

Na Stacji Paliw

Nr 3/2025 (40) | lipiec-wrzesień 2025



PentaSeF

Dokumenty

Administracja

Pomoc

Pentacomp



Dodaj projekt faktury do systemu

Wybierz plik

Wybierz plik

Nie wybrano pliku

Wersja schematu

FA (2)

Sposób wysyłki

Wsadowy



Dodaj



PENTACOMP

Temat numeru

**Bezpieczne
wdrożenie KSeF
w branży paliwowej**

**Piwna rewolucja
a stacje benzynowe**

Cyberbezpieczeństwo w branży paliwowej

Spis treści

WYDARZENIA

- Newsy z rynku 4

TEMAT NUMERU

- Bezpieczne wdrożenie KSeF w branży paliwowej 6

TWOJA STACJA

- Piwna rewolucja a stacje paliw 8
- Cyberbezpieczeństwo na stacji paliw 12
- Żabka przyspiesza ekspansję na stacjach paliw 15

ARTYKUŁ SPONSOROWANY

- Dlaczego zdalny monitoring poziomu paliw i LPG w zbiornikach jest tak ważny? ...i łatwiejszy oraz tańszy, niż myślisz 20

RYNEK PALIWOWY

- SZWECJA. Daleka Północ bez stacji paliw? 21
- Skąd do Polski docierają ropa naftowa i paliwa gotowe? 24

PRAWNIK RADZI

- Czy na stacji paliw można sprzedawać HVO100 ze zbiornika naziemnego – typu zbiorniki do paliw wykorzystywane przez rolników? 26
- Co w przypadku gdy wygenerujemy zgłoszenie SENT na podmiot który nie jest objęty tym obowiązkiem (np. rolnik) na olej napędowy? 27

LIFESTYLE

- Jesień w tweedowym stylu 28

MOTORYZACJA

- Renault 5 E-Tech 150 KM. Powrót legendy w elektrycznym stylu 30

PODRÓŻE

- Langkawi czy Penang? Gdzie udać się na wymarzony urlop w Malezji? 33

Na Stacji Paliw

MAGAZYN BRANŻOWYCH INSPIRACJI

Redaguje zespół w składzie:

Jakub Bogucki – Redaktor Naczelny
Szymon Araszkiewicz
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

Drodzy Czytelnicy,

w najnowszym wydaniu naszego magazynu skupiamy się na kluczowych tematach, które mają realny wpływ na codzienne funkcjonowanie stacji paliw. Przyglądamy się m.in. bezpiecznemu wdrożeniu KSeF w branży paliwowej – krok po kroku przedstawicie firmy Pentacomp analizują, jak przygotować się do zmian. Z kolei w artykule o cyberbezpieczeństwie stacji podpowiadamy, jak chronić dane i systemy przed coraz bardziej wyrafinowanymi zagrożeniami.

W trudnych i dynamicznych czasach warto spojrzeć szerzej – dlatego przygotowaliśmy również tekst, który omawia aktualne kierunki importu paliw do Polski. To solidna porcja wiedzy, która pomoże lepiej zrozumieć sytuację rynkową i możliwe scenariusze na najbliższe miesiące.

Zastanawiacie się, jak Żabka wpasowuje się w krajobraz stacji paliw? O tym również piszemy – analizujemy nowy model współpracy i jego potencjał.

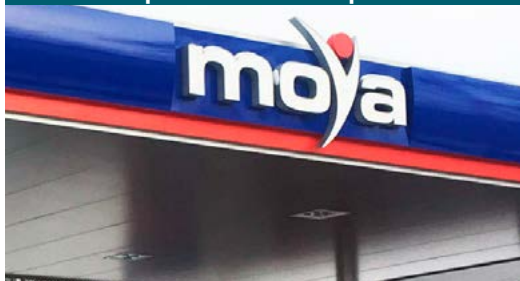
A dla tych, którzy szukają chwili wytchnienia – jak zawsze coś spoza biznesu: motoryzacja, podróże i odrobina rozrywki, by oderwać się na moment od codziennych wyzwań.

Życzymy inspirującej lektury!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY
DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Newsy z rynku

Anwim opublikował raport niefinansowy za 2024 rok



Grupa Kapitałowa Anwim, właściciel sieci stacji paliw Moya, opublikowała raport niefinansowy za 2024 rok, podsumowujący działania w obszarze ESG. Spółka koncentruje się m.in. na rozwoju elektromobilności, ograniczaniu emisji i zużycia energii oraz wspieraniu inicjatyw społecznych. W minionym roku sieć Moya przekroczyła próg 500 stacji, utrzymując pozycję najszybciej rozwijającej się sieci paliw w Polsce. Pod marką Moya energia Anwim rozwija własne ładowarki i zapewnia dostęp do blisko 4000 punktów ładowania. Nowe stacje wyposażone są w instalacje fotowoltaiczne, oświetlenie LED oraz systemy oszczędzania wody.

MOL Polska przejmie Slovnaft Polska i wzmacnia pozycję na rynku



MOL Polska sfinalizowała przejęcie Slovnaft Polska – spółki działającej od 1997 roku na hurtowym rynku paliw. Dzięki integracji działalności hurtowej i detalicznej w jednej strukturze, firma umacnia swoją pozycję w Polsce i planuje lepsze dopasowanie oferty do potrzeb klientów i partnerów. – *MOL Polska, jako polska firma, na pierwszym miejscu stawia potrzeby polskich klientów (...). Dzięki integracji biznesu hurtowego w ramach naszych struktur, będziemy w stanie usprawnić zarządzanie, aby jeszcze lepiej odpowiadać na potrzeby naszych partnerów* – podkreślił Richard Austen, prezes MOL Polska. Po przejęciu spółki i włączeniu blisko 90 stacji MOL Partner, sieć MOL w Polsce będzie liczyć ponad 460 obiektów, w tym ponad 270 własnych i ponad 100 franczyzowych.

Orlen podsumował wakacyjną promocję



Letnia promocja Orlenu zakończyła się dużym sukcesem – skorzystało z niej prawie 3 mln klientów, a liczba wykorzystanych kuponów wzrosła o 20 proc. w porównaniu z rokiem ubiegłym. O tyle samo zwiększył się też wolumen paliwa sprzedanego w ramach akcji. Spółka poinformowała, że promocja wpłynęła na dalszy rozwój aplikacji Orlen Vitay, która przekroczyła próg 5 mln użytkowników i należy do największych programów lojalnościowych w Polsce. Wzrost odnotowano również w aplikacji Orlen Charge – latem liczba zarejestrowanych pojazdów elektrycznych wzrosła o ponad 60 proc., a sesji ładowania o 80 proc.

Unimot planuje dalszy rozwój sieci stacji Avia



Grupa Unimot, właściciel stacji Avia, poinformowała, że do końca 2025 roku liczba jej obiektów może przekroczyć 150. Spółka zaznacza jednak, że kluczowy jest dla niej wolumen sprzedaży paliw, który w II kwartale 2025 roku osiągnął rekordowy poziom ponad 100 mln litrów. Obecnie Unimot posiada 145 stacji i plasuje się w pierwszej dziesiątce operatorów paliwowych w Polsce. Podczas czatu inwestorskiego zarząd potwierdził utrzymanie polityki dywidendowej, opartej na skorygowanym zysku netto, który w I połowie roku wyniósł 37,5 mln zł. Spółka zwróciła również uwagę na wyzwania w segmencie LPG i apeluje o uszczelnienie sankcji na import butanu z Rosji.

Rząd nie przewiduje zakazu sprzedaży alkoholu na stacjach paliw



Podczas konferencji prasowej 22 września minister Maciej Berek przedstawił 58 priorytetów rządu Donalda Tuska, wśród których nie znalazł się projekt byłej minister zdrowia Izabeli Leszczyńskiej. Propozycja ograniczenia nocnej sprzedaży alkoholu na stacjach była szeroko konsultowana i wzbudziła wiele pytań. Berek podkreślił, że kwestia ta nie znajduje się obecnie w procesie legislacyjnym, ale dyskusja na ten temat pozostaje aktualna. Rząd koncentruje się na czterech głównych obszarach priorytetów, w tym bezpieczeństwie energetycznym, ekonomicznym i obronnym. Decyzje w sprawie ewentualnych zmian w przepisach dotyczących alkoholu mogą zostać podjęte w przyszłości przez nową minister zdrowia Jolantę Sobierąńską-Grendę.

Spotkanie branży LPG już za chwilę



XXI Spotkanie Branży Paliwowej – Polski Rynek LPG odbędzie się w dniach 8-9 października 2025 r. w hotelu Sheraton w Sopocie. To jedno z najważniejszych wydarzeń w kalendarzu branży gazu płynnego, gromadzące corocznie ponad 250 uczestników z Polski i Europy. Spotkanie stanowi platformę wymiany wiedzy, doświadczeń i aktualnych informacji o rynku LPG, w tym m.in. o zmianach w kierunkach dostaw oraz wyzwaniach stojących przed sektorem. Wydarzenie obejmuje część konferencyjną oraz wieczorny bankiet umożliwiający nawiązywanie kontaktów biznesowych.

Paliwa z uśmiechem





Bezpieczne wdrożenie KSeF w branży paliwowej

PENTACOMP

Wymagania legislacyjne w zakresie elektronicznego fakturowania rosną, a ich zwińczeniem jest wprowadzenie obowiązku korzystania z Krajowego Systemu e-Faktur (KSeF). Zmusza to przedsiębiorców, również w branży paliwowej, do podjęcia działań związanych ze spełnieniem wymagań formalnych w tym zakresie. Nierzadko wiążą się one z poważnymi wyzwaniami organizacyjnymi i technologicznymi, które wymagają od firm pełnej gotowości procesowej oraz wdrożenia niezawodnych rozwiązań informatycznych. Odpowiedzią na te wyzwania jest PentaSeF.

Obsługa trybu Offline24 bez ingerencji użytkownika

W obszarze technicznym jednym z największych wyzwań jest wystawianie faktur w sytuacjach braku łączności z KSeF. Tak zwany tryb Offline24, może prowadzić do utraty niezapisanych dokumentów, a tym samym do niepewności operacyjnej. PentaSeF niweluje to ryzyko dzięki temu, że działa w pełni automatycznie. Nie tylko przechowuje dane wystawionych dokumentów do czasu przywrócenia komunikacji, lecz także zapewnia ich przesłanie do KSeF niezwłocznie po przywróceniu połączenia – bez konieczności manualnej ingerencji użytkownika.

Zarządzanie transmisją danych między ERP a KSeF

Z punktu widzenia architektury systemowej, PentaSeF nie jest jedynie pasywnym łącznikiem z Krajowym Systemem e-Faktur. To inteligentne narzędzie,

które pełni rolę adaptacyjnego bufora. Jego mechanizmy dostosowują sposób transmisji do aktualnych warunków działania środowiska KSeF, zapewniając stabilną i odporną na zakłócenia komunikację między systemami ERP a systemem centralnym. Takie podejście pozwala zachować ciągłość operacyjną nawet przy dużym obciążeniu systemów rządowych lub zmiennych warunkach sieciowych.

Automatyczne znakowanie dokumentów kodami QR

Zgodnie z obowiązującymi przepisami faktury przekazywane do KSeF muszą zawierać odpowiednie oznaczenia identyfikacyjne. PentaSeF automatycznie nanosi kody QR na wizualizację faktury oraz aktualizuje je po uzyskaniu potwierdzenia przyjęcia dokumentu przez KSeF, eliminując w ten sposób ryzyko wprowadzenia do obiegu błędnych lub niepełnych faktur.

Przygotowanie na wdrożenie identyfikatorów płatności

Choć obowiązek stosowania identyfikatorów płatności nie został jeszcze prawnie usankcjonowany jako obligatoryjny, PentaSeF umożliwia ich obsługę już teraz. Wdrażając ten mechanizm z wyprzedzeniem, przedsiębiorstwo może uniknąć ryzyka wynikającego z konieczności dokonania nagłej reorganizacji procesów w przyszłości.

Zgodność struktury danych z wymaganiami KSeF

Równie istotna jest kwestia struktury danych. Nieprawidłowy format faktury to jedno z najpoważniejszych zagrożeń związanych z KSeF, prowadzące do jej odrzucenia i potencjalnych konsekwencji podatkowych. Wdrożenie PentaSeF wymusza standaryzację procesu fakturowania, zapewniając spójność ze specyfikacją logiczną KSeF i eliminując potencjalne nieprawidłowości.

Wobec pojawiających się wątpliwości interpretacyjnych dotyczących daty wystawienia faktury w trybie offline, PentaSeF oferuje transparentne śledzenie zdarzeń procesowych. Każda operacja związana z wystawieniem i przekazaniem faktury jest rejestrowana, co umożliwia wykazanie należytej staranności podczas kontroli podatkowej.

Przygotowanie do kontroli skarbowych i zarządzanie napływem faktur zakupowych

Szczególną wartością PentaSeF w kontekście kontroli podatkowej stanowi możliwość rejestracji pełnej historii zdarzeń procesowych. System zapisuje każdą operację związaną z wystawieniem i przekazaniem faktury, w tym również dokumenty generowane w trybie offline, umożliwiając natychmiastową odpowiedź na zapytania organów skarbowych. Dane są prezentowane w sposób uporządkowany, co skraca czas reakcji i zmniejsza ryzyko sankcji administracyjnych wynikających z opóźnień bądź braku informacji.

Nie bez znaczenia pozostaje także organizacja przepływu faktur zakupowych. System posiada funkcjonalność tzw. „recepty faktur zakupowych” z możliwością ustalenia indywidualnych reguł obsługi dla różnych kanałów dostarczania. Dzięki temu faktury są kierowane automatycznie do odpowiednich procesów wewnętrznych, co podnosi efektywność ich przetwarzania i eliminuje chaos operacyjny.

