

Na Stacji Paliw

Nr 2/2025 (39) | kwiecień-czerwiec 2025



Temat numeru

**Rozwój stacji paliw
będzie ewoluował
w kierunku „hybrydowych”
punktów obsługi**

– rozmowa z Grażyną Pawlak,
Wiceprezes Zarządu ds. Handlu,
UNIMOT Paliwa



KSeF
coraz bliżej

**System
kaucyjny
na stacjach paliw**

Spis treści

WYDARZENIA

- Newsy z rynku 4

TEMAT NUMERU

- Rozwój stacji paliw będzie ewoluował w kierunku „hybrydowych” punktów obsługi 6

TWOJA STACJA

- System kaucyjny na stacjach paliw 10
- Krajowy System e-Faktur coraz bliżej – co powinni wiedzieć właściciele stacji paliw? 13

RYNEK PALIWOWY

- Ormuz – najgorętszy punkt (naftowego) globusa? 17

ARTYKUŁ SPONSOROWANY

- PentaSeF: Praktyczne narzędzie dla firm w erze e-fakturowania 19

RYNEK PALIWOWY

- Transport drogowy na jałowym biegu 21
- Wojny handlowe i celne – czym są? Wybrane historyczne przykłady 23

PRAWNIK RADZI

- Zbliża się termin zatwierdzenia sprawozdań finansowych za 2024 rok 26
- Dobry moment na zmiany – aktualizacja kodów PKD 26
- Wdrożenie AIS/IMPORT PLUS – zmiany w procedurze wpisu do rejestru 27

LIFESTYLE

- Jedwab – od kokonu do luksusu 28

PODRÓŻE

- Chengdu – światowa stolica pand i jaśminowej herbaty 30

Na Stacji Paliw

MAGAZYN BRANŻOWYCH INSPIRACJI

Redaguje zespół w składzie:

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

Wydawca:

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

Zapraszamy do kontaktu z nami.

Na wszystkie prośby i pytania postaramy się odpowiedzieć jak najszybciej.



Od redaktora

W dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości branży paliwowej, logistycznej i transportowej coraz trudniej przewidywać, co przyniesie jutro. Z jednej strony obserwujemy rozwój nowych technologii i usług, z drugiej – mierzymy się z realnymi wyzwaniami politycznymi. W tym kontekście szczególnie interesująca okazuje się rozmowa z Grażyną Pawlak, Wiceprezes Zarządu ds. Handlu UNIMOT Paliwa Sp. z o.o., zatytułowana „Rozwój stacji paliw będzie ewoluował w kierunku hybrydowych punktów obsługi”. To zapowiedź nowego podejścia do funkcjonowania stacji – jako miejsc, które integrują klasyczne tankowanie z usługami dodatkowymi, elektromobilnością, gastronomią i nowoczesnym handlem, a także ocena perspektyw rynku okiem praktyka.

W tym samym czasie trwa też napięta sytuacja w rejonie cieśniny Ormuz, kluczowego szlaku transportu ropy. Jej blokada lub ograniczenia w przepustowości stawiają pod znakiem zapytania stabilność dostaw oraz wywierają presję na rynek paliw – również w Polsce, czemu poświęcony został jeden z tekstów w najnowszym numerze naszego magazynu.

Na kolejnych stronach znajdzie się także analiza systemu kaucyjnego w kontekście jego wdrożenia na stacjach paliw, tekst o trudnościach transportu drogowego w obliczu rosnących kosztów i przestojów oraz praktyczne informacje o wdrażaniu systemu KSeF. Nie zabraknie również tematów lżejszych: zabierzemy Cię w podróż do barwnego Chengdu oraz opowiemy o jedwabiu – jego historii, znaczeniu kulturowym i nowych zastosowaniach.

Życzymy inspirującej i przyjemnej lektury – pełnej wiedzy, refleksji i ciekawych odkryć!

DR JAKUB BOGUCKI
REDAKTOR NACZELNY

Newsy z rynku



Orlen podsumowuje promocję

Od Wielkanocy do końca majówki użytkownicy aplikacji Orlen Vitay wykorzystali niemal 1,5 miliona kuponów paliwowych, uzyskując średnio 38 groszy zniżki na litrze. Promocja, ważna do 16 maja, oferowała 15 zł rabatu przy tankowaniu minimum 30 litrów paliwa Verva lub Efecta. – *Mamy satysfakcję, że nasza kolejna promocja, która tym razem została przeprowadzona w nowym formacie, wyraźnie przypadła do gustu naszym klientom. Ponad 1,5 miliona wykorzystanych kuponów pokazuje tę skalę. Promocja nie tylko pozwoliła pozyskać nowych użytkowników aplikacji Orlen Vitay, ale także zacieśniła relacje z naszymi stałymi klientami. Co bardzo nas cieszy, korzystają oni nie tylko z wysokiej jakości paliw, ale także z bogatej oferty gastronomicznej i sklepowej Orlen. I dlatego wystartowaliśmy już z kolejną akcją promocyjną „Daj gryza!”*, w której oferujemy atrakcyjne cenowo zestawy gastronomiczne dostępne w ofercie stop.cafe – mówi Piotr Suchodolski, dyrektor wykonawczy ds. marketingu komercyjnego Orlenu.



Spadek przychodów Anwimu

Grupa Kapitałowa Anwim opublikowała wyniki finansowe za pierwszy kwartał roku. Przychody osiągnęły 2,99 mld zł, co oznacza niewielki spadek w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku, kiedy wyniosły 3,17 mld zł. W skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym wykazano stratę w wysokości 13,78 mln zł, co jest nieco lepszym wynikiem niż rok wcześniej – wtedy strata sięgała 15,34 mln zł. W skład Grupy wchodzi m.in. spółka Anwim S.A., operator stacji paliw Moya, która prowadzi także działalność w zakresie hurtowego handlu i importu paliw.



Orlen podaje wyniki

W maju 2025 roku modelowa marża rafineryjna Grupy Orlen wzrosła do 12,3 USD za baryłkę, co oznacza poprawę w porównaniu do 9,6 USD w kwietniu, choć nadal jest niższa niż rok wcześniej, gdy wynosiła 13,2 USD. Wzrost może świadczyć o korzystniejszych warunkach dla działalności rafineryjnej. Jednocześnie modelowa marża petrochemiczna spadła – w maju osiągnęła 184 EUR za tonę, wobec 229 EUR w kwietniu i 251 EUR w analogicznym okresie 2024 roku.



MOL z trudnościami

Dwa lata po wejściu na polski rynek węgierski koncern MOL zmaga się z trudnościami – spadają przychody, rosną straty, a marka wciąż nie zdobyła silnej pozycji – podał „Puls Biznesu”. Choć start był ambitny i obejmował przejęcie ponad 400 stacji Lotosu, do końca 2024 roku liczba placówek spadła do 386. Przychody firmy zmniejszyły się z 11,2 mld zł w 2022 roku do 6,4 mld zł w 2024, a zysk operacyjny zamienił się w stratę wynoszącą ponad 51 mln zł. Mimo prowadzonych kampanii marketingowych i rozpoczętego rebrandingu stacji franczyzowych, MOL traci partnerów – w 2024 roku sieć opuściło 15 franczyzobiorców, a dołączyło zaledwie pięciu. Firma liczy na chwilowe wzmocnienie pozycji poprzez planowane połączenie z siecią Slovnaft Polska, posiadającą 89 stacji.

Jedziemy z rabatem Circle K z promocjami



Circle K rozpoczęło sezon wakacyjny dwiema promocjami, które pozwalają klientom programu lojalnościowego realnie zaoszczędzić na paliwie. Pierwsza z nich to jednodniowa akcja Fuel Day, zaplanowana na czwartek, 12 czerwca, w godzinach 14:00–17:00. Tego dnia na blisko 400 stacjach Circle K w Polsce będzie można zatankować paliwa miles i miles+ z rabatem 50 groszy na litrze. Druga promocja – Weekendowe Rabaty – to długoterminowa oferta obowiązująca przez całe lato, od 13 czerwca do 31 sierpnia. W każdy wakacyjny piątek, sobotę i niedzielę członkowie programu lojalnościowego mogą liczyć na rabat w wysokości 35 groszy na litrze paliw miles i miles+, a także 10 groszy na litrze LPG SupraGas. Zniżki naliczane są automatycznie przy kasie z obsługą, a maksymalna ilość paliwa objęta rabatem w jednej transakcji wynosi 50 litrów.



Jaka droga – jaka cena?

Artykuł przedstawia wyniki raportu przygotowanego przez ekspertów aplikacji PanParagon i systemu Yanosik, którzy przeanalizowali ceny paliw w Polsce w zależności od rodzaju drogi. Dane zebrano w dniach 1–10 czerwca 2025 roku na podstawie paragonów i zgłoszeń kierowców. Analiza wykazała, że miejsce tankowania ma istotny wpływ na koszt paliwa – różnice w cenach sięgają nawet 70 groszy na litrze. Najdrożej wypadają stacje zlokalizowane przy autostradach, gdzie średnia cena litra benzyny Pb95 wynosi 6,49 zł, oleju napędowego 6,43 zł, a LPG 3,14 zł. Na drogach ekspresowych ceny są nieco niższe – odpowiednio 6,14 zł za litr Pb95, 6,07 zł za ON i 3,00 zł za LPG. Najtańsze paliwo oferują stacje przy drogach krajowych, gdzie benzyna kosztuje średnio 5,81 zł/l, olej napędowy 5,78 zł/l, a LPG 2,84 zł/l.

Paliwa z uśmiechem



Rozwój stacji paliw będzie ewoluował w kierunku „hybrydowych” punktów obsługi



*Na temat sytuacji na krajowym
ryнку paliw rozmawiamy
z Grażyną Pawlak,
Wiceprezes Zarządu ds. Handlu,
UNIMOT Paliwa*

Jakie były główne przesłanki stojące za wzrostem wolumenów i wyników finansowych Grupy Unimot w segmencie paliw ciekłych w ubiegłym roku?

Zauważalny wzrost wolumenów, jak i przychodów w działalności paliwowej był związany przede wszystkim ze zwiększonym importem paliw, w tym w szczególności benzyn. Ważnym elementem było nabycie w 2023 r. 9 terminali paliwowych, co umożliwiło dalszy rozwój działalności importowej oraz zwiększyło możliwości operacyjne Grupy. W efekcie możliwe stało się pozyskanie nowych rynków zbytu, z uwagi na możliwość zaoferowania zarówno oleju napędowego, jak i benzyny. Dzięki temu zwiększyła się konkurencyjność, jak i atrakcyjność oferty Unimot, prowadząc do zwiększonych wolumenów oraz poszerzenia grona klientów.

W jaki sposób Grupa Unimot postrzega perspektywę krajowego rynku paliw płynnych w drugiej połowie roku? Na które uwarunkowania – w kontekście wolumenów sprzedaży, marż oraz poziomu premii lądowej – należy zwracać szczególną uwagę?

Obserwując bieżącą sytuację, zauważamy rosnący popyt na benzynę i spodziewamy się, że tendencja ta utrzyma się do końca roku. W naszej ocenie jest to związane ze zmianami w strukturze floty pojazdów – coraz większą popularność zyskują samochody hybrydowe, które mimo częściowego napędu elektrycznego wykorzystują silniki benzynowe i stopniowo zastępują samochody osobowe z napędem diesla. W efekcie, rosnąca liczba tych pojazdów przyczynia się do zwiększonej konsumpcji tego paliwa.



W przypadku konsumpcji diesla dla samochodów ciężarowych zauważamy natomiast stabilizację, z lekką tendencją spadkową. Naszym zdaniem wynika to z pogarszającej się sytuacji gospodarczej w Niemczech oraz ze spadku popytu na usługi transportu ciężkiego, czego efektem jest nadpodaż diesla na rynku niemieckim.

Należy jednak zaznaczyć, że rynek paliw jest ściśle zależny od uwarunkowań geopolitycznych, więc w tych niepewnych czasach, gdzie mamy do czynienia z trwającą od 3 lat wojną w Ukrainie, a także z napiętą sytuacją na Bliskim Wschodzie, który jest kluczowy dla światowego rynku ropy naftowej i produktów ropopochodnych, zawsze z dużą ostrożnością podchodzimy do prognozowania przyszłości.

Wskazywali Państwo właśnie w ostatnich przekazach, na „spadek konsumpcji w oleju napędowym to efekt kryzysu w transporcie ciężkim”. Jak Państwo tłumaczą przyczyny takiego kryzysu mimo, że ogólnie Polska notuje wzrost gospodarczy?

Obserwujemy spadek konsumpcji oleju napędowego i w naszej opinii może on wynikać właśnie z kryzysu w transporcie ciężkim. Choć gospodarka rośnie,

obserwujemy zmiany w tranzycie towarów – część szlaków omija Polskę i kieruje się do portów w Rumunii i Mołdawii. Również wojna w Ukrainie sprawiła, że ten tranzyt przez Polskę jest mniejszy. To wszystko dotyczy do tej pory bardzo silne rynkowo polskie firmy transportowe i przekłada się na mniejsze zapotrzebowanie na paliwa w tym segmencie. Z kolei rośnie konsumpcja paliw w sektorze prywatnym, więc to jest ten element, który może mówić o wzroście gospodarczym. Mamy tu sprzeczne sygnały – być może druga połowa roku wyklaruje kierunek.

Jak oceniają Państwo wyniki sprzedaży gazu LPG w I kwartale 2025 roku na tle pozostałych segmentów działalności Grupy?

