

# Na Stacji Paliw

Nr 4/2024 (37) | październik-grudzień 2024

*Temat numeru*

## Dekarbonizacja transportu – więcej niż jedna droga.

Wywiad z Matthiasem Maedge, wiceprezesem spółki Eurowag



## Inwestycje w przyszłość

– Amic Energy  
wprowadza AMIC BOX  
i rozwija sieć

**Nowoczesne oblicze stacji paliw**

# Z Shell biznes się opłaca. Dołącz do nas.



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

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

☎ +48 800 080 020

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



# Spis treści

## WYDARZENIA

- Newsy z rynku 4

## TEMAT NUMERU

- Dekarbonizacja transportu: więcej niż jedna droga 6

## TWOJA STACJA

- Na stację paliw, zamiast do apteki 9
- Inwestycje w przyszłość.  
Amic Energy wprowadza AMIC BOX i rozwija sieć 11
- Co wpływa na sukces stacji paliw w Polsce? 13
- Nowoczesne oblicze stacji paliw 17

## RYNEK PALIWOWY

- Nowy rok – stare problemy? 22

## PRAWNIK RADZI

- Czy wymiana podziemnych zbiorników paliwowych,  
których nastąpiło naturalne zużycie  
wymaga nowego pozwolenia na budowę? 24
- Jaki jest aktualnie czas na zamknięcie SENT-a  
(olej napędowy, benzyna/ olej opałowy, LPG)  
oraz jakie są kary za niezamknięcie w terminie? 25

## LIFESTYLE

- Dyskretny blask bogactwa – o stylu old money 26

## MOTORYZACJA

- Volvo EX30 Single Motor Extended Range 28

## PODRÓŻE

- Phu Quoc 32

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

Zapraszamy do kontaktu z nami.

Na wszystkie prośby i pytania postaramy się odpowiedzieć jak najszybciej.



## Od redaktora

**K**oniec roku nie będzie u nas bynajmniej czasem podsumowań czy mniej lub bardziej przygnębiających refleksji – o nie! Aktualne wydanie Magazynu Branżowych Inspiracji spęczęniało nam od materiałów bliskich tematyce paliwowej, sprawom nowych technologii w tej branży, a także perspektyw dekarbonizacji transportu, która mocno wpłynąć może na funkcjonowanie stacji paliw.

Tradycyjnie pytamy o bieżące problemy prawników i podajemy najistotniejsze newsy dot. sytuacji rynkowej. Nie chcemy jednak na chwilę przed świętami Bożego Narodzenia budzić jedynie poważnych nastrojów – dlatego jak w każdej edycji zapraszamy m.in. do działu podróży czy lifestyle'u. Wszystkie te materiały dadzą Państwo niezbędne odprężenie i radość z lektury.

Niniejszym zapraszamy do lektury i oczywiście życzymy spokojnych i rodzinnych świąt Bożego Narodzenia, a także owocnego i pełnego sukcesów – nowego roku 2025.

Z życzeniami miłej lektury!

DR JAKUB BOGUCKI  
REDAKTOR NACZELNY

# Newsy z rynku

## Orlen ciągle liderem



Na koniec października Orlen, największa polska sieć stacji paliw, posiadała 1 936 obiektów, co oznacza wzrost o jeden punkt w ciągu miesiąca. W tym czasie sieć BP zwiększyła się o trzy stacje, osiągając liczbę 574, a największy wzrost odnotowała sieć Moya, która powiększyła

się o pięć stacji, docierając do 491 obiektów. Z danych zebranych przez ISBnews wynika również, że MOL posiadał 475 stacji, Shell 456, a Circle K 398. Agencja obliczyła, że łącznie sześć największych operatorów stacji paliw w Polsce, w tym MOL, Shell i Circle K, zarządzało 4 330 stacjami.

## Unimot nie boi się końcówki tego roku



Grupa Unimot z optymizmem patrzy na końcówkę 2024 roku i prognozuje utrzymanie pozytywnych trendów również w 2025 roku. Po dobrych wynikach finansowych za trzeci kwartał firma liczy na dalszy rozwój we wszystkich swoich segmentach. – *Trzeci kwartał był udany, a czwarty również zapowiada się obiecująco. Choć nie możemy jeszcze w pełni przewidzieć, jak będzie wyglądała druga połowa tego kwartału, obecne dane wskazują na utrzymanie pozytywnych tendencji* – powiedział Adam Sikorski, prezes Unimotu, podczas konferencji z inwestorami. Jego zdaniem wszystkie

obszary działalności firmy będą miały pozytywny wpływ na wyniki finansowe, a wyniki na rok 2025 również powinny być zadowalające. Mimo to Unimot zauważa kilka ryzyk, które mogą wpłynąć na wyniki. Do najważniejszych należy niepewność związana z polityką międzynarodową, w tym wybory w Stanach Zjednoczonych, sytuacja na Ukrainie oraz decyzje Unii Europejskiej dotyczące sankcji na rosyjskie produkty energetyczne. Prezes firmy zaznaczył jednak, że nie spodziewa się, aby wyniki były gorsze niż w trzecim i czwartym kwartale 2024 roku.

## Moya z kolejnymi stacjami



W ciągu dwóch tygodni sieć stacji paliw Moya otworzyła cztery nowe obiekty w Tychach, Rybniku oraz Gdyni, oferując szeroki zakres usług dostosowanych do potrzeb różnych grup klientów – od tradycyjnej obsługi po samoobsługowe rozwiązania w ramach koncepcji Moya Express. Nowa stacja w Gdyni, zlokalizowana przy ul. Morskiej 78A, działa 24 godziny na dobę i oferuje szeroki wybór paliw: benzynę 95 i 98, olej napędowy standardowy i premium oraz LPG. Punkt wyróżnia się kompleksową obsługą – oprócz paliw, klienci mają do dyspozycji sklep wielobranżowy oraz kawiarnię Caffè Moya. Dodatkowo, stacja została wyposażona w udo-

godnienia dla kierowców pojazdów ciężarowych, takie jak parking i specjalny dystrybutor. W województwie śląskim powstały dwa nowe punkty: w Tychach (ul. Budowlanych 1) oraz w Rybniku (ul. Wodzisławska 180). Obie stacje są czynne przez całą dobę i oferują paliwa standardowe, premium oraz LPG. Klienci mogą skorzystać z myjni automatycznej, kompresora, odkurzacza, a także z usługi cashback i zakupu kuponów Lotto. Dodatkowo, stacje wyposażone są w automaty paczkowe i kawiarnię Caffè Moya. Moya, która posiada już ponad 490 stacji paliw w Polsce, jest obecnie trzecią największą siecią paliwową w kraju.

## Koncern MOL intensyfikuje działania związane z rebrandingiem



Spółka działa także na rzecz rozwoju sieci stacji paliw zarówno w Polsce, jak i w całym regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Zgodnie z informacjami „Parkietu”, firma skupia się nie tylko na modernizacji istniejących obiektów, ale także na rozszerzeniu oferty gastronomicznej poprzez rozwój własnych punktów Fresh Corner. Tomasz Furman w „Parkiecie” wskazuje, że MOL zarządza około 2,4 tys. stacji paliw w dziesięciu krajach, z czego większość działa pod marką MOL. W portfolio koncernu znajdują się także znane marki lokalne, takie jak Slovnaft, INA, Tifon czy Energopetrol. Kluczowym elementem strategii MOL jest rebranding

stacji przejętych od Grupy Lotos, który rozpoczął się kilka miesięcy temu.

Z informacji MOL wynika, że do tej pory przebrando- wano ponad 270 stacji, co stanowi 70 proc. sieci działającej w Polsce. Prace trwają również na ponad 100 stacjach franczyzowych.

Oprócz rebrandingu, MOL koncentruje się na wzmocnieniu działań marketingowych, które mają na celu poprawę rozpoznawalności marki na rynku. Koncern planuje również dalszy rozwój punktów gastronomicznych Fresh Corner oraz rozważa możliwość przejęcia kolejnych stacji, co mogłoby wzmocnić jego pozycję na rynku paliw.

## Orlen bez olefin



Zarząd Orlen poinformował o decyzji wstrzymania projektu Olefiny III, który, ze względu na drastyczny wzrost kosztów, stałby się nieopłacalny. Pierwotne szacunki przewidywały wydatki na poziomie 8,3 miliarda złotych, jednak po analizie okazało się, że rzeczywisty koszt realizacji inwestycji mógłby osiągnąć nawet 51 miliardów złotych, co stanowi sześciokrotny wzrost w porównaniu z pierwotnymi założeniami. Ta decyzja

pozwole uniknąć straty wynoszącej około 15 miliardów złotych. Zarząd Orlen uznał, że wstrzymanie projektu Olefiny III to najlepsza decyzja, mająca na celu minimalizowanie strat. Firma zamierza wykorzystać już powstałą infrastrukturę w ramach projektu Nowa Chemia, który od 2030 roku ma przejąć funkcje obecnych instalacji Olefin II i stanowić fundament dla przyszłych działań zakładu w Płocku.

## Autogazu nie zabraknie?



Zbliżające się embargo na LPG z Rosji, które wejdzie w życie 20 grudnia, wywołuje obawy dotyczące możliwych braków autogazu w Polsce. Bartosz Kwiatkowski, dyrektor Polskiej Organizacji Gazu Płynnego (POGP), uspokaja, zapewniając, że branża intensywnie przygotowuje się na nadchodzące zmiany. W jego ocenie kluczowe dla zapewnienia ciągłości dostaw LPG w zimie będzie efektywne wykorzystanie transportu kolejowego. Firmy z branży LPG, które działają na polskim rynku, deklarują gotowość do importu gazu spoza

Rosji. Kwiatkowski zaznaczył, że w przyszłym roku gaz będzie przede wszystkim pochodził ze Szwecji, Norwegii, Niemiec, Wielkiej Brytanii i USA. Z kolei w kolejnych latach można spodziewać się większej obecności gazu z Algierii i Zatoki Perskiej na rynku europejskim. Kwiatkowski odniósł się również do pytania o ceny LPG po wprowadzeniu embargo, stwierdzając, że jeśli ceny benzyny utrzymają się na obecnym poziomie, autogaz pozostanie najtańszym paliwem na rynku – o 45 proc. tańszym od benzyny silnikowej.

## Paliwa z uśmiechem



(rys. Mariusz Sopyłło)



Dekarbonizacja  
transportu:

# więcej niż jedna droga

*Wywiad*

*z Matthiasem  
Maedge,*

*wiceprezesem spółki  
Eurowag.*

Grzegorz Maziak, Na Stacji Paliw: Jakie są w Pana ocenie najlepsze drogi do szybkiej dekarbonizacji w transporcie drogowym? Czy to możliwe do wykorzystania w dzisiejszej flocie HVO, wspierana przez Unię Europejską elektryfikacja, czy może wzorem Chin gaz LNG?

**Matthias Maedge, wiceprezes ds. dekarbonizacji transportu drogowego w Eurowag:** Moim zdaniem, w transformacji energetycznej zastępując paliwa kopalne, nie możemy opierać się na tylko jednym rozwiązaniu, bo popyt na energię będzie po prostu zbyt duży. Trzeba też pamiętać, że zmiany technologiczne wymagają czasu. Widać to dobrze na przykładzie LNG w Europie. Pierwsze stacje ze wsparciem unijnym, tzw. niebieski korytarz, powstawały w 2012 r. Zajęło około dekady, żeby ta infrastruktura się rozwinęła i dojrzała. Dzisiaj w Europie jest około 750 stacji tankowania LNG. Jako Eurowag możemy się pochwalić akceptacją naszych kart na ponad 60 proc. z nich. Widzimy też że HVO, jako dostępne tu i teraz rozwiązanie, może być ważnym narzędziem pomagającym w dekarbonizacji transportu. Droga

do tego celu jest też wspomniana elektromobilność, a w przyszłości także wodór. Dlatego rozwijamy się w tych wszystkich obszarach, kierując się kryteriami takimi jak dojrzałość rynku, dostępność technologii i oczywiście potrzeby naszych klientów.

**Jak na dziś wygląda sytuacja w tym sektorze? Które z tych rozwiązań cieszy się największą popularnością?**

Rośnie zainteresowanie HVO, bo to paliwo, które można wykorzystywać zamiast tradycyjnego oleju napędowego w tych samych pojazdach, nie ma więc barier technologicznych. O jego wyborze decyduje dzisiaj cena i dostępność. Na koniec 2023 roku liczba pojazdów elektrycznych w Europie, wynosiła około 7 tysięcy. To są często ciężarówki rejestrowane przez producentów, jako pojazdy demonstracyjne. W 2024 roku widać jednak większe zainteresowanie takimi pojazdami ze strony firm transportowych. Liczbę zasilanych gazem samochodów ciężarowych zarejestrowanych w Unii Europejskiej szacujemy na około 50 tysięcy. Ten rynek zaczyna się powoli odbudowywać po kryzysie związanym z wojną na Ukrainie i skokiem cen gazu z 2022 roku. Widać, że zainteresowanie pojazdami na paliwa alternatywne rośnie, ale warto pamiętać, że każdego dnia w Europie ciągle sprzedaje się tysięcy ciężarówek z silnikiem Diesla. Dla porównania sprzedaży nowych ciężarówek na LNG rośnie z roku na rok o 10 tys. egzemplarzy, a wpływ na ich popularność ma bioLNG.

**Jest szansa na przyspieszenie dekarbonizacji?**

Rynek się zmienia. O tym jakie paliwo zasila ciężarówki decydują przewoźnicy, ale widać oczekiwania ze strony firmy wysyłających czy spedytorów, dotyczące przyspieszenia w obszarze dekarbonizacji. Obserwujemy też coraz większą gotowość do tego, aby płacić więcej za mniej emisyjny transport. Przewoźnicy, nasi klienci, muszą odpowiedzieć sobie na pytanie w jaki sposób zmniejszyć emisje w swojej flocie, aby pozostać konkurencyjnym na rynku. Uważam, że w przyszłym roku zobaczymy w tym sektorze większy nacisk na działania w zakresie transformacji energetycznej. Będzie to wymagało współpracy ze strony wszystkich zainteresowanych stron – dostawców usług jak Eurowag, organów regulacyjnych tworzących odpowiednie ramy prawne czy klientów, gotowych do sięgania po nowe, często droższe rozwiązania.



