



Na Stacji Paliw

Nr 3/2024 (36) | lipiec-wrzesień 2024

Temat numeru

Żabka na stacji paliw

Pożegnanie z 6 złotymi za litr?

**Zaskakująca zmiana
w trendach zakupowych
na stacjach paliw**

Z Shell biznes się opłaca. Dołącz do nas.



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

✉ SPOLSKA-stacje-partnerskie@shell.com

☎ +48 800 080 020

🌐 shell.pl/franczyza



Spis treści

WYDARZENIA

- Newsy z rynku 4

TEMAT NUMERU

- Żabka na stacji paliw 6

TWOJA STACJA

- Zaskakująca zmiana w trendach zakupowych na stacjach paliw 10

RYNEK PALIWOWY

- Czy pożegnamy 6 zł za litr? 14

PRAWNIK RADZI

- Przełomowe zmiany w podatku od nieruchomości - projekt ustawy zmieniającej został opublikowany 17
- Zmiany w zakresie SENT 19
- EU ETS2 - nadal brak projektu krajowych przepisów 20

LIFESTYLE

- Elegancja w pracy - nie taka trudna 21

MOTORYZACJA

- Test Dacia Duster Hybrid 24

PODRÓŻE

- Gwatemala: w poszukiwaniu spokoju i kawy w ziarenkach* 28

Na Stacji Paliw

MAGAZYN BRANŻOWYCH INSPIRACJI

Redaguje zespół w składzie:

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

Wydawca:

Information Market S.A.
ul. Stacyjna 1/51
(V piętro SQ Business Center)
53-613 Wrocław
tel.: +48 71 787 69 70;
fax: +48 71 787 69 96
redakcja@nastacjipaliw.pl

Zapraszamy do kontaktu z nami.

Na wszystkie prośby i pytania postaramy się odpowiedzieć jak najszybciej.



Od redaktora

Dobiegły końca letnie wakacje, a więc czas powrotu do „normalnego funkcjonowania” większości dziedzin życia staje się faktem. Nie znaczy to jednak, że należy od razu zapomnieć o możliwości wytchnienia wcale nie gorszego niż urlop. Wystarczy sięgnąć po najnowszy numer naszego Magazynu Branżowych Inspiracji „Na Stacji Paliw”. Piszemy tu nie tylko o sprawach stricte rynkowych, ale także pozwalamy sobie na prezentację niezwykle ciekawych kierunków podróży - w tym numerze akurat zabierzemy Państwa do Gwatemali, a także damy rozrywkę w postaci tekstów o motoryzacji i estetyce stroju.

Wiodące jednak oczywiście pozostają tematy związane z życiem stacji paliw. Tematem numeru jest możliwość powiązania działalności paliwowej ze sklepem Żabka. Nie omijamy także problemów cenowych i pewnej zaskakującej zmiany w trendach zakupowych na stacjach paliw.

Liczymy na to, że znajdą Państwo w kolejnym numerze naszego pisma treści, które staną się źródłem branżowej wiedzy, biznesową inspiracją albo ciekawostką przydatną w funkcjonowaniu na rynku.

Z życzeniami miłej lektury!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Newsy z rynku



Nowe MOP-y na Podkarpaciu

W podkarpackiej części autostrady A4 powstaną nowe obiekty. Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Rzeszowie ogłosił przetarg na dzierżawę nieruchomości w celu budowy i eksploatacji Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) na podkarpackiej części autostrady A4 – chodzi o zagospodarowanie MOP Paszczyzna Południe (na odcinku węzeł Dębica Wschód – węzeł Sędziszów przy jezdni prawej), MOP Hruszowice (na odcinku węzeł Przemyśl – węzeł Korczowa przy jezdni prawej) oraz MOP Chotyniec (węzeł Przemyśl – węzeł Korczowa przy jezdni lewej). Mają tam powstać stacje paliw ze sklepami stacje ładowania pojazdów o napędzie elektrycznym, obiekty gastronomiczno-handlowe, stanowiska postojowe, jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe i sanitarne wraz z oświetleniem, plac zabaw dla dzieci i miejsce piknikowe, stanowiska do obsługi pojazdów, bankomat, a także informacja turystyczna.



Amic Polska planuje przejęcie

Do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) wpłynął wniosek dotyczący przejęcia kontroli nad stacjami paliw spółki Lux-Motor Oil A. Nieścior. Amic Polska Sp. z o.o. jest właścicielem 117 stacji paliw działających pod marką Amic Energy w całej Polsce, na których oferowane jest paliwo oraz innego rodzaju towary i usługi. Właścicielem Amic Polska jest Amic Energy Management GmbH. Z kolei Lux-Motor Oil A. Nieścior sp.k. z siedzibą w Pułtusku ma 9 stacji paliw zlokalizowanych na terenie województwa mazowieckiego. Poza handlem paliwami, w tym LPG, spółka zajmuje się sprzedażą hurtową benzyny bezołowiowej 95, oleju napędowego i oleju opałowego.



Liderzy bez zmian

W zestawieniu podanym przez agencję ISBnews na temat liczby stacji paliw w Polsce nie pojawiły się zmiany na podium. W czołówce znajdują się Orlen, BP oraz Moya. Wraz z końcem sierpnia Orlen miał 1 931 stacji i w ciągu miesiąca – ich liczba wzrosła o 3. Z kolei pod szyldem BP stacji było 573, i w tym przypadku liczba zmniejszyła się o 2 placówki. Na trzecim miejscu z liczbą 483 stacji uplasowała się polska sieć Moya. Dalej znalazły się MOL (476 obiektów), Shell (456 obiektów) i Circle K (398 obiektów).

Tragiczne zdarzenia na stacji w Chałupkach

Na stację paliw Orlen w Chałupkach przy ul. Bogumińskiej w powiecie raciborskim wezwano policjantów, bowiem podejrzanie zachowujący się mężczyzna chciał podpalić stację. Dodatkowo po przybyciu na miejsce funkcjonariuszy, mężczyzna oblał ich paliwem, a następnie podpalił. Według doniesień medialnych jeden z policjantów posiadał obrażenia w postaci poparzenia w okolicy szyi, drugi doznał zawrotów głowy spowodowanych oparami paliwa. Mężczyzna został zatrzymany – jak się okazało, był to 29-letni obywatel Czech, który w chwili popełnienia czynu był nietrzeźwy. Po wytrzeźwieniu obywatel Czech usłyszał zarzuty prokuratorskie.



Orlen ze specjalną ofertą dla powodzian

W następstwie dramatycznych powodzi w południowo-zachodniej Polsce Orlen zdecydował o wprowadzeniu promocji na tankowanie benzyny, LPG i oleju napędowego na wybranych stacjach na terenach dotkniętych przez żywioł. Klienci indywidualni po podaniu hasła „Orlen dla powodzian” będą mogli zakupić paliwo w niższej cenie. W przypadku paliw Verva obniżka wynosi 20 gr/l (max 85 l), dla paliw Efecta -15 gr/l (max 85 l) a dla LPG -10 gr/l (bez ograniczeń litrażowych). Również na dodatkową zniżkę mogą liczyć posiadacze Karty Dużej Rodziny. Akcja obowiązuje od 19 do 30 września 2024. Lista stacji objętych specjalną ofertą dostępna pod adresem: <https://www.orlen.pl/content/dam/internet/orlen/pl/pl/dla-ciebie/orlen-dla-powodzian/Za proc.C5 proc.82 proc.C4 proc.85cznik proc.20nr proc.201 proc.20- proc.20Lista proc.20stacji.pdf>



Carrefour na sprzedaż

Jak poinformował portal wiadomoscihandlowe.pl, właściciel sieci Carrefour szuka nabywcy na stacje paliw w Polsce, zlokalizowanych przy sklepach tej marki. W ubiegłym roku Carrefour pozbył się sieci sklepów działających pod szyldem Galerie Alkoholi, a następnym elementem porządkowania biznesu jest plan sprzedaży segmentu handlu paliwami. Według danych Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego na koniec 2022 r. przy sklepach działało 171 stacji paliw, wobec 178 rok wcześniej. Poza Carrefourem, w podobnym modelu działają stacje benzynowe przy marketach mają Auchan Hyperoil, Intermarche czy E.Leclerc.



Żabka na stacji paliw

Magdalena Robak

Zmiany, którym podlegała gospodarka w Polsce po 1989 roku, stworzyły stacjom paliw nowe warunki funkcjonowania i wzrostu. Z prostych obiektów z wąską, wyłącznie paliwową ofertą przekształciły się one w efektowne i przyjazne kierowcom miejsca wielofunkcyjne, gdzie mogą oni zaspokoić wiele różnorodnych potrzeb, nie tylko dotyczących tankowania pojazdu. Wydawać by się mogło, że w temacie conceptów handlowych, których na stacjach jest niemało, niczym nowym już one nie zaskoczą. Zarówno specjalistom, zajmującym się śledzeniem przemian na nich zachodzących, jak i samym konsumentom niespodziankę sprawiła jednak firma Żabka Polska. Należąca do niej sieć sklepów, obecna od ponad 25 lat na rynku modern convenience, może poszczycić się ugruntowaną pozycją jed-

nego z liderów tego segmentu i w dalszym ciągu za cel stawia sobie rozwój. Popularne placówki handlowe z charakterystycznym, zielonym logo, w których można zrobić zakupy i skorzystać z oferty ciepłych napojów i przekąsek, pojawiły się również przy stacjach benzynowych – pierwsza (pilotażowa) już w listopadzie 2021 roku na stacji Rakieta w Krośnie koło Mosiny, a kolejna w lutym br. na stacji Viwa w Opolu. Obiekt ten jest czynny przez całą dobę, siedem dni w tygodniu i poza standardowymi produktami, typowymi dla Żabki, ma też w asortymencie akcesoria motoryzacyjne. O tym, m.in., jak otworzyć Żabkę na stacji paliw, dlaczego warto to zrobić i na czym polega współpraca franczyzowa w rozmowie z redakcją opowiedziała Agata Michalska, Dyrektor Nowych Formatów Ekspansji w Żabka Polska.

O tym, m.in., jak otworzyć Żabkę na stacji paliw,
dlaczego warto to zrobić i na czym polega
współpraca franczyzowa
w rozmowie z redakcją opowiedziała

Agata Michalska,
Dyrektor Nowych Formatów Ekspansji w Żabka Polska.

Na początku tego roku na stacji paliw Viwa w Opolu otwarto sklep Żabka – drugi w Polsce w sąsiedztwie takiego obiektu. Co spowodowało, że podjęta została decyzja o uruchomieniu Żabek właśnie przy stacjach paliw?

W Żabce dążymy do tego, aby być jak najbliżej naszych klientów i upraszczać ich życie. Nieustannie poszukujemy nowych lokalizacji i formatów sklepów, mając na uwadze strategię Grupy Żabka i cel, jakim jest dostarczanie klientom wygodnych rozwiązań. W związku z tym, zgodnie z naszym hasłem „Uwolnij swój czas”, zdecydowaliśmy się na otwarcie sklepów





zlokalizowanych przy stacjach paliw. W efekcie dajemy klientom możliwość zaopatrzenia się w swoje ulubione produkty oraz skorzystania z oferty gastronomicznej i oferowanych przez nas usług przy okazji tankowania samochodu, a wszystko to przy zastosowaniu atrakcyjnej oferty cenowej.

Proszę powiedzieć, jak doszło do podjęcia współpracy. Czy operatorzy stacji sami zgłosili się do Państwa? Czy to Państwo wyszli z inicjatywą dotarcia na stacje i szukali franczyzobiorców?

