

Na Stacji Paliw

Nr 3/2020 (20) | lipiec-wrzesień 2020

Temat numeru:

Połączenie PKN ORLEN i Grupy LOTOS.

Jak zmieni się
polski rynek paliw?

**Stacja
przyjazna
rowerzystom**

**Miejskie stacje paliw
– samorządy regulują lokalny rynek paliw**

Dołącz do najszybciej rosnącej sieci stacji paliw

...i rozwiń swój biznes!



ROZPOZNAWALNA
MARKA



INDYWIDUALNE PODEJŚCIE
DO WSPÓŁPRACY



ATRAKCYJNA OFERTA
GASTRONOMICZNA



USZLACHTNIONY DIESEL
ON MOYA POWER



WSPARCIE
MARKETINGOWE



GWARANTOWANA
JAKOŚĆ PALIW

Ponad 250 stacji paliw w całej Polsce



tel. 22 496 00 30
www.moyastacja.pl

Od redaktora

Tematem numeru w tych letnich miesiącach uczyniliśmy fuzję Orlenu i Lotosu – najbardziej znaczącą zmianę własnościową na polskim rynku paliw, która odbije się na całości jego funkcjonowania i będzie mieć niezwykle żywy wpływ na całą polską gospodarkę. Niestety jak dotąd nie wiemy na temat fuzji zbyt wiele – ale staramy się zebrać w naszym opracowaniu przynajmniej te wiadomości, które już przeniknęły do mediów i coś niecoś będą w stanie powiedzieć o tym, jak zmieni się polski rynek paliw.

Poza tym jednak nie uciekamy od innych ważnych i ciekawych zjawisk rynkowych, którym poświęcam kolejne artykuły – m.in. dotyczące miejskich stacji paliw czy użyteczności placówek stacyjnych dla rowerzystów. Jak co numer staramy się także podejmować tematy odbiegające nieco

od głównego nurtu branżowych problemów, które stanowić będą przyjemną odskocznię od bieżących trudności stacji paliw w trudnym „roku koronawirusa”.

Liczymy, że w aktualnym numerze „NSP” znajdą Państwo sporą dawkę tematów i inspiracji dla swojej biznesowej działalności, a także wypoczną chwilę i zapoznają się z nowymi wyzwaniami, jakie stoją przed rynkiem. Jeśli ponadto o jakimś problemie warto byłoby napisać lub przyjrzeć mu się gruntownie – z przyjemnością przyjmujemy sugestie w tej dziedzinie!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Spis treści

WYDARZENIA Newsy z rynku	4-5
TEMAT NUMERU Połączenie PKN ORLEN i Grupy LOTOS. Jak zmieni się polski rynek paliw?	6-9
TEMAT NUMERU Co mówi rynek?	10-11
RYNEK PALIWOWY Miejskie stacje paliw – samorządy regulują lokalny rynek paliw	12-15
TWOJA STACJA Stacja przyjazna rowerzystom	16-17
GASTRONOMIA Naszym celem jest zbudowanie silnej i rozpoznawalnej marki gastronomicznej.	18-19
TWOJA STACJA Produkt roku 2020	20-23
PRAWNIK RADZI Biała lista podatników VAT znowelizowana i z prezydenckim podpisem	24
PODRÓŻE Gdzie jeszcze ludziom tak dobrze, jak tu? Lwów sentymentalny i dzisiejszy	26-27
LIFE STYLE Dodatki – nieodzowny element męskiej stylizacji	28-29
MOTORYZACJA Porsche Macan GTS – egzotyk na co dzień	30, 32
FELIETON Co sądzę o... perspektywach realizacji warunków przejęcia Lotosu przez Orlen	33-34

Na Stacji Paliw
MAGAZYN
BRANŻOWYCH
INSPIRACJI
Nr 3 (20) 2020

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



JAK WYGLĄDAŁA JAKOŚĆ PALIWA W 2019?

W roku 2019 Inspekcja Handlowa zakwestionowała 1,37 proc. skontrolowanych próbek paliw płynnych u wybranych losowo przedsiębiorców. Według UOKiK najlepszej jakości paliwa ciekłe występowały w woj. lubelskim, łódzkim, małopolskim, opolskim, podkarpackim, świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim. Od 2015 roku odsetek nieprawidłowości w wybranych losowo firmach spadł i od 2015 r. utrzymuje się poniżej 3 proc. Jeśli chodzi o wyniki kontroli jakości paliw przeprowadzonych od stycznia do maja 2020 r., zbadano łącznie 632 próbki paliw ciekłych - 22 próbki paliw ciekłych (3,48 proc.) nie spełniały wymagań jakościowych, w tym 20 próbek ON (6,33 proc.) i 2 próbki Pb 95 (0,63 proc.). Obowiązujące przepisy za obrót paliwem złej jakości przewidują grzywnę w wysokości do 1 mln zł lub karę pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat.

UNIMOT ZAINTERESOWANY STACJAMI TESCO?

W telekonferencji prezes Unimotu Adam Sikorski zasugerował, że Unimot jest zainteresowany rozmowami w sprawie przejęcia stacji paliw po Tesco w Polsce. Od czerwca wiadomo, że Tesco sprzeda swój biznes w Polsce firmie Salling Group. Transakcja obejmuje 301 sklepów, centra dystrybucji i główną siedzibę. Ponadto spółka ma gotowość do rozmów w sprawie środków zaradczych PKN Orlen związanych z przejęciem Grupy Lotos. Spółka szacuje, że w krótkim i średnim terminie może skorzystać na fuzji.



PERN OCENIA SPADKI WYDAŃ PALIW

W kwietniu PERN zanotował obniżki wydań paliw o ponad 20 proc. w porównaniu do planów, jednak od maja trwa proces odbudowy. Spodziewany na cały rok 2020 jest obrót paliwami na poziomie ponad 13 mln m sześć. w 2020 r. Agencji ISBnews prezes PERN Igor Wasilewski powiedział, że spadki sprzedaży paliw na stacjach zaczęły się w marcu, a apogeeum kryzysu związanego z koronawirusem przypadło na kwiecień. Co istotne – nie zanotowano osłabienia w obszarze dostaw ropy z rurociągu, jednak zmniejszyły się zakupy realizowane drogą morską, które odbudowują się począwszy od czerwca.



NOWY PREZES DYREKCJI HANDLOWEJ INTERMARCHÉ W POLSCE

Thierry Klupczynski od 15 lat związany jest z Intermarché na rynku polskim. Pełnił funkcję Dyrektora Generalnego Grupy Muszkietierów oraz członka zarządu Dyrekcji Handlowej Intermarché. Sam o sobie mówi: – *Zaczęłem pracę w Grupie Muszkietierów jako pracownik magazynu we Francji, dlatego z pełną świadomością mogę powiedzieć, że Grupa Muszkietierów daje prawdziwą możliwość rozwoju zawodowego. Obecnie łączę funkcję Prezesa Dyrekcji Handlowej Intermarché z zarządzaniem supermarketem, którego jestem właścicielem. Wierzę, że szeroka i praktyczna wiedza o handlu, którą nabyłem przez lata pracy, najpierw we Francji, Niemczech, a potem w Polsce, pozwoli mi wspólnie z zespołem, poszukiwać kolejnych możliwości i dalej rozwijać Intermarché jako jedną z kluczowych sieci handlowych na polskim rynku.*



PKN Orlen i Grupa Lotos 18 sierpnia 2020 roku podpisały porozumienie ze Skarbem Państwa, dotyczące realizacji transakcji nabycia akcji Lotosu przez PKN Orlen. Skutkiem transakcji będzie przejście przez płocką spółkę, bezpośrednio lub pośrednio, kontroli kapitałowej nad Grupa

Lotos. Stwierdzono, że warunkiem przeprowadzenia transakcji będzie realizacja środków zaradczych wynegocjowanych z Komisją Europejską. Spółki zobowiązały się też do współpracy ze Skarbem Państwa, celem umożliwienia analizy zakresu środków zaradczych oraz wypracowania zakresu i struktury transakcji.

Information Market S.A. uruchomiło serwis paliwarolnicze.pl, który jest unikatowym źródłem informacji i wsparciem dla nowoczesnego rolnictwa opartym o wieloletnią znajomość polskiego rynku paliwowego. Dzięki niemu użytkownicy mogą z łatwością odnaleźć dostawców różnych gatunków paliw, wykorzystywanych w rolnictwie – w ofercie docelowo pojawi się olej napędowy B0 i B7, olej opałowy oraz gaz płynny. Serwis zawiera też informacje dot. instalacji zbiornikowych. Znajdują się w nim też dane o aktualnych cenach paliw i wiadomości związane z sytuacją na rynku paliwowym. Ciekawym udogodnieniem dla klientów może być także barometr obrazujący zmienność cen oleju napędowego na krajowym rynku paliw.

CO TU SIĘ DZIEJE???

PRZECIEŻ JEST PANDEMIA!!!

PANIE! KADY CHCE NA WAKACJE ZDĄŻYĆ, ZA NIM ZNOWU NAS W DOMACH ZAMKNA!

(rys. Mariusz Sopyłło)

Połączenie PKN ORLEN i Grupy LOTOS. Jak zmieni się polski rynek paliw?

dr Jakub Bogucki

FUZJA ORLENU I LOTOSU TO WYDARZENIE, O KTÓRYM MÓWIŁO SIĘ GŁOŚNO JUŻ KILKAKROTNI
W OSTATNICH LATACH I KTÓREGO FINALIZACJA ZAPEWNE STANIE SIĘ WIELKĄ ZMIANĄ DLA POLSKICH
PALIW. CO WŁAŚĆ CIWIE WIEMY NA TĄ CHWILĘ? CO MOŻNA WSTĘPNIE PRZEWIDYWAĆ?

Trwający obecnie proces przejęcia kapitałowego Grupy LOTOS przez PKN ORLEN został zainicjowany w lutym 2018 r. Wtedy podpisany został List Intencyjny ze Skarbem Państwa, posiadaczem w gdańskiej spółce 53,19 proc. głosów na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy. W listopadzie 2018 r. PKN ORLEN złożył w Komisji Europejskiej wstępną wersję wniosku o zgodę na koncentrację. To jednak nie pierwsza taka próba – choć obecna jest z pewnością najbardziej zaawansowana.

W roku 2007 na temat ewentualnej fuzji wypowiadał się ówczesny prezes Lotosu, Paweł Olechnowicz, który mówił: – *Przygotowujemy analizy możliwych skutków połączenia obu firm – i nie chodzi o to, by szukać argumentów przeciw takiej decyzji. Chcemy zebrać dane, by móc połączenie ocenić. Nikomu przecież nie zależy, na tym, żeby w Polsce się powtórzyła – nawet w mniejszej skali – taka sytuacja jak przy fuzji Daimlera i Chryslera. Zarządy*

i akcjonariusze tych koncernów błędnie zdiagnozowali sytuację. Operacja nie powiodła się, koszty były ogromne. Stracono wiele miliardów dolarów, teraz zapadła decyzja demontażu połączenia. W sektorze naftowym takie niepowodzenia to katastrofa dla wszystkich. Ani Orlenu, ani Lotosu, ani Polski nie stać na ryzykowne, pośpieszne posunięcia.

Nasze analizy zakończymy pod koniec września, ale już teraz wynika z nich, że potencjalnych korzyści jest niewiele, znaków zapytania – dużo¹. Wówczas proces nie doszedł do skutku, ale wrócił do dyskusji w ostatnich latach.

Sam PKN Orlen przedstawia fuzję jako atrakcyjną ze względu na komplementarność technologiczną i produktową oraz pozycję spółek na rynku paliw. Spółka powołuje się na konsolidację firm paliwowych, które dokonały się w innych krajach – na Węgrzech (MOL), w Norwegii (Equinor), w Hiszpanii (Repsol) czy Austrii (OMV). Wśród wymienianych korzyści pisze się m.in. o przewadze konkurencyjnej połączonych spółek w tym obszarze i wpisaniu się w globalne trendy przemysłu rafineryjnego. Dałoby to szanse konkurencyjne



1) https://www.lotos.pl/322/p,174,n,1322/centrum_prasowe/aktualnosci/nie_wiem_co_zyska_nasza_firma_na_polaczeniu, stan z dnia 20 sierpnia 2020

i pojawienia się znaczącego gracza na arenie światowej, a przynajmniej ponadregionalnej. Konsolidacja ma dać widoczny efekt synergii zarówno po stronie kosztowej, jak i przychodowej. Płocka spółka uspokaja także obawy wiążące się z ewentualnymi problemami dla regionu pomorskiego i zatrudnionych przez Grupę Lotos. Na stronie Orlenu czytamy m.in., że połączenie sił PKN ORLEN i Grupy LOTOS pozwoliłoby na potencjalne umożliwienie utworzenia w Gdańsku jednego z centrów kompetencyjnych pracujących na rzecz całej

Grupy. W ramach Grupy ORLEN, spółka ORLEN Południe jest sukcesywnie przekształcana w centrum kompetencyjne w zakresie biopaliw dla całego koncernu. Z kolei czeskie instytuty badawcze będące własnością Unipetrol specjalizują się w badaniu plastików. Gdańsk potencjalnie mógłby stać się w ramach Grupy ORLEN ośrodkiem odpowiedzialnym za rozwój nowej mobilności, projektów związanych z elektromobilnością oraz

paliwami alternatywnymi (np. wodorem). W ramach specjalizacji funkcjonowania Grupy LOTOS można rozważyć stworzenie w Gdańsku klastra technologii wodorowych i czystych technologii energetycznych, uwzględniając dotychczas realizowane przez spółki projekty, m.in. projekty Pure H2 w Grupie LOTOS i projekty wodorowe w PKN ORLEN. Ważną informacją ze strony płockiego koncernu jest także zapewnienie o pozostawieniu siedziby spółki w Gdańsku i odprowadzanie na takich samych zasadach jak dzisiaj części podatków CIT.





► W połowie lipca pojawiła się informacja o zgodzie Komisji Europejskiej na przejęcie Lotosu, jednak przy dochowaniu środków zaradczych, wśród których pojawiały się kwestie takie, jak zobowiązania PKN Orlen i Grupy Lotos w obszarach produkcji paliw i działalności hurtowej, logistyki paliw, działalności detalicznej, paliwa lotniczego oraz asfaltu. Pojawiła się w nich m.in. kwestia zmiany modelu biznesowego rafinerii w Gdańsku, na bazie której powstać ma spółka joint venture. Zmianą o szczególnym znaczeniu dla rynku detalicznego może być sprzedaż około 80 proc. stacji benzynowych z 505 należących do Lotosu, co prowokuje dyskusje o ewentualnych akwizycjach nierzadko intratnych lokalizacji obiektów paliwowych. W zakresie rynku detalicznego zobowiązania Lotosu to:

- zbycie, na rzecz podmiotu działającego na polskim rynku detalicznej sprzedaży paliw, 100% udziałów spółki Lotos Paliwa Sp. z o.o., która będzie obejmowała następujący pakiet stacji paliw sieci detalicznej Lotos znajdujących się na terenie Polski: 389 istniejących stacji paliw, w tym 256 stacji typu CODO i 133 stacji typu DOFO, wśród których znajduje się 20 stacji paliw w ramach tzw. Miejsc Obsługi Podróżnych,

oraz 14 umów dzierżawy dotyczących nowych stacji paliw w ramach tzw. Miejsc Obsługi Podróżnych,

- niezabieganie o przejęcie kontroli (w tym objęcia we własność lub zawarcia umowy franczyzowej) nad żadną ze stacji DOFO, o których mowa powyżej, przez określony czas od dnia zbycia udziałów w spółce Lotos Paliwa Sp. z o.o.,
- przeniesienie na nabywcę stacji paliw praw i zobowiązań z umów zawartych z posiadaczami kart paliwowych wydanych przez Lotos Paliwa Sp. z o.o.,
- udzielenie nabywcy stacji paliw licencji na korzystanie ze znaków towarowych Grupy LOTOS (takich jak Lotos, Navigator, Dynamic i inne) w określonym czasie niezbędnym na dokonanie rebrandingu ww. stacji paliw;
- zagwarantowanie nabywcy stacji paliw sprzedaży paliw w określonej ilości oraz w określonym czasie².