*Sektor transportu drogowego czeka na wyzwania związane z transformacją energetyczną. Unijne cele jasno wskazują na potrzebę jego dekarbonizacji.*

**Na horyzoncie jest już też ETS2, czyli system handlu emisjami, który obejmie transport. Wyższe koszty paliw kopalnych zwiększą atrakcyjność cenową ich niskoemisyjnych alternatyw?**

Niewątpliwie, koszty emisji doliczane do paliw kopalnych, pomogą w realizacji celów związanych z transformacją energetyczną. Jak to ma jednak często miejsce z unijnymi dyrektywami, problemem może być szybkość przeniesienia tych przepisów na krajowe regulacje w poszczególnych państwach. W przypadku ETS2 widzimy, że niektóre rządy nadal zastanawiają się nad tym jak je wdrożyć, a nawet poddają w wątpliwość czy należy to robić. Możemy mieć więc do czynienia z sytuacją, gdzie konkurencja w Europie będzie zaburzona przez różnice w przepisach.

**Jak Polska wygląda na tle Europy w kwestii podejścia do paliw alternatywnych?**

Problemem w dekarbonizacji transportu w Unii Europejskiej jest to, że poszczególne kraje mają różne podejście do tego procesu i rozwijają różne technologie w odmienny sposób. Dla przykładu HVO czy ►

- ▶ bioLNG, paliwa które są uznawane za efektywne narzędzia w transformacji energetycznej, nie są dzisiaj wspierane przez polskie władze i są traktowane jak paliwa kopalne. A już niedługo Polska będzie musiała odpowiedzieć sobie na pytanie, jak chce realizować cele wyznaczone przez Dyrektywę RED III i czy będzie w stanie zastąpić 1/3 zużywanej w transporcie energii źródłami odnawialnymi – zielonym prądem i paliwami odnawialnymi. W praktyce, bez stworzenia odpowiednich warunków, będzie to niewykonalne.

**W Polsce nie dość, że nie ma wsparcia, to regulacje utrudniają dostęp do paliw alternatywnych. Tak jest choćby w przypadku HVO. Czy Eurowag też zauważa ten problem?**

Chcemy zaoferować naszym klientom HVO na stacjach Eurowag w Polsce w przyszłym roku. Obecnie to paliwo sprzedaje tylko Unimot, a problemem dla jego upowszechnienia jest brak odpowiedniej legislacji. To przekłada się też na wysoką cenę HVO i w tej sytuacji ciężko przekonać kogokolwiek do zakupu paliwa, które jest wyraźnie droższe. Tę sytuację mogą zmienić tylko rządy, tworząc odpowiednie ramy prawne i zachęty. Polska, z uwagi na jej rolę i znaczenie w międzynarodowym transporcie w Europie, powinna być mocno zainteresowana działaniami w tym obszarze. Szczególnie, że zbliża się okres polskiej prezydencji w Unii Europejskiej.

**Jak w tej sytuacji radzą sobie przewoźnicy z Polski?**

Na polskim rynku HVO czy LNG nie są atrakcyjne cenowo. Po takie rozwiązania sięgają jednak firmy, które realizują przewozy długodystansowe, np. do Niemiec czy Włoch. W tych krajach sieć stacji oferujących paliwa alternatywne jest gęsta, a ceny są konkurencyjne. Przykładowo w Niemczech bioLNG już jest tańsze niż paliwa kopalne, dzięki mechanizmom związanym z handlem emisjami.

**Czy Eurowag ma dedykowane rozwiązania dla firm transportowych, które decydują się na transformację energetyczną?**

Jako Eurowag mamy w tym obszarze jasny cel, który komunikujemy – chcemy pomóc naszym klientom ograniczyć emisje o 20 proc. do 2030 roku. Oferujemy wsparcie w procesie dekarbonizacji jako całościową usługę, która ułatwia proces wdrożenia paliw alternatywnych i pozwala na redukcję emisji dwutlenku węgla. Doradzamy, pomagamy w planowaniu tras w oparciu o dostępną sieć stacji oferujących niskoemisyjne paliwa i rozwijany przez nas koncept „zielonych korytarzy”. Możemy nawet zaoferować wirtualne dostawy paliwa, rozwiązanie oparte na bilansie masy, które można zastosować w sytuacji braku fizycznej dostępności HVO czy bioLNG w danej lokalizacji. Posiadamy niezbędną do tego certyfikację. Staramy się być innowacyjni, pracując cały czas nad narzędziami wspierającymi naszych klientów na drodze do dekarbonizacji. Nie zapominamy też oczywiście o elektromobilności – nawiązujemy relacje z operatorami powstającej infrastruktury do ładowania ciężkiego transportu, tak aby można było z niej skorzystać za pośrednictwem naszej karty. Na dziś oferujemy wsparcie w budowie i zarządzaniu ładowarkami przy magazynach i centrach logistycznych – od projektu po bieżącą obsługę takiej infrastruktury.

*Eurowag dostarcza firmom transportowym produkty i usługi oparte na nowoczesnych technologiach cyfrowych. Oferuje zintegrowane rozwiązania z zakresu mobilności – od płatności za paliwa konwencjonalne i alternatywne oraz opłaty drogowe, przez zwroty podatków, telematykę i nawigację, po doradztwo w zakresie dekarbonizacji transportu.*

# Na stację paliw, zamiast do apteki

Gabriela Kozan



*Jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że leki na stacjach paliw znajdziemy tuż przy kasie. Można tam kupić środki przeciwbólowe, na przeziębienie, witaminy. Zwiększa to dostępność leków i pozwala je nabyć bez szukania – np. w środku nocy – czynnej apteki, ale ma to też złą stronę, bowiem do leków nieograniczony dostęp mają nieletni. Najwyższa Izba Kontroli (NIK) opublikowała niedawno raport, że w wielu produktach znajdują się substancje, które jednak powinien przepisywać lekarz. Poza tym można tak kupić każdą ilość, a mieszanie ze sobą różnych leków bywa niebezpieczne.*

Z opublikowanego raportu wynika, że dopuszczanie na rynek leków bez recepty (OTC – ang. over the counter drug) oraz nadzór nad ich jakością, obrotem i reklamą w latach 2019-2023 nie zawsze gwarantowały bezpieczeństwo przyjmującym je pacjentom. NIK podkreśliła, że w przypadku błędnego stosowania leku na podstawie niewłaściwej samodiagnozy, np. dobrania nieodpowiedniej dawki, zbyt długiego przyjmowania lub podjęcia leczenia objawowego, w sytuacji kiedy konieczna jest pogłębiona diagnostyka wykluczająca poważniejsze schorzenia, w tym zagrażające życiu.

Niemal 94 proc. leków z kategorii OTC jest sprzedawanych w aptekach, gdzie można zasięgnąć fachowej porady farmaceuty. Potencjalne ryzyko stwarza natomiast ich sprzedaż w supermarketach, drogeriach, czy na stacjach benzynowych oraz przez internet.

NIK zauważa, dostępność leków sprzedawanych bez kontroli może prowadzić do polipragmazji, czyli zażywania wielu leków jednocześnie, co staje się coraz powszechniejsze w związku z postępującym procesem starzenia się polskiego społeczeństwa.

Z danych NFZ opublikowanych w lutym 2020 r. wynika, że 1/3 Polaków powyżej 65 roku życia zażywa co najmniej pięć leków dziennie. Zwiększa to ryzyko wystąpienia niekorzystnych interakcji pomiędzy nimi, a w przypadku leków sprzedawanych pod różnymi nazwami, które zawierają te same substancje czynne, także ryzyko przedawkowania.

Inspektorzy podkreślali też, że w przypadku osób nieletnich, które w sklepach ogólnodostępnych mają nieograniczony dostęp do leków OTC mogą im one posłużyć do celów pozamedycznych, a przedawkowanie może nieść ze sobą bardzo poważne konsekwencje zdrowotne. Chodzi m.in. o leki przeciwbólowe, na przeziębienie i przeciwhistaminowe. Te które zawierają np. paracetamol, przyjmowane w nadmiernych dawkach mogą powodować uszkodzenie nerek i wątroby. Niektóre leki OTC mające w swoim składzie substancje psychoaktywne, takie jak deks-trometorfan, pseudoefedryna czy kodeina wykorzystywane są przez młodzież do odurzania. W latach 2020-2022 liczba zatrueń lekami, w tym OTC wśród osób w wieku od 12 do 18 roku życia wzrosła o ponad 76 proc. – z niemal 4 tys. do ponad 7 tys. osób. ►

- NIK przypomniała, że w lutym 2023 r. Główny Inspektor Farmaceutyczny złożył w Ministerstwie Zdrowia projekt nowelizacji ustawy Prawo farmaceutyczne. Uwzględniono w nim np. obowiązek rejestracji w GIF placówek prowadzących pozaapteczną sprzedaż leków bez recepty, ale finalnie dokument nie trafił jednak pod obrady ówczesnego rządu.

Najwyższa Izba Kontroli przypomniała, że leki OTC sprzedawane są głównie w aptekach, muszą mieć na to pozwolenie wojewódzkich inspektorów farmaceutycznych (WIF), a te np. oferowane w sklepach spożywczych, na stacjach benzynowych i w drogeriach, już takiej zgody mieć nie muszą. Jednak z przepisów wynika, że muszą one m.in. zapewnić odpowiednie warunki przechowywania leków OTC (przede wszystkim temperaturę i wilgotność, które mogą mieć wpływ na aktywność zawartych w tych lekach substancji czynnych), a także uniemożliwić dzieciom bezpośredni do nich dostęp. Tak jest przynajmniej w teorii, bo w praktyce, w latach 2019-2022 sześciu z 16 wojewódzkich inspektorów nie skontrolowało ani jednego sklepu ogólnodostępnego sprzedającego leki bez recepty. Najwyższa Izba Kontroli zleciła więc Głównemu Inspektorowi Farmaceutycznemu kontrolę obrotu lekami OTC w obrocie pozaaptecznym. Kontrola ta pokazała, że w przeciwieństwie do pracowników aptek, osoby zatrudnione w sklepach ogólnodostępnych nie miały wiedzy na temat sprzedawanych tam leków bez recepty, a połowa tych sklepów nie monitorowała warunków przechowywania leków OTC. W ramach zleconej przez Izbę kontroli wojewódzcy inspektorzy stwierdzili także, że w 12 z 16 sklepów wielkopowierzchniowych, w 10 z 16 „innych sklepów” oraz w 13 z 16 stacji benzynowych nie zabezpieczono leków bez recepty przed bezpośrednim dostępem dzieci, co mogło zagrażać ich zdrowiu, a nawet życiu (NIK przyjęła na potrzeby kontroli, że chodzi o umieszczenie leków OTC w zamykanej gablocie lub na wysokości minimum 1,5 metra). Zdaniem NIK problem ten wymaga natychmiastowych działań Ministra Zdrowia.

*... w przeciwieństwie do pracowników aptek, osoby zatrudnione w sklepach ogólnodostępnych nie miały wiedzy na temat sprzedawanych tam leków bez recepty, a połowa tych sklepów nie monitorowała warunków przechowywania leków OTC*



**1/3 Polaków  
powyżej 65 roku życia  
zażywa co najmniej  
pięć leków dziennie**

NIK zauważyła, że brak kontroli wynikał również z tego, że obowiązujące przepisy nie przewidują rejestracji placówek prowadzących pozaapteczną sprzedaż leków bez recepty, tym samym wojewódzcy inspektorzy farmaceutyczni nie znają liczby punktów, które podlegają ich kontroli. A jeśli już do kontroli dojdzie i stwierdzone zostaną nieprawidłowości, nie ma żadnych mechanizmów, choćby w postaci kar finansowych, za pomocą których inspektorzy mogliby wyegzekwować zastosowanie się do zaleceń pokontrolnych albo usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości.

Po przeprowadzeniu kontroli NIK skierowała wnioski do Ministra Zdrowia o podjęcie działań w celu opracowania i wprowadzenia rozwiązań prawnych regulujących zasady prowadzenia obrotu pozaaptecznego lekami OTC, umożliwiających Państwowej Inspekcji Farmaceutycznej sprawowanie skutecznego nadzoru nad tym obrotem. Inspektorzy NIK wnioskują także o dokonanie ponownej analizy zasadności ograniczenia

liczby substancji i ich zawartości w produktach leczniczych OTC dopuszczonych do sprzedaży w obrocie pozaaptecznym oraz podjęcie działań w celu zapewnienia skutecznej realizacji przez Głównego Inspektora Farmaceutycznego obowiązku sprawowania prawidłowego nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ustawy Prawo farmaceutyczne w zakresie reklamy leków OTC.

# Inwestycje w przyszłość

## Amic Energy wprowadza AMIC BOX i rozwija sieć

Gabriela Kozan

*Sieć Amic Energy w ostatnim czasie mocno przyspieszyła jeśli chodzi o liczbę obiektów. Ponadto operator otwiera się szerzej na franczyzobiorców i wprowadza nową formułę sklepową pod nazwą AMIC BOX.*

**W**dobie rosnącej konkurencji i spadających marż na paliwa, większe sieci paliwowe skupiają się na dywersyfikacji oferty i zwiększaniu efektywności, co często prowadzi do konsolidacji rynku i przejmowania mniejszych graczy o słabszej kondycji finansowej. Taką strategię rozwoju poprzez przejmowanie mniejszych operatorów realizuje Amic Polska – jest to odpowiedź na zmiany struktury rynkowej.

