

vds

# Новости топливного ритейла

Итоги июля 2023



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

## В этом выпуске мы хотели бы рассказать о применении цифровых платформ и мобильных приложений на АЗС.

В современном мире цифровизация и инновации проникают во все сферы нашей жизни, и автозаправочные станции не стали исключением. Цифровые платформы и мобильные приложения активно внедряются, предоставляя ряд преимуществ и совершенно новый уровень комфорта. Благодаря этому АЗС может рассчитывать на лояльность пользователей и, соответственно, преимущества в конкурентной среде.

Цифровые платформы на АЗС представляют собой виртуальное пространство, где клиенты могут взаимодействовать с операторами станций, получать информацию о текущих акциях, ценах на топливо, а также управлять своими личными данными и предпочтениями. Это позволяет клиентам быть в курсе всех событий и предложений.

Одним из основных преимуществ таких платформ является возможность персонализированного обслуживания. Благодаря анализу данных о поведении клиентов, становится возможным предоставлять индивидуальные предложения, а также давать рекомендации, основанные на предыдущих покупках. Это способствует углублению взаимодействия клиентов с АЗС и создает уникальный опыт для каждого посетителя.

Мобильные приложения на АЗС выходят далеко за рамки простого информационного ресурса. Они становятся настоящими помощниками для клиентов, предоставляя им удобные инструменты для заказа топлива, оплаты, а также доступа к дополнительным услугам.

Одной из ключевых функций мобильных приложений является возможность заказа топлива заранее. Клиенты могут выбрать нужное количество и вид топлива через приложение, определить удобное время для заправки и даже указать, каким образом они хотели бы оплатить. Это позволяет избежать очередей и сэкономить время.

Мобильные приложения также предоставляют возможность бесконтактной оплаты. С использованием различных технологий, таких как NFC или QR-коды, клиенты могут быстро и безопасно провести оплату.

Цифровые платформы и мобильные приложения также меняют способ взаимодействия клиентов со станциями. Они предоставляют удобный канал обратной связи, где клиенты могут оставить отзывы, задать вопросы или поделиться своими предложениями. Это позволяет операторам станций быстро реагировать на запросы клиентов и улучшать качество обслуживания.

Кроме того, цифровые платформы позволяют операторам станций информировать клиентов о последних новостях, акциях и событиях. Это создает дополнительный канал коммуникации и помогает поддерживать интерес клиентов к станции на долгосрочной основе.

Современные технологии на АЗС открывают новую эру взаимодействия между клиентами и станциями, меняют топливный ритейл, делая его более доступным, комфортным и инновационным.

# Содержание

## 01 Аналитика топливно-энергетического комплекса

- 06 Рынок нефтепродуктов: в чью сторону дует ветер перемен?
- 10 Сколько сейчас стоит транспортировка российской нефти?
- 13 Определены страны Европы с самой высокой и низкой доступностью бензина
- 16 Демпфер не прошел проверку на прочность
- 22 Бензин чистят от серого
- 24 QazaqGaz намерен с октября 2023 г. начать транспортировку российского газа в Узбекистан

## 02 Развитие и переформатирование розничной сети АЗС

- 26 В Башкирии ЛУКОЙЛ построит два заправочных комплекса у автотрассы М-5
- 28 В России потребовали провести массовые проверки всех АЗС
- 31 Rompetrol продолжает комплексное расширение АЗС в Румынии
- 33 Расходы россиян на напитки и еду в АЗС превысили затраты на фастфуд
- 35 В Химках на заправке «Газпромнефть» появился первый пункт приема пластика и мелкой электроники
- 37 Безбарьерная, ультрасовременная, устойчивая – первая зарядная станция Porsche

## 03 Инновации через дизайн

- 40 Процесс реализации флагманских объектов сети ЛУКОЙЛ
- 42 Первая АЗС «Уфанефтехим» производства VDS
- 46 Капсульный вокзал в России
- 48 МФЗ «Татнефть» на трассе М-12
- 50 Фирменный стиль АЗС ASTRA в Дагестан

## 04 Инновации топливно-энергетического комплекса

- 54 «Газпром нефть» произвела первую в России заправку судна биотопливом
- 56 «Татнефть» открыла иммерсивный парк-отель «Новая земля»
- 59 ADNOC начала строительство первой на Ближнем Востоке высокоскоростной заправки водородом
- 61 Дочка TotalEnergies и финская Aliseco займутся производством «электротоплива»
- 63 Городской хаб TapQouo объединит автомобили, общественный и электротранспорт
- 65 Сеть АЗС «Газпромнефть» и «Корус Консалтинг» разработали ИТ-решение для управления сопутствующими товарами

# Рынок нефтепродуктов: в чью сторону дует ветер перемен?

Мировая логистика меняется, как и центры переработки «чёрного золота».

Турбулентность в международных отношениях за последние годы активно перекраивает логистику поставок нефтепродуктов и структуру целых рынков, которые десятилетиями работали в одном и том же ритме. При этом нельзя во всем винить противостояние России с Евросоюзом и США, в ходе которого РФ лишили доступа к топливному рынку ЕС. Изменения начали происходить задолго до этого, в том числе и с активным продвижением ESG-повестки со стороны Северной Америки, Старого Света и их ближайших партнеров.

Сегодня мировой рынок нефтепродуктов, в первую очередь моторного топлива, трансформируется таким образом, что США – традиционно ведущий производитель нефтепродуктов – сокращают объемы производства бензина и дизеля, в Европе тоже наблюдаются подобные тенденции, а Ближний Восток и некоторые страны Азии, преимущественно Китай и Индия, наоборот, быстрыми темпами наращивают мощности.

Во всем этом немаловажную роль играет экспорт российской нефти, которая теперь выступает сырьем больше для азиатских НПЗ, чем для европейских, которые долгие годы были главными потребителями РФ.

## Азия набирает обороты

Китай в последние десятилетия наращивает нефтеперерабатывающие мощности, причем процесс последовательный и происходит независимо от кризисов и различных трудностей в экономике КНР. Если в 2009 году объем производства в Поднебесной составлял 349,4 млн т, то в 2014-м он вырос до 455,8 млн т, в 2018-м достиг 582,4 млн т. Лишь в коронавирусном 2020 году было снижение производства некоторых типов нефтепродуктов. К примеру, производство бензина в Китае по итогам этого года составило 132 млн т (в 2019-м было 141 млн т). Однако все это не помешало планам китайских частных и госкомпаний по увеличению нефтеперерабатывающих мощностей в дальнейшем.

16 мая 2022 года Shenghong Refining&Chemical (дочка Shenghong Petrochemical) ввела в эксплуатацию нефтеперерабатывающий и нефтехимический комплекс в городе Ляньюньган, что на востоке КНР. Объект способен перерабатывать 16 млн т нефти в год. В марте 2023-го в провинции Гуандун введен в эксплуатацию нефтехимический проект компании PetroChina Guangdong Petrochemical (дочка CNPC), мощность переработки которого – 20 млн т нефти

в год. Важно отметить, что все эти объекты обладают инфраструктурой, способной работать по целому ряду направлений, т. е. не только создавать моторное топливо, но и другие продукты нефтехимии.

По разным оценкам, по итогам 2022-го года максимальная мощность нефтепереработки в КНР увеличилась почти до 920 млн т в год. По сути, Китай уже обогнал США. Вашингтон удержал первенство в мире по фактическому производству нефтепродуктов лишь за счет того, что его НПЗ были в 2022 году загружены на 90%, а китайские – лишь на 70%. В итоге США произвели около 800 млн т за 2022-й, а Китай – 700 млн т.

Тенденция, похоже, продолжится и в 2023 году. В I квартале этого года объем переработки сырой нефти китайскими НПЗ достиг 179,3 млн т. Это на 5,2% больше в сравнении с тем же периодом 2022 года. Важно отметить, что Пекин увеличивает мощности, полагаясь не только на внутренний спрос, который из-за медленного восстановления экономики КНР после локдаунов не слишком высокий. Большую роль играет увеличение экспорта топлива. В марте 2023-го он составил 5,5 млн т, или 1,42 млн б/с. За I квартал 2023-го рост составил почти 60% (18,2 млн т) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Поставки топлива из КНР за рубеж осуществляются, в первую очередь, в соседние азиатские страны. Это высвобождает все больше экспортных объемов других поставщиков топлива для Азии, которые переориентируют свои грузы в направлении европейского рынка. Это касается и Индии.

Объем экспорта нефтепродуктов из южноазиатской страны с 2012 по 2021 финансовый год варьировался в пределах 46-67 млн т в год. Нельзя сказать, что с 2022-го начался взрывной рост или были рекордные показатели. В 2021-22 финансовом году объем составил 61,8 млн т. Однако это и не самый худший показатель за десятилетие. Более того, есть предпосылки для увеличения экспорта, поскольку в ближайшие годы в стране будут добавлены новые мощности по переработке. В МЭА уверяют, что Индия – четвертая по величине в мире страна по объемам переработки сырой нефти – увеличит мощности на 1 млн б/с, с 5,4 млн до 6,2 млн, к 2028 году.

Аналитики из индийской Motilal Oswal Financial Services прогнозируют рост за счет нескольких проектов:

- Indian Oil Corporation увеличит мощность НПЗ Panipat в штате Харьяна до 25 млн т в год (завершится в сентябре 2024-го);
- расширение НПЗ в штате Гуджарат до 18 млн т

в год и НПЗ в городе Баруни до 9 млн т в год (завершится в 2023 году);

– BPCL расширит мощности НПЗ завода в Бине (Мадхья-Прадеш) с 7,8 млн т в год до 11 млн т в год; HPCL увеличит производство на своих НПЗ в Bathinda и Vizag (с 8,3 млн до 15 млн т в год) и запустит новый завод в Бармере (окончание работ в 2024 финансовом году);

– Saudi Aramco и ADNOC построят новый крупный нефтеперерабатывающий и нефтехимический комплекс стоимостью \$44 млрд в Махараштре мощностью в 1,5 млн б/с, правда, проект может быть меньше из-за пока неразрешенных проблем с покупкой земли для объекта.

Нарращивает мощности и Ближний Восток. Нефтеперерабатывающие мощности региона увеличились с 10,684 млн б/с в 2016 году до 12,145 млн б/с в 2021 году при среднегодовом темпе роста в 2,6%. Ожидается, что объемы к 2026 году вырастут до 15,480 млн б/с.

Крупнейшие нефтепереработчики Ближнего Востока, если брать итоги 2021 года – это Саудовская Аравия, Иран, ОАЭ, Ирак и Турция. На их долю приходится 78% от всей переработки нефти в регионе.

Ожидается, что к 2026 году на Ближнем Востоке начнут работу 18 новых НПЗ. Некоторые уже частично запущены или ведутся работы по расширению мощностей. Крупнейшие среди новых проектов и тех, что расширяются, по оценкам DMS Global:

- запуск нового НПЗ Аль-Зур в Кувейте (615 тыс.б/с);
- инвестиции Saudi Aramco в три НПЗ, расположенные в Рас-Тануре, Янбу и Эр-Рияде (общая мощность – 400 тыс.б/с), контракт Saudi Aramco и Total Energies о строительстве НПЗ Amiral стоимостью \$11 млрд (сможет производить 1,65 млн т этилена в год);
- расширение НПЗ ADNOC в Рувайсе (ОАЭ), позволяющее заводу после завершения проекта перерабатывать до 420 тыс. б/с более тяжелых и высокосернистых сортов нефти;
- программа модернизации НПЗ Варсо в Бахрейне, увеличивающая мощности переработки с 267 тыс. до 360 тыс. б/с;
- совместный проект Кувейта и Омана нового НПЗ Duqm, который сможет перерабатывать 230 тыс. б/с.

## Европа и США теряют инициативу

Азия становится главным драйвером роста по увеличению нефтеперерабатывающих мощностей в мире. В июньском отчете МЭА говорится, что в период с 2022 по 2028 год в мире планируется ввести более 6 млн б/с новых мощностей по перегонке сырой нефти. В то же время планируется закрыть мощности на 1,6 млн б/с, в результате чего чистый

прирост составит 4,4 млн б/с. При этом, отмечают в агентстве, больше всего объектов по переработке будет установлено именно к востоку от Суэца (т.е. в Азии), а вот в Атлантическом регионе (Европа и США) будет лишь незначительный рост.

К 2028 году, говорится в прогнозе МЭА, в Китае мощности нефтепереработки увеличатся по сравнению с показателями 2022 года на 1,5 млн б/с, в Индии – на 1 млн б/с, ближневосточных странах – на 900 тыс. б/с, а вот в США они снизятся на 100 тыс. б/с, в Европе – на 200 тыс. б/с.

В США, где нефтеперерабатывающих мощностей традиционно было больше всего в мире, наблюдается застой в отрасли. Последний крупный нефтеперерабатывающий завод в стране был построен в 1977 году – в Луизиане. В 2020 и 2021 гг. в Штатах закрылось 6 НПЗ, что сократило общий объем выработки на 750 тыс. б/с. В декабре 2021-го США перерабатывали 17,9 млн б/с, хотя еще в 2019-м показатель был чуть более 19 млн б/с, т. е. страна за два года лишилась примерно 1,1 млн б/с мощностей. Самым большим фактором последнего снижения нефтеперерабатывающих мощностей стало закрытие НПЗ Alliance мощностью 255,6 тыс. б/с в Луизиане после того как ему нанес ущерб ураган Ида. В 2022-м эту потерю удалось лишь частично компенсировать за счет расширения мощностей на других НПЗ.