2) <https://inwestor.lotos.pl/1185/p,194,i,1102/raporty-i-dane/raporty-biezace/pozytywna-warunkowa-decyzja-komisji-europejskiej-w-sprawie-przejecia-przez-pkn-orklen-sa-kontroli-nad-grupa-lotos-sa>, stan z dnia 20 sierpnia 2020

Samą decyzję KE komentował Daniel Obajtek, Prezes Zarządu PKN Orlen następująco: *Zgoda Komisji Europejskiej na połączenie PKN ORLEN i Grupy LOTOS to sygnał, że w Europie potrzebne są silne, multienergetyczne koncerny. To historyczny moment dla obu koncernów i polskiej gospodarki. Łącząc potencjał obu firm jesteśmy w stanie sprostać wyzwaniom związanym z transformacją energetyczną, ponieważ niskoemisyjna gospodarka wymaga miliardowych inwestycji. Połączony kapitał finansowy i ludzki otwiera możliwości realizacji nowych projektów, które wzmocnią naszą konkurencyjność i umożliwią dalszą ekspansję na globalnym rynku. Jestem przekonany, że ta fuzja przyniesie korzyści zarówno akcjonariuszom jak i klientom koncernu. Dodał też: Konsekwentnie negocjowaliśmy z Komisją, aby przejęcie*



Grupy LOTOS było optymalne dla wszystkich stron transakcji. To się udało. Przed nami rozmowy z potencjalnymi partnerami dotyczące wdrożenia środków zaradczych. Będziemy negocjować przede wszystkim atrakcyjną wymianę aktywów. Jesteśmy do tego dobrze przygotowani, mamy ustalony plan działania, aby w przyszłości maksymalnie móc wykorzystać synergie wynikające z tego przejęcia.

Wtórował mu Paweł Jan Majewski, Prezes Zarządu Grupy Lotos: *Proces przejęcia, w którym uczestniczymy, to bardzo złożona operacja, którą musimy przeprowadzić. Aby sprostać konkurencji i wyzwaniom, jakie stoją przed branżą paliwowo-energetyczną, musimy łączyć siły tworząc silny koncern. W całej Europie miało już miejsce wiele podob-*

nych transakcji. PKN ORLEN ma spore doświadczenie w prowadzeniu tego rodzaju postępowań, dlatego jestem spokojny o przebieg procesu zgodnie ze wszystkimi standardami i obowiązującymi przepisami dla tego typu transakcji.

Na razie szczegóły, które wypływają do prasy nie dają jeszcze pełnej możliwości oceny sytuacji, jaka wytworzy się na rynku po przejęciu Lotosu. Z całą pewnością zbycie tak dużej ilości może „wstrząsnąć” strukturą własności poszczególnych operatorów stacyjnych – otwiera się bowiem unikatowa możliwość zwiększenia stanu posiadania, jednak wciąż nie wiadomo nic o ewentualnych warunkach takich transakcji. Nie można wykluczyć, że Orlen byłby zainteresowany wymianami na obiekty na rynkach poza Polską, co mogłoby się dobrze wpisywać w koncepcję budowy mocnego podmiotu międzynarodowego pod szyldem Orlen. Komentarze do sytuacji byłyby chyba wciąż jeszcze

przedwczesne, a ocena opłacalności i potencjału, jaki niesie z sobą fuzja nie jest łatwa ani jednoznaczna. Robimy coś, co tak naprawdę należało zrobić 20 lat temu. I pewnie, gdybyśmy zrobili to 20 lat temu, nie mielibyśmy tych problemów, które mamy dzisiaj. Doceńmy więc to, że w roku 2020, roku trudnym, udało się to doprowadzić do pełnego końca – to po pierwsze. A po drugie – będziemy mieli pomost, operatora, który będzie w stanie realizować strategiczne interesy na tym rynku – komentował zamierzenie wiceprezes Instytutu Staszica Dawid Piekarczyk³. Dopóki znamy jedynie makroekonomiczny kontekst i nieliczne szczegóły całej koncepcji budowy multienergetycznego giganta – może to posłużyć za celne podsumowanie gigantycznego projektu.

³) <http://instytutstaszica.org/2020/07/23/konsolidacja-rynku-sposobem-na-bezpieczenstwo-energetyczno-paliwowe/>, stan z dnia 20 sierpnia 2020

Co mówi rynek?

NA POTRZEBY NINIEJSZEGO TEKSTU ZAPYTALIŚMY PRZEDSTAWICIELI WIELU FIRM PALIWOWYCH O OPINIĘ DOT. PRZEJĘCIA LOTOSU PRZEZ ORLEN, JEDNAK OGRANICZONA ILOŚĆ INFORMACJI O PRZEBIEGU PROCESU NIE SKŁONIŁA WIELU ROZMÓWCÓW DO OCENY SKALI ZMIAN, JAKIE ZAJDĄ NA RYNKU. NASI ROZMÓWCY NAPISALI M.IN.:

DR MAGDALENA KANDEFER-KAŃTOCH

Rzecznik Prasowy BP Europa SE, oddział w Polsce:

Każdy rząd ma prawo do prowadzenia suwerennej polityki gospodarczej w kontrolowanym przez siebie zakresie. Należy jednak zwrócić uwagę, że za analizę konkurencyjności na poszczególnych rynkach w Unii Europejskiej odpowiedzialne są organy ochrony konkurencji: Komisja Europejska i dla mniejszych transakcji UOKiK. Weryfikacja proponowanych transakcji przez niezależnych regula-

torów decyduje więc o zachowaniu konkurencyjności rynku.

Mamy nadzieję, że dzięki decyzji Komisji Europejskiej na wskazanych rynkach nie dojdzie do zaburzenia konkurencji i nadmiernej koncentracji a poprzez realizację środków zaradczych, na wskazanych rynkach, istnieje szansa pojawienia się nowego (nowych) podmiotu (podmiotów), który będzie mógł skutecznie

konkurować z innymi uczestnikami rynku paliwowego. Wierzymy, że dzięki poprawnej realizacji środków zaradczych, wynikających z decyzji KE, pozycja konkurencyjna BP na polskim rynku nie pogorszy się – Polska jest dla bp jednym z kluczowych obszarów inwestycyjnych w Europie. W związku z tym faktem, stale poddajemy analizom biznesowym lokalną sytuację rynkową.

WOJCIECH JAKÓBIK analityk sektora energetycznego i paliwowego:

Polska transformacja energetyczna pochłonie wielkie zasoby, ale jest szansą na innowacyjny skok całej gospodarki. Ma go umożliwić fuzja PKN Orlen-Lotos-PGNiG, choć te firmy i bez łączenia idą w tym kierunku.

Dążenie do neutralności klimatycznej do 2050 roku na poziomie unijnym oznacza rugowanie emisji CO₂ z wszelkiej działalności gospodarczej, na czele z wysokoenergetycznym przemysłem ciężkim. W przyszłości to, co osiąga gospodarka spalając węgiel koksujący, będzie do osiągnięcia z wykorzystaniem wodoru wytwarzanego z użyciem nadwyżek energii ze źródeł odnawialnych bez jakiegokolwiek emisji. Ten trend jest widoczny w całej gospodarce i składnia gigantów węglowodorowych jak Shell czy Exxon do rozwoju „zielonej” gałęzi działalności, a także stopniowego wycofywania się z inwestycji w paliwa kopalne. Spółki zajmujące

się dotąd głównie wydobywaniem i rafinacją, myślą o wytwarzaniu energii ze źródeł odnawialnych czy serwisem morskich farm wiatrowych.

Ten trend będzie widoczny także w Polsce i jest do wysledzenia w strategiach rozwoju spółek energetycznych oraz paliwowych, jak PGNiG, Orlen i Lotos, a także Energa wymieniona w tym zestawieniu dla dopełnienia obrazu firm, które mają się znaleźć w jednym podmiocie gospodarczym o szacowanym potencjale 200 mld zł przychodu rocznie. Rzeczywiście taki podmiot stworzony wskutek fuzji miałby wielki potencjał inwestycyjny umożliwiający najbardziej ambitne inwestycje na rzecz dekarbonizacji.

Do rozstrzygnięcia, czy do realizacji tych planów na pewno jest potrzebna fuzja potrzebne są jednak konkretne założenia przejęć, które muszą zostać wynegocjowane z Komisją Europejską. Warunki przejęcia Lotosu przez

Orlen zmuszają go do zbycia części udziałów Rafinerii Gdańskiej i to jest cena za zwiększenie potencjału. Nie wiadomo, jakie będą warunki przejęcia PGNiG. Nie ma nic za darmo i wizja budowy koncernu multienergetycznego z pierwszej ligi europejskiej także musi kosztować. Dopiero konkrety w tej sprawie pozwolą ocenić, czy gra jest warta świeczki. Jednakże już teraz można powiedzieć, że plany Orlenu są zbieżne z przeszłymi działaniami analogicznych gigantów europejskich z tą poprawką, że Polacy muszą działać w warunkach restrykcyjnego prawa antymonopolowego, które nie towarzyszyło budowie potencjału przykładowego BP w Wielkiej Brytanii. Na to wyzwanie mogą zatem odpowiedzieć sprawnymi negocjacjami z Komisją Europejską, które pozwolą budować synergii bez strat. W innym wypadku być może lepiej będzie działać osobno.

ZBIGNIEW ŁAPIŃSKI członek zarządu Anwim S.A. i ARTUR KRZYK członek zarządu Espopol Trade sp. z o.o.:

Co Państwa zdaniem zmieni się na polskim rynku hurtowym i detalicznym po fuzji?

Jesteśmy świadkami bezprecedensowych zmian na polskim rynku paliwowym. Jeżeli transakcja ostatecznie dojdzie do skutku, na przestrzeni najbliższych kilkunastu miesięcy dojdzie do istotnych zmian w polskim sektorze paliw płynnych. Dotyczyć one będą zarówno handlu detalicznego, jak i hurtowego.

W przypadku rynku detalicznego są dwa główne scenariusze. Pierwszym jest pojawienie się nowego gracza, a drugim, istotne wzmocnienie któregoś z obecnych. Tak, czy inaczej, z pewnością będzie to duża zmiana, którą ostatecznie odczują również konsumenci.

W przypadku rynku hurtowego także nastąpią istotne modyfikacje. Odsprzedaż 30% udziałów w Rafinerii Gdańskiej i udostępnienie aż połowy mocy produkcyjnych innemu podmiotowi niż spółka Skarbu Państwa, a także udzielenie dostępu do logistyki temu podmiotowi, będą miały bezpośredni wpływ na konkurencyjność rynku hurtowego. Dziś nie jesteśmy w stanie ocenić zmian w bardziej szczegółowy sposób, ponieważ nie znamy wszystkich środków zaradczych oraz nie wiemy, które podmioty będą zainteresowane nabyciem udziałów w Rafinerii Gdańskiej.

Jakie szanse w tej sytuacji widzi dla siebie MOYA? (np. akwizycje?)

Jako Anwim S.A., operator sieci stacji paliw MOYA, liczymy, że nowy gracz

na rynku, który będzie miał dostęp do mocy produkcyjnych Rafinerii Gdańskiej, dostrzeże w naszej firmie ważnego partnera handlowego, a co za tym idzie rozpoczniemy współpracę. Jeżeli chodzi o rynek detaliczny – tutaj również monitorujemy sytuację i chcemy być beneficjentami zmian.

Jakie zagrożenia w tej sytuacji widzi dla siebie MOYA?

Zdecydowanie oceniamy, że rynek po zmianach będzie bardziej konkurencyjny. Z drugiej strony, istnieje ryzyko, że jeżeli będziemy mieć nowego gracza na rynku detalicznym, który będzie zainteresowany zakupem 400 stacji, istnieje prawdopodobieństwo, że będzie on chciał nadal zwiększać swoje udziały w rynku. Wprawdzie rynek detaliczny w Polsce jest duży i pojemny, to wejście tak silnego podmiotu może istotnie zaburzyć obecną sytuację i zmienić status quo. My jednak zdecydowanie bardziej koncentrujemy się na szansach niż na ryzykach i generalnie rzecz ujmując, uważamy, że fuzja Orlenu z Lotosem niesie dla nas dobre perspektywy.

Czy MOYA w jakiś szczególny sposób przygotowuje się do tej sytuacji (np. w zakresie dywersyfikacji dostaw, analiz możliwości nowych akwizycji, pozyskania nowych franczyzobiorców?)

Uważnie, na bieżąco analizujemy proces łączenia się Orlenu z Lotosem i kreślimy scenariusze działania dla Anwim S.A. Niezależnie jednak

od tego, koncentrujemy się na realizacji naszej długoterminowej strategii, którą wdrożyliśmy kilka lat temu. Jest nią rozwój organiczny poprzez budowanie własnych obiektów oraz dołączanie do sieci kolejnych stacji franczyzowych. Nieustannie przyglądamy się również możliwościom nabycia ewentualnych pakietów, jeżeli takie się pojawią.

Jeżeli chodzi o rynek hurtowy, musimy pamiętać, że dziś istnieją dwa największe podmioty, czyli Orlen i Lotos. Klienci, którzy zaopatrują się u tych dwóch dostawców, wkrótce będą mieli tylko jednego. Zatem, ta grupa odbiorców, która ceni sobie dywersyfikację zaopatrzenia i bezpieczeństwa, będzie szukała dodatkowych źródeł dostaw. Jedną z alternatyw już od wielu lat jest Anwim S.A.

Czy Państwa zdaniem tworzenie narodowego championa może zagrażać konkurencyjności na krajowym rynku? Czy to może oznaczać eliminację lub utrudnienie funkcjonowania podmiotów międzynarodowych na rynku krajowym?

Przy przedstawionych przez Komisję Europejską środkach zaradczych, zakładających powstanie lub wejście na rynek nowego podmiotu, nie widzimy zagrożenia dotyczącego zmniejszenia konkurencyjności na rynku. Wręcz przeciwnie – duża część produkcji paliw, która do tej pory skupiona była w 100% w rękach skarbu państwa, trafi do podmiotu niezależnego. To znacznie poprawi konkurencyjność rynku hurtowego.

Miejskie stacje paliw – samorządy regulują lokalny rynek paliw

Gabriela Kozan

NA PRZEŁOMIE 2019 I 20 R. KILKA KOLEJNYCH SAMORZĄDÓW OGŁOSIŁO ZAMIAR BUDOWY I URUCHOMIENIA MIEJSKICH STACJI PALIW I ZAPOWIEDZIAŁY, ŻE NA PROWADZONYCH PRZEZ SPÓŁKI KOMUNALNE OBIEKTACH BĘDZIE MOŻNA ZATANKOWAĆ TANIEJ NIŻ NA STACJACH KOMERCYJNYCH. MIASTA I GMINY DECYDUJĄ SIĘ NA TAKĄ INWESTYCJĘ, BO CHCĄ CHRONIĆ PORTFELE MIESZKAŃCÓW, ALE TEŻ DZIĘKI WIĘKSZYM ZAKUPOM HURTOWYM, MOGĄ ZAOSZCZĘDZIĆ NA KOSZTACH TANKOWANIA POJAZDÓW W SPÓŁKACH KOMUNALNYCH. CZY TO SIĘ OPŁACA I CZY PO LATACH TAKIEJ DZIAŁALNOŚCI WCIAŻ SĄ W STANIE REGULOWAĆ LOKALNY RYNEK PALIW?

Paliwo, a dokładnie jego ceny, szczególnie, kiedy rosną, wzbudzają silne emocje. Wielu kierowców ogłasza, że ogranicza podróżowanie samochodem lub wybiera komunikację miejską. Najczęściej jednak pierwszym krokiem są poszukiwania stacji paliw, która oferuje tańsze paliwa. Nie zawsze jednak jest to możliwe, gdyż stacje w danym mieście czy gminie „trzymają” wysokie ceny i aby zatankować taniej, trzeba by jechać 30 km do miasta obok, gdzie operatorzy, często te same sieci stacji, dają możliwość zakupu paliwa o 20-30 gr taniej. Taki wyjazd jest jednak nonsensowny, bo koszt przejazdu zniweluje całą naszą pozorną oszczędność. Wówczas do gry o lokalnego klienta i ustabilizowanie cen na mikro rynku wchodzi samorządy, które coraz częściej decydują się na uruchomienie bądź udostępnienie stacji paliw w jednym ze swoich zakładów gospodarki komunalnej lub transportowej dla mieszkańców miasta czy gminy.

Pierwsza miejska stacja paliw powstała w Płocku w celu wyregulowania lokal-

nego rynku paliw. Stację na terenie na terenie zajezdni przy ul. Przemysłowej 17 prowadzi tam Komunikacja Miejska i nie dość, że cały czas oferuje najniższe ceny paliw w mieście, to dodatkowo od ubiegłego roku można tam kupować paliwo z dodatkową zniżką, korzystając ze specjalnej karty. Dyskonto, jakie oferuje stacja to nawet ok. 20 gr na litrze oleju napędowego, który zakład kupuje hurtowo do tankowania autobusów miejskich. W przypadku benzyny można mówić o kilkugroszowej różnicy wobec stacji sieciowych.

Spółki miejskie w Tarnowie i Płocku zarządzają swoimi stacjami już od poprzedniej dekady. Zgodnie twierdzą, że pod względem finansowym wychodzą na plus i że główny cel – regulacja cen na lokalnym rynku – została osiągnięta.

Od nieco ponad roku w Stalowej Woli od drugiej połowy marca działa miejska stacja paliw, którą wyposażono w 6 dystrybutorów. Lokalny eksperyment spotkał się z życzliwym przyję-

ciem wśród mieszkańców już pierwszego dnia, bowiem obiekt oferował paliwo tańsze o ok. 40 gr niż na stacjach dużych koncernów paliwowych i konkurencyjny jest także po roku, choć obecnie trudno mówić o paliwowej drożyznie.



Na wielu miejskich stacjach benzynowych klienci są obsługiwani w godzinach pracy baz PKS czy MPK, ale na coraz większej liczbie obiektów – tak np. jest w Stalowej Woli, kierowcy mogą płacić za paliwo gotówką albo kartą w tankomacie, dzięki czemu stacja jest otwarta całodobowo.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo jakości paliwa to spółki miejskie najczęściej oferują paliwo od sprawdzonych dostawców czy producentów, bowiem każdorazowo dostawca jest wybierany w przetargu, a żeby sprostać wymaganiom najczęściej oferty składają znani operatorzy rynku hurtowego. W efekcie kierowcy nabywają to samo paliwo, co na innych stacjach znanych marek, ale płacą za nie zdecydowanie mniej, gdyż samorządowe stacje benzynowe mogą zrezygnować z dużej części marży, stając naprzeciw gigantom windującym ceny.

Jednym z prekursorów w regulowaniu lokalnego rynku paliw był Tarnów,

gdzie mieszkańcom już w 2009 r. udostępniono możliwość tankowania na terenie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, a dokładnie na terenie zajezdni autobusowej MPK przy ul. Okrężnej 9. Początkowo stacja miała w ofercie benzynę i olej napędowy, a obecnie sprzedaje też autogaz. Jak powiedział naszej redakcji Jerzy Wiatr, prezes zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o.o. w Tarnowie, celem uruchomienia stacji było wywarcie wpływu na znacznie zawyżone ceny paliwa w Tarnowie, w stosunku do okolicznych miast. Uruchomienie stacji nie wygenerowało żadnych trudności dla miasta, a dużym ułatwieniem był fakt, że stacja nie była budowana od zera, a zmodernizowano istniejącą stację na terenie MPK Tarnów

Prezes MPK podkreślił, że od momentu otwarcia stacji ceny paliw są cały czas atrakcyjne dla klientów. Stacja Mpetrol stosuje uczciwe marże, ok. 20-25 groszy brutto na litrze. W rezultacie inni uczestnicy rynku stosują podobne ceny. Na stacjach sieciowych jak BP,

Orlen ceny są zwykle 5 groszy brutto wyższe. W przeszłości przed otwarciem stacji Mpetrol, marże na stacjach w Tarnowie były bardzo wysokie, wynosiły ok. 40-50 groszy brutto na litrze, co powodowało, że cena za litr paliwa była 20-25 groszy wyższa niż w Krakowie. Miejska stacja w Tarnowie przyjęła się na tyle dobrze, że oprócz sprzedaży paliwa klienci mogą skorzystać z oferty sklepu z artykułami motoryzacyjnymi i spożywczymi. Mpetrol wydaje też karty lojalnościowe, które upoważniają do uzyskania dodatkowego rabatu do 4 groszy na litrze przy każdym tankowaniu w zależności od kwoty tankowania. Atrakcyjne ceny sprawiają, że stacja przy zajezdni autobusowej ma stałą grupę powracających klientów i generuje 6-7 mln zł brutto przychodu dla MPK Tarnów, które nią zarządza.

Prezes Jerzy Wiatr powiedział na koniec, że cel, jakim było wpłynięcie na praktyki cenowe na lokalnym rynku paliw został osiągnięty. Od 10 lat nikt w mieście już nie narzeka na wysokie ceny paliwa w stosunku do sąsiednich miejscowości – jest wręcz odwrotnie. ►



Zdjęcia:
Miejski Zakład Komunalny Sp. z o.o. w Stalowej Woli

► **Na Stacji Paliw:**

Wśród przesłanek wielu gmin i miast, które spowodowały, że władze zaczęły myśleć i działać w kierunku uruchomienia własnej stacji paliw był wpływ na lokalny rynek stacji i realne obniżenie cen oferowanych paliw. Czy tak też było w Państwa przypadku?

KAROLINA GŁOGOWSKA

– PEŁNOMOCNIK ZARZĄDU
DS. KOMUNIKACJI I WSPÓŁPRACY
GOSPODARCZEJ
W MIEJSKIM ZAKŁADZIE
KOMUNALNYM SP. Z O.O.:

O budowę miejskiej stacji paliw, która pozwoli przełamać monopol pali-

wowy lokalnych stacji benzynowych Lucjusz Nadbereżny – prezydent miasta zabiegał jeszcze będąc radnym miejskim. Flota Miejskiego Zakładu Komunalnego (transport odpadów, oczyszczanie miasta, autobusy komunikacji miejskiej) posiadała własną, wewnętrzną stację paliw. Na bazie doświadczeń oraz w ramach rozszerzenia posiadającej koncesji powstał plan inwestycji dla klientów zewnętrznych. Po pięciu miesiącach od rozpoczęcia prac budowlanych, w marcu 2019 otwarta została Miejska Stacja Paliw pod egidą MZK Sp. z o.o.

Czy wciąż utrzymujecie politykę niskich cen? Jak to się udaje na dłuższą metę, szczególnie

w okresie pandemii, kiedy stacje paliw w Polsce działały na niskiej marży?

Założeniem stacji było utrzymywanie tańszej o kilkanaście groszy cen paliw. Benzynę 95 i olej napędowy można tu zakupić średnio o 10-20 groszy taniej na litrze, niż u konkurencji. Cena taka możliwa jest dzięki bardzo korzystnym stawkom uzyskanych w postępowaniu przetargowym z PKN Orlen. System bezobsługowy stacji generuje dużo mniejsze koszty osobowe, które również przekładają się na finalną cenę paliwa. W okresie pandemii stacja notowała dużą sprzedaż, ponieważ oceniona została przez mieszkańców jako najbardziej „bezpieczna” w obsłudze, ograniczająca kontakt z drugą osobą.





Czy stacja paliw oferuje klientom i mieszkańcom Stalowej Woli coś więcej, poza tankowaniem?

Tak. Stacja Paliw MZK wyposażona jest w sześć dystrybutorów, przy których tankować można benzynę bezołowiową Pb 95, olej napędowy i płyn AdBlue do oczyszczania spalin, a także dystrybutorowy płyn do spryskiwaczy. Przy każdym stanowisku dostępne są kosze na śmieci i myjki do szyb samochodowych. Klienci korzystać mogą również z darmowego kompresora, a także za drobną opłatą z odkurzacza do czyszczenia wnętrza pojazdów i ciśnieniowej myjki do tapicerki samochodowej. Za zatankowane paliwo klienci płacą w specjalnym urządzeniu przypominającym bankomat. Jest to urządzenie intuicyjne, które informuje pisemnie i dźwiękowo, jak przejść kolejne kroki tankowania. Tankomat dostosowany jest do transakcji zarówno w systemie gotówkowym, jak i bezgotówkowym

(karta płatnicza). Naprzeciw stacji paliw mieści się również serwis opon, stacja obsługi pojazdów i serwis klimatyzacji MZK – co zapewnia kompleksowość usług motoryzacyjnych.

Jakie są Państwa obserwacje dotyczące klientów, czy mieszkańcy powracają regularnie na samorządową stację paliw, czy raczej zainteresowanie klientów rośnie w czasie narastających podwyżek cen?

Stacja od początku cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem klientów. Łączna ilość transakcji od dnia otwarcia do 28.07.2020 to **176 368**. Średnia miesięczna tankowań wynosi ponad 11 tysięcy. Dziennie tankuje na naszej stacji ok. **365** osób zarówno z powiatu stalowowolskiego, jak i gości przyjeżdżających. Istnienie stacji cieszy lokalnych

patriotów, korzystają z niej chętnie lokalne firmy (piekarnie, gastronomia, zakłady transportowe, firmy budowlane, spółdzielnie, itp.) którym umowy flotowe dają możliwość rozliczeń w systemie okresowym. Klienci zwracają nam uwagę, że ważnym jest dla nich fakt, że „za stacją” stoi konkretna osoba – prezes z którym codziennie można się spotkać osobiście, wyjaśnić ewentualne wątpliwości.

Czy uruchomienie samorządowej stacji paliw wymagało od gminy jakichś bardzo trudnych do pokonania przeszkód, jeśli tak, to jakie były największe wyzwania.

Najwięcej czasu zajęło uzyskanie wymaganych do tego typu usług pozwoleń środowiskowych oraz pozyskanie koncesji na sprzedaż paliw klientom indywidualnym. Należało spełnić zasady bezpieczeństwa, zainstalować drugi – większy zbiornik paliwowy. W początkowych miesiącach działania stacji, w rozliczaniu płatności w urzędzeniu pomagały dwie osoby, klienci jednak szybko nauczyli się samodzielnego korzystania z Takomatu. Przez pierwsze tygodnie metodą obserwacji wprowadzaliśmy udogodnienia, które były konsultowane z dostawcą systemu płatniczego w urzędzeniu. Do dziś każdy klient swoje uwagi może przekazać do Działu Obsługi Klienta i są one każdorazowo weryfikowane.

Pytanie na koniec, czy udało się prowadzeniem stacji wpłynąć na politykę dyktowania cen przez znane sieci paliwowe?

Sytuację cen monitorujemy na bieżąco. Od momentu otwarcia ceny na miejskiej stacji paliw są najniższe w regionie. Od najtańszej stacji paliw w mieście średnio o 15 groszy na litrze, zaś od większych po 20 groszy. ■

Stacja przyjazna rowerzystom

Magdalena Robak

Jak wynika z przeprowadzonego przez ARC Rynek i Opinia w 2019 roku badania, „Jakie dyscypliny sportowe uprawiają Polacy”, 38 procent ankietowanych jako ulubioną aktywność fizyczną deklaruje jazdę na rowerze. Portal centrumrowerowe.pl za Głównym Urzędem Statystycznym podaje również, że rower, obecny w blisko trzech czwartych gospodarstw domowych, jest w Polsce najbardziej popularnym sprzętem sportowym.

Jeździć na rowerze może prawie każdy – nie wymaga to ani wyjątkowego oprzyrządowania, ani znaczących umiejętności, co powoduje, że widok rowerzystów na stałe wpisał się już w przestrzeń miast i wsi. Pandemia koronawirusa i związane z nią zagrożenia oraz ograniczenia dotyczące liczby pasażerów w transporcie publicznym przyczyniła się do tego, że jeszcze więcej osób zaczęło korzystać z jednośladów, a sklepy rowerowe przeżywają prawdziwy boom. Dodatkowo trwają wakacje, które w tym roku wielu Polaków spędza w kraju, decydując się właśnie na turystykę rowerową. Ten, kto ją uprawia, wie, jak ważne jest przemieszczanie się w przyjaznej przestrzeni – pozbawionej choćby wysokich krawężników, o równej nawierzchni i zawierającej miejsca, w których można dopompować koła, dokonać drobnej naprawy czy zostawić rower bez obaw, że szybko zostanie skradziony.

Wychodząc naprzeciw potrzebom użytkowników „dwóch kółek” w 2015 roku na terenie Polski wschodniej, w województwach: warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim, podkarpackim i świętokrzyskim zaczęły pojawiać się tzw. MPR-y – Miejsca Przyjazne Rowerzystom. Na początku inauguracji sy-

stemu status MPR uzyskało ponad 500 obiektów. Dziś jest ich ponad 1000 – wśród nich pensjonaty, hotele, restauracje, pola namiotowe i również blisko 30 stacji paliw – w większości w barwach PKN Orlen. Jak czytamy na stronie greenvelo.pl, aby dany obiekt uzyskał status MPR, powinien po pierwsze znajdować się w obszarze wspomnianych województw oraz w tzw. korytarzu Wschodniego Szlaku Rowerowego Green Velo oraz sprostać szeregowi wymagań, z których część jest obowiązkowa. Dla stacji tankowania są to: posiadanie apteczki pierwszej pomocy, bezpiecznego, nieodpłatnego parkingu rowerowego, zapewnienie aktualnej informacji o pobliskich punktach serwisowych i sklepach rowerowych oraz firmach oferujących przewóz osób, bagaży i rowerów w okolicy, a także komunikacji publicznej itp. lub możliwość zakupu w stacyjnym sklepie części zamiennych oraz dysponowanie miejscem do wykonania podstawowych napraw i narzędziami typu klucz, pompka, które można bezpłatnie wypożyczyć. Poza powyższymi stacja o statusie miejsca przyjaznego rowerzystom powinna zapewnić dostęp do informacji o dedykowanej ofercie turystycznej w regionie, na szlaku



i w okolicy. Wymienione udogodnienia z pewnością zwiększają komfort podróży i są nieocenione zwłaszcza w przypadku wystąpienia usterki w rowerze. Zalety wynikają jednak również dla prowadzących stacje, którzy oczywiście najpierw ponoszą koszty nakładów inwestycyjnych, związanych z dostosowaniem stacji do spełnienia kryteriów przyjazności. W publikacji: „MPR: Miejsca Przyjazne Rowerzystom. Podręcznik Dobrych Praktyk” czytamy, że są one wyróżniane na mapach i w przewodnikach oraz mogą stosować specjalne oznaczenia. Dzięki zróżnicowaniu oferty, która jest w stanie zaspokoić coraz bardziej wyszukane potrzeby klientów, stacje stają się także bardziej konkurencyjne i atrakcyjne. A to w konsekwencji powoduje wzrost liczby osób je odwiedzających i korzyści ekonomiczne dla operatorów. W ramach systemu rekomendacji stacje mają też możliwość uzyskania informacji zwrotnej na temat jakości świadczonych usług, co jest pomocne i niezbędne przy ich poprawie.

Idea takiego urządzania przestrzeni, aby odpowiadała potrzebom coraz bardziej licznej grupy rowerzystów, zaznacza swoją obecność również w innych częściach Polski, gdzie także realizowane są programy popularyzujące jazdę na rowerze. Na przykład w województwie dolnośląskim od 2018 roku funkcjonuje system czerpiący z systemu MPR na szlaku Green Velo. Obejmuje on obszar kilkunastu gmin rozwijających i promujących turystykę rowerową w Dolinie Baryczy oraz na Wzgórzach Trzebnickich. Na ich terenie zlokalizowanych jest ponad 300 obiektów posiadających rokrocznie odnawiany certyfikat Miejsca Przyjaznego Rowerzystom, w tym trzy stacje paliw Lotos Optima: w Sułowie, Krośnicach i Miliczu. Do dyspozycji amatorów rowerowych wojaży mają one stojak, bezpieczny i nieodpłatny parking, części zamienne lub listę serwisów, narzędzia do prostych napraw, wydzielone miejsce na odpoczynek oraz informację o wycieczkach. Stacja w Miliczu oferuje ponadto możliwość skorzystania z myjki ciśnieniowej oraz kompresora. Właściciel stacji – firma PHU Art-Zbyt Sp.J. ma w planach też budowę wiat rowerowych.

Niezależnie od faktu posiadania certyfikatu wiele stacji paliw w Polsce jest w stanie zaspokoić w różnoraki sposób potrzeby odwiedzających je rowerzystów. Są one przecież otwarte całą dobę i przez cały rok. Z bogatej oferty gastronomicznej stacji miłośnicy jednośladów mogą wybrać pełnowartościowe posiłki mięsne, wegetariańskie czy wegańskie i zamówić je z opcją „na wynos”. Poza powyższym standardem na zdecydowanej większości stacji jest dostęp do toalety i wody. Aleksander Zalewski, odpowiadający z ramienia d*fusion communication za public relations w Anwim S.A. podkreśla ponadto, że wszystkie stacje własne operatora sieci Moya są wyposażone w specjalne stojaki na jednoślady. Ich użytkownicy w przystających sklepach znajdują także potrzebne narzędzia do naprawy lub konserwacji swoich pojazdów. Korzystając z chwili przerwy mogą się też wzmocnić przekąskami i napojami izotonicznymi lub energetyzującymi. Anna Michałowska – Specjalista w Dziale Komunikacji Zewnętrznej Grupy Lotos S.A. w wypowiedzi udzielonej redakcji „Na Stacji Paliw” informuje także, iż stacje koncernu są przygotowane do obsługi rowerzystów.

Na wybranych stacjach paliw Lotos są wydzielone specjalne punkty dla rowerzystów. Dotyczy to szczególnie stacji położonych blisko ścieżek rowerowych. Przykładem może być punkt dla rowerzystów zlokalizowany na stacji w Warszawie przy ul. Łopuszańskiej. Zakupy rowerzystów są bardziej ukierunkowane na produkty spożywcze – takie jak napoje, lody czy też produkty gastronomiczne. Na stacjach dostępne są między innymi smary, odblaski, zestawy naprawcze lub uniwersalne zastawy narzędzi. Wszyscy rowerzyści są mile widziani na naszych stacjach i mogą liczyć na pomoc personelu chociażby w przypadku obsługi kompresora.

Korzystając z letniej aury, pozostaje więc przesiąść się na dwa koła i rozpocząć poznawanie bliższych i dalszych okolic, korzystając przy okazji z przyjemnością z udogodnień czekających na rowerzystów na stacjach. ■

Carrefour zaprasza do współpracy operatorów stacji paliw!



Sklep Carrefour Express na stacji paliw to połączenie atutów sklepu spożywczego i sklepu na stacji paliw

Oferujemy:

- ✓ niezbędne wyposażenie sklepu
- ✓ elementy wizualizacji zewnętrznej
- ✓ system informatyczny do zamówień
- ✓ odpowiednio dobrany asortyment
- ✓ dobrze zorganizowaną logistykę
- ✓ marketing
- ✓ wsparcie ekipy otwarcia oraz szkolenie

ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY:

22 517 25 09; 22 517 28 19

franchising@carrefour.com

Carrefour 
express

Wszyscy zastępujemy na najlepsze

Naszym celem jest zbudowanie silnej i rozpoznawalnej marki gastronomicznej



NA PYTANIA REDAKCJI
NA STACJI PALIW ODPOWIADA
AGNIESZKA BOBRUKIEWICZ
– DYREKTOR MARKETINGU
MARKI AVIA W POLSCE

Co jest przyczyną zmiany w koncepcie gastronomicznym stacji AVIA?

Przeprowadziliśmy badania rynku z których wynika, że kierowcy oczekują od stacji paliw, żeby w środku było przytulnie, wygodnie, smacznie i świeżo, dlatego wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom postanowiliśmy przygotować nowy koncept sklepu typu convenience. Powodem zmiany samej nazwy konceptu gastronomicznego z Esenso Cafe na nową nazwę Eat&Go, była chęć odejścia od bezpośredniego skojarzenia całej oferty gastronomicznej tylko z kawą. Nowa nazwa jest szersza znaczeniowo i bardziej neutralna oraz zawiera przekaz marketingowy dla kierowców: Zjedz dobrze i jedź dalej. Dodatkowy powodem dla zmiany nazwy była chęć wykorzystania jej w niedalekiej przyszłości do szeroko rozumianej oferty pozapaliwowej na stacjach AVIA. W ramach jej rozwoju myśleliśmy o wprowadzaniu wysokomar-

żowych produktów pod marką własną takich jak napoje energetyczne, batony, woda mineralna i wielu innych. Tą marką będzie właśnie Eat&Go.

Co zmieniło się w designie wnętrza stacji?

Nasz nowy koncept Eat&Go to wyśmakowane połączenie minimalizmu, modnej kolorystyki, trendów rynkowych oraz ergonomii sklepu typu convenience. Stawiamy w nim na wygodną strefę relaksu z regularnymi gniazdkami elektrycznymi i wejściami USB do ładowania telefonów, nowoczesne oświetlenie, właściwe rozplanowanie dróg komunikacji, nowy kącik kawowy, a także zmodernizowane toalety. W nowo zaprojektowanych wnętrzach dominuje jasna kolorystyka – lekkie połączenie beżów i szarości z elementami drewna oraz przykuwającymi wzrok akcentami w najpopularniejszym w ostatnim czasie kolorze musztardowym.

Co zmieniło się w ofercie gastronomicznej?

Eat&Go na stacjach AVIA to oferta pożywnych przekąsek. Wraz z uruchomieniem konceptu rozpoczynamy testowanie tej oferty i będziemy obserwować preferencje klientów. Będzie się ona zapewne zmieniała i będą do niej wprowadzane kolejne pozycje. Natomiast koncept Eat&Go obejmuje także zmiany w kąciku kawowym. Polacy piją coraz więcej kawy, rocznie już ponad 95 litrów i coraz częściej sięgają po nią właśnie na stacjach paliw. W związku z tym wyszliśmy naprzeciw tym oczekiwaniom i zdecydowaliśmy się na wprowadzenie wyższego poziomu smaku – zarówno jeśli chodzi o kawę, jak i estetykę samego miejsca jej spożywania. W kąciku kawowym Eat&Go będzie podawana autorska mieszanka starannie dobranych ziaren 100 proc. Arabiki o wyjątkowo bogatym aromacie i delikatnym, przyjemnym smaku. Serwowana będzie z ekspresów szwajcarskiej marki Franke, które pojawią się na nowo zaprojektowanych w tym celu meblach. Nasza kawa posiada certyfikat Fairtrade, a to oznacza, że producenci kawy otrzymali za swoje plony taką cenę, która chro-



ni ich przed gwałtownymi spadkami cen na światowym rynku. Dodatkowo uzyskali specjalną premię Fairtrade, którą mogą przeznaczyć na rozwój działalności lub realizację wybranych przez siebie projektów społecznych.

Jak szybko zmiany obejmą całą sieć Avia?

Nowy koncept Eat&Go zadebiutował na dwóch nowych stacjach AVIA w Poznaniu, które to zostały otwarte pod koniec lipca 2020. Kolejne wdrożenia będą się odbywać sukcesywnie i obejmować będą rebranding nowych stacji przyłączających się do sieci oraz zmianę konceptów gastronomicznych na wytypowanych stacjach już działających.

Czy dotyczy ona tylko rynku polskiego czy też np. stacji na Ukrainie?

W pierwszej kolejności skupiamy się na rynku polskim, będziemy obserwować jak nowy koncept Eat&Go zostanie przyjęty przez naszych kierowców. Dopiero po potwierdzonym sukcesie rynkowym zajmiemy się jego wdrażaniem na terenie Ukrainy.

Czym jest strategia „Wielki plus na twojej drodze”?

Oprócz wprowadzenia nowego konceptu gastronomicznego, od maja

2020 rozpoczęliśmy realizację nowej strategii marketingowej o nazwie „Wielki plus na Twojej drodze”. Wdrażanie nowej strategii oparte jest o platformę „Wielki plus dla AVIA za...” która łączy wszystkie aktywności marketingowe podejmowane przez nasz zespół. Przede wszystkim jednak „plus” przedstawiony w postaci krzyża szwajcarskiego ma nawiązywać do korzeni marki. Odniesienia do Szwajcarii i stylu znanego jako Swiss Design odnaleźć można w całej komunikacji wizerunkowej – w projektach wykorzystywana jest czcionka Helvetica (nazwa pochodzi od słowa Helwecja, rzymskiego określenia obecnych terenów Szwajcarii), a same kreacje przygotowane są w oparciu o zorganizowany styl, asymetryczne kształty, wyraźne linie, minimalistyczne blokowe układy oraz charakterystyczne dla Szwajcarii białoczerwone barwy. Natomiast sama kampania reklamowa prowadzona w ramach wdrażania nowej strategii swoim zasięgiem obejmuje internet, media społecznościowe, radio, nośniki outdoorowe w okoli-

cach stacji oraz komunikację BTL na stacjach, w tym nowoczesne ekrany wielkoformatowe Digital Signage.

Jakie są plany rozwojowe konceptu Eat&Go?

Naszym celem jest zbudowanie silnej i rozpoznawalnej marki gastronomicznej, która będzie się kojarzyła z wysokiej jakości przekąskami oraz aromatyczną kawą. W ramach dalszego rozwoju konceptu Eat&Go chcemy do niego wprowadzać kolejne produkty z oferty gastronomicznej, produkty spożywcze sygnowane marką Eat&Go, a po sukcesie rynkowym w Polsce rozpocząć wdrażanie tego konceptu na terenie Ukrainy.





GŁOSUJ NA JAKOŚĆ!

Wskaż PRODUKT ROKU 2020

e-petrol.pl 

Rynek posiada ogromną liczbę nowości, co przyczynia się do ciągłego rozwoju pojedynczych stacji paliw, a w konsekwencji całego sektora. Celem naszego konkursu jest przedstawienie firmom z branży najlepszych produktów, usług i rozwiązań, zarówno innowacyjnych, jak i już istniejących oraz ich promocja.

WYRÓŻNI SIĘ W BRANŻY

Celem konkursu jest przedstawienie firmom z branży najlepszych produktów, usług i rozwiązań, zarówno innowacyjnych, jak i już istniejących oraz ich promocja. Na rynku pojawia się cały czas ogromna ilość innowacyjnych produktów i rozwiązań, co przyczynia się do rozwoju sieci stacji paliw, pojedynczych stacji oraz całego sektora. Organizator, wykorzystując bezpośredni kontakt z uczestnikami rynku paliw, we współpracy z niezależnymi partnerami, nominuje najlepsze produkty, które w znaczący sposób poprawiają jakość obsługi klienta, usprawniają procesy pracy, optymalizują koszty lub w inny sposób pozytywnie wpływają na rozwój szeroko pojętego rynku paliwowego. Edycja 2019 zakończyła się sukcesem z frekwencją oddanych głosów na poziomie 60 tys.

Nominowani finaliści otrzymają wyróżnienie, a w drodze głosowania internetowego, wezmą udział w konkursie „PRODUKT ROKU 2020 e-petrol.pl”.

Nominowane produkty,
będą prezentowane i promowane
w okresie
od 1 maja do 30 października 2020 r.

Szczegółowe informacje dotyczące ich zalet, właściwości i funkcji będą dostępne za pośrednictwem:

- portalu e-petrol.pl
- newslettera e-petrol.pl
- kwartalnika „Na Stacji Paliw”
- mediów społecznościowych

Od 2 do 30 listopada 2020 r.
uczestnicy rynku paliwowego,
w drodze głosowania internetowego
na portalu e-petrol.pl,
będą mogli wyłonić
najlepszy z najlepszych produktów.

KIM JESTEŚMY?

Organizatorem konkursu jest Information Market S.A. – firma doradcza działająca w branży paliwowej, wydawca serwisu e-petrol.pl. Portal jest nie tylko bazą codziennych informacji z rynku, ale również platformą z notowaniami, prognozami i analizami, które każdego dnia dostarczają przedstawicielom rynku paliw niezbędnych narzędzi do prowadzenia swojej działalności.

REGULAMIN
KONKURSU

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

- 1.1. Konkurs „Produkt Roku 2020 e-petrol.pl” (dalej „Konkurs”) jest organizowany przez Information Market S.A. z siedzibą we Wrocławiu przy ul. Legnickiej 46a/10, 53-674 Wrocław, wpisaną do Krajowego Rejestru Sądowego, prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla Wrocławia Fabrycznej, VI Wydział Gospodarczy KRS pod numerem KRS 0000394474, NIP: 897-16-58-284, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (dalej „Organizator”).
- 1.2. Organizator jest przyrzekającym nagrodę konkursową w rozumieniu art. 921 Kodeksu cywilnego.
- 1.3. Regulamin Konkursu dostępny jest w siedzibie Organizatora oraz na stronie internetowej: www.konkurs.e-petrol.pl.
- 1.4. Uczestnictwo w Konkursie jest całkowicie dobrowolne.
- 1.5. Możliwość zgłaszania swoich produktów lub usług Finaliści mają od godziny 10:30 dnia 30 kwietnia 2020 r. do godziny 12:00 dnia 31 października 2020 r., głosowanie będzie możliwe od godz. 12:00 dnia 2 listopada 2020 r. do godziny 12:00 dnia 30 listopada 2020 r., a ogłoszenie wyników nastąpi do godziny 12:00 dnia 1 grudnia 2020 r. (dalej „Czas Trwania Konkursu”).
- 1.6. Konkurs organizowany jest poprzez stronę internetową organizatora: www.konkurs.e-petrol.pl zwaną dalej „Stroną Konkursową”.

2. CEL KONKURSU, WARUNKI UCZESTNICTWA W KONKURSIE
ORAZ JEGO PRZEBIEG

- 2.1. Celem Konkursu jest promocja najbardziej innowacyjnych rozwiązań technologicznych, handlowych, przemysłowych wdrażanych w branży paliwowej w Polsce oraz promocja innowacyjnych produktów dostępnych na rynku branży paliwowej w Polsce. Dodatkowo, poprzez promowanie produktów i usług zgłoszonych do konkursu Organizator zmierza do popularyzacji innowacyjnych rozwiązań wśród podmiotów funkcjonujących na szeroko pojętym rynku branży paliwowej.
- 2.2. Uczestnikiem Konkursu (dalej „Finalista”), może być osoba fizyczna lub prawna, która łącznie spełnia następujące warunki:
 - 2.2.1. w wyniku przeprowadzonej przez Organizatora oceny produktu, pod kątem celu, o którym mowa w pkt. 2.1, zostanie zaproszona do udziału w Finale Konkursu podczas którego, Produkt Finalisty zostanie przedstawiony na Stronie Konkursowej oraz poddany pod głosowanie Internautów,
 - 2.2.2. w przypadku osób fizycznych jest osobą pełnoletnią i posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
 - 2.2.3. dokona zgłoszenia produktu lub usługi (dalej „Produkt”) poprzez formularz zgłoszeniowy (dalej „Zgłoszenie”) przesłany na adres e-mail organizatora: konkurs@e-petrol.pl w odpowiedzi na zaproszenie Organizatora do udziału w Konkursie.
 - 2.2.4. w przypadku osób fizycznych nie jest pracownikiem Organizatora lub osobą współpracującą z Organizatorem na innej podstawie niż stosunek pracy, ani członkiem ich rodzin; przez rodzinę rozumie się małżonka, wstępnych, zstępnych, powinowatych oraz osoby pozostające w stosunku przysposobienia;
 - 2.2.5. w przypadku osób fizycznych zamieszkuje na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2.2.6. w przypadku osób prawnych siedziba Finalisty musi znajdować się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
- 2.3. Organizator rozpoczyna nabór zgłoszeń w dniu 30 kwietnia 2020 r. o godzinie 10:30 i kończy nabór w dniu 31 października 2020 r. o godzinie 12:00.
- 2.3.1. W zależności od ilości Finalistów Organizator przewiduje możliwość wyodrębnienia poszczególnych kategorii, w ramach których będzie wybierany Zwycięzca danej kategorii. W wypadku wyodrębnienia kategorii

Nagroda zostanie przyznana każdemu ze zwycięzców w poszczególnych kategoriach.

- 2.3.2. Po dokonaniu prawidłowego zgłoszenia Produktu przez Finalistę, Organizator udostępni przekazane przez Finalistę materiały na Stronie Konkursowej.
- 2.3.3. Głosowanie na Produkt będzie możliwe od godz. 12:00 dnia 02 listopada 2020 r. do godziny 12:00 dnia 30 listopada 2020 r. Głosować będą mogli wszyscy użytkownicy portalu e-petrol.pl.
- 2.3.4. Wybór Zwycięzcy nastąpi po zamknięciu internetowego głosowania, a przyjętym kryterium będzie liczba oddanych na dany Produkt głosów. Wygrywa Finalista, którego zgłoszony Produkt otrzyma w swojej kategorii najwięcej głosów.

3. ZASADY KONKURSU

- 3.1. Na podstawie analizy Produktów, Organizator zwraca się do Podmiotów, które dysponują danym Produktem, w formie zaproszenia do udziału w Konkursie z informacją o zakwalifikowaniu do Finału Konkursu. Finalista Konkursu otrzymuje od Organizatora wyróżnienie za udział w finale Konkursu.
 - 3.1.1. Tylko Finalista może zgłosić udział swojego Produktu w Finale Konkursu, gdzie Produkt zostanie poddany pod głosowanie Internautów celem wyłonienia Zwycięzcy Konkursu.
 - 3.1.2. Zgłoszenie udziału w Finale Konkursu następuje poprzez przesłanie w odpowiedzi na wiadomość e-mail Organizatora Zgłoszenia udziału w Finale Konkursu, oraz po wypełnieniu formularza danych, do którego link zostanie przekazany Finaliście w wiadomości e-mail. Wysłanie do Organizatora podpisanego Zgłoszenia przez Finalistę powoduje powstanie po jego stronie obowiązku uiszczenia opłaty rejestracyjnej.
- 3.2. Organizator ustala opłatę rejestracyjną w wysokości 1 999 zł.
 - 3.2.1. Opłatę rejestracyjną należy uiścić w terminie 2 dni roboczych od dokonania zgłoszenia na rachunek bankowy Organizatora: 57 1240 4025 1111 0000 4259 5766. Po uznaniu wpłaty Organizator wystawi stosowny dokument obciążeniowy potwierdzający uiszczenia wpłaty. Organizator wskazuje możliwość zmiany terminu płatności (wydłużenie terminu), zgodnie z indywidualnymi ustaleniami – szczególnie w sytuacji, gdy wpłata będzie następować w związku z wystawieniem faktury vat.
 - 3.2.2. Za uiszczoną opłatę rejestracyjną Finalista otrzymuje: możliwość zgłoszenia jednego Produktu do Konkursu, promocję zgłoszonego Produktu na Stronie Konkursowej poprzez publikację otrzymanych materiałów, promocję produktu w newsletterach portalu e-petrol.pl rozsyłanych do Klientów Organizatora – w liczbie 3 publikacji do czasu zakończenia Konkursu, jednorazową promocję produktu w kwartalniku „Na Stacji Paliw” w edycji 3/2020 albo 4/2020, oraz otrzyma wyróżnienie.
- 3.3. Finalista wyraża zgodę na przesłanie dokumentu faktury vat drogą elektroniczną na adres poczty elektronicznej wskazany w Zgłoszeniu.
- 3.4. Niezwłocznie po skutecznym zgłoszeniu Produktu (wykonaniu wszystkich warunków stawianych przez niniejszy Regulamin – w szczególności w rozdziale 2 oraz 3) do Konkursu Organizator rozpocznie promocję Produktu, a 2 listopada 2020 r. uruchomi głosowanie internetowe na Produkt Roku 2020 e-petrol.pl. Do promocji Produktu Organizator wykozysta materiały umieszczone przez Finalistę w formularzu dostępnym na Stronie Konkursowej. Przekazane materiały powinny stanowić zwięzły opis Produktu oraz firmy wytwarzającej Produkt wraz z fotografiami (maksymalnie 5 fotografii). Tekst opisu Produktu i firmy nie może łącznie zawierać więcej niż 300 słów.
- 3.5. W wypadku nieprzekazania materiałów lub w przypadku przekroczenia limitu dopuszczalnych słów Organizator zastrzega prawo wstrzymania publikacji przekazanych materiałów do czasu uzupełnienia braków lub modyfikacji (zmniejszenia) ilości słów.

- 3.6. W wypadku niedostosowania przekazanych materiałów do wymogów stawianych przez niniejszy Regulamin lub dostarczenia ich w błędnym formacie, co w konsekwencji doprowadzi do ich nieopublikowania Organizator zastrzega prawo do zatrzymania opłaty rejestracyjnej w całości.
- 3.7. Przesyłając Zgłoszenie Finalista zobowiązuje się do przestrzegania warunków niniejszego Regulaminu i potwierdza, iż udział w Konkursie następuje na warunkach wskazanych w niniejszym Regulaminie. Finalista może zrezygnować z udziału w Konkursie do dnia poprzedzającego dzień rozpoczęcia głosowania poprzez przesłanie wiadomości na adres poczty elektronicznej Organizatora: konkurs@e-petrol.pl.
- 3.8. W wypadku rezygnacji z udziału w Konkursie Finaliście nie przysługuje zwrot opłaty rejestracyjnej oraz nie obowiązuje jej zapłaty.
- 3.9. Organizator ma prawo wykluczyć Finalistę z udziału w Konkursie w przypadku dokonania zgłoszenia w sposób sprzeczny z niniejszym Regulaminem, dobrymi obyczajami lub innego naruszenia przez Finalistę warunków niniejszego Regulaminu. O decyzji Organizatora Finalista zostanie powiadomiony przez przesłanie wiadomości na adres poczty elektronicznej wskazany w zgłoszeniu. Decyzja Organizatora o wykluczeniu Finalisty jest ostateczna. W wypadku wykluczenia Finaliście nie przysługuje zwrot uiszczonej opłaty.
- 3.10. Organizator ma prawo wykluczyć Finalistę z udziału w Konkursie również w przypadku, gdy powzięta zostanie niebudząca wątpliwości informacja o naruszeniu przez Finalistę praw innych osób w związku z dokonanym zgłoszeniem.
- 3.11. Organizator ma prawo usunąć zgłoszenia, które zawierać będą treści sprzeczne z obowiązującym prawem, zasadami współzycia społecznego, dobrymi obyczajami, naruszające prawa lub i/lub dobre imię oraz renomę Organizatora, prawa osób trzecich, naruszające dobra osobiste, obraźliwe, wulgarne lub zawierające groźby skierowane pod adresem osób trzecich, zawierające treści dyskryminujące płeć, rasę, narodowość, język, religię, nawołujące do przemocy lub posiadające charakter pornograficzny.
- 3.12. Oddanie głosu przez Internet możliwe jest po pozytywnym zweryfikowaniu przez użytkownika zabezpieczenia typu Captcha, osobno dla każdego oddanego w Konkursie głosu. Procentowe wyniki głosowania są prezentowane podmiotowi głosującemu na bieżąco, po każdym prawidłowo oddanym głosie.
- 3.13. Organizator Konkursu pozostaje uprawniony do weryfikowania i zmiany bieżących lub końcowych wyników głosowania, jeżeli poweźmie przypuszczenie co do możliwości zaistnienia nieprawidłowości w przebiegu głosowania zgodnie z wyznaczonymi zasadami, w szczególności poprzez zastosowanie przez podmiot głosujący środków technicznych w celu oddania na dany produkt niedozwolonej ilości głosów.
- 4.5. Poprzez akceptację niniejszego Regulaminu, Finalista Konkursu wyraża zgodę na nieodpłatne zwielokrotnienie, zamieszczenie i rozpowszechnianie przez Organizatora przekazanych materiałów w okresie trwania i po zakończeniu Konkursu.
- 4.6. Finalista wysyłając Zgłoszenie udziela niniejszym Organizatorowi na okres pięciu (5) lat od dnia otrzymania przez Organizatora Zgłoszenia, bez ograniczeń terytorialnych, niewyłącznej i nieodwołalnej licencji (z prawem udzielania sublicencji) na korzystanie z przekazanych materiałów (dalej: „Utwór”) (w całości lub w części) na wszystkich polach eksploatacji, w szczególności takich jak:
- 4.6.1. utrwalanie, zwielokrotnienie (powielanie na wszelkich nośnikach audiowizualnych, w tym techniką drukarską, reprograficzną, zapisu magnetycznego oraz techniką cyfrową), wprowadzanie do pamięci komputera, wprowadzanie do sieci komputerowych (w tym sieci www), w szczególności Internetu,
- 4.6.2. publiczne wykonanie, wyświetlanie, wystawianie, odtwarzanie, odczytywanie oraz nadawanie i remitowanie, a także publiczne udostępnianie utworu w taki sposób, aby każdy mógł mieć do niego dostęp w miejscu i czasie przez siebie wybranym, wraz z nabyciem prawa zezwalania na wykonywanie zależnych praw autorskich oraz prawa do zezwalania na korzystanie i rozporządzanie opracowaniami Utworu, na polach eksploatacji wskazanych powyżej.
- 4.7. Organizatorowi przysługuje prawo dokonywania i korzystania z wszelkich opracowań Utworu, w tym między innymi dokonywania przeróbek, korekty, zmian i adaptacji całości Utworu lub jego pojedynczych fragmentów, jak również prawo swobodnego używania i/lub korzystania z Utworu oraz jego pojedynczych elementów na terenie kraju oraz za granicą. Organizator ma prawo do nieoznaczania Utworu informacjami identyfikującymi jego twórcę.
- 4.8. Finalista Konkursu upoważnia Organizatora do wykonywania przysługujących Finaliście, autorskich praw osobistych do Utworu oraz zobowiązuje się powstrzymać od samodzielnego wykonywania tych praw.
- 4.9. Finalista zobowiązuje się zwolnić Organizatora od wszelkich roszczeń osób trzecich powstałych w związku z faktem, że w dacie udzielenia opisanej powyżej licencji, nie przysługiwały Finaliście autorskie prawa majątkowe, prawo do wyrażania zgody na rozporządzanie i korzystanie z opracowań Utworu, w zakresie określonym w niniejszym Regulaminie.
- 4.10. Finaliście nie przysługuje wynagrodzenie za udzielenie licencji do Utworu zgodnie z niniejszym Regulaminem.
- 4.11. Organizator w każdym czasie będzie uprawniony do zwrócenia się do wybranych Finalistów z ofertą nabycia majątkowych praw autorskich do Utworu.
- 4.12. Warunki korzystania z tych praw oraz należne z tego tytułu wynagrodzenie Finalistów będzie określać odrębna umowa. Finalista przyjmuje do wiadomości i potwierdza, że Organizatorowi przysługuje prawo pierwszeństwa w nabyciu praw określonych w niniejszym punkcie.
- 4.13. W razie zbycia tych praw osobie trzeciej bez umożliwienia nabycia ich na takich samych warunkach przez Organizatora, Finalista ponosi odpowiedzialność za szkody wyrządzone w ten sposób Organizatorowi.
- 4.14. Każdy Finalista Konkursu oświadcza, że wyłączone jest jakiekolwiek pośrednictwo Organizacji Zbiorowego Zarządzania Prawami w przedmiocie wynagrodzeń dla wszelkich twórców Zgłoszenia.

4. PRAWA AUTORSKIE (LICENCJA)

- 4.1. Finalista Konkursu, przysyłając Zgłoszenie w Konkursie oświadcza, iż przysługuje mu pełnia autorskich praw osobistych i majątkowych oraz praw pokrewnych w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (tj. Dz. U. z 2006, nr 90, poz.631 ze zm.) a także innych praw niezbędnych do opublikowania zgłoszonego produktu w sieci Internet. W przypadku, gdy Finalista nie jest autorem lub współautorem zgłoszonego Produktu lub przekazanych materiałów Finalista oświadcza, iż dysponuje wszelkimi prawami oraz wymaganymi zgodami w tym od autorów, współautorów i/lub właściwych organizacji zbiorowego zarządzania prawami autorskimi, niezbędnymi do opublikowania przekazanych materiałów w sieci Internet.
- 4.2. Finalista Konkursu, któremu nie będą przysługiwały prawa do Zgłoszenia jest zobowiązany do pokrycia wszelkich kosztów poniesionych przez Organizatora w związku z opublikowaniem Zgłoszenia w sieci Internet w szczególności do poniesienia opłat za zamieszczenie i udostępnienie Zgłoszenia w sieci Internet na rzecz autorów, współautorów i/lub organizacji zbiorowego zarządzania prawami autorskimi.
- 4.3. W przypadku, gdy w ramach Zgłoszenia zostanie wykorzystany wizerunek osób trzecich Finalista Konkursu zobowiązuje się posiadać zgodę osób przedstawionych w tych materiałach na rozpowszechnianie ich wizerunku w sieci Internet.
- 4.4. Finalista Konkursu jest zobowiązany do naprawienia szkody, jaką może ponieść Organizator z tytułu ewentualnych roszczeń osób trzecich związanych z prawami autorskimi oraz wszelkimi innymi przysługującymi im prawami do zgłoszonego Produktu.

5. ZASADY ROZSTRZYGNIECIA KONKURSU

- 5.1. Dostarczanie Zgłoszeń jest możliwe jedynie do dnia 31 października 2020 r.
- 5.2. Rozstrzygnięcie Konkursu nastąpi w dniu 30 listopada 2020 r.
- 5.3. Ogłoszenie Zwycięzcy lub Zwycięzców Konkursu zostanie opublikowane w formie wpisu dokonanego przez Organizatora na Stronie Konkursowej, do dnia 1 grudnia 2020 do godziny 12:00. Informacja będzie obejmowała wyłącznie nazwę Finalisty Konkursu zgodnie ze Zgłoszeniem oraz nazwę zgłoszonego Produktu. Dodatkowo Zwycięzca zostanie powiadomiony o wygranej poprzez wiadomość wysłaną na podany w Zgłoszeniu adres poczty elektronicznej.
- 5.4. Zwycięzca zobowiązany jest skontaktować się z Organizatorem w celu ustalenia warunków odbioru nagrody.
- 5.5. Organizator sporządzi i będzie przechowywać przez 60 dni od momentu rozstrzygnięcia Konkursu dane Zwycięzcy.
- 5.6. W przypadku braku kontaktu Zwycięzcy z Organizatorem w terminie 7 dni od otrzymania powiadomienia o zwycięstwie Organizator zastrzega prawo przekazania Nagrody Finaliście, którego Produkt otrzymał kolejną ilość głosów.

