

# Na Stacji Paliw

Nr 1/2026 (42) | styczeń-marzec 2026

*Temat numeru*

## Cień nad cieśniną Ormuz.

**Czy wojna z Iranem  
przerysuje mapę  
energetyczną świata?**

Ładowarki zamiast dystrybutorów  
– szansa dla stacji paliw

# Z Shell biznes się opłaca. Dołącz do nas.



**Sprawdź naszą ofertę franczyzową.**  
Skontaktuj się z nami i przekonaj się,  
jak możemy napędzić Twój biznes!

✉ [SPOLSKA-stacje-partnerskie@shell.com](mailto:SPOLSKA-stacje-partnerskie@shell.com)

☎ +48 800 080 020

🌐 [shell.pl/franczyza](http://shell.pl/franczyza)



# Spis treści

## WYDARZENIA

- Newsy z rynku 4

## TEMAT NUMERU

- Cień nad cieśniną Ormuz: czy wojna z Iranem przerysuje mapę energetyczną świata? 6
- Możliwe alternatywy dla przewozu ropy i produktów naftowych cieśniną Ormuz - zarys zagadnienia 10

## TWOJA STACJA

- Jedzenie bez tankowania - nowe kanały sprzedaży na stacjach paliw 14
- Ładowarki zamiast dystrybutorów - szansa dla stacji paliw 18

## GASTRONOMIA

- Tankujesz? Zjedz pizzę! 22

## PRAWNIK RADZI

- HVO i biopaliwa - zmiana brzmienia rozporządzenia koncesyjnego 25

## LIFESTYLE

- Apaszka - czy tylko dla stewardess? 28

## MOTORYZACJA

- Skoda Superb IV PHEV - hybrydowy kombi z dużym zasięgiem i przestronnym wnętrzem 30

## PODRÓŻE

- Yangshuo: kraina wapiennych ostańców 34

## 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](mailto:redakcja@nastacjipaliw.pl)

Zapraszamy do kontaktu z nami.

Na wszystkie prośby i pytania postaramy się odpowiedzieć jak najszybciej.



## Od redaktora

Drodzy Czytelnicy,

Najnowsze wydanie naszego magazynu powstało w czasie, gdy uwaga świata ponownie skupia się na napięciach w rejonie Iranu i strategicznej cieśninie Ormuz. To obszar o ogromnym znaczeniu dla globalnych dostaw surowców energetycznych, a wszelkie zawirowania geopolityczne mają bezpośredni wpływ także na rynek paliw i codzienną działalność stacji. Przyglądamy się temu, co te wydarzenia mogą oznaczać dla branży i kierowców.

Jednocześnie nie tracimy z oczu przyszłości. Rozwój elektromobilności nabiera tempa, dlatego sprawdzamy najnowsze rozwiązania w zakresie ładowarek elektrycznych oraz infrastruktury, która już dziś zmienia oblicze nowoczesnych stacji paliw. To nie tylko technologia, ale także nowe możliwości biznesowe.

W tym numerze nie zabrakło również inspiracji dla sektora gastronomii - prezentujemy innowacje, które pomagają tworzyć atrakcyjną ofertę i budować doświadczenie klientów. Uzupełnieniem są nasze stałe działy: lifestyle, motoryzacja oraz podróże, w których znajdziecie zarówno praktyczne porady, jak i pomysły na chwilę oddechu w drodze.

Zapraszamy do lektury i mamy nadzieję, że znajdziecie tu Państwo wiele inspirujących treści. Życzymy przyjemnego czytania!

DR JAKUB BOGUCKI  
REDAKTOR NACZELNY

# Newsy z rynku

## Niemcy masowo tankują w Świnoujściu



Stacje paliw w Świnoujściu i innych miejscowościach przy granicy przeżywają prawdziwe obłędzenie. Kierowcy z Niemiec masowo przyjeżdżają do Polski, by skorzystać z wyraźnie niższych cen paliw. Różnice są znaczące - za litr benzyny można zapłacić nawet o około 2-2,5 zł mniej niż po niemieckiej stronie. Dodatkowym czynnikiem zachęcającym do zakupów jest osłabienie złotego wobec euro, które jeszcze bardziej zwiększa opłacalność tankowania w Polsce. Skala zjawiska jest na tyle duża, że na wyspie Uznam zaczęło brakować paliwa, w tym diesla i benzyny 95-oktanowej. Część stacji została zmuszona do czasowego wstrzymania sprzedaży.

## Branża biopaliw spotka się w Szczyrku. W centrum nowe regulacje i rynek



W dniach 15-16 kwietnia 2026 r. w Mercure Szczyrk Resort odbędzie się 19. edycja konferencji „Polski Rynek Biopaliw”. Wydarzenie zgromadzi ekspertów i przedstawicieli branży, którzy będą dyskutować o przyszłości rynku oraz nowych regulacjach.

Organizatorem spotkania jest Information Market S.A., a sponsorem strategicznym został Orlen Południe. Program obejmuje m.in. tematy związane z legislacją, surowcami i technologiami w sektorze odnawialnych źródeł energii w transporcie.

Jednym z głównych punktów będzie dyskusja o zmianach w realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego w kontekście dyrektyw RED II i planowanej RED III, a także o roli biorafinerii i ich znaczeniu dla rolnictwa.

## BP rusza z promocją na paliwo



BP uruchomiło nową promocję dla kierowców w Polsce. Od 11 marca do 5 maja 2026 r. użytkownicy aplikacji BPme mogą tankować benzynę Pb95 i olej napędowy ON ACTIVE z rabatem 35 groszy na litr. W ramach akcji klienci otrzymują co środę kupon zniżkowy do wykorzystania jednorazowo. Łącznie dostępnych będzie osiem kuponów, a każdy z nich obejmuje maksymalnie 50 litrów paliwa w jednej transakcji. Promocja obowiązuje na wszystkich stacjach BP w Polsce, jednak nie obejmuje paliw premium ani LPG.

## Orlen wprowadza rabaty na paliwo



Orlen uruchomił promocję na tankowanie, która wystartowała 12 marca i potrwa do 3 maja 2026 r. Kierowcy korzystający z aplikacji Orlen Vitay będą mogli kupić paliwo taniej nawet o 35 groszy na litr. Akcja obejmie osiem weekendów, a jednorazowo będzie można zatankować do 50 litrów. Łącznie daje to możliwość zakupu nawet 400 litrów paliwa z rabatem. Podstawowa zniżka wyniesie 20 gr/l, natomiast pełny rabat 35 gr/l wymaga aktywacji kuponu w aplikacji oraz dokonania zakupu pozapaliwowego za minimum 5 zł. Promocja obowiązuje na wszystkich stacjach Orleń w Polsce.

## Boom na auta z wtyczką



W Polsce rośnie zainteresowanie samochodami elektrycznymi i hybrydami plug-in. W styczniu i lutym 2026 r. zarejestrowano 15 123 takie auta, co oznacza wzrost o 74 proc. rok do roku. Na wynik złożyło się 6 444 w pełni elektrycznych pojazdów (wzrost o 69,8 proc.) oraz 8 679 hybryd plug-in (wzrost o 77,4 proc.). Jak podaje Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności, pod koniec lutego po polskich drogach jeździło już ponad 252 tys. aut z wtyczką. Samych pojazdów całkowicie elektrycznych było niemal 140 tys., a ich liczba w pierwszych dwóch miesiącach roku wzrosła o 70 proc. rok do roku.

## Możliwa obniżka podatków na paliwa w ciągu kilkunastu dni



Minister energii Miłosz Motyka zapowiedział w Polsat News, że decyzja ws. ewentualnej obniżki podatków na paliwa może zapaść w ciągu kilkunastu dni. Rząd rozważy taki krok szczególnie w przypadku utrzymywania się wysokich cen ropy powyżej 120-130 USD za baryłkę. Nie wyklucza się m.in. obniżki VAT lub akcyzy - podobne stanowisko przedstawił wcześniej minister finansów Andrzej Domański. Na razie Polska czeka na efekty działań międzynarodowych, w tym uwalniania rezerw przez MAE, i nie planuje korzystać z własnych zapasów. Rząd zapewnia, że kraj dysponuje wystarczającymi rezerwami paliw (na ok. 93 dni), a wzrost popytu - sięgający ok. 15 proc. - zaczyna się stabilizować. Kluczowe pozostają dalszy rozwój sytuacji cenowej, dostępność paliw i długość kryzysu.

# Paliwa z uśmiechem



(rys. Mariusz Sopyła)



# nad cieśniną Ormuz: czy wojna z Iranem przerysuje mapę energetyczną świata?

dr Jakub Bogucki

*Światowe rynki paliw wstrzymały oddech. Choć baryłka ropy Brent przekracza obecnie barierę 95 USD, a kluczowa dla globalnego handlu cieśnina Ormuz stała się epicentrum militarnego napięcia, prognozy ekspertów niosą paradoksalną mieszankę trwogi i nadziei. Czy wspólna operacja USA i Izraela przeciwko Iranowi to krótkotrwały wstrząs, czy zapowiedź głębokiej recesji?*

To, co dzieje się obecnie w wąskim gardle światowego handlu ropą, Międzynarodowa Agencja Energetyczna (IEA) określiła mianem „największego zakłócenia podaży w historii”. Cieśnina Ormuz, przez którą każdego dnia przepływa co piąta baryłka wydobywana na planecie, jest obecnie niemal całkowicie sparaliżowana. Przepływy spadły o ponad 90% względem poziomu sprzed konfliktu, co wygenerowało natychmiastową lukę w podaży.

Amerykańska rządowa agencja Energy Information Administration (EIA) nie pozostawia złudzeń: przez najbliższe dwa miesiące musimy przywyknąć do wysokich cen. Brent utrzyma się powyżej 95 USD za baryłkę. Scenariusz ten opiera się na założeniu, że blokada cieśniny doprowadzi w najbliższych tygodniach do dalszego spadku wydobywania na Bliskim Wschodzie. Jednak kluczowe pytanie brzmi: jak długo potrwa ten stan?

Analicyści Goldman Sachs, tradycyjnie ostrożni w swoich sądach, właśnie zrewidowali prognozy. Ich obecny model zakłada, że całkowite odcięcie Ormuzu potrwa 21 dni (wcześniej szacowano 10 dni), po czym nastąpi 30-dniowa, żmudna faza odbudowy logistyki.

Jeśli ten czarny scenariusz się przeciągnie i niskie przepływy utrzymają się do końca marca, dzienne ceny ropy mogą przebić historyczne szczyty z 2008 roku. To moment, w którym światowa gospodarka wchodzi w strefę „czerwonego alarmu”. Bank podniósł już prognozy na czwarty kwartał 2026 roku dla ropy Brent do 71 USD (z 66 USD) oraz dla WTI do 67 USD (z 62 USD). To sygnał, że rynek spodziewa się kłopotów, które zostaną z nami dłużej, niż pierwotnie zakładano.

## Trump uspokaja

W samym centrum tego cyklonu znajduje się Biały Dom. Administracja Donalda Trumpa prezentuje postawę, którą można nazwać „strategicznym spokojem”. Rzeczniczka Karolina Leavitt zapewnia, że obecna drożyzna na stacjach to zjawisko przejściowe. Przekaz jest jasny: wzrost cen jest kosztem, który warto ponieść za osiągnięcie celów militarnych wspólnej operacji amerykańsko-izraelskiej.

Sam prezydent Trump dokonał znaczącej walty w swojej retoryce. Jeszcze niedawno obiecywał szybkie obniżki cen paliw, dziś otwarcie mówi, że priorytetem jest operacja przeciwko Iranowi, a nie cena galona benzyny. To ryzykowne zagranie – organizacja AAA już odnotowała wzrost cen benzyny w USA o 27 centów w ciągu zaledwie tygodnia (do poziomu 3,25 USD za galon). Analicyści polityczni ostrzegają: jeśli tankowanie nie stanie się tańsze do listopada, Republikanie mogą zapłacić za to wysoką cenę w wyborach uzupełniających do Kongresu.

Aby stłumić pożar cenowy, Biały Dom zapowiedział uwolnienie aż 172 mln baryłek z amerykańskiej Strategic Petroleum Reserve (SPR). W sukurs idzie Międzynarodowa Agencja Energetyczna (IEA), planując rekordowy, skoordynowany zrzut łącznie około 400 mln baryłek ze strategicznych rezerw. Ma to być swoisty „bezpiecznik”, który ograniczy skalę wzrostów, zanim operacja przeciwko Iranowi osiągnie swoje cele.

Stany Zjednoczone wydały też licencje zwalniające z sankcji rosyjską ropę załadowaną przed 12 mar-

ca, co ma umożliwić upłynnienie około 124 milionów baryłek surowca utknąwszy w martwym punkcie na morzu. Scott Bessent z administracji USA ocenił, że krok ten zwiększy globalną podaż bez finansowania Kremla, gdyż główny dochód Rosji pochodzi z podatków przy wydobyciu, a nie z transportu już wydobytgo surowca. Decyzja ta, obejmująca również wcześniejsze zwolnienia dla dostaw do Indii oraz ofertę ubezpieczeń dla tankowców, wywołała natychmiastową reakcję rynków i spadek cen ropy. Mimo krytyki ze strony Demokratów i szefowej KE Ursuli von der Leyen, zespół Donalda Trumpa kontynuuje politykę „stabilizacji za wszelką cenę”, rozważając nawet zniesienie ustawy Jonesa dla ułatwienia transportu krajowego oraz zapowiadając zbrojną eskortę US Navy dla statków handlowych w cieśninie Ormuz.