Z perspektywy segmentu LPG, pierwszy kwartał 2025 roku był bardzo wymagający. Segment LPG osiągnął w tym okresie zysk EBITDA skorygowana na poziomie 3,6 mln zł, co oznacza wynik niższy o niemal 40 proc. w stosunku do analogicznego okresu w ubiegłym roku. To wszystko przy wzroście sprzedanego wolumenu o 6 proc. Wynika to z faktu, że na rynku LPG w pierwszych miesiącach roku obserwowaliśmy wyraźną nadpodaż, będącą efektem nagromadzenia rosyjskich zapasów przed wejściem w życie sankcji. Szczególnie dotkliwy okazał się wzrost dostaw ►

- n-butanu pochodzenia rosyjskiego, formalnie przeznaczanego dla przemysłu chemicznego, który jednak trafia również na rynek transportowy, z wykorzystaniem luki w obowiązującym embargu. Taka sytuacja destabilizuje rynek i utrzymuje marże na niskim poziomie. A warto podkreślić, że skrupulatnie przygotowaliśmy się do wejścia w życie sankcji na rosyjski LPG, ponieważ wynajęliśmy terminal LPG w niemieckim Wilhelmshaven, a także wyczarterowaliśmy gazowiec do transportu tego produktu Morzem Północnym. To miało nam zapewnić większą niezależność i stabilność dostaw w tym obszarze, a tymczasem musimy ponosić dzisiaj koszty stałe związane z tymi aktywami, które nie zwracają się z uwagi na wciąż dostępny na rynku tani rosyjski n-butan.

Jak oceniają Państwo perspektywę dla segmentu LPG w 2025 roku? Czy obecne warunki rynkowe pozwalają na optymizm co do przychodów w tym obszarze?

Niestety nie są optymistyczne. Wobec braku konkretnych zapisów legislacyjnych dotyczących uszczelnienia sankcji, nie zakładamy poprawy otoczenia konkurencyjnego w najbliższych miesiącach. W efekcie nie przewidujemy wzrostu przychodów w tym segmencie w 2025 roku względem roku poprzedniego.

Weszli Państwo w handel HVO100 na polskim rynku – jak wygląda ten rynek w Polsce i jakie są dla niego szanse?

Rozwój rynku paliw alternatywnych, stosowanych na szerszą skalę w transporcie, jest jeszcze w Polsce na początkowym etapie. Grupa Unimot, jako pierwszy podmiot w kraju, wprowadziła HVO100 do sprzedaży hurtowej i detalicznej na stacjach paliw oraz realizuje dostawy bezpośrednio do zbiorników klientów. Mimo rosnącego zainteresowania w segmencie hurtowym, udział HVO100 w całkowitym zużyciu oleju napędowego w Polsce i UE pozostaje obecnie bardzo niewielki. Jesteśmy jednak przekonani, że w obliczu postępującej transformacji energetycznej firmy zainteresowane będą każdym sposobem na obniżenie swojej emisyjności, a paliwo HVO jest idealnym rozwiązaniem dla firm transportowych, ponieważ może być używane przez większość klasycznych silników z napędem diesla, bez żadnych dodatkowych modyfikacji. Po prostu samochód podjeżdża na stację i zamiast oleju napędowego tankuje paliwo HVO. Warto zaznaczyć, że obecnie poziom redukcji emisyjności osiągany dzięki zastosowaniu paliwa HVO100 dostarczanego przez Unimot wynosi średnio 80-90 proc., przy czym ostateczna wartość jest uzależniona od specyfiki danej partii. Wszystko to sprawia, że HVO100 jest istotnym narzędziem w de-



karbonizacji sektora transportowego i wierzymy, że jego popularność będzie rosła.

Jak oceniają Państwo perspektywę rynku paliwowego w Polsce w obliczu popularyzacji napędów alternatywnych? Czy koniec aut spalinowych to koniec stacji paliw?

Grupa Unimot na bieżąco analizuje perspektywę rynku paliwowego, szczególnie w kontekście możliwości związanych z zastosowaniem paliw alternatywnych, w tym biopaliw. Ich rozwój jest uwarunkowany przede wszystkim przez trzy kluczowe aspekty: technologiczny, legislacyjny oraz ekonomiczny. Z punktu widzenia ekonomicznego obecnie żadne z dostępnych na rynku zielonych paliw nie ma przewagi konkurencyjnej cenowo nad paliwami konwencjonalnymi. Stosowanie ich wynika przede wszystkim z obowiązujących regulacji prawnych, których celem jest osiągnięcie celów transformacji energetycznej określonych na poziomie krajowym i unijnym.

W perspektywie długoterminowej, wraz z realizacją celów transformacji energetycznej, popyt na tego typu paliwa będzie systematycznie rósł, jednak całkowita eliminacja paliw kopalnych z transportu wydaje się realna dopiero za 20-30 lat.

Na dzisiaj poza paliwami z dodatkiem biokomponentów I generacji (RME/FAME), najbardziej zaawansowane technologicznie wydaje się wspomniane już paliwo HVO i bioLNG. W przypadku zastosowania wodoru w transporcie, jest to rozwiązanie bardzo kosztowne, znajdujące się nadal we wczesnej fazie rozwoju technologicznego. Z kolei amoniak i metanol są dopiero we wstępnej fazie testów i daleko im jeszcze do powszechnej komercjalizacji.

Wszystko wskazuje więc na to, że rozwój stacji paliw będzie ewoluował w kierunku „hybrydowych” punktów obsługi, które będą stopniowo dostosowywane do nowych realiów rynkowych i zmieniającego się miksu paliwowego – zarówno konwencjonalnego, jak i alternatywnego.

Od zawsze naszą przewagą konkurencyjną, jako Grupy UNIMOT, była szybkość reakcji i elastyczność dostosowania oferty do dynamicznych zmian na rynku i jestem przekonana, że takie podejście pozwoli nam na dalszy, dynamiczny rozwój nie tylko w kolejnych latach, ale i dekadach.



System kaucyjny na stacjach paliw

Magdalena Robak

System kaucyjny, obowiązujący z powodzeniem w niektórych krajach europejskich już od lat 80-tych ubiegłego wieku, wejdzie w życie również w Polsce 1 października br. Czy Polacy, których przeciętny przedstawiciel zużywa średnio około 160 kg opakowań rocznie, są gotowi na tę zmianę¹⁾?



77 proc. ankieterów deklaruje, iż wie, że nowa regulacja uzyska moc prawną w 2025 roku, a 23 proc. o niej nie słyszało. Jednocześnie badani obawiają się m. in. tego, że jej wprowadzenie będzie wiązało się z dodatkowymi niedogodnościami w codziennym życiu, liczba miejsc, w których będzie można dokonać zwrotu butelek i puszek okaże się niewystarczająca, a mechanizm zbiórki przełoży się na wyższe ceny produktów. Oczekują oni natomiast, że punkty odbioru będą łatwo dostępne, a system kaucyjny okaże się opłacalny, prosty w obsłudze, czytelny i zrozumiały²⁾. Jego podstawę prawną stanowi ustawa o zmianie ustawy o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi oraz niektórych innych ustaw z dnia 21 listopada 2024 r. (Dz.U. z 2024 r., poz. 1911). Nakłada ona na wszystkie jednostki handlowe

(w tym stacje paliw z częścią sklepową), niezależnie od ich wielkości, jeżeli sprzedają napoje w opakowaniach objętych systemem, obowiązek pobierania kaucji. Przedsiębiorców, prowadzących placówki o powierzchni powyżej 200 m², obliguje także do odbierania od klientów opakowań wymienionych w rozporządzeniu do ustawy, o czym mowa w dalszej części artykułu. W związku z powyższym muszą wygospodarować na nie miejsce w przestrzeni sklepowej i przystosować ją do związanych z tym procesów logistycznych. Przed nimi ponadto decyzja, czy wyposażyć sklep w specjalne automaty zwrotne, czy raczej polecić jego obsłudze odbiór pojemników.

System kaucyjny opierać się będzie na trzech filarach: podmiotach wprowadzających do obrotu napoje w opakowaniach, sklepach oferujących specjalnie oznaczone produkty objęte systemem oraz jego operatorach, odpowiedzialnych za zarządza-

¹ Dane Polskiego Instytutu Ekonomicznego.

² Wnioski z badań sprawdzających postawy i wiedzę Polaków na temat implementacji dyrektywy SUP, mającej na celu ograniczenie użycia produktów jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych, systemu kaucyjnego oraz opakowań wielokrotnego użytku na posiłki i napoje. Badania przeprowadzone zostały przez firmę Opinia24 Sp. z o.o. Wyniki zaprezentowano w raporcie autorstwa Jakuba Pawłowskiego, pt.: „W pułapkach jednorazowości. Co Polacy wiedzą o nadchodzącym systemie kaucyjnym? Analiza stanu wiedzy, postaw i oczekiwań wobec systemu kaucyjnego w Polsce”.

nie logistyką zwrotów opakowań i rozliczanie kaucji. Mechanizm dotyczyć będzie jednorazowych butelek z tworzyw sztucznych o pojemności do 3 litrów, szklanych, maksymalnie półtoralitrowych butelek wielokrotnego użytku oraz metalowych puszek o pojemności do 1 litra. Wartość pieniężnego zastawu, jak wynika z rozporządzenia ministra klimatu i środowiska z dnia 8 lipca 2024 r. w sprawie wysokości kaucji dla poszczególnych rodzajów opakowań objętych systemem kaucyjnym (Dz.U. 2024 poz. 1046), ma wynosić 0,50 zł za jedną sztukę opakowania dla: butelek jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych na napoje o pojemności do trzech litrów, włącznie z ich zakrętkami i wieczkami z tworzyw sztucznych, z wyłączeniem szklanych lub metalowych butelek na napoje, których zakrętki i wieczka są wykonane z tworzyw sztucznych i puszek metalowych o pojemności do jednego litra oraz 1,00 zł dla butelek szklanych wielokrotnego użytku o pojemności do półtora litra. Kaucja będzie doliczana przy kasie i następnie odzyskiwana w momencie oddania opakowania. Wbrew pojawiającym się niekiedy obawom nie będzie w tym celu konieczne okazanie paragonu. Ułatwieniem dla konsumentów jest również to, że zwrotu będzie można dokonać w dowolnym punkcie zbiórki.

To, czy mniejsze obiekty – o powierzchni poniżej 200 m² – będą je organizować – będzie zależało wyłącznie od nich.

Ustawodawca pozostawił im w tym zakresie dobrowolność, przy czym zgodnie z literą prawa ich zadania zależą od rodzaju opakowań sprzedawanych napojów. Zatem, jeśli będą mieć w ofercie butelki PET i puszki, zobowiąże ich to do pobierania kaucji, ale nie do jej zwracania oraz zbierania pustych opakowań i odpadów opakowaniowych. Natomiast w przypadku butelek szklanych wielokrotnego użytku na sprzedających je podmiotach będzie ciążył obowiązek uczestniczenia w systemie kaucyjnym co najmniej w zakresie pobierania i zwracania kaucji oraz zbierania pustych opakowań.

Jak informuje w internetowym serwisie gov.pl Ministerstwo Klimatu i Środowiska, przepisy wskazują, że po stronie operatorów, których zadaniem jest stworzenie systemu dla wprowadzających na rynek napojów w opakowaniach objętych kaucją i zwrotu tej kaucji użytkownikowi końcowemu, leży samodzielnie zaprojektowanie szczegółowych zasad działania, w tym ogólnej budowy systemu oraz sposobu zarządzania nim – zwłaszcza sposobów rozliczeń pomiędzy nimi a jednostkami handlowymi zaangażowanymi w dany system kaucyjny. Na operatorach spoczywa też obowiązek zapewnienia finansowania kosztów zbiórki prowadzonej przez sklepy, co pewnie ich właściciele przyjmą z ulgą. Umowy, zawierane pomiędzy podmiotem reprezentującym a przedsiębiorcami prowadzącymi jednostki handlu detalicznego lub hurtowego, powinny zawierać zasady rozliczania kaucji oraz zbierania i przekazywania opakowań i odpadów opakowaniowych powstałych z opakowań. Pozostałe ustalenia w zakresie rozwiązań organizacyjnych zależą od stopnia włączenia danej jednostki w uczestnictwo w systemie kaucyjnym: czy w zakresie jedynie pobierania kaucji, czy w zakresie jej zwracania oraz zbierania pustych opakowań i odpadów opakowaniowych i, co istotne, powinny być częścią umów zawieranych z operatorem systemu.

W związku z trwającymi przygotowaniami do wejścia w życie systemu kaucyjnego zapytany o ich prze- ►



► bieg na stacjach MOYA Andrzej Ruszkowski z firmy Anwim S.A. zwrócił uwagę na istotną kwestię: – Głównym wyzwaniem związanym z wdrożeniem systemu kaucyjnego jest brak jednoznacznych przepisów i trudność w uzyskaniu odpowiedzi na podstawowe pytania dotyczące jego funkcjonowania. Przykładem jest niejasność co do sposobu liczenia powierzchni handlowej – choć wiadomo, że sklepy poniżej 200 m² nie będą zobowiązane do odbioru opakowań, wciąż nie określono, jak ta powierzchnia będzie liczona w przypadku sklepów działających przy stacjach paliw. Nadal brakuje również jasnych interpretacji w zakresie rozliczeń podatkowych związanych z kaucją. W tej sytuacji na bieżąco obserwujemy rynek, pozostajemy w kontakcie z producentami i dostawcami oraz uczestniczymy w branżowych szkoleniach, by móc przygotować się na różne możliwe scenariusze.

Zastępca dyrektora operacyjnego MOYA ds. sprzedaży pozapaliwowej dodał także: – Rozważamy wdrożenie automatów do zbierania opakowań na wybranych stacjach MOYA, traktując to jako potencjalny kolejny etap rozwoju w ramach systemu kaucyjnego. Obecnie koncentrujemy się na zapewnieniu sprawnego działania podstawowych procesów – automatycznego naliczania kaucji oraz dostosowania systemu sprzedaży.

W trakcie, kiedy powstaje niniejszy artykuł, Anwim jest również w trakcie dokonywania wyboru operatora systemu, do którego zadań należeć będzie raportowanie wartości wskaźnika zwrotu opakowań objętych kaucją – stosunku liczby zwróconych opakowań do wprowadzonych na rynek. W oparciu o niego możliwa będzie ocena skuteczności działania systemu, która następnie posłuży do podejmowania działań mających na celu jego optymalizację. Katarzyna Cyran-Solarz, Head of Corporate Relations Poland w Shell Polska, zauważa także, że wyzwanie sprostania przez prowadzących stacje nowym obowiązkom wiąże się z koniecznością zsynchronizowania systemów sprzedażowych i kaucyjnego w dość krótkim czasie. Istotną kwestią do rozstrzygnięcia, skomplikowaną przez fakt ograniczonej powierzchni na stacjach, pozostaje także sposób odbierania od klientów szklanych opakowań. W tym celu koncern prowadzi rozmowy z potencjalnymi partnerami na temat możliwych rozwiązań logistycznych.

Rosnąca wrażliwość ekologiczna i promowanie przez unijne władze gospodarki o zamkniętym obiegu mogą spowodować, że w przyszłości wzrosną wymagania związane z funkcjonowaniem systemu kaucyjnego.

Jak wynika z wypowiedzi biura prasowego Orlenu, przesłanej redakcji kwartalnika, żadna ze stacji w sieci detalicznej nie ma, z uwagi na ustawowe kryteria, obowiązku odbioru od klientów opakowań kaucyjnych oraz wypłacania im kaucji. Mimo tego koncern, o czym informował w mediach społecznościowych, umożliwił start-upowi Maas Loop prze-testowanie na dwóch warszawskich stacjach automatów zwrotnych do agregacji i selektywnej zbiórki opakowań plastikowych i metalowych. Sprawdzenie ich funkcjonowania wpisuje się bowiem w strategię Orlen 2035 i jest częścią działań mających na celu poprawę procesu gospodarowania odpadami na jego stacjach.

Rosnąca wrażliwość ekologiczna i promowanie przez unijne władze gospodarki o zamkniętym obiegu mogą spowodować, że w przyszłości wzrosną wymagania związane z funkcjonowaniem systemu kaucyjnego. Być może część właścicieli punktów sprzedaży paliw postanowi już teraz, z własnej woli, zainstalować w nich „butelkomaty”. Mają spośród czego wybierać, ponieważ urządzeń tego typu jest na rynku sporo, a ich dystrybutorzy udostępniają nawet w sieci tzw. kalkulatory doboru recyklatu, uwzględniające m.in. średnią wartość rocznej sprzedaży butelek PET czy aluminiowych puszek oraz wielkość sklepu. Automaty kuszą wydajnością, mierzoną liczbą przyjmowanych opakowań na minutę, intuicyjnym interfejsem, systemem kompresji (zgniatania), sprawdzania wagi i rodzaju opakowań, możliwością rozpoznawania ich kształtu i skanowania kodów. To, czy znajdą się na tych stacjach benzynowych, które póki co nie będą musiały zostać w nie wyposażone, zależy choćby od tego, czy ich operatorzy dostrzegą w tym wymierną korzyść. Sama potrzeba dbania o środowisko, wynikająca z jego świadomego użytkowania i związana z tym satysfakcja mogą okazać się dla prowadzących stacje niewystarczającym argumentem przemawiającym za inwestowaniem w zakup kolejnych urządzeń. ■

Krajowy System e-Faktur coraz bliżej

– co powinni wiedzieć właściciele stacji paliw?

Gabriela Kozan



Ministerstwo Finansów przedstawiło ostateczny harmonogram obowiązkowego wdrożenia Krajowego Systemu e-Faktur (KSeF). Przedsiębiorcy, w tym właściciele stacji paliw, powinni przygotować się na istotne zmiany w sposobie wystawiania faktur VAT. Obowiązek korzystania z KSeF będzie wprowadzany etapami, a resort finansów zapowiada szereg ułatwień dla podatników.

Krajowy System e-Faktur wchodzi w fazę wdrożeniową. Ministerstwo Finansów opublikowało harmonogram oraz kluczowe informacje dotyczące obowiązkowego korzystania z systemu. To istotna zmiana dla całej branży paliwowej – zwłaszcza dla właścicieli stacji paliw i firm działających w łańcuchu dystrybucji. Warto przygotować się na zmiany z odpowiednim wyprzedzeniem, by uniknąć trudności operacyjnych i prawnych. Choć wdrożenie Krajowego Systemu e-Faktur wiąże się z obowiązkami, to w dłuższej perspektywie przyniesie wiele korzyści, także dla branży paliwowej pozwalając na automatyzację, porządek w dokumentacji i da oszczędność czasu.

Co to oznacza dla stacji paliw?

Stacje paliw, jako podmioty wystawiające dużą liczbę faktur dla klientów indywidualnych i przedsiębiorstw, muszą zadbać o sprawne dostosowanie systemów sprzedażowych i księgowych. Od 2026 r. wszystkie faktury wystawiane dla firm będą musiały trafiać do KSeF – niezależnie od formy płatności czy rodzaju usługi. Faktury wystawiane konsumentom mogą być dokumentowane w KSeF dobrowolnie – to szansa na uproszczenie procedur masowych faktur (np. tankowania służbowych pojazdów przez pracowników).

Wdrożenie KSeF – kiedy stanie się obowiązkowy?

- ◆ **Od 1 lutego 2026 r.** – obowiązek dla dużych podatników (sprzedaż powyżej 200 mln zł za 2024 r.).
- ◆ **Od 1 kwietnia 2026 r.** – obowiązek dla pozostałych przedsiębiorców, w tym większości właścicieli stacji paliw.
- ◆ **Od 1 stycznia 2027 r.** – obowiązek dla najmniejszych podmiotów cyfrowo wykluczonych, z miesięczną sprzedażą do 10 tys. zł.

System będzie wdrażany etapami. Obowiązek wystawiania e-faktur w KSeF obejmie największych podatników (z obrotem powyżej 200 mln zł za 2024 r.) od 1 lutego 2026 r. Pozostali przedsiębiorcy – w tym większość właścicieli stacji paliw – zostaną objęci systemem od 1 kwietnia 2026 r. Dodatkowy czas otrzymają najmniejsi podatnicy, którzy nie korzystają z rozwiązań cyfrowych, a ich obrót nie przekracza 10 tys. zł miesięcznie – dla nich obowiązek rozpocznie się dopiero 1 stycznia 2027 r.

Faktury VAT RR dokumentujące zakup produktów rolnych od rolników ryczałtowych nie będą objęte obowiązkowym KSeF. Jednak możliwość ich wystawienia w systemie będzie dostępna dobrowolnie od 1 kwietnia 2026 r. ►

- Ministerstwo zapowiedziało szereg ułatwień dla przedsiębiorców. Do końca 2026 roku przedsiębiorcy nadal będą mogli korzystać z kas rejestrujących do wystawiania faktur, nie będą też ponosić sankcji za błędy związane z obsługą systemu. Zniesiono również obowiązek wpisywania numeru KSeF na przelewach, nawet tych wykonywanych z zastosowaniem mechanizmu podzielonej płatności.

Z perspektywy firm paliwowych kluczowe będzie zintegrowanie systemów sprzedaży i księgowości z nowym standardem. Dokumentacja techniczna KSeF 2.0, w tym struktura logiczna faktury FA(3) oraz interfejs API, zostaną opublikowane w czerwcu 2025 r. Pozwoli to integratorom systemów ERP oraz dostawcom oprogramowania branżowego na opracowanie odpowiednich aktualizacji.

Otwarte testy API rozpoczną się we wrześniu 2025 r. Z kolei w listopadzie zostanie udostępniona testowa wersja aplikacji podatnika KSeF 2.0. Dzięki niej przedsiębiorcy będą mogli zapoznać się z funkcjonalnościami systemu i przetestować jego działanie w bezpiecznym środowisku, bez skutków prawnych.

Ważnym narzędziem będzie także aplikacja mobilna KSeF. Obecnie dostępna w wersji podstawowej, zostanie zaktualizowana do wersji 2.0. Umożliwiać będzie wystawianie, przeglądanie oraz udostępnianie faktur, a także zarządzanie danymi kontrahentów i rachunków bankowych. Dla właścicieli stacji, którzy operują zdalnie lub zarządzają kilkoma lokalizacjami, może to być realne usprawnienie codziennej pracy.

Istotną nowością jest możliwość wystawiania faktur w trybie „offline24”. Rozwiązanie to będzie dostępne bezterminowo i pozwoli na wystawienie faktury nawet w przypadku braku dostępu do internetu lub problemów z połączeniem z systemem KSeF. Dotyczy to również sytuacji, gdy nabywca nie posługuje się numerem NIP – co może mieć znaczenie np. przy sprzedaży produktów klientom zagranicznym.

Od listopada 2025 r. dostępna będzie możliwość uzyskania certyfikatów wystawcy e-faktur. Są one niezbędne do wystawiania dokumentów w trybie offline i pełnią funkcję zabezpieczenia tożsamości wystawcy. Ich wydawanie również zostanie opisane w dokumentacji API.

System e-Faktur przewiduje także uproszczenia przy wystawianiu dokumentów dla konsumentów. Będzie to rozwiązanie dobrowolne, co może okazać

się korzystne dla stacji detalicznych. Wprowadzono również opcję dołączania załączników do e-faktur – np. specyfikacji towarowej, co może być przydatne przy sprzedaży hurtowej paliw i dodatków.

Wprowadzenie KSeF wiąże się również z konkretnymi korzyściami. Przedsiębiorcy będą mogli szybciej uzyskać zwrot VAT – skrócenie terminu z 60 do 40 dni. System eliminuje konieczność przechowywania kopii faktur, a każda wystawiona faktura będzie automatycznie przechowywana w KSeF – nie zagnie i nie ulegnie zniszczeniu. Ujednolicenie formatu, zautomatyzowana wymiana danych i brak obowiązku przekazywania JPK_FA przy kontrolach to dodatkowe zalety.

Dla właścicieli stacji paliw istotne będzie rozpoczęcie przygotowań jak najwcześniej. Kluczowe kroki to: kontakt z dostawcą oprogramowania księgowego lub sprzedażowego, ustalenie harmonogramu integracji z KSeF, przeszkolenie personelu oraz przetestowanie systemu w wersji demonstracyjnej.

Już dziś warto rozpocząć rozmowy z dostawcą oprogramowania POS i ERP, by dostosować systemy do integracji z KSeF 2.0. Szczególnie istotne będzie zapewnienie zgodności z nową strukturą FA(3) i możliwości pracy offline w razie awarii.

Udogodnienia dla podatników

- ◆ Do końca 2026 r. można nadal wystawiać faktury z kas fiskalnych.
- ◆ Nie będą nakładane kary za błędy w fakturach wystawianych przez KSeF.
- ◆ Numer KSeF nie będzie wymagany przy płatnościach (również w MPP).

Dodatkowo, stacje paliw będą mogły korzystać z trybu „offline24”, czyli wystawiania faktur w trybie awaryjnym z późniejszym przestaniem do KSeF. To istotne rozwiązanie dla stacji w lokalizacjach o ograniczonym dostępie do internetu. ►

PENTATAX – PODATKI I AKCYZA POD KONTROLĄ!

Platforma podatkowo - akcyzowa



PENTATAX
BY PENTACOMP



eDD



eAD



eSAD



SENT



Ewidencje
akcyzowe



Deklaracje
akcyzowe

**Moduły eDD, eAD, eSAD, SENT,
deklaracje i ewidencje –
wszystko w jednym miejscu**

**Jedna platforma –
pełna kontrola nad
podatkami i SENT!**



**Automatyzacja
i zgodność z MF**



**Wersja instalacyjna
i webowa (24/7)**



**Szybkie zgłoszenia
SENT (nawet w 40
sek.)**



**Bezpieczna
ewidencja akcyzowa
dla każdej branży**



PENTACOMP



- Nowa aplikacja mobilna KSeF, dostępna na Androida i iOS, już teraz umożliwia wystawianie, odbieranie i przeglądanie faktur ustrukturyzowanych. Od 2026 r. zostanie zaktualizowana do wersji 2.0. Dla kierowników stacji, prowadzących sprzedaż w różnych punktach lub w ramach kilku działalności, aplikacja umożliwi łatwe zarządzanie wieloma profilami i rachunkami. Na wniosek przedsiębiorców wprowadzono możliwość dodawania załączników do faktur – przydatną m.in. w przypadku szczegółowych specyfikacji paliwa, rabatów, cen jednostkowych i danych kontraktowych.

Wystawianie faktur dla konsumentów w KSeF będzie dobrowolne, ale w praktyce może ułatwić masowe fakturowanie np. dla klientów flotowych.

Korzyści z KSeF dla branży paliwowej

Wdrożenie KSeF przyniesie szereg konkretnych benefitów:

- ◆ Szybszy zwrot VAT – nawet w 40 dni.

