

Na Stacji Paliw

Nr 1/2024 (34) | styczeń-marzec 2024

Temat numeru

Co decyduje o wyborze miejsca tankowania?

Energia paliw

aramco 

Nowy Program Partnerski

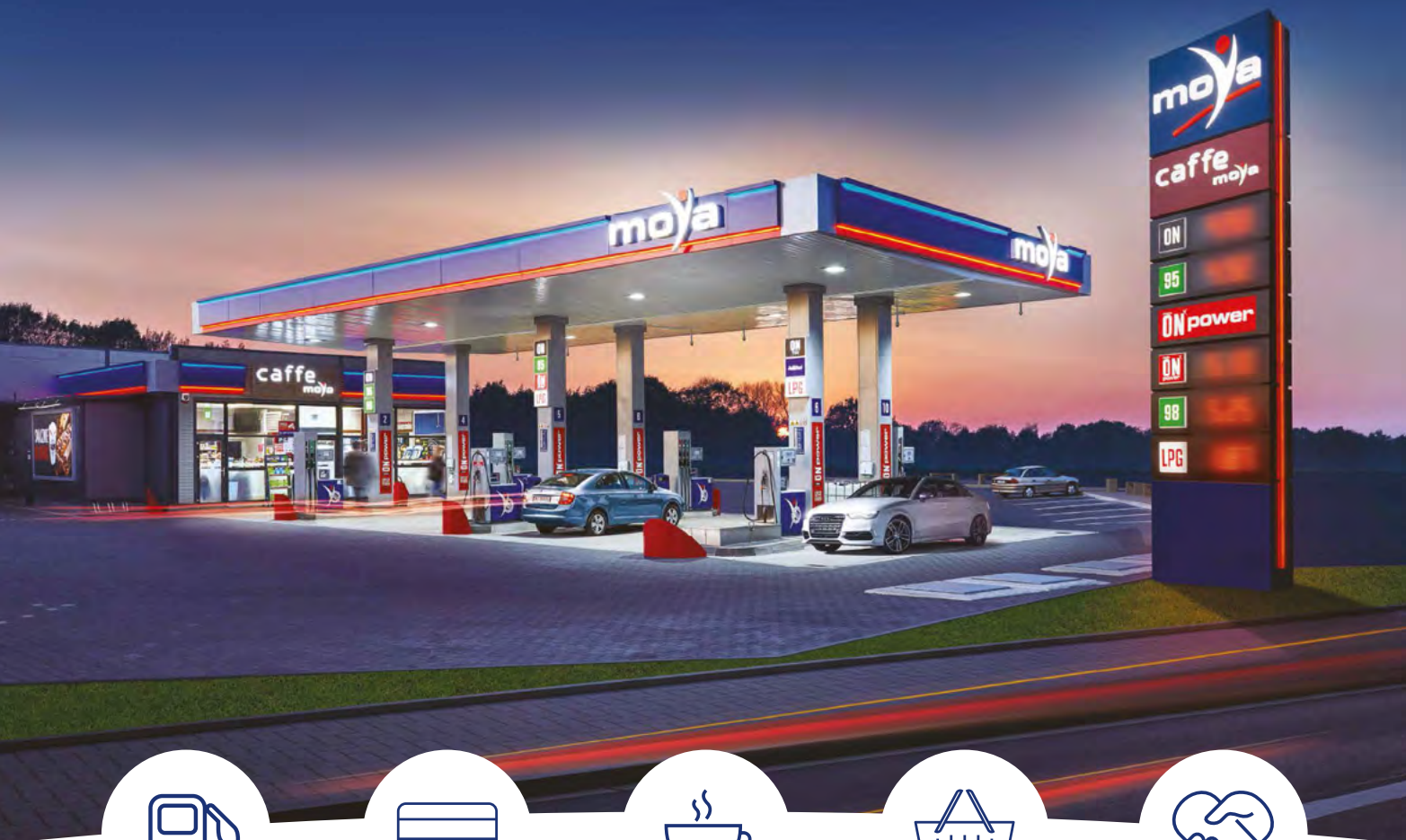
Blackout
na stacji paliw



Jaki będzie los polskiego rynku autogazu?

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!



Spis treści

WYDARZENIA

- Newsy z rynku 4

TEMAT NUMERU

- Co decyduje o wyborze miejsca tankowania? 6

RYNEK PALIWOWY

- Wojna o Chaco - konflikt o (nieistniejące?) złoża ropy naftowej? 9

ARTYKUŁ SPONSOROWANY

- Partnerstwo dla wspólnego rozwoju: Program Partnerski Energia paliw 12

TWOJA STACJA

- Blackout na stacji paliw 14

RYNEK PALIWOWY

- Czy branża autogazu w Polsce ma przyszłość? 18

PRAWNIK RADZI

- Minimalny podatek dochodowy zaczął obowiązywać 20
- Korekta roczna i korekta wieloletnia w JST - przypomnienie o ostatnich zmianach 21
- Terminale towarowe zwolnione z podatku od nieruchomości w 2024 r. 22

LIFESTYLE

- Do elegancji jeden (prawie) krok 24

MOTORYZACJA

- Jeep Avenger BEV - europejski Jeep na prąd 28

PODRÓŻE

- Bajecznie piękna, tania i mało znana wyspa w Tajlandii 31

Na Stacji Paliw

MAGAZYN BRANŻOWYCH INSPIRACJI

Redaguje zespół w składzie:

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

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

Zapraszamy do kontaktu z nami.

Na wszystkie prośby i pytania postaramy się odpowiedzieć jak najszybciej.



Od redaktora

W początkach roku 2024 zdarzenia na globalnym rynku naftowym są niepokojące - choćby biorąc pod uwagę zaburzenia tranzytu na obszarze Morza Czerwonego. Rynek ropy notuje wyższe ceny, a sytuacja polityczna na świecie także daleka jest od spokoju. W tych warunkach przewidywania dla rozwoju branży nie są łatwe ani optymistyczne - ale jednak próbujemy znaleźć na naszych łamach co najmniej kilka propozycji o charakterze „rozwojowym” dla operatorów stacji paliw - stąd wybór głównych tekstów numeru, mówiących o tym jak zabezpieczyć biznes na wypadek braku prądu czy poprawić jego rozpoznawalność dla klientów.

Nie brakuje także tematów nieco odleglejszych od paliwowej codzienności, jednak będących niezbędną odskocznią lub ciekawą formą rozrywki - której przecież wszyscy czasem potrzebujemy. Tym samym zachęcamy Państwa gorąco do zapoznania się z naszym najnowszym numerem i równocześnie zachęcamy do kontaktu - jeśli są sprawy i problemy, o których warto powiedzieć rynkowi paliwowemu, nasze łamy oczekują na Państwa propozycje.

Z życzeniami miłej lektury!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Newsy z rynku



Orlen na Węgrzech

Pod koniec stycznia Orlen ogłosił finalizację procesu zakupu pakietu ponad 60 stacji na Węgrzech. Dzięki przejęciom w Austrii, Niemczech, na Słowacji i Węgrzech, liczba zagranicznych stacji koncernu wzrosła w ciągu roku o prawie jedną trzecią. Ówczesny premier koncernu, Daniel Obajtek skomentował to: *Stworzyliśmy nowoczesny koncern, który w szybkim tempie umacnia pozycję w regionie. Już w tym roku zrealizujemy nasz strategiczny cel, jakim jest posiadanie sieci sprzedaży paliw liczącej 3,5 tys. stacji. Wykorzystując mocną pozycję Orlen, doświadczenie w realizacji fuzji i przejęć oraz potencjał finansowy, w ostatnich 12 miesiącach powiększyliśmy liczbę naszych stacji o prawie 350 placówek, z czego ponad 330 to stacje za granicą. Teraz koncentrujemy się na tym, aby wszystkie nowo przejęte obiekty dostosować do wysokich standardów, które są wizytówką sieci Orlen. Będziemy również konsekwentnie wyposażać kolejne stacje w infrastrukturę do ładowania aut z napędem.* Dla Orlenu największym rynkiem zagranicznym są dla koncernu Niemcy, gdzie sieć liczy 607 obiektów, działających pod markami Orlen i Star.



Jakie plany ma MOL?

Koncern MOL w Polsce chce docelowo zająć pozycję drugiego największego gracza na rynku detalicznym - to wymagać może dokupienia kolejnych ponad 100 stacji. W rozmowie z agencją ISBnews CEO Richard Austen zapowiedział, że „rozwój nie zostanie osiągnięty w sposób organiczny i konieczny będzie zakup ponad 100 dodatkowych stacji”. Według danych agencji ISBnews, w sieci stacji MOL w Polsce, liczącej na koniec 2023 r. 481 placówek, nieco ponad 80 stanowią obiekty Slovnaft Partner.



Unimot pokazał wyniki

Jak podał Unimot wykazał, że skonsolidowana EBITDA skorygowana wyniosła w tym okresie 41 mln zł, a przychody ogółem 2 170,4 mln zł. W IV kwartale roku 2022 wyniki wyniosły odpowiednio: 233,9 mln zł skonsolidowanej EBITDA skorygowanej i 3 682 mln zł przychodów ogółem. Wpływ na wyniki w IV kwartale 2023 r. miała wpływ przede wszystkim utrzymująca się, przez większą część ostatniego kwartału 2023 r., „sytuacja na rynku oleju napędowego charakteryzująca się tym, że krajowe notowania oleju napędowego znajdowały się na poziomie poniżej światowych notowań tego produktu” - zapisano na e-petrol.pl. W komunikacie zapisano, że zarząd Grupy Unimot dokonał analizy wpływu negatywnych warunków na sytuację finansową - z niej wynika, że utracił korzyści rzędu 72 mln zł, co nie wystąpiłoby, gdyby otoczenie rynkowe w IV kwartale 2023 r. nie odbiegało w znacznym stopniu od typowych warunków obrotu olejem napędowym.



Jaka strategia Orlenu?

Pełniący obowiązki prezesa Orlenu Witold Literacki zadeklarował, że nowy zarząd koncernu dokona przeglądu obecnie obowiązującej strategii grupy do 2030 roku. Literacki zasugerował, że strategia podlega korektom, które są wprowadzane co dwa lata. Literacki zadeklarował też, że głównym wyzwaniem ma być budowa wartości firmy. Orlen pod nowymi rządami ma przykładać większą wagę do dyscypliny finansowej. W kontekście planów inwestycyjnych spółki, w tym roku przekraczają one 38 mld zł i są głównie nakierowane na wydobywanie, petrochemię i energetykę.

Co dalej z samoobsługą CNG

Rządowe Centrum Legislacji opublikowało rozporządzenie przygotowane przez Ministerstwo Infrastruktury dotyczące umożliwienia samoobsługowego tankowania gazu CNG do pojazdów na stacjach. Perspektywa liberalizacji przepisów w przedmiotowym zakresie została podniesiona przez branżę związaną z dystrybucją paliwa CNG. Aktualnie do tankowania CNG upoważnione są osoby posiadające odpowiednie uprawnienia wydane przez Transportowy Dozór Techniczny. Resort infrastruktury chce to jednak zmienić, aby umożliwić bezpieczne tankowanie CNG przez osoby, które nie posiadają specjalistycznego szkolenia. Poza tym w większości państw członkowskich samoobsługa tankowania CNG jest dozwolona. W Ocenie Skutków Regulacji wyjaśniono, że samoobsługowe tankowanie CNG spowoduje redukcję kosztów funkcjonowania tych stacji w związku z brakiem konieczności egzaminowania pracowników stacji CNG w Transportowym Dozorze Technicznym, wpłynie na dłuższy czas funkcjonowania tych stacji w ciągu doby.



Żabka na stacji paliw

W Opolu na stacji paliw Viwa został otwarty sklep Żabka. Serwis Newseria.pl przypomniał, że to druga placówka sieci tego typu przeznaczona nie tylko dla zmotoryzowanych klientów. Pierwsza Żabka w formacie stacyjnym została uruchomiona w listopadzie 2021 r. na stacji paliw Rakieta, zlokalizowanej w miejscowości Krosno k. Mosiny (woj. wielkopolskie). Sala sprzedaży nowootwartego sklepu liczy prawie 80 mkw. Obiekt zapewnia 16 miejsc parkingowych. Placówka ma być otwarta przez całą dobę, przez siedem dni w tygodniu. Klienci mogą także zapłacić w sklepie za zakupione paliwo. W 2024 r. sieć zamierza otwierać kolejne sklepy na stacjach paliw.



