

Na Stacji Paliw

Nr 2/2022 (27) | kwiecień-czerwiec 2022

Temat numeru:

Od hot doga do kaszotto

Jak zmienia się
gastronomia
na stacjach

Robot-kelner

– nowa jakość
obsługi klienta



**Polski rynek LPG jest gotowy
na zerwanie z importem ze Wschodu**

**Chcesz zbudować stację paliw
i potrzebujesz wsparcia w tym procesie?**

**Prowadzisz już stację paliw
i myślisz o wybudowaniu nowej?**

**Poszukujesz obiektywnej informacji o przychodach
i kosztach działania stacji paliw?**

Jesteśmy grupą
doświadczonych analityków,
doradców biznesowych i prawników.
Od 20 lat pomagamy firmom
z branży paliwowej,
w tym stacjom i sieciom stacji,
w poprawie wyników finansowych,
poprzez zwiększanie przychodów
i kontrolę kosztów.

Skorzystaj
z kompleksowego wsparcia
w zaplanowaniu, budowie
i uruchomieniu stacji paliw!
Przełożymy pomysł
na konkretny
proces inwestycyjny.

**Świadczymy szeroki zakres wsparcia,
z którego korzystać można zarówno kompleksowo,
jak tylko w wybranych obszarach.**

Nasze usługi to:

- ✓ ocena wskazanego terenu pod kątem opłacalności budowy stacji
- ✓ przygotowanie biznesplanu w zakresie kosztorysu CAPEX i rachunku wyników
- ✓ wsparcie prawne w zakresie np. przygotowania umów, uzyskania koncesji i pozwoleń
- ✓ wybór optymalnego dla danej okolicy formatu stacji
- ✓ wsparcie w doborze projektanta (architekta), wykonawcy budowy stacji i podwykonawców
- ✓ opracowanie kompleksowego systemu zakupów paliw i polityki sprzedaży
- ✓ pomoc w operacyjnym przygotowaniu stacji do działania - wsparcie w rekrutacji pracowników, opracowaniu procedur, uruchomieniu stacji.

Od redaktora

W ostatnich miesiącach wizyty na stacjach paliw stały się obiektem uzasadnionych obaw klientów – mamy bowiem czas drastycznych podwyżek cen paliw do poziomów, których nie widzieliśmy jeszcze nigdy. Co ważne – to nie przekłada się wcale na skokowy wzrost zysków stacji. Temu tematowi nie sposób nie poświęcić nieco uwagi – także oświetlając go w kontekście międzynarodowym, czym spróbowaliśmy się zająć w niniejszym numerze.

Tematem numeru uczyniliśmy jednak temat gastronomiczny – tekst Magdaleny Robak pozwala przyjrzeć się bacznie zmieniającym się tendencjom w tym segmencie działalności stacji przez ostatnie lata. Nieopodal tej kwestii

lokuje się temat innego materiału poświęconego robotom na stacji – tutaj mamy zatem próbkę wglądu w przyszłość stacyjnej gastronomii.

Jak w każdym numerze – także i tym razem staramy się dać Państwu chwilę wytchnienia w tych niełatwych czasach, dlatego zapraszamy w kolejną przejażdżkę z Piotrem Majką, polecamy także uwadze materiał o wyjątkowo egzotycznym podróżowaniu – tym razem na Filipiny i zachęcamy do wglądu w... damskie torebki.

Zachęcamy Państwa do lektury i prosimy o kontakt z nami, jeśli jakieś kwestie wydają się szczególnie interesujące i wymagające komentarza. Miłej lektury!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Spis treści

WYDARZENIA Newsy z rynku	4
TEMAT NUMERU Od hot doga do kaszotto – zmiany w gastronomii na stacjach	6
RYNEK PALIWOWY Przed nami bolesne wakacje? Obyś żył w ciekawych czasach...	10
RYNEK PALIWOWY Polski rynek jest gotowy na zerwanie z importem ze Wschodu	13
TWOJA STACJA Pierwszy robot-kelner na stacji paliw	15
TWOJA STACJA Roboty na stacji Shell we Wrześni	16
PRAWNIK RADZI Wdrożenie benzyny w formule E10 na rynek krajowy	18
PRAWNIK RADZI e-Doręczenia – rewolucyjne zmiany w komunikacji z podmiotami publicznymi	19
LIFESTYLE Torebka – nieodłączny towarzysz kobiety	21
PODRÓŻE Podróż na Filipiny	23
MOTORYZACJA Peugeot 308 Hybrid GT Pack – kompaktowy lew ostrzy kły	27
CO SĄDZĘ? Czemu ruch Huti wpływa na cenę ropy – krótko o sytuacji na Bliskim Wschodzie	30

Na Stacji Paliw

MAGAZYN
BRANŻOWYCH
INSPIRACJI

Nr 2 (27) 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

POLICJANCI PODSUMOWUJĄ STACYJNE KRADZIEŻE



Komenda Miejska Policji w Łodzi podliczyła ilość kradzieży, do jakich doszło w tym roku w pierwszych miesiącach. Od 1 stycznia do 23 marca tego roku na terenie podległym Komendzie Miejskiej Policji w Łodzi doszło do 410 kradzieży paliwa. W porównaniu do roku ubiegłego odnotowano spadek liczby tego rodzaju zdarzeń o 42 przypadki. Jak podawał kom. Marcin Fiedukowicz z KMP w Łodzi: *Kradzieże zgłaszane przez pracowników stacji polegają na tym, iż osoby bezpośrednio po zatankowaniu paliwa odjeżdżają ze stacji bez uiszczenia opłaty. Czasami brak uiszczenia zapłaty wynika z roztargnienia kierujących, którzy po zatankowaniu zapominają zapłacić.*

JAKA PRZYSZŁOŚĆ USŁUG DODATKOWYCH NA STACJACH ORLENU?



Według dyrektora wykonawczego ds. sprzedaży detalicznej PKN Orlen Łukasza Porażyńskiego koncern rozważa wyjście z usługą Orlen Paczka oraz automatami do odbioru paczek, poza granice kraju. W rozmowie z agencją ISBnews zdradził, że rozważane są przede wszystkim rynki Czech czy Niemiec. W tym roku Orlen zamierza osiągnąć ponad 10 tys. punktów nadań i odbioru przesyłek w całej Polsce. Ponadto zakłada powiększenie liczby automatów paczkowych do ok. 2 tys. na koniec 2022 roku, w porównaniu do 600 obecnie. PKN Orlen nie podjął jeszcze decyzji na temat przyszłości Orlen Drive. Pierwszy obiekt w tym formacie został uruchomiony na pod koniec 2018 roku na stacji MOP Michałowice przy trasie S8. Była to wówczas pierwsza w Europie stacja paliw w formacie drive-through.

FISKALIZACJA MYJNI BĘDZIE PRZESUNIĘTA



Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców Ministerstwo Finansów przedłużyło do 1 października wejście w życie obowiązku ewidencjonowania sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących usług w branży myjniowej. Dotychczas skutek rozporządzenia Ministra Finansów z 22 grudnia 2021 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących obowiązek ewidencjonowania usług w branży myjni miał wejść w życie 1 lipca tego roku. Problemów nastręczyło jednak wynikające z pandemii zerwanie łańcucha dostaw skłoniły. Jak zaznaczono w oficjalnym komunikacie, odroczenie nie wyklucza wcześniejszego zainstalowania kas rejestrujących.

ROŚNIE KONSUMPCJA PALIW



W pierwszym kwartale 2022 r. – jak podała Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego – zużycie paliw transportowych w Polsce wzrosło o 11 proc. *Gospodarka rosła szybciej niż przed rokiem, zwiększyła się mobilność Polaków, a działania wojenne w Ukrainie spowodowały – wprawdzie krótkotrwały – ale paniczny wykup paliw na stacjach benzynowych w kraju* – głosi komunikat POPIHN. Wśród poszczególnych paliwa najmocniejsza zmiana dotyczy benzyn. Ich konsumpcja osiągnęła poziom 1 649 tys. m sześć., a więc była aż o 22 proc. wyższa niż w I kwartale 2021 r. Olej napędowy z kolei notował wzrost zużycia o 10 proc. i zapotrzebowanie na to paliwo osiągnęło poziom 5 371 tys. m sześć. Sprzedaż autogazu była o 5 proc. wyższa niż rok wcześniej. Jeśli chodzi o uzależnienie krajowego rynku od importu benzyn – co czwarty litr tego paliwa pochodził z zagranicy. Udział importowanego oleju napędowego w całości konsumpcji diesla spadł z 44 proc. w I kwartale 2021 r. do 35 proc. w okresie I kw. obecnego roku.

PLAN POŁĄCZENIA ORLENU I LOTOSU PODPISANY

Spółki uzgodniły i podpisały plan połączenia im jak podało, w zamian za akcje Grupy Lotos akcjonariusze gdańskiej spółki otrzymają akcje powiększonego PKN Orlen. W zamian za 1 akcję Lotosu akcjonariusze tej spółki otrzymają 1,075 akcji PKN Orlen. Jak mówi prezes PKN Orlen, Daniel Obajtek, *bezpieczeństwo energetyczne Polski i jego wpływ na rozwój gospodarczy traktujemy priorytetowo. Dlatego tworzymy silny, zintegrowany koncern, o zdywersyfikowanych przychodach, odporny na niezwykle dynamiczne zmiany w otoczeniu makroekonomicznym. Podobnie jak w przypadku wcześniejszych przejęć realizowanych przez Grupę Orlen, zamierzamy zwiększać wartość połączonej Grupy Lotos, wykorzystując mocne strony obydwu podmiotów. Pomoże nam w tym także współpraca z silnym partnerem, globalnym liderem branży petrochemicznej i największym producentem ropy naftowej na świecie. W efekcie przyczynimy się do moder-*



nizacji i dalszego rozwoju naszego biznesu, jednocześnie zwiększając jego odporność na coraz bardziej niestabilne otoczenie rynkowe oraz budując trwałą wartość dla akcjonariuszy, klientów indywidualnych i lokalnych społeczności. W wyniku fuzji Orlenu i Lotosu udział Skarbu Państwa w połączonym koncernie wzrosnąć ma do ok. 35 proc.

TARCZA ANTYINFLACYJNA PRZEDŁUŻONA

Rzecznik rządu Piotr Muller potwierdził, że rada ministrów planuje przedłużenie rozwiązań, wprowadzonych tzw. tarczą antyinflacyjną dot. obniżki podatku VAT i akcyzy „być może z jakimiś drobnymi korektami” także po 31 lipca na kolejne miesiące. Aktualnie obowiązujące uregulowania w ramach dwóch tarcz antyinflacyjnych kończą się 31 lipca br. Rzecznik przypomniał obniżenie akcyzy już zostało przedłużone do końca lipca. Ponadto pojawia się sugestia obniżenia akcyzy na te obszary, które były do tej pory nią objęte.

Paliwa z uśmiechem



Od hot doga do kaszotto – zmiany w gastronomii na stacjach

Magdalena Robak

Chyba żadnego z czytelników „Na Stacji Paliw” nie trzeba przekonywać o tym, jak ważnym elementem jej działalności są usługi gastronomiczne. Choć stacje w gastronomii się nie specjalizują, to stanowią największy kanał sprzedaży tego typu produktów w punktach niegastronomicznych. Z badania Narodowy Auto Test 2021 wynika, że kawę na stacji kupuje 52,43 proc. ankietyowanych, hot dogi, hamburgery i zapiekanki – 42,31 proc., inne – 20,30 proc., napoje i alkohol – 20,26 proc., artykuły motoryzacyjne – 13,52 proc., prasę – 10,51 proc., artykuły spożywcze – 8,13 proc., a samochód ładuje 0,50 proc. respondentów. Choć dziś trudno wyobrazić sobie tankowanie bez możliwości wypicia kawy czy zjedzenia ciepłej przekąski, nie zawsze tak było – wystarczy, że część z nas przypomni sobie stacje okresu PRL – popularnie zwane „cepeenami” – czy obiekty z początku transformacji ustrojowej. Paweł Grochal, Manager Wild Bean Cafe w bp Polska, zauważa istotność zmian, jakie wystąpiły nawet w samym sposobie myślenia o stacjach - *Wcześniej wydawało się, że stacja benzynowa nie jest miejscem, które może być klimatyczne, przyjemne, gdzie może unosić się aromat kawy i świeżo wypieczonych bagietek czy francuskich rogalików. A ja dodam, że dawniej na stacjach co najwyżej „pachniało” benzyną.*

Swoje pierwsze, drobne kroki gastronomia na stacjach zaczęła stawiać po 1989 roku. W artykule „Rozwój przedsiębiorczości na przykładzie usług gastronomicznych” autorstwa Barbary Kowrygo i Dagmary Stangierskiej ze Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiej-

skiego czytamy, że do rozwoju sektora usług gastronomicznych w Polsce przyczyniło się wejście w życie w 1989 roku ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, a zmiany stylu życia Polaków, którzy ponownie odkryli i docenili możliwość spożywania posiłków poza domem spowodowały, że wzrosła wśród konsumentów popularność nowych lokalizacji usług gastronomicznych. Wśród tych o najwyższym potencjale autorki wymieniają właśnie stacje benzynowe, które zaczęły pełnić także funkcję lokali gastronomicznych i jako takie były i są odwiedzane nie tylko przez osoby zmotoryzowane. W opinii prof. dr hab. Józefa Sali to rozwój gospodarki rynkowej stworzył gastronomii nowe warunki funkcjonowania i rozwoju. W swojej pracy „Marketing w gastronomii” podkreśla on, że w latach 1989–2010 nastąpiły w niej, niemające precedensu w historii, korzystne przemiany pod względem m. in. poziomu świadczonych usług. W mojej ocenie zmiany, jakie zaszły na stacjach, zapoczątkowało wprowadzenie przez nie do swojej oferty hot dogów. Jako pierwszy na wzór oferty dostępnej na stacjach w krajach skandynawskich zrobił to w 1997 roku Statoil (obecnie Circle K). Na stronie concernu czytamy, że początkowo oferta hot dogów była dostępna na dwóch poznańskich stacjach, a następnie w Warszawie. Po tym, jak przyjęto ją entuzjastycznie, została rozszerzona na całą sieć, a w ślad za nią stopniowo poszli również inni operatorzy rynku stacji. Dziś miłośnicy hot dogów mogą wybierać spośród kilku rodzajów bułek, kielbasek (w tym nawet wegańskich) oraz sosów, a hot dog pozostaje

zdecydowanym liderem w kategorii stacyjnych przekąsek – portal bankier.pl podaje, że np. w 2018 roku Orlen na swoich stacjach sprzedał ich aż 48 milionów sztuk. Jak wynika z przeprowadzonego przez Kantar badania, hot dogi dostępne na stacjach Orlenu są też ulubionymi i najczęściej wybieranymi przez Polaków.

