

Na Stacji Paliw

Nr 4/2023 (33) | październik-grudzień 2023

Temat numeru:

Benzyna E10

już od stycznia oferowana na stacjach.
Co trzeba wiedzieć?

**Abonamenty na stacjach paliw
– początek nowego trendu w zakupach?**

Sztuczna inteligencja
– nowość w branży stacyjnej

ZOSTAŃMY PARTNERAMI W BIZNESIE

RAZEM MOŻEMY WIĘCEJ

ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY PRYWATNYCH WŁAŚCICIELI STACJI PALIW

POLSKIE STACJE PALIW HUZAR TO:

Niezależność, najwyższe standardy i uznanie naszych klientów, polski kapitał, rozpoznawalne logo i atrakcyjna wizualizacja, gotowe narzędzia marketingowe, szkolenia z profesjonalnej obsługi stacji paliw, wsparcie na każdym etapie działania stacji.

JESTEŚMY DO TWOJEJ DYSPOZYCJI!



HUZAR PSP S.A.
ul. Wiadukt 1, 09-400 Płock
telefon: +48 24 366 10 01
e-mail: huzar@huzar.eu

www.huzar.eu

Od redaktora

Rok 2023 dobiega nieubłaganie do swej końcówki, a to nieuchronnie nasuwa szereg podsumowań i obrachunków minionych miesięcy. My jednak nie ulegamy tej tendencji – chcemy wybiec nieco w przyszłość i pod tym kątem dobieraliśmy tematykę artykułów bieżącego numeru „Na Stacji Paliw”.

Tekstem otwierającym numer jest analiza prawna bieżącego stanu i planów odnośnie wprowadzenia benzyny E10, która stanie się powszechnie dostępna w kolejnych miesiącach. Pewną „futurologiczną wizją” jest także tekst dotyczący sztucznej inteligencji, która może zmieniać oblicze także i branży paliwowej.

W tym numerze chcieliśmy także podjąć szereg innych, ale bieżących problemów rynku paliwowego, a także – gwoli odrobiny wytchnienia – zaproponować lekturę tematów niebiznesowych, dotyczących między innymi podróży czy motoryzacji. Mamy nadzieję, że trafimy w Państwa gust!

W tym miejscu chcielibyśmy także złożyć Państwu najserdeczniejsze życzenia pomyślności z okazji świąt Bożego Narodzenia, a także spokojnego i niekłopotliwego rozpoczęcia Nowego – już 2024 -Roku!

Wszystkiego najlepszego i oczywiście miłej lektury!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Spis treści

WYDARZENIA Newsy z rynku	4
TEMAT NUMERU Benzyna E10 już od stycznia oferowana na stacjach. Co trzeba wiedzieć?	6
TWOJA STACJA Sztuczna inteligencja – nowość na stacjach paliw	
TWOJA STACJA Abonamenty na stacjach paliw – początek nowego trendu w zakupach?	13
PRAWNIK RADZI Czy przewoźnik dokonujący tylko transportu paliw ciekłych (świadczy usługi przewozowe transportem własnym, nie dokonuje kupna/sprzedazy paliw), potrzebuje koncesji na obrót paliwami ciekłymi?	16
PRAWNIK RADZI Ile wyniesie kaucja doliczana do opakowań objętych systemem kaucyjnym?	17
RYNEK PALIWOWY OPEC+ nie zaszokował rynku	18
RYNEK PALIWOWY Jaki będzie rok 2024 w branży transportu, spedycji i logistyki?	20
LIFESTYLE Perły – dyskretny urok i elegancja	22
MOTORYZACJA Alfa Romeo Tonale 1.5 mHEV 160 KM Edizione Speciale	24
PODRÓŻE Wyprawa do Hongkongu	26
CO SĄDZĘ? Życzenia dla rynku paliw	30

Na Stacji Paliw

MAGAZYN
BRANŻOWYCH
INSPIRACJI

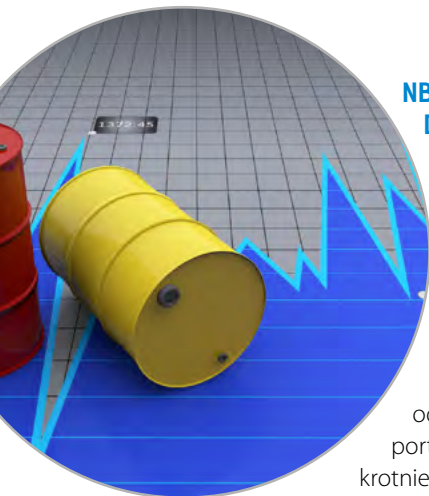
Nr 4 (33) 2023

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 Araszkiewicz
Gabriela Kozan
Grzegorz Maziak
Magdalena Robak

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

Newsy z rynku



NBP PODSUMOWUJE DYWERSYFIKACJĘ

Narodowy Bank Polski w swoim raporcie poświęconym bilansowi płatniczemu w II kwartale ocenił, że dostawy surowca z Rosji zastąpił import z Arabii Saudyjskiej, Danii oraz Norwegii. Dostawy z Bliskiego Wschodu odpowiadały za 49 proc. importu ropy do Polski. Ponad dwukrotnie w porównaniu z poprzednim rokiem wzrosła wartość importu z Norwegii, która odpowiadała za 34,0 proc. wolumenu dostaw w drugim kwartale 2023 roku.

ORLEN PODAJE ZYSK ZA 3 KWARTAŁ



Zysk netto spółki w III kwartale br. wyniósł blisko 3,46 mld zł. Narastający zysk netto Orlenu po trzech kwartałach 2023 r. sięgnął ponad 17,1 mld zł. Działo się tak w efekcie wyższych wolumenów sprzedaży oraz wyższych notowań produktów rafineryjnych przy niższych notowaniach produktów petrochemicznych oraz węglowodorów. W EBITDA LIFO Orlen zanotował spadek o 2,7 mld PLN (r/r) w efekcie ujemnego wpływu niższego efektu wolumenowego, niższego dyferencjału, niższych marż hurtowych, niższych marż petrochemicznych, hedgingu, umocnienia PLN wzg. USD, niższych marż paliwowych w detalu, niższych marż w wydobyciu oraz wyższych kosztów stałych i kosztów pracy - podała spółka. W segmencie detalicznym Orlen zanotował w omawianym okresie spadek 0,3 mld PLN co było skutkiem ujemnego wpływu niższych marż paliwowych oraz wyższych kosztów funkcjonowania stacji paliw.

DINO OIL Z KONCESJĄ

Dino Oil otrzymała koncesję na obrót paliwami ciekłymi przy wykorzystaniu kart paliwowych Orlen na stacji paliw w miejscowości Łobez na terenie magazynu firmy. Według informacji zawartej w sprawozdaniu finansowym za trzeci kwartał br. można przeczytać, że w 2023 r. spółka Dino Oil rozpoczęła działalność operacyjną pierwszej stacji paliw zlokalizowanej na terenie centrum dystrybucyjnego Dino w Łobzie. Stacja służy potrzebom sieci transportowej Dino oraz jest dostępna dla dostawców towarów do tego centrum dystrybucyjnego. Jak dotąd nie wiadomo, czy to koniec planów Dino na działalność w obszarze stacji paliw.



NAJWIĘKSZA BEZOBSŁUGOWA STACJA PALIW W POLSCE

Największy tego typu obiekt, położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady – Węzeł Godzieszków (18 km A4) oraz drogi krajowej 94 na Dolnym Śląsku. Firma E100 oferuje klientom aż 13 stanowisk do tankowania i może obsłużyć 1900 pojazdów na dobę. Dystrybutory posiadają tzw. satelity, które pozwalają zatankować wszystkie zbiorniki pojazdu bez konieczności jego przemieszczania.



- Oprócz tradycyjnych terminali samoobsługowych do płatności za paliwo, uruchomiliśmy możliwość rozliczenia tankowania za pomocą telefonu, w aplikacji E100 z aktywowaną usługą E100 Mobility, bez konieczności użycia terminala płatniczego. Warto też dodać, że nowa stacja jest przygotowana do obsługi transportu ponadnormatywnego – wysokość wiaty to 4,85 m – powiedział Dmytro Ananski, zastępca kierownika działu współpracy z dostawcami.

UNIMOT PODSUMOWUJE TRZECI KWARTAŁ

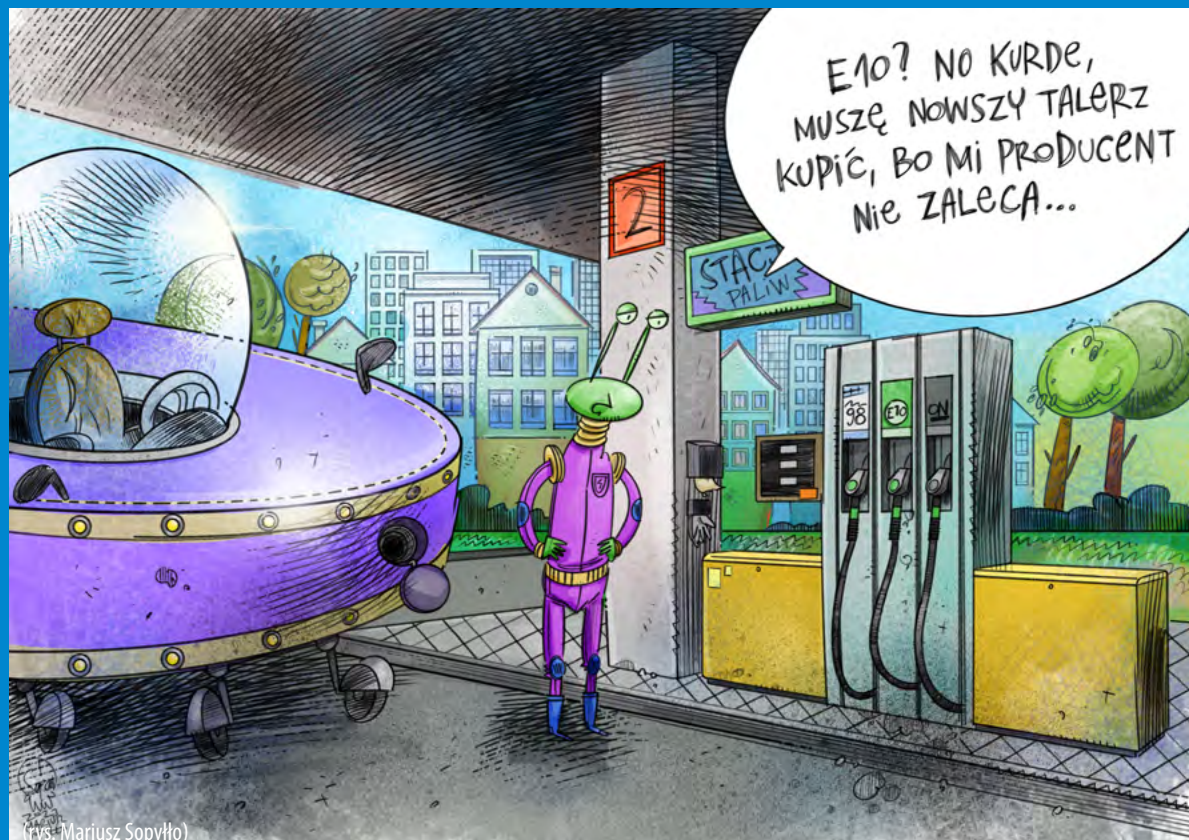
Spółka zanotowała w trzecim kwartale 3,31 mld zł skonsolidowanych przychodów i 29,2 mln zł skorygowanego zysku EBITDA. W ujęciu rok do roku oba wyniki spadły odpowiednio o 13,2 proc. i 75,8 proc. Jak deklarował Adam Sikorski, prezes Unimotu w trakcie czatu z inwestorami: *- Ceny oleju napędowego w Polsce wzrosły już do takich poziomów, że jego import znowu stał się opłacalny.*

Spółka spodziewa się, że w najbliższym czasie segment baz magazynowych przejętych od Grupy Lotos w 2024 r. wróci do wyników zakładanych w modelu finansowym. Spółka szacuje, że czwarty kwartał będzie dla niej lepszy od poprzedniego, a pełen powrót do normalności na rynku powinien nastąpić w 2024 roku. Na początku nowego roku mamy także poznać przygotowywaną obecnie nową strategię spółki.

NOWE STACJE ANWIMU

Sieć Moya uruchomiła nowe obiekty w województwie łódzkim, lubelskim i zachodniopomorskim. Spółka Anwim tworząca sieć Moya przypomniała, że każdego roku przybywa ok. 50 nowych stacji. Pierwszy z nowo otwartych punktów znajduje się przy DW 162 w województwie zachodniopomorskim, w miejscowości Sławoborze. Drugi z nowych obiektów powstał w Kutnie i znajduje się przy ul. Oporowskiej 10, na trasie Kutno-Płock, z wjazdem z obu stron. Trzecia stacja otworzyła się w lubelskiej miejscowości Wojciechów i podobnie jak stacja w Kutnie oferuje benzynę 95, ON i LPG. Stacja także jest przystosowana do obsługi TIR, oferując szybki wlew diesla, płyn AdBlue z dystrybutora oraz podjazd – informuje spółka

Paliwa z uśmiechem



(rys. Mariusz Sopyłło)

Benzyna E10 już od stycznia oferowana na stacjach. Co trzeba wiedzieć?

Adrian Biały, Senior Associate
Kancelaria Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe
www.cabajkotala.com

Jedną z najważniejszych zmian prawnych, które od 1 stycznia 2024 r. będą dotyczyły podmiotów działających w sektorze paliw ciekłych, jest wdrożenie do powszechnego obrotu benzyn silnikowych o zwiększonej zawartości biokomponentów (E10).