W obliczu nieuchronnych zmian w systemie fakturowania elektronicznego, każda organizacja powinna zastanowić się nie nad tym, czy zdąży z pełną integracją z KSeF, lecz nad tym jak szybko podejmie działania, ponieważ czas przeznaczony na przygotowanie nieubłagane się kurczy. Każdy dzień zwłoki to realne ryzyko braku gotowości, operacyjnego chaosu i potencjalnych sankcji administracyjnych.

PentaSeF jest rozwiązaniem gotowym, dojrzałym technologicznie, operacyjnie sprawdzonym i przygotowanym do obsługi złożonych struktur organizacyjnych. Jednak nawet najbardziej zaawansowany system nie zrealizuje swojej roli bez decyzji organizacyjnych, bez przemyślanego dostosowania procesów wewnętrznych oraz rzetelnego zaangażowania zespołów finansowo-księgowych. Dlatego Pentacomp dostarcza nie tylko sam system PentaSeF, ale również wspomaga Klientów w dostosowaniu do zmian.

Nie będzie drugiej szansy na spokojne wdrożenie.

Nie będzie „cichego przejścia”.

Reforma fakturowania będzie miała charakter bezwzględny – niezależnie od wielkości podmiotu, branży czy poziomu dotychczasowej cyfryzacji.

W sytuacji, w której czas staje się największym przeciwnikiem, odpowiednio dobrana technologia może być najważniejszym sprzymierzeńcem. ■

Autorki:

Monika Jurkowska

kierownik projektu,
ekspert ds. podatkowo-
-akcyzowych,
Pentacomp Systemy
Informatyczne SA



Agnieszka Osowska

kierownik projektu
oraz produktu PentaSeF,
Pentacomp Systemy
Informatyczne SA



Piwna rewolucja a stacje paliw

dr Jakub Bogucki

Piwna rewolucja to zjawisko, które całkowicie zmieniło sposób, w jaki myślimy o piwie – zarówno jako konsumenci, jak i producenci. Choć sama nazwa może kojarzyć się z gwałtownym przewrotem, w rzeczywistości mamy do czynienia z procesem, który trwa już od kilku dekad i którego skutki wciąż się rozwijają.

Jej sednem jest odrzucenie przemysłowej, zunifikowanej produkcji piwa na rzecz jakości, różnorodności i rzemieślniczego podejścia. To powrót do korzeni piwowarstwa, połączony z nowoczesnymi technikami i odważnym eksperymentowaniem.

Za symboliczną datę narodzin piwnej rewolucji często uznaje się moment, gdy w 1975 roku amerykański browar Anchor Brewing wypuścił Liberty Ale – jedno z pierwszych nowoczesnych piw chmielonych odmianą Cascade, która dała początek modzie na piwa o intensywnych, cytrusowych aromatach. Równolegle w Wielkiej Brytanii powstał ruch CAMRA (Campaign for Real Ale), broniący tradycyjnych metod warzenia przed zalewem koncernowego piwa. Te dwa nurty – amerykański innowacyjny i brytyjski tradycyjalistyczny – zainicjowały zmiany, które dziś odczuwalne są na całym świecie.

W Polsce piwna rewolucja ruszyła z impetem w 2011 roku, kiedy browar Pinta zaprezentował piwo Atak Chmielu – pierwsze w naszym kraju nowofalowe American IPA, które z miejsca zdobyło serca wielu piwoszy. W kolejnych latach jak grzyby po deszczu

zaczęły pojawiać się nowe browary – zarówno stacjonarne, jak i kontraktowe – oferujące piwa wcześniej zupełnie nieznane przeciętnemu konsumentowi. Lekkie i mocne, słodkie i kwaśne, ciemne, jasne, owocowe, dymione, leżakowane w beczkach – katalog stylów piwnych nagle rozrósł się z kilku do kilkadziesiąt, a świadomość piwna Polaków zaczęła rosnąć w tempie, jakiego wcześniej nie doświadczone.

Piwna rewolucja obaliła też wiele utartych przekonań, które jeszcze niedawno uchodziły za niepodważalne. Jak pokazuje tekst Przemka Iwanka na blogu Kraftmagia, jedną z takich tez było przekonanie, że jakość nie ma znaczenia, a liczy się wyłącznie cena i marketing. Tymczasem właśnie jakość, odwaga w smaku i uczciwość produkcji okazały się fundamentami sukcesu kraftu. Okazało się też, że można zarobić na dobrym piwie – wiele browarów rzemieślniczych nie tylko przetrwało, ale i rozwinęło się, inwestując w nowe linie produkcyjne i wchodząc na rynki zagraniczne. Kolejnym mitem było to, że piwo nie może kosztować więcej niż kilka złotych. Dziś konsumenci świadomie płacą kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt złotych za butelkę piwa, które oferuje unikalne doznania smakowe, uwarzone z rzadkich

składników i według nietypowych receptur. Rewolucja obaliła też mit, że tylko marketing się liczy – w świecie kraftu bardziej niż reklama liczy się reputacja browaru, opinie konsumentów i autentyczność.

Stacja Shell – centrum piwnej rewolucji w Pasadenie

O tym, jak piwna rewolucja wkroczyła na stacje paliw dobitnie świadczy pewien przykład z USA. Na skrzyżowaniu Arroyo Parkway i Del Mar Boulevard w Pasadenie stoi zwykła stacja benzynowa Shell – niepozorna, otwarta codziennie od rana do wieczora, sprzedająca paliwo, napoje, przekąski i podstawowe artykuły codziennego użytku. Ale pod powierzchnią tej codziennej rutyny kryje się coś zupełnie nietypowego: jeden z najlepszych wyborów piw kraftowych w mieście. Właściciel, Shibli Haddad, przekuł zwykły sklepik na stacji w celowo skomponowaną, dobrze prowadzoną ofertę puszek i butelek, które przyciągają uwagę konsekwentów, fanów i przypadkowych przechodniów – czytamy na portalu timeout.com.

Gdy Haddad przejął stację w 2016 roku po wygaśnięciu dotychczasowej dzierżawy, nie był jeszcze specjalistą od piwa craft. Przeciwnie – jego zainteresowanie piwami rzemieślniczymi pojawiło się dopiero z czasem, kiedy mieszkał tuż naprzeciw tapromu Stone Brewing Pasadena i zaczął zaglądać tam częściej, pytać o dystrybucję i obserwować rynek. Na początku stacji przybyła jedna lodówka z sześciopakami piwa craft, ale oferta była

skromna i jednorodna – dominowały IPAs. Haddad zorientował się, że to nie wystarczy, by zbudować lojalną klientelę. Zaczął więc rozmowy z klientami, przeglądał recenzje online, eksperymentował z asortymentem i porzucił ideę taniego zbiorczego półproduktowego podejścia.

Kluczową zmianą było wyeliminowanie półek z piwami w temperaturze pokojowej i przeniesienie całego asortymentu do chłodzonych lad. Jak sam Haddad zauważył: „Ludzie przychodzą na stację, by coś wygodnie kupić – nie chcą trafiać na produkt, który trzeba później chłodzić”. Rozbudowano liczbę chłodziarek, rozdzielono sześciopaki na pojedyncze puszkę, opatrzone wszystkimi wyraźnymi cenami, a także ręcznie pisanymi etykietami z informacjami o stylu piwa – czy to Kölsch, sour, DDH IPA czy inny wariant.

Dziś sklepik w Arroyo Shell szczyci się kilkoma rzędami chłodziarek pełnych kolorowych puszek i butelek – piw mikrobrowarowych, lokalnych i spoza rejonu, ale też klasycznych lagerów i piw znanych marek. Haddad z rozwagą dobiera asortyment: część trunków to pozycje stałe, inne zmieniają się co tydzień, aby zainteresować stałych klientów. Stosuje on system, w którym piwa są opatrzone karteczkami opisowymi, a oznaczenia w pomarańczowym kolorze wskazują jego rekomendacje.

Pomysł, by nie otwierać odrębnego sklepu z piwem czy browaru, choć był rozważany, zatrzymał się z powodu wysokich kosztów najmu w Pasadenie – a Haddad uważa, że aktualna lokalizacja stacji daje przewagę: korzysta z przestrzeni, którą już posiada. Co więcej, pomimo pandemii i ograniczeń ruchu pojazdów, sprzedaż piwa wzrosła, a przedsiębiorca ►



- zdecydował się na podniesienie płacy minimalnej dla swoich pracowników do 16,50 dolara na godzinę i wprowadzenie płatnego urlopu.

To, co mogłoby wydawać się dziwnym pomysłem – stacja benzynowa jako sklep z piwem kraftowym – funkcjonuje dziś jako fenomen lokalny. To dowód, że z pasją, dobrym doбором, słuchaniem klientów i konsekwencją można zmienić nawet miejsce pozornie zwykające w cel wyjątkowy

Kraftowe piwa na polskich stacjach paliw

Jeszcze niedawno stacja benzynowa kojarzyła się z ograniczonym wyborem – najczęściej kilka marek masowego piwa, napoje bezalkoholowe i przekąski. Dziś jednak krajobraz się zmienia, bo sieci stacji dostrzegają potencjał w segmencie piw rzemieślniczych. Dobrym przykładem jest sieć MOYA, która od początku maja 2021 roku w wybranych sklepach przy stacjach wprowadziła do oferty kraftowe piwa. Na półkach pojawiły się propozycje od browarów takich jak Browar Błonie, Tenczynek czy Superkraft, a obok klasycznych marek można znaleźć style takie jak IPA, summer ALE czy AIPA.

Również inne sieci próbują swoich sił w segmencie kraft. W czerwcu 2019 roku sieć stacji Amic Energy (wcześniej Lukoil Polska) wprowadziła do sprzedaży marki własne piwa „Dzik w Chmielu” (5,7% alkoholu) i „Mocny Dzik w Chmielu” (7,2%). Już wtedy komunikowano, że nowe trunki są produkowane metodą otwartej fermentacji, co miało podkreślać ich charakter i odwołanie do piw rzemieślniczych. Ruch ten pokazał, że stacje paliw stały się dla producentów piwa ciekawym kanałem dotarcia do klienta „po drodze”. Dla konsumenta oznacza to, że nawet w trasie można natrafić na piwo, które zwykle kojarzymy z pubem czy sklepem specjalistycznym.

Na rynku piwowarskim w Polsce dynamika rozwoju kraftu była bardzo szybka. Już w 2018 roku działało 318 browarów – to aż o 43 % więcej niż rok wcześniej – podał dlahandlu.pl za Nielsenem. Marki rzemieślnicze zaczęły wchodzić również do kanałów handlu masowego i sklepów wielkopowierzchniowych. Doctor Brew, jeden z bardziej rozpoznawalnych browarów kraftowych, rozbudował swoją dystrybucję – w 2020 i kolejnych latach ich piwa trafiły m.in. do sklepów sieci i stacji Orlen. Podsumowując, sytuacja kraftowych piw na stacjach paliw w Polsce jest nadal w fazie eksperymentalnej, ale z wyraźnymi oznakami wzrostu.



PENTATAX – PODATKI I AKCYZA POD KONTROLĄ!

Platforma podatkowo - akcyzowa



PENTATAX
BY PENTACOMP



eDD



eAD



eSAD



SENT



Ewidencje
akcyzowe



Deklaracje
akcyzowe

**Moduły eDD, eAD, eSAD, SENT,
deklaracje i ewidencje –
wszystko w jednym miejscu**

**Jedna platforma –
pełna kontrola nad
podatkami i SENT!**



**Automatyzacja
i zgodność z MF**



**Wersja instalacyjna
i webowa (24/7)**



**Szybkie zgłoszenia
SENT (nawet w 40
sek.)**



**Bezpieczna
ewidencja akcyzowa
dla każdej branży**



PENTACOMP

Postęp technologiczny, jakiego jesteśmy świadkami w ostatnich dziesięcioleciach, wpłynął na wiele sfer życia, przyczyniając się na przykład do zwiększenia jego komfortu, ułatwiając dostęp do informacji, powodując rozwój nowych branż przemysłu. Rewolucja, która ma jednak również ciemną stronę, przeddefiniowała ponadto wiele istotnych pojęć, z których jedno to – szeroko rozumiane – bezpieczeństwo.

Cyberbezpieczeństwo na stacji paliw

Magdalena Robak

Dziś – w odniesieniu do stacji paliw – to nie tylko m.in. zapewnienie personelowi i klientom wolnych od zagrożeń warunków przebywania na jej terenie oraz brak ryzyka pożarowego, technicznego czy ekologicznego, ale także ochrona systemów informatycznych, danych i urządzeń przed zagrożeniami cyfrowymi. Mimo że trudno o statystyki, dotyczące choćby ataków hakerskich na stacje benzynowe, znane są ich przypadki, a przykłady z zagranicy dobitnie pokazują, że bagatelizowanie kwestii związanych z cyberbezpieczeństwem może mieć opłakane skutki. I tak, przestępcy ukradli klientom stacji paliw w Teksasie, Georgii i Karolinie Południowej ponad 2 miliony dolarów po tym, jak umieścili w terminalach płatniczych urządzenia skimmingowe, zapisujące dane kart płatniczych i PIN-y. Atak cybernetyczny został też przeprowadzony na jedną z największych firm paliwowych w Ameryce Północnej i spowodował, że na ponad 1500 stacjach Petro-Canada nie można było dokonać płatności ani kartą debetową, ani kredytową. W Rosji haker Denis Zayev stworzył i sprzedał operatorom stacji złośliwe oprogramowanie typu malware, działające w pompach i kasach, które przekierowywało część paliwa do pustego zbiornika. Straty, wynikające z tego procederu, wyniosły setki milionów rubli. W Iranie natomiast hakerzy z organizacji *Drapieżny Wróbel* sparaliżowali systemy

płatności na ponad 4 tys. stacji benzynowych, a kilka lat później, przejęli kontrolę nad mechanizmami zarządzającymi dystrybucją paliw w 70 proc. punktów ich sprzedaży. Chociaż informacja ta nie została oficjalnie potwierdzona, powiązani z rosyjską grupą KillNet, przestępcy stwierdzili, że dokonali ponad 200 cyberataków, których celem były duże sieci detalicznej sprzedaży paliw na Ukrainie – SOCAR, WOG, Amic Energy. Pomimo tego, że stacje benzynowe na krajowym rynku, wydają się być dobrze chronione przed podobnymi incydentami (prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest dużo większe w krajach z przestarzałą lub słabo zabezpieczoną infrastrukturą IT/OT), warto przybliżyć pokrótce temat możliwych zagrożeń, jakie na nie mogą czyhać oraz sposobów przeciwdziałania im¹. Dla hakerów nie ma znaczenia, jak duża jest firma, obiektem ataku mogą być wszystkie przedsiębiorstwa czy instytucje publiczne. Zwłaszcza że cyfryzacja i automatyzacja procesów, odbywających się na stacjach podnosi ryzyko ich wystąpienia, a rozwój nowoczesnych technologii powoduje konieczność zrewidowania jeszcze jednego ważnego terminu, którym jest wojna.

