



MECENAS SPORTU



Rozmowa z Bartoszem Zmarzlikiem,  
żuźłowcem, dwukrotnym indywidualnym  
mistrzem świata, zawodnikiem ORLEN Team





**„DO RZECZY”:** Trzeba się urodzić z metanolem zamiast krwi w żyłach, żeby w wieku 15 lat usłyszeć od Tomasza Golloba, wtedy świeżo upieczonego mistrza świata: „Młody, zrobisz to samo, tylko skrócę ci czas o ok. 10 lat”?

**BARTOSZ ZMARZLIK:** Na pewno trzeba mieć dużą pasję praktycznie od dziecka. We mnie i w moim bracie od najmłodszych lat zaszczepiali nam ją nasz tato i dziadek. W naszym domu motoryzacja to był styl życia. Większość młodych chłopaków w czasie wolnym gra w piłkę, a nam każdą wolną chwilę wypełniały motocykle i gokarty. Na początku dla mnie i brata była to zabawa oraz najbardziej naturalny i ulubiony sposób spędzania czasu.

**Kiedy pierwszy raz siedział pan na motocyklu? Mógł już pan na niego wsiąść czy ktoś musiał na nim pana posadzić?**

dziło startów i obowiązków. Za miesiąc skończę 26 lat, strasznie szybko ten czas leci, wciąż mam bardzo dużo pracy, treningów i obowiązków, które mocno ten czas pochłaniają.

**Lubił pan podpatrywać tatę przy majsterkowaniu w garażu? Musiał się pan wiele nauczyć od człowieka, który potrafi stworzyć i ramę motocykla, i zbudować silnik.**

Jeszcze jak! Takie zdjęcia też są w naszych albumach: tata składający motocykle, a ja, mały chłopiec, razem z nim. Kiedy już skończyliśmy babranie się w smarach i dokręcanie śrubek, zdarzało mi się wynosić po cichu różne części, elementy ram, i zabierać je do domu, żeby mieć je zawsze przy sobie. Dzisiaj moi mechanicy przygotowują motocykle w pomieszczeniu, w którym kiedyś stało moje łóżko i do którego znosiłem te

**I nie było takiego momentu, na przykład po wypadku pańskiego brata, gdy rodzice z troski chcieli zamknąć wasze „zabawki” pod kluczem? W końcu ściganie się na motocyklach, które nawet nie posiadają hamulców, nie należy do najbezpieczniejszych pasji.**

Czas po wypadku brata był trudnym okresem, strach był ogromny, ale przepracowaliśmy to i razem z bratem przekonaliśmy rodziców, abym mógł dalej jeździć. Bez wątpienia jest to sport obarczony pewnym ryzykiem. Ale czy w całym naszym życiu nie jest podobnie? Kiedy ktoś mnie pyta o strach przed wyścigiem, to ja pytam go, czy nie boi się przechodzić przez ulicę. Jazda na torze jest dla mnie już czymś tak naturalnym jak wszystkie inne czynności w moim życiu. Wiadomo, że trzeba to robić z głową, a w każdy sport wkalkulowane jest jakieś ryzyko.

**Sukcesy przyszły szybko. W 2014 r. wygrał pan pierwsze zawody Grand Prix. Krótko po tym mówił pan w wywiadzie dla lokalnych mediów, że startuje w tych zawodach okazjonalnie, bo nie stać pana finansowo na regularny w nich udział. Czy trzeba mieć głębokie kieszenie lub bogatych sponsorów już w wczesnym etapie kariery, by zacząć jeździć na poważnie?**

Miałem wtedy 19 lat i wystartowałem w Gorzowie Wielkopolskim z dziką kartą (organizator zawodów może wystawić swojego zawodnika, który nie bierze udziału w całym cyklu). Pierwszą taką okazję dostałem już wcześniej, jako 16-latek, kiedy wywalczyłem swoje pierwsze podium w mistrzostwach świata. Stałem uczestnikiem zawodów Grand Prix zostałem po kilku latach, regularnie jeżdżę w GP od 2016 r. Faktycznie jest tak, że im wyższy poziom, tym większe inwestycje i w siebie, i w sprzęt. Poprzeczka idzie do góry i aby rywalizować na takim poziomie, z najlepszymi zawodnikami na świecie, potrzebny jest solidny budżet.