W niniejszym artykule w związku sposób postaram się podsumować najważniejsze skutki wprowadzenia nowych rozwiązań – zarówno z perspektywy producentów i importerów benzyn silnikowych, jak i operatorów stacji paliw oraz konsumentów.

Formuła wdrożenia zmian

Podobnie jak w poprzednich latach, również w 2023 r. pojawiła się potrzeba uchwalenia tzw. „małej nowelizacji” ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, której podstawowym celem byłoby określenie najważniejszych parametrów istotnych dla realizacji NCW w najbliższym czasie. Ze względu na zbliżający się koniec kadencji parlamentu, tym razem nie stała się ona jednak osobnym projektem zmian legislacyjnych, lecz jej rozwiązania zostały dołączone do ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie biogazowni rolniczych, a także ich funkcjonowaniu. Co jednak istotne, obok określenia w tej ustawie podstawowych, bieżących współczynników ważnych z perspektywy realiza-

cji NCW i tzw. blendingu, znalazło się w niej również jedno zupełnie nowe rozwiązanie. Chodzi o wdrożenie do powszechnego obrotu benzyn silnikowych o zwiększonej zawartości biokomponentów (E10).

Na wczesnych etapach prac nad projektem rozważane były różne formuły wdrożenia tej zmiany. Jedną z nich była zmiana obowiązujących obecnie przepisów ws. wymagań jakościowych dla paliw ciekłych, wskutek czego *każdy litr* benzyn silnikowych wprowadzanych do obrotu w Polsce musiałby zawierać podwyższoną zawartość biokomponentów. Ze względu jednak na trudności logistyczne z praktycznym wdrożeniem tego rozwiązania oraz konieczność dokonania notyfikacji technicznej w KE nowelizacji o takim brzmieniu, ostatecznie jednak zdecydowano się na inny mechanizm. Zgodnie z przyjętymi przepisami,

technicznie upowszechnienie E10 nastąpi poprzez odpowiednie podniesienie wymaganego poziomu *blendingu* w benzynach silnikowych – tak by od 2024 roku wynosił on wg wartości opałowej:

- 5,3 proc. (w tym min. 4,59 proc. uzyskane bioetanolem) w benzynach 95-oktanowych (wprowadzenie E10 dla tego rodzaju paliwa);
- 3,2 proc. w benzynach 98-oktanowych (utrzymanie standardu E5 dla paliw premium).

Upowszechnienie benzyn E10 ma więc nastąpić wyłącznie za pomocą odpowiedniej modyfikacji regulacji o tzw. blendingu, którymi są objęci jedynie producenci i importerzy paliw ciekłych; przepisy te w ogóle nie dotyczą natomiast m.in. podmiotów, które handlują benzynami w transakcjach wewnątrz krajowych. Oznacza

to, że z perspektywy np. podmiotów prowadzących stacje paliw, wejście w życie przepisów o benzynach E10 nie zmieni niemal niczego, z wyjątkiem konieczności aktualizacji / modyfikacji oznaczeń dystrybutorów („E10” zamiast dotychczasowego „E5”, np. na pistoletach wydawczych). W szczególności nie będzie więc konieczna jakiegokolwiek zmiana koncesji posiadanych przez takie podmioty – kody CN benzyn silnikowych (2710 12 45 dla paliwa 95-oktanowego oraz 2710 12 49 dla 98-oktanowego) pozostają bowiem takie same dla wyrobu o maksymalnie 5 proc. objętościowo zawartości biokomponentów (E5), jak i takiego o zawartości do 10 proc. (E10).

Cel i skutki wprowadzanych zmian

Głównym celem przyjętych rozwiązań jest ograniczenie negatywnego wpływu sektora transportowego na zdrowie ludzi i środowisko naturalne, w tym w szczególności poprzez poprawę jakości powietrza w dużych miastach. Systematyczne zwiększanie udziału zrównoważonych biopaliw w paliwach transportowych jest również wymagane, aby Polska była w stanie spełniać coraz to wyższe cele unijne dotyczące udziału paliw pochodzących z surowców odnawialnych w paliwach zużywanych w transporcie. Zwiększanie wykorzystywania biokomponentów w paliwach ciekłych przyczynia się również do zmniejszenia zależności od paliw kopalnych.

Benzyny silnikowe E10 są od lat z powodzeniem stosowane na wielu rynkach europejskich. Polska będzie 18. państwem członkowskim UE, dla którego najważniejszym standardem benzyn oferowanych klientom koń-

cowym będzie E10. Już obecnie paliwo to jest dostępne w Austrii, Belgii, Bułgarii, Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Niemczech, Rumunii, Słowacji, Węgrzech; dodatkowo jest ono również oferowane na stacjach paliw m.in. w Norwegii oraz Wielkiej Brytanii.

Wdrożenie benzyn E10 do powszechnego obrotu w Polsce wiąże się z podjęciem przez organy administracji publicznej kampanii informacyjnej skierowanej do wszystkich uczestników rynku, a także do końcowych odbiorców paliw. Jednym z jej przejawów jest uruchomienie strony internetowej e10.klimat.gov.pl, za pomocą której użytkownicy pojazdów mogą sprawdzić ich dostosowanie do wykorzystywania nowego rodzaju benzyn silnikowych. Co istotne, zdecydowana większość samochodów zarejestrowa-

nych w Polsce, które dotychczas były napędzane benzynami E5, jest w pełni przystosowana również do spalania paliw o podwyższonej zawartości biokomponentów (E10) bez konieczności dokonywania w nich jakichkolwiek modyfikacji.

Niezależnie od działań skierowanych do użytkowników pojazdów, Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz organizacje branżowe przygotowały również materiały informacyjne na temat nowego rodzaju benzyn także dla przedsiębiorców, zwłaszcza małych, działających w branży paliw ciekłych. Warto się z nimi zapoznać jeszcze w bieżącym roku, aby już na początku stycznia, gdy wielu klientów na stacjach paliw może mieć pytania co do oferowanych tam benzyn, być w stanie rzetelnie odpowiedzieć na ich wątpliwości. ■



Sztuczna inteligencja – nowość na stacjach paliw

Magdalena Robak

Choć badania nad sztuczną inteligencją rozpoczęły się już w latach 50-tych XX wieku, kiedy Allen Newell, Herbert A. Simon i Cliff Shaw stworzyli program zaprojektowany do imitowania procesu rozumowania ludzkiego poprzez dowodzenie twierdzeń matematycznych w logice pierwszego rzędu, dopiero pojawienie się pod koniec ubiegłego roku ChataGPT spowodowało wzrost zainteresowania narzędziami wykorzystującymi AI (skrót AI od artificial intelligence). Dziś sztuczna inteligencja szturmem zdobywa świat i coraz śmielej wkracza w coraz to nowe obszary życia. Aleksandra Beldowicz na łamach rp.pl pisze: „Od czasu uruchomienia ChataGPT niemal rok temu, popularność tego narzędzia błyskawicznie urosła. Podczas gdy Facebook potrzebował około 4,5 roku, aby zyskać 100 milionów użytkowników, a Instagram dwóch lat, ChatGPT osiągnął ten wynik w zaledwie dwa miesiące”. Raport Capgemini „Dlaczego konsumenci kochają generatywną sztuczną inteligencję?” potwierdza ponadto, iż narzędzie służące do tworzenia obrazów – DALL-e 2, również potrzebowało tylko około 2,5 miesiąca, aby dotrzeć do miliona ludzi.

Z badania „Technologia w służbie społeczeństwu. Czy Polacy zostaną społeczeństwem 5.0?“, przeprowadzonego przez Fundację Digital Poland w współpracy z GfK Polonia i T-Mobile wynika, że aż 88 proc. respondentów spotkało się z terminem „sztuczna inteligencja” bez wcześniejszego przed-

stawienia badanym osobom jego definicji. Dużo mniej ankietowanych – 56 proc. – zetknęło się lub korzystało ze sztucznej inteligencji po podaniu definicji AI, przygotowanej przy OECD i zapisanej w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i rady ustanawiającym zharmonizowane przepisy dotyczące sztucznej inteligencji. tzw. AI Act. W raporcie z badania czytamy ponadto, że w trakcie jego trwania przeprowadzony został test wiedzy o sztucznej inteligencji, polegający na zaprezentowaniu uczestnikom przykładów zastosowań AI przy jednoczesnym braku poinformowania ich o fakcie wykorzystania sztucznej inte-

ligencji w danym rozwiązaniu. „Biorąc pod uwagę poziom wiedzy o zastosowaniu sztucznej inteligencji w przedstawionych kilkunastu różnych rozwiązaniach można wyróżnić wśród Polaków dwa segmenty: 55 proc. z nas wie, czym jest sztuczna inteligencja, a pozostałe 45 proc. nie wie. Wykonany test dowodzi, że społeczeństwo poprawnie rozpoznaje wykorzystanie AI w bardziej oczywistych przypadkach takich jak wirtualny asystent Google czy Siri (80 proc.), chatbot w obsłudze klienta (77 proc.) czy autopilot korygujący zmianę pasa (69 proc.). Większość nie zdaje sobie jednak sprawy z użycia AI w takich scenariuszach jak automa- ▶



- badania opłacalności przedsięwzięć
- dostęp do bazy wiedzy
- rzetelne analizy rynku
- szkolenia pracowników



NASZ
POMYSŁ
↓
TWÓJ
SUKCES

**Wspieramy firmy paliwowe w ich działaniach.
Skorzystaj i zobacz, że można więcej zarobić!**

► tyczne wskazanie podejrzanych transakcji w systemie bankowym (50 proc.), filtr antyspamowy (47 proc.) czy prognoza pogody (42 proc.), co ponownie dowodzi tezy o braku postrzegania AI jako algorytmów, programów komputerowych czy automatyzacji jako takiej. Społeczeństwo nie zdaje sobie zatem sprawy, że korzysta z rozwiązań AI od wielu lat i AI jest już z nami.¹⁾ Rozwiązania wykorzystujące sztuczną inteligencję to w istocie nie tylko, poza wymienionymi powyżej, personalizowane reklamy w internecie, uzależnione od zachowań i preferencji zakupowych konsumentów, oznaczenie osób na portalach społecznościowych czy rozpoznawanie produktu

1) Raport – edycja 2023 *Technologia w służbie społeczeństwu. Czy Polacy zostaną społeczeństwem 5.0?*, str. 56

na bazie zdjęcia. Posługiwanie się narzędziami bazującymi na AI upraszcza także w wielu dziedzinach zarządzania sprzedażą – np. na stacjach paliw pomaga obsłudze sklepu ujednoczyć procesy uzupełniania zapasów i zarządzania planogramami. Platforma LEAFIO AI Retail Platform, będąca rozwiązaniem chmurowym, jest wykorzystywana na stacjach sieci należących do VIADA Baltija, obecnej w krajach bałtyckich. Umożliwia ona zarządzającym stacjami m. in. przeprowadzenie dogłębnej analizy KPI, pozwalającej ocenić skuteczność działań biznesowych. Dzięki dostępowi do kilkudziesięciu niestandardowych raportów analitycznych pomaga usprawnić proces określania poziomu zapasów, zautomatyzować go z uwzględnieniem

zmian sezonowych oraz kampanii promocyjnych i poprzez wdrożenie trybu „pustego magazynu” zmniejszyć ryzyka nadmiernych zapasów i odpisów. LEAFIO pozwala ponadto monitorować skuteczność ekspozycji produktów w czasie rzeczywistym i w prosty sposób rotować asortyment w całej sieci stacji. W Europie Wschodniej także na stacjach WOG rozwiązanie LEAFIO Planogram Optimization ułatwia zarządzanie merchandisingiem. Na krajowym rynku sztuczną inteligencję i wizję komputerową wykorzystuje się na stacjach Orlen. Rozwiązanie dostarczone przez firmę Veturai pozwala uprościć i zautomatyzować dotychczasowy sposób identyfikacji tankowanych pojazdów potwierdzając ich autentyczność. ■



O to, czym zajmuje się Veturai i jakie narzędzia może zaoferować prowadzącym stacje paliw, w wypowiedzi dla redakcji „Na Stacji Paliw” mówi Prezes Zarządu, Konrad Kostrzewa:

Czym zajmuje się Veturai?

Veturai to firma specjalizująca się w tworzeniu i wdrażaniu zaawansowanych systemów opartych o sztuczną inteligencję, wizję komputerową, analizę zdjęć oraz wideo.

W Veturai posiadamy doświadczenie we wdrażaniu niemal wszystkich typów rozwiązań opartych o sztuczną inteligencję (SI). W związku z tym nie ograniczamy się do pojedynczych branż i typów problemów. W naszej strategii rozwoju skupiamy się na znalezieniu dużych partnerów, zarówno z sektora komercyjnego, jak i publicznego. Duże instytucje charakteryzują-

ce się szeroką skalą działalności i tym samym mają największy potencjał do osiągnięcia korzyści z wdrożenia rozwiązań AI. Wraz z nowymi partnerami z Polski oraz zagranicy chcielibyśmy wdrażać rozwiązania oparte o wizję komputerową, przetwarzanie języka naturalnego, modele generacyjne oraz modele prognostyczne w optymalizacji kluczowych procesów biznesowych.

Od początku działalności do listopada 2023 firma wdrożyła kilkadziesiąt indywidualnie opracowanych rozwiązań. Nasze rozwiązania zostały z sukcesem wdrożone w takich branżach jak: bezpieczeństwo, marketing, ochrona zdrowia, produkcja przemysłowa oraz motoryzacyjna.

Czym jest tzw. sztuczna inteligencja?