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w październiku tego roku wydał zgodę na zakup przez AMIC Energy dziewięciu stacji paliw Lux-Motor Oil na terenie województwa mazowieckiego. W efekcie sieć powiększyła się o dziewięć stacji paliw w Pułtusk, Przewodowie, Świerkowie, Sońsku, Płoniawach-Bramura, Zielonej, Zastawiu, Sadykierzu oraz miejscowości Chodkowo-Kuchny. Stacje to obiekty znane lokalnej społeczności, bowiem na mazowieckim rynku ►



# AMIC BOX *to nowość na naszym rynku, ponieważ do tej pory żadna sieć stacji paliw w ramach umowy franczyzy nie oferowała posadowienia nowoczesnego, kompaktowego budynku sklepu.*

- działają od 20 lat. Teraz czeka je zmiana barw i dopasowanie do standardów sieci Amic Energy.

Zapytaliśmy sieć Amic Energy o plany związane z rebrandingiem przejmowanych stacji (Lux Motor-Oil) oraz wprowadzenie konceptów gastronomicznych i innych usług dodatkowych. Operator ujawnił, że już opracowuje projekty, a prace na stacjach związane ze zmianą oznakowania i ich identyfikacji wizualnej zaplanowane są od stycznia 2025 roku.

Wiadomo, że na początek w nowo przejętych lokalizacjach zostanie uruchomiony koncept Food Point, gdzie oferowana jest aromatyczna kawa oraz Big Dogi i Hot Dogi. Jeśli chodzi o wprowadzenie tam Subway'a lub SBARRO to taka decyzja zapadnie, gdy sieć zbierze odpowiednią liczbę danych o profilu klienta i wynikach tych stacji. Jeśli sieć dostrzeże potencjał na wdrożenie globalnych konceptów gastronomicznych, to punkty serwujące świeże sandwiche lub amerykańską pizzę pojawią się również w nowych lokalizacjach.

To jednak nie koniec zmian w ramach sieci Amic Energy, jesienią została także otwarta 119. stacja sieci w miejscowości Gabryelin. Obiekt zlokalizowany jest na południe od Warszawy przy drodze wojewódzkiej 683 niedaleko Góry Kalwarii. Jest to trzecia stacja franczyzowa w portfolio Amic Energy i zarazem pierwsza w nowej formule AMIC BOX. To nowe rozwiązanie, którym zainteresowani mogą być franczyzobiorcy, bowiem w tym wypadku sieć inwestuje również w budowę sklepu, który jest wybudowany w lekkiej konstrukcji, jednocześnie spełniając wszelkie normy budowlane. Amic Box jest kompaktową wersją Amic market i przypomina sklep w kontenerze. Rozwiązanie to spełnia wszystkie standardy sklepów, a dzięki swoim niewielkim rozmiarom i modułowej formie może zostać ustawiony w dowolnym miejscu i zmieścić się nawet na niewielkiej działce. Takie rozwiązanie jest opcją dołączenia do sieci Amic Energy, szczególnie mniejszym stacjom, które nie posiadają swoich budynków lub modernizacja istniejących byłaby trudna i kosztowna. ■

AMIC BOX spełnia wszelkie normy budowlane z toaletą dla klientów, zapleczem socjalno-biurowym oraz sklepem, w którym można kupić kawę, Big Dogi i Hot Dogi oraz podstawowe produkty sklepowe dostępne na stacjach paliw Amic Energy.

W ramach umowy w koncepcie AMIC BOX franczyzobiorca otrzymuje gotowy projekt budowlany, a finansowanie zakupu samego budynku uzależnione jest od jego potrzeb. Warunki współpracy są bardzo elastyczne i ustalane indywidualnie z klientem. Możliwy jest zakup BOX-a przez Amic Energy, leasing lub zakup przez właściciela stacji, a koszty metra kwadratowego budynku są trzykrotnie niższe od standardowego budynku stacji.

Nie bez znaczenia jest też czas realizacji inwestycji. Otwarcie w pełni wyposażonego sklepu od przysłowiowego „wbicia łopaty” może odbyć się nawet w ciągu 3-4 tygodni. Dzięki swoim niewielkim rozmiarom i modułowej formie BOX może zostać ustawiony w dowolnym miejscu, nawet na niewielkiej działce, więc zastosowanie takiego rozwiązania otwiera możliwość dołączenia do sieci Amic Energy, szczególnie mniejszym stacjom, które nie posiadają swoich budynków lub modernizacja istniejących byłaby trudna i kosztowna.

*Biuro Prasowe Amic Energy*

# Co wpływa na sukces stacji paliw w Polsce?

*Choć rynek stacji paliw od kilku lat ulega konsolidacji wokół dużych koncernów, to krajowe marki mają się bardzo dobrze. Stacje tzw. niezależne stanowią blisko połowę wszystkich stacji paliw w kraju i wciąż się rozwijają. Swoją konkurencyjność budują w oparciu o atrakcyjną ofertę, dobrą obsługę i przede wszystkim przemyślane lokalizacje.*

*Wybraliśmy dla czytelników „Na Stacji Paliw” fragmenty wywiadu pt.: „Niezależna sieć dogania rynkowych liderów”, mogących zainteresować właściciela stacji paliw. Rozmowa w całości ukazała się w „Raporcie – Polski Rynek Paliw 2023/2024”.*

e-petrol.pl: Prowadzenie sieci stacji paliw to rzeczywiście wyzwanie wymagające uwagi 7 dni w tygodniu przez całą dobę. Kilkanaście lat temu zaczynali Państwo od kilku stacji, by w 2024 móc pochwalić się prowadzeniem blisko 80 obiektów pod własną marką. Czy mógłby Pan przedstawić historię rozwoju działalności firmy Watis?

**Krzysztof Węgrzyn, prezes zarządu Watis:** Historia firmy zaczęła się w roku 1995, początkowo byliśmy autoryzowanym dystrybutorem firmy ESSO. Sprzedawaliśmy oleje przemysłowe, oleje silnikowe i płu-

ny przemysłowe. W roku 2002 kupiliśmy pierwszą stację paliw. Wiele większych podmiotów działających wówczas w branży paliw nie doceniało rynku detalicznego, szczególnie w mniejszych ośrodkach, i zdecydowałem się wykorzystać tę niszę. Zdawałem sobie sprawę, że „detal” oznacza mniejsze wolumeny, ale jednocześnie więcej pracy, 365 dni w roku, 24 h na dobę, ale od początku dostrzegłem potencjał w budowaniu sieci detalicznej i na tym się skupiłem. Pierwszą stacją paliw, jaką nabyłem, to była stacja paliw w Lwówku Śląskim, ta sama, która kilka dni temu była zagrożona powodzią.

Watis koncentruje się na sprzedaży paliw na własnych stacjach, obsłudze klientów detalicznych, klientów flotowych. Ile dokładnie mają Państwo stacji?

Mamy w tej chwili 79 działających stacji paliw pod marką, pod logo Watis i dwie stacje są w budowie. Jedna z nich przygotowana jest do otwarcia jeszcze w tym roku – jesteśmy na etapie kompletowania dokumentów do uzyskania pozwolenia na użytkowanie i koncesję URE. Czyli rok prawdopodobnie zakończy się z liczbą 80 stacji paliw. ►

- Wszystkie stacje, jakie ma Watis, można rozpoznać po ujednoliconym wyglądzie – podobnie jak w przypadku dużych koncernów. Ofertę też mają Państwo podobną do konkurencji. Przeglądając opinie w internecie o Państwa stacjach, czytamy m.in. „świetna i bardzo miła obsługa, tanie paliwo”. Czym kierują się Państwo przy wyszukiwaniu nowych lokalizacji, bo w ostatnim czasie było sporo nowych otwarć?

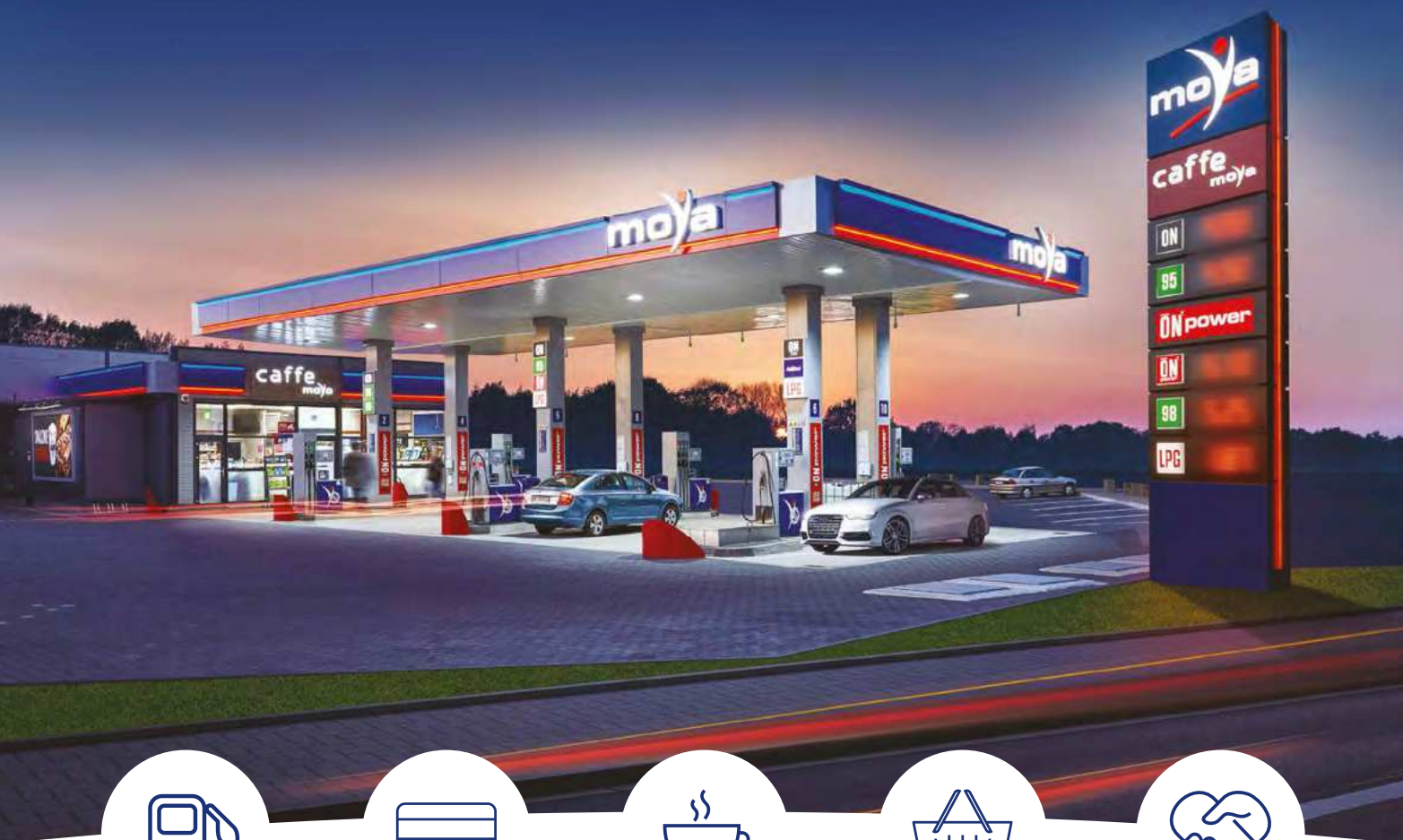
K.W.: Tak, ostatnio uruchomień było więcej; myślę, że to efekt pracy poprzednich lat. Jesteśmy obecni w dziewięciu województwach i zwiększamy swoją obecność w regionach, gdzie nasza marka już jest znana. Z naszego doświadczenia wynika, że stacje, które występują w określonej ilości w danym regionie, mają tak zwane plus 10, plus 20 za rozpoznawalność marki. Jeśli chodzi o same stacje paliw w Polsce, to niczym nie ustępują europejskim znanym markom, co więcej – prezentują światowy poziom. Patrząc na Europę Zachodnią i tamtejsze stacje, widać wyraźnie schyłek branży paliw tradycyjnych. Rzadko trafiają

się stacje nowe, a jak już są, to zlokalizowane są najczęściej przy autostradach czy przy bardzo dobrych drogach, gdzie występuje bardzo duże natężenie ruchu. Patrząc na Polskę tego schyłku w ogóle nie widać. Stacje paliw są bardzo nowoczesne. Zachodnie koncerny sprawdzają u nas wszystkie koncepty rozwiązań bistro i temu podobne, które duplikują później do swoich lokalizacji w innych krajach. Jeśli chodzi o nowoczesność, to myślę, że tylko chyba Ukraina i Rosja w niektórych przypadkach przewyższają ten poziom przepychem i wystrojem stacji paliw. Zdajemy sobie sprawę, że te stacje, które nie spełniają wymogów klienta, niestety przegrywają. Zasada ta dotyczy także stacji typu no-name, a właśnie z tą kategorią się identyfikujemy i wiemy, że musimy dotrzymywać kroku rynkowemu standardom, co też robimy. W naszym przypadku naturalnym procesem jest budowanie sieci. Większość z naszych obiektów jest zlokalizowana przy drogach o mniejszym natężeniu ruchu czy też w małych miejscowościach, ale również jesteśmy obecni w dużych ośrodkach miejskich i wszędzie, gdzie funkcjonujemy, jesteśmy dobrze postrzegani. ►



# 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](http://www.moyastacja.pl)

Zeskanuj QR Code  
i zobacz wszystkie  
nasze lokalizacje!



- To prawda, Watis jest rozpoznawalną, rynkowo niezależną i niezrzeszoną marką stacji paliw, czy rozważają Państwo nawiązanie współpracy na zasadach udzielania franczyzy czy też nawiązania partnerstwa?

K.W.: Nie, według naszej oceny nie jesteśmy przygotowani do tego, aby wprowadzić nowy produkt, jakim jest franczyza. Zastanawialiśmy się nad tym, bo rzeczywiście mieliśmy pytania z rynku, natomiast myślę, że jeszcze jest za wcześnie – nasza marka jest za mało rozpoznawalna, a też do franczyzy wymagane są inne narzędzia. Nie wykluczamy, że to będzie miało miejsce w przyszłości, natomiast na tę chwilę jeszcze nie.

