

OPERAT SZACUNKOWY

WARTOŚCI RYNKOWEJ UDZIAŁU 1/1, 1/2 I 1/4 W NIERUCHOMOŚCI GRUNTOWEJ ZABUDOWANEJ POŁOŻONEJ W WIELKICH DROGACH PRZY ULICY KRAKOWSKIEJ NR 4, GMINA SKAWINA, POWIAT KRAKOWSKI, WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE

Sygn. akt KR1S/GU/256/2024 (KR1S/GUp-s/23/2024)



Autor opracowania:

Autor opracowania:
mgr inż. Magdalena Ślufarska

Kraków, dnia 06 maja 2024 r.

WYCIĄG Z OPERATU SZACUNKOWEGO

OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI	
Adres	Wielkie Drogi ul. Krakowska 4, gmina Skawina, powiat krakowski, woj. małopolskie
Księga Wieczysta	Dla nieruchomości gruntowej założona jest Księga Wieczysta nr KR31/00005326/8 prowadzona przez Sąd Rejonowy w Wieliczce, V Zamiejscowy Wydział Ksiąg Wieczystych z Siedzibą w Skawinie.
SKRÓCONY OPIS NIERUCHOMOŚCI	
Forma władania	Prawo własności nieruchomości gruntowej zabudowanej.
Opis nieruchomości	Nieruchomość gruntowa zabudowana budynkiem stacji benzynowej. Nieruchomość położona w miejscowości Wielkie Drogi w gminie Skawina. Teren nieruchomości zagospodarowany, obiekt spełnia wymogi użytkowania dla stacji benzynowej.
Lokalizacja	Przedmiotowa nieruchomość położona jest w Wielkich Drogach, w gminie Skawina, w województwie małopolskim. Nieruchomość położona jest w odległości 11,5 km od centrum Skawiny, przy drodze krajowej nr 44. Szacowana nieruchomość znajduje się w terenie, który cechuje głównie zabudowa mieszkaniowo – usługowa. Położenie przedmiotowej nieruchomości jest dobre.
Dostęp do nieruchomości	Dojazd z ulicy asfaltowej dwukierunkowej, stanowiącej drogę krajową nr 44.
DANE DOTYCZĄCE OSZACOWANIA WARTOŚCI	
Cel oszacowania	Określenie wartości rynkowej prawa własności nieruchomości gruntowej w udziale 1/1, 1/2 i 1/4 części objętej księgą wieczystą nr KR31/00005326/8, jako podstawy do sporządzenia spisu inwentarza masy upadłościowej i określenia wartości zbywczej nieruchomości w postępowaniu upadłościowym Barbary Chodackiej, zgodnie z Postanowieniem Sądu Rejonowego dla Krakowa – Śródmieścia w Krakowie, VIII Wydział Gospodarczy dla spraw upadłościowych i restrukturyzacyjnych z dnia 27-02-2024 roku, sygn. akt KR1S/GU/256/2024. Postępowanie prowadzone jest pod sygnaturą akt KR1S/GUp/23/2024.
Wartość rynkowa prawa własności w udziale 1/1 nieruchomości gruntowej wynosi:	
WR1/1 = 3 284 000,00 zł	
słownie: trzy miliony dwieście osiemdziesiąt cztery tysiące złotych	
Wartość wymuszona nieruchomości w udziale 1/1:	
WRW1/1 = 2 463 000,00 zł	
słownie: dwa miliony czterysta sześćdziesiąt trzy tysiące złotych	
Wartość rynkowa prawa własności w udziale 1/4 części nieruchomości gruntowej wynosi:	
WR1/4 = 821 000,00 zł	
słownie: osiemset dwadzieścia jeden tysięcy złotych	
Wartość wymuszona nieruchomości w udziale 1/4 części:	
WRW1/4 = 615 750,00 zł	
słownie: sześćset piętnaście tysięcy siedemset pięćdziesiąt złotych	
Wartość rynkowa prawa własności w udziale 1/2 części nieruchomości gruntowej wynosi:	
WR1/2 = 1 642 000,00 zł	
słownie: jeden milion sześćset czterdzieści dwa tysiące złotych	
Wartość wymuszona nieruchomości w udziale 1/2 części:	
WRW1/2 = 1 231 500,00 zł	
słownie: jeden milion dwieście trzydzieści jeden tysięcy pięćset złotych	

Daty oszacowania	Operat szacunkowy wykonano: <ul style="list-style-type: none">• w dniu 06 maja 2024 roku,• według stanu na dzień 06 maja 2024 roku,• na poziomie cen na dzień 06 maja 2024 roku,• na podstawie wizji lokalnej z dnia 18 kwietnia 2024 roku.
------------------	--

SPIS TREŚCI

1. PRZEDMIOT WYCENY	5
2. ZAKRES WYCENY	5
3. CEL WYCENY	5
4. PODSTAWA OPRACOWANIA WYCENY	5
4.1. PODSTAWA FORMALNA	5
4.2. PODSTAWY PRAWNE I UWARUNKOWANIA DOKONANYCH CZYNNOŚCI.....	5
4.3. PODSTAWY METODOLOGICZNE	5
4.4. ŹRÓDŁA DANYCH MERYTORYCZNYCH	5
5. OKREŚLENIE DAT ISTOTNYCH DLA CZYNNOŚCI RZECZOZNAWCY MAJĄTKOWEGO	6
6. OPIS I OKREŚLENIE STANU NIERUCHOMOŚCI.....	6
6.1. LOKALIZACJA, SĄSIEDZTWO	6
6.2. OPIS SKŁADNIKÓW BUDOWLANYCH	8
6.3. STAN PRAWNY NIERUCHOMOŚCI.....	11
6.4. PRZEZNACZENIE W MIEJSCOWYM PLANIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	23
7. PRZEDSTAWIENIE SPOSOBU WYCENY	24
7.1. WSTĘP	24
7.2. PODEJŚCIE PORÓWNAWCZE	24
8. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA RYNKU.....	24
8.1. WSTĘP	24
8.2. ANALIZA SZCZEGÓŁOWA.....	38
8.3. OKREŚLENIE WARTOŚCI RYNKOWEJ NIERUCHOMOŚCI.....	75
9. OKREŚLENIE WARTOŚCI DLA SPRZEDAŻY WYMUSZONEJ (WRW)	78
10. WYNIK KOŃCOWY – WNIOSKI I UZASADNIENIA	79
11. KLAUZULE I ZASTRZEŻENIA.....	80
12. ZAŁĄCZNIKI	80

1. PRZEDMIOT WYCENY

Przedmiotem wyceny jest nieruchomość gruntowa położona w miejscowości Wielkie Drogi przy ulicy Krakowskiej 4, gmina Skawina, powiat krakowski, woj. małopolskie, obejmująca prawo własności działki ewidencyjnej numer 449/1 o powierzchni 0,2500 ha, zabudowanej budynkiem stacji benzynowej.

Dla nieruchomości gruntowej założona jest Księga Wieczysta nr KR31/00005326/8 prowadzona przez Sąd Rejonowy w Wieliczce, V Zamiejscowy Wydział Ksiąg Wieczystych z Siedzibą w Skawinie.

2. ZAKRES WYCENY

Zakres opracowania obejmuje prawo własności działki ewidencyjnej numer 449/1 o powierzchni 0,2500 ha zabudowanej budynkiem stacji benzynowej.

3. CEL WYCENY

Określenie wartości rynkowej prawa własności nieruchomości gruntowej w udziale 1/1, 1/2 i 1/4 części objętej księgą wieczystą nr KR31/00005326/8, jako podstawy do sporządzenia spisu inwentarza masy upadłościowej i określenia wartości zbywczej nieruchomości w postępowaniu upadłościowym Barbary Chodackiej, zgodnie z Postanowieniem Sądu Rejonowego dla Krakowa – Śródmieścia w Krakowie, VIII Wydział Gospodarczy dla spraw upadłościowych i restrukturyzacyjnych z dnia 27-02-2024 roku, sygn. akt KR1S/GU/256/2024. Postępowanie prowadzone jest pod sygnaturą akt KR1S/GUp/23/2024.

4. PODSTAWA OPRACOWANIA WYCENY

4.1. PODSTAWA FORMALNA

Podstawę formalną sporządzenia przedmiotowego opracowania stanowi zlecenie syndyka Marzeny Pawełczyk wyznaczonego w postępowaniu upadłościowym Barbary Chodackiej.

4.2. PODSTAWY PRAWNE I UWARUNKOWANIA DOKONANYCH CZYNNOŚCI

- Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami – tekst ujednolicony (Dz. U. z 2023 r. poz. 344, 1113, 1463, 1506, 1688, 1762, 1906, 2029).
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 5 września 2023 r. w sprawie wyceny nieruchomości (Dz. U. z 2023 r. poz. 1832).
- Kodeks Cywilny Ustawa z dnia 23.04.1964 r. z późniejszymi zmianami.
- Kodeks Postępowania Cywilnego Ustawa z dnia 17.11.1964 r. z późniejszymi zmianami.
- Ustawa Prawo Upadłościowe z dnia 28 lutego 2003 roku z późniejszymi zmianami.
- Ustawa z dnia 06 lipca 1982 r. o księgach wieczystych i hipotece z późniejszymi zmianami.
- Inne dokumenty posiadające moc prawną w chwili wykonania niniejszej opinii.

4.3. PODSTAWY METODOLOGICZNE

- „Ile jest warta nieruchomość” – Elżbieta Mączyńska, Mieczysław Prystupa, Kazimierz Rygiel, POLTEXT, Warszawa 2004r.,
- „Wycena wartości rynkowej nieruchomości” - praca zbiorowa pod redakcją Sabiny Żróbek, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko - Mazurskiego, Olsztyn 2001r.,
- „Nieruchomości. Definicje, funkcje i zasady wyceny” - Mieczysław Prystupa, Kazimierz Rygiel, Dom Wydawniczy ELIPSA, Warszawa 2003r.,
- „Wycena nieruchomości. Zasady i procedury” – Ryszard Cymerman, Andrzej Hopfer, PFSRM, Warszawa 2005r.

4.4. ŹRÓDŁA DANYCH MERYTORYCZNYCH

- Wizja terenowa w dniu 18-04-2024 r.,
- Badanie zapisów Księgi Wieczystej nr KR31/00005326/8 przeprowadzone w Podsystemie Dostępu do Centralnej Bazy Danych Ksiąg Wieczystych dnia 06-05-2024 roku,
- Dane ewidencyjne,
- Koncesja na obrót paliwami ciekłymi,
- Dokumentacja księgowa i architektoniczno - budowlana,

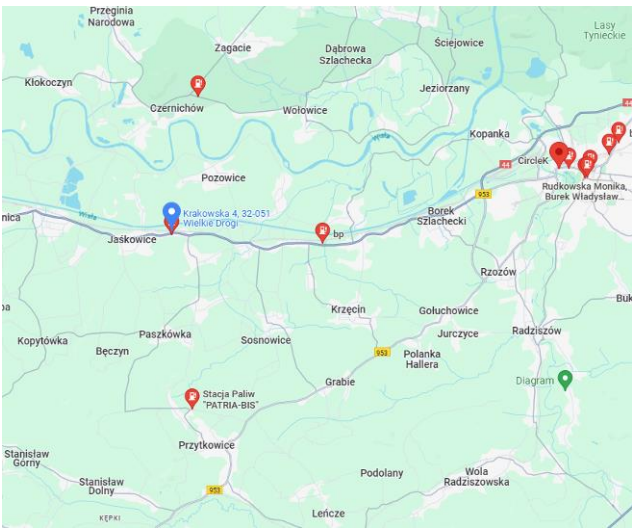

- Konsultacja w sprawie przeznaczenia nieruchomości w opracowaniach planistycznych przeprowadzona w Urzędzie Gminy w dniu 06-05-2024 roku,
- Informacje z Internetu i prasy specjalistycznej.
- Informacje o dokonanych transakcjach kupna-sprzedaży nieruchomości uzyskanych w Starostwach Powiatowych oraz w Urzędach Miast.
- Badanie rynku lokalnego oraz własna baza danych o cenach nieruchomości na rynku lokalnym.
- Informacje dotyczące nieruchomości uzyskane od Zamawiającego.
- Informacje o przychodach i kosztach związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej na obiektach stacji paliw uzyskane na lokalnym rynku nieruchomości.
- Strony internetowe dotyczące regionu.
- Materiały Głównego Urzędu Statystycznego oraz Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego.

5. OKREŚLENIE DAT ISTOTNYCH DLA CZYNNOSCI RZECZOZNAWCY MAJĄTKOWEGO

- Data sporządzenia wyceny 06-05-2024 r.
- Data, na którą określono wartość przedmiotu wyceny 06-05-2024 r.
- Data, na którą określono i uwzględniono w wycenie stan przedmiotu wyceny 06-05-2024 r.
- Data dokonania oględzin nieruchomości 18-04-2024 r.

6. OPIS I OKREŚLENIE STANU NIERUCHOMOŚCI

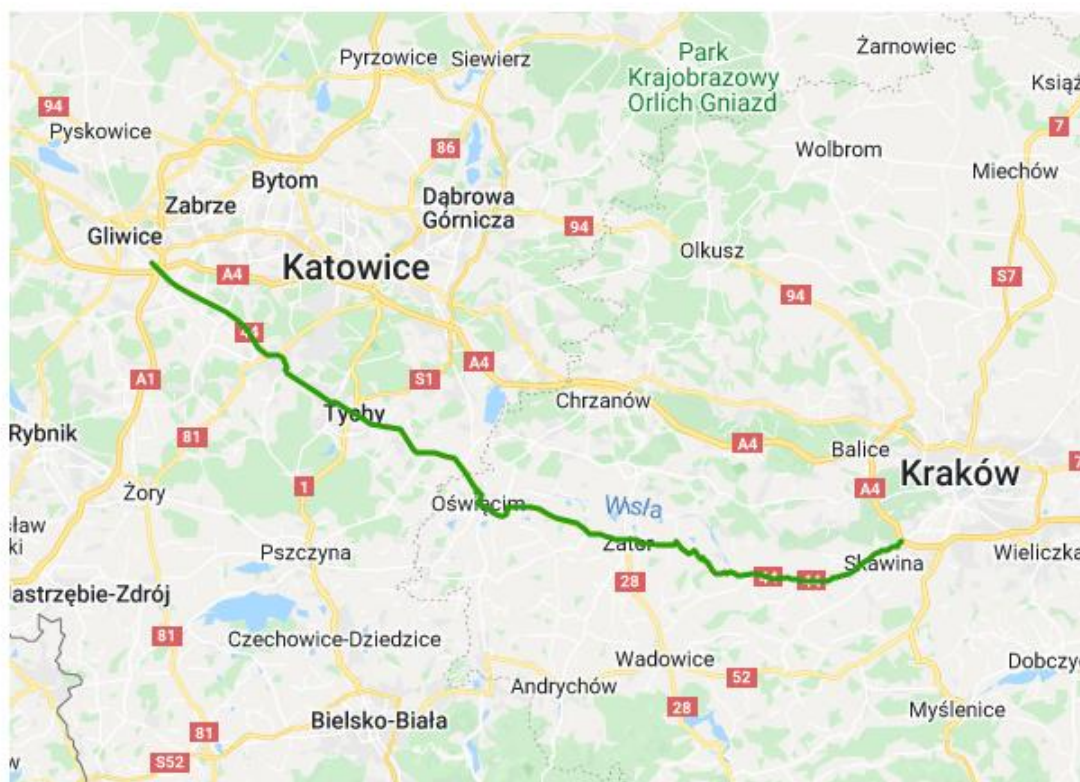
6.1. LOKALIZACJA, SĄSIEDZTWO

	
<p><i>lokalizacja na terenie gminy</i> źródło: https://www.google.com/maps</p>	<p><i>lokalizacja szczegółowa</i> źródło: https://www.google.com/maps</p>

Przedmiotowa nieruchomość położona jest w miejscowości Wielkie Drogi, gmina Skawina, powiat krakowski, w województwie małopolskim. Nieruchomość położona jest przy drodze krajowej nr 44, w odległości 11 km od Rynku Skawiny (miejscowości gminnej). Szacowana nieruchomość znajduje się w terenie, który cechuje głównie zabudowa mieszkaniowo – usługowa. Położenie przedmiotowej nieruchomości jest dobre.

Droga krajowa nr 44 to droga krajowa klasy GP oraz klasy G przebiegająca przez województwo śląskie oraz małopolskie. Jest jedną z pięciu dróg, obok DW780, A4, DK79 i DK94, łączących Górny Śląsk z Krakowem, a także najbardziej wysuniętą na południe spośród wymienionych. Omija konurbację katowicką od strony południowej, łącząc na jej terenie Gliwice z Mikołowem, Tychami, Bieruniem, Oświęcimiem i Krakowem. Odgrywa szczególnie ważną rolę dla miast leżących w zachodniej Małopolsce, ponieważ łączy je z Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym. Obszar, który przecina DK44, jest uprzemysłowiony.

DROGA KRAJOWA 44 - MAPA SAMOCHODOWA



DROGA KRAJOWA 44 - PRZEBIEG

start: **Gliwice** **A1** **A4** **44** **78** **88** **408** **901** **902**

długość drogi: **108 km**

przebieg: Gliwice - Mikołów - Tychy - Oświęcim - Zator - Skawina - Kraków

województwa: małopolskie, śląskie

koniec: **Kraków** **A4** **S7** **S52** **7** **44** **75** **79** **94** **774** **776** **780** **794**

Przy drodze krajowej 44 funkcjonuje podan 20 stacji paliw.

Gmina Skawina to gmina miejsko – wiejska w województwie małopolskim, w powiecie krakowskim. W latach 1975 – 1998 gmina położona była w województwie krakowskim. Siedziba gminy to miasto Skawina. Skawina to miasto w województwie małopolskim, w powiecie krakowskim. Jest siedzibą gminy miejsko – wiejskiej Skawina. Miasto jest położone nad rzeką Skawinką kilkanaście kilometrów na południowy zachód od centrum Krakowa. Skawina jest

ważnym ośrodkiem przemysłowym i handlowym. Ma znakomitą komunikację. Dysponuje terenami budowlanymi, których tak bardzo brakuje w pobliskim Krakowie oraz rozwiniętą infrastrukturą przemysłową. Skawina jest siedzibą placówek oświatowych, kulturalnych i sportowych obejmujących swą działalnością rozległy obszar znacznie wykraczający poza granice miasta i gminy. Gmina Skawina obejmuje obszar o powierzchni ok. 100 km². W skład Gminy wchodzi 16 sołectw. Liczy 40 tys. mieszkańców, samo miasto 24 tys. Skawina może być obiektem zainteresowania dla turystów, ale przede wszystkim powinna zainteresować inwestorów. Przemawia za tym położenie w sąsiedztwie Krakowa, bliskość głównych tras komunikacyjnych, rozwinięta infrastruktura przemysłowa oraz otwartość władz miasta i ich gotowość do rozpatrywania ofert współpracy. Zwłaszcza, jeżeli oferty dotyczą rozwoju produkcji proekologicznej oraz wykorzystania i rozwijania istniejącej infrastruktury tworząc przy okazji nowe miejsca pracy dla miejscowej ludności.

Autobusy MPK i PKS oraz mikrobusy przewoźników prywatnych zapewniają dogodne połączenia komunikacyjne z Krakowem. Drogi wylotowe z miasta prowadzą do Zakopanego, Bielska-Białej i Oświęcimia, a w pobliżu przebiega autostrada A4 – obwodnica Krakowa, łącząca trasę szybkiego ruchu Kraków - Zakopane z autostradą Kraków – Katowice. Zapewnia ona szybki i wygodny dojazd na lotnisko w Balicach. W Skawinie skoncentrowany jest poważny potencjał przemysłowy w branży energetycznej, spożywczej, metalurgicznej, ceramicznej i budowlanej.

Komunikacja kolejowa w Gminie Skawina:

Na terenie gminy istnieje dostęp do kolejowej komunikacji zbiorowej. Przez Gminę Skawina przebiegają dwie linie kolejowe nr 94 Kraków Płaszów - Oświęcim oraz nr 97 Skawina - Żywiec, przy których zlokalizowano 9 przystanków kolejowych: Skawina, Skawina Zachodnia, Podbory Skawińskie, Zelczyna, Wielkie Drogi, Jaśkowice, Rzozów, Radziszów i Wola Radziszowska.

Obecnie pasażerski transport kolejowy jest realizowany na linii nr. 94 na odcinku Kraków Płaszów - Skawina oraz na linii nr. 97 Skawina – Żywiec.

Rejon lokalizacji uzbrojony jest w następujące sieci infrastruktury technicznej:

- elektryczną,
- wodociągową,
- gazową,
- teletechnicznej.

Teren działki w przewadze płaski ze skarpą wzmocnioną, o kształcie regularnym prostokątnym, częściowo ogrodzony w przewadze ogólnodostępny, zagospodarowany jako miejsca parkingowe, podjazdy wyłożone kostką brukową i zielenią.

6.2. OPIS SKŁADNIKÓW BUDOWLANYCH

Na przedmiotowej nieruchomości znajduje się budynek handlowo – usługowy o powierzchni 98,20 m², po remoncie. Budynek z lat 90-tych, wykorzystany do obsługi stacji benzynowej, obejmujący salę sprzedaży ze stanowiskiem kasowym, sanitariaty, magazyny i pomieszczenie socjalno – biurowe, jednokondygnacyjny, wykonany w technologii tradycyjnej murowanej, stolarka PCV, drzwi wejściowe aluminiowe szklone, wewnętrzne płytowe, posadzki wykończone z płytek ceramicznych antypoślizgowych oraz lastrico, tynki wewnętrzne cementowo – wapienne, ściany pokryte powłokami malarskimi i glazurą w pomieszczeniach mokrych, korzystny standard. Fundamenty betonowe, układ konstrukcyjny oparty na ścianach nośnych murowanych, na stropie oparta jest drewniana konstrukcja dachu, pokrycie blachą trapezową. Elewacja docieplona styropianem, wykończona tynkiem cienkowarstwowym, pomalowana.

Prowadzona jest systematyczna gospodarka remontowa.

Budynek wyposażony jest w instalacje: wod-kan., elektryczną, piorunochronną, ogrzewanie elektryczne, alarmową, klimatyzacji, monitoring. Dodatkowo wykonano drenaż terenu.

Dodatkowo na przedmiotowej nieruchomości znajdują się 3 dystrybutory dwustronne (Pb95, ON), 3 podziemne zbiorniki paliw (20 000 litrów każdy), jednokomorowe z płaszczem wewnętrznym, wiata o pow. użytkowej 101,20 m² i pow. zabudowy 110,2 m², pylon.

Obecnie stacja benzynowa nie jest objęta umową franczyzny, działa pod marką własną.

Właściciel okazał świadectwa legalizacji, dokumentację techniczną, koncesję na obrót paliwami ciekłymi do 31-12-2030 roku, protokół z rocznego przeglądu stanu technicznego obiektu budowlanego







6.3. STAN PRAWNY NIERUCHOMOŚCI

Dla nieruchomości gruntowej założona jest Księga Wieczysta nr KR31/00005326/8 prowadzona przez Sąd Rejonowy w Wieliczce, V Zamiejscowy Wydział Ksiąg Wieczystych z Siedzibą w Skawinie.

W **Księdze Wieczystej nr KR31/00005326/8** widnieją następujące wpisy:

DZIAŁ I-O - OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI
Rubryka 1.1 - Wzmianki w dziale I-O
Brak wpisu
Rubryka 1.2 - Numer nieruchomości
-

Numer i nazwa pola	Indeks	Treść pola
	Wpisu	---
1. Numer bieżący nieruchomości	---	1

Rubryka 1.3 - Położenie

Lp.	Numer i nazwa pola	Indeks	Treść pola
		Wpisu	---
1.	1. Numer porządkowy	---	1
	2. Województwo	---	---
	3. Powiat	---	---
	4. Gmina	---	SKAWINA
	5. Miejscowość	---	WIELKIE DROGI
	6. Dzielnica	---	---

Rubryka 1.4 - Oznaczenie

Podrubryka 1.4.1 - Działka ewidencyjna

Lp.	Numer i nazwa pola	Indeks	Treść pola	
		Wpisu	---	
1.	1. Identyfikator działki	---	---	
	2. Numer działki	---	449/1	
	3. Obręb ewidencyjny	A: numer obrębu ewidencyjnego	---	---
		B: nazwa obrębu ewidencyjnego	---	---
	4. Położenie	1.	---	1
	5. Ulica	1.	---	---
	6. Sposób korzystania	---	---	---
	7. Odłączenie	Numer księgi	---	//
		Obszar	---	---
	8. Przyłączenie	Numer księgi	---	/ 00098825 /
		Obszar	---	0,2500 HA
	9. Numer księgi zaginionej, zniszczonej, dawnej, zbioru dokumentów	A: numer księgi zaginionej	1.	---
		B: numer księgi zniszczonej	1.	---
		C: numer księgi dawnej	1.	---
D: oznaczenie zbioru dokumentów		1.	---	

Podrubryka 1.4.2 - Budynek

Brak wpisu

Podrubryka 1.4.3 - Urządzenie

Brak wpisu

Podrubryka 1.4.4 - Lokal

Brak wpisu

Rubryka 1.5 - Obszar

-		
Numer i nazwa pola	Indeks	Treść pola
	Wpisu	---
1. Obszar	---	0,2500 HA

DZIAŁ I-SP - SPIS PRAW ZWIĄZANYCH Z WŁASNOŚCIĄ**BRAK WPISÓW****DZIAŁ II - WŁASNOŚĆ****Rubryka 2.1 - Wzmianki w dziale II**

Brak wpisu

Rubryka 2.2 - Właściciel

-		
Podrubryka 2.2.1 - Udział		
-		

Lp.	Numer i nazwa pola	Indeks	Treść pola
		Wpisu	---
1.	1. Numer udziału w prawie	1	1
	2. Wielkość udziału (licznik/mianownik)	1	1 / 2
	3. Rodzaj wspólności	1	WSPÓLNOŚĆ USTAWOWA MAJĄTKOWA MAŁŻEŃSKA
2.	1. Numer udziału w prawie	1	2
	2. Wielkość udziału (licznik/mianownik)	22	1 / 4
	3. Rodzaj wspólności	1	WSPÓLNOŚĆ USTAWOWA MAJĄTKOWA MAŁŻEŃSKA
3.	1. Numer udziału w prawie	22	3
	2. Wielkość udziału (licznik/mianownik)	22	1 / 4
	3. Rodzaj wspólności	---	---

Podrubryka 2.2.2 - Skarb Państwa

Brak wpisu

Podrubryka 2.2.3 - Jednostka samorządu terytorialnego (związek międzygminny)

Brak wpisu

Podrubryka 2.2.4 - Inna osoba prawna lub jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną

Brak wpisu

Podrubryka 2.2.5 - Osoba fizyczna

Lp.	Numer i nazwa pola		Indeks	Treść pola
			Wpisu	---
1.	1. Lista wskazań udziałów w prawie	1.	1	1
	2. Imię pierwsze		1	PAWEŁ
	3. Imię drugie		---	---
	4. Nazwisko / pierwszy człon nazwiska złożonego		1	KUCHARCZYK
	5. Drugi człon nazwiska złożonego		---	---
	6. Imię ojca		1	TADEUSZ
	7. Imię matki		1	ANNA
	8. PESEL		---	---
2.	1. Lista wskazań udziałów w prawie	1.	1	1
	2. Imię pierwsze		1	MAŁGORZATA
	3. Imię drugie		---	---
	4. Nazwisko / pierwszy człon nazwiska złożonego		1	KUCHARCZYK
	5. Drugi człon nazwiska złożonego		---	---
	6. Imię ojca		1	JÓZEF
	7. Imię matki		1	STEFANIA
	8. PESEL		---	---
3.	1. Lista wskazań udziałów w prawie	1.	1	2
	2. Imię pierwsze		1	BARBARA
	3. Imię drugie		---	---
	4. Nazwisko / pierwszy człon nazwiska złożonego		1	CHODACKA
	5. Drugi człon nazwiska złożonego		---	---
	6. Imię ojca		1	TADEUSZ
	7. Imię matki		1	ANNA
	8. PESEL		---	---
4.	1. Lista wskazań udziałów w prawie	1.	1	2
	2. Imię pierwsze		1	STANISŁAW
	3. Imię drugie		---	---
	4. Nazwisko / pierwszy człon nazwiska złożonego		1	CHODACKI
	5. Drugi człon nazwiska złożonego		---	---
	6. Imię ojca		1	JÓZEF
	7. Imię matki		1	MARIA
	8. PESEL		---	---
5.	1. Lista wskazań udziałów w prawie	1.	22	3
	2. Imię pierwsze		22	ALEKSANDRA
	3. Imię drugie		22	ANNA

4. Nazwisko / pierwszy człon nazwiska złożonego	22	CHODACKA
5. Drugi człon nazwiska złożonego	---	---
6. Imię ojca	22	STANISŁAW
7. Imię matki	22	BARBARA
8. PESEL	22	99021906202

DZIAŁ III - PRAWA, ROSZCZENIA I OGRANICZENIA
Rubryka 3.1 - Wzmianki w dziale III

Lp.	Numer i nazwa pola	Treść pola
1.	1 A. Numer wzmianki	REP.C. / KOMO / 72303 / 24
	1 B. Opis wzmianki	---
	2. Chwila zamieszczenia	2024-05-02-15.52.25.003678
	3. Chwila wykreślenia	---
	4. Omówienie wykreślenia wzmianki	---

DZIAŁ IV - HIPOTEKA
Rubryka 4.1 - Wzmianki w dziale IV

Brak wpisu

Rubryka 4.2 - Numer hipoteki (roszczenia)

Numer i nazwa pola	Indeks	Treść pola
	Wpisu	---
1. Numer hipoteki (roszczenia)	9	7

Rubryka 4.3 - Napis

Numer i nazwa pola	Indeks	Treść pola
	Wpisu	---
1. Napis	---	---

Rubryka 4.4 - Treść wpisu
Podrubryka 4.4.1 - Treść hipoteki (roszczenia)

Numer i nazwa pola	Indeks	Treść pola
	Wpisu	---
1. Rodzaj hipoteki (roszczenia)	9	HIPOTEKA UMOWNA ŁĄCZNA
2. Suma	9	1001000,00
3. Suma słownie	9	JEDEN MILION JEDEN TYSIĄC
4. Waluta sumy	9	ZŁ
5. Odsetki	A: rodzaj odsetek	---
	B: wysokość odsetek	---
6. Udział	1. 9	2

	2.	23	3
7. Hipoteka na wierzytelności hipotecznej			
1. --- ---			
8. Oznaczenie wierzytelności i stosunku prawnego	1.	A: numer wierzytelności	1. 9 1
		B: wierzytelność	1. 9 KREDYT, ODSETKI
		C: stosunek prawny	1. 9 UMOWA NR 71358/89/P/RB/2019 O KREDYT W RACHUNKU BIEŻĄCYM Z DNIA 20.05.2019 R.
	2.	A: numer wierzytelności	1. 14 2
		B: wierzytelność	1. 14 KREDYT, ODSETKI, PROWIZJE, INNE NALEŻNOŚCI UBOCZNE
		C: stosunek prawny	1. 14 UMOWA O KREDYT OBROTOWY NR 71358/183/P/OB/2019 Z DNIA 29.11.2019 R.
	3.	A: numer wierzytelności	1. 16 3
		B: wierzytelność	1. 16 KREDYT, ODSETKI, PROWIZJE, INNE NALEŻNOŚCI UBOCZNE
		C: stosunek prawny	1. 16 UMOWA O KREDYT OBROTOWY NA PODSTAWIE UMOWY O KREDYT NR 71358/116/P/OB/2019 Z DNIA 26.06.2019 R. ZMIENIONA ANEKSEM NR 1 Z DNIA 28.07.2020 R. ORAZ ANEKSEM NR 2 Z DNIA 30.11.2020 R.
	4.	A: numer wierzytelności	1. 16 4
		B: wierzytelność	1. 16 KREDYT, ODSETKI, PROWIZJE, INNE NALEŻNOŚCI UBOCZNE
		C: stosunek prawny	1. 16 UMOWA O KREDYT OBROTOWY NA PODSTAWIE UMOWY O KREDYT NR 71358/192/P/OB/2019 Z DNIA 30.12.2019 R. ZMIENIONA ANEKSEM NR 1 Z DNIA 04.09.2020 R., ANEKSEM NR 2 Z DNIA 28.10.2020 R. ORAZ ANEKSEM NR 3 Z DNIA 30.11.2020 R.
	5.	A: numer wierzytelności	1. 16 5
		B: wierzytelność	1. 16 KREDYT, ODSETKI, PROWIZJE INNE NALEŻNOŚCI UBOCZNE
		C: stosunek prawny	1. 16 UMOWA O KREDYT MIESZKANIOWY NA PODSTAWIE UMOWY O KREDYT NR 182155/10/M/2011 Z DNIA 29.03.2011 R. ZMIENIONA ANEKSEM NR 1 Z DNIA 30.11.2020 R.
9. Termin zapłaty --- ---			
10. Pierwszeństwo 1. 17 ROSZCZENIE O PRZENIESIENIE NINIEJSZEJ HIPOTEKI NA OPRÓŻNIONE MIEJSCE HIPOTECZNE NR 4 Z CHWILĄ GDY STANIE SIĘ ONO WOLNE			
11. Hipoteka lub roszczenie uprawnione z pierwszeństwa --- ---			
12. Księga współobciążona	1.	A: nr księgi wieczystej	9 KR31 / 00014624 / 3
		B: nr hipoteki (roszczenia)	9 11
13. Inne informacje --- ---			
14. Numer hipoteki w RZHLZ --- ---			
15. Rodzaj zmiany 1. 14 UJAWNIONO WIERZYTELNOŚĆ HIPOTECZNĄ I STOSUNEK PRAWNY			

	2.	16	UJAWNIONO WIERZYTELNOŚCI ZABEZPIECZONE HIPOTEKĄ ORAZ STOSUNKI PRAWNE Z KTÓRYCH ONE WYNIKAJĄ.
-			
Wierzyciel hipoteczny			
-			
Podrubryka 4.4.2 - Skarb Państwa			
Brak wpisu			
-			
Podrubryka 4.4.3 - Jednostka samorządu terytorialnego (związek międzygminny)			
Brak wpisu			
-			
Podrubryka 4.4.4 - Inna osoba prawna lub jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną			
Lp.	Numer i nazwa pola	Indeks	Treść pola
		Wpisu	---
1.	1. Nazwa	9	BANK SPÓŁDZIELCZY W BRZEŹNICY
	2. Siedziba	9	BRZEŹNICA
	3. REGON	9	000500091
	4. Stan przejściowy	---	---
	5. Administrator hipoteki	---	---
	6. KRS	9	0000142275
-			
Podrubryka 4.4.5 - Osoba fizyczna			
Brak wpisu			
Rubryka 4.2 - Numer hipoteki (roszczenia)			
Numer i nazwa pola		Indeks	Treść pola
		Wpisu	---
1. Numer hipoteki (roszczenia)		18	8
-			
Rubryka 4.3 - Napis			
Numer i nazwa pola		Indeks	Treść pola
		Wpisu	---
1. Napis		---	---
-			
Rubryka 4.4 - Treść wpisu			
-			
Podrubryka 4.4.1 - Treść hipoteki (roszczenia)			
Numer i nazwa pola		Indeks	Treść pola
		Wpisu	---
1. Rodzaj hipoteki (roszczenia)		18	HIPOTEKA PRZYMUSOWA ŁĄCZNA
2. Suma		18	1085596,97
3. Suma słownie		18	JEDEN MILION OSIEMDZIESIĄT PIĘĆ TYSIĘCY PIĘCSET DZIEWIĘCDZIESIĄT SZEŚĆ 97/100
4. Waluta sumy		18	ZŁ
5. Odsetki		A: rodzaj odsetek	---