В апреле 2022-го выбыл из строя еще один крупный НПЗ страны – завод, принадлежащий LyondellBasell, мощность которого составляла 263 776 б/с. В мае 2023 года компания заявила, что пока не уверена, что успеет покинуть бизнес нефтепереработки к 2025 году, однако подчеркнула, что в итоге все равно уйдет из отрасли, а свой НПЗ переоборудует в объект по производству экологически чистых энергоносителей (в том числе водорода).

Только в июне 2023 года, согласно данным Минэнерго США, удалось довести показатель нефтепереработки до 18,1 млн б/с. Правда, это без учета расширения нефтеперерабатывающего завода Eххоп в Бомонте, штат Техас, на 250 тыс. б/с, который был введен в эксплуатацию в марте этого года.

Очень большую роль во всех этих сокращениях мощностей, нежелании компаний инвестировать в ремонт, расширение и постройку новых НПЗ, сыграла «зеленая» политика Байдена. Его агрессивная стратегия по навязыванию авторынку электромобилей, а также снижению субсидий для нефтегазового сектора объективно вынуждает компании направлять средства на выплату дивидендов акционерам, тратить средства на ВИЭ-проекты, но при этом игнорировать нужды нефтепереработки.

Примерно та же ситуация в странах Евросоюза, где государства договорились отказаться от продаж и производства авто на ДВС с 2035 года. В Старом Свете попросту нет серьезных стимулов для постройки новых НПЗ и даже массовой модернизации уже действующих. Даже в условиях, когда им приходится переходить на нероссийские сорта нефти, хотя раньше многие из них использовали Urals. Исключением можно считать лишь отдельные случаи, вроде инициативы польской Orlen, которая модернизировала свой объект в Литве.

В 2021 году, по данным Eurostat, нефтеперерабатывающие заводы ЕС произвели 521,0 млн т бнэ нефтепродуктов. Это было больше, чем в 2020-м лишь на 3,2%, хотя именно в этом коронавирусном году было зафиксировано наименьшее количество произведенных нефтепродуктов в Евросоюзе с момента начала наблюдений за показателями (в 1990 году). Для сравнения: пик добычи приходился на 1998 год (645,5 млн т бнэ) и 2006 год (642,2 млн т бнэ).

Конечно, ЕС все равно еще важный игрок среди производителей нефтепродуктов. Согласно статистическому обзору BP World Energy 2018, перерабатывающие мощности страны Евросоюза – более 14 млн б/с, что составляет около 14% от общих мировых мощностей. Однако тенденция такова, что сегодня даже нефтегазовые компании в Европе не заинтересованы инвестировать в нефтепереработку, напротив, они вынуждены интегрироваться в отрасли, связанные с электромобилями и проектами, сокращающими выбросы CO2. Уделяется все больше внимания производству биотоплива. По данным Transport & Environment (штаб-квартира в Брюсселе), около 75% от \$42,23 млрд запланированных инвестиций европейского нефтеперерабатывающего сектора в альтернативные виды топлива до 2030 года пойдут именно на увеличение производства биотоплива.

При этом, как утверждают эксперты в майском отчете Fitch Ratings, падает рентабельность обычных НПЗ в ЕС. Она пока выше средних значений, но с 2022 года, когда начали действовать запреты на российские углеводороды, стала снижаться.

Более того, часть крупных НПЗ в Европе, вроде завода в Шведе или на Сицилии, не могут выйти на нормальный уровень мощности, поскольку им не хватает сырья (ранее поступало из РФ), а на организацию новых каналов поставок нужны время и постройка соответствующих коммуникаций.

Ирония в том, что в ЕС этом году признали, что план по отказу от авто на ДВС к 2035 году невыполним. В отчете Европейской счетной палаты (ЕСА) сказано, что производители ЕС столкнутся с нехваткой

сырья для аккумуляторов с 2030 года из-за растущего глобального спроса и ограничений на внутренние поставки в ЕС.

По плану мощности для производства аккумуляторов в Европе должны быстро развиваться – с 44 ГВт\*ч в 2020 году до 1200 ГВт\*ч к 2030 году. Однако аналитики из ЕСА уверяют, что такой прогноз никоим образом не гарантирован и может быть сорван рядом экономических факторов. Это говорит о том, что Европа ничего не делает для развития собственной нефтепереработки, но в будущем вынуждена будет пользоваться услугами иностранных нефтепереработчиков. Разумеется, это будут не российские компании – ведь эмбарго в ЕС никто не отменял, – а корпорации из Азии, которые в последние годы активно наращивают нефтеперерабатывающие мощности и увеличивают экспорт на европейский рынок.

Подводя итоги, можно сказать, что эмбарго на российские нефтепродукты со стороны Евросоюза, США и их партнеров сыграло, особенно для европейского рынка, злую шутку. Российская нефть, которая была сырьем для производства на российских НПЗ (включая те, что расположены на территории ЕС), продающих нефтепродукты в Европу, теперь стала ресурсом для индийских, китайских и ближневосточных НПЗ, от которых во многом сегодня зависит Старый Свет. Насытить свой рынок за счет внутреннего производства ЕС не может, как и за счет поставок из Северной Америки. В этих регионах объемы производства стагнируют и даже снижаются. Таким образом, Брюссель, заставив российские нефтегазовые компании развернуться на Восток, сам в итоге делает то же самое. Европа покупает у Азии все больше нефтепродуктов, произведенных в том числе из той же российской нефти, от которой отказался ЕС.

Это хорошо видно на примере поставок из Индии. До начала СВО РФ на Украине Европа импортировала из Индии в среднем 154 тыс. б/с дизтоплива и авиатоплива, а к апрелю 2023-го показатель вырос до 200 000 б/с. Все виды моторного топлива в импорте ЕС из Индии составили 360 000 б/с. Разумеется, такой вариант вполне устраивает не только Москву, которая нашла новые каналы сбыта для нефти, но и Нью-Дели. По данным Министерства торговли и промышленности Индии, в апреле 2023 года российская нефть обходилась стране в \$68,21 за баррель, тогда как нефть из Саудовской Аравии – \$86,96. Старый свет не избавился от зависимости, он просто сделал «рокировку», еще и добавив в цепочку поставок посредника. При этом российская нефтянка жива, а азиатская нефтепереработка, в отличие от американской и европейской, развивается.

oilcapital.ru

# Сколько сейчас стоит транспортировка российской нефти?

За последний год российский нефтяной сектор столкнулся с самыми серьезными за последние 30 лет вызовами на внешних рынках.



Нефтяным компаниям пришлось искать новые рынки вне Европы, менять логистику и схемы расчетов за нефть и нефтепродукты, закупать танкеры и налаживать параллельный импорт необходимых материалов и оборудования. Одной из ключевых задач стало обеспечение стабильной транспортировки сырья на новые рынки – в Китай и Индию. До этого в КНР поставлялась в основном смесь ВСТО из Козьмино и другие сорта нефти, добываемой на Дальнем Востоке, а на Индию приходилось менее 1% российского нефтяного экспорта. Введенные странами ЕС и США ограничения привели к тому, что сейчас свыше 90% всего российского экспорта приходится на Индию и Китай.

## Новая нормальность

Перенаправление поставок на новые рынки и перестройка логистики привели к коренным изменениям в сфере фрахта. Два года назад этот рынок был понятен и прозрачен и для экспортеров, и для регулятора. Нефть отгружалась в портах Балтики и Новороссийске и через три-четыре дня оказывалась в европейских портах. Стоимость транспортировки колебалась в пределах \$2–3 за баррель, перевозки осуществлялись в основном европейскими компаниями, а ставки фрахта котировались западными агентствами.

Год назад ситуация полностью изменилась: многие западные судоходные компании ушли с российского рынка, транспортировка на новые рынки требовала больше времени (путь из Новороссийска в порты Западной Индии занимает 20–25 дней против 5–6 дней в итальянскую Аугусту), а ценовых индикаторов, которые позволяли бы участникам рынка ориентироваться в изменившихся условиях, попросту не было.

Сейчас российский рынок оказался в состоянии «новой нормальности»: в последние полгода объемы экспорта и структура поставок нефти остаются

сравнительно стабильными, предложение танкеров выросло. Но есть ли у этого рынка сейчас ценовые индикаторы, которым доверяли бы и участники, и регулятор?

## Российский рынок фрахта

Как сейчас устроен российский рынок фрахта танкеров для перевозок сырой нефти? Предложение можно условно разделить на три сегмента: российские компании («Совкомфлот», «Роснефтефлот», «Газпромнефть Шиппинг» и др.), западные компании и так называемый «теневой флот», состоящий из недавно купленных танкеров, а также судов, ранее участвовавших в перевозках нефти из Ирана, Венесуэлы, Северной Африки. Сейчас на западные компании, доминировавшие в перевозках российской нефти до 2022 года, приходится лишь 28% рынка. Эти компании продолжают общаться с западными судовыми брокерами и рассказывать о своих сделках. Поэтому ставки фрахта, рассчитываемые западными судовыми брокерами, сейчас отражают ситуацию лишь для небольшой части рынка.

Что же происходит с рынком в целом? Для того чтобы получить ответ на этот вопрос, Институт энергетики и финансов в рамках проекта Центра ценовых индексов Газпромбанка в январе 2023 года начал оценивать стоимость фрахта для российских нефтяных грузов. Оценки основаны на опросе российских судоходных компаний и трейдеров. Сейчас мы каждую неделю рассчитываем стоимость транспортировки российской нефти по наиболее востребованным маршрутам из портов Балтики, Новороссийска и Козьмино. Полгода – совсем небольшой срок, но за это время и мы, и рынок увидели немало (см. рисунок).

В начале года стоимость транспортировки нефти из портов Балтики в Северный Китай превышала \$18/барр. (\$130/т), отдельные спотовые сделки прохо-

Стоимость транспортировки российской нефти в Индию, июнь 2023



Стоимость транспортировки российской нефти в Китай, июнь 2023



Динамика стоимости транспортировки нефти из России на новые рынки, \$/барр

дили по \$26–27/барр. Уникальный случай не только в российской, но и в мировой практике – фрахт превышал половину стоимости нефти на FOB. Резкий рост ставок фрахта был связан с введенным странами ЕС в декабре 2022 года эмбарго на импорт нефти из России и «потолком цен», из-за которого предложение танкеров сократилось, а «санкционные премии» – выросли. Однако, как и в 2022 году, рынок быстро адаптировался к новым условиям: уже в марте ставки начали снижаться. Сейчас стоимость транспортировки российской нефти в Западную Индию из Новороссийска составляет \$6,8–7/барр., из портов Балтики – \$9,5–10/барр. Июнь стал первым в 2023 году месяцем, когда ставки фрахта даже на сверхдальних направлениях оказались ниже психологически важного уровня в \$13,5/барр. (\$100/т): из Балтики в Северный Китай – \$13,2/барр., или \$96/т. Конечно, говорить о «низких» ставках сейчас сложно, пока что российский рынок вернулся к уровням сентября – октября прошлого года.

#### Ниже ставки фрахта, меньше дисконт

Что будет дальше? Мы ожидаем, что стоимость фрахта продолжит снижаться, и уже осенью транспортировка нефти из Новороссийска в Западную Индию может стоить \$6/барр. Наш оптимизм связан с высоким предложением танкеров и со стабильным спросом на российскую Urals на новых рынках. В начале 2022 года почти никто не ожидал, что индийские НПЗ смогут быстро перестроиться на переработку Urals, отличающуюся по составу от сырья из Ирака и Саудовской Аравии. Однако сейчас доля российской нефти в индийском импорте превышает 45%, в ресурсах НПЗ в целом – 35%, а по отдельным заводам она выше 80%.

Российскую нефть активно покупают не только частные, но и крупнейшие государственные нефтяные компании: во время ПМЭФ глава государственной Indian Oil Corp., крупнейшей нефтеперерабатывающей компании Индии, заявил о планах увеличить импорт из России до 30% от объемов переработки на НПЗ группы. Наличие таких крупных игроков также приводит к снижению стоимости фрахта.

В долгосрочной перспективе устойчивость рынка зависит от развитости физической и коммерческой инфраструктуры – России нужен собственный большой танкерный флот (по примеру Китая, Ирана, других стран), собственные ценовые агентства, собственный страховой клуб. Это позволит избежать ценовых «качелей», когда уход одного крупного иностранного игрока на недели, а иногда и на месяцы дестабилизирует рынок. Первые шаги в этом направлении уже сделаны – «теневой флот» уже обеспечивает достаточное предложение, а принимаемые Правительством меры по финансированию строительства новых танкеров создают задел для увеличения флота в будущем. Коммерческая инфраструктура пока формируется во многом «стихийно», на рынке уже есть много игроков. Стоимость фрахта рассчитывают и ценовые агентства, включая Центр ценовых индексов, и многие крупные судовые брокеры. И от того, насколько этот процесс будет успешным, будут ли готовы участники рынка и регуляторы к диалогу, во многом зависит развитие рынка перевозок в ближайшие несколько лет.

itek.ru

# Определены страны Европы с самой высокой и низкой доступностью бензина

Больше всего бензина на свои зарплаты могут купить жители Люксембурга, меньше – Румынии.