Zawsze przed sezonem trzeba wszystko dobrze zaplanować, określić budżet, w którym trzeba uwzględnić, na co zawodnika stać, a na co nie, ile silników może mieć, ile pieniędzy trzeba przeznaczyć na logistykę i inne organizacyjno-techniczne sprawy, których jest wokół wyścigów mnóstwo. Zawodnicy szukają wsparcia, żeby móc rywalizować, inwestować w siebie i reprezentować swój kraj na arenach międzynarodowych na najwyższym poziomie.

**Do absolutnej światowej czołówki wkroczył pan w roku 2016 r., zdobywając wtedy brązowy**

# Wciąż jestem głodny sukcesów

Tato mówi, że pierwszą, przerobioną na moje potrzeby motorynkę miałem już w wieku trzech-czterech lat. Rodzice śmieją się, że jeszcze nie umiałem dobrze mówić, a już jeździłem. Kiedy zaglądam do rodzinnych albumów ze zdjęciami, widzę, że nie ma w tych słowach dużej przesady.

W 2002 r., kiedy miałem siedem lat, rodzice zapisali mnie do szkoły minizuzłowej w Wawrowie i tak się zaczęła moja przygoda z żuźlem. Od siódmego do 13. roku życia jeździłem w minizuzłach w klasie 85, potem – za pozwoleniem Stanisława Chomskiego, mojego pierwszego trenera – zacząłem treningi na dużym torze w Stali Gorzów. W wieku 15 lat uzyskałem licencję żuźlową i jako junior mogłem już startować we wszystkich rozgrywkach młodzieżowych od 15 lat. Po ukończeniu 16. roku życia pierwszy raz wystartowałem jako młodzieżowiec Stali Gorzów w meczu ligowym, a potem z roku na rok docho-

wszystkie części, by mieć je blisko. Teraz w moim dawnym pokoju jest profesjonalny warsztat, w którym bywam tak często, jak tylko mogę, bo lubię wszystkiego dopilnować osobiście, a nawet sam coś zrobić.

A mój obecny dom stoi w miejscu, w którym przed laty tata wybudował mi i bratu tor do minizuzła. Niemalże od początku naszej przygody z motocyklami jeździliśmy tam praktycznie codziennie. To był nasz plac zabaw. Ze szkoły wracało się biegiem, w pośpiechu jadło obiad i do nocy trzaskało okrażenia na torze zrobionym przez tatę.

**Rodzina wspierała pana od samego początku, a dziś jest ważnym ogniwem pańskiego teamu.**

Zawsze podkreślam, że i w karierze, i w życiu rodzina jest fundamentem, w którym znajduję największe oparcie. Mama dba o finanse, tata jest naszą złotą rączką, a brat Paweł jest moim menedżerem.