		B: wysokość odsetek	---	---	
6. Udział		1.	18	2	
		2.	23	3	
7. Hipoteka na wierzytelności hipotecznej		1.	---	---	
8. Oznaczenie wierzytelności i stosunku prawnego	1.	A: numer wierzytelności	1.	18	1
		B: wierzytelność	1.	18	NALEŻNOŚĆ OBJĘTA NAKAZEM ZAPŁATY W POSTĘPOWANIU NAKAZOWYM Z DNIA 12.05.2020 R. SYGN.AKT IX GNC 256/20 SĄDU OKRĘGOWEGO W KRAKOWIE IX WYDZIAŁU GOSPODARCZEGO
		C: stosunek prawny	1.	---	---
9. Termin zapłaty			---	---	
10. Pierwszeństwo		1.	---	---	
11. Hipoteka lub roszczenie uprawnione z pierwszeństwa			---	---	
12. Księga współobciążona	1.	A: nr księgi wieczystej	18	KR31 / 00014624 / 3	
		B: nr hipoteki (roszczenia)	18	12	
13. Inne informacje			---	---	
14. Numer hipoteki w RZHLZ			---	---	
15. Rodzaj zmiany		1.	---	---	
Wierzyciel hipoteczny					
-					
Podrubryka 4.4.2 - Skarb Państwa					
Brak wpisu					
-					
Podrubryka 4.4.3 - Jednostka samorządu terytorialnego (związek międzygminny)					
Brak wpisu					
-					
Podrubryka 4.4.4 - Inna osoba prawna lub jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną					
Brak wpisu					
-					
Podrubryka 4.4.5 - Osoba fizyczna					
Lp.	Numer i nazwa pola		Indeks	Treść pola	
			Wpisu	---	
1.	1. Imię pierwsze		18	JERZY	
	2. Imię drugie		18	JACEK	
	3. Nazwisko / pierwszy człon nazwiska złożonego		18	KOSEK	
	4. Drugi człon nazwiska złożonego		---	---	
	5. Imię ojca		18	MIECZYŚLAW	
	6. Imię matki		18	MARIA	
	7. PESEL		18	68052805035	
	8. Administrator hipoteki		---	---	

Rubryka 4.2 - Numer hipoteki (roszczenia)					
Numer i nazwa pola		Indeks		Treść pola	
		Wpisu		---	
1. Numer hipoteki (roszczenia)		19	9		
-					
Rubryka 4.3 - Napis					
Numer i nazwa pola		Indeks		Treść pola	
		Wpisu		---	
1. Napis		---	---		
-					
Rubryka 4.4 - Treść wpisu					
-					
Podrubryka 4.4.1 - Treść hipoteki (roszczenia)					
Numer i nazwa pola		Indeks		Treść pola	
		Wpisu		---	
1. Rodzaj hipoteki (roszczenia)		19		HIPOTEKA PRZYMUSOWA	
2. Suma		19		857816,36	
3. Suma słownie		19		OSIEMSET PIĘDZIESIĄT SIEDEM TYSIĘCY OSIEMSET SZESNAŚCIE 36/100	
4. Waluta sumy		19		ZŁ	
5. Odsetki		A: rodzaj odsetek		---	---
		B: wysokość odsetek		---	---
6. Udział		1.	19	2	
		2.	23	3	
7. Hipoteka na wierzytelności hipotecznej		1.	---	---	
8. Oznaczenie wierzytelności i stosunku prawnego		1.	A: numer wierzytelności		1. 19 1
			B: wierzytelność		1. 19 NALEŻNOŚĆ OBJĘTA NAKAZEM ZAPŁATY W POSTĘPOWANIU NAKAZOWYM Z DNIA 12.05.2020 R. SYGN.AKT IX GNC 279/20 SĄDU OKRĘGOWEGO W KRAKOWIE IX WYDZIAŁU GOSPODARCZEGO
			C: stosunek prawny		1. --- ---
9. Termin zapłaty		---	---		
10. Pierwszeństwo		1.	---	---	
11. Hipoteka lub roszczenie uprawnione z pierwszeństwa		---	---		
12. Księga współbciążona		1.	A: nr księgi wieczystej		---
			B: nr hipoteki (roszczenia)		---
13. Inne informacje		---	---		
14. Numer hipoteki w RZHLZ		---	---		
15. Rodzaj zmiany		1.	---	---	
-					
Wierzyciel hipoteczny					
-					

Podrubryka 4.4.2 - Skarb Państwa			
Brak wpisu			
-			
Podrubryka 4.4.3 - Jednostka samorządu terytorialnego (związek międzygminny)			
Brak wpisu			
-			
Podrubryka 4.4.4 - Inna osoba prawna lub jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną			
Brak wpisu			
-			
Podrubryka 4.4.5 - Osoba fizyczna			
Lp.	Numer i nazwa pola	Indeks	Treść pola
		Wpisu	---
1.	1. Imię pierwsze	19	JERZY
	2. Imię drugie	19	JACEK
	3. Nazwisko / pierwszy człon nazwiska złożonego	19	KOSEK
	4. Drugi człon nazwiska złożonego	---	---
	5. Imię ojca	19	MIECZYŚLAW
	6. Imię matki	19	MARIA
	7. PESEL	19	68052805035
	8. Administrator hipoteki	---	---
Rubryka 4.2 - Numer hipoteki (roszczenia)			
Numer i nazwa pola		Indeks	Treść pola
		Wpisu	---
1. Numer hipoteki (roszczenia)		21	10
-			
Rubryka 4.3 - Napis			
Numer i nazwa pola		Indeks	Treść pola
		Wpisu	---
1. Napis		---	---
-			
Rubryka 4.4 - Treść wpisu			
-			
Podrubryka 4.4.1 - Treść hipoteki (roszczenia)			
Numer i nazwa pola		Indeks	Treść pola
		Wpisu	---
1. Rodzaj hipoteki (roszczenia)		21	HIPOTEKA UMOWNA ŁĄCZNA
2. Suma		21	170 000,00
3. Suma słownie		21	STO SIEDEMDZIESIĄT TYSIĘCY
4. Waluta sumy		21	ZŁ
5. Odsetki	A: rodzaj odsetek	---	---
	B: wysokość odsetek	---	---
6. Udział	1.	21	2
	2.	23	3

7. Hipoteka na wierzytelności hipotecznej		1.	---	---	
8. Oznaczenie wierzytelności i stosunku prawnego	1.	A: numer wierzytelności	1.	21	1
		B: wierzytelność	1.	21	WIERZYTELNOŚCI PRZYSŁUGUJĄCYCH KAMILI TWORZYDŁO PROWADZĄCEJ JEDNOOSOBOWĄ DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZĄ POD FIRMĄ KAMILA TWORZYDŁO F.H.U.BOX, WYNIKAJĄCYCH Z OŚWIADCZENIA O UZNANIU DŁUGU WRAZ Z ZOBOWIĄZANIEM DO SPŁATY NALEŻNOŚCI Z DNIA 20 GRUDNIA 2019 ROKU ZAWARTEGO POMIĘDZY KAMILĄ TWORZYDŁO, A STANISŁAWEM CHODACKIM TO JEST ZAPŁATY KWOTY 140.000,00 ZŁ WRAZ Z WSZYSTKIMI NALEŻNYM ODSETKAMI ZA OPÓŹNIENIE ORAZ Z WSZELKIMI OPŁATAMI, KOSZTAMI SĄDOWYMI ORAZ EGZEKUCYJNYMI I INNYMI KOSZTAMI DOCHODZENIA WIERZYTELNOŚCI PONIESIONYMI PRZEZ WIERZYCIELA NA RZECZ KAMILI TWORZYDŁO, CÓRKI STANISŁAWA I BARBARY, PESEL: 81021105521
		C: stosunek prawny	1.	21	OŚWIADCZENIE O UZNANIU DŁUGU WRAZ Z ZOBOWIĄZANIEM DO SPŁATY NALEŻNOŚCI Z DNIA 20 GRUDNIA 2019 ROKU
9. Termin zapłaty			---	---	
10. Pierwszeństwo		1.	21	WIERZYCIELOWI HIPOTECZNEMU, TO JEST KAMILI TWORZYDŁO PRZYSŁUGUJE ROSZCZENIE O PRZENIESIENIE HIPOTEKI UMOWNEJ ŁĄCZNEJ DO KWOTY 170.000,00 ZŁ NA MIEJSCE OPRÓŻNIONE PRZEZ INNĄ HIPOTEKĘ, TO JEST PRZEZ HIPOTEKĘ UMOWNĄ ŁĄCZNĄ DO KWOTY 1.001.000,00 ZŁ WPISANĄ NA RZECZ BANKU BANK SPÓŁDZIELCZY W BRZEŹNICY, POD WARUNKIEM, ŻE HIPOTEKA UMOWNA ŁĄCZNA DO KWOTY 1.001.000,00 ZŁ WYGAŚNIE	
		2.	21	WIERZYCIELOWI HIPOTECZNEMU, TO JEST KAMILI TWORZYDŁO PRZYSŁUGUJE ROSZCZENIE O PRZENIESIENIE HIPOTEKI UMOWNEJ ŁĄCZNEJ DO KWOTY 170.000,00 ZŁ NA MIEJSCE OPRÓŻNIONE PRZEZ INNĄ HIPOTEKĘ, TO JEST PRZEZ HIPOTEKĘ PRZYMUSOWĄ ŁĄCZNĄ DO KWOTY 1.085.596,97 ZŁ WPISANĄ NA RZECZ JÓZEFA ZAJĄC, SYNA JANA I KATARZYNY, PESEL: 57060405614 I JERZEGO JACKA KOSEK, SYNA MIECZYŚLAWA I MARII, PESEL: 68052805035, POD WARUNKIEM, ŻE HIPOTEKA PRZYMUSOWA ŁĄCZNA DO KWOTY 1.085.596,97 ZŁ WYGAŚNIE PRZED HIPOTEKĄ UMOWNĄ ŁĄCZNĄ DO KWOTY 1.001.000,00 ZŁ WPISANĄ NA RZECZ BANKU BANK SPÓŁDZIELCZY W BRZEŹNICY	
		3.	21	WIERZYCIELOWI HIPOTECZNEMU, TO JEST KAMILI TWORZYDŁO PRZYSŁUGUJE ROSZCZENIE O PRZENIESIENIE HIPOTEKI UMOWNEJ ŁĄCZNEJ DO KWOTY 170.000,00 ZŁ NA MIEJSCE OPRÓŻNIONE PRZEZ INNĄ HIPOTEKĘ, TO JEST PRZEZ HIPOTEKĘ PRZYMUSOWĄ DO KWOTY 857.816,36 ZŁ WPISANĄ NA RZECZ JERZEGO JACKA KOSEK, SYNA MIECZYŚLAWA I MARII, PESEL: 68052805035, POD WARUNKIEM, ŻE HIPOTEKA PRZYMUSOWA DO KWOTY 857.816,36 ZŁ WYGAŚNIE PRZED HIPOTEKĄ PRZYMUSOWĄ ŁĄCZNĄ DO KWOTY 1.085.596,97 ZŁ WPISANĄ NA RZECZ JÓZEFA ZAJĄC, SYNA JANA I	

			KATARZYNY, PESEL: 57060405614 I JERZEGO JACKA KOSEK, SYNA MIECZYŚLAWA I MARII, PESEL: 68052805035 ORAZ PRZED HIPOTEKĄ UMOWNĄ ŁĄCZNĄ DO KWOTY 1.001.000,00 ZŁ WPISANĄ NA RZECZ BANKU BANK SPÓŁDZIELCZY W BRZEŹNICY
11. Hipoteka lub roszczenie uprawnione z pierwszeństwa		---	---
12. Księga współobciążona	1.	A: nr księgi wieczystej	21 KR31 / 00014624 / 3
		B: nr hipoteki (roszczenia)	21 13
13. Inne informacje		---	---
14. Numer hipoteki w RZHLZ		---	---
15. Rodzaj zmiany		1.	---
Wierzyciel hipoteczny			
-			
Podrubryka 4.4.2 - Skarb Państwa			
Brak wpisu			
-			
Podrubryka 4.4.3 - Jednostka samorządu terytorialnego (związek międzygminny)			
Brak wpisu			
-			
Podrubryka 4.4.4 - Inna osoba prawna lub jednostka organizacyjna niebędąca osobą prawną			
Brak wpisu			
-			
Podrubryka 4.4.5 - Osoba fizyczna			
Lp.	Numer i nazwa pola	Indeks	Treść pola
		Wpisu	---
1.	1. Imię pierwsze	21	KAMILA
	2. Imię drugie	---	---
	3. Nazwisko / pierwszy człon nazwiska złożonego	21	TWORZYDŁO
	4. Drugi człon nazwiska złożonego	---	---
	5. Imię ojca	21	STANISŁAW
	6. Imię matki	21	BARBARA
	7. PESEL	21	81021105521
	8. Administrator hipoteki	---	---

Stan prawny ustalono na podstawie badania zapisów Księgi Wieczystej w Podsystemie dostępu do centralnej bazy danych Ksiąg Wieczystych.

UWAGA: zakresem wyceny (zgodnie z ustaleniami i zleceniem od Syndyka) objęto prawo własności przedmiotowej nieruchomości w udziale wynoszącym 1/1, 1/4 i 1/2 części.

Na dzień wyceny dla przedmiotowej nieruchomości nie ma informacji o obciążeniach nieujawnionych w księdze wieczystej, nie ma również obciążeń ujawnionych w księdze wieczystej praw i roszczeń, o których mowa w artykule 313 ust. 3 PU. W związku z

powyższym w operacie szacunkowym nie dokonano określenia wartości praw i roszczeń osobistych zgodnie z artykułem 319 ust. 4 PU.

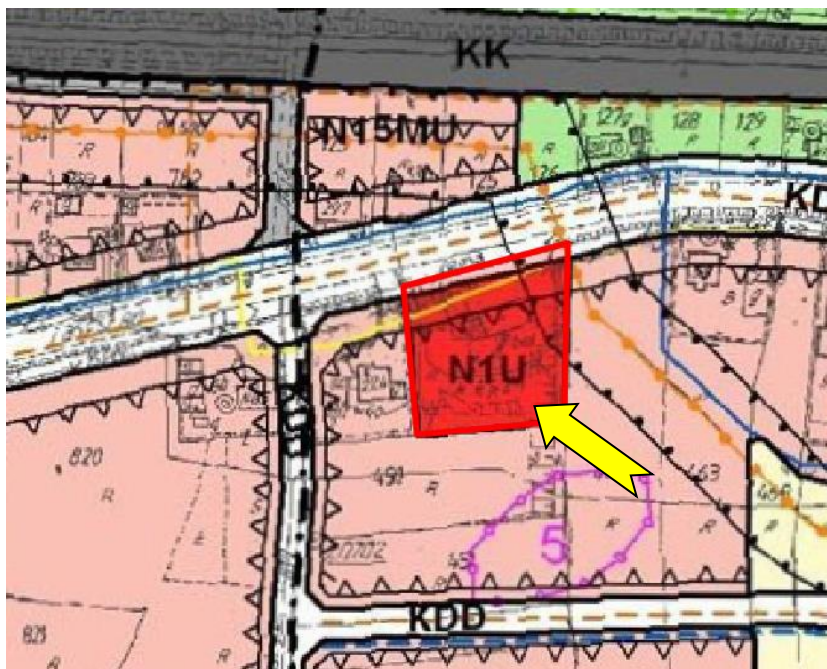
W dziale IV ujawniono dwie hipoteki, które pozostaną w mocy przy sprzedaży przez syndyka udziału w nieruchomości, a wygasną z mocy prawa w przypadku sprzedaży całej nieruchomości.

Zgodnie z informacją uzyskaną w Wydziale Geodezji, Kartografii i Katastru Starostwa Powiatowego w Krakowie, działka ewid. nr 449/1 położona jest w województwie małopolskim, w powiecie krakowskim, w gminie Skawina, w miejscowości Wielkie Drogi i posiada powierzchnię 0,2500 ha.

6.4. PRZEZNACZENIE W MIEJSCOWYM PLANIE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Zgodnie z art. 154 ustawy o gospodarce nieruchomościami przeznaczenie nieruchomości ustala się na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W przypadku braku planu miejscowego oraz decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu uwzględnia się faktyczny sposób użytkowania nieruchomości lub ustalenia planu ogólnego gminy. Zgodnie z art. 64 Ustawy z dnia 7 lipca 2023 roku o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw „Do dnia wejścia w życie planu ogólnego gminy w danej gminie, w przepisach ustaw zmienianych niniejszą ustawą, z wyjątkiem ustawy zmienianej w art. 26, odnoszących się do planu ogólnego gminy, przez plan ogólny gminy należy rozumieć studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, z wyjątkiem spraw uchwalania planów ogólnych gminy.

Dla przedmiotowych działek obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gminy Skawina w jej granicach administracyjnych – etap I, zatwierdzony Uchwałą Nr XVII/217/16 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 23 marca 2016 roku z późniejszymi zmianami. Działka ewidencyjna nr 449/1 położona jest w obszarze oznaczonych symbolem N1U – tereny zabudowy usługowej położone w sołectwie Wielkie Drogi oraz w niewielkim fragmencie w obszarze oznaczonym symbolem KDG.1 – publiczne drogi klasy głównej.



Źródło: <https://www.sjp.gison.pl/skawina>

Przeznaczenie w opracowaniach planistycznych ustalono na podstawie konsultacji przeprowadzonej w Urzędzie Gminy.

7. PRZEDSTAWIENIE SPOSOBU WYCENY

7.1. WSTĘP

W niniejszym opracowaniu wartość nieruchomości została określona zgodnie z art. 150 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

W wyniku wyceny nieruchomości dokonuje się:

- określenia wartości rynkowej,
- określenia wartości odtworzeniowej,
- ustalenia wartości katastralnej,
- określenia innych rodzajów wartości przewidzianych w odrębnych przepisach.

Wartość rynkową nieruchomości stanowi szacunkowa kwota, jaką w dniu wyceny można uzyskać za nieruchomość w transakcji sprzedaży zawieranej na warunkach rynkowych pomiędzy kupującym a sprzedającym, którzy mają stanowczy zamiar zawarcia umowy, działają z rozeznanem i postępują rozważnie oraz nie znajdują się w sytuacji przymusowej.

Uwzględniając cel wyceny, rodzaj wycenianego prawa oraz dostęp do danych rynkowych o cenach transakcyjnych nieruchomości podobnych do obliczenia wartości rynkowej zabudowanej nieruchomości gruntowej zastosowano podejście porównawcze, metodę porównywania parami.

7.2. PODEJŚCIE PORÓWNAWCZE

Podejście porównawcze stosuje się do określenia wartości rynkowej nieruchomości wówczas, gdy nieruchomości podobne do nieruchomości będącej przedmiotem wyceny były w obrocie na określonym rynku w okresie ostatnich dwóch lat poprzedzających wycenę, a także gdy ich ceny i cechy wpływające na te ceny oraz warunki dokonania transakcji są znane.

W procesie porównania należy uwzględnić szereg czynników wpływających na wartość, a w szczególności:

- zmiany poziomu cen na skutek upływu czasu,
- cechy rynkowe wycenianej nieruchomości takie jak: funkcja w planie, lokalizacja, stopień uzbrojenia, parametry fizyczne,
- ekonomiczne – poprzez właściwy dobór nieruchomości podobnych.

W podejściu porównawczym stosuje się metody:

- metodę porównywania parami,
- metodę korygowania ceny średniej,
- metodę analizy statystycznej rynku (wyłącznie do określenia wartości nieruchomości reprezentatywnych, o których mowa w art. 161 ustawy o gospodarce nieruchomościami).

W metodzie porównywania parami podstawowym założeniem jest określenie wartości poprzez porównywanie nieruchomości parami. Porównuje się parami nieruchomość wycenianą, dla której znane są cechy, ale nie znana jest wartość, kolejno z nieruchomościami, które były przedmiotem transakcji rynkowych, a więc znane są ich zarówno cechy jak i ceny transakcyjne. W ten sposób otrzymuje się kilka wartości wycenianej nieruchomości z porównania w każdej parze, które powinny być zbliżone do siebie. Wybór liczby cech porównawczych zależy od stopnia podobieństwa obiektów jak i dokładności analizy. Im większe podobieństwo obiektów tym liczba cech porównawczych będzie mniejsza. Ostateczną wartość przyjęto jako średnią arytmetyczną z otrzymanych w efekcie analizy wyników.

8. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA RYNKU

8.1. WSTĘP

Market Insights Polska - Raport Roczny 2024 (źródło: Colliers International)

Rynek biurowy

Zarys ogólny

- Na koniec 2023 r. całkowita podaż powierzchni na dziewięciu głównych rynkach biurowych w Polsce osiągnęła poziom 12,9 mln m².

- W minionym roku deweloperzy oddali do użytku ponad 340 tys. m² powierzchni biurowej, z czego jedynie ok. 61 tys. m² w Warszawie. Wśród miast regionalnych najwyższy wzrost zasobów w 2023 r. odnotował rynek krakowski – 97 tys. m².
- Całkowity wolumen transakcji najmu zawartych w 2023 r. wyniósł około 1,49 mln m² i była to wartość porównywalna do tej zarejestrowanej na koniec 2022 r.
- W strukturze ogólnopolskiego popytu na nowoczesne powierzchnie biurowe największy udział miały nowe umowy – 49%, co stanowi spadek o 4 p.p. w stosunku do 2022 r. Udział renegocjacji/przedłużeń w wolumenie transakcji wzrósł o 6 p.p. i wyniósł 42%, natomiast ekspansji ok. 5%. Szacuje się, że około 4% wynajętej powierzchni przeznaczone zostało na potrzeby właścicieli budynków.
- Na rynku obserwujemy ograniczenie aktywności deweloperskiej – na koniec 2023 r. w budowie było ok. 680 tys. m² nowoczesnej powierzchni biurowej (spadek o 12% w porównaniu z końcem 2022 r.). Około 40% przypada na Warszawę (296 tys. m²), natomiast w miastach regionalnych najwięcej projektów powstaje we Wrocławiu (130 tys. m²), Trójmieście (62 tys. m²) oraz Poznaniu (58 tys. m²).
- Współczynnik pustostanów dla projektów biurowych na dziewięciu największych rynkach Polski odnotował wzrost do poziomu 14,1% wobec 13,5% na koniec 2022 r.
- Umowy podpisane w budynkach planowanych oraz w fazie budowy stanowiły jedynie ok. 3% całkowitego popytu (spadek o 5 p.p. r/r), co przełożyło się na 52 tys. m² wynajętej powierzchni w tych projektach w 2023 roku.
- Czynniki wywoławcze są w trendzie wzrostowym, w Warszawie za powierzchnię biurową klasy A wynosiły od 12,5 do 27,5 EUR/m²/miesiąc. Natomiast w miastach regionalnych stawki czynszów utrzymały się na poziomie od 11 do 17,1 EUR/m²/miesiąc.

Podaż

- Od początku 2023 r. warszawski rynek biurowy odnotował rekordowo niski wolumen nowej podaży - 61 tys. m², o 74% mniej niż w minionym roku. Do użytku oddano sześć nowych budynków, 15% tej powierzchni jest niewynajęte.
- Prawie 87% nowej podaży zlokalizowane jest w strefach pozacentralnych – wśród największych budynków znalazły się projekt Lakeside (22,7 tys. m²) oraz The Park 9 (11 tys. m²). W Centrum Zachodnim pozwolenie na użytkowanie otrzymał budynek Studio B (17,9 tys. m²).
- Na rynkach regionalnych oddano w sumie 21 budynków biurowych o łącznej powierzchni 280 tys. m². Średnia powierzchnia najmu ukończonego projektu to 13,3 tys. m².
- Rynkiem regionalnym z największym przyrostem nowej podaży był Kraków – do użytku oddano sześć projektów, a całkowita ukończona powierzchnia wyniosła 97 tys. m². Wśród oddanych projektów znalazły się Ocean Office Park B i D (razem 35 tys. m²), Kreo (24 tys. m²) oraz kolejna faza kompleksu Fabryczna Office Park B5 (14 tys. m²).
- Drugie miejsce pod względem przyrostu nowej podaży wśród miast regionalnych w 2023 r. zajął Wrocław (75,7 tys. m²), a trzecie Poznań (43,2 tys. m²). W 2023 r. nie oddano do użytku żadnych nowych projektów biurowych w Lublinie.

Popyt

- Wolumen transakcji zarejestrowanych w 2023 r. w Warszawie przekroczył 748 tys. m², co stanowi spadek o 13% porównując do 2022 r. Najwięcej powierzchni wynajęto w strefie Centrum oraz COB. Łączny popyt brutto w strefach centralnych sięgnął ponad 381 tys. m². W strefach pozacentralnych zawarto transakcje na 368 tys. m². Nowe umowy stanowiły w Warszawie 51% całkowitego wolumenu, przedłużenia i renegocjacje 43%, ekspansje 4% a powierzchnia na użytek właścicieli 3%.
- Na rynkach regionalnych popyt brutto w 2023 r. wyniósł 741 tys. m², co jest wartością o 19% większą niż w 2022 r.
- Najwięcej powierzchni biurowej wynajęto w Krakowie (ok. 27% regionalnego wolumenu najmu), we Wrocławiu (22%) i w Trójmieście (19%). Umowy zawarte w projektach planowanych oraz w fazie budowy wyniosły 22 tys. m².
- Podobnie jak w stolicy, na rynkach regionalnych większość transakcji to nowe umowy, które stanowiły około 48% całkowitego wolumenu transakcji. Do 41% wzrósł udział renegocjacji (zmiana o 11 p.p. r/r). Ekspansje stanowiły 5% rocznego popytu, natomiast wynajem na potrzeby właścicieli 6%.

Dostępne powierzchnie

- Poziom pustostanów w Warszawie spadł o 1,2 p.p. w stosunku do IV kw. 2022 r. i na koniec minionego roku wyniósł 10,4%, co przełożyło się na 648 tys. m² dostępnej powierzchni. Spadek wolumenu dostępnych powierzchni jest wynikiem luki podażowej i wysokiej aktywności najemców. Starsze projekty są wyłączone z podaży na czas modernizacji lub zupełnie zmieniają przeznaczenie co także wpływa na spadek poziomu pustostanów.
- Spadek poziomu pustostanów zarejestrowano w strefach centralnych - z 10,5% w IV kw. 2022 r. do 8,5% oraz w strefach poza centrum z 12,4% w IV kw. 2022 r. do 11,9% na koniec 2023.
- Współczynnik powierzchni niewynajętej dla rynków regionalnych rośnie i na koniec 2023 r. wyniósł 17,5% (2,2 p.p r/r). Najniższą stopę pustostanów odnotowano w Szczecinie (4,8%), a najwyższą w Katowicach (21,5%).

Prognozy

- Mijający rok 2023 przyniósł wzrost czynszów bazowych, jak i efektywnych. W 2024 presja na wzrost stawek najmu może być dalej zauważalna na największych rynkach, ale biorąc pod uwagę, planowaną podaź dostarczaną sukcesywnie na rynek, stawki czynszu będą się stabilizować, jednak na ustalonym wysokim poziomie. Najemcy coraz częściej decydują się na odnowienie umowy najmu zamiast rozpoczynania procesu relokacji i poszukiwań nowej siedziby w okresie luki podażowej. Wybór renegotjacji jest postrzegany jako bezpieczne i oszczędne rozwiązanie, często łączone z modernizacją przestrzeni i dostosowaniem jej do potrzeb firmy. Poza standardowymi 5-letnimi umowami najmu na rynku coraz częściej odnotowujemy umowy 7- oraz 10-letnie. Długie umowy najczęściej dotyczą dużych powierzchni i pozwalają zabezpieczyć atrakcyjny budżet na wykończenie powierzchni.
- Ewolucja hybrydowych modeli pracy kształtuje oczekiwania najemców, powodując wzrost zapotrzebowania na inteligentne funkcjonalności technologiczne w budynkach biurowych tj. np. zdalne zarządzanie dostępem, warunkowy dostęp do przestrzeni, parking oparty na aktywności, rezerwacja miejsc parkingowych, zarządzanie miejscem pracy i analiza zajętości biur. Technologia może mieć znaczący wpływ na przyszłość starzejących się budynków, w szczególności na dojrzewających rynkach biurowych. Dzięki szybkiemu postępowi w zakresie inteligentnych budynków, starsze nieruchomości mogą zostać odnowione i dostosowane do nowoczesnych standardów bez konieczności przeprowadzania rozległych remontów umożliwiając efektywność kosztową, pozytywne doświadczenia dla użytkowników oraz bardziej zrównoważone podejście do rozwoju nieruchomości.
- Rosnące znaczenie kryteriów ESG wpływa na wszystkich uczestników sektora nieruchomości komercyjnych. Widać to m.in. w rosnącej popularności certyfikatów ekologicznych czy certyfikatów Smart Score dla nowych i zmodernizowanych budynków. Rosnące wymagania w kontekście obszarów ESG ze strony najemców, którzy również muszą raportować m.in. swoje emisje dwutlenku węgla, wpływają na zmianę układu sił na rynku biurowym. Budynki funkcjonujące zgodnie z regulacjami ESG stopniowo staną się normą rynkową, odzwierciedlając szerokie zaangażowanie w zrównoważony rozwój zarówno ze strony deweloperów, właścicieli, inwestorów, kredytodawców, jak i najemców.

Rynek handlowy

Zarys ogólny

W 2023 roku do użytku oddano około 380 tys. m² GLA nowej powierzchni. W efekcie łączne zasoby powierzchni w centrach handlowych na koniec 2023 r. wzrosły do blisko 12,9 mln m² GLA, a nasycenie do 337 m²/1 000 mieszkańców (względem 327 m² w ubiegłym roku).

- Odnotować należy stosunkowo wysoki poziom podaży w budowie i planowanej w największych aglomeracjach. Wśród tych obiektów znajdują się zarówno nowe parki handlowe wokół największych miast (Atut Dawidy Bankowe, San Park Mysiadło, oba w aglomeracji warszawskiej), rozbudowy istniejących obiektów o nowe budynki w formacie parków handlowych (Galeria Wołomin koło Warszawy, Mikołów Park w metropolii górnośląsko-zagłębiowskiej czy Nowa Górna w Łodzi), jak i obiekty przebudowywane, wcześniej wykorzystywane na inne cele handlowe (Nowa Sukcesja w Łodzi, park handlowy S1 w miejscu hali Tesco w Bytomiu).
- Współczynnik pustostanów w centrach handlowych w ośmiu największych aglomeracjach spadł do 3,6% (-1,1 p.p. r/r.). W miastach między 200, a 400 tys. mieszkańców średni współczynnik pustostanów wyniósł 2,9%. Głównymi sektorami generującymi popyt na powierzchnie w obiektach handlowych były: dyskonty spożywcze i niespożywcze, moda z sektora budżetowego, art.

spożywcze, art. wyposażenia wnętrz, zdrowie i uroda oraz elektronika. Nadal rozwijają się także kluby fitness i inne koncepty rekreacyjno-rozrywkowe.

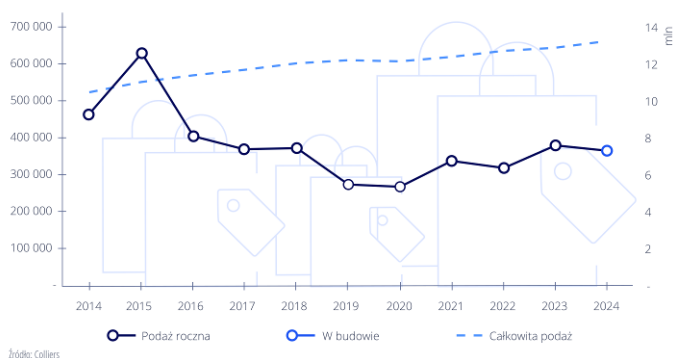
- Udział sprzedaży e-commerce w handlu detalicznym w 2023 r. we wszystkich miesiącach był niższy niż w analogicznych okresach 2022 r. Zgodnie z danymi GUS, wahał się między 7,7% w lipcu a 11,7% w listopadzie. Wraz z początkiem roku weszły w życie dyrektywy Omnibus, cyfrowa i towarowa. Trwa procedowanie unijnej dyrektywy w sprawie poprawy warunków pracy za pośrednictwem platform internetowych.
- W ubiegłym roku na polskim rynku handlowym zadebiutowało około 30 marek stacjonarnych, w tym m.in. Woolworth (dyskont niespożywczy), Mokida (art. Dla dzieci), Candy Pop (słodycze), Solmar (moda) czy Popeyes (gastronomia). Warto odnotować także debiuty platform internetowych Rozetka, Wszystko.pl oraz Temu.

Podaż

- Rok 2023 przyniósł łącznie około 380 tys. m² GLA nowej podaży w 45 centrach handlowych. Jest to najwyższa wartość nowej podaży handlowej od 2016 r. W efekcie łączne zasoby powierzchni w nowoczesnych centrach handlowych na koniec 2023 r. wzrosły do blisko 12,9 mln m² GLA.
- Wśród oddanej do użytku powierzchni przeważają otwarcia nowych projektów - w ramach 34 obiektów dostarczono ok. 337 tys. m² (89% powierzchni dostarczonej w 2023 r.). Pozostałe 43 tys. m² nowoczesnej powierzchni handlowej to rozbudowy 11 istniejących wcześniej projektów.
- Około dwie-trzecie powierzchni (68%) dostarczono na rynkach miast poniżej 100 tys. mieszkańców. Łącznie dostarczono tam do użytku blisko 260 tys. m² nowoczesnej powierzchni handlowej. Największymi projektami w ośrodkach tej wielkości, otwartymi w 2023 r. były centrum handlowe Bawelnianka (21,7 tys. m²), Karuzela Biała Podlaska (19 tys. m²), N-Park Olkusz (15,9 tys. m²). Otwarto również parki handlowe w Żninie, Kępnie i Przasnyszu (po 12 tys. m² każdy).
- W miastach między 100, a 200 tysięcy mieszkańców w ubiegłym roku odnotowano ponad 56 tys. m² nowej podaży, w tym park handlowy S1 w Elblągu (10,8 tys. m²). Dwa parki handlowe powstały w miejscu dawnych hipermarketów Tesco – Ozimska Park w Opolu (16,9 tys. m²) oraz S1 Gorzów Wielkopolski (11,4 tys. m²). Pozostałe trzy projekty stanowią rozbudowy istniejących obiektów, z których wyróżnić należy park handlowy M Park zrealizowany przy centrum handlowym M EMKA w Koszalinie (10 tys. m²).
- Najmniejszą aktywność deweloperów odnotowano w miastach między 200, a 400 tys. mieszkańców. Otwarto tam dwa parki handlowe – Węglin w Lublinie oraz Starosielce w Białymstoku (łącznie 16,1 tys. m²).
- W aglomeracji warszawskiej oddano do użytku dwa projekty - po kilku latach przerwy, otwarto ponownie centrum handlowe Fort Wola (22 tys. m²), a w Grodzisku Mazowieckim ruszył park handlowy Sfera Park (11 tys. m²). W Katowicach w ostatnim kwartale roku funkcjonowanie rozpoczęła Fabryka Park (9 tys. m²). We Wrocławiu uruchomiono park handlowy Skwer, zaś w Bytomiu rozbudowano park handlowy przy ulicy Narutowicza. W efekcie w ośmiu największych aglomeracjach dostarczono blisko 50 tys. m² nowej powierzchni handlowej.
- Pod względem formatów, w jakich były oddawane do użytku projekty handlowe, przeważały parki handlowe (ok. 330 tys. m² powierzchni najmu), stanowiące 87% nowej podaży w 2023 roku.
- Średnie nasycenie nowoczesną powierzchnią handlową wzrosło do 337 m² na 1 000 mieszkańców z poziomu 327 m² odnotowanego na koniec 2022 r.
- Wśród ośmiu największych aglomeracji* średnie nasycenie powierzchnią handlową wyniosło 631 m²/1 000 mieszkańców. Największe odnotowano we Wrocławiu (817 m²/1 000 mieszkańców), a najmniejsze w Łodzi (520 m²/1 000 mieszkańców). W grudniu zamknięto poznańską Galerię Malta, w efekcie czego nasycenie powierzchnią handlową w aglomeracji poznańskiej spadło z 801 m²/1 000 mieszkańców do 716 m².
- W kategorii miast od 200 do 400 tys. mieszkańców nasycenie spadło do poziomu 828 m². Jest to między innymi efekt zakończenia funkcjonowania centrum wyprzedażowego Smart Outlet Center w Bydgoszczy.
- Wśród miast powyżej 200 tys. mieszkańców największe nasycenie niezmiennie odnotowuje się w Lublinie (1 250 m²/1 000 mieszkańców), w którym w ubiegłym roku otwarto park handlowy Węglin.
- W miastach od 100 do 200 tys. mieszkańców średnie nasycenie wyniosło 844 m². W tej kategorii miast, największe nasycenie na koniec roku odnotowano w Opolu (1 353 m²/1 000 mieszkańców), a najmniejsze – w Rybniku (521 m²).
- Najniższe nasycenie rynku odnotowano w kategorii miast poniżej 100 tys. mieszkańców – 574 m².