Paliwa z uśmiechem



Co decyduje o wyborze miejsca tankowania?

Gabriela Kozan

Nawyki konsumenckie i zwyczaje zakupowe związane z wyborem paliwa wśród Polaków podlegają działaniu zmieniających się czynników. W badaniu PAYBACK OpinionPoll, przeprowadzonym w 2023 roku okazało się, że 43 proc. ankietyowanych kierowców ze względu na inflację zmieniło swoje nawyki za kierownicą.

Dynamicznie rosnące ceny żywności, usług, mediów czy paliwa, które obserwujemy już kolejny rok, odbiły się mocno na zasobności portfela Polaków, a to przełożyło się na to w jaki sposób robimy zakupy. O ile nie zmieniła się znacząco częstotliwość robienia zakupów jako takich, to Polacy w 2023 roku kupowali mniej, jeśli chodzi o liczbę pozycji asortymentowych Polacy oszczędności szukają zatem, odmawiając sobie wybranych produktów i to w bardzo różnych kategoriach, od artykułów spożywczych po rozrywkę. Oszczędności Polaków dotyczyły także zakupów paliwowych. Z badania PAYBACK wynika, że aż 36 proc. ankietyowanych poczyniła cięcia zakupowe w tej kategorii. Jasną sprawą jest to, że są gospodarstwa domowe, w których szeroko rozumiane wydatki na samochód są związane z dojazdem do pracy/szkoły (wykluczenie komunikacyjne) i tej grupie cięcia na

tankowaniu są trudne do uzyskania. Jednak spośród osób, które wskazały, że oszczędności dotyczyły właśnie paliwa, ponad jedna trzecia (38,8 proc.) częściej stosuje ecodriving, a 26,3 proc. respondentów zaczęło ograniczać jazdę samochodem i szukać alternatywnych sposobów transportu np. w okresie letnim wybierając rower (15,7 proc.) czy komunikację miejską (10,5 proc.). Są też tacy (5,8 proc.), którzy decydują się również na jazdę samochodem w większych grupach i dzielić się kosztami.

Ubiegły rok (2023), a konkretnie czas poprzedzający wybory parlamentarne po raz kolejny udowodnił, że to od lat niezmiennie cena jest czynnikiem decydującym przy wyborze stacji benzynowej. W wielu badaniach ankietowych właśnie ten czynnik był pierwszym kryterium wyboru, wtórnym kryterium jest lokalizacja stacji, czyli to, czy znajduje się ona po drodze.

Aż 43,5 proc. ankietowanych deklarowało, że znacząca obniżka cen skłoniłaby ich do tankowania na stacji benzynowej innej marki niż zwykle. Z tego aż 32,2 proc. ankietowanych zdecydowałoby się na zmianę marki stacji przy obniżce ceny litra paliwa o 30-40 groszy. Z kolei dla 16 proc. badanych obniżka nawet poniżej 30 gr byłaby wystarczającym argumentem na zmianę stacji. 24,6 proc. respondentów do zmiany stacji skłoniłaby obniżka na poziomie 40-50 groszy/litr, a 27,3 proc. przekonałoby się do nowej marki przy obniżeniu ceny powyżej 50 groszy za litr paliwa. Wśród ważnych czynników związanych z wyborem stacji benzynowej pojawiła się również dostępność programów lojalnościowych (9,7 proc.) i promocje (9,6 proc.).

Deklaracje, o jakich respondenci mówili w badaniu zostały realnie zweryfikowane w 2023 roku w Polsce.

W grudniu 2022 roku MOL oficjalnie wszedł na polski rynek paliw i dzięki finalizacji transakcji z PKN Orlen i Grupą Lotos, węgierski koncern przejął ponad 410 stacji działających pod marką Lotos. Od tego czasu nowy gracz zaczął aktywnie walczyć o klienta - kierowcę. Początkowo MOL skupiał się na zmianie wyglądu stacji, a pod koniec pierwszego półrocza 2023 r. węgierski koncern ogłosił wprowadzenie na polski rynek aplikacji na telefon - „nowego wymiaru korzyści” liczonych także jako rabat do kosztów tankowania. W Polsce, MOL Move osiągnął imponujące wyniki, od debiutu w lipcu 2023 r., do pierwszych dni stycznia 2024 r. notując ponad milion zarejestrowanych użytkowników.

- Nasi lojalni klienci tankują więcej naszych paliw EVO. Średnia wartość tankowania przy użyciu programu lojalnościowego jest o jedną czwartą wyższa, niż

przy zakupach dokonywanych poza MOL Move. Ten innowacyjny program lojalnościowy skonstruowano w oparciu o poziomy, oferujące coraz więcej korzyści wraz z rosnącą po każdym zakupie liczbą punktów. Klienci mogą liczyć na stałe zniżki na wszystkie rodzaje paliw czy rabaty na produkty z oferty pozapaliwowej. Wszystko to w ramach angażującej platformy pełnej spersonalizowanych ofert - podsumował w informacji prasowej Piotr Pyrich, dyrektor ds. rynku detalicznego w MOL Polska. Dodał on, że znaczny wpływ na popularność programu lojalnościowego w Polsce miał jego mocny start, połączony z największą, jak dotąd zniżką na paliwa, sięgającą 45 gr na litrze

Programy lojalnościowe nie tylko przyciągają nowych klientów, ale również umożliwiają budowanie silniejszych relacji z tymi, którzy już korzystają z usług lub produktów danej marki. Aplikacje czy programy lojalnościowe to ważny element w budowaniu pozytywnego wizerunku marki i jej konkurencyjności na rynku. Firmy, które oferują atrakcyjne programy lojalnościowe, są postrzegane przez klientów jako bardziej przyjazne i dbające o ich potrzeby. To z kolei przekłada się na większą lojalność klientów, a co za tym idzie wzrost sprzedaży.

Możliwości jakie daje aplikacja lojalnościowa pozwalają na szybkie informowanie klienta o nowych rabatach czy promocjach. Badanie PAYBACK OpinionPoll pokazało bowiem, że 37,8 proc. ankietowanych pojechałoby zatankować auto o konkretnej godzinie, gdyby cena paliwa była wtedy niższa. Ponad 28 proc. (28,4 proc.) badanych zaznacza, że nie są skłonni jeżdżąc zatankować samochód w określonych ramach czasowych po to, by skorzystać ze zniżki. Natomiast co trzeci respondent (33,8 proc.) nie potrafił jednoznacznie określić, czy skusiłby go rabat dostępny w konkretnych godzinach. ▶

Programy lojalnościowe nie tylko przyciągają nowych klientów, ale również umożliwiają budowanie silniejszych relacji z tymi, którzy już korzystają z usług lub produktów danej marki.



- Wzrost cen paliw oraz inflacja to tematy, które od dłuższego czasu budzą zaniepokojenie zarówno ekonomistów, jak i konsumentów. W Polsce, jak również w innych krajach, skoki cen paliw mają bezpośredni wpływ na budżet rodzin, prowadząc do zmian w nawykach konsumenckich, zwłaszcza w kontekście zakupu paliwa. Gdy inne koszty życia rosną, konsumenci mogą być bardziej wrażliwi na ceny paliw, szukając tańszych opcji lub ograniczając swoje codzienne podróże, poszukując zniżek czy też korzystania z punktów lojalnościowych, które można zamienić na rabaty czy bony zakupowe, do wykorzystania przy płatności za tankowanie. Dlatego dla wielu klientów, którzy regularnie tankują, tego rodzaju programy mogą stanowić istotny czynnik przy wyborze stacji paliwowej.



Oceny innych kierowców oraz polecenia znajomych mogą mieć istotny wpływ na wybór miejsca tankowania.

Nie należy też zapominać o mocy dobrych i złych opinii, a także rekomendacjach często zamieszczanych w mediach społecznościowych. Oceny innych kierowców oraz polecenia znajomych mogą mieć istotny wpływ na wybór miejsca tankowania. Pozytywne doświadczenia innych klientów mogą zachęcić kierowców do skorzystania z oferty danej stacji paliwowej. Informacja natomiast, że sprzedaje ona tzw. chrzczone paliwo może zadziałać odstrasząco nawet na lojalnych klientów. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów regularnie kontroluje jakość paliw w Polsce. W ostatnim badaniu raport wskazał na pogorszenie jakości paliw w porównaniu do poprzednich lat. Wśród kwestionowanych próbek dominował olej napędowy, czyli popularny diesel. Wyniki pokazały, że w 1,7 proc. przypadków stwierdzono odstępstwa od norm. To wzrost w porównaniu z 1,1 proc. w 2022 r. i 1 proc. w 2021 r. Najwięcej nieprawidłowości stwierdzono na małych stacjach. Nie zabrakło jednak również obiektów należących do dużych sieci paliwowych, takich jak Orlen czy BP. ■



Wojna o Chaco

– konflikt o (nieistniejące?)
złóża ropy naftowej?

Boliwia

Paragwaj

dr Szymon Araszkiwicz

W l. 30. XX w. Boliwia i Paragwaj stoczyły wojnę o sporne terytoria w regionie Gran Chaco. Jako jedna z przyczyn konfliktu podawana jest chęć obu państw kontrolowania zasobów ropy naftowej, jakie miałyby się w tym rejonie znajdować. Najostrzejsza faza walk trwała 3 lata i pociągnęła za sobą ok. 100 tys. ofiar po obu stronach. Wojna przyczyniła się do gospodarczego wyniszczenia obu zwaśnionych stron. Konflikt o Chaco jest jednym z przykładów przywoływanym w rozważaniach o ewentualnej prawdziwości pojęcia „wojen naftowych”. Z czasem okazało się, że skalę i znaczenie złożeń najprawdopodobniej przeceniono.

Hasło „wojny naftowe” czy szerzej „wojny o surowce” działa na wyobraźnię osób interesujących się polityką czy gospodarką międzynarodową. Koncepcja ta uznaje, że państwa są gotowe zaatakować inne militarnie by przejąć kontrolę nad zasobami, a potem czerpać z nich zyski i wywierać wpływ na innych poprzez np. reglamentowanie podaży. Nie jest to jednak podejście powszechnie uznawane za obowiązującą regułę i trwa wokół niego dyskusja. Np. amerykańska badaczka Emily Meierding pokazuje w swoich pracach, że historia wcale nie potwierdza, aby wojny wybuchały tylko z powodu chęci opanowania złóż. Oczywiście nie zmienia to

faktu, że aktorzy na scenie międzynarodowej rywalizują o jak najsilniejszą pozycję ekonomiczną i o realizowanie swoich gospodarczych interesów. Jej zdaniem koszty bezpośrednie i pośrednie byłyby niewspółmiernie wielkie w stosunku do zysków z handlu zasobami, by popychać państwa do wojen wprost o kontrolę nad surowcami. Nawet jeżeli kwestia naftowa jest wymieniana wśród przyczyn wojen, to jest albo wtórna i wynika z innych, poważniejszych, albo okazuje się być jedną z wielu. Dotyczy to np. wojny Iraku z Kuwejtem na pocz. I. 90. XX w. – kwestia naftowa miała być wg autorki pochodną innych politycznych celów władz irackich, a nie sama w sobie przyczyną najazdu. ▶

► Jednym z przykładów wojen z ropą naftową przy najmniej w tle jest na pewno wojna o Gran Chaco. Region ten rozciąga się w granicach trzech państw - Argentyny, Boliwii i Paragwaju. Dominują tam równiny, jest słabo zaludniony, panują tam też jedne z najwyższych temperatur na kontynencie. Dzieli się na trzy mniejsze części - północną, środkową i południową. W poniższym tekście pokrótce przybliżam temat wojny o Gran Chaco - uważanej za największą w XX-wiecznej historii Ameryki Południowej - sygnalizując najważniejsze wątki wiążące się z tym tematem. W Polsce na jej temat świadomość jest niewielka, zepchnięta została na kartach historii na dalszy plan przez toczące się równolegle w Europie i Azji wydarzenia prowadzące wprost do wybuchu II Wojny Światowej. Dla zainteresowanych podaję źródła głębiej traktujące o temacie.

