



NACIONALNI
ENERGETSKI
KOMITET SRBIJE

WPC
ENERGY

Broj 51
septembar 2024

BILTEN



Liana Gouta: **INDUSTRIJA PROIZVODNJE GORIVA IMA PLAN ZA 2050. GODINU, ALI ZAKONODAVSTVO EU ZAOSTAJE**

Vladimir Gagić: **RAFINERIJE ĆE MORATI NEPRESTANO DA SE PRILAGOĐAVAJU I INVESTIRAJU U NOVE TEHNOLOGIJE**

Milan Zdravković : **SVET RAČUNA NA VODONIK KAO ENERAGENT**



Sadržaj

Tomislav Mićović, generalni sekretar Udruženja naftnih kompanija Srbije Uvodnik	3
Liana Gouta, generalni direktor Evropskog udruženja proizvođača goriva, FuelsEurope Industrija proizvodnje goriva ima plan za 2050. godinu, ali zakonodavstvo EU zaostaje	4
Liana Gouta, the Director General of the European Fuel Manufacturers Association, FuelsEurope Fuel manufacturing industry has plan for 2050. however, EU legislation lags behind	8
Vladimir Gagić, direktor Bloka Prerada u kompaniji NIS Ulaganja u modernizaciju uslov opstanka rafinerija	12
Mol Grupa Aktuelno prilagođavanje rafinerija različitim kvalitetima sirove nafte, dragoceno iskustvo u susret transformaciji	16
Mol Group Current adjustment to different qualities of crude oil is valuable experience for MOL in facing transformation	18
Milan Zdravković, izvršni direktor ODS JP „Srbijagas“ Svet računa na vodonik kao energent	20
Vesti članova NEKS-a	
Duplirane investicije NIS-a u prvom polugodištu 2024. godine	21
NIS na panelu „Zelena energetika – za održiviju budućnost	21
Kompanija MOL u Srbiji snabdeva se isključivo zelenom energijom	23
MOL otvorio kompleks za proizvodnju poliola vredan 1,3 milijarde evra	23
Brzo OPT plaćanje na samom točionom mestu OMV benzinskih stanica	24
Pančičeva omorika zahvaljujući osnovcima i uz podršku LUKOIL-a raste i na Novom Beogradu	25
Partnerstvo sa Petrolom – proširenje maloprodajne mreže	26





**Tomislav Mićović, generalni sekretar
Udruženja naftnih kompanija Srbije**

UVODNIK

Manje-više, svi se slažu da će prerada nafte za potrebe petrohemijske industrije biti u porastu, da će državni podsticaji potrošnje alternativnih goriva uticati na smanjenje potrošnje benzina i dizela kakvu danas beležimo, da su ekološki zahtevi za rad rafinerijskih postrojenja sve zahtevniji, da će se marže smanjivati, a da će troškovi rasti pod pritiskom dekarbonizacije biti veći itd. itd. Zato nas zanimaju predviđanja, posebno naftnog sektora, kako će rafinerije koje danas poznajemo dočekati predstojeće promene. Ukoliko opstanu, koje će sirovine biti na ulazu, a koji proizvodi na izlazu rafinerija? Da li će integrisani rad sa petrohemijom biti uslov opstanka na tržištu?

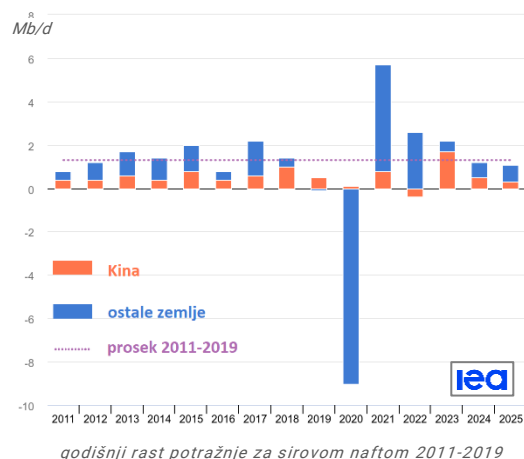
Automobilska i naftna industrija, svako u svojoj oblasti, poslednjih sto godina neprekidno razvijaju nove tehnologije i usavršavaju motorna goriva kako bi se poboljšale performanse vozila, povećala efikasnost korišćenja goriva, a pre svega smanjio uticaj saobraćaja na životnu sredinu. Parametri standarda kvaliteta goriva, posebno u poslednjih tridesetak godina, postali su sve zahtevniji, što znači da su rafinerije morale stalno da investiraju i unapređuju preradu nafte. Pored toga i ekološki zahtevi za rad svih industrijskih, pa i rafinerijskih postrojenja u zemljama Evrope obavezuju na sve veća ulaganja.

A onda je uz sve to nastupila i 2022. godina koja je zbog ratnog sukoba Ukrajine i Rusije počela da generiše mnoštvo prepreka u trgovini sirovom naftom, derivatima nafte i industrijskom opremom.

Najavljeno povećanje udela električnih vozila na našem kontinentu, neće tako brzo izazvati pad potrošnje benzina i dizela, ali će izvesno usporiti njihov rast, što bi trebalo u nešto manjoj meri da uspori i rast potražnje za naftom. Može se reći da se oporavak industrije od COVIDA završava ove 2024.

godine, mnogi pokazatelji su se vratili u svoj koridor, sem rasta potrošnje nafte, koji i dalje postoji, ali je taj bar na dijagramu Međunarodne agencije za energetiku sve niži.

Ovaj mali, ali stabilan plus biće naša realnost narednih godina, a kada će preći u minus, teško je predvideti. Brzi razvoj inovacija i



komercijalizacije tehnoloških rešenja u saobraćaju, a pre svega promena državnih politika, neminovno već danas ima implikacije na projektovanje budućnosti prerade nafte u Evropi, jer je za krupne tehnološke promene potrebno više od decenije, ako ne i nekoliko njih.

Rafinerije u Evropi su već počele da reaguju na pritisak politike da se poveća udeo obnovljivih izvora energije u transportu. Nekoliko ih je već pretvoreno u bio-rafinerije, ali s druge strane, uprkos tome što naftne kompanije veoma afirmativno govore o vodoniku i e-gorivima, njihova ulaganja u ova zelena goriva, recimo za potrebe vodenog i vazdušnog saobraćaja, su za sada minimalna.

Prema najnovijoj analizi konsultantske kuće Wood Mackenzie, procenjeno je da su u svetu rafinerijski kapaciteti za preradu čak 3,6 miliona barela na dan pod visokim rizikom od zatvaranja. Pri tome rafinerije u Evropi i Kini prednjače po broju visokorizičnih tačaka. Svaka rafinerija je slučaj za sebe, ali u prevodu, procena kuće Wood Mackenzie govori da će u narednim godinama nekome jedina opcija biti, prekid prerade.



Liana Gouta, generalni direktor Evropskog udruženja proizvođača goriva – FuelsEurope

INDUSTRIJA PROIZVODNJE GORIVA IMA PLAN ZA 2050. ALI ZAKONODAVSTVO EU ZAOSTAJE

Industrija proizvodnje goriva razvila je plan kako doći do 2050. godine kada bi Evropska unija trebalo da postane klimatski neutralna, i za to su potrebna ulaganja od 650 milijardi evra, međutim zakonodavstvo EU je fragmentirano, ključni delovi nedostaju i nema jasnih poslovnih modela za mobilizaciju privatnih investicija, kaže u intervjuu za Kvartalni Bilten Nacionalnog energetskeg komiteta Srbije Liana Gouta, generalni direktor Evropskog udruženja proizvođača goriva - FuelsEurope.

Kako industrija proizvodnje goriva može doprineti cilju EU o klimatskoj neutralnosti do 2050?

Postizanje klimatske neutralnosti do 2050. nije tema pregovora. Ali, ekonomija EU mora da napusti fosilna goriva na pravičan način, kao što je to i potvrđeno na Konferenciji Ujedinjenih nacija o klimatskim promenama COP28 u Dubaiju. Ova tranzicija uključuje zamenu fosilnih sirovina sa obnovljivim, održivim i cirkularnim alternativama bez narušavanja snabdevanja energijom ili industrijskih lanaca vrednosti.

Industrija proizvodnje goriva već smanjuje emisije iz transporta i industrije postepenim napuštanjem fosilnih sirovina i povećanjem proizvodnje obnovljivih alternativa kao što su biogoriva i sintetička goriva. Trenutno, 8,7 odsto energije za

transport u EU potiče od obnovljivih tečnih goriva, prvenstveno u drumskom saobraćaju, koji je najviše dekarbonizovan vid transporta.