## Saudyjski bufor i widmo recesji

Podczas gdy Waszyngton skupia się na działaniach zbrojnych, Rijad odrobił lekcję z historii. Arabia Saudyjska, przewidując eskalację, już w lutym uruchomiła plan awaryjny, zwiększając wydobycie do poziomu 10,88 mln baryłek dziennie. To dzięki saudyjskiej nadprodukcji grupa OPEC+ mogła pochwalić się wzrostem wydobycia o blisko 450 tys. baryłek dziennie, mimo formalnego utrzymania limitów produkcyjnych.

Jednak nawet saudyjska ropa może nie wystarczyć, by ugasić pożar w Europie i Azji. Analicyści Oxford Economics kreślą ponurą wizję: jeśli ceny ropy dobiją do 140 USD za baryłkę i utrzymają się na tym poziomie przez dwa miesiące, strefę euro, Wielką Brytanię i Japonię czeka łagodna recesja. Już teraz wojna z Iranem uderza w nastroje inwestorów na Starym Kontynencie, podsycając obawy o powrót inflacji, która dopiero co wydawała się opanowana.

## W Polsce diesel po 8 złotych?

Z globalnych sztabów dowodzenia przenosimy się na polskie stacje benzynowe, gdzie sytuacja staje się coraz bardziej napięta. Kierowcy planujący podróże w trzecim tygodniu marca muszą przygotować się na solidne uderzenie po kieszeni. Prognozowane ceny detaliczne w okresie od 16 do 22 marca 2026 roku ►

- ▶ mają zamknąć się w konkretnych widełkach, gdzie za litr benzyny Pb98 zapłacimy od 7,29 do 7,45 złotych, podczas gdy popularna odmiana E10 będzie kosztować od 6,54 do 6,69 złotych. Największy ciężar spadnie jednak na barki użytkowników diesla, ponieważ olej napędowy wyceniany jest na poziomie od 7,77 do nawet 8,01 złotych, co sprawia, że na wielu pylonach zobaczymy „ósemkę” z przodu. W tym samym czasie autogaz pozostaje najtańszą przystanią z cenami rzędu 3,14 do 3,25 złotych za litr.

Najtrudniejsza sytuacja dotyczy właśnie użytkowników silników wysokoprężnych, ponieważ od początku konfliktu na Bliskim Wschodzie cena oleju napędowego w Polsce wzrosła już o około 1,60 złotych na litrze. Wynika to z faktu, że nasz kraj jest znaczącym importerem tego paliwa, a globalna podaż została drastycznie ograniczona przez militarne blokady. Benzyna drożała nieco wolniej, ale wzrost o blisko 80 groszy na litrze i tak jest wyraźnie odczuwalny dla domowych budżetów. Szok energetyczny przenika do prognoz makroekonomicznych, zwiększając ryzyko inflacji i osłabiając nastroje inwestycyjne w całej Europie.

W obliczu tego kryzysu rząd Donalda Tuska oraz krajowy gigant Orlen podejmują kroki mające na celu amortyzację cenowych wstrząsów. Premier podkreślił, że dzięki obniżeniu marży przez państwowy koncern, wzrosty cen w Polsce są relatywnie niższe niż w krajach sąsiednich. Orlen podjął bezprecedensową decyzję o zredukowaniu marży na olej napędowy z poziomu 25 groszy niemal do zera. Dodatkowo dla kierowców przygotowano specjalne tarcze promocyjne. Od 12 marca do 3 maja użytkownicy aplikacji Vitay mogą korzystać z weekendowych rabatów wynoszących 35 groszy na litrze przy tankowaniu do 50 litrów. Podobną strategię przyjęła sieć BP, oferując identyczną zniżkę dla osób korzystających z aplikacji lojalnościowej.

Mimo tych działań, sytuacja pozostaje niepewna i zależy od stabilizacji na rynkach surowców. Rząd deklaruje, że jeśli kryzys się pogłębi, możliwe są bardziej radykalne kroki, w tym obniżka podatku VAT na paliwa, choć na razie takie rozwiązanie pozostaje w rezerwie. Obecnie Polska, podobnie jak reszta świata, czeka na rozwój wydarzeń w Zatoce Perskiej. Era relatywnie taniego tankowania stała się zakład-



nikiem konfliktu, który w scenariuszu pesymistycznym może doprowadzić Europę na skraj łagodnej recesji, a w optymistycznym – skończyć się gwałtowną korektą cen jeszcze przed nadejściem lata.

Ministerstwo Energii stale monitoruje sytuację i chwali dotychczasowe działania osłonowe Orlenu, utrzymując jednocześnie stały kontakt z Międzynarodową Agencją Energetyczną (MAE). Choć MAE zdecydowała o rekordowym uwolnieniu 400 milionów baryłek ropy, Polska nie planuje obecnie dołączyć do tej operacji własnymi zasobami, uznając obecny stan zaopatrywania rynku za wystarczający. Jednocześnie rząd nie wyklucza bardziej radykalnych rozwiązań w przyszłości. Minister Miłosz Motyka zapowiedział już wcześniej na forum Sejmu, że jeśli sytuacja na rynkach surowców nie ulegnie stabilizacji, rozważona zostanie obniżka podatku VAT na paliwa.

## Co po szoku?

Mimo dramatycznych doniesień z frontu, prognozy długoterminowe pozostają zaskakująco optymi-

styczne. MAE oraz agencja Reutera przewidują, że gdy tylko cele operacji militarnej zostaną osiągnięte, a transport przez cieśninę Ormuz przywrócony, nastąpi gwałtowna korekta.

W trzecim kwartale 2026 roku cena Brent ma spaść poniżej 80 USD, by pod koniec roku osunąć się w okolice 70 USD. Goldman Sachs przewiduje, że już w czerwcu cena amerykańskiej ropy WTI może spaść do poziomu 70 USD. Warunek jest jeden: logistyka musi wytrzymać. MAE wskazuje na limit 3 mln baryłek dziennie, jakie mogą być uwalniane z rezerw OECD, co ma stanowić „bezpiecznik” dla globalnej gospodarki.

Obecnie świat znajduje się w fazie szczytowego niepokoju. Kolejne tygodnie pokażą, czy operacja w Iranie rzeczywiście będzie chirurgicznym cięciem, jak widzi to Biały Dom, czy raczej długotrwałym konfliktem, który na nowo rozkręci spiralę inflacyjną. Jedno jest pewne – era taniej energii na moment stała się zakładnikiem wydarzeń w wąskiej na 33 kilometry cieśninie, przez którą przepływa „krew światowej gospodarki”. ■



# Możliwe alternatywy dla przewozu ropy i produktów naftowych cieśniną Ormuz – zarys zagadnienia

dr Szymon Araszkiewicz



Są możliwości pewnego łagodzenia skutków zamknięcia cieśniny Ormuz, poprzez skorzystanie z innych szlaków transportowych. Nie da się jednak, w aktualnych realiach, zupełnie zastąpić tego „wąskiego gardła”. Analizując takie możliwości trzeba brać pod uwagę zarówno istnienie samych rurociągów i terminali wysyłkowych nad akwenami innymi niż Zatoka Perska, ale też ich możliwości zarówno przeladunku, jak i magazynowania oraz strukturę eksportu surowca i produktów.

Przez cieśninę Ormuz w 2025 r. transportowano, wg danych Międzynarodowej Agencji Energetycznej i Departamentu Energii USA, ok. 20 mln baryłek ropy i produktów naftowych dziennie, co stanowiło ok. 25 proc. całego wolumenu światowych dostaw tych towarów drogą morską. Główni eksporterzy tym szlakiem to Arabia Saudyjska, Zjednoczone Emiraty Arabskie (ZEA), Irak, Iran i Kuwejt<sup>1</sup>. Zablokowanie Ormuzu w marcu 2026 r. wywołało zwiększone zainteresowanie innymi kanałami eksportu ropy z państw Zatoki.

Przy analizie zdolności przeladunkowych czy transportowych poszczególnych szlaków należy mieć świadomość, że nie zawsze będzie można wykorzy-

<sup>1</sup> *Strait of Hormuz Factsheet*, <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>, uzysk. dn. 12 marca 2026; *Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint*, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>, uzysk. dn. 12 marca 2026.

stywać ich pełne zdolności. Możliwe są także zakłócenia w pracy poszczególnych instalacji, związane np. z kwestiami technicznymi lub ze zniszczeniami w wyniku ataków czy działań zbrojnych, co zdarzało się i w marcu 2026, i w latach wcześniejszych. Poniższe dane dotyczą logistyki ropy naftowej i produktów naftowych. Nie poruszamy zagadnień związanych z handlem gazem ziemnym, dla którego cieśnina Ormuz też pełni istotną rolę.

Na zachodnim wybrzeżu Arabii Saudyjskiej, nad Morzem Czerwonym, położony jest port Janbu - ważne centrum logistyki eksportowej. Zdolności przeładunkowe zlokalizowanych tam terminali to, wg różnych źródeł, między 4 a 5 mln baryłek ropy dziennie, choć pojawiają się też informacje o tylko 3 mln<sup>2</sup>. Do Janbu prowadzi rurociąg tzw. „wschód-zachód”, łączący z tym portem saudyjskie pola naftowe położone na wschodzie państwa. Roczna nominalna przepustowość tego rurociągu to ok. 5 mln baryłek dziennie, natomiast może ona ponoć być w sytuacjach kryzysowych zwiększona do ok. 7 mln baryłek dziennie. Co ważne, takie obciążenie jak dotąd nie było zastosowane - nie istniała bowiem taka potrzeba. Terminale wysyłkowe w Janbu też nie musiały jeszcze pracować na pełnych mocach, gdyż głównym szlakiem eksportu saudyjskiej ropy i produktów była Zatoką Perską.

Aby transportować towary przez Morze Czerwone na szerokie wody w kierunku południowym, należy... również przepływać przez cieśninę. Bab al-Mandab to przesmyk łączący Morze Czerwone z Zatoką Adeńską, prowadzącą docelowo ku Oceanowi Indyjskiemu. Ta alternatywa wobec Ormuzu też więc jak widać może nieść ze sobą podobne zagrożenia i niepewność co do jej stabilności i też jest „wąskim gardłem” transportowym.

Na północ transporty naftowe Morzem Czerwonym docierają natomiast do Egiptu, do portu Ajn Suchna, gdzie statki rozładują się, a ropa płynie rurociągiem SUMED („Suez-Morze Śródziemne”) do Aleksandrii i stamtąd na szerokie wody. Rurociąg SUMED ma zdolność przesyłu ok. 2,5 mln baryłek dziennie i jest uzupełnieniem dla Kanału Sueskiego. Korzystanie z tej drogi nie jest jednak optymalne w dłuższej perspektywie czasowej z punktu widzenia dostaw dla regionów innych niż Europa - zajmowałoby to bardzo dużo czasu w porównaniu do kierunku południowego. ▶

<sup>2</sup> R. Rathod, *Strait of Hormuz alternatives for crude exports*, vortexa.com, uzysk. dn. 16 marca 2026.



- ▶ Nie działa już m.in. tzw. rurociąg „transarabski”, który jeszcze w połowie ubiegłego stulecia był jednym z największych na świecie. Łączył pola naftowe Arabii Saudyjskiej z wybrzeżem śródziemnomorskim w Libanie. Zamknięto go w l. 90.

Ważne znaczenie w rozładowywaniu logistycznych ograniczeń, oprócz przepustowości kanałów transportowych, mają też pojemności magazynowe poszczególnych lokalizacji. W ZEA, w niewielkiej odległości już na południe za cieśniną Ormuz, nad Zatoką Omańską, położony jest port Fudżajra, również stanowiący ważne centrum międzynarodowej logistyki naftowej. W 2025 r. wysyłki morskie z tego portu wyniosły ok. 1,8 mln baryłek dziennie. W Fudżajrze są też jedne z największych na świecie magazynów produktów naftowych. Do tego portu prowadzi rurociąg „Abu Zabi”, o przepustowości ok. 1,5-1,8 mln baryłek dziennie, łączący go z polami naftowymi i zakładami w głębi lądu.

Łączne zdolności przesyłowe rurociągu „wschód-zachód” w Arabii Saudyjskiej i „Abu Zabi” w ZEA to zatem maksymalnie ok. 9 mln baryłek dziennie, a portów w Janbu i Fudżajrze – ok. 7 mln.