Boliwia i Paragwaj w XIX w. wyszły pokonane z toczonych wojen z sąsiadami (Boliwia walczyła przeciwko Chile, a Paragwaj przeciw koalicji Argentyny, Brazylii i Urugwaju). Straciły w ich wyniku część swoich terytoriów. Nie miały też bezpośredniego dostępu do wybrzeży oceanicznych. Ograniczało to ich perspektywy rozwojowe i skłaniało do prowadzenia polityki odzyskania takiego dostępu. Boliwia chciała zrekompensować odepchnięcie od Pacyfiku poprzez stworzenie kanału transportowego w kierunku Atlantyku, z wykorzystaniem przepływającej przez Chaco rzeki, dalej do portów nad oceanem. Ten plan powodował jednak konfrontację z Paragwajem.

Na ogromnym terenie Gran Chaco (ok. 600-700 tys. km² - dla porównania Polska ma nieco ponad 300 tys. km²) nie było wówczas wytyczonych ściśle granic, było to terytorium do którego pasowało miano „dzikiego”. Swoje prawa do Gran Chaco Boliwia wywodziła jeszcze z czasów hiszpańskiej kolonizacji, twierdząc że region ten był wtedy administracyjnie połączony z ziemią, z których później, po dekolonizacji, powstała Boliwia. W praktyce jednak przez wiele lat nie podejmowała ona praktycznie żadnych konkretnych działań gospodarczych czy osiedleńczych w Gran Chaco. Tymczasem Paragwaj de facto użytkował te terytoria w celach rolniczych i pasterskich, docierali tam osadnicy, a ludność rdzenna regionu odczuwa-

ła więź z Paragwajczykami. Z tych praktycznych i faktycznych okoliczności swoje prawa wyproszadzał więc Paragwaj. Eksport produktów rolnych, m.in. wytwarzanych w Chaco, był istotnym źródłem dochodów dla tego państwa, a kontrolowanie szlaku rzeczno-miowego miało kluczowe znaczenie dla sprawnego przepływu towarów. Paragwaj nie był więc skłonny



Wojna została upamiętniona przez kraj na kilku znaczkach, monetach i banknotach. Banknoty 1 Guaraní przedstawiają młodego żołnierza Paragwaju, który brał udział w wojnie.

zrezygnować z kontroli nad tymi terenami. Pod koniec XIX i na początku XX w. sprawa Gran Chaco była jednak na tyle nieistotna, że nie przekształciła się w poważniejszą tarcia, a spór ograniczano do sfery dyplomacji.

Sytuacja zmieniła się w latach 20. XX w., kiedy pojawiły się wstępne doniesienia o możliwych bogatych złożach ropy naftowej na terenie Gran Chaco. Nie da się jednoznacznie stwierdzić, że wojnę stoczono wprost o panowanie nad rezerwami ropy, był to jednak jeden z kilku nakładających się na siebie czynników, które łącznie do tego doprowadziły (obok wspomnianych już kwestii związanych z szukaniem wyjścia z gospodarczych kłopotów przez oba państwa i ich chęcią uzyskania swobodnego dostępu do morza; narastające w Boliwii niezadowolenie społeczne związane ze spowolnieniem ekonomicznym musiało znajdować ujście i też mogło wpływać na prowadzoną przez władze politykę). Kwestia naftowa przełożyła się na zapalenie konfliktu. Są też teorie mówiące o rzekomej roli odegranej przez koncerny naftowe w wywołaniu wojny - wielkie firmy miały organizować finansowanie i wsparcie międzynarodowe dla zwa-

śnionych państw, by zabezpieczyć swoje interesy i możliwość prac na przyszłych polach naftowych. W 2009 r., wiele lat po opisywanych wydarzeniach, prezydenci Boliwii i Paragwaju podpisali wspólne porozumienie kończące spór graniczny. Wprost wskazano w nim jako przyczyny wojny o Chaco zewnętrzne wpływy i interesy korporacji transnarodowych, walczących o kontrolowanie zasobów należących do tych dwóch państw.

W l. 1927-29 doszło do pierwszych starć zbrojnych - Boliwia zagarnęła paragwajskie przyczółki wojskowe na terenie Gran Chaco. Wtedy nie doprowadziło to jednak jeszcze do wybuchu działań zbrojnych na pełną skalę. Pod auspicjami międzynarodowymi wypracowano rozejm, zawarty w 1929 r. Ciąg dalszy walk wisiał jednak w powietrzu. Kolejne kilka lat oba państwa spędziły zbrojąc się i przygotowując do ewentualnej wojny. Ta ostatecznie rozegrała się w l. 1932-35. Rozpoczęło ją znów zajęcie przez Boliwię paragwajskich fortów na spornych terenach. Druga strona straciła wiarę w możliwość pokojowego rozwiązania zagadnienia i wybuchły walki.

Kolejne wojny były zmienne. Organizacja wydajnej logistyki okazała się być trudna i kosztowna dla obu stron konfliktu, zarówno ze względu na ich ograniczone możliwości gospodarcze (co istotne, przez poprzednie lata zmagaly się przeciwieś one, jak cały świat, z Wielkim Kryzysem), jak i na geografie - ogromne połacie terenu, koniecznego do pokonywania przez wojska i tym samym przez zaopatrzenie. Żołnierze narzekali na szerzące się choroby i musieli znosić uciążliwe warunki pogodowe. Choć teoretycznie większe szanse na zwycięstwo początkowo wydawała się mieć Boliwia (miała szersze zaplecze mobilizacyjne dzięki większej populacji, a jej armia uchodziła też za lepiej wyposażoną i wyćwiczoną) i odniosła pewne wstępne sukcesy, to ostatecznie militarnym zwycięzcą po kilku latach walk okazał się być Paragwaj. Wpływ miały na to zarówno błędy strategiczne popełnione przez boliwijskie dowództwo, jak i większe zaangażowanie i silniejsze morale po stronie Paragwajczyków. Żołnierze boliwijscy źle odnajdowali się walcząc w warunkach panujących w Chaco (zupełnie innych niż warunki panujące w ich ojczystych stronach),

cierpieli z powodu wycieńczenia i chorób, część z nich nie czuła też zaangażowania w wytyczone przez władze cele.

Wojna wyczerpała ekonomicznie obie strony. Wydatki na uzbrojenie pochłaniały ogromne sumy, Paragwaj wydać miał ok. 60 proc. PKB na wzmocnienie armii! W rozmowy pokojowe zaangażował się szereg innych państw południowoamerykańskich oraz USA.

Działania zbrojne wstrzymano w 1935 r., a w 1938 r. podpisano traktat pokojowy. Paragwaj uzyskał zdecydowaną większość spornych terenów.

W walkach zginęło po obu stronach łącznie prawie 100 tys. ludzi. W pewnym momencie w paragwajskiej niewoli przebywało ponad 30 tys. boliwijskich jeńców. Wysiętek wojenny odbił się negatywnie na gospodarce obu stron konfliktu, a doświad-

czenia wojny przez kolejne lata przekładały się na ich życie polityczne i społeczne, będąc często zarzewiem wewnętrznych kryzysów. Co ciekawe, nadal mówi się o potencjalnych bogatych zasobach naftowych na opisywanych terenach, ale podejmowane w kolejnych dekadach próby wydobywcze nie przynosiły rezultatów. Ani Boliwia, ani Paragwaj nie są dziś szczególnie znaczącymi producentami ropy czy gazu ziemnego.

Dyskusja nad tym, czy kwestia naftowa była bezpośrednią przyczyną wojny o Gran Chaco, trwa. Można ostrożnie wnioskować, że choć nie była to główna i jedyna przyczyna konfliktu, to stanowiła iskrę, od której wybuchła beczka prochu. Natomiast smutnym jest, że ropa ostatecznie na pewno nie była nagrodą za udział w wojnie.

więcej informacji:

E. Meierding, The Exaggerated Threat of Oil Wars, <https://www.lawfaremedia.org/article/exaggerated-threat-oil-wars>

J. Dobrzelewski, Wojna o Gran Chaco 1932-1935, 2012

S. Zagórski, Gran Chaco. Wojna o ropę, której nie było, <https://geekweek.interia.pl/historia/news-gran-chaco-wojna-o-ropę-ktorej-nie-bylo.n1d.1871660>

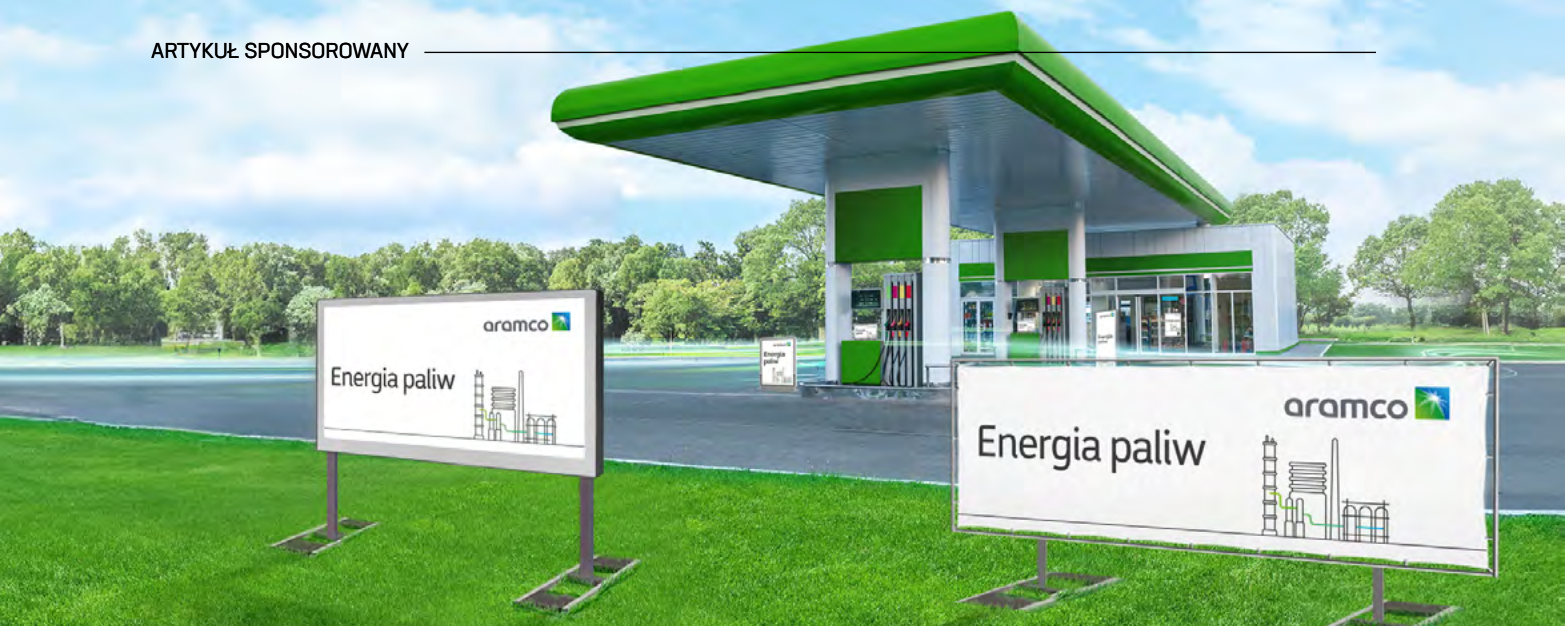
GlobalSecurity.org, Chaco War 1932-35, <https://www.globalsecurity.org/military/world/war/chaco-war.htm>

G. Beyer, What was the Chaco War? <https://www.thecollector.com/what-was-the-chaco-war/>

C. Gomez Jr., The promise of oil in Paraguay, <https://www.americasquarterly.org/blog/the-promise-of-oil-in-paraguay/>

R. Lindsay, The Chaco War, <https://mandalaprojects.com/ice/ice-cases/chaco.htm>

The Gran Chaco War: Fighting for Mirages in the Foothills of the Andes, <http://worldatwar.net/chandelle/v1/v1n3/chaco.html>



Aramco jest wiodącą firmą energetyczno-chemiczną, której podstawową działalnością jest produkcja ropy i gazu.

