняют предприятия «Роснефти», в том числе с привлечением ученых.

oilcapital.ru

Робот будет обследовать и диагностировать нефтепровода воды изнутри

Программное обеспечение позволит интерпретировать найденные дефекты.



В «Татнефти» разрабатывают роботов для диагностики трубопроводов. Над этим проектом работают в Центре АСУТП ООО «Процессинговый центр» (входит в Группу «Татнефть»).

Автономный комплекс способен проводить визуальный, ультразвуковой и радиолокационный контроль нефтегазопроводов. Робот может передвигаться внутри трубы, преодолевать участки сложной геометрии с поворотами и подниматься вертикально вверх.

С помощью устройства можно измерять параметры и регистрировать вероятные дефекты. Программное обеспечение позволяет интерпретировать и выдавать результаты диагностики. Места дефектов можно определять без вскрытия изоляции.

Кабельные роботы способны передвигаться на расстояние до километра. Бескабельная модель имеет дальность хода до 2300 м. В «Татнефти» эксплуатируется более 32 тысяч километров трубопроводов. Поэтому работы роботам хватит на годы вперед, отмечают в нефтяной компании.

Для сравнения, в России функционирует порядка 1,5 млн км магистральных трубопроводов. Роботы могут применяться также для ремонта, обработки и очистки внутритрубного пространства труднодоступных, разветвленных секций трубопроводов.

Справка Инфрамагента «Девон»:

«Татнефть» развивает промышленную роботизацию. Так, в компании уже внедрена цифровая платформа дистанционного контроля и управления скважинами сверхвязкой нефти. Она позволяет мониторить данные и управлять всем фондом добывающих и паронагнетательных скважин. Ранее аналогичную систему начали внедрять на традиционных добывающих скважинах. Интеллектуальная ИТ-программа охватит области от геофизики до управления промысловым оборудованием.

Кроме того, «Газпром нефть» и «Татнефть» договорились создать на базе «Иннополиса» отраслевой центр компетенций по робототехнике. В перспективных планах – внедрить на производствах около миллиона роботов.

Ранее ИА «Девон» писало, что робот-охранник модели «Трал-Патруль» успешно прошел испытания на Бугульминском механическом заводе «Татнефти». Машина автономно может патрулировать большую территорию. Робота оснастили системой распознавания лиц. На его базе создадут передвижной пост контроля качества воздуха.

iadevon.ru

В Заполярье «Газпром нефть» ввела в эксплуатацию первое здание, построенное с помощью 3D-принтера

«Газпром нефть» построила первое в российском Заполярье здание методом 3D-печати. Оно расположено в городе Лабытнанги Ямало-Ненецкого автономного округа.



В здании создали зону отдыха для сотрудников производственной базы «Газпромнефть-Снабжения». Строительство с помощью 3D-принтера прошло в 1,5 раза быстрее и в среднем на 30% дешевле традиционных способов.

«Технологии 3D-печати дают возможность сделать строительство и эксплуатацию зданий более экологичными, повысить скорость возведения производственных объектов и при этом снизить расходы, – рассказал генеральный директор «Газпромнефть-Снабжение» Дмитрий Потапов. – Мы видим перспективы в использовании строительной 3D-печати, в том числе в арктических регионах. Несмотря на свою футуристичность, здание органично вписалось в природный ландшафт Обского причала».

Здание построено из пенобетона 3D-принтером российского производства на заранее установленном фундаменте. С помощью технологии напечатаны не только стены, но также мебель и элементы декора. В частности, помещение украшено рисунками с элементами орнаментов коренных народов Севера.

Высокая энергоэффективность материалов позволила оптимизировать энергопотребление здания: оно не требует отопления весной и осенью, в помещении сохраняется комфортная температура и влажность воздуха. Для зимнего сезона установлена система электрического отопления.

angi.ru

Tango расширяется за счет первых беспилотных магазинов

Tango, известная своими беспилотными автозаправочными станциями в Нидерландах, запускает новую концепцию автономного магазина.



В Гааге и Схидаме в начале года открыли два бесплатных магазина под названием GO Shop By Tango. Компания выбрала разные локации, чтобы увидеть, где концепция будет работать успешней. В дальнейшем планируется ее масштабировать по всей сети.