**Co Państwa zdaniem wpływało najmocniej na kondycję detalicznego rynku paliwowego w Polsce w ostatnich kilkunastu miesiącach i z jakimi wyzwaniami w zakresie sprzedaży i dostaw paliw musiała się zmierzyć Państwa firma w ostatnim czasie?**

K.W.: Trudniejszy czas dla branży zaczął się nieco wcześniej i był związany z pandemią COVID-19 i absencjami pracowników, w rezultacie dochodziło do takich sytuacji, że w praktyce z powodu nieobecności niektóre stacje musiałyby być zamykane. Na szczęście, z uwagi na to, że mamy dużą sieć i nasi pracownicy są mobilni, udało nam się zapewnić nieprzerwaną obsługę na stacjach, ale z perspektywy czasu wiemy, że było to poważne wyzwanie. Po pandemii rynek trochę okrzepł, ale za to główni operatorzy zaczęli zmieniać zasady gry, wprowadzając nowe produkty i usługi, na które rynek niezależnych stacji był nieprzygotowany; potem wybuchła wojna w Ukrainie, a panika, jaka miała miejsce na stacjach paliw, była widoczna w całej Polsce. Doszło nie tyle do problemów logistycznych, ale do wyczerpania zapasów paliw w naftobazach, a kontrakty na dostawy były realizowane z opóźnieniem i często też

nie w całości. Te problemy logistyczne z większym lub mniejszym natężeniem były obecne aż do jesieni. Cała praca, jaką włożyliśmy w rozwijanie naszej sieci przez wiele lat, budowanie zaufania naszych klientów, była wystawiona na próbę, bo mieliśmy problemy z zapewnieniem dostępności różnych gatunków paliwa na niektórych naszych stacjach, ale co chcę podkreślić, nasze stacje w tym czasie cały czas działały. Muszę powiedzieć, że zarówno pracownicy stacji paliw, nasi kierowcy cystern, jak i cały pion handlowy, flotowy – wszyscy zrozumieli powagę sytuacji. Dzięki temu odnieśliśmy sukces, bo nasi klienci nas nie opuścili, zostali z nami mimo czasem godzinowych przestojów w dostępności paliw i udało nam się obronić naszą pozycję na rynku. Podsumowując, uważam, że bardzo dobrze sobie poradziliśmy w tym okresie, jednak kosztowało nas to bardzo dużo pracy i bardzo dużo nerwów.

**Jak widzi Pan kwestie rozwoju elektromobilności w Polsce w perspektywie kilku najbliższych lat?**

K.W.: Na razie samochody elektryczne stanowią promil w udziale w rynku i niezbyt się przyjęły, szczególnie jeśli chodzi o tzw. Polskę powiatową. Zobaczymy, w jaką stronę to się potoczy i na ile ustawodawca będzie wpływał na rynek, nakładając obowiązki montażu ładowarek. Na naszych trzech stacjach mamy zainstalowane stacje ładowania i są to silne ładowarki 250-300 kW. Natomiast nie wyposażamy stacji w ładowarki za wszelką cenę, trzeba bowiem wyważyć sens ekonomiczny tych inwestycji. Na razie też nie obserwujemy zainteresowania ze strony naszych klientów na ładowanie prądem. Ponadto często zapewnienie odpowiedniej mocy prądu poza dużymi ośrodkami miejskimi jest nieosiągalne albo wymaga czasochłonnych procedur. Moim zdaniem rynek nie jest jeszcze wystarczająco nasycony samochodami, które chciałyby korzystać na stacji benzynowej z ładowarki.

*... Muszę powiedzieć, że zarówno pracownicy stacji paliw, nasi kierowcy cystern, jak i cały pion handlowy, flotowy – wszyscy zrozumieli powagę sytuacji. Dzięki temu odnieśliśmy sukces, bo nasi klienci nas nie opuścili, zostali z nami...*

# Nowoczesne

## oblicze stacji paliw

Magdalena Robak

**C**hyba nikt nie ma dziś wątpliwości, że XXI wiek został zdominowany przez postęp technologiczny. Zdaniem Klausa Schwaba – autora książki „Czwarta rewolucja przemysłowa” jej istotę oddaje tempo pojawiania się i rozprzestrzeniania novum w rodzaju internetu rzeczy, internetu usług, chmury obliczeniowej i internetu wszechrzeczy. Na stacje paliw poza nimi coraz śmielej wkraczają też inne technologie, umożliwiające wykorzystanie zaawansowanych narzędzi ułatwiających planowanie działalności, trafne prognozowanie przyszłych zdarzeń i zaspokajanie potrzeb klientów, czego trafnym przykładem jest innowacyjna działalność istniejącego w strukturach MOL Group działu *Digital Factory*, której poświęcona jest dalsza część artykułu.

Wspomniany internet rzeczy (*Internet of Things* – IoT) jest nie tylko ciekawostką ze świata informatyki technicznej i telekomunikacji, która, choć istnieje od dziesięcioleci, dopiero w ostatnich latach zyskuje na znaczeniu i rozpoznawalności. W badaniu Urzędu Komunikacji Elektronicznej z 2021 r. 88 proc. respondentów nie znało takiego pojęcia – słyszał o nim

mniej niż co 10 pytany, około 3 proc. ankietowanych odpowiedziało „nie wiem, trudno powiedzieć”. Większość osób, deklarujących, że spotkały się z terminem IoT, kojarzyło go z inteligentnym domem i budynkiem oraz z monitorowaniem środowiska i zagrożeń. W ocenie ekspertów firmy analitycznej Stocklytics dla światowego rynku IoT rok 2024 będzie kolejnym rokiem jego dwucyfrowego wzrostu, ale mimo to nadal znajduje się on w fazie rozwoju. Wykorzystanie technologii IoT to dowód innowacyjnego zarządzania działalnością gospodarczą, typowego dla krajów wysoko rozwiniętych. Zwiększa konkurencyjność i w perspektywie długofalowej obniża koszty prowadzenia biznesu. Czym właściwie jest? IoT definiuje się jako globalną sieć współpracujących obiektów fizycznych – „rzeczy”, które, wyposażone w czujniki, oprogramowanie i technologie obliczeniowe, mogą za pośrednictwem internetu łączyć się i wymieniać dane z innymi urządzeniami oraz systemami bez konieczności interakcji między ludźmi lub między człowiekiem a komputerem. Współpraca na linii człowiek – maszyna jest jednak możliwa i ma miejsce wówczas, kiedy np. ustawiane są jej parametry czy konfiguruje się usługi. ►



*IoT definiuje się jako globalną sieć współpracujących obiektów fizycznych – „rzeczy”, które, wyposażone w czujniki, oprogramowanie i technologie obliczeniowe, mogą za pośrednictwem internetu łączyć się i wymieniać dane z innymi urządzeniami oraz systemami bez konieczności interakcji między ludźmi lub między człowiekiem a komputerem.*

► Technologia IoT, charakteryzująca się dużą elastycznością, jeśli chodzi o możliwości jej wykorzystania, znajduje zastosowanie na stacjach benzynowych. W Szwajcarii np. firma Sensile Technologies zapewnia narzędzia do monitorowania ich oprzyrządowania według modelu M2M (*Machine to Machine*) – sensory montowane na zbiornikach oraz instalacjach paliwowych i gazu, które wysyłają informacje do chmury danych, gdzie poddawane są one automatycznej analizie. Na rynku azjatyckim obecne są urządzenia, które uruchamiają alarm na stacji, gdy poziom paliwa jest krytyczny i planują automatycznie jego dostawę. Ich montaż trwa mniej niż godzinę, nie wymagają nawet podłączenia do prądu. Korzystanie z IoT umożliwia także prowadzenie rzeczywistej kontroli jakości paliw dzięki przeznaczonym do umieszczenia pod ziemią detektorom, głębiej eksplorującym sygnał GSM. Natomiast wykorzystanie czujników badających przepływ paliwa przez instalacje pojedynczych stacji daje wgląd w funkcjonowanie całej ich sieci. Rozwiązania oparte na technologii M2M mogą przyczyniać się również do zwiększenia bezpieczeństwa pracowników, informując o zagrożeniu pożarem lub wybuchem. Znacząco ułatwiają też zarządzanie sprzedażą na stacji. Tzw. inteligentne półki, wyposażone w sensory wagi, są w stanie gromadzić informacje i przesyłać je do platformy IoT, aby monitorować zapasy i sygnalizować wyczerpywanie się danego asortymentu. Za pomocą analiz IoT monitorowane i optymalizowane są ponadto łańcuchy dostaw, bo dzięki szczegółowej kontroli dostępności towarów bezpośrednio u klienta oraz w magazynach dostawcy i opierając się na bieżących zamówieniach, system IoT może automatycznie określić najbardziej praktyczne warunki dostawy dla obu stron. W segmencie detalicznym dzięki internetowi rzeczy łatwiej ponadto analizować trajektorie klientów w sklepie i rozumiejąc, jak poruszają się oni

w jego przestrzeni, rozmieszczać produkty tak, aby zwiększyć ich sprzedaż. Korzyści z wdrożenia technologii IoT można wskazać by jeszcze wiele – dość wspomnieć o obniżeniu kosztów pracy, wynikającym ze zmniejszonego zapotrzebowania na interwencję człowieka, oszczędności czasu czy optymalizacji procesu podejmowania decyzji zarówno strategicznych, jak i handlowych. Jej stosowanie ma jednak także wady – stwarza np. ryzyko związane z bezpieczeństwem danych i ochroną prywatności, bo IoT łączy z internetem wiele maszyn, z których każda stanowi potencjalny obiekt ataku hakerskiego. Zagrożenie jest tym większe, że za ich aktualizację, niwelującą luki w zabezpieczeniach, często odpowiedzialny jest użytkownik, a czynnik ludzki, jak powszechnie wiadomo, bywa jednym z najsłabszych ogniw systemu ochrony danych. Korzystanie z aplikacji IoT powoduje ponadto konieczność zapewnienia zgodności ich przetwarzania z krajowymi i unijnymi przepisami. Używanie i utrzymywanie urządzeń IoT wiąże się również ze sporymi kosztami – zwłaszcza eksploatacja może zużywać dużo energii elektrycznej. Aby zapewnić ich współpracę i kompatybilność, potrzebne jest też stabilne połączenie sieciowe o wystarczającej przepustowości oraz jednolite standardy i protokoły.

Na krajowym, detalicznym rynku paliw z internetu rzeczy korzystają w ramach programu pilotażowego wybrane stacje sieci Orlen. Z informacji biura prasowego koncernu, jaką otrzymaliśmy, wynika, że jego podstawowym zadaniem jest optymalizacja systemów wykorzystywanych w tych obiektach – lokalny nadzór w trybie mobilnym ma zastosowanie przede wszystkim w systemach chłodniczych oraz klimatyzacyjnych. Użytkowany system posiada wszystkie funkcje zarządzania urządzeniami chłodniczymi i interakcji między nimi, co oznacza nie tylko stero-



wanie nim, ale również optymalizację pod względem wydajności termodynamicznej i zużycia energii. Natomiast w obszarze klimatyzacji system posiada wysoki poziom konfigurowalności, możliwość dostosowywania map oraz dostępność standardowych protokołów BACnet™, SNMP i Modbus®, umożliwiających komunikację w sieci Ethernet oraz możliwość zdalnego zarządzania każdym urządzeniem, które jest do niego wpięte (sterowanie temperaturami, nastawami urządzeń, itp.)<sup>1</sup>. Stosowana innowacyjna technologia pozwala zwiększyć efektywność energetyczną stacji poprzez porównanie zużycia energii, wydajność energetyczną w różnych lokalizacjach oraz zdefiniować działania, mające na celu obniżenie kosztów. Dużą zaletą jest ponadto obsługa zdalna, która pozwala na dostęp do typowych funkcji systemu operacyjnego, takich jak instalacja sterownika drukarki, kopiowanie plików, itp. Czynności serwisowania mogą być wykonywane przez upoważniony personel bez konieczności dojazdu, tak jak jest to wymagane w przypadku innych systemów nadzoru.

Wkrótce internet rzeczy na stacjach Orlen będzie również wykorzystywany w szerszym zakresie – obecnie po przeprowadzonych testach, które dały pozytywne wyniki, trwają prace nad automatyzacją systemu HACCP. W ramach drugiego projektu, w kilkunastu obiektach sieci, koncern planuje pełne opomiarowanie, a co za tym idzie pozyskanie danych dotyczących m.in.: zużycia energii oraz wody, oświetlenia czy doboru urządzeń.

1) BACnet™ – Building Automation and Control Networks – protokół transmisji danych dla automatyki i regulacji budynku; SNMP – Simple Network Management Protocol – protokół używany do zarządzania i monitorowania urządzeń sieciowych; Modbus® – protokół komunikacyjny, umożliwiający zarządzanie siecią takich urządzeń jak np. system sterowania temperaturą i wilgotnością.

O obecnych na stacjach Moya rozwiązaniach opartych na technologii M2M dla „Na Stacji Paliw” wypowiedział się Piotr Adamas – Zastępca Dyrektora ds. budowy i technicznego utrzymania stacji w firmie Anwim S.A. Internet rzeczy służy na nich do zdalnego zarządzania i monitorowania paneli fotowoltaicznych oraz w instalacjach automatyki budynkowej (BMS – *Building Management System*), umożliwiając zarządzanie pracą pawilonów na stacjach, instalacji budynkowych: ogrzewania i przygotowania ciepłej wody użytkowej, pracą źródeł ciepła, instalacją klimatyzacji i wentylacji, oświetlenia w pawilonie i terenu zewnętrznego oraz urządzeń – separatorów, zbiorników na wodę deszczową, zbiorników na nieczystości ciekłe, dystrybutorów paliw i regałów chłodniczych. Kontrolowane jest też zużycie wody, energii elektrycznej i gazu. Dane ze wszystkich instalacji obiektowych są wysyłane do wspólnej chmury, gdzie są wizualizowane i analizowane.