Naša industrija je razvila plan kako doći do 2050, prema kojem bi se mogla omogućiti proizvodnja do 160 milion tona ekvivalentne nafte obnovljivih goriva uz ukupne investicije od 650 milijardi evra. U međuvremenu je počela transformacija naše industrije u EU. Kako je pokazala Međunarodna agencija za energiju (IEA), neke kompanije za

proizvodnju goriva u EU značajno ulažu u tehnologije čiste energije, pri čemu je 15-25 odsto njihovih kapitalnih izdataka posvećeno ovim projektima, premašujući prosek od 2,7 odsto globalnog naftnog sektora.

Investicije u pogone koji proizvode 100 odsto obnovljiva goriva, pretvaranje nekih evropskih konvencionalnih postrojenja u bio-rafinerije, koje sada koriste 100 odsto održive biomase umesto nafte, uz zajedničku preradu fosilnih materijala i održive biomase u mnogim konvencionalnim rafinerijama, pokazuju put napred





ka dekarbonizaciji svih sektora transporta, čak i onih u kojima je to teško uraditi, i kritičnih industrijskih lanaca vrednosti.

Koje su najveće prepreke na tom putu? Nedavno ste rekli da su "potrebna značajna poboljšanja politike da bi se otključale investicije i širok spektar tehnologija kako bi se ispunio cilj zacrtan za 2050". Koja su to poboljšanja?

Kao što sam ranije pomenula, mi ne osporavamo ciljeve postavljene propisima EU. Naša glavna briga je kako će Evropa uspeti da sprovede i postigne ove ciljeve pomoću robusne i konkurentne evropske industrije, kojim putem i kojom brzinom.

Ono što vidimo je da je zakonodavstvo EU fragmentirano, da još nedostaju kritični delovi i da nema jasnih poslovnih modela za aktiviranje više milijardi privatnih investicija koje će biti potrebne. U našem slučaju nedostaje integrisani pristup u pogledu tranzicije sektora tečnih goriva, umesto toga, zakonodavstvo se fokusira na specifične segmente koji će biti potrebni za neke sektore u kojima je to teško uraditi. Ali, da li je izvodljivo tražiti obnovljiva goriva u avio saobraćaju i vodnom saobraćaju i zanemariti sve druge upotrebe, kao što je drumski transport ili proizvodi potrebni kao sirovine za kritične industrije, hemikalije, farmaceutske proizvode ili polimere?

Dok se očekuje smanjenje potražnje za tečnim gorivima zbog novih tehnologija, povećanja efikasnosti ili promene navika, ako zakonodavstvo EU isključi obnovljiva goriva iz drumskog saobraćaja, mogli bismo da imamo smanjenje trenutne potražnje oko 60-80 odsto. Takav oštar pad neće samo ugroziti konkurentnost i održivost sektora u Evropi i dovesti u pitanje odluke o investicijama vrednim više milijardi evra, koje će biti potrebne za transformaciju sektora. Ono će ugroziti energetske i bezbednost kritičnih lanaca

vrednosti, kao i otpornost ekonomija, društava i odbrambenih sistema.

Štaviše, rafinerija, biorafinerija, ili čak nova Fischer-Tropsch jedinica koja proizvodi e-goriva, nijedna od njih ne može proizvoditi samo goriva za avio ili vodni saobraćaj. Naprotiv, sve one proizvode mešavinu proizvoda koji moraju da nađu put do



tržišta, ako želimo da investicija bude isplativa.

Stoga se moraju obaviti prilagođavanja postojećeg zakonodavstva kako bi se dali jasni signali za ulaganja i ubrzala privatna ulaganja.

Industriji za proizvodnju goriva u EU je potreban okvir politike koji omogućava:

- jasno, predvidljivo regulatorno okruženje za tržišta obnovljivih goriva.
- privremenu javna podrška istraživanju i razvoju, pilot postrojenjima i povećanju proizvodnje u sektoru tehnologija čiste energije.
- tehnološki neutralan zakonodavni pristup koji omogućava različitim obećavajućim tehnologijama da se takmiče i dopunjuju jedna drugu na osnovu njihovog potencijala za dekarbonizaciju.

FuelsEurope predlaže usvajanje Strategije EU za tranziciju tečnih goriva i proizvoda. Zašto?

Da bi Evropa postigla svoje ambiciozne ciljeve, ključno je osmisлити i implementirati sveobuhvatnu strategiju EU za tranziciju tečnih goriva i proizvoda koja će se na integrisan način pozabaviti svim izazovima sektora. EU već ima strategije o baterijama, vodoniku i kritičnim sirovinama, ali još nedostaje jedna takva Strategija.

Ona bi trebalo da bude deo regulatornog plana za novi institucionalni ciklus EU i



trebalo bi da dopuni druge sektorske strategije dekarbonizacije u okviru Zelenog dogovora.

Ključni elementi ove strategije trebalo bi da uključuju:

- Regulatorni okvir za omogućavanje neophodnih investicija za transformaciju sektora.
- Podrška stvaranju novih lanaca vrednosti
- Pristup finansiranju.

vodećih tržišta kako bi se ubrzalo prihvatanje ovih goriva.

Investicioni zahtevi su značajni, ali će sadašnje aktivnosti industrije omogućiti značajan doprinos investicijama u tehnologije čiste energije iz našeg sektora koje naglo rastu. Već sam rekla da neke kompanije sa sedištem u EU daju 15 do 25 odsto svoje ukupne kapitalne potrošnje u projekte čiste energije.



- Održavanje međunarodne konkurentnosti industrije.

Koji su bili glavni pokretači razvoja industrije proizvodnje goriva u poslednjih 10-15 godina?

U 2016. godini, industrija je počela da procenjuje svoj potencijalni doprinos smanjenju emisija gasova sa efektom staklene bašte svojih proizvoda i poslovanja u EU. Tranzicija u skladu sa ciljem klimatske neutralnosti do 2050. efektivno je počela 2020. sa planom "Čista goriva za sve" (eng. Clean Fuels for All). Evropska industrija proizvodnje goriva ima dvostruku ambiciju: da obezbedi sigurnost snabdevanja evropske privrede i građana tokom tranzicije, dok razvija svoju strategiju za obnovljive izvore goriva. Ova strategija zahteva pored značajnih ulaganja stvaranje novih lanaca vrednosti i

Kakav je uticaj sve većeg uvoza goriva u Evropu?

Važno je imati na umu da, budući da se decenijama globalno trguje sirovom naftom i naftnim derivatima, Evropa ima siromašne resurse, pa je stoga udeo uvezenih proizvoda u snabdevanju zaista visok stvarajući njenu značajnu zavisnost od uvezene energije.

Umesto toga, industrija biogoriva će verovatno u velikoj meri biti domaća industrija sa stvaranjem novih lanaca snabdevanja, a pojaviće se i tržišta sa visokom dostupnošću sirovina u kratkom i srednjem roku, stvarajući mogućnosti za EU dostigne veći udeo obnovljivih goriva u energetskom miksu. Ovo će takođe pokrenuti prilike za stvaranje novih lanaca vrednosti, razvoj novih domaćih industrija, podršku lokalnim i cirkularnim privredama, diverzifikaciju energetskog miksa i



smanjenje zavisnosti od energije i snabdevanja.

Isti pristup je vrlo verovatan za sintetička goriva jer će neki regioni u svetu kao što su Severna Afrika, Bliski istok, Australija imati potencijal da proizvode više obnovljive energije nego što je potrebno za sopstvene potrebe i postati izvoznici.

Napredna biogoriva i sintetička goriva onda nisu prilika za evropske proizvođače goriva?

Napredna biogoriva i sintetička goriva su prilika za transportni sektor jer će igrati ključnu ulogu u njegovoj dekarbonizaciji, posebno za sektore u kojima je to teško uraditi, kao što je aviosaobraćaj i vodni saobraćaj, ali i za drumski saobraćaj gde ova goriva mogu ubrzati dekarbonizaciju, nudeći alternativne opcije i podržavajući pravednu tranziciju za građane EU.

Ona takođe mogu igrati ključnu ulogu u dekarbonizaciji drugih industrijskih sektora, kao što je hemijska industrija.