Partnerstwo dla wspólnego rozwoju:

Program Partnerski

Energia paliw

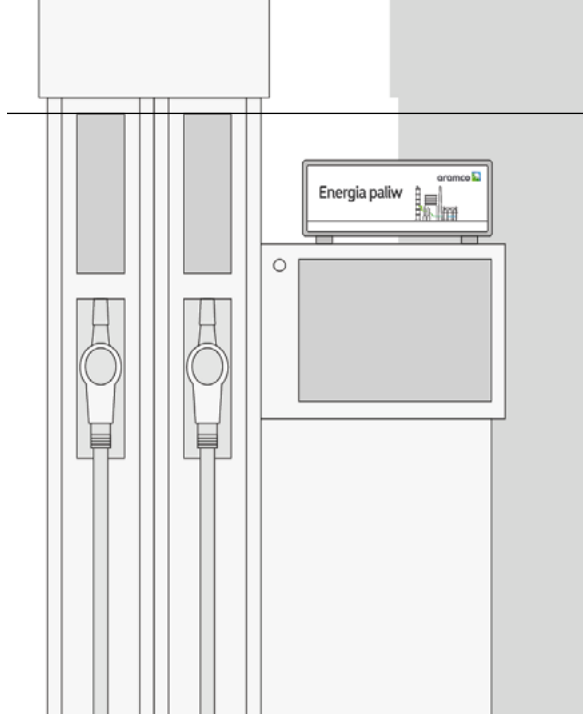
Grupa Aramco jest obecna na polskim rynku od listopada 2022 r. Właśnie ruszył jej nowy Program Partnerski, pozwalający właścicielom niezależnych stacji paliw zaopatrzyć swój punkt paliwami wysokiej jakości.

Rozwój niezależnego biznesu wymaga sił i energii, jednak partnerstwo z Aramco otwiera nowe możliwości dla Twojego biznesu. To nie tylko kompleksowa oferta paliw wysokiej jakości, lecz także bezpieczeństwo zapewnione dzięki sprawdzonym łańcuchom dostaw i innowacyjnym rozwiązaniom technologicznym. Aramco w Polsce to drugi w kraju producent paliw, dysponujący około 50 proc. benzyn i oleju napędowego produkowanych w Rafinerii Gdańskiej. Właściciel stacji zyskuje wsparcie wiarygodnego dostawcy, którego kluczowe wartości to odpowiedzialność, bezpieczeństwo, uczciwość i doskonałość. Wejście na polski rynek to istotny element długoterminowej strategii rozwoju Aramco, z Programem Partnerskim jako integralną jej częścią.

Zasady Programu Partnerskiego

Program Partnerski **Energia paliw** oznacza współpracę na wyłączność przez 3 lata. W tym czasie Aramco dostarcza paliwa wysokiej jakości, a stacja otrzymuje identyfikację wizualną odpowiednią do poziomu sprzedaży. Oba czynniki mają przełożyć się na zaufanie do danego punktu i jego rozpoznawalność. Program jest dostępny dla lokalnych sieci oraz niezależnych podmiotów prowadzących pojedyncze stacje.

Wszystkie szczegóły wraz z formularzem zgłoszeniowym można znaleźć na polskiej stronie AramcoPoland.com.



90 lat innowacji, współpracy i lokalnego wpływu

Aramco od 90 lat dostarcza energię niezbędną do rozwoju biznesu, ludzi i postępu na całym świecie, będąc jednym z największych zintegrowanych przedsiębiorstw energetyczno-chemicznych w skali globalnej. Niezawodne dostawy energii to tylko jeden aspekt wieloletniej historii spółki. Oprócz tego Aramco jest pionierem w wykorzystywaniu technologii użytkowej służącej zaspokajaniu potrzeb klientów. W Polsce Aramco jest obecne od 2022 r., angażując się od początku w działania lokalne, takie jak na przykład programy prowadzone przez Fundację Edukacyjną „Perspektywy”, mobilizując możliwości i kierując zasoby tam, gdzie mogą one wyrzeczyć pozytywny i namacalny wpływ na życie społeczeństwa. ■





Energia paliw



Aramco jest wiodącą firmą energetyczno-chemiczną, której podstawową działalnością jest produkcja ropy i gazu.

Blackout

na stacji paliw

Magdalena Robak

Elektryczność, którą odkrywano ponad dwa tysiące lat, zrewolucjonizowała świat i choć od początków jej wprowadzania na szeroką skalę minęło jedynie 100 lat, przerwy w dostawie prądu są dziś uważane za wielce kłopotliwe i niewygodne. Historia zna kilka blackoutów, kiedy niespodziewanie doszło do wyłączenia energii elektrycznej na dużym obszarze. Ten, który miał miejsce w 2016 roku w Pakistanie, pogrążył w ciemnościach około 140 milionów ludzi, czyli 80 proc. mieszkańców tego kraju. W Indiach w 2012 roku dostęp do niej straciło 620 milionów osób, czyli połowa ludności i około 9 proc. światowej populacji. Nagła i spektakularna awaria zasilania nie ominęła także Polski - w 2008 roku w następstwie obfitych opadów śniegu i wichury zgaś cały Szczecin i jego okolice.

Konsekwencje braku zasilania dotkliwie odczuwali również Ukraińcy, kiedy w 2022 roku na terenie całego kraju najechanego przez Rosjan doszło do zmasowanych ataków rakietowych i hakerskich na infrastrukturę krytyczną. Jak czytamy w artykule Sławomira Matuszaka, na stronie Ośrodka Studiów Wschodnich, w ich wyniku doszło do poważnej destabilizacji pracy sieci, „a coraz częstsze (awaryjne i planowe, zazwyczaj trwające wiele godzin) wyłączenia prądu stały się codzienną praktyką w niemal wszystkich regionach kraju”. Środki mające na celu przeciwdziałanie skutkom dłuższego braku energii elektrycznej podjęli przedstawiciele wielu branż - w tym właściciele stacji benzynowych.

„Do końca grudnia największe sieci zapewniły sobie alternatywne źródło energii elektrycznej w przeważającej liczbie obiektów (OKKO i WOG – 90 proc., SOCAR – 100 proc., Prime – 75 proc.). Także liczne stacje wchodzące w skład koncernu Naftohaz posiadają generatory rozlokowane w blisko 580 obiektach w 20 obwodach kraju. Oznacza to, że nawet w przypadku dłuższych przerw w dostawach prądu nie powinny wystąpić trudności z dostępnością paliw”.

Niepożądane efekty przerw w zasilaniu elektrycznym dotyczą wielu obszarów, a jego wyłączenie dobitnie uświadamia, z czego w typowych, zwykłych okolicznościach nie zdajemy sobie sprawy, jak jest ono istotne. W przypadku, gdy awaria prądu ma miejsce na stacji paliw, oznacza to nie tylko np. brak możliwości tankowania, ale też oświetlenia placu i sklepu, ogrzania go lub zapewnienia mu odpowiedniej temperatury w upalny dzień, płacenia kartą, wypłaty z bankomatu gotówki, zakupu kawy czy hot doga. Jeśli nie będzie krótkotrwała, spowoduje ponadto popsucie żywności przechowywanej w lodówkach i wzbudzi irytację u klientów, którzy pod warunkiem że zawartość baku na to pozwoli, opuszczą ją niezadowoleni. Przepisy prawne dotyczące budowy stacji nie nakładają jednak na inwestora obowiązku wyposażenia jej w agregat prądotwórczy. O podjęcie działań organizacyjnych i prac legislacyjnych w tym zakresie zwrócili się do ówczesnej premier rządu

już w 2017 roku starostowie powiatów województwa kujawsko-pomorskiego, przez które przetoczyła się wówczas tragiczna w skutkach nawałnica. Podczas konwentu podjęli oni temat odpowiedniego przygotowania stacji paliw do przerw w dostawach energii, tak aby w przypadku ich wystąpienia nie groził im paraliż. W ocenie samorządowców byłoby to możliwe zwłaszcza na etapie ich budowy, jeśli wydanie pozwolenia na nią, zostałyby uzależnione od zapewnienia stacji awaryjnego zasilania. Apel ten, jak dotąd, pozostał bez odpowiedzi władz, a więc to, czy będzie ona posiadać agregat prądotwórczy, nadal zależy wyłącznie od woli jej właściciela.

Zdaniem Jarosława Pertkiewicza z firmy Proton Polska zakup generatora powinien zostać poprzedzony zleceniem podmiotowi wykonującemu pomiary elektryczne sporządzenia bilansu energetycznego stacji. Ten prosty zabieg pozwoli ustalić moc urządzenia potrzebną do zabezpieczenia obiektu, przez co nie nastąpi ani jej niedoszacowanie, ani przeszacowanie i w konsekwencji właściciel stacji uniknie zarówno niepotrzebnych wydatków, jak i stresu. Na rynku istnieje wiele typów agregatów prądotwórczych, różniących się wspomnianą mocą wyjściową, rodzajem silnika, liczbą faz, sposobem uruchamiania czy obudowy. W obiektach takich jak stacje paliw bardzo dobrze sprawdzą się te z wbudowanym układem samoczynnego załączenia rezerwy (SZR). ►



W przypadku, gdy awaria prądu ma miejsce na stacji paliw, oznacza to nie tylko np. brak możliwości tankowania, ale też oświetlenia placu i sklepu, ogrzania go lub zapewnienia mu odpowiedniej temperatury w upalny dzień, płacenia kartą, wypłaty z bankomatu gotówki, zakupu kawy czy hot doga. Jeśli nie będzie krótkotrwała, spowoduje ponadto popsucie żywności przechowywanej w lodówkach i wzbudzi irytację u klientów, którzy pod warunkiem że zawartość baku na to pozwoli, opuszczą ją niezadowoleni.

- Dzięki zastosowaniu sterownika, reagującego nawet na minimalne przerwy w dostawie energii, wyłączają się one same w przypadku zaniku sieci i wyłączają, kiedy ona powróci. Taka funkcjonalność gwarantuje bezpieczeństwo, nie wymaga przeszkolenia pracowników i zdejmuje z nich odpowiedzialność w zakresie obsługi urządzenia. Zainstalowanie go na stacji wiąże się jednak z koniecznością wygospodarowania odpowiedniej ilości miejsca, bo jak zauważa Jarosław Pertkiewicz, generator przeznaczony do jej zasilania ma najczęściej większe gabaryty – przykładowo maszyna o mocy 30 kW posiada 230 cm długości, 95 cm szerokości i jest wysoka na 130 cm. Powinna ponadto stanąć na poziomym i stabilnym podłożu – np. w postaci różnego rodzaju fundamentów betonowych. Nie jest wymagane natomiast jej dodatkowe zadaszenie, ponieważ na stacjach najczęściej stawia się agregaty zabezpieczone antykorozyjnie, pomalowane dwuwarstwowo i z zabudową ze stali poddanej procesowi galwanizacji. Przy podejmowaniu decyzji o wyposażeniu obiektu w zapasowe źródło energii warto wziąć też pod uwagę typ paliwa potrzebnego do jego pracy oraz koszty użytkowania. Dla stacji najbardziej optymalny będzie generator z silnikiem Diesla, który choć jest droższy w zakupie w porównaniu do benzynowego odpowiednika, to z uwagi na mniejsze spalanie, jest tańszy w eksploatacji. Dodatkowo rzadziej ulega awariom, jest łatwiejszy do naprawy i cechuje go dłuższa żywotność. Niezależnie od tego, jak niezawodne i wysokiej jakości urządzenie właściciel stacji na niej postawi, powinien on pamiętać o comiesięcznym uruchamianiu go

ne jest, aby agregat posiadał układ AVR czyli system automatycznej regulacji napięcia wyjściowego działający tak, aby żadne podłączone urządzenie elektroniczne nie zostało uszkodzone w razie wahań napięcia prądu na wyjściu. Właściciel stacji podejmując decyzję o zakupie maszyny zasilającej, powinien mieć na uwadze również komfort pracy obsługi stacji i odwiedzających ją klientów. Ten zapewni agregat z zabudową, dzięki której działa on ciszej, co będzie mieć szczególne znaczenie w przypadku niewielkich obiektów, gdzie najczęściej znajduje się on blisko stref powszechnie użytkowanych. Rozważając inwestycję w podłączenie na stacji zasilania awaryjnego, a zwłaszcza licząc jej koszty, które mogą szacunkowo kształtować się między 15 000 a 45 000 tysiącami złotych netto, warto pamiętać także o tym, że dostępne są na rynku mniejsze urządzenia umożliwiające wydzielenie kluczowych obwodów, do których popłynie prąd. W praktyce oznacza to np. funkcjonowanie w trakcie trwania awarii systemów do sprzedaży paliw, ale wyłączenie z użytkowania urządzeń gastronomicznych. Agregaty mogą również współpracować z niektórymi typami popularnych obecnie instalacji fotowoltaicznych, co jest najbardziej efektywnym sposobem ich wykorzystania.

