

Na Stacji Paliw

Nr 1/2022 (26) | styczeń-marzec 2022

Jeszcze przez wiele lat nie będziemy mogli mówić o nasyceniu rynku

Shell o wyzwaniach dla elektromobilności w Europie



Połączenie Orlenu i Lotosu:
Ostatnia prosta

Ciężarówką na stację paliw

moya
sieć stacji paliw

Więcej niż dobre paliwa.



Rozwijaj biznes z siecią stacji paliw MOYA



Rozpoznawalna
marka MOYA



Atrakcyjna
oferta Caffe MOYA



Współpraca
partnerska



Wsparcie
marketingowe



Uszlachetniony
ON MOYA Power

Dołącz do MOYA!

+48 506 286 260 | www.moyastacja.pl

Od redaktora

Gdy ten numer „NSP” był już niemal złożony, historia niestety nabrała rozpędu. Pisaliśmy o „realnej groźbie wojny”, a tymczasem urealnienie dokonało się jeszcze zanim numer trafił do czytelników. Oddajemy go pełni bólu i obaw, świadomi tego, że informacje mogą dziś wyjątkowo szybko tracić na aktualności, bo kołowrót zdarzeń rozpęda się, jakby chciał nadrobić stracony czas pandemii. Oprócz walczącej o wolność Ukrainy w naszej rzeczywistości zagrożą drożyzna, inflacja, niedobory na rynku naftowym, przestrojenie energetyki całego kontynentu – trochę jakby bez liczenia się z kosztami, a na dodatek przecież jeszcze nie do końca wygaszona złowroga peregrynacja kolejnych mutacji COVID-19 po wszystkich kontynentach. To wszystko kumuluje się w ostatnich tygodniach i wszystko to może – mówiąc wprost – dać nam sporo wolnej przestrzeni. W portfelach.

Dlatego wśród tekstów tego numeru nie zabraknie niełatwych diagnoz tego, co może nas czekać w dalszej części

roku. Żeby jednak nie ulegać zupełnie groźbie i obawom, tematem numeru uczyniliśmy wydarzenie o szczególnej doniosłości dla rynku paliwowego w Polsce. Fuzja Orlenu i Lotosu skonkretyzowała się. Poznaliśmy szczegóły, zobaczyliśmy, jakie ścieżki się otworzyły i z pewnością za parę miesięcy branża w naszym kraju będzie mieć nieco inne oblicze. Nad tym pochylamy się w temacie numeru – analizując, jak owo oblicze będzie wyglądało.

Poza typowymi materiałami bliskimi tematyce paliwowej podjęliśmy też tradycyjnie już nieco „łagodniejsze” zagadnienia – pozwalamy więc sobie przekazać Państwu zaproszenie na wycieczkę do Jordanii, przejażdżkę pierwszym w naszych testach elektrykiem, a także kłaniamy się nisko Czytelnikom przy tekście o ikonicznym obuwiu, kłującą samą nazwą.

Życzymy Państwu miłej lektury i zachęcamy do kontaktu w wypadku zainteresowania poruszaną tematyką. Piszemy dla Was i w kolejnych edycjach chętnie podejmiemy interesujące Czytelników problemy!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Spis treści

WYDARZENIA Newsy z rynku	4
TEMAT NUMERU Połączenie Orlenu i Lotosu: ostatnia prosta	6
TWOJA STACJA Ciężarówką na stację paliw	9
ARTYKUŁ SPONSOROWANY Kolor to siła, która bezpośrednio wpływa na duszę.	13
RYNEK PALIWOWY Mamy wybuch wojny, niższy VAT i niedobory ropy. A to dopiero luty...	16
RYNEK PALIWOWY Wielkie kryzysy naftowe po II wojnie światowej	18
ARTYKUŁ SPONSOROWANY Jeszcze przez wiele lat nie będziemy mogli mówić o nasyceniu rynku	20
MOTORYZACJA Skoda EnyaqiV 80 – Elektryk zimą	22
LIFESTYLE Szpilki – niezawodna broń kobiet	25
PODRÓŻE Nie od razu stacje „premium” budowano... – z wizytą w Muzeum Dawnego Kupiectwa w Świdnicy	27
PODRÓŻE Jordania dla podróżnych	28
PRAWNIK RADZI Jaka stawka VAT dla gazu w butlach do zasilania silników spalinowych?	31
PRAWNIK RADZI SENT dla przywozu oleju opałowego do własnej myjni	32
PRAWNIK RADZI Czy w momencie utraty prawa do dysponowania stacją paliw koncesja ulega automatycznemu wygaśnięciu?	33

Na Stacji Paliw

MAGAZYN
BRANŻOWYCH
INSPIRACJI

Nr 1 (26) 2022

Wydawca:

Information Market S.A.
ul. Stacyjna 1/51
V piętro SQ Business Center
53-613 Wrocław
tel.: +48 71 787 69 70; fax: +48 71 787 69 96
redakcja@nastacjipaliw.pl

Redaguje zespół w składzie:

Jakub Bogucki – Redaktor Naczelny
Szymon Araszkiwicz
Gabriela Kozan
Grzegorz Maziak
Magdalena Robak

Zapraszamy do kontaktu z nami.
Na wszystkie prośby i pytania postaramy się odpowiedzieć jak najszybciej.

Newsy z rynku



CIRCLE K URUCHAMIA USŁUGĘ PRANIA

Pralko-suszarki firmy Break&Wash działają na czterech stacjach firmy w Warszawie, Krakowie i Łodzi. W komunikacie zapowiedziano, że kolejne takie rozwiązanie będzie dostępne na powstającej stacji przy MOP Kępsko Zachód (woj. lubuskie) przy drodze ekspresowej S3. Rozwiązanie adresowane jest do kierowców zawodowych oraz osób w dłuższej podróży, na przykład przemierzających się kamperami. Pralko-suszarki są dostępne na stacjach Circle K przez całą dobę.



GOGOLIN BĘDZIE MIAŁ STACJĘ

W mieście na Opolszczyźnie do tej pory nie działała żadna stacja paliw, a mieszkańcy musieli jeździć np. do sąsiednich Krapkowic. Dlatego władze Gogolina walczyły o budowę obiektu na obszarze miasta. Ruszyły już prace budowlane stacji pod marką Orlen, która będzie m.in. obsługiwała ruch ciężarowy, a dla klientów zostanie przygotowana oferta gastronomiczna Stop Cafe. Stacja w Gogolinie będzie dostępna zarówno z drogi wojewódzkiej 423, jak i 409, a jej planowany termin otwarcia to koniec maja 2022 r.

DWIE STACJE NA LNG

Dwie nowe stacje Shell-LNG w Piotrkowie Trybunalskim i Iłowej uruchomione zostały w lutym br. To trzeci i czwarty punkt Shell-LNG w Polsce, a w całej Europie funkcjonuje ich 46. Shell poinformował, że jeszcze w tym roku dołączą do nich kolejne stacje w Jędrzychowicach, Gliwicach i Wrześni. Obiekt w Piotrkowie Trybunalskim jest zlokalizowany przy trasie S8 w kierunku Warszawy, a punkt w Iłowej koło węzła A18 w stronę przejścia granicznego z Niemcami. Obydwa obiekty mieszczą 70 m sześć. LNG – czyli 31,5 ton gazu. Pozwala to na za-tankowanie nawet 150 ciężarówek. Stacje są otwarte całą dobę i wyposażone w szereg udogodnień dla kierowców.



NIEMCY PRZYJEŹDZAJĄ PO PALIWO

Wskutek zmniejszenia na pół roku podatku VAT na paliwa z 23 do 8 procent, polskie ceny paliw zaczęły jeszcze mocniej przyciągać kierowców z sąsiednich krajów. Według Niemieckiego Stowarzyszenia Samochodowego (ADAC) w tej sytuacji czai się zagrożenie dla własnych operatorów, którym przez brak klientów może grozić bankructwo. Skala różnic cenowych na litrze między krajami przekroczyła wyraźnie 2 zł na litrze. Nawet mimo cenowych zwyciężek przyjazdu do Polski pozostają atrakcyjne – zwłaszcza, że obniżona była także stawka VAT na żywność co zachęca do zakupów.

SKOKOWE WZROSTY CEN NA STACJACH



W obliczu rosyjskiej inwazji na Ukrainę ceny ropy notują poziomy niespotykane od lat – a to przekłada się na zwyżki na stacyjnych pylonach. Dodatkowo w pierwszych dniach po rozpoczęciu wojny problemem zaczęły być paniczne reakcje kierowców, którzy ustalili się w długich kolejkach aby zatankować auta.

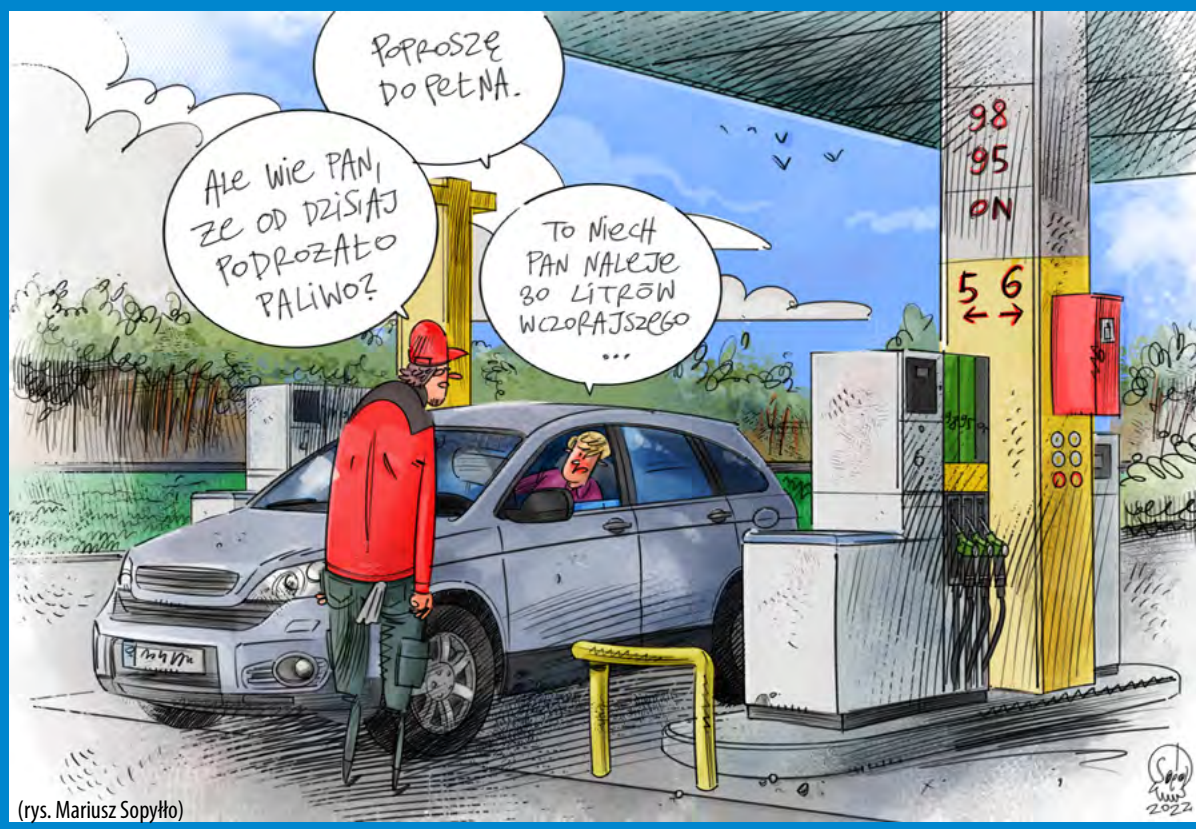
To przyczyniło się do logistycznych trudności, które obecnie są pokonywane na stacjach. W przypadku cen niestety kolejne zwyżki są jak najbardziej prawdopodobne – poziom 7 zł dla oleju napędowego jest już widoczny na coraz większej ilości obiektów.

POPIHN PODLICZA STACJE

Według Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, liczba stacji paliw na koniec 2021 roku wynosiła łącznie 7852 obiekty. W ostatnim roku liczba stacji zwyższyła się o 113, a największą ich liczbą dysponowali operatorzy niezależni. Największym brandem sieciowym jest Orlen z detaliczną siecią sprzedaży, liczącą 1819 obiektów. Jeśli chodzi o liczbę ogólnodostępnych ładowarek do samochodów elektrycznych - ta na koniec 2021 wzrosła do 1932 wobec 1364 rok wcześniej. Tak oszacowały to wspólnie Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego i Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych.



Paliwa z uśmiechem



Połączenie Orlenu i Lotosu: ostatnia prosta

dr Szymon Araszkiewicz

Po wielu miesiącach oczekiwania, w styczniu poznaliśmy partnerów, którzy mają umożliwić PKN Orlen wykonanie zaleconych przez Komisję Europejską środków zaradczych – będących warunkiem przejęcia przez płocki koncern Grupy Lotos. Na polskim rynku pojawią się nowi gracze, a przed nami kolejny etap procesu łączenia spółek. Procesu, który zdaje się zmierzać ku końcowi.

12 stycznia Orlen oficjalnie poinformował, z kim będzie realizował środki zaradcze umożliwiające połączenie z Lotosem. Pomysł fuzji (rozważano różne formy organizacyjne) dwóch wielkich polskich graczy paliwowych przewijał się w dyskusji publicznej od wielu lat, dotychczas kończąc na niczym. W 2018 r. podjęto konkretne

decyzje, które prowadzą, jak widać, ku zamknięciu procesu. Ponieważ jest to transakcja na wielką skalę, Komisja Europejska postawiła szereg kryteriów zapobiegających nadmiernej monopolizacji rynku, które Orlen musi spełnić. Polegają one głównie na obowiązku sprzedaży wielu aktywów Lotosu, bądź powstającego połączone-

go podmiotu, zewnętrznym firmom. Przez ostatnie dwa lata trwały rozmowy płockiej firmy z potencjalnymi partnerami handlowymi, rynek czekał na ich rezultaty. Teraz je wreszcie poznaliśmy.