Kamieniem milowym, jeśli chodzi o zmiany w organizacji usług gastronomicznych na stacjach i w podejściu do tego segmentu ich działalności, było pojawienie się na nich kącików kawiarnianych. Pierwszymi,



które podjęły wyzwanie zaadaptowania części powierzchni po to, by uczynić z niej miejsce idealne do odpoczynku w czasie podróży, były stacje własne bp. To na nich w roku 2005 otwarto kawiarnie Wild Bean Cafe, które 6 lat później zagościły także na stacjach partnerskich. Od początku działania tych punktów ich oferta była dostosowywana do potrzeb klientów zarówno tych odwiedzających stacje miejskie, jak i tych zatrzymujących się w obiektach zlokalizowanych przy autostradach. - *Stopniowo oprócz oferty świeżo przygotowywanych na stacji kanapek zaczęliśmy wprowadzać gorące przekąski, zapiekanki, kanapki grillowane, a na stacjach autostradowych od lipca 2012 śniadania na gorąco oraz szeroką ofertę obiadową* – mówi Paweł Grochał z bp. Podkreśla on również, że decyzja koncernu wpłynęła na całą branżę, która postanowiła nie stać z tyłu i zaczęła wprowadzać i rozwijać własne koncepty gastronomiczne. I tak np. PKN Orlen w 2008 roku wprowadził początkowo na

stacjach własnych format Stop Cafe (w ciągu czterech pierwszych miesięcy otwarto 380 placówek tego typu), gdzie klienci mogli posilić się słodkimi przekąskami i kanapkami oraz napić się gorących napojów oraz Stop Cafe Bistro serwujące również ciepłe posiłki. A wszystko to z myślą o dostosowaniu oferty gastronomicznej do ogólnoswiatowych trendów, w których stacje oferują coraz większy wybór produktów delikatesowych i coraz szerszy zakres usług.

Na stronie portalspozywczy.pl w artykule Marcina Szczepańskiego czytamy, że nową koncepcję przystajnego sklepu oraz kawiarenek przygotowała od podstaw nowojorska firma CBX. Joseph Bona, szef działu detalicznego CBX w 2009 roku wyjaśniał: - *Wewnątrz staraliśmy się tak zaprojektować sklep, aby skierować jak największą liczbę klientów do kącika gastronomicznego, nowości na stacjach PKN-u.*

Aby zachęcić klientów do konsumpcji, automaty ze świeżo mieloną kawą umieszczono więc blisko wejścia. Centralnym elementem sklepu stał się kącik gastronomiczny z piecem do ciepłych dań oraz bogatą ofertą ciastek i zimnych przekąsek. Na tym jednak nie koniec – w roku 2017 w sklepach należących do sieci stacji paliw Orlen pojawiły się nowe, innowacyjne koncepty stop.cafe i O!Shop, na które złożyła się rozbudowana oferta kącików kawowych i sklepu convenience. Wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań w obszarze gastronomii, architektury stacji oraz pozostałej oferty na niej dostępnej była podyktowana zmianami potrzeb klientów, ich rosnącą świadomością kulinarną i wymaganiami estetycznymi. - *Blisko 10 lat obecności Stop Cafe na rynku polskim pozwoliło nam zbudować silną markę gastronomiczną, która właśnie przyjmuje nowy wymiar. Po raz kolejny udaje nam się wyznaczać trendy w zakresie kompleksowej oferty gastronomicznej, dostosowanej do potrzeb zarówno tradycyjnych, jak i nowoczesnych klientów*

stacji paliw, którzy z coraz większą uwagą podchodzą do kwestii jakości odżywiania – podkreślił Krzysztof Łagowski, ówczesny dyrektor wykonawczy ds. sprzedaży detalicznej w PKN Orlen. Jak czytamy w komunikacie koncernu, na unikatowość oferty stop.cafe złożyły się m.in. pieczywo wypiekane na miejscu według własnych receptur, półprodukty mięsne i sosy oraz świeże dodatki warzywne. W ofercie znalazły się ponadto sałatki, wrapy, zapiekanki i hot dogi przygotowywane z surowców bez dodatku glutaminianów i fosforanów oraz koktajle i soki. Poza pełną ofertą przekąsek i napojów dostępnych w podstawowym formacie nowego konceptu stacje restauracyjne uzupełniono też o szeroką ofertę śniadań oraz dań obiadowych, zupy, makarony również w formie zapiekanej oraz naleśniki z różnymi dodatkami, na słono i na słodko przygotowywane na oczach klientów w otwartej kuchni. Również w ofercie sklepu O!Shop pojawiły się artykuły z oferty gastronomicznej typu Ready-To-Eat – przekąski owocowe i warzywne, oryginalne desery oraz produkty Ready-To-Serve – dania gotowe lub półprodukty przygotowane do konsumpcji w domu lub w biurze. Wild Bean Cafe i stop.cafe to oczywiście nie jedyne koncepty gastronomiczne, które są obecne na stacjach paliw i które zrewolucjonizowały ten rynek – np. sieć stacji Shell rozwija markę Shell Cafe, stacje w barwach Moya – format Caffè MOYA, stacje Avia – format Eat&Go, a stacje Lotosu – koncepty Cafe Punkt i Stacja Smaku Cafe Punkt. Grupa Lotos ponadto w roku 2015 jako pierwsza sieć stacji paliw uruchomiła pierwszą restaurację Subway. Obecnie, jak wynika z informacji Biura Prasowego Grupy Lotos, sieć posiada 48 restauracji Subway na stacjach miejskich i stacjach typu MOP, które generują największe przychody ze sprzedaży oferty gastronomicznej. Specjaliści z Biura Prasowego Grupy Lotos zapytani o to, czym różni się dzisiejsza gastronomia na stacjach od tej sprzed lat podkreślają: - *Obecnie klient korzystający ze stacji paliw coraz częściej*



► wymaga nie tylko nowego smaku hot doga i wysokiej jakości kawy, ale świeżych przekąsek i dań przygotowywanych na życzenie, na jego oczach. Obecna gastronomia to wydzielone miejsce do przygotowania, ekspozycji, sprzedaży i konsumpcji. Zmiany w ostatnich 10 latach to również inwestycje w najlepsze urządzenia, zapewnienie ciągłości sprzedaży i powtarzalności produktów przez szybki i sprawny serwis, to wsparcie dostawców i producentów (w rozwój produktów dostosowanych do segmentu stacji paliw). Odpowiednio zbudowana oferta gastronomiczna to element, który decyduje o atrakcyjności danej lokalizacji i decyzji klienta, ale również element lokalizacji i przywiązania się do danej marki, co obecnie jest dużą wartością. Rozwijamy i dbamy o ten obszar, aby nasi klienci kontynuowali podróż ze swoją ulubioną kawą czy przekąską. Oferta gastronomiczna to ważny biznes dla każdej sieci stacji paliw.

Czytelnicy niniejszego kwartalnika doskonale wiedzą już, że gastronomia na stacjach to nie dania wyłącznie typu fast food, a już na pewno nie junk food. Nawet najbardziej wymagający klienci znajdą na nich posiłki, które zadowolą ich wyrafinowane gusta. Dziś można na nich przecież spożyć pełnoprawne śniadania (np. bagietki z gęsiną, konfiturą z cebuli i musztardą z ciemnego piwa pochodzące z linii „Selekcja Makłowicz” i serwowane na stacjach bp), obiady (np. takie specjały, jak pierogi z kurkami, łososia pieczonego w sosie cytrynowo-maślanym na warzywnym kaszotto czy naleśniki w wydaniu słodkim i wytrawnym) i kolacje (np. warzywnego burgera). Stacje prześcigają się też w sposobach personalizacji ofert, stoją frontem do klienta, dbając o świeżość i jakość serwowanych przekąsek i dań. Nieodłącznym i bardzo ważnym elementem ich działalności jest również sprzedaż kawy – flagowego i wysokomarżowego produktu, który zagościł na nich na dobre. Andrzej Kondys, dyrektor ds. operacyjnych Moya, członek zarządu Anwim S.A. przyznaje, że w koncep-

cie gastronomicznej sieci to właśnie kawa jest tym produktem, który klienci kupują najchętniej. Mają oni do wyboru pięć rodzajów kawy, parzonej w samoobsługowym automacie ze słynącej ze wspaniałego smaku i aromatu kolumbijskiej arabiki. Na wysoką jakość kawy i urządzeń przeznaczonych do jej przygotowania stawia się także w punktach Wild Bean Cafe, w których – w opinii Pawła Grochala – każdy ekspres do kawy kosztuje tyle ile dobry samochód. Podkreśla on, że to właśnie kawa jest najważniejszym wyróżnikiem w ofercie kawiarni, a ci klienci, którzy mają więcej czasu mogą ją nawet wypić w filiżance. Paweł Grochal dodaje również, że: - *Jako jedyni w kanale stacji benzynowych od wielu lat bezpośrednio podajemy kawę klientowi, a nie odsyłamy go do samoobsługowego automatu.*

bp jako pierwsze wprowadziło też do części stacji profesjonalne ekspresy kolbowe i stacje w tych barwach

jako jedne z niewielu oferują klientom możliwość wyboru ziarna do kawy oraz rodzaju mleka. W ostatnim czasie, w wyniku przeprowadzonych badań i analiz koncern zdecydował się również na dopasowanie ziarna do tzw. Profilu smakowego polskiego konsumenta. Paweł Grochal w wypowiedzi udzielonej „Na Stacji Paliw” wyjaśnia: - *Mnogość cech i aromatów jest niezwykle szeroka i głęboka dlatego przy analizie preferencji posiłkowaliśmy się tzw. kołem smaków i aromatów kawy. Poszczególne aromaty i profile doznań smakowych zostały opisane przez specjalistów w celu odróżnienia różnych rodzajów kawy i sposobów prażenia. Aromat i smak są głównymi czynnikami wpływającymi na preferencje konsumentów. Po przeprowadzonych z udziałem specjalistów, badaniach i tzw. cuptestingach wybór padł na ziarno Intenso, które odzwierciedla preferencje naszych Klientów, oczekujących od kawy mocy, aromatu i intensywnego kawowego smaku.*



bp od 5 lat prowadzi także program „Barista” i w jego ramach zatrudnia wielu sprzedawców, którzy uczestniczą w szkoleniach dla baristów, którzy potrafią ręcznie spienić mleko i ozdobić powierzchnię kawy wzorkiem sztuki Latte Art.

Tym, co na przestrzeni lat zmieniło się w segmencie gastronomicznym stacji, jest także bardzo duże zróżnicowanie jej oferty, które jest odpowiedzią na wielorakość potrzeb klientów. Wraz z pojawieniem się mody na niejedzenie mięsa, rosnącym zainteresowaniem żywnością wegańską i wegetariańską oraz wskutek wzrostu świadomości Polaków w obszarze zdrowego stylu życia stacje zaczęły modyfikować menu swoich bistro czy restauracji. Wprowadziły więc do niego hot dogi zawierające wegańskie parówki i wrap falafle, wegańskie i wegetariańskie panini, ciabatty, bagietki, kanapki, sałatki – np. na bazie „roślinnego kurczaka”, itp. Andrzej Kondys z Anwimu m.in. właśnie w tym obszarze widzi potencjał stacyjnej gastronomii: - *Oferta stacji paliw, a w szczególności konceptów gastronomicznych, zawsze podąża za potrzebami klientów, które nieustannie się zmieniają. Współczesny konsument większą uwagę przykładą do zdrowego trybu życia, dlatego menu w przystajacych konceptach gastronomicznych będzie poszerzało się o produkty zdrowe, wegetariańskie i wegańskie, a także alternatywne dla produktów o wysokiej zawartości cukru. Co więcej, oferta będzie ewoluowała pod kątem większego zróżnicowania dla różnych grup klientów. Oferta dla każdego i na każdą porę dnia. Lżejsze dania i przekąski na śniadania przy kawie, oferta dla dzieci czy o obniżonej zawartości tłuszczu. To lepsze dostosowanie się do klienta oznacza również większy wybór dodatków pozwalających przyrządzić ulubioną kawę, takich jak syropy, cynamon, kakao czy brązowy cukier. Kolejnym trendem, który będzie determinował rozwój konceptów gastronomicznych przy stacjach paliw, jest lepsze dostosowanie się do potrzeb lokalnego klienta. Nie możemy*

zapominać także o ekologii, która dla współczesnego konsumenta jest również istotna. Dlatego produkty będą pozbawiane plastikowych opakowań, a proces ich przyrządzania będzie mniej energochłonny. Generalnie, wyższe standardy jakościowe i produkty bardziej naturalne, zdrowsze, o niższej zawartości tłuszczu oraz cukrów to kierunek zmian w konceptach gastronomicznych przy stacjach paliw.

Poza tym, że stacje oferują zdrowsze wersje dań, dbają również o to, by posiłki były przygotowywane na miejscu ze świeżych produktów dostarczanych przez lokalnych dostawców, doskonale smakowały, były wyszukane i co nie jest bez znaczenia – były estetycznie podane. Jak trafnie ujął to Paweł Grochal: - *To już nie jest tylko wybór między hot dogiem a zapiekanką. One oczywiście nie zniknęły, ale stacje oferują klientom dużo więcej. Jest to możliwe dzięki analizie potrzeb konsumentów, odpowiedniemu przeszkoleniu personelu oraz wyposażeniu stacji w pełnowymiarowe kuchnie i wysokiej klasy sprzęt taki jak choćby: saladiery do przechowywania świeżych komponentów, płyty grillowe, grille kontaktowe, piece konwekcyjne, piece hybrydowe, wyciskarki do cytrusów, naleśnikarki, frytkownicy, podgrzewacze rolowe i opiekacze. To, co dziś zmienia się w stacyjnej gastronomii, to także jej otwarcie się na różne sposoby dotarcia (dosłownie) do klienta. I tak bp jako pierwsze w Polsce uruchomiło w maju 2020 r., w Krakowie, w ramach programu pilotażowego, domowe dostawy artykułów z Wild Bean Cafe za pomocą aplikacji Uber Eats. Koncern wdrożył także wspólny projekt z Too Good To Go, mający na celu ograniczenie marnowania żywności. bp także jako pierwsza sieć paliwowa stała się też partnerem Glovo i Pyszne.pl. Nie pozostając w tyle za konkurencją również Circle K wprowadziło możliwość skorzystania w wybranych miastach z usługi Click&Collect, polegającej na zamawianiu online wybranych produktów i odbieraniu ich na stacji*

w czasie wskazanym przez klienta (w ofercie znalazły się m. in. hot dogi, kawa oraz podstawowe produkty spożywcze, takie jak pieczywo, jaja, nabiał, napoje, słodczyce).