Sztuczna inteligencja to dziedzina informatyki, która zajmuje się tworzeniem systemów komputerowych zdolnych do wykonywania zadań, które normalnie wymagałyby ludzkiej inteligencji. Celem SI jest rozwijanie algorytmów, modeli matematycznych i technologii, które umożliwiają komputerom analizowanie danych, uczenie się z nich, rozumienie kontekstu, podejmowanie decyzji i wykonywanie zadań, które wcześniej były uważane za domenę ludzkiej inteligencji. Przykładami zastosowania technologii sztucznej inteligencji – wizji komputerowej są: kontrola jakości w zakładach produkcyjnych, automatyczne monitorowanie dróg (statystyki, detekcja

sytuacji niebezpiecznych, odczyt tablic rejestracyjnych), automatyzacja analizy zbiorów zdjęć (np. inwentaryzacja elementów infrastruktury drogowej).

Jakie rozwiązania wykorzystujące sztuczną inteligencję mogliby Państwo zaproponować operatorom stacji paliw?

Jednym z rozwiązań wdrożonych przez Veturai jest technologia OAT – Outdoor Analytics&Targeting. Technologia ta ma ogromny potencjał również na stacjach benzynowych. To rozwiązanie sztucznej inteligencji, które na podstawie obrazu z kamery wideo, w czasie rzeczywistym: wykrywa przechodniów zwracających uwagę na reklamę, – rozpoznaje płeć, wiek oraz wiele innych cech, dopasowuje wyświetlane reklamy do profilu demograficznego osób na nie patrzących, dostarcza statystyk dotyczących liczby spojrzeń na ekran z reklamą oraz czas poświęcony na obejrzenie reklamy. Technologię tę możemy dowolnie rozszerzyć do możliwości rozpoznawania marki i modelu samochodu podjeżdżającego na stację benzynową oraz dobrać odpowiednie reklamy wyświetlane na ekranach przy dystrybutorach. Dzięki temu mamy możliwość efektywnie monitorować skuteczność reklamy w dotarciu do określonych grup konsumentów, możemy spersonalizować reklamy w celu optymalnego wykorzystania budżetu reklamowego oraz przyspieszyć procesy promocji i sprzedaży. Sztuczna inteligencja (SI) może być wykorzystana przez operatorów stacji paliw w Polsce w różnych obszarach, aby poprawić efektywność operacyjną, zwiększyć zyski i usprawnić obsługę klientów. Oto kilka rozwiązań opartych na SI, które możemy zarekomendować:

- poprawa bezpieczeństwa na stacji benzynowej – Wizja komputerowa daje nam możliwości wykrywania sytuacji niebezpiecznych na terenie stacji, szczególnie w okolicach

dystrybutorów paliwa. Sztuczna inteligencja może identyfikować pojazd oraz zweryfikować czy dany właściciel samochodu nie odjechał nie płacąc za paliwo.

- prognozowanie cen paliw – SI może analizować dane z różnych źródeł, takie jak ceny ropy naftowej, kursy walut, sezonowość i lokalne trendy, aby prognozować przyszłe ceny paliw.
- zarządzanie zapasami – SI może pomóc w optymalizacji poziomu zapasów paliwa na stacjach. Analiza danych historycznych i bieżących, a także prognozy popytu, mogą pomóc w dokładnym określeniu, ile paliwa należy zamówić i kiedy, aby uniknąć nadmiernych zapasów lub braków.
- monitorowanie stanu technicznego stacji – SI może być używana do monitorowania stanu technicznego urządzeń na stacji, takich jak pompy, zbiorniki czy systemy płatności. Dzięki temu można wykrywać awarie i problemy techniczne na wczesnym etapie, co pozwala uniknąć przerw w dostawach paliwa.
- automatyzacja obsługi klienta – Wprowadzenie wirtualnych asystentów obsługi klienta opartych na SI może pomóc w rozwiązywaniu prostych zapytań klientów, obsłudze płatności i udzielaniu informacji na temat dostępności produktów.

Wprowadzenie sztucznej inteligencji na stacje paliw może przynieść wie-

le korzyści, ale wymaga także odpowiednich inwestycji w infrastrukturę i szkolenie personelu. Kluczowym jest odpowiednie dostosowanie rozwiązań do konkretnych potrzeb i celów operatorów stacji paliw.

Co zyska prowadzący stację paliw, który zdecyduje się skorzystać z rozwiązań/udogodnień opartych na sztucznej inteligencji? Dlaczego warto, żeby po nie sięgnął?

Sztuczna inteligencja może analizować dane dotyczące sprzedaży paliw, prognozować popyt i dostosowywać poziom zapasów w czasie rzeczywistym oraz poprawić obsługę klienta, zarządzanie stacją czy zwiększyć konkurencyjność. Dzięki temu można uniknąć niedoborów lub nadmiarów paliwa, co prowadzi do lepszej efektywności operacyjnej i zmniejszenia kosztów. Możemy także analizować dane dotyczące preferencji i zachowań klientów, co umożliwi dostosowanie oferty i promocji do indywidualnych potrzeb. Wdrożenia rozwiązań opartych na sztucznej inteligencji pozwalają analizować dane dotyczące ruchu na stacji, takie jak liczba pojazdów, czas oczekiwania do dystrybutora oraz kasy i preferencje klientów. Na podstawie tych informacji można zoptymalizować układ stacji, aby zminimalizować czas oczekiwania i zwiększyć przepustowość.

Warto przytoczyć również przykłady spoza branży paliwowej, które obrazują jak duży potencjał ma wprowadza- ▶



► nie rozwiązań opartych na technologiach SI do przedsięwzięciw. Amazon wykorzystuje sztuczną inteligencję do personalizacji rekomendacji produktów dla swoich klientów, optymalizacji procesów logistycznych i zarządzania magazynami. Z kolei Google wykorzystuje sztuczną inteligencję w swoich usługach, takich jak wyszukiwarka internetowa, tłumaczenie maszynowe, asystent głosowy Google Assistant, jak również optymalizacji systemów chłodzenia serwerowni. Ogólnie mówiąc rozwiązania oparte o SI mogą pomóc zredukować koszty, zwiększyć przychody, jak również poprawić zadowolenie klientów.

Czy widzą Państwo jakieś zagrożenia związane z wykorzystaniem sztucznej inteligencji?

Do zagrożeń można zakwalifikować obszary związane z bezpieczeństwem i prywatnością. Z tego powodu bardzo ważne jest, aby wdrażając tego typu rozwiązania zwracać szczególną uwagę na aspekty cyberbezpieczeństwa i politykę zarządzania danymi osobowymi.

Ponadto, charakterystyczną cechą AI jest to, że nie wiemy do końca na jakiej podstawie podejmowane są decyzje dlatego należy dodać brak transparentności. Kiedy maszyny podejmują decyzje w sposób, który pozostaje niezrozumiały dla nas, ludzi, rodzą się poważne pytania dotyczące odpowiedzialności. To jakbyśmy oddawali kontrolę nad naszymi wyborami w ręce czegoś, co trudno jest zrozumieć. Dlatego ważne jest, abyśmy skupiali się na rozwiązaniach, które nie tylko ułatwiają nam życie, ale także pozostawiają ludziom kontrolę nad procesami decyzyjnymi, zamiast ich zastępować. W naszej codziennej praktyce rekomendujemy klientom wdrażanie rozwiązań opartych o SI, w taki sposób aby pomagały one podejmować kluczowe decyzje ale nie zastępowały w nich ludzi.

Dla jakich stacji przeznaczone są Państwa „narzędzia”? Chodzi mi o to, czy podjęliby Państwo współpracę tylko z dużą siecią czy też z operatorami kilku stacji.

Rozwiązania proponowane przez Veturai przeznaczone są zarówno dla dużych sieci jak i mniejszych operatorów kilku stacji. W dużych sieciach można wdrażać bardziej zaawansowane projekty ze względu na potencjalnie większe korzyści i skalowalność rozwiązań. W mniejszych sieciach lub w rozwiązaniach wdrażanych do małej ilości stacji możemy uzyskać podobnie wymierne korzyści z jeszcze większą personalizacją rozwiązań dla klientów.

Jak przebiega proces implementowania „narzędzia” u klienta (właściciela stacji)? Mam na myśli to, czy szkołą Państwo klientów z jego obsługi, zapewniają techniczne wsparcie, itp.?

Przygotowanie rozwiązania szytego na miarę potrzeb klienta to skomplikowany ale bardzo skuteczny proces. Składa się z kilku etapów, podczas których jesteśmy w ciągłym kontakcie z klientem i jego zespołem. Początek współpracy to bardzo ważny etap, gdzie poznajemy oraz analizujemy pomysły oraz zakres projektu klienta. Zapoznujemy się z technologią i definiujemy problem, cel, potrzeby oraz budżet projektu. Około miesiąca trwa proces przygotowania demo, dzięki któremu klient może już zobaczyć jak działa rozwiązanie przez nas zaproponowane. Następnie przy współpracy z klientem zbieramy dodatkowe dane, przygotowujemy je do treningu oraz modyfikujemy model dla jak najlepszej wydajności. Po wdrożeniu oraz zaimplementowaniu produktu jesteśmy do dyspozycji klienta w przypadku serwisu lub koniecznych zmian. Zakres serwisu oraz konsultacji ustalany jest indywidualnie w zależności od zaawansowania projektu.

Tworzone przez nas rozwiązania opierają się o całościowy proces, w którego skład wchodzi:

- problem i rozwiązanie – analizujemy problem klienta i proponujemy najlepsze rozwiązanie, w uzasadnionych przypadkach również oparte o algorytmy sztucznej inteligencji;
- hardware – specyfikujemy i rekomendujemy optymalną architekturę techniczną dla funkcjonowania rozwiązania spośród: serwerów, komputerów, urządzeń typu “edge”, urządzeń mobilnych, kamer, ekranów, itp.;
- oprogramowanie – rozwijamy programistyczne rozwiązania, które odpowiadają na potrzeby klienta i integrujemy je z istniejącą infrastrukturą informatyczną;
- interfejs użytkownika – tworzymy niezbędny interfejs w postaci aplikacji desktopowych, web oraz mobilnych.

Każdy projekt jest inny, często kluczowe są szczegóły istotne dla konkretnej firmy, dlatego rekomendujemy indywidualne podejście do wdrażania zastosowań AI.

Z jakiego rzędu kosztami wiąże się wdrożenie na stacjach rozwiązań opartych na sztucznej inteligencji?

Koszty wdrożenia sztucznej inteligencji na stacjach paliw mogą być bardzo różne, w zależności od tego, jakie konkretnie rozwiązania są potrzebne. Na przykład, postawienie prostego chatbota do obsługi klientów może być znacznie tańsze niż stworzenie zaawansowanego systemu do zarządzania cenami paliw opartego na analizie danych. Czasami trzeba dostosować rozwiązania do specyficznych potrzeb i procesów stacji paliw, co również może zwiększyć koszty. Pilotażowa wersja oprogramowania, którą jesteśmy w stanie zrealizować w okresie 3 miesięcy, to koszt ok. 100 tys. zł.

Dziękuję za rozmowę.

Abonamenty na stacjach paliw – początek nowego trendu w zakupach?

Gabriela Kozan

Oferty subskrypcyjne od kilku lat są standardem w telewizjach na życzenie, w popularnej sieci sklepów typu convenience możemy wykupić abonament na kawę, a na stacjach paliw dostępne są już opcje zakupu abonamentu na hot-dogi i myjnię.

Czy to sposób na oszczędności i czy oferta subskrypcyjna to początek nowego trendu w zakupach?

Od wielu lat znana jest oferta zakupów w formie abonamentów, którymi opłacało się dostęp do usług telefonicznych, a w ostatnich latach oferta ewoluowała bardziej w kierunku subskrypcji, czyli bardziej elastycznego modelu abonamentowego. Różnica pomiędzy nimi polega głównie na tym, że za abonament trzeba płacić przez cały czas obowiązywania umowy, a przy subskrypcji nie podpisuje się umowy i z usług można zrezygnować w dowolnym momencie lub dostosowywać je do swoich potrzeb.

W ramach subskrypcji sprzedać można niemal wszystko. Wielu klientów co miesiąc opłaca platformy streamingowe, takie jak Netflix, Player czy HBO lub też serwisy muzyczne. W ramach subskrypcji zamawiać można kosmetyki czy też czasopisma i książki. Okazuje się, że coraz popularniejsze stają się też abonamenty na jedzenie, kawę, ale także inne usługi.

Hot dogi to jeden z fast foodów, który od lat cieszy się niesłabnącą popularnością, a jego zjedzenie w czasie drogi stało się naprawdę popularne. Co więcej, ta kultowa przekąska jest bardzo chętnie kupowana w nie tylko na stacjach paliw, ale także w sklepach typu Żabka. Na fali popularności usług

subskrypcyjnych ta sieć sklepów convenience umożliwiła swoim klientom zakup kawy w ramach abonamentu. Pozwala to subskrybentom odebrać jedną kawę dziennie. Działania i trendy na rynku śledzą oczywiście wszystkie marki. Pierwszą paliwową siecią handlową, która zdecydowała się wprowadzić subskrypcję na hot dogi i myjnię automatyczną był w grudniu 2022 r. Amic Energy.

Jedną z oferowanych subskrypcji jest możliwość skorzystania z dowolnego programu myjącego na myjni automatycznej maksymalnie raz w tygodniu, czyli łącznie cztery razy w miesiącu. Poza myjnią klienci mogą wybrać opcję subskrybowania hot dogów. Klienci stacji mogą dzięki temu odebrać jednego hot doga dziennie przez cały miesiąc. Co ważne, nie można ich „kumulować”. Nieodebrane hot dogi „przepadają” i nie można ich odebrać innego dnia.

Aby kupić abonament na hot dogi należy być zarejestrowanym członkiem programu lojalnościowego AMIC CLUB. Wystarczy pobrać odpowiednią aplikację i zarejestrować w niej swoje konto. Opłata za korzystanie z subskrypcji jest pobierana z salda punktowego konta internetowego w ramach programu AMIC CLUB lub może zostać opłacona kartą bądź gotówką.