Jako główne korzyści, wynikające z wdrożenia IoT, Piotr Adamas wskazuje zwiększenie efektywności energetycznej obiektów i zrównoważone zarządzanie zasobami, realizowane m.in. przez: implikacje algorytmów w systemie, które uniemożliwiają jednoczesną pracę instalacji „wykluczających się” – np. ogrzewania i klimatyzacji, sterowanie temperaturą w pomieszczeniach w celu niedopuszczenia do ich nadmiernego przegrzewania lub wychłodzenia, odzyskiwanie energii z powietrza wywiewanego (chłodu, ciepła). Pośrednią zaletą, będącą rezultatem powyższych, jest też obniżenie zużycia mediów. Do innych atutów stosowania IoT zalicza on także możliwość: zdalnej weryfikacji usterek występujących w urządzeniach i instalacjach oraz takowej ich diagnostyki, zdalnego zarządzania obiektami i porównania pracy obiektów między sobą (np. w zakresie zużycia mediów wraz weryfikacją, co jest przyczyną ewentualnych odchyłeń), szybszego reagowania w przypadku nieprawidłowej pracy urządzeń oraz optymalnego ich wykorzystania, jak również gromadzenia danych mogących podlegać analizie. Zapytany o plany dalszego wykorzystania internetu rzeczy na stacjach Moya Piotr Adamas odpowiedział: – *Dotychczas przeprowadziliśmy wdrożenie instalacji BMS na 18 obiektach, instalacje PV mamy zainstalowane na 75. W kolejnych latach każdy nowo wybudowany przez Anwim obiekt z pawilonem będzie wyposażony w instalację PV i będzie dostosowany do instalacji automatyki budynkowej. W ciągu dwóch lat mamy zamiar zainstalować BMS na wszystkich obiektach, które zostały już oddane do użytkowania i które na etapie budowy zostały dostosowane do przyszłej instalacji BMS.* ►

Innowacyjne technologie zmieniają detaliczny rynek sprzedaży paliw, oferując rozwiązania ułatwiające prowadzenie biznesu, zwiększające jego skuteczność oraz umożliwiające bardziej precyzyjne zdefiniowanie potrzeb klientów. Wykorzystuje się je z sukcesem np. w MOL Group, o czym w specjalnej wypowiedzi dla „Na Stacji Paliw” opowiedział

## István Mag – head of Digital Factory.

Digital Factory to pionierska inicjatywa MOL Group, której celem jest rozwijanie rozwiązań opartych na danych w celu poprawy efektywności biznesu, a także doświadczeń klientów.

Komórka Digital Factory została wydzielona w 2018 r. w ramach działu usług konsumenckich, który powstał w strukturach Grupy MOL zaledwie rok wcześniej. Szybko również stało się jasne, że firmie będzie potrzebna szersza transformacja cyfrowa. Od momentu powstania, dział Digital Factory zajmuje się poszukiwaniem cyfrowych rozwiązań wspierających rozwój biznesu, skupiając się na dwóch filarach: analizie danych oraz rozbudowie programu lojalnościowego MOL Move. Komponent analityczny obejmuje budowę tzw. Jeziora danych oraz magazynu danych, które gromadzą informacje dotyczące dokonywanych transakcji, danych na temat klientów czy prowadzonych operacji. Gromadzenie wszystkich tych informacji w jednej bazie pozwala na prowadzenie bieżącej analizy i pomiarów w czasie rzeczywistym, co przekłada się na lepsze doświadczenia klientów oraz poprawę efektywności operacyjnej.

## Jak to działa?

Zrozumienie danych, którymi dysponujemy pozwala nam na tworzenie narzędzi, które zmieniają sposób funkcjonowania naszych operacji. Na przykład, wprowadziliśmy słynne już u nas w firmie narzędzie do przewidywania popytu na hot-dogi. Oparty na AI model jest w stanie przewidzieć poziom sprzedaży hot-dogów na poszczególnych stacjach co do godziny. To z kolei pozwala obsłudze stacji przygotować zawnazu dokładnie tyle przekąsek, ile potrzeba, minimalizując marnotrawstwo żywności i poprawiając

przewidywalność biznesu. Kolejny przykład to „Nawigator wzrostu” – narzędzie wspomagające zarządzanie stacjami paliw. Pozwala na wizualizację najważniejszych wskaźników biznesu poszczególnych placówek. Dzięki temu, jesteśmy w stanie identyfikować stacje, w których pozostaje niewykorzystany potencjał wzrostu, analizując dane w czasie rzeczywistym.

## Program lojalnościowy MOL Move

W odróżnieniu od innych programów lojalnościowych, opartych o zbieranie punktów wymienianych na nagrody, w MOL Move klient, wraz z rosnącą liczbą punktów przechodzi na kolejne poziomy korzyści, na których otrzymuje lepsze oferty w miarę korzystania z programu. Kluczowa jest tu personalizacja. Dzięki zaawansowanej analityce i narzędziom automatyzującym marketing jesteśmy w stanie bardzo dokładnie spersonalizować oferty na podstawie dotychczasowych transakcji, podsuwając klientom tylko takie propozycje, z których naprawdę zechcą skorzystać. Nasz system na bieżąco śledzi i analizuje 34 najważniejsze segmenty klientów w ośmiu krajach. Tu do gry wchodzi predykcje i generatywne rozwiązania AI, które pozwalają na jeszcze dokładniejszą personalizację.

Rozwiązania wykorzystujące modele predykcje AI pozwalają nam identyfikować różne profile klientów w ramach danego segmentu nie tylko na podstawie dotychczasowych transakcji (np. czy tankując, kupując również kawę), ale również na podstawie ich przyzwyczajeni i preferencji, które poznajemy dzięki

ankietom. Generatywne modele AI tworzą personalizowane wiadomości dostosowane do poszczególnych profili klientów. Według Salesforce, na której technologii opiera się aplikacja MOL Move, jest to jeden z najbardziej innowacyjnych przykładów wykorzystania ich technologii, a nasze rozwiązanie zostało wyróżnione podczas konferencji Dreamforce w San Francisco (IBM, nasz partner w tej przygodzie, został wyróżniony przez Salesforce nagrodą Global Partner Innovation Award). MOL Move został również nagrodzony jako najlepszy program lojalnościowy Europy Środkowo-Wschodniej podczas International Loyalty Awards Conference w latach 2023 i 2024. Jest to największa na świecie impreza poświęcona programom lojalnościowym, dlatego jesteśmy wyjątkowo dumni z tego wyróżnienia.

## Dalsze plany Digital Factory

W planach mamy dalszy rozwój kompetencji cyfrowych ale także wsparcie pozostałych, poza konsumenckim, działów MOL Group. Poszukujemy również możliwości rozbudowy programu Move, tak, aby poza funkcją lojalnościową, obsługiwał również nasze pozostałe usługi w zakresie mobilności (np. wirtualne karty flotowe, zarządzanie flotą, ładowanie pojazdów elektrycznych itp.), ale też usługi obce, jak opłaty parkingowe, opłaty za przejazdy autostradami czy ubezpieczenia. W ten sposób program będzie zapewniać kompletne doświadczenie pięciu milionom naszych użytkowników. Ponadto, Digital Factory, jako osobna marka, zaoferuje rezultaty swoich doświadczeń również podmiotom zewnętrznym na zasadach komercyjnych, tam, gdzie pojawia się pole do bliższej współpracy z MOL Group.



*Innowacyjne technologie zmieniają detaliczny rynek sprzedaży paliw, oferując rozwiązania ułatwiające prowadzenie biznesu, zwiększające jego skuteczność oraz umożliwiające bardziej precyzyjne zdefiniowanie potrzeb klientów.*

# Nowy rok – stare problemy?

dr Jakub Bogucki

*W roku 2025 sytuacja rynku naftowego może być odmienna od bieżącej – chociażby ze względu na pojawienie się nowego lokatora w Białym Domu, czy z uwagi na dynamiczne zmiany sytuacji na Bliskim Wschodzie. Każde z tych zdarzeń nie pozostaje bez wpływu na rynek ropy.*



*Co analitycy wiodących ośrodków w ostatnim czasie sugerują inwestorom? Oto skrótowy przegląd!*

Według specjalistów z Goldman Sachs średnia cena ropy Brent w 2025 roku wyniesie 76 USD za baryłkę. Mamy więc spadek w porównaniu do prognozy na 2024 rok, kiedy prognozowano cenę na poziomie 80 USD za baryłkę. Wśród przyczyn tego kierunku zmian wymieniana jest nadwyżka na rynku ropy, która według analityków banku wyniesie 400 tys. baryłek dziennie w 2025 roku. Co więcej, ma ona wzrosnąć do 900 tys. baryłek dziennie w 2026 roku, co będzie miało wpływ na dalszy spadek cen – Goldman Sachs przewiduje, że w 2026 roku średnia cena ropy Brent spadnie do 71 USD za baryłkę. Analitycy wskazują na wystarczającą podaż ropy na rynku oraz duże rezerwy mocy produkcyjnych, które utrudniają dalszy wzrost cen. Warto jednak zwrócić uwagę na czynnik ryzyka, jak jest polityka Stanów Zjednoczonych, które mogą próbować nałożenia surowszych sankcji na irański przemysł naftowy i eksport ropy. To zredukowałoby globalną podaż o około 1 milion baryłek dziennie i podbić cenę nawet do 85 USD za baryłkę na początku przyszłego roku.

Z kolei w comiesięcznym sondażu agencji Reutersa oczekuje się, że średnia cena ropy Brent wyniesie w przyszłym roku 74,53 USD za baryłkę. Eksperti obniżyli więc prognozy cenowe siódmy miesiąc z rzędu. Tutaj mówimy o opinii 41 analityków i ekonomistów biorących udział w badaniu, a ich zdaniem słabszy wzrost popytu globalnego i wystarczająca podaż zrekompensują skutki potencjalnego opóźnienia luzowania limitów wydobycia przez OPEC+. W poprzednim miesiącu analitycy prognozowali, że średnia cena ropy Brent w 2025 r. wyniesie 76,61 USD za baryłkę. Agencja zauważyła m.in. że wielu analityków spodziewa się, że OPEC+ przedłuży obecne obniżki o co najmniej miesiąc, a nawet o cały pierwszy kwartał 2025 r., ponieważ ceny ropy naftowej nadal są niskie – ropa Brent kosztuje niewiele ponad 70 dolarów za baryłkę, a ropa WTI jest notowana poniżej 70 USD za baryłkę.

Na przyszły rok szczególnie interesująco przedstawia się zestaw prognoz firmy Deloitte dla branży naftowo-gazowniczej. Szacują one, że prezydentura

Donalda Trumpa przyczyni się do dalszej konsolidacji sektora usług naftowych w USA w przyszłym roku. Może tutaj dojść do wielu megatransakcji w zakresie eksploracji i produkcji w tym roku, co wyraźnie zmniejszy pulę klientów dla dostawców usług naftowych. Takie stanowisko uzasadniać można sugestiami prezydenta-elekta USA, że życie całej branży naftowej i gazowej zostanie znacznie ułatwione poprzez złagodzenie różnych przepisów. Jak podała Deloitte wartość transakcji w sektorze usług dla złóż ropy naftowej w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy tego roku osiągnęła 19,7 mld USD i była najwyższa od 2018 r. Zdaniem Johna Englanda, szefa sektora ropy, gazu i chemikaliów w Deloitte nowa administracja może mieć pozytywny wpływ na fuzje i przejęcia, a w tej kwestii zobaczymy nieco większe poluzowanie, ponieważ w ciągu ostatnich kilku lat przeprowadzanie fuzji i przejęć stawało się coraz trudniejsze – pisaliśmy na ten temat na portalu e-petrol.pl.

Swoich szacunków dokonuje także Departament Energii USA, który ocenił, że średnia cena ropy gatunku Brent na koniec 2024 roku wyniesie najprawdopodobniej około 80,4 USD za baryłkę – poprzednia prognoza ministerstwa wynosiła 80,95 USD. Departament obniżył także szacunkową cenę ropy Brent w 2025 roku – z 76,06 USD do 73,58 USD. Tak wyraźny spadek ceny ropy Brent w nadchodzącym roku – od razu o 3 USD – może być dowodem na to, że Stany Zjednoczone nie są pewne, czy zużycie ropy na świecie będzie w jakikolwiek sposób rosnąć. Również

prognoza popytu na ropę w grudniowej prognozie Departamentu Energii USA pozostała niezmienną. Amerykańscy urzędnicy przewidują, że w 2024 r. popyt wyniesie około 103,03 mln baryłek dziennie, a na rok 2025 prognozuje się poziom 104,32 mln baryłek dziennie.

W decyzjach OPEC także znaczenie będzie mieć pogląd tej organizacji na przyszłość produkcji globalnej. Analitycy spodziewają się, że w tym roku producenci ropy i gazu niebędący członkami porozumienia zwiększą wydobycie ciekłych węglowodorów, a ostatni raport głosi, że globalny popyt na ropę naftową w 2024 r. wzrośnie o 1,61 mln baryłek dziennie. W ramach poprzednich szacunków wskazywała, że będzie to 1,82 mln baryłek dziennie – pisaliśmy na e-petrol.pl. Według organizacji w kolejnym roku producenci ropy spoza OPEC+ wyprodukują o 1,1 mln bbl/d więcej ciekłych węglowodorów niż w 2024 roku, zaś ich łączna produkcja powinna wynieść 54,23 mln bbl/d. Do motorów wzrostu mogą należeć USA, Kanada, Argentyna czy Chiny, a spadek jest oczekiwany w Wielkiej Brytanii.

Które z tych prognoz sprawdzą się? Jakie czynniki będą mieć realny wpływ na rynek naftowy? Trudno dzisiaj to przesądzać – z pewnością na uwagę zasługuje kwestia dynamiki popytu rynku chińskiego, która od dłuższego czasu jest nieco przeceniana. Niewiele czasu już zostało na prognozowanie, a coraz bliżej jesteśmy ich weryfikacji. ■



# Czy wymiana podziemnych zbiorników paliwowych, których nastąpiło naturalne zużycie wymaga nowego pozwolenia na budowę?

Na pytanie czytelnika odpowiada Jakub Zemła  
konsultant prawny zespół obrotu i gospodarki nieruchomościami/prawa budowlanego w Kancelarii Ostrowski i Wspólnicy.