Pisząc o zmianach, jakie zachodziły w segmencie gastronomicznym stacji, nie sposób nie wspomnieć o tym, jaki wpływ na nią wywarł czas pandemii. Stacje przynajmniej w początkowym okresie jej trwania zmuszone zostały do znaczącego zredukowania sprzedaży. Np. Caffè Moya w trakcie obowiązywania najbardziej restrykcyjnych obostrzeń wyłączyły ofertę przygotowywanych na miejscu produktów świeżych (kanapki i zapiekanki), a poprzestały na sprzedaży kawy, hot dogów oraz produktów gotowych, pakowanych. Dania typu stripsy, pizza czy frytkina stacjach tej sieci były także sprzedawane, ale podawano je wyłącznie na wynos – te ostatnie dodatkowo w formie całkowicie zamkniętej. Wprowadzone przez stacje zmiany nie pozostały oczywiście bez wpływu na wielkość sprzedaży pozapaliwowej. W kwietniu 2020 r. na łamach „Parkietu”, w artykule Tomasza Furmana czytaliśmy, że Unimot, który wprowadził na polski rynek stacji paliw markę Avia, największe tąpnięcie zaobserwował właśnie w ofercie gastronomicznej, gdzie sprzedaż na początku pandemii spadła nawet do 90 procent. Wydaje się, że to właśnie pandemiczny czas ograniczeń i obostrzeń uwypuklił znaczenie, jakie dla funkcjonowania stacji ma gastronomia. Andrzej Kondys słusznie zauważa: - *Stacje paliw są dziś wielobranżowymi centrami usług. Klienci chcą przy okazji zatankowania pojazdu mieć możliwość odpoczynku przy smacznej kawie i ciepłym posiłku. Z punktu widzenia biznesu stacyjnego – jest to bardzo ważny obszar generujący coraz wyższe dochody. O ile marże na paliwach są dzisiaj na niskich poziomach, tak rentowność gastronomii nie zmniejsza się. Obszar ten zyskuje coraz większe znaczenie w rozwoju biznesu branży stacji paliw.*

Przed nami bolesne wakacje? Obyś żył w ciekawych czasach...

dr Jakub Bogucki

To, co zwykle się uważać za niezbyt przyjemne zakłęcie chyba materializuje się na naszych oczach. Rok 2022 rozpoczął się nadzieją na spokojne wychodzenie z pandemicznego impasu, który jednak już w lutym stracił na znaczeniu wskutek rosyjskiej inwazji na niepodległą Ukrainę. Z naszej europejskiej perspektywy to wydarzenie jest kluczowe także w sensie gospodarczym, bo zmienia zdecydowanie nasze energetyczne relacje z Rosją i innymi krajami które mogłyby zastąpić jej miejsce w naszym surowcowym imporcie.

Z drugiej strony nasza europejska perspektywa może być nieco uboga biorąc pod uwagę to, co dzieje się chociażby w Chinach. Państwo Środka zмага się cały czas z konsekwencjami COVID-19 i wprawdzie w regionie szanghajskim udaje się już rezygnować z obostrzeń i wprowadzać normalne zasady funkcjonowania społecznego, ale kolejnym ośrodkiem z epidemicznymi problemami staje się region stołeczny i tym samym pełny powrót do stabilności na rynku chińskim odwleka się ponownie.

Jeśli chodzi o rynek polski, to także trudno mówić o łatwo przewidywalnej sytuacji w najbliższym czasie. Już zobaczyliśmy nigdy wcześniej nie pojawiające się 7-złotowe poziomy cen dwóch paliw podstawowych, a dla benzyny 98-oktanowej zupełnie realne stają się ceny z przedziału powyżej 8 zł za litr. Wszystko to dzieje się tuż przed wakacyjnym szczytem zapotrzebowania na paliwa ze strony odbiorców indywidualnych.

Pewną formą koła ratunkowego dla polskich tankujących jest obowiązująca jeszcze w momencie pisania tekstu tarcza antyinflacyjna w jej dotychczasowym kształcie. Mamy zredukowany podatek VAT i akcyzę, które razem stanowią kilkudziesięciogroszową obniżkę w stosunku do normalnego opodatkowania – gdyby tego zabrakło, nasza sytuacja byłaby analogiczna jak wielu krajach ościennych, jak Czechy, Słowacja czy Litwa gdzie ośmiozłotowe ceny litra są już codziennością

Interesujące w kontekście wysokich cen paliw jest to, że nie zmniejsza nam

się konsumpcja. Jak donosi Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) w pierwszym kwartale tego roku zużycie paliw transportowych wzrosło o prawie 11 proc. jeśli chodzi o benzyny, których drożyzna w ostatnich dniach jest szczególnie odczuwalna. Konsumpcja była o 22 proc. wyższa niż w pierwszym kwartale minionego roku.

Rośnie także zapotrzebowanie na autogaz w stosunku rok do roku jest tutaj lepiej o 5 proc, a jeśli chodzi o olej napędowy – zapotrzebowanie na diesel skoczyło o 10 proc.

	Pb98	Pb95	ON	LPG
maj 2021	5,58	5,26	5,19	2,36
czerwiec 2021	5,65	5,34	5,27	2,30
lipiec 2021	5,93	5,64	5,42	2,48
sierpień 2021	5,99	5,74	5,43	2,68
wrzesień 2021	5,99	5,78	5,55	2,80
październik 2021	6,09	5,90	5,90	3,12
listopad 2021	6,28	6,01	6,01	3,30
grudzień 2021	6,20	5,90	5,92	3,30
styczeń 2022	6,02	5,76	5,81	3,12
luty 2022	5,56	5,29	5,35	2,70
marzec 2022	6,89	6,56	7,18	3,48
kwiecień 2022	6,81	6,47	7,16	3,67
maj 2022	7,40	7,02	7,29	3,67

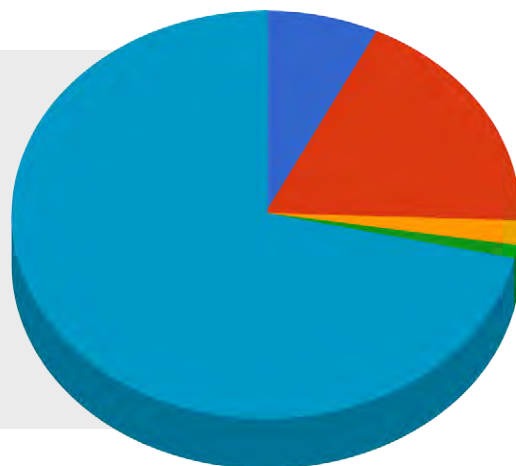
Zmiany, z którymi mamy do czynienia na polskim rynku, jeśli chodzi o wysokość cen i szybkość ich zmieniania pokazuje nam, w żaden sposób nie jeste-

śmy jako tankujący zabezpieczeni przed rynkowymi trudnościami i kryzysowy czas dopiero zaczyna nas dopadać. Jest to szczególnie interesujące z punktu wi-

dzenia operatorów stacyjnych, bo paradoksalnie – mimo wysokich cen marża wcale nie jest duża, a jeśli chodzi o ostatnie tygodnie to wręcz minimalna. ▶

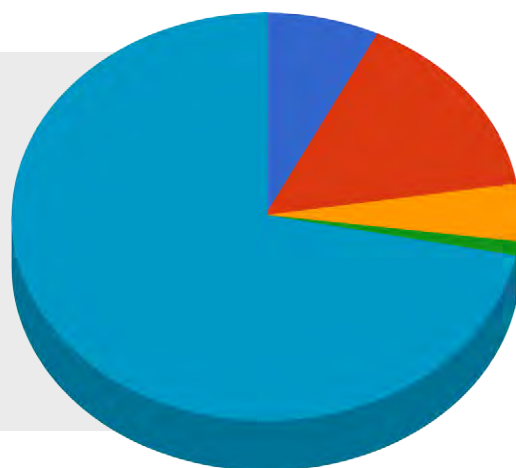
Składniki ceny detalicznej Pb95

● podatek VAT	0,56 zł	(7,3%)
● opłata akcyzowa	1,41 zł	(18,3%)
● opłata paliwowa	0,15 zł	(1,9%)
● opłata emisyjna	0,08 zł	(1%)
● cena hurtowa w rafinerii	5,5 zł	(71,4%)



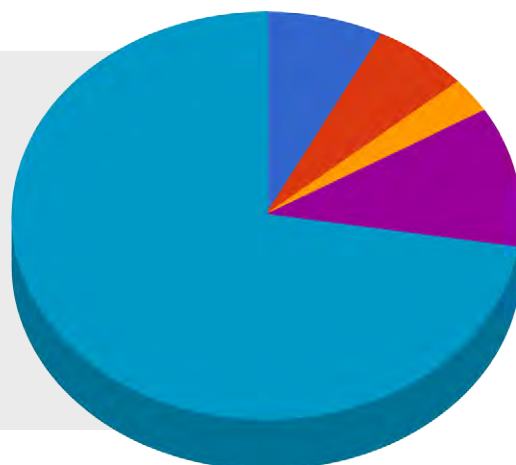
Składniki ceny detalicznej ON

● podatek VAT	0,53 zł	(7,3%)
● opłata akcyzowa	1,1 zł	(15,2%)
● opłata paliwowa	0,33 zł	(4,6%)
● opłata emisyjna	0,08 zł	(1,1%)
● cena hurtowa w rafinerii	5,2 zł	(71,8%)



Składniki ceny detalicznej LPG

● podatek VAT	0,27 zł	(7,5%)
● opłata akcyzowa	0,22 zł	(6,1%)
● opłata paliwowa	0,1 zł	(2,8%)
● marża detaliczna stacji	0,4 zł	(11,1%)
● cena hurtowa w rafinerii	2,6 zł	(72,4%)





► Nie wiadomo na razie, jak długo może potrwać podobna sytuacja, ale prognozy na okres tegorocznych wakacji są nadal optymistyczne – paliwa mogą drożeć, bowiem nie znikają nam czynniki odpowiedzialne za ich dotychczasową wyższą cenę. Wcale nie powinno nas zatem w drodze na Mazury czy w Bieszczady dziwić, że zobaczymy benzynę po 8 zł/l czy więcej – bo cały czas nasze życie gospodarcze znajduje się w złowrogim cieniu rosyjskiej inwazji na Ukrainę, która oprócz tego, że jest tragedią dla

ludzi, to stanowi także moment przełomu, który zmienia gospodarcze konfiguracje całego świata bardziej niż mogło się początkowo wydawać.

Przy obserwacji dynamicznych zmian rynku paliwowego – także w przededniu tegorocznych wakacji pytaniem, które nasuwa się nieodparcie jest to: „Ile musi kosztować paliwo, aby Polacy przestali tankować”? Doświadczenie ostatnich lat pokazuje, że coś takiego jak „psychologiczna grani-

ca” jak na razie nie istnieje, a na pewno nie wpływa bardzo mocno na konsumenckie decyzje. Ani pięcio-, ani sześć-, ani nawet siedmioletowy próg nie powstrzymał Polaków przed użytkowaniem pojazdów, a obecne dane o konsumpcji pokazują że teraz też wcale się na to nie zanoszą. Czy to wynik entuzjazmu dla motoryzacji, zawodności czy niedostępności tańszego transportu publicznego czy też innej przyczyny – tą kwestię pozostawmy tu bez odpowiedzi. ■

Polski rynek jest gotowy na zerwanie z importem ze Wschodu

Jaka przyszłość czeka polski rynek LPG po wstrzymaniu dostaw z Rosji i czy krajowa infrastruktura jest gotowa na pełną dywersyfikację dostaw?
Na pytania redakcji Na Stacji Paliw odpowiada Sylwester Śmigiel, dyrektor generalny SHV Gas Supply&Risk Management, były prezes Gaspol S.A.



Spółka Gaspol zdecydowała się na wstrzymanie importu LPG z Rosji. Czy to decyzja kierownictwa spółki w Polsce czy centrali grupy SHV?

Sylwester Śmigiel: Gaspol od samego początku ściśle współpracował z centralą SHV Energy w Holandii – możemy powiedzieć, że jest to decyzja wynikająca z wartości i wyborów etycznych, które są wspólnie prezentowane przez SHV Energy i Gaspol. Warto podkreślić, że nasza perspektywa jako kraju przyfrontowego jest inna,

bardziej wyrazista. Pamiętajmy, że Polska przyjęła na siebie ogromny ciężar wsparcia uchodźców, ale też udział rosyjskiego gazu płynnego w naszym kraju jest najbardziej znaczący w Unii Europejskiej.

Gaspol zarządza terminalem przeładunkowym LPG w Gdańsku. Może Pan powiedzieć coś więcej na temat jego infrastruktury – jakie są dostępne pojemności magazynowe, możliwości przeładunku i odbioru gazu z Gdańska (kolej i transport kołowy)?

S.Ś: Technologiczne możliwości załadunku sięgają nawet 1,2 mln ton rocznie. Odbiór gazu odbywa się na kolej i autocysterny, proporcje są zmienne, zależnie od zapotrzebowania rynkowego na poszczególne produkty i dostępności środków transportu i sytuacji logistycznej w porcie gdańskim, który obsługuje znaczny przepływ innych towarów – np. kontenerów i węgla.

Jak obecnie wygląda struktura importu za pośrednictwem terminala w Gdańsku – udział czystego propanu i autogazu?

S.Ś: Dokładna struktura produktowa importu jak już wcześniej wspominałem jest uzależniona od zapotrzebowania naszych klientów. Komponujemy produkty tak, aby były zgodne z oczekiwaniami zamawiających oraz sezonową zmiennością popytów. W zdecydowanej większości są to frakcje czystego propanu i butanu, które oferujemy odbiorcom oraz komponujemy z nich mieszaniny na potrzeby rynku butlowego, autogazu oraz przemysłu. Port gdański umożliwia wpływanie statków wszystkich typów (ładunki w temperaturze otoczenia, współschładzane, w pełni schładzane), do ładowności ok. 10kt, z możliwością dostarczania, rozładowywania wszystkich produktów LPG.