- ◆ Brak potrzeby przechowywania faktur papierowych i tworzenia duplikatów.
- ◆ Automatyzacja obiegu dokumentów – szybsze księgowanie i mniej błędów.
- ◆ Bezpieczeństwo danych – gwarancja autentyczności i niezmienności faktury.
- ◆ Transparentność obrotu – łatwiejsze kontrole, mniejsze ryzyko nadużyć.

Więcej szczegółów i pełna dokumentacja dostępna na stronie Rządowego Centrum Legislacji.

Czego trzeba dopilnować?

- ◆ Zaplanuj integrację systemów sprzedażowych z KSeF 2.0 – sprawdź zgodność obecnych rozwiązań z nadchodzącą strukturą FA[3].
- ◆ Weź udział w testach API KSeF od września 2025 r. – pomoże to uniknąć problemów operacyjnych w 2026 r.
- ◆ Zabezpiecz certyfikaty wystawcy faktur od listopada – są one kluczowe dla pracy w trybie awaryjnym.
- ◆ Inwestuj w szkolenia pracowników z obsługi aplikacji mobilnej i Aplikacji Podatnika.

Ormuz

– najgorętszy punkt (naftowego) globusa?

dr Jakub Bogucki

Ormuz (pers. **زمره هگنت** Tange-ye Hormoz) to wąska cieśnina łącząca Morze Arabskie z Zatoką Perską, o ogromnym znaczeniu strategicznym dla światowego rynku energetycznego. Znajduje się między północnym wybrzeżem Iranu a południowym wybrzeżem Zjednoczonych Emiratów Arabskich oraz eksklawą Omanu – Muhafazatem Masandam. W najwęższym miejscu ma zaledwie 54 km szerokości, a jej maksymalna głębokość sięga 220 metrów. Ormuz jest jedynym morskim szlakiem umożliwiającym eksport ropy naftowej z bogatych w surowiec państw Zatoki Perskiej. Przepływa nim średnio około 15 tankowców dziennie, transportujących 16,5-17 milionów baryłek ropy, co stanowi około 40 proc. morskiego i 20 proc. całkowitego globalnego transportu ropy. To właśnie dlatego każde zakłócenie ruchu w tym rejonie ma istotne konsekwencje dla światowych cen i bezpieczeństwa energetycznego.

Ekspertcy podkreślają, że choć bezpośrednich ataków na statki jeszcze nie odnotowano, rosnące ryzyko operowania w regionie wywołało reakcję rynku. Cieśnina Ormuz, przez którą przepływa niemal cały irański eksport ropy (ok. 1,7 mln baryłek dziennie), pozostaje kluczowym, lecz wrażliwym punktem globalnych dostaw energetycznych. Mimo że Iran nie może sobie pozwolić na całkowite zamknięcie cieśniny bez uszczerbku dla własnego eksportu, perspektywa takiego działania wciąż wzbudza niepokój. W obliczu narastających napięć Indie przygotowują się na potencjalną blokadę cieśniny. Minister ds. ropy Hardeep Singh Puri zapowiedział ograniczenie eksportu paliw oraz zwiększenie importu ropy z alternatywnych źródeł, m.in. z Rosji, Arabii Saudyjskiej i Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Obecnie około 1,5 mln z 5,5 mln baryłek ropy dziennie zużywanych przez Indie jest transportowanych przez Ormuz. ►

- Pomimo eskalacji konfliktu, Iran utrzymuje stabilny poziom eksportu ropy na poziomie 2,2 mln baryłek dziennie. Główne dostawy trafiają do Chin, a irańska państwowa spółka naftowa NIOC prowadzi ostrożną politykę załadunku w terminalu na wyspie Kharg, korzystając z bezpieczniejszych części nabrzeża oraz skoordynowanego podejścia do tankowców. Ponadto Iran rozmieszcza tankowce o łącznej pojemności 40 mln baryłek w rejonach Azji, by szybko reagować na ewentualne zakłócenia.

Analitycy ostrzegają, że ropa może stać się bezpośrednim celem działań wojennych – możliwe są ataki Izraela na irańskie instalacje, takie jak terminal Kharg, a także odwetowe akcje irańskich pełnomocników wymierzone w irackie infrastruktury. Według prognoz Goldman Sachs, w razie dalszej eskalacji geopolitycznej ceny ropy Brent mogą wzrosnąć nawet o 10 USD za baryłkę, a przy zakłóceniach eksportu z Iranu przekroczyć poziom 90 USD.

Koszty frachtu rosną

Od dwóch tygodni ceny ropy rosną z powodu tzw. premii za ryzyko – inwestorzy obawiają się potencjalnej blokady cieśniny Ormuz. Choć sama blokada jeszcze nie nastąpiła, irański parlament już się za nią opowiedział, ale decyzja należy do Najwyższej Rady Bezpieczeństwa. Taki ruch uderzyłby jednak również w sam Iran – mógłby on stracić wsparcie Chin i państw Zatoki Perskiej, które są dla Teheranu ważnymi partnerami. Ewentualne ograniczenia w dostawach z regionu można by częściowo uzupełnić dostawami z USA, Ameryki Południowej czy przez rurociągi, jednak skutki dla światowych rynków byłyby odczuwalne i trudne do zrekompensowania.

Na razie reakcja rynków jest umiarkowana – ceny ropy wzrosły o około dolar, mimo wcześniejszych prognoz wskazujących na możliwy wzrost o 4-5 dolarów za baryłkę. W Polsce przekłada się to na rosnące ceny benzyny i diesla, które w tym tygodniu mogłyby podrożeć o kilka do kilkunastu groszy na litrze. Autogaz pozostanie bez zmian. Jeśli jednak doszłoby do faktycznej blokady Ormuzu lub większego zaangażowania USA w konflikt na Bliskim Wschodzie, ceny mogłyby wystrzelić. Dłuższe trasy transportu morskiego, konieczne przy zamknięciu cieśniny, zwiększyłyby koszty logistyki, co ostatecznie również obciążyłoby konsumentów. Eskalacja konfliktu izraelsko-irańskiego podnosi stawki transportu ropy

i wprowadza niepewność na rynkach. Napięcia na Bliskim Wschodzie związane z konfliktem izraelsko-irańskim spowodowały gwałtowny wzrost kosztów transportu ropy przez strategiczną cieśninę Ormuz. Według danych Clarksons Research, cytowanych przez „Financial Times”, stawki czarterowe wzrosły nawet o 60 proc., a niektóre podwoiły się w ciągu kilku dni. Podwyżki dotknęły także ubezpieczeń – składki na tankowce przewożące ropę wzrosły o kilkadziesiąt procent.

Przykładowo dzienna stawka czarterowa bardzo dużego tankowca (VLCC) w Zatoce Chińskiej podskoczyła z około 20 tys. USD do ponad 47 tys. USD, a ubezpieczenie statku o wartości 100 mln USD z 125 tys. do 200 tys. USD. Ubezpieczenie transportu ropy z Arabii Saudyjskiej do Chin kosztuje obecnie nawet do 0,80 USD za baryłkę, podczas gdy wcześniej było to około 0,25 USD.

OPEC nie zmienia prognoz

W najnowszym miesięcznym raporcie Organizacja Krajów Eksportujących Ropę Naftową (OPEC) potwierdziła swoje wcześniejsze prognozy, zakładając wzrost światowego popytu na ropę na poziomie 1,3 mln baryłek dziennie zarówno w 2025, jak i 2026 roku.

Według OPEC, globalne zużycie ropy ma osiągnąć 105,13 mln baryłek dziennie w 2025 roku i wzrosnąć do 106,42 mln baryłek dziennie w 2026 roku. Głównym motorem tego wzrostu pozostaje Azja, która odpowiadać będzie za około 1,1 mln baryłek dziennie dodatkowego popytu w 2025 roku oraz 1,2 mln baryłek w 2026 roku. Kraje OECD natomiast zwiększą swoje zapotrzebowanie znacznie bardziej umiarkowanie – o 160 tys. baryłek dziennie w 2025 i 100 tys. baryłek w 2026 roku.

OPEC skorygował natomiast prognozy dotyczące wzrostu produkcji ropy naftowej poza grupą OPEC+. W 2026 roku produkcja poza OPEC+ ma wzrosnąć jedynie o 0,7 mln baryłek dziennie, do 54,74 mln baryłek. W 2025 roku przewidywany wzrost pozostaje bez zmian – o 0,8 mln baryłek do poziomu 54 mln baryłek dziennie. Największy wkład w zwiększenie wydobycia spoza krajów OPEC w nadchodzących latach mają mieć Stany Zjednoczone, Brazylia, Kanada i Argentyna.

PentaSeF

integracja z Krajowym
Systemem e-Faktur



PENTACOMP

Nowa rzeczywistość podatkowa – skąd ten kierunek?

Krajowy System e-Faktur to projekt Ministerstwa Finansów, którego celem jest cyfryzacja rozliczeń między firmami oraz zapewnienie organom podatkowym bieżącego wglądu w transakcje. Obowiązek korzystania z KSeF dla większości podatników zostanie wprowadzony w najbliższym czasie, a brak odpowiedniego przygotowania może skutkować nie tylko karami finansowymi, ale i poważnymi zakłóceniami w działalności operacyjnej.

- Dla wielu firm oznacza to konieczność dostosowania systemów informatycznych i procesów księgowych do nowej rzeczywistości. PentaSeF odpowiada na te potrzeby, zapewniając gotowe narzędzie do komunikacji z systemem KSeF.

Co wyróżnia PentaSeF?

1. Skalowalność i elastyczność wdrożenia

Rozwiązanie może działać zarówno jako niezależna aplikacja, jak i element większej architektury systemowej – bez względu na to, czy firma korzysta z gotowego systemu ERP, czy też własnego oprogramowania.

2. Tryb działania online i offline

PentaSeF pozwala na integrację w czasie rzeczywistym (tryb online), ale także wspiera przesyłanie plików w sposób wsadowy (offline). To duże ułatwienie dla firm działających w środowiskach o ograniczonym dostępie do Internetu lub z wysokimi wymaganiami bezpieczeństwa.

3. Wielostanowiskowy dostęp i zarządzanie rolami

System umożliwia przydzielanie różnych poziomów dostępu dla użytkowników – od księgowych i analityków po osoby odpowiedzialne za techniczne aspekty integracji. Każdy użytkownik ma dostęp do funkcji zgodnie z przypisaną mu rolą.

4. Wbudowana archiwizacja i historia operacji

Dzięki zintegrowanemu repozytorium dokumentów, użytkownicy mają dostęp do historii przesyłek, statusów i odpowiedzi z KSeF. Ułatwia to ewentualne kontrole oraz wewnętrzny audyt.

5. Obsługa wielu jednostek i grup kapitałowych

Firmy wielooddziałowe oraz korporacje mogą w ramach jednego wdrożenia obsługiwać wiele podmiotów gospodarczych, co czyni PentaSeF wyjątkowo przydatnym rozwiązaniem dla grup holdingowych i firm outsourcingowych.

Bezpieczeństwo i zgodność z przepisami

PentaSeF to nie tylko narzędzie informatyczne wspierające przedsiębiorstwa w procesie integracji z KSeF – to kompleksowe rozwiązanie, które powstało z myślą o praktycznym wdrożeniu wymogów stawianych przez nowe regulacje. System został zapro-

jektowany w ścisłej zgodności z wymaganiami Ministerstwa Finansów i uwzględnia nie tylko aktualne przepisy, ale także planowane kierunki rozwoju KSeF.

Wszystkie operacje odbywają się z wykorzystaniem bezpiecznych kanałów komunikacyjnych, a system obsługuje kwalifikowane podpisy elektroniczne i pieczęcie elektroniczne, wymagane przez KSeF. PentaSeF umożliwia też zarządzanie tokenami autoryzacyjnymi, co pozwala zachować pełną kontrolę nad dostępem do systemu.

Wsparcie na każdym etapie

Wdrożenie systemu do e-fakturowania to złożony proces, dlatego Pentacomp oferuje nie tylko sam produkt, ale także kompleksowe doradztwo – od analizy potrzeb, przez konfigurację techniczną, aż po szkolenie zespołu i serwis powdrożeniowy.

Firmy mogą liczyć na:

- wsparcie techniczne i merytoryczne,
- pomoc w integracji z istniejącym oprogramowaniem księgowym,
- aktualizacje w odpowiedzi na zmiany przepisów prawnych.

Dla kogo jest PentaSeF?

Rozwiązanie zostało zaprojektowane z myślą o:

- dużych firmach posiadających rozbudowaną strukturę organizacyjną,
- instytucjach publicznych i spółkach Skarbu Państwa,
- biurach rachunkowych obsługujących wielu klientów,
- firmach technologicznych chcących zintegrować własne systemy z KSeF bez konieczności budowania wszystkiego od zera.

PentaSeF to nie tylko narzędzie informatyczne, ale realne wsparcie dla firm przygotowujących się do nowego modelu rozliczeń podatkowych. Dzięki doświadczeniu Pentacompu w tworzeniu systemów dla administracji publicznej, rozwiązanie to łączy funkcjonalność, bezpieczeństwo i zgodność z przepisami.

Dla przedsiębiorstw, które chcą przejść przez transformację e-fakturowania bez chaosu – PentaSeF może być kluczowym elementem tej zmiany.

Transport drogowy na jałowym biegu

Grzegorz Maziak

Krajowa konsumpcja trzech podstawowych gatunków paliw – benzyn, oleju napędowego i LPG, zwiększyła się w ubiegłym roku o 1,5 proc. Popyt na paliwa w Polsce rośnie, ale nie dotyczy to wszystkich produktów. W 2024 roku, według danych Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN), odnotowano zaskakujący spadek zużycia oleju napędowego. Jako przyczynę problemów na rynku diesla wskazuje się „zadyszkę” sektora transportu drogowego. Czy jest szansa na poprawę sytuacji w tej branży w najbliższym czasie?