Iran dysponuje portem eksportowym w miejscowości Dżask, również położonym już za cieśniną Ormuz, o możliwościach załadunku na poziomie 1 mln baryłek dziennie<sup>3</sup>. W Dżask kończy bieg rurociąg, prowadzący z irańskich pól naftowych. Przepustowość rurociągu to do 1 mln baryłek dziennie, choć taka nominalna wartość nie jest w pełni potwierdzona i spotyka się informacje o poziomie raczej 0,3 mln baryłek dziennie. W ostatnich latach znaczenie i rurociągu, i portu naftowego było marginalne, gdyż Iran korzystał z innej infrastruktury eksportowej. Już po rozpoczęciu ataku amerykańsko-izraelskiego na Iran pojawiły się doniesienia, że terminal w Dżask wznowił prace, ale jest mniej wydajny i załadunek tam trwa znacznie dłużej niż w instalacjach położonych w głębi Zatoki Perskiej<sup>4</sup>.

Z kolei z terenów Iraku prowadzi rurociąg do Turcji: ma on dwie sekcje; jedna rozpoczyna się w Kirkuku, druga zaś w miejscowości Taqtaq i jest zarządzana przez władze regionu Kurdystanu. Obie prowadzą do

<sup>3</sup> C. Paris, *Kharg Island Is Vital for Iran's Oil Trade—and Easy to Defend From the Coast*, <https://www.wsj.com/livecoverage/us-israel-iran-war-news-2026/card/kharg-island-is-vital-for-iran-s-oil-trade-and-easy-to-defend-from-the-coast-VvqIzYrjRuch9yKTHd6>, uzysk. dn. 16 marca 2026.

<sup>4</sup> A. Bao, *Iran sends millions of oil barrels to China through Strait of Hormuz even as war chokes the waterway*, <https://www.cnbc.com/2026/iran-sends-millions-of-oil-barrels-to-china-through-strait-of-hormuz-even-as-war-chokes-the-waterway>, uzysk. dn. 16 marca 2026.



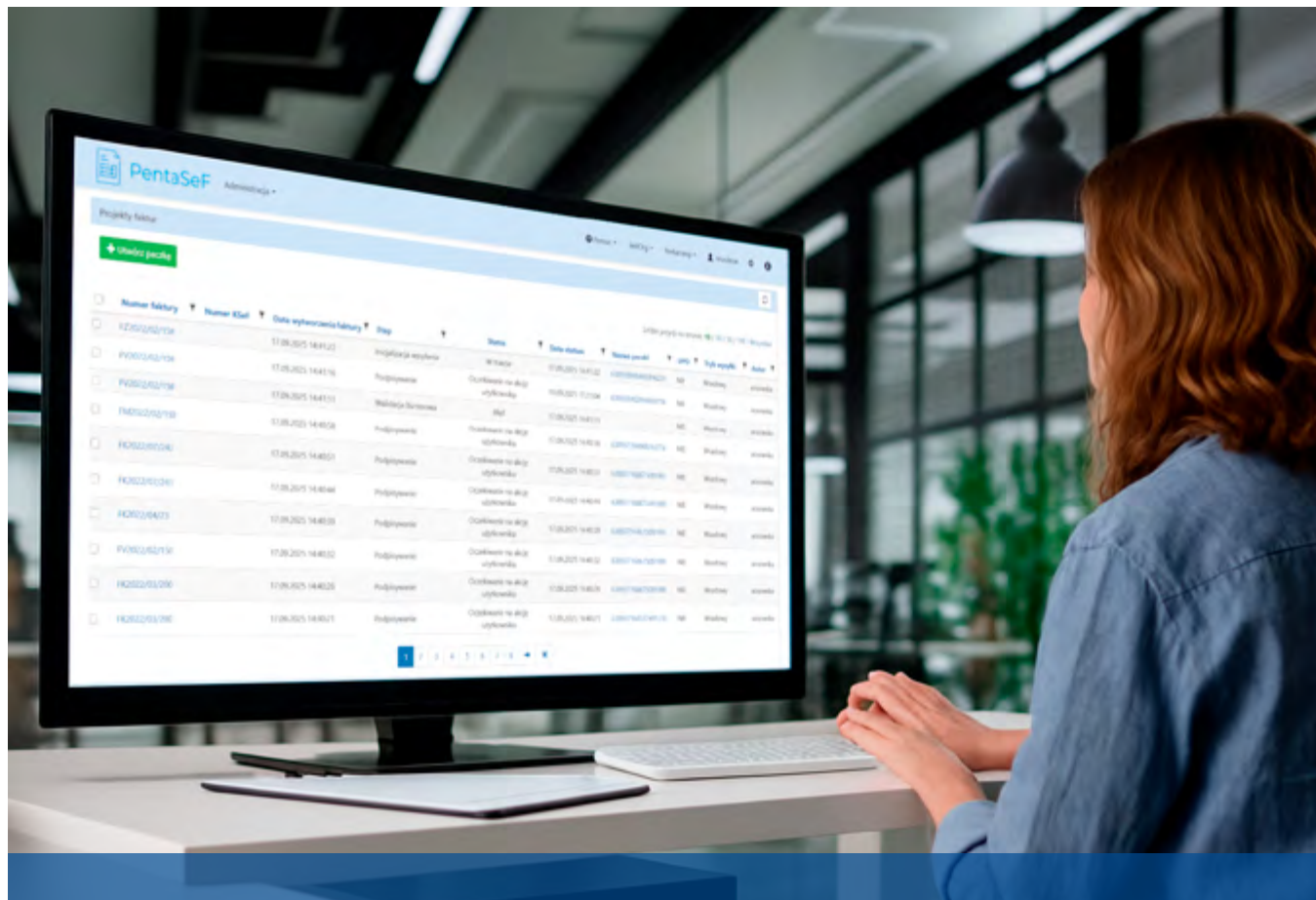
tureckiego miasta Ceyhan. Sekcja Kirkuk-Ceyhan od kilkunastu lat nie była używana, ze względu na zniszczenia i zbyt duże niebezpieczeństwo napraw czy korzystania z niego - jeszcze w czasach aktywności tzw. państwa islamskiego część terytoriów, przez które biegnie omawiany ropociąg, była kontrolowana przez to ugrupowanie. Sekcja kurdyjska jest natomiast sprawna i działa. Przepustowość rurociągu Kirkuk-Ceyhan to nominalnie ok. 1,5 mln baryłek dziennie, choć wg przedstawicieli administracji irackiej gdyby doszło do przywrócenia jego działania to początkowo przepływałoby tym szlakiem ok. 0,25 mln baryłek dziennie<sup>5</sup> (po faktycznym zablokowaniu możliwości irackiego eksportu morskiego przez Zatokę Perską w lutym/marcu 2026, Irak podjął prace na rzecz możliwie szybkiego wznowienia wysyłek rurociągiem). Korzystanie z tego kanału transportowego komplikują też nieporozumienia i trudności w wypracowaniu zasad współpracy między rządem centralnym Iraku i władzami regionu Kurdystanu.

Morze Czerwone może cieszyć się zwiększonym zainteresowaniem w kontekście międzynarodowego handlu morskiego nie tylko produktami naftowymi. Atak na Iran, wydarzenia ostatnich tygodni i zakłócenia w transporcie przez cieśninę Ormuz mogą skłonić firmy i inwestorów do intensywnego poszukiwania szeroko rozumianych alternatyw dla Ormuzu. Jest to jednak przedsięwzięcie wymagające czasu i nakładów.

<sup>5</sup> Szerzej patrz *Iraq works to revive Kirkuk-Ceyhan pipeline as southern exports halt*, <https://www.thenationalnews.com/business/energy/2026/03/16/iraq-works-to-revive-kirkuk-ceyhan-pipeline-as-southern-exports-halt/>, uzysk. dn. 16 marca 2026.

# PentaSeF

## Integracja z Krajowym Systemem e-Faktur



**Twój system fakturowy nie gada z KSeF?**

**PentaSeF jest właśnie dla Ciebie!**

Łatwa integracja z systemami księgowymi i ERP  
(SAP, Oracle, Microsoft, IFS i innymi).

Sprawdź, jak możemy ułatwić Twoją integrację.

- [www.pentasef.pl](http://www.pentasef.pl)
- [pentacomp@pentacomp.pl](mailto:pentacomp@pentacomp.pl)
- [www.pentacomp.pl](http://www.pentacomp.pl)
- +48 22 417 57 10

# Jedzenie bez tankowania

– nowe kanały sprzedaży na stacjach paliw

Gabriela Kozan

**Gastronomia na stacjach paliw w Polsce przeszła długą drogę od prostego hot doga przy kasie do dzisiejszych wielokanałowych konceptów convenience, które łączą sprzedaż stacjonarną z dostawami i rozwiązaniami przeciwdziałającymi marnowaniu żywności.**

**N**a początku lat 90., gdy rynek prywatnych stacji dopiero się rozwijał, oferta kulinarna ograniczała się do podstawowych kanapek z parówką, paczkowanego pieczywa i kawy z ekspresu - hot dog stał się ikoną tej ery, symbolem szybkiego przegryzienia „w biegu” dla zmęczonego kierowcy, bez udawania restauracji. Z czasem, wraz z ekspansją sieciowych gigantów jak Orlen, BP czy Shell, pojawiły się pierwsze bistra: Stop Cafe w lepszych, tanzytowych lokalizacjach postawiło na zupy i schabowe, Wild Bean Cafe na kawę premium z kanapkami, a Circle K na burgery, co pozwoliło przekształcić stację paliw z miejsca

tankowania w punkt z ciepłym, coraz bardziej pełnoprawnym posiłkiem.

Oferta obiadowa na stacjach paliw, takich jak Fresh Corner przy Shell, Stop Cafe przy Orlenie, Circle K czy Wild Bean Cafe przy BP, ewoluuje w stronę bardziej zaawansowanych modeli biznesowych, łączących sprzedaż na miejscu z cyfrowymi kanałami dystrybucji i rozwiązaniami zmniejszającymi odpady żywnościowe, co pozwala sieciom maksymalizować przychody z gastronomii niezależnie od tankowania. Stop Cafe wyróżnia się klasycznymi polskimi daniami - zupami jak żurek czy pomidorowa oraz

zestawami z kotletem schabowym, gołąbkami czy żeberkami z ziemniakami i surówkami, co czyni je najbardziej „domowym” wyborem dla kierowcy szukającego pełnego obiadu. Circle K stawia na szybkie opcje typu burgery i kanapki, z pełnymi obiadami tylko na wybranych stacjach tranzytowych, podczas gdy Fresh Corner i Wild Bean Cafe oferują ciepłe przekąski z kawą.

Początki gastronomii na stacjach wiązały się z prostotą – hot dog, kawa z mlekiem w proszku i chipsy to był standard w latach 2000., gdy ruch paliwowy napędzał całą sprzedaż. Wraz z wzrostem autostradowej sieci i dłuższych tras kierowcy żądali czegoś więcej: Orlen w Stop Cafe wprowadził pełne zestawy obiadowe z polskimi klasykami, Shell eksperymentował z mini-restauracjami, a BP budowało markę Wild Bean Cafe na kawę specjalty i kanapki. Do 2010. gastronomia stanowiła już 20-30 proc. przychodów niektórych stacji, a pandemia przyspieszyła cyfryzację – dziś to nie dodatek, lecz całkiem ważny segment stacijnego biznesu. Włączenie tych konceptów do platform delivery, takich jak Glovo czy Uber Eats, oraz aplikacji anty-marnotrawieniowych, jak Too Good To Go (TGTG), pokazuje, jak tradycyjne stacje przekształcają się w lokalne centra convenience, gdzie jedzenie staje się autonomicznym źródłem zysków, docierając do klientów biurowych, domowych czy w trasie bez konieczności fizycznej wizyty. Przykładem tej strategii jest partnerstwo MOL z Glovo, gdzie koncept Subway by MOL – dostępny na stacjach tej sieci – wszedł do aplikacji dostawczej, umożliwiając zamawianie kanapek, wrapów i dodatków z dostawą do domu lub biura w 11 lokalizacjach w dużych miastach, takich jak Warszawa, Wrocław czy Gdańsk. To nie tylko otwiera nowy strumień sprzedaży poza godzinami szczytu motoryzacyjnego, lecz także lepiej wykorzystuje kuchenne zaplecze, redukując jednocześnie ryzyko nadwyżek, bo zamówienia online równoważą produkcję pod lokalnych klientów.

## Współczesne partnerstwa

Dla MOL gastronomia przestała być dodatkiem – to świadomy krok ku modelowi, w którym stacje działają jak małe restauracje z opcją q-commerce, przyciągając stałych odbiorców prostotą menu i szybkością realizacji, co potwierdza wzrost zamówień od startu projektu i plany rozszerzenia o własne produkty Fresh Corner czy nawet sklepowy asortyment. Circle K aktywnie uczestniczy w Too Good To Go, oferując paczki



z niesprzedanymi kanapkami, sałatkami czy wypiekami po zredukowanej cenie, co globalnie pozwoliło uratować miliony porcji, zmniejszając emisję CO2 i koszty utylizacji. BP z Wild Bean Cafe również angażuje się w tę aplikację – w Warszawie i innych miastach dostępne są paczki „niespodzianki” z końcówkami dnia, zamieniając potencjalne straty w przychód.