Evropska industrija za proizvodnju goriva prednjači u tehnologijama i investicijama za napredna biogoriva i sintetička goriva, što bi moglo obezbediti globalno liderstvo EU u razvoju i proizvodnji obnovljivih goriva i industrijskih proizvoda u većim razmerama. Ove tehnologije će takođe pokrenuti transformaciju evropskog sektora proizvodnje goriva na putu ka klimatskoj neutralnosti EU.

Možete li navesti nekoliko primera projekata transformacije rafinerijskih kapaciteta?

Što se tiče obnovljivih tečnih goriva, postoji 27 projekata sa donetom konačnom investicionom odlukom, uključujući neke već operativne, i deset projekata koji su najavljeni. Ima i 18 projekata za zeleni vodonik sa konačnom investicionom odlukom, a trenutno su najavljena još četiri.

Liana Gouta je generalni direktor Evropskog udruženja proizvođača goriva - FuelsEurope.

Njene ključne oblasti ekspertize su energetska politika, državni poslovi, advokatura, komunikacije, poslovna strategija, upravljanje promenama, upravljanje projektima i inženjering.

Bila je član Upravnog odbora u raznim organizacijama, uključujući korporativna i profesionalna udruženja.

Diplomirani je hemijski inženjer sa Aristotelovog univerziteta u Solunu. Ima više od 30 godina iskustva u obavljanju izvršnih funkcija u vodećoj grčkoj kompaniji Grčka energetska grupa, i bogato menadžersko i inženjersko iskustvo. Karijeru je započela kao inženjer u rafinerijskim i petrohemijskim postrojenjima na različitim tehničkim pozicijama. Zatim je napredovala do menadžerskih pozicija u pomenutoj kompaniji, vodeći ključne projekte.

Radila je u Evropskom parlamentu kao savetnik za politiku i komunikacije za sektore energetike, životne sredine, industrije, istraživanja i inovacija i regionalnog razvoja.

Liana je pokazala snažno liderstvo u profesionalnim udruženjima, društvenom i političkom angažmanu, i razvila je široke mreže kontakata u profesionalnim, preduzetničkim, vladinim i diplomatskim krugovima. Njena polja interesovanja su energetska tranzicija, klima i životna sredina, preduzetništvo, liderstvo i osnaživanje žena.



Liana Gouta, Director General of the European Fuel Manufacturers Association - FuelsEurope

FUEL MANUFACTURING INDUSTRY HAS PLAN FOR 2050, HOWEVER EU LEGISLATION LAGS BEHIND

The fuel manufacturing industry has developed a pathway to 2050, with a total investment estimated at EUR 650 billion, however EU legislation is fragmented, with critical pieces still missing and no clear business cases in place to mobilize private investments, Liana Gouta, the Director General of the European Fuel Manufacturers Association - FuelsEurope, said in interview for the quarterly Bulletin of the National Petroleum Committee of Serbia.

How can the fuel manufacturing industry contribute to the 2050 climate neutrality objective of the EU? How do you see its role towards climate neutrality?

Achieving climate neutrality by 2050 is non-negotiable. The EU economy must transition from fossil fuels in an equitable manner, as acknowledged by the COP28 climate change conference. This transition involves replacing fossil feedstocks with renewable, sustainable and circular alternatives without disrupting energy supplies or industrial value chains.

The fuel manufacturing industry is already reducing emissions from transportation and industry by progressively phasing out fossil feedstocks and increasing the production of renewable alternatives such as biofuels and synthetic fuels. Currently, 8.7% of transport energy in the EU comes

from renewable liquid fuels, primarily in road transport, the most decarbonised transport mode so far.

Our industry has developed a pathway to 2050, according to which the production of up to 160 Mtoe of renewable fuels could be enabled for a total investment of EUR 650 billion. In the meantime, the transformation of our industry in the EU has begun. As shown by the International Energy Agency (IEA), some EU fuel manufacturing companies are investing significantly in clean energy technologies, with 15-25% of their capital spending dedicated to these projects, surpassing the average of 2.7% of the global oil & gas sector.

Investments in dedicated units producing 100% renewable fuels, conversion of some European conventional facilities to biorefineries, now using 100% sustainable biomass instead of petroleum, alongside co-processing of fossil materials and sustainable biomass in many conventional refining sites show the pathway forward towards decarbonization of all transport sectors, even the hard to abate, and decarbonization of critical industrial value chains.





What are the biggest obstacles on this road? You have recently said that “significant policy improvements are needed to unlock investments and a broad range of technologies to meet the 2050 target”. What are these improvements?

As I mentioned earlier, we are not challenging the targets set by the EU legislation. Our main concern is how Europe will manage to implement and achieve these targets by a robust and competitive European industry, by which pathway and at which speed.

What we see is that EU legislation is fragmented, with critical pieces of legislation still missing and no clear business cases in place to mobilize the multi-billion of private investments that will be needed. In our case, an integrated approach regarding the transition of the liquid fuels sector is missing, and instead, legislation focuses on specific segments of fuels that will be needed for some hard to abate sectors. But is it feasible to ask for renewable fuels in aviation and maritime and ignore all other uses, such as fuels for road transport or products needed as feedstocks for critical industries, chemicals, pharmaceuticals, or polymers?

While a demand reduction of liquid fuels is expected due to new technologies, increased efficiency or change of habits, if EU legislation excludes renewable fuels from road transport, this reduction might be around 60-80% of the current demand. This sharp reduction will not only threaten competitiveness and viability of the sector in Europe and put at stake decisions for multibillion investments that will be needed for the transformation of the sector. It will also put at stake energy security and security of critical value chains, resilience of economies, societies and defence systems.

Moreover, a refinery, a biorefinery, or even a new Fischer Tropsch unit producing e-fuels, none of them can produce only aviation or maritime fuels. On the contrary all of them produce a mix of products, and all these products must find their way to the market, if an investment is to be attractive. Therefore, adjustments must be done in the existing legislation to give clear investment signals, pave the way and accelerate private investments.

The EU fuel manufacturing industry needs an enabling policy framework that includes:

- A clear, predictable regulatory environment for renewable fuel markets.
- Temporary public support for clean molecule technologies, R&D, pilot plants, and scaling up.
- A technology-neutral legislative approach that allows various promising technologies to compete and complement each other based on their decarbonisation potential.

FuelEurope proposes the adoption of the EU Strategy for the Transition of Liquid Fuels and Products. Why?

For Europe to achieve its ambitious goals, it is crucial to design and implement a comprehensive EU Strategy for the Transition of Liquid Fuels and Products that will address all challenges of the sector in an integrated way. The EU already has strategies on batteries, hydrogen, and critical raw materials, but a Strategy for the Transition of Liquid Fuels is still missing.

This strategy should be part of the regulatory blueprint for the new EU Institutional Cycle and should complement other sectoral decarbonisation strategies under the Green Deal.

Key elements of this strategy should include:



- A regulatory framework to unlock the necessary investments for sector transformation.
- Support for creating new value chains
- Access to finance and funding.
- Maintaining the international competitiveness of the industry.

What were the main drivers of the fuel manufacturing industry development over the last 10-15 years?

In 2016, the industry started assessing and evaluating its potential contribution to reducing greenhouse gas emissions of its products and operations in the EU. The transition towards the EU's climate neutrality ambition by 2050 effectively started in 2020 with its Clean Fuels for All Pathway.

The European fuel manufacturing industry has the dual ambition of ensuring security

chains, and lead markets to accelerate the uptake of these fuels.

The investment requirements are significant, but the current activities of the industry will enable an important contribution to investments in Clean Energy Technologies from our sector which are increasing sharply. As I said some companies headquartered in the EU dedicate 15 to 25% of their total capital spending to clean energy projects.

What is the impact of the rising share of fuel imports in Europe?

It is important to bear in mind that since decades crude oil and refined products are traded globally, Europe has had poor resources and hence the share of imported products in the supply of these products in the EU has been high creating significant dependencies for Europe on imported



of supply for the European economy and citizens throughout the transition whilst developing its renewable fuels strategy. This strategy requires besides significant investments the creation of new value

energy.

Instead, the biofuel industry is likely to largely become a domestic industry with the creation of new supply chains, and emerging markets with high feedstock



availability will appear in the short and medium term, creating opportunities for the EU to aim at higher renewable fuel share in the EU energy mix. This will also trigger opportunities to create new value chains, develop new domestic industries, support local and circular economies, diversify its energy mix and reduce its energy and supply dependence.