Rząd zapowiada koniec zakupu surowców energetycznych z Rosji do końca roku. Ma to też dotyczyć LPG.

Czy polski rynek autogazu będzie w stanie w całości przestawić się na inne kierunki dostaw? Czy brany pod uwagę jest import koleją z Zachodu?

S.Ś: Trzy czwarte polskiego rynku LPG to autogaz, dlatego w pełni zrozumiałe jest pytanie o wpływ eliminacji ►

- ▶ dostawców rosyjskich na ceny na stacjach paliw. Wzrost cen LPG na stacjach po wybuchu wojny nie wynikał ze zmiany struktury zaopatrzenia. Cena podążała za notowaniami ropy naftowej, LPG jako produkt pochodny ropy naftowej jest częścią tego procesu. Dlatego nietrafiony jest naszym zdaniem argument tych wszystkich, którzy twierdzą, że ceny autogazu drastycznie wzrosną po zamknięciu źródła importu ze Wschodu. W naszym przekonaniu relacja ceny LPG do ceny benzyny i oleju napędowego pozostanie bez znaczących zmian.

Uniezależnienie od paliw z Rosji jest zgodne z polskim interesem państwowym i ekonomicznym – nie można dłużej opierać polityki gospodarczej na dostawcy, za którym stoi państwo posługujące się przemocą i szantażem i nie respektujące żadnych cywilizowanych zasad w obrocie międzynarodowym. Polski rynek jest już gotowy na zerwanie z importem ze Wschodu – mówimy to niemal od początku agresji Rosji na Ukrainę, a działamy w tym zakresie od lat, konsekwentnie dywersyfikując strukturę zaopatrzenia i infrastruktury rozlewni i terminali. Transport kolejowy z Zachodu z portów ARA funkcjonuje bez przeszkód, w przeszłości zdarzało nam się także uruchamiać kierunek południowy, włoski. W praktyce dominować będzie zapewne transport kołowy, którego intensywność może być znacząco zwiększona względem obecnej.

Jakie są możliwe kierunki dostaw LPG do Polski drogą morską – czy poza obecnymi źródłami, czyli Szwecją i Wielką Brytanią, Bałtyk daje jeszcze jakieś inne opcje? Czy są jakieś ograniczenia techniczne w zakresie tonażu statków jakie mogą wpłynąć do polskich portów? Czy w przypadku gazu jest np. opcja przeladunku w Cieśninach



Duńskich w modelu jaki dla oleju napędowego wdraża w życie Grupa Unimot?

S.Ś: Gaspol importuje gaz przez należący do SHV terminal w Karlshamn przede wszystkim z USA, ale też z Norwegii i innych państw Europy Zachodniej.

Istnieją techniczne ograniczenia statków wpływających do naszych portów. Gdynia i Szczecin dopuszczają jedynie statki z ładunkiem w temperaturze otoczenia (ciśnieniowe), o ograniczonym zanurzeniu i długości, szczególnie warto sprawdzić u operatorów tych terminali. W Szczecinie w zimie możliwe są problemy z załadunkiem Odry, maksimum operacyjne ok. 3 kt dla pojedynczego statku. Gdańsk obsługuje statki wszystkich typów (ładunki w temperaturze otoczenia, współschładzane, w pełni schładzane), maksimum operacyjne ok. 10kt.

Odnosnie przeladunku w Danii – w sytuacji gdy infrastruktura portowa nie pozwala na przyjęcie dużego statku, bywa dopuszczony przeladunek STS na mniejsze jednostki bez zawijania do portu (ship-to-ship). Na świecie jest to powszechna procedura stosowana np. w Grecji, Indiach, Afryce w miejscach określonych przez miejscowe władze.

Czy obecność w Grupie SHV zwiększa możliwości zakupowe? Czy Gaspol może liczyć na wsparcie w ramach międzynarodowej grupy handlowej?

S.Ś: SHV jest wiodącym podmiotem z tej branży – nasza pozycja zakupowa i pozycja w portach jest dzięki temu mocna. Wsparcie globalnego branżowego właściciela jest bezcenne w sytuacji, z którą mierzymy się obecnie. W strukturze SHV Energy działa wyspecjalizowana spółka Supply and Risk Management z siedzibą w Paryżu, której zadaniem jest zapewnienie dostaw paliwa dla spółek z grupy w tym dla Gaspolu. Jak już podawaliśmy publicznie od 1 czerwca obejmę stanowisko jej prezesa po przeszło 20 latach pracy na stanowisku Dyrektora Generalnego Gaspolu. Nowym prezesem Gaspolu będzie natomiast Ewa Gawryś-Osińska, która przez ostatnie 3 lata była odpowiedzialna za skandynawską spółkę Primagaz, zarządzającą wspomnianym wcześniej terminalem Karlshamn. Mogę więc powiedzieć, że bezpieczeństwo energetyczne polskiego rynku w zakresie LPG będzie tylko rosło, bo stoją za nim ludzie, którzy dobrze rozumieją specyfikę naszego rynku. ■

Pierwszy robot-kelner na stacji paliw

Gabriela Kozan

W grudniu 2021 roku pierwszych klientów restauracji na stacji paliw we Wrześni obsłużył robo-kelner. Bez wątpienia rozwiązania z zakresu sztucznej inteligencji zaczynają rewolucjonizować gastronomię. Wprowadzane roboty użytkowe mogą przejąć część obowiązków kucharzy, kelnerów czy barmanów i ewidentnie podbijają restauracje, wspierając ich pracę w wielu krajach.

Rewolucja przychodzi z Azji, głównie z Chin – pierwsze automatyczne maszyny gastronomiczne wykorzystywane są do podawania potraw oraz przygotowywania i serwowania drinków. W przyszłości tego typu urządzenia mogą przejąć wszystkie zadania wykonywane dotychczas przez pracowników kuchni czy serwisu w restauracjach.

Dostępne na rynku rozwiązania służą już do automatycznego nalewania zimnych napojów. Roboty automatycznie pobierają kubki i je napełniają, a w międzyczasie wysyłają informację do systemu bazodanowego, raportując wielkość, intensywność i warunki sprzedaży. Sama sprzedaż może odbywać się tradycyjnie – na stanowiskach kasowych, ale mogą też współpracować z kioskami samoobsługowymi. W naszych warunkach prawnych roboty sprawdzą się na razie wyłącznie w sprzedaży napojów bezalkoholowych, w tym kawy, bowiem roboty nie mają możliwości weryfikacji pełnoletniości zamawiającego.

Proces automatyzacji pracy w branży gastronomicznej postępuje i jesteśmy tego świadkami. Możliwe, że roboty będą w stanie przejąć czynności przygotowywania bardziej skomplikowanych posiłków, ale na razie większe

szanse są przed robotami kelnerskimi, które dostarczają zamówienia do stolika. Maszyny, dostępne już coraz większej liczby marek, najczęściej z Dalekiego Wschodu, są wyposażone w prostego asystenta głosowego, który udziela odpowiedzi na podstawowe pytania, a dzięki czujnikom zbliżeniowym potrafi rozpoznawać i omijać przeszkody na swojej drodze. Rozwiązania w poruszaniu się robotów po zatłoczonych przestrzeniach restauracji przypominają działaniem coraz popularniejsze w polskich domach roboty sprząające (odkurzacze).

Maszyny kelnerskie sprawdzą się wszędzie tam, gdzie potrzeba na raz szybko wydać wiele posiłków, robot może z powodzeniem przenieść kilka talerzy, niektóre maszyny mają maksymalny udźwig rzędu ponad 20 kg. Roboty po części mogą więc zautomatyzować obsługę kelnerską, a dzięki dużemu udźwigowi mogą realizować kilka zamówień jednocześnie i odciążyć pracowników restauracji.

Co umięją roboty i jak je wykorzystać? Pierwszym rodzajem pracy, w którym roboty już teraz znajdują „zatrudnienie”, jest obsługa kelnerska. Akceptację takich „kelnerów” wspiera innowacyjny design oraz system komunikacji i nawigacji. Robot może powitać klientów



restauracji, doprowadzić ich do stolika, przyjąć i dostarczyć zamówienie, a dzięki wielu wbudowanym półkom na tacy w trakcie jednego kursu po sali może dostarczyć posiłki do wielu stolików. Po zjedzonym posiłku przez gości roboty mogą odebrać tace i odwieźć je do stanowiska mycia.

Komunikacja z robotem może odbywać się za pomocą smartwatcha lub innego, dowolnego urządzenia z podłączeniem do Internetu. Także przy pomocy tabletów goście mogą zamawiać posiłki, które po przygotowaniu przez kuchnię, zostaną przy pomocy e-kelnera dostarczone do stolika.

Robot kelner posiada wbudowane głośniki, dzięki którym może komunikować się z gośćmi, niektóre modele posiadają duże ekrany, które mogą posłużyć jako przestrzeń do wyświetlania materiałów promocyjnych i informowania o specjalnych zestawach lub daniu dnia. ▶

► Choć zadaniem robotów kelnerskich ma być przede wszystkim usprawnienie pracy restauracji, to na początku ich „kariery” mogą dostarczyć klientom nowych doświadczeń i działać jako chodząca reklama. Goście ciekawi nowej technologii i kontaktu ze sztuczną inteligencją chętniej skorzystają z nowej formy obsługi. Oswajanie się z nową technologią będzie też sprzyjać jej popularyzacji i upowszechnieniu na razie dość jeszcze egzotycznych form obsługi. Dla właścicieli restauracji, ale i stacji paliw rozpoczynająca się właśnie era robotyzacji będzie również sposobem poradzenia sobie z poważnymi brakami kadrowymi. Roboty, które po jednym ładowaniu mogą pracować wiele godzin z pewnością zoptymalizują pracę każdego lokalu.

Trzeba być przygotowanym na to, że rozwój branży sztucznej inteligencji, może sprawić, że podobnych maszyn w najbliższym czasie może przybywać. Na razie jest jeszcze zbyt wcześnie, aby roboty zastąpiły człowieka w obsłudze klientów barów i restauracji, ale branża jest żywo zainteresowana technologią tego typu.

Według firmy badawczej Research And Markets wartość globalnego rynku robotów autonomicznych do 2024 roku wzrośnie do blisko 12 mld USD. W najbliższych latach ma się on rozwijać w tempie blisko 14 proc. w skali roku. ■



Roboty na stacji Shell we Wrześni

Pod koniec 2021 r. sieć stacji benzynowych – Shell wprowadziła jako pierwsza w Europie nowoczesne roboty jeżdżące. Klienci odwiedzający stację Shell w miejscowości Września w woj. wielkopolskim od kilku miesięcy są obsługiwani przez pracowników i maszyny. Jeżdżące roboty witają gości, informują o aktualnych promocjach oraz dostarczają ciepłe posiłki. Robot może dostarczyć posiłki 4 osobom jednocześnie i zachęcać do skorzystania z części gastronomicznej na stacji. Urządzenia zostały bardzo dobrze przyjęte przez klientów. Ich wygląd przypominający kotka oraz specjalny system głosowy wywołują pozytywne reakcje nie tylko wśród najmłodszych gości, ale również wśród tych starszych klientów stacji.

Czy są plany, że roboty pojawią się na innych stacjach? Jeśli tak, to jaki segment (stacje autostradowe/miejskie) byłby brany pod uwagę?



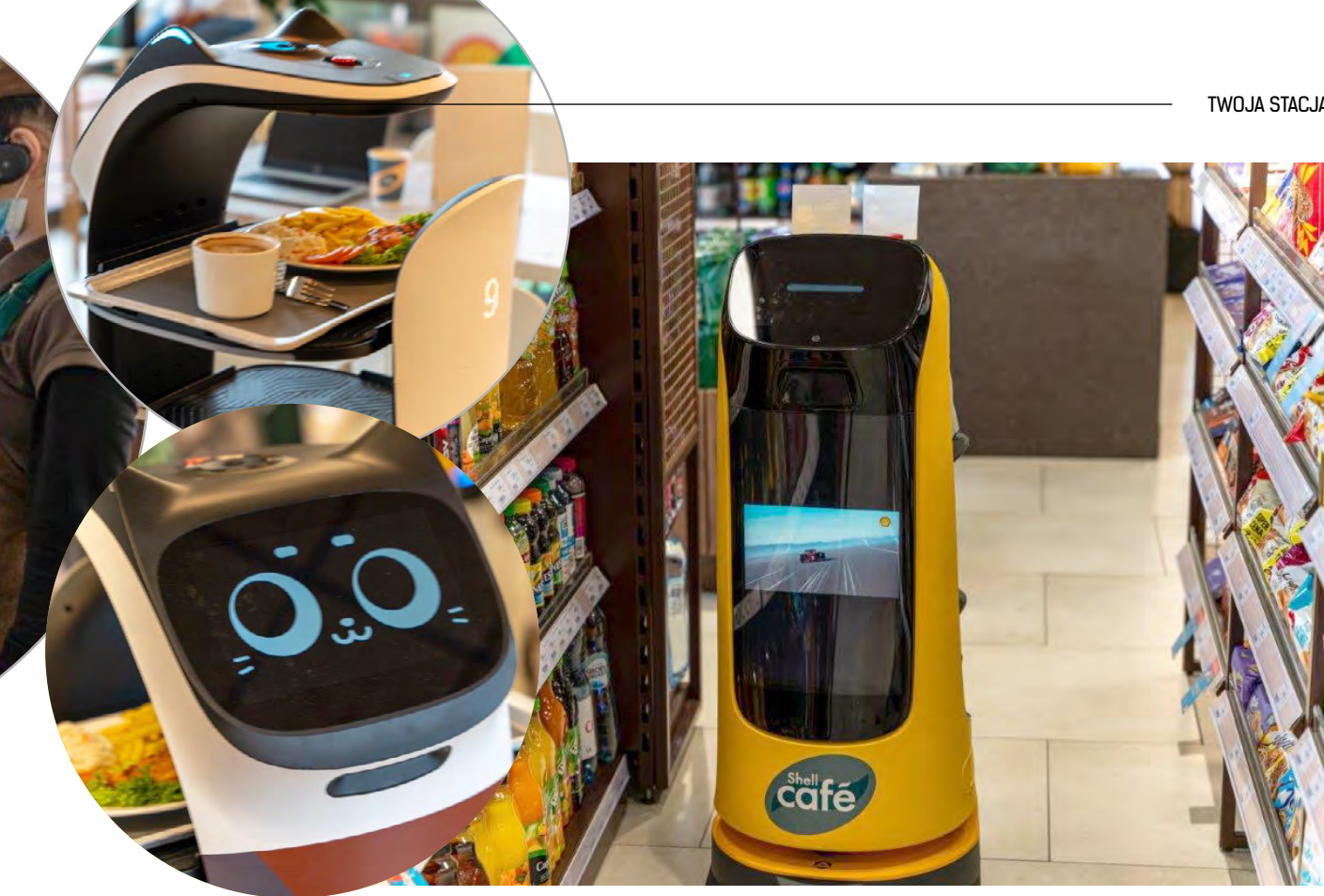
Mikołaj Pawlak, starszy partner kategorii Shell Caf w Shell Polska:

Obecnie jesteśmy w fazie testów, decyzje w tej kwestii będą podejmowane w najbliż-

szych tygodniach. Na bazie dotychczasowych doświadczeń i obserwacji z pewnością możemy stwierdzić, że projekt robotów na stacjach Shell wygląda atrakcyjnie, potrzebujemy jednak czasu, aby wprowadzić standaryzowane rozwiązanie. Jako firma dbamy o rozwój i wysoki poziom obsługi klienta, nieustannie poszukujemy innowacyjnych rozwiązań, które możemy wprowadzać na naszych stacjach. Jako przykład mogą posłużyć uruchomienie punktów szybkiego ładowania IONITY lub wprowadzenie kompleksowej oferty gastronomiczno-kawiarnianej – konceptu Shell Café.