¹ Infrastruktura OT/IT to połączenie systemów technologii Informatycznych (IT), zajmujących się przetwarzaniem i przesyłaniem danych z systemami technologii operacyjnych (OT), które monitorują i kontrolują procesy oraz urządzenia fizyczne w środowisku przemysłowym.

Rodzaje zagrożeń cyberbezpieczeństwa na stacji paliw:

■ **Atak na ICS** – system zarządzania przemysłowego, np. sterujący dystrybutorami, monitorujący zbiorniki, zarządzający dostawami paliwa. Przestępcy mogą przejść nad nimi kontrolę, powodując ich nieprawidłowe działanie – nadmierne tankowanie lub blokadę pomp czy fałszowanie odczytów poziomu paliwa.

Przykładowe sposoby ochrony:

rozdzielenie sieci ICS od sieci IT i od internetu w celu ograniczenia ryzyka rozprzestrzeniania się ataków; regularne instalowanie aktualizacji oprogramowania i firmware'u (oprogramowania, zapisanego na stałe w pamięci urządzenia elektronicznego i sterującego jego podstawowymi funkcjami); kontrolowanie dostępu do szaf sterowniczych i paneli operatorskich; wykonywanie regularnych przeglądów zabezpieczeń fizycznych oraz audytów bezpieczeństwa; ograniczenie użycia zewnętrznych nośników danych poprzez zablokowanie portów USB w systemach sterujących; zarządzanie kontami i dostępem użytkowników poprzez stosowanie zasady najmniejszych uprawnień; zmiana domyślnych haseł oraz wdrożenie uwierzytelniania wieloskładnikowego; wykorzystanie narzędzi do monitorowania ruchu sieciowego; szkolenie pracowników i przygotowanie ich do reagowania na incydenty.

■ **Atak DDoS** – dość prymitywny, ale skuteczny. Polega na bombardowaniu serwerów falą połączeń z innych urządzeń – nawet w ilości setek tysięcy zapytań na sekundę. W konsekwencji ich praca zostaje bardzo spowolniona lub całkowicie przerwana, a sprzedaż paliwa, autoryzacja płatności, zdalne zarządzanie czy monitorowanie zbiorników uniemożliwione.

Przykładowe sposoby ochrony:

zabezpieczenie systemów automatyki przed bezpośrednim połączeniem z internetem lub sieciami IT; blokowanie nieznanych ruchów na portach OT – czyli „punktach wejścia” w sieci, przez który urządzenia przemysłowe, takie jak pompy, czujniki, sterowniki komunikują się ze sobą; zapewnienie łączności zapasowych i systemów offline do awaryjnego działania.

■ **Phishing** – cyberatak, w którym ofiara – klient stacji lub członek jej personelu otrzymuje wiadomość, która nakłania go do pobrania pliku lub do wejścia na dany adres, w efekcie czego dochodzi m.in. do kradzieży danych dostępowych, a w przypadku, gdy ofiarą jest pracownik stacji również do zainfekowania złośliwym oprogramowaniem systemu automatyki i np. zatrzymania pomp czy uruchomienia fałszywych alarmów. Phishing może mieć również inną formę – np. zainstalowania przez przestępcę na stacji samoobsługowej własnego urządzenia lub „wypożyczenia” terminala płatniczego w specjalną nakładkę, przechwytyjącą kody PIN i dane z kart.

Przykładowe sposoby ochrony:

uważne weryfikowanie maili i SMS-ów, które są często doskonale przygotowane i bardzo trudne do odróżnienia od prawdziwych; uświadamianie pracowników zagrożeń i uczulanie ich na możliwe sposoby wyłudzenia od nich danych; sprawdzanie tożsamości osób podających się np. za pracownika serwisu, przedstawiciela centrali, kontrolera, dostawcę paliwa, itp.

■ **Atak siłowy** (Brute force attack) – stosunkowo rzadko przeprowadzany. Polega na podejmowaniu przez ogromną liczbę prób logowania z wykorzystaniem listy zawierającej tysiące czy dziesiątki tysięcy popularnych haseł. Jest to „metoda” wysoce skuteczna, bo wobec rosnącej mocy obliczeniowej komputerów hakerów, hasła stają się coraz słabszym zabezpieczeniem. Na stacji benzynowej, w zależności od celu ataku, może przybrać formę przejęcia kontroli nad dystrybutorami paliwa, zalogowania do oprogramowania kasowego czy dostania się do zabezpieczonego PIN-em trybu serwisowego terminala płatniczego.

Przykładowe sposoby ochrony:

unikanie domyślnych loginów; posługiwanie się mało intuicyjnymi hasłami, o długości co najmniej 8 znaków, zawierającymi cyfry, znaki specjalne, małe i wielkie litery; ograniczenie prób logowania do pięciu i blokowanie konta; stosowanie uwierzytelniania dwuskładnikowego; ograniczenie dostępu do panelu administracyjnego tylko dla zaufanych adresów IP; monitorowanie logów i weryfikowanie podejrzanych prób logowania; instalowanie aktualizacji systemu.

- **Atak na webaplikacje** – wykorzystujący obecność firmy w internecie. Choć jego celem są często sklepy, może być wymierzony w dowolną aplikację – przeznaczoną zarówno dla tankujących – np. z kuponami promocyjnymi, jak i zaprojektowaną z myślą o usprawnieniu i zarządzaniu dystrybucją paliw dla pracowników stacji. Wykorzystuje rozmaite techniki takie, jak wprowadzenie złośliwego kodu SQL i zainfekowanych skryptów do pola formularza – np. pola logowania – w celu manipulowania bazą danych. Dzięki temu przestępcy mogą przejąć kontrolę nad aplikacją lub sesją użytkownika i wykorzystać uzyskany dostęp do pozyskania danych z firmy lub rozsiewania robaków, wirusów, trojanów, programów szpiegujących i oprogramowania wymuszającego okup.

Przykładowe sposoby ochrony:

stosowanie dwuskładnikowego uwierzytelniania i haseł spełniających wymogi opisane powyżej; wymuszanie przez aplikację regularnego zmieniania haseł; jej stałe monitorowanie i testowanie; oddzielenie serwerów aplikacji od wewnętrznej sieci firmy; szyfrowanie danych wrażliwych w bazie.

- **Atak na połączenia i przesyłane dane** – na stacji paliw jego obiektem może być np. sieć Wi-Fi dla klientów lub połączenia pracowników stacji z serwerami firmy.

Przykładowe sposoby ochrony:

wykorzystywanie do przesyłania wiadomości z serwera i na serwer bezpiecznych połączeń VPN; stosowanie programów do szyfrowania plików oraz kryptograficznych zabezpieczeń połączeń.

- **Atak insiderski** – czyli potencjalne szkodliwe działania samej obsługi stacji paliw. Ich przyczyną może być trywialna – np. nieostrożny personel ujawnia swoje loginy i hasła nieupoważnionej osobie. Ryzyka związanego z tego rodzaju atakiem nie należy jednak lekceważyć, bo specjaliści od bezpieczeństwa podkreślają, że pracownicy mają zwykle o wiele szerszy dostęp do firmowych danych i wiedzę, gdzie szukać najcenniejszych informacji.

Przykładowe sposoby ochrony:

precyzyjne zarządzanie uprawnieniami poszczególnych pracowników do korzystania z firmowych zasobów, co oznacza w praktyce, że dostęp do poufnych danych powinni mieć wyłącznie ci z nich, którzy bezwzględnie muszą go mieć.

- **Atak na sieć firmy** – jego celem w przypadku stacji paliw może być przejęcie systemów POS, służących do zarządzania sprzedażą i obsługą klienta, kradzież danych z kart flotowych, umieszczenie na firmowych urządzeniach złośliwego oprogramowania szpiegującego lub szantażującego, zdobycie dostępu do centralnej infrastruktury operatora stacji.

Przykładowe sposoby ochrony:

stałe aktualizowanie oprogramowania wykorzystywanego w firmie – systemów operacyjnych i oprogramowania urządzeń mobilnych; stosowanie narzędzi do monitorowania i zabezpieczania ruchu przychodzącego, wychodzącego i następującego wewnątrz firmowej sieci oraz rozwiązań UTM – zabezpieczających sieć komputerową i łączących w jednym miejscu wiele funkcji bezpieczeństwa; zainstalowanie oprogramowania antywirusowego, sięgnięcie po rozbudowane systemy monitorowania zagrożeń i reakcji na incydenty.

Wykorzystanie zaawansowanych technologicznie narzędzi czy wdrożenie norm ISO, stanowiących swoisty kompas dla podmiotów wkraczających na „ścieżkę ochrony” to duży i potrzebny krok w stronę zapobieżenia cyberatakowi. Bardzo istotne jest jednak także cykliczne szkolenie personelu, bo jak potwierdzają badania, incydenty i statystyki, to człowiek właśnie jest najsłabszym ogniwem systemów bezpieczeństwa. Nikogo z czytelników nie należy chyba przekonywać, że hakerzy doskonale potrafią wykorzystać wszelkie istniejące w nich

luki. Oby żaden nie doświadczył także, jak dotkliwe konsekwencje finansowe wiążą się ze skutkami ich działalności – począwszy od np. zapłaty okupu, poniesienia kosztów przestoju, kar regulacyjnych, konsultacji prawnych, odzyskiwania danych, wprowadzenia nowych zabezpieczeń. Równie bolesne mogą też być skutki niematerialne – utrata zaufania klientów i ich odpływ do konkurencji. Tym bardziej troska o cyberbezpieczeństwo stacji paliw powinna być stale trwającym procesem i obowiązkiem każdego jej pracownika. ■

Żabka przyspiesza ekspansję na stacjach paliw

Gabriela Kozan



Żabka Polska, największa sieć sklepów convenience w kraju, konsekwentnie rozwija koncepcję sklepów zintegrowanych ze stacjami paliw, łącząc zakupy, gastronomię i tankowanie w jednym miejscu. W ostatnich miesiącach sieć uruchomiła lub zapowiedziała kolejne lokalizacje w partnerstwie z operatorami stacji AVIA i Dyskont Paliwowy, a wcześniej także na stacji firmy Azarex. Równocześnie rozwija własne projekty, takich jak powstający sklep w Legnicy, który oferuje pełną gamę usług zarówno dla zmotoryzowanych klientów, jak i pieszych.



Rozwój Żabki na stacjach paliw wpisuje się w szerszy trend rosnącej wygody i wielofunkcyjności punktów sprzedaży. Ekspert rynku convenience w Polsce wskazują, że obecnie ponad 70 proc. kierowców oczekuje połączenia zakupów i tankowania w jednym miejscu, z dostępem do gastronomii, szybkich płatności i usług dodatkowych, takich jak myjnie samochodowe. Żabka odpowiada na te potrzeby, rozwijając koncepty „all-in-one”, w których klienci oszczędzają czas, mogąc w jednym miejscu zatankować, zrobić zakupy, zapłacić za usługi dodatkowe i skorzystać z gastronomii. ►



► Rozwój współpracy z operatorami stacji paliw i nowe otwarcia

Pod koniec sierpnia 2025 roku Żabka otworzyła dwie placówki na stacjach AVIA w Poznaniu – przy ul. Grunwaldzkiej i Mieszka I, a we wrześniu kolejne w Bełchatowie i Zakopanem. Wszystkie sklepy powstały na stacjach własnych Grupy Unimot (CODO). Robert Brzozowski, wiceprezes zarządu Unimot, wskazał, że współpraca z AVIA pozwala połączyć wysoką jakość paliw i dobre zrozumienie potrzeb kierowców z siłą i rozpoznawalnością największej sieci detalicznej w Polsce. W lipcu Żabka otworzyła również sklep na stacji Dyskont Paliwowy w Nowej Rudzie (Citronex Trans Energy), gdzie klienci mogą nie tylko zatankować paliwo i zapłacić za myjnię, ale również zrobić szybkie zakupy i skorzystać z oferty gastronomicznej ŻabkaMenu. Przedstawiciele Citronex podkreślili, że placówka odpowiada na potrzeby współczesnych kierowców, którzy oczekują wygody i oszczędności czasu.

Na przełomie roku Żabka pojawiła się także na stacji Azarex w Lubinie. Agata Michalska, director of new formats w Żabka Polska, zaznaczyła, że otwarcie sklepu na stacji Azarex umożliwia klientom wygodne połączenie tankowania paliwa z zakupami i gastronomią, co stanowi nową jakość w codziennych usługach dla zmotoryzowanych.