Люксембург снова возглавил рейтинг стран Европы по доступности бензина, также лидируют Ирландия и Великобритания, Россия расположилась на 15-м месте. При этом меньше всего топлива могут позволить себе жители Румынии.

#### На рынке спокойно

Эксперты отмечают, что на фоне очень волатильного 2022 года первая половина 2023 года на европейском топливном рынке была более спокойной, что в первую очередь обусловлено стабилизацией нефтяных цен. Цена нефти Brent почти все полугодие колебалась в узком коридоре 70–80 долларов за баррель, лишь изредка выходя за его пределы. Согласно исследованию, в среднем по европейским странам цена бензина выросла незначительно, а цена дизельного топлива даже снизилась. Эксперты объясняют это фактором высокой базы, так как в прошлом году из-за санкционных ограничений поставок из России цена дизельного топлива росла очень быстрыми темпами. При этом доступность бензина зависит не только от его стоимости, но и от доходов граждан, отмечают аналитики.

Эксперты РИА Новости, опираясь на данные официальной статистики, для оценки доступности автомобильного топлива в странах Европы составили рейтинг по объему бензина, который могут приобрести на свои среднемесячные зарплаты их жители.

При составлении рейтинга использовались данные статистики стран Европы о ценах на бензин с октановым числом 95 по состоянию на начало июля 2023 года. По Казахстану и Норвегии – по итогам мая 2023 года. Изменение цен рассчитано в национальной валюте стран.

#### Россия на 15-м месте

Лидером рейтинга снова стал Люксембург, возглавивший его с большим отрывом. Его жители имеют возможность купить на свои средние зарплаты более 2,5 тысячи литров бензина. Цены на топливо в этом государстве относительно невысокие, при этом зарплаты одни из самых больших в Европе. Второе место заняла Ирландия с 2 тысячами литров. В первую пятерку рейтинга входят также Великобритания, Австрия и Норвегия: здесь население может приобрести на свои среднемесячные зарплаты более 1800 литров бензина.

Россия расположилась в рейтинге на 15-м месте, между Кипром и Испанией. Жители РФ могут приобрести на свои среднемесячные зарплаты около 1171 литра 95-го бензина.

Последнее место в рейтинге по доступности бензина для населения занимает Румыния. Ее граждане имеют возможность приобрести только 549 литров топлива, что почти в пять раз меньше лидирующего Люксембурга, и в два раза меньше, чем в России. Кроме Румынии нижние строчки рейтинга занимают Венгрия (610 литров), Хорватия (622), Словакия (623) и Латвия (650).

#### Бензин дорожает

Согласно исследованию, в абсолютных ценах (без привязки к зарплате) наиболее низкие цены на бензин из всех стран, участвующих в рейтинге, отмечены в Казахстане. В пересчете на рубли цена литра 95-го бензина там составляет 44,7 рубля. На втором месте по дешевизне топлива находится Россия с ценой 52,9 рубля за литр. По данным Росстата, по сравнению с началом года цена на бензин в РФ выросла на 3%.

Белоруссия – на третьем месте по дешевизне бензина: около 70 российских рублей за литр. Эксперты отмечают, что далее относительно низкие цены на топливо фиксируются в странах Восточной Европы.

Самый дорогой бензин продается в Финляндии – почти 200 рублей за литр. В Нидерландах, Дании, Греции и Германии литр бензина обойдется дороже 182 рублей.

Самая низкая цена на дизельное топливо зафиксирована в России – 58,4 рубля за литр. В Казахстане и Белоруссии дизтопливо тоже относительно дешевое – 58,8 и 70,1 рубля за литр соответственно. Дороже всего дизтопливо снова обходится жителям Финляндии (189,5 рубля за литр) В Швеции, Великобритании, Бельгии и Италии стоимость превышает 165 рублей.

«Динамика цен на бензин была неоднородной. Подорожание произошло в 19 странах из 31, участвующих в рейтинге. Наиболее существенно стоимость бензина увеличилась в Словении (+13,8%), Норвегии (+11,1%) и в Нидерландах (+9,6%)», – говорится в пояснительной записке к исследованию.

Эксперты отмечают, что снижение цен на бензин фиксировалось в 12 странах. Наиболее значительное снижение произошло в Венгрии (–12,6%), Великобритании (–4,4%) и Беларуси (–4,1%).

Стоимость дизельного топлива, в свою очередь, снизилась во всех странах, кроме Казахстана, где произошел рост на 21,8%.

#### Прогноз

Эксперты РИА Новости полагают, что во второй половине года цена нефти увеличится из-за снижения добычи странами ОПЕК и Россией, поэтому и цены на бензин и дизельное топливо также вырастут. В целом, полагают аналитики, ситуация будет менее напряженной, чем в прошлом году, и среднегодовые цены на моторное топливо будут примерно на уровне 2022 года, а значит, доступность бензина во многом будет определяться динамикой доходов населения.

В России эксперты ожидают ускорение роста цен во второй половине года из-за сокращения субсидий нефтеперерабатывающим заводам в рамках механизма демпфера. При этом за год рост цен будет ниже инфляции и составит не более 5%. Таким образом, при сохранении текущего темпа роста заработной платы доступность бензина для жителей РФ может повыситься, заключают эксперты.

ria.ru



# Демпфер не прошел проверку на прочность

Для обеспечения устойчивого и прогнозируемого бюджетного наполнения нужно соблюсти ряд важных условий.



Нефтегазовые доходы бюджета России зависят от цен на нефть и нефтепродукты, формируемых на западных рынках. Согласно Налоговому кодексу РФ, мировые цены учитываются при расчете налогов и платежей для НГК, а именно: налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ), налога на дополнительный доход (НДД), экспортной пошлины.

Напомним, что в российской практике применяются также субсидии для нефтегазовых компаний со стороны государства: обратный акциз на нефтяное сырье, демпфирующая компонента и инвестиционная составляющая.

## В состоянии неопределенности

Все нефтегазовые налоги рассчитываются по формулам и зависят от конъюнктуры внешнего рынка, а именно от цены на нефть марки Urals в средиземноморском регионе и Роттердаме. В свою очередь, налогообложение нефтепродуктов определяется котировками в Роттердаме. Это создает неопределенности при формировании прогнозного бюджета России и приводит к значимым фактическим отклонениям от плановых показателей.

Акцизы на нефтепродукты не включаются в состав нефтегазовых доходов, но это единственный налог, утверждаемый в рублях за тонну и имеющий фиксированное значение на год. Поэтому прогноз по сумме получаемых акцизов на нефтепродукты наиболее реалистичен.

По итогам шести месяцев 2023 года общие нефтегазовые доходы бюджета составили 3 382 млрд рублей, а снижение к уровню 2022 года – 47%, прежде всего за счет сокращения цены на нефть Urals. В частности, доходы от НДПИ на нефть снизились на 44%, на газовый конденсат – на 10%. Налоговые платежи газовой отрасли возросли на 57%, однако не за счет производственных показателей, а исключительно благодаря изъятию у «Газпрома» 50 млрд рублей в период с 1 января 2023 года по 31 декабря 2025 года. Доходы бюджета от экспортной пошлины на нефть сократились на 69%, на нефтепродукты – на 68%, на газ – на 79%.

В свою очередь, выплаты из бюджета также уменьшились: обратного акциза на нефть – на 22% за счет снижения цен на сырье; демпфирующей компоненты – на 58% из-за введения скидки на нефть; инвестиционной составляющей – на 24% (см. табл. 1).

## Забыли про маржинальность

НДПИ на нефть играет ключевую роль в наполнении бюджета России, при этом сумма доходов от данного налога за первое полугодие 2023 года оказалась

	1 полугодие 2022 г.	1 полугодие 2023 г.	+/- в % 2023 к 2022
Нефтегазовые доходы	6376	3382	- 47 %
НДПИ	5548	3579	- 36 %
Нефть	4959	2794	- 44 %
Газ	378	594	57 %
Газоконденсат	211	191	- 10 %
Экспортная пошлина	1664	393	- 76 %
Нефть	344	106	- 69 %
Газ	1175	241	- 79 %
Нефтепродукты	146	46	- 68 %
НДД	1024	403	- 61 %
Обратный акциз на нефтяное сырьё	- 514	- 403	- 22 %
Демпфер	- 1284	- 543	- 58 %
Инвестиционная составляющая	- 62	- 48	- 24 %

Таблица 1. Распределение нефтегазовых доходов и расходов бюджета за январь – июнь 2022 года и январь – июнь 2023 года, млрд рублей

выше общей суммы нефтегазовых доходов, а выпадающие доходы бюджета в виде платежей нефтеперерабатывающим и нефтехимическим предприятиям (обратного акциза, демпфера и инвестиционной составляющей) превысили 1 трлн рублей.

Предполагаемая корректировка демпфера, предусматривающая сокращение выплат на 50 %, лишь временно улучшит ситуацию для бюджетного наполнения и может быть эффективна на промежуточном этапе. Но сам механизм демпфера не может оцениваться как эффективная субсидия, так как для одних предприятий это сверхприбыль, а для других демпфер может не покрывать издержки. Поэтому необходим порядок расчета субсидий с учетом маржинальности, которая у каждого предприятия разная.

В целом, помимо цен реализации конечной продукции на маржинальность влияет цена закупки нефтяного сырья для переработки, которая сейчас возросла вслед за повышением курса доллара, как это ни парадоксально звучит.

То есть когда цена на нефть на внутреннем рынке была приемлемой – до 30 тыс. рублей за тонну с учетом НДС – выплаты по демпферу зашкаливали, а маржа НПЗ росла.

Но за последние две недели цена на нефть выросла на 10 тыс. рублей за тонну (см. рис. 1), сократилась и маржа переработки. При этом одновременно уменьшился и демпфер.

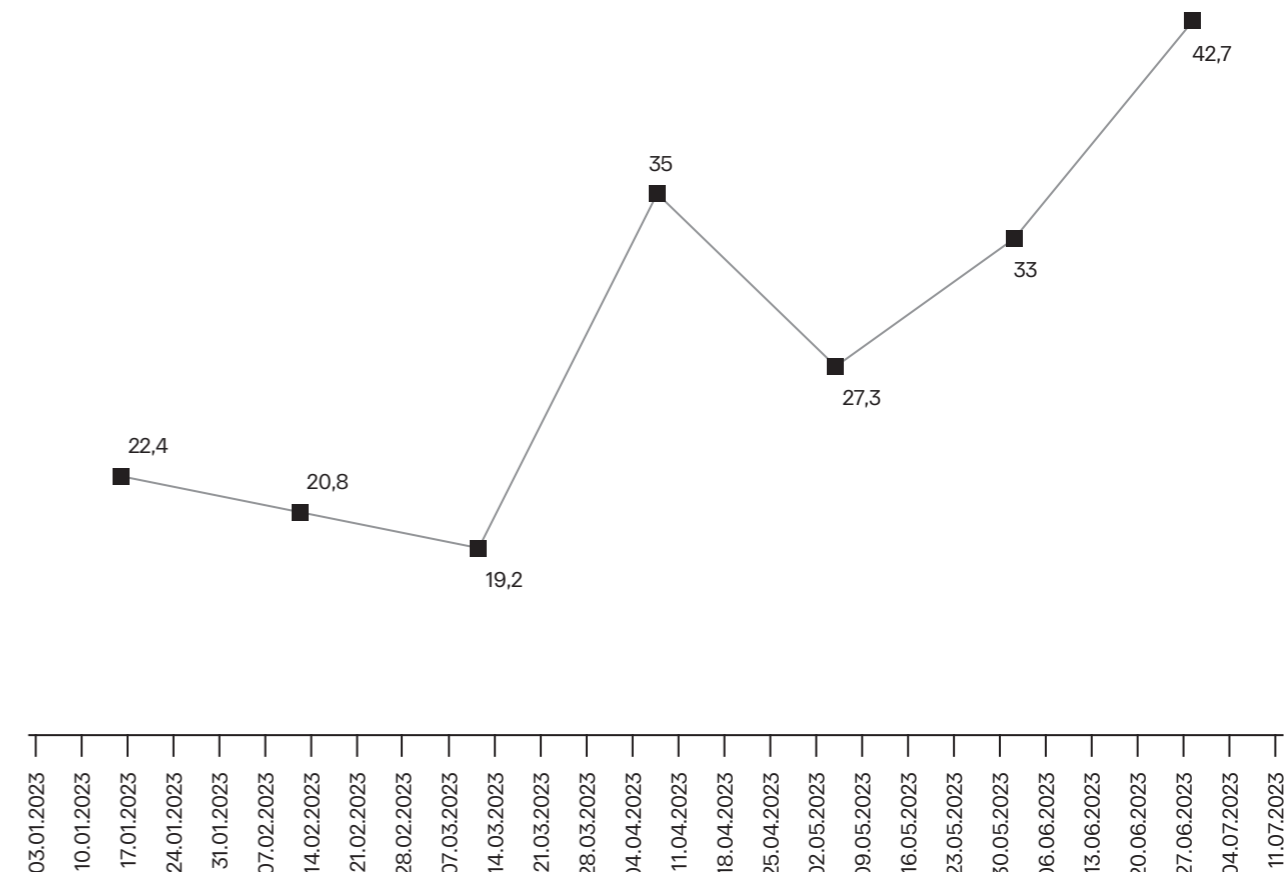


Рис 1. Цена на нефть на базисе Нижневартовск, тыс. рублей за тонну с учетом НДС

Такие «волны» являются шоковыми как для бюджета, так и для рынка, и нужны коренные изменения комплексных подходов к ценообразованию для обеспечения устойчивого развития отрасли.