Czy obsługa stacji pozytywnie ocenia obecność robotów? Czy ich obsługa jest intuicyjna, o ile „wyręczają” pracowników w obsłudze?

Naszym celem jest znalezienie takich rozwiązań, które pozwolą odciążać pracowników stacyjnych w codziennych obowiązkach, i pozwolą im poświęcić więcej czasu na obsługę klientów. Stąd pomysł wprowadzenia robotów. Roboty na naszych stacjach nie zastępują pracowników, lecz podnoszą komfort i bezpieczeństwo ich pracy. Do tej pory oferta table service nie była obecna na naszych stacjach, dzięki robotom rozszerzyliśmy ją o tę funkcjonalność, nie dokładając obowiązków obsłudze. Chcemy, aby w przyszłości roboty sprzątały, myły podłogi i dezynfekowały stoliki. Prowadzimy również prace nad możliwością składania zamówień przy stoliku, i późniejszego opłacania tych zamówień właśnie za pośrednictwem robota. Chcemy również, aby dostarczały nam one informacji statystycznych i analitycznych pod kątem ich efektywności czy liczby obsłużonych klientów.



Na ile klienci (w różnych przedziałach wiekowych) zwracają uwagę na obecność robotów na stacji. Który z robotów: informacyjny czy kelner jest odbierany lepiej przez konsumentów?

Klienci zareagowali bardzo pozytywnie na obydwie roboty, traktując je jako atrakcję, chętnie wchodząc z nimi w interakcję. Najbardziej spontanicznie zareagowały oczywiście dzieci. Klienci często robią sobie zdjęcia z robotami i nagrywają filmy, wykorzystując ich interaktywne, głosowe funkcje. Działania obu robotów są związane przede wszystkim z obsługą zamówień oraz usługami o charakterze promocyjnym, marketingowym, służącym do komunikacji bieżącej oferty stacji Shell. Roboty mogą jednak też działać w trybie specjalnym, dowożąc np. poczęstunek dla dziecka, grając przy tym piosenkę lub iluminując pokaz świetlny. Dodatkowo, KittyBot ma dyspensery na produkty promocyjne, dzięki czemu klienci mogą zabrać towar do kasy bezpośrednio od robota, nie musząc szukać danego produktu na półce.

Czy roboty pracują na stacji cały czas?

Tak, poza czasem ładowania roboty pracują na stacji cały czas. W zależności od obciążenia robota, od tego ile zamówień wiezie jednorazowo, jest

w stanie obsłużyć od 12 do 48 klientów na godzinę. Jeden robot może pracować 8 godzin bez ładowania, do stolika może przemieścić się w 2 minuty, do tego trzeba doliczyć +/- minutę na obsługę przy stoliku. ■

Specyfikacja robota kelnerskiego

- Wymiary: 565x537x1290 mm
- Waga: 59 kg
- Ładunek: 10 kg/taca
- Czas pracy: 12-24h
- Czas ładowania: 4,5 h
- Prędkość: 0.5 – 1.2 m/s

Główne zalety

- Poprawiona wydajność obsługi
- Odciąża personel od rutynowej pracy
- Skróty czas oczekiwania i koszty pracy
- Można zlikwidować problemy kadrowe
- Praca 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu
- Do 400 obsług dziennie
- Bezkontaktowe serwowanie zmniejsza ryzyko infekcji

Cena ok. 80-95 tys. PLN
Możliwość wypożyczenia



Wdrożenie benzyny w formule E10 na rynek krajowy

Opublikowana w 2018 r. dyrektywa 2018/2001 (RED II) wyznacza cel 32 proc. udziału odnawialnych źródeł energii w 2030 roku, w tym 14 proc. w transporcie oraz 40 proc. redukcję CO₂. Cel OZE w transporcie będzie zrealizowany z wykorzystaniem 3,5 proc. biopaliw wyprodukowanych z surowców z załącznika IX do tej dyrektywy i przy ograniczeniu udziału biopaliw z surowców konkurujących z żywnością.

Jeszcze większym wyzwaniem będzie realizacja celu w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych (o 55 proc. do roku 2030), który stawia pakiet „Fit for 55”. Istotne jest zatem przyjęcie odpowiedniej ścieżki realizacji powyższych celów, szczególnie w obszarze transportu. Jednym z narzędzi pozwalającym na realizację celów OZE są biokomponenty stosowane do wytwarzania paliw silnikowych, w tym bioetanol.

Obecnie na terenie Polski dostępna jest jedynie benzyna silnikowa w formule E5, zawierająca do 5 proc. (V/V) bioetanolu. Norma PN-EN 228+A1:2017-06 umożliwia produkcję benzyny silnikowej zawierającej do 10 proc.(V/V) bioetanolu (formuła E10), zatem zwiększenie zawartości bioetanolu w tym paliwie jest stosunkowo najprostszym i najtańszym rozwiązaniem, które może pozwolić na zwiększenie potencjału realizacji wskazanych celów klimatycznych. Bioetanol może być produkowany przy wykorzystaniu surowców wymienionych w załączniku IX dyrektywy RED II, w tym z pozostałości z przemysłu rolno-spożywczego, co pozwala na uży-

skanie wysokiej redukcji emisji gazów cieplarnianych.

W celu wdrożenia benzyny silnikowej w formule E10, w maju 2019, Ministerstwo Klimatu i Środowiska powołało w grupę roboczą pt. „Benzyny silnikowe E10” składającą się z podmiotów działających sektorze paliwowym i biopaliwowym (m.in. PKN Orlen SA, Grupa Lotos SA, PERN SA, POPIHN, Krajowa Izba Biopaliw), jednostek badawczych specjalizujących się w tym obszarze (INiG-PIB) oraz organów administracji państwowej. Zadaniem trwających nadal prac grupy jest wypracowanie sposobu i terminu powszechnego wprowadzenia na rynek krajowy benzyny silnikowej w formule E10.

W wyniku przeprowadzonych analiz i dyskusji obejmujących technologie produkcji, logistykę, magazynowanie i uwarunkowania prawne, wypracowano kluczowe założenia do wprowadzenia benzyn silnikowych w formule E10 na rynek krajowy:

- ze względu na ograniczenia występujące w systemie dystrybucji i magazynowania benzyna silnikowa 95 w formule E10 powinna zastąpić

dotychczas powszechnie stosowaną benzynę 95 w formule E5. Benzyna w formule E5 byłaby dostępna na stacjach paliw jedynie w postaci benzyny premium 98.

- przy uwzględnieniu bilansu komponentów w rafineriach oraz ekonomiki produkcji określony zostanie minimalny udział biokomponentów (w tym zwłaszcza bioetanolu) jako odróżnienie benzyny w formule E10 od benzyny w formule E5,
- wdrożenie formuły E10 jest wyzwaniem operacyjnym, wymagającym przygotowania i współpracy całej branży paliwowej i organów administracji państwowej.

Powszechne wprowadzenie na rynek polski benzyny silnikowej w formule E10 będzie skutkowało wzrostem wykorzystania bioetanolu do produkcji benzyn silnikowych, a to z kolei przyczyni się do realizacji na wyższym poziomie celów unijnych dotyczących wykorzystania OZE w transporcie.

Opracowanie:
dr inż. Jan Lubowicz
Instytut Nafty i Gazu
– Państwowy Instytut Badawczy

e-Doręczenia

– rewolucyjne zmiany w komunikacji z podmiotami publicznymi

Z dniem 5 października 2021 r. weszła w życie ustawa o doręczeniach elektronicznych, na podstawie której nałożono na przedsiębiorców oraz podmioty publiczne obowiązek elektronicznej wymiany korespondencji („e-Doręczenia”).

Proces wdrażania przepisów o e-Doręczeniach jest wieloetapowy, a terminy na realizację tego obowiązku różnią się w zależności od rodzaju podmiotu. Dobrowolnie z usługi skorzystać może każdy obywatel. Jedynym warunkiem niezbędnym do skorzystania z niej jest posiadanie specjalnego adresu do e-Doręczeń.

Czym są e-Doręczenia?

E-Doręczenia to usługa rejestrowanego doręczenia elektronicznego. Umożliwia ona elektroniczne wysyłanie i odbieranie korespondencji, ze skutkiem równoważnym z listem poleconym za potwierdzeniem odbioru.

E-Doręczenia docelowo mają być wykorzystywane w każdym procesie administracyjnym, sądowym i cywilnym. Usługa w wielu przypadkach zastąpi osobiste wizyty w placówkach, co zdecydowanie wpłynie na przyspieszenie przepływu korespondencji. Skrzynka do e-Doręczeń umożliwia odebranie listu z dowolnego miejsca i w dowolnej porze dnia.

E-Doręczenia mają zapewnić poprawę bezpieczeństwa przepływu informacji poprzez jednoznaczną identyfikację nadawcy i adresata.

Nie każdy rodzaj korespondencji może być jednak doręczony za pomocą e-Doręczeń. Wyłączeniu z mocy ustawy podlegają między innymi doręczenia korespondencji zawierającej informacje niejawne oraz z zakresu zamówień publicznych i robót budowlanych.

Operator wyznaczony

Do świadczenia usługi e-Doręczeń uprawnieni są wyłącznie dostawcy usług zaufania: Poczta Polska S.A., jako aktualny dostawca publiczny, oraz komercyjni dostawcy niepubliczni, wpisani do rejestru prowadzonego przez Ministra Cyfryzacji. Do obowiązków operatora wyznaczonego należy przede wszystkim wystawienie dowodu wysłania i dowodów otrzymania korespondencji. ▶



► Jak zacząć korzystać z e-Doręczeń?

W celu skorzystania z usługi należy w pierwszej kolejności założyć i aktywować specjalny adres do e-Doręczeń („ADE”). W przypadku wyboru publicznego dostawcy usług wniosek o utworzenie ADE można złożyć za pośrednictwem Biznes.gov.pl lub przez KRS albo CEIDG, przy okazji wpisu do rejestru albo jego aktualizacji (od 5 lipca 2022 r.).

Uwaga!
Adres do e-Doręczeń nie jest adresem e-mail.

Baza adresów elektronicznych („BAE”)

Adresy do e-Doręczeń znajdować się będą w bazie adresów elektronicznych. Wpis adresu do BAE jest równoznaczny z żądaniem elektronicznego doręczenia korespondencji. Adresy znajdujące się w BAE będą mogli wyszukiwać tylko użytkownicy korzystający z usługi.

Zasadą jest, że każdy podmiot uprawniony jest do posiadania jednego adresu do e-Doręczeń. Wyjątkiem są podmioty publiczne, dla których, za zgodą ministra właściwego do sieci informatyzacji, do BAE możliwe jest wpisanie więcej niż jednego ADE. W takim przypadku podmiot publiczny zobowiązany będzie wskazać główny adres przeznaczony do e-Doręczeń.

Adresy osób fizycznych niezwiązane z prowadzącą przez nich działalnością gospodarczą będą udostępniane w BAE przez okres 3 lat (z możliwością przedłużenia na okres kolejnych 3 lat). Pozostałe podmioty otrzymają adres bezterminowo. W przypadku śmierci osoby fizycznej, czy też wykreślenia przedsiębiorcy z KRS lub CEIDG adresy zostaną automatycznie usunięte.

Administrator skrzynki

Podmioty publiczne oraz podmioty niepubliczne niebędące osobą fizyczną

będą zobowiązane wyznaczyć administratora skrzynki doręczeń. Pozostałe podmioty uprawnione będą miały natomiast możliwość wyboru samodzielnego zarządzania skrzynką albo wyznaczenia administratora, który będzie to robił w ich imieniu. Zarządzanie skrzynką polegać będzie m.in. na wysyłaniu i odbieraniu korespondencji.

Ważne terminy

Wniosek o utworzenie adresu do e-Doręczeń można złożyć **w dowolnym momencie**. Ustawa o doręczeniach elektronicznych przewiduje jednak określone ramy czasowe w przypadku podmiotów zobowiązanych do jego posiadania.

W przypadku przedsiębiorców terminy, od których są zobowiązani do skorzystania z e-Doręczeń przedstawiają się następująco:

- 1 października 2022 r. – przedsiębiorcy wpisani do KRS przed 5 lipca 2022 r.,
- 1 października 2026 r. – przedsiębiorcy wpisani do CEIDG.

Obowiązkowi posiadania ADE podlegać będą również od 5 lipca 2022 r. inne podmioty niepubliczne, w tym w szczególności adwokaci i radcy prawni wykonujący zawód.

Urzędy i inne podmioty publiczne zaczną korzystać z e-Doręczeń w następującej kolejności:

- 5 lipca 2022 r. – organy administracji rządowej oraz jednostki budżetowe obsługujące te organy, Narodowy Fundusz Zdrowia, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego, organy kontroli państwowej i ochrony prawa oraz jednostki budżetowe obsługujące te organy,
- 1 stycznia 2023 r. – uczelnie wyższe, Polska Akademia Nauk,
- 1 stycznia 2024 r. – jednostki samorządu terytorialnego i ich związki,

- 1 października 2029 r. – sądy i trybunały, komornicy, prokuratura, organy ścigania i Służba Więzienna,
- 1 stycznia 2025 r. – pozostałe podmioty publiczne.