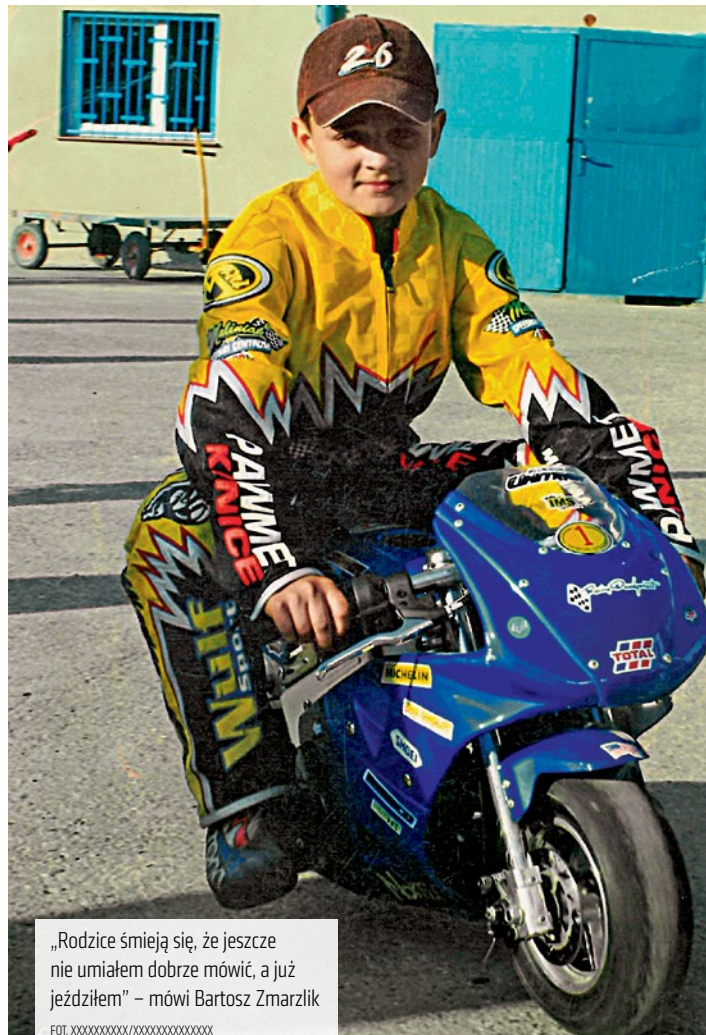
medal w sezonie indywidualnych mistrzostw świata. Był pan w wieku juniorskim, a ścigał się z najlepszymi seniorami na świecie. Potrzebne były do tego nie tylko umiejętności i sponsorzy, lecz także zimna głowa. Jak pan sobie radził z emocjami?

To był mój pierwszy sezon w cyklu Grand Prix. Startowałem w różnych ligach jeszcze jako junior, a tu biłem się o pierwszy medal w mistrzostwach świata. Było to dla mnie ogromne przeżycie. Emocje były tak wielkie, że na wyjeździe do Australii na ostatnią rundę w sezonie poszedłem pobiegać i biegać, płakałem. Emocje były ogromne, presja była ogromna, ale ten medal to jedno z piękniejszych wydarzeń w mojej karierze, którego nie zapomnę do końca życia.

**Czy w żużlu jest tak jak w Formule 1, że co sezon coś się zmienia w pojazdach, czymś nowym zaskakuje się rywali? Co pana zespół przygotował w tym roku?**

Jestem w stu procentach gotowy do sezonu. Oczywiście dokonaliśmy także pewnych zmian w motocyklach, bo nowości wprowadzane są praktycznie każdego roku. Jak sobie przypomnę motocykle, którymi jeździłem 10 lat temu, i porównam je z tymi, na których ścigam się teraz... To są zupełnie inne maszyny. Oczywiście dla ludzi, którzy nie przebywają z tym na co dzień, to jest na pierwszy rzut oka to samo, ale to na pewno nie jest to samo. Zresztą także producenci części ciągle coś udoskonalają. Jestem już po pierwszych treningach, które są „rozjeżdżaniem ram”, służą temu, żeby wszystko dobrze się ułożyło, łańcuchy dobrze porozciągały, żeby wszystko było dobrze spasowane. Po tych treningach ruszamy z testami nowych rozwiązań i myślę, że wdrożymy jakieś nowości. Zresztą zmian dokonuje się na bieżąco w trakcie sezonu, bo trzeba uwzględniać wiele zmiennych, np. pogodę, i odpowiednio dopasowywać ramy, silniki, sprzęgła czy koła.