Posiadanie zapasowego źródła energii pozwala utrzymać ciągłość oraz efektywność pracy i uniknąć strat finansowych związanych z jej przestojem. Zapewnia też niezależność energetyczną i zwiększa konkurencyjność na rynku. Zainstalowanie agregatu

prądotwórczego na stacji w opinii eksperta Proton Polska wiąże się jednak z pewnymi ryzykami i potencjalnymi niebezpieczeństwami. Aby je zminimalizować, kluczowe jest przestrzeganie ścisłych standardów bezpieczeństwa oraz regularne przeprowadzanie konserwacji i inspekcji technicznych. Wdrożenie odpowiednich procedur awaryj-

nych, szkolenie personelu w zakresie obsługi urządzenia, świadome i zgodne z przepisami lokalnymi umiejscowienie go oraz montaż na terenie stacji paliw również stanowią podstawowy element w przeciwdziałaniu zagrożeniom. Nie bez znaczenia jest także utrzymywanie aktualnych i sprawnych systemów bezpieczeństwa, takich jak systemy gaśnicze czy czujniki awarii.

Posiadanie zapasowego źródła energii pozwala utrzymać ciągłość oraz efektywność pracy i uniknąć strat finansowych związanych z jej przestojem. Zapewnia też niezależność energetyczną i zwiększa konkurencyjność na rynku.

na obciążeniu w celach testowych, co w przypadku generatorów z funkcją automatycznego startu można zaplanować w sposób automatyczny. Istotna jest ponadto wymiana oleju i filtrów zgodnie z harmonogramem czynności serwisowych – dokumentem dostarczoną przez producenta maszyny. Najczęściej serwisy są wykonywane raz w roku lub po przepracowaniu konkretnej liczby motogodzin – np. olej należy wymienić po 200 godzinach. Poza powyższym waż-

Energia paliw

Nowy Program Partnerski



Wykorzystaj potencjał współpracy ze światowym ekspertem w branży paliwowej.



Posiadamy kompleksową ofertę paliw silnikowych.



Oferujemy pakiety wizualizacji stacji paliw oraz wsparcie i narzędzie marketingowe.

Skontaktuj się z nami za pośrednictwem formularza kontaktowego dostępnego na stronie www.poland.aramco.com



Czy branża autogazu w Polsce ma przyszłość?

dr Jakub Bogucki

Takie pytanie rysuje się przed polskimi importerami i dystrybutorami gazu płynnego – jest to oczywiście związane z sankcjami, jakie od grudnia tego roku dotyczyć będą sprowadzania LPG na rynki Unii Europejskiej.

W połowie grudnia ogłoszono wyczekiwaną od dawna decyzję o przyjęciu 12 pakietu sankcji wobec Rosji przez Radę Unii Europejskiej – w ramach której znalazł się zakaz importu niektórych rodzajów gazów płynnych (LPG), który wejdzie w życie po 12-miesięcznym okresie przejściowym. Sankcje opisano następującym ustępem:

w odniesieniu do towarów objętych kodami CN 2711 12, 2711 13, 2711 14, 2711 19 i 7202 zakazów, o których mowa w ust. 1 i 2, nie stosuje się do wykonywania do dnia 20 grudnia 2024 r. umów zawartych przed dniem 19 grudnia 2023 r. ani umów dodatkowych niezbędnych do wykonania takich umów.

Już w okresie przygotowań dokumentu wizja sankcji komentowana było szeroko przez branżę. Polska Izba Gazu Płynnego przygotowała swoje stanowisko odnośnie sytuacji sankcyjnej, w którym czytamy m.in.:

Dotychczas, przez trzy dekady prywatnego bezprzewodowego gazownictwa w Polsce, infrastruktura, kontakty handlowe, charter dostaw były układane pod dostawy ze Wschodu. Niewielkie podmioty importujące LPG ze względu na możliwości sprowadzania niedużych ilości gazu wykorzystywały przede wszystkim ten kierunek. Wszystkie terminale przeładunkowe i infrastruktura torowa zosta-

ły wybudowane przez polskich, prywatnych przedsiębiorców w pobliżu wschodniej granicy Polski. Dziś potrzeba działań państwa - oprócz wysiłków sektora prywatnego w tym obszarze. Jednocześnie podkreślamy, że tylko i wyłącznie sankcje unijne będą skuteczne, aby uniknąć importu gazu z Rosji za pośrednictwem krajów Unii Europejskiej. Wprowadzenie jednostronnych sankcji w Polsce to jasny sygnał dla dostawców z Zachodu, że mogą ponosić ceny w nieskończoność, gdyż Polska pozostanie bez alternatywy. Zapłaciliby za to polscy konsumenci i polscy przedsiębiorcy. Za taki ruch zapłaciłaby także Ukraina, która potrzebuje dużych i możliwie korzystnych cenowo wolumenów LPG i choć staramy się transferować do nich jak najwięcej LPG, to i tak ich potrzeby nie są zaspokojone. Podsumowując - obecnie administracja publiczna, ramię w ramię z polskimi przedsiębiorcami tworzącymi rynek gazu płynnego w Polsce, przygotowując nasz kraj do wprowadzenia embarga na LPG ze Wschodu, powinna w trybie pilnym rozpocząć szeroko zakrojone inwestycje w infrastrukturę LPG: terminale morskie, transport kolejowy i magazyny gazu. Te działania należy czasowo spiąć z sankcjami na poziomie europejskim.

Nasz portal e-petrol.pl spróbował dowiedzieć się nieco więcej z Wydziału Prasowy Biura Komunikacji i Promocji w Ministerstwie Finansów, które w związku z odpowiedzi przesłanej do redakcji potwierdziło, że:

nowy pakiet sankcji wprowadził zakaz przywozu do Unii Europejskiej LPG pochodzącego z Rosji, jednocześnie określając wyjątek od tego zakazu, tj. umożliwienie realizacji kontraktów zawartych przed 19 grudnia 2023 r. lub umów dodatkowych do takich kontraktów. Dodano, że badanie dokumentacji dołączonej do zgłoszenia celnego przywozowego, w tym dokumentów pochodzenia oraz kontraktów i umów jest jednym z elementów weryfikacji zgłoszeń celnych a zatem wykonywane jest przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej.

Patrząc z perspektywy pierwszego kwartału 2024 rynek nie czuje jeszcze narastającej presji, choć większość dużych operatorów próbuje już „reorien-



tować” się przynajmniej częściowo na kierunek zachodni. Tu jednak kluczowe pozostają wspomniane już w stanowiątku PIGP kwestie logistyczne. Na temat możliwości sprowadzenia większych wolumenów gazu z kierunków zachodnich wypowiedział się także Dyrektor Generalny Polskiej Organizacji Gazu Płynnego, Bartosz Kwiatkowski: - Istnieje możliwość zwiększenia ich wykorzystania o ok. 200-300 tys. ton rocznie, przy czym kluczowe będzie umożliwienie wywozu transportów gazu LPG z portów, co ubiegłej zimy było utrudnione ze względu na preferencyjne traktowanie przez kolei transportów węgla¹.

Według danych Organizacji za 10 miesięcy 2023 r., udział dostaw gazu płynnego z Rosji w całkowitej strukturze polskiego importu spadł do poziomu ok. 48 proc, ale nadal pozostawał kluczowy. Drugim co do wielkości dostawcą na rynek polski jest wg POGP Szwecja (21,2 proc.), a trzecim - Norwegia (5,2 proc.). Kolejne miejsca zajmują Niderlandy (4,3 proc.) oraz Wlk. Brytania (4,2 proc.).

Czy w tej sytuacji wieszczenie śmierci rynku autogazowego w Polsce ma uzasadnienie? Z całą pewnością nikt nie jest w stanie dzisiaj o tym powiedzieć, biorąc pod uwagę absolutną niepowtarzalność sytuacji. Diesla w konsekwencji embarga w Polsce nie zabrakło - choć w przypadku LPG niewątpliwie reorientacja dostaw może wiązać się z wyższymi cenami dla gazu napływającego m.in. z obszaru ARA. Ponadto możliwe, że priorytet mieć będą jednak dostawy gazu LPG na cele grzewcze, ponieważ w przypadku autogazu użytkownicy mogą „alternatywnie” wykorzystać napędy benzynowe. Dla paliw grzewczych jest to znacznie trudniejsze. Biorąc jednak pod uwagę znaczenie zmian dla funkcjonowania stacji paliw w Polsce, zapewne nie jest to nasz ostatni tekst na powyższy temat w roku 2024.

¹ <https://www.money.pl/gielda/embargo-na-lpg-z-rosji-polska-musi-przyspieszyc-w-grze-700-tys-ton-paliwa-6994117782678048a.html> stan z 5 marca 2024

Minimalny podatek dochodowy zaczął obowiązywać

Z dniem 1 stycznia 2024 roku zaczęły obowiązywać odroczone dotychczas przepisy dotyczące minimalnego podatku dochodowego. Jak wyjaśnia zespół kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe oznacza to, że w 2025 roku pierwsze podmioty będą zobowiązane do zapłaty minimalnego podatku dochodowego za bieżący rok.

Podatek minimalny obejmuje:

1. podatników, którzy mają siedzibę lub zarząd na terytorium RP, przez co podlegają obowiązkowi podatkowemu od całości swoich dochodów, bez względu na miejsce ich osiągnięcia.
 2. podatkowe grupy kapitałowe,
 3. podatników prowadzących działalność poprzez położony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zagraniczny zakład
- którzy z działalności operacyjnej za dany rok podatkowy ponieśli stratę albo u których udział docho-
du w przychodach nie przekroczył wysokości 2 proc.

Art. 24ca ust. 2 Ustawy o CIT ogranicza krąg podmiotów objętych opodatkowaniem. Zgodnie z nim przepisów o podatku minimalnym nie stosuje się między innymi do podatników:

- którzy rozpoczęli działalność oraz w kolejno następujących po sobie dwóch latach podatkowych, następujących bezpośrednio po tym roku podatkowym;
- jeżeli w roku podatkowym uzyskali przychody niższe o co najmniej 30 proc. w stosunku do przychodów uzyskanych w roku podatkowym bezpośrednio poprzedzającym ten rok podatkowy;
- których udziałowcami, akcjonariuszami albo współnikami są wyłącznie osoby fizyczne i jeżeli podatnik nie posiada:
 - bezpośrednio lub pośrednio, więcej niż 5 proc. udziałów (akcji) w kapitale innej spółki lub ogółu praw i obowiązków w spółce niebędącej osobą prawną,
 - innych praw majątkowych związanych z prawem do otrzymania świadczenia jako założyciel (fundator) lub beneficjent fundacji, trustu lub innego podmiotu albo stosunku prawnego o charakterze powierniczym;
 - będących małymi podatnikami.

- którzy osiągnęli udział dochodów w przychodach, w jednym z trzech lat podatkowych bezpośrednio poprzedzających rok podatkowy, za który należny jest minimalny podatek dochodowy, w wysokości co najmniej 2 proc.

Stawka minimalnego podatku dochodowego od osób prawnych wynosi 10proc. podstawy opodatkowania i a podatek jest płatny wraz z rocznym zeznaniem podatkowym.

Przepisy przewidują specyficzne zasady ustalania udziału docho-
du w przychodach w związku z czym konieczna jest weryfikacja zarówno źródeł przycho-
dów jak i poszczególnych kategorii kosztów, które po dokonaniu stosownych wyłączeń mogą spowodować zrealizowanie minimalnego poziomu dochodowości, mimo że z kalkulacji dla potrzeb podatku CIT lub sprawozdania finansowego wynik Państwa firmy wykazuje stratę lub zysk na poziomie niższym niż 2 proc.

W ocenie kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe już dzisiaj warto przeanalizować, czy Państwa firma może zostać objęta tym podatkiem, aby odpowiednio zaplanować działalność w 2024 roku.

Więcej informacji dotyczących szczegółowego zastosowania przepisów w praktyce można uzyskać kontaktując się z ekspertami kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe.