- W grudniu 2023 r. zamknięta została Galeria Malta w Poznaniu, a do poznańskiego magistratu wpłynął wniosek o rozbiórkę centrum handlowego. Nowy projekt biurowo-usługowo-mieszkalny zastąpić ma też centrum handlowe Belg w Katowicach. Zamknięto również centrum wyprzedażowe Smart Outlet w Bydgoszczy. W ostatnich tygodniach wyburzono również halę dawnego hipermarketu Tesco w Gdyni, gdzie rozpoczęto nową inwestycję mieszkaniową. Trwa także rozbiórka budynku krakowskiej Plazy.
- Odnotować warto aktywność na rynku food halli. W 2023 r. otwarto m.in. Halę Targową w Bydgoszczy oraz Montownię w Gdańsku. Po półtora roku funkcjonowania zamknięto Food Hall PZO, który ma zostać przebudowany. Pod koniec roku otwarto strefę Pedet w ramach projektu wielofunkcyjnego Renoma.

EWOLUCJA PODAŻY 2013-2024 R. (M²)



Popyt

- Głównymi sektorami generującymi popyt na powierzchnie w obiektach handlowych były: dyskonty spożywcze i niespożywcze, moda z sektora budżetowego, art. spożywcze, art. wyposażenia wnętrz, zdrowie i uroda oraz elektronika. Nadal rozwijają się także kluby fitness i inne koncepcje rekreacyjno-rozrywkowe.
- W roku 2023 w Polsce zadebiutowało około 30 marek. Większość debiutów miało miejsce w aglomeracji warszawskiej. W warszawskich centrach handlowych swoje pierwsze sklepy otworzyły marki Lush, Guerlain (zdrowie i uroda), Helly Hansen, Moschino Jeans i LALA (moda).
- Pierwsze punkty w formie „standów” otworzyły też marki Just in Case (akcesoria do telefonów, Westfield Mokotów, Warszawa), Moomin Shop (Galeria Kazimierz, Kraków) czy Acium (akcesoria i biżuteria, Wola Park, Warszawa).
- Wśród debiutów marek oferujących słodczyce wymienić można Candy Pop (pierwszy sklep w centrum handlowym Złote Tarasy), Bob Snail (Westfield Mokotów, Warszawa), ODSStore (Galeria Wileńska i Blue City, Warszawa).
- W Warszawie otwarto pierwsze stacjonarne sklepy marek działających dotąd w Internecie: Centrumrowerowe.pl (Okęcie Park) oraz Zwieger (Designer Outlet Warszawa).
- W Krakowie w parku handlowym Atut otwarto pierwszą lokalizację dyskontowej marki Woolworth. W Poznaniu w centrum handlowym Posnania swoją pierwszą lokalizację uruchomiła modowa marka Solmar. W Elblągu w nowo otwartym parku handlowym S1 ruszył pierwszy sklep pod szyldem MOKIDA. Marka WMF otworzyła pierwszą lokalizację w centrum wyprzedażowym w Rzgowie.
- W 2023 r na polskim rynku zadebiutowały m.in. pochodząca z Ukrainy marka Milk Bar (Elektrownia Powiśle) czy pochodząca z Niemiec sieć ofertująca kuchnię włoską L'Osteria (Centrum Praskie Koneser). W ostatnich miesiącach w Polsce pojawiły się również nowe marki fast food: Popeyes (pierwszy punkt otwarto w Pasażu Grunwaldzkim we Wrocławiu) czy Master Burger (Blue City, Warszawa).
- W kwietniu we Wrocławiu otwarto pierwszą lokalizację pochodzącej z Ukrainy sieci DIY - Dnipro M, a w grudniu – meblową markę BLEST (HomePark Targówek, Warszawa). Odnotować należy również debiut marki MOL, która zastąpiła część stacji benzynowych operujących wcześniej pod marką LOTOS.
- Sieć Żabka otworzyła pierwszy sklep w długo zapowiadanej koncepcji Drive, a także sklep Non-Stop, który działa również w godzinach nocnych w formie autonomicznej. Uruchomiono również pierwszy autonomiczny sklep AuchanGo.

- Wśród nowych konceptów istniejących już marek wymienić można format Decathlon Easy (pierwszy sklep otwarty w Warszawie w budynku biurowym). Sieć Kazaar zadebiutowała z konceptem w centrum wyprzedażowym w Designer Outlet Gdańsk. Lokale Sphinx otworzyły się zaś w parkach handlowych Glinianka (Łubna) i Ozimska Park (Opole). W formacie centrum handlowego zadebiutowała marka Al. Capone. Przy ulicy Nowy Świat w Warszawie otwarto zaś concept store eobuwie.pl / Modivo. Otwarto również pierwsze sklepy w formacie Wólczanka WELL czy koncept PreBOSSed w sklepie BOSS.
- Duża aktywność najemców charakteryzowała sektor DIY. W ostatnich miesiącach obserwowaliśmy otwarcia mniejszych formatów znanych sklepów DIY (Castorama w formatach Smart i Express, Pszczółka Express). Sieć Castorama przekroczyła liczbę 100 sklepów.
- W 2023 r. odnotowano liczne aktywności na rynku fuzji i przejęć. Nowym właścicielem sieci sklepów GoSport została firma SPORTSDIRECT.COM Poland. Ukraińska firma EpicentrK została inwestorem w Intersport Polska. Benefit Systems dokonał akwizycji około 20 klubów Calypso, 6 klubów Saturn Fitness, a także po 2 kluby Manufaktury Zdrowia oraz Gravitan. Lagardère Travel Retail zostało franczyzobiorcą 131 kawiarni Costa Coffee w Polsce i 11 na Łotwie.
- W 2023 roku Polskę opuściła funkcjonująca w portfolio Grupy H&M marka Monki.

E-commerce

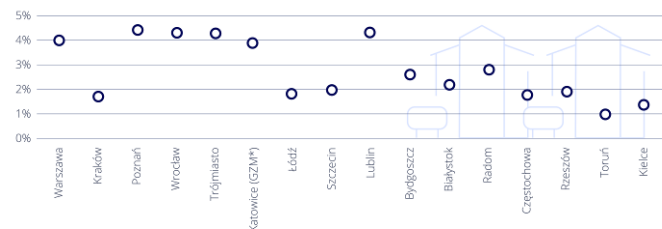
- Udział sprzedaży e-commerce w handlu detalicznym w 2023 r. we wszystkich miesiącach był niższy niż w analogicznych okresach 2022 r. Zgodnie z danymi GUS wahał się między 7,7% w lipcu (-0,7 p.p. r/r) do 11,7% w listopadzie (-0,2 p.p. r/r). Po rekordowych wynikach w okresie pandemii i ograniczeniami w handlu stacjonarnym, rozwój handlu przez Internet wyhamował.
- Wraz z początkiem stycznia 2023 r. weszła w życie Dyrektywa Omnibus dotycząca prezentacji najniższych cen z ostatnich 30 dni w przypadku produktów oznaczonych promocją. Wprowadzone zostały również regulacje dotyczące zamieszczania opinii o produktach na stronie sprzedawcy. W życie weszła również dyrektywa cyfrowa, obejmująca usługi i treści cyfrowe, a także dyrektywa towarowa, która zmieniła zasady dotyczące rękojmi i gwarancji konsumenckiej.
- W styczniu 2023 r. polski rynek opuściło Shopee. W kolejnych miesiącach uruchomiono platformę wszystko.pl (funkcjonowała do I kw. 2024 r.), polską wersję portalu Temu, a także pochodzący z Ukrainy sklep internetowy Rozetka.pl. Wejście na polski rynek ogłosiła pochodząca z Chin platforma Ochama. Producent odzieży i obuwia uruchomił na polskim rynku platformę e-lumberjack.pl.
- Stale rośnie liczba automatów paczkowych. Liderem pozostaje niezmiennie InPost z 21,7 tys. urządzeń, DPD (6,2 tys.), Orlen (4,25 tys.), Allegro (3,4 tys.), DHL (2,1 tys.). Odnotować należy, że koncern DHL przejął część udziałów w polskim oddziale Cainiao, w efekcie czego skokowo zwiększyła się liczba automatów paczkowych tej firmy.
- Żabka Jush zakończyła działalność w Trójmieście, Katowicach i Poznaniu, ograniczając się do rynków Warszawy i Krakowa. W 2024 r. z Polski może wyjść platforma Everli.
- Na przyszłość platform cyfrowych wpływ może mieć dyrektywa w sprawie poprawy warunków pracy za pośrednictwem platform internetowych. Parlament Europejski i Rada UE uzgodniły jej treść. Państwa członkowskie będą miały dwa lata na przeniesienie dyrektywy UE do prawa krajowego. W jej efekcie osoby pracujące za pośrednictwem cyfrowych platform, w tym platform dostawców zakupów oraz jedzenia, będą mogły w pełni korzystać z praw pracowniczych i świadczeń społecznych.

Dostępne powierzchnie

- Zgodnie ze stanem na III kwartał 2023 r. średni współczynnik pustostanów w centrach handlowych w ośmiu największych polskich aglomeracjach wyniósł 3,6% (wobec 4,7% w roku poprzednim).
- Wśród głównych rynków handlowych, najniższą wartością współczynnika powierzchni niewynajętej charakteryzował się, podobnie jak w poprzednim roku, Kraków (1,7%, -1 p.p.). Najwyższy współczynnik pustostanów notowany jest natomiast w Poznaniu (4,4%). W stolicy województwa wielkopolskiego odnotowano również największy spadek współczynnika pustostanów, wynikający z zamknięcia dwóch prawie pustych obiektów handlowych.
- Na rynkach ośmiu największych aglomeracji dostępnych na wynajem jest łącznie ok. 230 tys. m² GLA, ponad 70 tys. m² mniej w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku. Najwięcej dostępnej powierzchni było na rynku warszawskim, blisko 70 tys. m² oraz w konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej, blisko 45 tys. m².

- W miastach między 200, a 400 tys. mieszkańców średni współczynnik pustostanów wyniósł 2,9%. W tej kategorii miast najniższy wskaźnik w III kwartale 2023 r. odnotowano w Częstochowie (1,8%), zaś najwyższy – w Lublinie (4,3%).
- Niski współczynnik pustostanów w nowoczesnych obiektach handlowych odnotowano także w zbadanych wybranych miastach poniżej 200 tys. mieszkańców - w Toruniu (1%) i w Kielcach (1,4%).

STOPA PUSTOSTANÓW W SIERPNIU 2023 R.



Źródło: Colliers, sierpień 2024 r.

Prognozy

- Na koniec IV kw. 2023 r. w budowie znajdowało się około 365 tys. m² GLA powierzchni centrów handlowych. Połowa budowanej powierzchni zlokalizowana jest w najmniejszych miastach, poniżej 100 tys. mieszkańców.
- Około 30% powierzchni, czyli 114 tys. m² GLA, realizowane jest w największych ośmiu aglomeracjach. W tej liczbie zawierają się zarówno nowe inwestycje, jak największy nowopowstający projekt Galeria Kwiatowa w Tychach (12 tys. m² GLA), czy przebudowy, do których zaliczyć można modernizację Sukcesji w Łodzi (35 tys. m² GLA) czy zmianę dawnej hali Tesco w park handlowy S1 Bytom (5,4 tys. m² GLA).
- Poza aglomeracjami największymi projektami w budowie są OTO Park Koszalin (38 tys. m² GLA), BIG Ostróda (25 tys. m² GLA) oraz Silwana w Gorzowie Wielkopolskim (25 tys. m² GLA).
- Parki handlowe niezmiennie pozostają dominującym formatem budowanej obecnie powierzchni (ok. 78%).
- W pierwszej połowie 2024 r. zamknięte mają zostać Arkady Wrocławskie. Przedwstępna umowę sprzedaży obiektu przy ulicy Powstańców Śląskich zawarły firmy Develia oraz Vastint. W Poznaniu przy ulicy Serbskiej, w miejscu hipermarketu Tesco otwarta zostanie hala sieci DIY – Leroy Merlin. W ciągu najbliższych miesięcy grupa Saller przekształcić ma byłe obiekty Tesco w Tarnowskich Górach oraz Auchan w Dąbrowie Górniczej w parki handlowe.
- Stale obserwujemy aktywność deweloperów w realizacji projektów wielofunkcyjnych. W Poznaniu w ostatnim kwartale rozpoczęły się prace w ramach kompleksu Starej Rzeźni. Trwa budowa kompleksów Gdynia Waterfront, Towarowa 22 (Warszawa), Nowy Port (Bydgoszcz), Doki (Gdańsk), Quorum (Wrocław) czy Fuzja (Łódź). Planowana jest również modernizacja zabytkowej Hali Gwardii w Warszawie.
- Na 2024 r. zaplanowano m.in. otwarcie salonów PRM i Answear (moda) w projekcie Fabryka Norblina. Do poznańskiego centrum handlowego Stary Browar dołączyć ma siłownia Xtreme Fitness Gyms, a w Nowej Sukcesji w Łodzi – sklep sieci Biedronka o powierzchni ok. 1,8 tys. m². Kontynuacji rozwoju marek o profilu ekonomicznym sprzyjać będzie liczba inwestycji zlokalizowanych w małych miastach. Sieć Sinsay planuje otwarcia sklepów m.in. w Przeworsku, Lwówku Śląskim czy Wolsztynie. Sklepy Pepco oraz Dealz dołączą m.in. do nowo otwartych parków handlowych Silwana (Gorzów Wielkopolski), Atut Dawidy Bankowe k. Warszawy czy Karuzeli w Świebodzinie oraz Jastrzębiu-Zdroju.
- Prognozujemy wzrost znaczenia lokali usługowych i handlowych, zlokalizowanych w inwestycjach mieszkaniowych – zarówno tych na sprzedaż, jak i budynków przeznaczonych dla najmu instytucjonalnego. Jest to wyjście naprzeciw potrzebom konsumentów w sferze zakupów, usług i gastronomii – zagwarantowanie wygodnego i szybkiego dostępu do zaspokojenia bieżących potrzeb.
- Rok 2024 przebiegać będzie pod znakiem renowacji i modernizacji budynków o funkcji handlowej tak, aby spełniały one założenia zrównoważonego rozwoju. Obejmować one będą przede wszystkim efektywność energetyczną obiektów oraz ograniczenie emisji CO₂. Jest to odpowiedź także na zmiany przepisów prawa

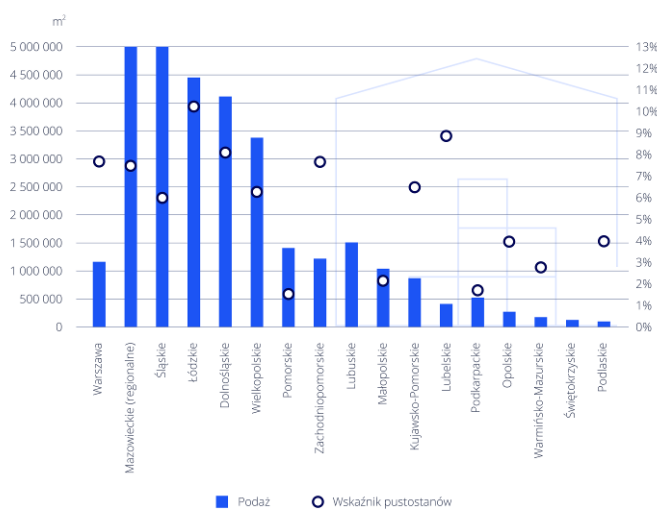
Rynek magazynowy Zarys ogólny

- Rynek powierzchni przemysłowo-logistycznych, pomimo znacznych fluktuacji gospodarczych w ostatnim czasie, znajduje się w bardzo dobrej kondycji. Na koniec grudnia 2023 r. jego zasoby przekroczyły poziom 31 mln m².
- Po słabszym zakończeniu 2022 r., deweloperzy w 2023 r. wrócili do większej aktywności. W całym ubiegłym roku rozpoczęto budowę ponad 3,2 mln m² powierzchni. Obecnie około 2,8 mln m² pozostaje w realizacji.
- 2023 r. upłynął pod znakiem relatywnie wysokiej aktywności najemców. Pomimo, iż w całym 2023 r. popyt brutto był około 15% niższy niż w 2022 r., to w drugiej połowie ub.r. wolumen ten był wyższy r/r o niemal 30%. W 2024 r. spodziewamy się ciągłego zainteresowania najemców powierzchniami przemysłowymi i logistycznymi
- W ubiegłym roku nastąpiła również zmiana struktury popytu: wzrósł udział renegocjacji związany z mniejszym napływem nowych najmów niż w 2023 r. Obecnie wynosi on około 40%, podczas gdy w analogicznym okresie 2022 r. było to około 34%.
- Stawki czynszów wciąż znajdują się w trendzie wzrostowym, jednak nie jest on aż tak dynamiczny jak w ubiegłym roku. Prognozy wskazują, że w ciągu najbliższego roku czynsze powinny się ustabilizować.
- Od początku 2022 r. wskaźnik pustostanów znajduje się w trendzie wzrostowym. Na koniec grudnia 2023 r. osiągnął poziom 7.3%. W I poł. 2024 r. powinien on oscylować wokół 7-8%.

Podaż

- Województwami dominującymi pod względem podaży pozostały niezmiennie mazowieckie, śląskie oraz łódzkie, gdzie na koniec grudnia 2023 r. całkowite zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej ukształtowały się na poziomach odpowiednio: 6,3 mln m², 5,5 mln m² oraz 4,5 mln m².
- Województwa, które w omawianym okresie charakteryzowały się najwyższą nową podażą to mazowieckie, śląskie oraz lubuskie, gdzie na rynek dostarczono odpowiednio 690 tys. m², 590 tys. m² i 437 tys. m² powierzchni.
- Do największych obiektów magazynowych zrealizowanych w 2023 r. można zaliczyć: obiekt BTS realizowany dla Zalando przez Panattoni w Bydgoszczy (146 tys. m²), kolejne fazy CTPark Iłowa (131 tys. m²) oraz pierwszą fazę Panattoni Park Wrocław Logistics South Hub (125 tys. m²).
- Na koniec 2023 r. w budowie znajdowało się 2,8 mln m² nowoczesnej powierzchni magazynowej. Od połowy 2022 r. obserwowaliśmy spadek wolumenu powierzchni w realizacji, jednak wydaje się on obecnie stabilizować na poziomie między 2,0 – 3,0 mln m². W 2023 r. deweloperzy rozpoczęli budowę 3,2 mln m². Około 40% budowanej powierzchni stanowiły obiekty czysto spekulacyjne. Na koniec grudnia 2023 r. największy wolumen powierzchni w realizacji zarejestrowano w województwie dolnośląskim (832 tys. m²), mazowieckim (475 tys. m²) oraz łódzkim (402 tys. m²).

PODAŻ I WSKAŹNIK PUSTOSTANÓW W IV KW. 2023 R.

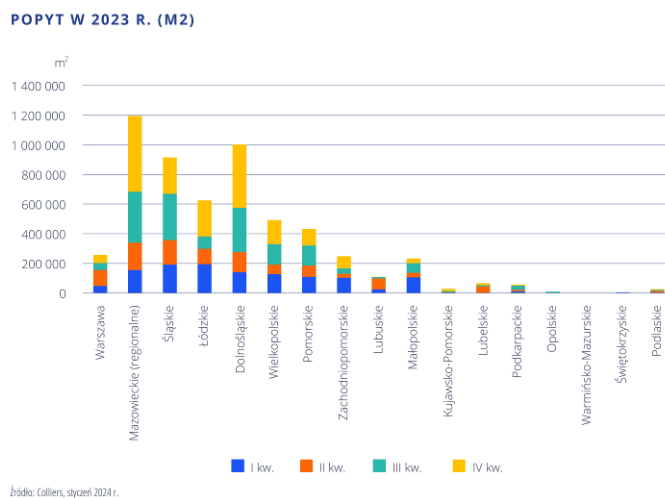
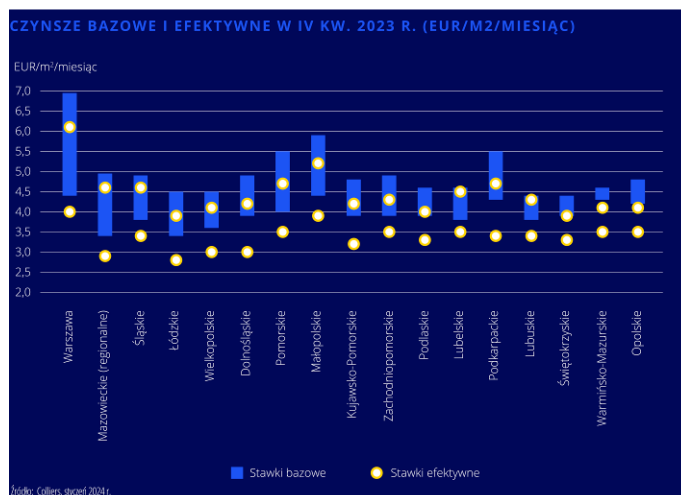


Źródło: Colliers, styczeń 2024 r.

Popyt i stawki czynszu

- Pomimo znacznych fluktuacji gospodarczych mających miejsce w ostatnim czasie, w 2023 r. odnotowano relatywnie wysoki poziom popytu brutto sięgający 5,7 mln m². Najemcy byli znacznie bardziej aktywni w drugiej połowie roku.

- Województwami, w których w 2023 r. wynajęto najwięcej powierzchni były: mazowieckie (1,5 mln m²), dolnośląskie (1,0 mln m²) oraz śląskie (915 tys. m²).
- Największy spadek popytu w stosunku do 2022 r. odnotowano w lubuskim, gdzie wynajęto ponad czterokrotnie mniej powierzchni, a województwa śląskie oraz łódzkie zanotowały spadek o około 25%. Największy wzrost o odpowiednio około 70% oraz 60% odnotowały województwa zachodniopomorskie oraz pomorskie. Województwo dolnośląskie, które w ostatnim czasie cieszy się wyjątkowo wysokim zainteresowaniem najemców z sektora e-commerce, zarejestrowało wzrost popytu o 20%.
- W ostatnim czasie zauważalna była zmiana w strukturze umów najmu. W 2023 r. 51% popytu stanowiły nowe umowy i aż 40% renegotiacje, podczas gdy w 2022 r. udziały te wynosiły odpowiednio 59% i 34%.
- Pod względem sektorów działalności najemców liderami były branża 3PL (34%), e-commerce (12%) oraz handel (11%).
- Od początku 2022 r. znacznie wzrosły zarówno stawki bazowe jak i efektywne, co było wynikiem m.in. wzrostu cen paliw i materiałów budowlanych, wyższych kosztów finansowania projektów oraz pogorszenia nastrojów funduszy inwestycyjnych. Obecnie stawki czynszów są wciąż w trendzie wzrostowym, jednak jest on łagodniejszy niż rok temu. Najwyższe czynsze odnotowano w Warszawie, gdzie stawki bazowe zaczynały się od 4,40 EUR/m²/miesiąc, a najwyższe przekraczały poziom 6,95 EUR/m²/miesiąc. Stawki efektywne natomiast oscylowały w przedziale 4,00-6,10 EUR/m²/miesiąc. Na pozostałych rynkach regionalnych stawki bazowe wahały się w przedziale 3,40-5,90 EUR/m²/miesiąc, a efektywne 2,80-5,20 EUR/m²/miesiąc.



Dostępne powierzchnie

- Współczynnik powierzchni niewynajętej na rynku magazynowym w całym kraju wyniósł na koniec grudnia 2023 r. 7,3%, co oznacza wzrost o 3,3 p.p. w stosunku do analogicznego okresu 2022 r. Powodem wzrostu stopy pustostanów jest dostarczenie na rynek dużego wolumenu nowej podaży

w ostatnich dwóch latach, który charakteryzował się relatywnie wysokimi pustostanami. Obecnie 65% wolnej powierzchni znajduje się w obiektach oddanych do użytku w latach 2022 – 2023.

- Najwyższy współczynnik powierzchni niewynajętej na koniec 2023 r. odnotowano w województwach: świętokrzyskim (18,5%), lubuskim (14,4%) oraz łódzkim (10,2%). Najniższy współczynnik zarejestrowano natomiast w województwach: pomorskim (1,5%), podkarpackim (1,7%) i małopolskim (2,1%).
- W stosunku do IV kw. 2023 r., największe zmiany pod względem dostępności powierzchni odnotowano w województwie lubuskim, gdzie współczynnik powierzchni niewynajętej wzrósł o 11,3 p.p. do poziomu (14,4%) oraz w województwie podkarpackim (spadek o 1,3 p.p. do poziomu 1,7%).
- Na koniec 2023 r. w Polsce około 51% powierzchni przemysłowo-logistycznych w budowie zostało objęte umowami przednajmu. Spośród głównych stref magazynowych najwyższą wartość tego współczynnika zarejestrowano w woj. lubelskim (87%), natomiast najniższą w podkarpackim (0%) oraz kujawsko-pomorskim (0%).

Prognozy

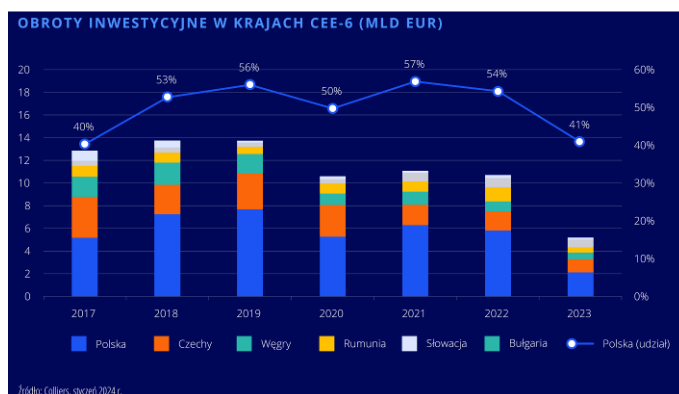
- W 2024 r. możemy spodziewać się rozwoju sektora motoryzacyjnego w Polsce, szczególnie pod względem elektromobilności. Według raportu PSPA w 2022 r. Polska była drugim po Chinach największym na świecie producentem baterii do samochodów elektrycznych pod względem możliwości produkcyjnych mierzonych w GWh. W 2023 r. Umicore oraz PowerCo z grupy Volkswagen ogłosiły, że planują zbudować w Nysie fabrykę, w której będą produkowane elementy do akumulatorów samochodów elektrycznych. W Pruszkowie produkcję baterii ma również rozpocząć polska spółka Impact Clean Power Technology.
- Od początku ubiegłego roku znacznie wzrosły zarówno stawki bazowe jak i efektywne. W 2024 r. możemy spodziewać się lekkiej presji na czynsze przez relatywnie wysoką dostępność powierzchni w obiektach istniejących. Dotyczy to w szczególności nowych inwestycji. Może to spowodować wygładzenie trendu wzrostowego stawek czynszu, a w niektórych przypadkach nawet ich obniżenie.
- Znaczącym czynnikiem rozwoju rynku przemysłowo – logistycznego jest infrastruktura transportowa. W Polsce szczególnie prężnie rozwija się transport morski. Obecnie w Gdańsku trwa budowa kolejnego głębokowodnego nabrzeża w terminalu kontenerowym BalticHub, która ma się zakończyć w 2024 r. W ostatnich dniach została potwierdzona również rozbudowa portu w Świnoujściu. W Gdyni natomiast ma zostać ukończona budowa portu zewnętrznego, która umożliwi obsługę kontenerowych statków oceanicznych z parametrami Baltmax o długości do 430 m. Planowana jest również modernizacja portu w Elblągu, która może mieć znaczący wpływ na aktywizację województwa warmińsko-mazurskiego.
- Pod względem transportu lotniczego istotnymi inwestycjami (oprócz CPK w długim okresie) będą nowe terminale cargo w portach lotniczych Kraków-Balice oraz Lublin, których budowa rozpoczęła się w 2023 r. Ponadto w ostatnich dniach Spółka Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze zaprezentowała program inwestycyjny Katowice Airport na lata 2024-28, w ramach którego ma powstać nowy terminal cargo o powierzchni około 10 tys. m². W 2025 r. planowany jest remont pasa startowego na lotnisku Rzeszów-Jasionka, które od początku wojny w Ukrainie zyskało na znaczeniu. W czasie remontu ruch lotniczy ma zostać przeniesiony na lotniska okoliczne, w tym do Portu Lotniczego Lublin.
- W ostatnim czasie znacznie wzrosła popularność obiektów oferujących zielone rozwiązania, co ma odzwierciedlenie w wysokości poziomów certyfikatów przyznawanych na budynki. Na początku 2023 r. pierwszy park przemysłowo – logistyczny w Polsce osiągnął certyfikat BREEAM na najwyższym poziomie Outstanding - był to Panattoni Park Szczecin III. Obecnie w Polsce znajduje się już kilka parków na tym poziomie certyfikacji, a kolejne powinny zostać certyfikowane jeszcze w 2024 roku. To, czego możemy się spodziewać w przyszłości, to obiekty coraz bardziej przyjazne dla środowiska, energooszczędne, zaawansowane technologicznie oraz dopasowujące się do otoczenia.

Rynek Inwestycyjny

Zarys ogólny

- Rynek inwestycyjny w krajach CEE-6 odnotował spadek o ponad 50% w stosunku do roku 2022, osiągając wartość 5,2 mld EUR. Stanowi to najniższy wynik od czasów globalnego kryzysu finansowego. Rynek oczekiwał tego zgodnie z ogólnymi tendencjami światowymi.

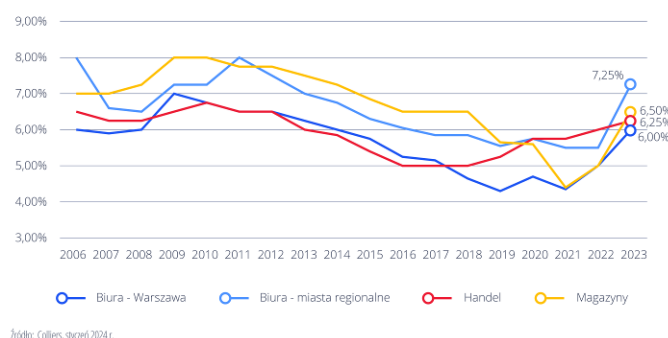
- Polska nadal pozostaje dominującym krajem w regionie, choć 2023 r. był najgorszym od 2010 r. Zainwestowane w ciągu roku 2,1 mld EUR stanowiło spadek o dwie trzecie w porównaniu do średniej z ostatnich pięciu lat.
- Sektor przemysłowo-logistyczny był głównym motorem aktywności w Polsce, odpowiadając za około 50% rynku generując obrót na poziomie 1 miliarda euro. Inwestorzy nadal angażowali się w przedsięwzięcia joint venture i finansowanie projektów deweloperskich (forward funding), mając zaufanie do dojrzałości sektora, jego stabilności i potencjału wzrostu.
- Na wysokim poziomie utrzymał się popyt na małe obiekty handlowe. W ubiegłym roku dokonano ponad 35 transakcji nabycia tego typu projektów, o łącznej wartości 420 mln EUR. Dotyczyło to supermarketów spożywczych, parków handlowych i sklepów typu DIY.
- W odpowiedzi na globalne ruchy na rynku nieruchomości, inflację i poziom stóp procentowych kluczowych walut przez cały rok stopy zwrotu rosły we wszystkich klasach aktywów.
- Rynek pozostał zdominowany przez inwestorów szukających wyższych zysków z inwestycji, ale z ograniczonym sukcesem ze względu na różnice w wycenach i wciąż wysokie oczekiwania sprzedających.
- Najbardziej aktywni w Polsce byli inwestorzy z Zachodniej Europy z udziałem wynoszącym 36%, za nimi plasowali się inwestorzy z Ameryki Północnej (16%), regionu CEE (15%), obszaru MENA i Azji Pacyfiku (10%). Inwestorzy krajowi dokonali zakupów o wartości 160 mln EUR i osiągnęli 8% udziału w rynku.



Stopy zwrotu

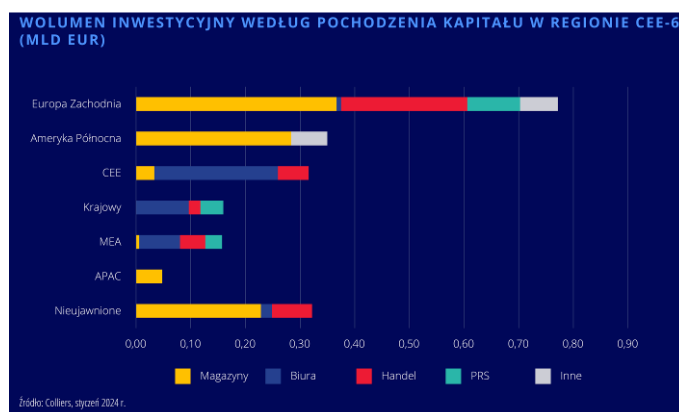
- W ostatnich 12 miesiącach rynek obserwował wzrosty stóp zwrotu we wszystkich klasach aktywów.
- Stopy zwrotu typu prime dla nieruchomości przemysłowych (multi-let) podniosły się z 5,5% do około 6,5% w ubiegłym roku i o ponad 200 punktów bazowych od 2021 r.
- Stopa zwrotu dla najlepszych nieruchomości handlowych szacowana jest obecnie na 6,25%. Ocena bazowana jest na podstawie nastrojów rynkowych. W ostatnim czasie nie odnotowano transakcji referencyjnych.
- Podobnie, stopa zwrotu dla biur w Warszawie szacowana jest na 6,0%. Oznacza to wzrost o niecałe 165 punktów bazowych od 2021 r. Stopa zwrotu dla biur na rynkach regionalnych oceniana jest na poziomie około 7,25%.
- Trudno jest jednoznacznie stwierdzić, czy proces wzrostu stóp zwrotu zbliża się do końca. Wzrost czynszów wynikający z inflacji we wszystkich kluczowych klasach aktywów prowadzi do złagodzenia spadku wartości kapitałowych i zmniejsza różnicę między oczekiwaniami.