Aktualnie w sieci Amic dostępne są następujące subskrypcje:

- myjnia: subskrypcja na 30 dni, w ramach subskrypcji można raz w tygodniu skorzystać z dowolnego programu myjni automatycznej. Koszt punktowy dla klienta: 6 900 pkt.
- hot dog: subskrypcja na 30 dni, umożliwia odbiór 1 szt. hot doga codziennie. Koszt punktowy dla klienta: 7 900 pkt.

Z informacji przekazanych przez sieć wynika, że najczęściej klienci nie płacą gotówką za subskrypcję, ale korzystają z zebranych w aplikacji punktów. Jeśli chodzi o myjnię, to 72 proc. klientów wykupiło punkty w kasie. W przypadku hot dogów 63 proc. klientów zapłaciło za nie punktami kasie.

Amic swoją ofertę promuje na stronach www.amicenergy.pl i www.amicclub.pl oraz w aplikacji. W innych kanałach komunikacja również się pojawia i sieć zapewnia, że w kwestii wprowadzenia kolejnych subskrypcji cały czas obserwuje trendy rynkowe oraz działania konkurencji i w każdej chwili jest gotowa do modyfikacji i uatrakcyjniania swojej oferty.

Pomysł subskrypcji myjni został także wprowadzony w sieci stacji paliw Circle K. Z oferty od 25 października ►

► 2023 r. mogą skorzystać wszyscy klienci posiadający kartę lojalnościową sieci. Subskrypcja obowiązuje na 144 stacjach Circle K, które posiadają myjnie automatyczne. Decydując się na miesięczny abonament w wysokości 160 zł, można skorzystać z max. 10 myć premium. Regularna cena za jedną wizytę na myjni automatycznej to nawet 42 zł, zaś przy modelu subskrypcyjnym

koszt wyniesie 16 zł. Klienci decydujący się na abonament zaoszczędzą nawet do 260 zł miesięcznie.

Sieć ma także ofertę specjalną obowiązującą do 13 grudnia 2023 r., w ramach której pierwsze 30 dni subskrypcji można nabyć już za 125 zł, co gwarantuje jednostkowy koszt mycia w wysokości 12,50 zł, czyli do 70 proc.

taniej od ceny pojedynczej usługi myjni premium.

Podobnie jak w sieci Amic Energy, także w Circle K klient może wykupić usługę przy użyciu aplikacji mobilnej, ale w przypadku tej drugiej sieci za usługę nie można zapłacić punktami, a wyłącznie kartą płatniczą. ■

Czy będzie subskrypcja na kawę – najczęściej kupowana przez Polaków?

Czy model sprzedaży usług pozapaliwowych w ofercie subskrypcyjnej się sprawdzi? Wiele wskazuje na to, że tak. Dzięki elastycznej możliwości rozpoczęcia, ale także zakończenia, klient może chętniej ją wypróbować, a jeśli przypadnie mu ona do gustu, to będzie ją przedłużał tak długo jak będzie jej potrzebował. Wydaje się, że największy potencjał tkwi w sprzedaży kawy w tym modelu. Badania pokazują, że Polacy lubią kawę, co prawda piją jej zdecydowanie mniej niż mieszkańcy Skandynawii, którzy należą do światowych rekordzistów, ale w spożyciu kawy Polska jest na 11. miejscu na świecie. Statystyki mówią, że przeciętnie każdy Polak wypija około 3 kg kawy rocznie, co daje około 95 litrów. W przeliczeniu jest to jedna filiżanka kawy i jeszcze trochę następnej dziennie. Regularnie napój spożywa ponad 66 proc. Polaków, a połowa rozpoczyna dzień od jej wypicia.

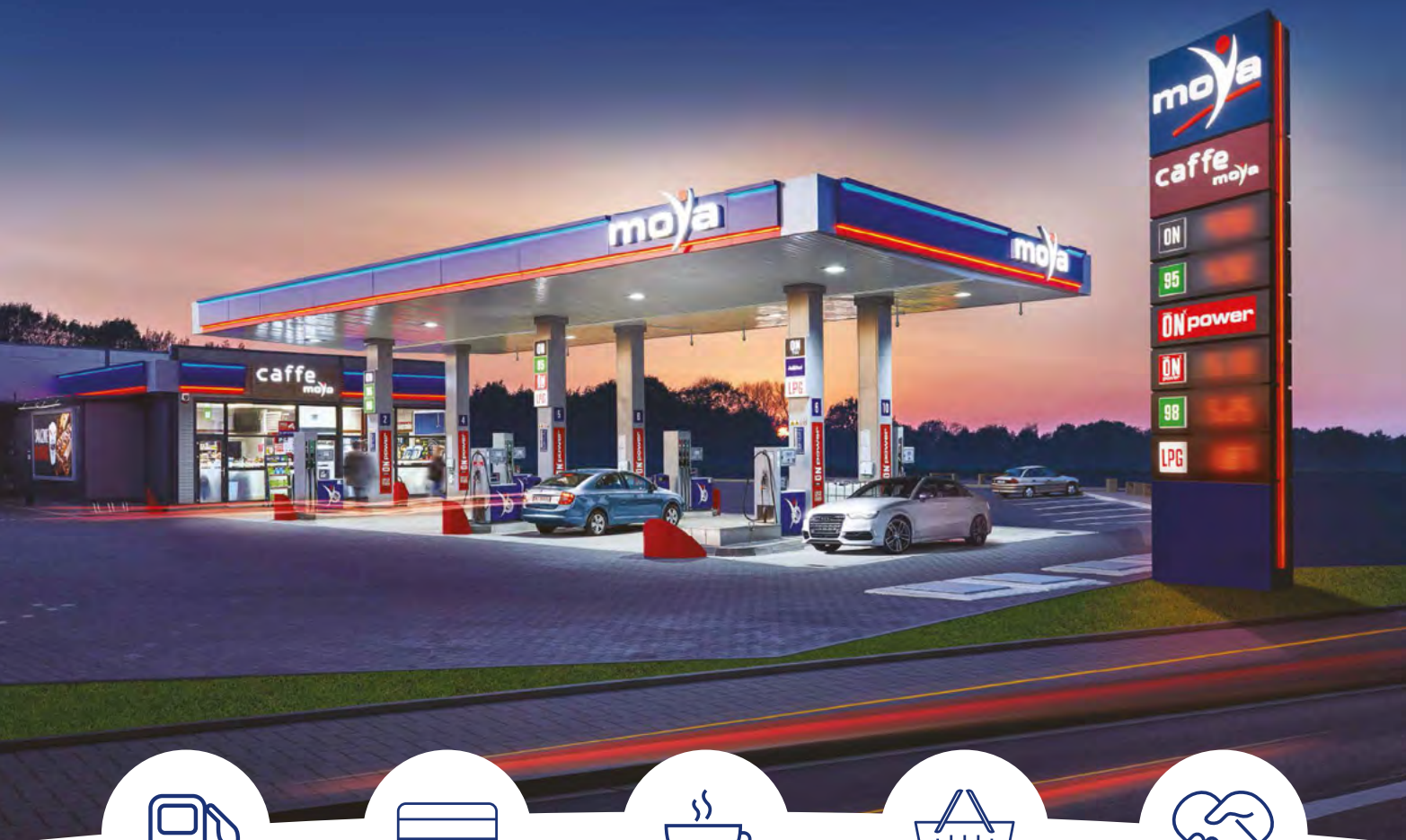
Badania „OOH Café” przeprowadzane przez ARC Rynek i Opinia od kilku lat pokazują, że najpopularniejszymi miejscami, w których kupujemy gotową do spożycia kawę są stacje paliw oraz sklepy spożywcze. Niemal połowa świeżo przygotowywanych kaw, kupowanych poza domem jest sprzedawana na stacjach paliw. Na drugim miejscu znajdują się sklepy spożywcze, które wyprzedziły kawiarnie, restauracje i bary szybkiej obsługi typu fast food. Najczęściej wybieranymi rodzajami napojów są espresso, kawa latte/latte macchiato oraz cappuccino. Na stacjach paliw klienci są przyzwyczajeni do swoich ulubionych wersji tego napoju i całkiem możliwe, że byłiby zainteresowani wykupieniem kawowej subskrypcji, czy to za punkty zgromadzone w aplikacji lojalnościowej, czy też płacąc za nią kartą płatniczą. ■



Obraz Yuri z Pixabay

MOYA.

Więcej niż dobre paliwa.



Najwyższej
jakości
paliwa



Program
dla klientów
biznesowych
MOYA Firma



Koncept
kawiarniano
-gastronomiczny
Caffe MOYA



Dobrze
zaopatrzone
sklepy
convenience



Partnerska
współpraca
biznesowa

www.moyastacja.pl

Zeskanuj QR Code
i zobacz wszystkie
nasze lokalizacje!



Czy przewoźnik dokonujący tylko transportu paliw ciekłych

(świadczy usługi przewozowe transportem własnym, nie dokonuje kupna/sprzedaży paliw),
potrzebuje koncesji na obrót paliwami ciekłymi?

W opisanej sytuacji, gdy przewoźnik świadczy tylko usługi przewozowe paliw ciekłych własnym transportem, to nie ma on obowiązku posiadania koncesji na obrót paliwami ciekłymi.

W myśl art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. z 2022 r. poz. 1385; dalej: „Prawo energetyczne”) uzyskania koncesji wymaga wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie m.in. wytwarzania lub magazynowania paliw ciekłych oraz obrotu paliwami ciekłymi.

Stosownie do art. 3 pkt 6 Prawa energetycznego obrót oznacza działalność gospodarczą polegającą na handlu hurtowym albo detalicznym paliwami lub energią. Z kolei magazynowanie paliw ciekłych to świadczenie usług przechowywania paliw ciekłych w instalacji magazynowania paliw ciekłych

(stosownie do art. 3 pkt 57 Prawa energetycznego), natomiast wytwarzanie to produkcja paliw ciekłych w instalacjach wytwarzania paliw ciekłych (zgodnie z art. 3 pkt 45 Prawa energetycznego).

Zgodnie ze stanem faktycznym przedstawionym w pytaniu przewoźnik świadczy wyłącznie usługi przewozowe transportem własnym. Przewoźnik nie magazynuje, nie wytwarza ani nie zbywa paliw ciekłych. Prawo energetycznie nie nakłada obowiązku posiadania koncesji w sytuacji, gdy przewoźnik świadczy jedynie usługi transportowe. Katalog sytuacji, w której potrzebna jest koncesja, jest zamknięty – oznacza to, że koncesja jest wymagana tylko w stosunku do konkretnych, przewidzianych przepisami czynności. Tym samym w opisanej sytuacji przewoźnik nie ma obowiązku posiadania koncesji.

Opracowanie:

Cabaj Kotala
 Doradztwo Podatkowe Sp. z o.o.

ul. Emilii Plater 28
 00-688 Warszawa
www.cabajkotala.com



Ile wyniesie kaucja doliczana do opakowań objętych systemem kaucyjnym?

W dniu 22 listopada 2023 r. na stronach Rządowego Centrum Legislacji pojawił się projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wysokości kaucji dla poszczególnych rodzajów opakowań objętych systemem kaucyjnym.

Ministerialna propozycja zakłada, że do butelek jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych na napoje o pojemności do trzech litrów (włącznie z ich zakrętkami i wieczkami z tworzyw sztucznych), puszek metalowych o pojemności do jednego litra oraz do butelek szklanych wielokrotnego użytku o pojemności do półtora litra, doliczona ma zostać kaucja w wysokości 50 gr. W projekcie zaznaczono, że kaucja będzie doliczona do każdego opakowania, dodatkowo będzie obowiązek informowania o kaucji oraz jej zwrocie.

Jak wskazano w ocenie skutków regulacji (OSR) projektu rozporządzenia, w ramach systemu kaucyjnego przedsiębiorcy wprowadzający napoje w opakowaniach objętych systemem kaucyjnym zobowiązani zostaną do umieszczania na tych opakowaniach oznakowania określającego wysokość kaucji. W przypadku przedsiębiorców prowadzących jednostkę handlu lub inny punkt objęty systemem kaucyjnym, uczestniczący w systemie kaucyjnym w zakresie co najmniej pobierania kaucji i zwracania kaucji oraz odbierania pustych opakowań i odpadów opakowaniowych, zobowiązani będą m.in. do zwrotu pobranej przy zakupie kaucji w momencie zwrotu opakowań

lub odpadów opakowaniowych objętych systemem kaucyjnym.

W OSR zwrócono uwagę, że każdy kraj indywidualnie ustala, które rodzaje opakowań zostaną objęte systemem kaucyjnym. Najczęściej państwa europejskie obejmują systemem kaucyjnym opakowania z tworzyw sztucznych, szkła i metalu (np.: Chorwacja, Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy) lub tylko wybrane opakowania (np. Norwegia nie obejmuje systemem kaucyjnym opakowań szklanych, a w Holandii systemem objęte są jedynie opakowania z tworzyw sztucznych). Wśród państw europejskich zróżnicowana jest również wysokość kaucji i waha się, w zależności od kraju, w granicach 0,07-0,25 Euro. Najczęstszą wysokością kaucji jest ok. 0,10 Euro, czyli ok. 0,50 zł.

System kaucyjny ma wejść w życie w styczniu 2025 roku, ale projekt rozporządzenia w sprawie wysokości kaucji nie zawiera przepisów technicznych.



W polskim rozwiązaniu, ze względu na wysoki, bo aż 70 proc., poziom recyklingu wyznaczony na rok 2030, systemem kaucyjnym zostaną objęte opakowania w postaci: butelek jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych na napoje o pojemności do trzech litrów, włącznie z ich zakrętkami i wieczkami z tworzyw sztucznych, puszek metalowych o pojemności do jednego litra, a także butelek szklanych wielokrotnego użytku o pojemności do półtora litra.