Q-commerce (quick commerce) to model handlu elektronicznego skupiony na błyskawicznej dostawie produktów, zazwyczaj w ciągu 15-60 minut od złożenia zamówienia za pomocą aplikacji. Model koncentruje się przede wszystkim na produktach pierwszej potrzeby, takich jak artykuły spożywcze, napoje, przekąski czy środki higieniczne, czyli do-brach, które konsumenci chcą otrzymać „na już”.

Oferta Shell pojawia się w Uber Eats, umożliwiając dostawę szybkich dań, co rozszerza zasięg poza autostradami na codzienne potrzeby miejskich konsumentów, a Orlen z kolei stawia na Munch, aplikację podobną do Too Good To Go, z którą współpracuje na Słowacji w ramach Stop Cafe, sprzedając nadwyżki po niższych stawkach, choć w Polsce nie ma bezpośredniego partnerstwa z aplikacjami i skupia się na własnych narzędziach zrównoważonych.

Inicjatywy te nie tylko minimalizują odpady – szacunkowo nawet 30-50 proc. niesprzedanych porcji trafia do sprzedaży zamiast do kosza – ale też służą jako dane analityczne: powtarzalne paczki wskazują, ►

- ▶ gdzie korygować zamówienia, a integracja z delivery stabilizuje popyt w godzinach pozaszczytowych. W efekcie gastronomia na stacjach przestaje być zależna od przejeżdżających aut i staje się proaktywna, z wielokanałową dystrybucją: bar stacjonarny dla kierowców, aplikacje dostawcze dla miejskich lunchów, wieczorne paczki anti-waste dla oszczędnych klientów. Dla polskiego kierowcy to szerszy wybór - od domowego obiadu w Stop Cafe po kanapkę z dostawą z MOL - w systemie, gdzie jedzenie jest zawsze dostępne, świeże i opłacalne.

## Czy mała stacja ma szansę konkurować z dużą siecią?

Dla właściciela pojedynczej stacji lub małej sieci sensowne wydaje się skopiowanie logiki „dużych”, ale w wersji lekkiej: połączenie prostego delivery, aplikacji anti-food waste i działań na klienta lokalnego.

Najprostszy pierwszy krok to dołączenie do rozwiązań typu Too Good To Go. Po zarejestrowaniu stacji jako lokalu gastronomicznego, należy skonfigurować w panelu kilka „paczek niespodzianek” dziennie, ustawić widełki godzinowe odbioru i cenę (zwykle 1/3-1/2 wartości). Dzięki temu wieczorne nadwyżki hot dogów, zapiekanek, gotowych kanapek czy wypieków mają szansę trafić do klientów zamiast do kosza, generując dodatkowy przychód z towaru, który inaczej byłby kosztem utylizacji oraz przyciągnąć nowych ludzi na stację - część z nich zatankuje lub kupi coś jeszcze przy okazji.

Drugi kierunek to dostawa w wersji mini-delivery. Zamiast budować własną dostawę, najprościej podpiąć kuchnię stacji do jednej z platform - Glovo, Uber Eats czy Wolt - tak, jak robią to punkty Subway by MOL, tylko w mniejszej skali. W praktyce oznacza to przygotowanie krótkiej, powtarzalnej karty (np. 5-8 pozycji: hot dog premium, burger, zestaw dnia, kawa, 1-2 desery), wyznaczenie obsługi do pakowania i podpisanie umowy partnerskiej z platformą, która wystawi punkt jako lokal gastronomiczny, a nie „stację paliw”. Dzięki temu można wykorzystać kuchnię nie tylko dla tranzytowych kierowców, ale też dla osób z okolicznych mieszkańców, biur czy firm, które zamówią lunch lub kolację - kuchnia pracuje też wtedy, gdy ruch przy dystrybutorach spada, co poprawia wykorzystanie pracowników i sprzętu. Jeśli budżet jest ograniczony, można zacząć od jednej aplikacji



i krótkich godzin dostępności (np. tylko popołudnia i wczesny wieczór), a dopiero po sprawdzeniu popytu rozszerzać zakres.

Trzeci element to spięcie tego w prosty system dla klienta lokalnego: przy stacji warto jasno komunikować, że „tu ratujemy jedzenie” z nazwą aplikacji. Do tego można dołożyć najprostszy program lojalnościowy - np. pieczątki na kawę i hot doga, rabat dla osób, które przyjechały po paczkę anti-waste i jednocześnie zatankowały, czy cykliczne akcje „paczka niespodzianka + tania kawa” jak robi Shell z Too Good To Go. Kluczowe jest, żeby nie próbować od razu kopiować pełnego modelu dużych sieci, tylko dobrać 2-3 rozwiązania, które realnie pojedyncza stacja jest w stanie udźwignąć operacyjnie: aplikacja anti-food waste do końcówek dnia, jedna platforma realizująca dostawy, proste menu oraz lokalny, bardzo prosty program lojalnościowy, który zachęci ludzi z okolicy, by traktowali stację jak małe bistro, a nie tylko punkt tankowania. ■

# Ceny LPG bez zgadywania

Podstawa kontraktów na rynku gazowym w Polsce

## Pełen obraz rynku

Indeksy i notowania cen LPG  
na [e-petrol.pl](http://e-petrol.pl) do trzech razy w tygodniu

**e-petrol.pl** 

kompletny obraz  
rynku gazu płynnego

[e-petrol.pl/notowania/lpg](http://e-petrol.pl/notowania/lpg)



Od importu przez krajowy łańcuch dostaw

# Ładowarki zamiast dystrybutorów

## – szansa dla stacji paliw

Gabriela Kozan

*Rynek elektromobilności w Polsce wchodzi w fazę dojrzałości, a wraz z nim zmienia się krajobraz biznesowy tradycyjnych stacji paliw. To, co jeszcze kilka lat temu było dodatkiem wizerunkowym, dziś staje się realnym elementem strategii przychodowej. Trzeba zaakceptować fakt, że rozwój infrastruktury ładowania samochodów elektrycznych może w nadchodzących latach przesądzić o konkurencyjności wielu obiektów przy drogach krajowych i w miastach.*

**N**a koniec 2025 r. w Polsce działały 11 762 ogólnodostępne punkty ładowania. W skali roku oznaczało to wzrost o 36 proc., przy czym szczególnie szybko rozwijał się segment szybkich ładowarek prądu stałego. W tym samym czasie flota samochodów całkowicie elektrycznych przekroczyła 121 tys. sztuk, co pokazuje, że infrastruktura przestaje być wąskim gardłem rynku i zaczyna wyprzedzać tempo wzrostu parku pojazdów.

Prognozy rynkowe wskazują, że w 2026 r. sieć ładowania będzie nadal się szybko zagęszczać. Dla właścicieli stacji paliw to ważna zmiana, bo rynek przestaje być eksperymentem, a coraz bardziej przypomina klasyczną walkę o lokalizację, czas obsługi i wartość klienta. Brak ładowarki w atrakcyjnym punkcie przestaje być więc neutralny konkurencyjnie. Ładowarki funkcjonują już w tysiącach lokalizacji w całym kraju, a różnica między dostępnością infrastruktury dla aut elektrycznych i tradycyjnych obiektów paliwowych stopniowo się zmniejsza. O ile samochodów spalinowych jest nadal wielokrotnie więcej, o tyle rozwój sieci ładowania postępuje szybciej niż jeszcze dwa czy trzy lata temu zakładała

większość operatorów. Z perspektywy biznesowej oznacza to, że przewaga wynikająca z samej obecności przy trasie będzie coraz mniej wystarczająca.

Szczególnego znaczenia nabierają inwestycje przy autostradach i drogach ekspresowych. To właśnie tam kierowca oczekuje dziś nie tylko paliwa czy gastronomii, lecz także pewności, że w razie potrzeby szybko uzupełni prąd. W tym segmencie konkurują już wyspecjalizowani operatorzy oraz duże koncerny paliwowe, a obecność szybkich ładowarek staje się warunkiem utrzymania ruchu tranzytowego i flotowego. Bardzo wyraźnie widać to w Miejscach Obsługi Podróżnych. Według danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) z początku marca 2026 r. na 415 MOP-ach w Polsce już 145 ma stacje ładowania pojazdów elektrycznych, co przekłada się na 493 punkty ładowania. Spośród nich 222 to ładowarki ultraszybkie o mocy od 150 kW wzwyż, a więc takie, które realnie odpowiadają potrzebom ruchu dalekobieżnego i nowoczesnych flot.

Skala tej zmiany robi wrażenie także w ujęciu historycznym. W połowie 2022 r. na MOP-ach funkcjonowało 70 stacji ładowania z 201 punktami, a więc

w ciągu niespełna czterech lat liczba punktów wzrosła ponad dwukrotnie. To już nie pojedyncze pilotaże, ale systemowa przebudowa infrastruktury przy głównych korytarzach transportowych kraju.

Największe zagęszczenie widać na trasach o kluczowym znaczeniu logistycznym. Wzdłuż autostrady A2 działa obecnie 121 punktów ładowania na 35 MOP-ach, na A1 jest ich 107 na 30 MOP-ach, na S7 – 64 punkty na 15 MOP-ach, a na S8 – 54 punkty na 20 MOP-ach. Dla operatorów stacji paliw to czytelny sygnał, że klient tranzytowy będzie coraz częściej wybierał obiekty, które zapewniają pełną obsługę niezależnie od rodzaju napędu. Rozwój ten nie jest już wyłącznie efektem inicjatywy samych operatorów, ale także konsekwencją regulacji. Rozporządzenie AFIR, obowiązujące od 13 kwietnia 2024 r., wymusza rozbudowę infrastruktury paliw alternatywnych wzdłuż kluczowych szlaków TEN-T. W polskich warunkach oznacza to docelowo 166 lokalizacji dla stacji ładowania, z czego 144 mają stanowić MOP-y, a 22 parkingi prywatne.

Co istotne, proces nie kończy się na już istniejących instalacjach. GDDKiA podaje, że obecnie w realizacji są stacje ładowania dla pojazdów osobowych i ciężarowych na 40 MOP-ach, które mają spełniać wymagania AFIR pod względem mocy i lokalizacji. Jednocześnie w tym roku planowane są przetargi na dzierżawę terenów pod budowę ładowarek w kolejnych 65 lokalizacjach.

Z biznesowego punktu widzenia oznacza to wzrost presji inwestycyjnej, ale również nowe możliwości. Tam, gdzie dotąd stacja paliw była przede wszystkim miejscem szybkiego tankowania i krótkiego postoju, dziś zaczyna pełnić funkcję wielosługowego punktu mobilności. Im dłużej klient pozostaje na miejscu, tym większe znaczenie zyskuje oferta pozapaliwowa i jakość całego doświadczenia zakupowego. To szczególnie ważne, bo model biznesowy ładowania różni się od tradycyjnej sprzedaży paliw. Tankowanie trwa kilka minut, natomiast ładowanie – nawet szybkie – zwykle od 20 do 40 minut. Dla przedsiębiorcy nie jest to problem, lecz okazja: dodatkowy czas postoju można monetyzować przez gastronomię, zakupy w sklepie, usługi detaliczne czy ofertę dla podróżnych i flot.

Warto też zwrócić uwagę na to, jak do rynku podchodzą największy gracze. Dobrym przykładem jest Orlen, który rozwija Orlen Charge nie tylko w Polsce, ale również w Niemczech. W marcu 2026 r. spółka poin-



*Już dziś wielu operatorów wie, że to nie sama sprzedaż energii musi generować najwyższą marżę. Ładowarka może działać jak magnes na klienta, który podczas postoju kupi kawę, posiłek, zrobi drobne zakupy lub skorzysta z innych usług. W tym sensie infrastruktura EV staje się nie tylko źródłem bezpośredniego przychodu, ale również narzędziem zwiększającym wartość całego koszyka zakupowego.*

formowała, że dzięki umowie z Bela do końca 2026 r. uruchomi za Odrą ponad 160 nowych punktów szybkiego ładowania o mocy do 400 kW, zlokalizowanych m.in. przy sklepach Famila i Markant. To nieprzypadkowy kierunek. Lokalizacje handlowe o dużym natężeniu ruchu pokazują, że przyszłość ładowania wiąże się z codziennymi nawykami konsumenckimi, a nie wyłącznie z infrastrukturą stricte transportową. Dla przedsiębiorców z branży paliw to istotna wskazówka, bowiem wygrywać będzie ten, kto potrafi połączyć sprzedaż energii, handel i wygodę klienta w jednym miejscu.

Równolegle Orlen rozwija huby ładowania w Polsce. Od listopada klienci mogą korzystać z nowoczesnych, ośmiostanowiskowych hubów Orlen Charge ►

- ▶ o mocy do 400 kW na każde złącze m.in. na MOP Olsztynek Południe, w Szczecinie i Gorzowie Wielkopolskim. Dla rynku oznacza to rosnącą presję standardu: nie wystarczy już samo „posiadanie ładowarki”, liczyć się będzie skala, moc i wygoda obsługi.