W segmencie detalicznym większość stacji po Lotosie (ponad 400 obiektów) kupi węgierski koncern MOL. W ramach transakcji Orlen z kolei kupuje 144 stacje na Węgrzech i 41 obiektów słowackich. Pozostałe stacje Lotosu, które nie trafią do węgierskiej firmy, pozostaną w sieci Orlenu. Dla MOL wejście na polski rynek detaliczny to jeden z „kamieni milowych” w realizacji aktualnych planów rozwojowych, co podkreśla kierownictwo spółki, wskazując też na wagę i znaczenie możliwości działania w państwie o dużej liczbie ludności, z największą w Europie Środkowo-Wschodniej gospodarką*. Paliwa dla nowej sieci dostarczać ma w pierwszych latach jej działania Orlen.

* Połączenie PKN ORLEN i Grupy Lotos wchodzi w decydującą fazę, <https://www.ornlen.pl/pl/ofirmie/media/komunikaty-prasowe/2022/styczen/Polaczenie-PKN-ORLEN-i-Grupy-Lotos-wchodzi-w-decydujaca-faze>, uzysk. 3.02.2022.



Sięgaj nieba z Graffico



Partnerem Orlenu w zakresie wykonania środków zaradczych w obszarze rafineryjnym i hurtowym będzie SaudiAramco – jedna z czołowych światowych korporacji naftowych. Saudyjczycy kupią 30 proc. udziałów w rafinerii w Gdańsku, będą też prowadzić w Polsce działalność w sprzedaży hurtowej i na rynku paliwa lotniczego. Elementem porozumienia z saudyjskim koncernem będzie realizowanie przez niego dostaw ropy naftowej do Orlenu, na poziomie ponad 40 proc. rocznego łącznego zapotrzebowania płockiej firmy. Podpisane też zostało osobne porozumienie między Orlenem a SaudiAramco i jego spółką zależną SABIC, działającą na rynku petrochemicznym, w zakresie wspólnego poszukiwania projektów rozwojowych w Europie Środkowo-Wschodniej. SaudiAramco ma też podjąć z Orlenem współpracę w zakresie działań badawczo-rozwojowych.

Węgierska spółka Rossi Biofuel zakupić ma firmę Lotos Biopaliwa i należącą do niej instalację wytwarzania estrów. W obszarze logistyki paliwowej Orlen zobowiązany został do sprzedaży czę-

ści baz magazynowych „niezależnemu operatorowi”. Na tym polu wybrana do współpracy w realizacji została firma Unimot, doskonale znany na rynku paliwowym jeden z czołowych graczy, zajmujący się dotąd m.in. przywozem paliw i sprzedażą hurtową. Do Unimotu trafi 9 baz w różnych regionach, zarówno tych należących do Lotosu, jak i kilka magazynów prowadzonych przez Orlen (na liście sprzedawanych aktywów są m.in. bazy Piotrków Trybunalski, Poznań, Czechowice, Szczecin, Gutkowo, Bolesławiec). Płocka firma zamierza zarezerwować 30 proc. pojemności sprzedawanych magazynów na swoje potrzeby na kolejne 10 lat. Unimot kupi też dwa prowadzone obecnie przez Lotos zakłady wytwarzania asfaltów.

Podpisane przez Orlen i jego partnerów umowy zostały przekazane Komisji Europejskiej, będąc podstawą do wydania zgody na przeprowadzenie koncentracji dwóch wielkich polskich firm i uruchomienie kolejnych kroków na długiej, ale już wtedy ostatniej, prostej do finału wielkiego połączenia. ▶



Zobacz film
z montażu konstrukcji



 **GRAFFICO** - REKLAMY DO NIEBA
www.graffico.pl

 56 659 14 45

O połączeniu Orlenu i Lotosu napisano i powiedziano w ostatnich tygodniach wiele, ograniczę się zatem do kilku uwag.

Oczekiwana transformacja energetyczna światowej gospodarki nakłada szereg wymogów na firmy z branży naftowej, współpraca z SaudiAramco może być dla Orlenu pomocna w wyjściu naprzeciw kolejnym wymaganiom na tym polu – jeśli płocki koncern faktycznie pozyska dostęp do nowoczesnych rozwiązań. Dostawy ropy od saudyjskiego partnera mogą być ważnym elementem zróżnicowania struktury zakupowej Orlenu i zmniejszenia roli tradycyjnie dominującego zaopatrzenia z kierunku rosyjskiego. Cześć komentatorów przy okazji wypełniania środków zaradczych przez Orlen zwracała uwagę na potencjalne ryzyko wejścia do Polski rosyjskich graczy naftowych; potem mieliby oni potencjalnie moc albo ostro konkurować z dotychczasowymi uczestnikami rynku, albo w inny niekorzystny sposób wpływać na polski rynek energetyczno-paliwowy. Obawy te, w świetle ogłoszonych partnerów handlowych Orlenu, nie znalazły potwierdzenia. Ryzyko, że za jakiś czas któryś z nich zdecyduje się z Polski jednak wycofać i sprzedać swoje aktywa inwestorowi wzbudzającemu podejrzenia z punktu widzenia bezpieczeństwa energetycznego (szczególnie jeśli chodzi o aktywa produkcyjne), oczywiście nadal jest i zupełnie go wykluczyć nie można. Pozostaje po prostu obserwować uważnie sytuację. Wejście samodzielnie MOL w sektor detaliczny to dla kierowców poszerzenie

oferty z której mogą korzystać, ale z punktu widzenia uczestników rynku nie będzie jednak to raczej „trzęsienie ziemi” – wiele już działających stacji w żaden sposób realnie najpewniej nie zauważy żadnego wpływu na swój biznes. Pamiętajmy, że działający w Polsce od wielu lat Slovnaft to spółka w której większość udziałów ma

MOL, teraz sama „centrala” będzie na naszym

rynku bezpośrednio obecna. Jak wynika z informacji towarzyszących

podpisaniu umów, to Orlen ma jednak zaopatrywać stacje

nowego gracza w paliwa, więc przynajmniej przez

powin czas na jakieś większe rynkowe zamieszanie się nie zanosi. Ze

strukturalnego punktu widzenia przekształci się rynek logistyki paliwowej w Polsce – jak

dotąd prawie w całości będący w rękach firm państwowych (PERN oraz

koncerny były właścicielami zdecydowanej większości pojemności magazynowych;

graczy niezależnych jest kilku i mają duże znaczenie, ale ograniczone

tylko do zakresu terenów obsługiwanych przez ich terminale).

Szereg baz przejął ma Unimot – firma niezależna. Taki ruch

pozwole tej spółce na dużo większą swobodę działania w zakresie przywozu paliw

i sprzedaży hurtowej (nowe możliwości planowania logistyki; elastyczność

w zakresie realizowania ciężących na importerach wymagań, jak NCW

– dotąd musiały być wykonywane w porozumieniu z właścicielami baz), pozwole mocniej różnicować

strukturę przychodów i pośrednio może też przyczynić się do zmiany realiów szerzej na rynku magazynowania

paliw w Polsce. Przed nami miesiące zapowiadające się bardzo ciekawie dla wszystkich obserwujących rynek

paliwowy.



Ciężarówką na stację paliw

Magdalena Robak

W Polsce nie brakuje ciężarówek – taki wniosek można wysnuć po lekturze raportu opracowanego przez Główny Urząd Statystyczny „Transport intermodalny w latach 2017-2019”. Na koniec 2019 roku w kraju było zarejestrowanych 3,4 mln samochodów ciężarowych, a ciągników siodłowych – potocznie nazywanych tirami – blisko 450 tys. W 2019 roku Adam Woźniak w serwisie moto.rp.pl pisał również – w oparciu o raport Stowarzyszenia Europejskich Producentów Pojazdów ACEA „Vehicles in use – Europe 2019” – że Polska z największą w Unii Europejskiej, zarejestrowaną flotą ciężarówek i autobusów, staje się motoryzacyjną potęgą.

O specyfice pracy kierowcy samochodu ciężarowego można by napisać sporo – dość jednak wspomnieć, że jest ona monotonna i męcząca, ponieważ polega na długotrwałym prowadzeniu pojazdu – również nocą i w wymuszonej pozycji ciała. Wymaga odpowiedzialności – to na kierowcy spoczywa obowiązek właściwego przygotowania auta do drogi – w tym jego dokładnego odśnieżenia. Pod wieloma aspektami jest także niebezpieczna i nie chodzi tu tylko o ryzyko związane z wypadkami w trasie, ale także w trakcie przerw w pracy – według statystyk więcej niż jedna trzecia napadów na transporty ma miejsce na parkingu podczas postoju. Kierowcy, spędzając w ciężarówce nawet do kilku tygodni, narażeni są też na wiele chorób – np. ze względu na nieregularność spożywanych posiłków cierpią na rozmaite schorzenia układu pokarmowego.

W pracy kierowcy pomocnych może być wiele narzędzi, tak oczywistych jak np. nawiga-

cja, ładowarka indukcyjna czy samochodowy ekspres do kawy. Ale największym wsparciem będzie jednak nowoczesna infrastruktura składająca się np. z gęstej sieci monitorowanych parkingów oraz zaplecza sanitarnego i gastronomicznego i w tym zakresie jest w Polsce jeszcze dużo do zrobienia. Raport Najwyższej Izby Kontroli z 2018 roku potwierdza, że oddawane do użytku odcinki autostrad i dróg eks-

presowych poprawiają infrastrukturę komunikacyjną Polski, jednak w dalszym ciągu brakuje na nich miejsc obsługi podróżnych wyposażonych w stacje paliw (MOP kategorii II i III), z których często korzystają kierowcy samochodów ciężarowych. Takich miejsc jest za mało zwłaszcza na ekspresówkach. Nierzadko zdarza się, że MOP-y oddawane są do użytku dopiero po kilku latach od otwarcia odcinka autostrady lub drogi ekspresowej. W raporcie czytamy też, że często są oddalone od siebie o wiele kilometrów – w niektórych przypadkach nawet ponad 150 km. Jeśli chodzi o drogi ekspresowe, najdłuższe odcinki bez MOP-ów funkcjonowały na drodze S3 (od okolic Szczecina do Zielonej Góry) oraz na drodze S8 (odcinek od Wrocławia do autostrady A1 w okolicach Łodzi oraz od Piotrkowa Trybunalskiego do okolic Radziejowic). Na użytkowanych odcinkach dróg ekspresowych w czasie badania funkcjonowało jedynie ▶



► 15 MOP-ów kategorii II lub III ze stacjami paliwowymi. Najgorzej wyposażona w MOP-y, w tym również w te ze stacjami paliwowymi, była droga ekspresowa S3, na której na odcinku o długości ok. 159 km, od okolic Sitna w woj. zachodniopomorskim (MOP Sitno) do Zielonej Góry (MOP Racula), brak było innych MOP-ów wyposażonych w stacje paliwowe, dostępnych bezpośrednio na tej drodze. Na autostradach funkcjonowały łącznie 62 MOP-y kategorii II lub III oraz 80 MOP-ów kategorii I. Przy uwzględnieniu, że autostrada posiada dwie jezdnie, a MOP obsługuje zwykle jeden kierunek jazdy, można przyjąć, że miejsca obsługi podróżnych różnych kategorii dostępne były średnio co ok. 23 km, przy czym MOP-y z poszerzonym zakresem usług obejmującym stację paliwową (kat. II lub III) dostępne były przeciętnie co ok. 53 km. W raporcie pokontrolnym NIK-u czytamy, że sytuacja w tym zakresie nie była jednakowa na wszystkich autostradach i na niektórych ich odcinkach działające MOP-y kat. II lub III były dostępne z większą częstotliwością, a w innych miejscach odległości je dzielące były znacznie większe. Najdłuższym odcinkiem bez stacji paliwowej dostępnej bezpośrednio na autostradzie, tj. na MOP-ie II lub III kategorii, był wschodni odcinek A4 o długości ok. 180 km – od okolic Tarnowa (MOP II Rudka, MOP III Komorów) do przejścia granicznego z Ukrainą w Korczowie.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, które jest największą organizacją w kraju skupiającą firmy wykonujące międzynarodowe przewozy, zwróciło również uwagę NIK-u na problem dostępnej na MOP-ach niewielkiej liczby miejsc postojowych przeznaczonych dla pojazdów ciężarowych – przewoźnicy zgłaszali, że podczas okresowych zakazów ruchu następuje zatłoczenie pojazdów polskich i zagranicznych. W opinii władz zrzeszenia infrastruktura parkingowa powinna spełniać ponadto takie wymogi, aby zapewnić kierowcom



odpowiednie warunki do spożycia posiłku, ewentualnego zakupu żywności, umycia się, odpoczynku oraz podłączenia urządzeń elektrycznych (w tym np. agregatu chłodniczego czy klimatyzacji). Parking powinien również być całodobowo monitorowany i mieć wydzielone miejsca przeznaczone dla pojazdów transportujących materiały niebezpieczne.

Od kilku lat Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad prowadziła rozmowy z przedstawicielami branży logistycznej i zarządcami MOP-ów na temat konieczności zapewnienia kierowcom ciężarówek także infrastruktury do odśnieżania pojazdów. W ich efekcie od 2021 r., w związku z wprowadzonymi do postępowań przetargowych zapisami, infrastruktura do odśnieżania ciężarówek będzie musiała obowiązkowo lub fakultatywnie – w zależności od zgłoszonych przez GDDKiA potrzeb – powstać na MOP-ach kategorii II i III. Na stronie gov.pl czytamy, że w trwających obecnie postępowaniach przetargowych, obowiązek wybudowania infrastruktury do odśnieżania dotyczy 7 MOP-ów na drogach

ekspresowych i 4 na autostradzie A1. Ma być ona gotowa w ciągu 12 miesięcy od dnia przekazania terenu dzierżawcy. Po zakończeniu rozbudowy węzła sanitarnego na autostradzie A1 MOP Mszana Południe, obowiązkowa budowa ramp do odśnieżania zostanie uwzględniona w postępowaniu przetargowym na dzierżawę tego obiektu. Najpóźniej w październiku br., platformy powstaną też w miejscach obsługi podróżnych Woźniki Wschód i Woźniki Zachód, na które rozstrzygnięto już postępowania przetargowe. Dodatkowo, do końca października przyszłego roku rampy do odśnieżania pojawią się też na MOP-ach kat. I Prószków i Przysiecz (przy autostradzie A4). To nie koniec jednak dobrych wiadomości dla kierujących samochodami ciężarowymi – jak wspomniano powyżej – oprócz MOP-ów, na których budowa ramp do odśnieżania jest obowiązkowa, w przetargach na dzierżawę pozostałych MOP-ów kat. II i III uwzględniono zapisy dotyczące ich możliwego stworzenia. Dotyczy to trwających obecnie przetargów na dzierżawę 23 MOP-ów przy drogach ekspresowych i 2 przy autostradzie.