OPEC+ nie zaszokował rynku

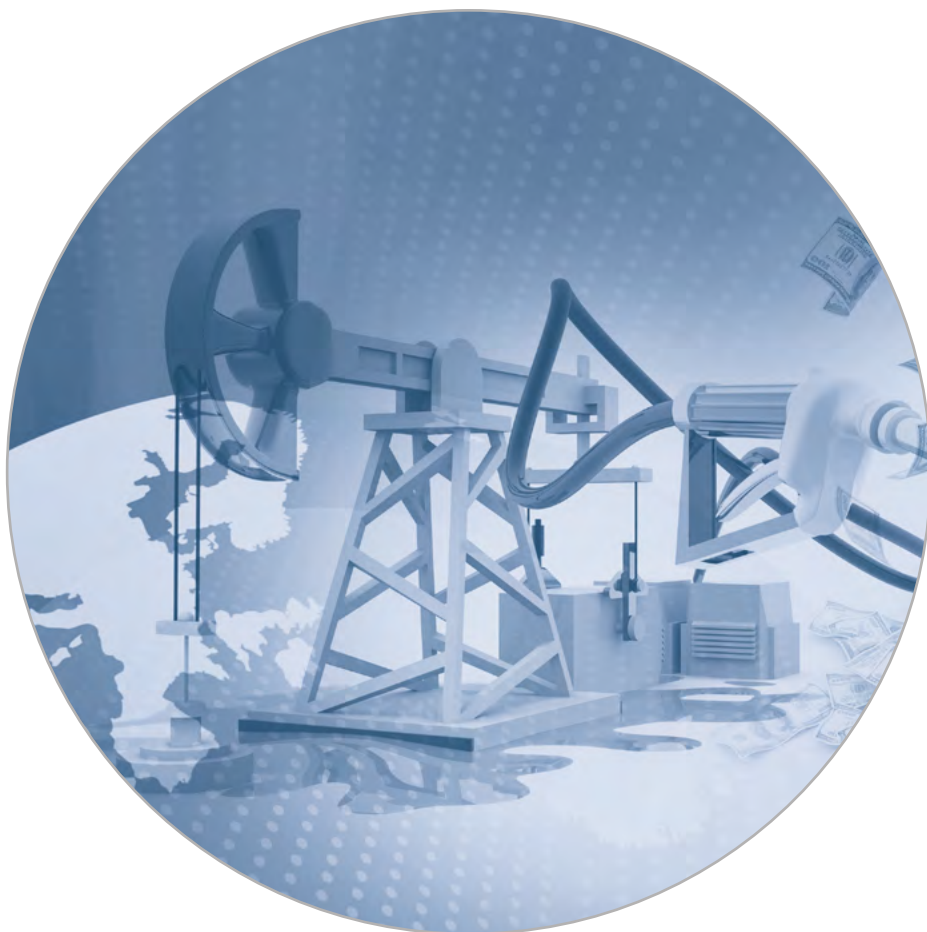
dr Jakub Bogucki

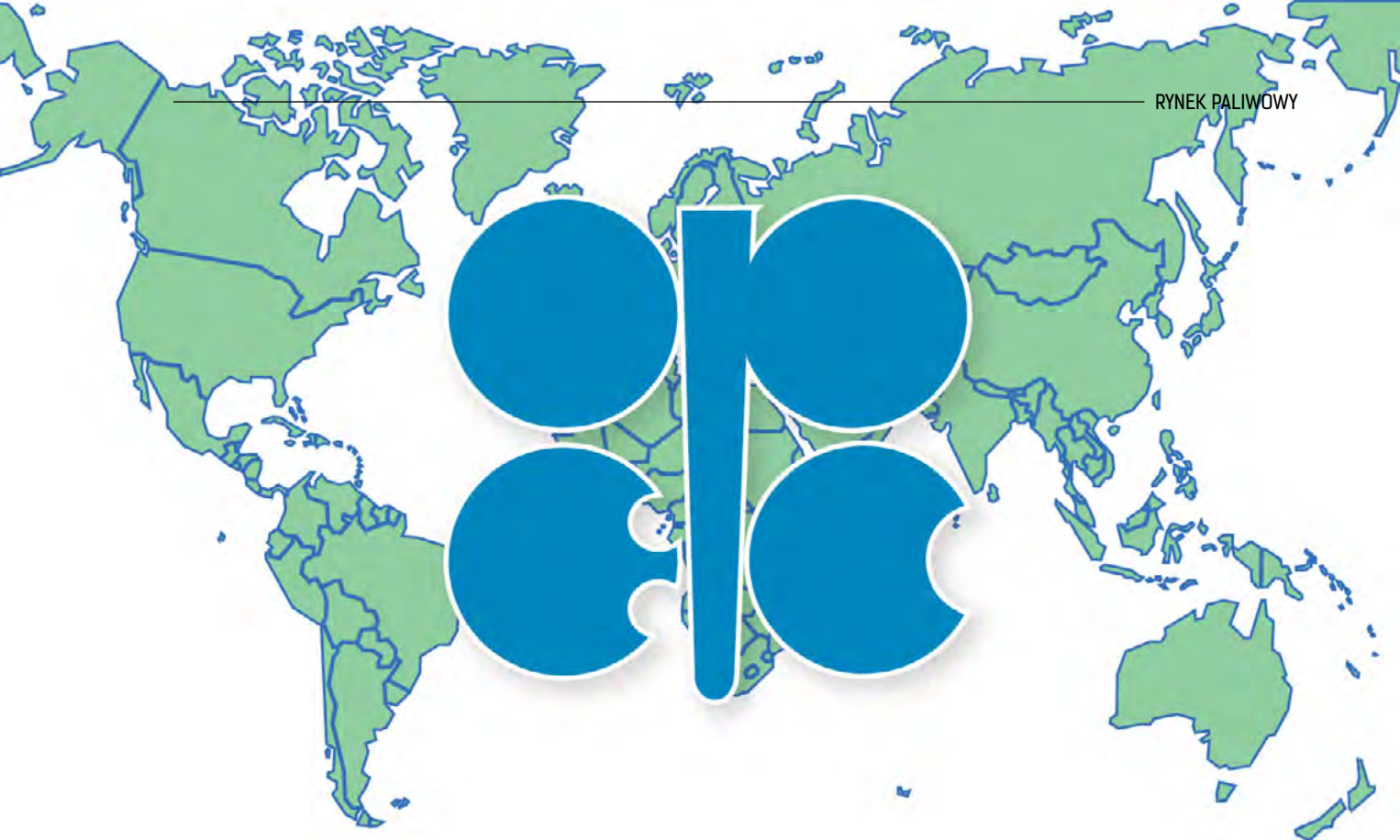
Decyzja OPEC+ o limitowaniu wydobycia w początkach roku 2024 nie zadziałała na rynki w sposób oczekiwany przez decydentów. Przyszły rok może wcale nie być czasem wysokich cen ropy.

Członkowie OPEC+ ustalili dobrowolne cięcia wydobycia o łącznej kwocie około 2,2 mln baryłek dziennie (bbl/d) od początku przyszłego roku. Zdaniem agencji Reutera dobrowolne cięcia od ośmiu producentów wyniosą 2,2 mln baryłek dziennie, a w tym zawierać się mają decyzje redukcji podaży przez Arabię Saudyjską o 1 mln bbl/d oraz przez Rosję o 300 tys. bbl/d. Wśród nich Zjednoczone Emiraty Arabskie oświadczyły, że zgodziły się na ograniczenie wydobycia o 163 tys. baryłek dziennie, zaś Irak oświadczył, że w pierwszym kwartale obniży produkcję o dodatkowe 220 tys. baryłek dziennie. Ciekawostką odnośnie ostatniego spotkania OPEC+ może być zaproszenie Brazylii, jednego z 10 największych producentów, do członkostwa w grupie, co może nastąpić już w początkach przyszłego roku. W obliczu debat i niejasności odnośnie dalszego losu struktury OPEC warto też przywołać deklarację sekretarza prasowego rosyjskiego prezydenta Dmitrij Pieskow, że strony są zainteresowane dalszą kooperacją i zgadzają się, że na obu krajach spoczywa wielka odpowiedzialność za współdziałanie w celu utrzymania międzynarodowego rynku energii na właściwym poziomie. Pieskow miał zauważyć, że współpraca będzie kontynuowana i pogłębiana, czym jest zainteresowana jest także strona saudyjska.

Mimo decyzji OPEC+ surowiec nie był w stanie w ostatnich dniach wyrzucić specjalnie znaczącego wrażenia na handlujących. Cena jest nadal poniżej 80 USD za baryłkę i wydaje się, że powrót do wysokich poziomów jest jak na razie mało prawdopodobny. W prognozach z początku listopada według

Standard Chartered w 2024 r. ceny ropy naftowej wynieść mogą 98 USD za baryłkę. Grupa twierdzi, że światowy popyt na surowiec wzrośnie o 1,5 mln bbl/d w 2024 r., przy dostawach spoza OPEC wyższych o 0,88 mln bbl/d, głównie z USA, Kanady, Gujany i Brazylii. Odnośnie deficytu podaży w pierwszym





i drugim kwartale Standard Chartered sugeruje, że ostatecznie ustąpi on miejsca niewielkiej nadwyżce w drugiej połowie roku. Na takie wnioski jednak nie godzą się np. analitycy JP Morgan, zdaniem których średnia cena ropy Brent wyniesie 83 USD za baryłkę, zaś rynek będzie cechować wysoka stabilność. Analitycy z JP Morgan spodziewają się w tym roku wzrostu wydobywania o 1,9 mln baryłek dziennie, a w roku 2024 ma nastąpić obniżenie tempa do 1,6 mln bbl/d w 2024 r. JP Morgan spodziewa się także niższego popytu na paliwo lotnicze po ostatnim wzroście.

W przypadku prognoz Komisji Europejskiej mamy prognozę średnioroczną ceny ropy Brent na rok 2023 do 84,1 USD za baryłkę, podczas gdy poprzednia analiza przewidywała cenę na poziomie 63,9 USD. Na 2024 r. KE prognozuje obecnie średnioroczną cenę ropy gatunku Brent na poziomie 84,5 USD za baryłkę zamiast wcześniej oczekiwanych 61,6 USD za baryłkę. Mimo wzrostów wciąż jednak nie ma mowy o powrocie do wysokich poziomów, sięgających 100 USD za baryłkę.

Ważną informacją mogąca wpłynąć na ceny baryłki ropy jest zapowiedź Departamentu Energii Stanów Zjednoczonych, że planuje on zakup 3 mln baryłek ropy naftowej z dostawą w marcu celem uzupełnienia Strategicznej Rezerwy Ropy Naftowej. Spadek zapasów ropy naftowej w krajowej rezerwie strategicznej wyniósł 638 mln baryłek do zaledwie 347 mln baryłek tego lata, co wynikało z prób obniżenia ceny benzyny dla konsumentów.

Nadal jednak trzeba podkreślać, że niezależnie od decyzji OPEC+ żywe są ciągle obawy o perspektywy popytu ze strony gospodarek Chin czy Indii. Import ropy naftowej do Chin w listopadzie spadł o 9 proc., zaś w Indiach zużycie paliwa w listopadzie spadło po czteromiesięcznym szczycie w poprzednim miesiącu. To tylko jedne z szeregu danych sugerujących, że obniżenie produkcji zamierzone przez OPEC+ może nie mieć wcale tak dalekosiężnych skutków, które podbijają trwale ceny w 2024 roku.

Ceny ropy Brent w 2023 roku

(dane do 8 grudnia 2023)

Miesiąc	Cena
styczeń	84,00
luty	83,52
marzec	79,21
kwiecień	83,46
maj	75,69
czerwiec	74,98
lipiec	80,16
sierpień	85,10
wrzesień	92,59
październik	88,77
listopad	81,91
grudzień	76,49

Jaki będzie rok 2024 w branży transportu, spedycji i logistyki?

SEKTOR TSL PRZECHODZI PRZEZ ISTOTNE ZMIANY, KTÓRE ODZWIERCIEDLAJĄ EWOLUCJĘ CAŁEJ BRANŻY. NOWE REGULACJE ORAZ KIERUNKI ROZWOJU, WPROWADZONE W 2023 ROKU, JESZCZE MOCNIEJ UWYDATNIŁY DYNAMICZNY CHARAKTER BRANŻY.
JAKIE WYZWANIA I SZANSE Z PERSPEKTYWY PRAWA PRZYNIESIE ZE SOBĄ ROK 2024?

Najważniejsze zmiany prawne dotyczące sektora TSL w 2023 roku

W 2023 roku sektor TSL stanął w obliczu istotnych zmian prawnych, które wpłynęły na funkcjonowanie branży. W pierwszym rzędzie warto pamiętać o nowych regulacjach Pakietu Mobilności. Od 19 sierpnia 2023 roku zaktualizowano zasady rozliczania wynagrodzeń polskich kierowców pracujących za granicą w UE. Nowe przepisy Pakietu Mobilności skupiły się również na wymogu korzystania z najnowszej generacji tachografów cyfrowych. Objęły one także kwestię składania oświadczeń przez firmy o liczbie zatrudnionych kierowców, a także zmiany ilości miejsc postojowych w bazie eksploatacyjnej.

Rada UE zaakceptowała również nowe przepisy zmieniające dyrektywę z 2010 roku, dotyczącą wdrażania inteligentnych systemów transportowych. Aktualizacja ta, wprowadzona w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, ma na celu przyspieszenie transformacji cyfrowej, poprawę efektywności mobilności oraz ograniczenie emisji CO₂.