Skala inwestycji w tym segmencie będzie rosła również dlatego, że coraz bardziej liczy się efekt pierwszeństwa. Najbardziej atrakcyjne lokalizacje przy głównych trasach, z dobrą ekspozycją i odpowiednią mocą przyłączeniową, będą szybko znikły z rynku. Dla mniejszych operatorów oznacza to konieczność podjęcia decyzji strategicznej: inwestować samodzielnie, szukać partnera technologicznego czy oddać część potencjału zewnętrznym operatorom.

Jednocześnie rynek ładowania wchodzi w fazę polaryzacji cenowej. Przy rosnących kosztach prądu,

inwestycji i utrzymania infrastruktury część operatorów będzie podnosić stawki, podczas gdy inni spróbują przyciągać klientów bardziej agresywną polityką cenową. To sprawia, że przewaga konkurencyjna nie będzie budowana wyłącznie na cenie energii, lecz także na niezawodności, szybkości ładowania, lokalizacji i ofercie dodatkowej.

Na horyzoncie widać również zmianę technologiczną, która może dodatkowo przetasować rynek. Rozwiązania typu Plug & Charge czy Auto Charge upraszczają proces ładowania i ograniczają rolę aplikacji, kart oraz manualnej obsługi transakcji. W dłuższej perspektywie może to oznaczać, że o wyborze stacji coraz częściej będą decydować nie tylko kierowcy, ale też systemy producentów pojazdów i partnerstwa zawierane między operatorami infrastruktury a markami motoryzacyjnymi.

## Rynek w liczbach

Na koniec 2025 r. w Polsce działały  
**11 762** ogólnodostępne punkty ładowania.

Na MOP-ach przy drogach szybkiego ruchu działa już  
**493** punktów ładowania, z czego **222** to ładowarki ultraszybkie.

GDDKiA wskazuje **40** MOP-ów w realizacji oraz plan przetargów dla kolejnych 65 lokalizacji.

Orlen zbuduje w Niemczech ponad **160** nowych punktów szybkiego ładowania do końca 2026 r.

Do końca 2030 r. Orlen chce mieć w Niemczech **1150** punktów szybkiego ładowania w **220** lokalizacjach.



Największym wyzwaniem pozostają jednak przyłącza i możliwości sieci elektroenergetycznej. GDDKiA wprost wskazuje, że tempo uruchamiania kolejnych punktów zależy od działań operatorów systemów dystrybucyjnych oraz od zapewnienia odpowiedniej infrastruktury energetycznej. To właśnie dostęp do mocy przyłączeniowej staje się dziś jednym z najcenniejszych zasobów lokalizacji.

To zresztą jeden z powodów, dla których część przetargów i inwestycji rozwijała się dotąd wolniej, niż oczekiwaliśmy rynek. Po wprowadzeniu obowiązków wynikających z AFIR spadło zainteresowanie niektórymi dzierżawami MOP-ów, m.in. z powodu trudnych warunków przyłączeniowych oraz konieczności budowy długich odcinków infrastruktury elektroenergetycznej. Dopiero współpraca GDDKiA, OSD, NFOŚiGW i operatorów rynku zaczęła stopniowo odblokowywać ten proces.

Transformacja nie nastąpi z dnia na dzień. Przez wiele lat samochody spalinowe i elektryczne będą funkcjonować równolegle, a tradycyjne paliwa jeszcze długo pozostaną podstawą działalności większości obiektów. Kierunek zmian jest jednak jednoznaczny: elektromobilność przestaje być niszą, a infrastruktura ładowania staje się elementem podstawowej oferty przy głównych trasach i w dużych miastach.

Dla stacji paliw to nie tylko wyzwanie technologiczne, lecz przede wszystkim biznesowa szansa. Otwiera się nowy strumień przychodów, rośnie potencjał sprzedaży pozapaliwowej, a sama lokalizacja może zyskać nową wartość w oczach klientów indywidualnych, flot i partnerów handlowych, a ładowarka na stacji przestaje być tylko technologicznym dodatkiem.



Skala inwestycji w tym segmencie będzie rosła również dlatego, że coraz bardziej liczy się efekt pierwszeństwa. Najbardziej atrakcyjne lokalizacje przy głównych trasach, z dobrą ekspozycją i odpowiednią mocą przyłączeniową, będą szybko znikać z rynku. Dla mniejszych operatorów oznacza to konieczność podjęcia decyzji strategicznej: inwestować samodzielnie, szukać partnera technologicznego czy oddać część potencjału zewnętrznym operatorom.

# Tankujesz? Zjedz pizzę!

Magdalena Robak

**Polacy lubią pizzę, która wygrywa w zestawieniach najczęściej zamawianych dań z dowozem i jest jedną z potraw kuchni włoskiej najchętniej przygotowywanych w domu. Należy również do najczęściej wybieranych dań w restauracjach, a dodatkowym wskaźnikiem jej popularności jest dostępność w maszynach vendingowych, skąd można ją zjeść od razu – takie urządzenia działają m.in. we Wrocławiu, Łodzi, Warszawie i Poznaniu.**

**P**izza, umieszczona nawet na liście kulturowego dziedzictwa ludzkości UNESCO, wkracza z sukcesem również do menu sklepów *convenience*. Dla przykładu - w 2025 r. jej sprzedaż w sieci sklepów Żabka przekroczyła 16,5 mln sztuk, a dzienny rekord wyniósł 88 tys. Portal [mycompanypolska.pl](http://mycompanypolska.pl) informuje, że największą sprzedaż pojedynczego sklepu - ponad 16 tys. sztuk - odnotowano w miejscu obsługi podróżnych (MOP), przy autostradzie A2. Na krajowym rynku stacji paliw pizzę można zjeść np. w wybranych punktach należących do sieci Moya czy Amic Energy - te w współpracy z Sbarro serwują ją w wydaniu nowojorskim. Natomiast u naszych południowych sąsiadów, na stacji ORLEN w Czechach, stanął w styczniu samoobsługowy automat do pizzy. Tzw. pizzamat pojawił się wraz z pralką w ramach realizacji strategii rozwoju segmentu usług pozapaliwowych i dodatkowych na stacjach paliw. Decyzja o optymalnej lokalizacji dla pilotażu wdrażanych rozwiązań została podjęta przez ORLEN Unipetrol RPA s.r.o., a technologię i obsługę pizzamatu zapewnił partner - firma 360pizza. Obiekt w Průhonicach, kluczowy w czeskiej sieci stacji ORLEN, znajduje się przy autostradzie D1 z Pragi do Brna i jak podkreśliła w wypowiedzi udzielonej redakcji „Na Stacji Paliw” Lada Gadas z ORLEN Unipetrol, został wytypowany ze względu na dużą liczbę odwiedzających go klientów, całodienne funkcjonowanie oraz dogodne położenie do testowania usług. Decydującym czynnikiem była również bliskość nowo wybudowanej, szybkiej stacji ładowania pojazdów elektrycznych - kierowcy korzystający z niej zyskali okazję do umilenia sobie czasu oczekiwania ciepłym posiłkiem. O wyborze konkret-

nego urządzenia zdecydowała natomiast jego funkcjonalność, niezawodność, prostota obsługi oraz wysoka i powtarzalna jakość oferowanych produktów. Miejsce przeznaczone na automat zostało przygotowane przez pracowników stacji, a zainstalowaniem i uruchomieniem go zajął się partner. Odbędzie się to w możliwie najkrótszym czasie, aby nie zakłócać pracy stacji. A jak działa pizzamat? Po części jak chłdnia, mieszcząca maksymalnie 80 pizz, wstępnie wypieczonych w restauracji i zapakowanych w pudełka, z terminem przydatności do spożycia do 7 dni od momentu produkcji. I trochę jak piec, który dopieka je w zaledwie 3 minuty. Serwowana w ten sposób pizza, przyrządzana z tych samych składników co zamawiana w lokalu, nie różni się więc od niej smakiem. W celu zapewnienia kierowcom wysokiej jakości produktu maszyna na stacji w Průhonicach jest stale monitorowana zdalnie, a o jej bezpieczeństwo techniczne i serwis dba firma partnerska. Bieżącej kontroli i ocenie podlega także sprzedaż. Chociaż ORLEN nie podaje szczegółowych danych na jej temat, Lada Gadas informuje, iż jej wielkość różni się w zależności od pory dnia i typu tankujących na stacji kierowców. Dodaje też, że już pierwsze tygodnie potwierdzają z ich strony duże zainteresowanie urządzeniem, które serwuje ciepły posiłek przez całą dobę, 7 dni w tygodniu. Zapytana o to, czy pojawi się ono przy innych obiektach sieci w Czechach, odpowiada że decyzja o rozszerzeniu projektu zostanie podjęta po ocenie fazy testów, z uwzględnieniem popytu klientów oraz wyników operacyjnych. Czy na polskich stacjach koncernu także będzie można zjeść pizzę z automatu? Dział Prasowy ORLEN S.A. podaje: *Rozwiązanie wdrażane w Czechach ma cha-* ►

# Certyfikat jakości na Twojej stacji

Paliwa  
**BAQ**  
JAKOŚĆ GRUPY ORLEN



**Dołącz do Programu dla niezależnych stacji paliw**

[www.paliwabaq.orken.pl](http://www.paliwabaq.orken.pl)

- *rakter pilotażowy, a dalsze decyzje dotyczące ewentualnego rozwoju usługi w innych lokalizacjach będą podejmowane po jego zakończeniu.*

Maszyna do pizzy może być praktycznym uzupełnieniem wyposażenia stacji – dostarcza popularne danie w różnych wariantach smakowych, w zestandaryzowanej jakości, co czyni bardziej atrakcyjną pozapaliwową ofertę obiektu. Na krajowym rynku sprzedaży vendingowej również dostępne są zaawansowane technologicznie i łatwe w obsłudze pizzamaty. Bartosz Dworaczyk, Product Manager z firmy 4VS Sp. z o.o. wyjaśnia, że tego rodzaju urządzeniem steruje się zdalnie, wprowadzając opisy produktów, zmieniając ich ceny oraz parametry i receptury wypieku. Podobnie jak pizzamat ze stacji w Czechach, przechowuje ono w dwóch wbudowanych zamrażarkach, w kontrolowanej temperaturze od  $-23^{\circ}\text{C}$  do  $-15^{\circ}\text{C}$ , kilkadziesiąt mrożonych pizz, z których następnie odpieka tę wybraną przez klienta w zaledwie kilka minut. Proces zamawiania jej jest intuicyjny i dostępny w wielu wersjach językowych; odbywa się na dotykowym ekranie automatu, wytrzymałym na uderzenia, zarysowania i intensywne użytkowanie. Taki pizzamat posiada też czytnik kart lojalnościowych i rabatowych, można płacić w nim gotówką lub przez terminal POS. Przykładowe urządzenie o wymiarach 200 x 180 x 90 cm (wysokość, szerokość, głębokość) i wadze 510 kg cha-

rakteryzuje się wzmocnioną obudową, dzięki czemu nadaje się do instalacji zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz budynku. Podstawowy koszt netto automatu wynosi 35 900 €, ale jak podkreśla Bartosz Dworaczyk – wyprodukowanie go w oparciu o autorski, włoski projekt partnera firmy przekłada się na jego znacząco wyższą jakość w porównaniu do większości maszyn powstających w Chinach.

Jeśli chodzi o obowiązki związane z dbaniem o nie przez właściciela lub dzierżawcę, przede wszystkim polegają one na utrzymaniu go w czystości i na uzupełnianiu w nim składników. Tu pomocne są: system chmurowy, który umożliwia kontrolę w czasie rzeczywistym sprzedaży, temperatury i stanów magazynowych oraz wysyłane przez automat alerty serwisowe, pozwalające reagować natychmiast na ewentualne problemy czy braki (np. reszty do wydania). W zależności od zapisów umowy z dostawcą rozwiązania, bieżąca obsługa pizzamatu może też spoczywać na jego przedstawicielu czy pracowniku firmy zewnętrznej. W zakresie konserwacji urządzenia bardzo ważne jest ponadto przeprowadzanie w ramach gwarancji co najmniej trzech przeglądów okresowych w roku. ■

*Redakcja „Na Stacji Paliw” dziękuje firmie 4VS Sp. z o.o. oraz ORLEN Unipetrol RPA s.r.o. za udostępnienie informacji do niniejszego artykułu.*



# HVO i biopaliwa

## – zmiana brzmienia rozporządzenia koncesyjnego

*W dniu 1 stycznia 2026 r. weszła w życie zmiana rozporządzenia koncesyjnego, której istotą jest inny – w stosunku do wcześniej obowiązujących regulacji – sposób zdefiniowania biopaliw ciekłych (w tym HVO) podlegających obowiązkowi uzyskania koncesji, informuje zespół kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe.*



Korekta ta nie wiąże się z rozszerzeniem zakresu koncesjonowania biopaliw ciekłych, lecz jedynie z doprecyzowaniem poprzednich przepisów w celu usunięcia wątpliwości interpretacyjnych, zgodnie z poniższym porównaniem:

„Było” (przepisy 2025)	„Jest” (przepisy 2026)
<p>biopaliwa ciekłe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 3826 00 10, 2207 20 00, 3824 99 92 w zakresie alkoholu etylowego,</li> <li>b) inne niż wymienione w lit. a biopaliwa ciekłe bez względu na kod CN</li> <li>- z wyłączeniem biopaliw ciekłych stanowiących dodatki do paliw ciekłych oraz biopaliw ciekłych przeznaczonych na cele inne niż opałowe, napędowe lub żeglugowe</li> </ul>	<p>biopaliwa ciekłe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 2710 19 42 w zakresie hydrotorafinowanego oleju (HVO),</li> <li>b) 3824 99 92 w zakresie alkoholu etylowego,</li> <li>c) inne niż wymienione w lit. a i b bez względu na kod CN</li> <li>- z wyłączeniem biopaliw ciekłych stanowiących dodatki do paliw ciekłych oraz biopaliw ciekłych przeznaczonych na cele inne niż opałowe, napędowe lub żeglugowe</li> </ul>

Ponadto od 1 stycznia 2026 r. w rozporządzeniu koncesyjnym wydzielono również dodatkową grupę wyrobów podlegających koncesjonowaniu, tj. ciekłe paliwa węglowe pochodzące z recyklingu, w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 10b ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Chodzi tu o tzw. RCF, czyli paliwa i substancje zaliczane do paliw z przerobu tworzyw sztucznych i gum, uzyskiwane m.in. w procesie pirolizy.