NAJLEPSZE STOPY ZWROTU (2006-2023)



Obroty na rynku

- W 2023 r. rynek inwestycyjny w Polsce był świadkiem gwałtownego obniżenia się obrotów na rynku do poziomu 2,1 mld EUR, co oznacza spadek o 65% rok do roku.
- Sektor przemysłowo-logistyczny (I&L) przyciągnął około 50% wszystkich inwestycji - około 1 mld EUR. Pomimo dużego zainteresowania ze strony inwestorów, segment ten doświadczył spadku obrotów o 50% rok do roku.
- Aktywność inwestycyjna w sektorze biurowym osiągnęła poziom 430 mln EUR, co stanowi 20% udziału w rynku. Uwaga inwestorów skupiała się głównie na Warszawie, koncentrując się na segmencie oportunistycznym i value-add. Warto zauważyć, że transakcje budynków biurowych przeznaczonych dla inwestorów instytucjonalnych dotyczyły tylko dwóch nieruchomości: MyPlace II i Wola Retro. Obroty na rynku w tym sektorze rok do roku odnotowały rekordowy spadek, o 80%.
- Regionalny rynek biurowy nie zanotował w ubiegłym roku żadnych transakcji inwestycyjnych, z wyjątkiem dwóch niewielkich akwizycji o charakterze oportunistycznym w Krakowie. Podobna sytuacja zdarzyła się tylko raz w historii polskiego rynku, w 2009 roku. Po obrotach na poziomie 1 mld EUR w 2022 r. i 4,5 mld EUR w ciągu ostatnich 5 lat, powstała próżnia stworzy szereg atrakcyjnych możliwości inwestycyjnych dla inwestorów biurowych.
- Wartość transakcji w sektorze handlowym osiągnęła poziom 430 mln EUR, co odpowiada 20% udziału w rynku. Inwestorzy koncentrowali się na małych formatach, takich jak parki handlowe, supermarkety spożywcze i sklepy DIY. Pomimo dobrej płynności sektor zanotował spadek o 70% rok do roku. W 2023 r. nie odnotowano transakcji dużych centrów handlowych.
- Transakcje w Private Rented Sector (PRS) osiągnęły obroty na poziomie 170 mln EUR, uwzględniając transakcje typu forward purchase i forward funding.



Szczegóły i historia transakcji

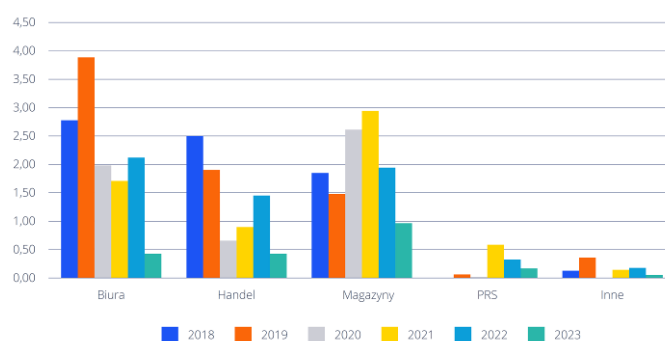
- Największą transakcją na rynku nieruchomości komercyjnych w Polsce w 2023 r. było nabycie większościowego udziału w spółce 7R Logistics S.A., renomowanym deweloperze sektora magazynowego w Polsce, przez szwedzkiego inwestora NREP za 200 mln EUR.
- Inne ważne transakcje obejmują nabycie przez P3 Logistic Parks Wrocław Compus 39, 185-tysięcznego parku logistycznego we Wrocławiu od Panattoni za 138 mln EUR, z raportowaną stopą zwrotu na poziomie 5,9%, oraz zakup przez EQT Exeter portfela trzech aktywów magazynowych w Polsce Centralnej, Poznaniu i Górnym Śląsku od Panattoni za niemal 100 mln EUR, z raportowaną stopą zwrotu na poziomie 6,25%.
- W zeszłym roku nabyto ponad 35 małych formatowych projektów handlowych o średniej wartości około 15 mln EUR za aktywo.
- Francuski inwestor Frey nabył Park Handlowy Matarnia w Gdańsku od Ingka Center, co stanowiło największą transakcję na rynku handlowym. Matarnia o powierzchni GLA 52 000 m² została zakupiona za około 105 mln EUR, z raportowaną stopą zwrotu na poziomie 7,1%.
- Sprzedaż Mokotów Nova na Mokotowie Służewcu w Warszawie przez Tristana na rzecz M&A Capital Group za około 75 milionów euro była największą transakcją biurową w 2023 r.
- Inną wyróżniającą się transakcją na tym rynku było przejęcie Warta Tower od Globalworth przez prywatnego inwestora Cornerstone za 63,4 mln EUR. Warta Tower o powierzchni GLA 33 700 m² położona w COB Warszawy została sprzedana ze stopą pustostanów 100%. Nowy właściciel ogłosił plany modernizacji budynku w celu zmiany jego pozycji rynkowej.

- Rynek był świadkiem pierwszej transakcji inwestycyjnej w segmencie self-storage. TOP BOX Self Storage Modlińska został nabyty przez Stokando z Griffin Real Estate za około 11 milionów euro.
- Ponad 770 mln EUR zostało zainwestowanych w Polsce przez inwestorów z Europy Zachodniej, stanowiąc 36% całkowitych obrotów na rynku. Sektor magazynowy był beneficjentem połowy tej kwoty.
- Kapitał z USA, z 16% udziałem w rynku, skupiał się również na sektorze magazynowym oraz alternatywnych klasach aktywów. Sektor biurowy był zdominowany przez inwestorów z regionu CEE, MEA oraz krajowych.
- Polscy inwestorzy odpowiadali za inwestycję 160 mln EUR, co stanowi 8% udziału w rynku.

Prognozy

- Perspektywy dla Polski na kolejne kwartały pozostają ostrożnie optymistyczne. Rynek obserwuje wzrost zapytań inwestorów a kilka potencjalnych transakcji znajduje się w fazie negocjacji. Spodziewany spadek inflacji w kolejnych kwartałach, skutkujący obniżką stóp procentowych, sprawi, że sektor nieruchomości komercyjnych stanie się bardziej atrakcyjny.
- Zmniejszenie różnicy pomiędzy oczekiwaniami sprzedających i kupujących na rynku biurowym, wynikające ze wzrostu czynszów spowodowanego indeksacją, powinno zwiększyć płynność, zwłaszcza w miastach regionalnych, gdzie znajduje się wiele wysokiej jakości aktywów biurowych gotowych do sprzedaży.
- Sektor magazynowy pozostanie na czele listy zainteresowań inwestorów, a za nim stabilne, małoformatowe obiekty handlowe – supermarkety spożywcze, sklepy budowlane i parki handlowe. Budynki biurowe po dostosowaniu cen oraz dopasowaniu struktury najmu do nowego środowiska pracy zaczną przyciągać większą uwagę kapitału – w miarę upływu roku ogłoszonych zostanie więcej transakcji.
- Inwestorzy oportunistyczni oraz poszukujący wartości dodanej, zazwyczaj dążący do dwucyfrowych zwrotów i często stosujący strategie oparte na inwestycjach bez udziału długu, będą utrzymywać wysoki poziom aktywności. Biorąc pod uwagę ograniczoną elastyczność cenową po stronie sprzedających, inwestorzy ci już teraz eksplorują alternatywne ścieżki, takie jak prywatny dług, finansowanie mezzanine i preferowany kapitał własny. Dodatkowo, aby osiągnąć swoje cele inwestycyjne, są gotowi podjąć ryzyko deweloperskie.
- Obserwowany brak aktywności inwestycyjnej ze strony inwestorów o niskiej skłonności do ryzyka z Niemiec, Zachodniej Europy i regionu APAC, będzie się utrzymywała, a zmiana tego trendu ma niewielkie szanse w 2024 roku. Stopniowy wzrost zainteresowania oczekiwany jest pod koniec roku.
- Wraz z wejściem na rynek nowych graczy, w tym z regionu CEE, państw bałtyckich i Bliskiego Wschodu różnorodność aktywnego kapitału w Polsce będzie rosła.

OBROTY INWESTYCYJNE WEDŁUG KLAS AKTYWÓW
W CIĄGU OSTATNICH SZEŚCIU LAT (MLD EUR)



Źródło: Colliers, styczeń 2024 r.

Rynek gruntów

Zarys ogólny

- Rynek gruntów mieszkaniowych znów wrócił na pozycję lidera, wyprzedzając sektor przemysłowo-logistyczny. Oczekiwania wokół rządowego programu kredytowego oraz zmiany w szacowaniu zdolności kredytowej szybko wyczerpały podaż nowych mieszkań w dużych miastach, budząc apetyt deweloperów na działki. Nawet jeśli uzupełnienie podaży ustabilizuje rekordowo wysokie ceny mieszkań, mała ilość dostępnych do zabudowy gruntów w lokalizacjach miejskich podtrzyma wysokie oczekiwania cenowe właścicieli.

- Niska dynamika sprzedaży i lekki spadek cen gruntów o profilu magazynowo-logistycznym w pierwszej połowie roku był konsekwencją przejściowego spowolnienia rynkowego. Sądząc po wzroście liczby rozpoczętych inwestycji w czwartym kwartale, można spodziewać się ponownej fali zakupów gruntowych ze strony deweloperów.
- Inwestorzy z ostrożnym optymizmem oceniają wprowadzone nowelizacje przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym, licząc na ułatwienie procedur i skrócenie średniego czasu realizowania projektów budowlanych.

Sektor mieszkaniowy

- Popyt na mieszkania w 2023 r. przewyższył oczekiwania ekspertów. Po rekordowo niskiej aktywności kupujących w roku 2022, zmiany w zasadach obliczania zdolności kredytowych oraz uruchomienie rządowego programu „Bezpieczny Kredyt 2%” znacząco zwiększyły możliwości nabywcze Polaków. W zderzeniu z niską podażą na rynku pierwotnym, spowodowaną wcześniejszym spowolnieniem w rozpoczynaniu procesów budowlanych oraz na rynku wtórnym wynikającą z wysokiej opłacalności najmu, wzrosty cen transakcyjnych w ciągu roku ponownie przekroczył 10% w większości większych miast i zbliżyły się do 20% w Warszawie.
- W związku z tak gwałtownym ożywieniem rynku oferta dostępnych od deweloperów lokali znacząco stopniała, a zapotrzebowanie na nowe działki inwestycyjne ponownie wzrosło. W stolicy i we wszystkich miastach regionalnych przekraczających 500 tys. mieszkańców inwestorzy znów zgłaszają zainteresowanie gruntami niezależnie od skali możliwej do zrealizowania inwestycji.
- Mała dostępność nieobciążonych gruntów o charakterze mieszkaniowym, szczególnie w centrach dużych miast, zaowocowała nie tylko wzrostem cen transakcyjnych gruntów inwestycyjnych, ale także powrotem koncepcji rewitalizacji przestrzeni przemysłowo-usługowych i konwersji istniejących obiektów biurowo-handlowych na mieszkania, szczególnie w sektorze PRS i akademickim.
- Ze względu na wdrażaną reformę przepisów o planowaniu przestrzennym działki z ważnymi pozwoleniami na budowę i decyzjami o warunkach zabudowy znacznie zyskały na atrakcyjności. Inwestorzy liczą też na to, że znowelizowane przepisy i uproszczone procedury skrócą czas realizacji projektów budowlanych.
- Rozwój sektora mieszkań na wynajem otrzymał dodatkowy impuls w postaci większej otwartości deweloperów mieszkaniowych na sprzedaż całych budynków i ukończonych faz w cenie niższej niż rynkowa wartość mieszkań, ale w znacznie bliższym horyzoncie czasowym niż wynikający z bieżącej dynamiki sprzedaży indywidualnej.

Sektor biurowy

- Do stabilizacji na rynku biurowym doszło przy wysokim odsetku pustostanów na wszystkich znaczących rynkach biurowych. Wysokie koszty eksploatacji i aranżacji powierzchni biurowych oraz duży udział najemców z branż otwartych na pracę hybrydową i w pełni zdalną sprawiają, że zainteresowanie gruntami o przeznaczeniu biurowo-usługowym pozostało niskie w 2023 r.
- Umowy ekspansyjne i renegecje na rynkach regionalnych i w Warszawie wciąż stanowią znaczny, choć mniejszościowy udział wszystkich najmów biurowych, a aktywność deweloperska utrzymała się na poziomie zbliżonym do 2022 r.
- Pozostające w ofercie grunty o profilu biurowo-usługowym skierowane są do rynku inwestycyjnego jako projekty rewitalizacyjne, oferując potencjał PRSowy i mieszkaniowy, przez co ceny transakcyjne w tym sektorze nie spadły poniżej poziomu z minionego roku.

Sektor magazynowo-przemysłowy i energetyczny

- Rozwojowi sektora magazynowo-logistycznego w 2023 r. towarzyszył spadek tempa i mniejsza liczba rozpoczętych procesów inwestycyjnych, przekładająca się na niższy wolumen transakcji gruntowych i lekką korektę cenową w porównaniu do roku poprzedniego.
- Stosunkowo wysokie koszty budowy oraz kapitału, skłaniają deweloperów do coraz częstszej realizacji projektów magazynowych w formule wspólnego przedsięwzięcia. Współpraca pomiędzy inwestorami kapitałowymi a doświadczonymi deweloperami oraz rosnąca dynamika produkcji hal magazynowych w IV kwartale 2023 r. zapowiadają kolejną falę zakupów gruntowych.
- Znaczący rozwój sektora energetycznego na rynku nieruchomości przemysłowych (farm fotowoltaicznych i wiatrowych) stanowi odpowiedź nie tylko na oczekiwane zmiany legislacyjne, ale także na popyt ze strony odbiorców energii oraz coraz częstsze zapytania podmiotów transnarodowych o ten segment w kontekście standardowego produktu inwestycyjnego.

Sektor handlowo-usługowy

- Nasycenie rynków wielkomiejskich tkanką handlową i nieustająca popularność retail parków i dyskontów średnio- i wielkopowierzchniowych z wygodnym dojazdem, wraz z niską podażą atrakcyjnych gruntów handlowo-usługowych w lokalizacjach centralnych sprawiają, że rynek gruntów wciąż odnotowuje brak popytu na nowe, typowe centra handlowe.
- Niskiemu wolumenowi transakcji, zdominowanemu przez zakupy średnich i małych działek handlowych w ośrodkach miejskich od 50 do 100 tys. mieszkańców, towarzyszyły ceny na poziomie stabilnym od 2018 r

Prognoza

- Ożywienie aktywności deweloperskiej na rynku mieszkaniowym i wzrost popytu na działki w sektorze przemysłowym w ostatnim kwartale 2023 r. zapowiadają wzrost dynamiki zakupów i cen gruntów.
- Rynek mieszkaniowy utrzyma pozycję lidera pod względem łącznego wolumenu zakupów. Brak podaży działek w atrakcyjnych, wielkomiejskich lokalizacjach ponownie zmobilizuje deweloperów do realizacji złożonych projektów rewitalizacyjnych.
- Zmiany w przepisach regulujących zagospodarowanie przestrzenne skrócą średni czas trwania inwestycji i wyeliminują niepewności wynikające z dotychczasowej procedury uzyskania decyzji WZ.
- Zintegrowane Plany Inwestycyjne zastąpią procedurę specustawy mieszkaniowej, przynosząc korzyści gminom przygotowanym do negocjacji z deweloperami i przerzucając dużą część kosztów na podmiot prywatny.
- Wyznaczenie obszarów uzupełnienia zabudowy, których celem jest poprawa harmonijnego rozwoju zabudowy miejskiej, w krótkim terminie zwiększy wartość nieruchomości, dla których wydano decyzje WZ na starych zasadach.
- Rosnące zainteresowanie inwestorów instytucjonalnych energetyką odnawialną jako alternatywnym produktem komercyjnym rozwinie tę marginalną do tej pory niszę rynkową.

8.2. ANALIZA SZCZEGÓŁOWA

W procesie wyceny przeanalizowano:

- Obszar – województwo małopolskie i śląskie.
- Okres analizy cen transakcyjnych: 3 lata.
- Rynek lokalny jako rynek prawa własności nieruchomości gruntowych zabudowanych.

Rynek nieruchomości gruntowych zabudowanych obiektami stacji paliw na analizowanym terenie jest słabo rozwinięty. Przedmiotowa nieruchomość jest z punktu widzenia uczestników obrotu rynkowego nieruchomością nietypową. W trakcie analizy rynku odnotowano kilkanaście transakcji nieruchomościami podobnymi do wycenianej.

Ogólna charakterystyka rynku stacji paliw

Najistotniejszymi cechami stacji paliw ze względu na ich zdolność do generowania dochodu są:

- Położenie ogólne – atrakcyjność regionu, liczba mieszkańców w okolicy, liczba zakładów pracy w okolicy, natężenie ruchu. Korzystne – dla obszarów miejskich, z dużą liczbą mieszkańców ponad 50 tysięcy, duże natężenie ruchu przy drodze, lokalizacja przy autostradzie w miejscu wysokiego natężenia ruchu. Przeciętne – dla obszarów miejskich z liczbą mieszkańców do 50 tysięcy, przeciętne natężenie ruchu nie przekraczające 10 tysięcy pojazdów na dobę lub duże miasto ale niskie natężenie ruchu. Niekorzystne – obszary wiejskie, niskie natężenie ruchu.
- Położenie szczegółowe – widoczność (stacje zasłonięte drzewami są słabo widoczne, podobnie jak stacje źle oświetlone), dostępność (możliwość wjazdu na stację z obu pasów ruchu, posiadanie pasów włączających i wyłączających), otoczenie (sprzyjającym otoczeniem jest lokalizacja dodatkowych generatorów popytu” np. osiedla mieszkaniowe, przejście graniczne, autostrada, hotele, punkty usługowo-handlowe). Korzystne dla stacji widocznych, z dobrą dostępnością i sprzyjającym otoczeniem. Przeciętne dla stacji słabiej widocznych, brak lewoskrętu ale w pobliżu dodatkowe generatory popytu. Niekorzystne dla stacji niewidocznych, położonych w drugich liniach zabudowy, brak generatorów popytu.
- Standard zabudowy – rok budowy, stan techniczny, standard ogólny, wyposażenie, wizualizacja, rodzaj zastosowanej technologii, powierzchnia, wiata, parkingi, rodzaje nawierzchni, instalacje. Wysoki dla stacji nowych lub po rebrandingu, posiadających wygodne najazdy i promienie skrętu

zapewniające dogodny manewr samochodom ciężarowym. Średni dla stacji starszych ale odnawianych, remontowanych, posiadających wygodne najazdy i promienie skrętu zapewniające dogodny manewr samochodom ciężarowym. Niski dla stacji starych, wymagających remontu.

- Poziom konkurencji lokalnej - zaspokojenie popytu przez większą liczbę stacji powoduje spadek przychodów przypadających na stację (liczba stacji rywalizujących o tego samego klienta w sąsiedztwie). Adekwatnie do rynku: Niski - w miastach z jedną lub dwiema stacjami w obszarze oddziaływania, średni – w miastach dwie, trzy stacje w obszarze oddziaływania lub stacje niskomarżowe a dla obszarów wiejskich dodatkowa stacja działająca w promieniu 10km, duża – więcej niż trzy stacje w obszarze oddziaływania.

- Standard urządzeń paliwowych – rodzaj zastosowanych zbiorników paliwowych, liczba i rodzaj dystrybutorów, system kasowy, system pomiaru paliwa, wpływ na środowisko, istotne znaczenie ma dostosowanie technologii stacji do wymagań obecnie obowiązujących: dwupłaszczowe zbiorniki, hermetyzacja spustów paliw, monitoring paliw w zbiornikach. Bardzo istotnym kryterium wpływającym na wartość stacji jest dostosowanie jej do norm Unii Europejskiej. Wysoki standard urządzeń paliwowych – instalacje nowe, spełniające wymagania UDT, urzędu miar, ochrony środowiska. Średni – występują niewielkie braki, konieczność dostosowania niektórych urządzeń w niedługim czasie. Niski – konieczność poniesienia wysokich nakładów, które zapewnią dalsze funkcjonowanie stacji.

- Inne - zakres usług, funkcjonalność stacji oparta nie tylko na sprzedaży paliw ale również istnienie sklepu, baru, punktu gastronomicznego, usług motoryzacyjnych, hotel itp., legalizacje, pozwolenia, stan prawny. Korzystne – stacja oferuje inne poza paliwowe towary, usługi myjni, baru, prawo własności. Przeciętne – oferuje dodatkowe usługi w mniejszym zakresie, prawo użytkowania wieczystego lub odpłatne służebności, bądź nie oferuje usług i sprzedaży poza paliwowej ale tytuł prawny oparty na prawie własności. Niekorzystne – brak sprzedaży poza paliwowej, konieczność ponoszenia kosztów użytkowania wieczystego, odpłatnych służebności.

SEGMENTY RYNKU

Rynek stacji benzynowych na terenie kraju można podzielić na następujące kategorie:

Stacje kategorii A

Ten segment to stacje najmniejsze, charakteryzujące się najmniejszym wolumenem sprzedaży. Są to zazwyczaj małe stacje zlokalizowane na wsi przy drogach przelotowych lub w miastach wewnątrzsiedlowe, przyzakładowe. Najczęściej są to stacje istniejące od wielu lat, zmodernizowane, stanowiące wcześniej wewnętrzne bazy paliwowe zakładów przemysłowych lub stacje paliw wybudowane nie przez koncerny paliwowe a przez osoby prywatne. Ze względu na położenie, małe natężenie ruchu, zwykle zaopatrują one w paliwo rynek lokalny.

Stacje kategorii B

Ten segment to duże stacje benzynowe wewnątrz miast. Należą one zazwyczaj do dużych koncernów paliwowych. Konkurują one z innymi stacjami paliw w tych miastach, a także, chociaż w mniejszym stopniu, z maleńkimi stacjami wewnątrz baz transportowych lub dużych zakładów przemysłowych. Wartość tych stacji będzie bardzo zależna od wielkości miast, a także od lokalizacji wewnątrz miasta. Nowym zjawiskiem na rynku paliwowym jest powstawanie stacji zlokalizowanych przy hiper- i supermarketach. Na rynkach lokalnych stanowią dużą konkurencję dla otaczających stacji, gdyż ich polityka cenowa nie jest nastawiona na osiąganie zysku, a na przyciągnięcie klienta do sklepu.

Stacje kategorii C

Ten segment stanowią stacje benzynowe przy drogach krajowych i wojewódzkich, pomiędzy dwoma większymi miastami. Tam główną konkurencją stacji są inne stacje na tej trasie. Trzeba tu jednak zwrócić uwagę, że jeżeli stacja jest na wylocie większego miasta, to inne stacje znajdujące się w tym mieście również z nią konkurują. Wartość tych stacji będzie bardzo zależna od natężenia ruchu na drogach, przy których się znajdują.

Stacje kategorii D

Szczególnym rodzajem stacji benzynowych są stacje wchodzące w skład nieruchomości stanowiących MOP-y (miejsca obsługi podróżnych), zlokalizowane przy autostradach i drogach szybkiego ruchu, a w szczególności w bezpośrednim sąsiedztwie granicy państwa.

MOP najwyższej kategorii to połączenie stacji paliw, sklepu, restauracji, motelu, warsztatu samochodowego i miejsca wypoczynku. Obiekty przygotowane są do spełnienia szczególnych wymagań w sytuacjach awaryjnych (przede wszystkim wymagających długotrwałych postojów).

Powierzchnia takich obiektów waha się zazwyczaj w granicach od 3 do 6 ha. Posiadają rozległe parkingi zarówno dla samochodów osobowych jak i TIR-ów. Klienci mogą korzystać z myjni, usług wulkanizacyjnych i diagnostycznych, przestronnych sklepów, restauracji i barów szybkiej obsługi.

MODELE FUNKCJONOWANIA STACJI PALIW NA RYNKU

1. CO CO - Company Owned Company Operated

Stacje paliw, w których właściciel jest jednocześnie operatorem tj sprzedawcą paliw i produktów poza paliwowych. W takim systemie działają między innymi: stacje nie zrzeszone, LOTOS, PKN ORLEN, SHELL.

2. CO DO - Company Owned Dealer Operated

Stacje paliw, w których właściciel nie jest jednocześnie operatorem tj sprzedawcą paliw i produktów poza paliwowych. Sprzedaż paliw, stanowiących własność właściciela stacji (najczęściej koncernu paliwowego) jest sprzedawana w jego imieniu i na jego rzecz przez operatora. W takim systemie działają między innymi: stacje LOTOS, PKN ORLEN, SHELL. System ten nosi nazwę systemu agencyjnego.

3. DO DO - Dealer Owned Dealer Operated

Stacje będące własnością prywatnego operatora, zarządzane bezpośrednio przez niego. Stacje te często działają w tzw. systemie patronackim. Koncern paliw umożliwia stacji sprzedaż pod własną marką, zapewnia wizualizację stacji w zamian za zawarcie umowy na dostawy paliw z koncernu (z reguły na wyłączność).

4. DO FO - Dealer Owned Franchise Operated

Stacje paliw, które są własnością prywatnego sektora i prowadzone są przez niezależnego operatora w oparciu o umowę franchisingu wyznaczającej określony poziom standardów funkcjonujących na rynku koncernów paliwowych (polskich i zagranicznych). Taki sposób funkcjonowania stacji jest coraz częściej spotykany i wynika z restrukturyzacji graczy na rynku krajowym. Najczęściej koncern paliw jest właścicielem nakładów modernizacyjnych poniesionych na stacji i w zamian za te nakłady pobiera franszyzę. Właścicielem nieruchomości w takim przypadku są franchisobiorca pełniący jednocześnie rolę operatora stacji. W takim systemie działa w Polsce część stacji Shell, Statoil, BP, LOTOS, Orlen.

POPIHN: Konsumpcja paliw płynnych po 3 kwartałach 2023 r.

Konsumpcja paliw płynnych po 3 kwartałach 2023 r. Słaba dynamika polskiej gospodarki, wojna w Ukrainie, konieczność zmiany kierunków zaopatrzenia w ropę i gotowe paliwa po wprowadzeniu sankcji na zakupy ropy i paliw w Rosji oraz wysokie ceny paliw w I kwartale 2023 r (szczególnie oleju napędowego) były głównymi elementami stymulującymi rynek paliw płynnych w Polsce. Dodatkowo na wielkość zakupów paliw wpłynęła w III kwartale br. polityka cenowa największych operatorów rynkowych. Poniżej (Fig. 1) przedstawiono porównanie obecnie znanych wyników konsumpcji paliw płynnych w Polsce po 3 kwartałach 2023 r. w odniesieniu do 3 kwartałów 2022 r. Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po 3 kwartałach 2023 r. w porównaniu do 3 kwartałów 2022 r.

Fig. 1 Szacunkowa wielkość konsumpcji paliw płynnych w kraju po 3 kwartałach 2023 r. w porównaniu do 3 kwartałów 2022 r.

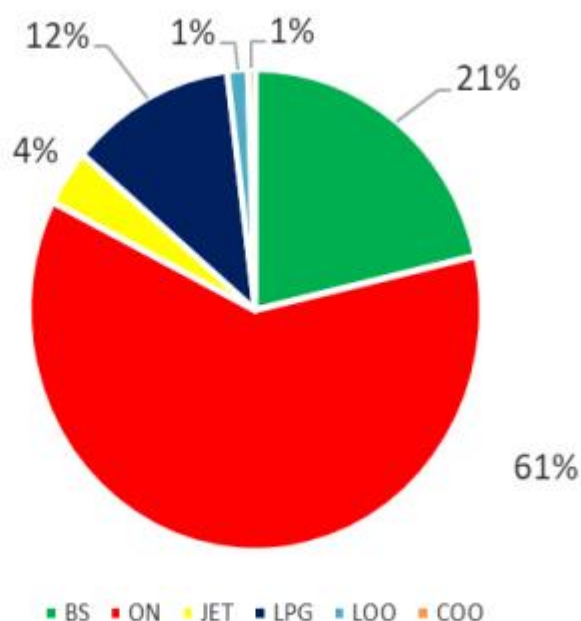
Wyszczególnienie		3 kwartały 2022		3 kwartały 2023		Wskaźnik 9 mies. 2022=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	5 352		6 052		113
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	1 252	23	1 484	25	119
Olej napędowy	Konsumpcja	16 713		17 267		103
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	5 061	30	6 680	39	132
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	3 029		3 347		110
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	2 646	87	2 755	82	104
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	25 094		26 666		106
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	8 959	36	10 919	41	122
Paliwo JET	Konsumpcja	912		1 071		117
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	-	-	9	1	-
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	444		413		93
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	1	-	7	2	700
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	203		148		73
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	115	57	174	118	151
OGÓLEM	Konsumpcja	26 653		28 298		106
	w tym import do kraju (bez reeksportu)	9 075	34	11 109	39	122

Źródło: Ministerstwo Finansów i dane własne POPiHN

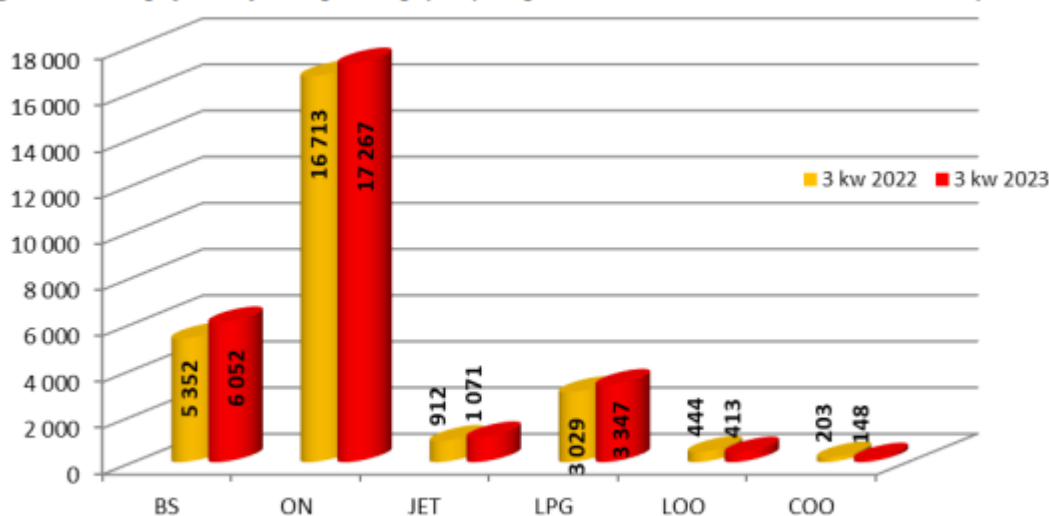
Obiektywne porównanie wyników 3 kwartałów 2023 r. do 3 kwartałów 2022 r. utrudnia fakt rozpoczęcia w lutym ubiegłego roku agresji Rosji na Ukrainę, który mocno wstrząsnął rynkiem paliw w Polsce. Wtedy też obserwowano przez dłuższy okres masowe zakupy paliw 2 w hurcie i na stacjach paliw, co mocno zaważyło na wyniku całorocznym. W bieżącym roku sytuacja jest stabilna, ale ceny w I półroczu pozostały na wysokich poziomach - choć zdecydowanie niższych niż w II półroczu 2022 r. wpływając na zakupy Polaków na stacjach paliw. Działania wojenne w Ukrainie wymagają dużych ilości paliwa - głównie oleju napędowego, a Polska jest głównym hubem przelotowym dla tego rodzaju zaopatrzenia. Skutkowało to tym, że eksport i reeksport paliw płynnych realizowany przez polskich przedsiębiorców był w omawianym czasie na rekordowych poziomach. Konsumpcję paliw w kraju, w znaczących okresach, wspomagała turystyka paliwowa na zachodnich i południowych granicach. Niższe ceny w Polsce niż w sąsiednich krajach europejskich zachęcały do przyjazdu w celu napełnienia baków i kanistrów. W ostatecznym rozrachunku wynik 3 kwartałów br. dla konsumpcji paliw płynnych przewyższał znacząco wynik z 3 kwartałów ubiegłego roku. Wyjazdy wakacyjne rodaków (głównie do miejscowości krajowych) stabilizowały wysoki poziom sprzedaży w miesiącach letnich. W okresie styczeń - wrzesień br. produkcja krajowych rafinerii była niższa niż w tym samym okresie przed rokiem i popyt na paliwa w kraju musiał zostać zaspokojony większym od ubiegłorocznego importem. W stosunku do 9 miesięcy 2022 r. popyt na paliwa płynne w Polsce wzrósł o 6%, głównie dzięki zakupom benzyn silnikowych i gazu płynnego LPG. Wzmocnieniem wyniku była też rosnąca sprzedaż paliwa lotniczego dla odradzającej się turystyki lotniczej i poprawa w III kwartale sprzedaży oleju

napędowego. Rynek polski w tym trudnym dla sektora paliwowego okresie był zaopatrywany głównie przez firmy członkowskie POPIHN. Pozostali operatorzy tradycyjnie sprowadzili do kraju mniej paliw od głównych dostawców, choć jednocześnie wyraźnie więcej niż w tym samym okresie poprzedniego roku, ale ich gros skierowali w ramach reeksportu przede wszystkim do Ukrainy. Znaczący udział operatorzy ci zachowali natomiast na krajowym rynku gazu płynnego LPG oraz, co jest trendem obserwowanym od niedawna, przy zaopatrzeniu odbiorców benzyn silnikowych. Wynik konsumpcji paliw płynnych po 9 miesiącach 2023 r. przewyższał wyniki z tego samego okresu ubiegłego roku o 6%. Decydującym stymulatorem dla tego okresu był popyt na paliwa samochodowe. Podobnie jak w latach poprzednich, operatorzy stacji paliw wspomagali wzrost konsumpcji poprzez ograniczanie swoich marż. Odbiło się to na ich wynikach ekonomicznych, ale pozwoliło utrzymać wysoki poziom zakupów dokonywanych przez kierowców. Popyt na olej napędowy po 3 kwartałach 2023 r. był o 3% wyższy niż po 3 kwartałach 2022 r. Dostawy rynkowe tego gatunku paliwa wyniosły 17,3 mln. m³ i były o 550 tys. m³ większe niż przed rokiem. Import i nabycia w-w wyniosły 39% całości dostaw na rynek krajowy i były wyższe o 32% od ubiegłorocznych. Do kraju przywieziono łącznie 6,7 mln m³ tego gatunku paliwa. Tzw. import uzupełniający, a więc dostawy realizowane przez operatorów spoza POPIHN na zaopatrzenie kraju, zwiększył się o 13%, osiągając poziom 1,26 mln m³. Oficjalna dynamika importowych zakupów dla pozostałych firm będących członkami POPIHN, wzrosła w tym okresie o 37% i wyniosła 5,4 mln m³. Wzrost oficjalnego popytu na benzyny silnikowe, w stosunku do 9 miesięcy 2022 r., wyniósł 13%. Ich import powiększył się o 19% i w konsumpcji krajowej stanowił 25% rynku. Również w przypadku tego gatunku paliwa główni gracze rynkowi (firmy członkowskie POPIHN) sprowadzili najwięcej produktu z zagranicy - o 12% więcej niż przed rokiem. Import uzupełniający realizowany przez niezależnych dostawców wzrósł o 45%, ale nadal 3 stanowił tylko 6% zaopatrzenia rynku. Popyt krajowy na paliwo do silników z zapłonem iskrowym przekroczył 6 mln m³ i było to o prawie 700 tys. m³ więcej niż przed rokiem. Wynik, w stosunku do omawianego okresu w roku poprzednim, poprawiono też w sprzedaży gazu płynnego LPG. Zapotrzebowanie na ten alternatywny dla benzyn produkt było o 10% większe niż przed rokiem i wyniosło ponad 3,3 mln m³. Autogaz stanowił w tej wielkości około 2,8 mln m³, co obejmowało około 46% rynku benzyn silnikowych. Tradycyjnie, większość tego paliwa pochodziło z importu, a jego udział w zaopatrzeniu rynku wyniósł 82% - o 5 punktów procentowe mniej niż przed rokiem. Dynamicznie zmienił się też rynek paliwa lotniczego JET. W jego przypadku zużycie krajowe zwiększyło się o 17%. Stanowi to wyraźną poprawę w stosunku do wyniku ubiegłorocznego i wzbudza nadzieję, że nadal rynek ten będzie wzrastał, dążąc do wyniku sprzed pandemii. Praktycznie cały popyt z rynku krajowego został zaspokojony przez rafinerie krajowe. O 7% spadło zapotrzebowanie na lekki olej opałowy i zostało ono praktycznie w całości zaspokojone z produkcji krajowej. Zapotrzebowanie wewnętrzne na ciężki olej opałowy zmalało o 27% i wciąż pozostawało na niskim poziomie w stosunku do wolumenu, który polscy producenci wysyłają za granicę. Ogółem, konsumpcja 6 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO, JET i COO) przy niższym poziomie produkcji, wyraźnym wzroście importu i eksportu, była na poziomie wyższym o 6% od konsumpcji tych paliw po 3 kwartałach 2022 r., przy czym udział importu w zaopatrzeniu rynku zwiększył się o 5 punktów procentowych i wyniósł 39% rosnąc wolumenowo o 22%.