**Dla laika każdy motocykl wygląda podobnie. Zdaje sobie sprawę z pewnych podstawowych różnic, ale jest to wiedza raczej powierzchowna. Czy wyróżnia się motocykl żużlowy? Mówiliśmy, że nie**



„Rodzice śmieją się, że jeszcze nie umiałem dobrze mówić, a już jeździłem” – mówi Bartosz Zmarzlik

FOT. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

**ma hamulców. Dlaczego jest ich pozbawiony? Jakże jeszcze są różnice?**

Faktycznie motocykl żużlowy nie ma hamulców, które moim zdaniem stwarzałyby większe niebezpieczeństwo. Nie ma również skrzyni biegów i jeździ na całkowicie innym paliwie niż normalny motocykl. Do motocykla żużlowego tankujemy metanol. Motocykl ten nie ma też świateł drogowych i w sumie jego konstrukcja jest bardzo prosta, co mocno odróżnia go od typowych motocykli, jakie widzimy na co dzień na drogach.

**Zacytujmy raz jeszcze Tomasza Golloba. Chwałę pana przed laty, mówił, że jest pan strasznie szybki, zwłaszcza na swoim torze, a cały klub Stali Gorzów jeździ u siebie znakomicie. Tylko że w tym roku nie możecie na nim trenować, bo tor stracił licencję i musi ją odzyskać. Brak domowego toru na kilkanaście dni przed startem ekstrakligi to poważny problem dla pana i pozostałych zawodników Stali?**

Niestety, na dzień dzisiejszy tor nie jest jeszcze dostępny [rozmowa odbyła się na początku ubiegłego tygodnia – przyp. red.], w czym nie pomagała też pogoda. Może w tym tygodniu coś się

zmieni i będziemy mogli wyjechać na tor w Gorzowie Wielkopolskim. To na pewno nie jest dla zawodników wymarzona sytuacja, ale taki mamy klimat [śmiech] i trzeba się z tym pogodzić. Czas leci szybko, inauguracja ekstrakligi już w pierwszy weekend kwietnia, więc trzeba zacząć jeździć, trenować, trzeba robić wszystko, żeby być gotowym w stu procentach.

**Część klubów apelowała, by ze względu na pandemię COVID-19 przełożyć inaugurację sezonu PGE Ekstraligi, ale Główna Komisja Sportu Żużlowego zdecydowała, że liga wystartuje zgodnie z planem. Oczywiście, jeśli nie będzie dodatkowych ograniczeń w związku z pandemią. Czy to dobra decyzja?**

Nie mnie to oceniać. Myślę, że ręka cały czas będzie trzymana na pulsie i rzeczywistość ekstrakligi będzie dostosowywana do sytuacji. Niczego nie można być dziś pewnym. Jak każdy

inny zawodnik muszę się dostosować do sytuacji i postanowień osób, które decydują o tym sporcie w Polsce. Moim zadaniem jest zdobywanie punktów i dawanie ludziom radości. Na pewno wolałbym startować przy pełnych trybunach, aczkolwiek jest, jak jest, ale miejmy nadzieję, że kibice będą mogli wkrótce wrócić na trybuny.

**Czuje pan obecność kibiców, kiedy zakłada na głowę kask, odkręca manetkę gazu i przestaje słyszeć wszystko poza rykiem silników?**

Na pewno jest zupełnie inna atmosfera przed meczami i po nich. Kiedy przed startem widziałem pełny stadion i słyszałem okrzyki, łatwiej wchodziło mi się w rytm wyścigu. To było jak zastrzyk adrenaliny, pojawiał się dobry, motywujący mnie stres. Teraz jest inaczej, ciszej, dziwnie.

**W jakim stopniu poprzedni sezon został prze-modelowany przez COVID-19?**

W ogromnym, pod każdym względem. Było mniej jazdy, mniej testów, mniej wielu innych elementów pojawiających



się w każdym sezonie, które pomagają wpaść w odpowiedni rytm. Początek ubiegłego roku miałem inny, niż bym sobie tego życzył, dopiero od połowy roku zaczęło mi iść po mojej myśli i sezon udało się zamknąć tak, jak marzyłem. Każdy rok przynosi jakieś nowe sytuacje, które bywają ułatwieniem lub utrudnieniem, i trzeba być elastycznym, bo nie wiemy, jak będzie za miesiąc.

