

vds

НОВОСТИ ТОПЛИВНОГО РИТЕЙЛА

Итоги октября – ноября 2023

ΜΕΡΛΙΟΝ ΜΙ
ΡΑΥΑΤΙΟΛΑ
IMO 9178810

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

В этом выпуске мы хотим рассказать о принципе работы, преимуществах и недостатках автоматических АЗС.

С постоянным развитием технологий в современном мире автоматизация проникает в различные сферы нашей жизни. Одной из инновационных областей, которая стремительно внедряет автоматизацию, являются автоматические автозаправочные станции.

Впервые в мире автоматические АЗС, или, как их еще называют, «холодные» АЗС, появились в Финляндии в 80-х годах XX века и получили широкое применение в Европе. Во Франции сегодня через них проходит около 50% всего реализуемого в стране топлива. Уже не редкостью являются автоматизированные АЗС в Прибалтике, Украине и России. Первые автоматические заправки в России начали активно строить такие компании как Газпром, Татнефть, Башнефть, Neste, Лукойл.

Автоматическая АЗС представляет собой малоформатную станцию, на которой как правило отсутствуют магазины, кафе, шиномонтаж и другие сопутствующие дорожные услуги. Основная идея автоматической АЗС заключается в том, что клиенты могут самостоятельно заправить свои автомобили без необходимости общения с оператором АЗС. Вместо этого, на АЗС установлены автоматические терминалы, с помощью которых клиенты могут выбрать вид топлива, указать объем, оплатить и получить необходимое количество топлива.

Процесс работы автоматической АЗС предельно прост. Клиент подъезжает к стоянке, где расположены терминалы самообслуживания. После выбора необходимой услуги и оплаты, клиент получает доступ к насосу, где происходит заправка.

Автоматическая АЗС использует различные технологии для обеспечения безопасности и удобства пользователей. Например, на многих АЗС установлены камеры видеонаблюдения, чтобы отслеживать процесс заправки и предотвращать возможные проблемы. Также, некоторые терминалы самообслуживания можно использовать с помощью бесконтактных карт или мобильных приложений.

Одним из основных преимуществ автоматических АЗС является экономия времени для пользователей. Отсутствие необходимости в общении с кассиром и возможность самостоятельно выбрать оптимальный тариф и заправиться с использованием технологий бесконтактной оплаты делают процесс заправки более быстрым и удобным. Такой формат АЗС хорош для крупных населенных пунктов и мегаполисов, где самой большой ценностью считается время.

Однако, несмотря на многочисленные преимущества, автоматические АЗС сталкиваются с рядом вызовов, таких как потребность в высокотехнологичной инфраструктуре, вопросы кибербезопасности и принятие со стороны общества. Но с развитием связанных технологий ожидается, что автоматические АЗС станут неотъемлемой частью топливного рынка в будущем. Конечно, полная замена обычных автозаправок не предвидится, однако появление все большего количества выгодных автоматизированных точек продаж топлива – это лишь вопрос времени.

Содержание

01 Аналитика топливно-энергетического комплекса

- 06 Дефицит на рынке нефти
- 09 Правительству рекомендовали форсировать внедрение транспорта на газе
- 13 Между рынком и госрегулированием
- 17 Электромобили в России 2023
- 20 Бензин дорожает во всех странах. Чем вызван топливный кризис
- 22 Международное энергетическое агентство и ОПЕК расходятся во мнениях о спросе на нефть в будущем

02 Развитие и переформатирование розничной сети АЗС

- 24 «Лукойл» расширяет свою сеть заправочных станций в Узбекистане
- 26 «Белоруснефть» ввела в строй 10 современных АЗС-мультикомплексов
- 30 Alexela Täkiroiss: Ресторан a la carte и сверхмощная зарядка для электромобилей
- 38 «Кулинарная лавка братьев Караваевых» разместится на автозаправках
- 40 Автозаправки Татнефти на М-12 будут многофункциональными
- 42 «Газпром» планирует создать сеть АЗС на территории Дагестана

03 Инновации через дизайн

- 44 Azerpetrol в стиле оригами
- 46 Сессия VDS-TATNEFTЬ
- 50 Энергетический комплекс Shell
- 54 Технологические компетенции VDS. Стела ЛУКОЙЛ
- 56 Наследие в сочетании с прогрессом: Mercedes-Benz x sacai
- 58 Монтаж экспериментальной пространственно-стрешневой конструкции VDS

04 Инновации топливно-энергетического комплекса

- 60 Исследование нового источника получения нефти
- 62 Сеть заправок «Газпромнефть» выпустила питьевую воду в бутылках из переработанного пластика
- 64 Какое новшество внедряют при заправке автомобилей на АЗС «Белоруснефти»
- 66 Открылась первая зарядная станция Mercedes-Benz в Европе
- 68 Автоматизированный магазин Rewe Ready на зарядной станции для электромобилей
- 71 «Роснефть» создала собственного оператора сотовой связи

Дефицит на рынке нефти

Что будет с котировками акций и бизнесом добывающих компаний?



На мировом рынке нефти сохраняется искусственный дефицит, вызванный действующим с мая 2023 года сокращением квоты ОПЕК. Дополнительную поддержку котировкам «черного золота» оказали добровольное снижение добычи со стороны Саудовской Аравии и сокращение экспорта российской нефти. При этом сокращение квот ОПЕК продлено и на 2024 год, а если цены на нефть начнут снижаться, то вполне можно ожидать продления добровольного сдерживания добычи со стороны Саудовской Аравии и экспорта со стороны РФ.

Факторы поддержания цен

Краткосрочным фактором поддержки нефтяных котировок выступает обострение палестино-израильского конфликта. Пока он носит локальный характер и не угрожает поставкам, однако вероятность вмешательства Ирана сохраняется. Такое развитие событий может привести к дополнительным санкциям против Исламской Республики или даже к ограничениям по проходу танкеров через Ормузский пролив. Впрочем, это весьма маловероятный сценарий.

Также стоит отметить низкие запасы нефти в развитых государствах. Ранее США и другие развитые страны могли ответить на дефицит продаж нефти из запасов, но сейчас возможности для подобных интервенций нет. Резервы Штатов, например, находятся на минимуме с начала 1980-х годов. Более того, сейчас США испытывают потребность хотя бы в частичном восполнении запасов, о чем свидетельствуют заявления Минэнерго страны о планах купить 6 млн барр. в случае падения цен на WTI ниже \$79.

В то же время спрос на энергоносители не показывает признаков ослабления. Ведущие мировые агентства продолжают ожидать, что по итогам 2023 года глобальный спрос на нефть вырастет на 1,8–2,4 млн барр/сут, а по итогам 2024-го – на 1,0–2,3 млн барр/сут.

Основным локомотивом роста остается Китай, спрос в котором может повыситься по итогам года почти на 1 млн барр/сут. Весь остальной рост спроса приходится на прочие развивающиеся рынки, в то время как потребление в странах ОЭСР практически не увеличивается.

На фоне сочетания вышеперечисленных факторов, которые, несомненно, положительны для стоимости «черного золота», цены на нефть марки Brent в ближайшие месяцы, полагаю, могут закрепиться вбли-

зи отметки \$90 за баррель. В числе рисков, которые способны помешать этому прогнозу сбыться, можно выделить возможные разногласия среди членов ОПЕК+ по поводу дальнейшей политики, рецессию в развитых странах или замедление темпов роста развивающихся экономик, что может привести к снижению спроса на нефть и профициту на рынке.

Американские нефтяники наращивают M&A-активность

Нефтяные компании США – главные бенефициары действий ОПЕК, они выигрывают от высокой стоимости нефти и при этом не должны сокращать добычу. В условиях повышенных цен на нефть большинство представителей сектора снизили долговую нагрузку, что позволило им увеличить выплаты акционерам и нарастить M&A-активность. Так, одна из крупнейших нефтяных компаний мира – ExxonMobil – объявила о поглощении «сланцевика» Pioneer Natural Resources.

Отдельного упоминания заслуживает сделка другого американского мейджора, компании Chevron, по покупке конкурента Hess. Это позволит Chevron получить 30% в перспективном проекте в Гайане и увеличить добычу примерно на 14%. До 2019 года нефть в Гайане не добывалась, но уже к 2027 году объем ее производства в стране может превысить 1 млн барр/сут. Для Chevron получение активов в Гайане было крайне важным, учитывая, что ее основной конкурент – ExxonMobil – уже имеет долю (45%) в проекте в этой стране.

Удачная сделка по покупке Hess, благоприятная рыночная конъюнктура и привлекательная доходность выплат акционерам (в районе 10% в 2024 году) делают акции Chevron фаворитами в нефтегазовом секторе США. При целевой цене \$192,6 потенциал роста составляет 33,4%.

Спрос на нефть в Китае растет

В начале 2023 года на фоне отмены жестких коронавирусных ограничений спрос на нефть в Китае вернулся на траекторию роста. Оптимизма добавляют показатели ВВП страны за III квартал: +4,9% (г/г) против консенсуса +4,4%. В ОПЕК полагают, что к концу 2024 года спрос на нефть в Поднебесной увеличится приблизительно на 0,8 млн барр/сут.

Наибольшую выгоду от данного тренда получит крупнейший представитель китайской нефтепере-

работки – компания Sinopec. В условиях высоких цен на нефть эмитент в 2023 году может нарастить EBITDA на 9,7% (г/г), до 226 млрд юаней, а скорректированную чистую прибыль акционеров – на 12,1% (г/г), до 74 млрд юаней. Улучшение финансовых результатов в сочетании с ожиданиями привлекательной дивидендной доходности (в районе 11% на горизонте 12 месяцев) делает акции Sinopec интересными для покупки. Ценные бумаги эмитента могут показать рост на 26,2%, до 5,10 гонконгских долларов (HKD).

Специализирующаяся на шельфовой добыче нефтесервисная компания China Oilfield Services (COSL) – еще один перспективный представитель китайского НГК. Материнской компанией и крупнейшим клиентом COSL является CNOOC, которая регулярно увеличивает объемы добычи и масштабы инвестиционной программы. В частности, до 2025 года CNOOC планирует нарастить производство углеводородов на 17–19%, до 730–740 млн барр. н. э., а также в 2023 году запустить рекордную инвестиционную программу в 100–110 млрд юаней. Все это может по итогам 2023 года привести к росту выручки China Oilfield Services на 12% (г/г), до 40 млрд юаней, а EBITDA – на 28% (г/г), до 9,6 млрд юаней. Положительная динамика финансовых показателей ожидается и в дальнейшем. Учитывая позитивные среднесрочные и долгосрочные перспективы бизнеса China Oilfield Services, акции компании можно рассмотреть для вложений. Текущая целевая цена по ним составляет 10,88 HKD, что соответствует апсайду в районе 18%.

Цены на российскую нефть бьют рекорды

В последние месяцы отечественные нефтяные компании находились в крайне благоприятных рыночных условиях. Слабый рубль и снижение дисконта на российскую нефть привели к тому, что в моменте цена Urals превышала 8 тыс. рублей за баррель – аномально высокое значение. В таких условиях акции большинства нефтяных компаний за прошедший год прибавили более 60%, преимущественно опередив широкий рынок.

Лучшую динамику показали привилегированные акции «Сургутнефтегаза», которые сильнее прочих выигрывают от ослабления рубля. Если курс доллара вернется в район 93,5 рублей за доллар, то дивиденд на привилегированную акцию компании может составить около 13 рублей, что соответствует доходности на уровне 23%. Акции «Лукойла» сохраняют привлекательность на фоне повышенных рублевых цен на нефть и политики по распределению 100% скорректированного FCF. По итогам года компания может выплатить 1150 рублей на акцию, доходность – 15,7%.

Акции большинства других нефтедобывающих компаний уже отыграли позитив от роста рублевых цен на нефть. Кроме того, пока что акции российских представителей отрасли игнорируют укрепление рубля, вызванное указом об обязательной продаже валютной выручки, хотя данный фактор является резко негативным для всех экспортеров.

Тем не менее в российском нефтегазовом секторе остаются перспективные бумаги. В их числе – привилегированные акции «Транснефти», бизнес которой практически не зависит от курса доллара. Нарастивать прибыль, а значит, и дивиденды, компании позволяют увеличение дальности маршрутов транспортировки нефти из-за переориентации экспорта и индексации тарифов на транспортировку. Ожидается, что по итогам 2023 года «Транснефть» может выплатить 19 657 рублей дивидендов на акцию, доходность на «преф» в этом случае составит 13,6%, а в следующем году дивиденд может вырасти до 21 600 рублей, доходность – 14,9%.