Publiczna usługa hybrydowa (PUH)

Ustawa o doręczeniach elektronicznych wprowadza również publiczną usługę hybrydową, która jest swojego rodzaju kompromisem pomiędzy usługą rejestrowanego doręczenia elektronicznego a tradycyjną korespondencją papierową. Została ona przewidziana dla osób, które z różnych względów nie chcą lub nie mogą skorzystać z usługi elektronicznej. W ramach PUH operator wyznaczony przekształca dokument elektroniczny nadany przez podmiot publiczny z adresu do e-Doręczeń w przesyłkę listową w celu doręczenia jej do adresata. Przekształceniu nie będą podlegać ze względu na swoją formę m.in. dokumenty będące nagraniem dźwiękowym, oprogramowaniem czy też grafiką 3D.

Czy e-Doręczenia są bezpłatne?

Korespondencja między podmiotami publicznymi jest bezpłatna. W przypadku otrzymania przez podmiot niepubliczny korespondencji pochodzącej od podmiotu publicznego, koszty przesyłki ponosi nadawca, czyli urząd. Jeżeli natomiast podmiot niepubliczny wysyła korespondencję do podmiotu publicznego, jest on zwolniony z opłaty, a publiczny dostawca usługi otrzymuje z tego tytułu dotację przedmiotową.

Opracowanie:
Anna Wąsiewska – aplikant radcowski
Kancelaria Ostrowski i Wspólnicy Sp.k.
www.ostrowski.legal

Torebka – nieodłączny towarzysz kobiety

Magdalena Robak

Czym byłoby życie kobiety bez torebki? Strach pomyśleć, ile absolutnie niezbędnych rzeczy takich jak portmonetka, klucze, okulary, chusteczki, książka, dokumenty, kosmetyczka, szczotka do włosów, tabletki, notes, długopis, środki higieny osobistej, drugie śniadanie, butelka wody, krem, ładowarka, parasolka a nawet przyborek do szycia trzeba byłoby nosić w zgrzebnym worku lub, uchowaj Boże, w rękach. Torebki towarzyszą paniom od tysięcy lat, trudno się więc dziwić, że bez nich mogą one czuć się jak bez ręki bądź istotnej części garderoby. Poza tym, że pełnią nie tylko praktyczne funkcje schowka czy... narzędzia samoobrony, uzupełniają też stylizację, dodają elegancji, właściwie dobrane potrafią nawet zamaskować niedoskonałości figury czy uwypuklić jej zalety. Uwaga panowie – torebka to zawsze doskonały pomysł na prezent, a wiele z nas kolekcjonuje je jak znaczki pocztowe.

Początki damskiej torebki sięgają korzeniami aż do czasów prehistorycznych, kiedy noszono uszyte z różnego rodzaju materiałów (w tym ze skóry) sakwy po to by, przechowywać w nich pożywienie. W starożytnym Egipcie torebki zawieszane u pasa lub na przedramieniu służyły dotrzymania w nich kosztowności. W średniowieczu używali ich zamożni kupcy i to wówczas nadano im formy znane do dziś. Choć przez wieki zmieniały się fasony,

wygląd i przeznaczenie torebek, nie zmieniło się jednak to, że zawsze stanowiły one ważny element ubioru.

Przyglądając się modzie damskiej, można zaryzykować stwierdzenie, że ile okazji, tyle torebek. Wśród modeli, przeznaczonych na dzień wyróżniamy: bardzo popularną, średnich rozmiarów, prostokątną, okrągłą lub z zaokrąglonym dołem *torebkę listonoszkę (messenger)*, noszoną na długim pasku przez ramię, *torbę-worek (bucketbag)* również z długim paskiem, z szerokim, okrągłym dnem, u góry ściągana troczkami bądź z otwartym wlotem, *szoperkę (shopperbag)* – czyli torebkę na zakupy z usztywnianym dnem i jedną komorą, którą można nosić na ramieniu lub za uszy, *torbę to te* – bardzo pakowną, trochę węższą i wyższą niż szoperka, *torebkę hobo* – wykonaną z miękkiego materiału, przeznaczoną do noszenia na ramieniu na jednym długim pasku harmonijnie łączącym się z właściwą częścią torebki, *torebkę – bagietkę* – podłużną i wąską, o krót-

kich uszach, noszoną pod pachą oraz *torebkę – siodło (saddlebag)* – nazywaną także „półksiężycem”, półokrągłą, zamykaną na klapy, noszoną na krótkich uszach pod pachą lub na dłuższym pasku na wysokości bioder. W życiu każdej kobiety nie brakuje też specjalnych okazji, które wymagają bardziej szykownych stylizacji i tu idealnie pasować będzie *torebka kuferek (doctor)* – z płaskim dnem, rozszerzana ku dołowi, otwierana na całą szerokość i zwykle bardzo elegancka oraz *kopertówka* – prostokątna torebka do ręki, czasem z odpinanym paskiem lub łańcuszkiem. Znaczący temat damskich torebek stoją na stanowisku, że poza powyższymi istnieją także ich sportowe rodzaje i tu wskazują *nerkę* lub *saszetkę* (mogą być wykonane ze skóry), *plecak*, *torbę sportową* lub *week-endową*.

Torebki nie wystarczy nosić, ale trzeba też wiedzieć, w jaki sposób należy ją odłożyć. Zdaniem trenerki etykiety Aleksandry Pakuły w trakcie wizyty w restauracji lub na przyjęciu zasiadanym torebka nie powinna przeszkadzać innym gościom. Nigdy nie należy jednak kłaść jej na stole. Nie powinno się również wieszac jej na oparciu krzesła ani stawiać obok niego. Jeśli torebka jest duża, najlepiej położyć ją między nogami krzesła. Jeśli zaś jest niewielka, można położyć ją na kolanach lub między plecami a oparciem krzesła. Aleksandra Pakuła radzi również, ▶



► aby na przyjęcia stojące wybierać najbardziej eleganckie torebki koper-towe, które powinny się trzymać w lewej ręce. Odradza ona także noszenie torebek na długim pasku, na ramieniu, bo to odkształca ubiór i powoduje, że wydaje się on być mniej schludny.

Decydując się na zakup torebki, warto też pamiętać nie tylko o tym, przy jakich okazjach ma ona być używana, ale także o jej właściwym dobraniu do typu sylwetki. Styliści radzą paniom o sylwetce typu jabłko, charakteryzującej się okrągłym brzuchem, dużym biustem, szerokimi ramionami, masywnymi udami i pełnymi biodrami, aby torebkę nosiły na wysokości bioder. Panie o sylwetce typu gruszka, z ramionami węższymi od bioder, wyraźnie zarysowaną talią oraz pełnymi biodrami i pośladkami, powinny mieć ją na wysokości talii, a paniom o fi-

gurze przypominającej kształtem klepsydre, z krągłymi, szerokimi biodrami, wyraźnie zaakcentowanym wcięciem w pasie, dość szerokimi ramionami oraz pełnym biustem, pozostawia się dowolność – w ich przypadku torebka wygląda tak samo dobrze na wysokości bioder, jak i talii.

Złota zasada doradców stylu i wizerunku mówi również, że torebka powinna być tym większa, im większy rozmiar ubrania mamy na sobie. I tak małe modele zarezerwowane są raczej dla szczupłych i filigranowych kobiet. Panie o okrągłych kształtach mogą jednak nosić bardzo modne, duże kopertówki. Torebki średniej wielkości będą najbardziej odpowiednie zarówno dla pań niższego wzrostu i tęższych, jak i dla kobiet wysokich i szczupłych, które śmiało mogą nosić także duże torebki. One świetnie

sprawdzą się także u pań o rozmiarach plus size, ponieważ będą się u nich prezentować proporcjonalnie.

Ceny torebek wahają się w zależności od ich wielkości, materiału z jakiego zostały wykonane czy renomę producenta. W świecie mody istnieje też pochodzące z lat 90-tych ubiegłego wieku pojęcie *It bag* określające najbardziej pożądane torebki świata, noszone przez gwiazdy i ikony stylu, bardzo drogie i trudno dostępne (obowiązują na nie listy oczekujących). Mogą one kosztować nawet od kilku do kilkuset tysięcy dolarów. Najbardziej znanymi torebkami tego typu są: torebka *Chanel 2.55* – jej pierwszy model, zaprojektowany przez Coco Chanel, był pikowany i zdobił go słynny logotyp francuskiego domu mody; torebka *Baguette Fendi* – choć z uwagi na swój niewielki rozmiar jest niepraktyczna, nadal pozostaje obiektem pożądania; torebka *Kelly Hermes* – duża, z solidną rączką i zapięciem na kłódeczkę, każdy jej model jest szyty ręcznie przez około 18 godzin i powstaje z wyselekcjonowanych gatunków skór; pierwsza w historii *hobo-bag*, zaprojektowana przez Gucciego i rozslawiona przez Jackie Kennedy; plecak *Vela* od Prady z syntetycznego nylonu, w kształcie worka, z dużymi bocznymi kieszeniami; *Speedy Louisa Vuittona* – podręczna torebka w kształcie kuferka i o miękkiej formie worka, z kłódeczką i rączkami umożliwiającymi jej trzymanie na przegubie, w dłoni lub w zgięciu łokcia, uwielbiana przez Audrey Hepburn; *Birkinbag Hermes* – duża torba w kształcie trapezu, z klapką zapinaną na kłódeczkę i krótką rączką; *Lady Dior* – niewielka, kwadratowa torebka na krótkich rączkach z charakterystycznym pikowaniem, wylansowana przez księżną Dianę i *City Balenciaga* – torebka z motocyklowymi zdobieniami, frędzlami i miękką, skórzaną formą.



Fot.: Chalo Garcia z Pixabay

Przy pisaniu tekstu korzystałam z informacji umieszczonych na stronach: <https://domodi.pl/> i <https://blog.eobuwie.com.pl/>.



Podróż na Filipiny

Sebastian Janiszewski

Filipiny to państwo wyspiarskie w południowo-wschodniej Azji, który jest jednym z najbogatszych obszarów na świecie pod względem bioróżnorodności. Archipelag składa się z ponad 7500 wysp, ale większą część powierzchni stanowią wyspy Luzon i Mindanao, pomiędzy którymi znajdują się liczne wysepki połączone w prowincję Visayas. Łądy Filipin zajmują 300 tysięcy km², czyli tylko 12 tysięcy mniej niż powierzchnia Polski.

Jak każdy kraj w Azji, Filipiny fascynują kulturą i nietypowymi z naszego punktu widzenia zwyczajami. Szczególnie oryginalne jest podejście do komunikacji zbiorowej. Podczas dwutygodniowego pobytu przebyłem ponad 1400 km, z pomocą samolotów, łodzi, busów i nietypowych pojazdów na trzech kołach. Była to podróż pełna wrażeń, którą mimo wszystko wspominać naprawdę miło.

Po przylocie odwiedziłem wulkan Taal i stolicę. Następnie udałem się na wyspy Mactan i Cebu, skąd promem dotarłem do wysp Panglao i Bohol. Ostatnim etapem był powrót do miejsca wylotu – znanego z wysokiej przestępczości i czerwonych ulic miasta Angeles.

Zaraz po przylocie do kraju musiałem w ekspresowym tempie przemieścić się w okolice wulkanu Taal. Podróż

kompletnie mnie wyczerpała, ponieważ zamiast pojechać tanim, jadącym cztery godziny autobusem, dystans ten pokonałem ciasną, śmierdzącą taksówką z chciwym kierowcą. Niezależnie od typu pojazdu, przejazd również zajął cztery godziny.

Przejazd taksówką kosztował 2000 peso (ok. 150 zł). Dla porównania przejazd autobusem – w drodze powrotnej do Manilii – kosztował tylko 70 peso (ok. 5,3 zł).



▶ Na miejscu można skorzystać z dużo tańszego środka transportu, czyli Jeepneyów. Są to pojazdy przystosowane do przewozu większej grupy osób. Pierwsze auta powstały na bazie porzuconych przez amerykańców po II wojnie światowej samochodów typu Jeep – stąd też jego nazwa, która jest połączeniem słów jeep i jitney – czyli filipińskiego określenia dla zbiorowej taksówki.

Pojazdy są symbolem kulturowym i obiektem dumy właścicieli. Każdy z nich dopieszczony jest do granic absurdu. Dzisiejsza, już druga generacja tych aut, zbudowana jest na bazie ciężarówek pochodzących głównie z rynku azjatyckiego, ale kontynuują one kultową tradycję wielobarwnych fantazyjnie zdobionych nadwozi.

Jeepneye jeżdżą po miejskich trasach jak autobusy. Tajemnica tego sukcesu polega na niskiej cenie przewozu.

Przejechanie 3 km kosztuje dosłownie kilkanaście polskich groszy.

Na bardziej ekstremalnych trasach kursują prywatne motocykle z doczepionym koszem. Podróż takim pojazdem po stromych trasach w Tagaytay skutecznie podnosi adrenalinę.

Był to mój pierwszy kurs motorami na Filipinach, wtedy jeszcze nie wiedzia-

łem, że przejadę całą wyspę Panglao ściśnięty w tej małej kabinie. **Kurs z centrum miasta do wybrzeża jeziora Taal kosztował 300 peso (ok. 22 zł).**

Niezapomniane wrażenia towarzyszyły mi niemal do samego końca podróży na wulkan Taal, do którego w końcowym etapie doszedłem na piechotę. Na koronie wulkanu spędziłem godzinę, podziwiając naturę tego pięknego miejsca. Jezioro kalderowe zrobiło na mnie ogromne wrażenie. Niestety, niecałe dwa miesiące po tym wydarzeniu wulkan eksplodował sięcąc zniszczenie w okolicznych miejscowościach i do dziś jest niespokojny.

Stolicą kraju jest ogromna metropolia – Manila. Będąca niegdyś perłą w koronie hiszpańskiego imperium kolonialnego. Dziś jednak jest to niezwykle brzydkie miasto, zamieszkane przez miliony ludzi, często żyjących poniżej minimum egzystencji.

Poza trzema liniami metra, z których żadna nie odwiedza ważniejszych turystycznych miejscówek, do dyspozycji turystów pozostają trzykołowe motocykle – przejazd nimi jest bardzo tani, choć zanim wsiądziemy warto uzgodnić cenę przejazdu, by uniknąć potem przykrych niespodzianek.



Średni koszt przejazdu to 300 peso (ok. 22 zł).