Opole i Viwa – przykład nowoczesnego formatu

W Opolu, przy ul. Prószkowskiej 71, uruchomiono sklep Żabka na stacji paliw Viwa – drugą placówkę tego typu w kraju. Sala sprzedaży liczy prawie 80 metrów kwadratowych, a obiekt oferuje 16 miejsc parkingowych i działa całodobowo przez siedem dni w tygodniu. Franczyzobiorca Tomasz Franczak podkreślił, że otwarcie sklepu to duży krok dla sieci w regionie i spodziewa się, że przyciągnie wielu klientów, którzy docenią unikalną ofertę. Dodał, że sukces udało się osiągnąć dzięki zaangażowaniu całego zespołu.

Stacja Viwa oferuje tradycyjne tankowanie oraz wysokiej jakości myjnię ręczną i automatyczną, a uruchomienie Żabki w tym miejscu wnosi dodatkową wartość do całej oferty stacji, łącząc paliwo, zakupy i gastronomię w jednym miejscu.

Żabka nie ogranicza się wyłącznie do współpracy z zewnętrznymi operatorami. W Legnicy przy al. Piłsudskiego powstaje sklep zintegrowany z dawną stacją benzynową Shell, który ma oferować paliwo, zakupy, gorącą kawę i posiłki, a także być w pełni dostosowany do obsługi zmotoryzowanych klientów oraz ruchu miejskiego.

Nowy etap współpracy z AVIA i programy lojalnościowe

W połowie sierpnia 2025 roku Grupa Unimot i Żabka Polska ogłosiły wspólny projekt uruchomienia czterech sklepów Żabka na stacjach AVIA w Polsce. Połączenie doświadczenia dwóch marek ma zapewnić kierowcom wygodę, oszczędność czasu i dostęp do szerokiej oferty paliwowej oraz pozapaliwowej w jednym miejscu. W ramach współpracy Żabka odpowiada za sprzedaż detaliczną i obsługę klientów, a AVIA – za ofertę paliwową, w tym wysokiej jakości paliwo, produkty marki własnej, program flotowy AVIA Card oraz aplikację mobilną AVIA GO. Dzięki temu kierowcy mogą płacić za paliwo bezpośrednio przy kasie w sklepie Żabka.

W Zakopanem, przy ul. Ustup 23C, na początku września 2025 roku otwarto stację AVIA w nowej formule we współpracy z Żabką. Podczas otwarcia kierowcy mogli skorzystać z promocji – zatankować paliwo z rabatem 10 groszy na litrze (maksymalnie do 50 l) po zeskanowaniu karty AVIA GO w aplikacji, a dodatkowo można było wygrać kupony na tankowanie po 4,99 zł/l. AVIA to europejska sieć stacji paliw z historią sięgającą 90 lat, działająca w około 15 krajach. W Europie sieć liczy blisko 3 200 obiektów, a w Polsce markę rozwija Grupa Unimot od 2016 roku – pod jej szyldem działa już ponad 140 stacji.

Od pilotażu do sieci ogólnopolskiej i strategiczny rozwój

Pierwsze próby Żabki na stacjach paliw sięgają listopada 2021 roku, kiedy uruchomiono pilotaż na stacji Rakietka w Krośnie k. Mosiny. Kolejne placówki pojawiły się w 2022 roku przy MOP Gnilec i Sosna na autostradzie A2, a w 2023 roku przy MOP Rogoziniec i Chociszewo. W 2024 roku sieć rozwija format w kolejnych lokalizacjach, w tym w Opolu, gdzie całodobowa Żabka oferuje produkty motoryzacyjne i strefę gastronomiczną, łącząc wygodę zakupów z obsługą kierowców.

Żabka eksperymentuje z różnymi formatami – od Nano, przez Drive, hybrydową Żabkę Non Stop, po sezonowe placówki w miejscowościach turystycznych. Integracja sklepów z ofertą paliwową pozwala nie tylko zwiększyć wygodę klientów, ale również testować nowe koncepcje sprzedaży i gastronomii. W kolejnych miesiącach sieć planuje dalsze otwarcia w całym kraju, umacniając pozycję lidera segmentu convenience, rozwijając innowacyjne formaty dedykowane klientom zmotoryzowanym i budując wartość dodaną dla operatorów stacji paliw.





Piotr Kaczmarek, dyrektor ekspansji Żabka Polska:

ce, gastronomię, technologię sprzedaży i lojalizację klientów. Nie rozważamy prowadzenia własnych stacji paliw.

W jaki sposób asortyment sklepów przy stacjach paliw różni się od tradycyjnych Żabek? Jakie produkty i usługi są szczególnie istotne z punktu widzenia kierowców i podróżnych?

P.K.: Nasze sklepy przy stacjach paliw to dobrze znane klientom placówki Żabki oferujące szybkie przekąski czy kawę na wynos, wzbogacone o wybrane produkty z oferty motoryzacyjnej. Dzięki temu stają się kompleksowym punktem obsługi kierowców i pasażerów.

Czy planowane jest łączenie tego formatu z innymi innowacjami rozwijanymi przez Żabkę, takimi jak Żabka Drive, Żabka Nano czy koncept hybrydowy Żabka Non Stop?

P.K.: Żabka to elastyczny model biznesowy, który potrafi dostosować się do różnych lokalizacji i potrzeb klientów. Dzięki temu nasze sklepy mogą przybierać różne formaty – od klasycznych placówek miejskich, przez innowacyjne koncepty jak Żabka Nano czy Żabka Drive. Jednym z rozwijanych konceptów są także sklepy na stacjach paliw.

Czy w związku z ekspansją zagraniczną, m.in. w Rumunii rozważane jest również wprowadzenie sklepów w formule „na stacjach paliw” na rynkach poza Polską?

P.K.: Obecnie to rozwiązanie rozwijamy wyłącznie na rynku polskim, gdzie Żabka ma ugruntowaną pozycję i wysoką rozpoznawalność. Sklepy działające poza krajem funkcjonują w modelu stacjonarnym, a nie wszystkie rozwiązania można wprost przenieść na inne rynki. Jeśli chodzi o dalszą ekspansję, jest jeszcze za wcześnie na takie deklaracje. ■

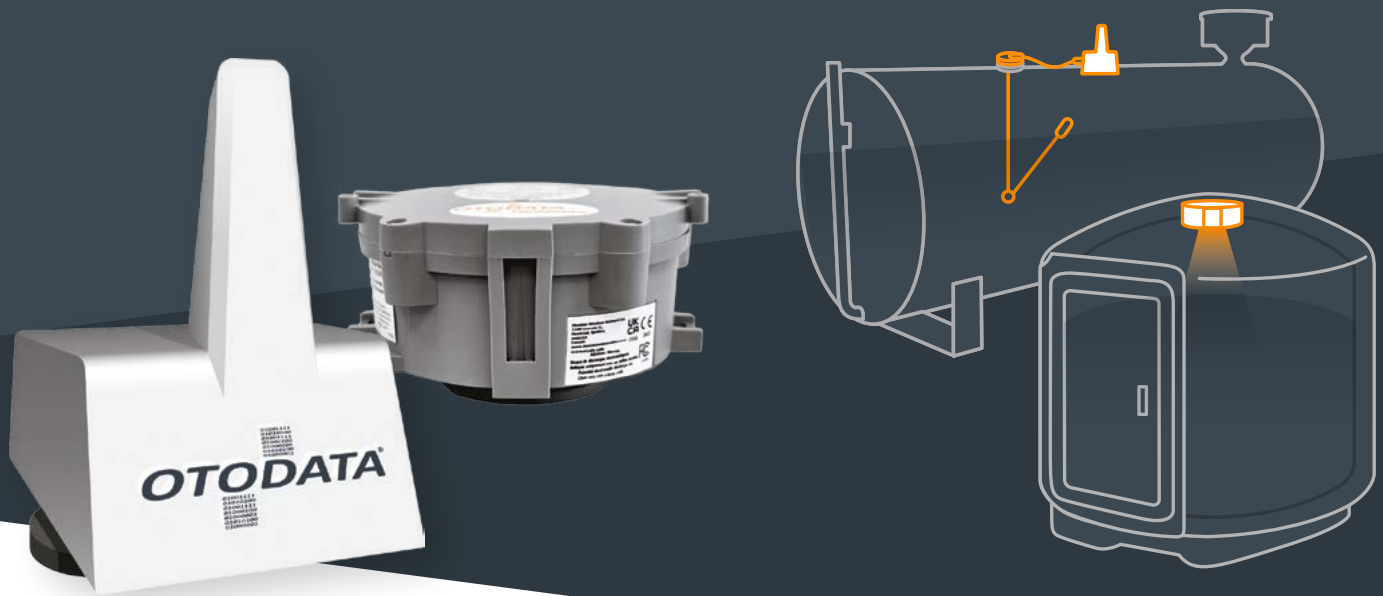
Jak Żabka ocenia potencjał rozwoju formatu sklepów przy stacjach paliw? Czy w planach jest, aby w przyszłości tego typu lokalizacje stanowiły istotną część całej sieci?

Piotr Kaczmarek: Format sklepów Żabka na stacjach paliw to dla nas ciekawy kierunek rozwoju skierowany do zmotoryzowanych klientów. Widzimy, że coraz większe znaczenie zyskują usługi typu „food to go” oraz szybkie zakupy w trasie. Kierowcy, tankując paliwo, chętnie zatrzymują się na kawę, hot-doga czy drobne zakupy. Wierzymy, że z czasem stacje paliw staną się naturalnym uzupełnieniem naszej ekspansji. Co roku otwieramy ponad 1000 sklepów w całym kraju – stacje benzynowe będą też pożądanymi lokalizacjami.

Według jakich kryteriów wybierani są partnerzy paliwowi (np. AVIA, Azarex, Dyskont Paliwowy)? Czy w dłuższej perspektywie Żabka rozważa także prowadzenie własnych stacji paliw pod swoją marką?

P.K.: Wybieramy naszych partnerów pod kątem skali, lokalizacji i wiarygodności. Współpracujemy z tymi, którzy mają infrastrukturę i know-how paliwowy. My do takiej współpracy wnosimy silną markę convenient-

Niezawodny, tani i precyzyjny monitoring poziomu paliw i LPG w zbiornikach



Ufają nam czołowi dostawcy paliw i LPG w wielu krajach

Zarządzaj dostawami, optymalizuj trasy i zapewniaj satysfakcję klientów



Sprawdzony produkt
—do 10 lat gwarancji



Najlepsza łączność
—dual SIM



Darmowe oprogramowanie



Darmowa
personalizowana
aplikacja mobilna

Handlujesz paliwami lub LPG?
Odbierz darmowy czujnik poziomu zbiornika

Kliknij tutaj



Dlaczego zdalny monitoring poziomu paliw płynnych i LPG w zbiornikach jest istotny?

...i dlaczego jest łatwiejszy oraz tańszy, niż myślisz

Zdalny monitoring poziomu paliwa w zbiornikach nie jest już rozwiązaniem dostępnym wyłącznie dla największych dostawców LPG oraz paliw płynnych. Dostępne dziś czujniki są niedrogie, proste w montażu i działają przez wiele lat bez konieczności serwisowania. Co istotne – pozwalają realnie oszczędzać czas i pieniądze, poprzez zwiększenie kontroli nad dostawami.

Stosując czujnik poziomu zbiornika, jako dostawca, otrzymujesz bieżące informacje o poziomach paliwa w zbiornikach klientów. Urządzenie wykonuje pomiary z 10-minutowymi interwałami, więc system powiadomi Cię natychmiast gdy poziom zbiornika osiągnie jeden z progów krytycznych zdefiniowanych w Profilach Alarmów. Aplikacja w przeglądarce zapewnia nie tylko wgląd w aktualne poziomy, ale również m.in. dobowe tempo zużycia oraz prognozy kolejnych napełnień. Dzięki temu możesz z wyprzedzeniem planować dostawy, przekształcając dotychczasowy reaktywny i stresujący proces ręczny w usprawniony, zautomatyzowany przepływ pracy.

Eliminując ryzyko opróżnienia zbiorników i konieczności interwencyjnych dostaw, i wdrażając proaktywne dostawy, Twoja firma działa sprawniej. System zapewnia także lepsze doświadczenia dla klientów, wzmacnia zaufanie i wspiera długofalową współpracę. Zadowolony klient zostaje z Tobą na dłużej.

Dlaczego to takie proste?

Instalacja jest szybka i prosta: wystarczy zamontować czujnik np. na istniejącej tarczy poziomowskazu, wprowadzić pojemność zbiornika do portalu – i gotowe. Urządzenie działa bezobsługowo nawet przez 15 lat dzięki wbudowanej baterii o długiej żywotności.



Dla każdego nowego partnera przygotowaliśmy bezpłatny zestaw do monitorowania zbiornika, który obejmuje czujnik, dostęp do portalu oraz szkolenie z instalacji i obsługi systemu. To doskonała okazja, aby na własne oczy przekonać się o skuteczności naszego rozwiązania – w imieniu Otodata serdecznie zapraszam do kontaktu celem odbioru darmowego urządzenia demonstracyjnego.

Krystian Dereń, Strategic Account Manager CEE & Nordics; kderen@otodata.eu; +48 609 238 155; www.otodata.eu

Każdy zestaw zawiera:

- ◆ **Łączność Dual-SIM**, która automatycznie wybiera i przełącza się na najlepszą dostępną sieć, zapewniając nieprzerwaną pracę urządzenia.
- ◆ **Bezpłatny portal online**, który umożliwia centralne zarządzanie wszystkimi zbiornikami, optymalizację tras dostaw i zwiększenie efektywności operacyjnej.
- ◆ **Aplikację mobilną Nee-Vo dla Twoich klientów**, w pełni dostosowaną do Twojej marki (logo, kolory, kontakt do Twoich sprzedawców), dzięki której mogą sprawdzać poziom paliwa w swoich zbiornikach z dowolnego miejsca i o każdej porze – 24/7.