Zespół kancelarii Cabaj Kotala
Doradztwo Podatkowe
<https://cabajkotala.com/>

Korekta roczna i korekta wieloletnia w JST

– przypomnienie
o ostatnich zmianach

W związku ze zbliżającym się terminem dokonywania korekt rocznych i korekt wieloletnich w podatku VAT (26. lutego) zespół kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe przypomina o zmianach w tym zakresie wprowadzonych pakietem zmian określanych jako SLIM VAT 3.

Brak obowiązku dokonania korekty rocznej VAT

JST może nie dokonywać korekty rocznej przy łącznym spełnieniu następujących warunków:

1. różnica pomiędzy proporcją wstępną, a ostateczną nie będzie przekraczała 2 proc.;
- oraz
2. proporcja ostateczna okaże się mniejsza niż proporcja wstępna i kwota podatku naliczonego niepodlegająca odliczeniu wynikająca z różnicy pomiędzy tymi proporcjami nie będzie przekraczała 10.000 zł.

Oznacza to, że jeżeli np. dana jednostka organizacyjna JST stosowała w trakcie 2023 r. odliczenie VAT w oparciu o prewspółczynnik w wysokości 4 proc., a prewspółczynnik określony w oparciu o dane finansowe z 2023 r. w styczniu 2024 r. wyniósł 2 proc., to JST może nie dokonywać korekty rocznej in minus o ile kwota podatku VAT, która miałaby zostać zadeklarowana in minus w rozliczeniu VAT za styczeń 2024 r. z tego tytułu nie przekracza 10.000 zł.

Nowe zasady zaokrąglania współczynnika VAT do 100 proc.

W przypadku, gdy proporcja, o której mowa w art. 90 ustawy o VAT (tzw. współczynnik VAT) określona na podstawie danych o sprzedaży opodatkowanej i zwolnionej za rok 2023 będzie większa niż 98 proc. oraz kwota podatku naliczonego niepodlegająca od-

liczeniu w skali roku będzie mniejsza niż 10.000 zł (przed zmianą ww. limit kwoty niepodlegającej odliczeniu wynosił 500 zł), podatnik może uznać, że proporcja ta wynosi 100 proc., tj. przysługuje mu prawo do pełnego odliczenia podatku VAT.

W efekcie JST od wydatków objętych współczynnikiem VAT może odpowiednio zwiększyć kwotę VAT do odliczenia za rok 2023 oraz stosować pełne odliczenie VAT w trakcie roku 2024.

Zespół kancelarii Cabaj Kotala
Doradztwo Podatkowe
<https://cabajkotala.com/>

VAT





Terminale towarowe zwolnione z podatku od nieruchomości w 2024 r.

Do końca stycznia podatnicy podatku od nieruchomości będący osobami prawnymi są zobowiązani do złożenia deklaracji na podatek od nieruchomości na rok 2024 – przypomina kancelaria Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe.

W ocenie kancelarii przy przygotowaniu deklaracji na podatek od nieruchomości na rok 2024 należy wziąć pod uwagę w szczególności następujące kwestie:

1. uwzględnić wzrost stawek podatku od nieruchomości w porównaniu ze stawkami za rok 2023;
2. ująć w deklaracji na podatek od nieruchomości za rok 2024 budynki i budowle oddane do użytkowania lub wybudowane w trakcie roku 2023;
3. dokonać weryfikacji podstawy opodatkowania dla urządzeń technicznych i instalacji posiadających zarówno części budowlane, jak również niebudowlane.

Ponadto, zarządcy infrastruktury kolejowej oraz operatorzy obiektów infrastruktury usługowej w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym począwszy od 2024 r. mogą obejmować zwolnieniem z podatku od nieruchomości terminale towarowe. Terminalem towarowym w myśl ustawy o trans-

porcie kolejowym jest obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów.

W konsekwencji, przedsiębiorcy posiadający infrastrukturę kolejową i przeładunkową powinni zwrócić szczególną uwagę na prawidłowość przygotowywanych deklaracji na podatek od nieruchomości na rok 2024.

Kancelaria Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe zachęca do możliwości skonsultowania z ekspertami prawidłowości przygotowanej deklaracji na podatek od nieruchomości na rok 2024.

Zespół kancelarii Cabaj Kotala
Doradztwo Podatkowe
<https://cabajkotala.com/>

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



Do elegancji jeden (prawie) krok

Magdalena Robak

Ponadczasowa, dyskretna, klasyczna, nie podążająca ślepo za modą, zmierzająca do harmonii i naturalności - o elegancji, jak o najlepszej przyjaciółce, nie sposób mówić inaczej, jak tylko w samych superlatywach. Choć jej kanony zmieniały się przez wieki, zawsze była obiektem pożądania. Paniom zdeterminowanym, by posiadać miano bycia elegancką, daje się uwieść, nawet jeśli nie mogą się poszczycić zasobnym portfelem. Nie o niego tu głównie jednak chodzi, choć z pewnością ułatwia osiągnięcie celu. Bój toczy się raczej o wyczucie smaku i umiar w ubiorze, dobry gust, wdzięk, ale również o kulturalne zachowanie w każdej sytuacji, niezależnie od okoliczności. Wygranie tej batalii wcale nie jest bardzo trudne, a o tym, czego wystrzegać się w kreowaniu swojego wyglądu lub co robić, by wrócić z pola bitwy z tarczą, mowa poniżej. Zapraszam do lektury!



Patrząc dziś na młode i dojrzałe kobiety, nie jest wcale łatwo znaleźć wśród nich te o urodzie niepoprawianej makijażem permanentnym. Choć w zabiegach medycyny estetycznej, zwłaszcza tych przeprowadzanych przez profesjonalistów z doświadczeniem, nie ma absolutnie niczego złego, bywa, że są wykonywane nieumiejętnie lub za często. Zbyt mocno wypełnione kwasem hialuronowym usta, sprawiające wrażenie napompowanych i wydętych, wyglądają tandetnie, a czasem też po prostu wulgarnie. Brwi namalowane barwnikiem niepasującym do oprawy oczu, koloru cery i włosów, podkreślone zbyt intensywnie, za grube lub za cienkie zaburzają rysy twarzy, odbierając im autentyczność i najwycyzajniej szpecąc, dając skutek odwrotny do zamierzonego. W opinii Aleksan-

dry Pakuły - trenerki etykiety i założycielki kanału Instytut Etykiety - również za duża ilość doczepionych sztucznych rzęs nie powiększa optycznie oczu, a raczej powoduje, że wyglądają jakby się zamykały. Jej zdaniem chcąc być elegancką, należy też ostrożnie dobierać odcień pomadki, bo np. usta pomalowane na czerwono, ale w pośpiechu i niestarannie, z klasą i szykiem nie mają wiele wspólnego. Jak podkreśla ekspertka, intensywne barwy nigdy nie wybaczą błędów. Aleksandra Pakuła sceptycznie odnosi się ponadto do popularnego w makijażu trendu *Invisi Lips*. Aby osiągnąć efekt tzw. niewidzialnych ust, pokrywa się je podkładem, co w jej ocenie u większości pań wygląda nieładnie, a jak dodaje, elegancja nie polega na bezrefleksyjnym podążaniu za trendami, a na braniu z nich tego, co najlepsze.



Większość czytelniczek z pewnością będzie zdumiona, przeczytawszy, że najbardziej stylowe są niezbyt długie, bardzo zadbane paznokcie naturalne lub w kolorze zbliżonym do niego - np. *nude*, rozmytym różowym albo pomalowane bezbarwną odżywką... - czyli dokładnie takie, jakich wymagała Elżbieta II od członkiń rodziny królewskiej. Dominika Chirek, prawnik specjalizujący się w prawie kosmetycznym, autorka bloga #naturalnieprostestnikliwie, analizująca skład kosmetyków i tzw. naturalnej żywności, krytycznie wyraża się na temat bardzo modnego od bodaj dwóch dekad manicure hybrydowego, który jej zdaniem nie jest światowym standardem klasy. W jego ocenie nie jest aż tak surowa wspomniana Aleksandra Pa-kuła, która uważa, że pokrycie paznokci „hybrydą” czy żelem to udogodnienie, sprawiające, że kobietom łatwiej osiągnąć efekt bycia eleganckimi, bo tego rodzaju powłoki są trwalsze od zwykłego lakieru. Podkreśla też, że paznokcie hybrydowe i żelowe będą ładnie wyglądać, jeśli nie będą za grube, długie jak szpony lub pstrokate. Jeśli chodzi natomiast o tak istotną część naszej powierzchowności, jaką jest fryzura, elementami, które zdecydowanie nie uchodzą za estetyczne, są rozdwojone końcówki włosów, doczepy, włosy w nieładzie, napuszone, przesuszone lub przetłuszczzone, w stylu *wet look* (wyglądające na mokre), z widocznymi odrostami, źle zrobionymi pasemkami

Choć znane przysłowie mówi „Nie szata zdo- bi człowieka, lecz człowiek szatę”, to, co mamy na sobie i sposób, w jaki to nosimy, wpływa zarówno na nasze samopoczucie, jak i na to, jak jesteśmy odbierane przez otoczenie.

czy ufarbowane na kolor niewystępujący w naturze. W elegancji istotna jest naturalność - w dążeniu do niej sprzymierzeńcem nie będzie również podkład o barwie źle dobranej do cery - za jasny lub za ciemny, intensywna opalenizna, a nawet niedbała postawa ciała.

Choć znane przysłowie mówi „Nie szata zdo- bi człowieka, lecz człowiek szatę”, to, co mamy na sobie i sposób, w jaki to nosimy, wpływa zarówno na nasze samopoczucie, jak i na to, jak jesteśmy odbierane przez otoczenie. Zaczniemy więc od pierwszej, spodniej warstwy ubioru - bielizny. Chcąc być uznanymi za gustownie ubrane, powinniśmy wystrzegać się wystających spod sukienki, topu czy bluzki ramiączek biustonosza. Zamiast niego

możemy nałożyć stanik typu *wonder brastrapless* - z efektem niewidzialnych ramiączek, użyć klipsu do ich spięcia, skorzystać z taśm *boobytape* albo silikonowych nasutników. Pamiętajmy też, aby pod białą bluzkę i takąż spódnicę włożyć cielistą bieliznę w kolorze jak najbardziej podobnym do naszej karnacji i co się tyczy majtek - nieopinającą pośladków, bo wówczas nie będzie się ona odznaczać. Uzupełnieniem formalnych stylizacji lub tych na wyjątkowe, uroczyste okazje powinny być rajstopy - wiosną i latem konieczne cienkie o grubości maksymalnie 20 DEN oraz matowe i barwą zbliżoną do naturalnej. ►

- Jeśli do loafersów lub balerin, wkładamy skarpetki lub stopki, sprawdźmy, czy nie wystają one z nich i czy nie przykuwają uwagi kolorem, odmiennym od naszej skóry. W ocenie Aleksandry Pakuły jest to bowiem bardzo nieeleganckie. Obuwie natomiast, które nosimy, powinno być czyste, mieć niezniszczone fleki i odklejone z podeszwy metki. Jako przykład butów brzydkich i niepożądanych w wysmakowanym ubiorze podaje ona lakierowane muszkietierki i lakierowane kozaki na szpilce oraz botki bez palców. Zofia Kulewicz, znana w sieci jako ZOPHIA Stylistka, dodaje tu ponadto szpilki na platformie i podkreśla, aby pamiętać o tym, że do jasnych stylizacji najlepszym wyborem będą takie same, a nie ciemne, buty. Znaczący styl i dobrego gustu radzą ponadto, aby w dążeniu do bycia dobrze ubraną, wystrzegać się ubrań wierzchnich z lateksu, całych z siateczki i koronki, za małych, bo podkreślą niedoskonałości figury, w dziecięce, infantylne wzory, świątecznych swetrów (z reniferem, elfem lub innym Mikołajem), łączenia skórzanych kurtek z eleganckimi sukienkami, takż koszul ze spodniami typu *skinny*, noszenia topów odsłaniających brzuch i w zestawieniu z marynarkami, dżinsów biodrówek oraz bolerek. Za szykowny strój nie można ponadto uznać legginsów w zestawie ze spódnicą i szpilkami oraz jako zamiennika spodni i odsłaniających pośladki.

