

Na Stacji Paliw

Nr 2 (11) | kwiecień-czerwiec 2018



TEMAT NUMERU

ZATRUDNIENIE NA STACJI PALIW

Dostępność pracowników to coraz większy problem

Stacja przyjazna niepełnosprawnym
Jakie wymogi powinny być spełnione?

BUSINESS SPEED DATING

Dobry interes w zaledwie 5 minut



**ZOSTAŃMY
PARTNERAMI
W BIZNESIE
RAZEM MOŻEMY WIĘCEJ**

www.huzar.eu

Zapraszamy do **WSPÓŁPRACY**
prywatnych właścicieli stacji paliw.

POLSKIE STACJE PALIW HUZAR TO:

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



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

JESTEŚMY DO TWOJEJ DYSPOZYCJI!

Od redaktora

Nowory numer Magazynu Branżowych Inspiracji „NA STACJI PALIW” to tytuł, który na polskim rynku paliw zaczyna zdobywać coraz większe uznanie. Czytelnicy kwartalnika z pewnością z radością powitają zatem rozszerzenie naszej propozycji – chcemy, aby poza tematami stricte branżowymi lektura „NSP” stanowiła także sympatyczną rozrywkę i odskocznik od wyłącznie aktualnych problemów. Dlatego od niniejszego numeru inaugurujemy specjalne rubryki dotyczące podróży i motoryzacji, które stanowić mogą z pewnością inspirację – choć niekoniecznie branżową – i tym samym służyć będą pożytkowi czytelników. Nie boimy się także spojrzeć na branżę w krzywym zwierciadle – dlatego wprowadzamy na nasze łamy satyryczny, obrazkowy komentarz do paliwowej rzeczywistości.

Nie tracimy jednak z oczu naszego głównego celu – staramy się bacznie przyglądać branży paliwowej w naszym kraju i dlatego w niniejszym numerze tematem otwierającym będą kwestie pracy na stacji paliw. Temat ten omawiają dla nas specjaliści i z praktycznego punktu widzenia komentują uczestnicy rynku. Chcemy zachęcić także do lektury tekstów prawników, którzy w wielu istotnych kwestiach są w stanie doradzić naszym czytelnikom. Liczymy, że nowa rozszerzona formuła „NSP” znajdzie w Państwa oczach uznanie i zachęci do kontaktu z nami w zakresie interesujących Państwa wątków i tematów. Życzymy miłej lektury naszego magazynu!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Spis treści

WYDARZENIA Newsy z rynku	4-5
TEMAT NUMERU Dostępność pracowników to coraz większy problem	6-8
TEMAT NUMERU Stacje paliw na rynku pracy	9
TEMAT NUMERU Circle K Polska: Pracownicy i rebranding	10
TWOJA STACJA Umyj i wysprzątaj samochód nie tylko na wiosnę	12-14
TWOJA STACJA Stacja przyjazna niepełnosprawnym	16-19
TARGI PALIWOWE O franchisingu w branży paliwowej od A do Z	20
RYNEK PALIWOWY Dobry interes w zaledwie 5 minut!	25-26
ARTYKUŁ SPONSOROWANY Moya nie zwalnia ani na chwilę	28
PRAWNIK RADZI Kodeks pracy – zmiany, których nie będzie	29-30
PRAWNIK RADZI Czym jest i kogo może dotyczyć konfiskata rozszerzona	32-34
ARTYKUŁ SPONSOROWANY Czym jest AVIA	36
MOTORYZACJA Honda Jazz Dynamic w końcu przestaje być nudna	37-38
PODRÓŻE Spacer pod arkadami	39-40
CO SĄDZĘ... Felieton o rezultatach prac nad zabezpieczeniem firm przed odpowiedzialnością za podatek VAT	41-42

Na Stacji Paliw

MAGAZYN
BRANŻOWYCH
INSPIRACJI

Nr 2 (11) 2018

Wydawca:

Information Market S.A.
ul. Legnicka 46a/10
53-674 Wrocław
tel.: +48 71 787 69 70
fax: +48 71 787 69 96
redakcja@nastacjipaliw.pl

Redaguje zespół w składzie:

Jakub Bogucki – Redaktor Naczelny
Szymon Araszkiewicz
Gabriela Kozan
Grzegorz Maziak
Magdalena Robak

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

Newsy z rynku



ORLEN PRZYJAZNY CYKLISTOM

W Warszawie ma powstać 10 punktów systemu Veturilo, które znajdą się przy stacjach koncernu i jego siedzibie przy ul. Bielańskiej. Według informacji – system Veturilo ma w planach uruchomienie również pierwszej w Polsce stacji rowerów elektrycznych. Łącznie do systemu Veturilo ma być włączonych 100 standardowych i 10 elektrycznych jednośladów. Tego typu rozwiązanie będzie w pełni kompatybilne z istniejącym systemem roweru publicznego. Dzięki temu nie stanowi problemu oddanie roweru na dowolnych stacjach na terenie miasta.



PERSKA ROPA W POLSKIM BAKU

Do rafinerii PKN Orlen trafić ma dostawa irańskiej ropy. Ładunek to 130 tys. ton ropy naftowej, a jej dostawa realizowana jest za pomocą największego tankowca, płynącego bez konieczności przeładunku z Iranu do Polski przez Morze Śródziemne. Zdaniem władz PKN Orlen jednym z priorytetów działania jest dywersyfikacja dostaw surowca. Według wcześniejszych informacji testy produkcyjne na bazie dotychczasowych dostaw ropy irańskiej dały zadowalające wyniki efektywności. Orlen wcześniej decydował się także na przerabianie ropy z Iraku, Azerbejdżanu, Kazachstanu czy Norwegii.

AVIA URUCHOMIŁA 20 STACJĘ I URUCHAMIA KOLEJNE

Pod koniec marca do sieci AVIA dołączyła stacja w Damiętach, (woj. mazowieckie) – dwudziesty obiekt pod tą marką. Stacja przystosowana jest do obsługi ciężarówek i posiada sześć stanowisk do tankowania głównych paliw, a także sklep i gastronomię. Stacja ma także dołączyć do programu Tankuj24 oraz uruchomić sprzedaż paliwa za pomocą kart UTA i DKV. W momencie przygotowywania numeru sieć liczy już 22 obiekty – w Częstochowie, przy ul. Dębowej, w dzielnicy Zawodzie Unimot otworzył trzecią własną stację paliw, także opatrzoną szyldem AVIA.



MOBILNY KASJER NA STACJI

Orlen zdecydował się na wprowadzenie na swoich stacjach mobilnych kasjerów, którzy przyjmą opłatę za tankowanie bezpośrednio na podjeździe. Chodzi tutaj o projekt nowego sposobu płatności pod nazwą „Mobilny kasjer na podjeździe”. Dla usprawnienia obsługi i rozładowania kolejek na stacjach pracownicy firmy zostali wyposażeni w przenośne terminale. Według informacji PKN Orlen w nowym rozwiązaniu płatność możliwa jest w formie bezgotówkowej oraz kartami flotowymi PKN Orlen i flot obcych. Projekt nie będzie dotyczyć wszystkich obiektów sieci, ale jedynie wybranych, zwłaszcza ma tutaj chodzić o lokalizacje przy autostradach i drogach szybkiego ruchu.



PROJEKT, KTÓRY ZMIENI POLSKI RYNEK

Ostatnie tygodnie to czas, w którym wiele mówi się o przejęciu Lotosu przez Orlen. Z pewnością tego rodzaju transakcja zmieniłaby obraz polskiego rynku paliwowego w każdym jego segmencie. Niedawno w komentarzu dla PAP PKN Orlen potwierdził, że jego kluczowym projektem jest przejęcie Grupy Lotos. Wśród innych koncepcji Orlen wysoko w priorytetach inwestycyjnych są plany rozwoju sektora petrochemii oraz farmy wiatrowe na Bałtyku. Na temat ostatecznego kształtu transakcji zw. z przejęciem Lotosu trzeba jeszcze poczekać.



WALKA O OPŁATĘ EMISYJNĄ

Nowy podatek w cenie paliwa rozpala gorące dyskusje w ostatnim czasie – chodzi o aktualnie procedowane wprowadzenie opłaty emisyjnej, która mogłaby stanowić narzędzie finansowania projektów związanych m.in. z rozwojem elektromobilności w Polsce. Inicjatorzy koncepcji twierdzą, że tego rodzaju rozwiązanie nie wpłynie na kształt cen detalicznych na stacjach i koszt ten miałby spaść na producentów paliw, czy importerów sprowadzających paliwo do Polski z państw spoza UE.

Paliwa z uśmiechem

rys. Mariusz Sopyłło



Dostępność pracowników to coraz większy problem

O ROZWOJU FIRMY POLMAX I WPŁYWIE SYTUACJI NA RYNKU NA ZARZĄDZANIE SIECIĄ STACJI PALIW W ROZMOWIE Z REDAKCJĄ NA STACJI PALIW OPOWIADA KRZYSZTOF WYSOCKI, DYREKTOR DS. SIECI STACJI PALIW W POLMAX S.A. S.K.A.

Na Stacji Paliw: POLMAX od lat buduje w regionie swoją markę, ale należące do Państwa stacje działają też na zasadzie franczyzy. Taki model działania to celowa dywersyfikacja ryzyka?

Krzysztof Wysocki: POLMAX funkcjonuje na rynku paliw ponad 25 lat i w tym okresie byliśmy związani z Lotosem, współpracowaliśmy też z PKN Orlen, a jeszcze wcześniej z Petrochemią Płock. Rozwijaliśmy też działalność stacji własnych. Aktualnie w naszej sieci mamy 11 stacji pod marką własną POLMAX i dwie stacje Lotos we franczyzie – jedna w Boczowie wybudowana od podstaw działa w formacie premium, a druga to Lotos Optima. Współpraca z koncernami pozwala nam zwiększyć liczbę klientów, bo docieramy także do tej grupy, która preferuje znane ogólnopolskie marki.

Czy jest duża różnica w zarządzaniu stacjami własnymi i franczyzowymi, czy któryś model sprawdza się lepiej?

Jeśli chodzi o podstawowe kwestie, takie jak jakość oferowanych produktów, warunki zapewnione klientom na

stacji, utrzymanie czystości to nie ma tu istotnych różnic. Taki sam wysoki poziom utrzymujemy na stacji Lotosu, która jest audytowana przez koncern, jak i na własnych obiektach.

Stacje POLMAX są zlokalizowane w zachodniej części Polski, często przy granicy z Niemcami. Czy nastawiają się Państwo głównie na obsługę ruchu ciężarowego?

W naszej sieci mamy stacje o charakterze miejskim i obiekty położone przy drogach tranzytowych. Na tych drugich faktycznie mamy duży ruch transportu ciężarowego. Dobrym przykładem jest tu nasza stacja w Boczowie, która funkcjonuje już od niemal 20 lat. W tym okresie obiekt został rozbudowany m.in. o hotel i market, centrum serwisowe z myjnią dla samochodów ciężarowych. Staramy się stworzyć na nim kompleksowe warunki do obsługi ruchu turystycznego i ciężarowego i chyba nieźle nam to wychodzi. Kiedyś przy okazji świątecznych ograniczeń w ruchu dla ciężkiego transportu policzyliśmy ile ciężarówek mogą pomieścić na parkingach nasze stacje w Boczowie, zlokalizowane po obu stronach drogi. Doliczyliśmy się ponad 800 pojazdów.

Od kilku lat liczba stacji POLMAX jest mniej więcej stała, nie myślą Państwo o dalszym rozwoju na detalicznym rynku paliw?

Trzy lata temu do sieci dołączyły stacje w Gryfinie i w Szczecinie i od tego czasu liczba obiektów się nie zmienia. Rozważamy oczywiście różne opcje rozwoju – mamy na przykład oferty od przedsiębiorców, którzy mają stacje paliw i chcieliby prowadzić działalność pod marką POLMAX, takiego modelu także nie wykluczamy, ale działamy bez pośpiechu. W ubiegłym roku na rynku pojawiło się sporo ofert sprzedaży stacji paliw lub przejścia pod inny brand, ale ostrożnie podchodzimy do takich propozycji i analizujemy je bardzo wnikliwie.

Powodem do obaw mogą być nowe przepisy dotyczące konfiskaty rozszerzonej?

To jeden z czynników, który powoduje, że nie podejmujemy pochopnie tego typu decyzji.

W oficjalnych statystykach notowany jest dynamiczny wzrost konsumpcji paliw. Czy z perspektywy firmy oferującej paliwo do klienta ostatecznego



także widać wyraźną poprawę sprzedaży?

Obserwujemy lekki wzrost sprzedaży, ale nie jest to na pewno skala taka, jak podaje się w mediach. Lepsze wyniki sprzedaży cieszą, ale niestety notujemy też spadek marży.

Czyli u Państwa potwierdza się to, że w ostatnich miesiącach na sprzedaży paliw nie zarabia się zbyt wiele?

To prawda, marże są na bardzo niskim poziomie. Potwierdza się ta często powtarzana opinia, że sprzedaż paliw przestała być głównym źródłem zarobku na stacji. Dlatego kładziemy nacisk na sklepy, na strefy przykasowe i w szczególności na gastronomię.

W tym roku w życie weszły przepisy ograniczające handel w niedzielę. Jak ocenia Pan wpływ tych zmian na funkcjonowanie stacji paliw po kilku pierwszych tygodniach z wolną od handlu niedzielą?

Widać wpływ tych zmian na sprzedaż, szczególnie w stacjach zlokalizowanych w mieście. Pierwsze weekendy z wolną od handlu niedzielą i dobrą pogodą przyniosły w nich zauważalny wzrost obrotów w sklepie. W przypadku naszej stacji w Słubicach w porównaniu ze zwykłym dniem sięgał on nawet 100 proc. Ale to raczej wyjątek. W pozostałych lokalizacjach sprzedaż też rośnie, ale nie tak wyraźnie – w granicach 20 proc.

Czy przygotowali Państwo jakieś zmiany w ofercie pozapaliwowej w związku z ograniczeniami w handlu?

Nie wprowadziliśmy specjalnych zmian w ofercie sieci w związku z zakazem handlu w niedzielę. Na półkach pojawiają się sezonowe produkty, ale nie ma to związku ze zmianami w przepisach. Nasze działania dostosowujemy do lokalnej specyfiki danej stacji. Są miejsca, gdzie w bezpośredniej okolicy naszej stacji są małe sklepy pracujące w wolne niedziele i tam ludzie raczej nie przyjdą po zakupy na stację. W lokalizacjach, gdzie takiej konkurencji nie ma, trochę poszerzamy asortyment.

Planują Państwo jakieś inne nowości dla klientów?

Tak, będziemy uruchamiać punkty do ładowania samochodów elektrycznych. Na początek na stacjach przy trasach tranzytowych. Jest szansa, że pierwsze ładowarki będą dostępne jeszcze w tym roku.

Firma POLMAX chce zarabiać na sprzedaży prądu kierowcom?

Na teraz nie mamy takich planów. To ma być dodatkowa usługa, czynnik zachęcający klienta do tego, aby zatrzymał się na naszej stacji, zjadł obiad w restauracji czy został na noc w hotelu.

Bezrobocie w Polsce jest rekordowo niskie, według marcowych statystyk wynosiło

jedynie 6,6 proc. Jak dużym problemem dla detalicznego rynku paliw są zmiany zachodzące na rynku pracy?

Dostępność pracowników stanowi coraz większy problem, a w naszym regionie sytuację dodatkowo komplikuje bliskość niemieckiej granicy. Na razie nie wpływa to jeszcze w poważniejszy sposób na bieżące funkcjonowanie sieci i nie ma zagrożenie dla ciągłości pracy naszych obiektów. Jeśli w jakiejś lokalizacji mamy chwilowo problemy kadrowe, to stosujemy mechanizm przesunięcia pracownika. Takie sytuacje zdarzają się od czasu do czasu, ale zdarzały się już też kilka lat temu, kiedy bezrobocie nie było tak niskie.

Ile osób pracuje na stacjach zarządzanych przez POLMAX?

W sumie na naszych 13 stacjach zatrudniamy ponad 140 osób.

A jak wygląda u Państwa w sieci rotacja pracowników? Czy w ostatnim czasie rośnie?