The same approach is highly likely for synthetic fuels as some regions in the world such as North Africa, Middle East, Australia will have the potential to produce more renewable energy than needed for their own needs and become exporters of synthetic fuels.

So, advanced biofuels and synthetic fuels aren't an opportunity for European fuel manufactures?

Advanced biofuels and synthetic fuels are an opportunity for the transport sector as they will play a critical role in the decarbonisation of this sector, in particular for the hard to abate sectors such as aviation and maritime, but also for road transport where these fuels can accelerate the decarbonisation, offering alternative options and supporting a fair transition for

EU citizens.

They can also play a critical role in the decarbonization of other industrial sectors, such as chemicals.

The European fuel manufacturing industry is leading on the technologies and investments for advanced biofuels and synthetic fuels, which could support the EU's global leadership for the development and production at scale of renewable fuels and industrial products. These technologies will also drive the transformation of the European fuel manufacturing sector on the road to EU's climate neutrality.

Can you name and briefly picture a few examples of the projects for the transformation of refinery capacities including finished, initiated, and planned projects?

Regarding renewable liquid fuels there are 27 projects beyond final investment decision – including some already operational and 10 further projects currently announced.

There are also 18 green hydrogen projects beyond FID with four further projects currently announced.

Liana Gouta is the Director General of the European Fuel Manufacturers Association - FuelsEurope

Her key areas of expertise are Energy Policy, Governmental Affairs, Advocacy, Communications, Business Strategy, Change Management, Project Management and Engineering.

She has served as a member of the Board of Directors in various organisations, including corporate entities and professional associations.

Liana, Ms Chemical Engineer with honours, from the Aristotle University of Thessaloniki, Greece, is an executive with more than a 30 years career at a leading Greek Energy Group, with strong management and engineering background. She started her career as a field process engineer in refining and petrochemical plants in various technical positions. She then advanced to Group positions in managerial roles, leading major change initiatives and key projects by successfully managing high-performing cross-disciplinary teams.

She furthermore worked as an EU Parliamentary Policy and Communication Advisor on Energy, Environment, Industry, Research & Innovation and Regional Development.

Liana has demonstrated a strong leadership in professional Associations, social and political engagement, and has developed extensive networks in the professional, entrepreneurial, governmental and diplomatic field. She is passionate about the energy transition, climate & environment, entrepreneurship, leadership and women's empowerment.



Vladimir Gagić, direktor Bloka Prerada u kompaniji NIS

RAFINERIJE ĆE MORATI NEPRESTANO DA SE MENJAJU, PRILAGOĐAVAJU I INVESTIRAJU U NOVE TEHNOLOGIJE

U proklamovanoj eri dekarbonizacije energetike sveta, kakva je prema Vašoj proceni budućnost rafinerija?

V. Gagić: Istina je da živimo u vreme energetske tranzicije, ali je isto tako činjenica da ne postoje jedinstvene ocene o tome kada će svet dostići vrhunac kada je reč o potražnji za naftom. Pojedini analitičari očekuju da to bude između 2035. i 2040. godine, ali navode da će i nakon toga potražnja za naftom biti značajna. Moramo imati na umu da se sirova nafta ne koristi samo za proizvodnju goriva koja upotrebljavamo u transportu, već za čitavu lepezu proizvoda. Pre svega mislim na petrohemijske proizvode, koji se, između ostalog, uveliko koriste i u industriji automobila na električni pogon. Isto važi i za određene elemente koji se koriste pri proizvodnji solarnih panela ili vetroturbina, na primer. Da ne pominjemo značaj nafte i prirodnog gasa kada je reč o proizvodima za ličnu higijenu, antiseptike, dezinfekciona sredstva i tako dalje. Primera je zaista mnogo i mislim da mnoge industrije za sada nemaju alternativu za sirovu naftu i prirodni gas. Ali, tržište, energetska tranzicija, zakonske regulative i ekološka svest od nas traže da se neprestano modernizujemo kako bismo opstali. Na nama je da tražimo načine da

radimo efikasnije, sa što manje negativnog uticaja na životnu sredinu i da stalno jačamo energetske efikasnost i digitalizujemo procese, kako bi naši proizvodi ostali cenovno i kvalitativno



konkurentni. To nije lak zadatak, ali će na tržištu opstati samo oni koji su spremni da se menjaju, prilagođavaju i da neprestano investiraju u nove tehnologije i savremenu opremu.

U Srbiji i našem neposrednom okruženju u poslednjih petnaestak godina, pre svega kao posledica tržišnih kretanja, prestala je prerada nafte u četiri rafinerije. Sve oštriji, pre svega ekološki zahtevi, obeshrabruju investitore da ulažu u izgradnju novih rafinerijskih kapaciteta.



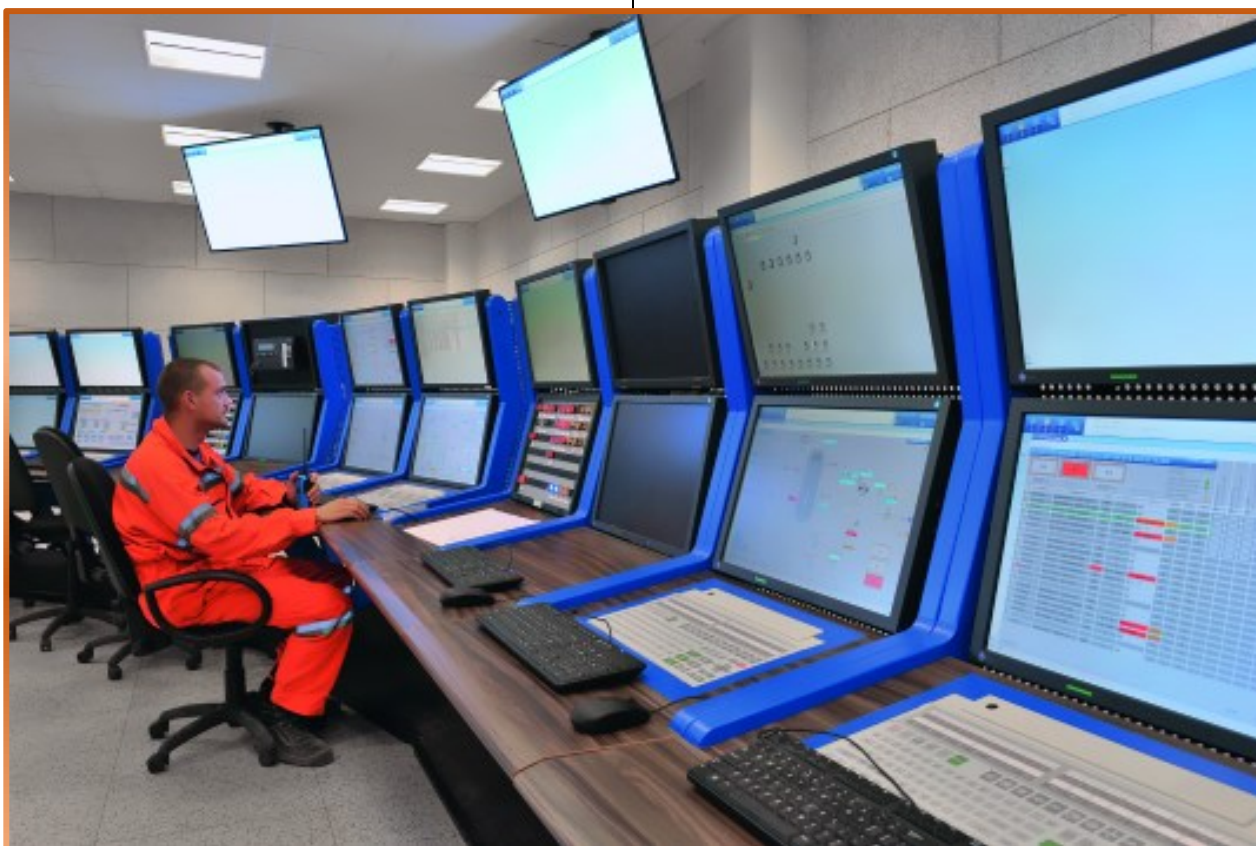
Da li su postojeći kapaciteti, prema vašoj proceni, dovoljni da u narednih 25-30 godina zadovolje potrebe Jugoistočne Evrope ili će u budućnosti derivati nafte u većoj meri stizati iz udaljenih destinacija.