Fig. 2 Struktura konsumpcji paliw płynnych po 3 kwartałach 2023 r.



Źródło: MF i dane własne POPiHN

Fig.3 Konsumpcja krajowa paliw płynnych po 3 kwartałach 2022 i 2023 r. w tys. m³

Źródło: MF i dane własne POPiHN

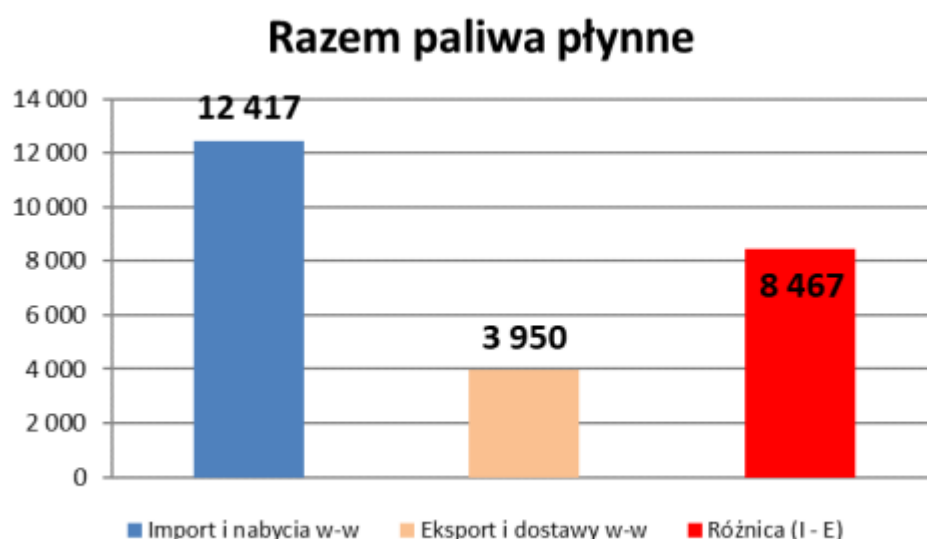
Wykres przedstawiający strukturę konsumpcji paliw płynnych w kraju niewiele zmienił się w stosunku do porównywanego okresu w 2022 r. Olej napędowy jest wciąż głównym paliwem dla polskiego rynku, mającym dużą przewagę nad pozostałymi gatunkami.. Różnice w stosunku do wyników z roku poprzedniego wynoszą pojedyncze punkty procentowe dla benzyn, gazu płynnego LPG i paliwa lotniczego Jet. Rynek krajowy 3 głównych paliw płynnych (benzyn silnikowych, oleju napędowego oraz gazu płynnego LPG) wykazał wynik lepszy o 6% od notowanego dla 9 miesięcy 2022 r., przy czym udział importu w tym segmencie rynku paliw płynnych wyniósł 41%. Wolumen wzrostu tegoż rynku wyniósł około 1,6 mln m³ przy całkowitym zużyciu tych paliw na poziomie prawie 27 mln m³, z czego z importu pochodziło około 11 mln m³. Konsumpcja wszystkich 6. gatunków paliw wyniosła 28,3 mln m³ i było to o 6% lepiej niż przed rokiem. Produkcję krajową uzupełniono importem w wysokości nieco ponad 11 mln m³, co stanowiło 39% rynku.

Fig. 4 Bilans obrotów międzynarodowych dla paliw płynnych po 3 kwartałach 2023 r.

w tys. m³

	Import	Ekspert + Reekspert	Różnica (I-E+R)
Benzyny silnikowe	1 584	273	1 311
Olej napędowy	7 051	1 350	5 701
Paliwo lotnicze JET	9	25	(-16)
LPG	3 592	912	2 680
Lekki olej opałowy	7	0	7
Ciężki olej opałowy	174	1 390	(-1 216)
Razem	12 417	3 950	8 467

Źródło: dane MF i POPiHN

Fig. 13 Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2023 r. [w tys. m³]

Źródło: dane MF i POPiHN

Bilans obrotów międzynarodowych po 3 kwartałach 2023 r. pokazał wyraźną nadwyżkę importu paliw nad eksportem liczoną łącznie z reeksporem. Ta różnica wyniosła obecnie około 8,5 mln m³. Wynik tegoroczny został osiągnięty przy mniejszej od ubiegłorocznej produkcji krajowej, większym od ubiegłorocznego imporcie i powiększonym eksporcie i reeksporcie paliw.

Źródło: POPiHN

Przemysł i handel naftowy raport roczny 2023 POPiHN

Wojna w Ukrainie zdestabilizowała światowy rynek ropy, paliw i innych nośników energii. Od ponad dwóch lat w krajowej debacie publicznej często poruszane są kwestie bezpieczeństwa paliwowego. W tym kontekście warto zwrócić uwagę na definicję tego terminu w krajowym porządku prawnym. Bezpieczeństwem paliwowym państwa jest stan umożliwiający bieżące pokrycie zapotrzebowania odbiorców na ropę naftową i produkty naftowe, w określonej wielkości i czasie, w stopniu umożliwiającym prawidłowe funkcjonowanie gospodarki. Przytoczona treść mocno podkreśla znaczenie paliw kopalnych na obecnym etapie rozwoju społecznego. Czy tego chcemy, czy też nie, dziś od sprawnego działania przedsiębiorstw z sektora naftowego zależy rozwój społeczno-gospodarczy. Istotny wpływ na kształtowanie nowej praktyki w obszarze bezpieczeństwa

paliwowego miały sankcje gospodarcze nałożone na Rosję. Warto wspomnieć, że członkowie POPIHN odstąpili od dostaw morskich ropy z Rosji na długo przed 5 grudnia 2022 r., kiedy to weszły w życie unijne sankcje. Równocześnie dostawy rurociągiem zostały ograniczone do kontraktowego minimum. 5 lutego 2023 r. zostały wstrzymane wszelkie dostawy oleju napędowego z Rosji, a od 25 lutego 2023 r. doszło do niezapowiedzianego wstrzymania dostaw przez ropociąg z Rosji. To, co przed kilkoma laty było trudne do wyobrażenia, stało się faktem. Dzięki dużym nakładom pracy udało się zabezpieczyć polski rynek paliw, unikając terapii szokowej dla gospodarki i dla społeczeństwa. W kontekście sankcji warto przytoczyć wcześniejsze obawy dotyczące spodziewanych skutków ich wprowadzenia. Jeszcze w styczniu 2023 r. media straszyły, że wkrótce litr oleju napędowego będzie kosztował nawet 10 zł²; tymczasem nic takiego nie miało miejsca. Branża paliwowa stanęła na wysokości zadania, utrzymano stabilność dostaw paliw oraz ich ceny. Dostępność paliwa dla polskiego konsumenta była zagwarantowana, zadbano o wysoki stan zapasów w bazach paliw i zbiornikach na stacjach, realizowano produkcję w krajowych rafineriach oraz dostawy z zagranicy, głównie drogą morską. Wypracowane nowe kierunki importu ropy i paliw gotowych pozwoliły na utrzymanie łańcuchów logistycznych. Nie odbyło się bez zawirowań. W pierwszej połowie ubiegłego roku doszło do sytuacji, że część zagranicznych dostaw paliw trzeba było wstrzymać m.in. z uwagi na brak miejsca w magazynach. Nadwyżka podaży nad popytem sprawiła, że w II kwartale ceny paliw, zwłaszcza oleju napędowego, znacząco spadły. W kolejnych miesiącach, w szczególności w okresie wrzesień-listopad, doszło do zupełnego odwrócenia sytuacji. Jak wspomniano na wstępie do niniejszego Raportu, znacznie niższe ceny paliw w Polsce w porównaniu do sąsiednich państw doprowadziły do nadwyżki popytu nad podażą. Sprzedaż na stacjach paliw, nie tylko w obszarach przygranicznych, była tak duża, że firmy transportowe nie nadążały z dowozem paliw. W takiej sytuacji należało się spodziewać wzrostu cen w rafineriach i w detalu. Niestety, mechanizmy rynkowe nie zadziałały, a ceny paliw na stacjach dalej spadały. Dwie krajowe rafinerie nie mogły pokryć tak dużego zapotrzebowania. Import paliw niezbędny do pokrycia niedoborów rynkowych, przy wyjątkowo niskich cenach w kraju, stał się nieopłacalny. Rozbieżności cenowe dodatkowo wzrosły po 21 września, kiedy to w Rosji wprowadzono zakaz eksportu paliw gotowych³. Na taki rozwój sytuacji nie było gotowych wiele polskich firm transportowych, budowlanych i rolnych, które, licząc na obniżkę cen paliw w hurcie po wakacjach, nie zawarły wcześniej odpowiednich kontraktów terminowych. Dla tych przedsiębiorstw niespodziewanie dostawy paliw okazały się być znacznie droższe niż to wynikało z cen oferowanych w sprzedaży detalicznej. Kierowcy z tych firm skierowali swoje zapotrzebowanie na stacje paliw, co dodatkowo zaburzało łańcuch dostaw. W rafineriach i w bazach paliwa były dostępne, ale nie wszędzie w wystarczającej ilości. Kolejny raz logistyka kolejowa napotykała na trudności. Opóźnienia pociągów towarowych doprowadzały do tego, że niektóre bazy przechodziły na awaryjny tryb realizacji wydań. Powodowało to konieczność odbiorów paliw w bardziej odległych bazach, co z kolei skutkowało zatorami w terminalach oraz dodatkowym zbędnym wydłużeniem czasu pracy kierowców. W efekcie okresowo część stacji paliw doświadczyła braków benzyn i oleju napędowego. Powyższe okoliczności powinny być pilnie wzięte pod uwagę w ramach prac przygotowawczych do wdrożenia sankcji na rosyjskie LPG, które udało się uchwalić w UE w grudniu 2023 r., a które wejdą w życie 10 dni przed końcem br. Warto uczyć się na wcześniejszych doświadczeniach, zwłaszcza że media już zaczynają straszyć, że czeka nas kryzys paliwowy⁴. Polska może poradzić sobie bez rosyjskiego LPG. Należy dobrze wykorzystać czas na przygotowanie rynku do sankcji, ze szczególnym uwzględnieniem planów optymalizacji logistyki kolejowej, a w dłuższej perspektywie pilnej budowy magazynów na benzyny oraz rozbudowy morskich terminali do obsługi dostaw benzyn. Polski system zapasów interwencyjnych na razie się sprawdził, jednak konieczne są prace nad jego usprawnieniem. Przede wszystkim konieczny jest powrót do przerwanej w 2017 r. procesu zmiany struktury zapasów. Docelowo podział obowiązku utrzymywania fizycznych zapasów paliw pomiędzy Rządową Agencją Rezerw Strategicznych a przedsiębiorstwami paliwowymi powinien kształtować się w proporcji 2:1. Innymi słowy strona państwowa powinna odpowiadać za 60 dni zapasów, a przedsiębiorcy za 30 dni. O takim podziale była mowa przy tworzeniu systemu zapasów, jednak harmonogram zmian został zapisany w przepisach jedynie do 2017 r. Od 7 lat przedsiębiorcy odpowiadają za 53 dni, co sprawia, że przy braku odpowiednich zdolności magazynowych oraz dynamicznie rosnącym rynku przedsiębiorcy próbują z nadwyżkami zabezpieczyć objętości pod przyszłe zapasy. W efekcie nie jest wykorzystywany optymalny potencjał polskich magazynów.

PRODUKCJA PALIW PŁYNNYCH

**■ RYS. 11 PORÓWNANIE PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH
W 2022 I 2023 R. [W TYS. M³]**

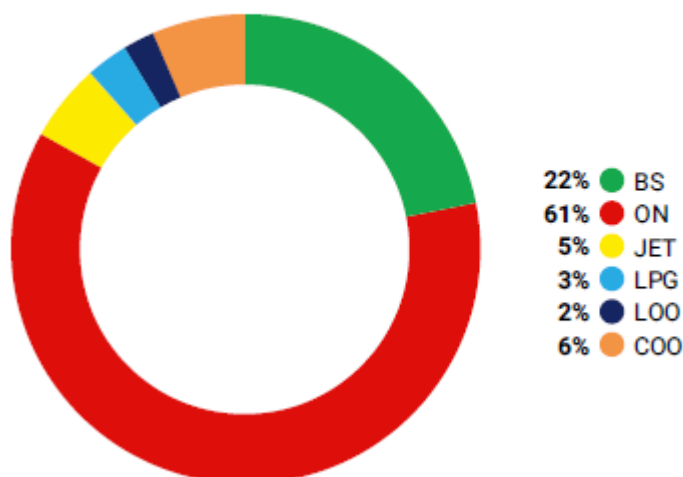
Źródło: dane własne POPiHN

Wyszczególnienie	ROK 2022	ROK 2023	Wskaźnik 2022=100
Benzyny silnikowe	5 856	6 141	105
Olej napędowy	18 517	17 223	93
Gaz płynny LPG	780	816	105
Paliwo JET	1 426	1 499	105
Lekki olej opałowy	639	609	95
Ciężki olej opałowy	1 253	1 825	146
OGÓLEM	28 471	28 113	99

Produkcja paliw płynnych realizowana w krajowych rafineriach jest głównym źródłem zaopatrzenia rynku. W 2023 r. w ramach rafinacji ropy naftowej oraz z wykorzystaniem blendowania (które w polskich warunkach również jest traktowane jako produkcja) wytworzono łącznie 28,1 mln m³ (Rys. 11) benzyn silnikowych (BS), oleju napędowego (ON), gazu płynnego LPG, paliwa lotniczego typu JET oraz oleju opałowego lekkiego (LOO) i ciężkiego (COO). Spadek w stosunku do roku poprzedniego wyniósł 1%, co przełożyło się na wolumen wielkości 0,4 mln m³. Nadwyżkę w stosunku do roku poprzedniego notowano dla lekkich i ciężkich destylatów, a spadki produkcji dla średnich destylatów jak olej napędowy i lekki olej opałowy. Zdecydowana większość produkcji przeznaczona była na zaspokojenie rynku wewnętrznego, ale trzeba też zauważyć, że znaczne ilości produktów – głównie oleju napędowego oraz benzyn silnikowych – kierowano na eksport, głównie do Ukrainy. Do zaspokojenia krajowego popytu sama produkcja polskich rafinerii nie wystarczyła i konieczne były znaczące ilości paliw kupowane za granicą. Potrzeby logistyczne gospodarki, rosnąca mobilność Polaków i konieczność dostarczenia większych ilości paliw skierowanych do obsługi ruchu związanego z działaniami wojennymi w Ukrainie określiły strukturę produkcji krajowej. Krajowe zakłady przetwórcze realizowały swoją działalność, maksymalizując uzyskanie najbardziej potrzebnych gatunków paliw. Dodatkowo konieczność zmiany kierunków zaopatrzeniowych w ropę naftową wpłynęła na uzyski poszczególnych gatunków paliw z różnych gatunków ropy. Wzrosła produkcja benzyn silnikowych, paliwa lotniczego Jet oraz gazu też ciężkiego oleju opałowego, a mniej oleju napędowego i lekkiego oleju opałowego. Produkcja krajowa w II półroczu 2023 r. przewyższyła poziom z I półrocza o około 0,6 mln m³. Tym samym dynamika produkcji dla II półrocza była wyższa niż w I półroczu, gdy notowano spadek do tych samych miesięcy w poprzednim roku na poziomie 2%. Swój udział w wyniku ostatecznym produkcji miało blendowanie paliw, które – powtórzmy – jest w Polsce traktowane jako produkcja. W 2023 r. duża ilość benzyn silnikowych i oleju napędowego z produkcji rafineryjnej oraz z importu, kierowana na rynek krajowy, została zmieszana z biokomponentami w celu realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Blendowanie zwiększa pulę produkcyjną w stosunku do paliw wytworzonych tylko z przerobu ropy naftowej w rafineriach – zwłaszcza w sytuacji znacznego importu, a taki był realizowany w omawianym roku. Stosowanie biokomponentów polepsza efekt środowiskowy spalania paliw ale, niestety, pogarsza wynik ekonomiczny producentów paliw ze względu na fakt, że biokomponenty są znacznie droższe od paliw tradycyjnych wytwarzanych z ropy naftowej. Wzrosły też koszty realizacji NCW, gdyż cel wskaźnikowy został podniesiony z 8,8 do 8,9% według wartości opałowej sprzedanych paliw. Jest to limit niemożliwy do realizacji tylko za pomocą stosowania biokomponentów w paliwach standardowych i tym samym nadal konieczna była produkcja i sprzedaż paliwa B100, które w kraju jest ciężko zbywalne i w większości trafia za granicę.

RYŚ. 12 STRUKTURA PRODUKCJI PALIW PŁYNNYCH W 2023 R. [%]

Źródło: dane własne POPIHN

**Fot.: BP EUROPA SE**

W 2023 r. spadła produkcja średnich destylatów: oleju napędowego o 1,3 mln m³ (o 7%) oraz lekkiego oleju opałowego o 30 tys. m³ (o 5%). Wzrosło za to kolejny rok po pandemii zapotrzebowanie na wysokomarżowy produkt, jakim jest paliwo lotnicze Jet. W 2023 r. jego produkcja powiększyła się o kolejne 5% i bez problemów znalazła nabywców na odbudowującym się rynku lotów pasażerskich i towarowych. Dodatkowo, w stosunku do roku poprzedniego, sprzedany wolumen wyniósł 73 tys. m³. O 5% zwiększyła się produkcja benzyn silnikowych. Wzrost produkcji wykazano też dla gazu płynnego LPG i ciężkiego oleju opałowego. Dla benzyn silnikowych wzrost przełożył się na 285 tys. m³, a gazu LPG wytworzono o 36 tys. m³ więcej. Strukturę produkcji paliw w 2023 r. przedstawiono na Rys. 12. W ostatecznym ujęciu, choć przy innych wolumenach, bilans produkcyjny tylko niewiele różnił się od zeszłorocznego. Praktycznie benzyny silnikowe, gaz płynny LPG, Jet oraz lekki olej opałowy utrzymały swoje udziały, a o 4 punkty procentowe zmalał udział oleju napędowego na korzyść ciężkiego oleju opałowego. Nadal, tak jak w latach poprzednich, olej napędowy dominował w bilansie wytwarzania paliw w kraju. Jego udział w całkowitym spektrum produkcyjnym wyniósł 61%, o 4 punkty procentowe mniej niż przed rokiem. Jak wspomniano powyżej, do produkcji paliw ciekłych zalicza się także proces mieszania (blendowania) paliw tradycyjnych z biokomponentami i dodatkami uszlachetniającymi. Wstępne dane wskazują, że spółki należące do POPIHN, a praktycznie też zdecydowana większość pozostałych podmiotów operujących na rynku polskim, wykonały nałożone na nie obowiązki. Szacuje się, że w 2023 r. najwięksi operatorzy rynkowi do paliw silnikowych dodali około 368 tys. m³ etanolu (liczonego razem z eterami) i około 1,3 mln m³ estrów metylowych. Jest to nieco więcej alkoholu i nieco mniej estrów w stosunku do roku poprzedniego. Konieczna dodatkowa sprzedaż bezpośrednia paliwa B100 oszacowana została na około 166 tys. m³. Bezpośrednio za granicę spółki wysłały około 61 tys. m³. Paliwo to było niedostępne w handlu detalicznym, a w handlu hurtowym cieszyło się bardzo małą popularnością. Znakomita większość trafiła za granicę, często z wykorzystaniem operatorów pośredniczących.

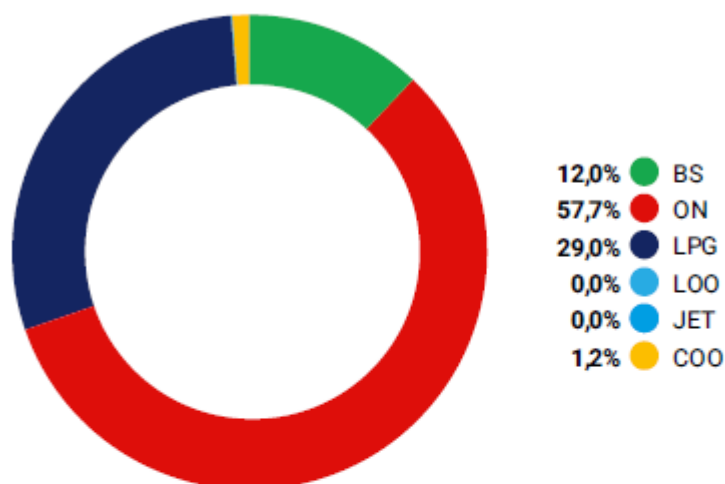
IMPORT PALIW PŁYNNYCH

Zdecydowana większość produkcji paliw naftowych wytworzonych w krajowych rafineriach trafiła w 2023 r. na rynek wewnętrzny. Wyjątkiem był ciężki olej napędowy kierowany w większości na eksport. Dla zbilansowania rynku było to jednak zbyt mało i operatorzy paliwowi musieli poszukiwać się importem i nabyciami wewnątrzspółnotowymi. Do tego wzrostu znacząco przyczyniła się wciąż trwająca wojna w Ukrainie i związane z nią potrzeby energetyczne, a także duży popyt na rynku rodzimym wspomagany turystyką paliwową. Unijne embargo na import paliw z Rosji zmieniło kierunki zaopatrzenia polskiego sektora naftowego w paliwa. Pojawiły się zupełnie nowe, często odległe, źródła dostaw, co wiązało się ze wzrostem kosztów logistycznych. Powiększenie importu i nabycie wewnątrzspółnotowych dotyczyło wszystkich gatunków paliw. Wolumenowo dominował

olej napędowy. Import w zwiększonym wymiarze realizowali zarówno główni krajowi gracze rynkowi (rafinerie, koncerny międzynarodowe działające na rynku polskim), jak i tzw. niezależni importerzy. Na uwagę zasługuje fakt, że znacznie zwiększył się tzw. reeksport, czyli wysyłki produktów kupionych poza Polską i kierowanych również poza nasz kraj – głównie do Ukrainy. Z danych dostępnych podczas przygotowywania tego raportu wynika, że w 2023 r. zakupy zagraniczne paliw wyniosły prawie 17 mln m³, czyli o około 3 mln m³ ponad poziom ubiegłoroczny. To 22% wzrostu i kolejny, trzeci z rzędu, rok wzrostów tego sposobu bilansowania rynku. Jak wspomniano wcześniej, duża ilość importowanego paliwa trafiała na rynek ukraiński. Znaczący jednak czynnik rosnącego popytu krajowego stanowiły ceny paliw silnikowych w Polsce, które były niższe niż u unijnych sąsiadów, co skłaniało do turystyki paliwowej. W odróżnieniu od trzech głównych paliw transportowych, import olejów opałowych i paliwa Jet był na niskim poziomie. Od 2016 r. największą pozycją importową pozostaje olej napędowy i tak było też w 2023 r. Podobnie jak w roku poprzednim – import łączny benzyn silnikowych, oleju napędowego, gazu płynnego LPG i lekkiego oleju opałowego, zrealizowany przez tzw. niezależnych operatorów (firmy inne niż członkowie POPIHN) w ujęciu wolumenowym był mniejszy aniżeli import największych operatorów rynkowych, mimo że podmioty te nadrabiały wynik bardzo mocno importem gazu płynnego LPG. Główni gracze realizowali natomiast duże zakupy benzyn silnikowych i oleju napędowego. W całym 2023 r. łącznie dla 4 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO) dynamika zakupów zagranicznych największych operatorów polskiego rynku była o 31% wyższa niż w roku poprzednim, a dla niezależnych operatorów wynik ten powiększył się o 11% . To o 2 punkty procentowe mniej niż przed rokiem. Import oleju napędowego w 2023 r. powiększył się o 2,4 mln m³. W przypadku benzyn silnikowych było to prawie 300 tys. m³, prawie identycznie, jak dla gazu płynnego LPG. O 8 tys. m³ wzrosły nabycia zagraniczne lekkiego oleju opałowego i o 49 tys. m³ dla gatunku ciężkiego. Oficjalny import paliw płynnych wzrósł w stosunku do 2022 r. o 22% i łącznie dla 6 gatunków paliw zaspokajał 40% potrzeb rynku (o 3 punkty procentowe więcej w stosunku do 2022 r.). W strukturze nabyć zagranicznych w 2023 r. praktycznie nie zmienił się udział benzyn silnikowych, ale za to wzrósł o 5 punktów procentowych udział oleju napędowego kosztem udziału gazu płynnego LPG. W grupie opisywanych 4 głównych gatunków paliw (BS, ON, LPG, LOO) firmy członkowskie POPIHN sprowadziły około 10 mln m³ paliw. W stosunku do całego 2022 r. było to w granicach 2,4 mln m³ więcej niż przed rokiem. Operatorzy niezależni też podnieśli swoje nabycia importowe o około 0,7 mln m³ i przywieźli do kraju około 6,6 mln m³ paliw z omawianej grupy produktowej. Kierunki importu benzyn silnikowych obrazuje wykres 15. Głównym kierunkiem zaopatrzenia w ten produkt były Niemcy i Litwa. Znaczne ilości sprowadzono też z Czech i z Niderlandów. Uzupełnieniem były zakupy na Słowacji i Węgrzech. Import z innych krajów pokrył około 2% dostaw. Na znaczeniu zyskały nabycia w Niemczech, na Litwie i w Czechach – kosztem głównie Niderlandów i Słowacji.

■ RYS. 13 STRUKTURA IMPORTU PALIW PŁYNNYCH W 2023 R. [%]

Źródło: Opracowanie własne POPIHN



■ RYS. 14 PORÓWNANIE IMPORTU I NABYC

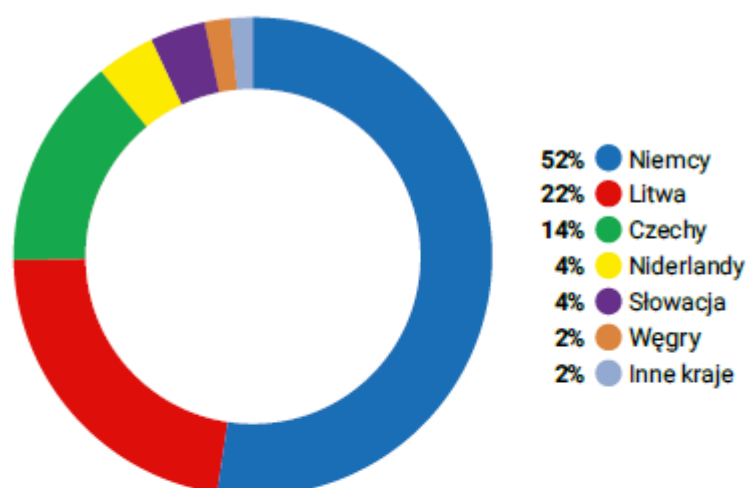
WW. PALIW PŁYNNYCH W 2022 I 2023 R. [W TYS. M³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

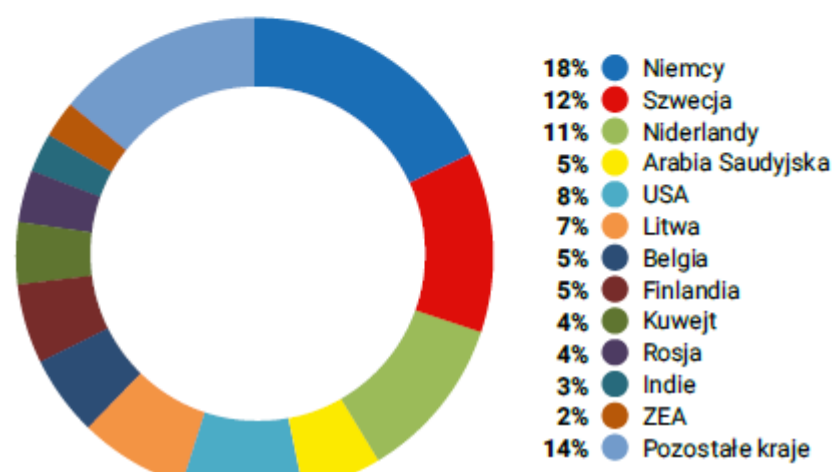
Wyszczególnienie	ROK 2022	ROK 2023	Wskaźnik 2022=100
Benzyny silnikowe	1 732	2 030	117
Óleje napędowe	7 324	9 722	133
Gaz płynny LPG	4 571	4 894	107
Lekki olej opałowy	1	7	700
Paliwo JET	-	9	-
Ciężki olej opałowy	152	201	132
OGÓLEM PALIWA PŁYNNYCH	13 780	16 863	122

RYS. 15 KIERUNKI IMPORTU BENZYN SILNIKOWYCH [%]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

**RYS. 16 KIERUNKI IMPORTU OLEJU NAPĘDOWEGO [%]**

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN



Wprowadzone restrykcje na zakup oleju napędowego w Rosji spowodowały, że ten kierunek po 5 lutego 2023 r. został wyeliminowany z zakupów, a jego miejsce zajęły nabycia w Niemczech, Szwecji, Niderlandach czy tak odległych krajach, jak Arabia Saudyjska, Indie i Kuwejt. Olej napędowy kupowano tradycyjnie w dużo większej ilości krajów niż benzyny. Zza naszej wschodniej granicy zaimportowano jedynie około 11% produktu. Konieczność rezygnacji z kierunku wschodniego stawia przed krajowymi operatorami duże wyzwanie w kwestii zaopatrzenia rynku w olej napędowy. Konieczny import zastępujący ten z Rosji będzie – już zapewne na stałe – musiał być realizowany głównie drogą morską, a tu rezerw logistycznych wciąż brakuje. Jednak, jak pokazał 2023 r., firmy paliwowe dały radę i z wykorzystaniem transportu kolejowego popyt udało się zaspokoić.

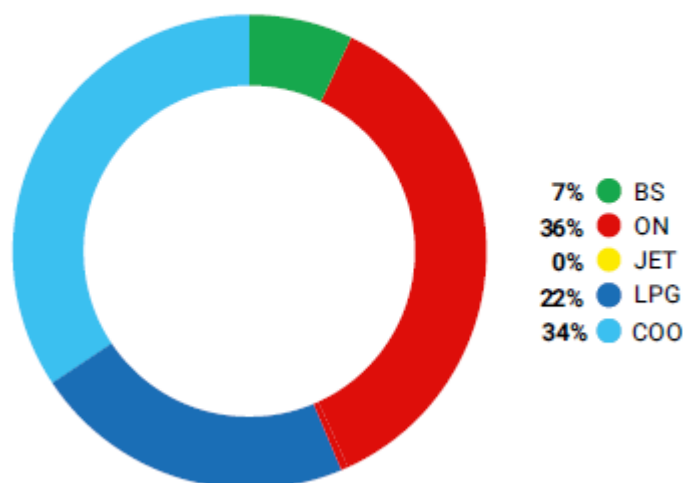
EKSPORT

Ekspert rozumiany jako eksport właściwy i dostawy wewnątrzspółnotowe również z uwzględnieniem reeksportu (taką zasadę POPIHN wprowadziła do swoich obliczeń od 2023 r., weryfikując jednocześnie dane za rok poprzedni) – Rys. 17 wyniósł w całym 2023 r. 5,2 mln m³ i tym samym wzrósł w porównaniu do wyniku z 2022 r. o 1,2 mln m³. Procentowo przyrost wyniósł 30%. Zwyżka to głównie skutek dużego eksportu i reeksportu (skierowania bezpośrednio za granicę produktów dostarczonych do kraju spoza Polski) na rynek ukraiński dla zaspokojenia potrzeb wojennych. W opisywanym okresie produkcja krajowa była kierowana w pierwszej kolejności na zaspokojenie popytu ze strony polskiej gospodarki. Sytuacja wojenna w Ukrainie wzmogła jednak dostawy realizowane przez polskich przedsiębiorców na tamtejszy rynek, również

w ramach znacznych rozmiarów reeksportu, głównie oleju napędowego, benzyn silnikowych oraz gazu płynnego LPG. W warunkach wojennych tego typu operacje są zwykle bardzo opłacalne, o czym świadczy ich wysoki wymiar wolumenowy rosnący praktycznie od czerwca 2022 r. Za granicę wysłano więcej poszczególnych produktów niż w roku poprzednim. Wyjątkiem było paliwo Jet kierowane głównie na rynek wewnętrzny dla zaopatrzenia lotów krajowych i zagranicznych. Wysyłki eksportowe najbardziej zwiększono procentowo w przypadku benzyn silnikowych, a wolumenowo dla ciężkiego oleju opałowego. Podobnie jak w latach poprzednich, nie notowano eksportu lekkiego oleju opałowego. Cała jego produkcja (o nieco mniejszym wolumenie w porównaniu do wyniku z roku poprzedniego) trafiła do odbiorców na rynku wewnętrznym. Wielkość wysyłek zagranicznych oleju napędowego przekroczyła rozmiar dla szeroko rozumianego eksportu ciężkiego oleju opałowego. Wychodzenie rynku lotniczego w skali globalnej z zapaści spowodowanej epidemią obniżyło też polskie wysyłki tego produktu za granicę, kierując go głównie na lotniska krajowe. Sytuacja za naszymi wschodnimi granicami spowodowała też zmianę struktury produktowej paliw wysyłanych poza Polskę. Pokazywane w tabeli Rys. 17 dostawy eksportowe paliwa JET to dostawy zrealizowane bezpośrednio przez krajowych producentów do odbiorców poza Polską. Znaczna część produkcji tego paliwa trafia jednak do krajowych spółek pośredniczących, które realizują dostawy lotniskowe do samolotów przewoźników krajowych i międzynarodowych. Wielkość tych dostaw w 2023 r., wyniosła ponad 1,3 mln m³, czyli o około 88 tys. m³ więcej niż w roku poprzednim (o 7%) i praktycznie zrównała się z wielkością sprzed pandemicznego 2019 r. (1,35 mln m³). Przy rozliczaniu rynku gazu płynnego LPG należy podkreślić, że tzw. reeksport tego gatunku paliwa (zakup za granicą Polski i dostawy również poza nasze granice) w 2023 r. przekroczył 1 mln m³. Oznacza to, że wolumen tej działalności zwiększył się o kolejne 30% w stosunku do i tak bardzo wysokiego poziomu z roku poprzedniego. Głównym kierunkiem eksportu benzyn silnikowych była w 2023 r. Ukraina (około 90%). Paliwo trafiało też, w dużo mniejszych ilościach, do Estonii i Litwy. Olej napędowy w około 70% wysyłek zagranicznych z Polski trafił do Ukrainy. Był też wysyłany w znaczących ilościach do Szwajcarii i do Czech. Paliwo B100 – traktowane również jako olej napędowy w statystykach POPIHN – znalazło nabywców w Niderlandach, Belgii i na Litwie. Ciężki olej opałowy w największych ilościach wysyłano do Niderlandów (79%), a także do Belgii i Danii. Paliwo Jet w małych wolumenach trafiło do Estonii i Szwecji.