Zespół kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe podkreśla, że powyższy temat jest istotny w przy-

padku, gdy prowadzona przez Państwa działalność obejmuje ww. grupy towarów, w tym zwłaszcza gdy w treści posiadanej koncesji danego podmiotu jest uwzględniona grupa wyrobów „biopaliwa ciekłe”. W takiej sytuacji należy złożyć w terminie do 31 stycznia 2026 r. wniosek do Prezesa URE o dostosowanie treści posiadanych koncesji do nowego brzmienia rozporządzenia koncesyjnego.

Opracowanie:  
Zespół kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe

***Czy koncesjonariusz, mający w koncesji OPC zapisane pozwolenie na sprzedaż benzyn i oleju napędowego na stacji paliw, powinien rozszerzyć jej zakres o gaz LPG, jeśli sprzedaje na stacji LPG w butlach, ale wartość sprzedaży nie przekracza równowartości 10 tys. EUR rocznie (zapis z art.32 pkt 4, ppkt a Prawa Energetycznego mówi, że sprzedaż do takiego poziomu koncesji nie wymaga)? Jeśli powinien, to dlaczego nie obowiązuje w takich przypadkach przywołany limit wyłączenia spod obowiązku?***

Przepisy w tym zakresie nie są w pełni jasne i jednoznaczne, natomiast podejście URE jest takie, że w opisanym przypadku przedsiębiorca ma obowiązek rozszerzenia zakresu koncesji OPC o obrót butlami gazowymi.

Podejście to bazuje na założeniu, że limit 10 tys. EUR ma za zadanie jedynie wyłączenie spod obowiązków regulacyjnych podmioty dość małe, rozdrobnione, nie prowadzące działalności strictly paliwowej, dotyczące tematu paliw ciekłych jedynie w niewielkim zakresie. Nałożenie na nie obowiązku koncesyjnego – z wszystkimi tego konsekwencjami – stanowiłoby dla nich istotną barierę wejścia na rynek, wobec czego ustawodawca dał im „bonus” w postaci wyłączenia ich spod jurysdykcji URE.

Co innego jednak w przypadku „zwykłego” paliwowca, posiadającego już koncesję OPC w związku z inną działalnością (np. obejmującą sprzedaż paliw ciekłych na stacji – jak w opisanym przypadku). Podmiot taki musi mieć pracowników, których zadaniem jest „pilnowanie spraw” w URE, np. przedłużanie ważności koncesji lub w razie potrzeby rozszerzanie jej zakresu – a więc w ocenie URE nie ma tu podstaw by akurat ten jeden specyficzny rodzaj działalności dotyczącej paliw ciekłych jakim są butle gazowe mógł korzystać z jakiegoś ułatwienia / wyłączenia.

Oczywiście ze stanowiskiem tym można by polemizować co do meritum, ale z praktycznego punktu widzenia zdecydowanie rekomendujemy, aby opisany przedsiębiorca po prostu uzyskał odpowiednie rozszerzenie zakresu posiadanej koncesji OPC.

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



 **UNIMOT**  
GAZ LPG



Oszczędzaj na gazie LPG  
i oleju opałowym w Twojej firmie  
**Pewność dostaw,  
konkurencyjne ceny.**

**UZYSKAJ DARMOWĄ WYCENĘ** 

 800143737

 [kontakt.lpg@unimot.pl](mailto:kontakt.lpg@unimot.pl)

 [lpg.unimot.pl](http://lpg.unimot.pl)

# Apaszka

– czy tylko dla stewardess?

Magdalena Robak



Już egipska królowa Nefretiti zakładała ją na głowę, pod hełm. Apaszka – bo o niej mowa – od tysięcy lat jest elementem ubioru zarówno kobiet, jak i mężczyzn. Nosili ją na przykład rzymscy legioniści w formie wiązanej pod szyją focale, którą ocierali z twarzy pot w trakcie trwającego kilka godzin codziennego marszu. W średniowieczu chusta służyła do zakrywania włosów, bo zgodnie z ówczesną obyczajowością nie wypadało ich eksponować. W późniejszych stuleciach miłośniczką i kolekcjonerką tego elementu garderoby stała się Józefina de Beauharnais. Upodobanie do niego narodziło się u niej, gdy Napoleon Bonaparte podarował jej apaszkę przywiezioną z wyprawy do Egiptu. Po tym, jak faworyta cesarza zapoczątkowała modę na jej noszenie, stała się ona popularna również w innych europejskich krajach. Nie gardził nią ani Ludwig van Beethoven, ani królowa Wiktoria, a w czasach bliższych już współczesności Grace Kelly, Brigitte Bardot, Jacqueline Kennedy Onassis i królowa Elżbieta II. Chusty oplatające szyję można dostrzec również na fotografiach przedstawiających powstańców warszawskich. Używali ich oni przede wszystkim z praktycznych powodów, aby osłaniały nos, usta i oczy przed kurzem, dymem i innymi zanieczyszczeniami, by chroniły przed uduszeniem. Dla części walczących jednak, nawet w nieludzkich warunkach

wojennej zawieruchy, mogły być przejawem elegancji i pomagały zachować resztki godności.

Apaszki są dziś na wyciągnięcie ręki i może je nosić właściwie każdy. Przed wiekami, kaszmirowe lub jedwabne, były symbolem prestiżu, zarezerwowanym dla zamożnych mieszczan, członków królewskich rodzin, arystokracji, wojskowych czy dyplomatów. Przedstawiciele nizin społecznych sięgali raczej po te wykonane z tańszych tkanin. W dziewiętnastowiecznym Paryżu stanowiły one atrybut robotników, którzy używali ich w podobnym celu, w jakim służyły rzymskim żołnierzom oraz ulicznym przestępców – tzw. „apaszy”. I to właśnie im zawdzięczają swoją nazwę. Z kolei określenie gawroszka, oznaczające mniejszą apaszkę, pochodzi od Gavroche’a, postaci z powieści „Nędznicy” Victora Hugo. Poza nimi wyróżnia się jeszcze bandanę – trójkątną lub kwadratową, nieformalną chustę, którą nosi się na głowie lub pod szyją; fular, pasujący do koszuli z rozpiętym kołnierzykiem, tworzący coś na kształt miękkiego krawata; typowy szal oraz szal infinity – długi, zszyty na obu końcach i tworzący pętlę.

W tegorocznym sezonie wiosenno-letnim apaszka przeżywa swój renesans, pojawiając się w kolekcjach najważniejszych domów mody, takich jak Celine,

Hermès i Gucci. Jest to dodatek niezwykle praktyczny, zawadiacki i jednocześnie szykowny, doskonale pasujący do wielu zestawów odzieży. Zofia Kulewicz, znana na kanale youtube.com. jako ZOPHIA Stylistka zauważa, że bardzo dobrze komponuje się np. z minimalistycznymi stylizacjami w klasycznych barwach - typu spodnie i T-shirt czy garnitur i top. Sprawia bowiem, że wyglądają one na bardziej dopracowane. Radzi także, aby apaszka była w takim samym kolorze, jak któryś z elementów garderoby albo przeciwnie - aby z nim kontrastowała. To, jakiego „looku” chusta doda całości stroju, zależy m.in. od jej wzoru. Motyw paisley - w kształty przypominające wyglądem łezki lub migdały - podkreśli jego nieformalność,

a deseń zwierzęcy nada mu wyrazistości i ożywi go. Rodzaj tkaniny, z której apaszka została uszyta oraz jej splot wpłyną natomiast na to, do jakiego stylu będzie ona pasować. Z wytwornym idealnie będzie współgrać jedwab o splocie atlasowym, połyskującym, z casualowym - matowa krepa o lekko chropowatej strukturze. Natomiast chusteczka o splocie twilowym, skośnym, delikatnie błyszczącym będzie najbardziej uniwersalna i znajdzie zastosowanie w obu przypadkach. Dostępność apaszek w różnych rozmiarach pozwala również nosić ją na wiele sposobów.

Oto kilka z nich:

- zawiązana przy szyi w trójkąt lub w supeł, zwinięta w wąski pasek albo wystylizowana w kwiat; świetnie wygląda z odkrytym dekoltem lub upiętymi włosami;
- okalająca szyję a'la krawat bądź przełożona przez specjalny pierścień lub holder;
- włożona w dziurki od guzików koszuli, będąca niejako jej częścią i częściowo przełożona przez szlufki od spodni;
- włożona w dziurki od guzików marynarki i tworząca pas wokół niej;
- jako pasek w spodniach lub przy trenzu;
- jako top;
- jako nakrycie głowy, najlepiej w połączeniu z przeciwsłonecznymi okularami;
- jako opaska na włosy;
- jako pareo;
- jako ozdoba torebki.

*Chusty, chusteczki, apaszki, gawroszki...*

*Zaryzykuje stwierdzenie, że elegancja bez nich byłaby nudna i uboższa. Nie bójmy się zatem wykorzystywać ich potencjału.*

*Nie są one przecież dodatkiem zarezerwowanym „Li i jedynie”, jak mawiał Ignacy Borejko, dla stewardess oraz recepcjonistek.*



# Skoda Superb IV PHEV

– hybrydowy kombi z dużym zasięgiem i przestronnym wnętrzem

Piotr Majka (Test Auto)

Skoda Superb czwartej generacji w wersji PHEV to samochód, który nie tylko kontynuuje tradycję oferowania wyjątkowego komfortu i przestronności, ale również wprowadza nowoczesne rozwiązania, które odpowiadają na potrzeby dzisiejszych kierowców. Hybrydowy napęd ma sprawiać, że pojazd połączy w sobie zalety jazdy na silniku elektrycznym z dynamiką i mocą tradycyjnych jednostek spalinowych. Znalazła się też większa bateria, która ma zapewnić jeszcze większą wszechstronność, ale czy tak jest naprawdę?

## Design i stylistyka

Skoda Superb PHEV w wersji kombi prezentuje się dojrzale i elegancko, łącząc klasyczny styl z nowoczesnymi akcentami. To samochód, który nie próbuje zwracać na siebie uwagi na siłę – jego siła tkwi w proporcjach, spokojnej linii nadwozia i solidnej prezencji. W wersji kombi szczególnie wrażenie robi profil boczny, gdzie uwagę przyciąga wydłużona sylwetka z lekko opadającym dachem oraz wyjątkowo długimi tylnymi drzwiami. Te ostatnie, choć dodają wizualnie

elegancji i sugerują bardzo dużą ilość miejsca dla pasażerów z tyłu, mają też swoją mniej praktyczną stronę, na ciasnym parkingu mogą okazać się nieco problematyczne, wymagając sporo przestrzeni przy ich otwieraniu.

Z przodu Superb zachowuje spokojny, nowoczesny charakter: szeroki grill, ostro zarysowane reflektory i dobrze skrojony zderzak nadają mu powagi i obecności na drodze. Z tyłu mamy typową dla kombi funk-

cjonalność, ale ubraną w estetyczne detale: smukłe lampy LED, subtelny spojler i dużą, wygodną klapę bagażnika. Całość jest bardzo spójna, nieprzekombinowana, a przy tym z klasą. To projekt, który spokojnie wytrzyma próbę czasu.

## Przestronne i funkcjonalne wnętrze

Wnętrze Skody Superb robi bardzo dobre pierwsze wrażenie, jest przestronne, eleganckie i uporządkowane. Materiały wykończeniowe są w większości przyjemne w dotyku: górne partie deski rozdzielczej i boczki drzwi wykończono miękkimi tworzywami, a spasowanie elementów nie budzi zastrzeżeń. Całość prezentuje się solidnie, choć brakuje nieco wyrazistości, szczególnie w wersji Selection, która sprawia wrażenie nieco zbyt zachowawczej wizualnie. Brak oświetlenia ambientowego, nawet w podstawowej formie, dodatkowo podkreśla raczej użytkowy niż reprezentacyjny charakter kabiny.