Według szacunków POPiHN krajowa konsumpcja oleju napędowego wyniosła w 2024 roku 23,118 mln metrów sześciennych i była o 23 tys. metrów sześciennych niższa niż rok wcześniej. Skala spadku nie jest może duża, ale biorąc pod uwagę fakt, że polskie PKB zwiększyło się w tym okresie o 2,9 proc., taka tendencja może zastanawiać. Olej napędowy to paliwo napędzające gospodarkę, ale w ubiegłym roku popyt na diesla nie nadążył za tempem wzrostu PKB. To skutek problemów w sektorze transportu.

– Spadek konsumpcji oleju napędowego to efekt kryzysu w transporcie ciężkim. Ten segment rynku jest w pewnym kryzysie. Zeszły rok był dla niego bardzo trudny i ten rynek powoli się dopiero teraz odbudowuje. Są pozytywne sygnały, że najgorsze już minęło, co nas nastawia optymistycznie – tłumaczył w trakcie podsumowującego wyniki I kwartału spotkania z inwestorami Adam Sikorski, prezes paliwowej spółki Unimot S.A.

Czy rzeczywiście ten optymizm jest uzasadniony i początek 2025 roku wskazuje na poprawę sytuacji w sektorze transportu drogowego? Informacje zebrane przez Polski Instytut Transportu Drogowego (PITD) w raporcie „Transport w Europie” nie dają na razie jednoznacznej odpowiedzi na to pytanie.

W branżowym opracowaniu przeanalizowano dane z giełdy Trans.eu dotyczące podaży ładunków, mocy przewozowych i oferowanych na krajowych i europejskich trasach stawek w okresie luty-kwiecień 2025 r. W raporcie odnotowano wzrost liczby wystawianych ofert frachtu w marcu i kwietniu, ale do- ►



- tyczył on głównie przewozów w zachodniej Europie. Dla tras z Polski dane nie były tak dobre i przykładowo liczba ofert dotyczących przewozów z Polski do Niemiec w marcu zanotowała spadek o 11 proc. m/m a w kwietniu utrzymała się na poziomie z poprzedniego miesiąca.

Po stronie podaży zleceń nie podstaw do nadmiernego optymizmu w odniesieniu do kondycji sektora transportu, ale nawet przy braku ożywienia ze strony zlecających nie widać dużej aktywności przewoźników poszukujących ładunków. W kwietniu br. na wszystkich 12 analizowanych kierunkach z Polski liczba zapytań o fracht ze strony firm transportowych była niższa niż przed miesiącem.

W odniesieniu do stawek transportowych widać przynajmniej chwilową poprawę sytuacji i na większości analizowanych tras odnotowano w kwietniu ich wzrost, ale to odbicie było poprzedzone dwoma słabszymi miesiącami. Zastanawiająca jest też stabilizacja stawek na trasach krajowych, pomimo rosnącej liczby ofert i malejącej liczby zapytań.

Na utrzymujące się trudne rynkowe realia wskazują cytowani w raporcie PITD eksperci. Według dra Pawła Trębickiego, dyrektora zarządzającego Rhenus Road Freight – Central East Region, realizacja zleceń przy obowiązujących stawkach nie gwarantuje nawet minimalnego poziomu dochodowości, bo wynagrodzenie samego kierowcy może być wyższe niż zysk z pojedynczego zestawu przedsiębiorcy. W ocenie Marka Chudego z TSL Antkowiak większa liczba zapytań na giełdach transportowych nie oznacza realnego ożywienia w popycie na usługi przewozowe. Jego zdaniem za wzrostem podaży na rynku spotowym stoją problemy z realizacją kontraktów, wynikające z tego, że wiele firm transportowych, krajowych i zagranicznych, nie poradziło sobie w trudnych warunkach i zawiesiło działalność lub wypadło z rynku w ostatnim czasie.

Krajowe firmy zajmujące się drogowym przewozem towarów od dłuższego czasu zmagają się z wieloma wyzwaniami, jak rosnące koszty pracy, nowe regulacje czy spadek liczby zamówień. Dane na razie nie dają wyraźnych sygnałów poprawy sytuacji w transporcie, a na horyzoncie są kolejne problemy, choćby te związane z wywołaną przez Stany Zjednoczone wojną handlową, która może skutkować ograniczeniem przewozów w Europie. Na razie nie zapowiada się więc, aby sytuacja przewoźników poprawiła się na tyle wyraźnie, żeby odczuli to ich dostawcy paliw.



Wojny handlowe i celne – czym są?

Wybrane historyczne przykłady

dr Szymon Araszkiewicz

Wojny handlowe i jeden z ich podtypów – wojny celne – to starcia międzypaństwowe, w których nie korzysta się, co do zasady, ze środków militarnych. Mogą one potencjalnie mieć jednak dotkliwe skutki dla gospodarek zarówno konkurujących ze sobą stron, jak i ich otoczenia międzynarodowego. Są czasem elementem międzypaństwowej rywalizacji na szerszą skalę, a bywają początkiem walk także zbrojnych. Rok 2025 r. przyniósł zaostrzenie wojny celnej między dwiema globalnymi potęgami. W tym tekście pokrótce zatem o tym, czym są wojny celne, jak wpływają na gospodarkę, oraz kilka przykładów z historii.

W ostatnich dniach przed ukazaniem się tego numeru „Na Stacji Paliw” oczy całego świata, w tym oczywiście uczestników rynku naftowo-paliwowego, zwrócone są przede wszystkim na zbrojne starcie Izraela, wspieranego przez USA, z Iranem. Konsekwencje tego konfliktu dla międzynarodowego handlu paliwami mogą być bowiem potencjalnie bardzo silne. W szerszej perspektywie na gospodarkę międzynarodową oddziałuje też jednak od kilku miesięcy spór handlowy między USA a Chinami. Ta „wojna celna” dwóch światowych gigantów ekonomicznych również może mieć głęboki wpływ na sytuację gospodarczą i polityczną całego świata, a to przełożyłoby się oczywiście na sektor paliwowy.

Wojna celna to jeden z typów wojny handlowej. Wojna handlowa mieści się w pojęciu „wojny gospodarczej”. W literaturze spotkamy wiele definicji tych kilku pojęć. Niektóre z nich ujmują w kategorii wojny gospodarczej także użycie środków militarnych. Osobiście uważam, że dla porządku dyskusji trzeba jednak oddzielić te przypadki. Wojnę gospodarczą określić można zatem prowadzenie działań o charakterze ekonomicznym, by osłabić potencjał ekonomiczno-obronny przeciwnika. Wojna handlowa jest wynikiem podejścia protekcyjnego do wymiany międzynarodowej i z kolei polega na chronieniu przez państwo swojego rynku przed napływem towarów z co najmniej jednego innego państwa, co spotyka się najczęściej z taką samą reakcją drugiej stro- ►

► ny (lub pozostałych stron). Ochronę taką prowadzi się np. poprzez nakładanie zakazów importu (czyli embarga), ustalanie limitów ilościowych przywozu określonych dóbr z danego państwa, subsydiowanie własnego eksportu czy wpływanie na kurs walutowy w taki sposób, by zwiększać atrakcyjność własnych produktów. Bardzo ważnym instrumentem „wojny handlowej” jest nakładanie ceł na towary z importu i operowanie ich wysokością. Ideą takiego działania jest podniesienie ceny produktów określonego pochodzenia i tym samym zmniejszenie ich atrakcyjności na rynku, co ma z jednej strony poprawić konkurencyjność rodzimych wytwórców danych dóbr, a z drugiej dać przychody dla budżetu państwa. Gdy dwa państwa, lub większe ich grono, wzajemnie nakładają na siebie i/lub zwiększają cła by zaszkodzić gospodarce „przeciwnika”, mówimy o „wojnie celnej”. Wojny handlowe mogą okazać się skutecznym środkiem nacisku czy uzyskania przewagi w rywalizacji międzypaństwowej, potrafią też jednak obrócić się przeciwko państwu rozpoczynającemu spór. Skutki wojen handlowych mogą obejmować zakłócenia na rynkach, pogorszenie warunków życia społeczeństw, wyników działań przedsiębiorstw czy przerywanie łańcuchów dostaw produktów, co oczywiście negatywnie wpływa na funkcjonowanie i firm, i konsumentów.

Wojnę handlową, która przekształciła się w pełnoskalową zbrojną, była pierwsza wojna opiumowa między Chinami a Anglią w l. 1839-42. W pierwszych dekadach XIX w. Chiny tylko w bardzo ograniczonej skali prowadziły handel z państwami Europy i z USA, a poszukiwane przez kupców z państw zachodnich towary (jak herbatę czy jedwab) sprzedawały tylko za srebro – nie kupując w zamian produktów europejskich. Gdy kupcy angielscy zaczęli odczuwać braki kruszcu, spróbowali sprzedawania na chińskim rynku opium – znanego w Chinach w celach medycznych. Sprzedaż prowadzona... za srebro. Tym samym Anglicy zdobyli środki do kupowania pożądanych dóbr, a z czasem okazało się że zyski z handlu tą substancją są ogromne. Uzależnienie od opium stało się jednak w Państwie Środka poważnym problemem społecznym, zauważono też przechylenie szali w bilansie handlu, co skłoniło cesarza do nakazu przejmowania i niszczenia angielskiego opium. Anglia zareagowała zbrojnie i relatywnie łatwo odniosła zwycięstwo w walce z armią chińską. W uzgodnieniach pokojowych Chiny zmuszone zostały do otwarcia szeregu swoich portów na handel międzynarodowy, rezygnacji z zakazu sprzedaży opium i przyznania Anglii przywilejów handlowych

oraz odstąpienia jej Hongkongu. Z czasem przedstawiciele innych państw też zyskali znaczące przywileje w handlu z Chinami, a praktycznie cała 2. poł. XIX w. minęła pod znakiem dominacji ówczesnych potęg zagranicznych nad Chinami.

Do wojen handlowych dochodziło również między państwami czy blokami kojarzonymi powszechnie z realizacją haseł wolnego rynku. W l. 60. XX w. wybuchła „kurczakowa wojna handlowa” między USA a Europejską Wspólnotą Gospodarczą (EWG – poprzedniczką, wraz z innymi Wspólnotami Europejskimi, dzisiejszej Unii Europejskiej). W ramach tworzonej wspólnej polityki rolnej, ówczesne państwa członkowskie zdecydowały się na podniesienie ceł na import amerykańskich kurczaków. Argumentowano to zarówno zarzutami o zbyt niską cenę drobiu amerykańskiego, z którym nie byli w stanie konkurować zachodnioeuropejscy rolnicy, jak i słabą jakością mięsa. Dla farmerów z USA było to bolesne, dostarczali bowiem duże ilości drobiu do Europy, a szczególnie istotnym rynkiem była RFN. Straty z tytułu zmniejszonej o ok. połowę sprzedaży wyniosły, po przeliczeniu na dzisiejszą wartość, ok. 200-300 mln dolarów rocznie. Ponieważ negocjacje między stronami nie przynosiły rezultatów, Amerykanie zdecydowali się odpowiedzieć wprowadzeniem ceł na produkty europejskie, m.in. skrobię ziemniaczaną, alkohole (co było uderzeniem w interesy wytwórców francuskich) i półciężarówkę (eksportowy produkt niemieckich koncernów motoryzacyjnych, bardzo popularny w tamtym czasie wśród Amerykanów; przemysł motoryzacyjny w USA wymógł więc uwzględnienie tej kwestii w cłach). Praktycznie wyeliminowało to z amerykańskiego rynku zagranicznych dostawców półciężarówek i stworzyło ochronne warunki dla produkcji tego segmentu aut przedsiębiorstwom amerykańskim. Firmy działające w Ameryce początkowo szukały rozwiązań służących ominięciu ceł (np. domontowywanie niektórych części samochodowych na terenie USA i sprzedawanie tak powstałych aut jako „wyprodukowanych w USA”), ale władze te luki z czasem blokowały. W miarę upływu lat większość ograniczeń handlowych z czasów „wojny” zostało zniesionych, ale podatek od importowanych półciężarówek nadal obowiązywał w kolejnych dekadach, nazywany „kurczakowym cłem”.

Najśłynniejszą z kolei wojnę handlową w dziejach Polski była ta stoczona z Niemcami w okresie dwudziestolecia międzywojennego. Przez pierwszych kilka lat po zakończeniu I wojny światowej polscy eksporterzy do Niemiec korzystali z klauzuli naj-

wyższego uprzywilejowania, co wynikało z postanowień Traktatu Wersalskiego – zmuszał on pokonane w wojnie Niemcy do takiego traktowania państw zwycięskiego sojuszu tzw. Ententy, a do tego grona zaliczono też nowo powstałą Polskę. Postanowienia te wygasły jednak w 1925 r. Niemcy były niezadowolone z powojennych strat terytorialnych na rzecz Polski i z rozdzielenia swoich ziem przez polskie Pomorze. Po zakończeniu obowiązywania preferencyjnych warunków zażądały więc od Polski nadania klauzuli najwyższego uprzywilejowania niemieckim towarom i korekty granic. Polska żądania te odrzuciła. Niemcy były wtedy głównym partnerem handlowym Polski, szczególnie istotne było to że sprzedawano tam prawie cały wydobywany polski węgiel, była to zatem decyzja śmiała – wymiana towarowa z Polską była dla Niemiec dużo mniej istotna. Berlin zakazał

przywozu polskich m.in. węgla i drewna, wprowadził też wysokie cła importowe na polskie produkty, licząc na osłabienie polskiego państwa. Warszawa odpowiedziała również cłami i embargiem. Początkowo polska gospodarka ucierpiała mocno, spadła produkcja, osłabiła się waluta, wzrosło bezrobocie. Potem jednak, w miarę upływu czasu, znaleziono nowe rynki zbytu dla polskich towarów (przewrotnie pomogło w tym osłabienie złotego), np. węgiel sprzedawano do Anglii czy państw skandynawskich. By usprawnić logistykę wywozu towarów przeprowadzono szereg wielkich inwestycji infrastrukturalnych, jak port w Gdyni czy rozbudowa szlaków kolejowych. Wzmacniano rodzimą wytwórczość produktów dotąd kupowanych za granicą. Polska gospodarka z sukcesem przeszła przez tę ciężką próbę. W poł. lat 30. niemiecko-polska „wojna handlowa” zakończyła się.