Na dobre wrażenie, jakie wywieramy ubiorem, ma też wpływ to, czy nie zaburza on proporcji sylwetki. Te będą zachwiane choćby przy noszeniu spodni typu 7/8 z botkami z szeroką cholewką (lepiej pasować tu będzie wąska) czy długiego zakietu do takiej samej długości spódnicy (wybierzmy krótszy). W złym guście jest ponadto epatowanie dużym logo, noszenie odzieży zmechaczonej, pogniecionej, poprutej, wyblakłej, z wypchanymi kieszeniami i pozostawionymi szwami technicznymi.

Z pewnością wymienione powyżej wskazówki nie wyczerpują tematu, jak być elegancką - przykładów na to można by tu podać jeszcze bez liku, także dotyczących rozmaitych dodatków do ubioru, o których w artykule nie ma mowy. Przedstawione powyżej potwierdzają, że po pierwsze przysłowiowy diabeł tkwi w szczegółach, a po drugie elegancja jest na wyciągnięcie ręki i często niewiele potrzeba, aby poczuć się dobrze, ładnie i w sposób adekwatny do okoliczności ubraną.

Pisząc artykuł korzystałam z porad Aleksandry Pakuły (www.youtube.com/@aleksandrapakula) oraz Zofii Kulewicz (www.youtube.com/@ZOPHIAStylistka).



Fot. Mircea Iancu z Pixabay

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



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



Piotr Majka (Test Auto)

Jeep Avenger BEV

– europejski Jeep na prąd

Jeep Avenger to bardzo ciekawa propozycja koncernu Stellantis. Jest produkowany w polskim zakładzie w Tychach, ma mnóstwo wspólnego z Europą, ale należy do amerykańskiej marki. Asem w rękawie Avengersa jest cena. Przynajmniej wersji benzynowej, bo elektryk, taki jak ten testowany, to już zupełnie inna bajka.

Wygląd Avengersa to typowy Jeep, tylko w formie elektrycznej. Przednia atrapa grilla, to zabudowany kawałek plastiku ze stylizowanymi w chromie kratkami charakterystycznymi dla amerykańskiej marki. Taka sama atrapa występuje zarówno w odmianie elektrycznej jak i spalinowej, ale poza świadomością, że to atrapa przód Avengersa wygląda fajnie. Linia Jeepa jest prosta, kanciasta ale przyjemne przetłoczenia i dodatki sprawiają, że nie jest nudna. Tył mocno nawiązuje stylistycznie do modelu Renegade, głównie poprzez kształt swoich świateł.

Powiązanie z Europą widać przede wszystkim we wnętrzu. Samochód został poskładany z wielu elementów pochodzących, czy to z Fiata, czy też modeli PSA, dodając jedynie smaczki charakterystyczne dla Jeepa. Warto również wspomnieć, że model ten nie jest sprzedawany w USA, więc cechy ekonomiczne grają tutaj główne skrzypce. Całość wyglą-

da jednak bardzo spójnie i w ogólnym rozrachunku jest po prostu ładne. Prosta linia deski rozdzielczej z zaokrągleniami na krawędziach wygląda fajnie, tak samo jak listwa ozdobna w kolorze nadwozia. To mocno ożywia wnętrze. Szkoda, że wnętrze jest wykonane z twardych materiałów, plus należy się natomiast za solidną jakość spasowania.

Nie mogło zabraknąć dwóch ekranów na górze deski rozdzielczej. Cyfrowe zegary nie zostały ściągnięte z innych Jeepów i za to należy się pochwała. Są bardzo czytelne i funkcjonalne, dając możliwość sporej personalizacji. System multimedialny również jest zadowolający. Kafelki z poszczególnymi funkcjami są przejrzyste, a ich rozmieszczenie można dowolnie zmieniać. Klimatyzacja została przeniesiona do systemu multimedialnego, ale można większością funkcji sterować również za pomocą szeregu przycisków pod ekranem, za co należy się pochwała. Szkoda tylko, że podgrzewanie siedzeń jest dostępne wyłącznie z poziomu ekranu, co akurat w warunkach zimowych mi doskwierało.

Ilość miejsca we wnętrzu jest dość dobra jeśli chodzi o ten segment. Z tyłu miejsca jest akceptowalnie dużo, a fotele są wygodne. Przestrzeń ładunkowa oferuje 355 litrów pojemności, czyli jedynie 20 litrów mniej od benzynowego odpowiednika i jest to niezły wynik. Jest podwójna podłoga by schować kable ►





Jeep Avenger

Jest to udany model, który daje sporo pozytywnych emocji. Jest dość wygodnie i przestronnie jak na małego crossovera, a jego zapożyczenia z innych europejskich modeli są tutaj w większości na plus.

- ▶ do ładowania, są haczyki na zakupy, a po złożeniu kanapy mamy w miarę płaską podłogę.

Jeepa Avengersa w wersji elektrycznej napędza silnik o mocy 156 KM i maksymalnym momencie obrotowym 260 Nm. Daje to przyjemne doświadczenie z jazdy, które chociaż nie jest nastawione sportowo, to zadowala dynamiką. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h wymaga 9 sekund. Napęd wyłącznie na przednią oś nie jest przeznaczony do jazdy w terenie, ale prześwit wynoszący 200 mm i specjalne tryby jazdy Snow, Mud i Sand pozwala na pewniejsze pokonywanie mało wymagających bezdroży bez znacznych obaw o samochód. Wysoki prześwit sprawdzi się również w miejskiej dżungli, np. przy najazdach na spore krawężniki. Zawieszenie jest odrobinę sztywniejsze co daje dobrą dawkę pewności w prowadzeniu, ale nie ujmuje zbytnio komfortu.

Bateria, którą dysponujemy ma pojemność 54 kWh, ale użyteczna pojemność to 51 kWh. W warunkach zimowych jak każdy elektryk ma dużo większy ape-

tyt na prąd. W tym przypadku w warunkach miejskich było to aż 18 kWh na 100 kilometrów, chociaż w lecie auto daje dużo lepszy wynik. Na drodze ekspresowej jest znacznie gorzej i przy prędkości 120 km/h potrafi sięgnąć nawet 26 kWh na 100 km. To daje znacznie mniejsze zasięgi od deklarowanych, więc warto pamiętać, że w zimowych warunkach zasięg może być w okolicy 270 km, a w trakcie dłuższej trasy trzeba będzie mocno zredukować prędkość.

Jeep Avenger to ciekawa propozycja, która w wersji spalinowej broni się również ceną, która wynosi nieco ponad 100 tysięcy złotych za podstawowy egzemplarz. Avenger z silnikiem BEV kosztuje od 169 tysięcy złotych za podstawową wersję a testowany, bogato wyposażony egzemplarz to koszt ponad 200 tysięcy złotych. Jest to udany model, który daje sporo pozytywnych emocji. Jest dość wygodnie i przestronnie jak na małego crossovera, a jego zapożyczenia z innych europejskich modeli są tutaj w większości na plus.



Bajecznie piękna, tania i mało znana wyspa w Tajlandii

Sebastian Janiszewski



Jeśli zawsze marzyliście o Tajlandii, ale przeraża was ogromna liczba turystów szturmująca ten kraj w ostatnich latach, to mam dla was dobrą wiadomość. W Kraju Tajów nadal można znaleźć spokojne i bezpieczne miejsca niemal wolne od turystów, a do tego bardzo tanie.

Wśród południowych wysp Tajlandii największą popularnością cieszą się Phuket i archipelag Phi Phi. Pierwsza jest rajem hotelarskim przypominającym topowe kierunki turystyczne jak Ibiza, Gran Canaria, Bahamy, a drugie to grupa wielu wielkich wysp słynących z piaszczystych plaż, turkusowej wody, kolorowych raf i rajskich zatok.

Niestety, oba te miejsca – zarówno w sezonie, jak i poza nim – są okupowane przez turystów i choć ceny nadal są niskie, to jednak znacznie odstają od tajskiego standardu.

Wielu turystów wracających do Tajlandii kolejny raz, szuka alternatyw i często odnajduje je w wyspach KohSamui czy Ko Chang. Coraz popularniejszą opcją jest również Park Narodowy Khao Sok, w którego centrum znajduje się ogromne jezioro – o tym kilka słów na koniec.

Najciekawszym odkryciem ostatnich lat jest archipelag wysp KohYao – na który składają się dwie większe wyspy oraz kilka malutkich.

KohYao Yai jest największą wyspą archipelagu i to na niej dzieje się najwięcej. Co ciekawe, wyspy położone są w bezpośrednim sąsiedztwie słynnej wyspy Phuket – dosłownie pomiędzy wyspą, a wybrzeżem Krabi – czyli dwoma najbardziej turystycznymi ośrodkami w Tajlandii. Jak wytłumaczyć ten niesamowity fenomen? ▶



Zabudowa portowa



Typowy wyspiarski domek

- Społeczność zamieszkująca archipelag jest w całości muzułmańska, a pod względem miejsc do imprezowania, KohYao Yai jest kiepskim wyborem, bowiem nie ma na niej nocnych klubów czy dyskotek. Nie ma też świątyń buddyjskich oraz psów, ale zasadniczo na tym kończą się różnice.

Dla kogo jest wyspa KohYao Yai

Od dawna szukałem miejsca w Tajlandii, które byłoby mniej okupowane przez turystów. Ku mojemu zdziwieniu okazało się, że odpowiedź była pod nosem. Wbrew temu co uważa wiele osób, KohYao Yai nie jest zacofanym muzułmańskim zaściankiem o typowo rolniczym charakterze. W krajobrazie nie ma świątyń buddyjskich, za to są liczne małe meczety, ale pozostałe atrybuty wakacyjnej Tajlandii są tu obecne. Na wyspie jest sporo sklepów, w tym 7-Eleven i można w nich kupić wszystko, nawet alkohol. Alkohol jest dostępny również w restauracjach, hotelach czy po prostu w barach, a ceny nie odbiegają od średniej krajowej.

Zdecydowanie ciekawsze są krajobrazy, które w ogromnej mierze nadal są dziewicze i nieodkryte. Na wyspie jest wiele plaż. Są takie z palmami, drzewami iglastymi, wybiegające daleko w głąb morza, z infrastrukturą turystyczną, czy takie kompletnie odcięte od świata, do których trzeba dotrzeć gruntową drogą. A wszystkie z nich – bez wyjątku – słabo zatłoczone, lub po prostu wolne od turystów i od śmieci.

Turystów na wyspie jest tak mało, że mijałem się z nimi głównie w hotelach lub lokalnym sklepie. Niemal wszystkie główne drogi są w dobrym standardzie, zatem nie ma problemu z poruszaniem się. Do tego baza hotelowa jest na bardzo wysokim poziomie. Znajdują się tutaj resorty, hotele i domki na każdą kieszeń.

Najważniejsze miejsca

Z miejsc, które zobaczyłem, w pierwszej kolejności należy polecić plaże. Jest ich tutaj naprawdę dużo, ale nadal wiele z nich posiada status dziewiczych, bo dostęp do nich jest utrudniony. Dojazd do wielu plaż nie jest zaznaczony na mapie, a jeśli już do nich dotrzemy, to brak tam jakiegokolwiek infrastruktury – co oczywiście mnie cieszyło, bo można się w spokoju opalać i skorzystać z kąpieli w spokojnych wodach.

Nawet najstynniejsza na wyspie plaża z długim piaszczystym cyplem – Lam Haad – była odwiedzana tylko przez grupkę ludzi. Tłum tworzyły tam najczęściej przyplływające w ramach lokalnej wycieczki grupy turystów z Phuket, ale i tak po chwili znikali.

Lam Haad to miejsce po prostu zjawiskowe. Miejscowi podkreślają, że uznawana jest za 21 najpiękniejszą plażę świata. Charakteryzuje się długim smukłym cyplem, a w rzeczywistości mielizną. Powstaje w ten sposób złudzenie, że siostrzana wyspa Yao Yai jest na wyciągnięcie ręki i można do niej dojść brodząc w wodzie po kolana. Widok naprawdę ciekawy i już dla tego cudu warto się tam wybrać. Co ciekawe, podczas mojego pobytu, na parkingu przy plaży stacjonowała jedna furgonetka z wodą i przekąskami – tak poza tym brak było nachalnych sprzedawców.

To oczywiście niejeden piękny zakątek, na wyspie jest ich więcej – wiem, bo objechałem całą skuterem dookoła.