- ◆ **Lokalne wsparcie techniczne w języku polskim** zawsze gotowe do pomocy, gdy tego potrzebujesz.

Otodata zapewnia także niezbędne szkolenie twojego zespołu w zakresie instalacji czujników oraz korzystania z platformy.

Ile to kosztuje?

- ◆ Miesięczna opłata za usługi: od €1,50.
- ◆ W cenie: solidna komunikacja z dwoma kartami SIM, nielimitowane dostępy do kompletnego oprogramowania, raporty & powiadomienia, wsparcie techniczne, szkolenia.
- ◆ Gwarancja: standardowo 5 lat, z możliwością przedłużenia do 10 lat.
- ◆ Pełny cennik czujników znajdziesz w naszym sklepie internetowym: otodata.eu/shop

O Otodata:

Otodata z dumą zajmuje miejsce nr 1 na świecie w zdalnym monitorowaniu poziomu paliw płynnych i LPG w zbiornikach, monitorując już ponad 3 miliony zbiorników na całym świecie – więcej niż jakakolwiek inna firma. Z ponad 15-letnim doświadczeniem działamy globalnie, projektujemy i produkujemy systemy w Kanadzie, a Europę obsługujemy bezpośrednio z naszego biura w Polsce, zapewniając szybką realizację zamówień.

Daleka Północ bez stacji paliw?

dr Jakub Bogucki

W gęsto zaludnionych częściach Szwecji stacje benzynowe traktowane są jako oczywistość. Tankujesz, płacisz kartą, odjeżdżasz. Ale na północy kraju i w wielu rozproszonych wsiach, gdzie dystans do najbliższego miasta może wynosić setki kilometrów, każda stacja paliw to coś znacznie więcej niż tylko punkt sprzedaży paliwa. To społeczny węzeł – sklep, apteka, poczta, a nierzadko i ostatni punkt kontaktu z państwem. I to właśnie te stacje są dziś najbardziej zagrożone. Jak ostrzega Sten Lindgren, członek zarządu Szwedzkiej Federacji Małych Przedsiębiorstw, w ciągu roku lub dwóch nawet 500 stacji benzynowych może zostać zamkniętych z powodu nowych wymogów technicznych i środowiskowych nałożonych przez Szwedzką Agencję ds. Sytuacji Kryzysowych (MSB).

W wielu wioskach stacja benzynowa jest ostatnią placówką. Siłą napędową – mówi Lindgren, dodając, że nowe regulacje są niemal niemożliwe do wdrożenia przez małe, niezależne stacje działające na wsiach. Dla dużych sieci paliwowych z miast nie stanowią one problemu, ale dla lokalnych punktów z niewielkimi obrotami – to wyrok.

Nie chodzi tylko o tankowanie. Wraz ze stacjami znikną też inne usługi: odbiór paczek, sprzedaż leków, wypłaty gotówki, czy nawet dostawy z Systembolsaget. – *Kiedy stacja benzynowa jest ostatnim punktem obsługi klienta w wiosce, klienci i tak są tam kierowani* – podkreśla Bogge Bolstad, właściciel stacji w Sto-

ruman. Zamknięcie stacji oznacza, że mieszkańcy, turyści, właściele domków letniskowych, ale także policja, straż pożarna i opieka domowa będą musieli pokonywać znacznie większe odległości, by skorzystać z podstawowych usług. W niektórych przypadkach – nawet 150-200 kilometrów.

Oddolna odpowiedź: projekt Glöd

W odpowiedzi na kryzys Bolstad uruchomił projekt Glöd – nazwę można przetłumaczyć jako „żar”, ale to również skrót od „Sparsely Built Profitable Long-Term Service Fuel Facilities” (czyli „rzadko rozmieszczone, rentowne, długoterminowe punkty paliwowe- ▶

► -usługowe”). Projekt jest wspierany przez Region Västerbotten, Szwedzką Agencję Rozwoju Gospodarczego i Regionalnego oraz Svensk Bensinhandel, stowarzyszenie właścicieli stacji paliw.

Bolstad, który prowadzi projekt na pół etatu, już na wiosnę został zaproszony do Riksdagu, by przedstawić jego założenia. W pierwszej fazie projekt przeprowadził analizę sytuacji w regionie Västerbotten oraz warsztaty w miejscowościach takich jak Sorsele, Vilhelmina i Stalon. Kolejnym krokiem jest wybranie 5-6 stacji, które staną się modelowymi punktami pilotażowymi, mającymi przetestować nowe formy prowadzenia działalności usługowej i paliwowej. Jednym z poważniejszych problemów jest obsługa gotówki. Choć Szwecja uznawana jest za niemal bezgotówkowy kraj, na prowincji rzeczywistość wygląda inaczej. Z danych zebranych w projekcie Glöd wynika, że aż 25% klientów nadal płaci banknotami, a 17% obrotu na wiejskich stacjach odbywa się w formie gotówki.

Jednak banki systematycznie opuszczają małe miejscowości, pozostawiając stacje bez możliwości bezpiecznego deponowania gotówki. W efekcie właściciele są zmuszeni przechowywać pieniądze samodzielnie lub jeździć z nimi do najbliższego miasta – co zwiększa koszty i ryzyko.

Stacje często pełnią też inne funkcje społeczne – działają jako punkty sprzedaży monopolowej (Systembolaget), apteki, loterii państwowej czy odbioru przesyłek. Ale jak mówi Bolstad: „Nie zarabia się na świadczeniu tych usług. Wynagrodzenie jest bardzo niskie. Zleceniodawcy twierdzą, że usługi generują dodatkową sprzedaż. Ale jest ona minimalna.”

Dostosowując się do nowego rynku, norweskie stacje coraz częściej likwidują dystrybutory paliwa na rzecz ładowarek do samochodów elektrycznych.

A może ładowarka zamiast dystrybutora?

Na drugim końcu Skandynawii, w Norwegii, proces transformacji już trwa. W kraju tym obserwuje się spadek zużycia benzyny i oleju napędowego, a powodem są rekordowe liczby kierowców przesiadających się na pojazdy elektryczne. Norwegia posiada największą na świecie flotę samochodów elektrycznych w przeliczeniu na mieszkańca – już jeden na 100 samochodów osobowych to EV. Ponad 50% nowych aut to dziś elektryki lub hybrydy.

Dostosowując się do nowego rynku, norweskie stacje coraz częściej likwidują dystrybutory paliwa na rzecz ładowarek do samochodów elektrycznych.

Niektóre koncerny paliwowe również zaczynają wycofywać nowy trend. Shell, BP i Chevron na całym świecie testują nowe rozwiązania – od współpracy z sieciami ładowania po instalowanie ładowarek na własnych stacjach. Ale to wciąż początek. Choć temat dotarł już do Riksdagu, a byli ministrowie Mikael Damberg i Jennie Nilsson wyrazili zrozumienie dla problemu i wspomnieli o możliwości przedłużenia terminów lub udzielania zwolnień, realnych zmian wciąż brak. Co więcej, MSB twierdzi, że nie da się wdrożyć elastycznych rozwiązań dla większej liczby stacji.

Ktoś musi podjąć działania i dopilnować, aby obszary wiejskie mogły zachować swoje stacje benzynowe – apeluje Lindgren. Jeśli stacje znikną, nie tylko mieszkańcy ucierpią – zniknie turystyka, spadnie dostępność usług publicznych, a małe firmy mogą zrezygnować z działalności. Czy rozwiązaniem jest elektryfikacja i inwestycje w ładowarki? A może wsparcie dla wielofunkcyjnych, hybrydowych stacji usługowych jak w projekcie Glöd? Czasu na decyzje, jak sugerują szwedzkie media, nie zostało wiele. ■

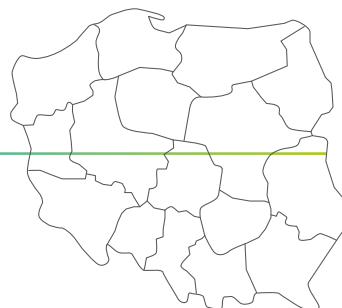


Paliwa TotalEnergies jakość i cena w trosce o Twój biznes

Pewny partner w handlu paliwami
na terenie całego kraju

Polska północna
tel: 602 259 398

Polska południowa
tel: 784 684 415



TotalEnergies

Skąd do Polski docierają ropa naftowa i paliwa gotowe?

dr Szymon Araszkiewicz

Zarys zagadnienia przywozu paliw do Polski

Polska nie jest absolutnie potentatem pod kątem złóż naftowych – prawie całą ropę naftową przerabianą w polskich rafineriach sprowadzamy z zagranicy. Około 80 proc. konsumpcji LPG w Polsce, także pokrywają zakupy zagraniczne. Co istotne, w przypadku paliw podstawowych (benzyny, olej napędowy) wewnętrzna produkcja w Polsce też nie pokrywa całości popytu i jest wspierana przywozem z zagranicy, jego udział jest jednak mniejszy niż w przypadku surowca i LPG¹.

Polskie rafinerie w latach 2023-24 przerabiały rocznie 26-27 mln t ropy naftowej. W 2024 r. zaledwie 1 proc. pochodził ze złóż polskich, reszta została sprowadzona z zagranicy. Głównym dostawcą jest Arabia Saudyjska, z której dostarczono połowę zużytego w Polsce surowca. Z Norwegii polskie firmy sprowadziły ok. 30 proc. zaopatrzenia. Inni dostawcy mają udziały poniżej 10 proc. w całości przywozu, a są wśród nich m.in. USA i Nigeria.

Jeszcze kilka lat temu struktura źródeł pochodzenia surowca wyglądała zupełnie inaczej. Dominowała w nim Rosja, z pozycją w zasadzie jedyne go dostaw-

cy ropy dla Polski. Od połowy poprzedniej dekady stopniowo udział rosyjskich dostaw malał, Polska prowadziła bowiem działania w kierunku zróżnicowania źródeł zakupów. Rosyjska ropa zupełnie zniknęła w końcu z polskiego rynku na skutek zbrojnej agresji Rosji przeciwko Ukrainie. Unia Europejska nałożyła na Rosję szereg sankcji, które mają uderzyć w jej potencjał gospodarczy i tym samym osłabić zdolności militarne. Objęły one w dużej mierze sektor paliwowo-energetyczny, w tym zakupy ropy naftowej. Obecnie polskie rafinerie pracują więc na ropie z wielu zakątków świata, bez ropy rosyjskiej.

Rosja miała bardzo silną pozycję także w strukturze państw-źródeł pochodzenia oleju napędowego sprowadzanego do Polski. Od lat podaż krajowa nie wystarczyła by pokryć całą konsumpcję, potrzebne więc

¹ Dane nt. ropy naftowej pochodzą z Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN), dane o konsumpcji paliw w Polsce z Agencji Rynku Energii (ARE), dane o przywozie paliw to informacje własne firmy Information Market S.A.

były zakupy zagraniczne. Jeszcze w 2022 r. udział Rosji w całości przywozu oleju z zagranicy wynosił, wg danych Information Market, ok. 35 proc. Sankcje UE, o których mowa była w powyższym akapicie, objęły też to paliwo pochodzenia rosyjskiego. Część polskich firm paliwowych jeszcze przed wprowadzeniem tego zakazu samodzielnie rezygnowała, lub ograniczała, zakupy w Rosji. Pełne wejście w życie przepisów sankcyjnych przerwało, przynajmniej jak na razie, sprowadzanie rosyjskiego „diesla” do Polski.

W latach 2023-24 konsumpcja oleju napędowego w Polsce wynosiła rocznie nieco ponad 19 mln t. Przywóz, wg obliczeń Information Market, w 2024 r. stanowił ok. 31 proc. konsumpcji (uwzględniając też sprzedaż oleju napędowego przez polskie firmy za granicę, czyli mówimy o tzw. „przywozie netto” czy o „saldzie przywozu”). Lista państw-źródeł pochodzenia obejmuje i państwa europejskie, i z innych części świata. Olej napędowy kupowany jest w Niemczech, Szwecji, Finlandii czy Holandii, ale na polskim rynku pojawia się także produkt amerykański czy z Bliskiego Wschodu.

Zapotrzebowanie na benzyny w Polsce w 2024 r. wyniosło 5,7 mln t. Udział „przywozu netto” jest w przypadku tego paliwa niższy i wynosi ok. 20 proc. Znacznie krótsza jest też lista państw, z których sprowadzają benzyny do Polski uczestnicy rynku i ogranicza się do bezpośrednich sąsiadów. Głównym dostawcą są Niemcy, skąd dociera ok. 70 proc. całości wolumenu. Ponadto benzyny kupowane są też m.in. w Czechach czy Litwie.

Rosja była kluczowym partnerem handlowym polskich firm w zakresie zaopatrzenia rynku w LPG, a jej udział w całości przywozu do Polski też nieraz w ubiegłych latach przekraczał połowę. Sankcje UE wobec Rosji objęły też jednak gaz propan-butan, od grudnia 2024 r. obowiązuje prawie całkowity zakaz sprowadzania go z Rosji do państw Wspólnoty. Na przestrzeni całego ubiegłego roku widoczne już były działania ze strony uczestników polskiego rynku w kierunku wymiany LPG pochodzenia rosyjskiego na inny. W efekcie głównym dostawcą tego paliwa do Polski stała się w bieżącym roku Szwecja. Rosja nadal, ze względu na pewne wyjątki w systemie sankcji, dostarcza do Polski butany, jednak jej udział jest znacznie mniejszy niż kiedyś (wynosi ok. 15 proc.), a możliwe jest że i te produkty zostaną ostatecznie zakazane w UE. Inne państwa, z których do Polski sprowadza się istotne ilości LPG, to Norwegia, USA, Anglia czy Belgia. ■



***Jeżeli nie nastąpią
zaskakujące odkrycia
złóż ropy naftowej w Polsce,
pozostaniemy zmuszeni
do kupowania tego surowca
za granicą.
Polskie rafinerie
z zagranicznej ropy
produkują większość
potrzebnych na rynku paliw,
ale też trzeba uzupełniać
ich zaopatrzenie za granicą
by zbilansować rynek.***



Czy na stacji paliw można sprzedawać HVO100 ze zbiornika naziemnego – typu zbiorniki do paliw wykorzystywane przez rolników?