Współcześnie tendencja do liberalizowania zasad wymiany międzynarodowej, czy też rozwój globalizacji, co do zasady ułatwiają rozwiązywanie sporów gospodarczych. Sięganie po drastyczne rozwiązania ma być niepotrzebne, a potencjalnie bardziej dotkliwe skutki nieprzyjaznych działań handlowych i celnych – ograniczone. Nie zmienia to jednak faktu, że wojny gospodarcze czy handlowe toczyły się przez cały czas dziejów powszechnych i występują do dziś. Państwa nadal dysponują arsenalami środków ekonomicznego oddziaływania na przeciwnika celem osłabienia jego potencjału gospodarczego. Wojny handlowe mogą też być w skrajnych przypadkach preludium do poważniejszych starć, lub częścią poważnych konfliktów.



Zbliża się termin zatwierdzenia sprawozdań finansowych za 2024 rok

Koniec pierwszego półrocza to dla wielu firm w Polsce intensywny czas związany z finalizacją obowiązków sprawozdawczych. Partner Sekcji Prawnej e-petrol.pl – Kancelaria Ostrowski i Wspólnicy przypomina, że prowadzący działalność gospodarczą np. w formie fundacji rodzinnej lub spółki z o.o., muszą pamiętać

o zbliżaniu się ustawowego terminu zatwierdzenia rocznego sprawozdania finansowego za 2024 rok.

Warto również wykorzystać tę okazję do weryfikacji i ewentualnej aktualizacji kodów PKD, szczególnie w kontekście planowanego przejścia z klasyfikacji PKD 2007 na nową wersję – PKD 2025.



Ważne terminy

Jeśli rok obrotowy Twojej jednostki pokrywa się z rokiem kalendarzowym, należy pamiętać o tych terminach:

- do 30 czerwca 2025 r. – należy zatwierdzić sprawozdanie finansowe za 2024 rok (np. przez Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników lub Zgromadzenie Beneficjentów fundacji)
- 15 dni od zatwierdzenia – należy złożyć zatwierdzone sprawozdanie do:
 - ♦ KRS – w przypadku podmiotów wpisanych do Krajowego Rejestru Sądowego, prowadzących pełną księgowość,
 - ♦ Rejestru Fundacji Rodzinnych – w formie papierowej do Sądu Okręgowego w Piotrkowie Trybunalskim (dotyczy fundacji rodzinnych),
 - ♦ Szefa KAS – w formie JPK_SF (dotyczy wszystkich zobowiązanych podmiotów).

Dobry moment na zmiany – aktualizacja kodów PKD

W związku z planowaną aktualizacją klasyfikacji działalności gospodarczej z wersji PKD 2007 na PKD 2025, obecny okres sprawozdawczy może być świetnym momentem, aby:

- ♦ przeanalizować, czy wpisane kody PKD odpowiadają faktycznie prowadzonej działalności,
- ♦ zaktualizować główny kod PKD, jeśli profil działalności się zmienił,
- ♦ dopisać lub usunąć nieaktualne kody, co może mieć znaczenie przy ubieganiu się o dotacje, zamówienia publiczne lub podczas kontroli.

Zmiana klasyfikacji PKD to proces, który może być wprowadzony od 2025 roku, ale już teraz warto przy-

gotować się na nowe zasady. Dokonując aktualizacji danych w KRS przy okazji składania dokumentów finansowych, można zaoszczędzić czas i uporządkować dokumentację rejestrową.

Kancelaria zaprasza do kontaktu firmy, które nie mają pewności, jak prawidłowo przygotować dokumenty – takie jak protokół ze Zgromadzenia Wspólników lub Zgromadzenia Beneficjentów albo chcą skonsultować zmiany w kodach PKD.

Opracowanie:
Anna Wąsiewska
radca prawny, senior associate
Kancelaria Ostrowski i Wspólnicy
ostrowski.legal

Wdrożenie

AIS/IMPORT PLUS

– zmiany w procedurze wpisu do rejestru

Z dniem 19 czerwca 2025 r. wdrożony zostanie system AIS/IMPORT PLUS – informuje Kancelaria Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe, partner sekcji prawnej e-petrol.pl. Jedną z konsekwencji wdrożenia tego systemu będzie wprowadzenie istotnych zmian w zakresie uproszczonej procedury celnej – wpisu do rejestru zgłaszającego, o której mowa w art. 182 UKC. W szczególności, aktualizacji będzie wymagało pozwolenie na wpis do rejestru zgłaszającego. Szczegóły poniżej w artykule.

Wraz z wdrożeniem systemu AIS/IMPORT PLUS wymagany będzie nowy zakres danych, zatem należało będzie założyć nowy rejestr, a możliwość korzystania z niego będzie wymagała wcześniejszego zatwierdzenia rejestru przez organ celny. Uzyskanie zatwierdzenia rejestru przez właściwego Naczelnika Urzędu Celno-Skarbowego będzie uwarunkowane przedłożeniem szczegółowych informacji dotyczących stosowanego systemu elektronicznych wpisów do rejestru.

W związku z powyższymi zmianami, obecny rejestr zgłaszającego może być prowadzony do ostatniego dnia działania systemu AIS/IMPORT, przez który należy rozumieć dzień, w którym obsłużony zostanie w systemie komunikat powiadomienia PWD. W przypadku zwolnienia z powiadomienia jest to ostatni dzień, w którym mógłby zostać obsłużony w systemie komunikat PWD, jeżeli byłby wymagany.

Zespół kancelarii Cabaj Kotala Doradztwo Podatkowe zwraca uwagę, że nadchodzące zmiany są szczególnie istotne dla firm, które posiadają pozwolenia na wpis do rejestru zgłaszającego i korzystają z uproszczonej procedury wpisu do rejestru i w razie wątpliwości prawnych czy formalnych zachęca do kontaktu.

Opracowanie:
Zespół kancelarii Cabaj Kotala
Doradztwo Podatkowe
<https://cabajkotala.com/>



Jedwab

– od kokonu do luksusu

Magdalena Robak

Jak świat długi i szeroki, od dawnien dawna, jedwab był przedmiotem pożądania. Dr hab. Małgorzata Sokalska, wykładowca komparatystyki na Uniwersytecie Jagiellońskim, pisze w tekście „Od podszewki, czyli o jedwabiu w literaturze (Honoré de Balzac – Bolesław Prus – Eliza Orzeszkowa)” o jego symbolicznej potęgde: *Widziano w nim nie tyle praktyczną tkaninę o szeregu cech fizycznych, które czyniły z niej doskonały materiał dla przemysłu włókienniczego i krawiectwa, ile symbol statusu społecznego, zasłonę, zza której wyzierał inny świat – ekskluzywny i pełny wytworności, odrzucający pospolitość perkalu, trywialność kretonu czy prozaiczność flaneli.*

Tajemnicy wyrobu jedwabiu, niczym przysłowiowego oka w głowie, strzegli władcy Chin, będących jego ojczyzną (podobno tego, kto by ów sekret zdradził, niechybnie czekała kara śmierci). O tym, jak powstał jedwab, mówi legenda, według której do filiżanki z herbatą, odpoczywającej pod morwą cesarzowej lady Hsi Ling Shih, zniecacka wpadł kokon jedwabnika. Urzeczona tym, jak pięknie odbijał światło, pociągnęła za nitkę i zwinęła ją w szpulkę. Słusznie przekonana o jej trwałości wpadła na pomysł tkania z niego materiału. Inna opowieść mówi natomiast o tym, że mieszkańcy Bizancjum bardzo pragnęli posiadać jedwab, ale zarówno on sam, jak i jego transport z Państwa Środka, szlakiem, a jakżeby inaczej, jedwabnym, były bardzo kosztowne. Z pomocą



przyszli im dwaj mnisi, którzy zachęcenici perspektywą, obiecaną przez cesarza Justyniana I, sowitej nagrody za zdobycie jajeczek jedwabników, uciekli się do podstępu. Po tym, jak udało im się zdobyć ten skarb, ukryli go w wydrążonym wnętrzu bambusowych lasek, którymi podpierali się w trakcie niebezpiecznej i liczącej ponad 5 tys. kilometrów drogi powrotnej z Chin. Źródła historyczne informują także, że jedwab pojawił się w starożytnej Grecji i na Sycylii, skąd jego produkcja rozprzestrzeniła się na Półwysep Apeniński, teren obecnej Francji i Hiszpanii oraz pozostałe części Europy, w których zawiązały się pragnieniami możnych. Kolejne wieki mijały, a zainteresowanie tą najszlachetniejszą z tkanin nie słabło. Doczekała się ona nawet zaszczytnego miejsca w literaturze – jak zauważa wspomniana Małgorzata Sokalska, odnajdujemy ją np. w „Straconych złudzeniach” Honoriusza Balzaka, „Lalce” Bronisława Prusa czy „Marcie” Elizy Orzeszkowej. Motyw jedwabiu pojawia się też w twórczości wielkich poetów – choćby Adama Mickiewicza i Zbigniewa Herberta. Jest zatem jedwab materiałem wyjątkowym, obok którego nie sposób przejść obojętnie.

Potentatem jedwabnictwa, jak wieki temu, w dalszym ciągu są Chiny, ale uznaniem cieszą też tkanki np. z włoskiego Como. Stolicą polskiego jedwabiu jest natomiast Milanówek, w którym w międzywojniu Henryk i Halina Witczakowie założyli Centralną Doświadczalną Stację Jedwabniczą. Prowadzony

z sukcesami zakład, mogący już w latach 30-tych XX wieku poszczycić się siecią luksusowych sklepów, został po wojnie upaństwowiony i przekształcony w Zakłady Jedwabiu Naturalnego „Milanówek”. W czasach PRL-u powstawały w nim będące synonimem bogactwa ręcznie malowane oraz drukowane jedwabne tkaniny sukienkowe, atłasy, tafty, szaliki, apaszki i krawaty oraz wyjątkowe projekty, takie jak suknia „Pierrot” Jerzego Antkowiaka czy apaszki dla stewardes LOT-u. Sprywatyzowana i wykupiona przez Jedwab Polski Sp. z o.o. pod koniec lat 90-tych firma nadal zajmuje wiodącą pozycję na rynku polskim.

Jedwab to niezwykle piękny i elegancki materiał, określany mianem królewskiego (podobno ulubione chustki, znak rozpoznawczy słynącej z wyczucia stylu Elżbiety II, były właśnie jedwabne). Ten naturalny, pozyskiwany z jedwabników, bardzo trudno się pali, a podczas tego procesu wydziela się charakterystyczny zapach palonych włosów. Jest doceniany za właściwości antybakteryjne i hipoadlergiczne, bo nie przyciąga roztoczy, pleśni i drobnoustrojów, dzięki czemu nie uczula i nie podrażnia. Doskonale pochłania też wilgoć i chroni ciało zarówno przed ciepłem, jak i zimnem. Znany również ze swojej miękkości i subtelnej połysku, występuje aż w kilkudziesięciu odmianach: jedwab morwowy powstaje z kokonów jedwabnika morwowego; tussowy z kokonów jedwabnika dębowego, Eri z kokonów występującego tylko w Indiach, udomowionego jedwabnika Eri, Muga pozyskiwany z kokonów jedwabnika o tej samej nazwie. Zważywszy zaś na kraj pochodzenia tkaniny wyróżnia się jedwab włoski, japoński, chiński, tajski i indyjski, a biorąc pod uwagę proces jej powstawania, otrzymujemy np.: jedwabną satynę, krepę, żakard, żorzetę czy

aksamit. Choć włókno jedwabiu jest najdelikatniejsze spośród wszystkich włókien naturalnych, to jest on bardzo wytrzymały, przez co wykorzystywany nawet w spadochronach oraz kamizelkach kuloodpornych. Przede wszystkim jednak szyje się z niego spódnice, sukienki na dzień oraz wieczorowe, koszule i bluzki, piżamy, opaski na oczy, szale, akcesoria do włosów, krawaty, poszetki, pościel, a w innych niż nasz kręgiach kulturowych, także sari i kimono. O uniwersalności tego cudownego materiału niech świadczy także fakt, że zyskuje on coraz większą popularność jako dekoracja wnętrz (tapety), jest stosowany w medycynie w postaci szwów chirurgicznych i opatrunków, przydatny bywa w tworzeniu obrazów i gobelinów, a także w produkcji opon rowerowych.