Przykłady rozwiązań

– Lotos, Avia, Moya, bp

Biuro Prasowe Grupy Lotos w wypowiedzi udzielonej Redakcji „Na Stacji Paliw” potwierdza, że koncern najlepsze udogodnienia dla kierowców pojazdów ciężarowych oferuje właśnie na 30 stacjach zlokalizowanych przy MOP-ach, mieszczących się przy głównych szlakach komunikacyjnych. Są one przede wszystkim wyposażone w duże parkingi, przeznaczone dla pojazdów przewożących gabaryty (duże ładunki transportowane pod specjalnym nadzorem – czytamy w informacji Biura Prasowego), materiały niebezpieczne (ADR) i zapewniające odpowiednie wjazdy i wyjazdy. Kierowcy mogą na nich parkować bez konieczności nadmiernego manewrowania. Stacje te oferują ponadto szeroką gamę asortymentową i gastronomiczną, posiadają tzw. miejsca piknikowe do wypoczynku w trakcie przerw w podróży. W sieci stacji Lotos funkcjonują też 2 hotele, które znajdują się przy autostradzie A2 – MOP Police oraz przy autostradzie A4 – MOP Oleśnica. Również przy stacjach sieci Avia, zarządzanych przez Grupę Unimot, znajdują się hotele lub motele, w których można się zatrzymać (tych stacji jest 7). I chociaż stacje Avia nie są zlokalizowane przy miejscach obsługi podróżnych, kierowcy samochodów ciężarowych zaspokoją na nich większość właściwych tej grupie zawodowej potrzeb. Robert Nowek – dyrektor zarządzający siecią w Polsce i na Ukrainie informuje m.in., że na 64 z 86 stacji Avia zarządzanych przez Grupę Unimot dostępny jest płyn AdBlue. 27 stacji wyposażonych jest w dystrybu-

tory AdBlue, a na 37 stacjach jest ono dostępne w pojemnikach. Na blisko 50 stacjach znajdują się dystrybutory high speed. Prawie wszystkie stacje Avia, zarządzane przez Grupę Unimot, dysponują też wjazdem dla tirów. Specjalny parking dla tego typu pojazdów i kompresory dostępne są na ponad 20 stacjach, a obok 10 zlokalizowane są restauracje. Na kilku stacjach paliw znajduje się prysznic, myjnia dla tirów i serwis samochodowy.

Pod marką Avia powstała także największa przy autostradzie A2 stacja paliw dla samochodów ciężarowych – tzw. Port Wiskitki (obsługuje ona również samochody osobowe). W Porcie Wiskitki przewidziano dla pojazdów typu tir 4 stanowiska do tankowania paliw tradycyjnych z satelitami oraz 4 stanowiska z AdBlue. Ponadto do dyspozycji kierowców samochodów ciężarowych pozostaje obszerny parking z kompresorem i odkurzaczem oraz myjnia na 2 stanowiska. Kompleks zawiera także stację diagnostyczną oraz stację serwisową na 11 stanowisk, świadczącą usługi mechaniczno-naprawcze i lakiernicze.

Unimot nie przestaje inwestować w rozwój sieci. Robert Nowek informuje: „Posiadamy już umowy na kolejnych 15 stacji, dlatego na przełomie I i II kwartału 2022 r. zakładane jest osiągnięcie liczby 100 obiektów działających pod marką Avia w ramach Grupy Unimot. Zakładamy, że liczba stacji paliw w barwach Avia w ramach Grupy Unimot wzrośnie do ok. 120 placówek na ko-

niec 2022 roku. Wśród nich znajdzie się kilka obiektów zlokalizowanych przy trasach szybkiego ruchu oraz kolejne stacje przy drogach krajowych. Będą one uwzględniały potrzeby kierowców samochodów ciężarowych”.

Marcin Puchalski, kierownik regionalny ds. sprzedaży hurtowej i flotowej w Anwim S.A., zarządzającej stacjami Moya, podkreśla, że kierowcy samochodów ciężarowych stanowią bardzo ważną grupę klientów stacji, które w znakomitej większości są przystosowane do ich obsługi. Są one nie tylko korzystnie zlokalizowane – ponad 370 obiektów rozmieszczonych jest na terenie całej Polski, w dużych miejscowościach i przy lokalnych drogach, przy 22 stacjach franczyzowych dostępne są hotele lub motele. Większość stacji paliw Moya o charakterze tranzytowym dostosowanych jest do przyjęcia samochodów ciężarowych o dużych gabarytach – w tym również pojazdów przewożących towary niebezpieczne, łatwo psujące się oraz żywe zwierzęta. Na wielu z nich znajdują się dodatkowe wiaty z szybkim wlewem diesla, z których mogą skorzystać wszystkie rodzaje pojazdów – w tym wielkogabarytowe ciągniki siodłowe czy pojazdy rolnicze.

Przeważająca część stacji tej marki to także obiekty obsługowe – z konceptem kawiarniano-gastronomicznym Caffè Moya i sklepem, gdzie kierowcy mogą zjeść ciepły posiłek czy zrobić zakupy. W ofercie sklepu nie brakuje też artykułów motoryzacyjnych i środków eksploatacyjnych do pojazdów: ▶

olejów silnikowych, płynów do spryskiwaczy, płynów do chłodnicy czy pasów do mocowania ładunku. Stacje położone w strategicznych dla przewoźników miejscach wyposażone są też w toalety z prysznicami. Stacja paliw Moya w Ślubicach dysponuje nawet wagą dynamiczną, przeznaczoną do mierzenia nacisku na osie.

Ważnym udogodnieniem dla kierowców samochodów ciężarowych są ponadto karty flotowe Moya Firma, które umożliwiają firmie transportowej łatwe rozliczanie tankowań, otrzymanie rabatów wpisanych w kontrakt z firmą, i dzięki funkcjonalnej aplikacji mobilnej ułatwiają efektywne korzystanie z benefitów. Każdy kierowca aktywnie korzystający z karty flotowej objęty jest ponadto ubezpieczeniem NNW.

W związku z dążeniami wielu państw do redukcji emisji dwutlenku węgla w przyszłości na drogach pojawi się więcej ciężarówek napędzanych paliwami alternatywnymi. Oczywiście towarzyszyć będzie im musiała odpowiednia infrastruktura. Zapytany o związane z tym plany Anwim S.A. Marcin Puchalski informuje: „Z danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych wynika, że samochody zasilane paliwami CNG i LNG stanowią

niespełna 2-3 proc. całej floty pojazdów na świecie – to jest póki co bardzo niewielki odsetek. Dużą barierą rozwoju technologii wykorzystania ciekłego gazu ziemnego, czyli LNG, jest wysoka cena zakupu pojazdów wykorzystujących ten rodzaj paliwa – są one nawet dwa razy droższe od konwencjonalnych. Innym problemem jest niewielka dostępność stacji tankowania LNG, brak rynku wtórnego i wysokie koszty serwisu pojazdów zasilanych tym rodzajem paliwa. Ostatnio istotną barierą stała się także cena zakupu LNG, której wysokość podważa opłacalność wykorzystania go w transporcie. Mimo to, obserwujemy coraz większe zainteresowanie wykorzystaniem paliw alternatywnych w pojazdach ciężarowych. Co warte zaznaczenia, firmy logistyczne i transportowe zachęcane są przez władze krajów europejskich do wykorzystywania paliw alternatywnych. Mamy świadomość nadchodzących powoli zmian, dlatego pracujemy nad strategicznym planem lokalizacji punktów ładowania. Wraz ze zwiększeniem się liczby samochodów elektrycznych na rynku, również na naszych stacjach będą pojawiały się ładowarki”.

Jednym z atutów stacji bp, jeśli chodzi o infrastrukturę do obsługi kierowców

pojazdów ciężarowych, są myjnie. Piotr Imański, Kierownik Regionalny, podkreśla, że koncern dysponuje obecnie najnowocześniejszą i największą siecią myjni automatycznych i bezdotykowych, a na części stacji są one przystosowane również do potrzeb tirów. W każdym MOP-ie jest ponadto wyraźnie oznakowane miejsce dostosowane do przyjmowania pojazdów przewożących towary niebezpieczne, łatwo psujące się oraz żywe zwierzęta. Na niektórych ze stacji partnerskich znajdują się nawet siłownie na wolnym powietrzu, na wielu można też skorzystać z prysznica. Poniżej, w oparciu o informacje przesłane Redakcji, „Na Stacji Paliw”, publikujemy szczegółową statystykę dotyczącą udogodnień dla kierowców samochodów ciężarowych na stacjach bp w Polsce dla wszystkich kanałów – stan na dzień 28.01.2022 r.

- dystrybutor szybki diesel (HS TIR) – 440 stacji
- dystrybutor AdBlue – 169 stacji
- parking TIR – 187 stacji
- motel – 31 stacji
- myjnia automatyczna dla TIR (car wash TIR) – 11 stacji
- WBC – 500 stacji
- pralniomat – 20 stacji
- winiety w sprzedaży – 31 stacji
- eToll (dawniej ViaToll) – 49 stacji.

Największa stacja benzynowa w Polsce, należąca do firmy Citronex, mieści się przy węźle autostrady A4 w Zgorzelcu. Jest wyposażona w 22 dystrybutory z paliwem i 1 z LPG, dysponuje ona również 9 dystrybutorami szybkiego tankowania dla ciężarówek i 5 z AdBlue. Do dyspozycji kierowców pozostaje także 9 dystrybutorów z płynem do spryskiwacza i wodą. Na terenie obiektu znajduje się też całodobowy market, restauracja, strefa relaksu, duży plac z miejscami parkingowymi dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz myjnia dla tirów.

Znajdująca się w Berchem, w Luksemburgu największa na świecie stacja Shell jest jednym z nowoczesniejszych obiektów w pełni przystosowanym do obsługi pojazdów ciężarowych. Jest ona zlokalizowana bezpośrednio przy autostradzie E25/A3 do Luksemburga – jednym z najczęściej uczęszczanych szlaków komunikacyjnych w Europie. Stacja oferuje miejsca parkingowe dla tirów i dla aut osobowych. Posiada zadaszone wyspy wyposażone w dystrybutory dwustronne

i jednostronne z systemem szybkiego tankowania (HGV). Na terenie stacji znajdują się 24 dystrybutory z płynem AdBlue, kompresory przeznaczone dla samochodów ciężarowych i 1 dla aut osobowych, komfortowa strefa sanitarna oraz rozbudowana część restauracyjna i sklep wielobranżowy. Kierowcy mogą także skorzystać z bezprzewodowego Internetu dostępnego na całym parkingu, a także z interaktywnych ekranów z menu w aż 13 językach do wyboru. Obiekt jest stale nadzorowany za pośrednictwem kamer monitorujących parking, stanowiska tankowania i sklep.



W połowie stycznia br. portal trans.info.pl poinformował, że w prowincji Girona w Katalonii powstanie największa w Europie stacja tankowania ciężarówek, którą otworzy Andamur, hiszpański operator stacji paliw i baz postojowych. Będzie ona znajdować się w pobliżu słynnej wśród kierowców ciężarówek miejscowości La Jonquera, niedaleko granicy hiszpańsko-francuskiej. Docelowo ma na niej działać 36 stanowisk tankowania.

Kolor to siła, która bezpośrednio wpływa na duszę.

(Wassily Kandinsky)

Planując rebranding, odświeżenie czy remont stacji paliw najczęściej zastanawiasz się nad wymianieniem otoków, podsufitki i nierzadko wymianą paneli cyfrowych, liftingu pylonu. To wszystko to bardzo ważne kwestie wymagające rozważnych i przemyślanych decyzji.

Żyjemy w czasach, gdy zmienność jest nową normalnością, młode pokolenie wchodzi do gry, zwracając uwagę na rzeczy, o których parę lat wcześniej w ogóle nie myśleliśmy.

Zmiany spowodowane są różnymi potrzebami, zjawiskami i potrzebą wyższej jakości designu przemysłowego. Stary wygląd stacji nie przypomina już tych ostatnio/aktualnie otwieranych punktów, nie zachęca klientów, a i sprzedaż spada. Nie zawsze jesteśmy w stanie sami odczytać te sygnały i poprawnie je zinterpretować oraz dokonać przemiany. Przemiana to nie tylko design, funkcjonalność, większy zakres usług, ale również spójność marki i ekologiczne rozwiązania na stacji paliw.

Każdy właściciel stacji paliw wie, że stacja paliw to nie tylko dystrybutor i paliwo. To bardzo szeroki zakres usług. Jak tu jeszcze pamiętać o takich kwestiach jak design, branding i wizerunek?

Otóż da się i warto. Bo design przez większość niedoceniany może okazać się kluczem do sukcesu i istotną przewagą na rynku. Marginalne traktowanie kwestii kolorystyki niestety również potrafi odbić się na zyskach ze sprzedaży.

Świadomość oddziaływania konkretnych barw na Twoich klientów, tego, co czują i co one same mówią o Twojej stacji, otwiera przed Tobą pole do popisu. Każdy kolor symbolizuje coś innego i każdy jest inaczej odbierany przez klientów. Kolory kojarzą się z konkretnymi emocjami. A umiejęt-

ność kreowania odbioru i modyfikacja emocji, jakie mają towarzyszyć klientom podczas wizyty na Twojej stacji, jest nieoceniona i niedoceniona. A szkoda. Czasami to właśnie w nich tkwi wiele odpowiedzi, które mogą pomóc Ci w brandingowej Twojej stacji.