Na pytanie odpowiada ekspert z Kancelarii Cabaj Kotala, który analizuje przepisy prawne w Polsce i wyjaśnia jakie warunki muszą być spełnione, aby móc realizować taką sprzedaż.

W pierwszej kolejności należy poddać analizie pojęcia „paliw ciekłych” i „biopaliw ciekłych”. Pierwsze z nich, określone w art. 2 ust. 1 pkt 4 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, w interesującym nas zakresie wspomina jedynie o „oleju napędowym, który może zawierać biowęglowodory ciekłe”; nie obejmuje natomiast swoim zakresem „czystych” biowęglowodórów ciekłych takich jak HVO100. Konsekwentnie definicja „biopaliw ciekłych” (art. 2 ust. 1 pkt 11 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych) obejmuje natomiast m.in. „biowęglowodory ciekłe, stanowiące samoistne paliwa”.

Na gruncie przepisów rangi ustawowej sprawa jest więc jasna – HVO100 jest „biopaliwem ciekłym”, a nie jest „paliwem ciekłym”.

Przechodząc na kwestie bardziej techniczne – kluczowe dla zasad budowy i użytkowania stacji paliw jest oczywiście rozporządzenie MKiŚ z dnia 24 lipca 2023 r. ws. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, bazy i stacje gazu płynnego, rurociągi przesyłowe dalekosięż-

ne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1707).

Jak wynika z par. 1 pkt 1 tego aktu prawnego, „produkty naftowe” – a tylko takich wyrobów w ogóle rozporządzenie to dotyczy – są to „produkty otrzymywane z ropy naftowej, a w szczególności: (a) paliwa płynne, (b) oleje opałowe, (c) gaz płynny – skroplone węglowodory gazowe (C3-C4), (d) oleje i smary...”. Na tej podstawie można więc argumentować, że HVO100 – jako produkt, który nie jest otrzymywany z ropy naftowej – w ogóle nie jest regulowane tym rozporządzeniem, niezależnie od spełniania (lub nie) definicji „paliw płynnych”. W konsekwencji należałoby więc uznać, że ograniczenia w sytuowaniu zbiorników na stacjach paliw, które wynikają z analizowanego rozporządzenia, istotnie nie dotyczyćby przechowywania HVO100. Powodowałoby to, że wyrób ten mógłby być magazynowany w zbiornikach naziemnych na stacji paliw, podobnie jak jest np. w przypadku AdBlue.

Uwaga: powyższy wniosek nie jest jednak taki zupełnie jednoznaczny i dla pełnego bezpieczeństwa należy go potwierdzić pisemnie z URE. ■

Co w przypadku gdy wygenerujemy zgłoszenie SENT na podmiot który nie jest objęty tym obowiązkiem (np. rolnik) na olej napędowy?

Na pytanie odpowiada ekspert kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe.

Przepisy o SENT nie przewidują żadnej odpowiedzialności, w tym zwłaszcza żadnych kar pieniężnych, dla podmiotów robiących „nadmiarowe”/„niepotrzebne” zgłoszenia SENT. Zasada ta dotyczy zarówno dodatkowych zgłoszeń przewozu przez kilka podmiotów w łańcuchu dostaw (np. zgłoszenie SENT powinno być od pierwszego dostawcy A do pierwszego pośrednika B, natomiast podmiot B dodatkowo wygenerował takie zgłoszenie również na swoją dostawę do swojego klienta C), jak i zgłoszeń przewozu zrobionych dla transakcji, które mogłyby korzystać z wyłączeń z SENT (np. dostawa do podmiotu nieprowadzącego działalności gospodarczej; przesunięcie międzymagazynowe pomiędzy kilkoma lokalizacjami należącymi do tego samego podmiotu; etc.). Oczywiście, widząc takie „zbędne” zgłoszenia SENT organy mogą o nie dopytywać (wezwania w toku zwykłych czynności sprawdzających, a niekiedy nawet w ramach formalnej kontroli celno-skarbowej), ale żadnych realnych konsekwencji finansowych z tego nie ma.

Uwaga: powyższa odpowiedź dotyczy wyłącznie przewozów olejów napędowych. Nieco inne zasady obowiązują przy przewozach paliw opałowych i gazu płynnego LPG.

Opracowanie:
Adrian Biały
Senior Associate
Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe Sp. z o.o.
www.cabajkotala.com



Jesień

w tweedowym stylu

Magdalena Robak

Symbol szkockiej tradycji oraz brytyjskich sfer wyższych, kojarzony ze środowiskiem akademickim Oxfordu, właścicielami ziemskimi, myśliwymi i jeźdźcami. Dla jednych staromodny, budzący śmieszność i zarezerwowany dla snobów, w opinii innych zaś wytworny, elegancki, będący kwintesencją dobrego smaku – wobec tweedu, bo o nim mowa, trudno pozostać obojętnym. Bez cienia wątpliwości jest to tkanina wyjątkowa: wytwarzana ręcznie zgodnie z tradycyjnymi metodami i niesłychanie wytrzymała – odporna na przetarcia i rozciąganie. Dość wspomnieć, że król Karol III nosi z upodobaniem ten sam tweedowy płaszcz już od kilkudziesięciu lat. Tweed zajmuje też poczesne miejsce w angielskiej literaturze – także odzienie stanowiło choćby atrybut Pana Ropucha z bajki autorstwa Kennetha Grahame'a: „O czym szumią wierzby” czy Sherlocka Holmes'a – detektywa powołanego do życia na kartach powieści sir Arthura Conan Doyle'a. Choć lata największej popularności ma on już za sobą, w dobie rosnącego znaczenia *słow fashion* i powolnego odchodzenia od konsumpcjonizmu, warto poznać go bliżej.

Co ciekawe, tweed nie od razu nim był. Początkowo nazywał się tweel – od określenia szkockiego, wełnianego materiału o skośnym splocie. I tak pewnie pozostałoby do dziś, gdyby londyński kupiec James Locke nie odczytał błędnie, na dołączonej do próbek tkanin fakturze, nazwy tweel jako tweed (sądząc, że chodzi o rzekę Tweed) i dalej używał jej w kontaktach z klientami. Ale jak właściwie doszło do jego powstania? Produkcja tweedu rozpoczęła się w XVIII wieku na Hebrydach Zewnętrznych – oszałamiająco pięknym archipelagu wysp, położonym u zachodnich wybrzeży Szkocji. Tam właśnie chłopcy zaczęli wytwarzać z owczej wełny nieco szorstką przędzę o nierównej strukturze, którą tkali we wzór pepity, jodełki lub kraty. Uformowana w ten sposób tkanina, poddana następnie procesowi delikatnego spilśnienia (filcowania) i drapania (czesania), idealnie nadawała się do szycia ubrań roboczych i codziennych okryć, przeznaczonych do noszenia w trudnym, surowym klimacie. Charakteryzowała się bowiem odpornością na wiatr



i wilgoć oraz doskonale zatrzymywała ciepło. Z czasem zyskała rozgłos również poza miejscem swojego pochodzenia, bo resztę niewykorzystanego materiału rzemieślnicy przeznaczali na sprzedaż. Sporym uznaniem zaczął się on cieszyć wśród przedstawicieli brytyjskich elit, którzy doceniali podczas polowań, łowienia ryb, jazdy konnej czy spacerów na wsi niewątpliwe zalety tweedowych marynarek, peleryn, bryczesów czy płaszczy. Dużą rolę w spopularyzowaniu tweedu odegrał np. sam książę Walii, późniejszy król Edward VII oraz jego wnuk – Edward VIII, uchodzący w czasach sobie współczesnych za prawdziwą ikonę stylu. Do dedykowanych paniom kolekcji *haute couture* tkaninę tą wprowadziła natomiast Coco Chanel, rozprawiając się z mitami, że można z niej szyc wyłącznie męską odzież sportową i myśliwską oraz że nie jest ona wystarczająco szykowna. Tworząc kostium składający się z ołówkowej spódnicy o długości tuż za kolano oraz krótkiego, delikatnie wciętego żakietu bez kołnierzyka, ugruntowała swoją pozycję jako pionierka nowoczesnego podejścia do kobiecej elegancji. Po tweed chętnie sięgali również inni wybitni projektanci: Aleksander McQueen łączył go z militarnymi fasonami, koronką i metalem, Vivienne Westwood zestawiała go z estetyką punku i nowej fali a Ralph Lauren, zainspirowany stylem życia i ubiorem angielskiej arystokracji, przeniósł tweed do swoich amerykańskich kolekcji. Wyjątkowość i nostalgiczny urok tego materiału docenili i nadal doceniają także kostiumografowie, ubierając w niego np.

Harrisona Forda w serii „Indiana Jones”, Robina Williamsa w „Stowarzyszeniu Umarłych Poetów”, Davida Thewlisa w adaptacji książek o Harrym Potterze, Hugh Bonneville’a w serialu Netfliksa „Downton Abbey” czy Olivię Coleman w „The Crown”.

Myli się ten, kto sądzi, że tweed jest tkaniną o nudnym wyglądzie – dobrze utkany przyciąga wzrok fakturą, splotem i grą kolorów. Poszczególne jego rodzaje różnią się między sobą, jest więc w istocie w czym wybierać. Do najbardziej znanych należy *Harris Tweed* – jeden z niewielu materiałów na świecie, chronionych aktem prawnym – Harris Tweed Act z 1993 roku. Jest wytwarzany z czystej wełny dziewiczej, wyłącznie na Hebrydach Zewnętrznych. Setki lat temu na etapie folowania tkaniny, czyli jej zagęszczania i oczyszczania używano... ludzkiego moczu. Zawarty w nim amoniak miał działać na jej włókna oczyszczająco, zmiękczająco i spajająco. Dziś nie stosuje się już takich praktyk, ale produkcja w dalszym ciągu odbywa się w domach tkaczy, a nie w fabrykach. *Harris Tweed* – znany z klasycznych wzorów, takich jak wspomniane powyżej krata, jodełka, pepita, występuje w kolorach zainspirowanych elementami szkockiego krajobrazu – wrzosowiskami, morzem i skałami. *Donegal Tweed* to natomiast materiał pochodzący z hrabstwa o tej samej nazwie, położonego na północnym wierzchołku Irlandii. Jest wytwarzany ręcznie lub maszynowo z jasnej lub ciemnej przędzy, przetykanej wyrazistymi kolorami i nieregularnymi kropkami, które nadają mu unikatowy wygląd. Pierwotnie barwiony mchami, porostami, korą a nawet krwią. W przeciwieństwie do *Harris Tweedu* nie jest chroniony prawnie, dlatego też jest tańszy i szeroko dostępny. Warto zauważyć, że także *Shetland Tweed*, którego ojczyzną są, jakżeby inaczej, Wyspy Szetlandzkie. W odróżnieniu od bardziej szorstkich i ciężkich rodzajów tweedu cechuje się miękkością oraz lekkością. Kolorystyka, w jakiej występuje, jest inspirowana surową przyrodą Szetlandów: występującymi tam wrzosowiskami, torfowiskami, skałami i bliskością morza. Na uwagę zasługują także: *Cheviot Tweed* – chropowaty i wytrzymały, używany do szycia odzieży myśliwskiej; *Saxony Tweed* – łagodny w dotyku oraz elegancki, wykonany z delikatnej wełny merynosów z Saksonii; *Linton Tweed* – bardziej dekoracyjny i kolorowy, chętnie wykorzystywany w projektach Coco Chanel oraz *Balmoral Tweed* – czerpiący z tradycyjnego szkockiego stylu, cechujący się charakterystycznym wzorem w kratę oraz bogatą paletą barw.



To wprost idealny materiał na jesień – jego klasyczne wzory doskonale wpisują się w estetykę tej pory roku

Miejsce pochodzenia to tylko jedno z kryteriów, według którego można klasyfikować tweed. Poszczególne tkaniny różnią się także między sobą wzorem tkaniny. I tak wyróżnia się m.in.: *Herringbone* – popularną jodełkę, czyli układ przypominający szkielet ryby; *Houndstooth* – czyli tzw. pepitkę, geometryczny wzór w czerni i bieli lub kolorowy, wyglądem przypominający zęby psa; *Windowpane* – motyw dużej, rzadkiej kratki, kojarzącej się z oknem czy *Glen Check* (*Prince of Wales Check*) – popularny dzięki księciu Walii Edwardowi VIII, klasyczny wzór kratki, który składa się z nakładających się małych i dużych kratek, zazwyczaj w stonowanych kolorach, takich jak szarości, czernie, beże czy błękit.

Tweed, jak wiele naturalnych i wysokiej jakości materiałów, nie należy do tanich. Cena metra tkaniny typu *Harris Tweed* waha się, w zależności od wzoru, gramatury i sklepu, od około 220 zł do 250 zł. Odzież wykonana z tweedu, jeśli będzie się o nią właściwie dbać, posłuży jednak przez lata. Najlepiej czyścić ją chemicznie, usuwać z niej niezwłocznie, przy pomocy specjalnego środka do wełny, plamy, wietrzyć, przechowywać w pokrowcach na szerokich wieszakach, bezwzględnie zabezpieczać przed mólami. Owszem, tweed jest tkaniną wymagającą, ale w zamian – powtórzę raz jeszcze – zapewnia ciepło i nie powoduje jednocześnie przegrzania. Chroni też przed chłodem, wiatrem i lekką wilgocą. Znajduje ponadto zastosowanie zarówno w casualowych, jak i formalnych stylizacjach, dodając im wyrafinowanego sznytu. To wprost idealny materiał na jesień – jego klasyczne wzory doskonale wpisują się w estetykę tej pory roku, a wymienione powyżej właściwości zachęcają do posiadania tweedowego żakietu, marynarki, płaszcza, kamizelki, spodnicy, spodni czy nakrycia głowy – słowem tych części garderoby, dla których tweed wydaje się być wprost stworzony.