#### Полумеры не помогут

Обратный акциз на нефть и демпфер введены в отрасли начиная с 2019 года с целью компенсировать регулирующее воздействие на цены на моторное топливо на внутреннем рынке в соответствии с соглашением о заморозке цен, заключенным Правительством РФ с российскими компаниями – собственниками НПЗ.

При этом экспортная цена на бензин в начале 2023 года была выше внутренней в два раза (см. рис. 2). Производство бензина в России традиционно обеспечивало в основном потребности внутреннего рынка.

Если на экспорт дизельного топлива из России приходится 47% от его производства в стране, то бензина – лишь 17%. Таким образом, 83% производимого бензина подпадает под налоговые субсидии. Но здесь возникает вопрос: если не выплачивать демпфер, то весь бензин будет уходить на экспорт? Конечно же, нет: странно предположить, что наши социально ориентированные компании, имеющие собственные заправочные комплексы, будут направлять топливо не в розницу, а на экспорт. Тем бо-

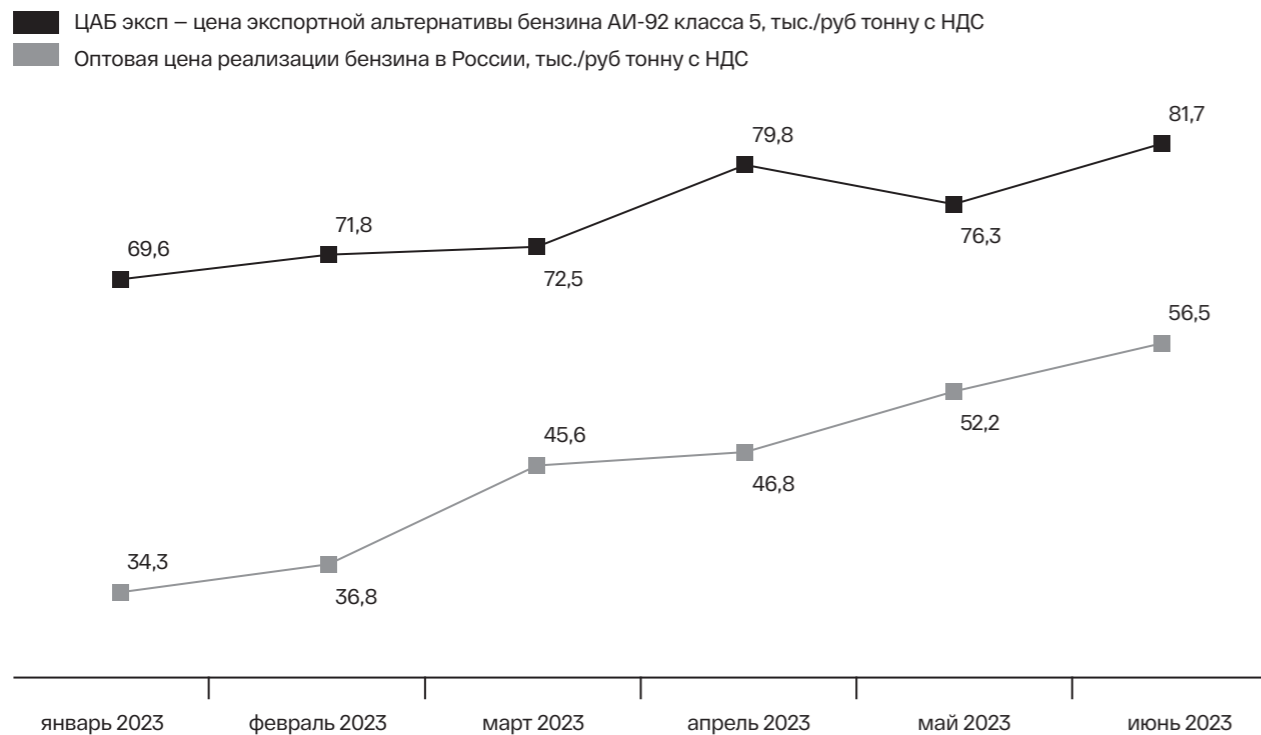


Рис 2. Динамика цен на бензин в первой половине 2023 года, руб./т

лее что топливная розница постоянно развивается и трансформируется в сторону большей диверсификации бизнеса, расширяется зарядная инфраструктура для электромобилей.

На рис. 3 как раз представлена ориентация крупнейших российских производителей бензина на внутренний рынок.

16 февраля 2023 года Государственная дума РФ приняла в третьем чтении закон об ограничении дисконта на российскую нефть Urals по отношению к Brent для расчета нефтяных налогов. Согласно изменениям, внесенным в часть вторую Налогового кодекса РФ, дисконт при расчете НДС и НДС ограничен следующими параметрами: с 1 апреля по 30 апреля 2023 года – \$34/барр., с 1 мая по 31 мая 2023 года – \$31, с 1 июня по 30 июня 2023 года – \$28, с 1 июля 2023 года – \$25/барр.

Правительство России также с 1 апреля 2023 года изменило методологию расчета топливного демпфера. По бензину с сентября 2022 года цена экспортной альтернативы в формуле демпфера рассчитывалась с учетом дисконта в цене Urals относительно Brent.

Новым законом предусмотрены ограничения данного дисконта: по бензину с января по март 2023 года – в \$20/барр., с апреля 2023 по декабрь 2025 года – в \$25/барр.; по дизельному топливу с апреля по декабрь 2023 года – \$10/барр.

22 февраля 2023 года был подписан приказ Минэнерго №95 «Об утверждении Порядка мониторинга цен на российскую нефть, поставляемую на экспорт». Согласно данному документу, при мониторинге подлежит сбору следующая информация о ценах на российскую нефть и другие марки сырья: – предоставляемая Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржей; – публикуемая международным ценовым агентством «Аргус Медиа Лимитед»; – данные о статистической стоимости российской нефти, поставляемой на экспорт, предоставляемые Федеральной таможенной службой в Министерство энергетики РФ.

Однако снижение и ограничение дисконтов не поможет решить задачу устойчивого прогнозируемого бюджетного наполнения и динамичного развития отрасли, если не будет соблюден ряд условий.

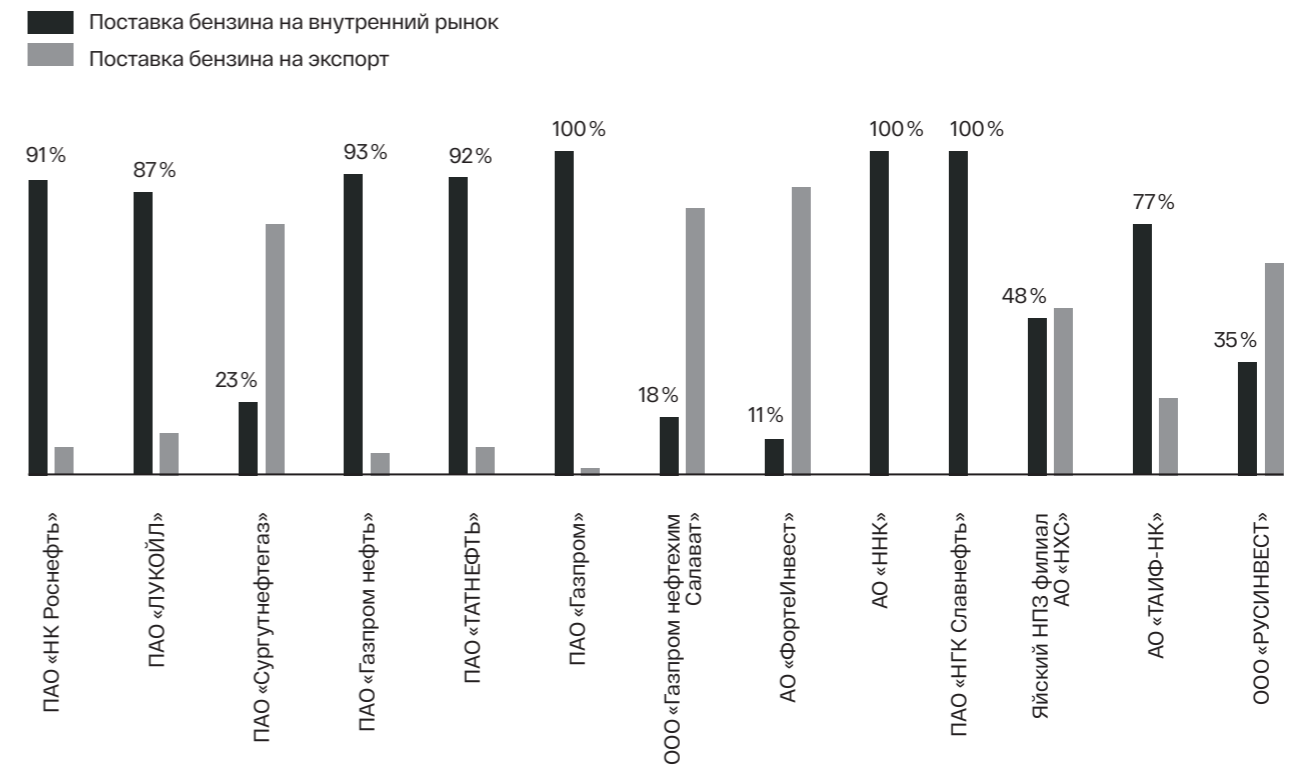


Рис 3. Соотношение поставок бензина на экспорт и на внутренний рынок по крупнейшим производителям, %

Во-первых, внутренняя цена на нефть не должна зависеть от курса национальной валюты. Во-вторых, формулы НДС для внутренних поставок должны быть откреплены от цены на нефть на внешнем рынке. В-третьих, надо прекратить рассчитывать субсидии в зависимости от цен на несуществующем уже для российских предприятий европейском рынке. В-четвертых, следует учитывать разницу в цене различных по качеству сортов нефти. В-пятых, надо утвердить фиксированные значения цен на нефть и нефтепродукты для целей налогообложения по принципу акцизов на нефтепродукты. Наконец, в-шестых, необходимо учитывать фактор снижения маржинальности предприятий на фоне роста закупочных цен на нефтяное сырье.

itek.ru

# Бензин чистят от серого

Правительство хочет ограничить число экспортеров топлива.



Как стало известно «Ъ», правительство обсуждает ограничение числа экспортеров бензина для борьбы с серыми схемами его вывоза. Речь идет об экспорте объемов, которые были изначально отгружены на внутренний рынок и на которые были выплачены субсидии в виде демпфера. Предполагается, что будет сформирован ограниченный перечень НПЗ, которые выпускают товарный бензин, и только им будет разрешен его экспорт. В результате мини-НПЗ могут быть отрезаны от экспорта, но источники «Ъ» отмечают, что согласование перечня экспортеров будет непростым и займет время.

Минэнерго обсуждает с правительством проект документа об ограничении экспорта бензина, рассказали несколько источников «Ъ», знакомых с такими планами. Он предполагает введение закрытого списка НПЗ, которым будет разрешено поставлять топливо на экспорт. Мера направлена на пресечение серого экспорта бензина, что, по мнению регуляторов и участников рынка, является одной из причин роста оптовых цен в последние месяцы. Два собеседника «Ъ» утверждают, что соответствующие предложения Минэнерго уже направило вице-премьеру по ТЭК Александру Новаку. Господин Новак на совещании с нефтекомпаниями 30 июня поручал ФАС и Минэнерго проработать меры по недопущению серого экспорта, следует из протокола.

Александр Новак, вице-премьер, о проблеме роста цен на бензин, 21 июля: «У нас есть определенные предложения. Я на днях проводил совещание, поручил до пятницы проработать кое-какие вопросы».

Проблема так называемого серого экспорта обострилась в прошлом году. Из-за падения оптовых цен на топливо на фоне санкций при высоких ценах за рубежом российским экспортерам, в том числе формально не связанным с нефтекомпаниями трейдерам, стало выгодно закупать его на внутреннем рынке, а далее отправлять на экспорт. В таком случае экспортер получал топливо, чья цена была снижена на величину демпфера. Сделки оказывались выгодными даже несмотря на то, что в таком случае трейдер вынужден был платить акциз и НДС, которые при нормальном экспорте не платятся.

Правительство попыталось пресечь серый экспорт, но полностью это сделать не удалось. Так, с 2023 года правительство ввело заградительную пошлину в 20 тыс. руб. за тонну за экспорт бензина и дизтоплива, за которые уже был уплачен демпфер. Но, поскольку на НПЗ она не распространилась, ряд экспортеров продолжили применять схемы серого экспорта.

По мнению нескольких собеседников «Ъ», речь прежде всего идет о средних и мини-НПЗ, которые

не производят товарный продукт, – они и должны стать целью запрета.