Инвестиционной привлекательности акциям «Транснефти» добавляет грядущий сплит в соотношении 100:1. Компания не могла выбрать более удачный момент для дробления акций: более 80% объема торгов сегодня приходится на розничных инвесторов, многие из которых не могут купить акции «Транснефти» без соблюдения достаточного уровня диверсификации, но сплит решит эту проблему. Целевая цена по привилегированным акциям «Транснефти» составляет 176 900 рублей, что предполагает рост на 22,4%.

itek.ru

Правительству рекомендовали форсировать внедрение транспорта на газе

Для этого нужен специальный инвестфонд и преференции на госзакупках



Госсовет рекомендовал правительству и регионам принять форсированные меры для популяризации транспорта на газе. До 2022 года производство такой техники или переоборудование на нее росло, но с 2023 года тренд сменился.

Комиссия Госсовета по направлению «Энергетика» рекомендовала правительству и властям субъектов рассмотреть пакет инициатив для форсированного распространения транспорта и техники, работающих на газомоторном топливе (ГМТ). РБК ознакомится с протоколом заседания, состоявшегося 12 октября.

Доля природного газа в качестве моторного топлива составляет всего 2% от общего объема его потребления автотранспортом, указывается в документе. При этом доля транспортных издержек в ВВП страны составляет 14%, что в 1,5–2 раза выше, чем в развитых странах мира. Использование более дешевого газа помогло бы решить проблему.

Для этого Госсовет предлагает:

- существенно увеличить размер субсидий в 2026–2030 годах на разработку, производство и покупку транспорта на газе;
- предусмотреть в бюджете на 2024 год и плановый период 2025–2026 годов субсидию автопроизводителям транспорта на газе в размере не менее 30 млрд руб. на трехлетку (бюджет программы в 2023 году составил 2,7 млрд руб., на 2024 год уже предусмотрено 16,7 млрд руб.);
- предусмотреть производство техники и транспорта на газе не только для автомобильной отрасли, но и для других отраслей экономики – например, водного, железнодорожного транспорта, карьерной техники и различного оборудования;
- увязать прогнозы по потреблению ГМТ, за которые отвечает Минэнерго, с прогнозами производства такой техники (Минпромторг);
- разработать поэтапную программу ограничения и даже запрета эксплуатации водных судов, работающих на дизельном топливе в городских акваториях;
- рассмотреть создание отдельного инвестфонда или оператора по всем проектам в сфере ГМТ для повышения эффективности распределения на них бюджетных средств;
- рассмотреть снижение (обнуление) ставки ввозной таможенной пошлины на оборудование для инфраструктуры производства и потребления ГМТ,

- включая элементы транспортных средств, комплектующие, у которых нет отечественных аналогов, и одновременное увеличение пошлин на оборудование, аналоги которого имеются в стране;
- установить пониженную ввозную пошлину (5%) не только на газомоторные и дизельные тягачи, но и на другие шасси массой 20–50 т (самосвалы, мусоровозы и т.п.);
- ввести с 2028 года запрет на курсирование в городах с населением более 500 тыс. человек неэкологичного пассажирского транспорта;
- сделать бесплатным проезд на ГМТ-транспорте по платным дорогам и ввести 50-процентные скидки для техники на газе в системе «Платон» (система взимания платы с грузовой техники массой свыше 12 т).

Какие есть проблемы с внедрением

Участники прошедшего Госсовета, среди которых были представители Минэнерго, Минтранса, Минпромторга, губернаторы регионов, представители бизнеса, зафиксировали множество проблем для развития рынка газомоторного топлива в России.

Смежные программы разных министерств часто не увязаны между собой по показателям, следует из протокола. Минэнерго субсидирует переоборудование транспорта на газ и строительство заправок, Минпромторг администрирует программу поддержки спроса на такую технику (компенсация производителю за скидку при продаже серийных газовых моделей). Ни в одной программе нет прогнозов по объемам производства техники для других отраслей экономики, кроме автомобильной, отметили участники. Поэтому прогнозы Минэнерго по потреблению «газомоторки» не увязаны с количеством производимой техники.

В 2022 году объем потребления ГМТ на всех видах техники достиг 1,7 млрд куб. м. Согласно целевым показателям госпрограммы «Развитие энергетики», к 2024 году потребление метана должно увеличиться уже до 2,7 млрд куб. м, а к 2030 году – до 6,8 млрд

куб. м. Объем производства СПГ должен вырасти с 31,3 млн т в 2022 году до 47,3 млн т в 2024 и 2025 годах.

Чтобы потребить 2,72 млрд куб. метана, нужно 528 тыс. автомобилей, но на сегодняшний день в России парк газомоторных автомобилей составляет 290 тыс. единиц, отметил (на заседании) гендиректор компании «Газпром газомоторное топливо» Денис Корниенко. Загрузка заправок с учетом этого сейчас составляет только 34%. И если до 2022 года наблюдался активный рост производства техники (до 10,7 тыс. единиц в год) и ее переоборудования на газ (до 17,1 тыс. единиц в год), то в 2023 году произведено лишь 3044 автомобиля на КПГ (компримированный природный газ – сжатый на компрессорной станции до давления 200–250 бар) и СПГ, что не позволяет достичь установленных объемов потребления, отметил Корниенко.

Вместе с тем требует доработки и программа переоборудования – сегодня эта субсидия осваивается лишь на 25% от выделенных лимитов, следует из протокола. Участники дискуссии отметили и неравномерность поддержки: если автобусов на ГМТ в России уже 35 тыс., то дорожно-коммунальной техники – всего лишь 1 тыс. единиц, и в этом сегменте отсутствует господдержка.

Массовый перевод пассажирского транспорта на СПГ состоялся только в Санкт-Петербурге (более 1500 автобусов), отмечено в протоколе. Еще ряд компаний в Твери, Нижнем Новгороде, городах Уральского федерального округа также используют автомобили на СПГ.

За девять с половиной месяцев 2023 года в России произведено около 9,92 тыс. автомобилей на ГМТ (2,2% от общего объема производства), отметил на заседании представитель Минпромторга. При этом на складах сохраняются остатки таких автомобилей – «запасы» превышают 3,8 тыс. штук. Из выделенных в этом году 2,7 млрд руб. на субсидии автопрому выделены только 1,5 млрд руб., следует из протокола.

Как власти планируют расширять использование газа

В пресс-службе Минэнерго РБК сообщили, что вопрос освобождения отдельных видов оборудования и частей для производства СПГ от ввозных пошлин будет рассматриваться на заседании Евразийской комиссии, которое состоится в понедельник, 20 ноября. По оценке ведомства, эта мера позволит снизить стоимость проектов по производству малотоннажного СПГ и отпускную цену на их продукцию.

В Минпромторге РБК сказали, что более десяти машиностроительных предприятий в стране уже подтвердили «российскость» своей продукции для строительства газовых заправок. А с 2025 года будет необходимо использовать и отечественный компрессор при производстве АГНКС (автомобильная газонаполнительная компрессорная станция).

Представитель Минэкономразвития в комментарии РБК лишь отметил, что для снижения выбросов CO2 необходимо, исходя из возможностей производства и достаточности предложения, использовать транспорт с альтернативными двигателями, в том числе на ГМТ.

По мнению Дмитрия Гусева, зампреда наблюдательного совета ассоциации «Надежный партнер», обнуление пошлин не требуется, необходимо лишь развивать собственное производство оборудования. «Газпром», по словам эксперта, должен оставаться «единственным окном», которое как производит оборудование, так и поставяет газ. В противном случае происходит «размывание» денег.

Доля транспортных средств, которые используют ГМТ в России, оценивается в пределах 5%, и это самая оптимистичная цифра, поскольку достоверно неизвестно, какое их количество еще на ходу, а данные актуализируются медленнее, чем такие транспортные средства приходят в негодность, оценил Илья Жарский, управляющий партнер экспертной группы Veta. На долю легковых автомобилей на ГМТ приходится еще более скромные 0,1–0,2%, так как серийных моделей практически нет, или серии малые – как правило, под заказ.

Причина низкого спроса на транспорт на ГМТ заключается в том, что эффект от перехода на альтернативный вид топлива, с учетом необходимости внесения изменений в конструкцию и топливную систему автомобиля и снижения его ресурса в этой связи, ощутим только в масштабе крупных автопарков или владельцев машин, которые активно эксплуатируют их в коммерческих целях, объяснил Жарский. Поэтому эффект низкой стоимости газа (на 20–25% дешевле бензина и дизтоплива) «съедается».

Сегодня в развитии ГМТ заинтересованы только сами производители сжиженного газа, которые ищут новые каналы сбыта продукции, полагает Жарский. При этом во всем мире активно идет переход на электродвигатели, и этот тренд поддерживается и в России, хотя он «конкурирующий» для ГМТ. Поэтому качественного рывка на газомоторном рынке и не происходит.

Для форсированного внедрения ГМТ действенным было бы появление на государственном

уровне структуры, отвечающей за газомоторную отрасль в целом, начиная от разработки новой стратегии и заканчивая полномочиями софинансирования всех заинтересованных участников рынка (инвесторы в АГНКС, компании – установщики оборудования, операторы поверки баллонов, операторы оплаты за заправку и др.), считает независимый консультант по автопрому Сергей Бургазиев. Причем все процессы должны быть оцифрованы для эффективного мониторинга реализации проекта – от отпуска газа до появления RFID-меток для газовых баллонов, заключил эксперт.

rbc.ru

Между рынком и госрегулированием

Системы топливного обеспечения Азербайджана, Казахстана и Туркменистана «счастливы» и «несчастливы» по-своему



Три прикаспийских государства – Азербайджан, Казахстан и Туркменистан – являются крупными производителями и экспортерами углеводородных ресурсов. Бюджеты этих стран в сильной мере зависят от объемов добычи нефти и газа и от валютных поступлений НГК. Но в каком состоянии находятся внутренние топливные рынки этих стран и с какими проблемами они сталкиваются?

«Суверенный рыночный либерализм» Баку

Формально топливный рынок Азербайджана вполне развит – в республике действуют пять крупных розничных трейдеров, в том числе один иностранный – «Лукойл Азербайджан». Суммарное количество АЗС в республике относительно невелико – свыше 250, но их хватает для обслуживания 1,2 млн автотранспортных средств, зарегистрированных в стране, да и число автозаправок растет каждый год. При этом четыре из пяти крупных топливных трейдеров – частные компании. Более того, Государственная нефтяная компания Азербайджанской Республики (ГНКАР) по состоянию на 2023 год уступает по количеству АЗС (53) более крупным игрокам – Azpetrol (100 автозаправок) и «Лукойл Азербайджан» (63).

Однако при этом в Азербайджане присутствует достаточно сильное государственное регулирование топливного рынка. Во-первых, в стране действует только один монопольный производитель горючего – это ГНКАР, владеющая НПЗ им. Гейдара Алиева (см. рис. 1).

Во-вторых, ГНКАР является также монопольным оптовым поставщиком топлива. Компания владеет 12 топливозаправками, где остальные трейдеры оптом закупают бензин и дизтопливо.

В-третьих, в Азербайджане действует Тарифный (ценовой) совет, определяющий верхний предел цен на топливо в сети АЗС (назначать меньшую цену, например себе в убыток, трейдерам разрешено). Единственное отступление от этого правила – ценообразование на бензин марок А-95 и А-98, которые пока в стране не производятся (хотя их выпуск должен начаться вскоре, после окончания реконструкции на единственном НПЗ). Пока же эти сорта бензина Азербайджан импортирует, и их цена на АЗС устанавливается на основе рыночных принципов (см. рис. 2).

Поскольку цены на большинство видов топлива на АЗС Азербайджана фиксированные, трейдеры

вынуждены бороться за клиента уровнем сервиса и дополнительными услугами (автомойка, маркет и т. п.), от чего потребитель гипотетически должен выигрывать.

Но есть в этой благозвучной картине «слабое звено»: если сопоставлять цену бензина, подсчитанную в долях от средней зарплаты, с аналогичным показателем, например, в США, выяснится, что относительная цена на топливо в Азербайджане выше, чем за океаном (см. рис. 3).

Имеются и другие факторы, заставляющие с некоторым пессимизмом оценивать долгосрочные перспективы топливного рынка Азербайджана. Первый из них – сырьевой. Нефтяные ресурсы Азербайджана – при достигнутых темпах добычи (32,6 млн т в 2022 году) и разведанных запасах (на 2023 год – менее 1 млрд т нефти и конденсата) – иссякнут через 25–30 лет. В итоге на НПЗ им. Гейдара Алиева просто нечего будет перерабатывать и, как следствие, поставлять на АЗС страны. На первый взгляд, решение этой проблемы очевидно – нефть можно будет импортировать с восточного берега Каспия (периодически это уже происходит).