W tym przypadku to my wyszliśmy z inicjatywą rozpoczęcia rozmów ze stacjami paliw, ale może to zrobić również druga strona. Identyfikując niszę w tym segmencie zdecydowaliśmy się w nim zaistnieć. Jednak zanim to nastąpiło, przeprowadziliśmy szeroką analizę rynku i przygotowaliśmy się do rozmów. Franczyzobiorców, którzy prowadzą sklepy w takich lokalizacjach, szukamy w standardowy sposób, tak jak do innych placówek. Podczas rozmów rekrutacyjnych przedstawiamy kandydatowi możliwość prowadzenia sklepu na stacji paliw. Jeśli jest obopól-

na wola współpracy, a kandydat przejdzie proces rekrutacji, to franczyzobiorca zaczyna działalność pod naszym szyldem.

Od czego powinien zacząć właściciel stacji paliw, który chciałby otworzyć na niej Żabkę? Jakie warunki powinien spełnić, aby tak się stało?

Pierwszym krokiem dla właściciela stacji paliw, jak również osób planujących ich budowę lub rozszerzenie swojej dotychczasowej działalności z segmentu paliwowego, jest zgłoszenie się do działu ekspansji w naszej firmie. W kolejnym etapie nasi przedstawiciele zaprezentują szczegóły naszej oferty oraz dokonają analizy pod kątem możliwości współpracy.

Warunki, które powinny zostać spełnione przez stację paliw, aby możliwa była nasza współpraca, są szczegółowo prezentowane przez nasz zespół specjalistów. Wymogiem nadrzędnym jest posiadanie koncesji na obrót paliwami ciekłymi lub deklaracja jej posiadania. Konieczne jest również zapewnienie ciągłości dostępności paliwa w zbiornikach stacji, ►

- a także posiadanie urządzenia do rejestracji transakcji fiskalnych.

Jak przebiega i ile trwa proces rekrutacji franczyzobiorców? Jakie wymagania stawiają Państwo potencjalnym franczyzobiorcom?

Proces rekrutacji składa się z kilku etapów. Kandydaci na franczyzobiorców, którzy chcą poprowadzić sklep Żabka, muszą spełniać określone kryteria, w tym przejść proces rekrutacji i szkoleń zakończony egzaminem oraz założyć jednoosobową działalność gospodarczą. Zgromadzona dokumentacja oraz kompetencje z obszaru przedsiębiorczości są weryfikowane w trakcie spotkań rekrutacyjnych z przedstawicielami sieci. Podczas nich bliżej omawiane są również zasady współpracy pomiędzy franczyzobiorcą a franczyzodawcą. W trakcie rekrutacji kandydaci otrzymują również umowę i mają co najmniej 14 dni na zapoznanie się z jej zapisami i podjęcie finalnej decyzji o nawiązaniu współpracy z siecią.

Każdy ze współpracujących z nami franczyzobiorców korzysta z naszego wsparcia, ponad 25-letniego doświadczenia oraz doradztwa, działając we własnym imieniu i na własny rachunek.

Założmy, że rekrutacja zakończyła się sukcesem. Co się dzieje następnie? Ile czasu mija od podjęcia decyzji o współpracy do momentu otwarcia sklepu?

Po zakończeniu procesu rekrutacji, kolejnym krokiem jest przygotowanie sklepu do otwarcia. Obejmuje to adaptację lokalu, rekrutację zespołu, wyposażenie, zatowarowanie oraz przejście kluczowych szkoleń operacyjnych. W tym czasie przyszły franczyzobiorca jest nieustannie wspierany przez Żabkę.

Od momentu podjęcia decyzji o współpracy do otwarcia sklepu może minąć od kilku tygodni do nawet kilku miesięcy, w zależności od dostępności lokalu oraz tempa przeprowadzenia adaptacji. W tym czasie Żabka zapewnia kompleksowe wsparcie w kwestiach technicznych, formalnych oraz logistycznych, co przyspiesza uruchomienie działalności. Całość jest skonstruowana tak, aby nowy sklep mógł rozpocząć działalność możliwie jak najszybciej przy zapewnieniu odpowiedniego standardu i gotowości operacyjnej.



Na jak długo zawierana jest umowa?

Franczyzobiorców oraz franczyzodawcę obowiązuje umowa franczyzowa określająca ich prawa i obowiązki. Każda ze stron, także przedsiębiorca, może rozwiązać umowę współpracy, zachowując określony okres wypowiedzenia. Gdy franczyzobiorca prowadzi sklep mniej niż 3 lata, obowiązuje go 1-miesięczny okres wypowiedzenia, zaś w przypadku 3-letniej i dłuższej współpracy z siecią okres ten wydłuża się do 3 miesięcy.

Jakie wsparcie oferują Państwo franczyzobiorcy na początku współpracy i w trakcie jej trwania? Jakie korzyści może on z niej uzyskać?

Przystępujący do sieci franczyzobiorcy, przy wkładzie własnym w wysokości około 5 tys. złotych, otrzymują w pełni wyposażony i umeblowany lokal, który został wcześniej dokładnie przeanalizowany pod kątem różnych czynników, takich jak np. potencjalna liczba klientów, odległość od przystanku czy miejsc użyteczności publicznej. Od samego początku przedsiębiorcy korzystają z merytorycznego, serwisowego i technologicznego wsparcia. Sieć Żabka dostarcza innowacyjne rozwiązania, takie jak aplikacja Optiplan, dzięki której można sprawniej realizować i planować zadania w sklepie oraz aplika-



cja Cyberstore, która umożliwia zdalne zarządzanie sklepem za pomocą smartfona, w tym składanie zamówień, generowanie raportów oraz weryfikację terminów dostaw.

Przedsiębiorcy otrzymują również obszerny pakiet szkoleniowy, dostosowany do indywidualnych potrzeb, korzystają również z platformy webinarowej i e-learningowej. Pierwszą osobą w codziennym kontakcie franczyzobiorcy z siecią jest partner ds. sprzedaży, na którego pomoc i poradę dotyczącą własnego biznesu mogą liczyć przez cały okres współpracy. Oferowane przez nas wsparcie umożliwia niemal od samego początku koncentrację na rozwoju własnego biznesu, pozyskiwaniu klientów i budowaniu lokalnej pozycji. Niewątpliwie argumentem są także finanse – w 2024 r. ponad 86% franczyzobiorców Żabki osiągnęło 27 tys. zł lub więcej przychodu miesięcznie.

Sieć oferuje franczyzobiorcom unikatowe na rynku zbiorowe ubezpieczenie „Polisa na Biznes”, które na zasadach określonych z zakładem ubezpieczeń chroni ich od różnych nieprzewidzianych sytuacji mogących pojawić się podczas prowadzenia własnego biznesu i zapewnia stabilność finansową w momencie zakończenia współpracy. Partnerzy rozwijający swój biznes z Żabką w małych miejscowościach i na terenach wiejskich mogą liczyć na do-

datkowe wsparcie sieci. Jednym z oferowanych rozwiązań jest program „Auto na start”, który zapewnia samochód ułatwiający dojazd do placówki. Dodatkowym benefitem jest pakiet relokacyjny – comiesięczne wsparcie finansowe dla franczyzobiorców, którzy decydują się na prowadzenie sklepu w miejscowości położonej w odległości co najmniej 70 km od miejsca zamieszkania.

Co wyróżnia franczyzę Żabki od innych formatów obecnych na stacjach?

Nasza wyjątkowa, sprawdzona oferta jest stale rozwijana oraz dostosowywana do danych formatów, a co za tym idzie, w Żabce każdy, niezależnie od wieku czy lokalizacji sklepu, znajdzie dedykowany asortyment. Oferta produktowa w Żabce na stacji paliw opiera się na sprawdzonym modelu, który rozszerzamy o asortyment niezbędny dla kierowców, np. żarówki, oleje, kosmetyki samochodowe oraz oczywiście płyn do spryskiwaczy. W szerokiej gamie produktów, zarówno ze standardowego asortymentu, jak również oferty automotive, proponujemy sprawdzone marki w przystępnych cenach. W ofercie nie mogło naturalnie zabraknąć aromatycznej, świeżo mielonej kawy, jak również znanych i lubianych przekąsek z oferty gastronomicznej Żabka Café, którą sukcesywnie rozwijamy oraz dostosowujemy do konkretnego formatu sklepu.

Jakie mają Państwo plany odnośnie otwarcia kolejnych sklepów na stacjach?

Naszą nadrzędną misją jest odpowiadać na potrzeby klientów w różnych lokalizacjach, dlatego nieustannie poszukujemy nowych możliwości dotarcia z naszą unikatową, sprawdzoną ofertą do jak najszerszej grupy konsumentów. Stawiamy na innowacyjność przy wykorzystaniu różnych formatów, zarówno w sprawdzonych lokalizacjach, jak również w tych mniej oczywistych, z dużym potencjałem. Takimi miejscami są niewątpliwie stacje paliw, które w ostatnich latach diametralnie zmieniły zakres swojej działalności. Nasza strategia, oparta na stabilnym, sprawdzonym modelu biznesowym, umożliwia naszym obecnym i przyszłym franczyzobiorcom prowadzenie biznesu i rozwój lokalnej przedsiębiorczości.

Dziękuję za rozmowę!

Zaskakująca zmiana w trendach zakupowych na stacjach paliw

Skojarzenie, że stacja paliw to miejsce, gdzie zatankujemy samochód, skorzystamy z myjni, a w małym kiosku kupimy artykuły samochodowe czy płyn do spryskiwacza jest już od lat nieaktualne. Stacje paliw dla wielu kierowców stały się one punktem szybkich zakupów, co potwierdza najnowszy raport przygotowany przez markę PanParagon.

Gabriela Kozan

Z powodu relatywnie niewielkich marż uzyskiwanych na sprzedaży paliwa, wynoszących średnio 17 groszy na litrze w przypadku benzyny i 12 groszy w przypadku diesla, coraz ważniejsza dla operatorów stacji paliw staje się sprzedaż w sklepach umiejscowionych na stacjach oraz różnego rodzaju usługi dodatkowe, w tym gastronomia, ładowanie pojazdów elektrycznych, usługi finansowe czy myjnia.

Z danych, opublikowanych przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego wynika, że sumaryczna sprzedaż w segmencie obrotu sklepów na sta-

cjach paliw firm POPIHN wzrosła w 2023 r. o prawie 11 proc., w porównaniu do roku poprzedniego, a pojedynczy sklep średnio podniósł obroty o 6,5 proc. Wyższe przychody były skutkiem głównie wzrostu cen oferowanych artykułów, ale też rozbudową asortymentu i większym zainteresowaniem usługami gastronomicznymi.

Sklep i usługi gastronomiczne na stacji już od wielu lat są głównymi filarami, odpowiedzialnymi za uzyskiwanie lepszych wyników z działalności całego obiektu. Analiza anonimowych danych z transakcji, przeprowadzona przez PanParagon ujawnia, jakie

produkty cieszyły się największą popularnością na stacjach paliw w 2024 roku.

Na szczycie listy najczęściej kupowanych produktów znalazły się papierosy. To zaskakujące, zwłaszcza w kontekście rosnącej świadomości na temat szkodliwości palenia tytoniu. W poprzednich latach papierosy zajmowały trzecie miejsce, co oznacza znaczący wzrost ich popularności w 2024 roku.