«Возможна ситуация, что покупается АИ-92, присадками и добавками доводится до 95-го или 100-го бензина и после этого экспортируется», – отмечает один из собеседников «Ъ». «Мини-НПЗ или связанные с ними компании остаются крупнейшими серыми экспортерами. Именно поэтому важно, чтобы перечень разрешенных экспортеров бензина был максимально ограничен», – добавляет другой источник «Ъ». Но он допускает, что «в силу тех или иных причин» реализовано это может быть не в полной мере. Пока документ находится на стадии обсуждения, и собеседники «Ъ» полагают, что принять его успеют не ранее четвертого квартала 2023 года.

По словам источников «Ъ», отрезав серые объемы экспорта, регуляторы могут создать условия для более пристального контроля за поставками. Впрочем, предпосылок для введения формальных квот на экспорт сейчас нет: рекомендации по объемам поставок и дальше будут формулироваться на еженедельном оперативном штабе Минэнерго. Еще в мае глава ФАС Максим Шаскольский заявлял о готовности поддержать ограничение на экспорт бензина. По данным «Ъ», экспорт высокооктановых бензинов с начала года составляет чуть менее 2,9 млн тонн, что на 42% больше, чем год назад.

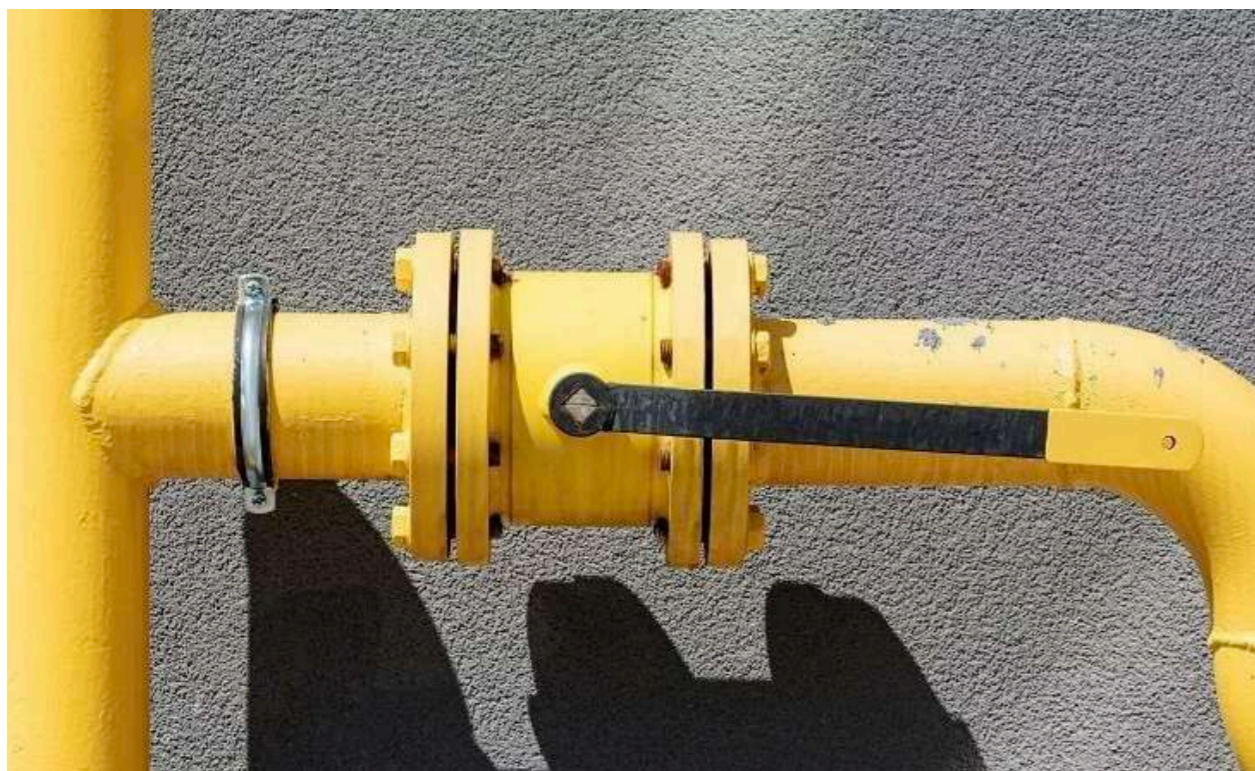
Так, по их словам, в мае–июне его объем мог составлять как минимум 40–120 тыс. тонн. Серый экспорт оценивался в 0,2–0,7 тыс. тонн в сутки в январе–апреле 2023 года, а в мае – первой половине июля он вырос до 1,3–2 тыс. тонн в сутки, оценивает эксперт по топливному рынку Михаил Турукалов. Он отмечает, что, если указанный объем закупался на бирже, это внесло вклад в разгон цен, учитывая, что ежедневно нефтекомпании продают на бирже порядка 30 тыс. тонн бензинов.

Помимо проблемы серого экспорта на оптовую стоимость в значительной степени влияют и другие факторы: плановые ремонты на НПЗ, ослабление рубля вкупе с ростом цен на нефть, а также рост спроса внутри страны. На прошлой неделе оптовые цены на бензин снова обновили ценовые максимумы. Так, 21 июля стоимость АИ-92 и АИ-95 увеличилась на 0,81% и 1,44%, до около 64 тыс. руб. и 69,7 тыс. руб. за тонну соответственно.

kommersant.ru

# QazaqGaz намерен с октября 2023 г. начать транспортировку российского газа в Узбекистан

В казахстанской компании отметили, что все технические мероприятия выполняются в полном объеме в соответствии с утвержденным графиком.



Казахстанская QazaqGaz планирует с октября 2023 г. начать транспортировку российского газа в Узбекистан. Об этом сообщила пресс-служба компании по итогам поездки председателя правления С. Жаркешова в Атыраускую область.

Тезисы пресс-службы:

- глава национальной компании QazaqGaz проинспектировал ход подготовительных работ на казахстанском участке магистрального газопровода (МГП) Средняя Азия – Центр к транспортировке российского газа в Республику Узбекистан через территорию Республики Казахстан;
- транзит газа в Узбекистан планируется начать с октября 2023 г.;
- все технические мероприятия выполняются в полном объеме в соответствии с утвержденным графиком.

В ноябре 2022 г. Россия предложила Узбекистану и Казахстану создать тройственный газовый союз для координации коммерческих интересов 3-х стран в этой сфере.

18 января 2023 г. Газпром и правительство Казахстана подписали дорожную карту по сотрудничеству в газовой отрасли промышленности.

24 января 2023 г. аналогичный документ подписали Газпром и Минэнерго Узбекистана.

16 июня 2023 г. российская компания Газпром и QazaqGaz подписали на полях Петербургского международного экономического форума договор о транспортировке российского природного газа для потребителей Узбекистана.

В Газпроме сообщали, что могут начать поставки газа в Узбекистан через Казахстан в 4-м квартале 2023 г.

28 июня 2023 г. министр энергетики РК А. Саткалиев сообщил, что Газпром планирует завершить разработку предварительного технико-экономического обоснования (ПТЭО) проекта газификации северных и восточных регионов Казахстана в июле текущего года.

Стоимость проекта газификации составит 1,9–2 трлн тенге (около 4,2–4,4 млрд долл. США), проектная мощность – 40 млрд м<sup>3</sup>/год.

29 июня 2023 г. состоялась рабочая встреча председателя правления Газпрома А. Миллера и 1го заместителя премьер-министра Казахстана Р. Скляра. Стороны обсудили актуальные вопросы и перспективы взаимодействия, в т.ч. в сфере транспортировки и поставок природного газа.

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

# В Башкирии ЛУКОЙЛ построит два заправочных комплекса у автотрассы М-5

ЛУКОЙЛ планирует вложить 185 млн рублей в строительство нового автозаправочного комплекса в Башкортостане.

Его построят в Иглинском районе вдоль федеральной трассы М-5 «Урал». Об этом Информагентство «Девон» узнало из сообщения Инвестиционного портала республики.

Проект расширения сети АЗС «ЛУКОЙЛ» в Башкирии сопровождают Корпорация развития и Минторг Башкортостана. Проект признан масштабным в рамках заседания правительства РБ, которое состоялось в формате «Инвестчас».

«Статус масштабного инвестиционного проекта позволяет инвестору претендовать на получение земельного участка без проведения торгов», – отметил генеральный директор Корпорации развития РБ Наиль Габбасов.

«Это даст возможность увеличить количество АЗС с целью создания еще более комфортных условий для автомобилистов, благоприятно повлиять на налоговую генерацию и создать новые рабочие места, – добавил он. – Корпорация развития будет безвозмездно сопровождать инвестора вплоть до полной реализации инициативы».

Ранее проект был включён в Перечень приоритетных инвестпроектов Башкортостана. Инвестор также получит льготу по налогу на имущество организации.

Также Инвестиционный комитет республики рассмотрел инициативу по созданию в уфимской деревне Жилино придорожного сервисного комплекса. Его разместят рядом с федеральной трассой М-5 «Урал».

Инициатор проекта, учредитель компании «Сервис-Маркет» Ахмет Харасов рассказал, что в строительство многофункционального объекта планируют вложить 60 млн рублей. На площадке возведут кафе, магазин и гостиницу с парковкой для автомобилей.

Инвестор в течение 30 дней получит в аренду земельный участок, который подобрали для размещения придорожного комплекса.

## Справка ИА «Девон»

В 2023–2025 годах ЛУКОЙЛ планирует построить новые заправочные станции на автодороге М-7 «Волга» в Башкирии. Об этом в феврале сообщил генеральный директор компании «ЛУКОЙЛ-Уралнефтепродукт» Айдар Абузяров во время деловой встречи с главой Башкортостана Радием Хабировым.

На территории Башкирии действует 54 АЗС «ЛУКОЙЛ-Уралнефтепродукт». Инвестиции в строительство и модернизацию заправок компании в 2021–2022 годах составили 429 млн рублей.

Правительством Башкирии утверждена Концепция развития придорожного сервиса на 2020–2024 годы. Согласно документу, за четыре года в Башкортостане должно быть построено 1000 новых придорожных комплексов.

Еще столько же планируют модернизировать и оформить в единой стилистике. В августе 2022 года стало известно, что татарстанская компания «ТранзитСити» построит в РБ 12 заправочных комплексов под брендом «Ирбис». Инвестиции в проект оцениваются в 1,5 млрд рублей.

iadevon.ru

# В России потребовали провести массовые проверки всех АЗС

Национальный автомобильный союз призвал правительство срочно провести проверки заправочных станций во всех регионах страны. Проблема – в некачественном топливе.



Национальный автомобильный союз предложил усилить контроль качества топлива на АЗС. Соответствующее письмо президент этой организации Антон Шапарин направил премьер-министру Михаилу Мишустину (имеется в распоряжении Autonews.ru). Там утверждается, что за последние несколько лет проверки качества топлива на отечественных АЗС заметно сократились. Это произошло после того, как правительство внесло ряд изменений в законодательство, ограничивающих возможности контрольных органов.

Так, по данным НАС, в 2019 году Росстандарт проверил 1087 АЗС. Некачественное топливо было обнаружено на 97 заправочных станциях. Через год специалисты ведомства провели проверку 1015 АЗС. В результате на 130 АЗС были обнаружены нарушения качества топлива, в 213 случаях – недолив бензина, а еще у 92 заправок возникли проблемы с документами.

Ситуация изменилась кардинальным образом в 2021 году. Тогда Росстандарт провел контроль-

но-надзорные мероприятия в отношении только 872 АЗС. По словам Шапарина, снижение числа проверок объясняется эпидемиологической ситуацией и поправками в ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в РФ». В результате нарушения были найдены только на 47 АЗС. В 2022 году были проведены мероприятия только в отношении 347 АЗС в связи с очередными изменениями законодательства. В 2023 году мероприятия в отношении заправок проводятся только в отдельных регионах по предписаниям Генеральной прокуратуры РФ.

«Росстандарт подтвердил наши худшие опасения: государство фактически прекратило контролировать качество топлива в России. Теперь на любой заправке можно продать что угодно под видом бензина. Ранее проблема качества топлива в 2015 году дошла до уровня президента, после чего по всей стране начались проверки. Была видна динамика: по мере роста количества проверок процент выявленного поддельного топлива снижался. Сейчас вся эта работа фактически перечеркнута», –

прокомментировал корреспонденту Autonews.ru эту статистику Шапарин.

По его словам, вся эта ситуация привела к тому, что на заправках уже долгое время массово продают топливо, не соответствующее требованиям законодательства. Например, появляются нелегальные заправки, мобильные заправочные комплексы, которые продают разные виды моторного топлива без использования сертифицированного оборудования, с недоливом топлива.

В свою очередь, в беседе с корреспондентом Autonews.ru руководитель аналитического центра Независимого топливного союза Григорий Баженов также признал, что проблема с некачественным топливом в России существует. Однако эксперт подчеркнул, что речь тут идет исключительно о так называемых нелегальных заправочных станциях, число которых по всей стране не очень велико.

«Надо понимать, что количество проверок сократилось исключительно к легальному бизнесу, который никогда сам не был заинтересован в продаже некачественного топлива. На данный момент проблем с топливом на таких заправках нет. Противоположная ситуация складывается на нелегальных АЗС, которые присутствуют прежде всего в регионах. Усилия правительства должны идти прежде всего на борьбу с такими заправками», – отметил он.