Po zachodniej stronie wyspy znajduje się spokojna plaża Son Bay. Zwykle jest tam kilka stoisk z jedzeniem i pamiątkami, ale poza sezonem odwiedza ją zaledwie garstka śmiałków. Plaża jest trudno dostępna od południa z uwagi na drogę gruntową, ale warto poświęcić czas na dojazd do niej, nawet jeśli mielibyście jechać dookoła całej wyspy. W tej zato-



Słynny różowy meczet

Poza plażami warto poznać miejscową architekturę, która objawia się głównie za sprawą meczetów. To chyba jedyne murowane budynki na wyspie.

ce dominują drzewa iglaste i to już tworzy niezwykłą atmosferę miejsca.

Gdyby jednak komuś przyszło do głowy dotrzeć do wyspy od południa – jak ja to zrobiłem, to trzeba wiedzieć, że po drodze ukryty jest niesamowity klejnot – kompletnie wolna od turystów plaża nieoznaczona na mapach.

Plaża AoSai lub po prostu Sai, to miejsce znajdujące się na najbardziej wysuniętym na południe krańcu wyspy. Plaża różni się od pozostałych, bo jest otoczona ciemnymi skałami. Zaraz po zejściu na plażę trzeba skrócić w lewo i iść do końca – do kamiennej ściany. Po jej przejściu wejdziemy na odcięty od świata kawałek rajy, który – tak jak wszystko tutaj – jest wolne od turystów.

Plaża LohParet znajduje się we wsi PhruNai – to po zachodniej stronie wyspy. Jest to chyba najbardziej turystyczna miejscowość ze wszystkich na tej wyspie. Odwiedziłem ją nie po to, aby się kąpać, ale aby zjeść kolację z owoców morza i podziwiać zachód słońca, który w tym miejscu po prostu jest zjawiskowy.

Poza plażami warto poznać miejscową architekturę, która objawia się głównie za sprawą meczetów. To chyba jedyne murowane budynki na wyspie. Charakterystyczne dla nich są dachy zwieńczone kopułami o różnych kształtach. Nie ma, jak to zwykle bywa z meczetami, minaretów. Większość świątyń jest malutka, i właśnie jeden z takich małych meczetów wydał mi się najciekawszy – to położony na południu wyspy różowy meczet.

Dziedzictwo wyspy

Jeśli zapragniecie lepiej poznać historię miejscowej ludności, najlepsze do tego będzie Island Safari. Na-

zwa jest myląca, bo poza bawołami nie ma tam wielu zwierząt. Jest to tradycyjne gospodarstwo wiejskie, w którym zdobywa się wiedzę z dziedziny uprawy i przesiewania ryżu oraz wyrobu kauczuku. Podczas zwiedzania można poznać lokalne rośliny czy historyczne przedmioty.

Program zwiedzania składa się z kilku części i obejmuje:

Pokaz uprawy ryżu, podczas którego dowiemy się, że pole podzielone jest na pięć parceli, a każdą z nich obsiewa się w innym okresie. Woły pomagają przeorać ziemię kilka razy, po czym zalewa się ją wodą na okres dwóch tygodni, aby rozmiękczyć glebę pod sadzonki. Wszystkie parcele obsadza się w odstępie minimum dwóch tygodni.

Gdy ryż jest już gotowy, zebrane łodygi wraz z ziarnami suszy się, a następnie – z pomocą prostego młyna – oddziela się ziarno od plew. Tak przesiany ryż oczyszczony jest w 50 proc., dlatego w następnym etapie przesiewa się go z pomocą bambusowej tacy, a wiatr wytrąca łuski z podrzucanej porcji. Na końcu ryż tłucze się w moździerzu. Tak oddzielony trafia do garnka, a uzyskane podczas tego procesu odpady stają się pożywieniem dla drobiu i wołów – w gospodarstwie nic się nie marnuje.

Popularna na wsi jest produkcja kauczuku. Gdy na początku XX wieku odkryto właściwości Kauczuka Brazylijskiego, uprawa drzew stała się popularna na całym świecie, a uzyskiwany w procesie produkcji lateks dominującym źródłem dochodu. Korę zasadzonych w gospodarstwie drzew podcina się u dołu. Po cięciach spływa biały lepki sok – to lateks. Nacięcia odświeżane są każdego dnia rano, gdy temperatura powietrza jest jeszcze niska, bowiem gdy dojdzie do ok. 30 stopni, sok przestanie spływać. Gdy lepka ciecz okrzepnie i powstanie z niej guma – taki ►

Plaża na Koh Yao Yai – sezon i prawie nikogo nie ma

- ▶ twór można sprzedać za ok. 2,30 zł (lokalną walutę przeliczam od razu na złotówki). Jednak po dalszym przetworzeniu jego wartość wzrasta, dlatego miejscowi posiadają niewielkie manufaktury do dalszego przetwarzania wydobytej z miseczki masy.

W dalszym etapie kauczuk macza się w chemikaliach i formuje kształt prostokątnego placka, który przepuszcza się przez prasę. Tak rozciągnięty kawałek gumy suszy się na słońcu przez kilka dni. Produktem końcowym jest płat gumy o wartości 11 zł – czyli prawie pięć razy więcej niż wynosi wartość uzyskana z miseczki.

Częścią programu jest zwiedzanie tradycyjnego wyspiarskiego domostwa. Dawniej wszystkie domy na wyspie budowane były na palach, na wysokości pierwszego piętra, ponieważ występowały częste podtopienia terenu, zwłaszcza po długich opadach.

Na parterze, czyli w cieniu domu, trzymano zwierzęta, paszę oraz maszyny rolnicze.

W ogrodzie otaczającym dom hodowano różnego rodzaju rośliny. Od ogromnych drzew akacji rzucających cień na dom, po drzewka i krzewy owocowe. Wiele z nich posiadało właściwości lecznicze, a w dzisiejszych czasach sadi się również marihuanę, której posiadanie w Tajlandii jest legalne.

Zwiedzanie trwa do trzech godzin i kosztuje ok. 112 zł od osoby.

Ostatnim zwiedzanym miejscem jest niewielkie muzeum, w którym można zapoznać się ze sprzętem używanym na wyspie zanim dotrze do niej prąd. Są to czasy wcale nie takie odległe, bo wyspę zelektryfikowano dopiero na początku XXI wieku. Na wystawkach zobaczymy wagi, miary, lampy naftowe i nawet ręcznie napędzany gramofon.

Wyspiarska kuchnia Tajlandii

Warto podkreślić, że w Tajlandii nie jada się wieprzowiny, dlatego też potrawy na Koh Yao Yai nie różnią się niczym od tych kontynentalnych. Choć warto wspomnieć, że w Kraju Tajów nie ma sztywnych zasad odnośnie przygotowywanych potraw, gdyż charakteryzuje je dowolność proporcji i przypraw. Dlatego jeżdżąc po kraju szybko zauważymy sporą swobodę w przygotowywaniu dań. Najpopularniejszego Pad Thaia można spotkać pod wieloma postaciami. Jest to w dużej mierze zależne od indywidualnego stylu kucharza i to właśnie bardzo cenię w Tajlandii, bo mimo różnic w podaniu, jedzenie zawsze jest smaczne i wyjątkowe.

Na wyspie warto odwiedzić zatokę Sai nie tylko dla plaży, ale również z uwagi na malowniczo położoną restaurację Sea View Laem Laan – znajduje się ona na niewielkim wzgórzu nieopodal portu. Sam pad thai był oczywiście tak samo wyjątkowy jak widok.

Jak się dostać na wyspę Koh Yao Yai?

Samodzielne podróżowanie po Tajlandii jest niezwykle proste, ponieważ Tajowie znani są z organizacji budżetowego, a przy tym bardzo sprawnego transportu dla backpackersów. Jedyne co musimy zrobić to przyjść do lokalnego Ticket Office, gdzie wszystko załatwią za nas i dla nas.

W zależności na które lotnisko przylecimy (Phuket, Krabi, Surat Thani), droga będzie inna, ale zdecydowanie najłatwiej będzie dostać się tam z tego pierwszego. Przylatując na miejscowe lotnisko, wystarczy złapać taksówkę do przystani promowej Bang Rong. Stamtąd odpływają łodzie na obie wyspy archipelagu. Rejs szybką łodzią motorową trwa ok. 30 minut.

Po dotarciu na wyspę, na tamtejszej przystani, od razu zaczął mnie taksjarz oferując transfer bezpośrednio do hotelu. Ceny dojazdu do każdego ważniejszego miejsca podane są na karcie i nie ma możliwości negocjacji. Kwoty nie były wygórowane i jak się później okazało – były naprawdę uczciwe. Na miejscu można również wynająć skuter i pojechać nim do hotelu.

Na wyspie można znaleźć zarówno pensjonaty prowadzone przez miejscowych jak i różnej wielkości hotele. Dominuje jednak zabudowa domkowa, dlatego w większości przypadków trafimy na własny domek położony blisko plaży, albo w ogóle z prywatnym basenem.

Ceny noclegów zaczynają się od 100 zł, a hotel o bardzo dobrym standardzie można znaleźć już od 200-300 zł za noc.

Park Narodowy Khao Sok

Khao Sok jest dziś alternatywą dla tłumnie odwiedzanych wysp Tajlandii. Nazwa najczęściej kojarzy się z ogromnym jeziorem, po którym urządzane są rejsy łodzią. Widoki przywodzą na myśl te znane z najładniejszych wysp, jak choćby Ko Phi Phi, z tą różnicą że akwen znajduje się w środku lądu.

Kwatera główna parku jest w wiosce Khao Sok. Stąd organizuje się wyprawy do pobliskiej dżungli, która uważana jest za jeden z najstarszych lasów deszczowych na świecie. Podczas dziennego czy nocnego zwiedzania można poznać miejscową faunę i florę.

Jednak największą atrakcją parku jest zdecydowanie rejs tradycyjną tajską łodzią po jeziorze Cheow Lan. Ten sztuczny zbiornik wodny został utworzony poprzez spiętrzenie wód górskiej rzeki. Powstałe w ten sposób jezioro tworzy liczne zatoki z których wystają wierzchołki kresowych skał.

W ofercie są dwa rodzaje wycieczek po jeziorze: jednodniowa ze zwiedzaniem jaskini, wodospadów oraz wizytą w hotelu na wodzie, w którym można poświęcić chwilę na posiłek, a także kąpiel w kryształicznie czystej wodzie. Dwudniowa wycieczka obejmuje wszystkie te atrakcje, a dodatkowo nocleg w tym hotelu oraz tzw. nocne safari, czyli trekking po dżungli w nocy (oczywiście pod okiem przewodnika).

Ze względów organizacyjnych ważne jest, aby ulokować się w wiosce Khao Sok, ponieważ tam znajduje się centrum rozrywkowo-hotelowe. Z wioski można samodzielnie dotrzeć do bram parku – bilet wstępu kosztuje 23 zł.

Natomiast, aby wybrać się na rejs łodzią trzeba dotrzeć do położonej o 65 km dalej mariny, gdzie znajduje się niewielkie miasteczko portowe nastawione głównie na obsługę przyjezdnych turystów, a baza hotelowa jest tam bardzo słaba.

Wycieczki z rejssem po jeziorze najlepiej zamawiać w Khao Sok, bo jak wiemy już z wcześniejszej części tego opisu – kompletny, bezproblemowy transfer również do tego miejsca zapewnią Tajowie.

Ceny wycieczek:

- nocne safari w dżungli – ok. 90 zł,
- jednodniowy rejs po jeziorze – ok. 169 zł,
- dwudniowy rejs z noclegiem w domkach na wodzie – ok. 280 zł.

Te dwa miejsca – wyspę Koh Yao Yai i Park Narodowy Khao Sok – polecam szczególnie osobom chcącym odwiedzić Tajlandię po raz pierwszy. Dziś nie trudno o rozczarowanie zwłaszcza w najbardziej turystycznych miejscówkach, dlatego pobyt na Koh Yao Yai dostarczy najlepszych wrażeń z wypoczynku, a w przypadku chęci odbycia rejsu tradycyjną tajską łodzią miłą alternatywą będzie właśnie pływanie w miejscu tak nieoczywistym jak jezioro.

Widoki z tarasu restauracji



Rejs po jeziorze Cheow Lan



**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.