Drugą pozycję zajmują napoje energetyczne, które są często wybierane przez kierowców potrzebujących szybkiego zastrzyku energii w trasie. Trzecie miejsce należy do hot dogów, które niezmiennie cieszą się ogromną popularnością jako szybka przekąska na drogę.

Kawa, która w poprzednich latach była wyżej notowana, w 2024 roku znalazła się tuż za podium. Ten popularny napój przegrał konkurencję z energetykami, co pokazuje zmieniające się preferencje kierowców. W rankingu często kupowanych produktów na

stacjach paliw znalazły się również słone przekąski, napoje słodzone, woda, zapiekanki, batony i burgery.

Raport PanParagon zwraca również uwagę na rosnące ceny produktów na stacjach paliw. Porównując dane z lipca 2022, 2023 i 2024 roku, okazało się, że ceny wzrosły, a podwyżkę najbardziej odczuliśmy przy zakupach papierosów. W lipcu 2022 roku mediana ceny paczki popularnej marki wynosiła 15,20 zł, a w lipcu 2024 roku już 19,50 zł. To największy wzrost (+28 proc.) spośród analizowanych produktów.



To, że papierosy pojawiły się na szczycie listy zakupów robionych na stacjach benzynowych można wiązać z faktem, że stacje nie są objęte zakazem handlu w niedzielę i w wielu lokalizacjach stały się jedynym miejscem, gdzie można dokonać szybkich zakupów, zwłaszcza w dni objęte restrykcjami handlowymi. Jeśli chodzi o cenę paczki papierosów, to ostatnie podwyżki nie są ostatnimi. Papierosy mogą podrożeć bardziej, bowiem Ministerstwo Finansów chce wprowadzić drastyczne podwyżki akcyzy. Już w 2025 roku akcyza na wyroby tytoniowe, zamiast o pierwotnie zakładanych 10 proc. na wszystkie kategorie wyrobów, ma wzrosnąć: o 25 proc. na papierosy, o 38 proc. na tytoń do palenia oraz o 50 proc. na wkłady do podgrzewaczy tytoniu. ►



- Podrożała również kawa z mlekiem: z 7,49 zł w 2022 r. do 8,99 zł w 2024 r. (+20 proc.). Średnio o złotówkę, czyli o 14 proc. więcej zapłacimy również za hot doga z kabanosem, a najmniejszy wzrost odnotowano w przypadku napoju energetycznego – cena puszeki 250 ml wzrosła o około 11 proc.

W raporcie PanParagon nie jest uwzględniona sprzedaż napojów alkoholowych na stacjach paliw, a to również ważny element sprzedaży. Z danych Nielsen IQ obejmujących rok 2022 wynika, że alkohol stanowi 47,6 proc. kategorii produktów na paragonach ze stacji benzynowych w Polsce, bez uwzględnienia paliwa. A to właśnie ten ostatni rodzaj alkoholu, który cieszył się dużą popularnością i zdarzało się, że pozycja „piwo” widniała na co czwartym paragonie (24,9 proc) zawierającym produkt spożywczy. Pozostałe 22,7 proc. spośród 47,6 proc. stanowiły alkohole mocne, z których to w blisko 80 proc. była wódka. Na drugim miejscu alkoholi wysokoprocentowych znalazło się whisky (10,2 proc.), na trzecim wino (9,6 proc.).

Minister Zdrowia Izabela Leszczyna chce jednak wprowadzenia przepisów zakazujących sprzedaży alkoholu na stacjach w nocy – projekt rozporządzenia w tej sprawie ma się pojawić najwcześniej jesienią tego roku, a w życie przepisy będą mogły wejść najwcześniej w 2025 r. Z przytaczanych przez resort zdrowia danych wynika, że alkohol na stacjach się najczęściej sprzedaje około godziny 23, 24, o 1 w nocy, a dowody ze sprzedaży alkoholu stanowią około 5 procent wszystkich paragonów. Zdaniem ministra Leszczyny przychody z alkoholu w całych przychodach stacji benzynowych to średnio około 1 procent. Ponadto jej zdaniem możliwość zakupu alkoholu na stacjach jest kontrowersyjna.

Przepisy zakazujące handlu alkoholem na stacjach funkcjonują już w niektórych krajach europejskich. Napojów alkoholowych nie można kupić na stacjach np. w Szwecji, Holandii i na Litwie. We Francji, Słowenii i Portugalii zakaz dotyczy godzin nocnych. Są także państwa, które zabraniają sprzedaży tylko kategorii mocnych alkoholi – na stacjach w Hiszpanii i Finlandii można kupić tylko napoje niskoprocentowe. W Niemczech sprzedaż alkoholu na stacjach benzynowych jest dozwolona, ale w ograniczonych ilościach, w przypadku najmocniejszych trunków powyżej 14 proc. na stacji można kupić maksymalną ilość 0,1 litra. Dodatkowo napoje alkoholowe nie mogą być podawane lub sprzedawane na stacjach benzynowych przy autostradach między północą a 7 rano. W krajach Unii Europejskiej są także kra-

Eksperci wskazują na brak bezpośrednich badań łączących sprzedaż alkoholu na stacjach benzynowych z liczbą nietrzeźwych kierowców. Jednakże dane pokazują także, że ponad 8 proc. wypadków drogowych w Polsce spowodowane jest przez osoby pod wpływem alkoholu.

je takie jak Włochy, Dania, Austria, Czechy, Słowacja czy Polska, gdzie nie ma żadnych ograniczeń w tym zakresie. W tych państwach alkohol jest obok papierosów i przekąsek stałym elementem oferty handlowej.

Eksperci wskazują na brak bezpośrednich badań łączących sprzedaż alkoholu na stacjach benzynowych z liczbą nietrzeźwych kierowców. Jednakże dane pokazują także, że ponad 8 proc. wypadków drogowych w Polsce spowodowane jest przez osoby pod wpływem alkoholu.

W przypadku zakazu sprzedaży alkoholu na stacjach w Polsce musimy poczekać na ostateczne propozycje resortu zdrowia, ale z dużą dozą prawdopodobieństwa można się liczyć z tym, że zakaz nocnej sprzedaży zostanie wprowadzony.



Ekspert wskazuje na brak bezpośrednich badań łączących sprzedaż alkoholu na stacjach benzynowych z liczbą nietrzeźwych kierowców. Jednakże, 8,1 proc. wypadków drogowych w Polsce spowodowane jest przez osoby pod wpływem alkoholu. Próby ograniczenia dostępności alkoholu na stacjach były podejmowane już w przeszłości, lecz bez skutku. W 2011 roku senatorowie w Polsce inicjowali wprowadzenie zakazu sprzedaży alkoholu na stacjach benzynowych, zaczynając od projektu nowelizacji ustawy. Pomysł ten jednak nie przeszedł przez senat. Od tego momentu temat sprzedaży alkoholu i ewentualnych ograniczeń nie był poruszany, a wzrost sprzedaży napojów alkoholowych na stacjach mogła zostać zwiększona za sprawą zakazu handlu w niedziele z wyłączeniem stacji paliw.

Właściciele stacji paliw powinni przyglądać się najnowszym badaniom i dostosowywać swoją ofertę handlową, paliwową i pozapaliwową do zmieniających się trendów zakupowych. Trzeba jednak mieć na względzie fakt, że stacje paliw, ulokowane przy trasach stają się częściej miejscem zakupów dla osób podróżujących, a te zlokalizowane np. w miastach będą zyskiwały na popularności ze względu na to, że dla mieszkańców pobliskich osiedli, staną się wygodnym sklepem osiedlowym, gdzie każdego dnia odbiorą przesyłkę i coraz częściej, szczególnie w niehandlowe niedziele zrobią podstawowe zakupy.



Czy pożegnamy 6 zł za litr?

dr Jakub Bogucki



W ostatnim czasie zmiany na polskich stacjach mogą stanowić spore zaskoczenie. Wielokrotnie analitycy sugerowali już, że końcówka roku przyniesie odbicie w górę związane z poprawą popytu. Tymczasem w ostatnim czasie okazuje się, że międzynarodowy rynek ropy może znaleźć się w chwilowej zapaści związanej głównie ze słabszym zapotrzebowaniem rynku chińskiego.

Zeby nie być gołosłownym, odwołajmy się do wiodących ośrodków analitycznych na świecie. JPMorgan uznała, że szansa na ograniczenie produkcji została zaprzepaszczone i do końca 2025 roku ceny spadną do 60 USD za baryłkę. Ten amerykański bank w najnowszym raporcie sugeruje, że średnia cena baryłki ropy globalnego benchmarku Brent wyniesie 75 USD w czwartym kwartale 2024 r. Wcześniejsza prognoza obejmująca okres październik-grudzień zakładała że poziom ten wyniesie 80 USD. Warto wspomnieć, że zdaniem JPMorgan OPEC+ będzie zmuszony utrzymać obecny poziom wydobycia przez co najmniej rok, aby w 2025 roku cena ropy Brent wynosiła przeciętnie 75 USD za baryłkę.

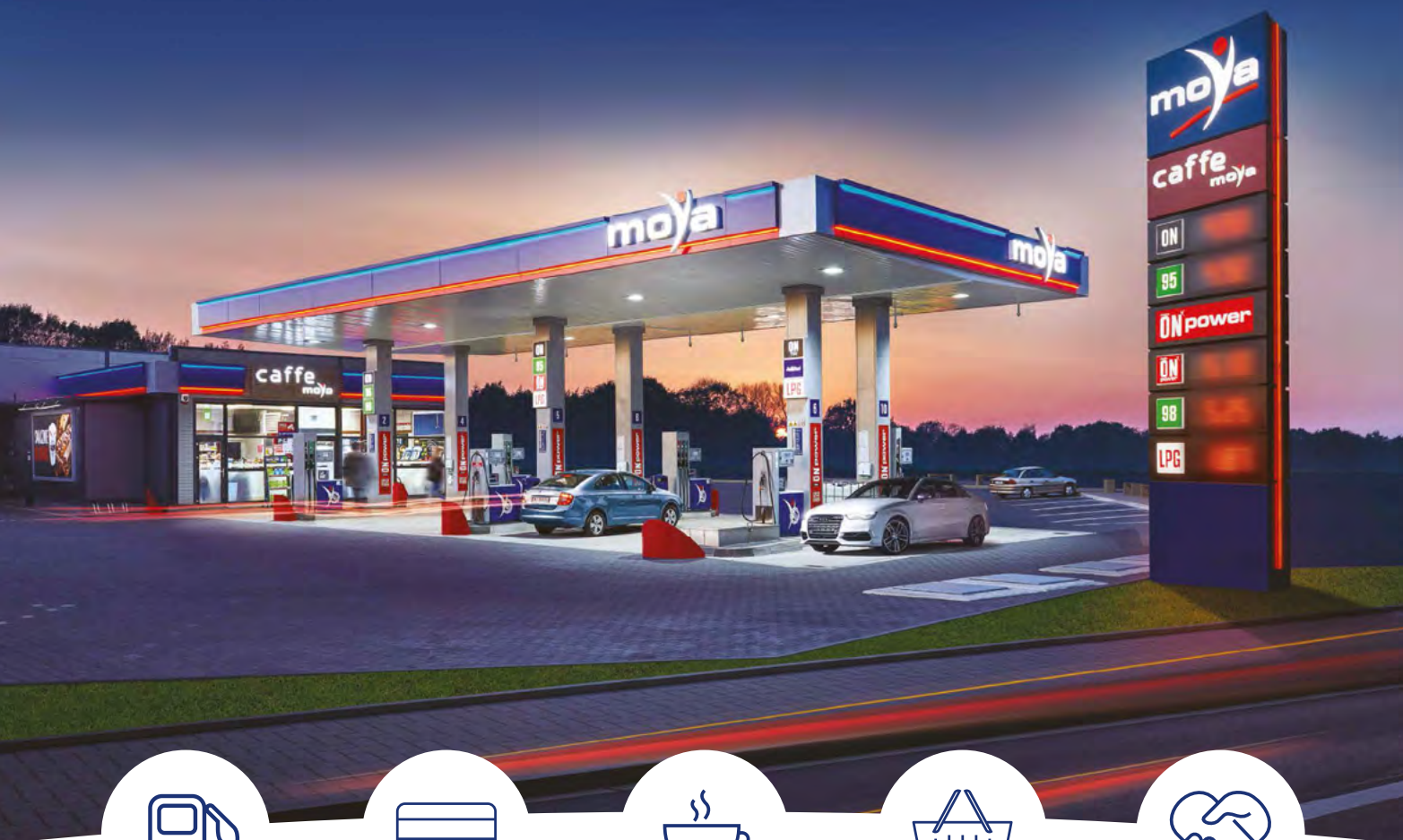
W podobnym duchu wypowiada się UBS – firma z Wall Street obniżyła swoje prognozy cen ropy na-