V. Gagić: Situacija na tržištu je kompleksna, posebno kada je reč o Evropi. Rafinerijski kapaciteti se u ovom delu sveta susreću i sa dodatnim izazovima u odnosu na konkurenciju, jer su u Evropi strožiji ekološki propisi, usvojene su određene odluke kada je reč o upotrebi dizela i

proizvoda, te uložili značajna sredstva u modernizaciju.

Kako danas, deset godina nakon izgradnje kompleksa hidrokrekinga, značajnog ulaganja u ekološke projekte, izgradnju postrojenja za dobijanje vodonika i modernizaciju i objekata industrijske infrastrukture, ocenjujete odluku o tako značajnim ulaganjima? Kakvi su efekti modernizacije rafinerije 2012-2013. godine?

V. Gagić: Mislim da sa pravom mogu da



benzina, veća je cena radne snage, izgubljena su neka tržišta, posebno kada je reč o izvozu u Ameriku. Tu su i nepoznanice koje se tiču potražnje za naftom, a poslednje godine su pokazale da je tržište nepredvidivo. Međutim, jedno je izvesno – na tržištu su opstali samo oni koji su diverzifikovali i proširili paletu svojih

kažem da bez modernizacije rafinerije u Pančevu, mi danas ne bismo imali sopstvenu proizvodnju naftnih derivata. Ako pogledate globalna dešavanja, jasno vam je koliko bi tim scenariom bila ugrožena energetska stabilnost i nezavisnost naše zemlje. Do 2012. godine urađeno je jako mnogo u Rafineriji, ali je to bila tek prva faza modernizacije. Ona je nastavljena i



nakon tog perioda i želim da naglasim da je reč o kontinuiranom procesu, koji praktično nema kraj, jer uvek možemo dodatno da osavremenimo svoj rad ili opremu. Želim da istaknem da je od 2009. godine u Rafineriju u Pančevu investirano više od 900 miliona evra. Značajan deo sredstava uložen je i u ekološke projekte, a rezultat je da smo od 2009. godine smanjili emisije oksida sumpora, oksida azota i praškastih materija za čak 90 odsto. Prvom fazom modernizacije omogućena je proizvodnja goriva po evropskim standardima kvaliteta. To je NIS-u omogućilo da ostane lider na domaćem tržištu, ali i da započne izvoz, kao i ekspanziju na regionalna tržišta. Druga važna faza u razvoju rafinerije okončana je 2020. godine kada je u rad pušten kompleks „Duboka prerada“. Za nas to znači mogućnost da dubinu prerade povećamo sa 84 odsto na 99 odsto što je u rangu najboljih evropskih rafinerija. Praktično, u rafineriji imamo samo svetle proizvode koji su najvredniji na tržištu. Takođe, „Duboka prerada“ značila je i početak domaće proizvodnje naftnog koksa koji je do tada bio isključivo uvožen u našu zemlju. Sada, idemo korak dalje, u rekonstrukciju FCC što jača našu sinergiju sa Petrohemijom i što će omogućiti rafineriji da radi u benzinskom ili propilenskom režimu, u zavisnosti od potreba tržišta. Mimo toga, stalno radimo na projektima digitalizacije i energetske efikasnosti i time gradimo budućnost naše rafinerije koja je od velikog značaja za privredu ne samo Pančeva, već i cele Srbije.

Naftna i petrohemijska industrija u svetu je i ranije bila u sprezi, ali kao posledica očekivane promene strukture potrošnje primarne energije u svetu, te veze su sve jače. Novi nivo Integracije

NIS-a i HIP Petrohemije je potpuno u trendu svetskih tehnoloških i poslovnih reformi. Kakve benefite generalno može očekivati naftna, a kakve petrohemijska industrija od višeg stepena međusobne integracije? U

**Plaćanje uz
UnionPay je stiglo!**

Od sada na NIS Petrolu i Gazpromu

UnionPay 银联

GAZPROM PETROL STATIONS

NIS PETROL

kojoj meri će sistem RNP-HIP povećati regionalnu konkurentnost u svojim oblastima poslovanja, odnosno ojačati tržišnu poziciju?

V. Gagić: U ovim tržišnim okolnostima integracija sa Petrohemijom je logičan korak koji je u skladu sa tržišnim trendovima. Rafinerija i Petrohemija su tehničko-tehnološki povezane i njihov rad je u određenim segmentima međuzavisan. Na primer, primarni benzin koji se proizvodi u Rafineriji je osnovna sirovina za rad HIP Petrohemije.



Dodatno, budućom modernizacijom postrojenja FCC u Rafineriji nafte Pančevo biće unapređena mogućnost proizvodnje propilena kao sirovine koja će se prerađivati u novoj fabrici za proizvodnju polipropilena u Petrohemiji. Pored toga, najbolje evropske rafinerije danas su po svojoj konfiguraciji petrohemijske što znači da pored goriva proizvode i petrohemijske proizvode. Sigurno je da na ovaj način domaći naftno-petrohemijski kompleks dobija na fleksibilnosti i konkurentnosti. Petrohemiju sada očekuju značajna ulaganja, pre svega u izgradnju postrojenja za proizvodnju polipropilena što je investicija vredna oko 150 miliona evra. Siguran sam da će proces modernizacije HIPP biti uspešan baš kao što je to slučaj sa velikim projektima koji su realizovani u našoj rafineriji.



Pre nekoliko meseci je završen veoma kompleksan remont postrojenja u rafineriji nafte u Pančevu. U prethodne četiri godine koliko je proteklo od prethodnog remonta svet se značajno promenio. Nekada otvoreno tržište materijala, komponenti, tehnologija i specijalizovanih inženjerskih usluga u industriji, danas je prepuno različitih barijera. Da li ste zadovoljni onim što je urađeno? Da li biste posebno izdvojili nešto što je urađeno tokom remonta? Kolika je ukupna vrednost radova, koliko je ukupno ljudi, a koliko je eksperata iz same kompanije bilo

uključeno u remont? Šta ovaj remont znači za rad Rafinerije u narednim godinama?

V. Gagić: Najpre bih želeo da istaknem da je protekli remont bio najkompleksniji u istoriji rafinerije zbog velikog broja novoizgrađenih postrojenja od kojih smo neka remontovali prvi put. Takođe, remont je i naša zakonska obaveza, ali i neophodnost kako bi oprema radila pouzdano. Svi neplanirani zastoji donose ne samo bezbednosni rizik, već i gubitak vremena i novca i zato ovakvim remontima nastojimo da obezbedimo dugoročno pouzdan rad našeg kompleksa. Takođe, ciljevi remonta bili su povećanje energetske efikasnosti i unapređenje zaštite životne sredine. O obimu posla koji je urađen možda najbolje govore brojke. U remont i investicione radove uloženo je oko 95 miliona evra. Pored naših zaposlenih, na njemu je bilo angažovano još oko 2.000 eksternih zaposlenih. Remont je izvršen na 34 reaktora i apsorbera, pri čemu je zamenjeno oko 850 m³ katalizatora, remontovano je 245 posuda pod pritiskom, 47 kompresora i pumpi, 310 razmenjivača toplote, 1.457 cevovoda, 243 vazдушna hladnjaka, 16 cevnihi peći, itd. Važno je istaći da su sve aktivnosti izvedene u skladu sa strogim ekološkim standardima. Sve aktivnosti trajale su duže od očekivanog i najavljenog perioda, ali je fokus bio na bezbednosti svih učesnika i na kvalitetu radova, jer nam sledeći remont dospeva za pet godina. Sve vreme trajanja ovih aktivnosti u rafineriji tržište je bilo uredno snabdeveno svim vrstama goriva. Sve navedeno, daje mi pravo da konstatujem da je domaća rafinerija jedna od najkonkurentnijih i najsavremenijih u ovom delu Evrope. Projekti koje nameravamo da realizujemo u narednom periodu samo će dodatno unaprediti naše kapacitete i osnažiti ih u ovom kompleksnom tržišnom okruženju.