- 5.7. Ponadto Organizator może odmówić wydania Nagrody, gdy:
 5.7.1. Nagrodzony Finalista nie jest uprawniony do udziału w Konkursie,
 5.7.2. Zgłoszenie narusza warunki niniejszego Regulaminu.

6. NAGRODY

- 6.1. Każdy Finalista otrzymuje wyróżnienie za udział w finale Konkursu (w formie dyplomu).
 6.2. Nagrodą dla każdego Zwycięzcy Konkursu jest Statuetka Produktu Roku 2020 e-petrol.pl oraz publikacja na portalu www.e-petrol.pl oraz w kwartalniku „Na stacji paliw” wywiadu przeprowadzonego ze Zwycięzcą.
 6.3. Zwycięzca nie może przekazać prawa do nagrody innej osobie.
 6.4. Nagroda nie podlega zamianie na inne nagrody rzeczowe ani na równoważność pieniężną.
 6.5. Zwycięzca traci prawo do Nagrody, jeżeli:
 6.5.1. nie przekaze Organizatorowi informacji, o której mowa w pkt. 5.4 Regulaminu;
 6.5.2. przekaze Organizatorowi nieprawdziwe dane;
 6.5.3. nie dopełni obowiązków przewidzianych w Regulaminie;
 6.5.4. naruszy postanowienia Rozdziału 4 niniejszego Regulaminu;
 6.5.5. w innych wypadkach określonych w niniejszym Regulaminie.
 6.6. Odpowiedzialność Organizatora wobec Finalisty w związku z realizacją Konkursu jest ograniczona do wysokości wartości Nagrody.

7. DANE OSOBOWE

- 7.1. Dane Osobowe Finalisty Konkursu będą przetwarzane jedynie w celu realizacji Konkursu (wyłonienia Zwycięzcy i przekazania Nagrody) oraz ewentualnego postępowania reklamacyjnego. Podstawą przetwarzania jest art. 6 ust. 1 lit. b Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia Dyrektywy 95/46/We (Ogólne Rozporządzenie o Ochronie Danych) (Dz.Urz.UE.L Nr 119, Str. 1) (dalej „RODO”) (niezbędność do przeprowadzenia Konkursu).
 7.2. Administratorem Danych Osobowych Finalistów, w rozumieniu art. 26 ust. 1 RODO, przez Information Market S.A. z siedzibą we Wrocławiu przy ul. Legnickiej 46A/11, 53-674 Wrocław, wpisaną do Krajowego Rejestru Sądowego, prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla Wrocławia Fabrycznej, VI Wydział Gospodarczy KRS pod numerem KRS 0000394474, NIP: 897-16-58-284.
 7.3. Administrator powołał inspektora danych osobowych, z którym można skontaktować we wszelkich sprawach dotyczących ochrony danych osobowych pisząc na adres Information Market S.A., ul. Legnicka 46A/10, 53-674 Wrocław lub iod@informationmarket.pl.
 7.4. Administrator danych osobowych informuje, że podanie danych osobowych jest dobrowolne, choć warunkuje możliwość udziału w Konkursie i skorzystania z prawa do Nagrody. Dane osobowe mogą być przekazywane podmiotom przetwarzającym dane osobowe na zlecenie administratora danych osobowych m.in. dostawcom usług IT, przy czym takie podmioty przetwarzają dane na podstawie pisemnych poleceń Administratora.

- 7.5. Dane będą przetwarzane wyłącznie do czasu wypełnienia wszelkich obowiązków finansowych i administracyjnych ciążyących na Organizatorze, a następnie zostaną usunięte lub zanonimizowane.
 7.6. Zgodnie z prawem Finalistom przysługują następujące prawa w związku z przetwarzaniem danych osobowych: prawo dostępu do danych, w tym uzyskania kopii danych, prawo żądania sprostowania danych, prawo do usunięcia danych (w określonych sytuacjach), prawo do zgłoszenia sprzeciwu (w określonych sytuacjach), prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego zajmującego się ochroną danych osobowych, prawo do ograniczenia przetwarzania danych, prawo do przenoszenia danych osobowych, tj. do otrzymania od administratora danych osobowych Finalisty, w ustrukturyzowanym, powszechnie używanym formacie nadającym się do odczytu maszynowego. Finalista może przesłać te dane innemu administratorowi danych.
 7.7. Finalista ma prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego gdy uzna, iż przetwarzanie danych osobowych jego dotyczących narusza przepisy ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r.

8. POSTĘPOWANIE REKLAMACYJNE

- 8.1. Reklamacje związane z Konkursem powinny być składane w formie pisemnej na adres Organizatora lub w formie elektronicznej na adres: konkurs@e-petrol.pl. Reklamacje mogą być składane w ciągu 14 (czternastu) dni od daty ogłoszenia wyników Finału Konkursu.
 8.2. Reklamacja powinna zawierać imię, nazwisko, dokładny adres osoby składającej reklamację, jak również dokładny opis i powód reklamacji.
 8.3. O wyniku reklamacji Finalista zostanie poinformowany pisemnie (na adres podany w reklamacji) lub drogą elektroniczną na adres, z którego została wysłana reklamacja w ciągu 30 (trzydziestu) dni od daty otrzymania reklamacji przez Organizatora.

9. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

- 9.1. Niniejszy Regulamin jest jedynym dokumentem określającym zasady Konkursu.
 9.2. Organizator nie jest odpowiedzialny za niedostępność Konkursu wskutek problemów z przesyłaniem danych, ani też nie gwarantuje, że strony sieci Web będą wolne od zakłóceń lub błędów. Organizator nie bierze odpowiedzialności za jakąkolwiek utratę danych lub uszkodzenia podczas lub po transmisji.
 9.3. Organizator nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienia lub jakiegokolwiek przeszkody w komunikacji z Finalistami Konkursu wynikające z przyczyn niezależnych od niego.
 9.4. Organizator nie ponosi odpowiedzialności za nieprzestrzeganie przez Finalistów postanowień niniejszego Regulaminu, w szczególności jeżeli treść Zgłoszenia będzie sprzeczna z prawem, będzie naruszać prawa osób trzecich, będzie sprzeczna z dobrymi obyczajami, albo będzie zawierać lub opisywać sytuacje lub zdarzenia, które mogą powodować zagrożenie dla zdrowia lub życia ludzi lub zwierząt.
 9.5. Wszelkie spory wynikające z przeprowadzanego konkursu będą rozpatrywane przez sąd właściwy względem miejsca siedziby Organizatora, czyli sąd właściwy rzeczowo we Wrocławiu.

Dowiedz się więcej o naszym konkursie:



Information Market S.A.
Legnicka 46A/10, Wrocław



+48 71 787 69 65
+48 502 523 101



konkurs@e-petrol.pl
fb.me/epetrolpl



Organizatorem konkursu jest Information Market S.A. – firma doradcza działająca w branży paliwowej, wydawca serwisu e-petrol.pl. Portal jest nie tylko bazą codziennych informacji z rynku, ale również platformą z notowaniami, prognozami i analizami, które każdego dnia dostarczają przedstawicielom rynku paliw niezbędnych narzędzi do prowadzenia swojej działalności.

Biała lista podatników VAT znowelizowana i z prezydenckim podpisem

Prezydent RP podpisał ustawę z dnia 5 czerwca 2020 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne oraz niektórych innych ustaw, która wprowadza istotne zmiany w stosowaniu przepisów o tzw. Białej Liście Podatników VAT.

Jak przypominają eksperci z Cabaj Kotła Doradztwa Podatkowego, na

gruncie obowiązujących od 1 stycznia 2020 r. przepisów dokonanie na podstawie faktury VAT płatności o wartości powyżej 15 tys. zł brutto na rachunek bankowy, który nie jest wskazany na Białej Liście Podatników VAT umożliwia płatcom zaliczenie tej płatności do kosztów podatkowych na gruncie przepisów o CIT oraz PIT, jak również może się wiązać się z pociągnięciem płatcego do odpowiedzialności solidarnej za podatek VAT wynikający z takiej płatności.

Zgodnie z nowelizacją ww. sankcje za dokonanie płatności na rachunek bankowy, który nie jest wskazany na Białej Liście Podatników VAT nie znajdują zastosowania, jeżeli:

1) płatność została dokonana z zastosowaniem mechanizmu podzielonej płatności (split payment);

2) płatność wynika z faktury dokumentującej czynności z tytułu WNT, importu towarów, importu usług lub dostawy towarów rozliczanej przez nabywcę;

3) płatność została zrealizowana na rachunek cesyjny, wykorzystywany w działalności faktoringowej lub dla celów gospodarki własnej, pod warunkiem, że bank, SKOK lub wystawca faktury przekazał płatce-

mu informację, że dany rachunek jest rachunkiem tego rodzaju.

Eksperci zauważyli także, że w nowelizacji wprowadzono istotne ułatwienia w zakresie składania przez płatcego zawiadomień o dokonaniu płatności na rachunek bankowy, który nie jest wskazany na Białej Liście Podatników VAT (ZAW-NR).

Niniejsze przepisy wejdą w życie 1 lipca 2020 r.

Jednocześnie, zgodnie z przepisami przejściowymi nowelizacji, podatnicy będą mogli zaliczyć do kosztów podatkowych na gruncie CIT oraz PIT płatność zrealizowaną w okresie od 1 stycznia do 30 czerwca 2020 r. i dokonaną na rachunek niezgłoszony na Białą Listę Podatników VAT, o ile płatność ta została dokonana z zastosowaniem mechanizmu podzielonej płatności (split payment).

Z treścią nowych przepisów można zapoznać się pod adresem:
http://orka.sejm.gov.pl/proc9.nsf/ustawy/207_u.htm

Szukasz porady?

Zobacz o co pytali inni:
<https://www.e-petrol.pl/sekcja-prawna/faq>


KW KRUK I WSPÓLNICY
KANCELARIA PRAWNICZA



ochman.pl

Ochman.

Certyfikowane paliwo dla Twojego biznesu.



Od 30 lat dostarczamy paliwa
najwyższej jakości dla rolnictwa,
przemysłu i logistyki.



Zamów teraz:
601 42 42 42

PETRO TANK
Ochman

ochman.pl

Tankuj flotę bezgotówkowo z kartą **Ochman Flota Partner.**



PETRO TANK
Ochman Flota
PARTNER

5278 9827 2 7627 22

Twoja Firma
JAN FLOTOWY
REG. PZ21PZ
WAZNA: 12/2019

Zamów teraz: **880 530 580**



Gdzie jeszcze ludziom tak dobrze, jak tu? Lwów sentymentalny i dzisiejszy

dr Jakub Bogucki

Polskie spojrzenie na Lwów nie będzie obiektywne. Nie ma prawa takie być po setkach lat historii naznaczonej głębokim przywiązaniem jego mieszkańców do Polski, które stało się tematem setek wierszy, piosenek i obrazów. Wprawdzie mieszkańców tamtego Lwowa pozostało już dzisiaj niewiele, jednak nuta nostalgii, pewnie zaprawionej szczyptą idealizacji wciąż gra w sercu niejednemu Polakowi, choćby nie miał on wcale kre-sowych korzeni.

Dzisiaj Lwów w wielu miejscach nie przypomina „baciarskiego” ani „galicyjskiego” miasta – stał się europejską metropolią z nieuleczalnymi skazami z czasów sowieckich. Gorliwie próbuje odnaleźć swą tożsamość lawirując między bogatą, wieloetniczną przeszłością a ponurymi miazmatami szowinizmu, które niestety co jakiś czas ożywają w jego dzisiejszych realiach. Na pewno warto odwiedzić go i poznać, choćby w czasie krótkiego pobytu. Ma on niejedną atrakcję zdolną zachwycić turystę – niezależnie od tego, czy ma on w sobie „lwowski sentyment”, czy nie...

KATEDRY I KAMIENICE

Wśród najślawniejszych atrakcji grodu nad Pełtwią (tak, Lwów leży nad rzeką, ale niewidoczną – wpuszczono ją w system miejskiej kanalizacji w XIX wieku, żeby uniknąć zagrożenia malarycznego) przewodniki jednym tchem wymieniają Rynek, trzy katedry, Corso czy cmentarze Łyczakowski i Orląt. I to są właśnie najjaśniejsze punkty dla turysty – swym znaczeniem historycznym i estetyką. Obowiązkowo trzeba od nich zacząć poznawanie miasta. Rynek i dwie z trzech katedr katolickich (niewiele jest miejsc na świecie, w których rezyduje trzech arcybiskupów jednego kościoła) – Ormiańska i Łacińska, są od siebie

w zasięgu błyskawicznej przechadzki. Zabudowa rynku przypomina wiele innych podobnych wśród placów środkowej Europy, z ratuszowym blokiem pośrodku i kamienicami wokół. Jedną z nich ma swe miejsce najcenniejszych zabytków polskiej architektury XVI w. – ze względu na barwę fasady nazywana jest Czarną Kamienicą. Tuż obok mamy dom należący do króla Jana Sobieskiego, kamienicę Królewską ze wspaniałym arkadowym dziedzińcem przypominającym krakowski Wawel. Każda z 44 kamienic lwowskiego Rynku ma za sobą barwne dzieje – a spacer wokół Rynku jest świetną okazją do porównawczej analizy rozwoju stylów architektonicznych – od renesansu po dwudziestowieczny modernizm. Niemal tuż przy Rynku stoi piętnastowieczna katedra łacińska, miejsce sławnych ślubów lwowskich króla Jana Kazimierza czy chrztu króla Stanisława Leszczyńskiego. Obok katedry mamy także grobową kaplicę kupieckiego rodu Boimów – manierystyczną, bogato rzeźbioną pozostałość cmentarza, jaki tuż przy lwowskim Rynku rozciągał się do XVIII wieku.

Bez względu na to, w którą stronę od lwowskiego Rynku się skierujemy – trafimy na interesujące i zabytkowe „kasyki” miasta. Może to być np. niezwykła katedra ormiańska będąca siedzibą biskupów tego obrządku i jedną z najważniejszych pozostałości wielowiekowej tradycji Ormian polskich żyjących na południowo-wschodnich Kresach. Wnętrze zdobione niezwykłymi polichromiami przez swój egzotyczny styl architektury stanowi jedno z najbardziej interesujących przeżyć duchowych na lwowskiej starówce.

Oddalając się nieco od rynku trafimy też z łatwością na szerokie lwowskie Corso – wzorem Rzymu tak nazywano szerokie i reprezentacyjne ulice o spacerowym

charakterze – tworzone przez długi łuk Wałów Hetmańskich i ulicy Akademickiej. Tutaj do 1945 stał pomnik Jana Sobieskiego – dzisiaj zdołano go odbudować. Zamyka perspektywę monumentalny gmach Teatru Wielkiego (dzisiaj Teatr Opery i Baletu), a obok znaleźć możemy budowlę Teatru Skarbowski. Corso biegnie do palcu Mariackiego, na którym znajduje się źródło z figurą Matki Boskiej oraz jeden z najbardziej charakterystycznych pomników Lwowa – kolumna Adama Mickiewicza – niezmieniona do dzisiaj w swej artystycznej formie wraz z górującą nad nią potężną kamienicą Sprecherowską. Dalej mamy część Corsa – ulicę Akademicką z modernistycznym budynkiem dyrekcji Polminu. To tutaj znajdowała się legendarna jadłodajnia Telieczkowej, upamiętniona w piosence o tragicznym wypadku linoskoczka –



MUZEA, PARKI, CMĘTARZE

Polskie sentymenty najmocniej obudzić się mogą we Lwowie podczas wizyt na cmentarzach – zwłaszcza tych najsłynniejszych: Łyczakowskim i Orląt Lwowskich. Cmentarz Łyczakowski to ogromna i malownicza nekropolia, na której zachowały się do dzisiaj groby zasłużonych dla miasta i kraju: Marii Konopnickiej, Gabrieli Zapolskiej, Artura Grottgera, Karola Szajnochy. Osobną częścią cmentarza jest planowe założenie Cmentarza Obrońców Lwowa (Orląt), który powstał w okresie międzywojennym jako miejsce pamięci ofiar walk o państwo-wą przynależność miasta w 1919 roku. Cmentarz w okresie sowieckim był drastycznie zniszczony, a zaczęli odbudowywać go „po godzinach” w roku 1989 pracownicy polskiego przedsiębiorstwa Energopol, budującego elektrownię atomową w mieście Chmielnicki. Ze sprofanowanego i zdewastowanego założenia wyłoniło się na powrót piękne „Campo Santo” projektu Rudolfa Indrucha, gdzie do dzisiaj można przeżyć chwilę wzruszenia czytając o 13-letnim Antku Petrykiewicz czy rok starszym Jurku Bitschanie walczącym o miasto w chwili, gdy – jak sam Bitschan pisał swemu ojczymowi: „wojska braknie ciągle dla oswobodzenia Lwowa”.

Lwowskie cmentarze toną w zieleni – zresztą tak, jak i reszta miasta, a bogactwo parków, zieleńców, wreszcie wspaniałe wzniesienie Wysokiego Zamku z panoramą na cały gród – wszystkie one dadzą turystyce zasłużoną chwilę wytchnienia i zachwyty. W Parku Stryjskim znajdowała się niegdyś Powszechna Wystawa Krajowa wraz z pierwotną ekspozycją Panoramy Raławickiej. Z kolei Wysoki Zamek – z geograficznego punktu widzenia niemal czterystumetrowe wzgórze Roztocza Wschodniego wraz z lwowskim Starym Miastem, Podzamczem i archikatedralnym soborem św. Jura zostały w 1998 roku wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Za Wikipedią podać warto, że: „Najkorzystniej oglądać z niego zabytkowy Lwów w godzinach porannych, gdy słońce oświetla miasto od strony kopca”.

Lwów jest także miastem wspaniałych muzeów – warto z całą pewnością poznać Lwowską Galerię Obrazów z obra-

zami Rubensa, Strozziego czy Matejki, Muzeum Narodowe, Muzeum „Więzienie przy Łąckiego” czy posiadające kilka oddziałów Muzeum Historyczne we Lwowie.

LITERACKIM SZLAKIEM

Gdyby ktoś chciał wybrać się na wycieczkę po mieście w sposób nieco mniej konwencjonalny – nie pomijając wcale głównych atrakcji miasta, a przy tym poznając jego szczególnie intrygujących obywateli, świetnym pomysłem będzie wędrówka tropami lwowskich pisarzy, którzy w swych dziełach uwiecznili klimat i duszę grodu nad Półcią. Można się „syrdeczni” zdziwić – mówiąc po lwowsku – ile nazwisk autorów dałoby się do takiej wycieczki włączyć.

Pośród największych piór związanych ze Lwowem wskazać trzeba m.in. na hr. Aleksandra Fredrę, żyjącego i pochowanego niedaleko miasta czy zapomnianego dziś wyśmienitego humorystę i komentatora życia miejskiego w XIX wieku – Jana Łama. Spośród pisarzy XX wieku mamy m.in. autora najlepszej polskiej literatury młodzieżowej (w tym mało znanej skromnej książeczki „Uśmiech Lwowa”) Kornela Makuszyńskiego czy najwybitniejszego polskiego autora tematyki antycznej i mitologicznej – Jana Parandowskiego, który we Lwowie umieścił akcję swego „Nieba w płomieniach”. Swoje dzieciństwo i młodość we Lwowie spędził Stanisław Lem, którego autobiografia nosi jakże lwowski tytuł „Wysoki Zamek”, a jego kuzynem był najsławniejszy chyba poeta polskiej emigracji i popularyzator pamięci o Lwowie – Marian Hemar. Piękno i żal za miastem zarazem znalazło swoje miejsce w barwnej i gawędziarskiej twórczości Witolda Szolginia czy Jerzego Janickiego – ich książki służyć mogą za najlepsze przewodniki po mieście. Wiele śladów Lwowa znajdzie się także w poezji – chociażby Zbigniewa Herberta czy Adama Zagajewskiego, którzy z miastem nad Półcią związani są swym urodzeniem. Gdyby poszukać dokładnie – w dzisiejszym Lwowie znajdzie się sporo miejsc związanych z polską literaturą i może marszruta ich śladem jest jedną z nietypowych propozycji jego wnikliwego poznania.

(Przyjechał do Lwowa akrobata Mucha, wlaź na Teliczkową i wyzionął ducha...). Nieopodal stał znany świetnie dzisiaj wrocławianom pomnik hr. Aleksandra Fredry, a także kawiarnia Szkocka – miejsce, w którym debatowali członkowie lwowskiej szkoły matematycznej (zainteresowanych można tutaj odesłać do książki Genialni Mariusza Urbanka).

Dodatki – nieodzowny element męskiej stylizacji

dr Jakub Bogucki

W pojęciu dodatków można pomieścić cały wachlarz elementów stroju, który nadaje mu indywidualność, pozwala zachować pewną dozę niezależności względem stylistycznego kanonu, a równocześnie może dawać wrażenie solidności czy wskazywać na dobry gust noszącego.

ZEGAREK

Męski gadżet? A może raczej super-praktyczny element stroju? Ilu użytkowników – tyle jest na ten temat

opinii. Dość jednak powiedzieć, że w dobie smartfonów zegarki trzymają się mocno, nawet jeśli coraz częściej są z owymi smartfonami zintegrowane. Style zegarków są przeróżne i oceniać ich nie jest łatwe, jednak podsta-

wowe opinie stylistów są spójne: do bardzo formalnych wydań męskiego stroju nie zakładamy zegarków sportowych, np. z gumowymi paskami. Nie szalejemy z przesadnym wzornictwem. Dopasowujemy czasomierz do wielkości przegubu ręki – wątlejszy nadgarstek wygląda źle z cyferblatem wielkości puszki farby, a potężna dłoń przepasana czymś na kształt medalika będzie prezentować się komicznie.

Poza tym aspektem – mamy dzisiaj wielką dowolność stylizacyjną. W modzie są zarówno zegarki sportowe, noszone nie tylko w warunkach plenerowych. Sporą grupę miłośników mają zegarki retro – odnawiane i świetnie odnajdujące się po wielu latach. Zawsze w cenie będą czasomierze klasyczne, na skórzanych paskach bądź na prostych metalowych bransoletkach. Z całą pewnością nie należy epatować zegarkiem droгим – te naprawdę kosztowne na szczęście zwykle są dyskretne. Ta porada nie dotyczy jednak sfery stylizacji, a raczej dobrych manier noszącego – i jako taka jest chyba oczywista.



BIŻUTERIA

Poza klasycznym elementem męskiej stylizacji, jakim jest zegarek, wiele powiedzieć można o tzw. biżuterii, która okazuje się być coraz popularniejsza nawet wśród mężczyzn troskliwie zabiegających o miano eleganckich. Jednym z przykładów są często widoczne dzisiaj bransoletki i inne formy dekoracji na przegubach dłoni – w stylizacjach półformalnych sprawdzają się one mogą, jako pewien element „personalizacji stylu”, jednak szaleństwo ilościowe bądź kolorystyczne nie posłuży dobrze wizerunkowi w okolicznościach bardzo formalnych.

Co do męskich dłoni – sygnety są szczególnym rodzajem męskiej biżuterii, które niewprawnemu oku mogą się kojarzyć z damskimi pierścionkami, a bardziej wprawnemu – ze złym gustem nowobogackich. Dlatego bezpieczniej będzie ich unikać, choć z całą pewnością trzeba tu wskazać na takie formy męskich pierścieni, które nie tylko nie powinny budzić kontrowersji, ale mogą stanowić symbol przywiązania, przynależności czy powód do dumy. O jakich sygnetach mowa? Przykładowo:

– class rings – amerykańskie pierścienie absolwenckie uczelni czy instytucji (niestety często bardzo krzykliwe w swym wzornictwie),

– wzorowane nieco na class rings sygnety wojskowych uczelni i jednostek, pamiątkowe pierścienie weteranów misji czy służb mundurowych – mogą stanowić cenny element budowania własnego wizerunku i słuszenie podkreślać dumę z munduru,

– sygnety herbowe – naturalnie użytkowane wyłącznie bez snobizmu. Pod żadnym pozorem nie nosić bez genealogicznego uzasadnienia takiego dodatku,

– biżuteria patriotyczna – element noszony zapewne z jak najszlachetniejszych pobudek – ale tu zalecić należy ostrożność i brak ostentacji, bo i w tą dziedzinę wkrada się wszechogarniający kicz, widoczny nierzadko w mniej finezyjnych wariantach tzw. odzieży patriotycznej,



– obrączka-różaniec – dla niektórych funkcjonujący jako biżuteria, ale będący jednak przedmiotem z zupełnie innej sfery niż „męska stylizacja”, zwykle dyskretna i nie budząca emocji, podobnie jak obrączka ślubna

Jeśli chodzi o biżuterię na szyi – najrozsądniejszą poradą będzie utrzymanie jej pod odzieżą i eksponowanie jedynie przy okazjach nieformalnych.

SPINKI

Gadżetem czy raczej elementem ubioru, który w ostatnich latach triumfalnie powrócił do łask po okresie zachwytu koszulami z mankietami na guziki są spinki. Zbierające w całość materię rękawów metalowe drobiazgi stały się wręcz modne, a ich różnorodność i nierzadko nonszalanckie wzornictwo daje pole do popisu nawet najbardziej wybrednym. To z pewnością element męskiego stroju formalnego, przy którym można pozwolić sobie na nutę niepoprawności, szaleństwa czy daleko posuniętej indywidualizacji wyglądu. Naturalnie – każda przesada może zgubić, dlatego spinki z damskimi biustami czy leżącymi się butlami wódki zostawmy na „nieformalne” okazje. Poza tym jednak – wielorakość modeli i stylów spinek z pewnością zaspokoi potrzebę niejednego mężczyzny w zakresie ozdoby stroju.

Mniej jednoznaczny stosunek panuje wśród miłośników męskiej elegancji co do noszenia spinek do krawata – jako, że mogłyby one sugerować „brak panowania” nad krawatem i konieczność kielznięcia go właściwym niewprawnym noszącym. Pozostawmy temat bez rozstrzygnięcia, bowiem opinii jest zbyt wiele na tak krótki tekst. Powiedzmy tylko, że jeśli już się na spinkę decydujemy, podobnie jak w przypadku spinek do mankietów – nie należy tu uciekać w kiczowate koncepty producentów i zachować jakże pożądaną umiar.



Porsche Macan GTS – egzotyk na co dzień

Piotr Majka (Test Auto)

Porsche jest poniekąd protoplastą sportowych SUVów. To Cayenne przecierał szlaki w tym segmencie, a po jego sukcesie powstał mniejszy Macan. Porsche wydaje się być najlepszą alternatywą cenową wśród aut egzotycznych. W końcu dopasiony Macan GTS to atrakcyjna cenowo alternatywa dla ekskluzywnego Urusa czy Bentleya Bentaygi. Dlaczego nie wspominałem o realnej konkurencji jak BMW X3M czy Mercedes GLC w wersji AMG? Bo Porsche jest marką bardziej ekskluzywną i wzbudza zainteresowanie osoby, która niekoniecznie musi interesować się motoryzacją i o to po części chodzi. Macan jest obecnie najlepiej sprzedającym się modelem Porsche. Czy popularność wynika wyłącznie z niskiej jak na tę markę ceny, czy może faktycznie oferuje coś więcej?

Projektanci Porsche zdają się nie lubić dużych zmian dlatego próżno szukać różnic między modelami typu Coupe czy SUVami. Macan jest ładnym podobnym do 718-stki czy Panamery tylko po kilku kuracjach botoksu. Mimo to

linia jest smukła. Obecne SUVy Porsche nie wyglądają już tak ciężko jak pierwsze Cayenne. Dodajmy do tego odpowiedni wybór lakieru. Wersja GTS z czarnymi wstawkami rewelacyjnie pasuje do czerwonego lakieru. A 20-calowe, szprychowe felgi dodają efektu WOW. Tylne LEDowe listwy to aktualny styl Porsche i powrót do pewnej ery zapoczątkowanej w modelach na początku lat 70-tych, gdzie model 911 miał tylne światła na całej szerokości.

We wnętrzu dominuje Alcantara ze wstawkami naturalnej skóry. Mi jednak najbardziej podoba się genialna kierownica, również pokryta Alcantarą, która pochodzi z 911-stki. Świetnie leży w dłoni i jest super przyjemna. Na kierownicy znajdziemy pokrętkę wyboru trybów jazdy. Można poczuć się jak w prawdziwym sportowym samochodzie.

Porsche nie patrząc na konkurencję stara się iść swoim własnym stylem. Kiedy wszyscy starają się umieścić jak najmniej przycisków i wszystko upy-

chać w cyfrowy ekran systemu multimedialnego, Macan ma kokpit z samolotu. Przycisków jest tak dużo, że nawet po dłuższym czasie użytkowania ciężko zapamiętać, gdzie co jest. Ale czy powinniśmy się tym przejmować? Przecież w tym samochodzie jednak powinno chodzić o przyjemność z jazdy. A co do systemu multimedialnego; Porsche umieściło tu spory, 11-calowy ekran, który przypomina bardziej nowoczesny tablet czy smartfon. Jest tu pełno kafelków, które można dowolnie edytować, a jakość wyświetlacza jest na najwyższym poziomie. Jeśli macie telefon z jabłkiem, bez problemu połączycie się za pomocą Apple CarPlay bezprzewodowo. W przypadku Androida niestety nadal potrzeba korzystać z kabli, które w tym przypadku wymagają już nowego wyjścia typu USB-C.

Ponieważ Macan jest SUVem to na szczęście nie znajdziemy tu prawdziwych kubełkowych siedzeń. Sportowe fotele są nie tylko bardzo wygodne i nie tylko pomieszczą nawet większe ►



modus

MODUS S.A.

Producent mundurów
i odzieży korporacyjnej
dla transportu publicznego

UBIERZEMY PRACOWNIKÓW TWOJEJ STACJI



ul. K. Szajnochy 11, 85-738 Bydgoszcz, tel. +48 52 339 37 00, sekretariat@modus.com.pl

www.modus.com.pl



- osoby bez poczucia klaustrofobii, ale też świetnie trzymają w zakrętach. Z drugiej strony wsiadanie i wysiadanie jest uciążliwe. Siedzenia są zbyt głębokie, a próg auta za szeroki.

Najważniejszy element Macana to jego serce. Wersja GTS ma 2.9 litrowy silnik V6 BiTurbo. Maksymalna moc? 380 KM. Maksymalny moment obrotowy? 520 Nm. W efekcie przyspieszenie do setki wynosi 4,7 sekundy z pakietem SPORT CHRONO (bez pakietu 4,9 sekundy). Za pomocą specjalnego przycisku na kierownicy Porsche przez 20 sekund jest nastawione na maksymalne osiągi. Podczas pomiarów Macan był w stanie poprawić dane producenta o 0,3 sekundy. Do 100 km/h w rzeczywistości jest w stanie przyspieszyć w zaledwie 4,4 sekundy! Zużycie paliwa? 10-15-20 litrów. Wszystko zależy od zaangażowania kierowcy.