Магазин GO Shop By Tango в Гааге окружен жилым районом и различными офисами, а магазин в Схидаме находится у съезда с автомагистрали, рядом со спортивным залом и больницей. Поэтому в ближайшем будущем будет интересно посмотреть, что потребители покупают в двух разных магазинах. В конечном счете, компания хочет предложить покупателям те товары, которые им необходимы, будь то водитель, студент или офисный работник.

В магазинах, которые работают круглосуточно, небольшой ассортимент около 70 товаров. От различных напитков и молочных продуктов до бутербродов, оберток и кондитерских изделий. Для любителей кофе две кофемашины предлагают широкий выбор различных напитков из свежих кофейных зерен. Благодаря существующим скамейкам посетители могут перекусить или выпить как внутри, так и снаружи. Торговые точки оснащены некоторыми инновационными. Для безопасного совершения покупок киоск круглосуточно под видеонаблюдением.

«Цель состояла в том, чтобы создать хорошую концепцию с умными холодильниками, инновационными решениями для магазинов и широким ассортиментом. Нам это удалось с GO Shop By Tango! Магазин находится в свободном доступе для потребителей (вход без приложения), – рассказывает Майкл Ромейн, менеджер по эффективности магазинов в Tango. – Дальше все говорит само за себя: платеж нужно предварительно авторизовать. Затем «умные» торговые автоматы точно знают, какой продукт был выбран в зависимости от веса. Затем происходит оплата через терминал с сенсорным экраном, используя дебетовую карту, кредитную карту или мобильное платежное приложение».

Топливная компания намерена в ближайшие годы открыть больше автономных магазинов на своих двухстах АЗС в Нидерландах. Магазины в Гааге и Схидаме должны дать больше информации в предстоящий период.

superstation.pro



OMV превращает использованное растительное масло в биодизель

OMV в сотрудничестве с Münzer Bioindustrie GmbH предлагает на своих 17 АЗС в Вене (Австрия) профессиональную утилизацию отработанного растительного масла.



1 кг использованного масла может быть переработан в 1 кг биодизеля на нефтеперерабатывающем заводе компании в Швехате, что позволяет сэкономить 3 кг CO₂.

Использованные кулинарные масла и жиры нельзя смывать в раковину или унитаз. Потому что, они забивают трубы и канализацию. Помимо мусорных баков и пунктов сбора мусора теперь есть еще один способ избавиться от остатков.

Надлежащая утилизация использованных кулинарных жиров и масел часто требует длительного процесса переработки. Их можно бесплатно сдать в пунктах сбора специальных отходов. OMV и Münzer Bioindustrie GmbH недавно предложили еще один вариант сбора отработанного растительного масла. В общей сложности на 17 автозаправочных станциях OMV в Вене частные лица могут утилизировать использованное растительное масло и жир в пластиковых бутылках в предусмотренных для этого контейнерах.

Münzer Bioindustrie GmbH производит, среди прочего, биодизельное топливо из собранного отработанного растительного масла на своих производственных предприятиях в Вене и Штирии. OMV использует биодизельное топливо, производимое Münzer на нефтеперерабатывающем заводе в Швехате, чтобы уменьшить выбросы CO₂ дизельного топлива.

«В Вене до 90 процентов использованного растительного масла утилизируется частными домохозяйствами ненадлежащим образом. Благодаря сборным контейнерам на 17 автозаправочных станциях OMV в Вене у частных лиц появилась еще одна возможность профессионально утилизировать отработанное растительное масло и в то же время внести важный вклад в защиту окружающей среды», – говорит Гернот Голльнер, руководитель отдела АЗС OMV в Вене.

Масла и жиры регулярно собираются в пунктах сбора, для вторичной переработки и дальнейшей



переработки, а произведенное биодизельное топливо закупается на нефтеперерабатывающем заводе в Швехате.

«Проект вдвойне устойчив. Каждый вновь собранный килограмм – это на один меньше того, что загрязняет канализацию и, следовательно, нашу окружающую среду. И в то же время это еще одна вещь, которую мы можем перерабатывать в биодизельное топливо и, таким образом, эффективно сокращать выбросы CO₂», – говорит Грегор Рейндль, управляющий директор Münzer Bioindustrie.

superstation.pro





vds.group



telegram