При этом эксперт отметил, что сейчас нелегальный рынок сложно назвать большим, однако в последнее время он немного увеличился из-за «очень хорошей конъюнктуры» в 2022 году. По словам Баженова, власти должны в первую очередь обратить свое внимание именно на такие заправки и дать работать легальным АЗС в прежнем режиме.

В НАС, напротив, считают, что правительство в кратчайшие сроки должно вернуть все необходимые полномочия органам государственной власти, а также расширить возможности по проведению контрольных мероприятий в отношении любых заправок. Кроме этого, в организации попросили Росстандарт обратиться в Генпрокуратуру для немедленной проверки АЗС во всех регионах страны.

«Также прошу поручить Росстандарту возобновить ведение «Карты качества топлива» и оперативно информировать автовладельцев обо всех выявленных нарушениях на АЗС», – резюмировал Шапарин.

В ответе на письмо Шапарина в Росстандарте признали факт сокращения количества надзорных мероприятий в последние годы. В ведомстве объяснили, что это связано и с изменениями в законодательстве, и с действовавшим мораторием на прове-



дение контрольных мероприятий из-за неблагоприятной эпидемиологической обстановки.

«Вместе с тем, учитывая введенные ограничения, ведомством в настоящее время с целью контроля качества реализуемых на территории России нефтепродуктов ведется работа по отдельным требованиям органов прокуратуры по проведению проверочных мероприятий в отношении организаций нефтепродуктообеспечения, осуществляющих деятельность в отдельных субъектах РФ, например в Республике Дагестан в 2022 году и Кабардино-Балкарской Республике в 2023 году», – подчеркнули в Росстандарте.

Что касается так называемой топливной карты, то работа над этим проектом Росстандартом по-прежнему ведется. Однако из-за того, что в 2022 году ведомство проводило только точечные контрольные мероприятия на заправках, формирование такой карты и ее публикация сейчас не представляются возможными.

«Сложившиеся обстоятельства не позволяют отразить и объективно донести до всех заинтересованных лиц ситуацию как на рынке нефтепродуктов в целом, так и в отдельных регионах в частности в связи с отсутствием соответствующих данных за 2022–2023 годы», – объяснили в ведомстве.

Росстандарт представил «Карту качества топлива» еще в 2019 году и пообещал регулярно обновлять ее (два раза в год). Она содержит информацию по регионам о вероятности заправиться некачественным топливом. Степень риска на карте отображается с помощью цветовой индикации.

autonews.ru

# Rompetrol продолжает комплексное расширение АЗС в Румынии

Две новых АЗС были открыты в рамках проекта компании, состоящего из 12 станций, которые будут построены на шоссе А1.





# Расходы россиян на напитки и еду в АЗС превысили затраты на фастфуд

Компания Rompetrol недавно открыла два интегрированных сервисных центра на автомагистрали А1 в Румынии, продолжая расширять свою новую концепцию АЗС.

Каждый новый объект имеет внутреннюю площадь от 430 до 600 м<sup>2</sup> и насчитывает от 45 до 65 человек. У водителей есть шесть заправочных точек Efix, быстрая дизельная колонка для большегрузных автомобилей, LPG, насос AdBlue, магазин, кафе, терраса, зеленая зона, автостоянки.

Розничное подразделение KMG International Group открыло новую группу станций, которые должны открыться на трассе А1. Общий объем инвестиций в 12 центров оценивается в более чем 40 миллионов долларов США, их предоставляет Казахстанско-румынский энергетический инвестиционный фонд.

«За последние четыре месяца мы открыли для публики десять из 12 станций, запланированных для этого участка шоссе, а остальные будут завершены в следующем периоде. Таким образом, мы предоставляем путешественникам огромное пространство, где они могут заправить машину и расслабиться за чашечкой кофе на станциях heі&coffee таких, как в Recas, или перекусить горячей едой на заправках, работающих под брендом heі coffee&gourmet», – сказал Бауыржан Нугуманов, генеральный директор Rompetrol Downstream.

Шесть из 12 станций на А1 оборудованы рестораном, а также в каждой локации есть четыре станции быстрой зарядки для электромобилей. Первые четыре интегрированные сервисные станции Rompetrol были открыты в марте, еще две – в июне, а еще четыре должны быть официально открыты в следующем периоде.

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

По данным аналитического ресурса «Чек Индекс» компании «Платформа ОФД», средние траты на фастфуд в АЗС превышают аналогичные в ресторанах быстрого питания.



В мае – июне продажи подобных продуктов на заправках выросли за год на 23 %, в то время как в точках фастфуда – на 11 %.

Эксперты «Чек Индекса» отметили, что в мае–июне традиционно высокий интерес к автопутешествиям, однако в этом сезоне он выражен еще заметнее. Спрос на популярные товары для длинных автопоездов и туристическое снаряжение превышает прошлогодний уровень на 50–70 %.

**Сравнение за май – июнь 2023/2022, РФ (сетевая + несетевая розница):**

– траты по напиткам и еде на АЗС – средний чек покупки 470 руб., выше на 7 %. Число покупок выросло на 16 %, обороты – на 23 %;  
– при этом по категории АЗС в целом (топливо + нетопливные категории) – средний чек покупки 1205 руб., выше на 6 %. Число покупок выросло на 10 %, обороты – на 17 %.

**Топ-5 продовольственных категорий на АЗС (по числу покупок):**

– кофе, чаще американо и капучино;  
– негазированная/газированная вода и сладкие напитки, чаще 0,5 л;  
– чай, чаще черный;  
– выпечка, чаще хот-доги/пирожки;  
– шоколадный батончик/печенье.

**Для сравнения, траты в общепите:**

– фастфуд (в целом) – средний чек покупки 426 руб., выше на 5 %. Число покупок выросло на 5 %, обороты – на 11 %;  
– кафе/столовые – средний чек покупки 482 руб., выше на 5 %. Число покупок выросло на 7 %, обороты – на 13 %;

– рестораны/ бары – средний чек покупки 1353 руб., выше на 10 %. Число покупок выросло на 10 %, обороты – на 20 %.

Многие россияне выбирают формат самостоятельных автопутешествий и пикников ввиду сложностей авиасообщения с местами притяжения турпотоков. В стране активно развиваются экскурсионный и походный туризм и все это обеспечивает дополнительный трафик и интерес к нетопливным категориям на заправочных станциях, прежде всего к напиткам и быстрому перекусу в пути. В свою очередь, АЗС благодаря имеющимся данным о продажах и покупателях, развивают программы лояльности и соответствующий ассортимент продукции, сервисное обслуживание.

Для анализа использовалась агрегированная обезличенная информация о продажах из сетевой и традиционной торговли, онлайн- и офлайн-каналов розницы.

retail.ru

# В Химках на заправке «Газпромнефть» появился первый пункт приема пластика и мелкой электроники

Сеть АЗС «Газпромнефть» и правительство Московской области запускают проект по сбору и переработке вторсырья «Мегабак авто».



# Безбарьерная, ультрасовременная, устойчивая – первая зарядная станция Porsche

Пункт приема пластика, мелкой электроники и одежды появился на заправке в Химках. Собранное вторсырье с АЗС передается компаниям-переработчикам, включая Дмитровский завод РТИ, ООО «Кродак», а также АНО «Экосистема».

Отметим, что проект «Мегабак авто» инициирован при поддержке Ассоциации общественного контроля в сфере обращения с отходами по Московской области и губернатора Подмосковья.

«Сегодня сделали очередной шаг в Московской области – развиваем сеть приема вторсырья на автозаправочных станциях „Мегабак авто“, за что большое спасибо сети АЗС „Газпромнефть“, которая одной из первых откликнулась на наш экологический призыв. Пока на АЗС области установлено порядка десятка аналогичных эко шкафов, до конца года планируем развить сеть до 40 пунктов. Действительно, на заправках это очень удобный формат: залил омыватель, антифриз, а тару сдал в эко шкаф, далее, компания переработчик пустит тару в переработку, уверен, что в скором времени мы решим проблемы с пластиком и другими видами отходов, как решили их с автопокрышками», – сказал вице-губернатор Московской области Евгений Хромушин.

Руководитель сети АЗС «Газпромнефть» в России Олег Кузьменков подчеркнул, что «Мегабак Авто» будет востребован автомобилистами и внесет свой вклад в развитие культуры переработки вторичного сырья в регионе.

Проект по сбору и переработке пластика, одежды и мелкой электроники является частью экологической программы сети АЗС «Газпромнефть», в рамках которой компания, в том числе, создает инфраструктуру и предоставляет сервисы и услуги, позволяющие клиентам АЗС поддерживать и вести экологичный образ жизни.

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

Porsche планирует установить свои собственные станции быстрой зарядки на самых важных маршрутах Европы, предлагая премиальные возможности зарядки, которые ожидают от бренда.



Сегодня в окрестностях Бинген-на-Рейне (Германия) открывается первый экспериментальная станция зарядки Porsche Charging Lounge. Всего в двух минутах от съезда с автомагистралей А60/А61 она предлагает шесть устройств быстрой зарядки постоянного тока мощностью 300 кВт и четыре точки зарядки переменного тока мощностью 22 кВт. В настоящее время планируются дополнительные зарядные станции Porsche в Германии, Австрии и Швейцарии.

Расположенные рядом с оживленными трассами с большим потоком транспорта, работающие круглосуточно и без выходных, с очень высокой производительностью зарядки, комфортной атмосферой и удобным централизованным выставлением счетов за зарядку, новые зарядные станции Porsche Charging Lounge идеально соответствуют требованиям водителей Porsche, путешествующих на дальние расстояния. Здесь все электрические и подключаемые гибридные модели Porsche могут питаться от мощных зарядных устройств производства южно-тирольского производителя электроники Alpitronic.

В настоящее время станции быстрой зарядки обеспечивают максимальную мощность 300 кВт, но их можно модернизировать для обеспечения еще более высоких скоростей зарядки. К началу следующего года должно быть возможно 400 кВт на точку зарядки. Процессы зарядки используют энергию из сертифицированных возобновляемых источников.

«Porsche наметил амбициозный путь к электрификации. К 2030 году мы хотим, чтобы более 80% автомобилей, которые мы поставляем, были полностью электрическими. Это амбициозное наращивание мощности требует высокопроизводительной и плотной сети быстрой зарядки, – говорит Оливер Блюм, председатель исполнительного совета Porsche AG. – Важный вклад в это вносят эксклюзивные станции Porsche Charging Lounge. Они являются безбарьерным, устойчивым и современным дополнением к сети IONITY».

#### Уникальный дизайн

Уникальный дизайн эксклюзивных станций быстрой зарядки подчеркивает их особый характер. Пилотный объект в Бингене дает представление о том, как этот дизайн может выглядеть в будущем. Тонкая крыша, которая кажется парящей, соединяет точки зарядки со зданием. Гостиная застеклена от пола

до потолка, создавая плавный переход между внутренним и внешним пространством. Яркие цвета и светлое дерево создают атмосферу, которая способствует хорошему самочувствию.

Первый в мире Porsche Charging Lounge обогревается и кондиционируется тепловым насосом, работающим без ископаемого топлива. Часть необходимой электроэнергии обеспечивается фотогальванической системой солнечных батарей на крыше. Цифровое управление зданием оптимизирует энергопотребление, например, автоматически уменьшая яркость освещения, когда нет гостей.

Для приятного времяпрепровождения в лаунж-зоне имеется современная сантехника, а также большой выбор безалкогольных напитков и закусок. Платежи можно производить с помощью дебетовых и кредитных карт, а также Apple Pay или Google Pay. Также доступны аналоговые и цифровые медиа, а также высокопроизводительная сеть Wi-Fi. Тренировки можно выполнять перед умным зеркалом, чтобы водитель был в форме перед предстоящей поездкой. Здесь также можно выбрать интерактивный контент Porsche.

Porsche Charging Lounges интегрированы в Porsche Charging Service и отображаются в навигационной системе. Централизованным выставлением счетов занимается Porsche. Благодаря службе зарядки Porsche зарядка по цене 33 цента за киловатт-час является такой же низкой, как и для других станций быстрой зарядки в сети Porsche. Для доступа к зарядным станциям и лаундж-зоне требуется Porsche ID. Этот идентификатор должен быть привязан к автомобилю. Если номерной знак сохранен в Porsche ID, шлагбаум открывается благодаря автоматическому распознаванию номерного знака. Регистрационный номер автомобиля удобно хранить в приложении MyPorsche. В качестве альтернативы клиент может использовать свою зарядную карту Porsche или QR-код из приложения MyPorsche для доступа как к сайту, так и к залу ожидания.

«С Porsche Charging Lounge мы создаем еще одну важную точку соприкосновения на пути клиента и показываем, насколько удобной может быть зарядка для клиентов Porsche, – говорит Александр Поллих, председатель правления Porsche Deutschland GmbH. – Мы с нетерпением ждем первых отзывов от клиентов об их опыте работы с этим новым форматом».