Jeśli stoisz właśnie przed wyborem nowych elementów wyposażenia stacji paliw, to poświęć te kilka minut na naszą podstawową analizę kolorów. Gwarantujemy, że warto. A jeśli nie jesteś w trakcie rebrandingu, też się zatrzymaj, w tym tekście przekonamy Cię, że go potrzebujesz.

Poniżej przygotowaliśmy skrótowy opis podstawowym barw i ich znaczeń, który mamy nadzieję nakieruje Cię i pomoże w podjęciu decyzji.



Czerwień

uznawany za kolor odwagi i ambicji to najgorętszy kolor, którego wpływ na odbiorcę porównywany jest z oddziaływaniem kofeiny. Wyzwała w nas adrenalinę i podnosi ciśnienie krwi. Czerwień najbardziej wśród innych kolorów przykuwa wzrok i skupia uwagę, wywołuje też silne emocje zwłaszcza w przekazach reklamowych. Wykorzystywany jest także jako stymulator do podejmowania szybkich decyzji. Czerwony kolor uznawany jest także jako kolor królów, silnego charakteru i władzy, nie bez przyczyny znajduje się na 77% flag na świecie.



Zieleń

uspokaja, regeneruje, to również kolor ekologii. Jest też symbolem nadziei, utożsamiany z dobrem i przyjaźnią. Nawiązuje do wzrostu, harmonii i świeżości. W reklamie wykorzystywany jest do podkreślania nieszkodliwości, naturalnego pochodzenia i eko filozofii. Jeśli zdecydujesz się, aby zielony był kolorem przewodnim Twojej stacji – klienci odbiorą ją jako przyjazne dnia nich miejsce. Zieleń kojarzy się głównie z przyrodą i otwartością na ekologię.



Żółty

to ciepło, radość, szczęście i energia. Ten kolor wywołuje przyjemne i ciepłe uczucia. Pozwala na szybsze zapamiętywanie. Żółty kojarzy się z dobrą zabawą, relaksem, ale i jedzeniem, czyli z szczęściem za sprawą dopaminy, dlatego ten kolor zwiększa gotowość do podjęcia akcji. Nieoczywistym skojarzeniem są też wakacje, czyli odpoczynek i bez troska.



Niebieski

utożsamiany jest z niezawodnością, czystością, inteligencją. To też duża, nieograniczona wyobraźnia. Ten kolor kojarzy się z otwartością i bezmiar: oceanu, nieba, wody. Najczęściej też jest wskazywany jako swój ulubiony kolor. Dzięki niebieskim Twoi klienci będą uznawać Twoją stację za silną i jednocześnie kreatywną.



Pomarańczowy

to entuzjazm, siła i energia. Kolor pomarańczowy pozwala się skupić, wyteńczyć zmysły i natychmiastowo podjąć decyzję o najbliższym działaniu. Trzeba jednak stosować go ostrożnie, jego nadmiar powoduje, że przekaz jest nieatrakcyjny i zbyt rozpraszający. Pomarańczowy to kolor, który cechuje kreatywne marki. Idealnie współgra jako element branding.

Dobór kolorów i ich ekspozycja na świetlnie skrojonej i unikatowej identyfikacji wizualnej to w dużej części silna marka, to zwieńczenie całej podstawy, strategiczna przewaga w momencie, gdy jakością i standardem nie odbiegasz znacząco od innych podmiotów na rynku. Wprawdzie odpowiednia kolorystyka umożliwi wyróżnienie się od konkurencji, zapadnie w pamięć konsumentom, wywoła pożądane emocje i nada określone, pozytywne cechy Twojej stacji, a nawet wzbogaci proces zakupowy, czy zmieni go w doznanie.



Czarny

to kolor siły, elegancji, klasyki i doświadczenia. Mimo swojej neutralności kojarzony jest zwykle z ponadczasowością i stałością. Marki stosują go, by podkreślić wyjątkowość i wyrafinowanie swoich produktów oraz wysoki standard.

Szczerze kibicujemy, by Twoja stacja paliw osiągnęła sukces, by przyciągała wzrok, kojarzyła się ze świetną obsługą i najlepszymi produktami. By przynosiła zysk i była bezkonkurencyjna.

Chętnie Ci w tym pomożemy. Nie tylko w doborze kolorystyki, ale stworzymy również spójny, oryginalny branding Twojej marki zaczynając od wizualizacji, projektów wszystkich elementów, przez audyt, próby balonowe, produkcję skończony na certyfikowanym montażu i dokumentacji powykonawczej.

Graffico

Mamy wybuch wojny, niższy VAT i niedobory ropy. A to dopiero luty...

dr Jakub Bogucki

Kiedy ten tekst powstawał, w tytule widniała jedynie „groźba wojny” – niestety dzisiaj muszę go korygować bardzo drastycznie. Inwazja Rosji na Ukrainę pozostaje wydarzeniem bez precedensu i informacyjnym „numerem jeden”, także dla rynku paliw. Co do innych też artykułu – te się nie zmieniają, a nawet mogą ulec wzmocnieniu. Ten rok z całą pewnością należeć będzie do „ciekawych” – bo zaledwie przez kilka pierwszych tygodni wydarzyło się na rynku paliwowym i naftowym tyle, że zebrałoby się na niemałą analizę. Niestety ciekawe czasy mogą niebawem zacząć przypominać te z wielokrotnie powtarzanego chińskiego przekleństwa.

Wojna na Ukrainie

Czym jest groza wojny? Wydaje się, że zdążyliśmy już w ogóle zapomnieć o takim stanie, a tymczasem na terytorium naszego sąsiada wkraczają wojska, a cały świat zdaje się wstrzymać oddech. Nie chcemy tutaj roztrząsać politycznych i militarnych aspektów tej sprawy – takich analiz, lepszych i kompetentniejszych jest w mediach wiele. Warto jednak zastanowić się, jakie znaczenie będzie mieć ten potencjalny konflikt dla gospodarek europejskich – także dla naszej. Szefowa Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen zapowiedziała, że w razie inwazji Rosja zostanie odcięta od międzynarodowych rynków finansowych i pozbawiona dostępu do wielu ważnych dóbr eksportowych. Do tego dochodzą kolejne sankcje i reperkusje realizowane przez państwa całego globu po napaści na Ukrainę.

Sprawa postawiona w ten sposób jest niełatwa nie tylko dla strony rosyjskiej

(w ogromnym stopniu uzależnionej od surowcowego eksportu), ale także dla krajów Europy Środkowej – importującej rosyjski gaz i ropę. O ile na razie w ropie zawarta jest pewna „ premia ryzyka” związana z szansą wybuchu ewentualnego konfliktu, to w wypadku materializacji niebezpieczeństwa premia rośnie wielokrotnie i na dodatek pojawi się zupełnie poważne zagrożenie brakiem dostaw surowcowych, które trzeba będzie pokryć zapasami czy przekierowaniem dostaw z innych kierunków. Nawet jeśli będzie to możliwe, to okaże się kosztowne. W takiej sytuacji może to okazać się „wojna na wyczerpanie” i mimo, że kraje środkowej Europy nie są tu stroną konfliktu, to jednak także i nas dotkną skutki tych zdarzeń. Już widzimy wzrosty cen ropy i paliw gotowych, sięgające poziomów nie widzianych od lat – a na poprawę w krótkim terminie raczej się nie zanoszą.

Iranie, wróć...

Nadzieję na rozwiązanie problemów z niedoborami ropy – wcale nie związanymi z konfliktem na Ukrainie, ale raczej z gospodarczym ożywieniem ostatnich miesięcy – staje się wizja powrotu Iranu do grona eksporterów. Kraj ten podlega obecnie sankcjom nałożonym za czasów prezydentury Donalda Trumpa, a obecnie według Międzynarodowej Agencji Energetycznej podjęte na nowo rozmowy mogłyby wycofać obostrzenia i przywrócić na rynek nawet 1,3 miliona baryłek ropy dziennie. To z pewnością potrzebny zastrzyk podaży jednak wciąż nie mamy jeszcze ostatecznych ustaleń, które można byłoby uznać za potwierdzenie tej ważnej zmiany w światowym handlu ropą. Iran na razie wyłączony jest z porozumienia OPEC+, które miało na celu podwyższenie cen, a w ostatnich miesiącach systematycznie zwiększa produkcję chcąc pomóc w utrzymaniu równo-

wagi rynkowej, jednak robi to zbyt wolno. Pojawiają się sugestie, że dodatkowe dostawy z Iranu mogłyby pomóc wypełnić lukę w założeniach produkcyjnych z którymi OPEC sobie nie radzi.

Powrót ropy z Iranu jest w tym miejscu wspominany jako chyba jeden z nielicznych czynników mogących zadziałać korygująco na tendencję wzrostową rynku globalnego – w obliczu odbudowy życia gospodarczego, ale także „zielonego skrzyżtu” w Europie czy wspomianej już wizji ograniczenia rosyjskich dostaw surowcowych do Europy. Czy jednak perska ropa mocno zredukuje wyżkę? Obawiam się, że nie tylko nie mocno, ale i nie na długo – biorąc pod uwagę szereg czynników „wyciągających” ceny czarnego złota w górę w ostatnich miesiącach.

Rekordziści w UE

Czarnowidztwo dotyczące tego roku jest oczywiście zrozumiałe, ale aby nie zostawiać czytelników z zupełnie zasmuconymi minami wspomnijmy może o pewnym rekordzie, który stał się naszym, polskim udziałem w ostatnich tygodniach.

Z całą pewnością pośród różnych zmian dotyczących bezpośrednio kieszeni indywidualnych użytkowników aut na uwagę zasługuje decyzja rządzących o obniżeniu od 1 lutego br. stawek podatku VAT z 23 do 8 proc. dla paliw silnikowych. Wprowadzenie niższego podatku zaskutkowało obniżką o ponad 60 gr ceny litra benzyn i diesla, a w przypadku LPG około 40 gr. Na ten moment warto zauważyć, że jesteśmy w tym momencie liderami Unii Europejskiej w zakresie niskich cen – a rozjazd między nami a innymi krajami się pogłębił na naszą korzyść. Może jako optymistyczny akcent przywołajmy tutaj porównawczą tabelę. Chociaż ona niech będzie miłym wspomnieniem dla tankujących z początku 2022 roku.

Ceny i kursy walut z dnia 16 lutego br.

Kraj	Cena Pb95 w PLN	Cena ON w PLN
POLSKA	5,31	5,36
Bułgaria	5,74	5,86
Węgry	5,99	6,13
Rumunia	6,25	6,26
Słowenia	6,36	6,47
Litwa	6,63	6,38
Austria	6,68	6,63
Luksemburg	6,79	6,58
Chorwacja	6,79	6,74
Słowacja	6,94	6,53
Czechy	6,95	6,66
Łotwa	6,99	6,36
Hiszpania	7,16	6,69
Estonia	7,37	6,64

Kraj	Cena Pb95 w PLN	Cena ON w PLN
Irlandia	7,81	7,39
Belgia	7,84	8,04
Niemcy	7,86	7,48
Wlk Brytania	7,95	8,21
Szwajcaria	7,99	8,20
Portugalia	8,09	7,40
Francja	8,11	7,84
Szwecja	8,15	9,10
Grecja	8,38	7,22
Włochy	8,51	7,96
Finlandia	8,58	8,27
Dania	8,93	7,96
Norwegia	9,13	8,39
Holandia	9,67	8,33

Dane e-petrol.pl



Już momencie pisania niniejszego tekstu nie mogliśmy jednak być pewni, że sytuacja tego typu będzie trwała – w rozmowie z dziennikiem „Rzeczpospolita” Tadeusz Kościński, były minister finansów zasugerował, że unijna dyrektywa przewidywała możliwość obniżenia stawek VAT na żywność, ale w dokumencie nie pojawia się nic o redukcji VAT na paliwa. Czy może to skutkować nakazem przywrócenia normalnych stawek podatku – jak

dotąd nie wiemy. W ciągu kilku dni, które upłynęły od napisania tego materiału zobaczyliśmy skokowe zmiany wynikające z obaw o sytuację światową, spotęgowane na dodatek paniką i problemami logistycznymi, które – choć przejściowe – dały się odczuć kierowcom. Dzisiaj ceny na poziomie 5,30 zł/l są jedynie wspomnieniem. Wydaje się, że choć upłynęło ledwie kilkanaście dni – nasz świat zmienił się nie do poznania. ■

Wielkie kryzysy naftowe po II wojnie światowej

dr Szymon Araszkiewicz

Historia rynku naftowego w ostatnich kilkudziesięciu latach to okresy zarówno dynamicznych wzrostów, jak i spadków cen surowca. Szczególnie silnie na wyobraźnię oddziałują wzrosty, potrafiły one bowiem zaskoczyć społeczeństwa i wywołać daleko idące negatywne konsekwencje gospodarcze. Nieprzygotowane państwa nieraz mocno ucierpiały i zostały zmuszone do przeprowadzenia bolesnych, lecz koniecznych reform. Kryzysy były bolesną lekcją, z której jednak gospodarka światowa wyciągnęła konieczne wnioski i dziś już zupełnie inaczej spoglądamy na ewentualne perspektywy skoków cenowych. W tym tekście przyjrzymy się jak do wspomnianych wydarzeń doszło i jakie były ich ostateczne skutki.