Dla tych, którzy szukają jeszcze tańszego środka komunikacji pozostają ich rowerowe wersje napędzane siłą mięśni. Kierowca takiego pojazdu musi posiadać niesamowitą siłę, skoro potrafi "na pacy" przewieźć dwie osoby z plecakami!

Średni koszt przejazdu to 100 peso (ok. 7,5 zł).

Ten środek komunikacji znacząco pomógł mi w zobaczeniu wielu atrakcji w centrum miasta, które ukryte w zażytkowych murach ma do zaoferowania niesamowite perełki epoki kolonialnej.

Najważniejszym miejscem w Manili jest dzielnica Intramuros, czyli historyczna starówka otoczona średnio-wiecznymi murami. W jej wnętrzu znajduje się kilka fortów, w tym Santiago. Jest on miejscem otoczonym specjalnym kultem i mocno związany z niepodległością państwa.

Niezwykle przydatnym środkiem podróży po Filipinach jest samolot, który

pozwalą na bezproblemowe pokonywanie odległości pomiędzy wyspami. Aby przyspieszyć transfer skorzystałem z samolotów wewnątrz kraju dwa razy. Tak dotarłem do Cebu – piątej co do wielkości metropolii Filipin.

Pobyt w Cebu był krótki, ale zobaczyłem to co najważniejsze, czyli kolonialne świątynie oraz dawny fort San Pedro. Po całym dniu zwiedzania udałem się w dalszą drogę promem – na kolejną wyspę, Panglao.

W przypadku wysp położonych blisko siebie, tańszym od samolotu środkiem transportu jest prom. Filipiny dysponują ogromną flotą promów pasażerskich z kilkoma klasami pokładowymi. Nie ma się czego obawiać – bilety nie są drogie, przy czym warto skusić się na podróż w klasie biznes, gdzie czas spędzicie w klimatyzowanym pomieszczeniu z pięknym widokiem.

Bilet w klasie biznes dla jednej osoby to koszt 1000 peso (ok. 75 zł).

Na Panglao spędziłem tydzień, podczas którego miałem czas zwiedzić wszystkie plaże. Po wyspie warto poruszać się trycyklami lub – na niewielkie odległości – na piechotę. Zaledwie kilkadziesiąt metrów od kurortów otoczenie zmienia się diametralnie. Prowincja Filipin jest bardzo biedna. Domy mieszkalne są często prowizo-





- rycznymi budami złożonymi z różnego rodzaju materiałów. Dawne drewniane domy kolonialne to już praktycznie rudery, spotkałem zaledwie kilka z nich, które nadawały się do fotografowania.

W kraju ponad 7500 wysp posiadanie własnej łodzi jest rzeczą tak naturalną, jak posiadanie auta w Polsce. Najpopularniejszym tego typu środkiem transportu jest charakterystyczna dla tego regionu łódź bangka, składająca się z wąskiego i długiego kadłuba z pływakami opartymi na bambusowych wspornikach.

Łodzie nazywane “wodnymi motylami” budową przypominają Topika – wodnego pajaka, którego odnóża stanowią balans dla unoszonego się na wodzie odwłoku. Podobnie jak w przypadku jeepneyów nie spotkamy dwóch identycznych, bowiem są one indywidualnie malowane i wykończone w iście fantastycznym stylu.

Na jeden dzień wynajętem łódź, aby odwiedzić pobliskie mniejsze wysepki. Pierwszą na liście była wyspa Balicasag. Niegdyś niezelektryfikowana wyspa znana jest z dzikiej przyrody i spokoju, a w jej pobliżu można spotkać żółwie i kolorowe ryby.

Dzisiaj zamieszkuje ją niewielka społeczność zaopatrzona w wszelkiego ro-

dzaju wygody, w tym prąd i internet, a żółwi jakoś brak.

Druga wyspa – Virgin Island – to wystający ponad wodę wąski pas piasku, a pobyt na niej trwa zwykle do 30 minut. Na licznych straganach można zaopatrzyć się w owoce morza.

Trzecia wyspa w ogóle nie pojawia się na mapach Google, ale najlepiej znana jest pod nazwą Isola di Francesco i jest miejscem kultu Ojca Pio.

Koszt wynajęcia łodzi na jeden dzień to 3500 peso (ok. 265 zł).

Cały kolejny dzień poświęciłem na zwiedzanie wyspy Bohol, a dokładnie kilkudziesięciu atrakcji na drodze przejazdu do Czekoladowych Wzgórz.

Wynajęcie auta z kierowcą kosztuje 3500 peso (ok. 265 zł).

Z zabytków, które odwiedziłem najciekawszy był kościół Niepokalanego Poczęcia Najświętszej Marii Panny, który jest drugą najstarszą kamienną świątynią na Filipinach.

Bohol to również bogata fauna i flora, a co za tym idzie rezerwy, w których żyją zagrożone wyginięciem Wyraki. Ostatnie kolonie tych małych drapieżników istnieją na terenie Filipin i Indonezji. Osiągające długość ciała do 15 cm, ważą maksymalnie 150 gramów.

Jednak najważniejszym punktem wycieczki były wspomniane wcześniej Czekoladowe Wzgórzka. To w sumie ponad tysiąc dwieście wapiennych kopców porośniętych szorstką trawą. Swoją nazwę zawdzięczają kolorowi, jaki przyjmują w okresie suchej pory.

Promienie słoneczne powodują szybkie wysychanie cienkiej warstwy gleby i porastające wzgórza trawy, które zmieniają zabarwienie na czekoladowy kolor.

Na koniec dnia wybrałem się na rejs po rzece Loboc. Widoki są dobrze znane miłośnikom filmu Francisca Forda Coppola „Czas Apokalipsy”. Duża barka, wyposażona w szwedzki stół, zabiera turystów w rejs, podczas którego można podziwiać dziewicze piękno koryta rzeki z bujną roślinnością. Widok wart zachodu. **Rejs po rzece Loboc kosztuje 650 peso (ok. 49 zł).**

Inne środki transportu:

Autokary Filipin niemal niczym nie różnią się od tych z Europy. Są jednak dwa wyjątki: w centralnym miejscu zawieszony jest telewizor, na którym wyświetlane są najnowsze pirackie hity kinowe, a w jednym rzędzie jest aż pięć foteli. Opłatę za przejazd pobiera bileter, a na każdym przystanku wsiadają sprzedawcy różnego rodzaju przysmaków – chipsów, orzeszków, napojów czy serników.

Taksówki – niestety, te korporacyjne to koszmar – podczas jazdy trzeba zachować czujność, aby nie zostać oszukany. Skorzystałem raz i dziękuję.

Grab (azjatyckiego odpowiednika Ubera) – aby można było bez problemu zamówić auto z kierowcą w każdym momencie, najlepiej zaopatrzyć się w internet.auta z tej korporacji są wygodne i klimatyzowane.



Peugeot 308 Hybrid GT Pack – kompaktowy lew ostrzy kły

Piotr Majka (Test Auto)

Peugeot po połączeniu koncernów PSA i FCA w grupę Stellantis wraz z nową gamą modelową stara się wkroczyć w wyższą klasę. Niekoniecznie Premium, ale coś pomiędzy. Pomysłem na segment C jest zupełnie nowa 308-ka, która zmieniła całkowicie swój charakter, razem z nowym logo marki. Już na pierwszy rzut oka widać, że Peugeot kończy z łagodną i prostą linią i zaczyna ostrzyć kły, czego dowodem są przednie agresywne reflektory. Ale czy jest to tylko zmiana na pokaz, czy prawdziwa metamorfoza?

Zewnętrzne oblicze Peugeota zmieniło się całkowicie. Auto wygląda agresywnie i zadziornie co zdecydowanie pasuje do przedstawionego króla zwierząt na logo Peugeota. Przednie światła mają charakterystyczne „kły”, grill przepelniony jest chromowanymi wstawkami, co przywodzi na myśl diamentowy grill z Mercedesa. W przypadku Peugeota daje jednak ciekawy efekt przestrzenności 3D. Efekt trójwymia-

rowy widoczny jest również w tylnych lampach, umieszczone w czarnych kloszach. Zmieniły się także wymiary 308, auto jest dłuższe o 10 centymetrów, szersze o 5 centymetrów i rozstaw osi również zyskał 5 centymetrów. Zdecydowano się również obniżyć auto o 2 centymetry, co finalnie daje niską, długą i dynamiczną bryłę. Nie wiem tylko po co zastosowano chromowane atrapy wydechów, które więją tandetą.

Nie wiem co jest bardziej kosmiczne, wewnątrz Peugeota 308 czy jego zewnątrz. W środku jest bardzo nowoczesnie, królują tu nietypowe linie, spore wyświetlacze i przede wszystkim całkiem przyjemne materiały. Górne partie deski rozdzielczej i bocznych drzwi są przyjemne i miękkie lub pokryte gumowym tworzywem materiały. Wielu może nie spodobać się umiejscowienie zegarów, które powinny ▶

► znajdować się nad kierownicą, co jednocześnie sprawia, że kierownica jest umieszczona bardzo nisko. W moim przypadku nie zauważyłem, by kierownica zasłaniała mi zegary, lub by leżała niekomfortowo, a siedzę bardzo nisko i dość daleko. Może to kwestia znalezienia właściwej pozycji za kierownicą. Koło kierownicy jeśli można nazwać je w ogóle kołem... Może bardziej obręcz kierownicy jest niewielka, dwuramienna i przypomina kształtem kierownicę z aut wyścigowych. Nie we wszystkich Peugeotach była najwygodniejsza, ale ta w 308 świetnie leży w dłoniach.

Cyfrowe zegary umieszczono tak wysoko głównie za sprawą bezpieczeństwa, by jak najmniej odwracać uwagę od drogi. Dziwi więc fakt, że efekt 3D (nie wiem dlaczego projektanci chcieli wcisnąć trójwymiar w każdym możliwym miejscu) jest widoczny również na zegarach. Obraz wyświetlany jest zarówno na ekranie, jak i na szybie przed nim dając efekt przestrzeni. W efekcie wygląda ciekawie, ale wzrok wymaga przyzwyczajenia. Zwłaszcza, że wyświetlane informacje mają niewielką czcionkę. Z drugiej strony możliwość personalizacji zegarów i łatwość obsługi, gdy tylko ogarniemy całą klawiaturę przycisków na i za kierownicą jest oszałamiająco dobra. Mamy możliwość wyświetlenia nawigacji, używanego rodzaju napędu, czy standardowych informacji dotyczących jazdy.

Jeszcze bardziej rozbudowany i nieco trudniejszy w pierwszym kontakcie jest ekran systemu multimedialnego. Tak właściwie to dwa ekrany, ponieważ jeden z nich to wyświetlacz systemu, a drugi poniżej to ekran wyboru zakładki. Peugeot postarał się, by niemal wszystko co było możliwe, umieścić pod ekranem cyfrowym, włącznie z obsługą klimatyzacji. Poznanie obsługi będzie czasochłonne, jednak jest to do zrobienia. Dodatkowo mamy możliwość personalizacji zakładek, więc w jakimś stopniu możemy skonfigurować auto pod siebie. Minusem


systemu jest odrobinę kiepska płynność działania. Może nie irytuje, ale inżynierowie mają jeszcze nad czym popracować.

Siedzenia chociaż nieco twarde, są bardzo wygodne. Wyposażone w opcjonalne siedzenia AGR mają regulację długości siedziska czy pompowanie odcinka lędźwiowego oraz podgrzewanie siedzisk. Fotel kierowcy jest sterowany elektrycznie z pamięcią dwóch ustawień. Mało tego, Peugeot 308 został wyposażony również w masaż foteli przednich, które działają naprawdę dobrze i może zrelaksować podczas jazdy. Z tyłu kanapa jest również wygodna, a podłokietnik posiada dwa uchwyty na napoje i miejsce na smartfon. Zarówno z przodu jak i z tyłu są dwa wyjścia USB nowego typu C, a z przodu dodatkowo wyjście 12V.

Jeśli chodzi o ilość miejsca, to 308-ka do największych niestety nie należy. Z tyłu wysoka osoba może mieć kolana blisko fotela, a ilość miejsca nad głową będzie wystarczająca do 185 cm wzrostu. Bagażnik w wersji hybrydowej ma zaledwie 361 litrów pojemności, chociaż jak na hybrydową konkurencję to jest nawet niezłe. Kształt bagażnika jest ustawny z niewielkim progiem załadunkowym, a po złożeniu kanapy mamy niemal płaską podłogę.

Peugeot 308 napędza układ hybrydowy typu Plug-In w najmocniejszej odmianie o łącznej mocy 225KM. Zestaw składa się z mocnego silnika benzynowego o pojemności 1.6 litra i mocy 180KM oraz również mocnego silnika elektrycznego, który osiąga moc maksymalną 110 KM. Oczywiście suma





sumarum łączna moc jest niższa niż byśmy tego mogli się spodziewać, co jednak nie sprawia, że 308 jest wolne. W trybie sportowym przyspieszenie do "setki" wynosi około 7,5 sekundy co przy masie własnej wynoszącej 1633 kg robi dobre wrażenie. Pomaga w tym spory moment obrotowy, który wynosi aż 320 Nm. Podczas przyspieszania czuć, że silnik spalinowy delikatnie się „przemęcza”, natomiast nie jest to auto sportowe nawet po-

mimo znaczka GT na kierownicy. Jest w stanie dać świetne osiągi, jednak nie ma co liczyć, że będzie on właściwym pojazdem na tor. Całokształt osiągnął psuje powolna 8-biegowa skrzynia automatyczna która ospale reaguje na polecenia kierowcy.

Jeśli jednak chodzi o zużycie energii i paliwa jest całkiem niezłe. Peugeot 308 został wyposażony w baterię o pojemności 12,4 kWh (użyteczna to 11 kWh), która realnie pozwala na przejechanie około 45 kilometrów. Udało mi się uzyskać nawet zasięg 44 kilometrów przy jeździe pół na pół miasto i droga ekspresowa, a średnie zużycie energii wyniosło u mnie 21 kWh/100 km. Po rozładowaniu baterii nadal nie jest źle. Średnie zużycie na drogach pozamiejskich wyniosło średnio 4,9l/100 km, w mieście 6,5l/100 km, a na drogach szybkiego ruchu odpowiednio przy 120 km/h – 5,7l/100 km, a przy 140 km/h – 7,2l/100 km. Samochód daje też możliwość doładowania baterii podczas jazdy, chociaż jest to raczej nieoptymalne, zwłaszcza, że zużycie paliwa rośnie wtedy o 2-3 litry przy każdych 100 kilometrach.