**■ RYS. 18 STRUKTURA EKSPORTU
(Z UWZGLĘDNIENIEM REEKSPORTU) W 2023 R. [%]**

Źródło: dane własne POPIHN



RYŚ. 17 STRUKTURA EKSPORTU (Z UWZGLĘDNIENIEM REEKSPORTU)**I DOSTAW W-W W 2022 I 2023 R. [W TYS. M³]**

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2022	ROK 2023	Wskaźnik 2022=100
Benzyny silnikowe	202	366	181
Olej napędowy	1 626	1 880	116
LPG	872	1 143	131
Paliwo lotnicze	178	25	14
Lekki olej opałowy	0	0	-
Ciężki olej opałowy	1 112	1 788	161
OGÓŁEM	3 990	5 202	130

KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH W 2023 R.

W tabeli Rys. 19 przedstawiono wstępne porównanie oficjalnej konsumpcji krajowej paliw płynnych w 2023 r. do oficjalnej konsumpcji osiągniętej w 2022 r. Ostateczne dane, uwzględniające końcowe rozliczenie dokonane przez służby skarbowe Ministerstwa Finansów dla importu, eksportu oraz nabyć i dostaw wewnątrzspółnotowych, będą dostępne w II połowie 2024 r. Z tego powodu przedstawiane wyniki dla 2023 r. należy traktować nadal jako szacunkowe, aczkolwiek bardzo zbliżone do ostatecznych. Dynamika polskiej gospodarki, wojna w Ukrainie, konieczność zmiany kierunków zaopatrzenia w ropę i gotowe paliwa po wprowadzeniu sankcji na zakupy ropy i paliw w Rosji oraz wysokie ceny paliw w I kwartale 2023 r. (szczególnie oleju napędowego) to główne elementy określające rynek paliw płynnych w Polsce w minionym roku. Dodatkowo na wielkość zakupów paliw wpłynęła w III kwartale br. polityka cenowa największych operatorów rynkowych. Obiektywne porównanie wyników 2023 r. do roku poprzedniego utrudniają zaburzenia spowodowane agresją Rosji na Ukrainę w 2022 r. Na przełomie lutego i marca tegoż roku obserwowano masowe zakupy paliw w hurcie i na stacjach paliw, co mocno zaważyło na wyniku całorocznym. W 2023 r. sytuacja się ustabilizowała, ale ceny paliw w I półroczu pozostały na wysokich poziomach – choć zdecydowanie niższych niż w II półroczu 2022 r. – wpływając na zakupy Polaków na stacjach paliw. Działania wojenne w Ukrainie wymagają dużych ilości paliwa, głównie oleju napędowego, a Polska jest głównym hubem przetrutowym dla tego rodzaju zaopatrzenia. Skutkowało to tym, że eksport i reeksport paliw płynnych realizowany przez polskich przedsiębiorców był w omawianym czasie na rekordowych poziomach. Konsumpcję paliw w kraju w znaczących okresach wspomagała turystyka paliwowa na zachodnich i południowych granicach. Niższe ceny w Polsce niż w sąsiednich krajach europejskich zachęcały do przyjazdu w celu napełnienia baków i kanistrów. W ostatecznym rozrachunku wynik 2023 r. dla konsumpcji paliw płynnych przewyższał znacząco wynik z 2022 r. Produkcja krajowych rafinerii była nieznacznie niższa niż rok wcześniej i popyt na paliwa w kraju musiał zostać zaspokojony większym niż w poprzednim roku importem. Zapotrzebowanie na paliwa płynne w Polsce rosło głównie dzięki zakupom benzyn silnikowych i gazu płynnego LPG. Wyjazdy wakacyjne rodaków (głównie krajowe) stabilizowały wysoki poziom sprzedaży. Wynik wzmacniała też, szczególnie w II połowie roku, rosnąca sprzedaż oleju napędowego – oraz paliwa lotniczego dla odradzającej się turystyki lotniczej.

RYŚ. 19 SZACUNKOWA WIELKOŚĆ KONSUMPCJI PALIW PŁYNNYCH W KRAJU W 2023 R. W PORÓWNIANIU DO 2022 R. [W TYS. M³]

Źródło: Na bazie danych Ministerstwa Finansów i danych własnych POPIHN

Wyszczególnienie		ROK 2022		ROK 2023		Wskaźnik 2022=100
		tys. m ³	udział w konsumpcji %	tys. m ³	udział w konsumpcji %	
Benzyny silnikowe	Konsumpcja	7 107		8 025		113
	w tym import (bez reeksportu)	1 646	23	1 924	24	117
Olej napędowy	Konsumpcja	22 206		23 303		105
	w tym import (bez reeksportu)	6 874	31	9 200	39	134
Gaz płynny LPG	Konsumpcja	4 315		4 621		107
	w tym import (bez reeksportu)	3 750	87	3 846	83	103
Razem 3 gatunki paliw	Konsumpcja	33 628		35 949		107
	w tym import (bez reeksportu)	12 270	36	14 970	42	122
Paliwo JET	Konsumpcja	1 235		1 326		107
	w tym import (bez reeksportu)	-	-	9	1	-
Lekki olej opałowy	Konsumpcja	655		610		93
	w tym import (bez reeksportu)	1	-	7	1	700
Ciężki olej opałowy	Konsumpcja	249		204		82
	w tym import (bez reeksportu)	152	61	201	99	132
OGÓŁEM	Konsumpcja	35 767		38 089		106
	w tym import (bez reeksportu)	12 423	35	15 187	40	122

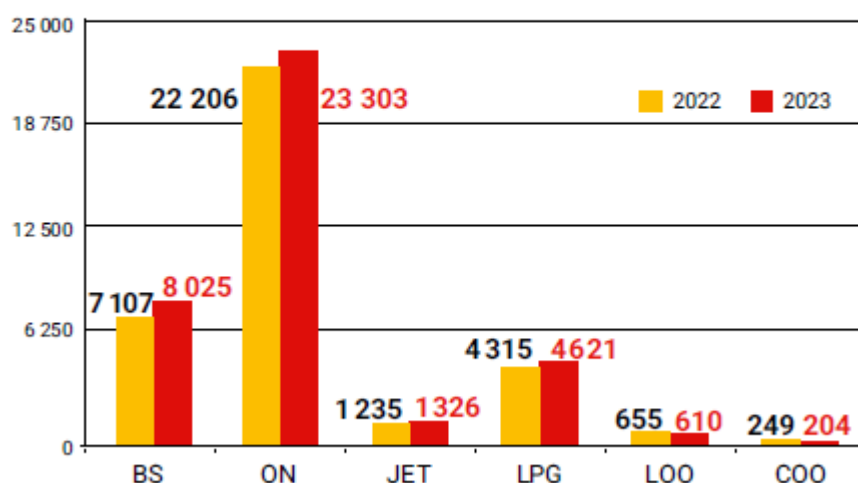
Wynik konsumpcji wszystkich gatunków paliw płynnych razem po 12 miesiącach 2023 r. przewyższał wyniki z tego samego okresu poprzedniego roku o 6%. Sprzedaż paliw silnikowych w II połowie roku była zauważalnie wyższa niż w tych okresach w roku poprzednim. Ważnym elementem wpływającym na popyt na paliwa w kraju była wciąż znaczna liczba samochodów poruszających się po polskich drogach na ukraińskich tablicach rejestracyjnych. W tym trudnym dla operatorów rynkowych czasie skutecznie działała kontrola nielegalnego handlu paliwami, co w okresach niepewności rynkowej zwykle w przeszłości skutkowało wzrostem szarej strefy. Kupujący paliwa korzystali z systematycznie malejących cen hurtowych i detalicznych paliw oraz z podtrzymujących popyt ograniczeń marży przez operatorów stacji paliw. W stosunku do 2022 r. sumaryczny popyt na paliwa płynne w Polsce wzrósł o wspomniane już powyżej 6%, przy czym popyt na główne paliwa transportowe (BS, ON, LPG) powiększył się o 7%. W 2023 r. polski rynek zaopatrywały przede wszystkim firmy członkowskie POPIHN. Pozostali operatorzy tradycyjnie ulokowali na rynku mniej paliw od głównych dostawców, ale jednocześnie o około 11% więcej niż w poprzednim roku. Ich udział był nadal znaczący na rynku gazu płynnego LPG, ale też wzrastał w rynku benzyn silnikowych i oleju napędowego. Podobnie, jak to obserwowano w 2022 r., również w 2023 r. ze wszystkich paliw jedynie wyniki sprzedaży lekkiego i ciężkiego oleju opałowego były niższe niż przed rokiem. Wzrosło zapotrzebowanie na benzyny silnikowe i olej napędowy, a także na gaz płynny LPG i paliwo lotnicze Jet. Porównywalnie do lat ubiegłych, na rynku polskim najwięcej sprzedano oleju napędowego. Benzyn silnikowych ulokowano na rynku około 3 razy mniej, ale ich dynamika sprzedaży była wyższa. Dobre wyniki wykazał rynek gazu płynnego LPG, którego sprzedaż stanowiła prawie połowę wolumenu sprzedaży benzyn silnikowych. W 2023 r. potrzeby krajowe na paliwa płynne zostały w całości zaspokojone i poza krótkimi sytuacjami krytycznymi, spowodowanymi nieopłacalnością przywozu paliw z zagranicy, nie notowano przypadków zawirowań. Sytuacje kryzysowe zostały szybko zażegnane, potwierdzając przygotowanie sektora paliwowego do ich szybkiego neutralizowania. Rafinerie, hurtownie i stacje paliw pracowały dla skutecznego zaopatrzenia rynku, wykorzystując paliwa wytworzone w kraju i uzupełnione dla zaspokojenia popytu zakupami z zagranicy. Oficjalna konsumpcja oleju napędowego urosła o 5% w stosunku do 2022 r. i przekroczyła poziom 23 mln m³. Udział importu w zaopatrzeniu rynku tego paliwa wyniósł 39%, o 8 punktów procentowych więcej niż w roku poprzednim. Dynamika dostaw rynkowych realizowanych przez firmy POPIHN wzrosła o 2%. Import dokonywany przez firmy członkowskie Organizacji wykazał poziom 7,5 mln m³ i tym samym

urósł o 38% w stosunku do 2022 r. Import uzupełniający realizowany przez niezależnych importerów poprawił się o 18% i osiągnął poziom 2,3 mln m³. Część tego paliwa trafiła do odbiorców poza Polską. Łącznie na potrzeby kraju wykorzystano około 9,2 mln m³ produktu sprowadzonego z zagranicy. Procentowo bardziej niż dla oleju napędowego wzrósł popyt na benzyny silnikowe. Zakupy tego gatunku paliwa pokazały wynik o 13% lepszy od ubiegłorocznego. Warto jeszcze raz podkreślić, że ważnymi czynnikami wpływającymi na rynek były: powiększenie ilości samochodów poruszających się po polskich drogach w skali około 1 mln, zwiększonej na stałe przez pojazdy z ukraińskimi tablicami rejestracyjnymi (a okresowo było to jeszcze więcej, bo takie pojazdy masowo przekraczały polsko-ukraińską granicę i za każdym razem tankowane były do pełna), nowe rejestracje na rynku krajowym w wymiarze większym niż w roku poprzednim, zdominowane przez pojazdy inne niż z silnikami Diesla oraz turystyka paliwowa. W 2023 r. kierowcy zakupili w Polsce około 8 mln m³ benzyn, z czego około 1,9 mln m³ pochodziło z importu. Import zaopatrywał 24% rynku benzynowego – o 1 punkt procentowy więcej niż rok wcześniej. Wzrosło zainteresowanie gazem płynnym LPG. Wynik wykazał wzrost o 7% w stosunku do roku poprzedniego. Obecnie szacuje się, że dla całego roku konsumpcja gazu LPG wyniosła około 4,6 mln m³. Reeksport tego gatunku paliwa przekroczył 1 mln m³ i był o prawie 240 tys. m³ większy niż w 2022 r. Import na zaopatrzenie kraju stanowił 83% zaopatrzenia rynku i urósł o 3% w stosunku do roku poprzedniego. W tym celu sprowadzono około 3,8 mln m³. W zestawieniach POPiHN nie uwzględnia się wykorzystania na rynku krajowym importowanego paliwa o kodzie CN 29 01 w ilości ponad 200 tys. ton, z których około połowa pozostała w kraju, zwiększając jeszcze konsumpcję. Popyt na lekki olej opałowy jest już w kraju w miarę stabilny, a w ubiegłym roku ze względu na wysokie ceny zaopatrzeniowe oraz łagodną zimę uległ jeszcze obniżeniu o 7%. Rynek potrzebował 610 tys. m³, czyli o 45 tys. m³ mniej niż rok wcześniej. Zakłada się, że w kolejnym roku wynik dla tego gatunku będzie się nadal obniżał. Praktycznie całość dostaw tego paliwa do krajowych odbiorców zaspokoiła produkcja krajowa. Oficjalny import uzupełniający wyniósł jedynie 7 tys. m³. Krajowy rynek paliwa lotniczego Jet zanotował kolejne zwiększenie sprzedaży. Tym razem wyniosło ono 7% z wolumenem na poziomie nieco ponad 1,3 mln m³. To wzrost na poziomie 91 tys. m³ w stosunku do roku poprzedniego. Wyższy popyt zaspokojono wykorzystując głównie produkcję krajową, bowiem importu praktycznie nie było. W 2023 r. spadało też krajowe zapotrzebowanie na ciężki olej opałowy i było o 18% mniejsze od poziomu z roku poprzedniego. Rynek potrzebował 204 tys. m³ tego gatunku paliwa grzewczego. Paliwo to jest wytwarzane w polskich rafineriach w ilości dalece przekraczającej krajowe potrzeby i dlatego od lat nadwyżki wysyła się w dużych ilościach poza Polskę. Łączna oficjalna krajowa konsumpcja 6 gatunków paliw płynnych przekroczyła nieznacznie 38 mln m³ i była wyższa o około 2,3 mln m³ od konsumpcji z 2022 r. Import potrzebny do zbilansowania rynku wewnętrznego określono na 40% udziału w całości rynku przy wzroście na poziomie 22%. Wolumen wykorzystanego w kraju paliwa spoza Polski wyniósł ponad 15 mln m³, czyli o około 2,8 mln m³ więcej niż w roku poprzednim. Struktura konsumpcji paliw w Polsce została przedstawiona na wykresie (Rys. 21). Różnice w zestawieniu udziałów w stosunku do 2022 r. są niewielkie – z lekkim zwiększeniem udziału benzyn silnikowych i paliwa lotniczego Jet. Zmiana dokonała się kosztem niewielkiej utraty udziałów przez gaz płynny LPG oraz lekki i ciężki olej opałowy. Olej napędowy pozostał na stabilnym poziomie z poprzedniego roku. Zaopatrzenie polskiego rynku w paliwa płynne dokonywane jest głównie poprzez produkcję w krajowych rafineriach, ale ich moce wytwórcze nie wystarczają do zaspokojenia całkowitego popytu. Konieczne jest więc uzupełnienie z importu. W 2023 r. ten kierunek zaopatrzenia rynku jeszcze wzrósł w stosunku do wysokiego poziomu z roku poprzedniego. Przyczynił się do tego również wzrost eksportu i reeksportu na kierunku ukraińskim, co było skutkiem kontynuowanej w tym kraju wojny. Dla rafinerii sprzedaż na rynku wewnętrznym jest bardziej opłacalna od eksportu. Dostarcza też większych wpływów do budżetu krajowego. Jednak paliwa wytworzone w kraju nie zaspokajają popytu w całości – szczególnie na takie produkty jak olej napędowy czy gaz płynny LPG, a w ostatnim czasie również na benzyny silnikowe. Bilans obrotów międzynarodowych dla Polski w paliwach naftowych został przedstawiony na Rys. 22. W 2023 r. przewaga szeroko rozumianego importu nad eksportem i reeksportem paliw była ponad trzykrotna. Zwiększenie importu o 22% mimo uaktywnienia eksportu o 30% spowodowało, że różnica w wielkości przywozu i wywozu paliw z kraju wyniosła 11,7 mln m³. To nowy rekord przewyższający wynik ubiegłoroczny o około 1,9 mln m³. W imporcie, tak jak w latach poprzednich, dominował olej napędowy i gaz płynny LPG. Eksport określano głównie przez olej napędowy, choć dotychczasowy lider (ciężki olej opałowy) trzymał się mocno mimo uruchomienia głębszego

przerobu w kierunku średnich destylatów w krajowych rafineriach. Poziom wysyłek zagranicznych utrzymywał też gaz płynny LPG. Zakłada się, że obecne trendy utrzymają się w najbliższych latach. Oznacza to, że obecne proporcje między importem i eksportem paliw będą się zwiększać na rzecz importu. Rosnący rynek i potrzeby eksportowe związane z wojną w Ukrainie będą wymagały większej ilości paliw i z innych kierunków niż do 2022 r. W perspektywie najbliższych lat raczej nie zmieni tego też efektywny wzrost liczby samochodów elektrycznych, które pojawiają się z dużą dynamiką na polskich drogach. Ilościowo wciąż są wielkością marginalną w całej flocie pojazdów mechanicznych. Polski bilans obrotów międzynarodowych sektora paliwowego będzie nadal kształtowany głównie przez import oleju napędowego i gazu płynnego LPG. Jak jednak pokazał 2022 i 2023 r., może zaistnieć konieczność importu również większych ilości benzyn silnikowych, na które popyt będzie wzrastał ze względu na coraz bardziej widoczny trend odejścia od pojazdów zasilanych olejem napędowym.

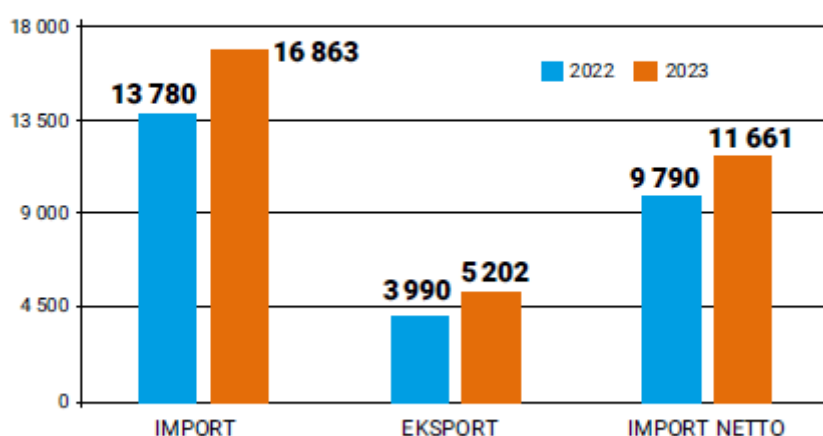
**RYC. 20 KONSUMPCJA KRAJOWA PALIW PŁYNNYCH
W 2022 I 2023 R. [TYS. M³]**

Źródło: opracowanie własne POPiHN



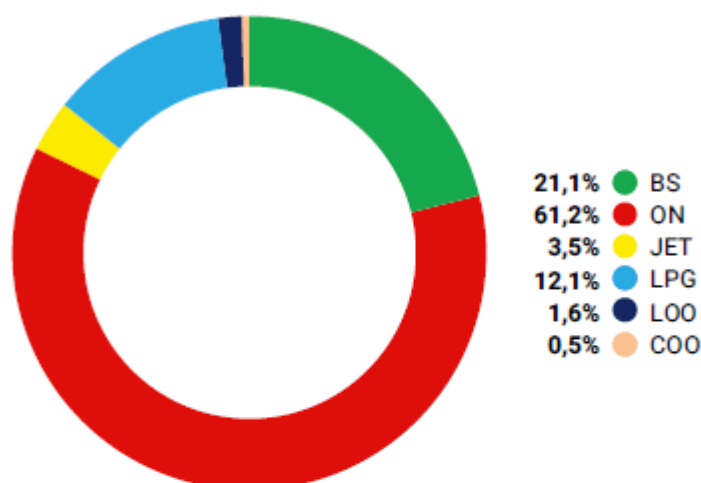
**RYC. 23 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH
DLA PALIW PŁYNNYCH W 2023 R. [W TYS. M³]**

Źródło: opracowanie własne POPiHN



RYS. 21 STRUKTURA KONSUMPCJI PALIW CIEKŁYCH W 2023 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPIHN

**RYS. 22 BILANS OBROTÓW MIĘDZYNARODOWYCH****DLA PALIW PŁYNNYCH W 2023 R. [W TYS. M³]**

Na bazie danych Ministerstwa Finansów, danych własnych POPIHN

Wyszczególnienie	Import + Nabycia	Eksport + Dostawy	Różnica (2-3)
1	2	3	4
Benzyny silnikowe	2 030	366	1 664
Olej napędowy	9 722	1 880	7 842
Paliwo lotnicze JET	9	25	(-16)
LPG	4 894	1 143	3 751
Lekki olej opałowy	7	0	7
Ciężki olej opałowy	201	1 788	(-1 587)
RAZEM	16 863	5 202	11 661

STACJE PALIW W POLSCE

Do przedstawienia rynku stacji paliw w Polsce na koniec 2023 r. wykorzystano informacje pozyskane od firm członkowskich Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, dane ogólnie dostępne oraz rejestr infrastruktury paliwowej prowadzony przez Urząd Regulacji Energetycznej. Wobec faktu, że sieć obiektów sprzedających paliwa płynne podlega ciągłej modyfikacji, brak stuprocentowo wiarygodnych informacji z URE na koniec 2023 r. stanowi poważny problem przy wszelkiego rodzaju analizach. Niemniej jednak bazując na doświadczeniach z lat ubiegłych oraz na dostępnych informacjach POPIHN podjęła się zadania wyznaczania tego rynku. Obecne szacunki Organizacji pokazują, że krajowa sieć stacji paliw – obejmująca stacje paliw ogólnodostępne, sprzedające co najmniej benzyny silnikowe i olej napędowy – liczyła na koniec 2023 r. 7915 punktów. Oznacza to, że w stosunku do stanu z końca 2022 r. liczba ta zwiększyła się o 17 obiektów. Wzrost liczby stacji paliw był efektem dostosowywania się rynku do nowych realiów działania poprzez modyfikację struktury sieci stacji, nowe inwestycje, uruchamianie obiektów po przeprowadzonych remontach, czy też porządkowania koncesji na sprzedaż paliw. Na rynku następowały przekształcenia wynikające z nowych inwestycji oraz ze zmiany brandu stacji – głównie dotychczas tzw. niezależnych, czyli będących własnością operatorów niezrzeszonych z większymi jednostkami operującymi pod wspólnym znakiem firmowym. Analogicznie do lat poprzednich, trwał proces przejmowania obiektów mniejszych operatorów do większych sieci zarówno koncernowych, jak i niezależnych z wykorzystaniem franczyzy. Stacje w każdym z sektorów rynku pogłębiały proces dostosowywania swojej działalności w stronę modelu convenience store z maksymalizacją dostępnych usług innych niż sprzedaż paliw, choć ta też znacznie wzrosła w stosunku do roku poprzedniego. Zauważalny był związany z tym procesem wzrost obrotów na stacjach paliw w zakresie małej i dużej gastronomii, obrotów w sklepach na stacjach z coraz większą gamą dla samochodów elektrycznych. Rozwijano też usługi związane z

wypoczynkiem podczas podróży, realizacją usług finansowych czy wykonaniem prostych czynności serwisowych przy pojeździe. Na coraz szerszą skalę wykorzystywano możliwość dokonywania zakupów paliw – ale nie tylko – przy zastosowaniu aplikacji, pozwalających finalizować transakcje bez konieczności odwiedzania budynku stacji paliw lub korzystania z kasy w sklepie. Mimo że od wybuchu pandemii minęły już 2 lata, to nadal na stacjach paliw zachowywano podstawowe zasady reżimu sanitarnego. Firmy paliwowe należące do Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego na koniec 2023 r. posiadały już 58% udziału w rynku stacji paliw. Oznacza to, że przez rok ten udział powiększył się o kolejny 1 punkt procentowy. Do spółek członkowskich Organizacji należało 4568 stacji, a do pozostałych operatorów 3347. W podziale na kategorie właścicielskie w ogólnej liczbie stacji 24,4% należało do ORLEN-u, 25,6% do koncernów międzynarodowych, 2,5% do hipermarketów i 47,5% do właścicieli prywatnych niezależnych od innych grup. W tej ostatniej grupie 1467 stacji paliw należało do operatorów posiadających minimum 10 obiektów w swoich sieciach operujących pod jednym logo. W całym rynku stacji paliw udział tych operatorów osiągnął poziom 18,5%, co oznacza, że cały czas ten segment rynku ulega powiększeniu i stanowi już trzecią pozycję w ramach poszczególnych sektorów stacji paliw operujących na rynku krajowym. Proces zmiany barw przez stacje opierał się – tak jak w latach poprzednich – w głównej mierze na umowach franczyzowych zarówno w odniesieniu do firm członkowskich POPiHN (największych operatorów rynkowych), jak i mniejszych sieci prywatnych. Nowe obiekty były uruchamiane praktycznie we wszystkich grupach rynkowych, choć skala tych przedsięwzięć nie była zbyt duża. Część operatorów, dysponująca dobrymi lokalizacjami stacji, wciąż działała samodzielnie, mimo że wymogi konkurencji były dla niej coraz trudniejsze do spełnienia. ORLEN w 2023 r. posiadał największą liczbę stacji. Pozycję wicelidera rynku stacji utrzymała sieć BP, a kolejne miejsce należało do firmy Shell. Na stacjach krajowego lidera postępował proces ujednoczenia barw i oferowania tego samego standardu obsługi na wszystkich obiektach sieciowych. Firma powiększyła swoją sieć o 9 obiektów. Nieco wzrosła też liczba stacji pod logo koncernów zagranicznych działających w Polsce. Na koniec 2023 r. w ich barwach pracowało 2027 obiektów. W segmencie niezależnym najlepszą dynamikę rozwoju utrzymała, w porównaniu z rokiem poprzednim, sieć MOYA, należąca do firmy ANWIM. Dobrze rozwijały się również inne sieci prywatne takie jak AVIA – znak przynależny do firmy UNIMOT, czy Grupa Pieprzyk. Wstępne szacunki wartości sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w Polsce w 2023 r. wyznaczyły kwotę około 190 mld zł, czyli zbliżoną do roku poprzedniego. Wolumen sprzedanych paliw na stacjach określono wstępnie na około 31 mld litrów (benzyny silnikowe, olej napędowy i autogaz). Wpływy do budżetu państwa z tytułu zapłaconych od tej sprzedaży podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna) wyniosły około 83 mld zł, o około 27 mld zł więcej niż przed rokiem. Wzrost wysokości przychodów budżetowych był związany ze wzrostem konsumpcji paliw, ale też z wygaśnięciem tarcz antyinflacyjnych. Przede wszystkim od początku 2023 r. nastąpił powrót do podstawowej stawki VAT w wysokości 23%. Ponadto od połowy roku przywrócono opodatkowanie obrotu paliwami płynnymi podatkiem od sprzedaży detalicznej. Szacuje się, że łączna wartość wpływów do systemu finansów publicznych z sektora paliwowego w minionym roku przekroczyła 94 mld zł. Do przemieszczania się po kraju przy użyciu samochodu osobowego, busa lub autobusu zachęca Polaków coraz bardziej kompletna sieć krajowych autostrad i dróg szybkiego ruchu. Rośnie też liczba stacji paliw przy tego typu drogach, a przy nich nowych Miejsc Obsługi Podróżnych. Można na nich już nie tylko zatankować pojazd, ale też wykorzystać przerwę w podróży na posiłek, zakupy czy ładowanie pojazdu elektrycznego. W 2023 r. przy drogach oznaczonych symbolem „A” funkcjonowało 86 stacji paliw. ORLEN posiadał 38 punktów tankowania pojazdów, MOL 16, BP 16, SHELL 12 i Circle K 4. Budowie i rozbudowie podlegały też MOP-y przy drogach szybkiego ruchu typu „S”. W tym przypadku – w odróżnieniu od wysokokosztowych realizacji przy autostradach, które są domeną największych operatorów rynkowych: ORLEN-u i koncernów zagranicznych – swoje realizacje miały również firmy spoza grona czempionów.

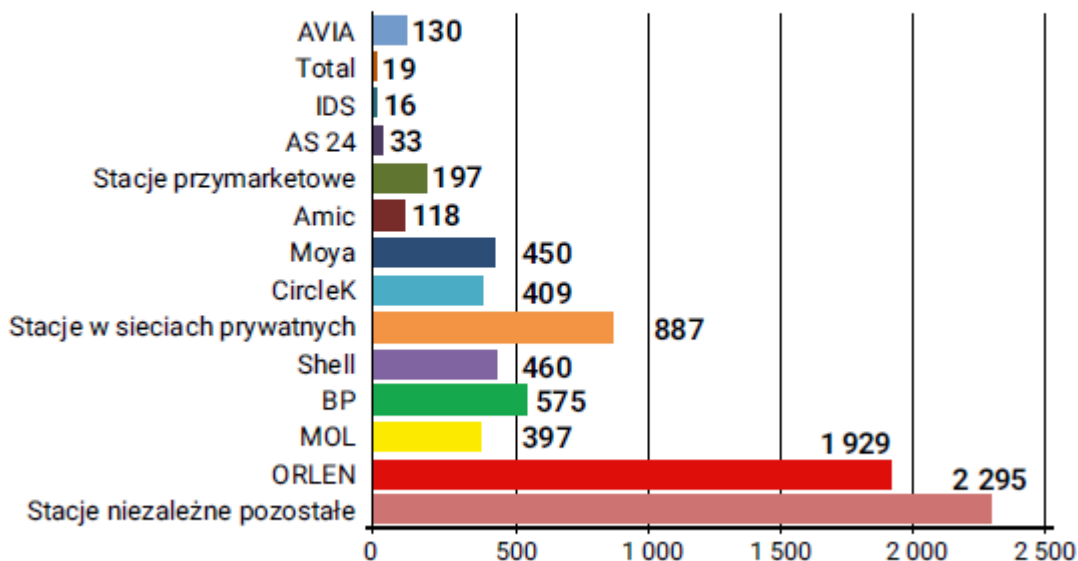
■ RYS. 24 LICZBA STACJI OPERATORÓW DETALICZNYCH W LATACH 2021-2023

Źródło: dane własne POPiHN

	2021	2022	2023
Sieci stacji paliw	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023
KONCERNY KRAJOWE (2022 i 2023 bez LOTOS Paliwa)	2 339	1 920	1 929
KONCERNY ZAGRANICZNE (2022 razem z LOTOS Paliwa, od 2023 z MOL)	1 581	2 024	2 027
SIECI NIEZALEŻNE (operujące pod wspólnym brandem)	1 339	1 411	1 467
POZOSTALI OPERATORZY NIEZALEŻNI (około)	2 414	2 372	2 295
SKLEPY	178	171	197
OGÓŁEM (około)	7 851	7 898	7 915

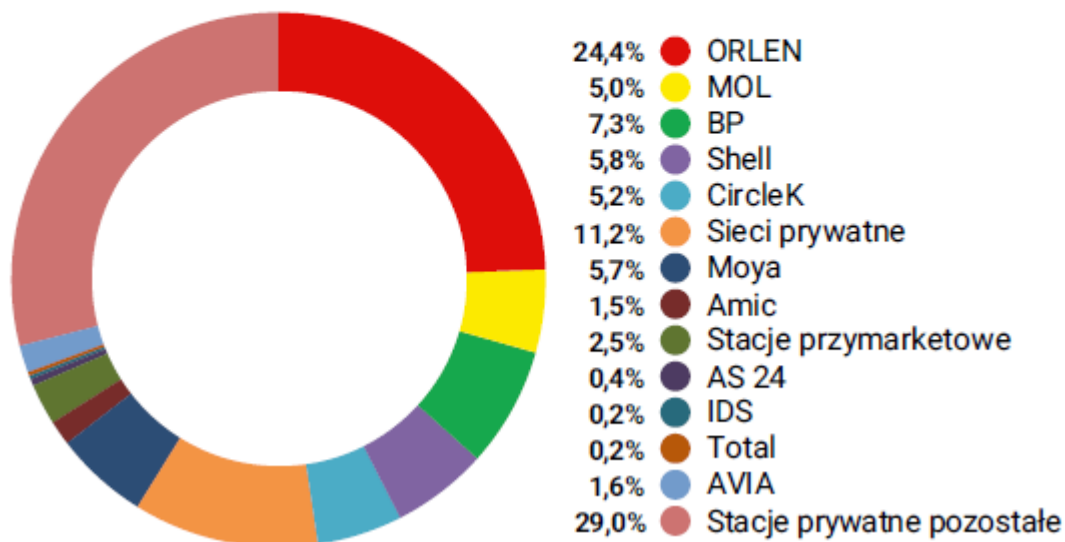
■ RYS. 25 STACJE PALIW W POLSCE NA KONIEC 2023 R. [W SZT.]