Но есть второй, еще более проблемный фактор – это финансы. Пока экономика республики держится на экспорте углеводородов, но через 25–30 лет в стране закончится не только сырье для НПЗ, но и источник валюты – нефтегазовые ресурсы. А без нефтедолларов не импортируешь оборудование для нефтепереработки и сферы нефтепродуктообеспечения (а собственная промышленность их не производит). Без нефтедолларов сократится и импорт автотранспортных средств – собственно автопрома в Азербайджане тоже нет.

Топливная «эластичность» Астаны

Топливный рынок Казахстана можно охарактеризовать как достаточно развитый, число действующих на нем трейдеров превышает десяток. При этом цены на бензин и дизтопливо до недавнего времени определялись исключительно на основе баланса спроса-предложения, а не директивным методом (в отличие от Азербайджана).

Правда, и здесь имеются два неблагоприятных фактора. Первый из них – ставка на максимально возможный экспорт нефти, добытой в рамках СРП (три ключевых – Карачаганак, Тенгиз, Кашаган) и на месторождениях государственного «КазМунай-Газа». В 2022 году суммарно добыто 84,2 млн т нефти

и конденсата, экспортировано 64,3 млн т, переработано 17 млн т. Вторым фактором – неторопливость Астаны в деле расширения национальных НПЗ. Все это в совокупности привело к отставанию предложения бензина и дизтоплива на внутреннем рынке от спроса (см. рис. 1). Свою роль тут сыграло и то обстоятельство, что количество автотранспортных средств в Казахстане самое большое в регионе (см. рис. 4).

Сеть АЗС в Казахстане также более развита, чем в Азербайджане и Туркменистане, она насчитывает свыше 3,1 тыс. автозаправок (в их числе почти 80 объектов, принадлежащих российской «Газпром нефти»).

Ключевую проблему топливного рынка Астана решает очевидным способом – импортом нефтепродуктов из России, который в текущем году, по заявлению казахского министра энергетики Болат Акулакова, составит 0,85 млн т.

Вторым способом удовлетворения внутреннего спроса на моторное топливо и предотвращения социального недовольства по поводу высоких цен на АЗС стало введение с 22 августа 2022 года государственного регулирования цен на горючее. При этом для иностранцев отпускная цена на АЗС Казахстана в 1,7–2 раза выше, чем для граждан РК.

Была Республика, стал Туркменистан

В Туркменистане моторное топливо производится на трех государственных предприятиях: Туркменбашинском и Сейдинском НПЗ, а также на газохимическом комплексе в Овадандепе. Все АЗС страны (порядка 200) принадлежат государству, и поэтому цены на горючее одинаковы на всех автозаправках и определяются правительством (а точнее – Государственной торговой корпорацией «Туркменнефтепродукты»).



Страна	Мощность НПЗ, млн тонн нефти в год	Производство бензина и дизтоплива, млн тонн в год	Внутреннее потребление бензина и дизтоплива, млн тонн в год	Экспортный потенциал бензина и дизтоплива, млн тонн в год
Азербайджан	6,5	3,1	2,7	0,4
Казахстан	16,0	10,2	10,9	-0,7
Туркменистан	16,5	3,05	2,3	0,75

Рис. 1. Топливный баланс Азербайджана, Казахстана и Туркменистана (2022 год)



Страна	Бензин А-92, \$/л	Бензин А-95, \$/л	Бензин А-98, \$/л	Дизельное топливо, \$/л
Азербайджан	0,65	1,18	1,35	0,47
Казахстан	0,43	0,55	0,65	0,62
Туркменистан	0,39	0,43	0,57	0,39

Рис. 2. Средние розничные цены на АЗС государств каспийского региона (2023 год)



Страна	Средняя зарплата, \$/мес.	Цена бензина, \$/л (макс.)	Цена бензина в долях от средней зарплаты, %	Сопоставление цены бензина в долях от средней зарплаты (за единицу принят показатель по США)
США	4520	1,07	0,0237	1,0
Азербайджан	502	1,35	0,2689	11,3
Казахстан	767	0,65	0,0847	3,57
Туркменистан	360	0,57	0,1583	6,68

Рис. 3. Сопоставление цен на бензин, подсчитанных в долях от среднемесячной зарплаты (2023).



Страна	Численность населения, млн человек	Количество автотранспортных средств, млн единиц	Количество автотранспортных средств на 1000 человек
Азербайджан	10,2	1,2	117
Казахстан	19,9	4,6	231
Туркменистан	7,05	0,75	106

Рис. 4. Автопарк Азербайджана, Казахстана и Туркменистана (2023 год).

Но и такая схема имеет свои слабые стороны, и они связаны, в первую очередь, с сырьевым фактором. Если природного газа в Туркменистане с избытком (от 13,95 трлн куб. м по подсчетам ВР до 27,5 трлн куб. м по оценке официального Ашхабада), то с нефтью больше вопросов, чем ответов. По независимой оценке, остаточные запасы нефти в Туркменистане составляют 82 млн т, а по данным властей страны на шельфе Каспия имеются еще 8 млрд т жидких углеводородов. По факту же добыча жидких углеводородов в Туркменистане в рамках государственных проектов и СРП с иностранным участием в 2022 году составила 10,15 млн т, из которых на туркменских НПЗ были переработаны лишь 5,3 млн т, остальные объемы были экспортированы.

Проблему с дефицитом сырья для местных НПЗ и горючего на туркменских АЗС надеются решить, включив в топливную схему природный газ. Во всяком случае, в 2019 году был сдан в эксплуатацию газохимический комплекс в Овадандепе, рас-

считанный на переработку 1,785 млрд куб. м газа и производство 600 тыс. т бензина стандарта Евро-5 и 12 тыс. т дизтоплива в год. При имеющихся запасах газа и при условии строительства еще нескольких аналогичных комплексов Туркменистан способен решить проблему с обеспечением всех своих АЗС необходимым количеством бензина.

Но вот что любопытно: при всем «национальном своеобразии» топливных рынков Азербайджана, Казахстана и Туркменистана у них имеется общая черта – никакой «социально ориентированной» стоимости бензина и дизтоплива в этих странах нет. Ее нет даже в Туркменистане, где вроде бы самый дешевый в мире бензин.

itek.ru

Электромобили в России 2023

Согласно опросу, проведенному центром аналитики НАФИ, большинство российских граждан пока не готовы перейти на электромобили.



В основном, отказ от электрокаров в пользу привычных авто связан с недостаточно развитой инфраструктурой в России, это отметили 59% опрошенных, и высокой стоимостью экотранспорта, считающейся дорогой для 47% респондентов. Также 32% автолюбителей беспокоят сложности с техобслуживанием, а 25% указали на высокую цену запчастей. Однако обнадеживает тот факт, что россияне стали более информированными о преимуществах электромобилей и перестали верить мифам о них.

Действительно, электромобиль – транспорт не из дешевого сектора, и, покупая его, автолюбитель в первую очередь делает свой вклад в окружающую среду. В среднем стоимость электроавтомобиля начинается от 2,5 миллионов рублей, сумма немаленькая для среднестатистического российского водителя.

Кстати, в России начинаются продажи электрического хэтчбека Ora, представлять марку будет Haval Motor Rus. Будем надеяться, что цена будет более демократичной.

В долгосрочной перспективе обслуживание такого транспорта обходится дешевле. В особенности водители электрокаров значительно будут экономить на «заправке» своего авто электричеством, в то время как траты на бензин будут «бить» по кошелькам автолюбителей стандартных машин.

Интересно, что молодежь в возрасте от 18 до 24 лет проявляет большой интерес к электромобилям, считая их модными и современными. В целом в России растет популярность электромобилей. С августа 2022 года парк авто увеличился на 55%.

И, несмотря на определенные вызовы и препятствия, рост продаж электромобилей в России в начале 2023 года был заметным. В феврале этого года было продано 550 электромобилей, что в два раза больше, чем в том же месяце прошлого года. Многих автолюбителей пугает сама идея владения электромобилем. Это незнакомый аппарат, к которому нужно будет найти свой подход не только в вождении, но и обслуживании. В частности многих останавливает от приобретения современного экологичного автомобиля проблема с зарядными станциями.

Большинство россиян живут в многоэтажках, во дворах которых и так не хватает парковочных мест. Для обслуживания электрокара нужно будет установить зарядную станцию, на что нужны большие деньги. Кто должен за это отвечать – водитель машины или государство должно обеспечить во дворах зарядные станции? Однако для жителей частных домов установка зарядной станции на территории не вызовет таких больших проблем.

Чтобы изменить ситуацию и дать толчок развитию рынка современных авто, 28 августа этого года российское правительство представило новую инициативу, направленную на содействие развитию инфраструктуры для электромобилей. Инициатива предусматривает обязательное оборудование заправочных (АЗС) зарядными станциями.

Ранее, с 2016 по 2021 год, аналогичная инициатива не вступила в силу из-за отсутствия ясных критериев для установки зарядных станций и недостаточно развитого рынка. Теперь же Министерство экономического развития РФ работает над определением критериев для размещения станций на ключевых федеральных трассах, что способствует расширению инфраструктуры для автомобилей будущего. Предложение учитывает протяженность транспортных магистралей, их категорию и экономическую целесообразность, что позволит обеспечить равномерное распределение зарядных станций по стране. Таким образом, для многих автолюбителей покупка современного автомобиля станет более привлекательным вариантом.

Важным шагом в развитии инфраструктуры для электромобилей стала программа субсидирования установки зарядных станций. В 2022 году было установлено 493 зарядных станции. В текущем году планируется установить еще 872 станции. Это значительно увеличит доступность зарядок для электромобилей, делая для владельцев эксплуатацию электромобиля более удобной, а также способствуют дальнейшему развитию этого сектора и укреплению экологии страны.

Политика государства в области электромобилей продолжает активно поддерживать и поощрять их использование. Так, в ряде регионов действуют скидки на транспортный налог для электромобилей, что мотивирует автолюбителей переходить на экологически чистый вид транспорта. Скидки 50% на оплату налога предоставляются автолюбителям в Кабардино-Балкарии, Хабаровском крае, Нижегородской и Свердловской областях, а также в Ханты-Мансийском автономном округе.

Кроме того, в ряде регионов России и вовсе полностью отсутствует транспортный налог, среди таких, конечно же: Москва, Башкортостан, Красноярский край, Кемеровская область и еще 31 регион нашей страны. В других регионах, где установлены ограничения по максимальной мощности, транспортный налог не взимается до определенных пределов. Например, в Волгоградской, Калининградской, Тюменской, Краснодарском краях и др., автомобили с мощностью до 150 лошадиных сил освобождаются от налога.

Подведем итог. Правительство России активно работает над созданием благоприятной среды для развития рынка электромобилей, в свою очередь, автолюбители понемногу начинают заходить на эту сторону рынка, прощупывая почву в использовании электрокаров. Инициативы по расширению инфраструктуры и льготы для владельцев электромобилей способствуют росту популярности этого вида транспорта и содействуют улучшению экологии в стране.

magazine.gasad.ru

Бензин дорожает во всех странах. Чем вызван топливный кризис

Топливный кризис, разразившийся в России этой осенью, наверное, был самым серьезным за последние десять лет.

И дело не только в росте цен на бирже и в рознице, а в том, что правительству несколько недель не удалось его остановить, несмотря на многочисленные совещания и предпринимаемые меры. Сейчас буря вроде утихла и можно спокойно взглянуть на произошедшее со стороны, сравнив ситуацию в России, Европе, США, Азии, Африке, в крупнейших странах-импортерах и экспортерах нефти.

Автомобильное топливо дорожает сейчас почти везде. Для этого помимо локальных причин, индивидуальных для каждой страны, как, например, у нас отмена демпфера (механизма возврата нефтяникам части разницы между экспортными и российскими ценами при поставках топлива на внутренний рынок), были и глобальные причины.

Во-первых, это мировой рост цен на нефть и, что важно, все предпосылки для их дальнейшего повышения. С весны до середины лета 2023 г. котировки барреля большую часть времени находились на уровне ниже 80 долл. за баррель, а вот после начался постепенный, но неумолимый рост. Причем многочисленные прогнозы говорили, что баррель пересечет до конца года отметку 100 долл. В большинстве стран мира цены на бензин и дизельное топливо (ДТ) зависят в первую очередь от цены сырья, то есть нефти.