Fotele są wygodne, a miejsca zarówno z przodu, jak i z tyłu jest naprawdę dużo, co od lat pozostaje jednym z największych atutów tego modelu. Zaskakujące jednak okazuje się rozwiązanie dotyczące regulacji foteli: oparcie sterowane jest elektrycznie,

natomiast sam fotel przesuwają się manualnie. To nie tyle problem, co niezrozumiała niespójność, która nie pasuje do auta tej klasy i sugeruje nie do końca przemyślane oszczędności.

Dużo więcej zastrzeżeń budzi obsługa systemu klimatyzacji. Skoda postawiła na nowoczesne pokręta tzw. smart dials, które łączą funkcje regulacji temperatury, nawiewu i podgrzewania foteli. Choć na papierze wygląda to nowoczesnie i minimalistycznie, w praktyce jest mniej intuicyjne niż klasyczne rozwiązania. Aby zmienić daną funkcję, trzeba przelocować tryby pokręta, co wymaga chwili uwagi i odciąga wzrok od drogi. To niepotrzebna komplikacja czegoś, co dotąd działało znakomicie w prostszej formie.

System multimedialny w Superbie działa płynnie, jednak wciąż ma swoje ograniczenia. Ekran dotykowy o przekątnej 10 cali jest dobrze widoczny i szybko reaguje na dotyk, ale sama obsługa wciąż wymaga nieco przyzwyczajenia. Menu jest przejrzyste, ale nie zawsze jest łatwo znaleźć wszystkie funkcje, niektóre opcje są ukryte w podmenu. Na plus przemawia integracja z Apple CarPlay i Android Auto, które działają bezprzewodowo i bezproblemowo. ▶

**Z tyłu mamy typową dla kombi funkcjonalność, ale ubraną w estetyczne detale: smukłe lampy LED, subtelny spojler i dużą, wygodną klapę bagażnika. Całość jest bardzo spójna, nieprzekombinowana, a przy tym z klasą. To projekt, który spokojnie wytrzyma próbę czasu.**



## ► **Pojemność bagażnika w wersji hybrydowej – czy to wystarczy?**

Skoda Superb czwartej generacji w wersji spalinowej oferuje imponującą pojemność bagażnika – 690 litrów, co czyni go jednym z bardziej przestronnych w swojej klasie. Po złożeniu tylnej kanapy, przestronność ta może wzrosnąć do maksymalnie 1920 litrów, oferując ogromną przestrzeń ładunkową. Wersja hybrydowa PHEV, mimo mniejszego akumulatora, ma nieco mniejszy bagażnik, oferujący pojemność na poziomie 510 litrów w standardowej konfiguracji. Po złożeniu siedzeń przestronność zwiększa się do 1770 litrów, co nadal zapewnia wystarczająco dużo miejsca na codzienne potrzeby.

Choć pojemność bagażnika w wersji hybrydowej jest mniejsza niż w tradycyjnych wersjach spalinowych, 510 litrów to wciąż bardzo dobra wartość. Szczególnie jak na wersję PHEV. Dodatkowo, nisko położony próg ładunkowy oraz szeroki otwór bagażnika sprawiają, że codzienne użytkowanie jest wygodne, a załadunek i rozładunek nie sprawiają problemów. Złożenie tylnej kanapy zwiększa uniwersalność przestrzeni bagażowej, pozwalając na przewóz większych przedmiotów. To czyni Superb PHEV praktycznym wyborem dla osób poszukujących przestronnego pojazdu hybrydowego.

## **Silnik i osiągi**

Silnik 1.5 TSI Plug-in Hybrid o mocy 204 KM i 350 Nm momentu obrotowego w Skodzie Superb czwartej generacji, w połączeniu z 6-biegową przekładnią dwusprzęgłową DSG, oferuje solidne osiągi oraz płynność jazdy. Jednak podczas szybkiego przyspieszania i przełączania się między silnikiem elektrycznym a spalinowym, może wystąpić delikatne opóźnienie w reakcji, co może być zauważalne w momentach, gdy auto nagle potrzebuje większej mocy.

## **Zasięg elektryczny i ładowanie – jak sprawdza się w praktyce?**

Jeśli chodzi o zasięg na prądzie, w warunkach drogowych, takich jak trasa ekspresowa, Superb PHEV udało mi się osiągnąć nawet 80 km. W miejskich warunkach, gdzie jazda jest mniej wymagająca, zasięg może być nieco wyższy. Wszystko dzięki baterii o pojemności 25,7 kW brutto i 19,7 kW netto. Zaletą jest też prędkość ładowania, która z WallBoxa może wynieść nawet 11 kW, a prądem stałym DC do nawet 50 kW. To sprawia, że w miastach, gdzie prędkości są mniejsze i częstsze jest hamowanie regeneracyjne, auto może przejechać więcej na samej energii elektrycznej. Po rozładowaniu baterii, zużycie paliwa



Superba PHEV w trybie tradycyjnego napędu spalinowego wynosi około 6-7 litrów na 100 km, w zależności od warunków drogowych i stylu jazdy. Jest to bardzo przyzwoity wynik jak na pojazd tej wielkości i klasy, biorąc pod uwagę, że nadal mamy do czynienia z silnikiem o pojemności 1.5 TSI, który zapewni odpowiednią dynamikę i komfort podróży.

## **Komfort jazdy i prowadzenie – plusy i minusy**

Auto zapewni komfortowe i stabilne prowadzenie, z dobrze wyważonym zawieszeniem, które skutecznie filtruje nierówności, oferując wygodę zarówno w mieście, jak i na długich trasach. Auto zachowuje się pewnie na drodze, a precyzyjny układ kierowniczy

**Skoda Superb IV PHEV to propozycja, która umiejętnie łączy klasyczne atuty tego modelu: przestronność, komfort i solidność wykonania z nowoczesnym napędem hybrydowym typu plug-in.**



czy zapewnia dobrą kontrolę w różnych warunkach. Pozytywnym aspektem jest płynność jazdy, szczególnie w trybie elektrycznym, gdzie pojazd jest cichy i komfortowy. Przy większej prędkości niestety wewnątrz wykazuje gorsze wyciszenie ze względu na opory powietrza, zwłaszcza w tylnej części kabiny.

### **Podsumowanie – czy warto wybrać Skodę Superb PHEV?**

Skoda Superb IV PHEV to propozycja, która umiejętnie łączy klasyczne atuty tego modelu: przestronność, komfort i solidność wykonania z nowoczesnym napędem hybrydowym typu plug-in. Samochód zachowuje wysoką kulturę pracy i oferuje dużą ilość miejsca dla pasażerów, a także dobrze przemyślany,

intuicyjny system multimedialny. Jednym z największych atutów tej wersji jest ponadprzeciętny zasięg na samym napędzie elektrycznym. W praktyce okazuje się zauważalnie lepszy niż u wielu konkurentów w segmencie co czyni ją bardziej uniwersalną i mniej zależną od częstego ładowania. Auto dobrze radzi sobie w ruchu miejskim i na krótkich trasach, a hybrydowy układ napędowy zapewnia płynną jazdę i sensowną dynamikę. Przy bardziej zdecydowanym przyspieszaniu czy przy pełnym obciążeniu czuć jednak pewną ociężałość, a skrzynia biegów bywa chwilami niezdecydowana. Minusem może być też nieco ograniczona pojemność bagażnika względem wersji spalinowej, co wynika z umiejscowienia baterii. ■

# Yangshuo:

## kraina wapiennych ostańców

Moon-hill

Sebastian Janiszewski

Podczas gdy tradycyjne szlaki na Wschód stają się coraz bardziej skomplikowane przez sytuację na Bliskim Wschodzie, jeden kierunek pozostaje niezawodny. Chińscy przewoźnicy, korzystając z północnego korytarza niemal na wyłączność, oferują aktualnie najszybszą drogę do Azji Wschodniej i Południowo-Wschodniej. Ruszyłem tym szlakiem, aby sprawdzić, zapierające dech w piersiach krajobrazy Chin.

**P**rawdziwe serce regionu bije półtorej godzinny drogi na południe od Guilin. Yangshuo to fascynujące miejsce paradoksów - z jednej strony oferuje luksusowe hotele z widokiem na pionowe wapienne ściany, z drugiej - futurystyczny zgiełk, gdzie wieczorne niebo przecinają lasery z pobliskich klubów.

Sercem miasta jest legendarna West Street, licząca ponad 1400 lat arteria-labirynt, w którym warto się zagubić. Wieczorem, gdy neony odbijają się w wilgotnej kostce, ulica zamienia się w spektakl świateł i dźwięków. To tutaj historia miesza się z nowocze-

сноścią: obok chińskich turystów w tradycyjnych strojach maszerują przebierańcy, a zapach słodkich kwiatów osmantusa miesza się z intensywnym aromatem chińskich smaków.

### Smaki Yangshuo: czego trzeba spróbować?

Kuchnia tego regionu to przygoda sama w sobie. Spacerując po West Street, koniecznie zwróćcie uwagę na: rybę w piwie - flagowe danie regionu. Ryba jest duszona w gęstym sosie z pomidorami i papryką. To smak, którego nie podrobi żadna inna część Chin. Innym znanym przysmakiem jest ryż w bambusie - du-



szone ziarna w świeżych pędach bambusa nasycają się delikatnym, leśnym aromatem i dymem. Na koniec małe rzeczne krewetki, chrupiące i smażone w całości skorupiaki, będące lokalną alternatywą dla chipsów.

Yangshuo, choć z małej wioski zmieniło się w tętniący kurort, wciąż zachowuje swój magnetyzm. To idealna baza wypadowa, by poczuć energię nowoczesnych Chin, nie tracąc z oczu ich antycznych korzeni.

#### Atrakcje w okolicy Yangshuo

Na horyzoncie krainy jest wiele skalnych ostańców, ale jeden z nich jest naprawdę wyjątkowy, ponieważ w środku ma ogromną... dziurkę. Moon Hill - ta ikoniczna formacja skalna z naturalnym otworem, to symbol całego regionu. Choć u podnóża czekają tarasy widokowe dla mniej aktywnych, prawdziwa satysfakcja zaczyna się na szlaku, gdzie ponad 800 stopni prowadzi pod sam „księżycowy łuk”. Moon Hill to także światowa mekka wspinaczki sportowej. Pionowe ściany oferują setki dróg o każdym stopniu trudności, w tym legendarne linie, które przyciągają profesjonalistów z całego globu.

Po trudach wspinaczki czas na zmianę tempa. Wchodząc na bambusową tratwę, zostawiamy za sobą hałas cywilizacji.

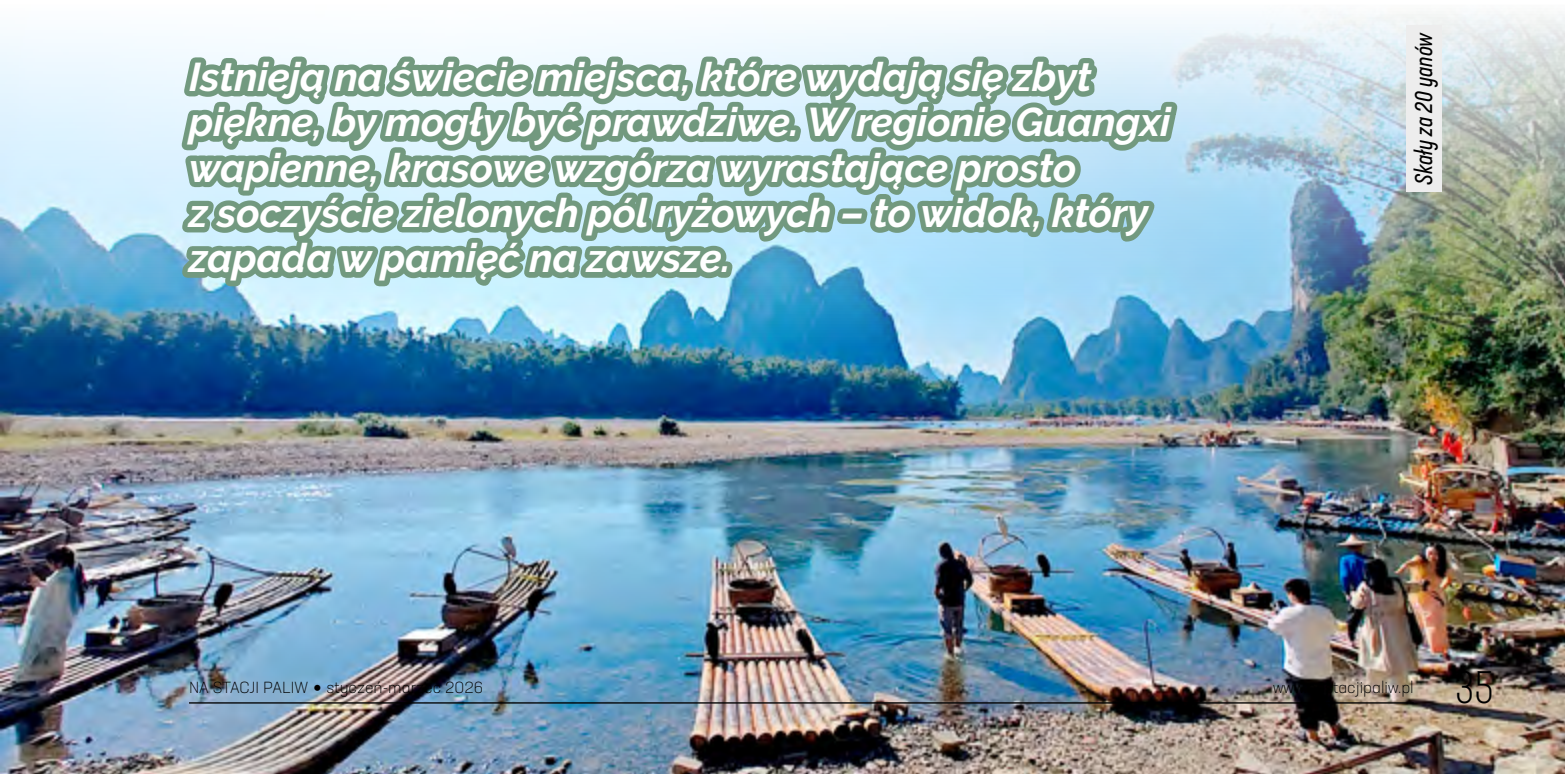
Flisak, odpycha się długim kijem od dna, prowadząc tratwę przez katarakty i spokojne rozlewiska rzeki Yulong. Po obu stronach można zobaczyć pola ryżowe, rolników w charakterystycznych stożkowych kapeluszach oraz bawoły wodne, leniwie chłodzące się w rzece. Jedynym dźwiękiem, jaki słychać, jest miarowy plusk bambusowego kija o dno i śpiew ptaków. To idealna opcja na upalne popołudnie.