Renault 5 E-Tech 150 KM

Powrót legendy w elektrycznym stylu

Piotr Majka (Test Auto)

Renault 5 to jedna z ikon motoryzacji, która w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych podbiła serca kierowców swoją kompaktową sylwetką i niezawodnością. Dziś, po kilku dekadach nieobecności, francuski producent tchnął w „piątka” nowe życie, prezentując go w nowoczesnej i w pełni elektrycznej odświeżce – Renault 5 E-Tech. Czy nowa „piątka” ma szansę powtórzyć sukces swojego pierwowzoru? Sprawdziłem, jak ten nostalgiczny powrót sprawdza się na drodze i w codziennym użytkowaniu.

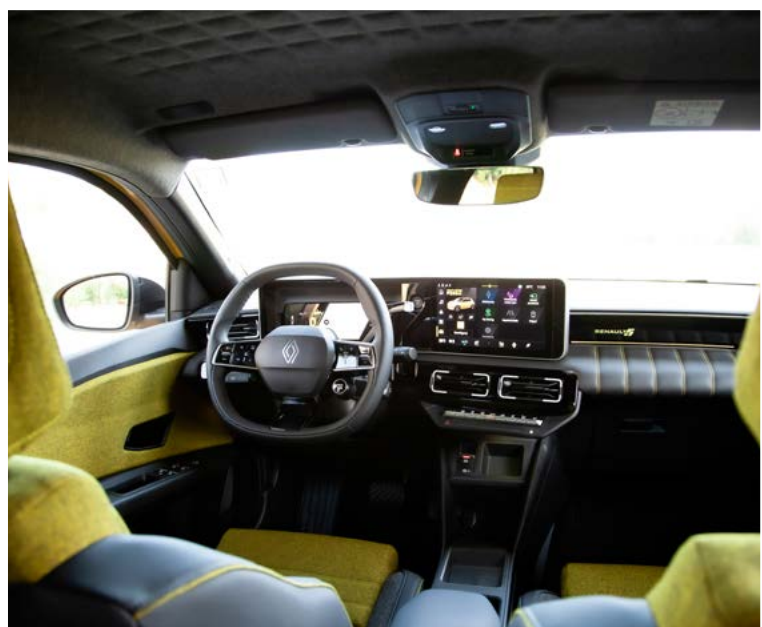


Bagażnik oferuje 326 litrów pojemności, co jak na auto miejskie z napędem elektrycznym wypada dobrze. Praktyczne detale, jak podwójna podłoga czy dzielona kanapa, poprawiają użyteczność na co dzień.

Renault 5 E-Tech od pierwszego spojrzenia wyraźnie odwołuje się do pierwowzoru z lat 70., ale robi to w sposób nowoczesny, świeży i lekko przewrotny. Zgrabna sylwetka, krótkie zwisy, mocno zarysowane nadkola i charakterystyczna, niemal pudełkowata bryła, to wszystko przywołuje ducha klasycznej „piątki”. Jednak przy bliższym przyjrzeniu się można zauważyć pewne odstępstwa od oryginału.

Przednie reflektory, choć stylizowane na „oczka” z dawnych lat, wydają się bardziej zbliżone do tych znanych z Peugeota 205 niż z klasycznego Renault 5. Ich nieco szerszy, bardziej poziomy kształt i charakterystyczne zaokrąglenia mogą przywołać na myśl tamtą stylistykę z końcówki lat 80., niż oryginalny projekt Giugiaro dla Renault. To drobny, ale interesujący dysonans w retro-kompozycji auta, który pokazuje, że nowa „piątka” nie jest ślepym odtworzeniem przeszłości, a raczej kreatywną interpretacją klasyki.

Najbogatsza wersja Iconic Cinq to nie tylko wygląd, to klimat. Ta wersja ma być emocjonalnym łącznikiem między przeszłością a przyszłością motoryzacji. Każdy detal, od słupka C z retro-logo, przez stylizowane klamki, aż po fakturę plastików na zderzakach, przypomina, że mamy do czynienia z czymś więcej niż tylko miejskim elektrykiem – to stylowa reinterpretacja francuskiej ikony.



Wnętrze wersji Iconic Cinq jest przytulne i oryginalne. Tekstylne obicia deski rozdzielczej, pastelowe akcenty i wyraźne nawiązania do stylistyki lat 70. tworzą atmosferę „domowego” wnętrza, która odróżnia R5 od bardziej sterylnych konkurentów. Multimedia (ekrany 10,1” i 10”, oba seryjne) działają sprawnie, a system OpenR Link z usługami Google jest intuicyjny. Materiały są zaskakująco dobre jak na ten segment, choć nie wszystko jest miękkie, plastiki niżej są twarde, ale dobrze spasowane. Fotele wygodne, choć bez szału, nadają się bardziej do miejskiej niż długodystansowej jazdy.

- Z przodu miejsca jest wystarczająco również dla wyższych kierowców. Pozycja za kierownicą jest naturalna, z szerokim zakresem regulacji fotela i kolumny kierowniczej. Fotele są komfortowe, z dobrym trzymaniem bocznym i wystarczającym podparciem ud. W dłuższej trasie brakuje może tylko szerszego podłokietnika. Z tyłu jest typowo dla segmentu, czyli nieco ciasno. Dorośli do 180 cm wzrostu będą blisko granicy komfortu. Plus za płaską podłogę, co poprawia wrażenie przestrzeni.

Bagażnik oferuje 326 litrów pojemności, co jak na auto miejskie z napędem elektrycznym wypada dobrze. Praktyczne detale, jak podwójna podłoga czy dzielona kanapa, poprawiają użyteczność na co dzień.

W topowej wersji Iconic Cinq z baterią 52 kWh, Renault 5 E-Tech oferuje 150 KM (110 kW) i 245 Nm momentu obrotowego. To wystarczająco, by uzyskać przyspieszenie do 100 km/h w okolicy 8 sekund. W realnej jeździe daje to bardzo przyjemne, sprężyste wrażenia – szczególnie w mieście i przy niższych prędkościach. Auto reaguje na gaz błyskawicznie, a tryb Sport faktycznie zaostrza reakcje układu napędowego. To zdecydowanie nie jest powolny elektryk do leniwej jazdy po mieście – ale jeśli komuś byłoby mało, to Renault zostawia otwartą furtkę czyli bliźniaczego Alpine A290, który ma obiecywać jeszcze ostrzejsze wrażenia.

Pod względem efektywności, 52 kWh netto w Renault 5 pozwala na realny zasięg 290–320 km w cyklu mieszanym, a przy spokojnej jeździe miejskiej nawet do 370 km. Średnie zużycie energii wynosi 14–16 kWh/100 km, co jak na tę moc i segment jest bardzo przyzwoitym wynikiem. W trasie przy 120 km/h trzeba się liczyć ze zużyciem bliższym 18–19 kWh.

Renault 5 E-Tech z baterią 52 kWh obsługuje ładowanie prądem stałym (DC) z mocą do 100 kW, co po-



zwala uzupełnić energię z 15 do 80% w około 30 minut, to wynik w pełni akceptowalny w klasie miejskich elektryków. W praktyce przy dobrej infrastrukturze i optymalnych warunkach termicznych można doładować około 200–220 km zasięgu w 25 minut.

Na prądzie zmiennym (AC) auto obsługuje ładowarki do 11 kW (3-fazowe), co oznacza, że pełne naładowanie z domowej wallboxa zajmie ok. 5 godzin, a z jednofazowego gniazda 230V (2,3 kW) nawet ponad 20 godzin, co raczej traktować trzeba jako awaryjną opcję. Wersja Iconic Cinq oferuje też opcjonalnie ładowanie dwukierunkowe (V2G/V2L), czyli możliwość zasilania urządzeń z auta.

Renault 5 E-Tech Iconic Cinq to jeden z nielicznych elektryków, który naprawdę przypadł mi do gustu jako zwolennikowi aut spalinowych. Udało się tu zachować duszę i styl legendarnej „piątki”, jednocześnie oferując nowoczesną, dynamiczną i praktyczną elektryczną jazdę. To auto, które łączy nostalgię z przyszłością, a przy tym nie rezygnuje z emocji i charakteru, których często brakuje w wielu współczesnych EV. ■



Najbogatsza wersja Iconic Cinq to nie tylko wygląd, to klimat. Ta wersja ma być emocjonalnym łącznikiem między przeszłością a przyszłością motoryzacji. Każdy detal, od słupka C z retro-logo, przez stylizowane klamki, aż po fakturę plastików na zderzakach, przypomina, że mamy do czynienia z czymś więcej niż tylko miejskim elektrykiem – to stylowa reinterpretacja francuskiej ikony.

Langkawi czy Penang?

Gdzie udać się na wymarzony urlop w Malezji?

Sebastian Janiszewski

Wybierając się do Malezji, stajemy przed jednym z najprzyjemniejszych dylematów podróżniczych: rajski spokój na Langkawi czy kulturowy tygiel i kulinarna uczta na Penangu? Mimo zbliżonej wielkości, Langkawi i Penang to dwa zupełnie różne światy. Warto przyjrzeć się bliżej ich atutom oraz słabszym stronom, aby móc świadomie zdecydować, która z nich lepiej odpowiada naszym oczekiwaniom.

Langkawi: tropikalny raj dla spokojnego wypoczynku

Langkawi to archipelag złożony z ponad 90 wysp, położony na Morzu Andamańskim, tuż przy granicy z Tajlandią. Główna wyspa, nosząca tę samą nazwę, słynie z rajskich plaż, zapierających dech w piersiach krajobrazów i niezwykłych atrakcji.

Nie bez powodu UNESCO nadało Langkawi status Geoparku - znajdują się tam aż trzy strefy chronione unikalne formacje krasowe, bujne lasy namorzynowe i malownicze wodospady.

Główna wyspa archipelagu - Pulau Langkawi - jest jedyną zamieszkaną i to na niej koncentruje się całe życie turystyczne. Wyspa zajmuje powierzchnię 478 km², czyli nieco mniej niż Warszawa, a zamieszkuje

Panorama na wyspę z Penang Hill



Witamy na Langkawi

ją niespełna 100 tysięcy osób. Choć życie toczy się tu wolniejszym rytmem, a turyści mogą wylegiwać się godzinami na rozległych, białych plażach popijając wodę z kokosa, Langkawi przyciąga gości również z innego powodu - to właśnie tu znajduje się kolejka linowa SkyCab oraz słynny, wiszący most SkyBridge, z którego rozpościera się zapierająca dech w piersiach panorama na cały archipelag.

Kolejka linowa wznosi się niemal pionowo na szczyt drugiej co do wysokości góry Langkawi. Widoki towarzyszące podczas tej przejażdżki są absolutnie niezapomniane. Na różnych poziomach zbocza urządzono punkty widokowe, które dostarczają niesamowitych wrażeń wizualnych, a swobodnie przechadzające się małpy chętnie przyjmują poczęstunek od turystów, przy czym warto podkreślić, że nie są one tak agresywne, jak te spotykane w Tajlandii. ►



Brązowy Orzeł będący symbolem Langkawi

► Inne oblicze Langkawi: od podwodnych głębin po pola ryżowe

Choć Langkawi słynie z zapierających dech w piersiach plaż i spektakularnego mostu SkyBridge, wyspa kryje także zupełnie inne, fascynujące oblicze. Poza dobrze znanymi atrakcjami znajdziemy tu miejsca o ogromnej wartości edukacyjnej, które pozwalają zagłębić się w tradycyjne wiejskie życie Malezji oraz odkryć tajemnice podwodnego świata. Oto dwa wyjątkowe miejsca, które warto wpisać do planu podróży po tej malajskiej wyspie.

W samym sercu tętniącego życiem Cenang znajduje się Underwater World Langkawi – jedno z największych i najnowocześniejszych oceanariów w Azji Południowo-Wschodniej. Wewnątrz ogromnego budynku na zwiedzających czeka ponad 4000 gatunków zwierząt wodnych, od tropikalnych ryb, przez żółwie, po urocze pingwiny.

Oceanarium podzielono na trzy strefy tematyczne, z czego sekcja antarktyczna to prawdziwy hit, bo zamieszkała jest przez pingwiny afrykańskie i charakterystyczne pingwiny skalne z żółtymi „irokezami”.

Zaledwie kilka minut spacerem od gwarnych uliczek Cenang znajduje się zupełnie inny świat – Laman Padi Langkawi, otwarte muzeum poświęcone wiejskiemu życiu i tradycyjnej uprawie ryżu. To wyjątkowe miejsce, gdzie historia i kultura ożywają na naszych oczach.

Największe wrażenie robią autentyczne pola ryżowe, gdzie można obserwować – a nawet uczestniczyć –

w pracach rolniczych. To żywa lekcja tradycji, w której głównymi nauczycielami są miejscowi rolnicy i ich bawoły. Całość dopełnia ogród ziołowy z roślinami leczniczymi i przyprawami używanymi w malajskiej kuchni i medycynie.

Gdzie spać, czym jeździć?

Na Langkawi znajdziemy dwie duże miejscowości – Cenang i Kuah. Obie mają nieco inny klimat, ale gwarantują niemałe wrażenia. Położone bliżej lotniska Cenang kojarzone jest głównie z rozrywką i szeroką plażą, podczas gdy Kuah zapewnia doznania o bardziej kulturowym charakterze.