**Tym bardziej że startuje pan i w polskiej ekstralidze w Stali Gorzów Wielkopolski, i w lidze szwedzkiej, reprezentując tam barwy Elit Vetlanda. Jak godzi pan udział w dwóch profesjonalnych ligach?**

Jest dosyć intensywnie. Mój tydzień w sezonie wygląda tak: w niedzielę jedziemy ekstraligę w Polsce, w poniedziałek pakujemy się na prom, we wtorek jedziemy ligę szwedzką gdzieś tysiąc kilometrów od domu, w środę powrót, w czwartek już jesteśmy na obowiązkowym treningu przed kolejnym niedzielnym wyścigiem w ekstralidze, w piątek zazwyczaj były czasówki na mistrzostwach świata, w sobotę się jechało mistrzostwa świata, a w niedzielę znowu polską ligę. No ale jesteśmy przygotowani na intensywną pracę.

**Trudniej się panu rywalizuje i wygrywa w Polsce czy w Szwecji?**

PGE Ekstraliga to najsilniejsza liga na świecie, startują tu najbardziej kasowi zawodnicy. Poziom sportowy w Polsce jest na pewno najwyższy pod względem rozgrywanych zawodów, aczkolwiek w Szwecji też bywają trudne mecze. Żuźlowcy szukają okazji do startów i z najlepszymi zawodnikami spotykam się i w mistrzostwach świata, i Polsce, i w Szwecji.

**„Ja już nic nie muszę, ja tylko mogę” – powiedział pan pod koniec ubiegłego sezonu. Jakie cele stawia przed sobą zawodnik, który ma niespełna 26 lat, co w żuźlu jest jeszcze młodym wiekiem, a już osiągnął w tym sporcie praktycznie wszystko?**

O celach i marzeniach przed sezonem nigdy nie mówię, zawsze po sezonie zdradzam, jaki założyłem plan i czy mi się udało go w pełni zrealizować, czy też nie. Dopóki będę jeździł, dopóty będę stawiał przed sobą nowe cele, do których będę dążył. Najważniejsze jest dla mnie, by w każdym zawodach prezentować się bardzo dobrze i zdrowo, szybko, a także bezpiecznie dojeżdżać do mety.

I żeby dawać dużo radości kibicom, bo to wszystko przede wszystkim dla nich.

Jestem w pełni skupiony na tym, co tu i teraz, i dopóki będę czuł wielki głód ścigania się, dopóty będę wyjeżdżał na tor.

**Posadzi pan na motocyklu Antka?**

Przed wszystkim chciałbym być dla

syna, który jest z nami dopiero od kilku dni, dobrym ojcem – takim, jakiego mam ja sam. Chciałbym przekazać synowi to, co dostałem od rodziców. To on, kiedy dorośnie, podejmie decyzję, co chce w życiu robić, a ja na pewno pomogę mu, jak tylko będę mógł. Chciałbym, żeby był tak szczęśliwy jak ja. © © Wszelkie prawa zastrzeżone

## Bartosz Zmarzlik

Urodzony 12 kwietnia 1995 r. Pochodzi z Kinic, choć urodził się w Szczecinie. „F16”, jak o nim mówią kibice, początkowo jeździł na minitorze w Wawrowie. Licencję zdał jako 15-latek, w lidze zadebiutował wiosną 2011 r. Dotychczas wystąpił w 140 meczach i zdobył 1357 punktów. Od początku kariery uznany za wielki talent sportowy. Jego dotychczasowe sukcesy wskazują, że już zapisał się w historii polskiego i światowego speedwaya. Od 2020 r. Bartosz Zmarzlik jest zawodnikiem ORLEN Team. W 2020 r. zdobył drugi złoty medal mistrzostw świata, będąc jednym z 10 zawodników w historii i jedynym Polakiem, którzy tego dokonali.