- Z kolei Ustawa o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym z 28 lipca 2023 roku zmieniła sposób obliczania podstawy do opodatkowania. Kierow-

cy zatrudnieni zarówno na podstawie umowy o pracę, jak i umowy zlecenia, mają teraz możliwość pomniejszenia podstawy do opodatkowania o kwotę 20 euro za każdy dzień pracy. Ponadto, pojawiła się opcja zwrotu kosztów poniesionych w momencie, gdy kierowca zdecyduje się na wykorzystanie odpoczynku tygodniowego regularnego w hotelu. W takim przypadku pracodawca ma możliwość swobodnego refundowania kosztów noclegu. Zmiany w regulacjach dotyczą również wprowadzenia możliwości rozłożenia wynagrodzenia kierowcy na dwie raty, chociaż jest to opcjonalne. Dodatkowo, nowe zapisy z 2023 roku nakładają obowiązek zgłaszania kierowców pracujących na terenie Polski na platformie IML przez firmy zagraniczne – dodaje ekspert TC Kancelarii Prawnej.

Warto zauważyć, że w 2023 roku w ustawie o delegowaniu kierowców pojawił się nowy zapis dotyczący ujednolicenia diety kierowców do jednej stawki we wszystkich krajach. Aktualnie jest to kwota 60 euro za dzień.

- Jednocześnie pamiętajmy, że w ostatnich 12 miesiącach dwukrotnie zmieniła się minimalna stawka godzinowa. Od 1 stycznia 2023 roku wzrosła ona do 22,80 zł, co stanowiło wzrost o 15,7 proc. w porównaniu do poprzedniego roku. Kolejna podwyżka, obowiązująca od 1 lipca 2023 roku, podniosła minimalną

stawkę godzinową do 23,50 zł brutto, co oznaczało wzrost o 19,3 proc. Zmiany te zwiększyły koszty zatrudnienia pracowników, co również wpłynęło na podniesienie cen usług w branży TSL – wspomina Maciej Maroszyk.

2023 w transporcie

W 2023 roku wprowadzono również istotne zmiany w transporcie drogowym. Należy do nich zakaz wyprzedzania dla ciężarówek na jezdniach z więcej niż dwoma pasami w jednym kierunku. Regulacja ta miała na celu poprawienie bezpieczeństwa i płynności ruchu.

- Dodatkowo, zniesiono opłaty na autostradach dla pojazdów do 3,5 tony oraz motocykli. Nastąpiła także druga podwyżka składki OC, a w wielu krajach zaczęły obowiązywać wakacyjne zakazy jazdy dla ciężarówek. Co więcej, polskie pojazdy musiały opuścić Białoruś – nakaz ten dotyczy przyczep, naczep, samochodów ciężarowych oraz ciągników – mówi Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Kolejną istotną zmianą było wprowadzenie 12 września 2023 roku Border Target Operating Model (TOM). Regulacje dotyczą zasad importu towarów do Wielkiej Brytanii. Nowe podejście do kontroli bezpieczeństwa procesu importu ma być stopniowo wprowadzane przez cały 2024 rok.



Od 31 stycznia 2024 roku przewidywane są kolejne zmiany dotyczące Border Target Operating Model. Obejmują one wprowadzenie świadectw zdrowia przy przywozie produktów z UE. Inne ważne daty to 30 kwietnia 2024 roku, kiedy to planowane jest wprowadzenie opartych na dokumentacji i ryzyku identyfikacyjnych kontroli produktów zwierzęcych, roślin, produktów roślinnych i żywności niepochodzącej od zwierząt z UE.

- Nie bez znaczenia jest również rozszerzenie od 29 sierpnia 2023 roku Strefy Ultra Niskiej Emisji (ULEZ) na wszystkie dzielnice Londynu. Do tego dochodzi również wzrost opłat karnych ULEZ i Congestion Charge z 160 do 180 funtów – mówi Maciej Maroszyk, Dyrektor Operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Przewidywane zmiany prawne na 2024 rok

Na horyzoncie pojawiają się już kluczowe zmiany, które mogą wpłynąć na funkcjonowanie sektora TSL w 2024 roku. Jedną z nich jest planowane wprowadzenie e-CMR, czyli elektronicznego listu przewozowego. Dzięki niemu, uczestnicy procesu transportu zyskają dostęp do aktualnych informacji o lokalizacji, stanie i statusie towarów. Poprawi to zarządzanie łańcuchem dostaw.

- Pełne wdrożenie tej technologii planowane jest dopiero po zakończeniu prac nad unijną platformą e-FTI, co ma również nastąpić w 2024 roku – mówi Maciej Maroszyk z TC Kancelarii Prawnej.

- 2024 ma przynieść również zmiany w Pakiecie Mobilności. Zgodnie z opinią Rzecznika Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, kontrowersyjny przepis nakazujący powrót pojazdów co 8 tygodni do państwa siedziby przewoźnika (bazy eksploatacyjnej) prawdopodobnie zostanie uchylony wyrokiem Trybunału. Decyzja ta może znacząco wpłynąć na organizację pracy firm z sektora TSL, eliminując narzucone ograniczenia czasowe. To ważne dla przedsiębiorców, którzy muszą dostosować swoje strategie działania do dynamicznie zmieniających się warunków regulacyjnych – Maciej Maroszyk z TC Kancelarii Prawnej.

Od stycznia nowego roku planowany jest również wzrost minimalnego wynagrodzenia, co ponownie wpłynie na zwiększenie kosztów operacyjnych firm z sektora TSL.

- Co ciekawe, prognozy wskazują także na rozpoczęcie pilotażu cyfrowego euro w 2024 roku przez Bank Centralny. Prace nad nową formą płatności odzwierciedlają globalny trend dotyczący posługiwania się cyfrowymi walutami. Jest to

także istotne z punktu widzenia branży TSL, wprowadzając do dotychczasowej działalności innowacje z obszaru finansowego.

Oczekiwana kondycja branży TSL w 2024 roku

Międzynarodowy Fundusz Walutowy obniżył prognozę globalnego wzrostu do 2,9 proc., utrzymując jednocześnie wzrost na poziomie 3 proc. dla roku bieżącego. Jednak prognozy na 2024 rok sugerują poprawę koniunktury w sektorze TSL. Światowy handel towarami, mimo trudności w bieżącym roku, ma odbić się nadchodzącym okresie, podnosząc wskaźniki wzrostowe do poziomu 3,3 proc. W Polsce, wzrost gospodarczy i prognozy dotyczące handlu sprzyjają pozytywnym nastrojom w transporcie oraz gospodarce magazynowej.

- Niemniej jednak pamiętajmy, że na globalną gospodarkę i sektor TSL wpływają również czynniki zewnętrzne – takie jak m.in. konflikty geopolityczne. Z tego względu warto monitorować te wydarzenia, aby dostosować strategie i plany działania do zmieniającego się otoczenia – podsumowuje ekspert TC Kancelarii Prawnej.

2023 rok, a także zapowiedzi na kolejne 12 miesięcy, dają obraz dynamicznej ewolucji w branży transportu, spedycji i logistyki. Nowe regulacje kształtują standardy w zakresie efektywności mobilności, emisji i kontroli bezpieczeństwa. W obliczu tych przemian, kluczowymi partnerami przedsiębiorstw w sektorze TSL stają się wyspecjalizowane kancelarie prawne, które oferują pełne wsparcie w adaptacji do nadchodzących zmian.



TC Kancelaria Prawna jest jedną ze spółek należących do grupy Trans.eu – właściciela jednej z największych giełd ładunków w Europie, która od 17 lat dostarcza innowacyjne rozwiązania dla branży transportowo-logistycznej. Specjalizuje się w prawie transportowym, dlatego większość klientów spółki to firmy z branży Transport Spedycja Logistyka. Głównym profilem działalności kancelarii są usługi doradcze i reprezentacja w sprawach spornych. Swoimi działaniami wspiera również inne podmioty współpracujące z branżą TSL, m.in. koncerty paliwowe, firmy leasingowe. Specjalizuje się też w zakresie dochodzenia wierzycelności w Polsce i za granicą.

Perły

– dyskretny urok i elegancja

Magdalena Robak

Choć powszechnie uważa się, że perły są zarezerwowane dla dojrzałych kobiet, ich delikatny i szlachetny wygląd sprawia, że z małymi wyjątkami pasują większości przedstawicielek płci pięknej. Dawniej kojarzono je wyłącznie z arystokracją oraz dworami królewskimi i sądzono, iż symbolizują bogactwo. W sposób szczególnie perły upodobała sobie Barbara Radziwiłłówna, dla której

Zygmunt August sprowadzał je z terenów dzisiejszych Niderlandów. Wielbicielem biżuterii z perłami był nawet Henryk III Walezy, a w czasach bliższych współczesności Coco Chanel, która zwykła mawiać: „Perły są zawsze odpowiednie”. Elżbieta II – najdłużej panująca kobieta w historii – przez wielu zapamiętana zostanie właśnie jako monarchini z podwójnym sznurem pereł na szyi. Te urocze i subtelne kuleczki, będące wytworami małż i ślimaków, powstają najczęściej wskutek reakcji na dostanie się ciała obcego do muszli. Ze względu na ich pochodzenie dzielą się na naturalne – wytworzone bez udziału człowieka; słono – i słodkowodne oraz hodowlane. Z uwagi na kształt wyróżnia się natomiast perły okrągłe; barokowe – o nieregularnych kształtach; budową przypominające kroplę lub gruszkę; okazy słabo wypukłe, jednostronnie płaskie – podobne do guzika; drobne, w kształcie ziarna, połówkowe i ćwiartkowe. Perły występują też w wielu kolorach – od klasycznych białych, przez kremowe, różowe aż do brązowych i czarnych, do których zalicza się też okazy o barwie ciemnoniebieskiej, niebieskozielonej, zielonej i grafitowym połysku. Do najsłynniejszych perłowych unikatów należą m.in.: wpisana do księgi rekordów Guinnessa, mająca 470 karatów perła Big Pink, perła Hope o długości 5 cm

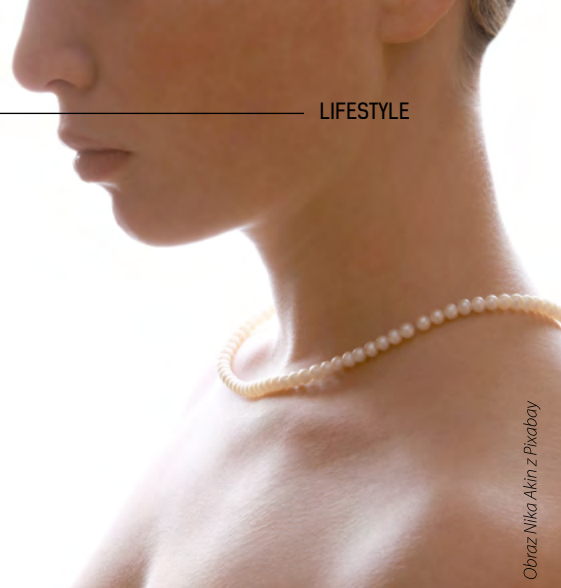


i wadze 454 karatów, czarno-biała Perła Palantyczna – wyjątkowa z uwagi na jej różnobarwność, ważąca aż 6,4 kg i kupiona za 40 mln dolarów perła Lao-tze czy Klejnot Canninga – rzeźba w perle przedstawiająca syna Posejdo-na – Trytona, ozdobiona złotem, rubinami i diamentami.

Perły znane są na świecie od zarania dziejów – najstarszy naszyjnik ma ponad 4,5 tys. lat i jest przechowywany w muzeum w Egipcie. Perły nosiła Kleopatra oraz kobiety towarzyszące Neronowi i Pompejuszowi. Zdaniem Pliniusza Starszego (I w. n.e.) perły sta-



Obraz: Jęstemu z Pixabay



Obraz: Nika Akin z Pixabay

nowiły najdroższy towar świata. Mitologia grecka mówi, że gdy Afrodyta wyłoniła się z morskiej piany, w perły przeistoczyły się rozpryskujące się wokół bogini miłości kropelki wody. Grecy wierzyli także, że są one zastygłymi łzami nimf morskich – okeanid, które wylały je po utonięciu młodzieńców. W tradycji hinduskiej, uznawane za rzecz najpiękniejszą i najczystszą, zdobiły pannę młodą. W Koranie uosabiały bogactwo, świętość i nieśmiertelność. Perły od wieków zachwycały i najczęściej budziły pozytywne skojarzenia, choć np. w Piśmie Świętym, które porównuje przecież królestwo niebieskie do kupca poszukującego pięknych pereł, symbolizują one również grzech i zepsucie. Ponieważ w średniowieczu sądzono, że perły to zebrane przez aniołów i zamknięte w muszlach łzy niewinnych, zaczęto również wierzyć, że mogą one powodować nieszczęście. Współcześnie w Polsce nadal pokutuje przesąd, że przynoszą pecha.

Perły dziś, mając szerokie zastosowanie, noszone są nie tylko w postaci biżuterii. Wykorzystywane są np. w produkcji galanterii skórzanej, gdzie umieszcza się je na paskach i torebkach, zdobią klapki domu mody Chanel i Gucci, w kardiganach zastępują guziki, jak również występują w wystroju mieszkań i domów. Od kilku sezonów hitem są też perły we włosach w postaci spinek, kłamy, wsuwek i ozdobnych grzebieni. Ubiorom – niezależnie od tego, czy są naturalne, czy

szuczne dodają blasku i elegancji. Zawsze sprawdzają się w parze z wieczorową sukienką, koszulą, oversize'owym żakietem oraz welnianym swetrem, bo jego faktura doskonale współgra z ich delikatnością. Pomimo kontrastu perły wspaniale komponują się też z odzieżą wykonaną z twardszych materiałów, jak jeans czy skóra. Perły są uniwersalne – pasują zarówno do looku biznesowego, jak i casualowego. Można je nosić na wiele sposobów – nie tylko w postaci sznura, ale też łańcuszka z wisiorkiem, kolczyków oraz bransoletek. Świetnie wyglądają ponadto, gdy towarzyszą im kamienie szlachet-

ne. Aby były ozdobą jak najdłużej, należy o nie dbać, nie narażając ich na zarysowania, kontakt z środkami chemicznymi, czyszcząc miękką szmatką na sucho, a w przypadku mocniejszych zabrudzeń myjąc je w roztworze wody i delikatnego mydła. Perły są przecież ponadczasowe i pełne uroku – właśnie dlatego warto je wyciągnąć z przysłowiowego lamusa. Nawet gdy nie pochodzą od słynnego Cartiera.