Czy jedwab ma wady? Nie jestem o tym przekonana, choć niewątpliwie jest szalenie drogi i trzeba ostrożnie się z nim obchodzić. Wymaga prania w niskiej temperaturze i delikatnym detergencie (np. w szamponie czy mydle), chemicznego, ręcznego lub w pralce (w zależności od rodzaju tkaniny). Jedwabiu nie wolno szorować, wykręcać i trzeć. Ponieważ ma tendencję do blaknięcia, należy go suszyć w zacienionym miejscu (nigdy nie w suszarce bębnowej), a po wyschnięciu wyprasować na lewej stronie, przez szmatkę, niezbyt gorącym żelazkiem. Jedwabną odzież powinno się ponadto przechowywać na wieszakach z zaokrąglonymi końcami lub wyłożonych gąbką. Niewskazane jest przechowywanie ich w ciemnej szafie, bo to spowoduje ich gnienie i zniszczenie. Zamiast tego można je natomiast zwinąć w rulon i włożyć do pudełka.

Dzisiaj, w czasach popularności ekologii i zwrócenia się ku zrównoważonej modzie, produkcja jedwabiu wzbudza kontrowersje, bowiem hodowla jedwabników, które nie występują już w naturze, pochłania ogromne ilości wody i energii, a np. w azjatyckich fabrykach łamane są podstawowe prawa pracowników. Ponadto jedwab, powstający z gotowanych żywcem owadów, z pewnością nie znajdzie też uznania wśród wegan. Czy to oznacza, że jego koniec jest bliski? Nie sądzę, bo to przecież nadal perła wśród tkanin, a i z pomocą producentom przyjść mogą nowoczesne technologie. Już teraz do wytwarzania „bardziej etycznego” jedwabiu stosuje się skórki pomarańczy czy bakterie z odpowiednio zmodyfikowanym DNA. Czekać nas może zatem, w niedalekiej przyszłości, prawdziwy, jedwabny zawrót głowy.

Jedwab to niezwykle piękny i elegancki materiał, określany mianem królewskiego

Źródła: <https://ansin.pl/>, <https://www.lancerto.com/>, <https://monikakaminska.com/>, <https://patrizia.aryton.pl/>, <https://www.sino-silk.pl/>, <https://vogue.pl/>.

Chengdu

– światowa stolica pand i jaśminowej herbaty

Chengdu wieżowce

Sebastian Janiszewski

Stolica Syczuanu należy nie tylko do grona największych chińskich metropolii, lecz także do najstarszych ośrodków miejskich – ma ponad 2300 lat.

Podróż do Chin była dla mnie niczym wejście w zupełnie nowy świat, w którym starożytna kultura harmonijnie splata się z futurystycznym światem. Już od chwili wyjścia z samolotu ogarnęła mnie niezwykła mieszanka zdumienia, fascynacji i lekkiej niepewności.

Przygoda rozpoczęła się w wielkiej metropolii. Mimo obcego alfabetu i języka, dzięki kilku przydatnym aplikacjom bez problemu udało mi się odnaleźć w nowym otoczeniu. Szczególnie zachwyciło mnie Chengdu, które – poza niezwykłym Sanktuarium Pand – ukazało, jak ogromnego skoku dokonało to niegdyś rolnicze społeczeństwo.

Chengdu: Serce Syczuanu

Chengdu powitało mnie zgiełkiem typowym dla wielkich miast, ale jednocześnie urzekło spokojem ulic, głębokim aromatem jaśminowej herbaty i – oczywiście – wszechobecną fascynacją pandami.

To miasto uchodzi za najszybciej rozwijającą się metropolię w Chinach, a mimo to zachowało urok tradycyjnej chińskiej kultury. Szczególnie urzekły mnie

zabytkowe miejsca, takie jak klasztor Wenshu, alejki Kuan i Zhai oraz niezwykle klimatyczna ulica Jinli, gdzie można poczuć atmosferę dawnych Chin.

Głównym punktem mojej wizyty było Sanktuarium Pandy Wielkiej – uroczego białego-czarnego misia. Dzięki programom ochronnym populacja pand systematycznie rośnie, choć nadal jest niewielka. To sprawia, że na świecie istnieje tylko kilka miejsc, gdzie można je zobaczyć. O tym, jak najprościej dostać się do sanktuarium, opowiadam w jednym z moich filmów.

Jeśli szukacie w Chengdu miejsc, które przypominają chińskie średniowieczne baśnie, mam dla was dobrą wiadomość – takich enklaw znajdziecie w mieście kilka. Najbardziej znane i turystyczne są alejki Kuan



Założony w 1987 roku ośrodek badawczy przyczynił się do znacznego zrozumienia cyklu rozrodczego pand.

Zhai, które przyciągają wielu odwiedzających. Nieco bardziej na południe znajduje się duży park z jeziorkiem i urokliwą uliczką Jinli, zabudowaną drewnianymi domkami, a na wschodnich krańcach miasta – most Anshun, otoczony podobnymi budowlami.

Te wszystkie miejsca można zobaczyć w ciągu jednego dnia, chociaż trzeba dużo czasu spędzić w metrze lub DiDi (chińskim odpowiedniku Ubera) – bo znajdują się one w znacznej odległości od siebie.

Sanktuarium Pandy Wielkiej

Na pierwszym miejscu, bez wątpienia, znajduje się Sanktuarium Pand Wielkich – miejsce, które zachwyci każdego. Każdego dnia tysiące ludzi przyjeżdżają tutaj, aby podziwiać te urocze misie.

Sanktuarium, mimo że jest ośrodkiem ochrony pand, nie jest zamkniętym centrum naukowym, jak można

by pomyśleć. To ogromny, zielony teren, podzielony na kilkanaście dostępnych do zwiedzania stref. Mimo że miejsce jest skomercjalizowane, cena wejściówki jest bardzo przystępna, co sprawia, że jest to najtańszy ośrodek tego typu, w którym można podziwiać pandy wielkie. O cenach biletów opowiem na końcu, ale teraz zapraszam do zwiedzania – niezapomniane wrażenia z obserwacji biało-czarnych misiów są po prostu gwarantowane.

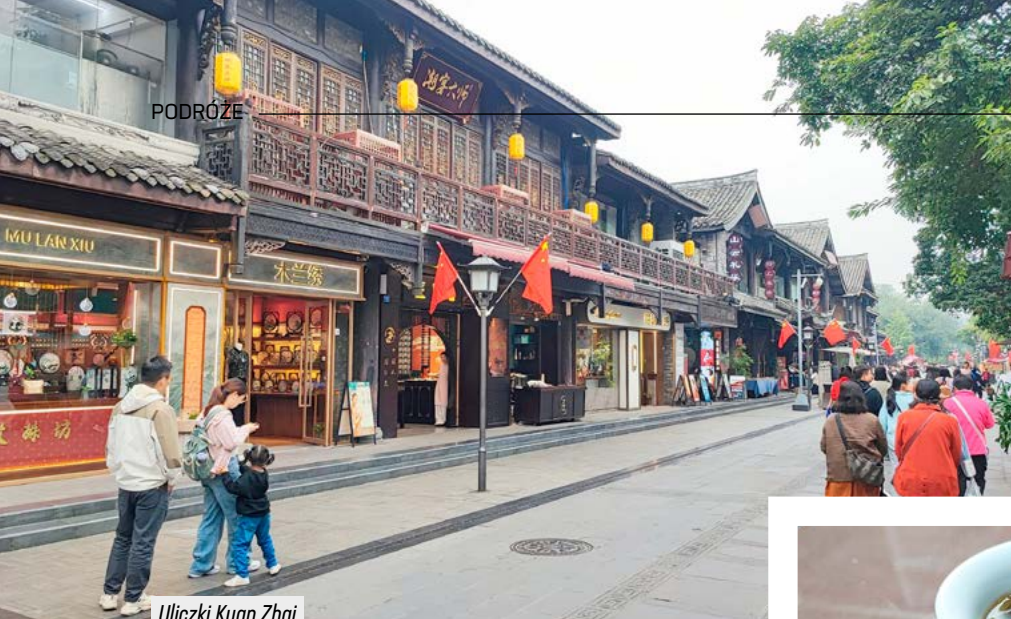
W cenę biletu wliczona jest możliwość spacerowania po zielonych alejkach rozległego parku. Obserwowanie pand, zwłaszcza podczas konsumpcji bambusów, to prawdziwa frajda – ich niezgrabne ruchy są tak komiczne, że każdy obserwator nie może powstrzymać się od śmiechu, ale pamiętajcie – nie próbujcie przekakiwać przez ogrodzenie! Strażnicy dbają o porządek i pilnują wybiegów na każdym kroku.



Sanktuarium pand – alejki



Pamiątkowe zdjęcie z pandą



Uliczki Kuan Zhai



- Podziwiając, jak szybko misie pochłaniają bambusy, warto dodać, że pandy mają dodatkowy szósty palec na łapie, który pomaga im sprawnie chwycić pęd bambusa. W rzeczywistości jest to wydłużona kość nadgarstka, która pełni funkcję dodatkowego palca.

Kompleks sanktuarium jest dość rozległy, dlatego warto zaplanować zwiedzanie z mapą, którą można otrzymać przy kasach. Przy skrzyżowaniach znajdują się tablice kierunkowe, dzięki którym na bieżąco można sprawdzać lokalizację i łatwo poruszać się po strefach – są one również opisane po angielsku.

Zwiedzanie najlepiej zacząć rano, kiedy pandy są najbardziej aktywne. Po wejściu warto od razu udać się na wybieg, bo rano pandy mają najwięcej energii do zabawy. Po przekroczeniu bramek najlepiej podążać za tłumem, bo to właśnie on zmierza w stronę pand.

Bilety do sanktuarium można kupić na kilka sposobów:

- ◆ **W kasach na miejscu** – choć tego nie próbowałem, to nie polecam, bo kolejki były ogromne,
- ◆ **poprzez chińskie aplikacje Alipay lub WeChat,**
- ◆ **lub przez aplikację Trip.com** – i to jest moim zdaniem najwygodniejsza opcja. Po zakupie wejściówki otrzymamy kod QR, który skanuje się przy wejściu (wtedy też trzeba pokazać pracownikowi paszport).

Alejkę Kuan Zhai

Kuanzhai Alley to niewielka, historyczna enklawa składająca się z trzech uliczek, które w całości zabudowane są tradycyjnymi domkami, z których wiele pamięta czasy dynastii Qing. To jedno z tych miejsc, gdzie można zachwycić się chińską architekturą, kupić ręcznie robione pamiątki, słodycze, spróbować



Tradycje związane z piciem herbaty Chengdu słynie z delikatnej jaśminowej herbaty, którą pije się w małych naczyniach z przykrywką. Do środka wsypuje się suszone liście, zalewa wrzątkiem i przykrywa. Po kilku minutach herbata jest gotowa. Można powtórzyć tę czynność kilka razy, bo w zamówionym zestawie otrzymujemy również czajnik z gorącą wodą.

lokalnych przysmaków i napić się jaśminowej herbaty z naczynia zwanego gaiwan.

Kuan Zhai (lub Kuanzhai) powstało z połączenia trzech ulic: Szerokiej, Wąskiej i Głębokiej, a każda z nich przedstawia inny kawałek historii. Ulica Szeroka jest znana ze straganów z pamiątkami i tradycyjnych herbaciarni, ale znajdują się tu również większe sklepy, a nawet coś na kształt galerii handlowych, bo Chińczycy naprawdę kochają wydawać juany. Ulica Wąska zaskakuje połączeniem zachodniego stylu z chińską architekturą, a Głęboka to miejsce pełne straganów z najróżniejszym jedzeniem – od przekąsek po pełne dania. Oczywiście, nie mogło zabraknąć



Uliczka Jinli



Chińczycy wszystko fotografują

wizerunku kultowej pandy i ręcznie dekorowanych słodczy.

Ciekawostką dla mnie była niewielka jaskinia pod jednym z domów, w której znajdował się wodospad. Miejsce to było wręcz oblegane przez Chińczyków, więc trudno było się do niego dopchać.

Zauważyłem także, że w Kuan Zhai Alley jest sporo wizerunków koni. Po ilości, którą spotkałem, mogę stwierdzić, że są one bardzo szanowane w tej kulturze, jako symbol szczęścia i sukcesu.

Aby zwiedzić wszystkie alejki, warto poświęcić około dwóch godzin. Chyba że chcecie spędzić więcej czasu, delektując się herbatą przy muzyce na żywo – wtedy trzeba będzie zostać dłużej.

Uliczka Jinli

Dwa kilometry na południowy zachód, znajduje się słynąca z drewnianej zabudowy ulica Jinli. Proponuję

odwiedzić to miejsce wieczorem, bo dzięki bajecznej iluminacji można znaleźć tu wiele klimatycznych zakątków.

Zwiedzających wita ogromny kamienny mur z otwartą bramą, a po drugiej stronie – piękna drewniana zabudowa. Szacuje się, że pierwsze domki na tej ulicy powstały 1800 lat temu. Oczywiście do dzisiejszych czasów niewiele z nich przetrwało, ale repliki tworzą niesamowitą harmonię z zielonym otoczeniem, z której wyłania się swojski klimat.

Jinli to niewielkie centrum handlowe, przy którym znajdują się restauracje, kawiarnie i sklepy z pamiątkami. Jednak to starodawna drewniana oprawa przyciąga największą uwagę. Ta ulica ma niemal pół kilometra długości, a są tu również inne boczne uliczki, jak na przykład wąski korytarz oświetlony lampionami czy uroczy pawilon na wodzie. Zapewne rozumiesz, że szybko się stąd nie da wyjść – w tym uroczym labiryncie chciałem się po prostu zgubić. I nawet się udało. ►



Uliczka Jinli



Klasztor Wenshu



Budynek kolejowy

► Most Anshun

Popularną formą miejskiej zabudowy w średnio-wiecznych Chinach były mosty, na których budo-wano domy. Podczas swoich podróży do Państwa Środka Marco Polo zachwycił się nimi – także tymi w Chengdu właśnie.