źródło: zmarzlik.com

### OSIĄGNIĘCIA:

#### INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA ŚWIATA (SGP)

złoto: 2020, 2019  
srebro: 2018  
brąz: 2016

#### DRUŻYNOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA (DPŚ)

złoto: 2017, 2016  
brąz: 2015

#### INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA ŚWIATA JUNIORÓW

złoto: 2015

#### DRUŻYNOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA JUNIORÓW

złoto: 2016, 2015, 2014, 2012  
srebro: 2013

#### INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA EUROPY JUNIORÓW

złoto: 2012

#### DRUŻYNOWE MISTRZOSTWA EUROPY JUNIORÓW

złoto: 2014, 2013

#### INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA POLSKI

srebro: 2020, 2019, 2015

#### DRUŻYNOWE MISTRZOSTWA POLSKI

złoto: 2016, 2014  
srebro: 2020, 2018, 2012  
brąz: 2017, 2011

#### MISTRZOSTWA POLSKI PAR KLUBOWYCH

złoto: 2017, 2014  
srebro: 2015, 2013

#### MŁODZIEŻOWE INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA POLSKI

złoto: 2015  
srebro: 2011  
brąz: 2014, 2013

#### MŁODZIEŻOWE DRUŻYNOWE MISTRZOSTWA POLSKI

złoto: 2013, 2010  
srebro: 2014

#### MŁODZIEŻOWE MISTRZOSTWA POLSKI PAR KLUBOWYCH

złoto: 2015

#### INDYWIDUALNE MIĘDZYNARODOWE MISTRZOSTWA EKSTRALIGI

złoto: 2020, 2019  
brąz: 2017

#### ZŁOTY KASK

złoto: 2020  
srebro: 2018, 2016

#### SREBRNY KASK

srebro: 2012  
brąz: 2013

#### BRĄZOWY KASK

srebro: 2013

źródło: zmarzlik.com



**Paliwowy potentat jest nie tylko istotnym graczem na globalnym rynku paliw oraz największą firmą z naszego regionu, która wymieniana jest we wszystkich kluczowych zestawieniach „Fortune”, Forbesa czy Reutersa. PKN Orlen to także hojny mecenas zarówno profesjonalnych sportowców, jak i amatorów**

**S**ponsoring sportowy to od ponad 15 lat jedna z najszybciej rozwijających się form promocji i budowania pozytywnego wizerunku firmy. Na popularność tego typu działań marketingowych ogromny wpływ ma m.in. dynamiczny rozwój mediów społecznościowych oraz portali internetowych.

Według danych Pentagon Research rok 2019 był rekordowy dla sponsoringu sportowego w Polsce. Z raportu „Rynek Sponsoringu Sportowego 2019” opublikowanego przez Sponsoring Insight wśród 10 czołowych branż pod względem wydatków na zakup praw sponsoringowych w Polsce znalazły się branże: energetyczna, paliwowa, finansowa, zakłady wzajemne/gry losowe, chemiczna oraz produktów szybko zbywalnych (FMCG). W TOP10 znaleźli się również producenci odzieży i sprzętu sportowego, firmy z branży budowlanej, górniczej oraz IT.

Wielu ekspertów pod koniec grudnia 2019 r. spodziewało się, że m.in. dzięki mistrzostwom Europy w piłce nożnej rok 2020 pobije ten rekord. W pandemii rynek sponsoringu sportowego musiał jednak stawić czoła nowym wyzwaniom.

## SPORT ORLENEM STOI

Do najhojniejszych mecenasów polskiego sportu od lat należy PKN Orlen, którego logotyp pojawia się na bolidach, kaskach i odzieży wielu czołowych zawodników reprezentujących szeroki wachlarz najpopularniejszych w Polsce dyscyplin.

Ze względu na charakter prowadzonego przez spółkę biznesu koncern najbardziej kojarzony jest ze sportami motorowymi, w tym z Robertem Kubicą i głośnym debiutem polskiej marki w Formule 1. Kubica reprezentuje obecnie m.in. Alfa Romeo Racing ORLEN, a także rywalizuje w niemieckiej serii DTM w barwach ORLEN Team ART. W stycz-



niu 2021 r. Robert Kubica szykował się także do gościnnego występu w jednym z najbardziej prestiżowych wyścigów na świecie – Rolex 24 w Daytonie. I chociaż awaria skrzyni biegów uniemożliwiła Polakowi start w długodystansowym wyścigu, to Kubica cieszy się opinią jednego z najszybszych kierowców w duńskim zespole High Class Racing.