towej na lata 2024-2026. Zmiana dla roku 2024 r. wynosi 4 USD – do 80 USD za baryłkę, a prognozę na czwarty kwartał 2024 r. obniżono do 75 USD za baryłkę z 83 USD/bbl. Uzasadnieniem również pozostaje słabość popytu. Analitycy UBS także oczekują, że OPEC+ będzie zmuszony odłożyć wycofywanie dobrowolnych cięć produkcji, a „wszelkie znaczące wzrosty, które są obecnie przewidywane, nastąpią w 2027 lub 2028 r., w porównaniu z wcześniejszymi oczekiwaniami co do połowy 2025 r.” – pisaliśmy niedawno na e-petrol.pl.

Również amerykańska Energy Information Administration (EIA) oczekuje osłabienia popytu na ropę w USA. Zdaniem EIA przewiduje, że konsumpcja w USA utrzyma się na stałym poziomie 20,3 mln baryłek dziennie. Wcześniej zakładano, że popyt miał wzrosnąć o 1 proc. rok do roku. Jeszcze w tym roku ►

MOYA.

Więcej niż dobre paliwa.



Najwyższej
jakości
paliwa



Program
dla klientów
biznesowych
MOYA Firma



Koncept
kawiarniano
-gastronomiczny
Caffe MOYA



Dobrze
zaopatrzone
**sklepy
convenience**



Partnerska
**współpraca
biznesowa**

www.moyastacja.pl

Zeskanuj QR Code
i zobacz wszystkie
nasze lokalizacje!



- może wystąpić deficyt podaży na rynku z powodu zmniejszonej produkcji OPEC i jego sojuszników – podało EIA. Według prognoz Międzynarodowej Agencji Energii światowe zużycie wzrośnie o nieco poniżej 1 miliona baryłek dziennie, czyli około 1 proc., w tym i przyszłym roku. Co ciekawe, Organizacja Krajów Eksportujących Ropę Naftową przewiduje tymczasem, że światowe zużycie wzrośnie o 2 miliony baryłek dziennie w tym roku.

Biorąc pod uwagę wcześniejszy optymizm związany z doniesieniami o możliwych wyższych cenach ropy, także i szacunki dla cen w Polsce były zdecydowanie zwyczajowe. Tymczasem dzisiaj – kiedy sytuacja mocno się „aktualizuje”, weryfikacja prognoz jest niezbędna.

Na potrzeby znajdującego się aktualnie w składzie Raportu Polski Rynek Paliw 2023-2024 przygotowana została przez nas analiza. W jej wyniku doszliśmy do przekonania, że w czwartym kwartale ceny paliw na polskich stacjach będą utrzymywały się na poziomach niższych, niż w roku ubiegłym. Jak pisze w tekście Gabriela Kozan, średnia cena benzyny w ostatnim kwartale roku powinna wynieść 5,98 zł/l. Z kolei w wypadku paliwa dieslowskiego (w „chłodnych miesiącach” paliwo to drożeje,

bowiem wzrasta zapotrzebowanie na lekki olej opałowy, czyli bardzo podobne paliwo do diesla) przewidujemy, że w ostatnim kwartale olej napędowy na stacjach będzie kosztował średnio 6,14 zł/l.

Z kolei patrząc na rok 2025 spodziewamy się, że będzie to relatywnie spokojny czas, w którym ceny nie odbiegą bardzo daleko ponad poziom 6 zł za litr obu paliw podstawowych.

Z kolei patrząc na rok 2025 spodziewamy się, że będzie to relatywnie spokojny czas, w którym ceny nie odbiegą bardzo daleko ponad poziom 6 zł za litr obu paliw podstawowych.

Nieco więcej wątpliwości mieć można natomiast w kontekście autogazu, który w roku 2025 może wyraźnie podrożeć. Z pewnością eliminacja rosyjskiego LPG w Unii może spowodować skok cen, jednak nie przewidujemy dramatycznego załamania popytu, a w przypadku prognozy cen detalicznych autogazu szacujemy,

że jakkolwiek nastąpi wzrost, to jednak poziom cen nie będzie stanowić historycznych rekordów. Warto w tym kontekście wspomnieć, że średnia wiosną roku 2022 przekraczała poziom, które prognozujemy dla przyszłego roku (wtedy litr LPG kosztował ponad 3,60 zł/l). Na ostatnie miesiące tego roku zakładamy jednak utrzymanie bieżącego poziomu cen w rejonie 2,90 zł/l.



Przełomowe zmiany w podatku od nieruchomości

– projekt ustawy zmieniającej został opublikowany

Na stronach Rządowego Centrum Legislacji został opublikowany długo wyczekiwany projekt ustawy, który wprowadza m.in. nowe definicje budynku oraz budowli na potrzeby opodatkowania podatkiem od nieruchomości.



Eksperti z Kancelarii Cabaj Kotala informują, że nowelizacja wprowadza zmiany, które zasadniczo wpłyną na przedmiot i zakres opodatkowania podatkiem od nieruchomości obiektów budowlanych ze skutkiem od 1. stycznia 2025 r.

Projekt znajduje się obecnie na etapie prac rządowych.

■ I. Zmiana definicji „budynek” oraz „budowli”

Głównym celem Projektu jest dostosowanie definicji „budynek” oraz „budowli” do treści wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 4 lipca 2023 r. (sygn. SK 14/21), w którym aktualnie obowiązujące definicje tych pojęć oparte na odesłaniu do przepisów prawa budowlanego uznano za niekonstytucyjne.

a) Nowa definicja budynku

Zgodnie z Projektem „budynkiem” będzie: „obiekt, wraz z instalacjami zapewniającymi możliwość jego użytkowania zgodnie z przeznaczeniem, wykonany z użyciem wyrobów budowlanych, który jest trwale związany z gruntem, wydzielony z przestrzeni za pomocą przegród budowlanych oraz posiada fundamenty i dach, również w przypadku gdy jest on częścią obiektu wymienionego w poz. 1–6 załącznika nr 4 do ustawy.”

W uzasadnieniu do Projektu podkreślono, że analogicznie do obowiązującego dziś stanu prawnego, przedmiotem opodatkowania będzie budynek wraz z instalacjami zapewniającymi możliwość użytkowania budynku zgodnie z przeznaczeniem. Tym samym, instalacje te (takie jak: instalacja elektroenergetyczna, wodociągowa, kanalizacyjna, ciepła, telekomunikacyjna, gazowa znajdujące się wewnątrz budynku i stanowiące jego integralną część) nie będą podlegały opodatkowaniu, gdyż podstawą opodatkowania budynku jest jego powierzchnia użytkowa.

b) Nowa definicja budowli

Zgodnie z Projektem „budowlami” będą:

- obiekty wymienione w załączniku nr 4 do ustawy, a także instalacje i urządzenia, jeżeli stanowią wraz z tym obiektem całość techniczno-użytkową,
- części budowlane urządzeń niestanowiących części budowli, o których mowa w lit. a,
- części budowlane elektrowni wiatrowych i elektrowni jądrowych,
- fundamenty pod maszyny oraz urządzenia, odrębne pod względem technicznym od tych maszyn i urządzeń,
- przyłącza do obiektu budowlanego

– pod warunkiem ich wykonania z użyciem wyrobów budowlanych. ►

► ■ II. Zmiana definicji budowli w kontekście w sporów o opodatkowanie podatkiem od nieruchomości zbiorników oraz obiektów złożonych technicznie

a) Zbiorniki

Jak wynika z uzasadnienia do Projektu, co do zasady, obiekty wymienione w załączniku nr 4 do ustawy, nie będą mogły być kwalifikowane jako budynki, ponieważ zawsze będą budowlami. Ma to na celu wyeliminowanie trwających obecnie sporów wynikających z nakładania się na siebie pojęć budynku i budowli – w obecnym stanie prawnym zbiorniki mogą być zarówno budowlą, jak i budynkiem, jeżeli posiadają one jego cechy (wyroby budowlane, trwałe związanie z gruntem, wydzielenie z przestrzeni oraz posiadanie fundamentów i dachu).

Wymienienie w poz. 7 i 8 projektowanego załącznika do Projektu silosów, elewatorów i innych zbiorników na ciecze, gazy oraz materiały sypkie jako budowli ma na celu wyeliminowanie dalszych sporów w tym zakresie.

b) Obiekty złożone technicznie

Na gruncie Projektu budowlą będą także instalacje i urządzenia, jeżeli stanowią wraz z obiektem całość techniczno-użytkową. Dodatkowo poza obiektami wymienionymi w załączniku nr 4, pojęciem budowli zostaną objęte również, wykonane z użyciem wyrobów budowlanych:

- części budowlane urządzeń, niestanowiących części budowli składającej się z obiektu wymienionego w załączniku nr 4 do ustawy oraz instalacji i urządzeń tworzących z nim całość techniczno-użytkową, tj. m.in. części budowlane kotłów i pieców przemysłowych;
- części budowlane elektrowni wiatrowych i elektrowni jądrowych;
- fundamenty pod maszyny oraz urządzenia, odrębne pod względem technicznym od tych maszyn i urządzeń;
- przyłącza do obiektu budowlanego.

Wątpliwy w kontekście projektowanej definicji „budowli” staje się zatem sposób opodatkowania instalacji fotowoltaicznych. Na gruncie aktualnie obowiązującej definicji „budowli” przyjmuje się, że panele fotowoltaiczne jako element niebudowlany instalacji nie podlegają opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości. Brak jednoznacznego wyłączenia z opodatkowania elementów niebudowlanych instalacji

fotowoltaicznych na zasadach analogicznych jak dla elektrowni wiatrowych może stanowić podstawę dla kolejnej fali sporów o opodatkowanie instalacji fotowoltaicznych.

■ III. Kontrowersyjna likwidacja zwolnienia dla terminali towarowych

W Projekcie przewidziano dodanie przepisu, mającego na celu wyłączenie z mocy wstecznej stosowania zwolnienia z podatku od nieruchomości dla terminali towarowych.

Przepis zwalniający terminale towarowe z podatku od nieruchomości wszedł w życie 1 stycznia 2024 r., stąd podatnicy, którzy z niego skorzystali w myśl Projektu zostaną zobowiązani do zwrotu zaoszczędzonego podatku wraz z odsetkami.