W pierwszych dekadach po II Wojnie Światowej gospodarka globalna rozwijała się sprawnie dzięki m.in. taniejmu dostępowi do nośników energii. W 1960 r. pięć spośród państw dysponujących złożami ropy naftowej powołało do życia OPEC (Organizację Państw Eksporterów Ropy). Na przestrzeni kolejnej dekady dołączały kolejne. Organizacja koordynowała polityki wydobywcze i cenowe swoich członków. Był to czas taniej ropy. Na początku lat siedemdziesiątych OPEC stopniowo zaczął jednak podwyższać ceny „czarnego złota”. Wg danych podawanych w BP Statistical Review of World Energy 2021, średnioroczna cena baryłki ropy w 1970 r. wynosiła 1,80 USD (a w przeliczeniu na wartość dolara z 2020 – prawie 12 USD), już rok

później odpowiednio 2,24 USD i 14,30 USD. Prawdziwie silne uderzenie nastąpiło natomiast w 1973 r. W październiku Egipt i Syria zaatakowały Izrael (tzw. wojna Jom Kippur). Poparcia Izraelowi udzieliły m.in. Stany Zjednoczone. W reakcji państwa arabskie ogłosiły zmniejszenie wydobycia ropy i embargo na jej dostawy do Ameryki czy też do europejskich sojuszników Izraela. Wywołało to szok i skok cen – skumulowany wzrost od początku lat 70. wyniósł, jak podaje A. Grzywacz w „Najnowszej historii świata” (t. 2, Kraków 2000), ponad 350 proc. Dla państw kupujących ropę oznaczało to poważne wyzwanie, nie były bowiem w stanie szybko ograniczać zapotrzebowania na surowiec, wiele z nich nie miało też odpowiednich zasobów finansowych by sprostać rosnącemu obciążeniu cenowym. Uruchomienie ewentualnego wydobycia ze złóż własnych (np. w Ameryce) też było procesem czasochłonnym. Po zakończeniu wojny ceny ropy ustabilizowały się, jednak na poziomach znacznie wyższych niż te do których gospodarka światowa przywykła wcześniej. Zmusiło to państwa zużywające ropę do wprowadzania różnych środków zaradczych – i doraźnych, i długofalowych. Zamykano stacje paliwowe, co prowadziło do kradzieży paliw z zasobów publicznych i prywatnych, ograniczano ruch aut prywatnych, limitowano poziomy temperatury w budynkach publicznych czy też wyłączano oświetlenie dróg i chodników. Świat zaczął interesować się alternatywnymi do ropy nośnikami energii, pojawiały się

też hasła ekologiczne, nawołujące do odchodzenia od paliw kopalnych. Powstała Międzynarodowa Agencja Energii, która wprowadziła wśród konsumentów ropy standardy w zakresie utrzymywania zapasów surowca i ich zarządzania oraz gromadziła i analizowała informacje o sytuacji na globalnym rynku naftowym. Wdrażano działania zmniejszające zapotrzebowanie na ropę i jej pochodne. W połowie lat 70. baryłka kosztowała już 11-15 USD (w walucie roku 2020 55-60 USD). Najbogatsze i najbardziej rozwinięte państwa, jak np. USA czy Niemcy, ostatecznie były w stanie przejść przez kryzys relatywnie łagodnie, jednak dla wielu uboższych oznaczał on poważ-



ne kłopoty ekonomiczne. Choć zatem świat otrząsał się z najbardziej odczuwalnych bezpośrednich skutków działań producentów ropy, gospodarki wpadły w stan tzw. stagflacji, czyli zaostojności w rozwoju gospodarczym, połączonego z wysoką inflacją.

Drugi wielki kryzys naftowy to lata 1979-1980. Wspomniana wysoka inflacja zmniejszała realną wartość pieniędzy zarabianych przez eksporterów ropy, dążyli więc oni do kolejnych podwyżek cenowych. W 1979 r. w Iranie wybuchła rewolucja islamska, która obaliła prozachodniego szacha Mohammeda Rezę Pahlawiego i przekształciła Iran w państwo o silnym udziale religii w życiu publicznym. Rewolucyjni działacze byli przeciwni sprzedawaniu ropy „wrogom islamu” i zatrzymali wysyłki surowca. Tym razem w ślad za Iranem nie poszli inni członkowie OPEC, nawet muzułmańscy, wśród odbiorców surowca pojawiły się jednak silne reakcje psychologiczne, odżyły wspomnienia roku 1973, a ceny ropy ponownie wzrosły. Realny spadek podaży międzynarodowej był tak naprawdę znikomy, zadziałały jednak czynniki emocjonalne. Wybuch wojny Iranu z Irakiem (przywództwo irackie obawiało się „eksportu rewolucji” i radykalizacji społeczeństwa na swoim terenie, liczyło też na zwiększenie roli swojego państwa w regionie korzystając na osłabieniu i wewnętrznych problemach Iranu po rewolucji) oznaczał ograniczenia w możliwościach wydobyczych tych dwóch państw i też przekładał się wzrostowo na ceny. W roku 1980 baryłka kosztowała ponad 30 USD (czyli ponad 100 USD wg wartości z roku 2020) i na podobnym poziomie utrzymywała się do połowy lat 80. Skutkiem naftowego szoku przełomu lat 70. i 80. było zwię-

szanie podaży, zarówno przez tradycyjnych dostawców z OPEC, jak i przez „nowych” producentów, oraz kolejne posunięcia w kierunku uczynienia gospodarek mniej paliwochłonnymi (np. poprzez produkcję oszczędniejszych samochodów – zmieniło to strukturę międzynarodowego rynku motoryzacyjnego).

Kolejne silne zwyżki cen ropy naftowej obserwowaliśmy w latach 2000. W połowie pierwszej dekady obecnego stulecia baryłka drożała, w dużej mierze ze względu na silny napływ kapitału na rynki towarowe, nie związane bezpośrednio z działaniami uczestników rynku naftowego. Oprócz samych producentów i konsumentów, sektorami tymi zainteresowali się też inwestorzy, co podciągnęło notowania ropy do poziomu symbolicznego – 100 USD. Wielkie spowolnienie gospodarcze z roku 2008 wywołane kryzysem na amerykańskim rynku nieruchomości i jego wpływ na całą gospodarkę światową oczywiście przełożyło się także na ruch cen ropy radykalnie w dół. Kolejny skok cenowy powyżej 100 USD to lata po 2010, gdy splot czynników takich jak „arabska wiosna” (wybuch serii antyrządowych protestów i wręcz rebelii i powstań w wielu państwach arabskich, co wzbudzało niepokój o stabilność dostaw ropy) czy też sytuacja ekonomiczna w gospodarkach rozwiniętych podciągnął i utrzymywał notowania surowca na relatywnie wysokich, z historycznej perspektywy, poziomach.

Aktualnie również ceny ropy naftowej są na poziomach przekraczających 100 USD – niewyobrażalnych jeszcze niedawno, jak widać z wcześniejszych fragmentów tego tekstu. Świat inaczej jednak radzi już sobie w takiej sytuacji i zupełnie inaczej do „szoków” podchodzi. Racionowania wprowadzać nie trzeba, natomiast bazując na wcześniejszych doświadczeniach i tworząc nowe pomysły i rozwiązania wpływa się na zmianę obrazu sektora naftowego i całej światowej gospodarki. ■

Sięgaj nieba z Graffico



Zobacz film z montażu konstrukcji



GRAFFICO - REKLAMY DO NIEBA
www.graffico.pl

56 659 14 45

Jeszcze przez wiele lat nie będziemy mogli mówić o nasyceniu rynku



Na pytania redakcji Na Stacji Paliw o wyzwania i szanse, jakie czekają sieci stacji paliw w związku z rozwojem elektromobilności w Europie, odpowiada **Monika Kielak-Łokietek**, dyrektorka działu Mobility w Shell Polska

W grudniu ubiegłego roku sprzedaż samochodów elektrycznych w Europie była wyższa niż sprzedaż aut z silnikiem diesla. Czy koncern Shell przygotowuje się już na zmiany zachodzące coraz szybciej na europejskim rynku motoryzacyjnym?

Rok temu jako Shell ogłosiliśmy strategię, której celem jest stać

się biznesem energetycznym o zero-owej emisji netto do 2050 r., zgodnie z oczekiwaniami społeczeństwa. Jednym ze sposobów w jaki chcemy do tego dążyć jest zmniejszanie emisji CO₂ w sprzedawanych przez nas produktach m.in. dzięki wykorzystywaniu odnawialnej energii elektrycznej. Wierzymy, że elektromobilność jest przyszłościowym kierunkiem i intensyfikujemy działania mające na celu rozszerzanie liczby punk-

tów z ładowarkami EV. Naszym globalnym celem jest posiadanie 500 tys. punktów ładowarek elektrycznych do 2025 r. na całym świecie, w tym 30 tys. naszych rozwiązań Shell Recharge.

W londyńskiej dzielnicy Fulham Shell przekształcił stację paliw w centrum ładowania pojazdów elektrycznych. Mogą Państwo opowiedzieć coś więcej o tym projekcie?

Rzeczywiście Shell ostatnio przekształcił jedną ze swoich tradycyjnych stacji w Londynie w centrum ładowania aut elektrycznych. W jego ramach znajduje się ok. 10 punktów ładowania o dużej mocy (150 kW), a klienci w trakcie oczekiwania mogą napić się kawy Shell Café. Obiekt ma na celu obsługę klientów indywidualnych, którzy nie mają dostępu do domowego ładowania w gęsto zaludnionych lokalizacjach miejskich, jak również odpowiednie na rosnące zapotrzebowanie klientów biznesowych m.in. taksówek, wypożyczalni samochodów i firm dostawczych.



Czy mają Państwo wyliczenia dotyczące poziomu nasycenia rynku samochodami elektrycznymi, przy którym warto na większą skalę inwestować w infrastrukturę do ładowania?

Jeśli chodzi o nasycenie rynku, to wszystkie inwestycje w infrastrukturę EV są przyszłościowe i jeszcze przez wiele lat nie będziemy mogli mówić o nasyceniu rynku. Ważne jest jednak, aby obecni i przyszli kierowcy pojazdów elektrycznych mieli zaufanie do infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, a my będziemy inwestować wyprzedzająco w stosunku do popytu, aby zapewnić naszym obecnym i przyszłym klientom rosnącą sieć niezawodnych ładowarek. Sądzymy, że z czasem przyzwyczajenia klientów w zakresie ładowania będą się rozwijać. Będą oni oczekiwali nowych rozwiązań, które ułatwią życie m.in. możliwości ładowania auta w domu, biurze czy przy supermarketach lub kinach, gdzie ich pojazd jest zaparkowany na kilka godzin. Przy autostradach z kolei będą się znajdować szybkie ładowarki,

które umożliwią sprawne i wygodne naładowanie auta.

Shell zapowiedział, że chce inwestować w elektromobilność w Polsce. Jak wyglądają Państwa plany w tym obszarze na najbliższe miesiące/lata? Czy to tylko współpraca z IONITY, czy też własna infrastruktura?

Na polskim rynku mamy już 4 stacje, na których zainstalowaliśmy ultraszybkie ładowarki IONITY o maksymalnej mocy 350 kW. Znajdują się one na stacjach Olsze-Wschód i Zachód, w Kaszewach Kościelnych i Świecku. Ich zaletą jest możliwość naładowania auta nawet o 7 razy szybciej niż standardowymi dostępnymi ładowarkami. Docelowo będziemy mieć 10 stacji, na każdej z nich od 2 do 4 ładowarek IONITY. Nie poprzestajemy na tym. W najbliższym czasie planujemy zainwestować też w nasze własne rozwiązania o mocy ok. 150 kW. W rozwoju elektromobilności w naszym kraju z pewnością pomogłyby dopłaty do aut elektrycznych, subsydia i zachęty inwestycyjne.

Polski rynek paliw czekają duże zmiany w związku z połączeniem PKN Orlen i Grupy Lotos oraz pojawieniem się na nim nowych podmiotów. Czy z perspektywy Shell Polska nowi gracze na rynku hurtowej sprzedaży paliw i magazynowania mogą poprawić warunki konkurencji na polskim rynku?

Konkurencja z pewnością jest potrzebna na rynku, jednak ze względu na nasze zasady korporacyjne nie komentujemy jej działań.





Skoda Enyaq iV 80 – Elektryk zimą

Piotr Majka (Test Auto)

Samochody elektryczne to obecnie bardzo kontrowersyjny temat, mają one bowiem zarówno wielu zwolenników jak i przeciwników. Jedni mówią, że są przyszłością motoryzacji, inni żartobliwie nazywają je samochodami na węgiel. Nie będę jednak rozwodził się na temat wyższości aut elektrycznych czy też nie. Warto jednak poruszyć inne problemy aut elektrycznych jak np. zasięg, na który ma wpływ między innymi temperatura.

Na wstępie chciałbym dodać, że do tej pory osobiście w zimowych warunkach miałem styczność z jednym z elektryków, a był to Renault ZOE Z.E. 40. Model reklamowany jako samochód z zasięgiem 400 km, w broszurze widniała informacja o realnym zasięgu według normy NEDC wynoszącym 300 km. Jak auto sprawdziło się w zimie? Trasa Warszawa – Lublin okazała się wyzwaniem. Pokonanie 180 kilometrów drogi przy minusowych temperaturach zakończyło się 17 kilometrowym zasięgiem na koniec podróży, a w międzyczasie redukowaniem prędkości na drodze ekspresowej z 120 km/h do 100, a później wyłączeniem radia czy klimatyzacji. Jednym słowem było ciężko. W drodze powrotnej postanowiłem być bar-

dziej zapobiegawczy i jechać od początku z mniejszą prędkością, jednak tu problemem okazały się ładowarki. Ponieważ ten model był wyposażony wyłącznie w łącze Type 2, które pozwala na ładowanie z prędkością maksymalną 22 kW, a naładowanie w pełni powinno zająć około dwóch godzin. No właśnie powinno.. Ponieważ jak się okazało, temperatura na zewnątrz była bardzo niska, a każda ładowarka po drodze ładowała z ograniczoną prędkością i ostatecznie musiałem spędzić blisko 4 godziny pod jedną z galerii handlowych. Od tamtego czasu powiedziałem sobie, nigdy więcej elektryka zimą...