Źródło: URE i dane własne POPiHN



■ RYS. 26 STRUKTURA RYNKU STACJI PALIW NA KONIEC 2023 R. [%]

Źródło: opracowanie własne POPiHN



Największy polski operator detaliczny ORLEN na koniec 2023 r. posiadał w swojej sieci 1929 stacji paliw. Sieć ekonomiczna pod logo BLISKA zachowała jedynie 20 stacji. Większość obiektów, które w przeszłości funkcjonowały w zielonych barwach, dziś ma logo firmy matki. MOL – sieć dawnych stacji LOTOS PALIWA, obecnie w rękach węgierskiego operatora – posiadała na rynku stacji paliw szóstą pod względem wielkości pozycję, operując na 397 obiektach. Firma zaopatruje też i kontroluje stacje paliw SLOVNAFT PARTNER w liczbie 85 sztuk. Proces rebrandingu objął już około połowy stacji przejętych po fuzji ORLEN-u i LOTOS-u.. W minionym roku nieznacznie zwiększył stan posiadania sektor stacji koncernów międzynarodowych operujących na rynku polskim. Wicelider rynku, firma BP, zwiększyła swoją sieć o 1 obiekt i posiadała na koniec roku 575 stacji. Shell Polska przejął 5 dodatkowych stacji i rozbudował swój obszar działania do 460. Circle K na koniec roku administrował 409 stacjami i tym samym dołączył do swojego grona kolejnych 16

obiektów. Amic Polska powiększył sieć o jedną stację do poziomu 118 obiektów. Marka TOTAL była obecna na 19 stacjach paliw, tracąc znak firmowy na 4 stacjach. Dynamicznie rozbudowywała swoją sieć w roku ubiegłym firma ANWIM, której stacje działają w barwach MOYA. Firmie przybyło 49 obiektów i kończyła rok z ich liczbą na poziomie 450. UNIMOT, posiadający stacje w barwach AVIA, dodał do ich grona 24 miejsca i zakończył rok z wynikiem 130 stacji. Jak widać z powyższego, niekwestionowanym liderem w rozbudowie marki została firma ANWIM, a jej sieć MOYA jest coraz bardziej aktywna na terenie całego kraju. Obszarem, z którego pozyskuje się stacje do rozbudowy sieci firmowych, jest sektor stacji tzw. niezależnych operatorów, którzy w przeszłości nie byli związani z żadną z większych sieci krajowych – koncernowych lub pozakoncernowych. Główną metodą pozyskiwania nowych obiektów jest umowa franczyzowa. W 2023 r. ten proces również miał miejsce, uszczuplając liczbę stacji działających samodzielnie. W ramach tej działalności przebrandawiano istniejące obiekty lub rewitalizowano starsze. Grupa operatorów niezależnych liczyła na koniec 2023 r. około 2295 obiektów, czyli o około 80 mniej niż rok wcześniej. Klasyfikowanych przez POPIHN do sieci stacji niezależnych (przynajmniej 10 stacji pod wspólnym logo) na koniec 2023 r. było około 1467 obiektów. Z tej grupy największe przejęcia notowały firmy z grona POPIHN takie jak ANWIM i UNIMOT, ale aktywni byli też tacy operatorzy jak Grupa Pieprzyk czy WATIS. Stale powiększająca się sieć brandów niezależnych oraz zwiększanie obszaru, na którym działają czyni je coraz bardziej atrakcyjnymi w kontekście ewentualnego przystępowania operatorów wciąż operujących samodzielnie do tego typu aliansów. Dodatkowym impulsem wyboru sieci niezależnej, a nie koncernowej, może być fakt, że w tego typu zrzeczeniach obowiązują nieco luźniejsze reguły działania aniżeli w sieciach największych operatorów krajowych. W 2023 r. stacje zgrupowane w sieciach niezależnych operatorów były drugą pod względem ilości formacją zorganizowanych obiektów, realizujących detaliczną sprzedaż paliw. Z uwagi na fakt, że obiekty te zwykle oferują paliwa po nieco niższych cenach niż stacje w pozostałych segmentach rynku, w obliczu rosnących cen paliw i wszechobecnej drożyzny, stają się one coraz bardziej realną alternatywą dla kierowców kupujących paliwa w stosunku do dużych koncernów paliwowych. W opisywanym roku zwiększył się stan posiadania stacji przez super i hipermarkety. Ogólna liczba stacji przy tego typu obiektach handlowych, które udało się zlokalizować, zwiększyła się o 26. Sieci sklepowe stanowią niewielki procent w całym rynku stacji paliw, ale poprzez atrakcyjną ofertę cenową sprzedają duże ilości paliw i tym samym ich udział w rynku sprzedaży detalicznej paliw jest znaczący. Liderem w tej grupie operatorów jest nadal Intermarché. W opisywanych statystykach skupiono się głównie na ogólnodostępnych stacjach, sprzedających co najmniej 2 gatunki paliw (BS i ON). Oprócz nich funkcjonowała na rynku jeszcze pewna liczba stacji, które sprzedają wyłącznie autogaz lub wyłącznie olej napędowy. Powoli ich liczba maleje i stanowią one coraz bardziej wyraźną mniejszość w stosunku do opisywanych powyżej i dlatego nie zostały uwzględnione w przedstawionych analizach. Wykres Rys. 26 przedstawia procentowy podział rynku dla stacji paliw z uwzględnieniem poszczególnych grup operatorów detalicznych. W stosunku do roku poprzedniego nie zanotowano w tym zestawieniu znaczących zmian. Najbardziej zauważalną jest pomniejszenie udziału grupy definiowanej jako „Stacje prywatne pozostałe” – o 1 punkt procentowy. Zauważalną wyżkę zanotował kawałek tortu reprezentujący sieć MOYA (ok. 1 punkt procentowy), stacje AVIA i Circle K. Pozostali najwięksi operatorzy sieciowi praktycznie utrzymali swoją pozycję i udziały z roku poprzedniego w wymiarze bardzo zbliżonym. Na rynku polskim instalowanych jest coraz więcej ładowarek do pojazdów elektrycznych, głównie w miejscach niezwiązanych z tankowaniem paliw klasycznych, ale rośnie też ich liczba na właśnie tego typu obiektach. Wzrost ilości rejestracji nowych samochodów zasilanych prądem z baterii wymusza tego typu działania. Dla klasycznych stacji paliw tego typu inwestycje są rozszerzeniem usług dodatkowych i przygotowaniem do wyzwań rynkowych, z którymi sektor paliwowy będzie miał do czynienia w nieodległej przyszłości. Według danych Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych w kraju na koniec 2023 r. funkcjonowały 5933 punkty ładowania, z czego 1543 oferowały ładowanie szybkie (DC), a 4390 ładowanie wolne (AC). POPIHN udało się zlokalizować 450 ładowarek szybkich i 230 wolnych zainstalowanych na stacjach sprzedających paliwa silnikowe. Jak widać, tego typu inwestycje nabierają tempa, jednak wydaje się, że jeszcze długo klasyczne paliwa będą stanowiły podstawę sprzedaży. Nowa sytuacja zaopatrzeniowa spowodowana wprowadzeniem sankcji na rosyjską ropę naftową oraz paliwa z niej wytwarzane zmieniły podejście do formułowania prognoz zapotrzebowania na paliwa płynne w Polsce. Po doświadczeniach z pandemią, która odcisnęła swoje piętno na całej gospodarce światowej i dotknęła również Polskę, od 2021 r. rynki zaczęły się odradzać, a popyt na surowce

energetyczne razem z nimi. Niestety, 24 lutego 2022 r. wszystko znów uległo gwałtownej zmianie. Agresja Rosji na Ukrainę dokonała rozlicznych zmian i przesunięć na światowym rynku energii, w tym w sektorze ropy naftowej i gotowych produktów naftowych. Wprowadzone w końcu 2022 r. i na początku 2023 r. zakazy zakupów ropy i paliw z Rosji wpłynęły na zmianę projekcji scenariuszy popytowych przygotowywanych corocznie przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego. Obecna wersja prognozy uwzględnia nowe trendy światowe, ale też sytuację gospodarczą w Polsce – państwa obecnie przyfrontowego z całą gamą problemów związanych z konfliktem za naszą wschodnią granicą. Do przygotowania scenariuszy wykorzystano wiedzę ekspertów firm członkowskich i biura Organizacji. Wzięto pod uwagę wstępne dane o konsumpcji paliw w kraju za 2023 r. i uwzględniono trendy z lat poprzednich oraz czynniki kształtujące obecny rynek, w tym kontynuowaną politykę klimatyczną Unii Europejskiej. Przeanalizowano oddziaływanie sytuacji wojennej na rynek w 2023 r. i związane z nią ewentualne możliwości zakłóceń dostaw paliw lub komponentów do ich produkcji. Dobre wyniki rynku krajowego w zakresie benzyn silnikowych oraz nieco gorsze w przypadku oleju napędowego oraz autogazu, a także uwzględnienie realiów rynkowych przekładających się obecnie oraz w przyszłości na wysokość cen paliw spowodowały zmiany w podejściu do tworzenia scenariuszy. Obserwowane zmiany na rynkach międzynarodowych wskazują, że jak zmienną materią mamy do czynienia w przypadku rynku paliw ropopochodnych. W tym kontekście trzeba zaznaczyć, że POPIHN udawało się w latach ubiegłych trafnie przewidywać obserwowane na rynku trendy. Zakładano odbudowę rynku benzyn silnikowych, oleju napędowego i autogazu, a dodatkowo słusznie przyjęto, że wraz z odbudową gospodarek światowych ceny ropy naftowej i gotowych paliw będą musiały wzrastać, aczkolwiek w stopniu niewpływającym drastycznie na poziomy cen dla ostatecznych odbiorców. Sprawdziły się też założenia, że mimo licznych zachęt elektryfikacja floty samochodowej nie zmieniła zbyt wiele chęci zakupów pojazdów spalinowych. W 2023 r. w Polsce przybyło około miliona samochodów zakupionych z salonów i sprowadzonych z zagranicy. Po kraju poruszały się też znaczne ilości pojazdów na ukraińskich tablicach rejestracyjnych – jeśli nie na stałe umieszczonych w Polsce, to przynajmniej na długie okresy. Znaczne rozmiary przybrała też turystyka paliwowa z krajów ościennych UE, której skala ze względu na korzystne ceny w Polsce w stosunku do innych krajów unijnych będzie raczej kontynuowana w przyszłości. Podczas prac analitycznych nad obecną wersją scenariuszy starano się uwzględnić najnowsze zmiany zachodzące w gospodarce, również te wymuszone przez postępującą transformację energetyczną. Zachowano wariantowość scenariuszy uwzględniającą różne trendy w gospodarce krajowej i potrzeby polskich kierowców. W nowym wariantcie scenariusza bazowego i optymistycznego założono skuteczne działania państwa, zmniejszające rozmiary obserwowanego w 2023 r. spowolnienia gospodarczego i ograniczenia skali inflacji. Dodatkowo przyjęto, że zdolności rafinacji ropy naftowej w UE są niewystarczające do zaspokojenia popytu na naszym kontynencie, co wymusza zakupy w odległych krajach Ameryki oraz z Bliskiego Wschodu. Ponadto embargo na rosyjską ropę (od 5 grudnia 2022 r.) oraz paliwa (od 5 lutego 2023 r.) sprawi, że wzrośnie konkurencja w dostępie do paliw pomiędzy państwami UE. Uniezależnienie Polski od dostaw ropy i oleju napędowego z Rosji to obecnie trwałe wyzwanie logistyczno-techniczne dla branży paliwowej w kraju. Przejście na inne gatunki ropy niż REBCO najprawdopodobniej spowoduje zmianę struktury uzysków i komplikacje logistyczne dostaw morskich z odległych kierunków. Może się to przełożyć na spadek optymalizacji funkcjonowania krajowych rafinerii. Trudno dokładnie prognozować, co wydarzy się w najbliższych latach, gdyż jest wiele istotnych i nieprzewidywalnych zmiennych (możliwy ponowny stan zagrożenia epidemiologicznego, sytuacja makro- i mikroekonomiczna, zapotrzebowanie na energię przez sektor ciepłowniczy w nadchodzącym okresie grzewczym, inflacja, zmiany opodatkowania paliw naftowych, transformacja energetyczna, itp.). Zaburzenia rynku mogą być zarówno po stronie podażowej, jak i popytowej. Założono, że w najbliższej przyszłości notowania ropy i produktów gotowych na rynkach międzynarodowych będą w kolejnych dwóch, trzech latach na poziomie zbliżonym do 2023 r., ale w miarę upływu czasu ich wyceny rynkowe będą raczej rosły niż malały. Wpłyną na to m. in. braki w podaży ropy naftowej spowodowane małą realizacją odnowy źródeł pozyskiwania surowca, a także prawdopodobne regulacje podatkowe ukierunkowane na promocję pojazdów zero i niskoemisyjnych, a więc innych niż pojazdy z klasycznymi silnikami spalinowymi. Przyjęto, że kurs złotego w stosunku do dolara US będzie zbliżony do obserwowanego na koniec roku poprzedniego. Założono też wzrost gospodarki polskiej z użyciem środków krajowych i europejskich w ramach Europejskiego Planu Odbudowy oraz z nowej perspektywy budżetowej na lata 2021-2027, skutkującej wzrostem nowych zadań inwestycyjnych w infrastrukturę i

transformację polskiej gospodarki w kierunku zeroemisyjności. Podtrzymano założenie, że w perspektywie kilku najbliższych lat zmienią się preferencje kierowców przy zakupie samochodów i zostanie położony większy nacisk na pojazdy z silnikami benzynowymi, hybrydowe i elektryczne kosztem samochodów zasilanych olejem napędowym. Zachowano pogląd, że transport ciężki do 2030 r. będzie w zdecydowanej przewadze obsługiwany przez samochody zasilane olejem napędowym. Przyjęto założenie, że inflacja w Polsce będzie malała. Nie będzie to jednak oznaczało obniżenia cen, a jedynie ich wolniejszy wzrost. Założono także kontynuację obecnych świadczeń społecznych, jak również wzrost średniej płacy Polaków oraz niski poziom bezrobocia. Podtrzymano pogląd, że wpływ paliw alternatywnych na rynek krajowy w najbliższych kilku latach będzie wciąż mało istotny w porównaniu z rynkiem paliw tradycyjnych. Oprócz założeń przedstawionych powyżej dla scenariusza bazowego przyjęto jeszcze elementy dodatkowe takie jak niewielkie osłabienie polskiej waluty, wzrost tempa wzrostu gospodarczego, możliwy niedobór paliw na rynku europejskim, kontynuowanie znacznych rozmiarów eksportu paliw do Ukrainy, niewielkie osłabienie rynku LPG, wzmocnienie popytu krajowego przez pojazdy z Ukrainy. Przyjęto, że szara strefa w najbliższych latach nie będzie rosła dzięki działaniom odpowiednich służb państwowych. Wariant ten zakłada, że notowania ropy naftowej mogą utrzymać się w dłuższym czasie na poziomie między 80 a 100 USD/bbl. Tak zwane „czarne łabędzie”, czyli nieprzewidywalne dziś wydarzenia, obserwowane chociażby w związku z wybuchem wojny w Ukrainie, czy możliwe zagrożenia militarne w różnych obszarach świata (Morze Czerwone, Strefa Gazy), mogą znacznie zmienić podaż i popyt międzynarodowy na surowce energetyczne. Zakłada się jednak, że zawirowania popytu na ropę z tego tytułu nie powinny być wyższe niż 20 – 30% podaży obecnej, co oczywiście przełoży się na notowania, ale może być w miarę szybko zrekompensowane działaniami krajów producenckich. Deklarowane odejście od paliw kopalnych na rzecz innych, bardziej ekologicznych nośników energii w Europie, Stanach Zjednoczonych Ameryki, a także w Chinach, powinno wymusić dość stabilną sytuację na międzynarodowym rynku ropy. Możliwe są oczywiście zawirowania na rynkach nośników energetycznych, jednakże trend wzrostu zapotrzebowania na paliwa naftowe powinien zostać utrzymany również po 2023 r. i z perspektywą do 2028-2029 r. W kraju efekt wzrostu powinien zostać osiągnięty poprzez jeszcze nadal (przez najbliższe 3-4 lata) rosnący popyt na olej napędowy i benzyny silnikowe. Benzyny silnikowe, wykorzystywane we flocie pojazdów czysto benzynowych oraz hybrydowych, powinny zyskiwać na rynku transportu indywidualnego kosztem pojazdów osobowych zasilanych olejem napędowym. Ze względu na rosnące koszty zakupu autogazu oraz nieuwzględnienie tego paliwa w wykazie paliw alternatywnych zapewniających możliwość wjazdu do stref czystego transportu w miastach, w perspektywie kilku najbliższych lat założono stopniowe odchodzenie od pojazdów zasilanych tym gatunkiem paliwa na rzecz pojazdów hybrydowych i elektrycznych (taksówki, zaopatrzenie miast, wynajem samochodów). W dłuższej perspektywie, zgodnie z zaleceniami unijnymi, oczekuje się wzrostu znaczenia – szczególnie w dużych i średnich miastach, a także w ruchu dalekobieżnym – roli komunikacji zbiorowej. Będzie to zapewne związane z wprowadzanymi, głównie w centrach miast, strefami czystego transportu, ograniczeniami poruszania się pojazdami indywidualnymi, ograniczaniem ilości miejsc do parkowania i wzrostem opłat za to parkowanie, a także limitowaniem przestrzeni miejskiej pod potrzeby zmotoryzowanych. Komunikacja publiczna będzie stawała się bardziej ekologiczna poprzez zastosowanie coraz szerszej gamy pojazdów na paliwa alternatywne. W ruchu dalekobieżnym będzie promowana komunikacja kolejowa i odchodzenie od podróży lotniczych na krótkich trasach. Zakłada się dalsze zmniejszanie zapotrzebowania na oleje opałowe, związane z przejściem na inne nośniki energetyczne (prąd z fotowoltaiki i wiatru, gaz ziemny, biogaz). W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa płynne w 2030 r. ocenia się obecnie na około 37 mln m³ i jest to wynik bardzo zbliżony do poprzedniej prognozy. Przy opracowywaniu wariantu optymistycznego, oprócz głównych założeń wariantu bazowego, przyjęto dodatkowo umocnienie polskiej waluty, wzrost gospodarczy w Polsce powyżej 3% rocznie, zmniejszenie poziomu niedoboru paliw na rynku europejskim, stabilny eksport paliw do Ukrainy (ewentualny wzrost możliwy po pełnym zaspokojeniu potrzeb krajowych). W perspektywie wprowadzenia ograniczeń rejestracji pojazdów z silnikami klasycznymi założono większe tempo importu aut używanych zasilanych tradycyjnymi paliwami. W tym wariantcie zapotrzebowanie rynku krajowego na paliwa ciekłe w 2030 r. wyniosłoby około 40 mln m³, a więc także wynik bardzo zbliżony do poprzedniej prognozy. Wariant pesymistyczny zakłada recesję gospodarki w Polsce związaną z wysokimi kosztami energii elektrycznej i cieplnej, pogłębienie niedoboru paliw na rynku europejskim, zmniejszenie produkcji w rafineriach w całej UE,

ograniczenia logistyczne związane z sytuacją na rynkach bliskowschodnich, duży wzrost eksportu paliw do Ukrainy, załamanie rynku LPG w Polsce w związku z wprowadzeniem sankcji od 2025 r. na dostawy tego paliwa z Rosji. Założono też możliwy wzrost inflacji i zasadniczą utratę wartości złotego w stosunku do innych walut, co skutkowałoby wzrostem cen w kraju. Z podobnym skutkiem można wariantowo założyć destabilizację sytuacji międzynarodowej i istotne wzrosty notowań ropy naftowej, powodujące znaczne podwyższenie kosztów funkcjonowania gospodarki krajowej i wyraźne wzrosty cen paliw, a także wzmożony fiskalizm sięgający – jak to zwykle bywało w przeszłości – w pierwszej kolejności do sektora paliwowego z następstwem obniżenia popytu. W tym wariantcie popyt na paliwa płynne w 2030 r. szacowany jest na poziomie 34 mln m³, a więc o około 1 mln m³ więcej niż w scenariuszu ubiegłorocznym. W stosunku do prognoz przygotowanych przed rokiem nie wystąpiła znacząca zmiana oczekiwanych pułapów zużycia paliw w 2030 r. Apogeum zapotrzebowania krajowego przypadnie na lata 2027-2028. W momencie pisania tego materiału już wiadomo, że świat będzie potrzebował w najbliższych latach ponad 100 mln bbl ropy naftowej dziennie. I szacuje się, że zapotrzebowanie na surowiec rafineryjny będzie nadal wzrastało – szczególnie na rynkach azjatyckich i afrykańskich. Widać, że to jeszcze nie koniec ery paliw tradycyjnych. Świat ciągle nie może rozwijać się bez ropy i paliw ropopochodnych, choć zapewne w najbliższych latach będzie się starał ten nośnik energetyczny coraz bardziej eliminować. Przed branżą naftową stają kolejne wyzwania związane z transformacją obecnego przemysłu paliwowego na niskoemisyjny, zgodny z nowymi wymogami „Zielonego Ładu”. Budowanie gospodarki niskoemisyjnej będzie w ciągu najbliższych lat wyznaczało nowe cele dla branży naftowej, tym bardziej, że Komisja Europejska dąży do skrócenia okresów osiągnięcia znacznych redukcji emisji. Utrzymany ma być zakaz rejestrowania pojazdów osobowych z silnikami spalinowymi od 2035 roku, a objęcie od 2026 r. transportu samochodowego, morskiego oraz lotniczego systemem handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, a także likwidacja obecnych ulg podatkowych ma tym nowym celom redukcyjnym sprzyjać. Transformacja energetyczna będzie miała olbrzymi wpływ zarówno na społeczeństwo, jak i gospodarkę. Dziś w Polsce, UE i na całym świecie korzystanie z ropy naftowej odgrywa kluczową rolę, jako najważniejszego źródła energii pierwotnej wykorzystywanej do zasilania transportu. Jest to wciąż najważniejszy czynnik umożliwiający rozwój gospodarczy. Relatywnie niedrogie paliwa i ich niezawodne dostawy są niezbędnymi elementami wizji przyszłości. Płynne węglowodory pozostają produktami o unikalnej gęstości energii, są łatwe i bezpieczne w magazynowaniu, transporcie oraz wykorzystaniu. Wydaje się, że w krótkiej perspektywie nie ma jednej technologii, która – zwłaszcza w warunkach polskich – mogłaby zastąpić paliwa otrzymane w procesie przetwarzania ropy naftowej. Mimo tego udział paliw alternatywnych (w tym energii elektrycznej) będzie stopniowo wzrastać. W perspektywie długoterminowej sektor transportu będzie w dużej mierze napędzany energią elektryczną z rozproszonych OZE, powiązanych z różnymi formami magazynowania energii, uzupełnianych systemowo przez siłownie jądrowe. Zmian takich należy jednak oczekiwać raczej w perspektywie długookresowej, a nie w najbliższych latach.

INFORMACJE O CENACH PALIW SILNIKOWYCH

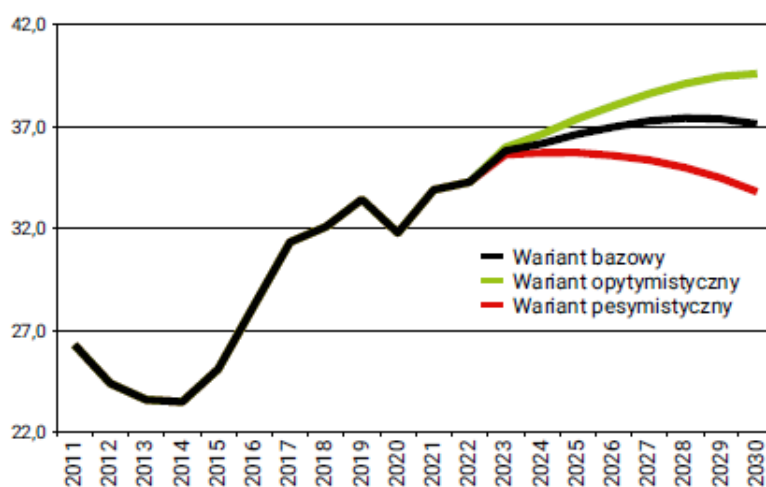
Miniony 2023 r. zostanie zapamiętany najprawdopodobniej jako czas w miarę stabilnych cen detalicznych benzyn silnikowych i autogazu oraz malejących sukcesywnie cen oleju napędowego. Ceny paliw związane są z sytuacją geopolityczną na świecie, co pokazały wydarzenia związane z pandemią czy wojną w Ukrainie i w Strefie Gazy. W mijającym roku sytuacja była stabilna, a na dystrybutorach paliwowych obserwowano znacznie częściej obniżki cen niż ich podwyżki. Wprawdzie na początku roku sankcje wprowadzone na import rosyjskiego oleju napędowego znacząco podniosły jego ceny, ale już w końcówce I półrocza były one znacznie niższe. W miarę upływu czasu ceny paliwa do silników Diesla zbliżyły się do cen podstawowego gatunku benzyny silnikowej. Od początku roku stawki podatku VAT powróciły do poziomu 23%, a stawki akcyzy i opłaty paliwowej z ustaniem tarcz antyinflacyjnych wydatnie wzrosły. Obserwowana na początku 2023 roku drożyzna na stacjach paliw przyczyniała się do rozwoju wskaźników inflacyjnych, jednak spadki cen w pozostałych kwartałach br. wpływały na spowolnienie tempa wzrostu inflacji. Po wprowadzeniu w grudniu 2022 r. sankcji na rosyjską ropę transportowaną tankowcami, a potem od 5 lutego 2023 r. na gotowe paliwa pochodzące z Rosji, obawiano się możliwej destabilizacji rynku. Firmy paliwowe zdołały nie dopuścić do kryzysu. Duże zapasy i spowolnienie popytu wymusiły wręcz stopniowe obniżki notowań, co następnie przekładało się na ceny oferowane na stacjach paliw. Zahamowano spadek światowych poziomów zapasów ropy i paliw gotowych. Liczono na to,

że gospodarka chińska po pandemii będzie motorem napędowym zapotrzebowania na ropę naftową, ale państwo środka nie zdołało powrócić do dynamiki wzrostu gospodarki sprzed epidemii. Kraje producenckie podjęły działania służące ratowaniu opłacalnych dla nich poziomów notowań surowca, wprowadzając nowe ograniczenia w produkcji ropy. Świat wciąż boi się znacznego spowolnienia gospodarczego, co nie służy rynkowi ropy, ale za to ceny na stacjach paliw nie rosną. Na ostateczny poziom średnich cen paliw w Polsce wpływ miały też decyzje cenowe podejmowane od początku września przez największych operatorów rynkowych. Redukcje cen detalicznych poniżej 6 zł/l dla obu głównych gatunków paliw skorygowały średnie ceny rynkowe dla całego roku mocno w dół. Znacznie też obniżyły się średnie ceny hurtowe. Wprowadziło to czasowe zawirowania w logistyce dostaw paliw wewnątrz kraju, ale też przywożonych spoza Polski, dla których parytet importowy był mocno powyżej cen krajowych. Wyzwaniem dla operatorów krajowych stały się marże, których poziomu trudno było uznać za zadowalające. Dopiero w końcówce roku ten trend udało się zmienić. Warto podkreślić, że odbyło się to bez uszczerbku dla portfeli kierowców. Światowy rynek paliwowy działa na zasadzie naczyń połączonych. Oznacza to, że zmiany na nim zachodzące dotyczą w podobnym stopniu wszystkich krajów. W Polsce obserwowano to w poziomach cen w hurcie i na stacjach paliw. Założenia przyjęte w końcówce 2022 r. przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego odnośnie do spadków cen detalicznych paliw silnikowych w 2023 r. znalazły potwierdzenie w praktyce. Zakładano średnioroczne obniżki cen paliw silnikowych i ceny oleju napędowego wyższe od cen standardowej benzyny 95. Kolejny raz życie pokazało, że na rynku naftowym wszystko jest możliwe i zmienne w bardzo krótkim czasie. Od momentu wybuchu wojny w Ukrainie na pylonach stacji paliw wyświetlano ceny wyższe niż było to przed tym wydarzeniem. Na początku 2023 r. wzrosty cen były następstwem wprowadzonych w końcówce 2022 r. sankcji na rosyjską ropę dostarczaną transportem morskim oraz wprowadzonym 5 lutego zakazem importu paliw silnikowych z Rosji (z wyjątkiem gazu płynnego LPG). Ponadto na poziom cen paliw silnikowych miały wpływ ceny paliw gazowych wykorzystywanych do celów energetycznych i grzewczych, które w miarę upływu czasu stabilizowały się, ale na wysokich poziomach. To powodowało, że produkty naftowe były nadal wykorzystywane do celów energetycznych. Stabilizowały się poziomy światowych zapasów ropy i paliw gotowych, a kraje producenckie nie zwiększały istotnie wydobycia, otrzymując za swoje produkty sówite dochody. Wprowadzone w poprzednich latach redukcje limitów produkcyjnych OPEC+ były utrzymywane, a z czasem jeszcze zwiększane, co jednak nie powodowało istotnych wzrostów notowań produktów gotowych. Zmiany na rynkach międzynarodowych powodowały, że w Polsce kolejne miesiące 2023 r. były coraz bardziej korzystne dla portfeli kierowców tankujących swoje pojazdy. Światowy rynek paliwowy działa na zasadzie naczyń połączonych. Oznacza to, że zmiany na nim zachodzące dotyczą w podobnym stopniu wszystkich krajów. Kupno oleju napędowego w kraju było w I i IV kwartale droższe od zakupu benzyny 95, przy czym na początku roku różnica ceny wynosiła aż 1,12 zł/l a na końcu roku było to już tylko 21 gr/l. Ceny detaliczne obu gatunków paliw zrównały się na początku kwietnia, następnie benzyna 95 była nieco droższa aż do września, kiedy to znów olej napędowy przewyższał swoją ceną cenę podstawowego gatunku paliwa do silników z zapłonem iskrowym. W rozliczeniu rocznym za paliwo do silników Diesla płacono średnio 8%, a za podstawowy gatunek benzyny do silników o zapłonie iskrowym o 2% mniej niż w roku poprzednim. Ceny hurtowe tylko okresowo (w tym głównie w końcówce roku) pozwoliły wszystkim operatorom stacji paliw na utrzymanie marż na zadowalającym poziomie. W przeważającej części roku zarobki na samej sprzedaży paliw dla większości operatorów nie pozwoliłyby na utrzymanie obiektów wyłącznie ze sprzedaży tychże paliw. Trochę lepsza była sytuacja producentów paliw, których łączne marże plasowały się na wyższym poziomie od operatorów stricte detalicznych. Na początku roku wysokie ceny detaliczne (szczególnie oleju napędowego) wpływały hamująco na popyt krajowy. Aczkolwiek – wobec zwiększonej mobilności Polaków w kraju, koniecznej obsłudze ruchu związanego z działaniami militarnymi w Ukrainie, obsługą ruchu powiązanego z uchodźcami oraz okresowych dużych zakupach na stacjach przygranicznych na zachodzie i południu kraju przez kierowców z ościennych krajów UE – sektor nie odczuł tego spowolnienia zbyt mocno, a ostateczny wynik konsumpcji wyszedł na dodatnim poziomie. Górne limity krajowych cen oleju napędowego plasowały się w okolicach 7,7 zł/l, a benzyny 95 w okolicach 7 zł/l. Dla autogazu było to prawie 3,5 zł/l. Litr oleju napędowego był w roku ubiegłym droższy średnio o 10 gr od litra benzyny 95. Przypomnijmy, że w roku poprzednim ta różnica wynosiła 55 gr/l. W stosunku do średnich za 2022 r. za litr benzyny 95 płacono mniej o 13 gr, a oleju napędowego o 58 gr. O 23 gr/l potaniał średnio w roku autogaz. W omawianym 2023 r.

widełki cenowe dla benzyny 95 obejmowały zakres między 5,99 a 6,82 zł/litr. Dla oleju napędowego ten przedział wynosił od 5,99 do 7,69 zł/litr. Tym samym, różnica pomiędzy najniższą a najwyższą ceną obu gatunków paliw w ciągu roku wyniosła odpowiednio dla EU95 i ON około 0,83 zł/l i 1,7 zł/l. Początek roku w aspekcie cenowym został zdominowany przez obawy o skutki wprowadzenia sankcji na ropę naftową i paliwa z Rosji. Swoja cegiełkę do wahań rynkowych dołożyły też działania krajów OPEC+, które zmniejszyły limity produkcyjne, chcąc osiągnąć bardzo wysokie dochody ze sprzedaży ropy naftowej i produktów ropopochodnych. Trwała wojna w Ukrainie generująca duże potrzeby w zakresie zaopatrzenia w paliwa transportowe. Ważnym czynnikiem, wpływającym stabilizująco na cenę ropy na rynkach międzynarodowych, było systematyczne odbudowywanie światowych zapasów surowca i powrót do wydobywania instalacji na amerykańskich złożach łupkowych. Sytuacja międzynarodowa wymusiła ograniczenie sankcji dla niektórych krajów wydobywających ropę, co wzmocniło bilans światowy po ograniczeniu dostaw z Rosji. Zmieniono na alternatywne do rosyjskiego kierunki dostaw surowca dla rafinerii europejskich. W warunkach chwiejnego zbilansowania rynku takie działania musiały na początku roku podnieść notowania surowca i wprowadzić niepokój w kontekście dostępności paliw gotowych. I to właśnie wysoki popyt na paliwa gotowe (inne niż z rynku rosyjskiego) był elementem windującym ceny surowca. Gdy okazało się, że Europa i świat radzą sobie w nowej sytuacji, ceny surowca, a następnie paliw gotowych, zaczęły systematycznie spadać. Trendy zmian cen światowych tradycyjnie przekładały się na poziomy cen w kraju. Zyskiwał też w miarę upływu czasu polski złoty w stosunku do dolara US, co sprzyjało obniżkom cen dla kierowców. Główny element wpływający na wysokość cen paliw naftowych w naszym obszarze geograficznym – średnie roczne notowania spot ropy naftowej gatunku Brent – osiągnął poziom 82,7 USD/bbl. Było to o 18% mniej niż dla tych samych notowań rok wcześniej wynoszących ponad 101 USD/bbl. Najwięksi producenci ropy naftowej, czyli kraje OPEC+, regulowały rynek, zmniejszając limity produkcyjne. Utrzymywały jednocześnie te limity na takich poziomach, aby ceny surowca rafineryjnego zbyt mocno nie spadały. Relacje z rynku ropy, wzmocnione jeszcze w początkowym okresie roku sytuacją z dużymi zapasami oleju napędowego zgromadzonego na wypadek mocnych ograniczeń produkcji w Rosji, przeniosły się na rynek paliw gotowych, którymi handlowano na giełdach międzynarodowych. Spadek średnich rocznych notowań oleju napędowego był o 3 punkty procentowe wyższy od spadku notowań ropy. Dla benzyny premium zaś poziom dynamiki ropy przewyższono o 4 punkty procentowe. Cyfry te pokazują, że to zapotrzebowanie na paliwa, w szczególności na olej napędowy, w znacznej mierze wpływało na sytuację na rynkach giełdowych, wymuszając obniżki notowań. Na rynku polskim ceny netto w handlu hurtowym kształtowały zmiany giełdowych notowań paliw gotowych i zmiany kursu złotego w stosunku do dolara US. Okazało się, że kierowcy nie musieli sięgnąć tak głęboko do kieszeni, jak rok wcześniej. Tak jak w latach poprzednich, przez większość roku to poziom parytetu importowego wyznaczał kierunek zmian cen hurtowych, a te kształtowały ceny detaliczne. Spadek cen netto – przy wzroście stawek podatkowych – spowodował, że udział obciążeń podatkowych w każdym litrze paliw silnikowych wzrósł. Notowania ropy Brent, która jest wyznacznikiem cenowym dla rynku europejskiego, zostały przedstawione na Rys. 28. Wyniki ekonomiczne, przedstawione przez krajowych producentów paliw, świadczą o tym, że podmioty te maksymalnie wykorzystały swoje możliwości produkcyjne dla zaopatrzenia rynku wewnętrznego, nie dopuszczając do niedoborów paliw na rynku, mimo występujących okresowo kłopotów logistycznych i obaw o nadmiarowy wykup paliw. Czynniki wpływające na krajowe ceny hurtowe i detaliczne (notowania ropy naftowej, notowania głównych paliw silnikowych oraz kurs dolara) kształtowały się w 2023 r. tak, jak przedstawiono to na Rys. 29. Relacje notowań ropy naftowej i kursu dolara US dla rynku polskiego przedstawia Rys. 30. Porównanie trendów dla ropy naftowej i gotowych paliw silnikowych przedstawiono na Rys. 31.