**Czy wymiana podziemnych zbiorników paliwowych, których nastąpiło naturalne zużycie przy zachowaniu niezmiennych parametrów (pojemność, długość, szerokość) i przy montażu na tych samych fundamentach wymaga nowego pozwolenia na budowę, czy wystarczy wykonać tylko zgłoszenie do Starostwa Powiatowego?**

Udzielenie odpowiedzi na przedmiotowe pytanie wymaga najpierw wyjaśnienia pojęć „remontu” i „przebudowy” w odniesieniu do przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz. 725 z późn. zm.) – dalej jako „p.b.”.

Zgodnie z treścią art. 3 pkt 8 p.b. pod pojęciem remontu należy rozumieć wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym. Natomiast według art. 3 pkt 7a p.b. przebudowa to wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego (...). Zatem w kontekście stanu faktycznego wynikającego z treści pytania zadanego przez Czytelnika, wynika, że wymiana podziemnych zbiorników paliwa będzie stanowić roboty budowlane spełniające kryteria remontu w rozumieniu prawa budowlanego. Bowiem zamiarem Czytelnika jest de facto odtworzenie stanu pierwotnego (tj. zastąpienie starych, zużytych zbiorników nowymi zbiornikami), przy czym w wyniku tych działań nie nastąpi zmiana dotychczasowych parametrów użytkowych lub technicznych zbiorników, a także zostaną zachowane pierwotne fundamenty. Zaznaczyć należy, że parametrami użytkowymi są wszelkie wielkości, wyrażane w jednostkach miary, czy też wagi elementów użytkowych, zaś parametrami technicznymi są np. ciężar konstrukcji, odporność przeciwpożarowa lub ciśnienie albo temperatura robocza [zob.: Wyrok WSA

w Gliwicach z dnia 24 maja 2024 r., sygn. II SA/Gl 40/24]. Jednocześnie przepisy dopuszczają zastosowanie w czasie remontu innych wyrobów budowlanych, niż użyto przy budowie. Innymi słowy, zbiorniki mogą być wykonane np. w nowszej technologii, z innych materiałów (jednak przy niezmiennych parametrach użytkowych i technicznych).

Skoro już wiadomo, że w przedmiotowym stanie faktycznym zostanie przeprowadzony remont, należy przejść do odpowiedzi na zasadniczą część pytania. Mianowicie – pozwolenie na budowę czy zgłoszenie do właściwego starosty?

Zgodnie z treścią art. 29 ust. 3 pkt 2 lit. a p.b., nie wymaga decyzji o pozwoleniu na budowę, natomiast wymaga zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 p.b., wykonywanie robót budowlanych polegających na remoncie budowli, których budowa wymaga uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę. Z kolei w myśl art. 3 pkt 3 p.b. przez budowlę należy rozumieć m.in. zbiorniki. Natomiast ogólna zasada prawa budowlanego wynikająca z art. 28 ust. 1 p.b. stanowi, że roboty budowlane można rozpocząć jedynie na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę z zastrzeżeniem wyjątków określonych w ustawie – Prawo budowlane. Innymi słowy, jeżeli przepisy prawa budowlanego nie zezwalają na rozpoczęcie robót budowlanych np. w oparciu o zgłoszenie i brak sprzeciwu



właściwego organu, to co do zasady zawsze potrzebna będzie decyzja o pozwoleniu na budowę. Przepisy p.b. nie wymieniają budowy czy montażu podziemnych zbiorników na paliwa ciekłe w kontekście możliwości dokonania przez inwestora tylko zgłoszenia. Dlatego w przypadku budowy „od początku” podziemnych zbiorników na paliwa ciekłe wymagane jest uzyskanie pozwolenia na budowę. Natomiast remont takich zbiorników odbędzie się w oparciu o zgłoszenie.

Podsumowując, w sprawie przedstawionej przez Czytelnika powinien znaleźć zastosowanie art. 29 ust. 3 pkt 2

lit. a prawa budowlanego, zgodnie z którym, wykonywanie robót budowlanych polegających na >remontcie< budowli, których >budowa< wymagałaby uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę, nie wymaga uprzedniego uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę, natomiast wymaga zgłoszenia właściwemu staroście.

Opracowanie:

Jakub Zemła  
konsultant prawny  
zespół obrotu i gospodarki nieruchomościami  
/prawa budowlanego  
Kancelaria Ostrowski i Wspólnicy

## Jaki jest aktualnie czas na zamknięcie SENT-a (olej napędowy, benzyna/ olej opałowy, LPG) oraz jakie są kary za niezamknięcie w terminie?

Na pytanie odpowiada ekspert kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe sp. z o.o.  
(Treść dostępna dla abonentów Sekcji Prawnej e-petrol.pl).

Przepisy ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1218, dalej: „Ustawa o SENT”) przewidują ogólny termin na przesłanie raportu odbioru do systemu przez podmiot odbierający, tj. w przypadku dostawy towarów podmiot odbierający uzupełnia zgłoszenie o informację o odbiorze towaru, nie później niż w dniu roboczym następującym po dniu dostarczenia towaru (również w przypadku LPG).

Należy mieć na uwadze, że w przypadku paliw opałowych, tj. oleju opałowego, oleju napędowego przeznaczonych do celów opałowych oraz pozostałych paliw opałowych innych niż w stanie gazowym, Ustawa o SENT przewiduje inny termin na uzupełnienie zgłoszenia przez podmiot odbierający, tj. uzupełnienie zgłoszenia powinno nastąpić w dniu dostarczenia towaru.

Wskazujemy, że przepisy Ustawy o SENT co do zasady nie przewidują kar dla podmiotów odbierających za nieuzupełnienie zgłoszenia o informację o odbiorze. Podkreślimy, że obecnie procedowana jest nowelizacja Ustawy o SENT, która ma wprowadzić kary pieniężne za

zaniechanie obowiązku potwierdzania odbioru towaru albo uzupełnianie danych niezgodnie ze stanem faktycznym przez podmioty odbierające. Przy czym obecnie znane są wyłącznie założenia do projektu zmian, tj. brak jest informacji, ile dokładnie miałyby wynosić takie kary.

Wyjątkiem w zakresie braku kar dla podmiotów odbierających jest przemieszczanie:

1. LPG w przypadku, którego brak przekazania informacji o objętości dostarczonego towaru może skutkować nałożeniem kary w wysokości 10 000 zł, oraz
2. Paliw opałowych w przypadku, których nieuzupełnienie zgłoszenia o informację o odbiorze może skutkować nałożeniem kary w wysokości:
  - a. 5000 zł – w przypadku podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą,
  - b. 1000 zł – w przypadku podmiotu nieprowadzącego działalności gospodarczej.

Opracowanie:  
Cabaj Kotala  
Doradztwo Podatkowe sp. z o.o.

# Dyskretny blask bogactwa – o stylu old money

Magdalena Robak

## „Jak się ubrać?”

*to pytanie zadawane pod każdą szerokością geograficzną i w każdej epoce, a znalezienie na nie odpowiedzi wiąże się czasem z niemałym trudem, będącym codziennym doświadczeniem wielu – i to nie tylko kobiet stojących przed otwartą szafą.*

Choć popularne przysłowie mówi, że nie szata zdobi człowieka, pełni ona przecież istotną funkcję estetyczną i może dodawać pewności siebie. W artykule Beaty Bigaj-Zwonek, Izabeli Kaczmarzyk i Moniki Stankiewicz-Kopeć pt. „Wokół stroju jako symbolu kulturowego” czytamy: „Odzież może (...) hierarchizować bądź egalitaryzować: wyróżniać kogoś na tle innych lub pozwolić mu się zamaskować, może ujednolicać, zacierać różnice, wskazywać na społeczny prestiż lub poślednią funkcję pełnioną w danej społeczności, ujawniać pragnienia, tęsknoty, marzenia i aspiracje...”. Strój ma więc znaczenie i próżno z tym faktem dyskutować. Stylem ubioru, (choć nie wyłącznie), który w sposób subtelny, ale jednoznaczny hierarchizuje, wyróżnia i podkreśla prestiż, jest popularny w mediach społecznościowych tzw. *old money*. Jego korzenie sięgają brytyjskiej arystokracji w wieku XIX i amerykańskich



elit w początkach ubiegłego stulecia. W Wielkiej Brytanii styl tłumaczony dosłownie jako „stare pieniądze” był charakterystyczny dla przedstawicieli rodów, posiadających ogromne majątki, noszących się zarówno elegancko, jak i praktycznie – np. w tweedowe garnitury, płaszcze i dzianiny. Zgodnie z jego zasadami – w specjalne mundurki, mające na celu odróżnienie ich od klasy robotniczej – ubierali się też uczniowie prywatnych szkół dla elit. Takie podejście do mody szybko znalazło uznanie za oceanem, gdzie zainspirowało socjetę Stanów Zjednoczonych, która poprzez strój również chciała ustalić granicę między wyższą a niższą warstwą społeczną. Duch *old money* unosił się tam np. w sławnych rodzinach Vanderbiltów czy Rockefellerów, których członkowie preferowali minimalistyczny, ale zarazem wyszukany, staranny i pozostający w dobrym guście styl ubioru.

To właśnie minimalizm jest cechą, która najlepiej oddaje to, czym jest *old money*, ponieważ bardzo silnie związane są z nim dyskrecja i skromność. Podstawą są dobrze wykonane w sposób przemyślany wysokiej jakości klasyczne ubrania i dodatki, pozbawione nadmiernie eksponowanych logotypów marek, okazałych wzorów i jaskrawych kolorów. Tu chodzi o prostotę oraz umiar a nie ekstrawagancję i epatowanie zasobnością portfela. Garderobę zgodną z zasadami *old money* tworzą stroje wykonane z materiałów takich, jak: kaszmir, wełna, jedwab, bawełna, len, o ponadczasowych krojach – marynarki, dobrze skrojone spodnie, proste płaszcze i swetry z kołnierzem lub okrągłym dekoltem, w stonowanych barwach – odcieniach beżu, granatu, bieli, butelkowej zieleni czy ciemnego

brązu. Kobieta ubrana w stylu *old money* zazwyczaj ma na sobie spódnicę ołówkową lub midi w plisy, klasyczną, jedwabną lub uszytą z dobrej bawełny bluzkę, kaszmirowy albo wełniany sweter zarzucony na ramiona albo zawiązany wokół szyi, trenoz i skórzane mokasyny bądź eleganckie baleriny. Jeśli nosi biżuterię, to taką, która nie rzuca się w oczy – perłowe, subtelne kolczyki, złoty łańcuszek z drobną zawieszka czy niewielki zegarek. Mężczyzna natomiast prezentuje się w wełnianej, granatowej, beżowej, szarej marynarce, chinosach, starannie skrojonych jeansach, kaszmirowym lub zrobionym z wełny merino swetrze w dekolt typu serek. Do tego ma mokasyny lub skórzane brogry, a z dodatków także torbę bądź stylowy zegarek. W kryteriach *old money* mieszczą się też m.in.: eleganckie spodnie z wysokim stanem, lniane koszule oraz szorty, t-shirty, koszulki polo i swetry w paski, a na bardziej uroczyste okazje szykowne sukienki i garnitury. Jeśli chodzi o obuwie, to zgodne z nim są również loafersy i minimalistyczne szpilki, buty na niskim obcasie oraz klasyczne, białe sneakersy. Z dodatków zaś – apaszki, chusty i szale.

*Old money* na pierwszy rzut oka wydaje się być stylem łatwym do naśladowania, ale jest to złudne przekonanie. Po pierwsze dlatego, że wymaga równie dużej dbałości o detale, jak i finezji oraz subtelności. Po drugie – odzież spełniająca jego kryteria potrafi kosztować krocie. Po trzecie nawiązuje on nie tylko do ubioru reprezentantów wyższych sfer, których bogactwo wynika z urodzenia, ale jest też ściśle związany z determinowanymi przez ich bardzo wysoki status materialny: wychowaniem, kulturą osobistą, towarzyskim obyciem, wykształceniem czy znajomością języków obcych.

Czy często nieudolnie stylizujących się na *old money* niektórych influencerów i celebrytów można określić mianem erudyty o szerokich horyzontach i dobrych manierach? Nie sądzę i nie wspomnę w tym miejscu ani o ich skromności czy raczej jej braku czy balansowaniu przez nich na granicy uczciwości i etyczności, kiedy „na siłę” lansują oni łudząco podobne do oryginałów zamienniki znanych marek. Na nieszczęście historia naszego kraju potoczyła się tak, że przedstawiciele rodzin zamożnych od pokoleń i bez przerwy jest w nim niewielu. Skoro więc znane porzekadło mówi, iż frak leży dobrze dopiero w trzecim pokoleniu, rodzi się pytanie, czy możemy na rodzimym gruncie w ogóle mówić o stylu *old money*, które pozwolę sobie jednak pozostawić bez odpowiedzi.

Źródła: [www.youtube.com/aleksandrakapala](http://www.youtube.com/aleksandrakapala),  
[ansin.pl](http://ansin.pl), [malueur.pl](http://malueur.pl)

# Volvo EX30

## Single Motor Extended Range

Piotr Majka (Test Auto)



*Do niedawna myślałem, że dzisiejsza motoryzacja niczym mnie już nie zaskoczy. Różne marki, chociaż różniące się od siebie, w gruncie rzeczy były na tyle dobre, że ciężko było znaleźć jakieś wady, które mogą być uciążliwe na co dzień. Różnica przede wszystkim wynikała od segmentu i klasy auta, a także ilości czarnego plastiku, z którego trzeba zbierać kurz. I wtedy pojawił się on, cały na biało lub jak w tym przypadku Cloud Blue, czyli Volvo EX30. Prawdziwa nowość w marce Volvo i o zgrozo prekursor przyszłości marki.*

Zacznę jednak od początku, czyli to co widzimy na pierwszy rzut oka. Zewnętrzny design to oczywiście kwestia gustu, jednak Volvo znane z konserwatywnego podejścia do designu zaczęło zbyt mocno eksperymentować. Efektem tego eksperymentu powstał Crossover o sylwetce hatchbacka. EX30 wygląda bardzo lekko jak na swoje 1,8 tony i niewielkie rozmiary zewnętrzne. Prześwit wynosi 15 centymetrów, co w tym segmencie jest raczej normą, a 20 calowe felgi wydają się być lekką przesadą, na szczęście jest to opoja.

Wnętrze chociaż wizualnie wygląda zgrabnie i jeszcze bardziej minimalistycznie niż do tej pory, to

jednak nie obyło się bez wad i dziwacznych rozwiązań. Ekologiczne materiały, które wykorzystano do wykończenia wnętrza to jakiś nieśmieszny żart jeśli mówimy o marce Premium. Jest twardo, jest plastikowa, a niektóre miejsca były wykonane z chropowatego, nieprzyjemnego tworzywa. Wnęka w drzwiach została wykończona ceratą. Jakość widać jedynie w spasowaniu elementów.

Minimalizm w dużej mierze jest powiązany z redukcją kosztów. Na przykład zabrakło zegarów za kierownicą, a wszystko co możliwe umieszczono na ekranie konsoli środkowej jak w najtańszej Tesli. Z tym, że w Volvo ekran został umieszczony pionowo,

co oddala prędkościomierz od wzroku kierowcy, dodatkowo ekran mimo okazałych rozmiarów 12,3 cala przez upchnięcie chociażby prędkościomierza, czy elementów klimatyzacji staje się mały i mało czytelny. Sam ekran nie wytrzymuje chyba upływu czasu, ponieważ testowy egzemplarz miał już mocno porysowane szkło.

Jeśli jakoś przełknijemy ten ekran systemowy, a w przedniej części zechcemy otworzyć okno w tylnej części auta to... No właśnie mamy tylko 3 przyciski otwierania szyb. Lewa, prawa i przełącznik między przodem i tyłem auta. Trudno mi jest to wytłumaczyć, bo zdecydowanie wygodniejszym rozwiązaniem byłyby klasyczne 4 przyciski. No cóż. Zamiast tradycyjnych głośników umieszczonych w drzwiach postawiono na soundbar. To kolejna redukcja kosztów, która może w przedniej części kabiny jakoś się sprawdza, jednak pasażerowie tylnej kanapy nie będą już mieli takich doznań akustycznych. Te pomimo znaczka Harman Kardon również nie są tak dobre, do jakich przyzwyczało mnie Volvo.

Auto ma zaledwie 4,2 metra długości co jest odczuwalne we wnętrzu. Przestrzeń typowa dla segmentu B, czyli miejsca nie ma zbyt dużo, chociaż liczyłbym na więcej przestrzeni nad głową, zwłaszcza w tylnej części auta. Jest też dość wąsko więc, piąty pasażer to już naprawdę w przypadku wyższej konieczności.

Bagażnik to tylko i aż 318 litrów pojemności, a pod podłogą mamy dodatkowe 61 litrów. Po złożeniu podwójnej podłogi powstaje jednak spory próg ładowniczy. Bagażnik otwieramy za pomocą przycisku na klapie, jest ona elektrycznie otwierana. Aha! Ważna kwestia, o której jeszcze nie napisałem to kluczyk, który nie ma żadnych przycisków fizycznych. Bagażnik otworzymy wyłącznie po zbliżeniu się do niego. Nie otworzymy komuś auta z daleka, nie otworzymy też bagażnika zdalnie. Mało tego, gdy robiłem aktualizację systemu po zaparkowaniu z zakupów i poszedłem z pierwszą partią zakupów do domu, auto odcięło mi dostęp do wnętrza do końca aktualizacji. Nie wiem czy to normalne, ale nie wyobrażam

sobie sytuacji, kiedy auto się rygluje zostawiając na przykład małe dziecko w środku i łaskawie pozwoli kogoś wpuścić do środka po zaktualizowaniu systemu.

Na szczęście nie jest tak, że całe Volvo EX30 to jedno wielkie nieporozumienie. Najlepsze co ma do zaoferowania to jego jednostka napędowa. W tym przypadku był to pojedynczy silnik elektryczny ze zwiększoną pojemnością baterii tzw. Extended Range. Otrzymujemy więc 64 kWh baterię i 272 KM mocy maksymalnej, natomiast maksymalny moment obrotowy to 343 Nm. To więcej niż przyzwoite osiągi w najmniejszym Volvo i stosunkowo tanim elektrycznym Crossoverze. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h wymaga jedynie 5,3 sekundy, a przy tym zachowuje trakcję. Zużycie energii jest przyzwoite. W mieście średnio 15 kW na 100 km co pozwoli na nieco ponad ►



*Zużycie energii jest przyzwoite. W mieście średnio 15 kW na 100 km co pozwoli na nieco ponad 400 kilometrów zasięgu, na drogach ekspresowych jadąc ze stałą prędkością 120 km/h zasięg to jakieś 300 kilometrów na jednym ładowaniu.*

- 400 kilometrów zasięgu, na drogach ekspresowych jadąc ze stałą prędkością 120 km/h zasięg to jakieś 300 kilometrów na jednym ładowaniu. Ładowanie na szybkiej ładowarce może odbywać się z maksymalną mocą 150 kW, a od 10 do 80 proc. w tym przypadku naładujemy nawet w około 25 minut. To całkiem przyzwoite liczby.

Prowadzenie EX30 jest równie dobre co jego osiągi. Jest bardzo zwinny, zarówno w szybkim pokonywaniu łuków, jak i w ciasnych miejskich uliczkach. Sportowe zacięcie studzi bardzo neutralny układ kierowniczy, który nie angażuje do dynamicznej jaz-

dy. Volvo świetnie radzi sobie również z tłumieniem nierówności i to pomimo sporych rozmiarów felg.

Volvo EX30 to bardzo oszczędne auto, ale najwięcej oszczędności chyba zyskała sama marka dzięki cięciom na każdym możliwym kroku. Być może dzięki temu cennik EX30 rozpoczyna się od 177 tysięcy złotych, a testowany egzemplarz kosztuje około 200 tysięcy złotych. Bardzo dobre właściwości jezdne i niskie zużycie energii daje pozytywne odczucia, które psują kiepskie materiały i cała „technologia”, która zbyt mocno zdominowała to auto.



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

ROZUMIEMY  
TWÓJ BIZNES



DAJEMY  
KONKRETNE  
KORZYŚCI

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



WIETNAM

# Phu Quoc

Grand World przypomina Wenecję

Sebastian Janiszewski

## Największe miejskie ośrodki Phú Quốc

Poza ogromnymi parkami rozrywki, w środkowo-zachodniej części wyspy znajduje się największe miasto prowincji – Duong Dong. Jest to miejscowość bardzo ważna dla lokalnego życia, ponieważ właśnie w niej znajduje się dużo hoteli i hosteli o miejskim charakterze, które – jak się okazuje – tłumnie zamieszkują turyści preferujący imprezowy tryb wypoczynku. Jednak tuż przy ciągnącym się przez całą miejscowość pasie hotelowym przebiega główna droga łącząca oba końce wyspy, więc wrażenia z wypoczynku mogą być naprawdę różne.

Duong Dong to najlepiej zurbanizowany ośrodek miejski na wyspie. Dawniej działało tu pierwsze lotnisko na wyspie, ale po wybudowaniu nowego, jest powoli wchłaniane przez miasto. Miejsce można poznać po wciąż działającym pasie startowym, który jest obwodnicą miejską pozwalającą ominąć zatłoczone centrum. Choć centrum akurat nie powinno się omijać, bo to esencja wietnamskiego życia. W centrum miasta jest Nocny Targ, sklepy dla turystów i różnego rodzaju restauracje, w tym z owocami morza.

W Duong Dong są aż cztery świątynie warte zobaczenia. Ta najsłynniejsza to kolorowy kaodaistyczny

stynie z piaszczystych plaż, lazurowej wody i tropikalnej roślinności. Z uwagi na wyjątkowy mikroklimat sprzyjający wypoczynkowi, na wyspie ulokowały się dwie znane na całą Azję atrakcje – parki rozrywki VinWonders i SunWorld. Aby dojechać na ten drugi trzeba skorzystać z najdłuższej na świecie kolejki linowej.



Wietnamska świątynia

kościół z przysadzistymi wieżami. Bliżej wybrzeża jest świątynia Dinh Bà, którą odwiedzają rybacy, prosząc patronkę o udane i obfite połowy. Tuż przy brzegu jest kolejna – razem z latarnią morską stanowi jeden z najładniejszych landmarków wyspy.



Sunset Town jest przykładem tęsknoty Wietnamczyków za europejskimi krajobrazami

Z górnego tarasu świątyni zobaczymy ładne widoki, m.in. na pobliską plażę i port. W centrum miasta, przy głównym skrzyżowaniu jest jeszcze jedna świątynia. Większość turystów ją omija, ale to właśnie ona – Sùng Hung Cô Tu – jest najstarszą murawaną świątynią na wyspie. Powstała pod koniec XIX wieku. W niewielkim porcie jest również tajemniczy obiekt – brązowy kłoc, którzy w rzeczywistości jest pomnikiem przedstawiającym beczkę do wytwarzania sosu rybnego. Jest symbolem upamiętniającym tradycyjne lokalne rzemiosło.

Jednak najważniejszym atutem Duong Dôn jest jej imprezowy charakter – to idealne miejsce dla lubiących zabawę. Dla poszukujących spokoju lepsze będzie zlokalizowane na północy Ong Lang.

Ong Lang jest znaną turystyczną miejscówką. W okolicy małej wsi jest wiele resortów o wysokim standardzie, a te mają dwie zalety oraz jedną wadę – posiadają dostęp do własnej plaży, są z dala od drogi, ale również odcięte od cywilizacji. Do miejscowości można bez problemu dojechać z lotniska bezpłatnym autobusem, a do resortów przy plaży trzeba jeszcze przejść na piechotę, albo... zamówić Graba. O komunikacji na wyspie więcej będzie na końcu tego tekstu.

Ong Lang jest słabiej zurbanizowane, jednak można tam znaleźć wszystko co potrzebne do życia – apteki, bankomaty, sklepy i restauracje, choć w tych ostatnich trzeba uważać co się zamawia, bo menu europejskie jest na bazie mrożonek. Z kolei lokalne potrawy robi się ze świeżych produktów, często na widoku i są naprawdę smaczne.

## Grand World – wielkie miasto duchów

Na Phu Quoc powstały dwa duże parki rozrywki, które ściągają z całego regionu masy turystów. Zlokalizowane w północnej części wyspy miasteczko Grand World jest jedną z ważniejszych atrakcji i bramą do wielkiego parku rozrywki VinWonders. Miasteczko podzielone jest na 23 sektory, z których każdy pełni inną funkcję i oferuje inny rodzaj rozrywki.

Najładniejsze jest tradycyjnie centrum, które robi ogromne wrażenie, nawet na tych, którzy stronią od rozrywkowego kiczu. Niewielkie miasteczko na pierwszy rzut oka przypomina... Wenecję. Rozmach inwestycji powoduje, że szczyka opada. Romantyczna sceneria, w tym kanał przypominający Wenecję, różne mosty przerzucone przez akwen, kolorowe kamienice dookoła jeziora – to wszystko sprawia, że można się tam poczuć jak we Włoszech. Po kanale można nawet pływać gondolą!

To nie wszystko, bo jest tam więcej rzeczy wartych zobaczenia – przynajmniej kilka z tych 23 sektorów trzeba odwiedzić. Jest tam miniaturowa replika starożytnego miasta w Szanghaju, a nieco dalej Urban Park – zielona enklawa z imponującymi rzeźbami i fontanami – podobno w parku jest ich ponad pięćdziesiąt.

Obok wyrasta konstrukcja w całości zbudowana z bambusa. „Bamboo Legend” to pawilon o powierzchni 700 m<sup>2</sup>, zbudowany z 42 000 drzew bambusowych. W jego wnętrzu są dwa pomieszczenia: jedno ►

- w kształcie bębna – symbolizujące dziedzictwo starożytnej wietnamskiej cywilizacji, a drugie w kształcie kwiatu lotosu – narodowego symbolu Wietnamu.

Ale to nie wszystko. Jak w każdym tego typu miejscu na wyrost, jest ogromna arena. Ten skryty za stylizowaną starą bramą plac, pełni dwie funkcje: w dzień jest tu niewielki targ i centrum kultury, a w nocy przemienia się w żywy teatr. W każdym ze stylizowanych na XIX domków można bliżej poznać wietnamskie zwyczaje i tradycje, jak np. techniki zdobienia ceramiki czy budowy wachlarzy. Wieczorem domki przesuwane są pod ściany (tak, dokładnie!), aby zrobić miejsce dla spektaklu „Kwintesencja Wietnamu”. Spektakl jest płatny, ale na teren „areny” można wejść w dzień i pokręcić się pomiędzy domkami.

## Plaża rozgwiżdż

Co jeszcze warto zobaczyć na północy wyspy, ale jest już poza zasięgiem autobusów? Jeśli odwiedzić Grand World busem, to zapewne nie będziecie mieć czasu na zobaczenie czegoś więcej niż park rozrywki, ale jeśli będziecie przejeżdżać tam wynajętym skuterem, równie dobrze można pojechać na północne wybrzeże wyspy i zobaczyć jedną z pięknych plaż, do których większość turystów nie dociera. Takich miejsc o dziwo jest na wyspie jeszcze wiele, głównie z uwagi na trudny dojazd.

Na północy wyspy znajduje się plaża rozgwiżdż, którą chciałem odwiedzić w pierwszej kolejności. Niestety, nie każda pora roku jest dobra na odwiedziny, bo w maju woda była mętna i żadnej rozgwiżdży nie widziałem. Ale za to można zjeść na jednej z najdalej wysuniętych na północ restauracji, która w całości osadzona została w głębi zatoki, na drewnianych palach. Stąd jest tak blisko do kambodżańskich wysp, że widać je gołym okiem.

## Kokosowe więzienie

Przenoszę się na południe, gdzie jest jeszcze wiele do zobaczenia. Jednym z ważnych miejsc dla wietnamskiej historii jest dawny amerykański obóz karny, nazywany od pobliskiej miejscowości Kokosowym Więzieniem. Założony jeszcze w 1949 roku przez francuskich kolonizatorów, w trakcie Wojny Wietnamskiej przeszedł pod kontrolę amerykańską i stał się obozem zagłady. W czasie działalności, życie w nim straciło ponad 4 000 więźniów.