Silnik Porsche uwielbia być wkręcany na wysokie obroty. To wtedy pokazuje swój prawdziwy pazur. Macan jest bardzo responsywny, a w trybie Sport+

zmienia biegi przy limicie. Dwusprzęgłowa skrzynia PDK robi to w iście brutalny i szarpący sposób. Przy każdej zmianie biegów moja głowa uderzała w zagłówek co zwiększało wrażenie przyspieszenia. Ale co w skrzyni PDK jest najlepsze to to, że zmiany biegów są praktycznie natychmiastowe. Porsche zmienia biegi w ułamku sekundy. Jeśli nie mamy jednak potrzeby na brutalną jazdę, Macan sprawdzi się też dobrze jako codzienny samochód.

Dźwiękowi z wydechu GTSa brakuje nieco basowego pomruku. Na początku byłem nieco zawiedziony, ale z czasem uznałem, że Macan nie chce aby był krzykliwy. Dźwięk jest przyjemny, donośny ale nie natarczywy co miało też swoje zalety podczas dłuższej jazdy.

Prowadzenie Macana jest rewelacyjne. I to pomimo tego, że jest SUVem i pomimo tego, że masa własna liczy blisko dwie tony. Oczywiście czuć, że środek ciężkości jest wyżej, ale to w żaden sposób nie odbiera pewności pro-

wadzenia. Opcjonalne pneumatyczne zawieszenie można regulować względem wysokości. Mimo sztywnego zawieszenia Porsche nie wybija zębów. Chociaż prowadzi się rewelacyjnie i pewnie to jest przy tym dość komfortowe. Jest zdecydowanie lepiej niż np. w konkurencyjnym Mercedesie GLC AMG, który ma tak sztywne zawieszenie, że po dłuższej jeździe ma się już dość. Nierówności czuć przy niższych prędkościach, ale wystarczy przyspieszyć by zawieszenie tłumiło znacznie lepiej. Macana prowadzi się bardzo łatwo, a nawet szybka jazda nie jest zbyt angażująca. Co prawda da się go wprowadzić w delikatny poślizg, ale jego wyprorowadzenie jest dziecinnie proste. W sumie to dobrze. Macan nie jest autem stricte sportowym, a jedynie bardzo szybkim SUVem o świetnych właściwościach jezdnych. Dlatego więc powinienem z nim walczyć. Aktywne zawieszenie ma również tryb Off Road podwyższające prześwit auta. Jest to świetna opcja na szutrowe drogi, aby zabezpieczyć lakier. Ten opcjonalny karminowy czerwony kolor to wydatek 12 tysięcy złotych. Dodajmy do tego karbonowo ceramiczne hamulce za 41 tysięcy oraz parę dodatków i Macan GTS z ceny bazowej 366 tysięcy winduje na ponad pół miliona złotych.

Macan oznacza w języku indyjskim tygrysa. I coś z tej nazwy ma. Mimo swojej sporej wagi i gabarytów jest prawdziwym, zwinnym kotem polującym na zwierzynę. Nie jest tym samym co 911-stka. Czuć, że jest to wyższy samochód. Ma nieco gorsze osiągi od np. wspomnianego w tekście Mercedes GLC AMG ale czy te dziesiąte sekundy mają w SUVie aż takie znaczenie? Zwłaszcza, że Porsche jest mniej męczące. Prowadzi się rewelacyjnie, a zawieszenie potrafi być komfortowe. GTS jest na tyle dobry, że wydawanie kolejnych złotych do wersji Turbo nie jest konieczne.

Co sędzę o... perspektywach realizacji warunków przejęcia Lotosu przez Orlen

dr Szymon Araszkiewicz

Obok trwającej wciąż pandemii choroby COVID19, wydarzeniem nr 1 minionego lata na polskim rynku paliwowym wg mnie było wyrażenie przez Komisję Europejską zgody na przejęcie Lotosu przez Orlen. Zgoda ta obwarowana jest szeregiem warunków zaradczych, jakie wypełnić musi płocka firma. Ich realizacja wpłynie na kształt rynku paliw w Polsce nie tylko w kwestii handlu różnymi produktami, ale też i między innymi w obszarze paliwowej logistyki.

Grupa Lotos tego lata zachęcała do wizyty na swoich stacjach poprzez reklamę opowiadającą o pobycie w jednej z placówek kilkusobowej rodziny. Film kończy się słowami młodego pasażera, pytającego tatę kiedy znów przyjadą na Lotos? „No cóż synku” chciałoby się odpowiedzieć za ojca-współbohatera reklamy, „Widzisz, to nieco dłuższa historia...”.

Temat połączenia spółek z Gdańska i Płocka co jakiś czas powracał, potem był odkładany, by powracać znów. Teraz jednak wygląda na to, że jesteśmy jak dotąd najbliższym konkretnego ruchu. W ślad za zgodą Komisji, wyrażoną w połowie lipca, poszło podpisanie przez Orlen w połowie sierpnia umów ze Skarbem Państwa i Lotosem w celu wykonania transakcji, o czym sam płocki koncern poinformował w komunikacie.

Proces przejmowania trwał wiele miesięcy, a w trakcie oczekiwania na zgodę Komisji pojawiały się i w mediach, i na rynku różne głosy, mówiące albo, że „na pewno dostaną zgodę”, albo że „prawie na pewno jej nie dostaną” – zwolennicy tej drugiej opcji umieszczali tę rzekomą decyzję odmowną w szerszym kontekście wielkiej polityki, lub twierdzili że Orlen i tak za dużo już przejmując innych firm, by pozwolono mu na kolejny taki ruch, w dodatku nie będący obojętnym dla mechanizmów konkurencji rynkowej. Ostatecznie zgoda jest, ale nie bezwarunkowa. Przyjrzyjmy się zatem, czego w zamian oczekuje od Orlenu i Lotosu Komisja Europejska. Pamiętajmy, że w momencie pisania tego tekstu zdecydowanie nie znamy jeszcze wielu szczegółów, które będą ważne.

Zaczynając niejako od końca, to Orlen zobowiązany jest do wycofania się z dotychczasowego zaangażowania Lotosu w szeregu przedsięwzięć związanych z rynkiem paliwa lotniczego czy też bitumów. Płocka firma ma również zbudować nowy terminal importowy paliwa lotniczego i przekazać go zaraz potem podmiotowi trzeciemu oraz zaopatrywać nowych właścicieli wspomnianych biznesów w te paliwa. Co do samych paliw silnikowych, które najbardziej nas w tym momencie interesują, to przede wszystkim Orlen będzie musiał sprzedać 30 proc.

udziałów w Lotosie „z dużym pakietem praw zarządczych” (cytat z komunikatu Komisji) i uwolnić moce zajmowane dotąd przez Lotos w magazynach paliwowych, w tym pozwalające na przywóz paliw drogą morską. Również na sprzedaż pójść ma 9 baz paliwowych, które powinny trafić w ręce niezależnego operatora logistycznego. 389 stacji paliw, spośród tych dotąd należących do Lotosu, też ma znaleźć nowego właściciela, a Orlen miałby nadal dostarczać do nich potem paliwa.

Prezes Orlenu Daniel Obajtek w swoich wypowiedziach już po uzyskaniu zgody na przejęcie Lotosu zaznaczał, że koncern do wypełnienia warunków transakcji może szukać partnerów zagranicznych, np. poprzez wymianę aktywów. Sytuacja na pewno jest dynamiczna i na razie ciężko o konkrety. Wielce prawdopodobne wydaje się jednak, że takim zaangażowaniem poprzez zakup pakietu udziałów zainteresowani będą raczej gracze duzi, mający zaplecze i zasoby. Może więc okazać się, że ze sceny znika jeden znaczący gracz, ale pojawi się na jego miejsce momentalnie drugi, zyskując możliwość rozporządzania dużymi ilościami wyprodukowanych w gdańskiej rafinerii paliw. Równie dobrze ktoś z firm już obecnych w Polsce, albo mająca z polskim rynkiem paliw silne związki, mogłaby skorzystać z okazji, by swoją pozycję poprawić. ►

Prawie 400 stacji paliw z kolei to dużo... ale i mało zarazem. Taka potencjalna nowa-stara sieć będzie miała spore znaczenie, jednak nie będzie niepodzielnie królować. O co chodzi? Niewątpliwie ciężko wyobrazić sobie zbudowanie w Polsce w miarę szybko sieci paliwowej na taką skalę od zera. Kilku graczy w ostatnich latach rozwijało swoją markę deklarując tworzenie właśnie sieci stacji paliw. Są wśród nich silni gracze rynku hurtowego, którzy postanowili wejść w nowy segment działalności. Część z nich notuje w tworzeniu sieci stacji zdecydowane sukcesy i stopniowo przekracza kolejne symboliczne granice ilościowe, części w praktyce idzie to zdecydowanie wolniej. Jakby jednak nie patrzeć – nie tak łatwo zbudować sieć 400 stacji i to bazując i na przejmowaniu już istniejących obiektów, i na szukaniu możliwości stawiania nowych. Jeśli zatem ten pakiet stacji po Lotosie trafi w ręce jednego operatora, powstanie automatycznie znaczący gracz na rynku detalicznym, który wejdzie od razu do samej czołówki zestawienia liderów w Polsce. Będzie on jednak zarazem wciąż bardzo daleko za wieloletnim, niepodważalnym dominatorem paliwowego detalu, czyli... Orlenem. Ba, nawet gdyby policzyć łącznie opisywany pakiet ze stanem posiadania któregoś ze znanych międzynarodowych sieci obecnych w paliwowym detalu w Polsce, to i tak jesteśmy daleko za prowadzącym. Możliwość wpływu tego hipotetycznego nowego gracza na rynki lokalne czy tzw. mikrorynki będzie oczywiście znacząca i jednocześnie absolutnie nie stanie się on żadnym hegemonem. Dochodzi też do tego kwestia warunków zakupów



paliw przez tego nowego gracza, bo z opublikowanych dotąd informacji nie wynika, by jednoznacznie ustalono aby miały one być jakoś szczególnie preferencyjne.

Interesujący jest też logistyczny aspekt ujawnionych warunków przejęcia. Pojawia się potencjalna przestrzeń na większą aktywność podmiotów nie związanych z państwowymi spółkami paliwowymi. Większa wolna przestrzeń magazynowa być może pozwoli niezależnym graczom hurtowym na realizowanie pewnych operacji, które dotąd były niemożliwe albo mocno utrudnione. Jeżeli bazy kupi niezależna firma magazynowa, znacząco zmieni to zatem obraz rynku polskiej logistyki paliwowej, a nawet jeśli uznać, że niezależny jest PERN (bo nie jest Loto-

sem ani Orlenem) i bazy na przykład trafiłyby do niego, to i tak oznaczałoby to pewnie szersze możliwości współpracy z klientami dla tego podmiotu.

Horyzont czasowy przejęcia Lotosu prezes Orlenu określił na około półtora roku. Czy po tej transakcji będzie lepiej? Pytanie, co to znaczy „lepiej” i dla kogo. Na takie pytanie po prostu niemożliwe jest by odpowiedzieć krótko i węzłowato. Czy zatem będzie przynajmniej ciekawiej? Wygląda na to, że tak i że przez najbliższe kilkanaście miesięcy będzie co obserwować. Tym bardziej, że pojawiać się będzie coraz więcej szczegółowych informacji, pozwalających lepiej przyglądać się całemu procesowi i oceniać jego potencjalne skutki.



Poznaj siłę izolacji



Petroleo Diesel Management System sp. z o.o.
jesteśmy producentem Terminali Dostępu, Kontenerów AdBlue oraz urządzeń rejestrujących stany paliwa.
Dostarczamy zintegrowane rozwiązania dla sektora rynku paliwowego.

Naszym celem było stworzenie od podstaw Kontenera AdBlue wykorzystując najnowsze technologie z dziedziny izolacji oraz zapewnienie inteligentnej komunikacji i zdalne (GSM) monitorowanie cieczy.

Nasza siła to jakość, ergonomia użytkowania efektywna izolacja, optymalizacja procesów ogrzewania, ochrona przed ciepłem, funkcjonalność, estetyka, własne innowacyjne rozwiązania.

DLACZEGO KONTENER PETROLEO?



ESTETYKA I JAKOŚĆ

Aż 70% zakupów dokonujemy pod wpływem chwili. Opakowanie musi więc wzbudzać zainteresowanie Klienta i zachęcić do zakupów AdBlue.

KONTENER, KTÓRY SATYSFAKCUJE

Stworzony by użytkowanie przez Klienta było wygodne, sprawne, użytkowe, ergonomiczne i trwałe.

SPEŁNIA FUNKCJĘ MARKETINGOWĄ

Dążymy aby kontener stał się Państwa wizytówką i budził zaufanie u potencjalnych klientów i przynosił profity ze sprzedaży.

KLIENT OCENIA WIZYTĘ NA STACJI PO JAKOŚCI OBSŁUGI

Pozwól aby kontener zapracował sam na sobie w sprzedaży AdBlue.

OPAKOWANIE – KONTENER ADBLUE TO ŹRÓDŁO INFORMACJI

Projekt opakowania powinien rzucać się w oczy na tle konkurencyjnych produktów.

BEZPIECZEŃSTWO MAGAZYNOWANIA

Tylko odpowiednie materiały uchronią przed kosztami awarii lub koniecznością dokonania przymusowej konserwacji.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ I ZASADY MAGAZYNOWANIA

Należy chronić produkt przed ekstremalnymi temperaturami.

MINIMALIZUJ KOSZTY EKSPLOATACJI, ZAPEWNIJ BEZPIECZEŃSTWO

Skuteczną izolację termiczną zapewnia płyta warstwowa z pianką poliuretanową. Efektywne ogrzewanie i zdalne sterowanie procesami zmniejsza koszty eksploatacji.

MONITORUJ I ZADBAJ O BEZPIECZEŃSTWO

Dzięki technologii GSM możemy nie tylko odczytywać dane z kontenera takie jak poziom, temperatura czy przeciek. Moduł Smart One daje możliwość zdalnego sterowania ogrzewaniem.



Łączymy
wiele fragmentów,
które występują
zazwyczaj osobno,
w jeden zbiór.

Działamy
w sposób kompleksowy
oferując wiedzę na temat
Twojego paliwa i AdBlue
(telemetria/GSM)



DOPASUJ KONTENER DO SWOICH POTRZEB

Wybierz wyposażenie pojemność, wymiary. Dobierz swój kolor, umieść logo, zachęć do zakupów AdBlue.

MINIMALIZUJ KOSZTY EKSPLOATACJI, ZAPEWNIJ BEZPIECZEŃSTWO

Skuteczną izolację termiczną zapewnią dobre materiały izolacyjne. Efektywne ogrzewanie i zdalne sterowanie procesami zmniejszą koszty eksploatacji.

KONTROLUJ, MONITORUJ, ZARZĄDZAJ

Dzięki technologii GSM możemy nie tylko odczytywać dane z kontenera takie jak poziom, temperatura czy przeciek. Moduł Smart One daje możliwość zdalnego sterowania ogrzewaniem lub wentylacją, analizując dane z poszczególnych czujników informuje o szczególnych przypadkach jak przełanie zbiornika lub spadek temperatury AdBlue.

KLASYCZNA FORMA ORAZ WYSOKA JAKOŚĆ UŻYTYCH MATERIAŁÓW

Czystość, funkcjonalność i estetyka na lata bez szczególnych zabiegów konserwacyjnych. Modułowa konstrukcja daje możliwość rozbudowy, modernizacji a także naprawy poszczególnych elementów kontenera.

DOŚWIADCZENIE, ŚWIADOMOŚĆ I ODPOWIEDZIALNOŚĆ

Rygorystyczne stosowanie się do norm AUS 32 i ISO 22241 oraz dobór odpowiednich materiałów zapewnia czystość, trwałość oraz utrzymanie odpowiedniego składu AdBlue.



generujemy **oszczędności**



Kontakt: telefon: +48 71 787 69 75; e-mail: redakcja@paliwarolnicze.pl

<http://petroleo.pl/oferta/zbiorniki-adblue/>