Вторая причина – это санкции ЕС и США против нефтяного экспорта России. Европа жила за счет переработки российской нефти и за счет импортируемого из нашей страны ДТ. Запрет их поставок привел к локальным дефицитам топлива. Избытка нефтеперерабатывающих мощностей в мире нет, то есть, отказавшись от товара из одной страны, можно купить его в другой, но только если там его заместит товар из первой страны. Причем в большинстве случаев такая многоходовочка ведет к увеличению цены. Хотя бы из-за роста стоимости доставки, ведь Россия-то находилась у Европы под боком, маршруты были налажены, а из той же Индии топливо приходится везти, пройдя часть Индийского океана и несколько внутренних морей. А поскольку Европа – очень большой потребитель нефти и нефтепродуктов, то рост цен здесь не мог не транслироваться на другие регионы.

Еще одна причина была в деятельности альянса ОПЕК+ с участием России, который совсем не захотел потворствовать Западному миру. Нефтедобывающие страны не стали наращивать добычу и экспорт нефти, наоборот, снизили производство и торговлю. И это абсолютно объяснимо: бюджеты этих стран зависят от поступления нефтяных доходов. Нефти на рынке не стало больше, а без нее производство топлива не увеличилось.

Результат, как говорится, вышел налицо. В Европе цены на ДТ с начала лета выросли на 11–15% (в некоторых странах, например, в Нидерландах, рост составил почти 30%), а на бензин – на 8–10% (в тех же Нидерландах – 17%). В добывающей нефть Норвегии бензин подорожал на 9%, а ДТ – на 17%.

Отдельная история с США. Эта страна всегда славилась своими дешевыми энергоресурсами, а бензин здесь – национальное достояние, как у нас газ. Бензин подорожал на 8%, дизель (он, правда, мало здесь используется) – на 21%. Причем рост цен на ДТ чаще всего связывают с повышенным спросом на него в Европе. В азиатских странах ситуация схожая. В Китае бензин вырос в цене на 12%, а ДТ – на 13%, а в Южной Корее – на 14 и 23% соответственно.

Если сравнивать с нашими показателями, то они оказались ниже. На пике подъема по бензину рост цен составил – 9,9%, а по ДТ – 11,3%. Причем с этого момента цены уже немного просели, да и сама стоимость литра топлива у нас минимум в два раза ниже среднемировой.

Несколько слов можно сказать о наших партнерах по ОПЕК+. Выигрывает по сравнению с нами Саудовская Аравия – цены не росли, но здесь они фиксированные, добыча нефти – на уровне нашей страны, а население в четыре раза меньше. В более рыночной стране ОАЭ рост цен на бензин составил 17%, а на ДТ – 33%.

rg.ru

Международное энергетическое агентство и ОПЕК расходятся во мнениях о спросе на нефть в будущем

По расчетам ОПЕК, к 2045 году спрос на нефть вырастет до 116 млн баррелей в сутки



Международное энергетическое агентство (МЭА) и энергогиганты расходятся во мнениях относительно того, какие будут потребности в нефти и другом ископаемом топливе в мире в ближайшие десятилетия.

Глава МЭА Фатих Бироль заявил, что инвестиции в ископаемое топливо больше не безопасны ни для стран, ни для потребителей. Его заявление прозвучало после того, как агентство опубликовало свой ежегодный отчет о мировых тенденциях в энергетике, пишет Financial Times.

В отчете указано, что к 2030 году спрос на нефть во всем мире снизится до 92,5 млн баррелей в сутки, а к 2050 году - до 54,8 млн баррелей в сутки. В настоящее время мир потребляет более 100 млн баррелей нефти каждый день. Расчеты МЭА основаны на предположении, что страны достигнут поставленных климатических целей. Организация также прогнозирует снижение спроса на газ и уголь еще до 2030 года.

Хотя МЭА признает, что война России против Украины вызвала потребность в новых терминалах сжиженного природного газа в Европе, Бироль назвал войну еще одной причиной, по которой необходимо отказаться от ископаемого топлива.

Глава МЭА добавил, что крупномасштабные инвестиции в ископаемое топливо не только угрожают климату, но и представляют собой бизнес-риск,

поскольку миру, возможно, не понадобится дополнительная добыча нефти.

Между тем нефтяные компании и производители не согласны с аргументами Бироля.

Генеральный директор международного нефтяного гиганта Chevron Майк Вирт заявил, что эти расчеты не совсем верны.

В понедельник компания Chevron достигла соглашения о покупке конкурирующего предприятия Hess за 53 млрд долларов.

Организация стран-экспортеров нефти (ОПЕК) также прогнозирует, что спрос на нефть, наоборот, увеличится.

rus.err.ee

«Лукойл» расширяет свою сеть заправочных станций в Узбекистане

ООО «Лукойл Узбекистан Оперейтинг Компани» объявило о стратегическом расширении сети автозаправочных станций (АЗС) в Узбекистане путем предоставления франшизы.



По информации пресс-службы компании, оператор ООО «Лукойл Узнефтепродукт», управляющий сетью АЗС «Лукойл» в Узбекистане, успешно заключил первые соглашения о франшизе с предпринимателями в ряде регионов, включая Ташкент, Бухарскую и Навоийскую области.

Согласно условиям подписанных договоров, в 2024 году шесть автозаправочных станций пройдут процесс ребрендинга в соответствии с корпоративным стилем «Лукойл». Компания также активно ведет переговоры с предпринимателями из других регионов, включая Ферганскую и Самаркандскую области.

Предоставление франшизы предпринимателям станет ключевым фактором в развитии сети АЗС «Лукойл» в Узбекистане. Этот стратегический подход позволит укрепить присутствие компании в различных регионах страны, обеспечивая высокий стандарт обслуживания и качественных топливных продуктов под брендом «Лукойл».

dzen.ru

«Белоруснефть» ввела в строй 10 современных АЗС-мультикомплексов

Еще три автозаправочные станции откроют до конца 2023 года.



Компания «Белоруснефть» в этом году активно обновляет фирменную сеть автозаправочных станций. В настоящее время после масштабной реконструкции открыто 10 АЗС-объектов, которые приобрели формат многофункциональных комплексов, отвечающих самым высоким требованиям придорожного сервиса. В нашем проекте #Тренды и бренды «Белоруснефти» рассказываем о кардинальных переменах к лучшему.

В концепции «Белоруснефти» реконструкция – это масштабное переформатирование действующих АЗС. На месте автозаправок прошлого поколения появляются универсальные придорожные комплексы. Это качественно новый уровень функциональности и комфорта. Реконструкция позволяет создать современное АЗС-пространство и внедрить максимальный набор востребованных услуг в сфере автомобильного обслуживания, общественного питания, торговли. О реализации инвестиционной программы этого года в разрезе дочерних предприятий рассказывает заместитель начальника управления капитального строительства центрального аппарата «Белоруснефти» Сергей Старостенко по итогам выездного технического совета компании, прошедшего накануне в Брестской области:

В настоящее время программа выполнена на 90 процентов. Это достаточно высокий показатель освоения средств. Достичь такого уровня ускорения удалось в том числе и благодаря новым подходам. Один из них – широкое внедрение в подразделениях компании интерактивной системы управления проектом (ИСУП), которая разработана в УКС. Эта программа позволяет руководителю и специалистам в онлайн-режиме ежедневно владеть актуальной информацией о ходе строительных работ и своевременно принимать необходимые управленческие решения. Так, с опережением нор-





мативного срока на 2–3 месяца был введен после реконструкции ряд АЗС в Бресте, Минской и Гомельской областях.

До конца года будут завершены работы по масштабному обновлению еще на 3 автозаправочных станциях. Старт реконструкции в этом году дадут на двух АЗС-объектах, которую завершат в 2024-м. Все работы, материалы и конструкции – в концепции Промышленного каталога фирменного стиля компании.

Преимущества применения интерактивной системы управления проектом (ИСУП): руководитель ежедневно видит актуальную информацию о процессе производства работ на объекте; выполнение графика производства работ с накоплением; готовность отдельных конструктивных частей объекта; план/факт и анализ выполнения работ в разрезе каждой подрядной и субподрядной организации; анализ отставания от графика каждого подрядчика за любой интересующий период. В целом это дает возможность сокращения срока реализации проекта на 2–3 месяца.

Одновременно ведется модернизация торговых залов АЗС под брендом «Заўжды Цікаа». Это позволяет сделать автозаправки более современными и комфортными, расширить площади торговых залов, предусмотреть создание кофе-зон, установить высокотехнологичное оборудование, улучшить условия работы персонала. До конца года такое обновление будет в полном объеме реализовано более чем на 20 автозаправочных станциях «Белоруснефти».

Всего в этом году компания реконструирует 13 автозаправочных станций в Брестской, Витебской, Гомельской, Минской, Могилевской областях и столице, а также начинает строительство еще двух. Модернизирует торговые залы на 22 АЗС. В планах 2024 года реконструкция 16 автозаправок, модернизация торговых залов 8 автозаправочных станций.

neft.by



Alexela Täkuipoiss: Ресторан a la carte и сверхмощная зарядка для электромобилей

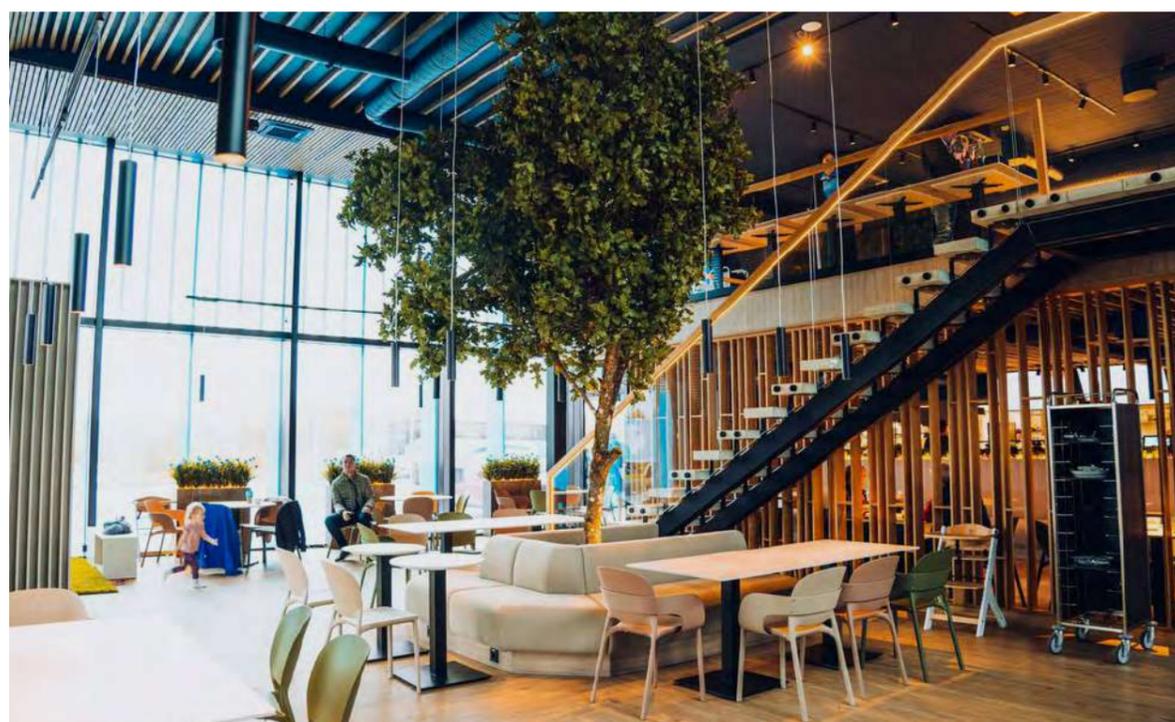
Эстонская энергетическая компания Alexela открыла в Сауга на трассе Виа-Балтика (Via Baltica) новую автозаправочную станцию Täkuipoiss.



Которая отличается от конкурентов самым мощным в Эстонии зарядным устройством на 400 киловатт и рестораном, которым управляет шеф-повар с опытом работы уровня Michelin.

Самая крупная на данный момент инвестиция Alexela в автозаправочную станцию включает в себя все, что привычно для традиционной АЗС полного обслуживания. Но, кроме того, у Täkuipoiss в Сауга имеются собственная солнечная станция мощностью 120 киловатт, ресторан почти на сто мест, где всю еду готовят на месте и из локальных ингредиентов, а также пока первое в Эстонии и одно из первых в странах Балтии зарядное устройство для электромобилей мощностью 400 киловатт.