■ IV. Ujednolicenie opodatkowania miejsc postojowych w garażach podziemnych budynków mieszkalnych od 2025 r.

W Projekcie przewidziano uznanie garażu wielostanowiskowego znajdującego się w budynku mieszkalnym za część mieszkalną tego budynku. Takie rozwiązanie ma ujednolicić opodatkowanie garaży wielostanowiskowych – zastosowanie znajdzie do nich stawka podatku od nieruchomości przewidziana dla budynków mieszkalnych.

Projektowana zmiana ma się wiązać z obowiązkiem informacyjnym nakładanym na współwłaścicieli takiego lokalu użytkowego. W celu pozyskania przez organy podatkowe danych dotyczących wielkości powierzchni do opodatkowania według stawki przewidzianej dla budynków mieszkalnych, współwłaściciele zostaną zobowiązani do złożenia właściwemu organowi informacji o nieruchomościach i obiektach budowlanych, w terminie do 31 stycznia 2025 r.

Ekspert z Kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe (Partner Sekcji Prawnej e-petrol.pl) zachęcają do kontaktu, jeśli mają Państwo dodatkowe pytania związane z Projektem.

Opracowanie:
Zespół kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe
cabajkotala.com

Zmiany w zakresie SENT

Zespół kancelarii
Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe przygotował
zestawienie dotyczące zmian dotyczących systemu
SENT procedowanych przez rząd.

Przyspieszenie terminu objęcia obowiązkiem przesyłania do systemu SENT zgłoszeń przez przewoźników z państw trzecich – projekt zmiany ustawy o SENT został skierowany do pierwszego czytania w Sejmie.

Objęcie obowiązkiem przesyłania do systemu SENT zgłoszeń przez przewoźników z państw trzecich ma zacząć obowiązywać od 1 listopada 2024 r. Pierwotnie obowiązek ten miał wejść w życie od 1 stycznia 2025 r.

Wprowadzenie kar pieniężnych za zaniechanie obowiązku potwierdzania odbioru towaru albo uzupełnianie danych niezgodnie ze stanem faktycznym przez podmioty odbierające – obecnie znane są wyłącznie założenia przyszłych zmian.

Projekt nowelizacji ustawy o SENT w tym zakresie nie został jeszcze opublikowany. Z założeń wynika, że projekt ten ma zostać przyjęty przez Radę Ministrów w IV kwartale 2024 r. Oznacza to, że dopiero w tym terminie będzie znany ostateczny zakres planowanych kolejnych zmian ustawy o SENT.

W przypadku pytań lub wątpliwości eksperci z kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe zachęcają do kontaktu.



Objęcie obowiązkiem przesyłania do systemu SENT zgłoszeń przez przewoźników z państw trzecich ma zacząć obowiązywać od 1 listopada 2024 r. Pierwotnie obowiązek ten miał wejść w życie od 1 stycznia 2025 r.

EU ETS2

– nadal brak projektu krajowych przepisów

W trakcie webinarów zespół kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe informował, że jesień tego roku będzie okresem intensywnych prac nad wdrożeniem nowego systemu europejskiego EU ETS2 do polskich przepisów.

System ten jest równoległy do istniejącego dotychczas ETS1 i ma obejmować obowiązkami nabywania i umarzania uprawnień do emisji gazów cieplarnianych nowe sektory, w tym zwłaszcza budownictwo i transport drogowy, czyli dostawców paliw ciekłych.

Eksperti przypominają, że zgodnie z unijną dyrektywą, uzyskanie zezwolenia na emisję gazów cieplarnianych przez wszystkie podmioty wprowadzające na rynek paliwa wykorzystywane w tych sektorach powinno nastąpić najpóźniej do końca bieżącego roku; samo zaś rozliczanie uprawnień będzie obowiązywało od 2027 r.

Mimo że formalnie termin na implementację wskazanych przepisów europejskich upływał już 1 lipca 2024 r., nadal nie został opublikowany choćby projekt ustawy wdrażającej te regulacje.

Zgodnie z uzyskanymi przez kancelarię Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe informacjami Ministerstwo Klimatu i Środowiska kończy już jednak prace nad takim aktem prawnym i w najbliższym czasie należy spodziewać się jego udostępnienia do konsultacji publicznych.

Co istotne, opóźnienie w przygotowaniu przepisów krajowych nie powinno wpływać na harmonogram wejścia w życie nowych obowiązków; wszystkie terminy w tym zakresie wynikają bowiem z regulacji unijnych, które są już opublikowane i weszły w życie.

Eksperti Sekcji Prawnej e-petrerol.pl zapewniają, że na bieżąco pilnują tego tematu i będą Państwa niezwłocznie informować o wszelkich nowych informacjach w tej sprawie.

W ostatnim czasie opublikowano założenia do projektu ustawy wdrażającej w Polsce inne przepisy europejskie z pakietu „Fit for 55”, tzn. przepisy dotyczące upowszechniania i dostaw zrównoważonych paliw lotniczych (SAF). Są one dostępne pod adresem: <https://www.gov.pl/web/premier/projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy--prawo-lotnicze-oraz-niektorych-innych-ustaw4>; ustawa ta ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.

Opracowanie:
Zespół kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe
[www: cabajkotala.com](http://www.cabajkotala.com)

Elegancja w pracy

– nie taka trudna

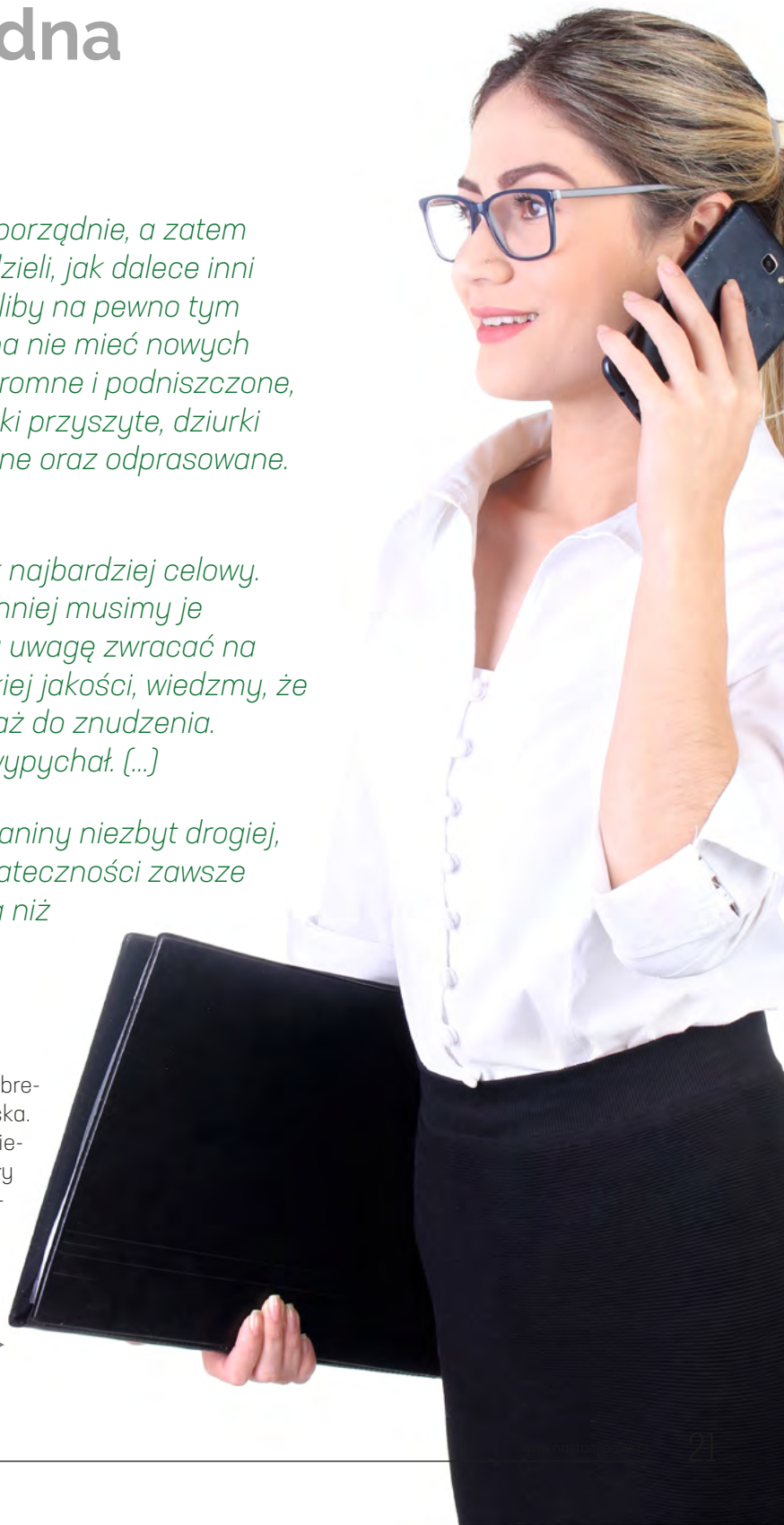
Magdalena Robak

Na co dzień należy być ubranym porządnie, a zatem czysto i świeżo. Gdyby ludzie wiedzieli, jak dalece inni oceniają ich po odzieży, poświęcaliby na pewno tym sprawom dużo więcej uwagi. Można nie mieć nowych i kosztownych ubrań, lecz tylko skromne i podniszczone, ale muszą one być schludne (guziki przyszyte, dziurki obrębione), starannie wyczyszczone oraz odprasowane. [...]

Dobór garderoby powinien być jak najbardziej celowy. Im mniej mamy rzeczy, tym staranniej musimy je dobierać, a także tym baczniejszą uwagę zwracać na gatunek materiału; jeśli jest wysokiej jakości, wiemy, że będziemy go nosić bardzo długo, aż do znudzenia. Ale nie będzie się miął, wyciągał, wypychał. [...]

Powinniśmy więc szukać raczej tkaniny niezbyt drogiej, ale ładnej i trwałej; przy tym w ostateczności zawsze korzystniej jest kupić jedną lepszą niż dużo gorszych

– tak na łamach kultowego poradnika „ABC dobrego wychowania” pisała niegdyś Irena Gumowska. Od jego wydania minęły już dziesięciolecia i niektóre z zawartych w nim wskazówek straciły nieco na aktualności. Cytowane powyżej zasady, dotyczące eleganckiego ubioru, mimo że dla niektórych mogą brzmieć przestarzałe, nadal obowiązują lub przynajmniej powinny, a w tym artykule przyjrzymy się im w kontekście biznesowym.



- Strój, który wybieramy do pracy, w dużej mierze zależy od tego, w jakim środowisku ją wykonujemy – czy jest to bank, kancelaria prawna, agencja kreatywna czy niewielka firma i opiera się przede wszystkim na znajomości biurowego dress code'u. Inaczej będzie on wyglądał w przypadku stylu *business professional* a inaczej w *smart casual*. Ważnym kryterium, które

będzie go różnicować, jest również to, czy do naszych obowiązków służbowych należy bezpośredni kontakt z klientem. Jeśli tak, pamiętać musimy o tym, że jesteśmy wizytówką pracodawcy, reprezentujemy go i od naszego wizerunku – korzystnego bądź odpychającego – zależy może sposób zarówno jego postrzegania, jak i oferowanych produktów oraz usług.

Część reguł związanych z poprawnym ubiorem do pracy jest jednak uniwersalna i warto je stosować. Oto one:

● **Postaw na ponadczasowe kroje** – wyposaż swoją garderobę w koszule – najlepiej białą, czarną, błękitną, beżową i bez zdobnych dodatków typu perełki, cyrkonie, haft. Zrezygnuj z printów (kwiaty, groszki itp.) oraz apaszek, ponieważ zmiękczałyby one wizerunek.