... Po 3 latach, gdy złe wspomnienia już zniknęły, postanowiłem dać na nowo

szansę autu elektrycznemu zimą. Tym razem padło na Skodę Enyaq iV 80. Nie wiem dlaczego większość samochodów elektrycznych ma kontrowersyjny wygląd. Tak jakby na siłę chciano pokazać, że to bardzo nowoczesne EKO auto. W przypadku modeli VAG jest jednak jeszcze całkiem OK, a auta nie wyglądają jak wyjęte żywcem z futurystycznych aut koncepcyjnych i mają bardziej naturalne linie. Nie mniej jednak Enyaq jako połączenie SUVa, kombi i samochodu koncepcyjnego to dość intrygujące połączenie. Samochód jest masywny, szeroki i postawiony na opcjonalnych 21 calowych kołach! Tak, 21 cali, do auta kojarzonego z miastem.

Do tego auta byłem nastawiony bardziej pozytywnie, 82 kW bateria z de-

klarowanym zasięgiem 534 km. Postanowiłem więc, że całą trasę Warszawa – Lublin przejadę bez ograniczania się co do wygod i prędkości na drodze ekspresowej, która przebiega obecnie przez 95% mojej podróży, czyli zużycie energii będzie większe. Pierwsze wrażenie całkiem pozytywne, po uruchomieniu zasięg 300 kilometrów, powinno się udać bez problemów, pytanie o ile deklarowany zasięg na początku zmieni się na koniec trasy.

Skoda Enyaq to obecnie najdroższy model czeskiego producenta, więc powinno być conajmniej tak samo wygodnie co we flagowym Superb. Skórzane fotele są bardzo wygodne i dość szerokie. Chociaż podparcie lędźwiowe mogłoby być nieco lepsze, to fotele całkiem dobrze trzymają w zakrętach. Materiały wykończeniowe w górnej części są miękkie i przyjemne, natomiast w dolnej części deski rozdzielczej i drzwi są już twarde i tu mogłyby być bardziej przyjemne w dotyku. Skoda obecnie wygląda już bardziej nowocześnie niż jeszcze kilka lat temu, dzięki czemu mamy dziwny uchwyt zamykania drzwi jako wystające przetłoczenie w okolicach przycisków otwierania szyb. Deska rozdzielcza jest natomiast bardzo minimalistyczna. Zrezygnowano z większości fizycznych przycisków na poczet ogromnego, 13 calowego ekranu umieszczonego w samym środku auta. Na szczęście pozostawiono tu kilka przycisków fizycznych jak np. szybkie przejście do panelu klimatyzacji. Z drugiej strony jednak postawiono na bardzo niewielki ekran zegarów za kierownicą, który wyświetla wyłącznie najpotrzebniejsze informacje jak prędkość, zużycie baterii czy informacje z tempomatu i komunikaty komputera pokładowego.

Nie inaczej jest na tunelu środkowym, gdzie znajdziemy wyłącznie joystick skrzyni biegów i przycisk hamulca ręcznego. Samochód jest na tyle bezobsługowy, że po otwarciu drzwi sam zmienia bieg na Parking, a po

wyjściu z auta sam się wyłączy, dzięki czujnikom w siedzeniach. Są jeszcze dwa uchwyty na napoje, ładowarka indukcyjna, a w całym samochodzie są łącznie 4 porty USB typu C. Przy kierownicy znalazły się łopatki + i -, które odpowiadają za siłę rekuperacji, czyli odzyskiwania energii podczas odpuszczenia pedału gazu.

Cała droga w takich warunkach okazała się przyjemna. Pokonanie całej 180 kilometrowej trasy ze średnią prędkością 108 km/h sprawiło, że zużycie energii wyniosło średnio 26,2 kWh/100km. Wynik końcowy 97 kilometrów dalszego zasięgu, czyli po drodze uciekło 20 kilometrów przez wyższe zużycie energii. W przypadku mniejszej prędkości myślę, że zasięg udałoby się nieco zwiększyć. I tak przy bardziej dynamicznej jeździe zarówno po mieście jak i na trasie trzeba liczyć się ze zużyciem energii na poziomie 22-28 kWh/100km. W trybie jazdy ECO na odcinku miasto / droga krajowa przy prędkościach 50-70 km/h udało mi się zejść do 16/9 kWh/100km, a w samym mieście przy odpowiedniej jeździe myślę, że udałoby się jesz-

cze sporo zyskać. Tak więc pokonanie 400 kilometrów w Skodzie Enyaq nie powinno być dużym wyzwaniem, a to już przyzwoity wynik.

Moc maksymalna Skody Enyaq 80 iV wynosi 204 KM i jest to pośredni model pod względem osiągnięć. Pozwala to na przyspieszenie do setki w 8,7 sekundy, a prędkość maksymalna wynosi 160 km/h. Podczas normalnego użytkowania jest to wynik więcej niż zadowalający i pozwala na bezpieczne wyprzedzanie i dość zwawą jazdę. Napęd jest przenoszony na tylne koła, ale elektronika jest na tyle zachowawcza, że nie pozwala na wpadnięcie w poślizg podczas nawet zaśnieżonych łuków. To samo dotyczy przyspieszania, nie uświadczymy tu boksowania kół, Skoda po prostu odcina moc, by przyspieszać płynnie.

Projektanci Skody naszpikowali ją sporą ilością elektroniki, nie wszystko jednak to wyposażenie standardowe. Podstawowa Skoda Enyaq z większą baterią czyli 80 kW kosztuje 218 tysięcy złotych, testowany egzemplarz to koszt blisko 280 tysięcy złotych, co ▶



► daje 60 tysięcy na dodatki. Znaleźć tu można aktywne zawieszenie DDC, które rewelacyjnie tłumi nierówności zwłaszcza przy 21-calowych felgach. Przejazd przez bardzo połataną jezdnię jest komfortowe. Aktywny tempomat nie tylko rozpoznaje pojazd przed nami i dostosuje prędkość i utrzyma auto na pasie, ale jest też dostosowanie prędkości do nadchodzących zakrętów co działa również przy wyłączonym tempomacie i dostosowanie prędkości do rozpoznanych znaków. To ostatnie o ile przydatne, zwłaszcza przy obecnej podwyżce taryfikatora, tak w praktyce nie działa do końca tak jakbym tego oczekiwał. Auto rozpoznaje znaki, które pojawiają się na oddzielnych pasach czy zjazdach i potrafi na drodze szybkiego ruchu próbować zwolnić do 60 km/h. Trzeba wtedy wszystko skorygować na nowo.

Zimą elektryki zapewniają ogrzewanie postojowe. Skoda pozwala na zaprogramowanie godziny, o której będziemy wyjeżdżać i możemy rozgrzać wnętrze auta przed podróżą, a tym samym uniknąć skrobania szyb. Przy niskich temperaturach może też uruchomić automatycznie podgrzewane siedzenia i kierownicę.

To, co zaplusowało w Skodzie Enyaq to jednak możliwość szybkiego ładowania. Mamy tu możliwość podłączenia przewodu typu CCS, które w Skodzie Enyaq pozwala na ładowanie z prędkością do 125 kW. Wszystko wygląda pięknie i działa dobrze, ale niestety nie aż tak dobrze jakbym tego oczekiwał. Auto ładowałem na szybkich, płatnych ładowarkach, w momencie, gdy nie było innych użytkowników. Mimo to ładowarki nie były w stanie osiągnąć deklarowanych prędkości. Ładowarka 90 kilowatowa, ładowała auto ze średnią prędkością około 62 kW, ładowarka 70 kW ładowała ze średnią prędkością 40 kW, a gdy chciałem podłączyć auto przewodem AC z prądem zmiennym, aby sprawdzić ładowanie auta bardziej oszczędnym sposobem, to ładowarka deklarowała prędkość 11 kW zamiast



sugerowanych 43 kW. Oczywiście z moim szczęściem w ostatni dzień ładując samochód na drogę powrotną, najszybsza dostępna ładowarka w Lublinie przestała działać, przez co musiałem skierować się do innego miejsca i wybrać nieco wolniejsze ładowanie. Ponieważ Skoda oferowała podłączenie CCS to w ogólnym rozrachunku nie było tak źle i ładowanie 70-85% baterii zajmowało mi 1-1,5 godziny czekania, a w innych przypadkach doładowywanie auta w trakcie zakupów.

Skoda Enyaq może nie oferuje tak dużej przestrzeni jak Superb w odmianie kombi, miejsca na tylnej kanapie jest trochę mniej niż we flagowej limuzynie z Czech. Jednak nie jest tutaj aż tak źle. Wygodnie usiądą nawet wyższe osoby, a w tylnej części auta umieszczono nawet dodatkowy panel klimatyzacji i podgrzewane siedziska dla osób siedzących z tyłu. Bagażnik otwierany elektrycznie mieści 585 litrów, a pod podłogą znalazły się przegródki dla kabli do ładowania. Jedyнным problemem bagażnika jest brak płaskiej podłogi przy złożeniu tylnej kanapy.

Chociaż z biegiem czasu samochody elektryczne stają się coraz bardziej wy-

godne i proste w użytkowaniu, zapewniając naprawdę dobre czasy ładowania akumulatorów, to sieć ładowarek na ten moment dalej może być niewystarczająca w 100%. Wystarczy, że coś przestanie działać i nie zawsze wygodny będzie dojazd do innego miejsca, tylko po to by naładować auto. Tak samo nie zawsze będziemy pewni z jaką prędkością uda nam się naładować auto. Na szczęście Skoda Enyaq dzięki ładowarce CCS potrafi w stosunkowo krótkim czasie naładować się do pełna, tylko pod warunkiem, że ładowarka będzie ten typ złącza oferować.

Enyaq jest pierwszym samochodem elektrycznym marki opartym na platformie MEB grupy VAG i w tej formie jest świetnym przykładem na dobry przepis auta elektrycznego. Stosunek ceny do tego co oferuje jest naprawdę dobry. Mamy dobre wyposażenie, przywoity zasięg nawet w zimowych warunkach i jest niezwykle komfortowy. Skoda Enyaq radzi sobie dobrze na trasach szybkiego ruchu, a przy okazji jazda jest bardzo cicha i wygodna. Mimo tylnego napędu i przywoitym osiągom nie zapewni dreszczyku emocji. Samochód jest bardzo zachowawczy i nastawiony na wygodę.

Szpilki – niezawodna broń kobiet

Magdalena Robak

„Kobieta, która nosi dobre buty nigdy nie jest brzydka”

– to zdanie wypowiedziane przez Coco Chanel idealnie pasuje do eleganckich pantofli na wysokim, cienko zakończonym obcasie, często z noskiem w szpic

– popularnie określanym mianem szpilek.*

Nie przesadzę z pewnością, jeśli napiszę, że szpilki w stylizacji są jak przysłowiowa „wisienka na torcie”, dlatego chylę czoła przed ich twórcą. To dzięki szpilkom właśnie kobieta optycznie traci na wadze (która z nas o tym nie marzy?), jest wyższa i jej nogi prawie sięgają do nieba... W XIX wieku szpilki uważano nawet za wyrób medyczny, który miał zmniejszać ból kręgosłupa (ciekawe co sądzą o tym dzisiaj ortopedzi?). Skoro mowa jednak o projektancie szpilek cofnijmy się najpierw w głąb historii, żeby bliżej zapoznać się z ich początkami – szpilki są bowiem stare prawie jak świat i wcale nie od razu przeznaczone były wyłącznie dla pań. Pierwszymi, którzy nosili obuwie na wysokim obcasie byli rzeźnicy pracujący w masarniach starożytnego Egiptu. Noże w podszewkach miały za zadanie ochronę stóp przed ubrudzeniem przy brodzeniu w kałużach krwi. Buty na koturnach były używane też w antycznej Grecji przez aktorów, aby byli oni lepiej widoczni na scenie. Kozaki na wysokim obcasie zakładali także wojownicy Czingis-Chana – miało to na celu pewniejsze utrzymanie nóg w strzemionach podczas konnej jazdy. Natomiast w starożytnym Rzymie buty na obcasach

nosiły kobiety lekkich obyczajów i były one swoistą wizytówką ich profesji. Mieszkanki piętnastowiecznej Wenecji również nie stroniły od tego rodzaju obuwia, aby nie zmoczyć brzegów długich sukien. Podeszwy nakładanych przez nie butów sięgały nawet 75 cm i jak łatwo się domyślić, trudno było w nich chodzić. 100 lat później buty przekształcono w taki sposób, by obniżyć z przodu podszewkę, a z tyłu utrzymać ją wysoko i to umożliwiło już ich noszenie. Pierwszą kobietą, która zapoczątkowała modę na szpilki, była pochodząca z Włoch, Katarzyna Medy-

cejska. Okazję do ich nałożenia miała znakomitą: ślub (w 1533 roku) z Henrykiem de Valois, księciem Orleanu, późniejszym królem Francji Henrykiem II. I tak w tym kraju buty na obcasie do czasów Wielkiej Rewolucji cieszyły się wielką popularnością wśród arystokracji i to dla niej były zarezerwowane. W kolejnych stuleciach aż do XIX wieku szpilek nie noszono. Powróciły wraz z założeniem w USA ich pierwszej fabryki, ale aż do lat dwudziestych XX wieku, kiedy wprowadzono je na salony mody, ukrywane były pod długimi spódnicami. Za twórcę nowoczesnej szpilki uważany jest Roger Vivier, który wcielił w życie pomysł fizyka Olbrechta Kliczki na but na obcasie i jako pierwszy podwyższył go do wysokości przekraczającej 4 cale (10 cm). Dla popularności szpilek przełomowy okazał się jednak dopiero okres po drugiej wojnie światowej, kiedy Christian Dior przedstawił ich model stanowiący najważniejszą inspirację dla współczesnych projektantów. Modę na noszenie szpilek wypromowała Marilyn ▶



* Nazwa szpilek pochodzi od stiletto – czyli sztyletu, włoskiego określenia właśnie na wspomniany w tekście rodzaj cienkiego, smukłego obcasa z końcówką o średnicy nie większej niż pół centymetra.