Ten historyczny most na rzece Jinjiang był wielokrot-nie przebudowywany i niestety w XX wieku zawalił się pod naporem wielkiej wody. Współczesny kamien-ny most to replika, która została oddana do użytku w 2003 roku. Dziś pełni funkcje publiczne – w jego zadaszonej części znajduje się ogólnodostępna re-stauracja.

Most Anshun jest obowiązkowym punktem wycie-czek po Chengdu. Szczególnie polecam udać się tam wieczorem, gdy jest pięknie podświetlony, a ota-czająca go zabudowa tworzy pełną kolorów dzielnicę. Trzeba jednak pamiętać, że miejsce to jest bardzo zatłoczone, więc chyba lepiej ogląda się go z daleka.

Most Anshun



Klasztor Wenshu: duchowa perła Chengdu

Klasztor Wenshu to jedno z najstarszych i najważ-niejszych miejsc kultu buddyjskiego w prowincji Syczuan. Oprócz pełnienia funkcji religijnej, jest rów-nież popularną atrakcją turystyczną, przyciągają-cą amatorów tradycyjnej chińskiej architektury, bo warto zobaczyć, jak wygląda świątynia w chińskim porządku buddyjskim.

W centrum kompleksu klasztornego znajduje się świą-tynia, która została założona w okresie panowania dy-nastii Tang (ok. VII w. n.e.), ale obecną nazwę świątynia otrzymała dopiero w 1681 roku, na cześć bodhisattwy mądrości – Wenshu, który jako osoba oświecona świa-domie opóźnia swoje wejście w nirwanę, by pomagać innym w osiągnięciu wyzwolenia.

Legenda głosi, że mnich Cidian, który mieszkał tu w VII wieku, był wcieleniem tego bodhisattwy, co na-daje miejscu dodatkowej duchowej głębi.



Muzeum Chengdu

Kompleks klasztorny, wzniesiony w tradycyjnym chińskim stylu, obejmuje kilkanaście pawilonów, ale dla zwiedzających dostępnych jest tylko kilka z nich.

Do klasztoru wchodzi się przez murowaną bramę. Już w przejściu można zobaczyć ważny obiekt – Pagodę Tysiąca Posągów Buddy. Wieża ma typową chińską strukturę pagody, z wieloma poziomami i ozdobnymi detalami. Tyle wizerunków Buddy w jednym miejscu symbolizuje jego wszechobecność oraz potęgę nauk w przestrzeni i czasie.

Na terenie klasztoru znajduje się ponad 300 posągów i rzeźb Buddy oraz bodhisattwów. Te najważniejsze wizerunki przechowywane są w pawilonach wykonanych z drewna o dwuspadowych dachach zakończonych dougongiem, czyli charakterystycznie podwiniętym narożnikiem.

Inne atrakcje

Plac Centralny, czyli Tianfu Square, to serce Chengdu. Na środku placu znajduje się niewielki park, a przy nim ogromny posąg Mao Zedonga. Plac jest miejscem wydarzeń kulturalnych i festiwali, ale w ciągu dnia jest tu na tyle spokojnie, że można przez nieuwagę go pominąć.

Na jednej z pierzei Placu Centralnego znajduje się nowoczesny gmach Muzeum Chengdu. To idealne miejsce, aby zgłębić historię i kulturę regionu. Muzeum posiada imponującą kolekcję sztuki, ceramiki i historycznych artefaktów.

Park Ludowy leży blisko centrum i jest miejscem spotkań mieszkańców, którzy przychodzą tu na ćwiczenia, tańce lub po prostu wypić herbatkę w jednym z wielu pawilonów. W parku znajduje się niewielkie wzgórze, z którego można podziwiać jezioro. Miejsca nie da się przegapić – przed głównym wejściem stoi ogromny pomnik żołnierza, symbolizujący opór Chińczyków przeciwko francuskim kolonizatorom.



W Chengdu jest bardzo dużo meczetów

W parku pozostawiono niewielki pawilon z parowozem, który – jak sprawdziłem później – jest związany z koleją sycuańską rozwijaną na początku XX wieku. Było to kluczowe przedsięwzięcie w dalszym rozwoju Chengdu i regionu. Inwestycję finansowaną przez przedsiębiorców i obywateli próbowała nacjonalizować władza centralna, co doprowadziło do niezadowolenia i wybuchu powstania, a w efekcie do ogólnokrajowej rewolucji Xinhai. Rewolucja ta, znana lepiej jako Rewolucja Październikowa, ostatecznie zakończyła panowanie dynastii Qing i doprowadziła do powstania Republiki Chińskiej. Lokomotywa w parku jest symbolem tej właśnie kolejowej historii.

Nieco dalej na zachód znajduje się Park Huanhua Xi. Jest nawet trzy razy większy niż Park Ludowy, a w jego centrum również znajduje się jezioro – tylko większe. W ramach relaksu polecam przespacerować się spokojnymi alejkami i zadumać się na drewnianym mostku.

Metro w Chengdu

Jednym z najważniejszych elementów infrastruktury miasta jest rozbudowany system metra, który nie tylko ułatwia przemieszczanie się po ogromnej aglomeracji, ale także stanowi przykład innowacyjności i efektywności.

Metro w Chengdu zostało uruchomione stosunkowo niedawno, bo w 2010 roku. W ciągu zaledwie kilku- ▶

Ogromna stacja metra na lotnisku jest niemal pusta





Ruch uliczny – elektryki, skutery i rowery

- nastu lat sieć metra stała się jedną z największych i najnowocześniejszych w Chinach.

Projekt budowy metra od samego początku był wyzwaniem, a fakt, że sieć 13 linii powstała w zaledwie piętnaście lat, mówi wiele o możliwościach Chińczyków. Metro w Chengdu liczy już 300 stacji i ponad 600 km torów, po których pociągi poruszają się ze średnią prędkością 35-40 km/h, a na odcinkach peryferyjnych osiągają prędkość powyżej 80 km/h. Od 2023 roku metro przewozi rocznie ponad 2 miliardy pasażerów!

Bilety jednorazowe to karty NFC, które można kupić w automatach zarówno za gotówkę, jak i za pomocą aplikacji, np. Alipay. Mieszkańcy Chin mogą używać zbliżeniowych kart imiennych, bankowych kart płatniczych oraz zapisanych na telefonie biletów okresowych.

Opłaty za przejazd zależą od przebytej odległości. Ceny zaczynają się od 1 zł za najkrótszy odcinek trasy i rosną proporcjonalnie do długości podróży. Maksymalna opłata za jedną podróż wynosi 5,50 zł. Metro zapewnia dojazd do niemal każdego zakątka miasta, co jest bardzo ważne z turystycznego punktu widzenia. Stacje znajdują się bezpośrednio przy atrakcjach, takich jak Klasztor Wenshu, Alejki Kuan Zhai czy Plac Centralny, choć do niektórych miejsc trzeba podejść pieszo, np. do ulicy Jinli czy mostu Anshun.

Najbardziej skomplikowany wydaje się dojazd do Sanktuarium Pandy Wielkiej, bo najbliższa stacja o nazwie Panda Avenue, znajduje się 4 km od bramy głównej. Tam jednak można złapać specjalny autobus.

Lotnisko Tianfu jest połączone z centrum miasta za pomocą linii nr 18, która dojeżdża do Południowego Dworca Kolejowego, gdzie można przesiąść się do innych linii metra.

Co zjeść w Chengdu

Wizyta w Chengdu może być prawdziwą uczcą dla zmysłów, a kuchnia Chengdu i Syczuanu to coś więcej niż tylko hot pot. W Azji zupę spożywa się codziennie, a czasem nawet kilka razy. Dlatego postanowiłem od zupy rozpocząć przygodę kulinarną.

Po zwiedzaniu Sanktuarium Pand, wybrałem się do pobliskiego centrum i w pierwszej z brzegu restauracji zamówiłem zupę z kurczakiem, marynowaną papryką i makaronem. Głębia smaku tego dania była dla mnie kompletnie nowym doznaniem, ale wspominam ją dobrze. Zupa była niezwykle tania (6 zł za porcję), bo zamiast mięsa były w niej podroby z kurczaka, a dla odwrócenia uwagi można było ją ostro doprawić sosem prosto z garnka. Nic dziwnego, że dostaliśmy go tak dużo. Przy okazji przekonałem się, że w południowo-zachodnich Chinach bardzo cenione są ostre i kwaśne smaki.

Najpopularniejszym spożywanym mięsem w Chinach jest wieprzowina, ale ponieważ w centrum Chengdu żyje spora grupa Hui – etnicznych Chińczyków wyznających islam, to wyjątkowo tego dnia zjadłem wiele potraw na bazie wołowiny. Hui mają własne dzielnice z meczetami i restauracjami halal – gdybyście szukali dobrej miejscówki, to jest ona w ulicy za Muzeum Chengdu i chyba nazywa się „Osieć misek z wołowiny”. Zamówiłem zestaw dań, które przynoszono mi do stolika etapami. Były to



Herbaciarnia

dwa dania wołowe, dynia duszona na parze, blanszowane liście ogona feniksa, a także ogromna porcja ryżu.

Drobno siekana wołowina z kapustą to soczyste danie, na które składają się kawałki wołowiny posiekane z mieszkanką warzyw i podane z czymś przypominającym pietruszkę. Danie bardzo dobre, nieco pikantne, po wymieszaniu z ryżem intensywność łagodnieje, bo neutralizuje ostrość i równoważy smaki. Do kompletu dorzuciłem wołowinę w cieście. Zestaw dla jednej osoby kosztował zaledwie 40 zł.

Duszona wołowina z ziemniakami to jedno z większych dań, jakie miałem okazję zobaczyć w Chengdu. Garnek jest przeznaczony prawdopodobnie dla dwóch osób – kosztował 25 zł i było to chyba najdroższe danie, jakie kupiłem w Chinach. Dzięki długiemu gotowaniu, wołowina jest miękka i soczysta, a ziemniaki chłoną smak bulionu. Całość oczywiście ostro doprawiona i udekorowana natką pietruszki. Potrawa jest nie tylko pyszna, ale i rozgrzewająca – idealna na chłodniejsze dni.

Kompletnym zaskoczeniem było danie złożone z trzech oddzielnych składników. To kombinacja mięsa posypanego sezamem, smażonych warzyw i bułeczek gotowanych na parze. Najczęściej spotykanym mięsem w tym zestawieniu jest wołowina, którą w cienkich plastrach praży się na woku i podaje na smażonych warzywach. Oddzielnie, w bambusowym naczyniu podaje się bułeczki. Jak to jeść? Gdy spróbowałem samych bułeczek, usłyszałem od razu „eat it like a hamburger” – i wszystko było już jasne. Taki zestaw kosztuje 18 zł.

Tradycyjna herbata jaśminowa

Herbata jaśminowa pozostaje głęboko zakorzeniona w chińskiej tradycji, a w wielu regionach picie herbaty to wręcz rytuał. Powszechnie serwowana herbata jaśminowa znana jest z delikatnego aromatu i uspokajających właściwości. Porcja dla jednej osoby kosztuje 25 zł, ale wystarcza do przyrządzenia kilku filiżanek herbaty, bo liście można zalewać kolejny raz gorącą wodą z dzbanka. Tradycyjne herbaciarnie polecam zobaczyć w pierwszej kolejności, zwłaszcza te w klimatycznych zakątkach Chengdu.

Płatności w Chinach. Jak jest naprawdę

Wiele mówi się, że w Chinach XXI wieku gotówka nie istnieje. W rzeczywistości jest nadal bardzo popularnym środkiem płatniczym, którego przyjęcia nikt mi nie odmówił.

Gotówkę bez problemu można wybrać w bankomatach, które posiadają logo VISA/Mastercard (na pewno będą takie na lotnisku), do tego wiele z nich nie pobiera prowizji od wypłat kartami Revolut.

Zatem czy aplikacje takie jak Alipay faktycznie są potrzebne? Niestety tak, bo na obecną chwilę jest po prostu jeszcze za wcześnie, aby ogłosić śmierć tradycyjnego pieniądza w Chinach. Gotówka jest w obiegu i jeszcze długo będzie, niezależnie od tego, czy miłośnicy ciekawostek i sensacji tego chcą, czy nie.

Alipay jest jednak konieczne choćby z tego powodu, że w większości przypadków, gotówką nie da się zapłacić za bilety komunikacji zbiorowej i na pewno nie zamówimy taksówki DiDi.

Fascynacja, która szybko nie minie

Jakie było moje pierwsze wrażenie z Chin? Na pewno nie da się zignorować postępu, jaki Państwo Środka zrobiło od czasów, gdy mówiono o Chinach jak o wiejskim zaścianku. Na prowincji – owszem – wiejskie życie jest widoczne, ale nawet sprzedawcy warzyw i owoców dysponują własnym kontem w Alipay i wolą płatności elektroniczne niż gotówkowe.

Mimo chińskiego ustroju kojarzonego z ateizmem państwowym, odwołania do starożytnej kultury i tradycji są widoczne na każdym kroku, a dostęp do zażytkowych świątyń powszechny i bezpłatny nawet dla turystów. Wrażenia z tej podróży pozostaną ze mną na zawsze, zachęcając jednocześnie do szybkiego powrotu.

- 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!**



XXI Spotkanie
Branży Paliwowej

Polski Rynek LPG 2025

8-9 października 2025 r. | Sheraton Sopot Hotel

Więcej informacji 

spotkaniapaliwowe.pl

organizator



patron medialny

e-petrol.pl 



Polski Rynek LPG

**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.