Kokosowe Muzeum – baraki, które pamiętają najgorsze czasy



Zachód słońca – niesamowite widoki

Ekspozycje wykorzystują manekiny i przedstawiają kadry z życia więźniów, w tym sceny tortur, których dopuszczali się nie tylko Amerykanie, co również Wietnamczycy pracujący dla rządu w Sajgonie.

## Zachody słońca we włoskim stylu

Już na samym południu wyspy jest jeszcze jedna „perełka” warta zobaczenia. Zbudowane na urwisku Sunset Town to w rzeczywistości miejscowość o nazwie Hoàng Hôn. Jej nowoczesna dzielnica przypomina śródziemnomorskie miasteczko, z wszechobecnym włoskim akcentem. Zobaczmy tu m.in. ulicę Taorminy, Mediolanu i nawet wybrzeże imitujące Amalfi. Równolegle ułożone do siebie ulice prowadzą na południe, gdzie spotykają się na ogromnym Placu Centralnym.

Miasteczko jest ogromne, a kamienic tysiące. Wszystkie oczywiście wyglądają na nowe, ale są w większości niezagospodarowane. Na parterze zobaczymy szyldy lokali przygotowanych na sklepy, restauracje i hotelowe recepcje, ale w środku jest wylana jedynie posadzka. Najwyraźniej trwa jesz-



## Największa w Wietnamie kolejka zbudowana w całości z drewna

Największa w Wietnamie kolejka zbudowana w całości z drewna

cze budowa – robotnicy układają kostkę brukową, a ogromny dźwig stawia palmy na plaży.

Miasteczko jest dziełem wietnamskiego dewelopera Sun Group, który chce do swojego parku rozrywki przyciągnąć tłumy turystów z całego świata. I trzeba przyznać, że to się udało, bowiem im bliżej centrum, tym więcej turystów krąży pomiędzy kamienicami. W centrum znajdują się najważniejsze obiekty – nadmorski amfiteatr i symbolizujący spotkania kultur „most miłości”, a także wspomniany Centralny Plac z ogromną multimedialną fontanną. Jednak cały show kranie ogromna kopia Koloseum, w której ukryta jest pierwsza stacja najdłuższej kolejki linowej na świecie.

Dlaczego warto odwiedzić Sunset Town choć raz? Jest to pokaz azjatyckiej megalomanii, ale również uzewnętrzniona miłość do Zachodniego Świata. Warto tu przyjechać, choćby po to, aby przejść się kolorowymi uliczkami odtworzonej wielkim wysiłkiem Italii. Dla nikogo nie będzie zaskoczeniem, że tu jest wyraźniej czystiej i spokojniej niż w oryginalnej scenerii...

## Najdłuższa kolejka linowa świata

Miasteczko jest jednak tylko bramą do większej atrakcji, którą jest park rozrywki Sun World. Aby się tam udać, trzeba odwiedzić budynek „Koloseum”, gdzie są kasy. W standardowej ofercie jest przejazd w dwie strony, a w cenie również wejście do wszystkich atrakcji na wyspie. Jednak za jedzenie czy pamiątki trzeba dodatkowo zapłacić. Przed wejściem do każdej atrakcji trzeba okazać papierowy bilet, dlatego lepiej pilnować go jak oczka w głowie.

Podstawowy pakiet kosztuje:

- osoba dorosła – 650 000 dongów (ok. 105 zł),
- dzieci o wzroście 100-139 cm – 500 000 dongów (ok. 80 zł),
- dzieci o wzroście poniżej 100 cm wchodzić bezpłatnie.

Bilety można zakupić także w opcji combo, np. z posiłkiem w jednej z tematycznych restauracji (900 000 dongów – 145 zł), lub z wejściem na pokaz Sea Show (1 150 000 dongów – 187 zł) albo z sesją nurkowania (1 450 000 dongów – 235 zł). Opcji może być więcej, najlepiej pytać w kasie. ►

- Kolejka linowa o długości dokładnie 7,899.9 metrów jest najdłuższą tego typu na świecie. Jej długość została wyliczona w taki sposób, aby nie przekroczyła 8 km, bo cyfra „osiem” jest dla Wietnamczyków pechowa.

W dniu uruchomienia kolejka została wpisana do księgi rekordów Guinnessa. Każdy wagon zabiera na pokład aż 20 pasażerów, a trasę pokonuje w niecałe 20 minut. Już sam przejazd jest atrakcją samą w sobie, a to dopiero początek przygody, bo na miejscu jest dużo więcej „cudów”.

## Kiedy skorzystać z kolejki linowej

Wagoniki kolejki nie kursują przez cały dzień, jakby można było tego oczekiwać. Są trzy okienka, podczas których można pojechać na wyspę i wrócić. Pierwsze rozpoczyna się o 9:00 i kończy o 11:30, drugie – między 13:30-14:00, a ostatnie – 15:30-17:00.

Podczas pierwszego kursu, na wyspę udaje się wielu turystów, którzy planują korzystać z parku Aquatopia najdłużej jak się da. Natomiast w ostatnim okienku, wszyscy obecni opuszczają wyspę, w związku z tym kolejka jest znaczna i przejście od bramek stacji, aż do wagonika może trwać nawet 90 minut, dlatego lepiej nie pchać się do pierwszego szeregu, bo na końcu jest po prostu luźniej.

## Tropikalna rozrywka

Sun World to raj dla rodzin z dziećmi, choć na pewno każdy znajdzie w nim coś dla siebie. Najważniejszy, z punktu widzenia przybywających na wyspę turystów, jest ogromny park wodny Aquatopia z 20 zjeżdżalniami.

Poza parkiem wodnym, jest tu także Eagle's Eye, czyli karuzela wysokościowa, z której można obejrzeć całą wyspę. Zamknięta oszklona kapsuła jest wciągana na szczyt windy, a podczas wjazdu nieustannie się obraca, pozwalając uczestnikom obejrzeć dokładnie każdy zakątek wyspy.

Celem mojej wizyty na tej malutkiej wysepce była jedyna drewniana kolejka Wood Coaster w Wietnamie. Można ją zobaczyć w całej okazałości właśnie z Eagle's Eye. W najwyższym miejscu ma 29 metrów



Bezpłatne autobusy VinBus

wysokości, a długość toru wynosi 853 metry. Frajda gwarantowana, choć przejazd kolejką trwa zaledwie kilka minut i nie można zabrać do wagonika żadnych kamer.

## Jak przemieszczać się po wyspie

Phu Quoc jest na tyle dużą wyspą, że właściciele parków rozrywki zadbali o dobry transfer z lotniska do najważniejszych hoteli. Dla mnie kompletnym szokiem było, że w kraju, który w dużej mierze opiera się na prywatnym i wcale nie tanim systemie komunikacji autobusowej, ktoś ufundował kompletnie bezpłatną sieć autobusów.

Po wyspie jeżdżą trzy linie bezpłatnego autobusu VinBus. Siatka połączeń powstała po to, aby dowozić turystów do Grand World, a dalej można dostać się do parku rozrywki VinWonders lub Safari – do nich również kursują oddzielne bezpłatne autobusy.

Sieć VinBusów nie obejmuje zasięgiem całej wyspy, ale w znacznym stopniu pokrywają najgęściej zaludnione tereny, przez co z powodzeniem można się nimi poruszać po północno-zachodniej stronie i za friko dotrzeć do lotniska.

Aż dwie bezpłatne linie VinBus docierają do lotniska – linia nr 17 rozpoczyna trasę na parkingu przed terminalem. Aby do niego dotrzeć, po wyjściu z hali przylotów trzeba udać się na parking, a potem w prawo. Tam pod drzewkiem będzie słupek informacyjny, tuż obok najprawdopodobniej autobus, gdyż częstotliwość kursów 17-ki jest największa ze wszystkich linii – średnio co kwadrans odjeżdża kolejny.



Mini restauracje w centrum miasta

Alternatywą dla komunikacji zbiorowej jest Grab, czyli usługa na zawołanie podobna do słynnego Ubera. Grab w Azji działa w ośmiu krajach i we wszystkich lokalizacjach używa się tej samej aplikacji. Po uruchomieniu apki można zamawiać przejazdy wpisując w wyszukiwarce adres docelowy.

Jakie są zalety używania Graba na wyspie? Po pierwsze komfort jazdy i jego cena, która po podzieleniu kosztów na kilku podróżnych wychodzi bardzo atrakcyjnie. Po drugie, Grabem można dojechać tam, gdzie nie docierają autobusy.

## Co zjeść na Phu Quoc

Na wyspie spotkamy najczęściej kuchnię nadmorską, a na małych stoiskach znajdziemy przysmaki z owocami morza. Chyba największy wybór jest w okolicach Nocnego Marketu w Duong Dong, bo to miejsce tętniące życiem. W wąskich uliczkach można znaleźć każdy rodzaj potrawy, dlatego nic dziwnego, że jest tu sporo restauracji z tradycyjną kuchnią wietnamską, a także przygotowanymi na wiele sposobów owocami morza – w końcu lokalizacja zobowiązuje.

- Szeroką ofertę owoców morza posiada restauracja Huy Bao zlokalizowana w centrum Nocnego Marketu. Restauracja otwiera się już po godzinie 8:00 rano, dlatego bez problemu można tam zjeść o każdej porze. Menu jest obrazkowe i dość obszerne. Proponuję rozsiść się wygodnie, a zamówione pyszności konsumować obserwując przepływające kanałem łodzie.
- Kuchnia Phú Quốc jest wyjątkowa w skali kraju i posiada własne dania, których nie znalazłem na



Bagietka Banh mi

kontynencie. Należą do nich bún nhâm i bún kèn – to warzywne sałatki z pastą rybną lub krewetkową.

- Będąc w Wietnamie koniecznie trzeba spróbować bánh mì, to rodzaj popularnej francuskiej bagietki, z tą różnicą, że jest nadziewana różnymi dodatkami. Bagiety najłatwiej kupić z wózka, ale mają je również w restauracjach. W niektórych nawet samemu można zdecydować co będzie w środku, bo poszczególne komponenty podawane są na żeliwnej patelni.
- Zupa Pho to specjał znany lepiej z części kontynentalnej, tutaj uważany jest raczej za przysmak turystyczny. Smaczny zestaw można zamówić za niecałe 14 zł w restauracji – a właściwie barze – Mango Mango w budynku stacji kolejki linowej w Sunset Town. Polecam spróbować, nawet jeśli nie planujecie wycieczki do parku rozrywki.

Gdybyście mieli już dość lokalnego jedzenia i zapragnęli wrzucić na ząb coś z domowego podwórka, to polecam Pizza Camia. Nazwa wprowadza w błąd, bo poza przepyszną pizzą z pieca opalanego drewnem, zamówić można makarony i bardzo dobre burgery. ►



*Klasyczna plaża hotelowa  
– prawie pusta, bo wszyscy  
siedzą przy basenach...*

## ► Hotele odcięte od świata

Aby pobyt był udany, trzeba zadbać o dobry hotel, do którego można wrócić po każdym dniu pełnym wrażeń. Na wyspie sprawdziłem już kilka miejscówek i dwie urzekły mnie szczególnie. Tam również mają restauracje z bardzo dobrym menu, w którym są zarówno dania kuchni lokalnej jak i zachodniej.

W miejscowości Ong Lang, jest trzygwiazdkowy **Eco Beach Resort**, który oferuje relaks w ośrodku odciętym od świata pasem dżungli i przyciąga uwagę wyraźnie niższymi cenami – to miejscówka na każdą kieszeń. Gdy nie chciało mi się jechać na obiad do miasta, mogłem skorzystać z hotelowej restauracji na brzegu Zatoki Tajlandzkiej.

Na terenie hotelu znajdują się domki różnej wielkości, każdy z wygodnymi łózkami, zestawem do parzenia kawy i herbaty oraz niezbędnymi akcesoriami. Łazienka z prysznicem jest otwarta i rosną w niej rośliny. Basen typu infinity dostarcza spektakularnych widoków, a nieco niżej jest jeszcze plaża z pomostem, leżakami i hamakami.

Pięciogwiazdkowy **The Shells Resort and Spa** to luksusowy ośrodek wypoczynkowy położony na północ od miasta Duong Dong (dużo bliżej niż Eko Beach Resort). Hotel oferuje gościom dwa sposoby zakwa-

terowania – eleganckie pokoje w dwupiętrowym pawilonie przy plaży oraz 100 dwuosobowych domków. W resorcie można korzystać z trzech odkrytych basenów, centrum fitness, a za dodatkową opłatą również z usług SPA. Prywatna plaża jest niewielka, ale za to bardzo kameralna, gdzie można wypożyczyć kajaki oraz maski do nurkowania. Większość gości wybiera basen, zatem plażę miałem właściwie tylko dla siebie.

W resorcie szczególnie spodobały mi się bambusowe alejki, bananowce i palmy na plaży. Na uwagę zasługuje droga dojazdowa do hotelu, przypominająca bambusowy las Arashiyama w Japonii.

Po kompleksie można poruszać się brukowanymi ścieżkami, jednak dla leniwych istnieje możliwość zamówienia meksa, który podwozi gości w dowolne miejsce na terenie hotelu. Do dyspozycji są dwa, bardzo duże baseny – oba posiadają bary wodne i obsługę w godzinach otwarcia.

Jeśli nie dysponujecie własną aplikacją Grab, to obsługa zamówi dla was taksówkę przez własną aplikację, a zapłacie później. Powrót do hotelu wówczas spoczywa na was, dlatego najlepiej zaopatrzyć się w aplikację na własnym smartfonie.

INFORMATION  
MATTERS



XVIII Spotkanie  
Branży Paliwowej

# Polski Rynek Biopaliw 2025

9-10 kwietnia 2025 r. | Mercure Wrocław Centrum

Więcej informacji → [spotkaniapaliwowe.pl](https://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.