► Monroe, która uwielbiała ten rodzaj butów i miała kilkadziesiąt ich par. Podobno szpilki należące do niej miały różną wysokość obcasów, aby ich właścicielka przy każdym kroku mogła kołysać biodrami. Do kanonu mody szpilki weszły na dobre w XXI wieku. Ich wielką admiratorką jest choćby Victoria Beckham, która twierdzi, że w płaskich butach nie jest w stanie się skoncentrować. Znaczną rolę w kreowaniu współczesnej mody na noszenie szpilek odegrała również postać Carrie Bradshaw (w tej roli Sarah Jessica Parker) z kultowego serialu „Seks w wielkim mieście”. Na łamach Vogue można nawet przeczytać, że prezentowane przez nią szpilki od Manolo Blahnika były jego pełnoprawnym bohaterem. Do słynnych projektantów szpilek należy także Christian Louboutin – zwany ich królem, Jimmy Choo – za najtańszy model jego szpilek trzeba ponoć zapłacić nawet 1000 funtów, Gina, Salvatore Ferragamo – szewc Marylin Monroe oraz Sergio Rossi.



Panie chcące pokusić się o noszenie tego rodzaju obuwia mają w czym wybierać. Najwyższymi szpilkami, jakie istnieją, są tzw. Stiletos. Kobiety, które wolą jednak niższy obcas, mogą nosić Kitten Heals. Klasyczne szpilki o najbardziej popularnej wysokości od 3 do 8 cm i wycięciem z przodu stopy to Pumps. Do wyboru są jeszcze Ankel Strap Heels z zapięciem na kostce, Sling Strap Heels z cienkim paskiem za kostką oraz Peep Toe Heels – buty z wyciętymi palcami, do których nie należy nosić z rajstop. Miłośniczki szpilek powiedzą zapewne, że można je nosić zawsze i do wszystkiego. Czerwone szpilki ożywią ubiór i będą się idealnie komponować z bielą i czernią – np. klasyczną małą czarną. Czarne

szpilki to must have, który w swojej garderobie powinna posiadać każda kobieta – pasują na wiele różnych okazji – w tym mniej formalnych. Wyjątkowo zgrabnie prezentują się także szpilki w beżowym kolorze, które wysmuklają i wydłużają nogi i ze względu na swoją neutralną barwę pasują do wielu stylizacji. Stylistki podkreślają jednak, że w połączeniu z niektórymi ubraniami buty na obcasie mogą wyglądać wulgarnie, tandetnie – jednym słowem źle. Jako przykład podają: krótkie spodenki, mini spódnice, legginsy czy dresy. I nawet jeśli kobieta ma na sobie modny ostatnio dres w eleganckim wydaniu (czy to jest w ogóle możliwe?), buty na obcasie sprawią, że całość będzie prezentować się na niej co najmniej śmiesznie.

Szpilki mają wiele zalet – poza tymi już wymienionymi, sprawiają, że stopa wydaje się mniejsza, a talia smuklejsza. Powodują, że poruszamy się w nich wyprostowane i pewne siebie, wyglądamy bardziej kobieco. Chodzenie w szpilkach pomaga również spalać kalorie (czy to zaklinanie rzeczywistości?). Nie jest to jednak łatwa sztuka, ale wielu kobietom udało się opanować ją do perfekcji. Aby czerpać z niej radość, należy pamiętać, żeby ze szpilek korzystać rozsądnie – tzn. zamiast nosić je ciągle i przez wiele godzin, lepiej zakładać je kilka razy w miesiącu. Warto też pamiętać, aby przy ich wyborze nie kierować się jedynie ich wyglądem, ale także wygodą, aby nie stały się współczesnym narzędziem wyrafinowanych tortur. ■

Nie od razu stacje „premium” budowano... – z wizytą w Muzeum Dawnego Kupiectwa w Świdnicy

W Muzeum Dawnego Kupiectwa w Świdnicy zobaczymy jak dawniej działały różne gałęzie handlu i usług oraz jakie były realia pracy dawnych przedsiębiorców. Swoje miejsce ma w muzeum też historia sprzedaży paliw. Nie od razu, co potwierdzają eksponaty w Świdnicy, powstał segment „premium”... Warto by muzeum znalazło się, jako element szerszego zwiedzania okolicy lub całego Dolnego Śląska, na liście obiektów do odwiedzenia.

Świdnica, położona około 60 km na południowy zachód od Wrocławia, to miasto o bogatej historii. Szczególnie znany jest okres rządów piastowskich książąt świdnicko-jaworskich (XIII-XIV w.), ze słynnym Bolkiem II na czele. Świdnica jest dobrym miejscem na krótki wypad turystyczny – samo miasto, jak i jego bliższe i dalsze okolice, oferują co najmniej kilka ciekawych miejsc do zwiedzenia. Wśród nich są np. Kościół Pokoju, wpisany na listę światowego dziedzictwa kulturalnego UNESCO (w niedalekim Jaworze położony jest drugi taki kościół), katedrę czy też zabudowania starówki (z wieżą widokową). Na świdnickim rynku zaprasza natomiast wspomniane Muzeum Dawnego Kupiectwa, mieszczące się w ratuszu.

Obejrzenie go zajmie około godziny przy spokojnym, niespiesznym zwiedzaniu. Miłośnicy szybszego działania prawdopodobnie są w stanie obejść muzeum w mniej niż pół godziny. Do dyspozycji turystów są audioprzewodniki, można też korzystać z tablic i tabliczek przy samych eksponatach. Treści pisane i mówione w większości pokrywają się, czasem uzupełniają.

Muzeum podzielone jest na kilka sekcji, w różnych pomieszczeniach, na

parterze i piętrze. Zobaczymy między innymi aranżację dawnej apteki, poznamy kolekcje papierów wartościowych z międzywojnia, obejrzymy przykłady plomb zabezpieczających towary w minionych stuleciach, dowiemy się o tym jak kiedyś ważono i mierzono towary i jak mocno różniły się, tak samo nazwane, jednostki w różnych miastach lub regionach. Przygotowana jest też duża makieta dawnej Świdnicy i szereg eksponatów związanych z samym miastem i jego rozwojem. Zorganizowane jest też symboliczne mauzoleum Piastów Świdnickich (ich prawdziwe grobowce są z kolei w zabytkowym opactwie w Krzeszowie, 40 km od Świdnicy na południowy zachód). Ponieważ Świdnica słynęła przed wiekami z produkcji piwa, sporo miejsca poświęcono zagadnieniu browarnictwa „po dawnemu” – zobaczymy np. model słodowni czy też posłuchamy o tzw. „wojnie piwnej” między Świdnicą a Wrocławiem pod koniec XIV w.

Dla zainteresowanych tematyką naftową ciekawe będzie niewielkie stanowisko nawiązujące do budowy i wyposażenia pierwszych stacji paliw. Zaprezentowane są dystrybutory, różnego typu, z różnych okresów oraz duże zdjęcie dawnego obiektu. Temu



fragmentowi wystawy towarzyszy wiele informacji dodatkowych. Organizatorzy przypominają, że niegdyś paliwa kupowano w aptekach i przelewano np. konewkami. Dystrybutor to wynalazek z końcówki XIX w. Początkowo ustawiano je na chodnikach, przy ulicach. Potem dopiero grupowano automaty, jednak w sposób raczej przypadkowy i nieuporządkowany. Pierwsze stacje paliw, wg zamysłu jaki potem rozwijano i który przetrwał koncepcyjnie do dziś (oznakowane, osłonięte zadaszeniem, z towarzyszącym pawilonem na potrzeby obsługi klientów) to pomysł z lat 20. XX w. W muzeum dowiemy się też o pierwszych koncertach naftowych i jak przebiegał rozwój segmentu detalicznej sprzedaży paliw aż do lat po II Wojnie Światowej.

Umieszczenie eksponatów dotyczących przemysłu naftowego w muzeum poświęconym historii handlu to ciekawy pomysł. Branża naftowa jest przecież wciąż jednym z kluczowych sektorów gospodarki i też ma swoją historię. Warto przy okazji zwiedzania Dolnego Śląska, czy samego rejonu Wałbrzycha i Świdnicy, udać się do Muzeum Dawnego Kupiectwa i poznać nieco głębiej zagadnienia handlu czy sprzedaży w historycznym ujęciu – nietypowo i w ciekawy sposób pokazane. ■



Południowe wybrzeże Morza Martwego.

Jordania dla podróżnych

Sebastian Janiszewski

Od kilku lat Jordania jest celem turystycznych pielgrzymek zarówno do świętych miejsc, jak i starożytnych obiektów. Otwarcie Królestwa Haszymidzkiego na turystykę nastąpiło już po podpisaniu traktatu pokojowego z Izraelem w 1998 roku, ale prawdziwy boom nastąpił dopiero po 2018 roku, kiedy do Jordanii zaczęły latać budżetowe linie lotnicze.

Kraj odwiedza rocznie ponad 10 milionów turystów, co stanowi prawie 12% produktu krajowego brutto.

Najczęściej odwiedzanymi miejscami kultu religijnego są Góra Nebo oraz Madaba, a historycznymi – starożytne miasta Petra i Dżarasz. Niezwykłą popularnością cieszą się wycieczki z noclegiem na pustynię Wadi Rum. Miejsca te dzieli od siebie nierzadko spora odległość, dlatego też próba odwiedzenia najważniejszych punktów podczas jednego wyjazdu może być skomplikowane. Nie oznacza to jednak, że jest to niemożliwe. Oto mój plan na zwiedzanie Jordanii w zaledwie kilka dni. Jordania dysponuje stałą siecią połączeń autobusowych narodowego przewoźnika JETT.

Są to rozkłady stałe i punktualne, zatem bez problemu można zaplanować po-

dróż, także do Petry. Poza JETT działają również mniejsze korporacje, których floty składają się z małych busów zwanych popularnie marszrutkami. Te charakteryzują się bardzo elastycznym grafikiem, który zwykle zależy od tego, czy dany pojazd zapelni się podróżnymi.

Podróże autem vs. przejazdy autobusem

Początkowo chciałem podróżować komunikacją zbiorową, ale po zweryfikowaniu czasów odjazdu stwierdziłem, że zobaczę nieporównywalnie mniej, niż miałbym jeździć autem. Kursy autobusowe planowane są rano, kiedy jest jeszcze względnie chłodno. Na miejsce dociera się po południu co sprawia, że zwiedzanie w dzień przyjazdu trzeba już opuścić.

W tym miejscu warto wspomnieć, że parametry dróg w Jordanii nie odstają od europejskich standardów – są dobrej jakości, również oznaczone po angielsku. Jedynym mankamentem dróg szybkiego ruchu są spowalniacze. Tak, montowane są nawet na autostradach, ale zwykle przed skrzyżowaniami. Można sobie z tym problemem poradzić w prosty sposób – gdy widać miasto na horyzoncie, to noga z gazu.

Jedyne, czego można się obawiać na drogach to kierowcy, którzy charakteryzują się brakiem kultury jazdy. Brak włączania kierunkowskazów, zajeżdżanie drogi lub wyprzedzanie z prawej jest na porządku dziennym. Jeśli jednak nie mamy zamiaru jechać do Ammanu, to podróżowanie po Jordanii okazuje się bardzo przyjemne i bezproblemowe.



Pustynia Wadi Rum. Przestrzeń onieśmiela.



Teatr Rzymski w Ammanie. Jeden z najważniejszych zabytków Ammanu.



PODRÓŻE

Cytadela na wzgórzu Dżabal al Qal'at. Znajdują się tam ruiny świątyni Herkulesa.

Początek podróży

Do Jordanii poleciliśmy w czwórkę. Wieczorem wylądowaliśmy na lotnisku w Ammanie, gdzie czekało na nas zarezerwowane wcześniej auto. Od razu wyruszyliśmy do Wadi Musa. Na miejscu byliśmy około północy. Podróż trwała trzy godziny.

Podczas poruszania się po Jordanii należy pamiętać, że większość kraju znajduje się na wysokości od 700 do 1060 m n.p.m., natomiast Akaba bezpośrednio nad Morzem Czerwonym (0-20 m n.p.m.). Z kolei w pobliżu Morza Martwego jest nawet – 400 m n.p.m., Podczas jazdy trzeba spodziewać się efektu jak podczas lotu samolotem.

Następny dzień spędziliśmy na zwiedzaniu Petry. Ten ogromny park archeologiczny powstał w dolinie, na obszarze kilkudziesięciu km², dlatego zwiedzanie można podzielić na kilka dni. Chyba, że ktoś chce zobaczyć tylko najważniejsze atrakcje, co zajmuje minimum jeden dzień. My tak zrobiliśmy.

Jazda na pustynię

Drugą podróż autem odbyliśmy na trasie Wadi Musa – Wadi Rum. Do przejechania mieliśmy ponad 100 km górkami drogami, gdzie zobaczyliśmy zaśnieżone pola. W styczniu pogoda potrafi być kapryśna i często na dużych wysokościach spada śnieg. Czas przejazdu z punktu A do punktu B to niecałe dwie godziny.

Nasz samochód zostawiliśmy na parkingu przy stacji benzynowej – był tam całkowicie bezpieczny. Podróżowanie po pustyni dozwolone jest tylko odpowiednim pojazdem oraz z licencjonowaną kierowcą. Dlatego popularne jest wynajmowanie przewodników ze specjalny autem. W Wadi Rum spędziliśmy całe popołudnie na zwiedzaniu pustyni.

Spaliśmy oczywiście w namiocie, przy temperaturze ok. -3°C. Oczywiście w ubraniu. Wieczorem uczestniczyliśmy w biesiadzie z Beduinami, a rano oglądaliśmy piękny wschód słońca. Po śniadaniu opuściliśmy obóz, a przewodnik odstawił nas do naszego auta.

Dzień pełen atrakcji, z kolacją i noclegiem kosztuje 50 dinarów (ok. 280 zł).

Powrót na północ

Najwięcej frajdy dostarczył nam road-trip na północ. Przejechaliśmy wówczas 350 km po zachodniej części Jordanii. Głównym punktem wycieczki było Morze Martwe, które zobaczyliśmy z bliska. Południowe wybrzeże morza jest miejscem niezwykle pięknym. Pokryta solnymi kryształami plaża sprawia wrażenie zupełnie innego świata.

Z Wadi Rum wyjechaliśmy około godziny 10:00, a w Ammanie byliśmy przed 19:00.