Jednak gdy prąd doładowujemy regularnie zwłaszcza jeśli mamy dostęp do darmowej energii to te korzyści już jak najbardziej są. Miałem możliwość podłączenia auta do przydomowej ładowarki WallBox o natężeniu 32A, dzięki czemu prędkość ładowania osiągała 7kW. W taki sposób baterie można naładować do pełna w około 1 godzinę i 40 minut. Szkoda, że poza wskaźnikiem przy gnieździe ładowania czy auto się ładuje czy nie, nie da się

sprawdzić aktualnego poziomu naładowania baterii. Dodatkowo przy każdorazowym otwarciu drzwi, ładowarka przerywała ładowanie. Z podstawowej ładowarki, którą podepnijemy do zwykłego gniazdka, naładowanie do pełna wyniesie około 7 godzin.

Peugeot 308 jest zawieszony nisko, a sprężyny zostały zestrojone dość sztywno. Dzięki temu mamy całkiem niezłe właściwości jezdne. Nadwozie nie przechyla się na zakrętach i zapewnia pewne prowadzenie. Komfort też jest całkiem niezły nawet przy zainstalowanych, 18 calowych felgach. Pojawiło się też oczywiście sporo elektroniki wspomagających jazdę. Są reflektory typu Matrix, może nie najlepsze na rynku, ponieważ, gdy zbliża się pojazd z naprzeciwka wyłączanych jest sporo sektorów światła, ale dają bardzo dobrą widoczność. Do tego jest aktywny tempomat, w którym brakowało mi jedynie utrzymania pasa ruchu. Są też systemy rozpoznające pieszych i rowerzystów, które działają przy prędkości 7-140 km/h i są w stanie zapobiec lub zminimalizować skutki wypadku.

Nowy Peugeot 308 przeszedł prawdziwą metamorfozę. I to nie tylko pod względem wizualnym. Widać czerpanie wzorców z większego modelu 508, ale całokształt... Wydaje mi się jeszcze bardziej atrakcyjny, bardziej spójny. Jest też pełno nowoczesnych rozwiązań i bardzo nowoczesne wnętrza. Jest wszystko to czego brakowało w poprzedniku. Cena chociaż dużo wyższa niż przy poprzedniku to jednak na obecne standardy jest jednak konkurencyjna. Bazowy model z podstawowym silnikiem benzynowym startuje za około 100 tysięcy złotych, natomiast za testowany egzemplarz z hybrydą Plug-In trzeba dać niemal drugie tyle, został on bowiem wyceniony na około 180 tysięcy złotych. Osobiście pomimo niektórych wad, Peugeot 308 przekonał mnie do siebie.

Czemu ruch Huti wpływa na cenę ropy?

– krótko o sytuacji na Bliskim Wschodzie

dr Szymon Araszkiwicz

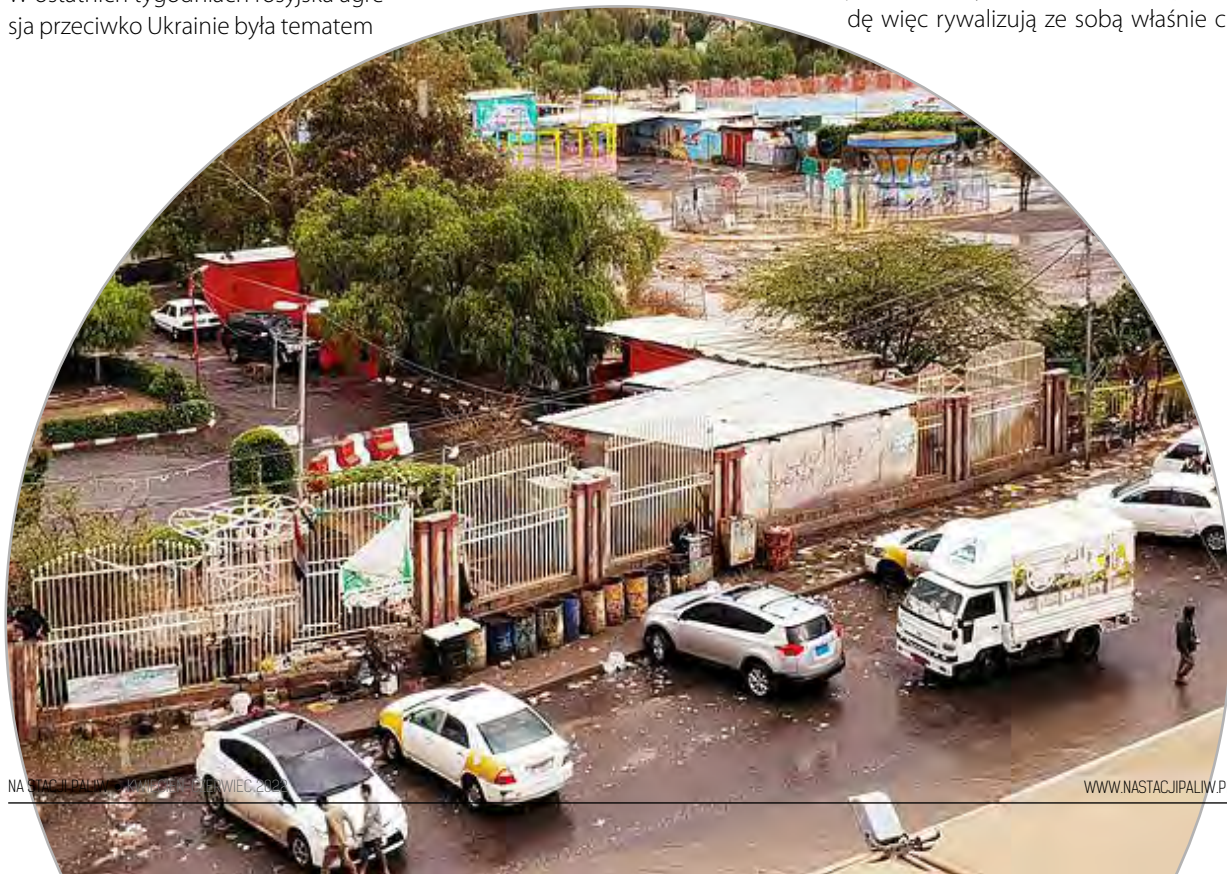
Znaczenie wielu państw Bliskiego Wschodu dla światowego rynku naftowego jest ogromne. Wszelkie zawirowania w polityce czy to wewnętrznej, czy regionalnej, rodzące ryzyko ograniczenia tamtejszej produkcji ropy (albo choćby perspektywa takich niepokojów) silnie oddziałuje na nastroje wśród uczestników rynku. Wojna domowa w Jemenie miała wprawdzie jak dotąd relatywnie niewielki skutek dla sektora wydobywczego w tym regionie, ale jest dobrym przykładem jak aktualnie analizowane są i traktowane takie ryzyka. Wydarzenia o większej skali miałyby proporcjonalnie jeszcze silniejszy wpływ na handel surowcem.

W ostatnich tygodniach rosyjska agresja przeciwko Ukrainie była tematem

zdecydowanie najmocniej przykuwającym uwagę opinii publicznej w Polsce. Jej wpływ na sytuację na rynkach naftowych jest duży. Wśród innych czynników, przekładających się obecnie na perspektywy podażowe i cenowe dla paliw, jest też jednak trwająca wojna domowa w Jemenie. Sytuacja w tym państwie wpływa na inne państwa Bliskiego Wschodu. W konflikt zaangażowana jest m.in. Arabia Saudyjska – będąca w absolutnej czołówce wśród światowych producentów ropy. Bojownicy Huti z Jemenu atakują saudyjskie instalacje naftowe, stąd więc przełożenie sytuacji w Jemenie na rynek paliwowy.

Huti to ruch polityczny i militarny z północnego Jemenu, należący do szyickiego nurtu islamu. Powstał w latach 90. XX w. Na początku obecnego stulecia rozpoczął zbrojne działania przeciwko władzom centralnym. W 2015 r. Huti zbrojnie zajęli stolicę Jemenu, popierali oni byłego prezydenta tego państwa, Alego Abdullaha Saleha, też szyitę, przeciw urzędującemu prezydentowi (reprezentującemu sunnicki nurt islamu).

Walki w Jemenie są przykładem zjawiska „wojny przez pośredników” czy też „wojny zastępczej” – sytuacji, gdy za stronami toczącego się określonego militarnego konfliktu stoją wspierający je silni aktorzy zewnętrzni. Tak naprawdę więc rywalizują ze sobą właśnie ci



gracze wspierający, robią to jednak nie w formie bezpośredniej konfrontacji, tylko popierając zwaśnione frakcje w innych konfliktach. „Sponsorzy” walczących frakcji liczą na to, że ich protegowani wygrają, a przeciwnik zostanie osłabiony, bo jego wysiłki w udzielenie pomocy drugiej stronie i związane z nim koszty pójdą na marne. Z takimi wydarzeniami mieliśmy do czynienia choćby w okresie „zimnej wojny” w 2. poł. XX w., gdy USA i ZSRR nie weszły na drogę bezpośredniego starcia militarnego, ale rywalizowały pośrednio poprzez popieranie i zaopatrywanie różnych stron w toczących się na świecie rozmaitych konfliktach zbrojnych. W przypadku Jemenu rolę zewnętrznych graczy, pomagających walczącym, pełnią od lat Iran i Arabia Saudyjska.

Większość ludności Iranu wyznaje szyicki nurt islamu. Etnicznie perski Iran rywalizuje od lat ze swoimi arabskimi sąsiadami o znaczenie i wpływy na Bliskim Wschodzie, a ponieważ w wielu spośród państw arabskich dominuje sunnicki nurt islamu i część z nich to monarchie (tymczasem w Iranie rewolucja obaliła monarchę), to są to dodatkowe czynniki wzmacniające tę konkurencję. Iran w oficjalnych komunikatach twierdzi, że udziela Huti tylko wsparcia doradczego i moralnego, ale na forum międzynarodowym powoływano się już na dowody wskazujące bliskie powiązania wojskowe. Arabia Saudyjska też ma ambicje hegemonii w regionie, dochodzi więc do starcia jej interesów z Iranem. Dwa regionalne mocarstwa różnią się też w kwestii postrzegania relacji międzynarodowych (np. optymalnych ich zdaniem stosunków z USA). Szyicki ruch Huti znalazł więc oparcie w szyickim Iranie, zaś sunnicy Saudyjczycy stanęli na czele koalicji popierającej obalonego prezydenta i, z różnym natężeniem, angażują się w wojnę w Jemenie – pośrednio, jak i wprost.

Walki Huti z siłami prorządowymi i z wojskami koalicji kierowanej przez

Saudyjczyków pociągnęły za sobą liczne ofiary wśród ludności cywilnej i doprowadziły do ogromnego kryzysu humanitarnego. Ludność Jemenu to niespełna 30 mln, w 2022 r. (na podstawie danych Center for Strategic and International Studies) około połowy znalazło się w sytuacji zagrożenia zaopatrzenia w żywność. Duża część ludności zmuszona też została do ucieczki z miejsc zamieszkania, niszczone jest infrastruktura. Co ciekawe, eks-prezydent Al Saleh w 2017 r. odwrócił się od Huti i szukał zbliżenia z dotychczasowymi wrogami, ale... zginął z rąk Huti.

Na przestrzeni ostatnich lat Huti przyczynili się do zorganizowania ataków i ostrzałów, np. z użyciem dronów bojowych, na instalacje naftowe w Arabii Saudyjskiej, czy też w Zjednoczonych Emiratach Arabskich (będących członkiem kierowanej przez Arabię Saudyjską wspomnianą koalicji). W ten sposób chcą zmusić przeciwników do wstrzymania poparcia dla strony rządowej. Te wydarzenia wpływały na cenę ropy, a gdy wiosną 2022 r. sytuacja na rynku naftowym stała się szczególnie napięta (wobec agresji rosyjskiej przeciw Ukrainie), wszystkie dodatkowe sygnały o możliwych kolejnych zakłóceniach podaży naberają siły. W momencie pisania tego tekstu (maj 2022) w Jemenie trwa rozjem między walczącymi. Strony, przy wsparciu międzynarodowych mediatorów, ustaliły m.in. zasady częściowego uruchomienia ruchu lotniczego czy morskiego na terenie państwa. Trudno jednak oceniać na ile realne będzie przejście do długotrwałego pokoju, a po wielu latach wojny tym bardziej ostrożność w stawianiu takich prognoz jest uzasadniona.

Innym istotnym potencjalnie czynnikiem wpływającym na stabilność regionu, który w tym tekście będzie tylko zasygnalizowany, jest natomiast kwestia bezpieczeństwa żywnościowego na Bliskim Wschodzie. To temat, któremu można poświęcić osobną,

szeroką analizę. Eksport zboża z Ukrainy jest radykalnie ograniczony ze względu na rosyjską agresję na teren tego państwa, z tego samego powodu zagrożona jest ukraińska produkcja rolnicza w przyszłości. Rosja – również bardzo ważny globalny gracz rolny – może ograniczać podaż by utrudniać dalej warunki międzynarodowego handlu żywnością i wywierać presję na państwa sympatyzujące z Ukrainą. Zakłócenia na rynkach żywnościowych mogłyby być odczuwalne także w państwach arabskich, bo te opierają swoje zaopatrzenie w zdecydowanej większości na imporcie. Według informacji docierających w momencie tworzenia tego tekstu, na razie nie ma sygnałów o zagrożeniu stabilności zaopatrzenia w żywność w państwach Zatoki, gdyż stworzyły one we wcześniejszych dekadach całe systemy ubezpieczające je na wypadek wystąpienia kryzysów. Pozostaje mieć nadzieję, że nie zmieni się to. Pojawienie się np. protestów społecznych czy innych czynników niosących ryzyko choćby krótkotrwałej niestabilności politycznej w państwach naftowych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, byłoby impulsem zakłócającym stabilność cenową w sektorze naftowo-paliwowym.

Coraz bardziej realna jest perspektywa ograniczenia zakupów ropy z Rosji przez państwa zachodnie, wspierające Ukrainę w jej wojnie obronnej przeciw agresji rosyjskiej. To samo w sobie podciąga w górę notowania surowca i produktów jego przerobu. Tym bardziej więc w nadchodzących tygodniach wszystkie zawirowania polityczne czy społeczne w regionach i państwach zasobnych w ropę – przede wszystkim na Bliskim Wschodzie – będą szczególnie zwracać uwagę handlujących i sprzyjać dalszej presji podwyżkowej.



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