«Мы гордимся Täkuipoiss – это во всех смыслах слова энергетическая станция будущего, – отметил председатель правления Alexela Марти Хяэль. – С зарядным устройством на 400 киловатт сегодня мы опережаем рынок, но вскоре вся Эстония будет покрыта быстрыми и сверхбыстрыми зарядными устройствами. Для обеспечения поддержки устойчивого тяжелого транспорта мы также предложим здесь возможности заправки bioCNG и bioLNG, поскольку Alexela является еще и крупнейшим производителем биогаза в Эстонии. Хотя первую водо-





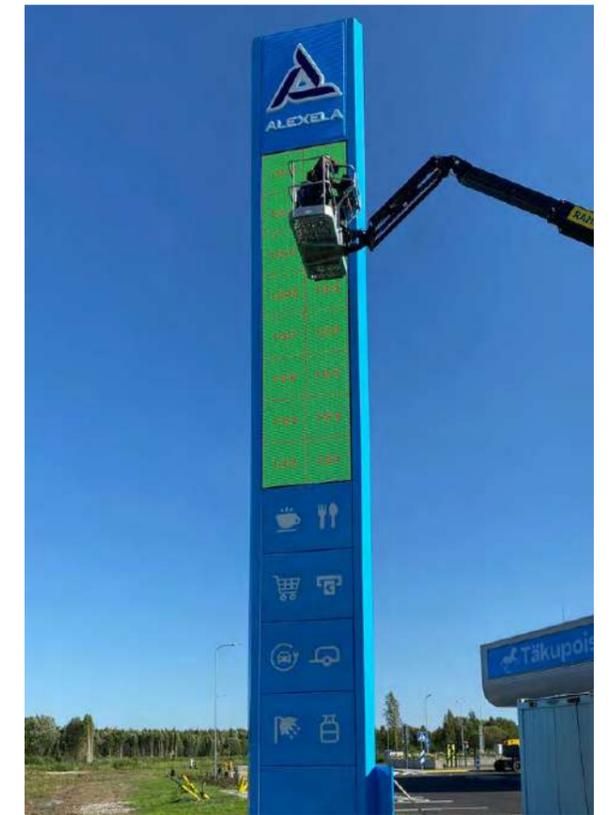
родную заправочную станцию мы откроем осенью 2024 года в Таллинне, с ростом спроса мы готовимся сделать это и здесь, на Via Baltica».

Расположенный в Täkipoiss ресторан почти на сто мест курирует Дмитрий Рооз – ведущий шеф-повар с опытом Michelin и многочисленными наградами. Блюда из составленного под его руководством меню готовят на месте с нуля и с максимальным использованием местных ингредиентов.

«Мы исходим из сезонности продуктов и того, что доступно на месте, – отметил Рооз. – При приготовлении бургера Täkipoiss мы используем говядину из волости Тори, грибы из местного леса, а яйца и творог у нас также с ферм Пярнумаа. Мы не используем никаких полуфабрикатов – даже сами делаем хлеб, майонез и картофель фри – и стараемся оставлять минимальный экологический след».

Для детей на открытом воздухе построена огороженная игровая площадка и оборудован игровой уголок в ресторане, а также запланирована площадка для домашних животных. В просторном магазине есть отдельная витрина местных производителей, где представлено около 100 наименований товаров, произведенных в Пярнумаа и Ляэнемаа.







В Сауга можно заправиться любым традиционным топливом и автомобильным газом LPG, на АЗС есть зарядные устройства различных вариантов, а также колонка с AdBlue и жидкостью для стеклоомывателя. Новая концепция станции обслуживания также включает парковку для грузовых автомобилей с душевой, пункт поддержки для автодомов и возможность аренды смарт-прицепов. На станции работают около 40 человек.

Alexela – фокусирующаяся на экологии инновационная эстонская компания, развивающая сеть устойчивых автозаправочных станций, создавая возможности заправки биометаном, LNG, электричеством и, в ближайшем будущем, водородом.



Название было выбрано в ходе открытого конкурса, куда поступило более 60 предложений. Победил вариант Täkuipoiss, что можно перевести с эстонского, как «жеребенок» – его выбрали из-за эффектного звучания и развитых традиций коневодства в регионе Тори.

Alexela производит биометан по принципу экономики замкнутого цикла, а также строит солнечные и ветряные электростанции. Кроме того, вместе с партнерами предприятие управляет терминалом LNG финского Хамина и разрабатывает в Палдиски проект по производству и хранению возобновляемой энергии под названием Energiasalve.



Nord Concept OÜ в сотрудничестве с AW Signs поставили и установили светодиодные экраны размером 2x8 м. Цель Alexela заключалась в том, чтобы найти привлекательные, надежные и устойчивые к атмосферным воздействиям дисплеи, которые можно установить на высоте до 18 метров. Выбранные экраны имеют яркость, реагирующую на свет, поэтому изображение видно водителям на дороге в любую погоду. Управление контентом совместимо с системой, которая уже используется в Alexela. Таким образом, можно быстро и удобно изменять информацию и маркетинговые сообщения, отображаемые на экране, по мере необходимости.

Alexela предлагает своим клиентам широкий спектр повседневных энергетических продуктов: электричество, природный газ, газ в баллонах и резервуарах, а также автомобильное топливо на более, чем ста автозаправочных станциях по всей Эстонии. Кроме того, в Эстонии у компании есть 41 кафе-магазин. По данным крупнейшего в Европе исследования устойчивости брендов (Sustainable Brand Index), жители Эстонии третий год подряд называют Alexela наиболее социально и экологически устойчивым топливным брендом.

superstation.pro

Здание спроектировано архитектурным бюро Luhse & Tuhal и построено компанией Evicon Ehitus. Внутреннее решение ресторана выполнила фирма Limehouse Design.

«Кулинарная лавка братьев Караваевых» разместится на автозаправках

Новое направление сети может обойтись не менее чем в 500 млн рублей.



Торговый дом «Нефтьмагистраль», который весной 2023 г. стал владельцем «Кулинарной лавки братьев Караваевых», планирует открыть точки этой сети на всех своих автомобильных заправочных станциях (АЗС). Об этом «Ведомостям» рассказал представитель самой компании. Об этих намерениях также знают два консультанта по недвижимости. Другие детали представитель «Нефтьмагистрالی» не раскрыл, сообщив лишь, что ассортимент сети представлен на всех АЗС, а первое полноценное кафе уже строится на заправке на Дмитровском шоссе, оно откроется в следующем году.

Согласно официальной информации, торговый дом управляет 104 заправками в Москве и Московской области. По оценке генерального директора «Infoline-аналитики» Михаила Бурмистрова, если речь идет о полноценных кафе, то открытие одной точки может обойтись компании в 5–6 млн руб. Таким образом, общие затраты на проект составят 520–624 млн руб.

«Кулинарная лавка братьев Караваевых» – сеть городских кафе с кулинарией, выпечкой и кофе, основана Евгением Каценельсоном и Владимиром Лякишевым в 2008 г. Спустя год их партнером по проекту стал бизнесмен Игорь Моисеев. В 2021 г. Лякишев вышел из бизнеса, а в мае 2022 г. он был найден мертвым. Весной 2023 г. новым владельцем сети стала «Нефтьмагистраль». Сделка по покупке этой компании «Infoline-аналитика» оценивала примерно в 100 млн руб. Сейчас в сеть входит 43 кафе в Москве, средний чек – 660 руб. Новая точка рядом с метро «Ботанический сад» открылась в этом году – это первое кафе, запущенное с 2021 г. В ближайшие полгода вне АЗС планируется запустить еще шесть кафе, утверждает представитель компании.

«Нефтьмагистраль» – оптово-розничная топливная компания, основанная в 2001 г. По данным ЕГРЮЛ, она в равных пропорциях принадлежит Александру и Наталье Ерастовым. В 2022 г. выручка торгового дома составила 50,4 млрд руб., чистая прибыль – 622 млн руб. В портфеле компании также есть фабрика-кухня «Гурманика» и сеть бургерных «Магбургер».

Строительство полноценных кафе при АЗС поможет привлечь на заправки дополнительный трафик, уверен Ерастов. А это, в свою очередь, позволит компании увеличить долю нетопливных продаж в структуре выручки группы. Сейчас непрофильный сегмент уже генерирует порядка 50 % маржи, но цель – довести его до 70 %, уточняет представитель торгового дома.

Сейчас трафик на заправках в Москве может составлять 1000–2000 человек в день, говорит гендиректор компании «Русхолтс» (поставщик товаров нетопливного ассортимента на автозаправочные станции «Роснефти», «Лукойла», «Газпром нефти» и др.) Александр Кузьмин. По его словам, обеспечить такую высокую проходимость обычному кафе в Москве почти невозможно. Он напоминает, что «Нефтьмагистраль» заняла премиальную нишу ушедшего бренда ВР, у которого заправки были с большими торговыми залами, куда люди заезжали в том числе целенаправленно, как в кафе. При этом Кузьмин указывает, что для крупных нефтяных компаний нетопливный бизнес, как правило, не очень интересен, так как в некоторых случаях прибыль от него даже не покрывает зарплаты сотрудникам. Хотя он признает, что потенциал у этого направления очень серьезный. Так, по подсчетам Кузьмина, на сегодня совокупный оборот нетопливной розницы по крупнейшим заправочным сетям (60 % рынка) составляет около 120–130 млрд руб. в год, а вырасти он может до 200 млрд руб., если данное направление развивать.

Многие торговые сети и предприятия также пытались и пытаются работать на АЗС. Так, в 2017 г. X5 Group рассматривала возможность открытия «Пятерочек» на заправках «Лукойла», но в итоге от этого проекта отказались. «Магнит» в 2019 г. запустил несколько точек на АЗС «Татнефти» в Краснодарском крае, но развивать проект не стал, представитель компании оставил запрос «Ведомостей» без ответа. Два года назад стенды со снеками и напитками от «Вкусвилла» стали появляться в минимаркетах на заправках «Газпром нефти», «Лукойла», «Татнефти», Neste и ОРТК. Представитель ритейлера не стал комментировать успехи проекта. В сентябре 2023 г. «Азбука вкуса» открыла по франшизе свой первый минимаркет «Азбука daily» на территории АЗС «Лукойла» в Москве. Ритейлер рассматривает такие проекты как приоритетные на ближайший год и ставит своей целью «дотянуться» до клиентов сети в новых местах, а также расширять аудиторию, прокомментировал его представитель. Он добавил, что это пилотный проект и по итогам тестирования сеть рассчитывает увеличить представленность точек на АЗС. Он также уточняет, что помимо формата магазина по франшизе с 2022 г. «Азбука вкуса» сотрудничает с АЗС «Газпром нефти». На 20 ее станциях доступна готовая еда и продукты под собственными торговыми марками компании.

vedomosti.ru

Автозаправки Татнефти на М-12 будут многофункциональными

Можно будет заправиться всеми видами топлива, зарядиться, постираться, помыться, поесть, отдохнуть и помолиться.



«Татнефть» открывает многофункциональные заправки на новой скоростной трассе М12 Казань – Москва. Так, МФЗ на 729-м километре федеральной трассы уже готова к открытию. На площади 2 га разместилась 21 заправочная колонка. На АЗС можно заправиться всеми видами топлива (в основном производства нижекамского НПЗ «ТАНЕКО»), включая газомоторным. Есть также возможность зарядки электромобилей.

Для большегрузов и автобусов предусмотрены отдельные колонки, чтобы развести потоки машин. Заправочные комплексы расположены зеркально по обеим сторонам дороги. Ожидается, что в первые сутки здесь будут принимать по 400 машин.

«Татнефть» здесь реализовала проект многофункциональной зоны концепции «Отдохни, потом заправься», – пояснил замначальника казанского филиала компании «Татнефть АЗС Центр» Никита ФИЛАТОВ. – Кроме базовых услуг АЗС и «кофе с собой», мы предлагаем более широкий спектр сервисов. Это полноценное кафе, прачечные, душевые, молельные комнаты, зона воркаута и детские площадки».

В компании рассчитывают, что водители смогут проводить в многофункциональной зоне по 30–40 минут. «Это живой объект, который с каждым годом будет расти и увеличивать количество сервисов», – сообщил Филатов. Он уточнил, что площадь только торговых площадей в этой зоне превышает 200 кв. метров.

В перспективе на МФЗ появятся еще и логистические центры, гостиницы, сервисные центры для автомобилистов, а также комнаты матери и ребенка.

Проектировщиком и застройщиком является белорусская компания VDS. Весь проект заправочной станции на 98% выполнен из отечественных компонентов, рассказал директор VDS Рустем ФАТХУЛЛИН.