MOL Grupa – nova iskustva u prilagođavanju različitim kvalitetima sirove nafte

TRADICIONALNA PRERADA NAFTE ĆE OPSTATI ALI SVE VIŠE ZA PETROHEMIJSKE PROIZVODE

U poslednjih nekoliko decenija evropske rafinerije su morale neprekidno i intenzivno da unapređuju svoj rad, kako bi, u skladu sa izmenama regulative, smanjile uticaj na životnu sredinu i zadovoljile sve zahtevnije standarde kvaliteta derivata nafte. Investicioni ciklusi su se nizali jedan za drugim, a onda su 2022. godine nastupile veoma turbulentne promene evropskog i svetskog tržišta nafte i derivata nafte, koje su zahtevale hitne i velike promene od svih pa i od rafinerija. Države su razumljivo insistirale na sigurnosti snabdevanja, što je od naftnog sektora zahtevalo promene poslovnih modela pa i neplanirano investiranje. Tako su recimo rafinerije u Centralnoj Evropi koje su uglavnom projektovane za preradu sirove nafte REB kvaliteta morale da potraže alternativne pravce snabdevanja i da prilagode procese i nekim drugim kvalitetima nafte, pa čak i da promene strukturu prerađivačkih kapaciteta, da bi mogli da se održe na tržištu o novim, izmenjenim uslovima.

Redakcija NEKS Biltena je zamolila kolege iz MOL grupe da nam prenesu iskustva rafinerija u Budimpešti i Bratislavi koje su delom prošle i još prolaze kroz procese prilagođavanja prerade, naftama nekog

drugog kvaliteta u odnosu na one za koje su dizajnirane.

Mol Grupa: Prerada nafte različitog kvaliteta u rafinerijama je izazovan i dugotrajan zadatak koji zahteva postepena prilagođavanja.

Rafinerija može brzo da se prilagodi malim promenama sirovine (za nekoliko proce-



nata), ali za preradu veće količine sirovine drugačijeg kvaliteta, potrebna je adaptacija, ili će doći do neprihvatljivog kompromisa. Bez postepenog prilagođavanja konfiguracije (hardvera), rafinerija će se suočiti sa ozbiljnim padom kvaliteta i količine proizvoda i operativnosti same rafinerije. Kompanija poput MOL-a, čija je obaveza da obezbedi energetske potrebe ekonomija u zemljama u kojima posluje, sasvim jasno



ne može da se kocka, ili pravi kompromise u vezi sa sigurnošću snabdevanja. Dakle jedini način je postepena adaptacija. To je dugotrajan proces u kome moramo da menjamo i prilagođavamo rafinerijska postrojenja dok su u radu, jer je energetska bezbednost u prvom planu. Da napravim ilustrativno poređenje to bi bilo kao da menjate delove na avionu punom putnika, u letu. Jasno je da je potrebno pažljivo planiranje i profesionalno izvođenje.

Smatramo da svakako vredi ulagati u adaptaciju postrojenja, uz zadržavanje postojećih rafinerijskih kapaciteta. Pre svega, tradicionalna prerada nafte će opstati i u narednim decenijama, ali sve manje i manje za potrebe tradicionalne proizvodnje fosilnih goriva, a sve više za proizvodnju petrohemijskih proizvoda. Prerađivački kapaciteti u rafinerijama Evrope će biti znatno manji nego danas, ali prerada nafte neće potpuno nestati. Zbog rastućih potreba za alternativnim gorivima, rafinerije će morati da prerađuju sve više „ne-naftnih“ sirovina, kao što su bio-loške

(biljna ulja i životinjske masti) ili sirovina koje potiču od raznih vrsta otpada.

Aktuelno prilagođavanje različitim kvalitetima sirove nafte donosi MOL-u dragoceno znanje i iskustvo u susret „ne-naftnoj“ transformaciji, stoga verujemo da je definitivno vredno ulagati u to. Ovo je put kojim MOL ide, ali ovde nema srebrnog metka. Sve rafinerije će proceniti svoju sposobnost u savladavanju izazova pred kojima se nalaze i odlučiti da li mogu da budu konkurentne u promenjenom okruženju.

Za neke rafinerije, zatvaranje ili diversifikacija delatnosti uz udaljšavanje od prerade fosilnih sirovina, npr. transformacija u logističko čvorište, ili biorafineriju, mogli bi da budu pravi put u budućnost. Ovo se odnosi posebno na one koje nisu integrisane sa petrohemijskom, koje nisu među najprofitabilnijim rafinerijama čak ni danas, ili imaju deficit u pristupu potrebnim resursima (kapitalu, ljudima, sirovinama) za uspešnu transformaciju.

MOL Group – New Experiences in Adapting to Different Crude Oil Qualities

TRADITIONAL OIL REFINING WILL PERSIST, BUT MORE FOR PETROCHEMICAL PRODUCTS

In the past few decades, European refineries have had to continuously and intensively improve their operations to reduce environmental impact and meet increasingly stringent quality standards for petroleum products, in line with regulatory changes. Investment cycles followed one after another, and then in 2022, very turbulent changes occurred in the

European and global oil and petroleum product markets, requiring urgent and significant adjustments from everyone, including refineries. Understandably, countries insisted on supply security, which demanded changes in business models and unplanned investments from the oil sector. For example, refineries in Central Europe, which were mostly designed to



process REB-quality crude oil, had to seek alternative supply routes and adapt processes to other qualities of oil, and even change the structure of processing capacities to survive in the market under new, altered conditions.

The editorial team of NEKS Bulletin asked colleagues from the MOL Group to share the experiences of refineries in Budapest and Bratislava, which have partly undergone and are still undergoing processes of adapting to processing oils of different qualities than those for which they were designed.

MOL Group: A refinery can adopt quickly to small changes (few %) in the feedstock. But, to process larger quantities of feedstock with different quality, it needs adaptation, or it comes with unacceptable compromise. Without gradual adaptation in the refinery configuration (hardware), one shall face with serious deterioration in product quality, product volumes and operability of the refinery.

A company like MOL, whose obligation is to ensure the energy need of economy in those countries where it operates, obviously cannot gamble or compromise on supply security. The only way, therefore, is a gradual adaptation. It is a lengthy process where we need to change and adjust refinery processing units while they are in operation, as ensuring energy security prevails. To make an illustrative comparison – it would be like changing the parts on an airplane, but that airplane is flying and is full of passengers. Clearly, it needs careful planning, and professional execution.

We believe that it is definitely worth to invest into the adaption, keeping up existing refinery capabilities. First of all, traditional oil refining will stay with us in the

upcoming decades, however less and less for traditional fossil fuel production, more for petrochemical products. Refining capacities in Europe will be significantly lower than today, but refining will not completely disappear. Due to growing needs for alternative fuels, refineries will need to process more and more feedstocks "beyond oil", like biological (vegetable oils and animal fats), or waste type of feedstocks.

Current adaptation to different crude qualities brings valuable knowledge and experience towards "beyond oil" transformation for MOL, therefore we believe it is definitely worth to invest into it. This is the way how MOL moves, but there is no silver bullet here. All refineries shall evaluate their "fitness" towards future challenges and decide if they can be competitive in a changed environment. For some refineries closure or diversifying away from fossil refining e.g. transformation into a logistic hub or bio-refinery could be the right way forward: especially the ones that are not integrated with petrochemicals, not among the most profitable refineries even today, or have deficit in accessing the resources (capital, human, feedstock) required for a successful transformation.





Milan Zdravković, izvršni direktor ODS JP „Srbijagas“

PROIZVODNJA, SKLADIŠTENJE I TRANSPORT VODONIKA GLAVNI IZAZOVI NJEGOVE BUDUĆE PRIMENE

Novo gorivo na koje svet računa zove se vodonik, on je najrasprostranjeniji element u univerzumu i o njemu se u poslednje vreme veoma često govori kao o ekološkom gorivu budućnosti. Stoga i razmišljanja i planovi nacionalne gasne kompanije idu u korak sa vremenom, savremenim trendovima u energetici i održivim razvojem. Izvršni direktor Operatora distributivnog sistema JP „Srbijagas“ Milan Zdravković u vezi sa ovom temom pre izvesnog vremena izjavio je da, kada se govori o vodoniku, ne radi se isključivo o tehničkim saznanjima ili novim veštinama, već postoji više drugih aspekata.

Prvi je kako proizvesti taj vodonik, drugi je kako ga skladištiti i učiniti raspoloživim. Treći segment bi, verovatno, bio kako taj vodonik dopremiti do potrošača, odnosno zainteresovanog kupca, što možemo nazvati transportom, a četvrti aspekt je kako će taj potrošač moći da koristi to gorivo. Ovde bih posebno naglasio na bezbedan način, kazao je Zdravković.