Pisząc artykuł, korzystałam z informacji umieszczonych na stronach: swiat-perel.pl, aniakruk.pl, karea.pl, sadva.pl, elle.pl, giorre.com.pl, gemplord.pl, pl.wikipedia.org.



Obraz: Svetlana z Pixabay



Alfa Romeo Tonale 1.5 mHEV 160 KM Edizione Speciale

Piotr Majka (Test Auto)

Do niedawna Alfa Romeo oferowała jedynie dwa modele, Giulię i Stelvio. Chociaż są to naprawdę fajne auta, w gamie brakowało bardziej przystępnego i miejskiego wariantu. Włosi postawili na SUV-a segmentu C, który jest niezwykle popularny. Na ten krok przyszło nam czekać długo, ponieważ od zaprezentowania Tonale podczas salonu w Genewie w 2019 roku do jego premiery minęło 3 lata. Nowy model marki przyniósł trochę świeżości i jako pierwszy w gamie otrzymał klasyczny silnik hybrydowy, a w późniejszym czasie również hybrydę typu Plug-In.

Alfa Romeo zawsze cechowała się pięknymi liniami i w tym przypadku Włosi pokazali swoje umiejętności po raz kolejny. Tonale jest spojrzeniem w przyszłość z nutą tradycji. Nadwozie może się podobać nawet najbardziej zagorzałemu przeciwnikowi

podwyższonych aut. SUV ma charakterystyczny, zadziorny nos, długą maskę i pięknie narysowane linie świateł zarówno z przodu jak i z tyłu. Grill, lusterka, progi i nadkola zostały polakierowane na czarno, a w czerwonym kolorze Alfa Red wygląda niezwykle drapieżnie.

Wnętrze jest równie designerskie. Auto mocno skupia się na kierowcy. Zegary są minimalistyczne i czytelne, a system infrozrywki nie przytłacza ilością informacji, a także jest intuicyjny. Najpotrzebniejsze funkcje mamy w zasięgu ręki, dopiero bardziej zaawansowane ustawienia wymagają trochę poszperania na ekranie. Tonale stara się nie rozpraszać kierowcy, jednocześnie ciesząc oko. To, co nie do końca mi się podoba, to panel sterowania klimatyzacją. Są klasyczne przyciski do jej sterowania, ale zostały umieszczone w mało intuicyjny sposób.

Deska rozdzielcza nawiązuje do innych modeli marki, została jednak urozmaicona o bardziej śmiałe wykończenie. Widać to przede wszystkim na tunelu środkowym, ale również podświetlanej listwie deski rozdzielczej, która ma ciekawy kształt. Materiały są dobrej jakości, gdzieś tam umieszczając twarde plastiki. Miejsca jest tu sporo, wygodnie usiądzie nawet czwórka wyższych osób, bez narzekania na miejsce na nogi czy głowę. Bagażnik to również mocna strona Tonale. Pojemność wynosi 500 litrów, a po złożeniu kanapy 1550 litrów i płaska podłoga.

Pod maską testowanej Alfy Romeo mieści się miękka hybryda o pojemności 1.5 litra w mocniejszym, 160 konnym wariantcie. 48-woltowy silnik elektryczny generuje 20 KM, a łączny maksymalny moment obrotowy silnika wynosi 240 Nm. Mocy jest wystarczająco dużo do sprawnej jazdy i bezpiecznego wy-



przedzania, jednak silnik nie daje zbyt dużych emocji podczas jazdy. Tonale jest ociężałe, miewa ospałe reakcje na wciśnięcie pedału gazu, a siedmiobiegowa skrzynia automatyczna nie pracuje tak szybko jak można oczekiwać. Od 0 do 100 km/h testowana Alfa Romeo potrzebuje 8,8 sekundy. Szukając bardziej sportowych wrażeń trzeba dopłacić do wersji Plug-In i to niemało.

Dużo lepszym aspektem Tonale jest zawieszenie. To ono daje namiastkę sportowych wrażeń. Samochód prowadzi się pewnie, a układ kierowniczy

jest bardzo precyzyjny. Można jedynie przyczepić się do zbyt mocnego działania układu wspomagania, chociaż w przypadku auta głównie do miasta może to być również jego zaletą. Dodatkowo przy spokojnej jeździe potrafi być oszczędny. Średnie zużycie paliwa podczas testu wyniosło nieco ponad 6 litrów, a układ hybrydowy pozwala na zejście w warunkach miejskich poniżej tej wartości.

Za podstawową wersję Tonale trzeba wyłożyć co najmniej 160 tysięcy złotych. W tej cenie mamy do wy-

boru podstawowy silnik benzynowy o mocy 130 KM lub Diesla o tej samej mocy. Cena jest dość wysoka, ale konkurencyjna wśród modeli Premium w tym samym segmencie. SUV Alfę Romeo wyróżnia się przede wszystkim piękną włoską stylistyką i fajnym, sportowym zawieszeniem. Jest też przestronna i wyposażona w nowoczesne technologie. Szkoda, że nawet mocny wariant miękkiej hybrydy nie daje lepszych wrażeń podczas bardziej żwawej jazdy, a cennik najmocniejszego wariantu z Hybrydą typu Plug-In zaczyna się od 230 tysięcy złotych. ■



Wyprawa do Hongkongu

Sebastian Janiszewski

Hongkong, lub Hong Kong, oznacza dosłownie „pachnący port”. To bardzo duże miasto wzbudza zarówno ciekawość, jak i niechęć podróżników. Historia tego miejsca sięga połowy XIX wieku, gdy na wyspie powstał niewielki, ale o znaczeniu strategicznym dla Imperium Brytyjskiego, port. Dziś to przede wszystkim ogromne centrum finansowo-handlowe, zamieszkałe przez uciekinierów z Chin oraz świata zachodniego, którzy mieli nadzieję na spokojne życie. Czy faktycznie Hong Kong jest tym rajem, jakiego szukali? Stałem się znaleźć odpowiedź na to pytanie podczas mojego pobytu.

Hong Kong zajmuje zaledwie 1050 km² – jest co prawda dwa razy większy niż Warszawa, ale za to mieszka w nim ponad 7,5 miliona ludzi, a to już ponad sześć razy więcej niż w stolicy Polski. Tak naprawdę Hong Kong to nazwa jednej z wysp wchodzących w skład rozległej jednostki administracyjnej, którą trudno nazwać miastem. Jest tam jeszcze ogromna, ale słabo zaludniona wyspa Landau oraz spory kawałek półwyspu Kowloon, za nim rozciągają się jeszcze tzw. Nowe

Terytoria stanowiące ponad 80 proc. powierzchni Hong Kongu. Zwiedzenie ograniczyłem do najważniejszej wyspy, bo aby zobaczyć najciekawsze miejsca tego miasta, trzeba poświęcić prawdopodobnie tydzień. Miałem na to zaledwie dwa pełne dni, ale pod koniec pobytu udało się również zajrzeć na stały ląd do dzielnicy Kowloon.

HISTORIA

Hong Kong został zajęty przez Brytyjczyków w pierwszej połowie XIX wieku, gdzie utworzyli oni miasto Victoria – na cześć brytyjskiej królowej oczywiście. Przesmyk między wyspą a półwyspem nazwano Zatoką Victorii. I tak jakoś port zaczął się rozwijać w zaskakująco szybkim tempie.

Współcześnie wyspa podzielona jest na cztery dzielnice, ale zachodnia i centralnie położona Wan Chai są najważniejsze z turystycznego punktu widzenia. Właśnie w Wan Chai się zatrzymałem, bo tutaj krzyżuje się wiele szlaków. Po wyjściu z hotelu, poza ulicznymi targami, nie da się zobaczyć nic ciekawego,

bo po prostu wysoka strzelista zabudowa zasłania wszystko – czasem nawet niebo. Dlatego zwiedzenie warto zacząć od Wzgórza Wiktorii, skąd można zobaczyć najsłynniejszą w tej części Azji panoramę i przy okazji zrozumieć, jak miasto zostało zbudowane.

Krajobraz wyspy, a szczególnie dzielnicy Central, jest zdominowany przez drapacze chmur. Pomiędzy nimi przebiegają szerokie arterie, którymi przemykają autobusy i jedyne na świecie piętrowe tramwaje. A pod ziemią najdłuższe, jakie kiedykolwiek widziałem, składy kolejki metra. Do kompletu należy zaliczyć również sieć tramwajów wodnych.

WZGÓRZE WIKTORII

Punkt widokowy to jedna ze sztamkowych atrakcji każdego miasta. Tutaj wjeżdża się na niego specjalnym tramwajem – nie jest to tania atrakcja, a dodatkowo wiąże się z przejściem przez centrum handlowe.

Dostać się na Wzgórze może każdy, np. autem lub autobusem. Problem



wielu są one ucieczką od przytłaczającego zgiełku miasta oraz małych mieszkań – to ogromny plus w tak dużej metropolii.

Zdziwiło mnie, jak bardzo parki są tutaj zadbane – wszystkie drzewa są podpisane (gatunek, czasem nadany przez społeczność imieniem), tak samo jak większość krzewów czy pojedynczych kwiatów. W basenach czy przepływających przez park strumykach żyją ryby i żółwie. W parku Hong Kong jest nawet ogromna woliery dla ptaków.

To miasto jest najbardziej zieloną stolicą Azji. Na kolejnych miejscach znajdują się Singapur i Kuala Lumpur.

WĄSKIE ULICZKI JAK W CHINATOWN

W dzielnicy centralnej jest jeszcze kilka ciekawych miejsc – m.in. powstała w 1847 roku świątynia Man Mo. Jest częścią większego kompleksu Sheung Wan, ale ciekawe jest to, jak zgrabnie została zabudowana wysokimi wieżowcami.

Hong Kong to również niesamowity klimat wąskich uliczek. Niemal każda równoległa do głównej arterii wygląda jak z bajki. Ulice często kończą się ślepym zaułkiem, w którym działa handel na najwyższych obrotach. Są targi z produktami spożywczymi, albo po prostu zagłębienie niewielkich restauracji czy też przydrożnych barów. W jednym z takich miejsc, dosłownie w zaułku między wysokimi apartamentowcami, znalazłem niewielkie stoisko, w którym przygotowywano soki ze świeżych owoców. Cenowo wyszło bardzo korzystnie – sok kosztował ok. 12 zł, a kubek owoców ok. 10 zł.

Wracając w stronę centrum spacerowałem ulicami i przejściami, aż w koń-

cu dotarłem do najdłuższych na świecie zadaszonych ruchomych schodów. To także jedna z atrakcji miasta, choć tej akurat nie planowałem odwiedzić. Ślepy traf chciał, że podążając na zachód i tak musiałem przeciąć ich trasę, bo rozciągają się od Central Market, aż po zbocza wzgórze, na odległość 1 km. Warto jednak wiedzieć, że gdy już dotrzemy do końca – nie ma ruchomych schodów w dół. Trzeba zejść w tradycyjny sposób.

MIASTO DRAPACZY CHMUR

W Hong Kongu jest ponad 9000 wieżowców, z czego zalicza się do nich również bloki mieszkalne, bo autentycznie są tak wysokie! Blisko połowa wieżowców to drapacze chmur o wysokości powyżej 100 metrów. Aż 650 jest wysokich na ponad 150 metrów, czyli można założyć, że Dubaj (395 wieżowców o wysokości powyżej 150 m) szybko rekordu Hong Kongu nie pobije.

Oczywiście większość tych apartamentowców to po prostu wysokie bloki, bo apartamentów w nich nikt nie widział. Mieszkania często są mikroskopijne, a zamieszkuje je po kilka osób.

Hong Kong słynie z tego typu osadnictwa, jest ono określane mianem "chowy klatkowego". W zbiorowo wynajmowanych mieszkaniach montuje się metalowe klatki, w których lokatorzy mają łóżka. Wychodząc do pracy zamykają klatkę na kłódkę.

Jeden z takich bloków jest znaną turystyczną miejscówką. We wschodniej dzielnicy wyspy Hong Kong znajduje się Monster Building, nazwany tak dlatego, że powstał z połączenia pięciu różnych bloków. Pojechałem go zobaczyć – oczywiście do mieszkań nikomu się nie pchałem, bo z daleka widać billboardy z prośbą o poszanowanie prywatności mieszkańców, a w innym

w tym, że na auto mało kto może sobie tutaj pozwolić, a dojazd autobusem zajmuje sporo czasu bo "wspina się" po zboczu wzgórze. Decyduję się na najszybszy sposób – zabytkową kolejkę z czasów wiktoriańskich. Co by nie powiedzieć, jest to ciekawa atrakcja – rozwiązanie podobne do kolejki na Gubałówkę. Przejazd trwa do 20 minut i kosztuje 75 zł (w obie strony). Na szczycie, czego się chyba podświadomie spodziewałem, znajduje się spore centrum handlowe z jeszcze większym dachem, w którym pierwszy raz zetknąłem się z autentyczną azjatycką manią Hello Kitty. Od razu było widać, kto przyjechał do Hong Kongu spoza Azji, a kto w rejonie mieszka na stałe. Azjaci bowiem w drodze na szczyt zdążyli skorzystać ze wszystkich dodatkowych atrakcji – ścianek foto, sklepów z pamiątkami, watą cukrową czy innego rodzaju goframi bąbelkowymi. Jednym słowem wszystko o czym słyszemy w Europie – było tam dostępne – i co mnie na początku przeraziło – jest autentyczne!