● **Zainwestuj w damski garnitur w klasycznym kolorze** (czarnym, granatowym, kremowym bądź czerwonym), z podszewką z naturalnej tkaniny, która ogrzeje cię w chłodne, wiosenne poranki i powstrzyma pocenie. Możesz też połączyć taliowany żakiet ze spódnicą ołówkową w tym samym kolorze i białą koszulką lub z elegancką sukienką, najlepiej sięgającą przed kolano, o przylegającym do ciała kroju. Dobrze prezentować się ona będzie i w odcieniu korespondującym z marynarką, i w kontrastującym z nią.

● **Decydując się właśnie na sukienkę, pamiętaj o tym, by była ona skromna, również o długości przed kolano.** Nawet w lecie nie powinna prześwitywać, bo odzież, spod której widać nawet najpiękniejszy stanik i majtki, nie uchodzi za elegancką. Warto zatem zaopatrzyć się w bieliznę gładką, beżową i cielistą, która optycznie zleje się z ciałem i nie będzie się na nim nieestetycznie odznaczać. Biznesowej stylizacji szyku nie doda także dekolty ukazujący piersi. To po prostu nie ta okazja. Jeśli masz nienaganną figurę, możesz zaś postawić na opinający sylwetkę krój bodycon lub sukienkę o kształcie litery A, pasującą każdej kobiecie.

● **Eleganckie buty to nie tylko szpilki.** W pracy możesz także nosić czółenka, lordsy, mokasy lub loafersy. Jeśli jednak lubisz obuwie na wysokim obcasie, pamiętaj, że jeśli będzie on za wysoki, nie będziesz czuć się w nim swobodnie. W biurze najlepiej sprawdzi się ten o długości mniej więcej 5 centymetrów. W lecie pod żadnym pozorem nie zakładaj do pracy sandałów i kłapek – odkryte palce i pięty, tak jak i ramiona oraz plecy, nie mieszczą się w profesjonalnym wizerunku.

● Ponieważ, jak powszechnie wiadomo, „diabeł tkwi w szczegółach”, **zwracaj uwagę, jaką biżuterię nakładasz do pracy.** Żelazna zasada elegancji brzmi: mniej znaczy więcej – w środowisku biznesowym idealnie sprawdzą się minimalistyczny łańcuszek, kolczyki, bransoletka. Nie przykuwaj też uwagi zbyt krzykliwym makijażem, fryzurą i manicure oraz nie przesadzaj z ilością wylanych na siebie perfum. Chyba że wykonujesz wolny zawód (i masz wyrozumiałych współpracowników), wówczas w tych obszarach możesz pozwolić sobie na o wiele więcej swobody.

● **Dbaj o ubrania, aby móc cieszyć się nimi długo.** Nie tylko pierz i susz je w odpowiednich warunkach, ale regularnie używaj też golarki, by usunąć z nich zmechacenia lub szczotki, jeśli masz pozostawiającego sierść pupila. Obcinaj z odzieży szwy techniczne, metki oraz plastikowe ramiączka i nie zapominaj o utrzymaniu w czystości butów.

Współcześnie propagatorką savoir-vivre, taką jak kiedyś Irena Gumowska, jest trenerka etykiety Aleksandra Pakuła, która zwraca ponadto uwagę na inne nie mniej ważne aspekty zachowywania klasy w pracy. Jej zdaniem bycie elegancką w tym środowisku to też: umiejętność powstrzymania się od plotkowania i prowadzenia prywatnych rozmów telefonicznych w obecności innych pracowników, niespożywanie posiłków przy biurku, sprzątnięcie po sobie w prze-

strzeni socjalnej, nie za głośne modulowanie głosu oraz nieprzeszkadzanie w wykonywaniu zadań innym. Jeśli zauważasz u siebie takie zachowania, nie ma podstaw do niepokoju – Aleksandra Pakuła dodaje, że elegancja polega właśnie m.in. na ich niwelowaniu i ciągłym samorozwoju.



Pisząc artykuł, korzystałam z informacji zawartych na stronie bialcon.pl i kanale [youtube.com/aleksandrapakula](https://www.youtube.com/aleksandrapakula).





Test

Dacia Duster Hybrid

Piotr Majka (Test Auto)

Duster był do niedawna najchętniej wybierany model Dacii i jednym z najlepiej sprzedających się aut w Polsce. Czy trzecia generacja rumuńskiego SUVa zdoła utrzymać dobre wskaźniki sprzedaży? Na pierwszy rzut oka widać ogromną rewolucję, ale wraz z rewolucją wizualną i technologiczną przyszła też pora na znaczne zmiany w cenniku.

Nowa Dacia Duster trzeciej generacji przestaje być ekonomicznym cenowo autem wybranym z przymusu. Stylistyka rumuńskiego SUVa stała się bardziej kanciasta, a zarazem bardziej nowoczesna. O ile poprzednie generacje Dusteru miały ze sobą wiele cech wspólnych, tak przy projektowaniu nowego modelu projektanci dostali większą swobodę.

Wysoka maska i mniejsze przeszklenia nadają sporej muskulatury. Przednie reflektory mają charakterystyczny układ świateł w kształcie litery Y. LEDowe są światła do jazdy dziennej jak i mijania. Drogowe to nieestety halogeny. Co ciekawe, producent nie zdecydował się na zainstalowanie LEDów w tylnych lampach. Czyżby redukcja kosztów? Odmianę wyposażenia Journey postawiono na 18 calowych felgach aluminiowych, które są największe z dostępnych opcji.

Wnętrze również nie przypomina już poprzednich generacji. Przynajmniej jeśli chodzi o stylistykę, ponieważ materiały nadal są twarde i dość szorstkie. Co do kokpitu jest naprawdę dobrze. Na owe czasy poprzednim generacjom brakowało powiewu świeżości i czuć było nutę przestarzałości. W końcu można poczuć się jak w aucie nowoczesnym i przede wszystkim z obecnej epoki.

Za kierownicą znalazł się pierwszy w historii Dacii cyfrowy ekran zegarów. Tutaj fajerwerków nie ma, ale jest schludnie i bardzo czytelnie. Mamy kilka opcji wyświetlanych informacji i cyfrowy prędkościomierz. Obok znalazł się ekran multimedialny. 10-calowy ekran wyposażono w prosty i intuicyjny system, który pozwala na bezprzewodowe połączenie z Android Auto i Apple CarPlay. Jeśli ktoś woli, mamy wbudowaną nawigację satelitarną oraz proste menu ustawień, które łatwo prowadzi nas niezbyt rozbudowane funkcje pojazdu. Pod ekranem znalazły się natomiast klasyczne przyciski, które odpowiadają między innymi za podstawowe sterowanie klimatyzacją. To rozwiązanie jest zdecydowanie bardziej intuicyjne nawet w takiej formie ustawionych w rzędzie klawiszy niż sterowanie z poziomu systemu multimedialnego.

Fotele stały się bardziej wygodne, chociaż ich wyprofilowanie nadal nie zapewnia przyzwoitego trzymania w zakrętach. Regulacja foteli wyłącznie manualna. Z tyłu jest sporo miejsca nawet dla wyższych osób. Przestrzeni jest całkiem sporo, na tylnej kanapie brakuje natomiast podłokietnika chociażby w opcji oraz nawiewów z konsoli centralnej. Producent za to zdecydował się zainstalować dwa porty USB-C oraz demontowalny uchwyt na napoje.

Bagażnik Duster różni się w zależności od wybranej wersji silnikowej oraz od napędu na dwa lub cztery koła. Wersja hybrydowa jest tutaj w najgorszej pozycji, ponieważ do dyspozycji otrzymujemy jedynie 430 litrów pojemności. Najwięcej przestrzeni zapewnia wersja benzynowa z napędem na jedną oś, gdzie do dyspozycji mamy już 517 litrów. Przestrzeń ładunkowa dzięki podwójnej podłodze pozwala na pozbycie się progu załadunkowego, a dzielona podwójna podłoga dodatkowo może stworzyć mniejsze przegrody. Niestety koło zapasowe jest dostępne wyłącznie dla odmiany benzynowej, natomiast w przypadku instalacji LPG butla znajduje się pod podwójną podłogą. Wersja hybrydowa nie ma w tym miejscu dodatkowej przestrzeni.

Z oferty silnikowej Duster zniknął Diesel. Pozostawiono natomiast popularną jednostkę 1.0 TCe z fabryczną instalacją gazową. Do tego doszła jednostka benzynowa o pojemności 1.2 litra z napędem na przednią oraz obie osie, a także odmiana hybrydowa jak w testowanym modelu. Tu jako jedyna wersja posiada czterocylindrowy silnik, dwa poprzednie mają trzy cylindry. Jako jedyna ma również silnik wolnossący, którego pojemność wynosi 1.6 litra. Jest to dobrze znana jednostka z grupy Renault, którą połączono z nowoczesną automatyczną skrzynią Multi-mode znaną również z innych modeli hybrydowych Renault.

Zestaw ten pozwala na przyspieszenie do „setki” w 10,1 sekundy, a prędkość maksymalna to 170 km/h. Nie jest to demon prędkości jednak układ hybrydowy z bezsprzęgłową skrzynią biegów pozwala na świetną elastyczność i płynne zmiany przełożeń. Produ-





Producent deklaruje, że nowy Duster jest w stanie przejechać aż 80% drogi w warunkach miejskich w trybie zeroemisyjnym. Dzięki dość sporej 1,2 kWh baterii jest w stanie sprawnie zarządzać odzyskaną energią i przy odpowiednim muskaniu pedału gazu Dacia jest naprawdę oszczędna.

► cent deklaruje, że nowy Duster jest w stanie przejechać aż 80% drogi w warunkach miejskich w trybie zeroemisyjnym. Dzięki dość sporej 1,2 kWh baterii jest w stanie sprawnie zarządzać odzyskaną energią i przy odpowiednim muskaniu pedału gazu Dacia jest naprawdę oszczędna. W mieście bez większego problemu można zejść poniżej 5 litrów na 100 kilometrów. Na trasie ze względu na masę i kształt auto zużycie paliwa znacznie rośnie i tu przy prędkości 120 oraz 140 km/h udało mi się uzyskać średnio 6,6 litra oraz 8,1 litra na 100 kilometrów.

Zawieszenie rumuńskiego SUVa uległo diametralnej zmianie. Nadwozie nie buja się już tak mocno na boki przy szybkim pokonywaniu zakrętów, a układ kierowniczy stał się bardziej precyzyjny i bardziej angażujący, czego w Dacii jeszcze nie było. Przy tym zawieszenie nadal jest miękkie i komfortowe, a 18 calowe felgi dzięki sporemu profilowi opony zachowuje dobry balans między wygodą a pewnością prowadzenia. Po raz pierwszy tylna oś otrzymała hamulce tarczowe, a technologicznie Duster został wyposażony w szereg systemów bezpieczeństwa. Po raz pierwszy mamy tu chociażby aktywny tempomat i system utrzymywania pasa ruchu. Jest system rozpoznający znaki drogowe. Jest zdecydowanie nowocześnie.