Porsche Taycan Cross Turismo, Porsche Taycan, Charging Lounge, Бинген, Германия, 2023, Porsche AG



Porsche Taycan, зарядная станция, Бинген, Германия, 2023 г., Porsche AG



Charging Lounge, Бинген, Германия, 2023 г., Porsche AG



Porsche Taycan Cross Turismo, зарядная станция, Бинген, Германия, 2023 г., Porsche AG

#### О службе зарядки Porsche

Станции быстрой зарядки Porsche являются дополнением к обширным инвестициям, которые производитель спортивных автомобилей сделал в последние годы для перехода на аккумуляторные электромобили. Служба зарядки Porsche обеспечивает доступ к пунктам зарядки ряда поставщиков по всему миру. В настоящее время сеть насчитывает более 436000 пунктов зарядки в более чем 20 странах Европы. Это включает в себя почти 25300 точек зарядки с зарядной мощностью более 150 кВт постоянного тока и более 500 станций быстрой зарядки в сети IONITY в Европе. В прошлом году Porsche принял участие в очередном раунде финансирования этого совместного предприятия.

Более 600 дилерских центров Porsche внесли значительный вклад в расширение всемирной сети зарядной инфраструктуры, и на сегодняшний день введено в эксплуатацию более 1000 высокопроизводительных зарядных станций для клиентов. В Китае

есть эксклюзивная сеть с почти 300 точками зарядки. В сотрудничестве с различными партнерами было реализовано более 400 таких точек зарядки, например, в Испании, Италии, Корее, Японии и Бразилии. В Северной Америке Porsche использует сеть Volkswagen Group of America. В настоящее время Electrify America предлагает более 3500 точек быстрой зарядки на более чем 800 станциях.

Кроме того, Porsche расширяет инфраструктуру для зарядки от сети переменного тока с помощью Porsche Destination Charging. Уже есть более 5000 пунктов зарядки в 86 странах, в роскошных местах, особенно популярных среди клиентов Porsche. Ожидается, что к концу 2025 года это число превысит 7500 человек. Зарядные устройства мощностью 22 кВт вместо 11 кВт уже используются в новых местах в Европе. Существующие станции будут постепенно модернизироваться.

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

# Процесс реализации флагманских объектов сети ЛУКОЙЛ

Это первые объекты сети ЛУКОЙЛ, реализованные в новом флагманском стиле, разработанном Компанией VDS.



Компания VDS завершает монтажные работы рекламного оборудования сразу на двух знаковых объектах сети ЛУКОЙЛ – многофункциональном трассовом комплексе на автодороге М-12 Москва-Казань и легендарной АЗС на Ленинградском шоссе в Москве (бывш. Agip).

Флагманский стиль отражает современные тренды и тенденции промышленного дизайна и архитектуры, создает притягательный образ АЗС и подчеркивает их премиальность. Пластика архитектуры, лаконичность и прямолинейность форм, продуманная эргономичность и практичность, повлекшие за собой увеличение высоты навеса и здания, несомненно, выделяют объекты ЛУКОЙЛ в конкурентном окружении.

На этапе прототипирования Компания VDS внедрила новые конструктивные решения и технологии для производства и монтажа усовершенствованного фирменного К-образного фриза навеса ЛУКОЙЛ.

Специально для нового стиля была разработана и реализована линейка навигационных изделий нового поколения. Дизайн стелы, схем движений, указателей въезда-выезда, навигационных стрелок является продолжением нового флагманского стиля – это новая эстетика, открытые конструкции, плавные формы.

[t.me/vds\\_group\\_rvi](https://t.me/vds_group_rvi)

# Первая АЗС «Уфанефтехим» производства VDS

Работа по обновлению сети  
«Уфанефтехим» стартовала  
в 2020 году.



Весной 2023 года в центре города Махачкала состоялось официальное открытие первой АЗС «Уфанефтехим» производства Компании VDS. Проект полной реконструкции станции реализовал наш дилер в Республике Дагестан – VDS Каспий.

Главной задачей стояло создание фирменного стиля, который подчеркнет имидж сети, известной высоким уровнем сервиса и качеством реализуемого топлива. Расположение пилотной станции в центре города на пересечении оживленных улиц также диктовало ряд требований к дизайну интерьера и экстерьера.

Увеличенная по высоте стела, облицовка здания магазина рифлеными панелями, использование дерева в отделке, большой медиаэкран на фасаде и яркая подсветка выделяют станцию в дневное и ночное время из общего фона городской застройки. В здании магазина расположилось уютное кафе, предлагающее в ассортименте ароматный кофе, за которым клиенты готовы возвращаться снова и снова.

Бренд «Уфанефтехим» ведет бизнес на топливном рынке Дагестана уже более 15 лет. За это время он завоевал доверие и лояльность потребителей благодаря высокому качеству оказываемых услуг.

[t.me/vds\\_group\\_rvi](https://t.me/vds_group_rvi)





# Капсульный вокзал в России

В Екатеринбурге на железнодорожной станции Шарташ открылся первый в России капсульный вокзал, напоминающий скоростной поезд с панорамным остеклением.



Капсульный вокзал – это новое поколение железнодорожных станций, которые в отличие от традиционных вокзалов имеют современный и эргономичный дизайн, высокотехнологичные возможности и комфортное пространство для пассажиров.

Внутри капсульного вокзала расположены зал ожидания на 36 сидячих мест, кабина для кассиров, санузел, вентиляция и кондиционер, USB и обычные розетки для зарядки техники. Рядом с модулем установлены скамейки, оснащенные подогревом, подсветкой и беспроводной зарядкой. Капсульный вокзал полностью автоматизирован и для управления им достаточно одного сотрудника.

Отличительной чертой вокзалов нового типа является их полная автономность. Они не требуют обязательного подключения к коммуникациям, что делает возможной его установку практически в любом месте.

Минимальная возможная площадь капсульного вокзала – 13 м<sup>2</sup>. Это площадь одного модуля, который вмещает в себя кассы и санузел. Здание «собирается» по принципу конструктора, поэтому при желании площадь вокзала может быть увеличена путем добавления дополнительных модулей.

Открытие первого капсульного вокзала демонстрирует стремление России следовать мировым тенденциям и инновациям в области железнодорожных перевозок. Капсульные вокзалы, обладая современными возможностями и удобствами, могут стать ключевым элементом привлечения пассажиров и повышения качества железнодорожного транспорта.

[t.me/vds\\_group\\_rvi](https://t.me/vds_group_rvi)





# МФЗ «Татнефть» на трассе М-12

Проектные работы, производство и поставку рекламного оборудования осуществляет Компания VDS.

В начале 2023 года Компания VDS приступила к реализации проекта зеркального многофункционального трассового комплекса «Татнефть» на автодороге М-12 Москва-Казань, генеральным подрядчиком по строительству которого выступает наш дилер в Российской Федерации – VDS Татарстан.

Обе зеркальные АЗС «Татнефть», общей площадью порядка 1000 м<sup>2</sup> каждая, будут включать здание (450 м<sup>2</sup>), многопливную АЗС на 6 островков ТРК для легкового транспорта и 5 островков для большегрузных автомобилей, молельную комнату и различные помещения технического назначения.

На многофункциональном трассовом комплексе «Татнефть» М-12 будет реализована концепция питания GreenLight, предусматривающая наличие собственной кухни и салат-бара.

На сегодняшний день на двух объектах завершены земляные работы и отлиты фундаменты под навесы ТРК. Также смонтирован металлокаркас одного из зданий операторной и ведутся работы по укладке коммуникаций.

Реализация трассового комплекса «Татнефть» запланирована на конец этого года.

[t.me/vds\\_group\\_rvi](https://t.me/vds_group_rvi)



# Фирменный стиль АЗС ASTRA в Дагестан

В 2020 году Компания VDS начала сотрудничество с брендом ASTRA, владеющим сетью АЗС в Республике Дагестан.



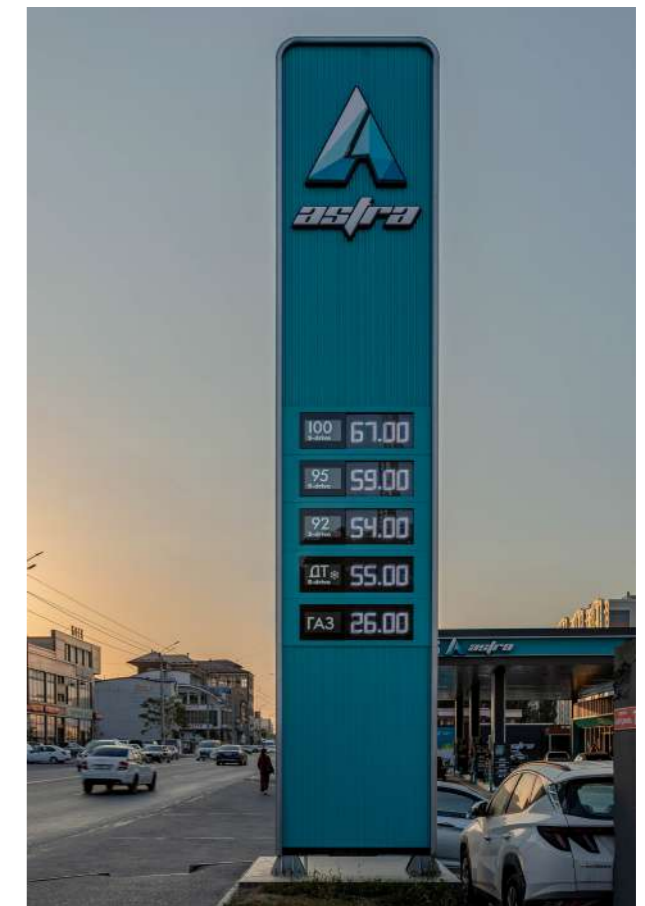
Результатом работы дизайнерского и конструкторского бюро VDS и команды Заказчика стал новый фирменный стиль АЗС ASTRA и последовавший ребрендинг первых трех объектов сети.

Новый фирменный стиль ASTRA вдохновлен ландшафтом и природной цветовой палитрой крупнейшего водоема на Северном Кавказе – Чиркейского водохранилища, которое часто называют «морем в горах». Береговая линия водохранилища сильно изрезана, местами встречаются каньоны и пещеры. Многочисленные бухты и заливы врезаются в невысокие горные образования.

Местные живописные пейзажи Чиркейского водохранилища, отдаленно напоминающие фьорды Норвегии, легли в основу знака и логотипа, разработанного Компанией VDS. Сочетание лазурного, графитового и коричневого цветов в экстерьере АЗС, обшивка здания «под дерево», рифленый фриз навеса и облицовка стелы позволили эффектно выделить бренд ASTRA из общей массы автозаправочных станций города.

Благодарим бренд ASTRA за смелость и полное доверие Команде VDS! Именно такой подход позволил превратить объекты сети ASTRA в «оазис среди гор типовой застройки».

[t.me/vds\\_group\\_rvi](https://t.me/vds_group_rvi)





# «Газпром нефть» произвела первую в России заправку судна биотопливом

По информации компании, оно состоит из низкосернистого судового топлива и отработанного фритюрного масла.

«Оператор бункерного бизнеса «Газпром нефти» – «Газпромнефть марин бункер» – осуществил первую в России заправку морского транспорта судовым топливом на биокомпонентной основе. Тестовая бункеровка топливом с низким углеродным следом была произведена в порту Санкт-Петербурга. Проект производства судового биотоплива реализован «Газпромнефть марин Бункер» совместно с сетью предприятий быстрого обслуживания «Вкусно – и точка» и компанией «Эковей», – сказано в сообщении.

Рецептура биотоплива разработана на основе низкосернистого судового топлива «Газпром нефти» и отработанного фритюрного масла. Новое топливо соответствует техническому регламенту и может использоваться на большинстве морских и речных судов, подчеркнули в компании.

«Газпром нефть» первой в России вывела на рынок топливо с содержанием серы ниже 0,1%, предназначенное для особых зон судоходства, а в 2022 году начала заправку морского транспорта экологичным сжиженным природным газом, отметил генеральный директор «Газпромнефть Марин Бункер» Антон Соболев.

«В настоящий момент ассортимент нашей продукции более чем на 90% состоит из судовых топлив высокого экологического класса. Мы рассматриваем дальнейшее расширение продуктового портфеля, в том числе за счет биотоплива. Проведенная

тестовая заправка в Санкт-Петербурге показала, что новое зеленое топливо по своим техническим характеристикам полностью соответствует традиционным нефтепродуктам, при этом его использование значительно снижает углеродный след», – сказал он.

Старший директор по устойчивому развитию «Вкусно – и точка» Ирина Коршунова отметила, что компания ежегодно отправляет на переработку более 5,5 тыс. тонн отработанного фритюрного масла, и теперь часть переработанной продукции будет использована в качестве биокомпонента для судового топлива.

tass.ru

# «Татнефть» открыла иммерсивный парк-отель «Новая земля»

На карте Татарстана появилась инновационная туристическая зона – компания «Татнефть» открыла первую очередь иммерсивного парк-отеля «Новая земля».



Располагается он на Карабашском водохранилище в Бугульминском районе республики.

На церемонию открытия прибыли заместитель генерального директора по социальному развитию компании Рустам Мухамадеев, председатель Госкомитета по туризму Татарстана Сергей Иванов и глава Бугульминского района Линар Закиров.

«Новая земля» объединила базы отдыха «Чайка», «Нептун» и «Дружба». Преобразования уже коснулись «Чайки».

На территории установлены 30 модульных комфортабельных домиков с мини-кухней, санузелом, спальнями и небольшими террасами. Вокруг разбиты клумбы и газоны, проложены дорожки, установлено освещение, расставлены скамейки. Помимо комфортного проживания гостям «Новой земли» предлагается здоровое и вкусное питание, а также широкий ассортимент развлечений с различными прогулочными и досуговыми зонами.