ZIELONE MIASTO

Po powrocie do miasta trzeba było odpocząć w parku. Świetnie nadawał się do tego położony u podnóża Wzgórze Wiktorii Park Hong Kong – to jeden z większych w mieście. Warto podkreślić, że zielonych enklaw jest tutaj sporo, od parków kieszonkowych po zajmujące kilka przecznic ogrody, w których mieszkańcy odpoczywają, jedzą, uprawiają sporty, itp. Dla

- ▶ miejscu wręcz ostrzeżenia z cennikiem kar za tego typu wykroczenia, choć płatne wycieczki z oprowadzaniem w tym miejscu można załatwić całkowicie legalnie.

WIECZORNE SPACERY I WIZYTA W KOWLOON

W Hong Kongu jest jeszcze jeden ikoniczny widok na miasto. To Aleja Gwiazd z Symfonią Światła. Jednak, aby doświadczyć tego widoku trzeba przedostać się na stały ląd, do dzielnicy Kowloon. Na wybrzeżu znajduje się nowoczesna promenada z wysuniętym w głąb zatoki pomostem, na który przybywają wieczorami mieszkańcy. Z pomostu widać drugi brzeg gęsto zabudowany wieżowcami – widok faktycznie ciekawy, bo linia wybrzeża naszpikowana jest wysokimi wieżowcami, ale to Symfonia Światła dopina całość. Obserwujemy mieniące się neonami wieżowce “po tamtej” stronie zatoki, a “po tej” z głośników puszczone są utwory muzyki klasycznej. Warto zobaczyć ten widok.

Za 2,5 zł można wsiąść na tramwaj wodny kursujący między brzegami zatoki i obejrzeć kolorowe wieżowce z bliska. Również polecam.

KUCHNIA HONG KONGU

W Hong Kongu dominuje kuchnia chińska, choć jest ona wyjątkowa na swój sposób, głównie dzięki wpływowi brytyjskim, a ostatnio również amerykańskim. Chciałbym jednak wcześniej wspomnieć o mocno dominujących w pejzażu miasta znakach towarowych należących do globalnych sieciówek. Poza najpopularniejszym McDonald'sem jest tutaj również kilka sieci nieobecnych jeszcze w Polsce. Są one jednak często odwiedzane przez miejscowych Chińczyków.

Mimo całkiem prawdopodobnej bariery językowej polecam skusić się na wizytę w lokalnych knajpach i restauracjach. Zamawianie potraw do najłatwiejszych nie należy, choć zapewne dla typowego Chińczyka jest dziecinnie proste. Sam nauczyłem się tego dość szybko, ale dysponuję już pewnym doświadczeniem wyniesionym z Singapuru.

Restauracje przeważnie posługują się dwoma typami menu: laminowanymi kartkami ze zdjęciami lub kartką z tabelką i ołówkiem.

Otrzymanie menu ze zdjęciami potraw jest oczywiście ziszczeniem marzeń każdego klienta, ale pod warunkiem, że opisane są zrozumiałym językiem. Tutaj najczęściej tak nie jest, bowiem zdjęcia i podpisy umieszczono na pierwszy rzut oka bardzo chaotycznie. Na szczęście pokazywanie palcem zdjęć doprowadziło mnie do szczęśliwego finału. Wcześniej jednak musiałem pojąć, że są to zestawy, w których potrawy wybiera się w myśl zasady “to + to + to + napój”. Na szczęście cena za zestaw była łatwa do zrozumienia. W przypadku śniadań zamawiamy tosty z dowolnym wypełnieniem, do tego również jajecznicę oraz coś do picia. Bardzo proste, jak się okazało po kilkunastu minutach.

Druga opcja menu jest już dla bardziej zaawansowanych.

Na stole znajduje się kartka z nadrukowaną tabelą, a przy niej ołówek. Na pierwszy rzut oka wiadomo, że będziemy coś rysować. Gorzej, jak całość opisana jest po chińsku – wtedy musimy poprosić kelnera, by tłumaczył albo chociaż w prostych słowach opowiedział które danie jest bez kości. Wtedy możemy też zamówić pokazny zestaw przystawek, ponieważ w takim menu jest podana dłuższa lista potraw niż te kilka z obrazków.

Po dostarczeniu zamówienia delektujemy się potrawami, chyba że źle się wcześniej dogadaliśmy z kelnerem, to pochlipujemy trochę super-ostrą zupę (żeby nie wyjść na kompletnego nowicjusza).

CO WARTO ZJEŚĆ W HONG KONGU?

Chyba najbardziej neutralne smakowo dla każdego będą tradycyjnie pierożki lub pampuchy – tutaj można je spotkać pod postacią Dim Sum. Są to potrawy gotowane na parze, podawane w drewnianych koszyczkach (w nich właśnie dochodziły na parze). Mogą przyjąć formę pierożków, pampuchów (tak przynajmniej wyglądają),



CIEKAWOSTKI

Na początku lat 40. XIX wieku Wielka Brytania przejęła wyspę i założyła na niej miasto o nazwie Queenstown, którego nazwę zmieniono na Victoria. Śladów tego miejsca można szukać dziś w dzielnicy Central, gdzie nadal istnieje kilka budynków z wiktoriańskiej zabudowy.

Angielska nazwa kolonii pierwotnie brzmiała Hongkong, jednak w 1926 roku zmieniono ją na obowiązującą do dziś – Hong Kong. Niektóre starsze instytucje nadal używają pierwotnej pisowni.

Od czasu przekazania kolonii Chinom w 1997 roku, terytorium zyskało nową nazwę: Specjalny Region Administracyjny Hongkong Chińskiej Republiki Ludowej.

Oficjalnymi językami Hong Kongu są chiński (kantoński) i angielski. Wszystkie dokumenty tłumaczone są na oba języki.

W Hong Kongu mówi się językiem chińskim w dialekcie kantońskim. Obowiązuje on też w Macau i graniczących z nimi chińskimi prowincjami. Jednak reszta Chin w przytłaczającej większości posługuje się dialektem mandaryńskim uznawanym za oficjalny język Chińskiej Republiki Ludowej.

ruloników z ciasta lub liści. W środku jest farsz, najczęściej mięsny lub krewetkowy, ale na śniadanie najczęściej serwuje się je ze słodkim lub słonym nadzieniem bezmięsnym.

Każdy obiad powinno zaczynać się od zupy lub po prostu wejść do restauracji właśnie na zupę. Najczęściej podstawą są buliony z makaronem, do których możemy dobrać zawartość. Tutaj przydaje się bardzo menu obrazkowe. Kelnerowi pokazuje się, co ma być w misce. Opcji konfiguracji jest bardzo dużo, poczynając od tego, że podstawowy bulion można za dolara (ok. 50 gr) doprawić dowolnym sosem zmieniając jego smak. Potem dobieramy do zupy dodatki – mięsny kosztuje ok. 4 zł każdy, a warzywa po 3,5 zł (każdy).

Zupę można oczywiście doprawić papryczkami chilli za darmo – od 1/4 pa-

pryczki do pięciu sztuk włącznie. Moją zupę doprawiłem 1/4 papryczki i szybko uznałem, że to za dużo.

Standardowo w restauracjach je się pałeczkami, ale jak obsługa widzi "europejską wycieczkę", to od razu przynosi sztućce.

Czas przejść do bardziej wyszukanych specjalów – tutaj przodują uszy świnia, które są lokalnym przysmakiem. Przyznam, że chciałem zamówić je już w Singapurze, ale jakoś zabrakło odwagi. Teraz nie miałem oporów. Jak to smakuje? Jak gumowe chipsy. Uszy są podawane na surowo (lub lekko wędzone) w wąskich paseczkach w formie surówki z zieleniną.

Popularnym smakołykiem są smażone skrzydełka w różnych wersjach. Poza Dim Sum to również bardzo neutralna smakowo potrawa, idealna dla tu-

rystów z Europy. Hitem podawanym w wielu restauracjach jest płetwa rekina, choć czy jest surowa, czy pieczona, sprawdzę następnym razem.

Z innych potraw mięsnych zjemy również szaszłyki z kurczaka lub wołowiny, a ponadto na każdym kroku są dania z kaczką, tylko w tym przypadku kawałki są najczęściej z kością. Ogólnodostępne są potrawy z owoców morza, bo ich połów na otaczających Hong Kong wodach jest czymś normalnym.

Zaskakuje ogromny wybór napojów ze świeżych soków. Nie widziałem sensu kupowania napojów butelkowanych w sklepach (oczywiście wodę zawsze warto mieć przy sobie), ponieważ soki w dużych pojemnikach wyciskają tutaj na miejscu za ok. 12 zł. Do tego menu jest tak ogromne, że trudno było pojąć, jak na ulicznym stoisku są w stanie przechować tyle owoców i warzyw. ■

Życzenia dla rynku paliw

dr Szymon Araszkievicz

Grudzień, końcówka roku, wielu z nas podsumowuje minione miesiące i myśli nad planami na nadchodzący czas. Składam zatem całemu rynkowi paliwowemu w Polsce serdeczne życzenia: udanych Świąt Bożego Narodzenia oraz zdrowia, szczęścia, spokoju i pomyślności na nadchodzący Nowy Rok. Niby typowe i oczywiste hasła, jednak historia rynku, i najnowsza, i ta nieco starsza, pokazuje, że nieraz tęsknił on do tych pojęć. Oby więc w kolejnych miesiącach tęsknić nie musiał.

„Zdrowy” rynek to pojęcie potencjalnie wieloznaczne. Myślę, że wszyscy jednak zgadzają się co do kilku uniwersalnych cech, jakie powinny go określać. Może to być kwestia jasnych zasad działania, którym podlegają procesy rynkowe. Można rozumieć przez to przepisy prawa znane wszystkim i przejrzyste, ze zmianami komunikowanymi z odpowiednim wyprzedzeniem, tak by każdy mógł się do nich przygotować. Łączy się to ze wspomnianym już „spokojem”. Paliwowym hurtownikom sen z powiek spędzały przez pewien czas w 2023 r. perspektywy daleko idących zmian w przepisach dotyczących dostaw do zbiorników. Firmy z rynku LPG uważnie śledzą z kolei doniesienia o szczegółach ewentualnego wprowadzenia embarga na dostawy LPG z Rosji. Jak dotąd konkretnych rozwiązań w obu sprawach nie ma. Myślę, że obie te grupy chciałyby dowiedzieć się, na czym stoją, niezależnie już od samego kształtu rozwiązań – na zasadzie „przynajmniej wiemy, czy się coś wydarzy czy nie”. Życzę także rynkowi „zdrowia” rozumianego jako realizowanie przez różnych jego uczestników określonych ról i zadań (podobnie jak w zdrowo funkcjonującym organizmie ludzkim).

Tak, aby każdy element tej swoistej układanki mógł działać bez obaw, że dojdzie do konfliktów czy tarć.

Pomyślność to, wg słownikowej definicji PAN, stan zgodny z czyimiś oczekiwaniami i pragnieniami, wynikający z korzystnego przebiegu zdarzeń. Czy jest możliwe, by wszyscy uczestnicy rynku mogli zaspokoić wszystkie swoje handlowe oczekiwania i pragnienia? Pewnie zależy to od skali tych pragnień, niemniej – nie łudźmy się, raczej nie, bo w pewnych przypadkach będą one po prostu sprzeczne. Bardziej realistycznie życzę zatem, by przynajmniej część pragnień się spełniła, żeby przebieg zdarzeń był jak najkorzystniejszy i by spełnianie pragnień jednych nie musiało psuć spełniania pragnień innych. Wiem, że to może wydawać się na pierwszy rzut oka zbyt idealne podejście i brzmieć zbyt „cukierkowo”, ale z drugiej strony nie musi wcale być nierealne. Poza tym kiedy ma być „słodko” jak nie właśnie w ostatnich dniach grudnia?

„Szczęście”... to oczywiste – w życiu czy w biznesie niewątpliwie się przydaje. Oprócz posiadanych przez uczestników rynku umiejętności, środ-

ków którymi dysponują czy dostępu do informacji rynkowych, czasem ten swoisty „łut szczęścia” dodatkowo pomaga. Oby więc szczęście w nadchodzącym roku uśmiechnęło się do rynku paliwowego – na przykład w postaci jakiegoś zwrotu sytuacji, czy wydarzenia, które doprowadzi np. do wzrostu popytu czy do odzyskania tempa działania, do wyjścia z marazmu w niektórych segmentach. Mówi się też, że „szczęściu trzeba pomagać”. Rynek paliwowy to potrafi, bo działa na nim wielu ludzi którzy wiedzą do czego dążą w ramach swoich firm czy instytucji lub urzędów i mają pomysł na osiągnięcie tego. Zatem idąc tym tropem – życzę by okoliczności temu „pomaganiu”... nie przeszkadzały.

Analogicznie, życzę rynkowi paliwowemu w Polsce by omijał go pech. By zaskoczeń negatywnych nie było. Takie zaskoczenia to występujące niestety co jakiś czas okresowe wahnięcia sytuacji, prowadzące do spadku popytu u części graczy czy radykalnego skurczenia się marż w określonych sektorach rynku. Wychodzenie z takich okresów trwa, a „leczenie ran” odbija się jeszcze przez dłuższy czas na sytuacji różnych uczestników rynku. Pod tym względem ostatnie tygodnie roku 2023 wyglądają zdecydowanie lepiej niż niektóre miesiące lat 2022 i 2023, choć uczciwość nakazuje przyznać że niestety jeszcze nie we wszystkich segmentach branży.

Zatem – jak najwięcej nowej energii, paliwa, i do codziennej pracy, i do tworzenia nowych pomysłów! Z ciekawością wchodzimy w nowy rok i życzę, by był dla rynku paliwowego udany.

DOŁĄCZ DO NAS. SPRAWDŹ NASZĄ OFERTĘ FRANCZYZOWĄ

Skontaktuj się z nami i przekonaj się,
jak możemy napędzić Twój biznes!

@ SPOLSKA-stacje-partnerskie@shell.com

+48 800 080 020

www  shell.pl/franczyza



GO WELL



**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.