Между тем, первые молельные комнаты на скоростной автодороге М12 «Восток» будут открыты в Татарстане. Об этом сообщил руководитель проекта по созданию «комнат тишины» на трассах Инсаф ВАЛЕЕВ. «Татнефть» уже построила два таких объекта.

«На трассе М12 это особенно необходимо, – прокомментировал Валеев. – Потому что на региональной дороге можно свернуть, например, в лес и там почитать намаз. А на скоростной магистрали нигде не остановишься, потому что везде ограждения. А для водителей фуры – это еще большая проблема. Поэтому решили построить такие объекты».

Помещения отапливаются, что особенно важно зимой. В них имеется всё необходимое для совершения намаза. Комнаты будут открыты круглосуточно.

Всего в Татарстане у новой магистрали выделили 6 функциональных зон. Из них четыре будет обслуживать «Татнефть». Нефтяная компания взяла в субаренду четыре земельных участка за 1,1 млрд рублей.

Первая пара АЗС находится рядом с селом Большие Кайбицы (Кайбицкий район), вторая – у Егорьевского сельского поселения в Лаишевском районе. Остальные построят около деревни имени М. Вахитова в Верхнеуслонском районе.

На строящейся платной трассе М12 госкомпания «Автодор» планировала разместить 32 МФЗ: 16 в сторону Москвы и столько же по пути в Казань. Они будут располагаться через каждые 50–80 километров.

Справка Информ-Девон:

Трасса М-12 протяженностью 810 километров пройдет по территории Московской, Владимирской и Нижегородской областей, Чувашии и Татарстана. Дорогу обещают продлить до восточных границ страны. В ближайшей перспективе ее должны довести до Екатеринбурга и Тюмени.

Платная трасса свяжет крупнейшие региональные центры и агломерации со скоростными дорогами М-11 «Нева», М-3 «Украина», М-1 «Беларусь», М-4 «Дон» и Центральной кольцевой автодорогой (ЦКАД). Путь от Москвы до Казани займет 6,5 часов вместо 12, благодаря отсутствию перекрестков и наземных переходов.

iadevon.ru

«Газпром» планирует создать сеть АЗС на территории Дагестана

ООО «Газпром газонефтепродукт холдинг» планирует создать розничную сеть автозаправочных станций (АЗС) в Дагестане.

Согласно данным СПАРК, ООО «Газпром газонефтепродукт холдинг» было зарегистрировано в 1992 году. Основной вид деятельности – торговля оптовая твердым, жидким и газообразным топливом и подобными продуктами. Головной компанией является ПАО «Газпром». Генеральным директором указан Сергей Иванов. В 2022 году выручка компании составила 285,4 млрд руб., чистая прибыль – 2,1 млрд руб.

Соответствующее соглашение о сотрудничестве подписал гендиректор компании Сергей Иванов и первый заместитель председателя правительства республики Манвел Мажонц в ходе XII Петербургского международного газового форума. Информация опубликована на сайте правительства республики.

Соглашение предусматривает взаимные обязательства по решению вопросов, связанных со строительством и последующей эксплуатацией розничной сети автозаправочной инфраструктуры на автомобильных дорогах общего пользования федерального, регионального, межмуниципального или муниципального значения на территории Дагестана.

Помимо этого, соглашение направлено на увеличение надежности энергетического обеспечения транспортного комплекса. «Газпром газонефтепродукт холдинг» намерен приступить к реализации проекта, когда регион определится с земельными участками для расположения АЗС.

Напомним, по данным руководителя действующей ассоциации АЗС Дагестана Юсупа Чарабураева на сентябрь 2023 года, в республике функционировало около 700 АЗС. Они попали в поле зрения надзорных структур после несчастного случая со взрывом в Кумторкалинском районе Дагестана.

Как сообщал РБК Кавказ, после взрыва, произошедшего 14 августа 2023 года в Кумторкалинском районе, когда погибли 35 человек и пострадали более 100, в Дагестане начались масштабные проверки АЗС.

В кавказском управлении Ростехнадзора сообщили, что на начало сентября в регионе было проверено 596 автозаправочных газовых станций. Итогом проверок стало то, что на опасных объектах выявлено

более 4 тыс. нарушений. Основной фокус проверок был сконцентрирован именно в сегменте реализации сжиженного газа (СУГ). В числе нарушений оказались несанкционированный монтаж дополнительных емкостей для хранения топлива, отсутствие обязательной аттестации работников, срывы сроков проведения экспертизы промышленной безопасности заправочных станций. Наряду с этими нарушениями в поле зрения сотрудников региональной прокуратуры попали и другие, в частности, территориальное размещение опасных объектов.

kavkaz.rbc.ru

Azerpetrol в стиле оригами

Сотрудничество Компании VDS с брендом Azerpetrol началось в 2018 году с реализации станции сети в собственном фирменном стиле Заказчика.



По итогам реализации пилотной АЗС был дан старт ребрендингу, результатом которого стал узнаваемый стиль станций Azerpetrol. Первая АЗС в новом стиле, разработанном Компанией VDS, в этом году открыла свои двери для клиентов в городе Дагестанские Огни.

Отправной точкой в разработке нового стиля стал внешний облик здания магазина Big Bazar, предложенный Компанией VDS.

Отличительной чертой нового фирменного стиля является необыкновенный фриз навеса, напоминающий своим паттерном технику оригами. Его рисунок перекликается со знаком бренда Azerpetrol.

На новой станции разместился просторный магазин, кафе и операторная АЗС. Панели облицовки здания – это продолжение декоративного фриза в масштабе здания.

t.me/vds_group_rvi



Сессия VDS- ТАТНЕФТЬ

В ноябре в Минске стартовала двухдневная сессия для представителей Компании ТАТНЕФТЬ, организованная Компанией VDS.



Мероприятие было направлено на выстраивание взаимодействия по франшизе розничного бренда ТАТНЕФТЬ. На повестке лучшие практики управления франшизой – эффективные механизмы по управлению брендом и передовые финансовые инструменты приобретения RVI-оборудования. В рамках сессии были презентованы новые продукты и технологии VDS: модуль БВЗ, модуль павильонного типа, модуль топливной технологии, комплексное управление светом.

Первый день сессии прошел в формате рабочих встреч VDS и ООО «Татнефть-АЗС-Запад», после чего управляющий собственник Компании VDS Александр Викторович Артюхович провел для гостей экскурсию по Заводу VDS. На следующий день продолжили работу и встретили Партнеров-франчайзи.

При участии Партнеров-франчайзи обсудили организационную модель взаимодействия по работе с франшизой ТАТНЕФТЬ, посетили производство VDS, сверили планы на 2024 год.

Благодарим Команду ООО «Татнефть-АЗС-Запад», а также руководителей ООО «ТрансАЗС», ООО «ПАР-Койл», АО «Осколнефтеснаб» и ООО «Компания Центр» за активное участие в сессии!

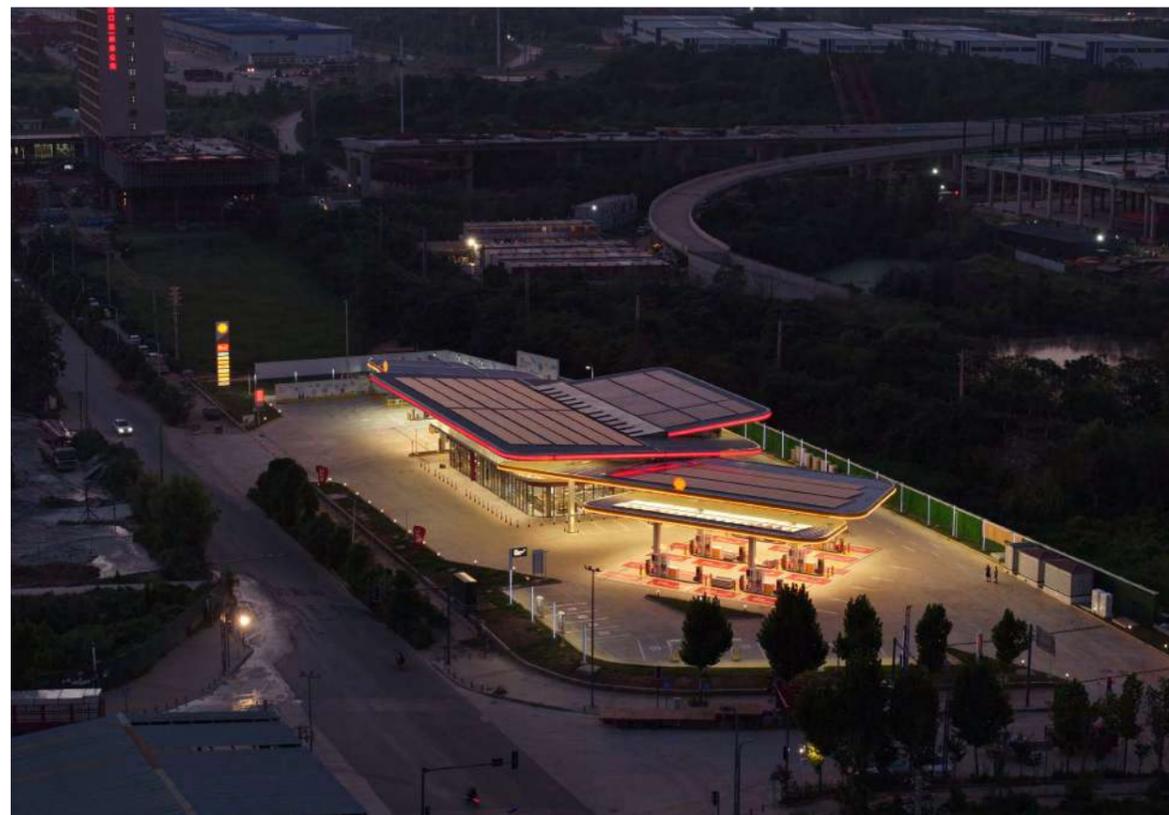
t.me/vds_group_rvi





Энергетический комплекс Shell

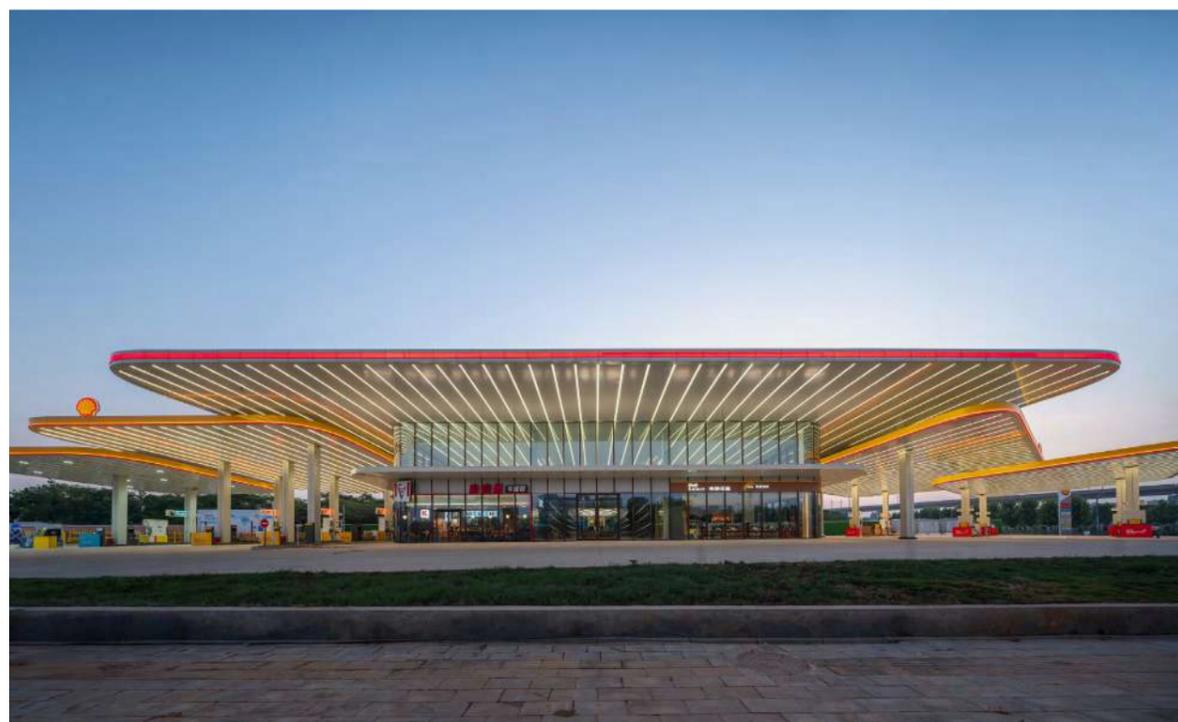
В современной архитектуре уже никого не удивляют своим дизайном электрические заправки, однако крайне редко топливные АЗС попадают на страницы порталов о дизайне.



20 октября 2023 года в Ухани (Китай) открылся новый энергетический комплекс SHELL «10 в 1» от архитектурного бюро АТАН. Комплекс сфокусирован на четырех ключевых целях - диверсификации источников энергии, повышении качества обслуживания, мерах по охране окружающей среды и адаптации к рыночным изменениям.

Стратегическое расположение объекта, окруженного промышленными предприятиями и логистическими базами, обусловило планировку станции с упором на эффективное объединение нескольких видов энергии. Многоуровневая конструкция навеса сочетает в себе эстетику и функциональность. Под каждым из пяти взаимосвязанных островов располагаются различные виды энергии и комплексные услуги, включая заправку автомобилей, заправку водородом, зарядку и многое другое.

Функциональная организация построена по схеме перевернутой трапеции, разделяя зону обслуживания и служебные помещения. Интеграция транспортных коммуникаций с востока на запад и общественных пространств с севера на юг формирует пространственную структуру, способствующую беспрепятственному взаимодействию потребителя с АЗС.





Гибкие медиаэкраны в интерьере продолжают световыми полосами на навесе, которые привлекают внимание в ночное время, обеспечивая непрерывный приток посетителей на АЗС.

С точки зрения экологичности в проекте использованы передовые технологии управления энергопотреблением, солнечные батареи и система управления дождевой водой. Солнечные фотоэлектрические панели площадью около 1300 кв. м ежедневно вырабатывают более 1500 кВт·ч электроэнергии, обеспечивая работу станции и предоставляя услуги по зарядке электрических транспортных средств.

t.me/vds_group_rvi

Технологические компетенции VDS. Стела ЛУКОЙЛ

Завод VDS приступил к серийной сборке стел ЛУКОЙЛ. Особенность данной партии – исполнение врезного товарного знака и логотипа вместо применения традиционного накладного варианта.



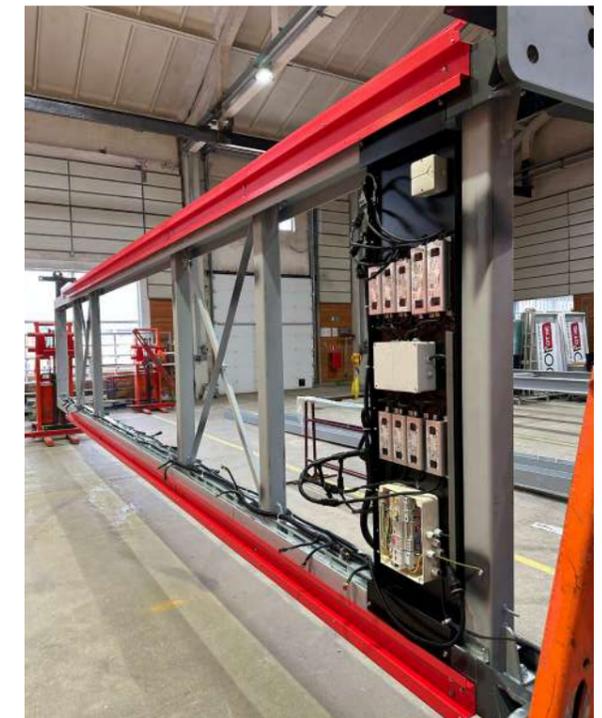
Данное решение позволяет значительно улучшить эксплуатационные свойства стелы: усилить визуальное восприятие логотипа в ночное время с исключением засветки элемента «LUK» контражуром, повысить степень очистки от снега и грязи под естественными осадками, снизить энергопотребление за счет меньшего количества светодиодных модулей при сохранении требуемой яркости, повысить класс защиты товарного знака до IP65 и полностью исключить попадание насекомых внутрь логотипа.

Стела включает 6 технологических компетенций VDS:

- Каркас с антикоррозионным покрытием, выполненным методом горячего цинкования.
- Основные модули и компоненты унифицированы с обеспечением взаимозаменяемости вне зависимости от версии стелы.
- Разводка электрики выполнена на основе жгутов с герметичными разъемами автопромышленных серий.
- Использованы провода с фаунофобной защитой.
- Установлен блок защиты по питанию для защиты электроники стелы от перепадов напряжения, ударов молнии и обеспечения плавного старта без перегрузки электросети.
- Дистанционная диагностика состояния электронных компонентов и LED-экранов позволяет вовремя проводить обслуживание и реагировать сервисной службе до обращения Заказчика.

Инновации VDS обеспечивают премиальный дневной и ночной вид стелы и гарантируют эффективную эксплуатацию на протяжении 10 лет!

t.me/vds_group_rvi



Наследие в сочетании с прогрессом: Mercedes-Benz x sacai

Немецкий автомобильный гигант Mercedes-Benz в коллаборации с дизайнерами люксового японского бренда sacai объединили усилия для создания капсульной коллекции sacai x AMG специально для Гран-при Формулы-1 в Лас-Вегасе.

Одежда и аксессуары продавались в магазине AMG Speed City, а внимание к торговой точке привлек специально подготовленный Mercedes-AMG GT 63. Объединив автомобильное наследие и инновационный модный дизайн, японские и немецкие дизайнеры представили эксклюзивное купе Mercedes-AMG GT sacai x AMG.

Источником вдохновения послужил культовый первый гоночный автомобиль Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG, более известный как «Красная свинья». Это история неожиданного успеха в гонке «24 часа Спа» 1971 года, где она превзошла все ожидания, заняв второе место. Это достижение стало первым крупным успехом молодой компании и вывело ее на передовые позиции мирового автоспорта, а «Красная свинья» стала одной из легенд автогонок.

Компания Sacai переосмыслила мотивы автомобиля через свою призму: весь спорткар, включая колеса, оформили в зеркальный серебристый цвет, который дополнили фактурными элементами. При ближайшем рассмотрении на кузове можно заметить объемные «стикеры», имитирующие стартовые номера и спонсорские наклейки на кузове оригинального Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG.

«AMG и Sacai находятся на стыке роскоши и производительности в своих областях, и мы очень рады видеть, как сотрудничество воплощается в жизнь таким образом, который кажется аутентичным для ДНК обоих брендов: инновационным, революционным и уникальным. Наши клиенты – знатоки, и создание смелых и уникальных продуктов роскоши, таких как Sacai x AMG, лежит в основе нашего бренда», – поделился Михаэль Шибе, генеральный директор Mercedes-AMG.

Светоотражающие элементы, материалы с эффектом зеркала, металлики с разной зернистостью, матовые, глянцевые – это безусловный тренд, который имеет свое продолжение в архитектуре и рекламном оборудовании для АЗС.

t.me/vds_group_rvi



Монтаж экспериментальной пространственно-стержневой конструкции VDS

На Заводе VDS завершили монтаж экспериментальной пространственно-стержневой конструкции.



За 3 дня наша Команда собрала конструкцию «с нуля» и поставила в проектное положение. Изделие площадью 240 м² без единой опоры в центре, крепится к наружным стенам и позволяет создать пространство со свободной планировкой. Команда проекта достигла ожидаемых параметров, воплотив в жизнь решение для последующего тиражирования устойчивого и функционального сооружения.

Пространственные стержневые системы – это конструкции, образованные металлическими стержнями, соединяющимися в узлах и расположенными в пространстве в строгом геометрическом порядке.

Структурные конструкции отличаются способностью не разрушаться и сохранять свои эксплуатационные качества даже при повреждении некоторых элементов за счет перераспределения усилий.

Преимущества структурных конструкций:

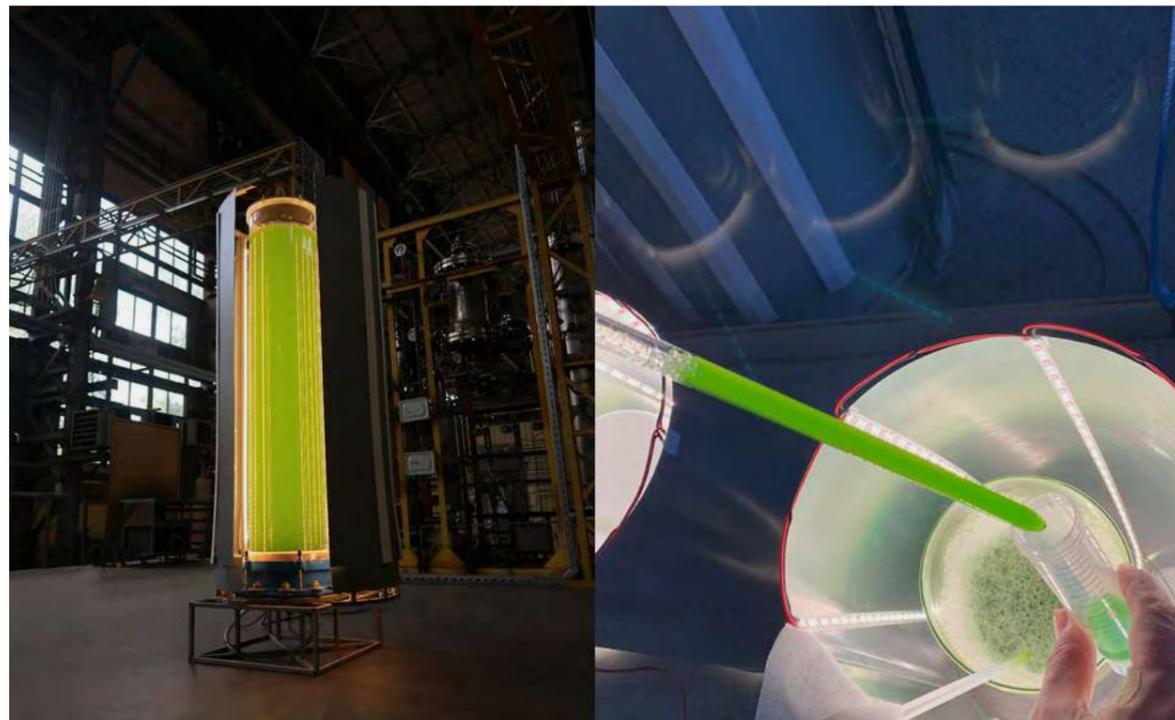
- архитектурная выразительность и легкость;
- высокая пространственная жесткость и несущая способность;
- монтаж при любых погодных условиях;
- отсутствие необходимости установки дополнительных опор – свободная планировка;
- низкая материалоемкость;
- возможность унификации и типизации элементов;
- технологичность сборки и монтажа укрупненных блоков.

t.me/vds_group_rvi



Исследование нового источника получения нефти

Источником получения нефти могут служить цианобактерии – сине-зеленые водоросли, которые для этой цели необходимо в течение 15 суток выращивать в биореакторе, после чего удалять из них лишнюю воду и нагревать до 330 градусов Цельсия.



Такой вывод сделали ученые из Объединенного института высоких температур РАН, Московского государственного университета (МГУ) им. М. В. Ломоносова и Российского университета дружбы народов (РУДН) по итогам исследования, результаты которого опубликованы в журнале Applied Sciences.

Одной из альтернатив «классическим» углеводородам является биотопливо, которое производится из растительного сырья, в том числе из культур микроскопических водорослей и цианобактерий. Микроорганизмы отличаются не только высокой скоростью роста и низкой требовательностью к среде для культивирования, но и способностью улавливать углекислый газ в процессе фотосинтеза, тем самым помогая снижать концентрацию CO₂ в атмосфере.

Ученые из Объединенного института высоких температур РАН, МГУ им. М.В. Ломоносова и РУДН провели эксперименты по получению биотоплива из культур *Arthrospira platensis* – свободно плавающих нитевидных цианобактерий, которые способны расти и развиваться в условиях высокой температуры и освещенности и, как следствие, встречаются преимущественно в тропических и субтропических озерах. Более ранние исследования показали, что на скорость роста *Arthrospira platensis* влияет концентрация углекислого газа, в которой происходит выращивание бактерии: чем выше концентрация, тем быстрее происходит рост. Поэтому авторы исследования поместили культуру *Arthrospira platensis* в биореактор объемом 90 литров, к которому была присоединена камера, подающая в среду углекислый газ в постоянной концентрации 8%.

Ученые выращивали цианобактерии в биореакторе, после чего удаляли из культуры всю воду и нагревали до 330 градусов Цельсия. Эти операции позволили получить из *Arthrospira platensis* жидкое биотопливо и биоуголь. Выход бионефти – доля исходной биомассы, преобразовавшейся в конечный продукт – составила около 14%. Затем авторы изменили

условия эксперимента, снизив концентрацию CO₂ до атмосферного уровня (0,035%) – это позволило увеличить выход бионефти до 37%. Выяснилось, что большое количество углекислого газа не только ускоряет рост бактерий, но и меняет химический состав клеток. В результате цианобактерия синтезирует на 25% меньше липидов, которые вносят основной вклад в выход бионефти.

Химический анализ полученного биотоплива показал, что, в сравнении с ископаемой нефтью, оно отличается высокой концентрацией тяжелых металлов: удельный вес железа превышает «норму» в 90 раз, а удельный вес меди и молибдена – в 3 и 10 раз соответственно. Поэтому бионефть из *Arthrospira platensis* требует дополнительных стадий очистки.

«В данной работе мы реализовали путь от выращивания *Arthrospira platensis* при повышенной концентрации углекислого газа до получения бионефти методом гидротермального сжигания. В дальнейшем мы планируем рассмотреть возможность получения других видов биотоплива из этого типа биомассы. Полученные результаты могут в будущем использоваться при создании полигонов по поглощению углекислого газа и производству ценных продуктов, включая биотопливо», – цитирует Российский научный фонд Михаила Власкина, кандидата технических наук, заведующего лабораторией Объединенного института высоких температур РАН.

globalenergyprize.org

Сеть заправок «Газпромнефть» выпустила питьевую воду в бутылках из переработанного пластика

Сеть АЗС «Газпромнефть» выпустила пилотную партию питьевой воды G-Drive в бутылках с применением переработанного сырья.



Как сообщили в пресс-службе сети АЗС «Газпромнефть», проект реализован совместно с «Сибуром». Последний производит на своём предприятии в башкирском Благовещенске инновационные полимерные гранулы Vivilen, из которых и сделана тара. Бутылка на 25% состоит из вторичного сырья. Таким образом компании вносят вклад в развитие экологических решений в области упаковки и продвижение целей экономики замкнутого цикла.

Вода G-Drive доступна на автозаправочных станциях сети «Газпромнефть» в Санкт-Петербурге. Также она предоставлена спортсменам в ходе домашнего матча «Зенита» на стадионе «Газпром Арена» в Петербурге и участникам деловой программы международной выставки-форума «Россия» на ВДНХ в Москве.

Производственное решение соответствует нормативным требованиям в области пищевой безопасности и допустимо при выпуске упаковки для продуктов питания.

«Мы участвуем в целом ряде программ по переработке вторичных ресурсов, включая пластик. Этот совместный проект также отражает наш экологичный и экономичный подход к использованию ресурсов. Уверен, что нашу инициативу поддержат многие автолюбители», – отмечает руководитель сети АЗС «Газпромнефть» в России Олег Кузьменков.

По его словам, сеть АЗС «Газпромнефть» ежегодно реализуют порядка 3 млн бутылок воды G-Drive.

«Разработанный «Сибуром» инновационный материал Vivilen rPET содержит до 30% переработанного пластика, что позволяет нам ежегодно возвращать в производство до 1,7 млрд использованных пластиковых бутылок», – комментирует директор по устойчивому развитию химической компании Максим Ремчуков.

dp.ru

Какое новшество внедряют при заправке автомобилей на АЗС «Белоруснефти»

Рассказываем, кто может воспользоваться актуальным сервисом.



Дистанционная самостоятельная заправка автомобильным газом внедряется в фирменной сети АЗС «Белоруснефти». Новый формат обслуживания значительно ускорит процесс и существенно сэкономит время клиентов. Подробнее о том, как работает новая схема действий, в нашем проекте #Тренды и бренды «Белоруснефти».

В последние годы газ пропан-бутан автомобильный производства «Белоруснефти» набирает все большую популярность среди клиентов фирменной сети компании. Экологичность и ценовая доступность, а этот вид топлива в два раза дешевле бензиновых аналогов, делают продукт востребованным. Сегодня не только отечественные предприятия, но и частные автовладельцы устанавливают газовое оборудование на свой транспорт, что позволяет существенно экономить. Стоит отметить и широкую сеть автогазозаправочных станций по всей стране, которых сейчас уже более 230, а в 2023–2025 годах планируется дополнительно ввести в действие еще 25 АГЗС.

Для того, чтобы этот вид топлива стал максимально доступным, компания внедряет новые подходы. Один из них – дистанционная заправка автомобилей без прямого участия оператора АЗС. В чем суть новации, рассказывает начальник управления нефтепродуктообеспечения центрального аппарата компании Сергей Воробей: в этом году на АЗС «Белоруснефти» активно внедряется система, позволяющая клиентам «самостоятельно» заправить газом «пропан-бутан автомобильный» (ПБА) свое транспортное средство. «Самостоятельно» все-таки в кавычках, так как весь процесс происходит под дистанционным контролем персонала автозаправочной станции, прошедшим специальное обучение и допущенным к выполнению газоопасных работ и обслуживанию потенциально опасных промышленных объектов. Что дает метод дистанционной заправки ПБА с самостоятельным подключением газораз-

даточного пистолета? Для клиента повышается доступность этого вида топлива, экономится время на заправку. У предприятия же появляется возможность организовать круглосуточную работу АГЗС без увеличения численности персонала, переориентировать операторов на другие востребованные направления при обслуживании клиентов.

МАЗС №75 в Гомеле и АЗС №3 в Минске. Например, здесь уже внедрена новая схема. И она пользуется активным спросом. В целом же с темпами внедрения такого дистанционного формата в фирменной сети знакомит Иосиф Рачковский, заместитель начальника отдела логистики нефтепродуктов и АЗС управления нефтепродуктообеспечения «Белоруснефти»: на сегодняшний день полностью дооснащены и имеют возможность работать в подобном дистанционном формате 12 автогазозаправочных станций. К концу 2023 года планируется увеличить их число до 51, а в 2025-м таких заправок будет не менее 226.

Как действовать клиенту, если он решил самостоятельно заправлять газовым топливом свое авто? Первым делом обратиться к персоналу автозаправочной станции. Здесь не только подскажут, но и помогут пройти регистрацию в бонусной программе «Заправка», а также обучат простейшим безопасным навыкам, которые позволят подключить заправочный пистолет без помощи оператора. Кроме того, на каждом таком газовом модуле размещен информационный стенд с пошаговым алгоритмом, который поможет водителю безошибочно выполнить простые действия. И, напомним, все это под дистанционным контролем оператора АЗС. Весь процесс он видит на экране монитора и при любом затруднении, возникшем у клиента, придет на помощь.

neft.by

Открылась первая зарядная станция Mercedes-Benz в Европе

Менее чем через год после того, как Mercedes-Benz объявил о своих планах по запуску собственной глобальной зарядной сети, компания открывает свою первую станцию в Европе.



Зарядная станция для электромобилей с шестью устройствами мощностью до 300 кВт расположена в Мангейме (Германия) и эксплуатируется в сотрудничестве с E.ON.

В январе Mercedes-Benz рассказал о своих планах построить собственную глобальную зарядную сеть. К 2030 году планируется открыть более 2000 зарядных станций с более чем 10000 мест зарядки. Каждая будет открытым для всех брендов, но те, кто управляет Mercedes, получают доступ к более цифровым функциям, таким как возможность автоматически бронировать время зарядки заранее.

Первые три станции были открыты в начале этого года в США и Китае, а объект в Мангейме является первым в Европе. В общей сложности он имеет шесть зарядных устройств 300 кВт, каждое имеет только одну зарядную точку, чтобы обеспечить как можно больше энергии каждому подключенному автомобилю. Автомобили, которые могут быть заряжены полной мощностью, могут получить энергию на 30 км езды всего за 10 минут.

Во всех местах есть навесы, который также подходит для крупных транспортных средств, таких как Mercedes-Benz eSprinter.

Уже в конце 2024 года Mercedes-Benz будет иметь 200 зарядных пунктов в Европе.

Зарядные станции построены и эксплуатируются в сотрудничестве с E.ON.

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

Автоматизированный магазин Rewe Ready на зарядной станции для электромобилей

Lekkerland открыл новый полностью автоматизированный магазин Rewe Ready в парке быстрой зарядки Ionity в Ростоке (Германия).



Как и в пилотном проекте в Биспингене, запущенном в прошлом году, водители, которые заряжают свои электромобили, могут сократить время ожидания, совершая покупки. Покупки в REWE ready Smart Store интуитивно понятны и совершаются быстро: клиенты выбирают нужные товары на сенсорном экране и оплачивают их безналичным расчетом. Затем товары автоматически доставляются по конвейерной ленте, с использованием робототехники и интеллектуальных торговых технологий, из закрытой складской зоны магазина к покупателям.

Ассортимент включает около 150 наименований товаров, включая неохлажденные, охлажденные и замороженные продукты. Технологии и контейнеры созданы стартапом Latebird. Кроме того, новый REWE ready Smart Automat может предложить клиентам кофе и другие горячие напитки.

«Умные» магазины переживают бум

Предпочтения покупателей изменились! Конечные потребители хотят совершать покупки круглосуточно, быстро и с минимальным количеством контактов. Поэтому в 2021 года Lekkerland активизировала ранее начатую деятельность в сфере «умных» автономных магазинов, чтобы соответствовать меняющимся ожиданиям конечных потребителей. А вес-



«Роснефть» создала собственного оператора СОТОВОЙ СВЯЗИ

Сеть рLTE запущена
в промышленную
эксплуатацию и эффективно
используется в ключевом
проекте компании
«Восток ойл».



ной 2022 начал тестировать четыре инновационных решения в этой области.

Концепция Smart Automat – магазин шаговой доступности, модульной конструкции, которая предполагает удобство его перемещения в разные локации. Планируемый ассортимент должен включать от 300 до 400 наименований товаров (все температурные зоны). При покупке табачных изделий или алкогольных напитков будет осуществляться подтверждение возраста в автомате для удостоверения личности.

Интеллектуальные решения для магазинов позволяют дополнить такие места, как зарядные станции без персонала на месте, привлекательными предложениями для немедленного потребления или быстрых покупок.

superstation.pro



Компания «Роснефть» планирует в ближайшие несколько лет обеспечить почти 300 тыс. своих сотрудников услугами собственного оператора связи «РН-связь». Начало проекту положено с создания сети беспроводной передачи данных в вахтовом городке нефтяного терминала «Бухта Север» на проекте «Восток ойл», рассказали в «Роснефти» на презентации проекта на Международной выставке-форуме «Россия» на ВДНХ.

Непосредственную реализацию проекта обеспечивает внутренний IT-интегратор «Сибинтек». Как отметил руководитель службы информационных технологий «Роснефти» и гендиректор ИК «Сибинтек» Юрий Попов, в основе планов один из ключевых цифровых проектов компании – создание беспроводной сети передачи данных Private LTE (pLTE). «Этот проект создан исключительно на российском ПО и оборудовании. Благодаря ему на удаленных объектах, в том числе в полосе Крайнего Севера у сотрудников компании есть стабильная связь», – подчеркнул Юрий Попов.

Так, сеть pLTE запущена в промышленную эксплуатацию и эффективно используется в ключевом проекте компании «Восток ойл» в вахтовом городке нефтяного терминала «Бухта Север». По словам Попова, с проектом pLTE далее будут интегрированы такие проекты компании как «Цифровой завод», «Цифровое месторождение», система промышленного интернета, что объединит все цифровые си-

стемы компании. При этом «Сибинтек» ведет строительство собственных узлов связи с использованием базовых станций отечественного производства.

В дальнейшем «РН-связь» станет оператором типа full-MVNO (модель работы виртуального мобильного оператора, фактически являющегося физическим, но не имеющего своего частотного ресурса, - прим. ТАСС). «Мы не останавливаемся на исключительно производственном применении. В ближайшее время мы перейдем к этапу full-MNVO и еще больше повысим качество связи для сотрудников, сможем предоставлять услуги связи и мобильного интернета даже в местах со слабым приемом», – отметил директор по связи и базовой инфраструктуре «Сибинтек» Денис Кривенцев, подчеркнув также важность такого шага для учета всех требований информационной безопасности.

«Роснефть» делает ставку на цифровизацию внутренних процессов, поскольку это является одним из ключевых элементов развития компании, добавил Юрий Попов. По его словам, акцент на внедрение цифровых технологий позволяет повысить прозрачность, управляемость и эффективность принятия производственных решений. «Мы на собственном примере доказываем, что в стране есть все ресурсы, чтобы добиваться успехов и результатов», – подчеркнул он.

tass.ru



vds.group



[telegram](#)