Ta nowoczesność oczywiście ma swoją cenę. Duster otwiera cennik z kwotą 79 900 złotych za podstawowy model czyli przystawowego „golasa”. Testowany model z silnikiem hybrydowym i bogatym wyposażeniem Journey to koszt 122 tysięcy złotych. Tu zaczyna się robić poważnie, ponieważ z tą ceną Dacia powoli wykracza powoli ze strefy aut budżetowych. Broni się jednak dobrym wyposażeniem, przestronnością i po raz pierwszy atrakcyjną stylistyką.



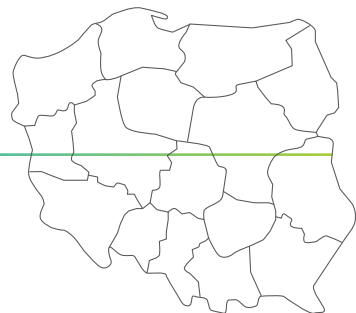


Paliwa TotalEnergies jakość i cena w trosce o Twój biznes

Pewny partner w handlu paliwami
na terenie całego kraju

Polska północna
tel: 602 259 398

Polska południowa
tel: 784 684 415



TotalEnergies

W Antigua Gwatemala trzęsienie ziemi zniszczyło ponad 30 kościołów. Odbudowano zaledwie kilka

Gwatemala:

w poszukiwaniu spokoju i kawy w ziarenkach*

Sebastian Janiszewski

Gwatemala to wielonarodowościowa republika, której 60% ludności stanowią Metysi – potomkowie rdzennej amerykańskiej ludności wymieszanej z białymi kolonistami. To oni są w posiadaniu ziemi, prowadzą przedsiębiorstwa, zamieszkują w najdroższych dzielnicach miast. Pozostali to ludność plemienna będąca potomkami Majów, często żyjąca poniżej progu ubóstwa.

Rozwarstwienie społeczne w Gwatemali narastało od czasów pojawienia się Hiszpanów. Potem były

Gwatemala uchodzi
za biedne państwo,
a gospodarka
oparta jest głównie
na rolnictwie
i uprawach kawy,
trzciny cukrowej
i bananów.

dyktatury, lewicowa rewolucja, inspirowany przez Stany Zjednoczone zamach stanu, a na deser trwająca 36 lat wojna domowa. Dopiero pod koniec XX wieku zapanał względny spokój i kraj wszedł na nową drogę, gdzie z powodzeniem odkrył dobro płynące z turystyki, bo ten kawałek ziemi bogaty jest w unikatową kulturę Majów, starożytną architekturę, interesujące obyczaje, kolorowe ludowe stroje. To wszystko w otoczeniu pięknych pejzaży z dominującymi w panoramie wulkanami.

*O co chodzi z poszukiwaniem dobrej gwatemalskiej kawy w ziarenkach?

W kraju będącym dziesiątym największym producentem kawy na świecie, kupienie paczki palonych ziaren jest ogromnym problemem. To niemal mission impossible! Paradoksalnie półki w sklepach uginają się pod różnego rodzaju paczkami z kawą mieloną oraz szeroko dostępną kawą instant. Ostatecznie kupiłem jedną (nie tak tanio) paczuszkę w lokalnej kawiarni w Panajachel.



Wulkan San Pedro

Antigua Guatemala – raj dla miłośników wulkanów

Ludzi, których kręci turystyka wulkaniczna jest tutaj na pęczki. Najwięcej w dawnej stolicy – Antigua Guatemala. Mieście zniszczonym w 1773 roku przez dwa następujące po sobie trzęsienia ziemi. To właśnie otaczające je niszczycielskie wulkany są dziś największą atrakcją tego uroczego kolonialnego miasta.

Warto dodać, że nacechowane hiszpańskim barokiem stare miasto w 1979 roku zostało wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Do Antigui docieramy autobusem publicznym, który podrzuca nas na dworzec w zachodniej części miasta. Po zameldowaniu w hotelu ruszamy zwiedzać. Zaczynamy od pochodzącego z VII wieku **najsłynniejszego w Ameryce Centralnej Łuku Santa Catalina**. Powstał, aby połączyć znajdujące się po przeciwnych stronach drogi klasztor i szkołę. Charakterystyczny zegar został zamontowany dopiero w latach trzydziestych XIX wieku.

Najwięcej ciekawej zabudowy jest oczywiście w centrum, ale tam trwa festyn, dlatego oglądamy zabytki tylko pobieżnie. Na więcej pozwoliliśmy sobie następnego dnia.

Uwagę zwiedzających skupia dominująca nad okolicą Katedra Metropolitalna. Jej piękna biała fasada

zachwyca detalami, ale to tylko przykrywką, bowiem znaczna część kościoła jest w ruinie od pamiętnych trzęsień ziemi z 1773 roku.

Przy placu znajduje się długi na całą pierzeję Pałac Kapitana Generalnego, a po drugiej stronie miejski ratusz z arkadami w tokańskim stylu.

Nieco dalej odwiedzamy perełkę hiszpańskiego baroku. Fasada klasztoru Miłosierdzia zdobiona jest figurami świętych i motywami florystycznymi, dlatego odwiedzają go nie tylko zagorzali wyznawcy. Budynek świątyni oddany do użytku w 1767 roku przetrwał niszczycielskie trzęsienie ziemi i obecnie można zwiedzać go w niezmienionej formie.

Poznaliśmy już najważniejsze zabytki miasta, zatem czas zobaczyć okolicę z góry. W tym celu wybieramy się na słynne **wzgórze Cerro de la Cruz**. Trud wspinaczki zostanie wynagrodzony w 100% pięknym widokiem na kolonialną starówkę i wielki wulkan w tle. Niestety, tego dnia pogoda nie dopisała, dlatego zobaczyliśmy jedynie nieśmiało zarysowany nad miastem kontur wulkanu.

Znany hiszpańskojęzyczny poeta i jezuita Rafael Landivar urodził się w tym uroczym domku w 1731 roku, gdy miasto było jeszcze stolicą królewskiej kolonii. Jego dom można zobaczyć przy 5 Zachodniej ulicy.



Ulica w najśłynniejszej turystycznej miejscowości Gwatemali – Panajachel

- Myśl o samotnym przemierzaniu trekkingowych szlaków dla wielu będzie intrygująca, ale Gwatemala daleko do kraju przyjaznego turystom. Z uwagi na wysoką przestępczość lepiej nie zapuszczać się z dala od cywilizacji bez przewodnika. Gwatemala ma jednak swoje plusy – to widoki, choć głównie te dalsze, bo obraz zaśmieconej drogi nikogo tu nie dziwi.

Panajachel

– miasteczko na brzegu jeziora

Miasto zwane jest bramą do jeziora Atitlán. To również najczęściej odwiedzane przez turystów miejsce w Gwatemali, zaraz po Antigua Guatemala. Lokalizację wybraliśmy trochę na ślepo, ale uważaliśmy, że miejscówka nad słynnym jeziorem musi być super.

Sezon nad jeziorem trwa cały rok, dlatego niemal zawsze miasto pełne jest gości, którzy przyjeżdżają dla wypoczynku, obcowania z naturą, trekkingu po okolicznych wulkanach, czy po zakupy wyjątkowych lokalnych produktów.

Jakich atrakcji można się spodziewać? Miejscowi oferują każdego rodzaju rozrywkę. Począwszy od rejsów łodziami po jeziorze i wycieczek fakultatywnych, na kajakach, deskach sup i paraglidingu kończąc, ale najważniejszą atrakcją urlopu nad jeziorem jest pływanie po nim. Dlatego nikogo pewnie nie zdziwi, że jest tu rozbudowana infrastruktura do obsługi przyjezdnych.



Chicken bus

Malownicze położenie Panajachel nie wystarczyło, aby w pełni naładować baterie. Codzienny zgiełk dawał mocno w kość, przez co urlop uważamy za mało udany, a miasta, jako miejscówki nie polecamy tym, którzy liczą na spokój i odpoczynek.

Kluczowe do omówienia tego zagadnienia jest zrozumienia gwatemalskiego sposobu życia. Mieszkańcy nie szanują wspólnej przestrzeni, którą zajmują niemal w całości nie uznając granic innych, hałasują i zaśmiecają okolicę.

Wieczne, głośne imprezy niemal codziennie przeciągają się do 4 rano, a od 7 po terenie hotelu grasuje

obsługa, która najwyraźniej nie pojmuje sensu funkcjonowania takiego obiektu.

Jezioro w kalderze dawnego megawulkanu

Aldous Huxley – angielski pisarz, podczas podróży przez Amerykę Środkową odwiedził Gwatemalę, a Atitlán nazwał „najpiękniejszym jeziorem świata”. Dziś wiemy, że jeszcze 50.000 lat temu był tu ogromny wulkan. Choć obecnie już nieaktywny, na straży jeziora stoją trzy ogromne wulkany – na szczęście dziś również wygasłe.

Kusząca oferta rejsów po jeziorze, z możliwością zobaczenia pobliskich wiosek jak Santiago czy San Pedro, była nie do odrzucenia. Oczekiwaliśmy przejrzystego regulaminu odnośnie sposobu podróży między miejscowościami położonymi na brzegu jeziora, ale miejscowi robili wszystko co mogli, by naciągnąć nas na większe wydatki. Poświęciliśmy dwa dni na rozwiązanie tego tematu. Początkowo mieliśmy nadzieję, że miejscowi wyjaśnią nam obowiązujące zasady, ale dowiedzieliśmy się tylko, że po jeziorach pływają dwa typy łodzi – publiczne i prywatne oraz że te ostatnie są najlepsze – bo tak.

Oficjalny cennik nie figuruje w przestrzeni publicznej. Pokazano nam dwa rodzaje rachunków w języku hiszpańskim, z których odczytaliśmy m.in. obsługiwane trasy oraz ceny za przejazd.

Jak się ostatecznie okazało oba typy łodzi niczym się od siebie nie różniły. Były to niewielkie barki na około 20 osób, które odpływały o ustalonym w tabeli czasie, nawet jeśli łódź nie była w całości zapełniona. Dlatego szybko doszliśmy do wniosku, że nie ma sensu przepłacać, bo różnica w cenie za przejazd była spora.

Paradoksalnie w Panajachel wychodząc na brzeg jeziora, niemal pod nosem znajdowała się plaża z zadbaną przystanią, która obsługiwała wyłącznie łodzie prywatne. Dlatego o pomyłkę nie było trudno.

Wioski nad jeziorem Atitlán

Panajachel to nie jedyna miejscowość nad jeziorem. Znajduje się tam wiele mniejszych miasteczek. Te większe to m.in. Santiago Atitlán, San Juan La Laguna, San Pedro La Laguna. Te powyższe odwiedziliśmy.



Początkowo chcieliśmy zwiedzić również południowo-wschodnie wybrzeże jeziora, ale zakończyliśmy eksplorację okolic jeziora już po dwóch wyprawach.

Santiago Atitlán wybraliśmy na cel pierwszej podróży. Interesowało nas dlatego, że znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie ogromnego wulkanu. Podróż łodzią minęła szybko, bo popłynęła ona bezpośrednio do miasteczka. Niestety, na miejscu zastaliśmy jeszcze większy nieład i chaos niż w Panajachel. Po kilkudziesięciu minutach mieliśmy dosyć obcowania z ciężarówkami i autobusami, które przeciskały się główną turystyczną uliczką. Tam też dowiedzieliśmy się, że zwiedzanie miasta odbywa się za kasę i jeśli chcemy zobaczyć słynnego Maximona, to trzeba płacić. Zamiast tego poszliśmy zobaczyć słynną „ulicę murali” z widokiem na wulkan, ale gdy i to miejsce okazało się katastrofą postanowiliśmy już wrócić do Panajachel.