Po drodze zatrzymaliśmy się na kawę, kilka sesji fotograficznych, a na przedmieściach stolicy, w Al Thahir, zjedliśmy jeszcze porządną obiad.

W Ammanie ulokowaliśmy się w przytulnym hotelu z widokiem na Teatr Rzymski. Spędziliśmy tam trzy dni zwiedzając najpopularniejsze zabytki i miejsca w mieście.

Ostatniego dnia, zaraz po śniadaniu, pojechaliśmy na lotnisko. Co prawda pomiędzy Ammanem a lotniskiem kursuje specjalny autobus, ale omija on centrum szerokim łukiem. Po rozważeniu wszystkich za i przeciw zdecydowaliśmy się na Ubera. Trasę o długości 38 km przejechaliśmy w 45 minut. Koszt podróży to 90 zł. ▶

► Ile to wszystko kosztuje?

Podczas podróży po Jordanii przejechaliśmy łącznie 786 kilometrów.

Za wynajęcie Mitsubishi Lancer na pięć dni zapłaciliśmy 120 dinarów. W cenie było pełne ubezpieczenie oraz podstawienie auta na lotnisko. Za paliwo (zatankowaliśmy benzynę 90-cio oktanową) zapłaciliśmy ok 45 dinarów.

Łącznie wyszło około 930 zł, czyli dzieląc na cztery – każdy z nas zapłacił 232 zł od osoby.

Próbując przejechać taką samą trasę komunikacją zbiorową, ale bez przystanków nad Morzem Martwym wyszłoby dość podobnie, ale czas który zaoszczędziliśmy poświęciliśmy na zwiedzanie stolicy.

Jak wygląda cenowo wyjazd do Jordanii? Od razu przyznam, że nie jest to tani kraj. Jeden dinar to ponad 5 zł 50 gr., zatem wiele rzeczy może wydać się nam niewspółmiernie drogie. Należy przy tym pamiętać, że to kraj z najmniejszymi zasobami wody na świecie, dlatego wszystko co związane z napojami czy jedzeniem będzie tutaj dużo droższe. W pełni rekompensuje to fakt, że jedzenie jest naprawdę pyszne i przygotowane ze świeżych składników.

Opłaty hotelowe na tygodniowy pobyt w pokoju dla dwóch osób to średnio 1400 zł. Należy tutaj liczyć się z tym, że hotele mogą mieć różny standard i zwykle będą znacznie odbiegać od tych znanych z Europy. Normą jest ogrzewanie pokoi klimatyzatorem, a temperatura podgrzania wody do kąpielii jest najczęściej „letnia”.

Kolejna kluczowa sprawa to zakup wizy. Jest dość wysoki, ponieważ wiza podstawowa kosztuje 40 dinarów (220 zł!). Ale jeśli jedziemy do Jordanii zwie-

dzać Petrę, to na horyzoncie pojawia się możliwość zaoszczędzenia sporej sumki, ponieważ kupując bilet zintegrowany Jordan Pass – wizę dostaniemy w pakiecie. Bilet ten pozwala wejść do większości zabytków na terenie Jordanii, nawet do wielu muzeów. Cena zależy od liczby dni przeznaczonych na zwiedzanie Petry, mogą to być nawet 3 dni. Jednodniowy zakupimy już od 70 dinarów (ok. 400 zł), także suma dość pokaźna.

Podsumujmy koszt tygodniowego wyjazdu dla jednej osoby. Jeśli chcemy wynająć auto i spać w hotelach, pojechać do Petry na jeden dzień i spędzić noc na pustyni, a na koniec wrócić Uberem lub taksówką na lotnisko – całość może wynieść nawet 1700 zł. A gdzie posiłki, przyprawy i pamiątki?

Dla lubiących wyzwania istnieje możliwość uzyskania darmowej wizy. W tym celu trzeba przejechać cały kraj, na południe, aby zdobyć specjalną pieczętkę, która zwalnia z opłaty za wizę. Trzeba to zrobić w ciągu 48 godzin od przylotu.

Jordania się dopiero uczy turystyki

Z całą odpowiedzialnością piszę, że Jordania to pierwszy odwiedzony przeze mnie kraj, w którym wszystko wyglądało tak jak w katalogu reklamowym. Niesamowita Petra z pięknymi rzeźbionymi fasadami w skale, pomarańczowe piaski pustyni owiewające fantastyczne formacje skalne, pokryte kryształami solnymi wybrzeże Morza Martwego, klimatyczne uliczki Ammanu. Dostałem to, po co przyjechałem i nie żałuję ani jednego wydanego dinara. Złotówki również.

Choć kraj dopiero raczkuje pod względem obsługi turystycznej, to miejscowi naprawdę się starają i są wdzięczni, że turyści tak chętnie odwiedzają Jordanię. Na dowód serdeczności, do każdego posiłku dostawaliśmy jakiś gratis, a od stołu nie mogliśmy odejść dopóki nie wypiliśmy pysznej herbatki z miętą.



Jaka stawka VAT dla gazu w butlach do zasilania silników spalinowych?

Obniżka stawek VAT na paliwa silnikowe wzbudziła wątpliwości interpretacyjne wśród dostawców butli gazowych przeznaczonych do zasilania wózków widłowych. Poniżej prezentujemy stanowisko, jakie w tej sprawie mają eksperci z kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe?

Zgodnie z art. 146dc pkt 4 ustawy o VAT, w okresie od 1 lutego do 31 lipca 2022 r. stosowana jest stawka 8 proc. VAT dla dostawy „przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711 11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych (CN 2901), skroplonych”.

Literalne brzmienie tego przepisu uzależnia stosowanie stawki obniżonej wyłącznie od tego by gaz (w tym LPG) był stosowany do napędu silników spalinowych; w żaden sposób nie odnosi się ono natomiast do traktowania akcyzowego wyrobu. Oczywiście, dla gazu płynnego w zdecydowanej większości przypadków wykorzystanie w celach napędowych wiąże się z koniecznością zapłaty akcyzy wg stawki napędowej (autogaz) – i wówczas niewątpliwie opodatkowanie 8 proc. VAT będzie uzasadnione. Nie oznacza to jednak, że obniżona stawka podatku będzie stosowana tylko w tych przypadkach; jeśli bowiem w określonych sytuacjach możliwe jest inne potraktowanie akcyzowe wyrobu, mimo jego przeznaczenia do napędu silni-

ków spalinowych, to wówczas stawka 8 proc. VAT również będzie mogła zostać zastosowana.

Stąd uważamy, że gaz w butlach bez akcyzy przeznaczony do zasilania silników spalinowych powinien podlegać 8 proc. VAT

Uwaga – w uzasadnieniu do projektu ustawy wprowadzającej opisaną wyżej obniżkę VAT zawarty jest następujący fragment: „obniżka stawki VAT dotyczyłaby paliw silnikowych, tj. (...) gazu skroplonego LPG, wykorzystywanych do napędu pojazdów silnikowych, które to zostały objęte preferencjami w zakresie podatku akcyzowego w rządowej tarczy antyinflacyjnej”. W tym kontekście niektórzy uważają, że obniżony VAT może być stosowany wyłącznie do autogazu, bo tylko on został objęty preferencją (obniżoną akcyzą) w ramach tarczy antyinflacyjnej 1.0. Naszym zdaniem podejście to jednak nie jest prawidłowe, a zacytowany fragment uzasadnienia pokazuje jedynie przykładowy (niewyczerpujący) katalog wyrobów opodatkowanych 8 proc. VAT – z samego przepisu wynika natomiast jednoznacznie, że każdy LPG do celów napędowych, niezależnie od traktowania akcyzowego, powinien być obecnie opodatkowany wg stawki 8 proc. VAT.

Opracowanie:
Cabaj Kotala Doradztwo
Podatkowe Sp. z o.o.
www.cabajkotala.com



Zobacz film
z montażu konstrukcji



SENT dla przywozu oleju opałowego do własnej myjni

Posiadam koncesję na paliwo, prowadzę hurtową sprzedaż paliw oraz samoobsługową myjnię samochodową, na której są zbiorniki na olej opałowy o pojemności 60 litrów. Czy przywożony olej opałowy musi mieć zgłoszenie SENT? Jeżeli przewożę go do myjni w pojemnikach 20 litrowych? Czy zgłoszenie SENT musi być wystawione do uzupełnienia pieca olejowego w obrębie miejsca prowadzonej działalności, co do zasady nie następuje jego przewóz?

Nie jest wymagane dokonanie zgłoszenia SENT dla czynności uzupełnienia pieca olejowego. Całość odpowiedzi wraz ze wskazaniem do konkretnych aktów prawnych w treści artykułu, który dostępny jest po zalogowaniu.

W przedstawionym stanie faktycznym nie jest wymagane dokonanie zgłoszenia SENT dla czynności przewozu oleju opałowego w ramach własnego przedsiębiorstwa do myjni samochodowej.

Zgodnie z Nomenklaturą Scaloną CN oleje opałowe sklasyfikowane są pozycją 2710 (np. benzyna lakiernicza, benzyna lotnicza, benzyna silnikowa, oleje napędowe, oleje opałowe; oleje odpadowe).

Zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt. 1 lit. c ustawy o SENT (Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi) systemowi monitorowania przewozu i obrotu podlega przewóz tylko jeżeli masa brutto przesyłki towarów obję-

tych tymi pozycjami przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów.

Z przedstawionego stanu faktycznego wynika, że objętość przewożonego oleju nie przekracza tej wartości, zatem nie podlega zgłoszeniu.

Warto mieć na względzie, że do limitu wlicza się sumę przewożonego towaru od jednego nadawcy do jednego odbiorcy, gdy ten przewożony jest jednym środkiem transportu. Takie stanowisko wynika z aktualnego stanowiska doktryny.

„Należy przy tym pamiętać, że na skutek noweli majowej, w przypadku gdy w jednym pojeździe przewożonych będzie kilka rodzajów towarów w mniejszych ilościach i objętościach, które teoretycznie pojedynczo nie będą podlegać zgłoszeniu do systemu monitorowania, to gdy suma masy lub objętości tych przesyłek „podprogowych” przewożonych od jednego nadawcy towaru do jednego odbiorcy towaru, do jednego miejsca dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu przekroczy powyższe 500 kg lub 500 litrów, będą one jednak podpadać pod zawartą w art. 2 pkt 16 ustawy o SENT definicję zgłoszenia i nie będą podlegać wyżej wymienionemu ogólnemu wyłączeniu, a zatem trzeba będzie dokonać ich zgłoszenia.”(G. Musolf [w:] Ustawa o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów. Realizacja obowiązków w systemie SENT. Komentarz, wyd. II, LEX/el. 2021, art. 3.).

Opracowanie:
Adrian Kępmiński
aplikant radcowski
www.ostrowski.legal



Czy w momencie utraty prawa do dysponowania stacją paliw

(np. gdy dochodzi do wypowiedzenia najmu terenu, na którym stoi stacja, przez jego właściciela)
koncesja ulega automatycznemu wygaśnięciu?

Opracowanie:
 Zespół Kancelarii Cabaj Kotala

Stosownie do art. 42 Prawa energetycznego koncesja udzielona przedsiębiorstwu energetycznemu na podstawie ustawy wygasa przed upływem czasu, na jaki została wydana, z dniem wykreślenia tego przedsiębiorstwa z właściwego rejestru lub wykreślenia tego przedsiębiorstwa z ewidencji z innej przyczyny niż śmierć przedsiębiorcy. Utrata prawa do dysponowania stacją paliw nie mieści się w tym przepisie.

Natomiast zgodnie z art. 33 ust. 1 pkt 3 Prawa energetycznego Prezes URE udziela koncesji wnioskodawcy, który ma możliwości techniczne gwarantujące prawidłowe wykonywanie działalności.

Działalność stacji paliw oparta jest na infrastrukturze technicznej, która spełnia odpowiednie normy i wymogi. W doktrynie podkreśla się, że warunkiem koniecznym do podjęcia działalności na stacji paliw jest posiadanie zarówno pozwolenia na użytkowanie, jak i koncesji (Z. Muras [w:] Prawo energetyczne. Tom II. Komentarz do art. 12-72, wyd. II, red. M. Swora, Warszawa 2016, art. 33).

Warunki techniczne łączone są m.in. z prawem do władania stacją paliw. Jak zauważył SOKiK w wyroku z 3 grudnia 2015 r.: Brak uprawnienia do dysponowania nieruchomością (tu prawem użytkowania wieczystego zabudowa-

nej nieruchomości) wyklucza bowiem możliwość prawidłowego wykonywania działalności gospodarczej i uzasadnia przyjęcie, iż techniczne możliwości nie zostały spełnione niezależnie od wykazania, iż urządzenia objęte wnioskiem są dostosowane do obowiązujących wymogów prawnych i technicznych (sygn. XVII AmE 125/14).

Zgodnie z art. 41 ust. 2 Prawa energetycznego Prezes URE cofa koncesję w przypadku niespełniania któregoś z warunków, o których mowa w art. 33 ust. 1, czyli również w przypadku, gdy brak odpowiednich warunków technicznych.

W naszej ocenie, jeżeli koncesja obejmowała prowadzenie działalności na jednej stacji paliw, utrata przez koncesjonariusza prawa do dysponowania stacją paliw oznacza brak możliwości technicznych gwarantujących prawidłowe wykonywanie działalności, co będzie uzasadniało cofnięcie koncesji przez Prezesa URE.

Jeżeli natomiast koncesja obejmowała np. prowadzenie działalności na pięciu stacjach, a doszło do utraty prawa do dysponowania jedną stacją paliw, to może dojść do zmiany zakresu koncesji. W takim przypadku nowa koncesja będzie obejmować prowadzenie działalności na czterech stacjach paliw.





Zostań

franczyzobiorcą

AMIC Energy

Sprawdź szczegóły na:
www.amicenergy.pl/pl/franczyza

AMIC POLSKA Sp. z o.o.

ul. Ogrodowa 58, 00-876 Warszawa

Telefon: 22 428 48 00

E-mail: franczyza@amicenergy.pl