Polski koncern od wielu lat wspiera też zawodników startujących w jednym z najtrudniejszych rajdów świata: Rajdzie Dakar. W skład profesjonalnego zespołu rajdowego ORLEN Team – funkcjonującego w różnym składzie od 1999 r. – wchodzi najlepsi zawodnicy cross-country w Polsce. Obecnie są to m.in. Jakub Przygoński (znany na całym świecie kierowca rajdowy/drifter) oraz motocykliści Maciej Gienza oraz Adam Tomiczek. Orlen Team w 2020 r. wzmocnił także Bartłomiej Marszałek, pierwszy w historii Polak startujący w wodnej Formule 1, czyli najbardziej pre-

stiżowej i widowiskowej klasie wyścigów motorowodnych na świecie. Rywalizację 18 zawodników, których bolidy pędzą z prędkością 250 km/h, ogląda miliard widzów w ponad 80 krajach świata. PKN ORLEN wspierał go w walce o mistrzowski tytuł w sezonie 2020 i będzie go wspomagał również w roku 2021.

Od 2020 r. reprezentantem ORLEN Team jest również Bartosz Zmarzlik, mistrz świata oraz żuźlowiec Stali Gorzów. Podpisanie umowy z nowym zawodnikiem wzmocniło polskiego zawodnika, a PKN Orlen dał możliwość obecności marki na torach całej Europy, na których rozgrywany jest żuźlowy Grand Prix. Bartosz Zmarzlik wykorzystał okazję i w Grand Prix 2020 obronił tytuł mistrza świata w jeździe na żuźlu, przechodząc do historii sportu jako pierwszy Polak, któremu udało się dokonać tego wyczynu.

Koncern wspiera również najbardziej obiecujących zawodników startujących



# sport



w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski. Zawodnicy występujący w ramach ORLEN Team reprezentują również karting, Formułę 1, rajdy samochodowe, WRC oraz motoparalotniarstwo. W drużynie ORLEN Team są już nie tylko Polacy, lecz także sportowcy z Czech oraz Niemiec.

PKN Orlen angażuje się również we wspieranie akrobacji lotniczych. W białoczerwonych barwach koncernu – i na paliwach dostarczanych przez koncern – latają piloci ORLEN Grupy Akrobacyjnej „Żelazny”. Legendarna polska grupa znana jest nie tylko w Europie, lecz także na całym świecie. Jej specjalnością są zaś akrobacje na różnych typach maszyn w formacjach od dwóch do sześciu samolotów. Świetnie wyszkoleni piloci wykonują na niebie ewolucje, podczas których maszyny dzieli często dystans nie większy niż kilka metrów. Jak informuje PKN Orlen na swojej stronie

internetowej, największa polska firma od lat wspomaga również wielu przedstawicieli innych dyscyplin sportu. Koncern naftowy wspiera m.in. czołowych polskich lekkoatletów, wśród których są tak wybitni multimedaliści mistrzostw świata i igrzysk olimpijskich jak Anita Włodarczyk (rzut młotem), Piotr Małachowski (rzut dyskiem) czy Piotr Lisek, pierwszy Polak, który przeskoczył wysokość sześciu metrów w skoku o tyczce.

Orlen jest również generalnym sponsorem Polskiego Związku Lekkiej Atletyki i wspiera wiele różnych wydarzeń lekkoatletycznych. Jednym z nich jest warszawski maraton, będący Narodowym Świętem Biegania, w którym biorą udział nie tylko profesjonalni biegacze, lecz także amatorzy wraz z całymi rodzinami.

Na sponsoring mogą liczyć także siatkarze (m.in. reprezentacje Polski w siatkówce halowej i plażowej we wszystkich kategoriach wiekowych, a także ekstraklasy siatkarskie, w tym kobieca ORLEN Liga).