POLMAX funkcjonuje na lokalnym rynku od ponad 25 lat między innymi dzięki temu, że mamy sprawdzoną, wyszkoloną i lojalną kadrę. Doceniamy ludzi, którzy z nami pracują i na dużej części stacji mamy stałą obsadę pracowników. Rotacja jest tam minimalna i sięga może 10 proc. w skali roku. Większy problem jest w obiektach zlokalizowanych w pasie przygranicznym, gdzie 15 km dalej po drugiej stronie Odry wynagrodzenie jest znacząco wyższe. Widać to szczególnie po młodszych pracownikach, któ-



► rzy w mniejszym stopniu czują się związani z firmą i potrafią z dnia na dzień poinformować, że rezygnują z pracy, bo znaleźli zatrudnienie w innym miejscu. Sporą rotację mamy też na stacji franczyzowej. Wynika to między innymi z wymagań i systemu premiowania pracowników ze strony koncernu – ludzie nie zawsze stawiają czoła realizacji zakresu wymaganych obowiązków.

Jak przebiega proces rekrutacji? Czy poszukiwania pracowników trwają dłużej niż 2-3 lata temu i czy stacja paliw może być dzisiaj atrakcyjnym miejscem pracy?

Proces rekrutacji trwa zdecydowanie dłużej. Zainteresowanie pracą na stacjach paliw co prawda cały czas jest, ale często zgłaszają się do nas ludzie, którzy nie mają odpowiednich kwalifikacji. Praca na stacji to przede wszystkim kontakt z klientem i trzeba mieć do tego predyspozycje.

Co poza sytuacją na rynku pracy komplikuje dzisiaj życie operatorom detalicznego rynku paliw?

Wspomniana wcześniej niska marża na pewno stanowi duży problem. Skala nieuczciwej konkurencji jest dzisiaj

zdecydowanie mniejsza, ale pozostały przyzwyczajenia kupujących, którzy oczekują ceny spot minus rabat. Niestety są firmy, które aby za wszelką cenę utrzymać klienta, sprzedają paliwo właściwie w cenie zakupu, licząc na to, że w niedalekiej przyszłości sytu-

acja się poprawi. Prowadzenia biznesu nie ułatwia też ciągła zmiana przepisów i związana z nią dodatkowa praca – dobrym przykładem jest wprowadzenie systemu SENT, które wiązało się z zatrudnieniem dodatkowych ludzi do jego obsługi.



Stacje paliw na rynku pracy

Jak wygląda rynek pracy dla zainteresowanych zatrudnieniem na stacjach paliw?

NA TEMAT WYMAGAŃ STAWIANYCH PRACOWNIKOM I SPOSOBU REKRUTOWANIA NOWYCH ADEPTÓW PALIWOWEGO FACHU ROZMAWIAMY Z ALEKSANDRĄ WESOŁOWSKĄ, KOORDYNATOREM DS. KOMUNIKACJI I PR W PRACA.PL

Jak wygląda poszukiwanie pracowników dla stacji paliw (wymagania, szkolenia)?

Analiza ogłoszeń na Praca.pl pokazuje, że są one publikowane pod brandem konkretnych stacji paliw, natomiast cały proces rekrutacji przeprowadza kierownik konkretnej stacji, posiadający własną działalność gospodarczą. Wszystkie przesłane CV trafiają więc do kierownika, który na swoje barki bierze ciężar wyboru odpowiedniego kandydata. Najczęściej pojawiają się oczywiście ogłoszenia na stanowiska związane z obsługą klienta. Kierowane są one do ludzi młodych, którzy stawiają pierwsze kroki na ścieżce kariery zawodowej i są nastawieni na zdobywanie doświadczenia w obsłudze klienta i pracy z ludźmi. Stacje paliw oferują elastyczne godziny pracy i możliwość łączenia pracy z nauką, co daje możliwość podjęcia pracy przez studentów.

Jakie zarobki mogą dotyczyć takich pracowników?

Jeśli chodzi o pracowników obsługi klienta, to ze względu na to, że wymagania nie są zbyt wysokie (nie trzeba mieć doświadczenia ani ukończonych studiów) zarobki również nie należą do najwyższych.

Według raportu płacowego serwisu wynagrodzenia.pl kierownik stacji paliw może liczyć na pensję około 5000 zł brutto. Niższe stanowiska z pewnością są niżej wynagradzane. Natomiast w przypadku stanowisk nie dotyczących bezpośrednio pracy na stacji, często poszukiwani są specjaliści

z wąskimi specjalizacjami, a takie stanowiska są coraz lepiej wynagradzane.

Czy firmy często poszukują takich pracowników?

Coraz częściej, ponieważ branżę paliwową, podobnie jak inne branże, dotyczą trudności ze znalezieniem pracowników obsługi klienta. Ten obszar zawodowy głównie zasilają ludzie młodzi, którzy z kolei coraz częściej i chętniej zmieniają pracę.

Czy praca na stacjach wiąże się z jakimiś szczególnymi problemami z zakresu prawa pracy (nietypowy wymiar godzin, środowisko niebezpieczne)?

Praca na stacji paliw przeważnie odbywa się w systemie zmianowym, jedna zmiana to z reguły 12 godzin.

Zdecydowanie praca na stacji paliw wiąże się z szeregiem zagrożeń. Na pracodawcy spoczywa obowiązek zidentyfikowania ich oraz poinformowania i przeszkolenia pracownika (zakres bhp).

Jakiego rodzaju pracownicy są najczęściej poszukiwani przez operatorów stacji?

Z analizy ogłoszeń zamieszczonych na Praca.pl wynika, że stacje paliw najczęściej poszukują właśnie pracowników obsługi klienta – kasjerów. Tego typu ogłoszenia stanowią około 36% ogółu ogłoszeń zamieszczanych przez stacje paliw.

Oczywiście pojawiają się też ogłoszenia nie związane bezpośrednio z obsługą samej stacji. Firmy szukają rów-



niez specjalistów (ok. 33% ogłoszeń) w biurach informatyki, w działach badań, rozwoju i nowych technologii, w kadrach i płacach, kosztorysantów, a także inżynierów (ok. 14%) produkcji oraz kadry menedżerskiej (ok. 7%).

Czy jest tutaj miejsce dla pracowników tymczasowych – jeśli tak – jakie korzyści dla zatrudniającego może to dawać?

To z pewnością zależy od położenia stacji. Stacje paliw znajdujące się przy autostradzie A1 czy w miejscowościach nadmorskich latem mogą potrzebować dodatkowych rąk do pracy. W związku z tym mogą zatrudniać pracowników tymczasowych. Natomiast stacja położona w centrum dużego miasta nie powinna być czuła na sezonowość. ■

Circle K Polska: pracownicy i rebranding

O ZAANGAŻOWANIU PRACOWNIKÓW W REBRANDING SIECI OPowie RAFAŁ DROŹDZIAK,
DYREKTOR MARKETINGU I KOMUNIKACJI CIRCLE K POLSKA

Zmiana nazwy całej sieci stacji paliw to długotrwały, ale też bardzo złożony proces obejmujący wiele różnych obszarów. W przypadku Circle K rebranding był dużym wyzwaniem o tyle, że Polacy zdążyli się przyzwyczaić do firmy Statoil. Cały proces zmiany logotypów na stacjach odbywał się sukcesywnie przez 12 miesięcy, obejmując kolejne regiony kraju. Dziś, kiedy po upływie roku na mapie polskich dróg funkcjonuje już prawie 350 stacji Circle K, można z całą pewnością powiedzieć, że zmiana marki zakończyła się dla nas sukcesem. Potwierdza to zarówno poziom rozpoznawalności marki, jak również rosnące wyniki sprzedaży na stacjach, które funkcjonują już pod nowym logo. Żadna ze składowych tego sukcesu nie byłaby możliwa, gdyby nie ogromne zaangażowanie i wkład pracowników w cały proces zmiany marki.

REBRANDING – CZAS START

Końcowy etap przygotowań do rebrandingu rozpoczęliśmy od spotkania z kierownikami naszych stacji już ponad rok temu. Następnie każdy z nich organizował spotkania zespołowe ze swoimi pracownikami, aby odpowiednio zaplanować pracę. Na przestrzeni ostatniego roku kierownicy regionalni i kierownicy stacji wraz z poszczególnymi pracownikami organizowali tzw. „wielkie otwarcia” na swoich stacjach, które przybrały postać lokalnych imprez, często na bardzo dużą skalę. Forma atrakcji w poszczególnych lokalizacjach zależała przede wszystkim od inwencji twórczej pracowników. I tak, wyda-

żenia obfitowały w koncerty, pokazy artystyczne, wystawy samochodów sportowych czy różnego rodzaju konkursy. Nie brakowało również specjalnych wydarzeń dla najmłodszych, takich jak malowanie twarzy czy pokazy chodzenia na szczudłach. Tego typu forma zaangażowania pracowników w proces pozwoliła im na dołożenie swojej własnej cegiełki we wspólny, ogromny projekt. Zespołowa praca na rzecz organizacji konkretnych imprez została też doceniona przez kierownictwo firmy na specjalnej gali, podczas której wręczono nagrody za pomysłowość w takich kategoriach, jak np. „przełamywanie barier”. Wyróżnienie otrzymał zespół stacji z Gdańska w podziękowaniu za zaproszenie na wielkie otwarcie grupy muzyków z niepełnosprawnością intelektualną „Vita Activa”. Circle K zatrudnia w Polsce około dwa tysiące osób i bez ich ogromnego zaangażowania, sukces rebrandingu nie byłby tak spektakularny.

PRACOWNICY TWARZĄ KAMPANII MARKETINGOWEJ

„Nowa nazwa – ci sami ludzie”, właśnie tak brzmiało hasło kampanii marketingowej, z którą wystartowaliśmy w maju ubiegłego roku. Od samego

początku naszym celem było możliwie jak największe zaangażowanie pracowników każdego szczebla w cały proces, a ogólnopolska kampania telewizyjna i billboardowa była jednym z większych filarów całego przedsięwzięcia. Do udziału w kampanii wspierającej proces zmiany marki na Circle K zaangażowaliśmy sześciu pracowników z całej Polski. To właśnie oni w spotach reklamowych tłumaczyli naszym klientom dlaczego Statoil zmienia nazwę na Circle K i opowiadali o tym, co nasze stacje mają do zaoferowania. Większość z nich nigdy wcześniej nie miała do czynienia z kamerą i było to dla nich z jednej strony wyróżnienie, a także zupełnie nowe doświadczenie i świetna przygoda. Właśnie w ten sposób chcieliśmy podkreślić, że mimo zmiany nazwy ci sami przyjaźni ludzie będą oferować na naszych stacjach takie same, również jakościowe produkty.

Mimo że dzisiaj cały proces rebrandingu oceniamy jeszcze na gorąco, bo choćby przed momentem miały miejsce ostatnie wielkie otwarcia, to co do jednego jesteśmy pewni – sieć stacji Circle K swoją rosnącą popularność na polskim rynku zawdzięcza w dużej mierze temu, że zostali z nami ci sami, wspierający pracownicy. Przez swoje ogromne zaangażowanie przekonywali naszych klientów, że pod nową marką oferta produktowa naszych stacji zachowała swoją dotychczasową jakość, do której polscy kierowcy zdążyli się już przyzwyczaić.



„Mycie dla potrzeb własnych lub usługi dla klientów?”



Odkryj nowy wymiar mycia pojazdów.

Aby dowiedzieć się więcej:

Tel.: +48 782 402 999 | Email: biuro@washtec.de

www.washtec-polska.pl



The WashTec logo, consisting of a stylized blue circular icon followed by the brand name 'WashTec' in a bold, black, sans-serif font.

Umyj i wysprzątaj samochód nie tylko na wiosnę

GABRIELA KOZAN

W ROKU 2018 DZIEŃ MYCIA SAMOCHODÓW PRZYPADA W SOBOTĘ 19 MAJA. CZYSTE AUTO TO ZARÓWNO KWESTIA WYGLĄDU, JAK I BEZPIECZEŃSTWA. MIĘDZYNARODOWY DZIEŃ MYCIA SAMOCHODÓW TO DLA KIEROWCÓW DOBRA OKAZJA, BY ODŚWIEŻYĆ SWOJE AUTO, A DLA WŁAŚCICIELI STACJI PALIW, BY TEGO DNIA ZORGANIZOWAĆ SPECJALNE PROMOCJE NA MYCIE.

Zgodnie z prawem nie można myć samochodu na przydomowej posesji ze względu na ochronę środowiska, jeśli ktoś to robi, to naraża się na wysoką grzywnę, w efekcie większość właścicieli samochodów decyduje się na skorzystanie z usług myjni, czy to automatycznej, bezdotykowej czy też najdroższej, ale ocenianej najwyżej, ręcznej.

W Polsce myjnie samoobsługowe pojawiły się nieco później niż w Europie Zachodniej, ale ten segment biznesu zaczął się rozwijać i kłaść duży nacisk na nowoczesne rozwiązania. Co więcej popyt na usługi myjni z roku na rok rośnie, a producenci prześcigają się w oferowaniu nowych opcji i usług oraz promocji cenowych.

Największą popularnością cieszą się myjnie bezdotykowe. Obecnie znaleźć je można zarówno w dużych, jak i mniejszych miastach. Kolejki w takich miejscach, szczególnie w weekendy czy przed świętami i długimi weekendami, to dowód na dużą popularność tego sposobu mycia samochodów. Nic zatem dziwnego, że pomysł na tego rodzaju inwestycję kusi zarówno m.in. sieci stacji paliw, sieci marketów, czy też właściciele warsztatów samochodowych, stacji kontroli pojazdów, jako uzupełnienie prowadzonej działalności. Myjnie pojawiają się także, jako samodzielne punkty na osiedlach mieszkaniowych czy przy na prywatnych gruntach przy drogach w atrakcyjnych lokalizacjach. Z obserwacji do-

tychczasowych doświadczeń wynika, że trend mycia pojazdów w myjniach bezdotykowych będzie jeszcze trwał, dlatego przewidywany jest dalszy dynamiczny rozwój branży.

ENZYMY I BAKTERIE UMYJĄ SAMOCHÓD I ZADBAJĄ O MYJNIĘ

Kierowca wybierając się na myjnię nie zastanawia się, czym jest mycie jego auto, zależy mu bardziej na tym, aby karoseria samochodu była błyszcząca, a szyby kryształowo czyste, no i żeby rachunek za usługę był niski. Niewielu użytkowników myjni, ale niestety także i właścicielom myjni, leży na sercu ochrona zasobów naturalnych, w tym używanej podczas mycia auta wody – najcenniejszego dobra naszej planety. W dobie, kiedy sklepowe półki uginają się pod produktami z napisem EKO, w prasie i mediach niemal stale obecne są tematy związane ze zdrowym i ekologicznym stylem życia ten trend nie przenosi się do procesów przemysłowych i segmentu usług, a mogłoby, bo w Lublinie działa firma, Clean Concept, produkująca środki biologiczne, które zostały opracowane pod kątem ich wykorzystania w myjniach samochodowych na równi ze stosowanymi powszechnie preparatami chemicznymi, których zadaniem jest usprawnienie mycia pojazdów. Środki biologiczne, oparte na występujących

normalnie w przyrodzie bakteriami i enzymami, nie dość, że zapewniają całkowitą redukcję kosztów związanych z wymianą wody w zamkniętym obiegu, co oznacza, że przez bardzo długi czas nie trzeba zmieniać wody w myjni, to jeszcze preparaty zapewniają całkowitą redukcję kosztów czyszczenia szczotek myjących. Efektywne mikroorganizmy nawet po procesie mycia wnikają w mikro pory i w momencie pojawienia się zanieczyszczenia, które dla nich stanowi pożywienie, wydzielają enzymy – środek czyszczący i samoczynnie kontynuują czyszczenie, w rezultacie nawet zanieczyszczone szczotki



myjni, po pewnym czasie wyglądają jak nowe. Poza tym, bakterie zawarte w preparatach pomagają rozwiązać jeden z najczęściej występujących problemów na wszystkich rodzajach myjni, jakim są odory, a w dużym stopniu ograniczają koszty związane z serwisowaniem separatorów. Wyjątkową zaletą naszych mikrobiologicznych preparatów jest to, że poza funkcją czyszczenia pełnią funkcje utylizujące niektóre substancje szkodliwe dla środowiska lub niebezpieczne: ropopochodne, tłuszcze. Bakterie i wytwarzane przez nie enzymy przetwarzają niebezpieczne związki azotu, fosforu i niektórych metali ciężkich. Można powiedzieć, że przy ich zastosowaniu przenosimy oczyszczalnię ścieków na miejsce czyszczenia.

BAKTERIA KONTRA BRUDNA KAROSERIA

Preparaty biologiczne zawierają enzymy i żywe efektywne mikroorganizmy, które odżywiają się zanieczyszczeniami organicznymi takimi jak substancje ropopochodne, tłuszcze, cukry, oleje syntetyczne itp., rozkładając te zanieczyszczenia na wodę i dwutlenek węgla. Technicznie, enzymy zmniejszają napięcie powierzchniowe wody i rozrywają łańcuchy węglowodorowe czy węglowodanowe do wielkości nano, rozpuszczając je w wodzie, po czym rozkła-



Z punktu widzenia ochrony środowiska, w preparatach znajdują się mikroorganizmy wyselekcjonowane, występujące w naturalnych warunkach, następnie hodowane szczepy bakterii, później w formie przetrwalnikowej osadzone na naturalnym nośniku (np. otrębach zbożowych), a po dodaniu do nich płynnej pożywki budzą się z formy przetrwalnikowej i aktywizują wszystkie funkcje życiowe, a następnie wytwarzają enzymy, które są w stanie rozpuścić tłuszcze czy substancje ropopochodne.

dają te związki na wodę i dwutlenek węgla, w efekcie je utylizując. Klient myjni może czerpać korzyści z kosmetyki samochodu z udziałem bakterii po wyjeździe z myjni, bo nawet po procesie mycia mikroorganizmy wnikają w mikro pory i w momencie pojawienia się zanieczyszczenia (pożywienia) wydzielają enzymy (środek czyszczący) i samoczynnie kontynuują czyszczenie.

Producent preparatów środków biologicznych Clean Concept zapewnia, że mogą one zostać zastosowane w praktyce na każdej myjni na detergenty płynne, gdzie dochodzi do podawania preparatów czyszczących przy pomocy szczotki, czyli w myjniach portalo- wych, tunelowych, ręcznych, ale także bezdotykowych, pod warunkiem, że są wyposażone w szczotki, umożliwiające naniesienie piany na karoserię. ➡



► KOSZTY PRZEJŚCIA NA PREPARATY BIOLOGICZNE

Z opinii specjalisty z Clean Concept – Macieja Mareczki koszty eksploatacyjne myjni, w której wykorzystuje się do mycia środki biologiczne, nie różnią się od tradycyjnej „chemii”, co więcej ich stosowanie obniża, lub całkowicie redukuje wydatki związane z wymianą separatorów czy wymianą wody w zamkniętym obiegu. W praktyce stosowanie środków biologicznych pozwala na wybudowanie myjni w miejscu, gdzie występują problemy z kanalizacją lub obszarach chronionych ekologicznie.



ODKURZANIE NOWEJ GENERACJI

Odkurzanie i sprzątanie wnętrza to dla wielu kierowców nieodłączna usługa, którą realizują przy okazji wizyty na myjni samochodowej. Najczęściej przy myjni lub na stacji paliw do dyspozycji kierowców jest jedno- lub dwustanowiskowy odkurzacz, uruchamiany po wrzuceniu monety lub żetonu i obecnie trudno wyobrazić sobie inwestycję w mynię bez tego już podstawowego wyposażenia. Co do zasady, optymalna liczba odkurzaczy powinna być identyczna jak liczba stanowisk mycia na myjniach bezdotykowych, a w przypadku myjni portalowych czy tunelowych odkurzacz powinien być co najmniej jeden. W nowopowstających myjniach odkurzanie stanowi nie usługę dodatkową, a raczej już podstawową i nikt, kto profesjonalnie chce myśleć o swoim biznesie, nie powinien oszczędzać na jakości świadczonych usług i myśleć o nich już na etapie wyboru działki pod działalność i projektowania myjni czy stacji. Być może w Polsce za jakiś czas zaczną – na wzór Europy Zachodniej – powstawać myalnie, przypominające wielkie centra, gdzie w jednym miejscu będzie można na raz myć kilkanaście lub kilkadziesiąt samochodów, na razie jesteśmy świadkami uruchamiania co najwyżej kilku-stanowiskowych myjni samoobsługowych, wśród których budzi się coraz większa konkurencja. Jednym ze sposobów zyskania przewagi w tym segmencie biznesu może być dobry, bezawaryjny i tani w eksploatacji odkurzacz. Od niedawna na polskim rynku dostępny jest odkurzacz centralny, dzięki któremu kierowca, podjeżdżając na wygodne stanowisko odkurzania ma do dyspozycji 5 metrowy wąż ssący oraz długą, odpowiednio wyprofilowaną ssawkę. Wąż zamocowany jest

do pylonu z długim ramieniem, co pozwala na komfortowe odkurzanie samochodu z każdej jego strony, co jest szczególnie istotne w przypadku większych samochodów np. dostawczych. Z punktu widzenia właścicieli myjni samochodowych system centralnego odkurzania pozwala na ograniczenie zaangażowania pracownika, bowiem opróżnienie zbiornika na kurz średnio jest konieczne po 1.500 posprzątanym samochodach. Filtry są czyszczone automatycznie, wstecznym strumieniem powietrza, a wszystkie czynności systemu są sterowane za pomocą sterownika i urządzeń różnicy ciśnień. Pełna automatyzacja odkurzacza to także wygoda dla użytkowników, którzy mogą liczyć na stałe wysokie podciśnienie przy odkurzaniu oraz brak hałasu wynikającego z pracy odkurzacza, bowiem jednostka centralna jest umiejscowiona w osobnym budynku lub specjalnym kontenerze, oddalonym od stanowisk odkurzania.

ILE TRZEBA ZAINWESTOWAĆ?

Podstawowa jednostka odkurzacza, umożliwiająca obsłużenie 6 stanowisk to koszt rzędu ok. 25 tys. euro. W tej cenie otrzymujemy trójfazową turbinę marki Siemens wraz z falownikami, która napędza system, w zależności od ilości osób jednocześnie odkurzającym. Ponadto stanowisko wyposażone jest w rozdzielnię elektroniczną, która zarządza pracą całego systemu. Dzięki niej właściciel wie ile osób na raz korzysta z usług odkurzania oraz zlicza ilość odkurzonych aut na dobę, tydzień, miesiąc, rok oraz pokazuje liczbę monet czy żetonów w kolektorze. Wygodą dla operatora odkurzacza jest fakt, że system sygnalizuje zabrudzenie filtra, zabrudzenia zbiornika oraz informuje o konieczności przeprowadzenia serwisu (raz na ok. 1000 cykli). Z informacji dystrybutora odkurzacza ERGOX – firmy Comfort System wiemy, że w praktyce jakość odkurzacza można przetestować na stacji w Krośnie, a wkrótce także w Krakowie, gdzie montowane są dwa takie odkurzacze. ■



KONSPOL POSIADA OGROMNY POTENCJAŁ I DOŚWIADCZENIE W PRODUKCJI PARÓWEK

Polecamy nasze hity sprzedażowe:

parówki, roller kabanos wieprzowy, roller
parówka z szynki oraz inne oryginalne smaki:

- roller chilli pikantny,
- roller bawarski,
- roller wieprzowy biały,
- roller z cebulką smażoną,
- roller wieprzowy z boczkiem,
- roller z fileta kurczaka,
- roller - parówka wieprzowa,
- roller z wołowiną,
- roller cheese&bacon.



ZAPRASZAMY DO KONTAKTU:

Szymon Gruchalski
Tel.: +48 664 462 335

Szczegóły i warunki dotyczące wsparcia technicznego, dostawy produktów, w tym hot dogów, bułek i sosów oraz potrzebne know-how.

Stacja przyjazna niepełnosprawnym

MAGDALENA ROBAK

Po znanych świątecznych dniach, przypadających na początek maja: Święcie Pracy, Dniu Flagi i Święcie Konstytucji, piątego maja obchodzony był również Europejski Dzień Walki z Dyskryminacją Osób Niepełnosprawnych. Jak informuje portal pro-life.org.pl, celem tego święta, które miało swój początek we Francji w latach 90-tych XX wieku, było i nadal jest manifestowanie jednoznacznego sprzeciwu wobec dyskryminacji osób niepełnosprawnych w pracy, w urzędzie oraz w życiu codziennym.

W świetle wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2011 roku liczba osób niepełnosprawnych ogółem wynosiła w Polsce na koniec marca 2011 r. blisko 4,7 mln, stanowiąc tym samym 12,2% ludności kraju. Istnieje wiele definicji i rodzajów niepełnosprawności i choć celem niniejszego artykułu nie jest ich omówienie, podkreślić należy, iż bez wątpienia zjawisko to jest jednym z najważniejszych problemów społecznych. Pomimo np. istnienia programów pomocowych i licznych organizacji pozarządowych działających na rzecz niepełnosprawnych, nadal napotykają oni w różnych sferach życia wiele barier: architektonicznych, społecznych i materialnych. Na łamach kwartalnika „Na stacji paliw” przyjrzymy się, w jaki sposób stacje benzynowe, których funkcjonalność od momentu pojawienia się na rynku znacznie wzrosła i dziś są one nie tylko miejscami zakupu paliwa, wychodzą naprzeciw ich potrzebom. A jak piszą Monika Ucińska i Beata Stasiak – Cieślak w tekście „Niepełnosprawny kierowca w ruchu drogowym – kom-

pleksowe wspieranie mobilności”, potrzeba samodzielnego przemieszczania się jest jedną z najbardziej istotnych. Ścisłe wiąże się przecież ona z samostanowieniem i swobodą oraz uczestnictwem w życiu społecznym i zawodowym. Nie trudno wysnuć w tym miejscu wniosek, że stacje benzynowe mają bardzo duże znaczenie w procesie jej zaspokajania.

Sposób, w jaki są one budowane i aranżowane, jest szczegółowo regulowany przez przepisy prawa, których niewielka część zostanie poniżej przytoczona. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie stanowi o tym, że do wejść do budynków użyteczności publicznej, którymi niewątpliwie są omawiane tu obiekty, powinny być doprowadzone od dojazdów utwardzone dojścia o szerokości minimalnej 1,5 m, przy czym co najmniej

jedno dojście powinno zapewniać osobom niepełnosprawnym dostęp do całego budynku lub tych jego części, z których osoby te mogą korzystać. Dalej czytamy w rozporządzeniu m.in., że zagospodarowując działkę budowlaną należy urządzić na niej miejsca postojowe dla samochodów użytkownikom stałym i przebywającym okresowo, w tym również miejsca postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne (miejsca te wymagają odpowiedniego oznakowania). Liczbę i sposób urządzenia miejsc postojowych należy dostosować do wymagań ustalonych w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, z uwzględnieniem potrzebnej liczby miejsc, z których korzystają osoby niepełnosprawne. Stanowiska postojowe dla samochodów osobowych powinny mieć co najmniej szerokość 2,3 m i długość 5 m, przy czym dla użytko-





wanych przez osoby niepełnosprawne powinny mieć co najmniej szerokość 3,6 m i długość 5 m, a w przypadku usytuowania wzdłuż jezdni – długość co najmniej 6 m i szerokość co najmniej 3,6 m, z możliwością jej ograniczenia do 2,3 m w przypadku zapewnienia możliwości korzystania z przylegającego dojeżdża lub ciągu pieszo-jezdnego. Położenie drzwi wejściowych do budynku oraz kształt i wymiary pomieszczeń wejściowych powinny umożliwiać dogodny ruch, w tym również osobom niepełnosprawnym. W wejściach do budynku i ogólnodostępnych pomieszczeniach użytkowych mogą być zastosowane drzwi obrotowe lub wahadłowe, pod warunkiem usytuowania przy nich drzwi rozwieranych lub rozsuwanych, przystosowanych do ruchu osób niepełnosprawnych oraz spełnienia wymagań paragrafu 240 rozporządzenia (drogi ewakuacyjne).

Drzwi do kabin przystosowanych dla potrzeb osób niepełnosprawnych w ogólnodostępnych toaletach powinny być szerokie na co najmniej 0,9 m. W budynku, na kondygnacjach dostępnych dla osób niepełnosprawnych, przynajmniej jedno

z ogólnodostępnych pomieszczeń higienicznosanitarnych powinno być przystosowane dla potrzeb tychże osób przez: zapewnienie przestrzeni manewrowej o wymiarach nie mniejszych niż 1,5 x 1,5 m, stosowanie w tych pomieszczeniach i na trasie dojazdu do nich drzwi bez progów, zainstalowanie odpowiednio przystosowanej, minimum jednej miski ustępowej i umywalki, a także jednego natrysku, jeżeli ze względu na przeznaczenie przewiduje się w budynku takie urządzenia, zainstalowanie uchwytów ułatwiających korzystanie z urządzeń higieniczno-sanitarnych.

Z badań ankietowych przeprowadzonych w 2016 roku przez wspomnianą już Monikę Ucińską i Beatę Stasiak – Cieślak, dotyczących realizacji potrzeb związanych z mobilnością przez niepełnosprawnych kierowców i pasażerów, wynika że w zakresie obsługi klienta stacje benzynowe spełniały oczekiwania w przypadku 44% badanych. 24% respondentów wyraziło w tym zakresie opinię negatywną. Zobaczmy więc zatem, jakie najważniejsze udogodnienia dla osób dotkniętych niepełnosprawnością oferują stacje.

Circle K, w oparciu o wzory skandynawskie, było jedną z pierwszych firm w Polsce budujących stacje paliw przyjazne dla niepełnosprawnych. Wszystkie jej obiekty wyposażone są w następujące ułatwienia: łagodne podjazdy przed wejściem do sklepu, drzwi wejściowe umożliwiające swobodny przejazd wózkem inwalidzkim, znaki informacyjne symbolu dostępności, odpowiednie powierzchnie pomieszczeń dające możliwość wygodnego manewrowania wózkem inwalidzkim, uchwyty rehabilitacyjne ułatwiające samodzielną obsługę drzwi i dogodny korzystanie z toalet. Poza powyższym do dyspozycji klientów z niepełnosprawnością pozostaje na stacjach Circle K specjalnie przeszkolony personel.

Jak zaznacza Anna Papka – rzecznik prasowy Shell Polska, koncern również przywiązuje ogromną wagę do tego, aby jego obiekty były jak najlepiej przystosowane do ich potrzeb. Przy wejściach znajdują się podjazdy, a tam gdzie było to możliwe zlikwidowano stopnie, które mogłyby utrudnić lub uniemożliwić wjazd na stację osobom poruszającym się na wózkach. Wnętrza stacji zostały zaprojektowane tak, aby zapewnić możliwość swobodnego poruszania się i przejazdu między regałami osobom z ograniczoną sprawnością ruchową (np. zadbanie o odpowiednie odległości między poszczególnymi częściami wyposażenia). Również toalety zostały zaprojektowane i wyposażone we wszystkie elementy zapewniające niepełnosprawnym swobodne i bezpieczne korzystanie z nich. Tym, co wyróżnia Shell, jest ponadto obecność pracowników stacji na podjazdach gotowych, by np. udzielić pomocy w tankowaniu, sprawdzeniu ciśnienia w oponach czy w wymianie żarówki. Obecność cenna zwłaszcza dla tych klientów, którzy borykają się z niepełnosprawnością ruchową.

W tym miejscu warto także nadmienić, że Shell chętnie zatrudnia osoby niepełnosprawne i należy do grupy Disability Task Force, zrzeszającej pra- ➡



➡ codawców po to, by pomagać im na otwartym rynku pracy. Np. zaprojektowane z myślą o potrzebach niepełnosprawnych biuro Shell Business Operations w Krakowie zatrudnia obecnie 25 takich osób. Shell oferuje rozwiązania i warunki pracy dostosowane do stopnia niepełnosprawności: uruchomił m.in. platformę online, dzięki której zatrudnieni niepełnosprawni mają możliwość wyboru potrzebnych udogodnień – np. programów czytających czy powiększających tekst. Biuro Prasowe Grupy Lotos poinformowało nas też o licznych udogodnieniach dla osób borykających się z niepełnosprawnością na stacjach koncernu. Są to: podjazdy lub obniżone krawężniki przy wejściach do pawilonu stacji, wyznaczone miejsca

postojowe, toalety przystosowane do wymogów dla osób niepełnosprawnych. Nowo powstałe stacje Premium dysponują ponadto dogodnymi miejscami z możliwością podjazdu, specjalnymi słupkami z przyciskiem przywołania obsługi, przestrzeń do przejazdu wózkem inwalidzkim w sklepach oraz szerokie przejścia między regałami ułatwiające dostęp do kasy.

Również koncern BP dostrzega specjalne problemy niepełnosprawnych. Poza standardowymi rozwiązaniami wynikającymi z obostrzeń prawnych, już w roku 2000 na stacjach sieci wprowadzono ułatwienia przy tankowaniu pojazdów. Na dystrybutorach znajdujących się najbliżej wjazdu pojawiły się naklejki z informacją o tym, że wystarczy trzy razy zatrzeć, aby pojawił się pracownik stacji, który pomoże w napełnieniu baku paliwem. W raporcie „Społeczne aspekty działalności firmy BP w świetle zasad Global Reporting Initiative” czytamy ponadto, że koncern chętnie zatrudnia (także na stacjach) osoby niepełnosprawne i kładzie nacisk na ich aktywne poszukiwanie na rynku pracy.

Pochylając się nad zagadnieniem wychodzenia naprzeciw potrzebom niepełnosprawnych przez stacje paliw warto też podkreślić, że obiekty działające pod brandem Orlenu – lidera pod względem liczby stacji w Polsce – są w większości przystosowane do ich obsługi. Udogodnienia dotyczą zarówno parkingu, podjazdu, jak i budynku. Odpowiednio przygotowany jest też personel stacji.

W opracowywaniu dłuższej trasy z pewnością przydaje się osobom z niepełnosprawnością, dostępny w serwisie internetowym Orlenu, tzw.

mobilny planer podróży. Dzięki temu narzędziu można szybko i łatwo zaplanować przejazd oraz sprawdzić, czy stacje rozważane pod kątem zakupu paliwa albo odpoczynku są przystosowane do obsługi mniej sprawnych klientów i to nie tylko w polskiej, ale także czeskiej, niemieckiej i litewskiej sieci koncernu. Dodatkową zaletą serwisu jest możliwość pobrania aplikacji na urządzenia mobilne oraz punktów POI (Points of Interest) na urządzenia GPS.

W tym miejscu poza powyższymi udogodnieniami niewątpliwie wspomnieć należy, iż w roku 2016 PKN Orlen zdobył prestiżowe wyróżnienie w konkursie architektoniczno-urbanistycznym „Lider dostępności 2016”, którego organizatorem było Towarzystwo Urbanistów Polskich i Fundacja Integracja. Jak



czytamy w Raporcie Zintegrowanym Grupy Orlen, wyróżnienie w kategorii „Obiekt Użyteczności Publicznej” przyznano Stacji Paliw PKN Orlen S.A. nr 682, zlokalizowanej w Warszawie, przy al. Solidarności 100, która została w pełni przystosowana do obsługi osób z niepełnosprawnością. Stało się to możliwe dzięki połączeniu najwyższych standardów bezpośredniej obsługi klienta, dedykowanych rozwiązań projektowych i odpowiedniemu przeszkoleniu załogi stacji. Nagrodzony obiekt dysponuje licznymi urządzeniami przeznaczonymi dla niepełnosprawnych ruchowo i słuchowo, stosowną komunikacją i układem wnętrza pawilonu stacji,

kasą dostosowaną do potrzeb poruszających się na wózkach, właściwie

wyposażoną toaletą i przeznaczonymi dla niepełnosprawnych miejscami parkingowymi. Ponadto na platformie elearningowej umieszczono szkolenie na temat obsługi osób niepełnosprawnych.

Na stronie niepełnosprawni.pl czytamy ponadto, że stacja ta została przez Fundację Integracja uhonorowana także Certyfikatem OBIEKT BEZ BARIER i jest pierwszą stacją paliw z integracyjnym znakiem jakości. Specjaliści Integracji dopracowali na niej sposób wzywania pracowników przez klientów potrzebujących pomocy. W tym celu zamontowano przy dystrybutorach specjalne dzwonki, dzięki którym możliwe jest dyskretne wezwanie pracownika stacji. Poza tym na stacji dokonano montażu pętli indukcyjnej i przebudowano wejście do punktu handlowego. Orlen zadeklarował, że współpraca z Integracją stanowi istot-

ną inspirację dla dalszych działań firmy i otrzymane od fundacji rekomendacje tam, gdzie będzie to możliwe, będą wdrażane już w fazie projektowania. Wpływ na sytuację i integrację osób niepełnosprawnych mają nie tylko przepisy prawne, ale – co jest równie istotne – także wrażliwość społeczna. Warto poznawać ich potrzeby oraz starać się lepiej je rozumieć, bo choć dotknięci są oni różnymi dysfunkcjami narządów bądź są upośledzeni umysłowo, są takimi samymi ludźmi jak pełnosprawni. Miejmy nadzieję, że majowe święto, choć zdecydowanie mniej rozpowszechnione i zakorzenione w naszej świadomości oraz starania podejmowane przez właścicieli i obsługę stacji benzynowych umożliwią osobom borykającym się ze wspomnianymi ograniczeniami głębszą integrację ze społeczeństwem.



Pod koniec kwietnia br. PKN Orlen podpisał deklarację Partnerstwa stanowiącą zobowiązanie współpracy w ramach Programu Dostępność Plus. Tym samym koncern potwierdził – jak czytamy w komunikacie prasowym, że „będzie kierował się ideą dostępności i równego traktowania oraz dążył do wyrównywania szans nie tylko w swojej firmie, ale również w otoczeniu na które ma wpływ i które może kreować”. Spora część z założeń Programu Dostępność Plus jest realizowana skutecznie już od kilku lat. Na 1350 stacjach w brandzie Orlen znajdują się toalety dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Na ponad 1000 stacji wydzielone są miejsca parkingowe i podjazdy specjalnie dostosowane dla osób niepełnosprawnych. Ponadto koncern we współpracy z Fundacją INTEGRACJA opracował system szkoleń z obsługi osób niepełnosprawnych, którym poddano wszystkich sprzedawców na stacjach paliw ORLEN oraz wdrożył standardy planowania infrastruktury komunikacyjnej na obiektach nowobudowanych pod kątem dostępności.

Wybierz sieć franchisingową dla siebie lub sprawdź, na co możesz liczyć u różnych partnerów po zakończeniu obecnie obowiązującej współpracy!

Spotkaj swoich przyszłych franczyzobiorców i zachęć ich do przystąpienia! Zapraszamy na przydatne warsztaty nt. franchisingu, towarzyszące Międzynarodowym Targom Paliwowym „Stacja i Biznes Przyszłości Wrocław 2018”. Warsztaty „Jak wybrać najlepszą ofertę franchisingową dla stacji paliw?” towarzyszyć będą Międzynarodowym Targom Paliwowym „Stacja i Biznes Przyszłości 2018” 27 września we Wrocławiu. Zainteresowani franchisingiem właściciele i zarządzający stacjami w Polsce spotkają się z franczyzodawcami – wystawcami targowymi, by przedstawić swoje oferty i zachęcić do współpracy. To druga edycja tego wydarzenia, rozpoczętego z powodzeniem podczas Targów w 2017 r.

W 2017 r. prawie 90 właścicieli i zarządzających stacjami paliw słuchało wystąpień przedstawicieli sześciu czołowych sieci, oferujących programy franchisingowe, m.in. PKN ORLEN, MOYA, Circle K czy AVIA. Zewnętrzni, niezależni eksperci – Michał Wiśniewski z firmy Profit System i Marcin Trepka z kancelarii prawnej KL Gates – przedstawili też prawne i biznesowe aspekty umów franchisingowych, na które szczególnie zwracać powinni uwagę zainteresowani tym przedsiębiorcy.

Sukces edycji ubiegłorocznej sprawia, że również podczas tegorocznych Targów Paliwowych „Stacja i Biznes Przyszłości” planowane są warsztaty dotyczące franchisingu. Znowu będą one doskonałą okazją z jednej strony do zaprezentowania ofert przez sieci paliwowe, z drugiej – do zdobycia poszukiwanych, konkretnych informacji przez właścicieli i kierujących stacjami. Warsztaty skierowane są zarówno do zarządzających obiektami niezależnymi, jak i do aktualnych franczyzobiorców, którzy analizują różne perspektywy działania po wygaśnięciu obecnych umów.



O franchisingu w branży paliwowej od A do Z – już we wrześniu we Wrocławiu!

DLACZEGO WARTO PRZYJECHAĆ NA WARSZTATY „JAK WYBRAĆ NAJLEPSZĄ OFERTĘ FRANCHISINGOWĄ DLA STACJI PALIW”?

Jestem właścicielem/zarządzającym stacjami paliw

- oszczędność czasu – grupa franczyzodawców w jednym miejscu, w jednym terminie!
- możliwość zadawania konkretnych pytań podczas warsztatów, a potem dalszych rozmów na stoisku targowym!
- szybki dostęp do dużej ilości wiedzy prawnej i operacyjnej z zakresu franchisingu!
- połączenie wizyty na wielkiej branżowej imprezie targowej (przegląd nowych rozwiązań dla stacji paliw) z możliwością poznania oferty franchisingowej dostosowanej dla Twojej stacji!

Jestem franczyzodawcą w branży paliwowej

- spotkanie z grupą konkretnych, zainteresowanych potencjalnych franczyzobiorców – bez przypadkowych słuchaczy!
- szansa na podkreślenie silnych stron Twojej oferty i przewag konkurencyjnych!
- silne wzmocnienie przekazu handlowego realizowanego na stoisku targowym!
- okazja do porównania z konkurentami z rynku franchisingu!

JAK ZGŁOSIĆ SIĘ DO UDZIAŁU W WARSZTATACH?

Właściciele i zarządzający stacjami paliw

– zarejestrować się poprzez formularz na stronie internetowej www.targipaliwowe.pl

– WSTĘP NA TARGI I UDZIAŁ W WARSZTATACH

O FRANCHISINGU SĄ BEZPŁATNE DLA ZAREJESTROWANYCH UCZESTNIKÓW

Franczyzodawcy

– w kwestii stoisk targowych i udziału w warsztatach prosimy o kontakt z dyrektorem handlowym Targów, Piotrem Białozorem (tel. +48 502 523 101, e-mail: Piotr.Bialozor@informationmarket.pl).

GDZIE I KIEDY PRZEPROWADZONE BĘDĄ WARSZTATY?

27 września (czwartek),
2-gi dzień
Międzynarodowych Targów Paliwowych
„Stacja i Biznes Przyszłości 2018”, Hala Stulecia, Wrocław,
ul. Wystawowa 1, godz. 11:00.

SZUKASZ WIĘCEJ INFORMACJI O TARGACH I WARSZTATACH FRANCHISINGOWYCH?

Zapraszamy na stronę www.targipaliwowe.pl, na bieżąco aktualizowaną!

**Prowadzisz myjnię samochodową?
Chcesz dowiedzieć się
więcej na temat
zoptymalizowania
jej wyników?**



Międzynarodowe Targi Paliwowe
**STACJA I BIZNES
PRZYSZŁOŚCI**

26-27 września 2018 r. Wrocław, Hala Stulecia

„Międzynarodowe Targi Paliwowe – Stacja i Biznes Przyszłości Wrocław 2018” to doskonałe miejsce dla wszystkich zainteresowanych poprawą rezultatów już działającej myjni. Podczas szkolenia dowiesz się jak zwiększyć jej efektywność, a tym samym, przyczynić się do wzrostu swoich dochodów. Promocje sprzedażowe, rozbudowanie oferty o nowy asortyment produktów, czy szereg nowości technologicznych to narzędzia, które mogą pomóc w wysokowydajnym kierowaniu biznesem.

Planujesz w przyszłości otworzyć myjnię samochodową?

Odrębne szkolenie przeznaczone jest z kolei dla przedsiębiorców chcących zainwestować w ten segment. Myjnia to idealne uzupełnienie stacji kontroli pojazdów, warsztatów, serwisów samochodowych czy stacji paliw. Możliwości dodatkowego zakresu świadczonych usług powodują, że takie połączenia są coraz częstsze. Kierowca oszczędza czas, ponieważ w jednym miejscu może samochód zatankować i umyć. Właściciel z kolei osiąga dodatkowy dochód, a także buduje lojalność klienta. Warsztaty poprowadzą specjaliści oraz praktycy z bogatym doświadczeniem w zakładaniu i zarządzaniu myjniami.

Poznaj liderów segmentu myjniowego. Zdobądź wiedzę na temat najnowszych rozwiązań dla Twojego biznesu!

ODWIEDŹ NAJWIĘKSZĄ STREFĘ MYJNI W POLSCE!

Skorzystaj z oferty edukacyjnej i poznaj możliwości innowacyjne podczas dwudniowego przedsięwzięcia:

- > **26 września 2018 r.** 10:30-12:30 Szkolenie „Jak otworzyć myjnię samochodową?”
- > **27 września 2018 r.** 13:30-15:30 Szkolenie „Jak zoptymalizować wyniki już działającej myjni samochodowej?”

Lista Wystawców edycji 2017:

ADBUD Adam Podgórny,
Adriateh Polska Myjnie,
BKF Myjnie Bezdotykowe Sp. z o.o.,
Czysto.pl Sp. z o.o.,
DRACO-BIS Lewicki Marcin,
EHRLE Sp. z o.o.,
EKOWASH Mariusz Drążewski,
EURO-EKOL Mariusz Ancerowicz,
FeniksChemia Sp. z o.o.,
Green Steam Sp. z o.o. Sp.k.,
mtAutomatic,
REDCONST Marcin Orlik,
REJKO MYJNIE SAMOCHODOWE Sławomir Pieńkos,
SULTOF Sp. z o.o., TENZI Sp. z o.o.
Wash Serwis Michał Szczelewski,
WashTec Polska Sp. z o.o.

www.targipaliwowe.pl





Międzynarodowe Targi Paliwowe **STACJA I BIZNES PRZYSZŁOŚCI**

Szkolenia i konferencje

Ogromna wartość edukacyjna dla uczestników rynku paliw. W tym roku m.in. szkolenia segmentu myjni samochodowych (dla właścicieli oraz nowych inwestorów), konferencja dotycząca elektromobilności, a także kontekst ograniczenia handlu w niedziele.

Zaufali nam

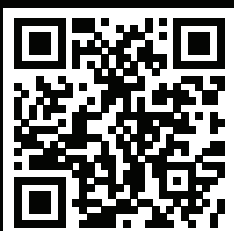
Targi cieszą się uznaniem w branży. Liczne rekomendacje dowodzą dużej wartości Wydarzenia.

„Międzynarodowe Targi Paliwowe – Stacja i Biznes Przyszłości we Wrocławiu są dla naszej firmy CORRIMEX wyjątkową okazją spotkania się z klientami. Obecność tutaj jako wystawca od pierwszej edycji zaowocowała nawiązaniu wielu kontaktów biznesowych. Organizator targów dołożył wszelkich starań, aby impreza zakończyła się sukcesem. Zachęcamy wszystkich „Ludzi z branży” do odwiedzenia targów, bo tu po prostu trzeba być.”

Bożena Kłudkiewicz, Product Manager
CORRIMEX J.Sałapatek, S.Cwajda Sp.J.

Wrocław – Miasto Spotkań

Wrocław – tętniące życiem i najchętniej wybierane miejsce spotkań ludzi kultury, nauki, biznesu, a także studentów i turystów. Rozwinięta infrastruktura stolicy Dolnego Śląska zapewnia miastu szybką i sprawną komunikację międzymiastową, nie tylko w Polsce, ale także z większymi aglomeracjami za granicą.



26-27 września 2018 r.
Hała Stulecia, Wrocław
ul. Wystawowa 1

Nawiąż relacje

Targi są doskonałą okazją do nawiązania kontaktów, wymiany opinii i zapoznania się z najnowszymi rozwiązaniami technicznymi. To idealna przestrzeń dla właścicieli i menedżerów stacji paliw, właścicieli myjni i przyszłych inwestorów z segmentu myjni, hurtowych odbiorców i konsumentów paliw z różnych branż, hurtowych sprzedawców paliw oraz wszystkich zainteresowanych rynkiem paliw.

Business Speed Dating

Wydarzenie towarzyszące Targom. Business Speed Dating to cykl indywidualnych, błyskawicznych, konkretnych spotkań kupujących ze sprzedającymi produkty, usługi i rozwiązania dla stacji paliw. Obie strony optymalnie wykorzystują w ten sposób czas i pieniądze do zainicjowania współpracy.

Najnowsze rozwiązania

Międzynarodowe Targi Paliwowe „Stacja i Biznes Przyszłości” to bezsprzecznie prezentacja potencjału i możliwości innowacyjnych dla Twojego biznesu. Szereg szkoleń i konferencji stanowi nie tylko ogromną wartość edukacyjną, ale przede wszystkim inspirację do rozbudowy działalności o nowe komponenty.

Wrocław – Hala Stulecia

Targom sprzyjać będzie niezwykle otoczenie. Architektoniczna perełka stolicy Dolnego Śląska – Hala Stulecia. Obiekt wpisany w 2006 r. na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Uroczyste otwarcie Hali, zaprojektowanej przez Maxa Berga, odbyło się w maju 1913 r. Od tamtej pory po dzień dzisiejszy pozwala zarówno mieszkańcom, jak i gościom Wrocławia doświadczać wydarzeń kulturalnych, sportowych i kongresowych na skalę krajową oraz międzynarodową.

Bankiet biznesowy

Niewątpliwie przedsięwzięcie integrujące uczestników Targów. To niepowtarzalna okazja do przeprowadzenia rozmów branżowych, rozszerzenia sieci kontaktów i podtrzymania relacji w nieskrępowanej atmosferze sali bankietowej jednego z wrocławskich hoteli.

Międzynarodowe Targi Paliwowe STACJA I BIZNES PRZYSZŁOŚCI

26-27 września 2018 r. Wrocław, Hala Stulecia



Kierunek EKO, czyli transport nisko- i zeroemisyjny

22 lutego 2018 r. weszła w życie ustawa o elektromobilności, zapoczątkowując tym samym „ekorewolucję” w transporcie samochodowym. Ustawa wyznacza kierunek i określa sposób realizacji stopniowego przechodzenia na transport nisko-

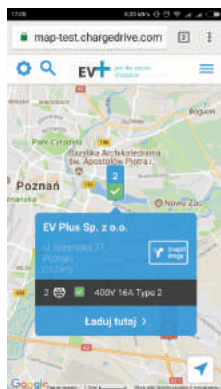
i zeroemisyjny. Właścicielom samochodów elektrycznych przyznane zostały szczególne ulgi i przywileje, m.in. zniesiono akcyzę, zwiększono odpis amortyzacyjny z 20 tys. (w przypadku samochodów z silnikiem spalinowym) do 30 tys. euro, nadano możliwość poruszania się po buspasach, darmowego parkowania w centrach miast oraz bezpłatnego wjazdu do stref czystego transportu.

Przyłącz się do elektromobilnej rewolucji!

Inwestycja w ładowarki samochodów elektrycznych to przede wszystkim prestiż dla stacji. Innowacyjność, nowoczesność oraz dbanie o środowisko to cechy, które wyróżniają stację posiadającą infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych. Oprócz korzyści marketingowych, zaangażowanie w ten segment, skutkować będzie wraz z rozwojem rynku, możliwościami zwiększania przychodów ze sprzedaży usługi ładowania samochodów elektrycznych. Ponadto, ze względu na małą konkurencję, stacja posiada dużą swobodę kształtowania marż – kilkakrotnie wyższą niż przy paliwach płynnych!

Z uwagi na czas trwania ładowania (od 30 minut do 3 godzin) stacja to szansa na zaproponowanie klientom dodatkowych usług. Kierowca czekając na naładowanie auta elektrycznego, może w tym czasie zjeść posiłek, zrobić niewielkie zakupy lub odpocząć przed dalszą podróżą. Warto zatem rozważyć kwestię sprzedaży w pakiecie z innymi świadczonymi usługami.

**Weź udział w konferencji „Elektromobilność na stacji paliw”,
27 września 2018 r. w godz. 10:30-14:30, i dowiedz się więcej,
jakie zmiany na rynku, a także w wizerunku firmy i Twoim portfelu,
niesie inwestycja w segment e-aut.**



Tvoja stacja na trasie e-aut

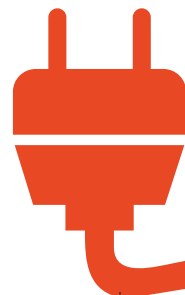
Właściciele stacji oraz posiadacze aut ładowanych w gniazdkach mają możliwość skorzystania z mobilnych aplikacji np. EV+Map. Dzięki aplikacji klienci otrzymują w czasie rzeczywistym informacje o lokalizacji stacji EV (electric vehicles), jej dostępności, rodzaju wtyczek, a także o cenach. Właściciele stacji mają z kolei dostęp do rozbudowanych raportów dotyczących sesji ładowania, tj. godzin, czasu, zużytych kWh czy danych serwisowych. W ramach

usługi dokonywany jest wpis danych firmowych i umieszczenie lokalizacji na mapie. Pokazanie się w aplikacji to szansa przede wszystkim na dłuższe zaistnienie w świadomości klienta.

Artykuł przygotowany
we współpracy z firmą
EVplus Sp. z o.o.
www.evplus.com.pl



www.targipaliwowe.pl



Dobry interes w zaledwie 5 minut!

BUSINESS SPEED DATING PODCZAS MIĘDZYNARODOWYCH TARGÓW PALIWOWYCH „STACJA I BIZNES PRZYSZŁOŚCI WROCŁAW 2018”

Właścicielom i zarządzającym stacjami paliw często brakuje czasu, by móc na bieżąco orientować się w ofertach produktów, usług i rozwiązań dla ich biznesu. Zajęci codziennym prowadzeniem działalności często myślą o rozszerzeniu swojej oferty sprzedażowej czy o wprowadzeniu innowacji, modernizacji, ale nie dają rady tego wdrożyć. Z kolei dostawcy rozwiązań dla stacji paliw zwracają uwagę na czas i koszty potrzebne by dotrzeć do potencjalnego klienta oraz na to, że czasem po spotkaniu handlowym okazuje się, że biznesu nie będzie, po prostu ci partnerzy w tym momencie nie mają punktów stycznych. Dla wszystkich zatem mamy doskonałe rozwiązanie, które wychodzi naprzeciw tym potrzebom – krótkie, merytoryczne spotkania biznesowe, kilkadziesiąt w ciągu tylko jednego dnia, w komfortowej atmosferze, tylko z odpowiednimi partnerami. To właśnie „Business Speed Dating”!

NA CZYM TO POLEGA?

„Business Speed Dating” (BSD) to w swobodnym tłumaczeniu z angielskiego „szybkie randki biznesowe”. Idea wywodzi się, a jakże, ze sfery romantyczno-miłosnej. Od lat organizowane są na całym świecie sesje krótkich spotkań kobiet i mężczyzn, poszukujących „drugiej połówki”, którzy mają czas by zapoznać się, zrobić na sobie nawzajem pierwsze wrażenie, porównać z całym gronem innych kandydatów i zdecydować, czy chcą kontynuować znajomość. W ciągu jednej takiej kilkugodzinnej sesji każdy uczestnik i uczestniczka rozmawiają z wieloma

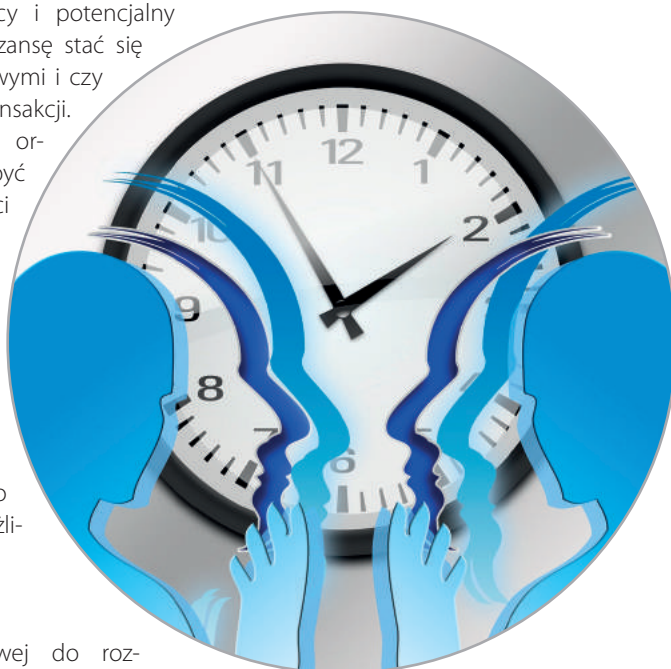
partnerami, a na koniec wskazują, kto „wpadł im w oko” i z kim chcieliby znów się spotkać, już na dłużej i indywidualnie. Jeżeli zainteresowanie jest obustronne, to Pani i Pan dostają swoje dane kontaktowe, jeśli tylko jedna ze stron chciałaby drugiego kontaktu, a druga niekoniecznie – cóż, czasem „w tym cały jest ambaras, żeby dwoje chciało naraz”, nie przekazuje się wtedy danych.

Pomysł przeszczepiony został też na grunt biznesowy, a tego typu spotkania organizowane są dla różnych branż – randkę zastępuje kontakt biznesowy, a ciągiem dalszym są dłuższe, bardziej pogłębione rozmowy i negocjacje. Idea jest jednak ta sama, chodzi o efektywne i rozsądnie szybkie sprawdzenie, czy dane dwie firmy, potencjalny kupujący i potencjalny sprzedawca, mają szansę stać się partnerami biznesowymi i czy jest grunt dla transakcji. Oczywiście niuanse organizacyjne mogą być różne w zależności od ilości uczestników (nie musi ich być tyle samo po obu stronach, aby to dobrze zadziałało), ale celem jest umożliwienie biznesmenom poznania się i wstępnego zbadania ofert i możliwości współpracy.

A W PALIWACH?

W branży paliwowej do rozmów zasiadają z jednej strony wła-

ściciele i zarządzający stacjami lub osoby odpowiedzialne za zakupy w firmach paliwowych, po drugiej – dostawcy wszelkich rozwiązań i produktów. Information Market łączy organizację Business Speed Dating z wielką branżową imprezą, corocznymi Międzynarodowymi Targami Paliwowymi „Stacja i Biznes Przyszłości Wrocław 2018”. W dwóch sesjach po dwie godziny każda intensywnie rozmowy przeprowadzą sieci koncernowe i niezależne oraz producenci i dystrybutorzy usług dla stacji czy produktów przez stacje paliw sprzedawanych. Jest to ogromna szansa na zdobycie nowych, cennych kontaktów biznesowych czy też podtrzymanie i ugruntowanie dotychczasowych. Oprócz samych sesji rozmów gwarant-





➤ tujemy zarejestrowanym Uczestnikom BSD także business lunch w trakcie trwania wydarzenia oraz wstęp na bankiet targowy, oba te miejsca dają dodatkowe możliwości rozwijania sieci kontaktów handlowych.

CO DZIĘKI TEMU?

Business Speed Dating to oszczędność:

- czasu: cały szereg spotkań w ciągu zaledwie jednego dnia, zamiast wielu godzin i dni potrzebnych by porozmawiać z licznymi partnerami;
- pieniędzy: zdecydowanie taniej jest przyjechać na jedno wydarzenie, które daje tyle samo, co cały szereg wyjazdów biznesowych czy służbowych spotkań, w różnych miejscach;
- pracy i nerwów: zamiast trudnej i niezręcznej sytuacji, gdy w trakcie (umawianego długo, czasem trudnego do wkomponowania w terminarze) spotkania handlowego okazuje się, że jednak w przypadku tego rozmówcy nie ma w tym momencie perspektyw na współpracę, strony rozmowy dość szybko określają, czy będą chciały na spokojnie kontynuować kontakt w najbliższej przyszłości. Oboje rozmówców od razu, po rozmowie w ramach Business Speed Dating, określa co dalej i jakie są ich wrażenia. Jest to jasne i uczciwe przedstawienie sprawy.

CZY TO DLA MNIE?

Jeśli jesteś właścicielem lub zarządzającym stacjami paliw (zarówno siecią,

jak i pojedynczymi obiektami) – tak, to dla Ciebie!

Jeśli jesteś dostawcą jakiegokolwiek usługi czy rozwiązania dla stacji paliw – tak, to dla Ciebie!

Jeśli sprzedajesz towary (paliwa i produkty pozapaliwowe, np. gastronomiczne), które w swojej ofercie powinny mieć stacje paliw – tak, to dla Ciebie!

Jeśli chcesz dotrzeć do decydentów zakupowych z sektora stacji paliw w Polsce – tak, to dla Ciebie!

KIEDY I GDZIE?

26 września 2018, Hala Stulecia we Wrocławiu, podczas pierwszego dnia Międzynarodowych Targów Paliwo-



wych „Stacja i Biznes Przyszłości Wrocław 2018”, początek o godzinie 11:00.

JAK SIĘ ZGŁOSIĆ?

Zadzwoń do nas, +48 502 523 101 lub (71) 787 69 70, albo napisz nam maila ze swoimi danymi kontaktowymi, oddzwonimy: bsd@targipaliwowe.pl. Do zobaczenia we wrześniu we Wrocławiu!



NAJSZYBCIEJ ROZWIJAJĄCA SIĘ SIEĆ W POLSCE

Jesteśmy partnerską siecią o ogólnopolskim zasięgu. Oferujemy wsparcie dla właścicieli, wysokiej jakości paliwo oraz atrakcyjne programy promocyjne. Pierwszą stację uruchomiliśmy w 2009 roku, a dziś pod marką MOYA funkcjonuje ponad 170 obiektów. Planujemy, by do końca 2019 roku działało 250 stacji MOYA w całej Polsce. Zbuduj swój sukces razem z nami. Zapraszamy do współpracy.

Kontakt: tel. 22 496 00 30

DOŁĄCZ DO NAS!



GWARANTOWANA JAKOŚĆ PALIW
NA KAŻDEJ Z PONAD 170 STACJI



STACJE FRANCYZOWE



STACJE WŁASNE



STACJE AUTOMATYCZNE

MOYA nie zwalnia ani na chwilę

Polska sieć stacji paliw MOYA liczy już prawie 180 placówek. Od początku bieżącego roku niebieskie barwy przybrało już 16 obiektów, co stanowi niemal połowę ubiegłorocznego wyniku (34 nowe stacje), będącego jak dotąd najlepszym w historii firmy Anwim S.A. – właściciela sieci.

Tym samym spółka umacnia swoją pozycję najszybciej rozwijającej się i największej, niezależnej polskiej sieci.

Tak dynamiczny rozwój, a tym samym wkład w polską gospodarkę został doceniony przez Polską Izbę Paliw Płynnych, która w czasie tegorocznych Międzynarodowych Targów Stacji Paliw nagrodiła firmę Anwim S.A. swoim najbardziej prestiżowym wyróżnieniem, jakim jest statuetka Złoty Oktan w kategorii Firma. Nagrody te wręczane są osobom i instytucjom przyczyniającym się do rozwoju polskiego rynku paliw płynnych. Anwim S.A. otrzymała wyróżnienie za działania i zaangażowanie w pracę na rzecz poprawy warunków funkcjonowania i konkurencyjności przedsiębiorstw w branży paliwowej, dbałość o rozwój sieci prywatnych stacji paliw i rynku hurtowego. W imieniu spółki nagrodę odebrał Prezes Rafał Pietrasina.

MOYA po raz kolejny była jednym z głównych wystawców na Międzynarodowych Targach Stacji Paliw. Stoisko MOYA oddawało nowoczesny charakter marki i stwarzało idealne warunki zarówno do biznesowych rozmów, jak i luźniejszych spotkań przy kawie – o czym świadczyła wysoka frekwencja odwiedzających. W czasie targów do dyspozycji obecnych i potencjalnych Partnerów oraz kontrahentów byli

przedstawiciele sieci, reprezentujący różne działy w firmie. Była to okazja do między innymi do przedstawienia strategii na najbliższe miesiące oraz do zaprezentowania nowych placówek, które licznie dołączyły do sieci w tym roku.

Wśród nowo otwartych obiektów są zarówno placówki nowe i po modernizacji - zmianie barw, tak partnerskie jak i stacje własne. Nowością wśród stacji własnych jest kolejna stacja automatyczna operatora w strefie ekonomicznej w Słubicach, tym razem z pełną ofertą sklepową i gastronomiczną. Do stacji własnych dołączyła także pełnoobsługowa placówka w podwarszawskim Nadarzynie, będąca obiektem po modernizacji. Natomiast nowo wybudowana stacja w Opolu, oddana do użytku w lutym to pierwsza lokalizacja własna spółki w tym roku.

Wśród stacji franczyzowych, które dołączyły w tym roku

znalazły się obiekty w Bartoszycach, Praszce, Wólce Cycowskiej, Kamieńsku, Cieszynie, Radomsku, Nidzicy, Tarnobrzegu, Gryficach, Jazowsku, Mszanie Dolnej, Bachorzynie i Wygielzowie. Tym samym zwiększyło się zagęszczenie stacji MOYA w województwach: małopolskim, łódzkim, lubelskim, warmińsko-mazurskim i podkarpackim. Sieć jest jednocześnie coraz bliżej realizacji planu, który zakłada liczbę 250 stacji w sieci na koniec 2019 roku. ■



Kodeks pracy

– zmiany, których nie będzie

Jak już wiadomo nowego Kodeksu Pracy nie będzie. Zapowiadana jest jednak nowelizacja kodeksu z 1974 roku.

Rządowa Komisja Kodyfikacyjna Prawa Pracy od niemal półtora roku intensywnie pracowała nad propozycjami zmian w Kodeksie Pracy oraz Kodeksie zbiorowym prawa pracy. Praca komisji miała na celu całkowitą przebudowę struktury rynku pracy w Polsce. Główne założenia zakładały m.in. zmiany w udzielaniu urlopów wypoczynkowych oraz zmiany w formach zatrudnienia.

Słowem przypomnienia, planowane zmiany w udzielaniu urlopów wypoczynkowych miały na celu ujednolicenie urlopu dla wszystkich pracowników – niezależnie od stażu pracy – do 26 dni na przestrzeni całego roku kalendarzowego. Zasadą miało być, aby taki urlop udzielany był pracownikowi w okresie między 1 stycznia roku kalendarzowego, w którym pracownik nabył do niego prawo, a końcem stycznia roku następnego. W projekcie możemy przeczytać, że urlop wypoczynkowy pracownik miałby wykorzystać najpóźniej do końca 31 marca roku kalendarzowego następującego po kolejnym roku, w którym pracownik nabył do niego prawo, a nie jak ma to miejsce obecnie do końca września. Jednak w przypadku, gdy i w tym terminie urlop nie zostałby wykorzystany – ilość wolnych dni wygasłaby, a pracodawca miał być zobligowany do wypłaty zadośćuczynienia

w podwójnej wysokości wynagrodzenia urlopowego jakie przysługiwałoby pracownikowi w razie udzielenia tego urlopu w ostatnim możliwym terminie.

Planowane zmiany w formach zatrudnienia natomiast miały dotyczyć zatrudnienia na podstawie umów cywilnoprawnych. Zakładano powstanie nowych form zatrudnienia na podstawie umowy o pracę, dodatkowo była mowa także o powstaniu umowy na czas wykonywania pracy nieetatowej, chciano również, by umowa na czas

określony zawierana była wyłącznie w wyjątkowych sytuacjach.

Odnosząc się do kwestii związanej z wyeliminowaniem zatrudnienia na podstawie umów cywilnoprawnych, wskazać należy, że projekt zakładał, iż wykonywane umowy miały być wyłącznie na podstawie umowy o pracę bądź też na podstawie umowy o zatrudnieniu niepracowniczym.

Proponowane zmiany dotyczące wyodrębnienia nowych form zatrudnienia w oparciu o umowę o pracę przedstawiały m.in. zmianę w umo- ➡



» wie o pracę na okres próbny – wynoszący maksymalnie 182 dni – zmiany w umowie o pracę na czas określony, jak i powstanie nowych umów zawieranych w formie kontraktów (na czas wykonywania pracy dorywczej i sezonowej) oraz powstanie umowy o pracę na czas wykonywania pracy nieetatowej.

Poruszając kwestię stworzenia umowy o pracę na czas wykonywania pracy nieetatowej, warto podkreślić, że miałyby ona być realizowana jedynie w wymiarze nieprzekraczającym 20 godzin tygodniowo. Taki rodzaj umowy miałby być skierowany wyłącznie do pracowników – studentów, którzy z końcem danego roku kalendarzowego ukończyli maksymalnie 26 lat, jak również do pracowników powyżej 60 roku życia. Umowa taka mogłaby być zawierana między tymi samymi stronami stosunku pracy wyłącznie na czas określony, nie dłuższy jednak niż rok.

Dodatkowo, projekt komisji zawierał zmiany dotyczące skrócenia okresu wypłacenia przez pracodawcę wynagrodzenia za okres trwania choroby. Obecnie okres ten wynosi 33 dni. Komisja zakładała jego skrócenie do 14 dni, zaś w przypadku pracowników po 50 roku życia, okres ten miałby zostać zmieniony odpowiednio z 14 do 7 dni. Najbardziej jednak kontrowersyjną kwestią zaproponowaną przez Komisję Kodyfikacyjną miało być utworzenie przez firmę tzw. kont wynagrodzeń. Głównym celem takiego konta miało być zawieszenie wypłaty normalnego wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych oraz dodatku za taką pracę na zasadach określonych w kodeksie i układzie zbiorowym pracy. Tym samym – analizując założenia komisji – pensja wypłacana ponad wymiar nie byłaby automatycznie wypłacana pracownikowi wraz z wynagrodzeniem zasadniczym, ale trafiałaby na konto powiernicze prowadzone przez firmę.

Jedyna zmiana, która została wprowadzona w kodeksie pracy dotyczy ograniczenia handlu w niedziele i święta



oraz w niektóre inne dni. W związku z wprowadzonymi zmianami powstała nowa Ustawa o ograniczeniu handlu w niedziele i święta oraz niektóre inne dni z dnia 10 stycznia 2018 roku, której zakres regulacji określa zasady dotyczące ograniczenia handlu oraz wykonywania czynności związanych z handlem w placówkach handlowych w niedziele i święta oraz w dniu 24 grudnia i w sobotę bezpośrednio poprzedzającą pierwszy dzień Wielkiej Nocy.

Od 1 marca bieżącego roku handel jest dozwolony wyłącznie w pierwszą i ostatnią niedzielę każdego miesiąca kalendarzowego.

Wskazać również należy, iż wspomniana ustawa przewiduje szeroki katalog wyłączeń, których zakaz nie obowiązuje. Tym samym, m.in. stacje paliw, placówki handlowe, których przeważającą działalnością jest działalność gastronomiczna, piekarnie, cukiernie, lodziarnie jak również placówki handlowe, w których handel prowadzony jest bezpośrednio przez ich właściciela – zakaz ten nie obowiązuje.

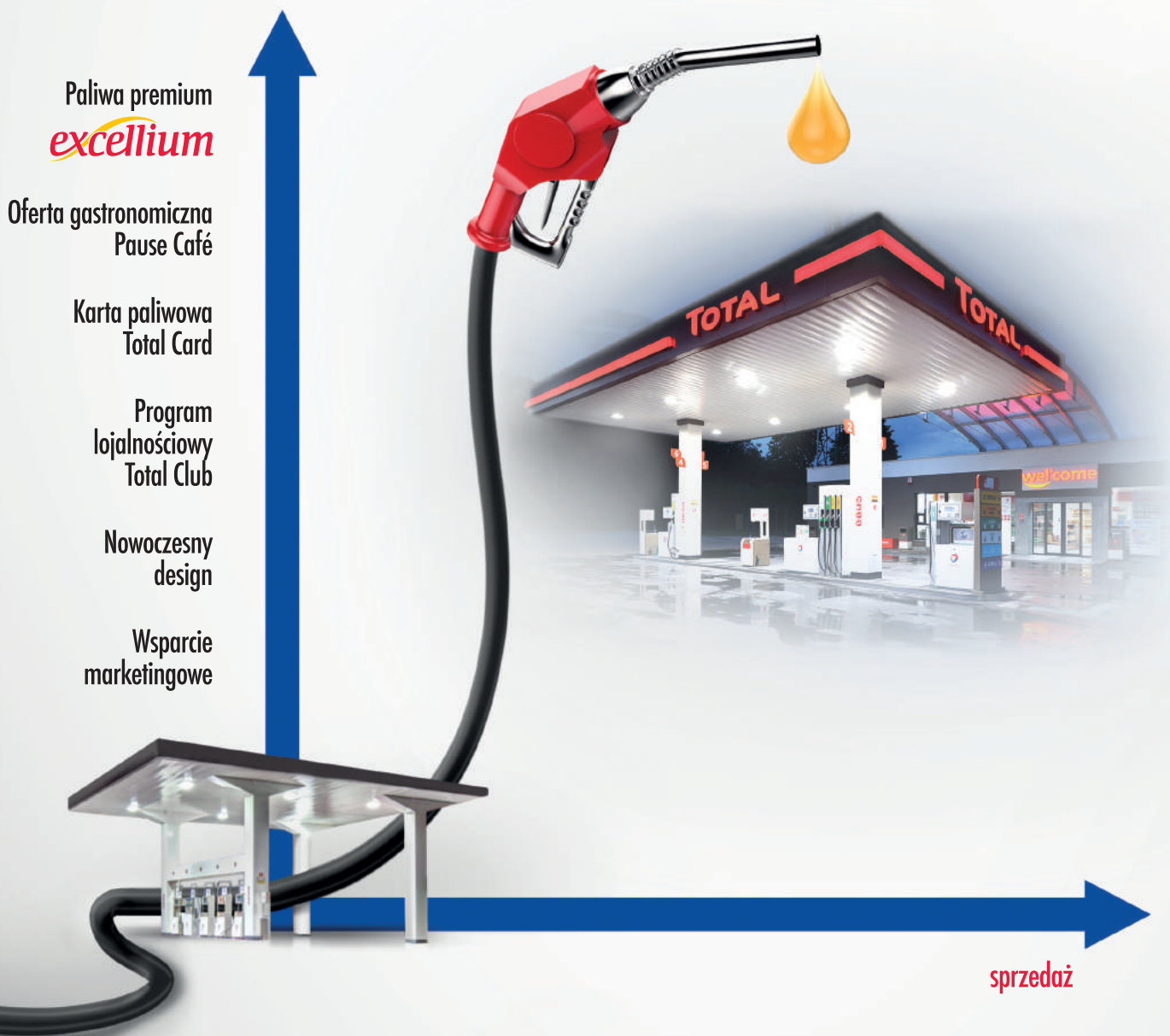
Reasumując – wiemy już, że nowego kodeksu nie będzie. Jedyna wprowadzona zmiana, która wciąż budzi wiele kontrowersji i co do której część z nas jeszcze nie może się przyzwyczaić to zakaz handlu w niedziele. Nieoficjalnie mówi się, że Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej podejmie prace legislacyjne nad przygotowaniem propozycji nowelizacji kodeksu pracy w oparciu o dorobek komisji, a zwłaszcza tej części, która nie spowoduje spornych opinii i z powodzeniem mogłaby być wprowadzona do obecnego kodeksu pracy. Tym samym nie pozostaje nam jednak nic innego, jak bacznie obserwować poczynania rządu w zakresie nowelizacji kodeksu pracy.

JOANNA BOGDAŃSKA – radca prawny, partner
JOANNA LEWTAK – prawnik

KW KRUK I WSPÓLNICY
KANCELARIA PRAWNICZA

Naturalna droga rozwoju

Włącz się do sieci **TOTAL**



Zostań naszym partnerem
Wejdź na www.total.com.pl



TOTAL

Lepsza energia na drogę. Codziennie

Czym jest i kogo może dotyczyć konfiskata rozszerzona

W polskim systemie prawnym tzw. konfiskata rozszerzona czyli rozszerzony przepadek mienia został unormowany zarówno w kodeksie karnym jak również w kodeksie karnym skarbowym. Z punktu widzenia osób nabywających np. stacje paliw najistotniejsze znaczenie ma regulacja odnosząca się do przepadku korzyści majątkowej, która zostanie omówiona poniżej.



Przepadek korzyści majątkowej albo jej równowartości reguluje art. 45 kodeksu karnego. Według orzeczeń sądów, korzyść majątkowa to pojęcie bardzo szerokie, które należy rozumieć jako każde przysporzenie majątku sobie lub innej osobie albo uniknięcie w nim strat, z wyjątkiem jedynie tych wypadków, gdy korzyść taka przysługuje sprawcy lub innej osobie zgodnie z istniejącą w chwili czynu więzią prawną. Dotyczy to zarówno korzyści majątkowej pochodzącej bezpośrednio, jak i pośrednio z przestępstwa.

Korzyść majątkowa pochodząca bezpośrednio z przestępstwa to każde przysporzenie majątku (np. ruchomości, nieruchomości) uzyskane w wyniku czynu zabronionego. Natomiast korzyść uzyskana pośrednio z przestępstwa to np. nieruchomość nabyta za środki pieniężne pochodzące z przestępstwa.

Podstawą konfiskaty rozszerzonej jest zastosowanie domniemania, którego skutkiem jest przerzucenie ciężaru dowodu na oskarżonego lub inną osobę, dysponującą tym mieniem, o czym

stanowi art. 45 § 2 i 3 k.k.

Na podstawie art. 45 § 2

k.k. zostało wprowadzone domniemanie, zgodnie z którym mienie, które sprawca objął we władanie lub do którego uzyskał jakikolwiek tytuł w okresie 5 lat przed popełnieniem przestępstwa do chwili wydania chociażby nieprawomocnego wyroku, stanowi korzyść uzyskaną z popełnienia przestępstwa jeżeli:

sprawca został skazany za przestępstwo, z którego popełnienia osiągnął, chociażby pośrednio, korzyść majątkową znacznej wartości, albo sprawca został skazany za przestępstwo, z którego osiągnął lub mógł osiągnąć, chociażby pośrednio, korzyść majątkową z przestępstwa zagrożonego karą pozbawienia wolności, której górna granica jest nie niższa niż 5 lat lub z przestępstwa popełnionego w zorganizowanej grupie albo związku mającym na celu popełnienie przestępstwa.

Niestety przepisy nie definiują pojęcia „korzyści majątkowej znacznej wartości”. Powszechnie uznaje się jednak,

że pojęcie to można rozpatrywać jako „mienie znacznej wartości”, które już ma swoją definicję w kodeksie karnym (art. 115 § 5 k.k.) – tj. jako mienie, którego wartość w czasie popełnienia czynu zabronionego przekracza 200.000 złotych.

Na podstawie art. 45 § 3 k.k. przepisy prawa przewidują możliwość orzeczenia przepadku mienia, które zostało przeniesione na osobę trzecią, o ile zostaną spełnione następujące przesłanki: mienie stanowi korzyść uzyskaną z popełnienia przestępstwa (art. 45 § 2 k.k.), mienie to zostało przeniesione na osobę fizyczną, prawną lub jednostkę organizacyjną niemającą osobowości prawnej, przeniesienie nastąpiło faktycznie lub pod jakimkolwiek tytułem prawnym, co oznacza, że nabywca jest posiadaczem samoistnym (faktycznie włada rzeczą jak właściciel).

W przypadku jednoczesnego wystąpienia wyżej wymienionych przesła-

nek, przyjmuje się, że rzeczy będące w samoistnym posiadaniu nabywcy lub przysługujące mu prawa majątkowe należą do sprawcy.

Te same rozwiązania zostały zawarte również w kodeksie karnym skarbowym (art. 33 k.k.s.)

PRZYKŁAD:

Mając na uwadze powyższe, przeanalizujmy więc kwestię nabycia stacji paliw wybudowanej ze środków pieniężnych pochodzących z przestępstwa.

Powszechnie wiadomo, że uczestnikami obrotu gospodarczego są nie tylko osoby przestrzegające obowiązujących przepisów prawa, ale zdarzają się i tacy, którzy przepisy te naruszają i popełniają przestępstwa. W konsekwencji wiąże się to z tym, że spraw-

cy przestępstw wprowadzają do obrotu swój, nielegalnie nabyty, majątek. Mamy więc sytuację, w której stroną umowy sprzedaży stacji paliw może być sprawca przestępstwa. Przyjmuje się wówczas, że nabyta w ten sposób stacja paliw, należy do sprawcy przestępstwa i w konsekwencji może stać się przedmiotem przepadku. Ponownie należy zwrócić uwagę, że stacja paliw będzie stanowiła korzyść majątkową podlegającą przepadkowi, jeżeli została objęta przez sprawcę we władanie lub do której uzyskał on jakiegokolwiek tytuł w okresie 5 lat przed popełnieniem przestępstwa do chwili wydania chociażby nieprawomocnego wyroku. ➡

» JAK SIĘ BRONIĆ PRZED KONFISKATĄ ROZSZERZONĄ?

Osoba trzecia może obalić powyższe domniemanie, jeżeli udowodni, że w chwili zakupu nie posiadała wiedzy ani świadomości, że majątek ten pochodzi z przestępstwa. (art. 45 § 3 k.k.). Przed przystąpieniem do umowy, należy więc dochować wszelkich starań aby rzetelnie sprawdzić kontrahenta. Można np. dokonać analizy treści księgi wieczystej, która prowadzona jest dla danej nieruchomości, przejrzeć dokumenty, na podstawie których sprzedający nabył nieruchomość, zobowiązać kontrahenta do przedłożenia zaświadczeń z Urzędu Skarbowego, Zakładu Ubezpieczeń Społecznych czy też Urzędu Gminy o niezaleganiu z zobowiązaniami publicznoprawnymi itp. Jeżeli warunki umowy są narzucane przez sprzedającego, warto dokonać ich wnikliwej analizy i wyjaśnić wszelkie zapisy budzące jakąkolwiek, nawet najmniejszą wątpliwość. Niezależnie od powyższego można także dokonać „lokalnego rozeznania rynku”, celem ustalenia czy prowadzona działalność nie budzi

zastrzeżeń pod względem legalności. W przypadku skutecznego obalenia domniemania, nie dojdzie do orzeczenia przepadku nabytej stacji paliw.

JAK UNIKAĆ KONFISKATY ROZSZERZONEJ?

Mając na uwadze obecnie obowiązujące przepisy prawa w zakresie przepadku korzyści majątkowej pochodzącej z przestępstwa, wskazane jest zawieranie sprawdzonych transakcji z pewnymi kontrahentami. Należy unikać sytuacji wątpliwych, okazyjnie niskich cen, albowiem rodzi to podejrzenie co do rzeczywistych pobudek sprzedających.

Jak wcześniej wskazano, konfiskata rozszerzona w stosunku do osób trzecich znajdzie zastosowanie, jedynie jeżeli są one samoistnymi posiadaczami mienia stanowiącego korzyść pochodzącą z popełnienia przestępstwa. W praktyce oznacza to, że art. 45 § 3 k.k. nie odnosi się do osób będących użytkownikiem, najemcą lub dzier-

żawcą mienia, a jedynie do właścicieli. Należy więc rozważyć możliwość zawarcia umowy dzierżawy zamiast umowy sprzedaży.

KONSEKWENCJE

Nabycie stacji paliw stanowiącej korzyść majątkową uzyskaną z popełnienia przestępstwa może prowadzić do następujących konsekwencji:

- zabezpieczenie orzeczenia przepadku nabytej stacji paliw, jeżeli zachodzi uzasadniona obawa, że właściciel może np. próbować wyzbyć się swojego majątku,
- orzeczenie przepadku stacji paliw, jeżeli zostaną spełnione przesłanki wskazane w art. 45 § 3 k.k., a osoba trzecia nie obali domniemania jej przestępnego pochodzenia.

KATARZYNA SZEWCZUK-GONTARZ
– radca prawny


KW KRUK I WSPÓLNICY
KANCELARIA PRAWNICZA





**Dołącz do ponad 3000 stacji paliw AVIA w Europie
i już 22 działających w Polsce!**



**Przynależność do
międzynarodowego
stowarzyszenia**



**Niezależność
w wyborze
dostawcy paliwa**



**Wsparcie
w prowadzeniu
biznesu**



**Dostęp
do kart flotowych
i rabatowych**

**Wejdź na stronę www.AviaPolska.pl
i skontaktuj się z nami!**



Czym jest AVIA

AVIA to wspólna marka i stowarzyszenie niezależnych importerów, producentów i dystrybutorów paliw, a także innych źródeł energii i produktów energetycznych. Marka AVIA powstała w 1927 r. w Szwajcarii jako grupa kilku niezależnych rodzinnych firm oferujących produkty naftowe pod wspólnym brandem. Pomysł spodobał się w innych krajach europejskich, w efekcie czego w 1960 r. utworzono wielką rodzinę firm z branży petrochemicznej – AVIA International. Obecnie Stowarzyszenie zrzesza 90 podmiotów z 14 krajów Europy, generując obroty na poziomie 20 mld euro rocznie. Pod marką AVIA działa ponad 3000 stacji paliw, m.in. w Niemczech, Francji, Szwajcarii i Holandii, co daje 6. miejsce wśród największych firm w tym sektorze i przewagę nad takimi koncernami jak: Orlen, Aral, Lukoil czy OMV. Do rodziny AVIA należą też producenci i sprzedawcy: energii elektrycznej, zielonej energii (farmy słoneczne i wiatrowe), oraz środków smarnych dla przemysłu i motoryzacji.

UNIMOT REPREZENTANTEM MARKI AVIA W POLSCE

Pod koniec 2016 r. UNIMOT S.A. został członkiem międzynarodowego stowarzyszenia AVIA International, otrzymując tym samym prawo do sprzedawania swoich produktów na polskim rynku pod marką AVIA. W pierwszej kolejności Spółka zdecydowała się stworzyć nową sieć stacji paliw pod tym brandem. Sieć funkcjonuje w modelu franczyzowym i jest budowana na terenie Polski od ponad roku. Obecnie liczy 22 stacje AVIA, w tym 3 należące do UNIMOT. Do roku 2020 UNIMOT planuje uruchomić 100 stacji pod tym brandem. Stacje AVIA oferują podstawowe paliwa (olej napędowy, benzyny, LPG) oraz znakomity olej napędowy, z dodatkami istotnie poprawiającymi liczbę cetanową. W efekcie AVIA Diesel Gold jest prawdopodobnie najmocniejszym

olejem napędowym premium w Polsce, co wpływa pozytywnie na osiągnięcia napędzanego nim samochodu. Na wszystkich sieciowych stacjach możliwa jest sprzedaż paliwa za pomocą kart UTA i DKV. Wszystkie stacje AVIA mają też wdrożoną aplikację Tankuj24, za pomocą której można kupić paliwo on-line po niższej cenie i odebrać je w tych placówkach. Marką gastronomiczną stacji AVIA jest „Esenso Cafe” – znakomita, specjalnie skomponowana mieszanka kaw, dzięki której uzyskuje się aromatyczny napój. W ofercie gastronomicznej placówki mają też firmowe hot-dogi. W szerokiej gamie produktów na stacji znajdują się m.in. oleje i płyny eksploatacyjne AVIA, które zajmują istotną pozycję na rynku i są doskonale kojarzone również w Polsce. Jest to zasługa trzech elementów: marki, jakości i rozsądnej ceny.

CO WYRÓŻNIA OFERTĘ AVIA NA RYNKU?

Oferta AVIA jest wyjątkowa na rynku stacji paliw ze względu na elastyczne podejście do partnerów. Przystępując do sieci franczyzowej AVIA, właściciel stacji nie czuje się ograniczany w swoim biznesie. Zespół ekspertów z UNIMOT stara się doradzać i uzasadniać wszystkie propozycje zmian. Indywidualne podejście do każdego partnera sprawia, że wszelkie sugestie i warunki uczestnictwa są negocjowane na każdym etapie współpracy. Na stacji paliw montowane są wystandaryzowane graficznie elementy wizualne marki AVIA, przy czym UNIMOT w każdym przypadku analizuje ich efektywność kosztową. Dzięki temu właściciel stacji jest pewien, że nie przepłaca, dostosowując jej wygląd do norm przyjętych w sieci AVIA.

Honda Jazz Dynamic w końcu przestaje być nudna

PIOTR MAJKA (Test Auto)

Honda to marka, która już na samą myśl przywodzi sportowe samochody, wysokoobrotowe silniki i szybkie motocykle. Cała gama oferuje coś, co sprawia, że samochody prowadzą się genialnie, zawieszenie jest sztywne, a wersja civic type-r jest swoistą wisienką na torcie. No może poza jednym rodzynkiem w tym towarzystwie. Mowa tutaj o modelu jazz. Samochód niezbyt popularny, może dlatego też do niedawna był oferowany wyłącznie z silnikiem o pojemności 1.3 Litra, który swoimi osiągnięciami nie powala na kolana. Teraz do oferty trafił nowy silnik 1.5 wypełniający brakującą lukę.

DYNAMIC TYLKO Z NAZWY?

Nowy silnik w gamie jest dostępny wyłącznie w połączeniu z dedykowaną wersją Dynamic. Charakteryzuje się ona nie tylko odmienną jednostką napędową, ale oferuje dość rasowo wyglądające elementy stylistyczne. Mowa tu o czerwonych listwach w dolnych częściach zderzaka, zarówno z przodu jak i z tyłu. Agresywnego wyglądu dodają też liczne, czarne detale stylistyczne i imitacja dyfuzora. Znajdziemy tu też m.in. przednie reflektory w technologii LED, które w nocy dają wyraźne, białe światło, a widoczność jest naprawdę dobra.

KOSMICZNY MIESZCZANIN

Wewnątrz Jazz'a znalazły się specjalne dla wersji detale w postaci pomarańczowych przeszyć na kierownicy i siedzeniach, nie obyło się też bez niuansów. Choć w innych wersjach jest taka możliwość, Dynamic może być dostępny tylko i wyłącznie z manualną klimatyzacją. Materiały, które tu znajdziemy są twarde ale dobrej jakości. Ilość przycisków na desce rozdzielczej została zredukowana do minimum. A raczej ogrom z nich ujrzymy na kierownicy. Pierwszy kontakt może sprawić trochę problemów z obsługą, zwłaszcza komputera pokładowego.

W standardzie otrzymamy system multimedialny Honda Connect, opar-

ty na systemie Android. Opcjonalnie egzemplarz otrzymał nawigację Garmina, która aktualnymi mapami dobrze zastępuje te z telefonu. Mamy możliwość słuchania radia cyfrowego DAB, a z drugiej strony wciąż znajdziemy czytnik płyt CD. Ponadto połączymy się z telefonem poprzez Android Auto czy Apple CarPlay, co sprawia, że Jazz jest naprawdę nowoczesnym autem miejskim. Obsługa odbywa się na 7 calowym dotykowym ekranie, działa płynnie, chociaż dodatkowe przyciski dotykowe dobrze komponują się z całością, nie są tak wygodne w obsłudze jak klasyczne.

JESZCZE SEGMENT B, CZY JUŻ MINIVAN?

Honda Jazz pomimo, że jest autem z segmentu B, ma aspiracje na coś więcej. Przestrzeni jest naprawdę dużo. Jazz jest wysoki, więc z miejscem nad ►►



➤ głową nie będzie problemu, a z tyłu komfortowo usiądą nawet dorosłe osoby. Ponadto wciąż mamy 354 litrowy kufer. Zmieszczą się nie tylko duże zakupy.

DODATKOWE 30 KM ROBI RÓŻNICĘ?

Robi i to naprawdę dużą. Nowy silnik, który pojawił się w Hondzie Jazz niszczy cały stereotyp nudnego samochodu. Wiele osób pewnie nie da mu szansy i będzie kręcić nosem, jednak niesłusznie. 130 KM i moment obrotowy 155 Nm, w dobie aut z silnikami Turbo nie są czymś nadzwyczajnym. Jednak silnik i-VEEC Hondy potrafi ochoczo wkręcać się do niemal 7000 obr./min., będąc przy tym niezwykle dynamicznym. Efekt? 8,7 sekundy, tyle zajmie osiągnięcie pierwszych 100 kilometrów na godzinę. Sześciobiegowa manualna skrzynia biegów jest krótka i ogranicza prędkość maksymalną do 190 km/h. Krótka skrzynia biegów oznacza też jeden problem. Podczas jazdy z większymi prędkościami rzędu 120-140 km/h we wnętrzu będzie naprawdę głośno, a wskazówka obrotomierza będzie pokazywać trójkę z trzema zerami. Entuzjaści dynamicznej jazdy będą za to zadowoleni, dzięki dźwigni biegów o krótkich skokach i przyjemnego dźwięku w trakcie przyspieszania. Silniki turbo mają generować mniejsze zużycie paliwa? Totalna bzdura. Przy spokojnej jeździe Jazz'em poza miastem zużyjemy średnio nawet 5 litrów. W mieście czy przy dynamicznej jeździe komputer pokaże zużycie w okolicach 8 litrów. Nie wiele.

HONDA WIE, JAK POWINNY PROWADZIĆ SIĘ SAMOCHODY

Jazz w wersji Dynamic jest niemal jak prawdziwy Hot-Hatch. Co prawda brakuje mu jeszcze paru koni pod maską ale nadrabia zwinnością i ambicjami. Prowadzi się niezwykle dobrze, jest zwinny i dobrze radzi sobie w miejskiej, ciasnej dżungli. Zawieszenie jest twarde, więc poczujemy nieco bardziej dziurawe drogi niż w autach chociażby z koncernu VAGa, ale pewność prowadzenia i doskonale trzymanie się toru jazdy nawet w gorszych warunkach rekompensuje tą wadę. ESP można wyłączyć i to dwusekundowym przytrzymaniem jednego przycisku na desce rozdzielczej. Wtedy auto potrafi nawet przypalić gumę przy ruszaniu spod świateł.

BEZPIECZEŃSTWO DOSTANIESZ W STANDARDZIE

Honda dba o bezpieczeństwo swoich klientów. Dlaczego? We wszystkich autach i ich podstawowych wersjach instaluje szereg innowacyjnych rozwiązań bezpieczeństwa, które nie-

kiedy dostępne są wyłącznie w droższych samochodach. W standardzie znajdziemy tu system aktywnego hamowania, ostrzeganie o zmianie pasa ruchu, światła automatyczne, czy tempomat z możliwością odczytywania znaków drogowych. Do tego mocowania ISOFIX na tylnej kanapie pozwolą bezpiecznie i w łatwy sposób przewozić nasze pociechy.

GDZIE SĄ CI CHĘTNI

Więc skąd ten brak popularności? W dużej mierze może chodzić o cenę startową. Cena tego egzemplarza wynosi 72900 zł. Ta jak na auto segmentu B jest dość wysoka, chociaż Honda Jazz aspiruje gabarytami na auto o pół klasy wyżej. Być może nowy silnik w gamie pozwoli zyskać nową grupę zainteresowanych. Tym bardziej, że w standardzie otrzymamy wiele systemów bezpieczeństwa. A dla kogo jest wersja Dynamic? Dla osoby szukającej dynamicznego, oszczędnego i wyróżniającego się auta miejskiego, który komfortowo przewiezie nawet czterech dorosłych pasażerów. ■



Spacerek pod arkadami

Bolonia na wyciągnięcie ręki

dr JAKUB BOGUCCI

Tanie linie lotnicze zmieniły nasze tradycyjne pojęcie o podróżowaniu. Łatwiej niż przed laty możemy dostać się nawet w odległe zakątki Europy. Wiele europejskich miast przeżywa obłęzenie turystów z uwagi na położenie blisko hubów lotniczych – a jednym z przykładów może tutaj być włoska Bolonia. Położona w połowie drogi między Wenecją i Florencją stolica regionu Emilia-Romania i siódme najludniejsze miasto włoskiego buta może pochwalić się nie lada atrakcjami, chyba ciągle niedocenionymi przez polskich gości w Italii.

TŁUSTA, UCZONA I CZERWONA

We włoskiej tradycji Bolonia nosi trzy przydomki – la Dotta, la Grassa, la Rossa, czyli uczona, tłusta i czerwona. Przymiotnik „uczona” ma podkreślać rolę siedziby najstarszego europejskiego uniwersytetu – wzorca dla dziesiątków podobnych uczelni po

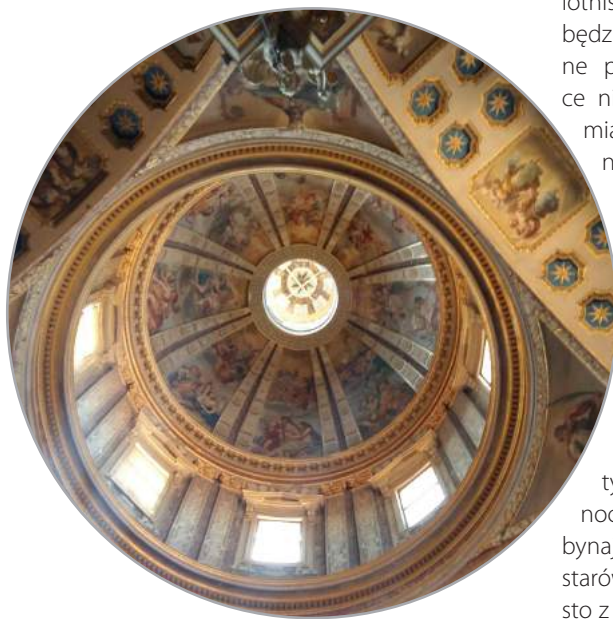
nim. Z kolei „tłusta” to określenie, które zwraca uwagę na rozkosze stołu, których w Bolonii jest aż nadto, wreszcie „czerwona” – z powodu czerwonego odcienia ścian i dachów tutejszych kamienic, które cechują się niezwykłą jednolitością kolorystyczną. Przydomek miasta łatwo można więc zrozumieć niemal jako hasło reklamowe – „dla każdego coś miłego”: zarówno dla spragnionych wiedzy, smakoszy, jak i miłośników śródziemnomorskiej estetyki.

Studencka atmosfera (czy może wręcz nieco anarchiczny klimat) daje się odczuć w całym niemal centrum stolicy Emilii-Romanii – pełno tu knajpek, plakatów o koncertach i innych wszechobecnych dowodów sympatycznego akademickiego życia.

Z kolei smakowitości, zwłaszcza mięsne – wyglądają z menu każdej restauracji i bogatej oferty tradycyjnych sklepów „alimentari”. Już od pierwszych lotniskowych kramów z pamiątkami będziemy atakowani przez piękne półce szynki crudo wiszące niemal w każdym miejscu miasta. Tu także rzekomo narodzić się miała najslawniejsza odmiana spaghetti: bolognese. Emilia-Romania to również region, w którym powstają znane włoskie sery (jak choćby parmezan).

Wreszcie – co zaś się tyczy czerwieni – „monochromatyczność” nie jest bynajmniej wadą bolońskiej starówki. Przeciwnie, jest to miasto z pietysmem dbające o spójność

lokalnego stylu zabudowy. Jego urokliwy charakter nie jest przesadnie często rozrywany krzyczącą nowoczesnością architektury biurowców czy hoteli. Dodatkowo jeszcze warto wspomnieć, że w Bolonii głowom turystów nie zagrazi dojmujące słońce Południa. Dlaczego? Odpowiedź jest prosta – niemal wszędzie wzdłuż ulic bolońskiego centrum ciągną się arkady (ponoć jest ich łącznie kilkadziesiąt kilometrów), pod którymi ciągi ruchu pieszego są urokliwie zabezpieczone przed nadmiernym upałem. Architekci wszystkich epok zgodnie współpracują ze sobą w dziele zabudowy miasta – od czasów gotyckich aż do dziś budynki w głównych dzielnicach Bolonii mają arkadowe fronty, ocieniające chodniki ku wygodzie spacerujących. ➡



» GDZIE ZAJRZEĆ?

Wizyta we Włoszech z całą pewnością kojarzy się ze zwiedzaniem wspaniałych katedr i muzeów – i tu z pewnością Bolonia nie będzie odstawać od turystycznych stereotypów. Może z jednym wyjątkiem: do lokalnych atrakcji nie ma uciążliwych i wielogodzinnych kolejek, porównywalnych z tymi w Uffizi czy Bazylice św. Piotra (choć redakcja „NSP” nie gwarantuje, że taki turystyczny komfort będzie trwać zawsze).

Z całą pewnością symbolem miasta są dwie wieże – Asinelli i Garisenda, pochodzące jeszcze z XII wieku. Stanowią one z jednej strony element fortyfikacyjny, a z drugiej także efektowne świadectwo prestiżu możnych rodzin, które w średniowiecznej Bolonii demonstrowały w ten sposób swoje znaczenie. Wówczas w mieście podobnych obiektów stało kilkadziesiąt. Dzisiaj istnieje ich kilkanaście, a dwie wspomniane są najbardziej imponujące (odpowiednio 97 i 48 metrów wysokości). Udostępniona turystom Torre degli Asinelli stanowi doskonały punkt widokowy, z którego najlepiej widać „czerwony” pejzaż starej Bolonii.

Nieopodal znajduje się centralny plac bolońskiej starówki – Piazza Maggiore i połączony z nim plac Neptuna. Tutaj zwiedzić można wspaniałą (choć fasada może nieco mylić) bazylikę świętego Petroniusza, omyłkowo braną przez

turystów za katedrę (do właściwej katedry San Pietro, położonej w ciągu Via dell'Indipendenza, jest stąd kilka minut spacerem). San Petronio to czwarty kościół Włoch jeśli chodzi o rozmiar, a sam obiekt stanowi wyrazisty przykład średniowiecznej architektury Italii, dodatkowo we wnętrzach ozdobiony wieloma dziełami epok późniejszych. Nieopodal bazyliki stoi wspaniała fontanna rzymskiego boga Neptuna, wykonana przez Giambolognę. Zwiększenie trójzęba bolońskiego posągu wiele powie miłośnikom motoryzacji, którzy od razu dostrzegą w nim inspirację dla logotypu marki Maserati. To właśnie w Bolonii w 1914 roku rozpoczęła się historia producentów tych luksusowych aut.

Wśród bolońskich zabytków sakralnych trzeba także turystom zarekomendować wizytę w pięknej bazylice świętego Dominika, gdzie spoczęły doczesne szczątki twórcy jednego z najsłynniejszych zakonów chrześcijaństwa, a także położonej nieco dalej od centrum bazylice Madonny św. Łukasza, do której wiedzie piękna widokowa trasa wśród wzgórz. Bolonia jest – jak już wspomnieliśmy – także siedzibą prastarej uczelni, której początki istnienia datuje się na końcówkę XI wieku. Szlachetną przeszłość uczelni dokumentują m.in. liczne polichromowane w krużgankach herby osób i rodów związanych z uczelnią, wśród których nie brak i naszych rodaków – jej absolwentem był niegdyś



m.in. Mikołaj Kopernik. Zwiedzanie uniwersytetu warto poprzedzić zapoznaniem się z jego barwnymi dziejami i tradycjami, których trwałość do dnia dzisiejszego może zaimponować nawet sceptykom.

Z BOLONII – NA PODBÓJ ITALII

Z Bolonii, która jest ważnym węzłem komunikacyjnym środkowych Włoch, w łatwy sposób dostać się można w wiele miejsc o dużym znaczeniu turystycznym. Dla polskich turystów może to być na przykład dogodny start kolejowej wycieczki do Florencji – absolutnego centrum turystyki włoskiej między Wenecją i Rzymem. Niezłe połączenia lokalne to także możliwość zwiedzenia Ferrary ze wspaniałym zamkiem Castello Estense czy Modeny – siedziby fabryk Ferrari.

Miłośnicy ciepłych mórz z pewnością docenią szybką możliwość dotarcia nad Adriatyk – do takich kurortów, jak Cervia, Cesenatico czy Rimini. Po drodze zaś jest jeszcze malownicza Ravenna, której zabytki wczesnośredniowiecznej sztuki mozaikarskiej od 1996 roku znajdują się na Liście Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Bolonia zatem wabi nie tylko własnym potencjałem turystycznym, ale także dogodnym położeniem geograficznym. Tym samym może stanowić „bramę” dla turystów odwiedzających środkowe Włochy – zwłaszcza w czasach, gdy bilet do tego fantastycznego miejsca kupić można okazynie za równowartość porządnego obiadu. ■



Co sądzę o...

dotychczasowych rezultatach prac nad zabezpieczeniem firm przed odpowiedzialnością za podatek VAT

dr SZYMON ARASZKIEWICZ

Piszę ten tekst na przełomie kwietnia i maja, według najnowszych doniesień nie będzie oficjalnego, wiążącego katalogu kryteriów, które przedsiębiorca musi spełnić, by zapewnić sobie pewność prawa do odliczenia podatku VAT – od kilku miesięcy wydawało się, że taka regulacja zostanie wprowadzona. Lada chwila wejść ma w życie „podzielona płatność” i pojawia się szereg komentarzy eksperckich zawierających wątpliwości co do szczegółów jej funkcjonowania.

Cytując klasyka, zaczynam wobec tego wszystkiego być „za, a nawet przeciw” – z jednej strony rozumiem, że wiele jest sytuacji z zakresu podatkowego, nawet bardzo do siebie podobnych, które jednak trzeba rozważać zupełnie inaczej i nie ma ogólnej zasady, z drugiej – myślę, że potrzebne są konkretne narzędzia, które pozwoliłyby uratować (czasem dosłownie)

uczciwych podatników, wciągniętych w schematy oszustw fiskalnych. Dopóki ich jednak nie ma, dopóty trzeba po prostu bardzo uważać.

O nielegalnym przywozie paliw do Polski na przestrzeni ostatnich kilku lat powiedziano bardzo wiele, trudno znaleźć przedsiębiorców, czy to z branży paliwowej czy branż powiązanych, którzy nie zetknęliby się z tym procederem wprost lub pośrednio.

Wg sygnałów rynkowych ostatnie kilkanaście miesięcy to na szczęście okres mar- ➡



ginalizacji tego zjawiska. Pojawiały się też jednak głosy, że urzędnicy skarbowi, szukający podatkowych oszustów, potrafili domagać się zapłaty podatku od firm skądinąd rzetelnych, a które znalazły się w tym samym łańcuchu transakcyjnym co np. „słupy” czy „znikający podatnicy”. Podstawą do kwestionowania postawy tych rzetelnych było rzekome niedochowanie przez nich „należytej staranności” w sprawdzeniu dostawcy, czy też świadomość, że kupują paliwa pochodzące z niepewnego źródła – kierowani chęcią zarobienia, bo były one przecież tańsze niż u innych graczy.

Daleki jestem od politykowania. Nie chcę też wchodzić w zawitości przepisów podatkowych czy rozwiązywać casusów i rozstrzygać, kto ma rację – nie czuję się na siłach i, jakby nie patrzeć, wiele przypadków jest do siebie podobnych, ale nie identycznych. Rozmawiając jednak na co dzień z firmami paliwowymi, słuchając ich wątpliwości czy też poznając ich doświadczenia, widzę że problem jest. Problem z jednej strony polegający na niepewności, co robić a czego nie, by nie ucierpieć, z drugiej – na obawie przed reakcją państwa. Problem polegający na wątpliwościach, czy na pewno w każdym przypadku przedsiębiorca zachował się prawidłowo – bo nie wiadomo. Problem objawiający się omawianymi często przez biznesmenów przypadkami ich kolegów z branży, którzy mają sprawy podatkowe czy to w urzędach, czy to już w sądach i czują się potraktowani niesprawiedliwie. Rozwiązaniem miały być nowe narzędzia, nad którymi pracowało Ministerstwo Finansów, także w dialogu z biznesem – długo oczekiwany katalog kryteriów dochowywania „należytej staranności” na gruncie VAT oraz „podzielona płatność” kwoty netto za towar

i kwoty podatku. Płatność, z angielska nazywana też u nas „split payment”, wejść ma w życie w wakacje 2018. Katalogu kryteriów natomiast ostatecznie, jak się okazało po kilku miesiącach prac, nie będzie.

Zamiast katalogu powstała metodyka postępowania urzędników celno-skarbowych w zakresie ustalania, czy podatnik dochował „należytej staranności”. Metodyka, która ma być jednolita dla wszystkich placówek fiskusa (przypomina ona zresztą mocno katalog z czasu, gdy trwały jeszcze prace nad nim i pojawiały się sygnały, co się w nim znajdzie). Ministerstwo twierdzi, że jest jeszcze zbyt wcześnie na wydanie dokumentu adresowanego bezpośrednio do podatników i mającego status objaśnień podatkowych – resort twierdzi, że czas pozwoli na ocenę działania metodyki w praktyce, ma też być ona na bieżąco aktualizowana. Nie ma więc nadal listy wiążących, w sposób wyczerpujący sformułowanych wytycznych postępowania dla podatników. Być może Ministerstwo nie chciało tworzyć „instrukcji dla złodzieja”? Można podejrzewać, że każdy co sprytniejszy oszust wraz z ofertą handlową przekazywałby listę

dokumentów, których klient ma od niego „zażądać”, oraz listę czynności które ma wykonać, by mieć pewność, że transakcja będzie czysta.

Można rzec, że przecież „podzielona płatność” będzie zabezpieczała podatników. Co tu ukrywać, z dużym entuzjazmem patrzyłem na ten plan, zakładając, że faktycznie ten instrument zamknie temat kontrowersji VATowskich. Wygląda na to, że nie zamknie, bo ani ochrona przed domiarem podatkowym dla kupującego nie będzie, zdaniem doradców podatkowych, taka stuprocentowa, ani sytuacja sprzedawcy, który dostanie takową podzielną płatność też nie jest doskonała – chodzi mi tu o kwestie problemów z uwalnianiem środków zgromadzonych na rachunku VAT, wątpliwości co do ich oprocentowania czy wpływ prowadzenia, bezpłatnych przecież, kont VAT na ceny innych usług bankowych. Miejmy nadzieję, że praktyka pozwoli wypracować w tych obszarach dobry, z punktu widzenia firm, model postępowania.

Szkoda, że wciąż kwestii „należytej staranności” towarzyszyć będą emocje i niepokój. Wygląda na to, że firmom paliwowym kupującym towar pozostaje nadal ufać swej wiedzy i rozpoznaniu rynku, unikać ewidentnie nieuczciwych dostawców, a w sytuacjach nie do końca jasnych bardzo dokładnie badać kontrahenta i okoliczności transakcji, tworząc procedury takiego badania i dokumentując przeprowadzone czynności. Trzeba także mieć nadzieję i wierzyć, że urzędnicy, po ostatnich kilku latach pod znakiem walki z nielegalnym przywozem paliw w której osiągnęli przecież sukcesy, wiedzą już, w czym rzecz i będą coraz lepiej radzić sobie z odsiewaniem „ziaren od plew”. Tylko tego katalogu żał...



SYSTEM DLA STACJI PALIW McSPAL 7

System dla stacji paliw McSPAL 7 to wydajne zarządzanie stacjami paliw. Klienta zachęcasz promocjami centralnymi, kuponami rabatowymi, kodami PLU, ceną dnia SPOT. Szybko wygenerujesz potrzebne raporty. McSPAL 7 posiada przyjazny, dotykowy interfejs kasjera.

PRZYKŁADOWE FUNKCJE

- wystawianie faktur do wielu paragonów nie blokuje stanowiska kasowego
- możliwość drukowania faktury na drukarce fiskalnej
- swobodne planowanie promocji, rabatów
- automatyczne przysyłanie danych do księgowości (moduł McEXP)
- generowanie plików JPK
- sprawne przyjmowanie dostaw paliw, przeprowadzania inwentaryzacji

SYSTEM CENTRALNY McHOSS

System centralny McHOSS to aplikacja przeznaczona dla **sieci stacji paliw**, dostępna z poziomu przeglądarki internetowej (platforma WiiO).

PRZYKŁADOWE FUNKCJE

- możliwość centralnego zarządzania siecią stacji w chmurze
- centralne tworzenie rabatów i promocji dla całej sieci
- wydawanie i obsługa kart stałego klienta
- tworzenie własnych kart flotowych
- centralny eksport danych i centralna obsługa JPK
- tworzenie analiz i budowanie raportów dla sieci stacji paliw w oparciu o Centralną Listę Asortymentową
- centralna obsługa zamówień, centralne księgowanie poszczególnych transakcji, płatności i zapisów księgowych
- dodatkowe moduły poprawy obsługi klienta i marketingu: tworzenie i propagowanie okresowych promocji dla całej sieci; graficzne wsparcie kasjera
- zbieranie danych o klientach (Big data)

NAGRODY I WYRÓŻNIENIA



ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY !

Kraków: Andrzej Sikora, tel: 602 364 667

Warszawa: Wojciech Kosiński, tel: 512 165 178

Zapraszamy na najszybciej rozwijającą się imprezę branżową



Międzynarodowe Targi Paliwowe
**STACJA I BIZNES
PRZYSZŁOŚCI**



Business Speed Dating



Największa strefa myjni w Polsce



Szkolenia i warsztaty



Bankiet biznesowy



Strefa elektromobilności

Już po raz czwarty we Wrocławiu!

Międzynarodowe Targi Paliwowe - Stacja i Biznes Przyszłości Wrocław 2018

Bezpłatny wstęp na Targi dla zwiedzających!

www.targipaliwowe.pl