Dwa dni później daliśmy sobie drugą szansę i popłynęliśmy do San Juan La Laguna z opcją powrotu z pobliskiego San Pedro La Laguna. Tym razem łódź nie popłynęła bezpośrednio do miasta, a zatrzymała się przy pomoście każdej wsi na północnym wybrzeżu. W sumie transfer trwał godzinę.

San Juan zaskoczył nas kolorowymi uliczkami i wielkim porządkiem w centrum. Tutaj naprawdę można było zobaczyć ducha lokalnej społeczności. Obowiązkową miejscówką jest tutaj punkt widokowy na wzgórzu, do którego wejście jest dość wymagające – konieczne trzeba zabrać ze sobą zapas wody. Na punkt widokowy wstęp jest płatny. ►



Widok znany z pocztówek – Cerro de La Cruz. W tle widać lekki kontur wulkanu

- Ścisłe centrum miejscowości również trzeba zobaczyć. To festiwal kolorów, figur i murali. Jednym słowem – sielsko.

Z San Juan przeszliśmy poboczem głównej ulicy do San Pedro, skąd mieliśmy zamiar odpłynąć do Panajachel. Ta miejscowość również okazała się ciekawa, choć naszym zdaniem już bardziej zatłoczona i widocznie zaśmiecona. Rekreacyjna plaża nie zachęcała do wypoczynku, a centralna ulica nieco przytłaczająca. Za to można sobie zrobić foto ze skrzydłami (chyba) słynnego kwezala herbowego.

Na koniec poświęciliśmy kilkanaście minut na szukanie restauracji, która odpowiadała nam pod względem czystości i po posiłku od razu ruszyliśmy w stronę przystani.



Kolorowe uliczki

Stolica Gwatemali, czyli Guatemala City

Stolica Gwatemali była naturalnym miejscem rozpoczęcia podróży po kraju. Jest tu jedno z dwóch międzynarodowych lotnisk w kraju – to największe – La Aurora. Na lotnisko zawitaliśmy wieczorem dlatego od razu skierowaliśmy się do pobliskiego hotelu.

Guatemala City leży w środkowo-południowej części kraju, na wysokości ok. 1500 m n.p.m., dlatego panuje tu klimat umiarkowany z temperaturami od 11 do 29 stopni. Pora deszczowa trwa od maja do października.

Miasto powstało w 1776 roku, po zniszczeniu wcześniejszej stolicy, dziś znanej jako Antigua Guatemala. Od 1821 roku jest stolicą niepodległej Gwatemali. Ulokowany tutaj przemysł odpowiada za ponad połowę produkcji kraju, m.in. przemysł spożywczy, tytoniowy i włókienniczy.



Plac Konstytucji w stolicy Gwatemali

Po śniadaniu udaliśmy się do centrum w celu zakupu karty SIM. Wtedy nie wiedzieliśmy, że salony sprzedaży znajdują się niemal wszędzie – nawet w pralni czy warzywniaku. Odwiedziliśmy ogromne centrum handlowe Oakland Place w 10-tej dzielnicy (Zona 10), które zrobiło na nas ogromne wrażenie. Przeszliśmy się ulicami dzielnicy na zachód, gdzie można było dostrzec wiele ładnych apartamentowców i zadbanych ulic. Nic wtedy nie zapowiadało jeszcze dalszej katastrofy – po prostu stolica robiła wielkie wrażenie, ale trzeba pamiętać, że to właśnie w Guatemala City jest największy biznes, więc mieszkają tu bogatsi obywatele.

W starym mieście mogliśmy poczuć ducha kolonialnej Gwatemali. To tutaj jest faktyczne centrum miasta, które znane jest jako strefa 1. Już dojeżdżając do centrum wąskimi uliczkami mogliśmy zobaczyć tradycyjną niską zabudowę. Kolonialna architektura, z charakterystycznymi pastelowymi fasadami i ozdobnymi balkonami, przeniosła nas w czasie. Chłonęliśmy to wszystko w całości.

Na placu Plaza Mayor de la Constitución, uwagę przykuły monumentalne zabytki – Katedra Metropolitalna i Pałac Narodowy. Z zaciekawieniem studiowaliśmy detale rzeźb i fresków, a pod wielką narodową flagą staraliśmy się uchwycić ducha tego miejsca.

Plac Konstytucji jest największym publicznym placem w kraju. W jego centrum znajduje się fontanna oraz maszt z największą flagą Gwatemali. Od powstania plac jest miejscem rozgrywania się najważ-

niejszych wydarzeń w kraju i przez cały dzień tętni życiem. Sprzedawcy oferują różne towary – głównie świecidełka dla turystów, uliczni artyści prezentują swoje umiejętności za przysłowiowego quetzala, a mieszkańcy spędzają czas w cieniu drzew na rozmowach o wszystkim.

Narodowy Pałac Kultury jest architektonicznym symbolem miasta – od niego liczy się długość każdej drogi w kraju. Gmach powstał w pierwszej połowie XX wieku i pierwotnie był siedzibą prezydenta republiki, a obecnie mieści się tam muzeum.

Przy placu zobaczymy również **Katedra Metropolitalna (Catedral Primada Metropolitana de Santiago)**, która jest najważniejszym kościołem stolicy. Jego bryła zawiera elementy barokowe i klasyczne, przetrwała też wszystkie trzęsienia ziemi. Budowa świątyni w nowej stolicy rozpoczęła się w 1782 roku, ale oficjalne zakończenie katedry ogłoszono dopiero w 1815 roku.

Zachodnią pierzeję placu zamyka Portal de La Sexta, podłużny budynek będący jednym z nowocześniejszych w tej części miasta. Ta niepozorna na pierwszy rzut oka brama powstała w dwusetną rocznicę ogłoszenia niepodległości Gwatemali, jest też wejściem do zielonego parku z amfiteatrem.

Tuż pod płytą chodnika można zobaczyć fundamenty budynku, który istniał w tym miejscu wcześniej – Portal Del Señor de las Misericordias został zniszczony przez trzęsienie ziemi w 1917 roku. ►



► Jak dotrzeć do Gwatemali

Najprostszym sposobem dostania się do Gwatemali jest lot łączony z przesiadką w USA, np. w Los Angeles, gdzie można się zatrzymać na kilka dni.

Tego typu podróż składa się z dwóch części:

- lot z Europy do Los Angeles,
- lot z Los Angeles do Gwatemala City.

W planach trzeba uwzględnić czas na przesiadkę w LA, ponieważ w USA każdorazowo po przylocie trzeba odebrać nadany do luku bagaż – nawet jeśli lecimy tymi samymi liniami.

W Europie najlepiej szukać połączeń z dodatkowym transferem – np. liniami British Airways z Arlandy do LA z międzylądowaniem na Londyn Heathrow, albo Lufthansą z Warszawy do Los Angeles z międzylądowaniem w Monachium lub Frankfurt nad Menem. Podobne połączenia świadczą np. KLM z Warszawy przez Amsterdam oraz Austrian z przesiadką w Wiedniu.

Z dodatkowym połączeniem zawsze wychodzi taniej – np. lot z Arlandy do LA przez Heathrow można ustrzelić za 1000 zł w jedną stronę, natomiast bezpośrednio z Heathrow – co najmniej dwa razy drożej!

Adios!

Dane z zasobów FAO (Organizacji Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa).

Ciekawostki z Gwatemali

Żywność w Gwatemali jest droga, ale alkohol już ba-
jecznie tani. Flaszkę o pojemności 750 ml można kupić
już od 12 zł, dlatego nie dziwi obraz nietrzeźwych lokal-
sów na ulicach. Mało tego – tak jak wózki z lodami nad
Bałtykiem, tutaj jest pełno wózków z mobilnymi bara-
mi, gdzie za grosze można kupić alkoholowe drinki.

Wszyscy lubimy wydawać kasę na wakacjach, ale
warunkiem uzyskania w miarę dobrej ceny za produkt
jest targowanie się ze sprzedawcą. W Gwatemali są
dwa typy sklepów – takie, gdzie na przedmiotach znaj-
dują się ceny i sami możemy ocenić, czy jest wart tej
kasy. Na stoiskach drugiego typu cen nie ma, a gdy
o nią zapytam jest tak zaporowa, że najbardziej przed-
siębiorczy Egipcjanie wypadają przy Gwatemalczy-
kach jak amatorzy.

Zaletą Gwatemali jest kuchnia. Nie jest specjalnie wy-
szukana, bo czerpie pełnymi garściami z hiszpańskich
i meksykańskich wzorców, ale dla naszego podniebie-
nia jest neutralna w smaku. Chyba nigdzie w krajach
latynoskich nie smakowały nam tak bardzo tortille,
burrito czy Fajita.

Będąc w stolicy polecamy jeździć Uberem. Ten środek
transportu jest tani i pomimo bariery komunikacyjnej
nigdy nie mieliśmy z nim problemu. Auto zamawia
się przez apkę tak jak w Polsce, ale po wejściu do sa-
mochodu kierowcy trzeba podać pin weryfikacyjny.
W Gwatemali samochody Ubera nie dysponują klima-
tyzacją....

...bo w tym kraju klimatyzacji nie widzieliśmy nigdzie
poza odwiedzionym w stolicy centrum handlowym.
Poważnie! Żaden hotel, sklep czy restauracja nie po-
siada tego typu wygody. Czasem w hotelu można
spotkać wiatrak na wyposażeniu, ale jeśli nie będzie
– to koniecznie trzeba podpytać w recepcji. Może jest,
ale na specjalne życzenie, a – uwierzcie mi na słowo –
przyda się w nocy.

INFORMATION
MATTERS



XVIII Spotkanie
Branży Paliwowej

Polski Rynek Biopaliw 2025

9-10 kwietnia 2025 r. | Mercure Wrocław Centrum

Więcej informacji → spotkaniapaliwowe.pl



organizator

patron medialny



e-petrol.pl 

**Chcesz zbudować stację paliw
i potrzebujesz wsparcia w tym procesie?**

**Prowadzisz już stację paliw
i myślisz o wybudowaniu nowej?**

**Poszukujesz obiektywnej informacji o przychodach
i kosztach działania stacji paliw?**

Jesteśmy grupą
doświadczonych analityków,
doradców biznesowych i prawników.
Od 20 lat pomagamy firmom
z branży paliwowej,
w tym stacjom i sieciom stacji,
w poprawie wyników finansowych,
poprzez zwiększanie przychodów
i kontrolę kosztów.

Skorzystaj
z kompleksowego wsparcia
w zaplanowaniu, budowie
i uruchomieniu stacji paliw!
Przełożymy pomysł
na konkretny
proces inwestycyjny.

**Świadczymy szeroki zakres wsparcia,
z którego korzystać można zarówno kompleksowo,
jak tylko w wybranych obszarach.**

Nasze usługi to:

- ✓ ocena wskazanego terenu pod kątem opłacalności budowy stacji
- ✓ przygotowanie biznesplanu w zakresie kosztorysu CAPEX i rachunku wyników
- ✓ wsparcie prawne w zakresie np. przygotowania umów, uzyskania koncesji i pozwoleń
- ✓ wybór optymalnego dla danej okolicy formatu stacji
- ✓ wsparcie w doborze projektanta (architekta), wykonawcy budowy stacji i podwykonawców
- ✓ opracowanie kompleksowego systemu zakupów paliw i polityki sprzedaży
- ✓ pomoc w operacyjnym przygotowaniu stacji do działania – wsparcie w rekrutacji pracowników, opracowaniu procedur, uruchomieniu stacji.