W styczniu 2021 r. Polski Koncern Naftowy Orlen podczas gali wieńczącej 86. Plebiscyt „Przeglądu Sportowego” i Polsatu został uhonorowany w kategorii Mecenasa Polskiego Sportu w Trudnych Czasach. – Sport jest najlepszym nośnikiem marketingu, a sportowcy są najlepszymi ambasadorami Polski na świecie – podkreślał członek zarządu PKN Orlen Adam Burak, odbierając podczas Gali Mistrzów Sportu okolicznościową statuetkę z rąk prezesa Polskiego Związku Lekkiej Atletyki Henryka Olszewskiego.

## IGRZYSKA NAJWAŻNIEJSZE

Rok 2021, podczas którego odbędą się m.in. przełożone z powodu pandemii XXXII Letnie Igrzyska Olimpijskie Tokio 2020, będzie obfitował w okazje do zwiększenia wydatków na sponsoring sportowy oraz promocję swych marek wśród giełdowych gigantów.

Koncern naftowy od wielu lat wspiera Polski Komitet Olimpijski i na pewno igrzyska będą stanowiły bardzo istotny punkt w komunikacji marketingowej Orleń. Sponsoringiem objęci zostali zarówno poszczególni zawodnicy, jak i cała polska reprezentacja, która w lipcu wyleci do Tokio. O medale walczyć będą m.in. zawodnicy KROSS ORLEN Cycling Team. W barwach drugiej drużyny światowego rankingu MTB 2020 startują m.in. dwukrotna srebrna medalistka igrzysk olimpijskich w Pekinie i Rio de Janeiro

Maja Włoszczowska oraz złoty medalista mistrzostw Europy w Maratonie w Singen Bartłomiej Wawak.

PKN Orlen jest sponsorem strategicznym Polskiego Komitetu Olimpijskiego, Polskiej Reprezentacji Olimpijskiej, Polskiego Ruchu Olimpijskiego, a także Polskiego Komitetu Paraolimpijskiego. I chociaż olimpiada będzie najważniejszym wydarzeniem sportowym 2021 r., to kibice i sponsorzy z pewnością pilnie obserwować będą również m.in. eliminacje do mistrzostw świata w piłce nożnej. W akademiach piłkarskich wspieranych przez PKN Orlen w całej Polsce trenuje ponad 7 tys. młodych zawodników.

## POMOC JAKO INWESTYCJA

Biznes nie bez powodu stawia na sport. Sponsoring sportowy to element budowania globalnej rozpoznawalności marki, który daje firmom bardzo konkretne wyniki, co pozwala przekuć wydatki na korzyści dla firm: od zwiększenia świadomości i rozpoznawalności marki poprzez kreowanie pożądanego wizerunku marki aż do wsparcia sprzedaży konkretnego produktu.

Na przykład według badań instytutu ARC Rynek i Opinia co szósty kierowca przyznaje, że sponsorowanie Roberta Kubicy przez Orlen wpłynęło na częstsze korzystanie ze stacji marki Orlen. Wartość ekspozycji w mediach marek mecenasów sportu jest często liczona w dziesiątkach lub setkach milionów złotych i kilkukrotnie wyższa niż wartość umów, w ramach których wspierani są poszczególni sportowcy, drużyny czy całe dyscypliny sportu. W wielu kontraktach wypłata pełnych kwot wsparcia obwarowana jest wynikami, a więc spełnieniem różnego rodzaju wskaźników wpływających na promocję marki.

W okresie pandemii – podczas którego według badań ARC Rynek i Opinia – odsetek osób zainteresowanych sportem rośnie (w 2020 r. wzrósł o osiem punktów procentowych), zmniejsza się za to grupa Polaków, którzy w ogóle nie interesują się sportem. Sponsoring sportu jest więc dużo bardziej zauważalny niż np. sponsoring kultury.

Wiele wskazuje więc na to, że sponsoring sportowy będzie nadal stanowił istotną część budżetów reklamowych wielu największych w Polsce firm, w tym wielu spółek notowanych na rynku głównym Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie.