

vds

# Новости топливного ритейла

Итоги июля – августа 2024



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

Дорогие наши Друзья!  
Примите поздравления  
с ДНЕМ НЕФТЯНИКА!

Благодарим за оказанное доверие и возможность  
участвовать в развитии рынка топливного ритейла!  
Вы вдохновляете нас двигаться вперед. Спасибо!

Успехов и процветания Вам! С искренними пожеланиями  
крепкого здоровья, мира и благополучия всем нам.

Команда VDS  
БЫЦЬ ДАБРУ!

# Содержание

## 01 Аналитика топливно-энергетического комплекса

- 06 Эксперты объяснили стремительное подорожание 95-го бензина
- 09 Энергостратегия в розовом цвете
- 12 У Европы остается все меньше альтернатив газу из России
- 15 Сколько зарабатывают АЗС в России
- 19 Точно все рассчитали? Хватит ли новым электромобилям энергии?

## 02 Развитие и переформатирование розничной сети АЗС

- 22 В России развивается придорожный сервис
- 26 ЛУКОЙЛ построит крупные АЗК в Тверской области
- 28 Сеть «Газпромнефть» открыла четыре АЗС нового формата в Москве
- 30 Дагестанская сеть АЗС VNK открыла очередную автозаправку возле Коркмаскалы
- 32 Сеть АЗС «Белоруснефти» за 18 лет увеличилась почти на 200 объектов

## 03 Инновации через дизайн

- 34 Зеркальный комплекс ЛУКОЙЛ на трассе Ташкент-Самарканд
- 38 Первая АЗС Signal
- 40 Сессия VDS/ЛУКОЙЛ «Университет франчайзи. Стандартизация подходов и RVI решений»
- 42 Серийное производство модульных зданий ТАИФ
- 44 Аудит станции «Газпром ЕcoGas»

## 04 Инновации топливно-энергетического комплекса

- 46 Петербург вошёл в зону охвата экспериментального правового режима по эксплуатации беспилотных трамваев
- 49 Первый 3D-анаморфный навес на автозаправочной станции ADNOC
- 51 SMART-магазин будущего: как BistroBox и Loxone меняют гастрономию
- 53 В России создали композитную нефтяную качалку
- 55 Нейросетями удержат добычу на зрелых месторождениях нефти и газа

# Эксперты объяснили стремительное подорожание 95-го бензина

Виноваты опережающий спрос, ремонты на НПЗ и несовершенный демпфер.

В России продолжается рост цен на моторное топливо. Биржевые котировки бензина на Санкт-Петербургской бирже находятся на годовом максимуме. В некоторых регионах на этом фоне начинают переписывать ценники на АЗС. И это, несмотря на то, что с 1 августа снова ограничен экспорт бензина. О том, что происходит на топливном рынке РФ – в подборке ИА «Девон».

## Нужна корректировка демпфера

Биржевая стоимость бензина АИ-92 на сегодняшний день достигла 55,1 тыс. рублей, пишет «Бизнес Онлайн». АИ-95 за месяц вырос в цене на 9,4% – до 73,7 тыс. руб. за тонну. В рознице цены также растут.

Но рост цен на российских АЗС по итогам года будет ниже уровня инфляции, уверен первый замминистра энергетики РФ Павел Сорокин. На это должен повлиять августовский запрет на экспорт. Это позволит не допустить ухудшения ситуации на рынке в условиях ремонтов на НПЗ и сохраняющегося сезонного спроса в осенний период.

Рост оптовых цен связан с тем, что розничные продажи некоторых марок бензина сегодня невыгодны. Дополнительными факторами являются высокий летний спрос, ремонт и восстановление нефтеперерабатывающих заводов после атак дронов. Также спрос на дизель «подогревает» уборочная кампания.

Кроме того, на рост биржевых цен на АИ-95 также влияют правила демпферных выплат. Когда экспорт топлива становится выгоднее поставок на внутренний рынок, то государство компенсирует разницу нефтеперерабатывающим компаниям за поставки в РФ. В противном случае компании платят в бюджет.

«По 95-му и всем остальным высокооктановым бензинам справочных предельных цен в механизме нет, поэтому они гуляют, – говорит руководитель направления «Финансы и экономика» Института современного развития Никита Масленников. – Плюс правительство долго тянуло с увеличением нормативов в продаже бензина и дизтоплива».

Тем временем, Минфин РФ подготовил законопроект об отмене одновременного обнуления выплат по топливному демпферу для бензина и дизтоплива, сообщает РБК. Демпфер для АИ-92 будет обнуляться

в случае превышения предельного уровня цен более чем на 10%, а для дизеля – на 20%.

Это позволит не лишать компании бюджетных выплат при превышении предельного уровня цен только по одному нефтепродукту. Также Минфин предложил применять до 1 января 2033 года инвестиционную надбавку к «обратному» акцизу на нефть.

«Обратный» акциз на нефть предполагает налоговый вычет в зависимости от количества произведенного топлива, расположения НПЗ. Он также учитывает уровень модернизации заводов и т.д.

## Как уменьшить топливные перекосы

Есть еще одна проблема. В России спрос на 95-й бензин растет быстрее, чем его производство, отмечает «Российская газета». А доля продаж этой марки на бирже не соответствует потреблению. В результате биржевые котировки АИ-95 идут вверх опережающими темпами.

Причин этому может быть несколько. Во-первых, при производстве высокооктановых бензинов применяют присадки. Чаще всего используется метил-трет-бутиловый эфир (МТБЭ). Он увеличивает октановое число бензина и улучшает качество сгорания.

Скорее всего, этой присадки не хватает для увеличения производства высокооктановых бензинов, предполагают некоторые эксперты. Они предлагают разрешить введение новых присадок, а продажи МТБЭ вывести на биржу. Это позволит сделать продажи присадки полностью прозрачными.

Основным производителем МТБЭ в России является СИБУР. В компании опровергли дефицит метил-трет-бутилового эфира на рынке. Там подчеркнули, что объемы производства МТБЭ ежегодно увеличиваются. В этом году компания увеличила производство на 30 тыс. тонн – до 400 тыс. в год. Другие производители также активно наращивают выпуск.

В письме Российской топливной ассоциации (РТС) правительству предлагается разделить требования к объемам обязательных продаж на бирже по маркам бензинов. Сейчас есть требования в целом по бензину. Тогда может возникнуть ситуация, когда

АИ-95 будет торговаться на бирже по строгому нормативу, а АИ-92 – значительно в больших объемах. Перекоп сохранится.

Еще одна причина – последствия незапланированных ремонтов на нефтеперерабатывающих заводах (НПЗ) из-за проблем с заменой иностранного оборудования и прилетов украинских БПЛА. К примеру, Нижегородский НПЗ ЛУКОЙЛа специализируется на производстве высокооктановых бензинов.

Растущий спрос на 95-й бензин – это тенденция последних двух десятилетий, говорится в обзоре Интерфакса. Она отражает неуклонное технологическое развитие в мировом автомобилестроении.

«За 2021-2023 гг. выпуск Аи-95 вырос вдвое большими темпами, чем его потребление в РФ, – говорит эксперт консультационной компании «ИнфотЭК-консалт» Дмитрий Забелин. – Производство полностью покрывает внутренний спрос на продукт, а излишки направляются на экспорт».

Кроме того, ряд водителей заправляют баки Аи-95, хотя значительная часть техники разрабатывается под более дешевый Аи-92. Действует стереотип: если покупаешь новую машину, значит, она современная. То есть она изначально рассчитана на 95-й бензин. В значительной степени последний популярен в крупнейших городах, где парк автомобилей интенсивно обновляется.

Глава ООО «Независимое аналитическое агентство нефтегазового сектора» (ООО «НААНС-МЕДИА») Тамара САФОНОВА считает, что распределение бензина по маркам в России достаточно сбалансировано.

По ее словам, производство высокооктанового бензина растет. НПЗ занимаются превентивным обеспечением потребностей рынка в этом виде топлива. Дефицит в некоторых регионах может быть связан с ремонтно-восстановительными работами на НПЗ. В частности, на установках каталитического риформинга, запланированных ранее на июль 2024 года.

Вместе с тем, сегодня существует диспропорция российской нефтепереработки, сложившейся в пользу дизельного топлива. РФ долгие годы была крупным поставщиком высококачественного ДТ в Европу. При годовом производстве в 80 млн тонн солярки на внутренний рынок шла только половина. Остальной дизель уходил на экспорт в европейском направлении.

Поэтому программа модернизации российских НПЗ, оказавшаяся довольно успешной, предполагала увеличение выпуска дизтоплива как основного экспортного товара. Акцент на бензин делался в меньшей степени, хотя постепенное наращивание выпуска этого моторного топлива тоже подразумевалось.

Стимулирование производства ДТ сработало. А отсутствие дополнительных мер для бензинов поставило его выпуск близко к грани баланса спроса и предложения.

«Сейчас самое время отрегулировать меры поддержки для роста выпуска бензина, – считает профессор РГУ нефти и газа Михаил Ершов. – При этом важно изначально предусмотреть увеличение производства Аи-95 и других высокооктановых марок. Нужна модернизация бензиновых установок и строительство новых объектов».

Российские нефтеперерабатывающие заводы видят тенденции и увеличивают выработку 95-го бензина. Продолжается строительство установок бензиновых процессов, которые со временем улучшат ситуацию. Но на данный момент необходимы меры, способные усилить выпуск высокооктановых компонентов.

Речь идет, в первую очередь, о бензине каталитического риформинга с непрерывной регенерацией катализатора, бензине каталитического крекинга, изомеризате и алкилате. Прирост их производства на 6 млн тонн ожидается к 2030 году.

iddevon.ru

# Энергостратегия в розовом цвете

Почему проект развития энергетики до 2050 года слишком оптимистичен?



Прописанные в проекте энергостратегии России до 2050 года целевые показатели пока являются слишком оптимистичными, а по газу — так и вовсе нереалистичными, считает директор по энергетическому направлению Института энергетики и финансов Алексей Громов.

По данным газеты «Ведомости», проект энергостратегии, которую уже несколько лет разрабатывает и актуализирует (версию до 2035 года) Минэнерго, предполагает существенный рост добычи и экспорта газа, угля, а также нефти.

Экспорт газа, согласно документу, вырастет в три раза до 421 млрд кубометров, нефти — на 3,8 % (до 243 млн тонн), угля — на 59 % (до 338 млн тонн). Добыча газа увеличится с 638 млрд кубометров (в 2023 году) до 922 млрд кубометров в 2030 г., а в 2050 году превысит 1 трлн кубометров. Добыча угля увеличится в 2030 году — до 482 млн тонн, а в 2050 году — до 556 млн тонн.

Алексей Громов заметил, что цифры, которые опубликовали «Ведомости» со ссылкой на проект документа, выглядят слишком оптимистично.

## Нефть

По рынку нефти прогноз Минэнерго настораживает убежденностью, что никаких серьезных изменений на мировом рынке нефти в долгосрочной перспективе не будет.

«В принципе с этим можно согласиться с определенной долей условности, так как в последние годы мы видим замедление энергоперехода и постоянный сдвиг вправо ожиданий по срокам достижения пика спроса на нефть. Сначала говорили, что он уже пройден, потом этот срок сдвинули к 2025 году, потом — на 2030 год. Но пока мы видим, что рынок не торопится уходить от нефти», — сказал эксперт.

По его словам, российская нефть имеет хорошие перспективы сохранить рынки развивающихся стран: Китая, Индии, но только если текущие тренды сохранятся. В перспективе страна может и активно выйти на рынки Пакистана и Бангладеша.

Аналитик заметил, что в такой долгосрочной перспективе сохраняется неопределенность вокруг рынка Китая, который намерен после 2030 года начать сокращать потребление нефти для снижения выбросов.

«Если это произойдет, тогда нам придется пересмотреть свой прогноз. Это серьезный риск», — заметил он.

## Уголь

Что касается угольной отрасли, то эксперт заметил, что Россия, действительно, может нарастить экспорт на 59 %, так как российский энергоресурс конкурентоспособен на мировом рынке благодаря своему качеству и цене. Кроме того, многие страны Азии продолжают делать ставку на уголь в энергобалансе, в том числе по соображениям энергобезопасности.

«Мы полагаем, что спрос на российский уголь будет расти не только со стороны Китая, как это наблюдалось в последние годы, но в перспективе и Индии, Вьетнама, где продолжается развитие угольной генерации», — добавил он.

Громов уточнил, что по углю все будет зависеть от рынков сбыта и спроса на уголь в мире. Ясно пока только то, что в Китае он сохранится как минимум до 2030 года, так как КНР активно балансирует энергетику за счет качественного российского угля и вкладывается в модернизацию угольных электростанций.

Пока экспорт российского угля в Китай ограничивают только пропускные мощности, однако после запуска Восточного полигона они будут существенно расширены, заметил Громов. «А вот после 2030 года новым драйвером спроса на российский уголь может стать Индия, так как Китай, скорее всего, будет идти по пути достижения нейтральных выбросов к 2060 году, спрос может начать падать», — добавил аналитик.

## Газ

Громов заметил, что больше всего сомнений вызывают прогнозы Минэнерго по газовой отрасли, особенно в части увеличения объемов экспорта.

«Очень амбициозно выглядит рост экспорта до более 400 млрд. Мы никогда на такие цифры не выходили, при этом экспорт российского природного газа накануне 2022 года составлял примерно 220 млрд кубометров, и это в благополучное для отрасли время. Поэтому амбиции такого сильного наращивания экспорта газа вызывают большие вопросы», — отметил он.

По его мнению, разработчики стратегии, скорее всего, включили в прогноз объемы «Силы Сибири-2» мощностью 50 млрд кубометров, а также запуск газопровода через Иран на рынки Южной Азии на 110 млрд кубометров в год. Оба эти проекта еще не факт, что будут реализованы, так как сторонам будет довольно сложно договориться о цене газа.

«Это очень амбициозная история. У меня пока есть сомнения, найдет ли Россия такие объемы спроса на этих рынках, окупятся ли эти проекты. Да и вообще нужен ли нам такой дорогостоящий проект (трубопровод через Иран), так как страны Юго-Восточной Азии вряд ли будут готовы платить высокую цену за наш газ. Нужно понимать, что экспорт в этом направлении уже не будет таким премиальным, как европейское», — сказал аналитик.

Что касается шестикратного роста производства СПГ к 2050 году, то тут нужно учитывать, что России пока не удастся в срок реализовывать даже текущие цели из-за санкций и отсутствия судов ледового класса. Скорее всего, противодействие российской СПГ-отрасли будет продолжено и в дальнейшем, отметил эксперт.

«Я считаю, что по СПГ, как бы нам не хотелось обратного, России необходимо корректировать планы в сторону уменьшения», — отметил Громов и добавил, что пока более-менее уверенно можно утверждать только о реализации «Мурманского СПГ» «Новатэка». Также рано или поздно начнет работать «Арктик СПГ-2», во всяком случае первая из его линий.

«Есть много вопросов к этому проекту энергостратегии. Да, она должна отражать целевые задачи страны по развитию энергетической отрасли, но все-таки нам следует рассматривать не только очень оптимистичные сценарии развития производства углеводородов и их экспорта, но и рискованные сценарии, которые, к сожалению, в части газа могут в полной мере реализоваться», — подытожил аналитик.

itek.ru



# У Европы остается все меньше альтернатив газу из России

Биржевые котировки российского газа в Европе выросли на 23 % за пять дней на фоне опасений остановки транзита через Украину, несмотря на слабый спрос и приближающийся срок окончания контракта.

Только на одних опасениях остановки транзита российского газа через Украину его биржевые котировки в Европе за пять дней выросли на 23 % (на 91 долл., до 475 долл. за тыс. кубометров). И это произошло в период слабого спроса, в конце лета и с учетом того факта, что контракт на прокачку газа из России в ЕС по территории Украины истекает уже через четыре с половиной месяца. То есть к остановке поставок европейцы уже должны быть готовы.

В 2022–2023 годах Европе сильно повезло с погодой и с конъюнктурой на мировом рынке газа. Сжиженный природный газ (СПГ) из США лился в страны Старого Света рекой, строительство терминалов для приема СПГ казалось инвесторам весьма выгодным делом. Закачанное в европейские подземные хранилища газа (ПХГ) голубое топливо использовали мало, что позволяло быстро их пополнять. Даже сейчас запасы в ПХГ на высочайшем уровне – 87,2 %.

Но конъюнктура изменилась не в пользу ЕС, а погода уже этим летом стала преподносить сюрпризы в виде аномальной жары. И в этот период наращивать импорт газа страны ЕС смогли не из США, Алжира или Катара, а из России, через «Турецкий поток» и по маршруту через Украину.

Если транзит через Украину будет остановлен, то у Европы для увеличения поставок из России из действующих газопроводов останется только «Турецкий поток». Экспорт из Норвегии, Азербайджана и Алжира – почти на максимуме. Для привлечения американского или катарского СПГ нужна хорошая цена, выше, чем на рынке Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Впрочем, с теми запасами, что уже сейчас есть в ПХГ, Европа сможет пережить мягкую зиму. Но надеяться на погоду дело весьма сомнительное, к тому же вероятность теплой зимы третий год подряд весьма мала. А для холодной зимы запасов ПХГ явно не хватит.

Европе сейчас не нужны прошлые, громадные объемы импорта газа из России (около 150 млрд кубометров в год). Потребление газа здесь упало до уровня начала века, в 2023 году, по сравнению с 2021 годом – на 19,4 %, по данным Евростата. Но 38–44 млн кубометров газа в сутки (14–16 млрд кубометров газа в год), поставляемые сейчас через Украину, могут оказаться для ЕС критичными в случае суровой зимы.

Как отмечает замглавы Фонда национальной энергетической безопасности Алексей Гривач, через

«Турецкий поток» если и можно что-то перебросить, то очень небольшие объемы, 10–20 % от транзита.

По словам эксперта по энергетике Кирилла Родионова, в июле 2024 года экспорт «Газпрома» в ЕС – включая транзитные поставки через Сербию и Северную Македонию – составили 103 млн кубометров в сутки, из которых 43 млн кубометров приходились на транзит через украинскую газотранспортную систему (ГТС), а 60 млн кубометров – на балканскую (европейскую) ветку «Турецкого потока». Соответственно, она не сможет полностью компенсировать выпадение объемов украинского транзита.

Важнейшим вопросом является отсутствие инфраструктуры, позволяющей связать «турецкие» газопроводы со странами, получающими российский газ через украинский транзит, считает руководитель проектов компании «Имплемент» Иван Тимонин. Основными получателями продукта являются Австрия, Италия, Словакия, Венгрия и Молдавия. По его мнению, о полном замещении «турецкими» трубами с высокой степенью уверенности можно говорить только в случае Венгрии, где доля украинского транзита уже невелика.

Остается надежда на СПГ из США. Но его экспортируют трейдеры – большей частью это европейские и ближневосточные компании, которые везут газ туда, где выгодней. Как отмечает Гривач, чисто теоретически для американского СПГ, если цена в Азии не превышает европейскую на 50–70 долл. за тысячу кубометров, то выгоднее везти в Европу. А для катарского СПГ, с учетом проблем в Красном море, нужна европейская премия, то есть цена в Европе должна быть выше, чем в Азии. В начале августа азиатская премия составляла около 40 долл. за тыс. кубометров. А сейчас котировки сравнялись.

Но пока о возвращении американского СПГ на европейский рынок речи не идет. Наоборот, по итогам первой половины года весь европейский импорт СПГ сократился на 19 %. Возможность нарастить поставки из США есть, но это не происходит в один момент и обязательно будет сопровождаться ростом цен на газ для Европы. И тут опять встает вопрос об остановленном, но действующем газопроводе «Ямал – Европа» и сохранившейся нитке «Северного потока-2». Ранее Россия неоднократно заявляла, что может начать поставки по этим маршрутам – было бы желание и движение навстречу со стороны Европы.

С точки зрения Тимонина, учитывая сравнительно небольшие объемы сохранившихся поставок транзитом через Украину, а также перспективы ввода ряда крупных новых заводов СПГ, восстановление работы «Ямал – Европы» и «Северного потока» представляется маловероятным.

Схожего мнения придерживается Гривач, который уточняет, что работа газопровода «Ямал – Европа» заблокирована польской стороной и едва ли они готовы пересмотреть свои действия. Одна из ниток «Северного потока-2», которая не была серьезно повреждена в результате теракта, технически готова к работе, но для ее пуска требуется политическая воля правительства Германии и проведение нетривиальных юридических процедур.

А вот по словам Родионова, ситуация может измениться и очень быстро. Риски сокращения поставок будут характерны, в основном, для ближайших месяцев, считает он. Но зависимость ряда центрально-европейских стран от российского газа, заинтересованность ЕС в долговременной стабилизации рынка газа, критическая значимость поставок в Европу для финансовых показателей «Газпрома» – все эти факторы будут играть не только на сохранение украинского транзита, но и на полноценное возвращение России на европейский газовый рынок. Поэтому во второй половине этого десятилетия «Газпром» сможет существенно нарастить поставки на европейский рынок – как с помощью газопровода «Ямал – Европа», так и действующих мощностей украинской ГТС. Единственным открытым вопросом остается судьба «Северного потока-1» и «Северного потока-2». Авария могла привести к коррозии на сварочных швах, из-за чего может потребоваться затратная переукладка поврежденных ниток газопровода, поясняет эксперт.

rg.ru

# Сколько зарабатывают АЗС в России

Экономика заправки зависит от локации, бизнес-модели и развития нетопливного сегмента.





Финансовые показатели работы АЗС в России серьезно отличаются в зависимости от локации и бизнес-модели: выручка станции может разниться в 50 раз, а рентабельность – вдвое. Росту доходов способствует развитие нетопливного бизнеса.

Рост фискальной нагрузки на нефтяной бизнес в России при одновременном стремлении государства ограничить рост цен на топливо приводит к тому, что рентабельность розничной продажи бензина и дизельного топлива в стране все сильнее зависит от развития владельцами автозаправочных станций дополнительных сервисов, в частности реализации непрофильных товаров. Маржинальность продажи нефтепродуктов, которая и так сильно отличается в зависимости от расположения станции и масштаба бизнеса, может также существенно колебаться в течение года, переходя из положительной зоны в отрицательную и обратно. В этих условиях для повышения доходности компании фактически преобразуют АЗС в «центры придорожного сервиса».

Как формируются выручка и прибыль АЗС

Реализация топлива – основной источник выручки АЗС, на нее в среднем приходится более 85 % валового дохода заправок, следует из данных консалтинговой компании «ОМТ-консалт», с которыми ознакомились «Ведомости. Аналитика». Этот показатель выше в крупных городах и городских агломерациях и ниже «на периферии». В Москве и Московской области доля доходов от продаж топлива в выручке АЗС составляет 88–90 %, в Санкт-Петербурге – 82–84 %, а в некоторых регионах она может быть менее 80 %.

На долю выручки от реализации сопутствующих товаров и услуг в зависимости от месторасположения АЗС, по данным «ОМТ-консалт», может приходиться от 10 до 20–25 %. По оценке заместителя председателя комитета по энергетике Госдумы Юрия Станкевича, нетопливная выручка сетей АЗС, которые активно инвестируют в развитие этого сегмента, растет не менее чем на 30 % в год. Нетопливный сегмент бизнеса АЗС может включать различные виды услуг: кафе (ресторан), магазин, аптеку, мойку, автосервис, шиномонтаж и т. д.

Вклад в выручку тех или иных сопутствующих товаров также зависит от месторасположения АЗС. В крупных городах и регионах с развитой инфраструктурой, по данным «ОМТ-консалт», наибольший вклад вносят напитки (кофе, минеральная вода) – на их долю может приходиться от 6 до 8 % валовой выручки АЗС. В регионах с менее развитой торговой инфраструктурой лидируют автотовары – до 15 % валовой выручки АЗС. Оказание сервисных услуг,

по оценке компании, вносит минимальный вклад в валовую выручку АЗС.

При этом вклад реализации сопутствующих товаров в прибыль существенно выше. По данным компании, продажа таких товаров формирует более 50 % прибыли АЗС, а в период низкой маржинальности показатель может превышать 80 %.

Президент Независимого топливного союза (объединяет независимые сети АЗС) Павел Баженов подтверждает, что реализация топлива остается ключевым направлением бизнеса АЗС, генерирующим основную часть выручки, при этом ее вклад в прибыль не столь значителен. Представитель топливного оператора «Евротранс» (бренд «Трасса») пояснил «Ведомостям», что топливо формирует 85 % выручки и 55 % прибыли компании, а сопутствующие товары и кафе – 15 % выручки и 45 % прибыли. Наибольший доход приносят продажи кофе, чая, фастфуда, летом – прохладительных напитков и мороженого, зимой – стеклоомывающей жидкости, пояснили в «Евротрансе».

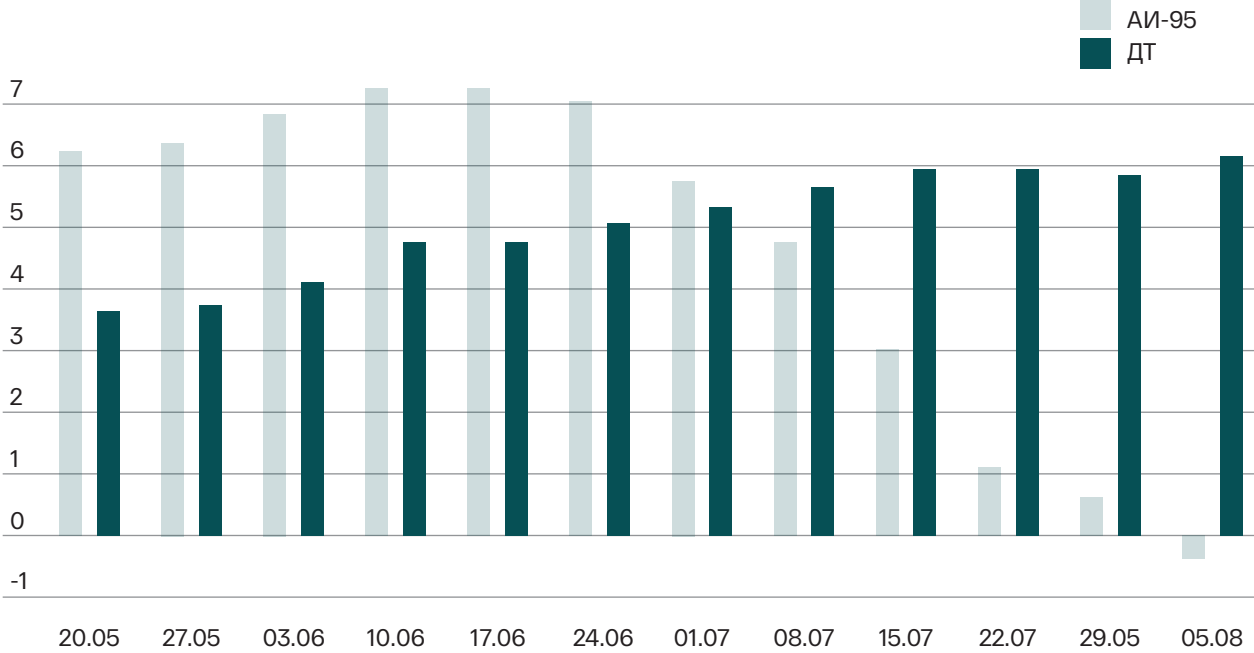
Сколько зарабатывают АЗС

Выручка АЗС может существенно варьироваться в зависимости от месторасположения: она существенно выше в центре города и на оживленных трассах.

По данным «ОМТ-консалт», средняя выручка российской АЗС составляет около 462 000 руб. в сутки. При этом суточная выручка автозаправок, имеющих выгодное расположение и формат, может превышать 3,3–3,4 млн руб., тогда как некоторые региональные заправки, расположенные в малонаселенных районах, могут получать за сутки лишь 67 000–100 000 руб. Но размер выручки не всегда свидетельствует о высокой рентабельности, так как затраты на содержание современных крупных заправок также могут быть высокими, уточнили в компании.

При выборе места размещения АЗС в основном учитываются три фактора: трафик (поток транспорта), доступность (удобство подъезда) и конкуренция (наличие поблизости других АЗС).

Представитель «Евротранса» отмечает, что компания при выборе месторасположения АЗС в первую очередь исходит из максимального машинопотока. Также для нее важное значение имеют стоимость земельного участка и условия его предоставления. Эти же принципы выбора локации АЗС выделяет Баженов.



Маржинальность продаж топлива в России в 2024 году, руб./л

В Московском регионе, по оценке «Евротранса», минимальное расстояние между АЗС одной сети должно составлять не менее 20 км в одном направлении (заправки могут эффективно стоять зеркально), а на райцентр с населением 100 000–150 000 человек может приходиться три-четыре АЗС.

Масштабирование бизнеса позволяет снижать операционные издержки, говорит партнер практики «Нефтегазовый сектор» Strategy Partners Денис Бурак. Но это возможно лишь при условии окупаемости капитальных вложений, предупреждает Баженов. По оценке зампреда наблюдательного совета ассоциации «Надежный партнер» Дмитрия Гусева, строительство одной АЗС обходится в 150–500 млн руб. По оценке «Евротранса», автозаправочный бизнес позволяет окупать объект за 5–8 лет.

От чего зависит рентабельность АЗС

Розничная цена топлива на АЗС включает себестоимость производства, акцизы, налоги и расходы на реализацию. Таким образом, на доходность продаж топлива влияют динамика цен на нефть, фискальная политика государства, оптовые цены на нефтепродукты и другие операционные расходы (стоимость доставки топлива и обслуживания АЗС). При этом доля налогов и сборов в стоимости топлива достигает 60–70 %.

В отличие от ряда стран акцизы на топливо в России взимаются не на АЗС, а на НПЗ, напоминает генди-

ректор Open Oil Market Сергей Терешкин. Это благоприятно сказывается на экономике АЗС, отмечает он. При этом вертикально интегрированные нефтяные компании (ВИНК) имеют больше возможностей обеспечить поставки бензина и дизеля на собственные заправки по более низким ценам, говорит он. Независимые АЗС для снижения закупочной цены имеют возможность приобретать нефтепродукты на бирже.

На рентабельность также влияет уровень платежеспособного спроса в регионе расположения АЗС, отмечает Терешкин.

В России сложилась «двухконтурная система реализации нефтепродуктов», рассуждает Гусев: стоимость бензина и дизеля на АЗС не должна расти выше уровня инфляции, но биржевые цены имеют высокую волатильность. Это приводит к тому, что розничные цены могут быть ниже оптовых и даже мелкооптовых, говорит он.

По словам Станкевича, автозаправки начинают получать прибыль в период снижения оптовых цен на топливо, а в период наиболее высоких оптовых цен (июнь – сентябрь) накапливают убытки. Чистая маржинальность АЗС в России в течение года может колебаться от отрицательных значений до 4–5 руб./л для бензина и до 2 руб./л для дизтоплива, говорит он.

По данным «ОМТ-консалт», в период с 29 июля по 5 августа 2024 г. средняя маржинальность продаж на АЗС дизтоплива в России (без учета Дальнего

Востока) составляла 6,11 руб./л, бензина Аи-92 – 5,04 руб./л, Аи-95 – минус 0,42 руб./л. По сравнению с показателями предшествующей недели маржинальность продаж дизеля выросла на 0,35 руб./л, бензина Аи-92 – 0,09 руб./л, Аи-95 – снизилась на 0,98 руб./л. При этом маржинальность некоторых сопутствующих товаров может достигать 80–90 %, уточнили в компании.

В целом прибыльность АЗС, по оценке «ОМТ-консалт», может варьироваться от 5 до 12%. Представитель «Евротранса» отмечает, что прибыль АЗС компании, как правило, не превышает 10% от выручки.

По оценке Станкевича, в последние три года на нетопливные продажи приходится 35–40 % валовой маржи АЗС. Развитие нетопливного бизнеса – вопрос выживания для независимых АЗС, так как они не могут покрыть убытки прибылью из других источников, говорит он. Бурак отмечает, что нетопливные сервисы крупных независимых сетей сейчас зачастую превосходят сервисы ВИНК.

Но развитие нетопливного сегмента требует значительных инвестиций – необходимы дополнительные помещения, персонал, лицензии и разрешения. Чтобы компенсировать расходы и заработать на сопутствующих товарах, АЗС нужен трафик, говорит Станкевич. Но станций с высоким трафиком, по его данным, в стране немного – примерно 10 %. Гусев отмечает, что в России остается значительное число АЗС, которые не имеют возможности развивать сопутствующий бизнес. По оценке Станкевича, порядка 15 000 АЗС в России имеют небольшой трафик и неразвитый нетопливный сегмент.

#### Пути повышения рентабельности

Основной способ повышения прибыльности автозаправочного бизнеса – расширение ассортимента сопутствующих товаров и услуг, отмечает представитель «ОМТ-консалт». По данным компании, актуальным трендом на российском рынке остается размещение на АЗС заправочных станций для электромобилей, пунктов выдачи товаров, заказанных в маркетплейсах, и аптечных пунктов. Бурак отмечает, что ВИНК предпринимают попытки коллаборации АЗС с ритейлерами.

Компании также стремятся внедрять энергосберегающие технологии, цифровые решения, автоматизировать процессы. Еще один способ – проведение акций, программ лояльности и маркетинговых кампаний.

По данным Российского топливного союза, в России насчитывается 23 000–24 000 АЗС. Крупнейшие сети у «Роснефти» – около 3000 станций, за ней следуют «Лукойл» (2800) и «Газпром нефть» (1500).

Розничная сеть «Роснефти» присутствует в 61 регионе страны, в последние годы активно развивается формат автозаправочных комплексов в составе многофункциональных зон. В компании рассказали, что до конца 2025 г. планируют завершить строительство 14 автозаправочных комплексов на ключевых федеральных трассах, среди которых М11 «Нева», М12 «Восток», ЦКАД и А289 Краснодар – Керчь.

Приоритетом для «Роснефти» является активное развитие придорожных сервисов для автопутешественников, отметил представитель компании. Эта работа включает в себя и строительство гостиничных комплексов. Например, в 2021 г. на Ладожском озере открылся загородный отель «Владимировский». Рядом с ним – АЗС нового формата, где можно заправить автомобиль всеми видами топлива, зарядить электромобиль и перекусить в кафе. Для обладателей автодомов в отеле оборудована обширная зона кемпинга, парковочные площадки оснащены электро- и водоснабжением.

По данным «ОМТ-консалт», крупным нефтяным компаниям сейчас принадлежит около 37 % АЗС в России. Способом оптимизации их затрат становится партнерская модель управления бизнесом. Она предполагает, что станцией управляет профессиональный дилер.

По мнению управляющего директора рейтинговой службы НРА Сергея Гришунина, эффективной моделью является открытие АЗС в рамках нефтетрейдингового бизнеса. Нефтетрейдер имеет доступ к ресурсам и логистическим мощностям, что способствует росту прибыльности, поясняет он. Гусев добавляет, что повышению рентабельности бизнеса АЗС в целом могло бы способствовать создание правительством комплексной программы развития отрасли.

vedomosti.ru

# Точно все рассчитали? Хватит ли новым электромобильям энергии?

Обеспечение электрокаров  
нужным числом зарядок –  
непосильная задача на сегодня.

В МЭА прогнозируют появление десятков миллионов электромобилей и зарядных станций, однако даже если такого транспорта действительно станет настолько больше, «заправлять» его, по сути, придется за счет сжигания углеводородов.

Электромобилей на дорогах Азии и Европы становится все больше. Пусть их число прибавляется и не такими темпами, как хотят некоторые политики, придерживающиеся фанатичных целей по декарбонизации, но рост все же есть.

А с увеличением количества транспорта на электротяге (EV) становится все большим и потребление энергии. И речь сейчас даже не о заводах, которые производят батареи или другие составляющие электромобилей. Речь идет о зарядных станциях.

В 2023 году электротранспорт потребил около 135 ТВт\*ч энергии. В рамках всего мирового потребления это не так уж и много – всего 0,5%. Но есть три проблемы, каждая из которых порождает целую ветвь новых трудностей.

В сумме они ставят под большой вопрос не только планы по дальнейшему кратному увеличению числа электромобилей, но и сам принцип экологичности, ради чего такой тип транспорта и «проталкивается» сторонниками декарбонизации и отказа от авто на двигателе внутреннего сгорания (ДВС).

#### Неожиданный поворот – электротранспорту нужно сжигать углеводороды

Во-первых, даже с ростом на 0,5% энергетикам многих стран придется считаться. Это вызовет необходимость постройки новых генерирующих мощностей и коммуникаций, на что не у каждой страны есть деньги.

Во-вторых, число EV, если верить данным Международного энергетического агентства, вырастет (не считая двух-трехколесных с мощностью в 2/3 кВт) с менее чем 45 млн в 2023 году до 250 млн в 2030 году и достигнет 525 млн в 2035 году. Это значит, что рост потребления 0,5% очень быстро может превратиться в более крупный показатель. Причем он не будет равномерным по миру. В Уганде или Чили электромобили не будут требовать дополнительной энергии, потому как население, в силу экономических причин, этот транспорт вообще не покупает. Зато в Китае, США и Европе спрос на электричество для зарядных станций будет явно больше, чем средний показатель по миру.

В-третьих, даже в странах, где доля ВИЭ-генерации довольно высока, солнечные панели и «ветряки»

не способны полностью удовлетворить дополнительный спрос. Поставки энергии от экологически чистых источников слишком непостоянны. Это значит, что зарядка электромобилей будет обеспечиваться традиционными электростанциями, работающими на угле, газе или мазуте, т. е. де-факто экологичный транспорт будет ездить за счет сжигания углеводородов.

Каждая из этих трех проблем порождает множество других. Начнем с самой очевидной – проблемы, из-за которой якобы экологичные EV, по сути, заряжаются за счет сжигания углеводородов, поскольку ВИЭ-генерация сама с этой задачей не справляется.

Возьмем в пример Китай – мирового лидера по доле ВИЭ в энергобалансе в натуральном выражении. По данным Национального энергетического управления Китая, по итогам 2023 года установленная мощность ветроэнергетики в стране выросла до 441 ГВт, а солнечной – до 609 ГВт. Как пишут аналитики из S&P, прирост солнечной генерации в Китае в 2023 году превысил общий прирост мощности большинства стран за всю их историю. Но даже при таком диком росте доля ВИЭ в энергобалансе Китая – около 16% (средний показатель по миру – 13%).

Выходит, даже в Китае, где «зеленой» энергетики вырабатывается больше, чем в США и Европе, полностью обеспечить новые зарядные станции для электромобилей только за счет ВИЭ не выйдет. В силу географических и технических причин именно эти 16% энергобаланса страны подключить только к зарядным станциям не получится. Даже в Германии, где за последние годы доля ВИЭ составляла почти половину энергобаланса, не смогут подключить каждый «ветряк» к зарядным станциям – электричество у них тогда выйдет золотое.

Более того, ВИЭ-генерация зависит от погоды, а зарядным станциям нужны поставки на протяжении рабочего дня (люди ездят на машинах преимущественно днем). Это значит, что понадобится страховка – поставщик энергии, который точно даст нужный объем энергии. А это электростанции, работающие на угле, мазуте или газе.

Если же перенести эту проблему на другие страны, где доля ВИЭ значительно меньше, чем у Китая или Германии, то EV де-факто обречены «заправляться» за счет еще большего сжигания углеводородов. Впрочем, это только начало сложностей. Далее мы переходим к проблеме цены зарядки и недоинвестирования.

#### Кина не будет – электричество кончилось

Как отметил в комментарии для «Ник» президент фонда «Основание» Алексей Анпилов, нынешняя система производства в мире работает по принципу «спрос создает предложение, а оно диктует цену». Если предложение мало, то будет расти цена, ровно так же она будет расти и при расширении спроса. С электромобилями так сейчас и происходит: спрос на EV растет (в том числе по политическим причинам), а вот предложение почти стабильное, оно явно не поспевает.

«По этой причине капитал не торопится инвестировать в генерирующие мощности, рассчитанные специально для зарядки дополнительного электротранспорта. Энергия от возобновляемых источников тут подходит с трудом. Солнечные батареи не смогут в силу объективных причин обеспечивать зарядные станции устойчивым объемом поставок. Технологии аккумуляторов крайне несовершенны, и они дополнительно удорожают энергию. В итоге вы можете получить дополнительное электричество для EV, но оно будет явно дороже, чем электричество для промышленности и населения. Дармовой энергии для электромобилей ни в одной стране мира не будет», – считает эксперт.

Алексей Анпилов подчеркнул, что электромобили сегодня – это «игрушка» для богатых, причем даже если для них начнут создавать дополнительную инфраструктуру в больших масштабах, эта дороговизна никуда не денется. Но вопрос инвестиций в зарядные станции так и не решен, поскольку компании не видят гарантий взрывного роста числа новых электромобилей.

#### Решение проблемы есть, но дорогое

Допустим, крайне оптимистичные прогнозы МЭА окажутся реальностью и в мире каким-то чудом в 2035 году будет 525 млн машин на электротяге. Не станем сейчас задумываться, откуда компаниям-производителям EV брать столько редкоземельных металлов, будет ли спрос на такие машины устойчивым и т. п.

В странах, где электромобилей станет больше, увеличится спрос на энергию, причем в некоторых из них это будет почти +5% от энергопотребления, а для ряда государств (что в Европе, что в Азии или Америке) – это уже серьезный вызов. Для такой задачи нужно строить новые электростанции. Более того, спрос не будет сосредоточен в одном месте, скажем, как для энергоемкого промышленного предприятия. Надо будет энергию поставлять равномерно по всей территории страны – тянуть новые линии электропередач.

А медь – критически важный элемент для выполнения такой задачи – с января этого года растет в цене. Да, она несколько снизилась с пиковых значений мая 2024-го, но все равно выше январских показателей и явно дороже, чем на протяжении всего 2023-го.

Далее идет проблема с финансированием именно быстрозарядных станций. Их не просто так гораздо меньше, чем обычных станций. Есть причина, почему компании не стали возводить именно этот тип инфраструктуры.

«Сетевое строительство не менее затратно, чем то же создание мощностей генерации. Коммуникации нуждаются в обслуживании и требуют огромных инвестиций. Если же говорить именно о быстрозарядных станциях, которые объективно нужны при росте количества EV, то это еще более крупные инвестиции.

Нужно серьезное сетевое оборудование, скажем, не на 10 кВ, а на 25 кВ (все крутится вокруг мощности). Представьте себе, что вам нужно воду подать не в одноэтажный дом, а на десятый этаж, причем с хорошим напором. Вам потребуются более мощные насосы. То же самое и с быстрозарядными станциями. Вам нужно сильно поднимать напряжение, а это большие расходы», – объяснил президент фонда «Основание».

При всем этом в МЭА прогнозируют, что быстрозарядных станций вскоре должно стать гораздо больше.

На графике видно, что после 2024 года весь мир просто обязан сделать невероятный скачок и нарастить в несколько раз число зарядных станций, причем те, что заряжаются быстро, должны вообще появляться как грибы после дождя.

Тут стоит оговориться, что понятие «быстрозарядные» весьма относительно. Такого рода станция в среднем сможет пополнить батарею электромобиля на 60-100% за 10-15 минут (обычные станции делают это за 40 минут). Авто на ДВС заправляются за 1-2 минуты. То есть, потратив колоссальные средства на организацию быстрозарядной сети, очередей все равно не избежать, особенно утром и вечером.

Более того, если мы говорим о больших городах (не важно где – в Европе, России, Северной Америке или Китае), то создать такую инфраструктуру будет крайне сложно. Протянуть многочисленные коммуникации к станциям в городах, где уже давно сложилась своя инфраструктура и дороги, будет проблематично... и дорого.

oilcapital.ru



# В России развивается придорожный сервис

На российских магистралях вместо автозаправок появляются многофункциональные центры.

Привычные автозаправочные станции (АЗС) на крупных магистралях уступают место многофункциональным центрам, где путешественник может не только заправить автомобиль, но и отдохнуть, купить необходимое и даже заняться спортом.

В первую очередь такие комплексы строятся на федеральных трассах с большим потоком туристов, поскольку развитие придорожного сервиса входит в концепцию развития автотуризма до 2035 г.

Почти половина россиян (46%) во время путешествия на автомобиле хотят иметь возможность остановиться в местах с удобной ночевкой, хорошим питанием, автосервисами и медпунктами, следует из недавнего опроса ВЦИОМа. Около трети респондентов готовы довольствоваться удобствами проще: АЗС с туалетами, точками питания и отдыха. И лишь 15% согласны на самый минимальный набор услуг придорожного сервиса: им достаточно только заправки и туалетов.

Как свидетельствуют данные другого опроса, желания автотуристов пока не совпадают с реальностью. 63% россиян, посещавших АЗС, сталкивались с проблемами, выяснил аналитический центр НАФИ. При этом 24 и 22% опрошенных хотели бы видеть на заправках больше аптечных пунктов и уборных соответственно. Наиболее популярные пожелания – наличие шиномонтажа (16%), мойки (12%) и дополнительных парковочных мест (12%). Самыми требовательными оказались путешественники в Дальневосточном федеральном округе: им нужно больше продуктовых минимаркетов, более широкий ассортимент товаров для автомобилей, а также детские площадки.

«АЗС перестали быть просто заправками. Теперь это многофункциональные центры, в которых можно получить все больше полезных услуг», — отметила директор направления исследований в сферах туризма и транспорта НАФИ Ирина Иванкова. Расширение сервисов станет драйвером развития автотуризма в России, уверена эксперт.

Спрос на разнообразные услуги для водителей и пассажиров способствует развитию нового формата современной АЗС. В России стали появляться многофункциональные зоны (МФЗ) дорожного

сервиса: на одной территории могут располагаться бензоколонки и электрические зарядные станции, фудкорт и торговый пункт, аптека и комната матери и ребенка, просторные туалеты и душевые. Создание территорий комплексного обслуживания автомобилистов как одно из необходимых условий прописано в принятой правительством РФ в апреле 2024 г. концепции развития автомобильного туризма.

## Перспективы современных дорог

По данным Минтранса РФ, сеть федеральных дорог в России составляет 61 000 км, на которых размещено более 12 000 объектов дорожного сервиса (ОДС). Среди них 180 МФЗ, из которых 101 обладает большим набором дополнительных услуг. Помимо АЗС новые комплексы включают кафе, игровые площадки для детей, мотели и т. д. При этом, согласно информации Российского топливного союза, в стране действует 23 000–24 000 АЗС.

К 2025 г. на популярных туристических маршрутах должна появиться еще 21 МФЗ, а к 2030 г. в России планируют построить более 160 МФЗ, отмечается на сайте Минтранса. В министерстве подчеркивают, что ввод в строй современных ОДС и МФЗ происходит синхронно с открытием новых трасс. В частности, по шесть МФЗ будет размещено на новом направлении автомобильной дороги А-289 в Краснодарском крае и на обходе Нижнекамска и Набережных Челнов в Татарстане. Еще четыре – на обходе населенных пунктов Исаметово, Верхнеяркеево, Лаяшты, Ишкарово, Асяново (трасса М-7 «Волга») в Башкирии и две МФЗ на обходе Волгограда.

Чтобы обеспечить автотуристам комфортные условия, в стране необходимо создать еще около 470 таких зон, говорилось на панельной сессии «Расширение межрегиональных маршрутов, транспортной доступности и развитие придорожной инфраструктуры» туристического форума «Путешествуй!» в июне этого года в Москве. Только вдоль трассы «Восток» планируется построить 76 МФЗ, заявлял на ПМЭФе год назад вице-премьер Дмитрий Чернышенко.

Потребность в МФЗ особенно велика на федеральных трассах с высокой интенсивностью движения,



считает партнер практики «Нефтегазовый сектор» Strategy Partners Денис Бурак. Эксперт отметил, что эта потребность будет определяться в том числе скоростью строительства и ввода в эксплуатацию ключевых федеральных транспортных коридоров.

«По нашей оценке, для полного покрытия потребностей водителей и повышения уровня комфорта на дорогах необходимо обеспечить наличие МФЗ на федеральных трассах на расстоянии не менее 150 км друг от друга», – рассказал Бурак. По его мнению, это позволит водителям чувствовать себя уверенно, так как в пределах полутора-двух часов езды они смогут найти место для отдыха, заправки и получения необходимых услуг. К слову, на платной автомагистрали М-11 «Нева», соединяющей Москву и Санкт-Петербург, МФЗ расположены через каждые 50–70 км.

На всех новых платных магистралях госкомпания «Российские автомобильные дороги» («Автодор») сразу выделяет место под МФЗ, рассказал заместитель председателя наблюдательного совета ассоциации «Надежный партнер» Дмитрий Гусев. По его словам, МФЗ в первую очередь строятся на федеральных трассах с большим потоком туристов. Они уже есть или запланированы на таких направлениях, как Валдай, Великий Новгород, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Казань, на трассах, входящих в маршруты Золотого кольца, а также на южном направлении.

**Законодательная поддержка**

Пока в России не существует стратегии развития топливно-заправочной отрасли и генеральной схемы размещения объектов АЗС, отметил Гусев. «У «Автодора» есть план размещения объектов придорожного сервиса, но сами заправки пока не имеют стратегических документов», – сообщил эксперт.

МФЗ, строительство которых в стране ведется уже почти 10 лет, до сих пор не упоминаются в каких-либо нормативных документах: российскому правительству только предстоит ввести в законодательство понятие «многофункциональная зона придорожного сервиса». Сделать это нужно до середины декабря 2024 г. Соответствующее поручение было дано президентом России 24 июля. К этому же времени правительству предписано установить требования к составу такой зоны.

Необходимый проект поправок в российское законодательство подготовлен: в январе Минтранс разработал законопроект, который должен определить нормы размещения подобных объектов вдоль автодорог, в том числе в составе многофункциональных

зон придорожного сервиса, сообщается на сайте министерства. С этой целью планируется внести изменения в Земельный кодекс РФ и Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Согласно законопроекту, вдоль автомобильных дорог первой категории (трассы с высокой интенсивностью движения и имеющие не менее четырех полос движения) объекты придорожного сервиса могут размещаться исключительно в составе МФЗ. «Это позволит минимизировать количество примыканий к таким автодорогам, а следовательно – уменьшить вероятность снижения скоростного режима, возникновения дорожно-транспортных происшествий», – говорится в документе.

**Проекты бизнеса и государства**

Строительство больших МФЗ под силу крупному бизнесу, их возведением занимаются вертикально интегрированные нефтяные компании, обратил внимание Гусев. В России небольшим частным игрокам такие масштабные проекты сложно осуществить, считает он. По оценке эксперта, если строительство простой АЗС обходится в 150 млн руб., то создание МФЗ требует около 500 млн руб.

Логично, что именно нефтяные компании реализуют крупные сервисные проекты на трассах страны.

Компания «Роснефть» принимает активное участие в развитии внутреннего автотуризма и последовательно улучшает придорожные сервисы для автопутешественников. При этом особый акцент делается на повышении скорости обслуживания и расширении перечня услуг и предложений, предоставляемых на АЗС. «Роснефть» располагает одной из крупнейших сетей розничных продаж на территории России и охватывает 61 регион, а сеть АЗС компании включает около 3000 станций. До конца 2025 г. «Роснефть» планирует завершить строительство 14 автозаправочных комплексов на ключевых федеральных трассах, среди которых М-11 «Нева», М-12 «Восток», ЦКАД и А-289 «Краснодар – Керчь», рассказали в компании.

Для «Роснефти» развитие сервисов для автомобилистов – это и строительство гостиничных комплексов. Например, в 2021 г. на Ладожском озере открылся четырехзвездочный загородный отель «Владимировский». Рядом с ним – АЗС нового формата, где можно заправить автомобиль всеми видами топлива, зарядить электромобиль и перекусить в кафе. В отеле ждут как «классических» автотуристов, так и обладателей автодомов, для которых обр

площадки оснащены электро- и водоснабжением, для гостей кемпинга также предусмотрены бунгало и банный комплекс.

Еще одна подобная туристическая точка – придорожный отель «Чудово». Он открылся после реконструкции в конце прошлого года на федеральной трассе М-10 «Россия» между Великим Новгородом и Санкт-Петербургом. Как и во «Владимировском», там можно расплатиться в том числе и баллами программы лояльности АЗС «Роснефти» «Семейная команда», что является дополнительным стимулом при выборе места стоянки для клиентов «заправок» компании.

«Роснефть» также на постоянной основе расширяет сотрудничество с сервисом «Яндекс заправки». На сегодняшний день клиенты могут бесконтактно заправиться более чем на 2600 АЗС «Роснефти».

В конце 2021 г. «Лукойл» на автомагистрали М-11 запустил пилотные автозаправочные станции. Многофункциональные АЗС расположены на 23-м км от Москвы по пути в аэропорт «Шереметьево» и на въезде в Москву. Проект реализован совместно с концессионером головного участка автомагистрали М-11 ООО «Северо-Западная концессионная компания» при поддержке «Автодора».

Учитывая высокую капиталоёмкость проектов, основополагающим фактором при их реализации должна быть государственная поддержка участников рынка, считает инвестиционный стратег УК «Арикапитал» Сергей Суверов. По его мнению, она может включать строительство переходно-скоростных полос, которые передаются в пользование владельцев автодорог, и подведение электричества к земельным участкам, при необходимости с реконструкцией объектов сетевого хозяйства.

По словам Бурака, чтобы заинтересовать бизнес, необходимо обеспечить предоставление налоговых льгот и субсидий для компаний, инвестирующих в развитие инфраструктуры МФЗ. Кроме того, нужны партнерские программы, обеспечивающие сотрудничество с крупными сетями ресторанов, кафе, магазинов и сервисных компаний для создания привлекательных условий аренды и размещения их точек на территории МФЗ.

vedomosti.ru



# ЛУКОЙЛ построит крупные АЗК в Тверской области

Автозаправки расположатся на главных трассах региона, в том числе на М-11 «Нева».

Под Тверью строят крупный топливно-заправочный комплекс на трассе М-11 «Нева». Проект реализуют в рамках сотрудничества регионального правительства с компанией «ЛУКОЙЛ». Об этом рассказал губернатор Тверской области Игорь РУДЕНЯ.

Открытие северного обхода Твери даст мощный импульс для дальнейшего развития и повышения уровня в жизни в регионе, отметил он. Данную трассу открыли 16 июля с участием президента РФ Владимира ПУТИНА. Там, на Северном обходе у съезда на Бежецкое шоссе ЛУКОЙЛ планирует построить ТЗК с рекреационной зоной.

«Это будет самый крупный топливно-заправочный комплекс на трассе М-11 «Нева» с очень удобной логистикой, – приводит издание Tverigrad слова губернатора. – Там будут и магазины, и кафе, парковки, детские и спортивные площадки, зоны отдыха. Этот комплекс станет еще одним местом притяжения жителей Твери и гостей региона».

Ранее Тверская область совместно с ЛУКОЙЛом уже реализовала несколько проектов развития дорожного сервиса.

В 2023 году было подписано соглашение о сотрудничестве между правительством области и компаний. Стороны планируют расширение сети автозаправочных станций и придорожного сервиса в регионе.

В частности, новые объекты могут быть построены на участке скоростной автодороги М-11 «Нева» – Северный обход Твери, а также на туристических маршрутах Верхневолжья. В том числе – ведущих к озеру Селигер и Нило-Столобенской пустыни.

Среди приоритетных направлений размещения новых автозаправочных станций – ключевые маршруты на северо-западе и северо-востоке Тверской области, автодорога «Тверь-Ржев». Одним из перспек-

тивных направлений является и кольцевая дорога федерального значения Р-132 «Золотое кольцо».

Это будет способствовать повышению туристической и инвестиционной привлекательности региона, развитию бизнеса. Будут также созданы новые рабочие места, отмечают в правительстве Тверской области.

Северный обход стал последним участком федеральной трассы М-11 «Нева» протяженностью 684 км. При этом движение на 62-километровом участке в Тверской области открылось почти на год раньше запланированного срока.

Ранее Информагентство «Девон» сообщало, что Госкомпания «Автодор» и ЛУКОЙЛ заключили соглашение о сотрудничестве в области дорожного сервиса и помощи водителям и пассажирам в экстренных ситуациях.

Компания собирается открывать на крупнейших трассах страны многофункциональные зоны. В МФЗ входят зоны отдыха, пункты общественного питания и торговли, а также зоны рекреации пользователей. К последним относятся детские площадки, площадки для выгула собак, занятий спортом и т.д.

Кроме того, на новой трассе М-12 «Восток» ускорят строительство новых АЗС. Об этом заявили в «Автодоре» после сообщений об огромных очередях на заправках во время новогодних каникул.

iadevon.ru

# Сеть «Газпромнефть» открыла четыре АЗС нового формата в Москве

Четыре АЗС в уникальном для российского топливного ритейла формате начали работу в Москве.

Новый формат автозаправочных станций «Газпромнефть» предполагает расширение возможностей автомобилистов для самостоятельной оплаты топлива, товаров кафе и магазина.

Организация пространств для автономных покупок на АЗС предусматривает увеличенное количество экспресс-касс. Это позволяет клиентам сети совершать покупки быстрее, а персоналу изменить подход к обслуживанию покупателей. Клиентский сервис становится более персонализированным – от помощи с оформлением покупок у касс самообслуживания до консультирования в торговом зале и приготовления заказов в кафе.

Помимо оплаты топлива, через цифровое меню касс самообслуживания можно узнать баланс топливной карты, количество бонусов программы лояльности, а также оплатить товары магазина, горячие напитки и заказать блюда фирменного кафе. Каждому заказу кафе присваивается номер в электронной очереди, а статус его готовности виден на информационном экране в зоне приготовления.

АЗС с новым форматом самообслуживания уже работают в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. До конца 2024 года более 50 таких автозаправочных станций сети «Газпромнефть» появится в 12 регионах России, 20 из них – в Москве и Подмосковье.

[new-retail.ru](http://new-retail.ru)





# Дагестанская сеть АЗС VNK открыла очередную автозаправку возле Коркмаскалы

Возле села Коркмаскалы, на федеральной трассе E119 «Каспий», состоялось открытие очередной, 8-й по счету автозаправочной станции дагестанской сети АЗС VNK.



В ходе мероприятия все посетители заправки получили бесплатные напитки и еду от организаторов, а также автоводители – постоянные клиенты сети заправок VNK (имеющие на руках бонусные карты VNK) могли принять участие в розыгрыше призов.

Руководитель сети АЗС VNK Ризван Магомедов рассказал, чем очередная автозаправочная станция отличается от других заправок сети и объектов конкурентов.

«Мы открываем очередную заправочную станцию. Она и по своей площади, и по оснащенности является одной из самых современных в республике. Каждый раз мы стараемся улучшить условия и комфорт и для автолюбителей, и для пассажиров. На АЗС есть душевые, молебные комнаты для мужчин и женщин, супермаркет, кофейня и, естественно, высококачественное топливо», – отметил Магомедов.

Новая автозаправочная станция является многопрофильной. Автолюбители смогут заправить свою машину любым топливом: СУГ (сжиженный углеводородный газ), дизель, бензин с разным октановым числом, включая «100». Также через несколько дней заработает электрическая зарядная станция, поэтому и владельцы электромобилей смогут воспользоваться услугами АЗС.

«Мы стараемся каждый день совершенствоваться, улучшать качество обслуживания, поэтому не оставляем без внимания ни один отзыв о сети автозаправочных станций VNK. Например, после технического запуска этого объекта мы получили много отзывов и предложений, поэтому постарались сделать эту АЗС максимально комфортной», – рассказал Магомедов.

По словам директора сети АЗС, новая автозаправка отвечает также всем требованиям доступной среды. Санузел оборудован механизмами для людей с ограниченными возможностями здоровья. Кроме того, учитывая последние требования по безопасности и руководства республики, контрольно-надзорных органов, 8-ая АЗС VNK является островком безопасности. Объект сконструирован с учетом всех требований пожарной и технической безопасности, прошел необходимые проверки и соответствует всем стандартам.

В рамках церемонии открытия АЗС поддержать сеть VNK пришли не только любители качественного топлива. В числе почетных гостей были: руководитель «З&М Групп» и давний партнер по бизнесу АЗС VNK Джульета Гаджиева, заместитель главы Кумторкалинского района Магомед Ибраков, имам Кумторкалинского района Садрутдин-хаджи Казаватов, депутат НС РД Абдулмуслим Курбаналиев, председатель



Горсобрания депутатов Махачкалы Марис Ильясов, директор ТД «Сладко» Магомедрасул Перзуллаев, представители СБЕРа Разият Абакарова и Эльмира Магомедова, а также директор по развитию 2ГИС в РД Малик Салимханов.

Выступающие пожелали сети АЗС VNK дальнейшего развития – причем не только на севере Дагестана, но и открыть филиалы за его пределами. Также директор 2ГИС республики вручил наклейки «метка качества» (на основании отзывов посетителей) руководителю сети АЗС VNK.

После торжественных выступлений состоялась церемония перерезания ленты. Затем прошел розыгрыш призов от организаторов мероприятия. Владельцы бонусных карт VNK получили номера, которые перемешивались в урне. Волонтеры из числа детей вытаскивали номера, а ведущий озвучивал имена победителей.

В этот день более 50 человек получили в качестве подарков утюги, мясорубки, кухонные комбайны, пылесосы, кулеры, телевизоры, стиральные машины и холодильники. Кроме того, были разыграны утешительные призы – десятки талонов на 100 литров бензина.

Отметим, что расплатиться за топливо на АЗС VNK можно не только «наличкой», а также банковскими картами, по QR-коду и топливными картами (Е100).

riadagestan.ru

# Сеть АЗС «Белоруснефти» за 18 лет увеличилась почти на 200 объектов

Сеть автозаправочных станций «Белоруснефти» за последние 18 лет увеличилась почти на 200 объектов.



Новый этап развития наша система нефтепродуктообеспечения получила в 2006 году, когда в состав «Белоруснефти» вошли все предприятия по нефтепродуктообеспечению согласно указу главы государства, отметил заместитель генерального директора. «По сути с этой точки мы берем старт развития уже современной сети. И за это время – за практически 18 лет сеть кардинально шагнула вперед как в количественном, так и в качественном выражении», – подчеркнул он.

«Несколько цифр: количество объектов мы увеличили практически на 200 автозаправочных станций. Было 377 объектов в 2006 году. Сегодня это 575 АЗС. Выросло и число магазинов на АЗС – 470, это практически 30 тыс. кв.м торговых площадей. Появилось отдельное направление – общественное питание.

Ранее это были единичные кафе на трассе. Сегодня у нас 500 объектов, которые предлагают ту или иную продукцию общественного питания», – рассказал Сергей Каморников.

Производственное объединение «Белоруснефть» создано в 1966 году. Предприятие ведет поиск, разведку и разработку нефтяных месторождений, бурение скважин, добычу нефти и попутного нефтяного газа в Беларуси, работает в нефтяной сфере других стран.

[belta.by](http://belta.by)



# Зеркальный комплекс ЛУКОЙЛ на трассе Ташкент-Самарканд

4 июля в Узбекистане на трассе М-39 Ташкент-Самарканд в полном объеме запустили в работу комплекс из двух зеркальных станций ЛУКОЙЛ – АЗС №2 площадью 330 м<sup>2</sup> и АЗС №3 площадью 420 м<sup>2</sup>.



В Узбекистане на трассе М-39 Ташкент-Самарканд в полном объеме запущен в работу комплекс из двух зеркальных станций ЛУКОЙЛ – АЗС №2 площадью 330 м<sup>2</sup> и АЗС №3 площадью 420 м<sup>2</sup>. Это событие знаменует собой успешный выход Компании VDS на рынок Узбекистана!

Для нового зеркального комплекса Компания VDS выступила генеральным подрядчиком, генеральным проектировщиком и поставщиком RVI-оборудования. Общая площадь участков под застройку АЗС – около двух гектаров.

Проект станций реализован на основе лучших мировых практик и адаптирован Компанией VDS к климатическим условиям с учетом культурных особенностей региона:

- в здании операторной расположились просторные зоны магазина, кафе, молельные комнаты;
- кафе оборудованы электрическими тандырами для приготовления национальных блюд;
- реализованы закрытые террасы кафе с системой туманообразования;
- предусмотрены современные туалетные комнаты;
- установлены скоростные колонки для заправки дизельным топливом;
- на крыше навеса размещены солнечные батареи;
- для защиты от солнца установлены тентовые навесы на парковке автомобилей, детские крытые площадки, переходной навес от навеса над ТРК к зданию операторной.







Поздравляем ПАО «ЛУКОЙЛ» и ЛУКОЙЛ-Узбекистан с успешным открытием нового комплекса АЗС, являющегося настоящей жемчужиной топливного ритейла на древней узбекской земле! Выражаем благодарность Команде VDS за проделанную работу!

vds\_group\_rvi



# Первая АЗС Signal

В Тюмени, нефтегазовой столице России, состоялось официальное открытие первой автозаправочной станции под брендом Signal!



Открытие АЗС приурочено ко Дню города – 27 июля городу, признанному лучшим по качеству жизни по рейтингу Финансового университета при правительстве Российской Федерации, лидеру среди крупных городов страны в индексе «IQ городов» исполнилось 438 лет.

## История разработки Signal

В 2023 году Команда Signal обратилась к нам с запросом разработать яркий и смелый стиль для сети АЗС. Работа велась с глубоким погружением Заказчика на всех этапах от постановки задачи до реализации пилота.

Фирменный стиль и архитектура создавались в коллаборации креативного отдела VDS, Команды Signal и энергичного амбициозного брендингового агентства Супрематика. Ключевая идея стиля Signal – пульсирующая кнопка S, отражающая идею движения на сигнал. Полученный образ Signal позволяет выделить автозаправочные станции на фоне конкурентов и обеспечить притягательный дневной и ночной вид АЗС с обоих потоков.

Реализованная станция стала первым пилотным объектом, на котором Командой VDS были отработаны дизайн и технологии. Первый этап ребрендинга – единовременная замена стел на всей сети был завершен в июле, 21 медийная стела была установлена на объектах за 3 недели.

vds\_group\_rvi





# Сессия VDS/ЛУКОЙЛ «Университет франчайзи. Стандартизация подходов и RVI решений»

31 июля на производственной площадке VDS в Минске состоялась обучающая сессия VDS/ЛУКОЙЛ «Университет франчайзи. Стандартизация подходов и RVI решений».



Сессия с франчайзи бренда ЛУКОЙЛ прошла при участии представителей ЛИКАРД и ТОП-менеджеров VDS. Обсудили ключевые аспекты экосистемы ЛУКОЙЛ, значимость соблюдения стандартов Компании для обеспечения длительной эксплуатации АЗС. Уделили внимание преимуществам стандартизации рекламного оборудования для АЗС, методам контроля при его приемке, процессу паспортизации сети. Участники сессии более подробно узнали о 14 компетенциях VDS, гарантирующих выпуск продукции с высоким уровнем технических и визуальных характеристик.



На Заводе VDS руководители цехов продемонстрировали взаимозаменяемость, унификацию и оптимизацию продукции. На практических стендах были презентованы новые продукты и технические решения RVI от Компании VDS.

Обучающие сессии VDS способствуют решению бизнес-задач наших Заказчиков и позволяют на примере реального производства проработать ключевые факторы, влияющие на эффективную многолетнюю эксплуатацию сетей АЗС. Мы благодарим наших гостей за большой интерес и вовлеченность!

vds\_group\_rvi





# Серийное производство модульных зданий ТАИФ

На Заводе VDS ведется серийное производство пяти модульных зданий ТАИФ, организована конвейерная сборка изделий.

На Заводе VDS ведется серийное производство пяти модульных зданий ТАИФ, организована конвейерная сборка изделий.

При реализации проекта были последовательно произведены 2 пилотных модульных здания ТАИФ (прототип дизайна и прототип технологий). Подход прототипирования инновационного продукта перед стартом серийного производства позволяет совместно с Заказчиком отработать дизайнерские и технические решения и обеспечить комфортную экономику и сроки.

Модульные здания площадью 50 м<sup>2</sup> доставляются на объект в виде двух готовых блоков-модулей полной заводской сборки на 2 блока и монтируются за считанные дни, что обеспечивает пуск реализации топлива и сопутствующих товаров и услуг в кратчайшие сроки – до 5 дней.

23 июля на Заводе VDS состоялась отгрузка первого серийного модульного здания операторной ТАИФ и хозяйственного блока с теплыми помещениями, а также системой вентиляции и кондиционирования на АЗС №142 ТАИФ в Зеленодольском районе Татарстана.

В рамках отгрузки первого серийного модульного здания впервые применена платформа с раздвижной базой грузоподъемностью до 40 тонн, что позволяет без увеличения затрат на транспортировку доставить модуль совместно с хозяйственным блоком на одной платформе.

15 августа в Казани Команда VDS завершила реализацию второго серийного модульного здания операторной ТАИФ. В течение 4 дней наши специалисты провели установку модульного здания на фундамент, выполнили работы по внутренней и наружной отделке, инженерным сетям, вентиляции и кондиционированию, расстановку торгового оборудования и пуско-наладочные работы.

Завершение годовой программы из 7 модульных зданий операторной ТАИФ запланировано на сентябрь.

vds\_group\_rvi





# Аудит станции «Газпром EcoGas»

В 2023 году Компания VDS получила заказ на реализацию 2 станций для бренда «Газпром EcoGas» в обновленном стиле Компании «Газпром газомоторное топливо», с поставкой модульных зданий 50 и 100 м<sup>2</sup>.



В 2023 году Компания VDS получила заказ на реализацию 2 станций для бренда «Газпром EcoGas» в обновленном стиле Компании «Газпром газомоторное топливо», с поставкой модульных зданий 50 и 100 м<sup>2</sup>.

В конце 2023 года был завершён монтаж станции в Татарстане. Здание площадью 100 м<sup>2</sup> состоит из трёх модулей полной заводской готовности и выполнено в новой технологии, при которой совмещаются модульная и БВЗ сборка.

Через полгода после сдачи объекта в эксплуатацию совместно с Заказчиком был проведён аудит объекта. В ходе проверки замечания по конструктиву станции не выявлены.

ООО «Газпром газомоторное топливо» — компания, созданная по решению ПАО «Газпром» в 2012 году для системной работы по развитию рынка газомоторного топлива. Основные направления деятельности — реализация природного газа в качестве моторного топлива, строительство и эксплуатация заправочной инфраструктуры сети АГНКС «Газпром».

vds\_group\_rvi





# Петербург вошёл в зону охвата экспериментального правового режима по эксплуатации беспилотных трамваев

**250 единиц трамвайных вагонов, работающих на линии, уже оснащены системой активной безопасности и помощи водителю на основе искусственного интеллекта.**



Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин подписал постановление об установлении экспериментального правового режима (ЭПР) по эксплуатации беспилотных трамваев на территории Москвы и Санкт-Петербурга. Соответствующий документ подготовлен Минэкономразвития России. СПб ГУП «Горэлектротранс» ведет разработку и внедрение технологий беспилотного трамвая с 2022 года. На сегодняшний день уже порядка 250 единиц трамвайных вагонов, работающих на линии, оснащены системой активной безопасности и помощи водителю на основе искусственного интеллекта. Ещё более расширенные возможности ИИ Горэлектротранс 14 июня публично продемонстрировал в рамках первого в истории соревнования ИИ-автопилота с водителем трамвая на закрытом полигоне. Полученный положительный опыт говорит о возможности переходить на новый этап испытаний в более сложных дорожных условиях. Для этого необходимо введение экспериментального правового режима.

Согласно постановлению срок действия ЭПР составляет три года. При этом в рамках первого этапа эксперимента общий пробег трамваев должен составить не менее 3 тыс. км или 150 часов эксплуатации. Далее мониторинг движения транспортного средства будет осуществляться оператором, а трамвай – перевозить пассажиров полностью автономно.

«Подготовленная Минэкономразвития России по инициативе ГУП „Московский метрополитен“ программа эксперимента – это первое использование инструмента ЭПР для апробации беспилотных технологий на различных видах городского пассажирского транспорта, – прокомментировал заместитель министра экономического развития России Максим Колесников. – Ключевое условие, которое мы ставим участникам, – это безопасность проведения эксперимента, поэтому выход беспилотных трамваев на маршрут на первом этапе будет обязательно сопровождаться водителем-испытателем».

Экспериментом, в частности, предусматриваются эксплуатация беспилотных трамваев в городской среде, специальные программы подготовки води-

телей-испытателей и операторов, регулярное техническое обслуживание, диагностика в режиме реального времени, различные меры по обеспечению безопасности движения.

Директор СПб ГУП «Горэлектротранс» Денис Минкин многократно подчеркивал, что на данный момент в Комитете по транспорту Петербурга не ставится задача о полной замене водителей «роботами», а интеллектуальные системы применяются как дополнительный фактор усиления безопасности. По словам Дениса Минкина, человек на борту подвижного состава останется, однако его функционал изменится на обязанности бортинженера, в том числе для помощи маломобильным категориям граждан.

«Петербургский Горэлектротранс ведет разработку и внедрение технологии беспилотного трамвая с 2022 года. Сегодня уже порядка 250 единиц трамвайных вагонов, работающих на линии, оснащены системой активной безопасности и помощи водителю на основе искусственного интеллекта. Полученный положительный опыт позволяет переходить на новый этап испытаний в более сложных дорожных условиях, который будет проводиться в рамках установленного экспериментального правового режима», – отметил Денис Минкин.

В настоящее время реализуются три эксперимента по эксплуатации беспилотного транспорта, связанных с грузовыми и пассажирскими перевозкам, включая такси. Совокупный пробег превысил 6 млн км. ЭПР по запуску беспилотных трамваев в Москве и Санкт-Петербурге является первым в сфере городского общественного транспорта.

В Петербурге наработан уникальный опыт по применению элементов искусственного интеллекта на трамваях. С 2022 года все новые трамваи, поступающие в город, по техническому заданию Горэлектротранса, оснащаются комплексом активной помощи водителю. По статистике за 2023 год «умные» трамваи ни разу не сходили с рельсов, не имели случаев наезда на пешеходов. В качестве следую-

щего этапа запланировано внедрение системы авторасстановки в Трамвайном парке № 7, где сейчас завершается реконструкция.

2 июня 2023 года петербургский Горэлектротранс, российский разработчик искусственного интеллекта для наземного транспорта компания Cognitive Pilot и российский производитель подвижного состава ООО «ПК Транспортные системы» подписали соглашение о создании полностью беспилотного трамвая в Петербурге. Тогда же было анонсировано создание на базе петербургского Горэлектротранса полигона для испытания перспективных технических решений обеспечения безопасного автономного движения общественного электротранспорта.

14 июня 2024 года на закрытом полигоне СПб ГУП «Горэлектротранс» состоялся уникальный финал ежегодного конкурса профессионального мастерства, где впервые за 51-летнюю историю конкурса, против 18 лучших вагоновожатых соревновался трамвай без водителя с искусственным интеллектом-автопилотом. Трамвай без водителя продемонстрировал способность самостоятельно управлять бортовыми приборами; выбирать режим движения с учётом существующих ограничений дорожной ситуации; подстраиваться под условия трамвайной инфраструктуры; распознавать и реагировать на пешеходов и автомобили; учитывать сигналы светофора; при появлении человека или автомобиля выполнять торможение с учетом погодных условий, времени года и своей скорости движения.

Экспериментальный правовой режим позволит выполнить следующий шаг в развитии беспилотного транспорта в Санкт-Петербурге: выйти в беспилотном режиме на линии города, тем самым перейдя на новый уровень развития технологии. Введение ЭПР позволит обойти существующие на сегодняшний день правовые преграды и начать испытания не только на закрытой территории предприятия, но и за его пределами. ЭПР подразумевает две категории беспилотного подвижного состава. В первой категории - высокоавтоматизированное транспортное средство, осуществляющее движение с водителем-испытателем, находящемся на месте водителя или переднем пассажирском сиденье. Во второй - движение осуществляется без водителя (в том числе, водителя-испытателя) в салоне при удаленных маршрутизации и диспетчеризации со стороны оператора. Каждая категория подразумевает поэтапное внедрение и большой подготовительной работы со стороны специалистов предприятия.

В настоящий момент СПб ГУП «Горэлектротранс» ведет подготовку к реализации постановления правительства.

[special.electrotrans.spb.ru](http://special.electrotrans.spb.ru)

# Первый 3D-анаморфный навес на автозаправочной станции ADNOC

ADNOC внедрила  
инновационный  
3D-анаморфный навес  
на одной из своих  
автозаправочных станций  
в Абу-Даби (ОАЭ).





Этот проект сочетает передовые технологии и креативный дизайн, создавая иллюзию объемного изображения, видимого под определенным углом.

Такой навес не только улучшает визуальную эстетику станции, но и повышает уровень клиентского опыта, делая заправку более интересной и запоминающейся. Этот шаг отражает стремление ADNOC к инновациям и высокому уровню обслуживания клиентов.

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

# SMART-магазин будущего: как BistroBox и Loxone меняют гастрономию

BistroBox, при поддержке Loxone, создала первую в Австрии 24-часовую пиццерию, кардинально изменив традиционное представление о ресторанах.





Рассмотрим инновационную концепцию BistroBox, роль Loxone в её реализации и преимущества для всех участников процесса.

Сегодня BistroBox управляет 50 торговыми точками по всей Австрии, предлагая уникальный полностью автоматизированный опыт для голодных посетителей. В основе концепции лежит автоматический пицца-печь, которая готовит свежие пиццы прямо на месте. В ассортименте также присутствуют напитки и кофе. Клиенты могут заказывать круглосуточно и забирать свои заказы всего через несколько минут — без участия персонала.

Loxone является неотъемлемой частью технологии BistroBrain, обеспечивая автоматизацию освещения, климата, затенения и аудиосистемы в магазинах. Решение от Loxone позволяет удалённо управлять автоматами, собирать и анализировать данные, а также интегрировать множество дополнительных функций. Центральный сервер Loxone координирует все процессы, способствуя цифровизации.

Особенностью концепции является гибридный формат на «остановке будущего», где BistroBox комбинирует автоматическое приготовление с One Man Corner, в котором сотрудник предлагает дополнительный ассортимент и возможность оплаты наличными. Управление этим процессом осуществляется автоматически: поднятое ролло указывает на наличие дополнительных товаров и возможности оплаты наличными, опущенное ролло — на их отсутствие.

Особой изюминкой является гибридная концепция «зоны отдыха будущего». Здесь BistroBox сочетает полностью автоматическое приготовление с «Уголом одного человека», где сотрудник предлагает дополнительные продукты и варианты оплаты наличными. Это автоматически регулируется с помощью модуля «автоматическое затемнение»: если рол-ставни подняты, в киоске отображается дополнительный ассортимент продукции и возможность оплаты наличными. Если шторы опущены, эта функция не отображается.

Благодаря открытым интерфейсам, различные системы могут беспрепятственно взаимодействовать. Например, пицца-печь посылает сигнал в систему Loxone за 10 секунд до готовности пиццы, и аудио-сервер оповещает клиента о возможности забрать заказ. Такая интеграция улучшает обслуживание клиентов и оптимизирует операционные процессы.

Преимущества использования Loxone в BistroBox:

- Эффективное управление данными: все важные данные собираются и анализируются централизованно.
- Удалённое управление: устройства могут быть перезапущены издалека при необходимости.
- Автоматизация: освещение, климат и затенение управляются автоматически.
- Уведомления в реальном времени: клиенты получают аудиооповещения о готовности заказа.
- Максимальный комфорт: система работает в фоновом режиме, обеспечивая приятную атмосферу и качественное обслуживание.
- Гибкость: гибридные концепции позволяют интегрировать дополнительный ассортимент и возможности оплаты наличными.

#### BistroBrain и Loxone: идеальная синергия

Компоненты Loxone используются не только в франчайзинговых ресторанах BistroBox. Каждый оператор автоматизированного магазина может с помощью серверов BistroBrain автоматизировать и дистанционно управлять своим магазином, превращая его в SMARTStore. В настоящее время технология BistroBrain управляет сотнями автоматов в регионе DACH.

BistroBox и Loxone устанавливают новые стандарты в сфере круглосуточной гастрономии, делая её более удобной и технологичной для всех участников процесса.

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

# В России создали композитную нефтяную качалку

Она легче и долговечнее металлических.



В Высшей школе нефти (Альметьевск) совместно с композитным блоком «Татнефти» разработали станок-качалку с узлами из композитного материала. Он легче обычной металлической качалки, к которой привыкли нефтяники. Новое оборудование также менее энергозатратно, узнало ИА «Девон» из сообщения ВШН.

Материал также отличается долговечностью и устойчивостью к воздействию коррозии. Композит, который используется в изготовлении деталей качалки – уникальное решение альметьевских ученых.

Специалисты провели замеры существующего оборудования из металла посредством наземного лазерного сканирования. Это позволило создать 3D модель оборудования для дальнейшего проектирования и разработки чертежей.

Прототип станка-качалки был разработан конструкторским бюро Высшей школы нефти. Он установлен на втором этаже учебно-лабораторного комплекса Альметьевского государственного технологического университета (АГТУ ВШН). На данный момент планируется проведение промысловых испытаний качалки.

Ранее Информагентство «Девон» сообщало, что в Передовой инженерной школе (ПИНШ) Высшей школы нефти вместе с буровиками «Татнефти» разработали систему передвижения мобильной буровой установки.

Изготовлены 8 систем, представляющих платформу на специальных направляющих для поперечного перемещения установки. Также созданы слайдеры для буровых установок. Создаются 3D-модели и документация по заказу «Татнефти». Систему собирают, чтобы адаптировать под все типы буровых установок.



Во ВШН нефтяниками создан уникальный кампус нефтяного вуза с комфортными студенческими общежитиями, жилыми домами для сотрудников, детским садом. В этом же комплексе находится современный лабораторно-исследовательский корпус (ЛИК). Там ученые могут заниматься научной работой совместно со студентами.

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

# Нейросетями удержат добычу на зрелых месторождениях нефти и газа

Это позволит стабилизировать добычу на месторождениях на поздних стадиях разработки.

ЛУКОЙЛ расширяет применение искусственного интеллекта при управлении добычей нефти и газа в Коми, Ненецком автономном округе (НАО), а также в Пермском крае. Новая система внедрена на Батырбайском, Шагиртско-Гожанском и Быркинском месторождениях. Об этом Информагентство «Девон» узнало из сообщения компании «ЛУКОЙЛ-ПЕРМЬ».

Искусственный интеллект анализирует данные и помогает специалистам выбрать оптимальный режим закачки. При этом сокращаются непроизводительные отборы жидкости и закачки воды. Также снижаются операционные затраты.

Это позволяет стабилизировать добычу месторождений на поздних стадиях разработки за счёт максимального использования потенциала пласта и инфраструктурных мощностей.

Нейросети также используются для управления освоением месторождений ЛУКОЙЛа в Ханты-Мансийском автономном округе-Югре.

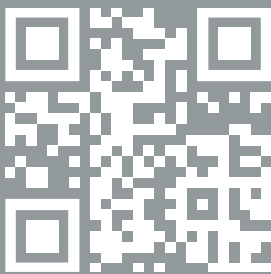
Программный модуль управления разработкой зрелых месторождений с применением нейронных сетей в «ЛУКОЙЛ-ПЕРМИ» начали внедрять в 2022 году. К концу года технология будет тиражирована на пяти месторождениях в Пермском крае и на 27 объектах 14 месторождений Коми и НАО.

Пермские месторождения, на которых внедрились новую систему управления режимами закачки, разрабатываются более 55 лет. Северные месторождения – Возейское, Харьягинское, Усинское – эксплуатируются более 20 лет.

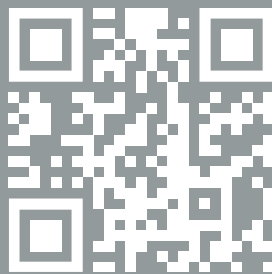
В 2023 году ИА «Девон» сообщало, что в ЛУКОЙЛе внедрились новое программное обеспечение в рамках проекта «Интеллектуальное месторождение». С помощью софта специалисты оцифровывают месторождения Коми и Ненецкого автономного округа. Благодаря этому нефтяники могут увидеть полную картину на нефтепромыслах и оперативно получать высокоточные прогнозы.

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





vds.group



telegram