Na Langkawi nie funkcjonuje komunikacja miejska, dlatego aby zwiedzić inne części wyspy, konieczne jest wynajęcie skutera lub samochodu. Jest to dodatkowy koszt, który należy uwzględnić w budżecie – za skuter zapłacimy około 20-35 zł dziennie, a wynajem samochodu to minimum 50 zł za dobę.

Jeśli na wyspie jesteście tylko na jeden lub dwa dni i chcecie zobaczyć wyłącznie najważniejsze atrakcje, w zupełności wystarczy Grab. Bez trudu zamówicie go z niemal każdego miejsca.

Na Langkawi najwygodniej dostać się samolotem. Loty są tanie, częste i dostępne z wielu lokalizacji. Podróż do Kuala Lumpur trwa godzinę, a na pobliską wyspę Penang – jedynie 30 minut. Langkawi leży bardzo blisko granicy z Tajlandią, więc, jak można się spodziewać, istnieje możliwość przepłynięcia promem na sąsiednią Koh Lipe. Przed wejściem na



Kolejka linowa SkyCab na Langkawi

prom należy jednak przejść obowiązkową kontrolę paszportową i bagażową.

Najwięcej opcji noclegowych znajdziecie w rejonie Cenang. Dostępny jest tam każdy rodzaj zakwaterowania, od ekskluzywnych resortów, przez przytulne domki, po kameralne pensjonaty. Wkrótce będzie tu jeszcze więcej luksusowych obiektów, ponieważ miasto zostało dostrzeżone przez deweloperów, którzy obecnie budują tuż przy plaży niezwykle nowoczesny i ogromny hotel.

Penang: kulinarna i kulturowa stolica Malezji

Penang to zupełnie inny świat niż spokojne Langkawi. To niekwestionowana stolica regionu, której zabytkowe serce zostało wpisane na listę UNESCO. Do najważniejszych atrakcji należy oczywiście George Town, czyli kolonialna dzielnica, w której na wielu budynkach zobaczymy street art. Wąskie, malownicze uliczki i kolonialne kamienice udekorowane są słynnymi muralami, a chińskie i hinduskie świątynie dodają miejscu niepowtarzalnego, wielokulturowego uroku. To idealny kierunek dla tych, którzy podczas urlopu pragną podziwiać historyczną architekturę i zagłębić się w lokalną kulturę.

Tutaj trzeba się przygotować na nieco większy tłok i gwar, panuje bowiem atmosfera mniej turystyczna, a bardziej autentyczna i miejska. Nic dziwnego, że Penang może pochwalić się sprawnie działającą komunikacją zbiorową, przy czym warto zauważyć, że tutejsze autobusy są tanie, niskopodłogowe i klimatyzowane. Alternatywę stanowi niezawodna aplikacja Grab.

Choć wyspa posiada kilka plaż, to tym najpopularniejszym daleko do rajskiego uroku znanego z Langkawi. Aby trafić na naprawdę fajne i spokojne miejsce, trzeba oddalić się od głównych ośrodków miejskich – najlepiej udać się na północną lub wschodnią część wyspy.

Nie sposób pominąć tematu jedzenia, gdyż wyspa słusznie uchodzi za prawdziwy raj dla smakoszy i niekwestionowaną kulinarną stolicę Malezji. Wieczorne targi i stragany tętnią tu życiem, a intensywne zapachy orientalnych przypraw unoszące się w powietrzu nieustannie zachęcają do kulinarnych eksploracji.

Tutejsza kuchnia to wyśmienity mikś smaków malajskich, chińskich, hinduskich i peranakan (potomków chińskich migrantów), a jej najlepsze przykłady można znaleźć w charakterystycznych skupiskach straganów, zwanych food courtami. Koniecznie trzeba spróbować kilku kluczowych potraw, takich jak aromatyczny Nasi Kandar, kwaśna i pikantna zupa Asam Laksa czy sycące Hokkien Mee. Najlepsze jest to, że pożywne i niezwykle smaczne danie można kupić już za symboliczną kwotę 5-10 zł, co czyni z Penang prawdziwy gastronomiczny raj nie tylko dla podniebienia, ale także dla portfela.

Wyspa oferuje także kilkanaście zielonych enklaw, spośród których koniecznie trzeba zobaczyć Ogrody Botaniczne, Wzgórze Penang (Penang Hill), Ogród Przypraw (Tropical Spice Garden) i oczywiście wybrać się na trekking po okolicznych wzgórzach. Niektóre trasy są dość krótkie i niewymagające, inne zaś wiodą przez kilka kilometrów dziewiczych terenów leśnych. ►



George Town to nie tylko kolonialne dzielnice – to także 40-to piętrowe



Waran



Murale w George Town



► Penang Hill: zielony azyl na skraju miasta

Gdy tropikalny upał George Town staje się zbyt intensywny, zarówno mieszkańcy, jak i turyści, znajdują wytchnienie na Penang Hill. Już w czasach kolonialnych wzgórze służyło Brytyjczykom jako miejsce ucieczki od gorąca, dziś pozostaje jednym z najpopularniejszych celów podróży na wyspie.

Najwygodniejszym sposobem dotarcia na szczyt jest legendarna kolejka linowo-terenowa (funicular), funkcjonująca od 1923 roku. Choć sama przejażdżka trwa zaledwie kilka minut, pozwala pokonać ponad 800 metrów różnicy wysokości, oferując po drodze spektakularne widoki. Na górze na przyjezdnych czekają tarasy widokowe, z których rozpościera się panorama całego wschodniego wybrzeża, George Town i cieśniny Penang.

Dla tych, którzy pragną głębszego kontaktu z naturą, prawdziwą perłą jest The Habitat – park przyrodniczy oferujący autentyczne doświadczenie obcowania z tropikalnym lasem deszczowym. Atrakcją jest dodatkowo płatna, zatem turystów jest mniej. Sporą atrakcją jest tu Canopy Walk – wisząca ścieżka w koronach drzew, która pozwala przejść nad połaciami lasu deszczowego umożliwiając obserwację z góry.

Prawdziwą wisienką na torcie jest jednak Curtis Crest – platforma stanowiąca najwyższy położony punkt obserwacyjny na wyspie – to doświadczenie nieporównywalnie bardziej kameralne niż na zatłoczonych publicznych tarasach.

Langkawi czy Penang?

Którą wyspę wybrać? Nie ma jednej uniwersalnej odpowiedzi na to pytanie. Oba miejsca są piękne, każde na swój sposób wyjątkowe i zdecydowanie warte zobaczenia. Jeśli czas i budżet na to pozwalają, zdecydowanie warto zaplanować trasę, która obejmie oba te zachwycające zakątki Malezji.

Jeśli chcecie najpierw porządnie odpocząć, zacznijcie od Langkawi, a następnie dajcie się zagubić wśród intensywnych kulturowych doznań na Penang. Chyba że wolicie zostawić relaks na sam koniec podróży – wtedy zaplanujcie trasę odwrotnie.

Na Langkawi musicie liczyć się z nieco większymi wydatkami związanymi z pobytem. Z kolei na Penan-

gu dominują wielopiętrowe hotele, ponieważ zabudowa większości wyspy przypomina rozległe, tętniące życiem miasto.

Nie należy też oczekiwać, że na Langkawi znajdziecie wybitną kuchnię malezyjską, ponieważ dominują tam restauracje indyjskie, pakistańskie i tajskie. Ponadto, żadne z miejsc, które odwiedziłem, nie zrobiło kulinarnego wrażenia – w pamięci zapada przede wszystkim to, że miejscowi kucharze używają naprawdę dużej ilości oleju, a wiele potraw przygotowywanych jest z mieszanek instant. Na Penang sytuacja wygląda zupełnie inaczej – działa tam mnóstwo food courtów i lokalnych restauracji, gdzie jedzenie robione jest na bieżąco.

Co trzeba wiedzieć wybierając się do Malezji

Niezależnie od tego, którą wyspę wybierzeecie, kluczem do udanego wypoczynku jest dobre przygotowanie: może zaskoczyć próba podłączenia wtyczki do gniazdka elektrycznego – na miejscu spotkamy wyłącznie brytyjski standard (typ G), dlatego konieczne będzie zabranie odpowiedniej przejściówki.

Jeśli chodzi o płatności – walutą Malezji jest ringgit malezyjski (MYR). W wielu miejscach można płacić kartą bez problemu, ale jeśli wolicie nosić ze sobą gotówkę, to bankomatów jest pełno na każdym kroku i do tego wiele z nich nie pobiera prowizji od wypłat kartami Revolut.

W miejscach religijnych warto zadbać o skromny strój. Choć nikt nie wyrzuci was ze świątyni za krótkie spodenki, trzeba pamiętać o zdejmowaniu butów przed wejściem do domów oraz niektórych części świątyni. Dobrą praktyką jest także unikanie publicznego okazywania czułości i powstrzymanie się od spożywania alkoholu, co jest regulowane prawem federalnym i w wielu sytuacjach może być karane.

Podróżując po kraju, trzeba nastawić się na zupełnie inny klimat niż ten znany z Tajlandii. Malezyjskie miasta słyną z gęstej zabudowy, dużego ruchu i miejskiego chaosu. Na Langkawi mieszka około 100 tysięcy osób, ale na Penang już prawie dwa miliony – tam też wysokie wieżowce przy plaży to normalny widok.

Podróżowanie po Malezji okazało się wyjątkowo bezproblemowe. Najwygodniej przemieszczać się po Kuala Lumpur, które posiada dobrze zorganizowaną



Kek Lok Si – największa buddyjska świątynia w Malezji



Chińskie elementy w architekturze Penang są mocno widoczne



Ogród Botaniczny na Penang



Uliczki George Town – w tle powstają wieżowce

- sieć metra. Na wyspie Penang świetnie sprawdza się transport autobusowy, a w innych regionach kraju niezastąpioną opcją jest aplikacja Grab. Warto zachować szczególną ostrożność jako pieszy, gdyż obowiązuje ruch lewostronny, a kierowcy mają tu zdecydowaną przewagę. Konieczne jest częste korzystanie z kładek nad ruchliwymi ulicami.

Marzycie o spotkaniu z małpkami? Na Langkawi i Penang najczęściej spotyka się makaki krabożerne oraz langury ciemnolice. Tutejsze małpy są dość spokojne i nie atakują ludzi, aby wymusić haracz w postaci jedzenia. Najśmielsze są makaki – można je obserwować z bliska, ale absolutnie nie powinno się ich dotykać. Langury są znacznie bardziej płochliwe i obserwują sytuację z drzew lub dachów.

Hotele w Malezji są zazwyczaj przystępne cenowo, a znalezienie komfortowego noclegu nie stanowi większego problemu. Warto jednak pamiętać, że przy zameldowaniu często pobierana jest dodatkowa kaucja, zwracana przy wymeldowaniu. W popularnych kurortach dominują hotele, a kameralne pensjonaty są rzadkie i często droższe.

Kuala Lumpur: brama do Malezji

Niemal każda podróż do Malezji zaczyna się lub kończy w jej tętniącej życiem stolicy. Dla wielu to jedynie punkt przesiadkowy w drodze na rajskie plaże,

jednak warto zaplanować tu pobyt na kilka dni – najlepiej na końcu podróży, bo Kuala Lumpur to także fascynujące miasto oferujące genialne połączenie kultury, historii i futurystycznej architektury, które wciąż można zwiedzić niskim kosztem.

Sercem miasta i jego największymi ikonami są oczywiście wieże Petronas Twin Towers. Choć wjazd na pomost widokowy to wydatek rzędu ok. 80 zł, samo podziwianie ich majestatu z poziomu gruntu, jest zupełnie darmowe i robi oszałamiające wrażenie.

Warto zejść z utartych szlaków i odkryć inne oblicze miasta, jak dzielnicę Bukit Bintang – epicentrum zakupów i życia nocnego lub położony nieopodal Jalan Alor – słynny food street, gdzie wieczorami rozkłada się dziesiątki straganów serwujących najlepsze lokalne przysmaki dostępne, dosłownie, za grosze.

Kluczową zaletą Kuala Lumpur jest jego całkiem dobra – jak na azjatyckie standardy – organizacja. Stolica posiada nowoczesny i bardzo intuicyjny system transportu, na który składa się metro, kolej naziemna i linie autobusowe. Dzięki niemu bez problemu dojedziemy w każde ważne miejsce. Aplikacja Grab działa też bez zarzutu, a przejazdy są wyjątkowo tanie.

Potraktujcie Kuala Lumpur nie jako konieczny przystanek, ale jako obowiązkowy, fascynujący rozdział w malezyjskiej przygodzie. To miasto, które zaskakuje, oszałamia i nie rujnuje portfela.

Kiedy jechać do Malezji

Aby w pełni cieszyć się wszystkimi atrakcjami, warto odpowiednio zaplanować termin podróży. Najlepsza pogoda na zachodnim wybrzeżu (w tym na Langkawi i Penang) panuje w porze suchej, od listopada do marca. To okres, gdy opady są najmniejsze, a wilgotność powietrza staje się nieco mniej uciążliwa. Malezja leży w strefie klimatu równikowego, więc krótkie, intensywne deszcze mogą przydarzyć się praktycznie o każdej porze roku.

Jeśli planujecie podróż na Borneo, najlepsze warunki również panują w porze suchej między czerwcem a wrześniem. Aby uniknąć największych opadów, lepiej zrezygnować z wyjazdu w okresie monsunowym, trwającym od maja do października.

Temperatury przez cały rok są stabilne i utrzymują się w przyjemnym przedziale 28-34°C w ciągu dnia. ■

Najważniejsze wydarzenie branży gazu płynnego



Forum Paliw Gazowych

Organizatorzy



POGP



IM
INFORMATION
MARKET



Forum Paliw Gazowych

22-23 kwietnia 2026 r.
Mercure Warszawa Centrum
www.forumpaliwgazowych.pl

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

ROZUMIEMY
TWÓJ BIZNES



DAJEMY
KONKRETNE
KORZYŚCI

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