Njegov stav je da će prirodni gas još dugu niz godina biti tranziciono gorivo, koje je neophodno da zelena agenda zaživi. Veoma je važna regulativa. To se na prvi pogled može definisati kao potreba za donošenjem nekih propisa i zakona, koji bi definisali bavljenje vodonikom. Sa aspekta nekog kao što je Srbijagas, čija vizija jeste da se time u budućnosti bavi, pitanje je

kako obezbediti transport, to jest odrediti tehničko rešenje, da li je u pitanju gasovod ili neko drugo rešenje koje će obezbediti da se taj vodonik čuva i dopremi do potrošača na bezbedan način. Dakle, nakon analiziranja i procene novih tehnoloških dostignuća i njihove primenljivosti u poslovanju Srbijagasa, sledilo bi razvijanje pilot projekta mešanja vodonika u mrežu prirodnog gasa.

Ništa manje važno jeste i edukovanje i obučavanje osoblja Srbijagasa u oblasti vodonične tehnologije. Pre pripreme



sveukupne poslovne strategije razvoja kompanije u ovom pravcu, potrebni su novi propisi, programi sertifikacije i ograničenja životne sredine, kao i pokretanje i održavanje međunarodne saradnje, rekao je izvršni direktor Srbijagasa Milan Zdravković. On je, pritom, ukazao i na višestruke aspekte, kada je u pitanju primena vodonika. Jasno je svetsko



opredeljenje da se teži zelenim rešenjima. Kako se to oslikava na energetiku? Evropa je izgradila svoju energetska infrastrukturu i može da pristupi novim tehnologijama, na već razvijenom postojećem sistemu. Mi moramo da gradimo minimalno potreban sistem, da bi mogli da pričamo o nekom sofisticiranijem pristupu. To, međutim, zahteva finansijsku podršku. Pitanje je da li to u ovom trenutku možemo da dobijemo od banaka, budući da one ne žele da finansiraju projekte zasnovane na prirodnom gasu kao osnovnom gorivu.

spomenuo Dunavski koridor 7, Vodoničnu dolinu Pančevo i u okviru toga razvoj objekata Specijalne luke Pančevo, petrohemijskog postrojenja, rafinerije itd, kao i program njihove sertifikacije i povećanje projekata iz iskustva pilot postrojenja. Posebno je, kada je reč o vodoničnoj strategiji, istakao značaj saradnje Srbijagasa i elektroenergetskog sistema, ali i važnost objekata za skladištenje energije, mešanja vodonika u gasnu mrežu, proizvodnje vodonika i vodoničnih derivata za zajedničko



Posledica toga je da infrastruktura koju treba izgraditi mora da bude „hydrogen friendly“ ili „hydrogen ready“, istakao je Milan Zdravković. Navodeći strateške projekte od interesa u ovoj oblasti, on je

sagorevanje. Kako je zaključio Zdravković, Srbijagas će održavati rad i razvoj gasne mreže sa novim tehnološkim razvojem i politikama dekarbonizacije





VESTI ČLANOVA NEKS-A

DUPLIRANE INVESTICIJE NIS-A U PRVOM POLUGODIŠTU 2024. GODINE

U prvom polugodištu 2024. godine fokus NIS-a bio je na realizaciji započetih investicija u dalji razvoj i modernizaciju kompanije. U kapitalne projekte uloženo je 24,4 milijarde dinara, što je 111 odsto više

u odnosu na investicije realizovane u prvih šest meseci 2023. godine.

Prioritet kompanije bio je i na urednom snabdevanju tržišta svim vrstama naftnih derivata tokom kapitalnog remonta Rafinerije nafte u Pančevu, najkompleksnijem u istoriji ove fabrike. Time je omogućeno da se Rafinerija pozicionira kao jedna od najsavremenijih i ekološki najnaprednijih u ovom delu Evrope. Značajna sredstva uložena su i u oblast istraživanja i proizvodnje nafte i gasa, kao i u nastavak modernizacije maloprodajne mreže.



NIS NA PANELU „ZELENA ENERGETIKA – ZA ODRŽIVIJU BUDUĆNOST

Cilj je da do 2030. godine više od 50 odsto ukupne potrošnje energije u NIS-u bude iz obnovljivih izvora, izjavio je Ivan Dmitriev, direktor funkcije za HSE u NIS-u, u okviru panel diskusije „Zelena energetika – za održiviju budućnost“ koju je organizovala kompanija „Novosti“ u Botaničkoj bašti u Beogradu. Naftna industrija Srbije je izdvojila 144,5 miliona dinara na projekte koji će omogućiti postavku solarnih panela na javnim objektima u lokalnim zajednicama u kojima posluje, istakao je Dmitriev, dodajući

da je NIS do sada postavio solarne panele na 45 benzinskih stanica, a nedavno i u fabrici vode „Jazak“.





NACIONALNI
ENERGETSKI
KOMITET SRBIJE

WPC
ENERGY

Broj 51 septembar 2024

BILTEN

ŽURIŠ? PLATI GORIVO IZ SVOG AUTOMOBILA



PREUZMI APLIKACIJU
DRIVE.GO

100%

SIGURNO
PLACANJE



Download on the
App Store



GET IT ON
Google Play



EXPLORE IT ON
AppGallery



PETROL STATIONS





KOMPANIJA MOL U SRBIJI SNABDEVA SE ISKLJUČIVO ZELENOM ENERGIJOM

MOL Serbia, kao deo Mol grupe, i na lokalnom tržištu primenjuje principe poslovanja koji su u skladu sa ciljem da se region učini zelenijim i samoodrživijim. Važan korak u tom procesu je i obezbeđivanje energije za sopstveno poslovanje iz obnovljivih izvora. U tom cilju Mol Serbia je potpisala ugovor sa Elektroprivredom Srbije o

ZeLEPS paketu, koji predviđa snabdevanje svih servisnih stanica MOL-a u Srbiji, uključujući depo za skladištenje u Sremskim Karlovcima, električnom energijom iz obnovljivih izvora. Ova inicijativa predstavlja početak zelene tranzicije za MOL u Srbiji, i procena je da će godišnja potrošnja iznositi oko 6000 MWh

MOL OTVORIO KOMPLEKS POLIOLA VREDAN 1,3 MILIJARDE EVRA

U mestu Tisaujvaroš, oko 180 km istočno od Budimpešte otvoren je kompleks poliola kompanije MOL, kapaciteta oko 200.000 tona, vredan 1,3 milijarde evra. Fabrika će proizvoditi polioli koristeći jednu od najefikasnijih i ekološki prihvatljivih metoda koje su danas dostupne. Projekat je uključio međunarodni tim od više hiljada stručnjaka, a inženjerski projektni radovi su obavljeni u Nemačkoj, Indiji, Mađarskoj

i na Tajlandu. Oprema za fabriku stigla je iz 24 zemlje. Prema proračunima MOL-a, fabrika će godišnje doprinositi sa skoro 150 miliona evra finansijskim rezultatima MOL grupe i obezbediće dugoročno zaposlenje za skoro 300 ljudi. Polioli je jedna od najtraženijih plastičnih sirovina, koja se koristi u širokom spektru industrija od proizvodnje automobila i odeće do građevinarstva za izolaciju fasada zgrada, ili cevovoda.



BRZO OPT PLAĆANJE NA SAMOM TOČIONOM MESTU

Sistem plaćanja OPT (Outdoor Payment Terminals) ili plaćanje karticom na samom točionom mestu, još jedna je novina na tržištu koju OMV uvodi na svoje benzinske stanice, kako bi vozačima obezbedio još efikasnije, brže i bezbedno plaćanje.

Plaćanje je omogućeno bankarskim platnim karticama, kontaktno i beskontaktno, ali i poslovnim korisnicima, odnosno Routex card klijentima.

Ovaj sistem funkcioniše vrlo jednostavno, idealan je način za plaćanje ukoliko ste u

žurbi i želite brzo da obavite kupovinu: na točionom mestu gde ste natočili gorivo, nalazi se i aparat za OPT plaćanje na kome završavate svoju transakciju. Čitav proces teče bez zadržavanja jer se na benzinskim stanicama sa OPT načinom plaćanja praktično formira „fast line“-“traka” za vozače koji na ovaj način žele da plate gorivo kako bi što pre nastavili svoju vožnju, po sistemu „Natoči, plati i kreni“.

Za sada, ovaj način brzog plaćanja, dostupan je na dve OMV benzinske stanice, Jurija Gagarina u Beogradu i Novi Sad 2, u Bulevaru Vojvode Stepe bb.

**PRETVORITE POENE
U TRENUTKE RADOSTI**

Preuzmite novu OMV MyStation aplikaciju i otkrijte svet sjajnih pogodnosti.