При этом все объекты размещены настолько продуманно, что почти ни один из них не закрывает живописный вид на водохранилище.

– Очень круто, что на юго-востоке Татарстана появляется такое классное место отдыха, – приводит слова председателя Госкомитета РТ по туризму Сергея Иванова издание «Нефтяные вести». – У нас есть возможность предоставлять людям хороший сервис за счет хорошей инфраструктуры. Не каждый месяц

поедешь на море, а на такие объекты можно приезжать практически каждый месяц на один-два дня. Это рядом, не надо лететь на самолете – и бюджет меньше, и время в пути гораздо короче. Это ниша для людей, которым хочется тишины, просто спокойно выспаться, отключиться от своих текущих проблем.

Будет чем заняться и любителям отдыхать активно и продуктивно. Начальник УСО «Татнефти» Наталия Овечкина рассказала, что сейчас разрабатывается карта активностей, которая включит в себя занятия йогой на рассвете и обучение танго на закате, подвижные игры, площадки для катания на велосипедах, самокатах и других средствах индивидуальной мобильности, пляжный отдых и многое другое.

Одной из главных особенностей станет использование иммерсивных технологий, благодаря которым отдыхающие смогут погрузиться в виртуальную или дополненную реальность и получить массу впечатлений и положительных эмоций. В день открытия таким иммерсивным элементом стал шум океана, а визуально – плывущие, ныряющие и бьющие хвостом киты.

– Не хочется, чтобы гости приезжали и просто спали. Хочется сделать современный отдых, в новом формате, с новыми впечатлениями. Мы за ЗОЖ! – подчеркнула Наталия Овечкина. Она добавила, что в парк-отеле будут как общие площадки, так и разные функциональные зоны, чтобы «гости друг другу не мешали».

Так, в «Дружбе» планируется сделать акцент на активный отдых с детьми и пляжный отдых. Там будет более оживленно и шумно. «Чайка» – более спокойная зона для тихого семейного отдыха, а «Нептун» будет отдан событийному туризму – деловым и развлекательным мероприятиям (конференциям, выставкам, тим-билдингам). Еще одной «фишкой» отеля станет суслик-парк.

– У нас на территории большое количество сусликов. С ними везде пытаются бороться, но мы, учитывая наш экоподход, решили по-другому повернуть ситуацию – построить парк для развлечения детей. Так что после иммерсивного парка будет суслик-парк, – пояснил начальник УСО.

Об экологичности «Новой земли» стоит сказать особо. Сама концепция отеля предполагает минимальное негативное воздействие на природу (отсюда и иммерсивные технологии). «Татнефть» станет одним из первых отельных девелоперов в стране, кто свяжет экологическую иммерсию с туризмом выходного дня.

Ранее компания уже вложила большой объем средств в развитие инфраструктуры и экологию Карабашского водохранилища. Карабаш и до этого пользовался популярностью, а теперь обновление привлечет сюда гораздо больше любителей активного отдыха на природе. Тем более что и количество мест вырастет в 2,5 раза.

Проект реализуется «Татнефтью» с привлечением средств гранта федерального национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства». Но, как отметил Сергей Иванов, средства субсидии составляют примерно 20 процентов от вложенных в парк средств, остальное – собственные средства компании.

Глава Госкомитета РТ по туризму оценил «Новую землю» как объект международного уровня и выразил надежду, что сюда со временем поедут иностранные туристы.



Глава Бугульминского района Линар Закиров назвал парк-отель колоссальным подарком для всех, кто проживает в этом чудесном крае.

Рустам Мухаммадеев отметил огромный скачок, который сделала республика в развитии туризма. И «Новая земля» яркий тому пример.

– Получился суперсовременный объект, который сегодня нужен людям. Им приятно общаться с природой, это пользуется огромным спросом, и отель всегда будет привлекательным, – подчеркнул зам. гендиректора «Татнефти».

Гости отметили, что команде проекта в короткие сроки удалось выполнить огромный объем работы. Руководитель республиканской Ассоциации санаторно-курортных учреждений «Санатории Татарстана» Евгений Терентьев вручил Натальи Овечкиной сертификат о присвоении «Новой земле» категории «3 звезды».

Работа по объединению трех баз отдыха в единый природно-досуговый ансамбль будет продолжена. Окончательное завершение объекта планируется в 2025 году.

rg.ru

# ADNOC начала строительство первой на Ближнем Востоке высокоскоростной заправки водородом

**ADNOC приступила к строительству первой на Ближнем Востоке высокоскоростной водородной заправочной станции.**



Станция будет построена в Масдар-сити – будущем экогороде, который строится в 17 километрах от Абу-Даби.

Это будет первый в мире город, деятельность которого будет полностью обеспечиваться солнечной энергией и другими возобновляемыми источниками энергии. Здесь планируется создать устойчивую экологическую среду с минимальными выбросами углекислого газа в атмосферу, а также систему полной переработки отходов городской деятельности. Поэтому планы ADNOC по размещению в Масдар-сити заправочной станции топливом будущего – водородом – полностью вписываются в концепцию проекта.

Водород, который при использовании не создает выбросов двуокиси углерода (CO<sub>2</sub>), имеет самую высокую энергию на массу любого топлива и может увеличить дальность пробега транспортных средств и сократить время дозаправки по сравнению с аккумуляторными электромобилями.

Toyota и Al-Futtaim Motors предоставят парк автомобилей, работающих на чистом водороде, для тестирования высокоскоростной заправки водородом. Вторая станция в Dubai Golf City будет оснащена традиционной системой заправки водородом.

itek.ru

# Дочка TotalEnergies и финская Aliceso займутся производством «электротоплива»

В проекте Vanadis Fuels в Финляндии будет производиться 400 тысяч тонн «электротоплива» со сниженными выбросами CO<sub>2</sub>.



Структура Total Eren (акции которой недавно выкупила TotalEnergies), а также Aliesco Energy договорились вместе построить завод по производству «электротоплива» (e-fuel) для промышленных секторов и судоходства.

«Электротопливо» – жидкое соединение водорода (H<sub>2</sub>) с углекислым газом (CO<sub>2</sub>), причем водород должен быть произведен с помощью ВИЭ. «Электротопливо» – замена биотопливу, произведенному чаще всего из этанола или метанола.

В рамках партнерства две компании реализуют проект Vanadis Fuels в промышленном парке Коккола, что в Финляндии. Суть проекта – наладить производство 400 тыс. тонн e-fuel в год. Завод должен начать работу в 2029 году.

Задумка амбициозная, даже вызывающая уважение среди экологов. Все-таки e-fuel – это, если сильно упростить, хоть и тот же бензин, но не провоцирующий такого же количества выбросов CO<sub>2</sub> при работе ДВС (по разным оценкам, уменьшает их на 85%).

С другой стороны, есть вопрос цены. Если завод в Финляндии в результате сложных процессов будет смешивать CO<sub>2</sub> (который нужно уловить и доставить на объект) с «зеленым» водородом (который нужно получить за счет выработки недешевой энергии от ВИЭ-объектов), то на выходе стоимость топлива может оказаться явно дороже чем бензин, произведенный традиционным способом.

oilcapital.ru

# Городской хаб TanQyou объединит автомобили, общественный и электротранспорт

TanQyou откроет свой первый городской хаб в начале 2025 года под названием Transferium Marssum.





Это будет большая локация на окраине города Леувардена (Нидерланды), где будет сочетаться все, что связано с мобильностью. Здесь будет большой паркинг, энергетический концентратор с быстрой зарядкой и заправкой водорода, и главное – это место пересадки на общественный транспорт, скутера и автомобили общего пользования.

Автобусы будут останавливаться там каждые пять минут. Но есть также электроскутера и электровелосипеды общего пользования, 360 парковочных мест для людей, которые оставляют здесь автомобили и используют общественный транспорт для поездки в город. Также можно заправиться водородом, быстро зарядить электромобили и заправить свои автомобили традиционными видами топлива. Будут работать точки с едой и напитками.

Именно так в компании видят будущее – районные и городские узлы являются центральным звеном в мобильности (ближайшего) будущего.

«Городские хабы несколько крупнее, районные предназначены для небольших деревень, в которых сейчас есть три или четыре автозаправочные станции. Они не могут все продолжать существовать, останется только одна АЗС. И это не станция на окраине села с самой низкой ценой. Мы думаем, что место с пространством и центральным расположением останется востребованным. TapQuou сейчас строит три таких центра по соседству. Мы планируем совмещать продажу топлива с другими формами мобильности и услугами, такими как, например, почтоматы», – говорит Ян Хармен Аккерман, CEO TapQuou.

Аkkerман дает понять, что TapQuou думает с точки зрения потребностей клиентов.

Клиент хочет быть свободным, когда речь идет о вопросе мобильности. Поэтому, важно объединить и интегрировать все на одной платформе. Существует единая среда, в которой можно найти и упорядочить все, что связано с мобильностью. От аренды общего скутера до оплаты топлива и заказа свежеприготовленного сэндвича. Короче говоря, заправляйтесь, заряжайте, оплачивайте, делитесь и сохраняйте в одной онлайн-среде, в одном приложении», – дополняет Ян Хармен Аккерман.

TapQuou также видит, что крупные транснациональные корпорации думают в этом направлении. Например, Q-Park и Shell совместно строят пять центров мобильности в крупных городах Нидерландов. Но и другие компании тоже не стоят на месте. Это логичное развитие событий, считает Аккерман.

«Это двойка. Удобство для клиента является центральным, и это сочетание услуг, которые предлагают решение. Умные комбинации с общей мобильностью создают центры, где вы можете легко переключиться с автомобиля на другой вид мобильности или наоборот. Услуги логистики избавят вас от поездки в почтовое отделение. С другой стороны, мы также видим, что правительства двигаются и принимают все больше и больше мер для улучшения доступности и качества жизни в городах. В связи с введением зон с низким трафиком и исключением автомобилей с высоким уровнем выбросов в центрах городов возрастает потребность в парковочных местах, зарядных устройствах для электромобилей и общих скутерах. С появлением все большего количества электромобилей мы, как Shell и Q Park, реагируем на то, что владельцы электромобилей без собственных вариантов зарядки покупают другие услуги», – говорит Ян Хармен Аккерман.

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

## Сеть АЗС «Газпромнефть» и «Корус Консалтинг» разработали ИТ-решение для управления сопутствующими товарами

Продукт, который получил название СТИУМ (сопутствующие товары и управление магазином), решает задачи управления ассортиментом, ценообразованием и товародвижением при работе с сопутствующими товарами сети АЗС «Газпромнефть».

Новое решение уже используют 800 автозаправочных станций сети. После завершения тиражирования на всю сбытовую розничную сеть в России компания планирует подключить к системе свои АЗС в странах СНГ, а также независимых партнеров.

Сеть «Газпромнефть» включает более 1400 АЗС по всей России. Автозаправочные станции компании – не просто точки заправки автомобилей топливом, а многофункциональные комплексы: магазины с широким ассортиментом, кафе, сервис подкачки шин и мойки и другие услуги.

Для управления сопутствующими товарами компании требовалось программное обеспечение с высокой скоростью разработки, которое поддержит рост сети и обеспечит масштабируемость решения. Кроме того, СТИУМ призван объединить разный набор функций, который используют партнеры сети при управлении ассортиментом и ценами товаров АЗС.

В качестве платформы для разработки решения была выбрана «1С: Управление торговлей». Система российского вендора с широкой функциональностью для розничного бизнеса легко модернизируется и обеспечивает оптимальную стоимость владения. В результате конкурентного отбора партнером по внедрению решения стала группа компаний «КОРУС Консалтинг».

Проектная команда провела обследование и разработала MVP (Minimal Viable Product – минимально жизнеспособный продукт). Запуск пилота СТИУМ сначала состоялся на десяти АЗС. Первая версия включала управление ассортиментом, розничными ценами, интеграцию с системами НСИ, POS. Затем ИТ-специалисты приступили к тиражированию решения на других станциях и развитию решения. Добавили функции: информация о партнерах в системе, складские операции, производство и кафе, множество интеграций со смежными продуктами и системой маркировки «Честный знак».

«Созданное решение повышает эффективность управления бизнес-процессами в части сопутствующих товаров и услуг сети. Работа с ассортиментом, назначение цен – все выполняется в одной системе независимо от того, где находится заправочная станция. Сейчас СТИУМ проходит регистрацию в реестре отечественного программного обеспечения. Далее мы планируем запустить его на нашей сети в странах СНГ, а также предложить независимым АЗС». – Павел Бойков, руководитель центра развития систем цифровой АЗС компании «Газпромнефть-Центр».

«Сложность проекта заключалась в том, что систему нужно было встроить в существующую ИТ-архитектуру «Газпромнефть-Центр», выполнив множество интеграций. Кроме того, бесперебойная работа СТИУМ крайне важна для бизнеса, так как напрямую влияет на коммерческие операции. Из-за географической распределенности АЗС и сложности ИТ-ландшафта мы выполняли постепенное подключение АЗС. Выбранный проектный подход, экспертиза нашей команды, а также высокая вовлеченность сотрудников заказчика стали ключевыми факторами успеха». – Евгения Суржко, руководитель проектов департамента «1С» ГК «КОРУС Консалтинг».

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



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



[telegram](#)