To obrazek żywcem wyjęty z rycin sprzed tysiąca lat. Cisza, którą przerywa jedynie plusk wody, pozwala zrozumieć, dlaczego ten krajobraz inspirował chińskich poetów i mędrców przez stulecia.

#### Xingping: krajobraz wart 20 juanów

Zaledwie kilkadziesiąt minut drogi od Yangshuo leży Xingping - miejsce, w którym rzeka Li wykonuje najbardziej spektakularny taniec, a wapienne wzgórza przybierają fantazyjne kształty. ▶

***Istnieją na świecie miejsca, które wydają się zbyt piękne, by mogły być prawdziwe. W regionie Guangxi wapienne, krasowe wzgórza wyrastające prosto z soczyście zielonych pól ryżowych – to widok, który zapada w pamięć na zawsze.***



Skaly za 20 juanów

- ▶ Na wycieczkę warto zabrać banknot o nominale 20 juanów, bo właśnie ta panorama zdobi jego rewers. Do specjalnego punktu widokowego trzeba dojść na piechotę – to spacer na około 10 minut. Na brzegu rzeki można porównać banknot z rzeczywistością. Wrażenie jest piorunujące – natura nie potrzebuje tu żadnego retuszu.

### Rybacy z kormoranami i stare miasto

Xingping to jedno z ostatnich miejsc, gdzie można zobaczyć tradycyjne łowiectwo z pomocą kormoranów. Choć dziś jest to głównie spektakl dla fotografów, widok rybaka na bambusowej tratwie pozostaje jednym z najbardziej ikonicznych obrazów Chin. To żywy pomnik czasów, gdy człowiek i zwierzęta żyli w pełnej symbiozie z rzeką.

Po seansie nad wodą warto zagłębić się w stare miasto, gdzie labirynt wąskich alejek z szarej cegły i dachów o charakterystycznych, zadartych ku górze rogach skrywa liczne sklepy z ręcznie wyrabianymi pamiątkami. Polecam kupić wysokiej klasy jaśminową herbatę, pakowaną w ozdobne puszki prosto z lokalnych plantacji.

### Dwa Kółka i bambusowa tratwa

Największym błędem podróżnika w Yangshuo jest zwiedzanie regionu w klimatyzowanym autokarze. Yangshuo trzeba poczuć wszystkimi zmysłami, najlepiej z perspektywy rowerowego siodła, a prowincja Guangxi jest idealna do niespiesznej eksploracji.

Wypożyczalnie rowerów znajdują się na każdym rogu, a koszt to zazwyczaj symboliczne kwoty. Dla wygody można o nie zapytać w hotelu – na pewno załatwią je specjalnie dla was, ale będzie nieco drożej.

Najczęściej trasy rowerowe prowadzą przez groble i pola ryżowe, gdzie życie toczy się rytmem wyznaczonym przez pory roku. Po drodze można zobaczyć stare mosty lub małe świątynie, ukryte między krasowymi wzgórzami, o których nie wspominają masowe przewodniki.

### Guilin: brama do rajskiej krainy

Warto na chwilę zajrzeć również do stolicy regionu – Guilin. Wyobraźcie sobie nowoczesną metropolię, w której zamiast drapaczy chmur w centrum, wyrastają wapienne ostańce.



Pola ryżowe



Co warto tam zobaczyć? Skałę Słonia (Elephant Trunk Hill) niekwestionowany symbol miasta. Ta niezwykła skała do złudzenia przypomina olbrzymiego słonia pijącego wodę z rzeki Li. Ponadto Żółtą i Srebrną Pagodę, obie położone nad jeziorem Banyan.

W Guilin po raz pierwszy poczujecie, że trafiliście do innego świata – miejsca, gdzie nowoczesna infrastruktura pokornie omija cuda natury sprzed milionów lat.

### Jak ogarnąć Chiny bez stresu?

Podróżowanie po Chinach to czysta przyjemność, pod warunkiem, że znacie kilka trików. Tutaj smartfon jest ważniejszy niż portfel, a dzięki aplikacji DiDi podróżowanie między Yangshuo i Xingping jest banalnie proste.

Aplikacja DiDi to absolutny must-have. Zamawiając samochód aplikacja automatycznie tłumaczy czat z kierowcą. Ceny są bardzo przystępne – kurs z Yangshuo do Xingping (ok. 35-40 km) to koszt 50-70 juanów (25-35 zł).



Chiński sklep

Na dalszych dystansach bardziej opłaca się jeździć pociągiem niż latać samolotami. Kolej dużych prędkości zmieniła sposób podróżowania nie tylko pomiędzy wielkimi metropoliami Chin, ale również ułatwia szybkie dotarcie na typowo rolniczą prowincję.

Chinach jest największa i jedna z najnowocześniejszych sieci szybkich pociągów na świecie, która nie tylko skraca dystanse, ale też otwiera nowe możliwości rozwoju turystyki i lokalnych społeczności.

Pierwsze szybkie pociągi ruszyły w 2008 roku na trasie Pekin-Tianjin. Od tego czasu sieć rozrosła się do ponad 42 000 km, czyniąc Chiny liderem w tej dziedzinie. Do 2035 roku planuje się zwiększenie długości sieci do 70 000 km.

### Rodzaje pociągów i biletów

W pociągach są trzy rodzaje klas: pierwsza z czterema fotelami w rzędzie, ekonomiczna z pięcioma fotelami w rzędzie oraz business z bardzo komfortowymi

szerokimi fotelami - ta akurat w pociągu do Guilin nie była dostępna.

Za przejazd 500 km (trwający niewiele ponad dwie godziny), w klasie biznes trzeba zapłacić ok. 300 zł za jedną osobę. Za klasę pierwszą - w zależności od standardu pociągu - od 112 do 160 zł. W drugiej klasie zapłacimy od 70 do 100 zł. W tej samej cenie są również bilety bez gwarantowanego miejsca.

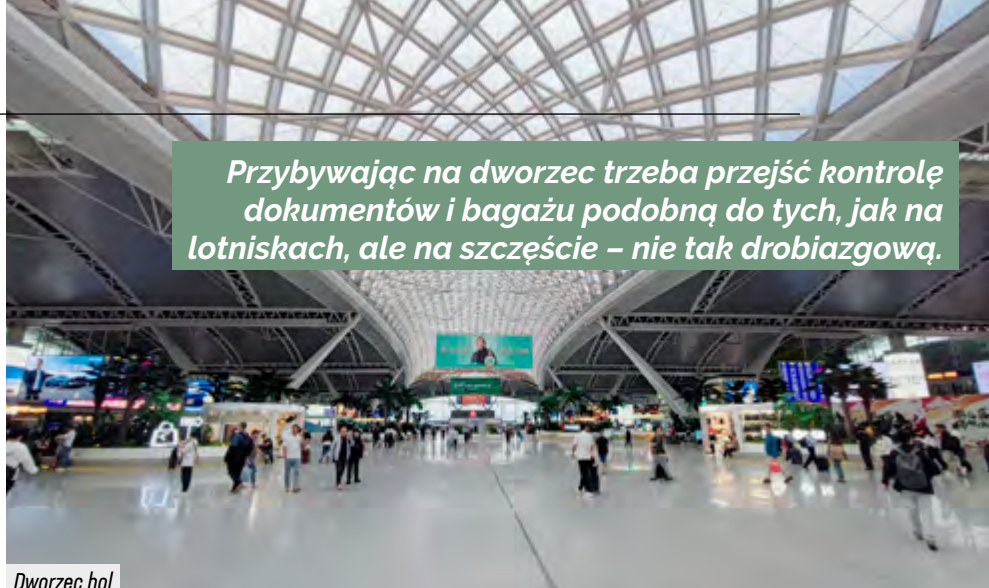
W zależności od typu pociągu i wybranej klasy cena może się różnić diametralnie, jednak w moim przypadku różnica pomiędzy pierwszą klasą i ekonomiczną nie była tak wysoka.

### Jak kupić bilety?

Schody zaczynają się przy zakupie biletów. Nie da się ich nabyć w automacie na dworcu kolejowym, bo żądają one podania numeru chińskiej karty ID. Natomiast bez problemu można je kupić przez internet, również na oficjalnej stronie, która od niedawna jest w wersji angielskiej. ▶



Dworzec perony



Dworzec hol

*Przybywając na dworzec trzeba przejść kontrolę dokumentów i bagażu podobną do tych, jak na lotniskach, ale na szczęście – nie tak drobiazgową.*

- Bilety zakupione na <https://www.12306.cn/en> są bez prowizji, ale nawigowanie może być nieco uciążliwe z uwagi, na dużą ilość chińskich znaków i małą czcionkę. Bilety można kupić z wyprzedzeniem dwóch tygodni, a przy cenach często podawane są rabaty i liczba dostępnych miejsc. Do zakupu biletów trzeba założyć konto i podać nr paszportu.

Polecam zainteresować się również aplikacją Trip.com, bo została przystosowana do zakupów w języku polskim. Tutaj można bilety rezerwować z dużym wyprzedzeniem, ale i tak zostaną one zakupione dopiero po otwarciu sprzedaży, do tego zapłacimy prowizję. Jest jeden plus, bo oddając kontrolę nad zakupem pośrednikowi nie musimy się marwić pilnowaniem terminu. Bilety można zakupić również w aplikacjach Alipay lub WeChat.

Jeśli planujecie podróże kolejami po Chinach, to polecam kupić lub zarezerwować bilety z większym wyprzedzeniem, bo te szybko schodzą, zwłaszcza na drugą klasę.

Biletów nie drukuje się w formie papierowej oraz nie wydaje kodów QR. Dlaczego? Chiński system kolejowy działa na zasadach podobnych do lotów komercyjnych – czyli wszystko odbywa się na podstawie informacji elektronicznej przypisanej do naszego numeru paszportu.

### Procedury na dworcach

Przy wejściu do kontroli okazuje się paszport, a później jeszcze przy wejściu na peron. Biletów podczas przejazdu nikt nie sprawdzał, ale w sumie po co, jak na peron mogą wejść tylko uprawnieni podróżni.

Przybywając na dworzec trzeba przejść kontrolę dokumentów i bagażu podobną do tych, jak na lot-



niskach, ale na szczęście – nie tak drobiazgową. Należy pamiętać, że wejście na peron możliwe jest najszybciej 15 minut przed przyjazdem pociągu, ponieważ ruch na peronach jest naprawdę duży i co chwilę zatrzymują się przy nim pociągi.

Po przyjeździe do stacji docelowej wychodzimy z pociągu zanim na peron wejdą podróżni, który odjadą nim dalej. Dzięki temu wymiana pasażerów jest szybka i bezproblemowa.

Obsługa peronu kieruje wysiadających do wyjścia prowadzącego od razu poza teren stacji kolejowej, gdzie najczęściej znajdują się dworzec autobusowy lub przystanek taxi, a w dużych miastach może być specjalny tunel do stacji metra.

To w sumie wszystko, co trzeba wiedzieć wybierając się w podróż kolejną. Zaletą nad pociągiem często jest uproszczona procedura wejścia na pokład, bo jeśli chodzi o czas podróży – może być porównywalny z samolotem.



- 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!**