PANČIĆEVA OMORIKA ZAHVALJUJUĆI OSNOVCIMA I UZ PODRŠKU LUKOILA I NA NOVOM BEOGRADU

Zahvaljujući podršci LUKOIL SRBIJA u Osnovnoj školi „Radoje Domanović“ u Novom Beogradu posađene su Pančićeve omorike, a učenici su dobili nova znanja i Eko-pasoše.

U dvorištu Osnovne škole „Radoje Domanović“ je organizovana sadnja 25 mladih Pančićevih omorika, s ciljem da donese višestruku korist zajednici, jer ovakve akcije ličnim primerom istovremeno uče mlade naraštaje o vrednostima prirode i bude svest kod odraslih o neophodnosti očuvanja zdrave životne sredine.

Pored predstavnika kompanije, ekološke organizacije „Šumski karavan“ i volontera, u sadnji su učestvovali i učenici sa svojom



učiteljicom. Prethodno je za njih organizovana edukativna radionica sa četiri tematske celini pod nazivom: „Bukvar

prirode“, „Svet reciklaže“, „Hotel za insekte“ i „Sobna bašta“. Za svaku završenu celinu mališani su dobijali nalepnicu u svojevrsnom eko-pasošu, a zatim i dali imena stablima koja će kasnije zasaditi.

Akcije koje imaju ekološki ali i edukativni karakter osmislila je organizacija „Šumski karavan“ u saradnji sa Šumarskim fakultetom u Beogradu, a ovo je bio njihov

drugi projekat takve vrste zahvaljujući sredstvima koje je obezbedila LUKOIL SRBIJA u okviru programa društveno odgovornih aktivnosti.

**OD SADA I U
BUGARSKOJ!**

Koristi LUKOIL karticu lojalnosti
za super popuste u CRNOJ GORI,
MAKEDONIJI, HRVATSKOJ i
BUGARSKOJ.



LUK LUKOIL

UVEK U POKRETU!



PARTNERSTVO SA PETROLOM - POSTANITE DEO PETROLOVE MALOPRODAJNE MREŽE

Petrol je jedna od najvećih energetske kompanije u regionu. Preko svojih zavisnih firmi prisutni smo u nekoliko evropskih zemalja i postali smo važan partner na području jugoistočne Evrope u prodaji energije.

Sa preko 600 benzinskih servisa, mi smo prva stanica na svakom vašem putovanju.

U skladu sa strategijom, u Petrolu planiramo da širimo svoju mrežu benzinskih servisa na

teritoriji Republike Srbije i sa tim ciljem tražimo pouzdane i dugoročne partnere.

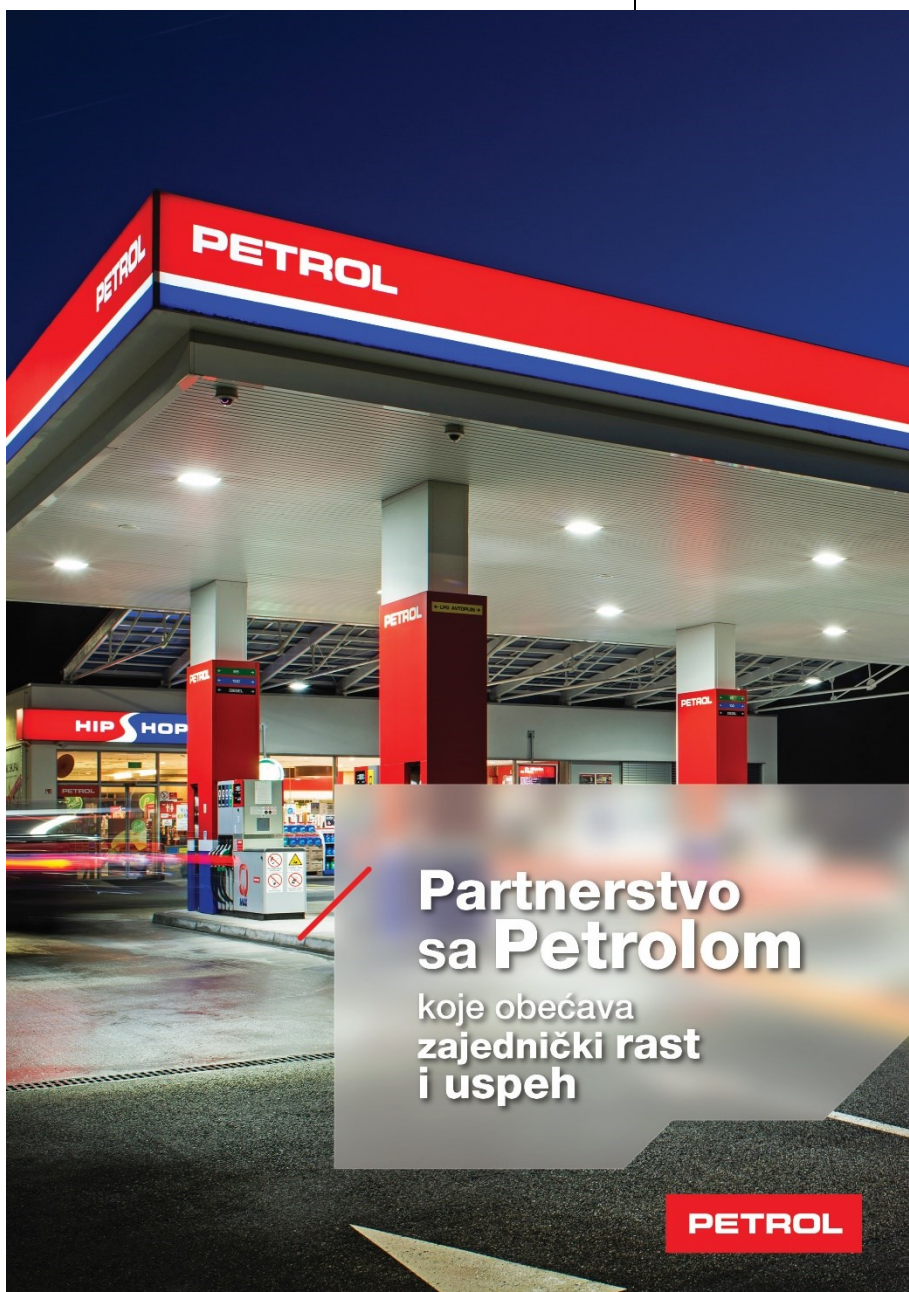
Zašto postati deo Petrolove maloprodajne mreže?

Pridruživanje Petrolu je više od obične poslovne odluke; to je partnerstvo koje obećava zajednički rast i uspeh. Pridruživanjem Petrolu, postaćete deo snažne mreže profesionalaca i stručnjaka u industriji koja pruža podršku.

Pridružiti nam se, znači svrstati se sa liderom na tržištu koji je posvećen uspehu svojih partnera. Sa dokazanim iskustvom i posvećenošću inovacijama, kompanija Petrol je spremna da ponudi velike mogućnosti za razvoj vašeg biznisa u energetske sektoru. Uz široku maloprodajnu mrežu na strateškim lokacijama, kupcima će još više biti dostupni proizvodi i usluge, a zajedno ćemo privući i nove.

U izboru za razmatranje mogu se naći servisi koji već posluju, ali i objekti koji su u procesu planiranja ili postupku izgradnje. Ovu saradnju možemo ostvariti na nekoliko različitih načina, a više o tome možete pročitati na web stranici:

www.petrol.co.rs/sirenje-maloprodajne-mreze.



Partnerstvo sa Petrolom

koje obećava
zajednički rast
i uspeh

PETROL



NACIONALNI
ENERGETSKI
KOMITET SRBIJE

WPC
ENERGY

BILTEN

Broj 51 septembar 2024

PLATI GORIVO ILI ROBU TELEFONOM

OTVORI M-BANKING APLIKACIJU
POKAŽI SVOJ **QR** KOD NA KASI



IPS POKAŽI

Omogućili:



БАНКА
ПОШТАНСКА
ШТЕДИОНИЦА
1921





NACIONALNI
ENERGETSKI
KOMITET SRBIJE

WPC
ENERGY

septembar 2024.

Nacionalni energetska komitet Srbije

Redakcija Biltena:

glavni i odgovorni urednik: Tomislav Mićović

novinar, stručni saradnik: Vladimir Spasić

e-mail: info@wpcenergyserbia.rs.

COBISS.SR-ID 215040012