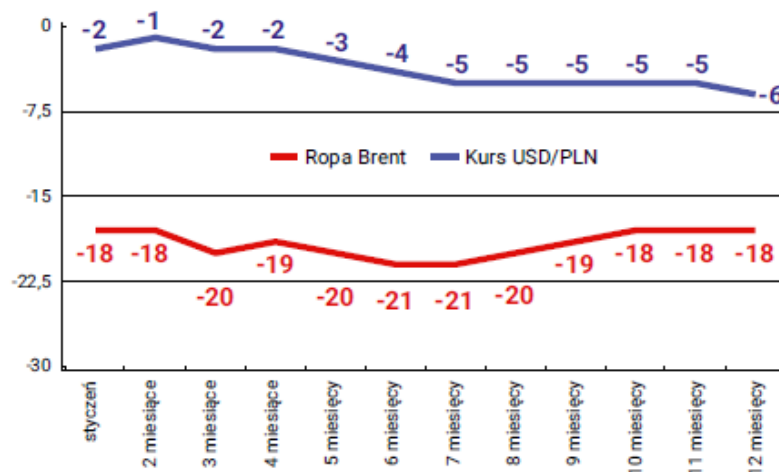
**RYŚ. 27 SCENARIUSZ ZAPOTRZEBOWANIA
NA PALIWA PŁYNNIE W LATACH 2023 – 2030 (W MLN M³)**

Źródło: opracowanie własne POPiHN



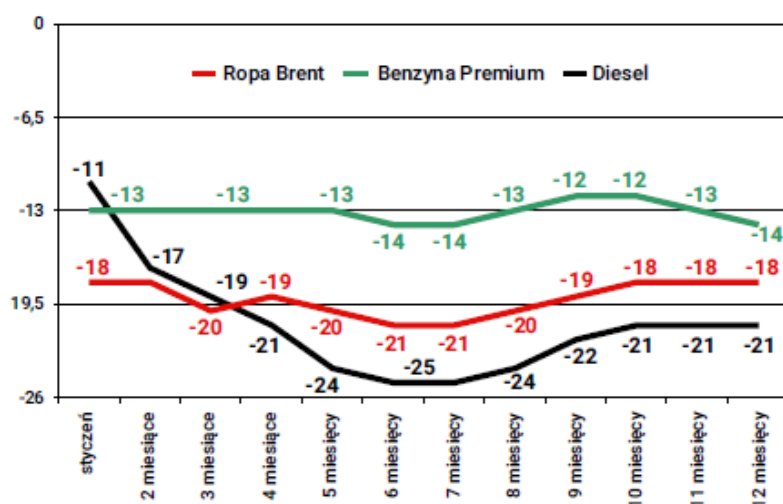
**RYŚ. 30 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY BRENT I KURSU
DOLARA US W 2023 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2022 R. [%]**

Źródło: POPiHN i e-petrol.pl



**RYŚ. 31 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ ROPY I PALIW W 2023 R.
W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2022 R. [%]**

Źródło: POPiHN i e-petrol.pl



■ RYS. 32 PORÓWNIANIE CEN HURTOWYCH BENZYN SILNIKOWYCH U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Źródło: ORLEN S.A., AFP Sp. z o.o., POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2022		ROK 2023		Wskaźnik 2023 do 2022 2022=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Benzyna EU95 brutto (bez VAT)	5 985	zł/1000 l	5 128	zł/1000 l	86
Akcyza	1 413	zł/1000 l	1 529	zł/1000 l	108
Opłata paliwowa	153	zł/1000 l	173	zł/1000 l	113
Opłata emisyjna	80	zł/1000 l	80	zł/1000 l	100
Benzyna EU95 netto	4 339	zł/1000 l	3 346	zł/1000 l	77

■ RYS. 33 PORÓWNIANIE ŚREDNICH ROCZNYCH SKŁADNIKÓW CEN HURTOWYCH OLEJU NAPĘDOWEGO U KRAJOWYCH PRODUCENTÓW PALIW

Źródło: ORLEN S.A., AFP Sp. z o.o., POPIHN

Wyszczególnienie	ROK 2022		ROK 2023		Wskaźnik 2023 do 2022 2022=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
ON o zaw. S 0,001% (bez VAT)	6 543	zł/1000 l	5 234	zł/1000 l	80
Akcyza ON o zaw. S 0,001%	1 104	zł/1000 l	1 160	zł/1000 l	105
Opłata paliwowa	329	zł/1000 l	373	zł/1000 l	113
Opłata emisyjna	80	zł/1000 l	80	zł/1000 l	100
ON o zaw. S 0,001% netto	5 030	zł/1000 l	3 621	zł/1000 l	72

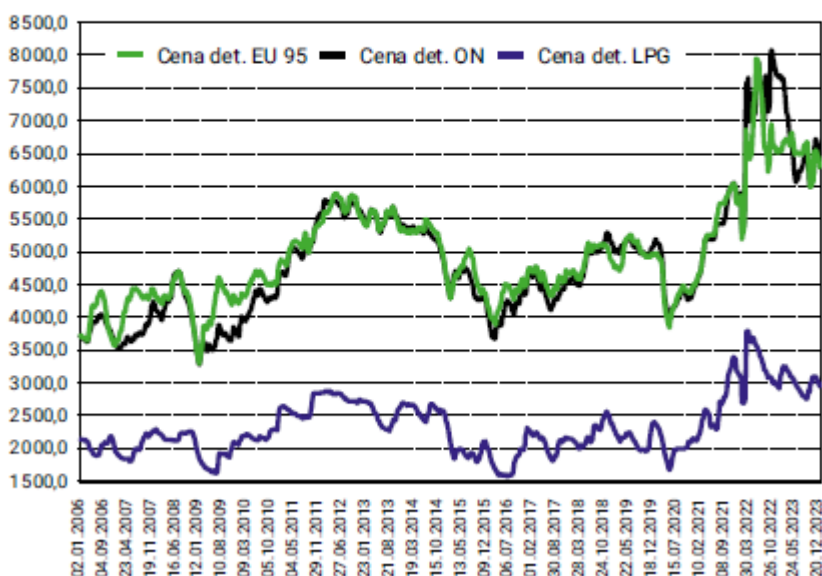
■ RYS. 34 PORÓWNIANIE CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH

Źródło: opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP

Wyszczególnienie	ROK 2022		ROK 2023		Wskaźnik 2023 do 2022 2022=100
	Wartość	Jednostki	Wartość	Jednostki	
Średnia cena detaliczna benzyny EU95	6,64	zł/litr	6,51	zł/litr	98
Średnia cena detaliczna ON	7,19	zł/litr	6,61	zł/litr	92
Średnia cena detaliczna autogazu	3,24	zł/litr	3,01	zł/litr	93

■ RYS. 35 CENY DETALICZNE EU 95, ON I LPG W LATACH 2006-2023 [ZŁ/1000 LITRÓW]

Źródło: opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP

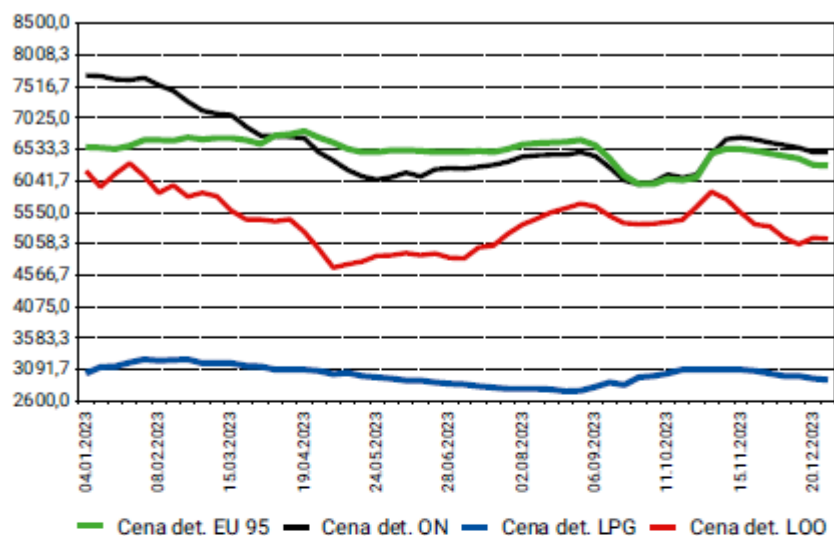


Wyraźny spadek notowań ropy w ujęciu narastającym trwał od początku roku do końca I półrocza. Potem trend uległ odwróceniu. Podobny kierunek jak dla surowca obserwowano też dla oleju napędowego, ale w jeszcze większej skali procentowej. Natomiast notowania benzyny silnikowej w trakcie roku utrzymywały się na procentowo stałym poziomie, sporo niższym niż w roku poprzednim (Rys. 31). Wydarzenia na międzynarodowych rynkach ropy naftowej i paliw gotowych

tradycyjnie przeniosły się prawie automatycznie na rynek polski, aczkolwiek z większą siłą niż w poprzednich latach. W dużej mierze to skutek wzmocnienia wartości złotego do dolara US. W Polsce kurs waluty krajowej w odniesieniu do waluty USA zawsze w pewien sposób wpływa na ceny u naszych producentów i na stacjach paliw. W 2023 r. zanotowano 6% wzmocnienie wartości złotego do USD. Wzrosły za to obciążenia podatkowe z tytułu zmiany stawki akcyzy i opłaty paliwowej oraz powrotu stawki VAT do 23%. Zmiany średnich cen rocznych dla transakcji zakupu typu spot w polskich rafineriach zamieszczono w tabelach (Rys. 32 i 33). Jak wynika z tabeli Rys. 32, ceny netto, a więc bez obciążeń podatkowych, benzyny 95 u polskich producentów, powiązane w sposób bezpośredni z notowaniami giełdowymi, spadły bardziej niż notowania tego gatunku paliwa na świecie. Częściowo było to spowodowane wzrostem wartości polskiej waluty, ale dodatkowy wpływ miały także wynegocjowane ceny transakcyjne na ropę, koszty logistyczne, wysokość popytu krajowego i polityka sprzedażowa firm paliwowych. Relacje cenowe na polskim rynku zaopatrzeniowym dla oleju napędowego przedstawia Rys. 33. Również olej napędowy potaniał w kraju, w stopniu większym niż wskazywałyby notowania giełdowe, ale różnica była tu mniejsza niż w przypadku standardowej benzyny (Rys. 33). W 2023 r. od stycznia do kwietnia oraz od końca września do zakończenia roku benzyna 95 w detalu kosztowała mniej od oleju napędowego. W ostatecznym rozliczeniu różnica ceny pomiędzy tymi dwoma gatunkami paliw była o wiele mniej znacząca niż w 2022 r. Porównanie cen detalicznych benzyny 95, autogazu i oleju napędowego w latach 2022-2023 przedstawiono w tabeli (Rys. 34). Relacje cenowe benzyna 95/autogaz kształtowały się podobnie jak w latach ubiegłych na korzyść autogazu, a opłacalność zamiany paliwa utrzymała się na poziomie podobnym jak w 2022 r., aczkolwiek nieco niższym. Stosunek ceny autogazu do ceny benzyny 95 był średnio w 2023 r. na poziomie około 46%, a rok wcześniej było to 49%. Kształtowanie się cen poszczególnych gatunków paliw na rynku krajowym obrazują wykresy (Rys. 35 i 36). Ostatni bardzo znaczący wzrost cen paliw trwał od maja do września 2022 r. Po tym okresie ceny zaczęły spadać. Było to szczególnie widoczne w przypadku oleju napędowego. Rok 2023 nie obfitował w zaskakujące wydarzenia i dlatego w przypadku benzyn silnikowych od początku roku, a dla oleju napędowego od kwietnia ceny zachowywały się w miarę stabilnie. Wykres Rys. 37 obrazuje relacje pomiędzy notowaniami na giełdach międzynarodowych a cenami detalicznymi paliw silnikowych w Polsce. Przy w miarę stabilnych cenach paliw średnie marże na sprzedaży oleju napędowego i benzyny 95 były w 2023 r. na poziomach nieco niższych niż w 2022 r.

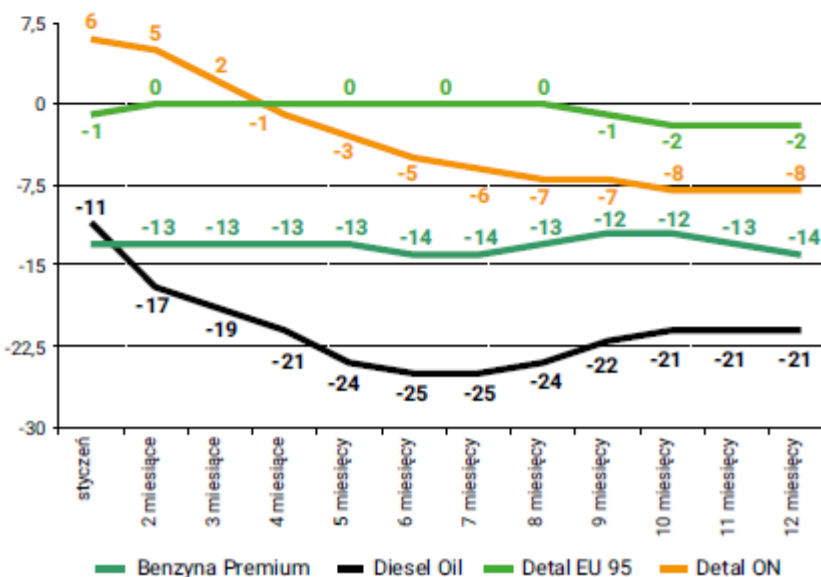
RYŚ. 36 CENY DETALICZNE EU 95, ON, LPG I LOO W 2023 R. [ZŁ/1000 LITRÓW]

Źródło: opracowanie własne na bazie danych e-petrol.pl, WNP i ARE



RYŚ. 37 DYNAMIKA ZMIAN NOTOWAŃ PALIW NA GIEŁDACH MIĘDZYNARODOWYCH ORAZ CEN DETALICZNYCH EU 95 I ON W POLSCE W 2023 R. W STOSUNKU DO ŚREDNICH W 2022 R. [%]

Źródło: POPiHN, epetrol.pl



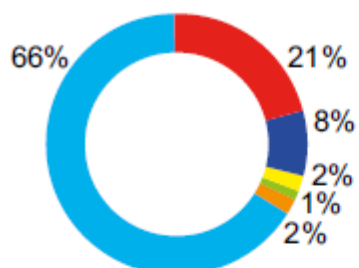
Wielkości te powodowały, że operatorzy stacji paliw, poza ostatnimi miesiącami ubiegłego roku, kiedy pułapy marż były ponadstandardowe, jak dla rynku polskiego, nie zaliczą tego okresu do udanych. W znaczących okresach czasu niektóre stacje paliw utrzymały się na rynku tylko dzięki możliwości handlu w sklepach i prowadzenia małej i dużej gastronomii. Szczególnie dotyczyło to mniejszych operatorów nieposiadających rozbudowanych sieci o zasięgu lokalnym lub krajowym. Sytuację ratowała też sprzedaż autogazu, dla którego marże detaliczne były wyższe od ubiegłorocznych. O poziomach cen detalicznych w różnych rejonach kraju wciąż decydował popyt, skala konkurencji pomiędzy różnymi operatorami, jak również zakres „Przemysł i Handel Naftowy” oferowanych towarów w sklepach i świadczonych usług dodatkowych. Dzięki wolnej konkurencji udało się zapobiec brakom na rynku i ograniczyć znaczne wahania cen paliw. W latach poprzednich normą stało się utrzymywanie zróżnicowanych cen między niektórymi rejonami kraju w sezonach wakacyjnych czy weekendowych wyjazdów oraz w zależności od kategorii drogi, przy

której stacja się znajduje. Podobnie było też w 2023 r. Należy jednak zaznaczyć, że w tej kategorii działań operatorów stacji paliw doszło zjawisko zaspokojenia potrzeb turystyki paliwowej, która dobrze się utrzymała w Polsce zachodniej i południowej, a ruch związany z działaniami wojennymi w Ukrainie wzmacniał presję cenową w pobliżu naszej granicy z tym krajem. W Polsce podatki, jakimi obłożone są paliwa, determinują poziom cen detalicznych. Rys. 38 przedstawia średnie obciążenia podatkowe dla paliw silnikowych w 2023 r. Dane w tabeli wskazują, że w ubiegłym roku kwotowa średnia wysokość płaconych podatków dla obu gatunków paliw była zdecydowanie wyższa od wartości z całego 2022 r. Udział podatków w cenie benzyny 95 i oleju napędowego z powodu większej ceny netto oraz rezygnacji z tarcz antyinflacyjnych wzrósł i osiągnął poziom odpowiednio 46% i 43%. To o 13 punktów procentowych więcej dla paliwa do silników iskrowych i o 14 punktów procentowych więcej dla paliwa do silników Diesla niż średnio w całym 2022 r. Kwota podatków płaconych fiskusowi za każde 1000 litrów sprzedanego paliwa podatków wyniosła średnio więcej o około 800 zł dla podstawowego gatunku benzyny i o około 750 zł dla oleju napędowego. Dla obu gatunków paliw wzrost płaconych podatków wynikał głównie z tytułu rezygnacji z tarcz antyinflacyjnych obowiązujących w 2022 r. oraz przywrócenia obowiązującego stawki podatku VAT na paliwa do 23 %. Nie uległa w tym czasie zmianie wysokość opłaty emisyjnej. Struktura średnich rocznych cen detalicznych dla benzyny 95 i oleju napędowego kształtowała się w sposób przedstawiony na wykresach (Rys. 39). W ujęciu wartościowym struktury cen przedstawia Rys. 40. W tabeli (Rys. 41) przedstawiono porównanie poziomu cen paliw silnikowych w krajach Unii Europejskiej z cenami krajowymi na koniec grudnia 2023 r. Analiza poziomów cen w Polsce i w innych państwach Unii Europejskiej od lat wskazywała, że po przeliczeniu na euro ceny w naszym kraju były jednymi z najniższych na terenie UE, ale też w kolejnych latach przesunęły się w kierunku średniej europejskiej. Tak też było w minionym roku. Sytuację dla cen detalicznych w grudniu 2023 r. przedstawiają dane zamieszczone w tabeli Rys. 40, dotyczące zarówno benzyny silnikowej, jak i oleju napędowego. W przypadku cen netto (bez obciążeń podatkowych) tę średnią europejską już przekroczyliśmy, jak dla benzyny 95, lub bardzo się do niej zbliżyliśmy, jak w przypadku oleju napędowego. W końcówce 2023 r. detaliczna średnia cena krajowa benzyny 95 była o 8%, a oleju napędowego o 6% niższa od średniej ceny dla całego analizowanego rynku 27 państw europejskich. To w stosunku do grudnia 2022 r. różnica mniejsza o 3 punkty procentowe dla benzyny 95 i o 2 punkty procentowe dla oleju napędowego. Krajowe ceny netto (bez podatków) – w przeliczeniu na euro – benzyny 95 na koniec grudnia 2023 r. były wyższe od średniej europejskiej o 2%, a oleju napędowego niższe o 4%.

**RYŚ. 39 STRUKTURA CENY DETALICZNEJ
PALIW SILNIKOWYCH W 2022 I 2023 R. [%]**

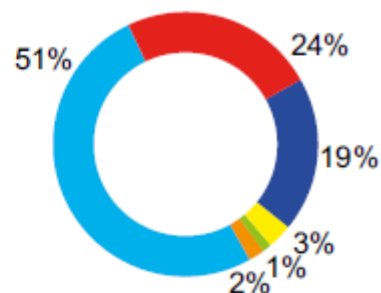
Źródło: obliczenia własne POPiHN

**Struktura ceny detalicznej
benzyny EU95 średnio w 2022 r.**



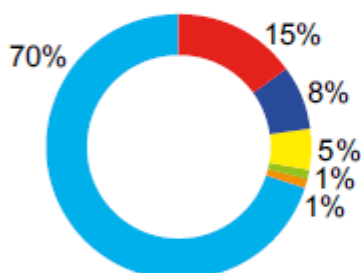
Akcyza Oplata emis.
VAT Marża
Oplata paliwowa Cena netto

**Struktura ceny detalicznej
benzyny EU95 średnio w 2023 r.**



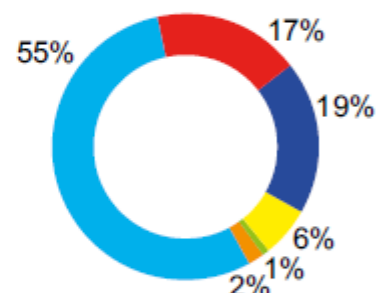
Akcyza Oplata emis.
VAT Marża
Oplata paliwowa Cena netto

**Struktura ceny detalicznej oleju
napędowego średnio w 2022 r.**



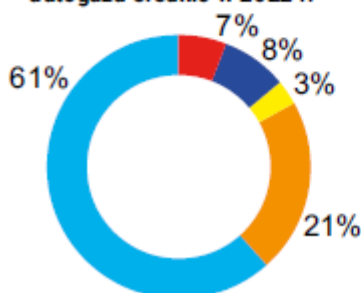
Akcyza Oplata emis.
VAT Marża
Oplata paliwowa Cena netto

**Struktura ceny detalicznej oleju
napędowego średnio w 2023 r.**



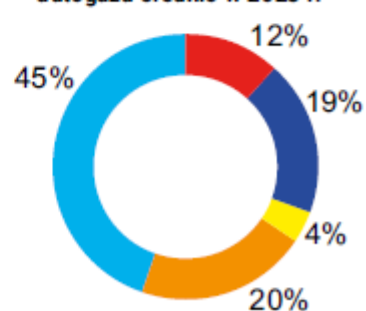
Akcyza Oplata emis.
VAT Marża
Oplata paliwowa Cena netto

**Struktura ceny detalicznej
autogazu średnio w 2022 r.**



Akcyza Marża
VAT Cena netto
Oplata paliwowa

**Struktura ceny detalicznej
autogazu średnio w 2023 r.**



Akcyza Marża
VAT Cena netto
Oplata paliwowa

RYŚ. 40 STRUKTURA CEN DETALICZNYCH PALIW SILNIKOWYCH W LATACH 2022 I 2023 (W ZŁ/L)

Źródło: obliczenia własne POPIHN

	Benzyna Eurosuper 95						Olej napędowy						Autogaz							
	Cena det.	Akcya	VAT	Oplata paliwowa	Oplata emis.	Marża	Cena netto	Cena det.	Akcya	VAT	Oplata paliwowa	Oplata emis.	Marża	Cena netto	Cena det.	Akcya	VAT	Oplata paliwowa	Marża	Cena netto
12 mies. 2022	6,64	1,41	0,55	0,15	0,08	0,11	4,34	7,19	1,10	0,59	0,33	0,08	0,06	5,03	3,24	0,21	0,27	0,10	0,68	1,98
12 mies. 2023	6,51	1,53	1,23	0,17	0,08	0,15	3,35	6,61	1,16	1,25	0,37	0,08	0,12	3,63	3,01	0,35	0,57	0,11	0,62	1,36
% zmiany	-2,0	8,5	123,6	13,3	0,0	36,4	-22,8	-8,1	5,5	111,9	12,1	0,0	100,0	-27,8	-7,1	66,7	111,1	10,0	-8,8	-31,3

RYŚ. 41 CENY DETALICZNE I PODATKI W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2023 R.

(w EURO/1000 litrów) 1 EUR = 4,3480 PLN

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA, POPIHN

	Benzyna Eurosuper 95				Olej napędowy (EN 590)					
	Cena sprzedaży	Cena bez podatków	akcya*	VAT kwotowo		Cena sprzedaży	Cena bez podatków	akcya*	VAT kwotowo	VAT [%]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Austria	1 478,0	668,0	563,7	246,3	Austria	1 594,0	841,3	487,0	265,7	20
Belgia	1 604,9	726,2	600,2	278,5	Belgia	1 737,8	836,1	600,1	301,4	21
Bulgaria	1 331,9	746,9	363,0	222,0	Bulgaria	1 342,7	788,6	330,3	223,8	20
Chorwacja	1 485,0	732,0	456,0	297,0	Chorwacja	1 592,0	890,6	383,0	318,4	25
Cypr	1 348,4	763,4	369,7	215,3	Cypr	1 469,3	894,0	340,7	234,6	19
Czechy	1 462,9	686,8	522,2	253,9	Czechy	1 485,4	822,9	404,7	257,8	21
Dania	1 845,5	840,4	636,0	369,1	Dania	1 663,1	887,5	443,0	332,6	25
Estonia	1 619,0	786,2	563,0	269,8	Estonia	1 524,0	898,0	372,0	254,0	20
Finlandia	1 793,0	723,6	722,4	347,0	Finlandia	1 889,0	1 012,9	510,5	365,6	24
Francja	1 799,0	807,9	691,3	299,8	Francja	1 742,2	842,9	608,9	290,4	20
Grecja	1 820,0	752,4	715,3	352,3	Grecja	1 653,0	908,7	424,4	319,9	24
Hiszpania	1 531,9	793,4	472,6	265,9	Hiszpania	1 493,0	854,8	379,0	259,1	21
Niderlandy	1 888,0	763,2	797,1	327,7	Niderlandy	1 711,0	889,8	524,2	297,0	21
Irlandia	1 715,7	768,5	626,4	320,8	Irlandia	1 717,6	849,6	546,8	321,2	23
Litwa	1 438,9	723,1	466,1	249,7	Litwa	1 493,7	862,5	372,0	259,2	21
Luksemburg	1 460,0	720,6	527,3	212,1	Luksemburg	1 499,0	863,5	417,7	217,8	17
Łotwa	1 584,0	748,7	560,4	274,9	Łotwa	1 584,0	838,9	470,2	274,9	21
Malta	1 340,0	760,0	375,6	204,4	Malta	1 400,0	890,0	296,4	213,6	18
Niemcy	1 773,0	767,0	722,9	283,1	Niemcy	1 697,0	880,9	545,2	270,9	19
Portugalia	1 641,0	756,0	578,1	306,9	Portugalia	1 574,0	836,9	442,8	294,3	23
Rumunia	1 331,3	761,4	357,3	212,6	Rumunia	1 411,1	857,3	328,5	225,3	19
Słowacja	1 529,0	730,5	543,7	254,8	Słowacja	1 521,0	869,8	397,7	253,5	20
Słowenia	1 415,4	631,2	529,0	255,2	Słowenia	1 468,2	742,1	461,3	264,8	22
Szwecja	1 668,0	763,7	570,7	333,6	Szwecja	2 047,6	1 269,7	368,4	409,5	25
Węgry	1 429,8	801,1	324,7	304,0	Węgry	1 522,9	899,7	299,4	323,8	27
Włochy	1 765,9	719,1	728,4	318,4	Włochy	1 732,1	802,3	617,5	312,3	22
POLSKA	1 444,3	760,1	409,8	274,4	POLSKA	1 492,7	838,1	371,0	283,6	23
Średnia europejska	1 575,7	748,2	547,9	279,6	Średnia europejska	1 594,7	876,6	434,9	283,2	
Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	92%	102%	75%	98%	Cena w Polsce do średniej ceny europejskiej	94%	96%	85%	100%	

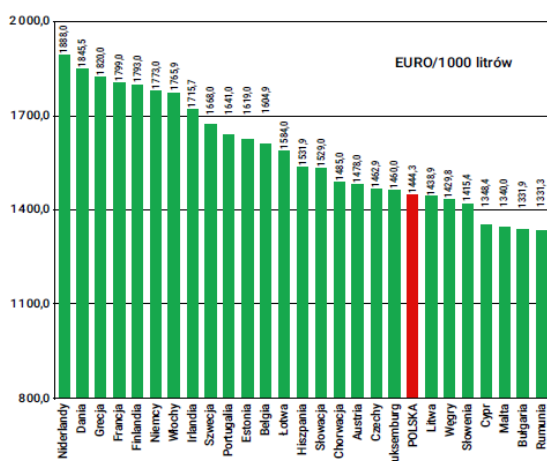
* - w przypadku Polski akcya = akcya + opłata paliwowa + opłata emisyjna * - dla pozostałych krajów akcya = Indirect Taxes
1 EUR = 4,3480 PLN

W grudniu 2023 r. dla benzyny 95 różnica między najwyższą i najniższą ceną netto, obserwowaną w państwach europejskich, wyniosła 209 euro (o 81 euro mniej niż rok wcześniej), a między najwyższą i najniższą ceną detaliczną 557 euro/1000 l (o 7 euro mniej niż przed rokiem). Oznacza to zmniejszenie się rozpiętości cen detalicznych i znaczne zmniejszenie różnicy cen przed opodatkowaniem. Dla oleju napędowego ceny netto różniły się o 528 euro/1000 litrów (o 89 euro więcej, niż przed rokiem), a ceny detaliczne o 705 euro/1000 litrów (o 111 więcej niż przed rokiem). W tym przypadku wydatnie podniosły się różnice cen netto i cen detalicznych w poszczególnych krajach UE. Od początku 2023 r. przywrócono obowiązującą w Polsce stawkę podatku VAT od paliw z 8% do 23%. Na koniec grudnia 2023 r. różnica pomiędzy kwotowym podatkiem VAT płaconym od benzyny 95 – w stosunku do średniej unijnej – była o 2% niższa. Rok wcześniej było to 64%. Dla oleju napędowego wielkość ta dla Polski była tożsama ze średnią europejską, a rok wcześniej była niższa o 61%. Wysokość płaconego podatku akcyzowego (po przeliczeniu na euro i uwzględnieniu opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej) była dla benzyny 95 i oleju napędowego odpowiednio o 25% i 15% niższa od średniej europejskiej. To o 7 punktów procentowych mniej dla benzyny i o 5 dla oleju napędowego niż przed rokiem. Z przeprowadzonych analiz wynika, że ze wszystkich krajów europejskich udział podatków w cenie benzyny 95 nie przekraczał poziomu 50% ceny detalicznej jedynie w 8 państwach, w tym w Polsce, a to o 4 mniej niż przed rokiem. Średni udział podatków w cenie benzyny zwiększył się w grudniu 2023 r. do poziomu 52,5% z 50,5% w grudniu 2022 r. W przypadku oleju napędowego 4 kraje ten 50% limit przekroczyły. To o 3 więcej niż rok wcześniej. Średnia wartość udziału podatków w cenie detalicznej dla tego gatunku paliwa to

45% przy 41% przed rokiem. W grudniu 2023 r. wielkość widełek udziałów podatków w cenie detalicznej pomiędzy najbardziej obciążoną Finlandią a najmniej Rumunią dla benzyny 95 wyniosła 17 punktów procentowych. Przed rokiem było to 26 punktów i ta różnica była efektem bardzo niskiej stawki dla Polski. Dla oleju napędowego, pomiędzy Włochami a ostatnią Maltą, ta relacja wyniosła 17 punktów procentowych, co świadczy o spadku o 8 punktów procentowych. Tu również najniższy wynik przed rokiem należał do Polski. Porównanie łącznych obciążeń podatkowych dla paliw silnikowych w państwach europejskich na koniec 2023 r. przedstawiają Rys. 44 i 45. W grudniu 2023 r. najtaniej w Unii Europejskiej sprzedawano benzynę 95 – tak jak w grudniu 2022 r. – na stacjach w Bułgarii i Rumunii. Olej napędowy był najtańszy w tych samych krajach i jeszcze na Malcie. Ceny w Polsce też były znacznie poniżej średniej unijnej i zdecydowanie poniżej cen naszych bezpośrednich unijnych sąsiadów. Oznacza to, że kierowcom z tych krajów opłacało się przyjechać do Polski i zatankować pojazd do pełna – a czasem także kilka dodatkowych kanistrów. Szczególnie licznie polskie stacje w minionym roku odwiedzali kierowcy z Niemiec. Tradycyjnie paliwa za naszą wschodnią granicą, w państwach niebędących członkami Unii Europejskiej, były tańsze niż w Polsce, ale podróże po nie były praktycznie niemożliwe, mocno limitowane sytuacją wojenną w Ukrainie, w której zakup paliw był rzeczą niezmiernie trudną i drogą.

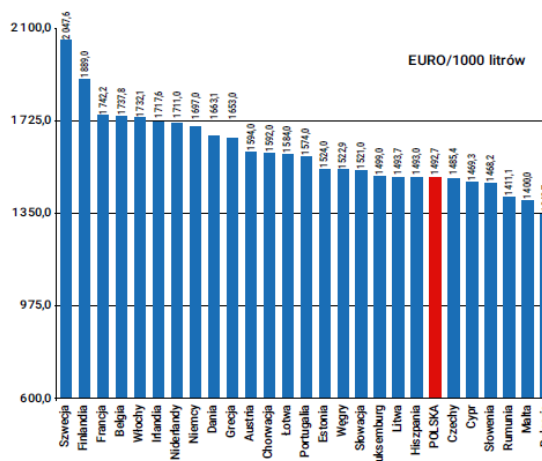
RYS. 42 CENY DETALICZNE EU 95 W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2023 R.

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



RYS. 43 CENY DETALICZNE OLEJU NAPĘDOWEGO W PAŃSTWACH UE NA KONIEC GRUDNIA 2023 R.

Źródło: Weekly Oil Bulletin EIA



Źródło: www.popihn.pl

RYNEK SPRZEDAŻY STACJI PALIW

Obszar rynku lokalnego: województwo małopolskie i śląskie.

Rodzaj badanych obiektów: nieruchomości zabudowane stacjami paliw.

Rodzaj badanych transakcji: kupno – sprzedaż, transakcje rynkowe.

Okres monitoringu: 3 lata.

W wyniku przeprowadzonej analizy rynku transakcji kupna – sprzedaży nieruchomości podobnych (zabudowanych stacjami paliw) zlokalizowanych na badanym terenie odnotowano kilkadziesiąt transakcji, z czego do analizy wybrano kilka transakcji nieruchomości o zbliżonych parametrach.

Ze względu na brak wystarczającej liczby transakcji sprzedaży stacji paliw zlokalizowanych na rynku lokalnym, analizie poddano obszar całego województwa małopolskiego i część województwa śląskiego od czerwca 2021 roku.

Większość sprzedaży tego typu nieruchomości odbywa się jako sprzedaż przedsiębiorstwa lub część transakcji wchodzącej w sprzedaż dużych nieruchomości. Z tego też względu obrót nieruchomości, które są zabudowane samymi stacjami paliw występuje rzadziej.

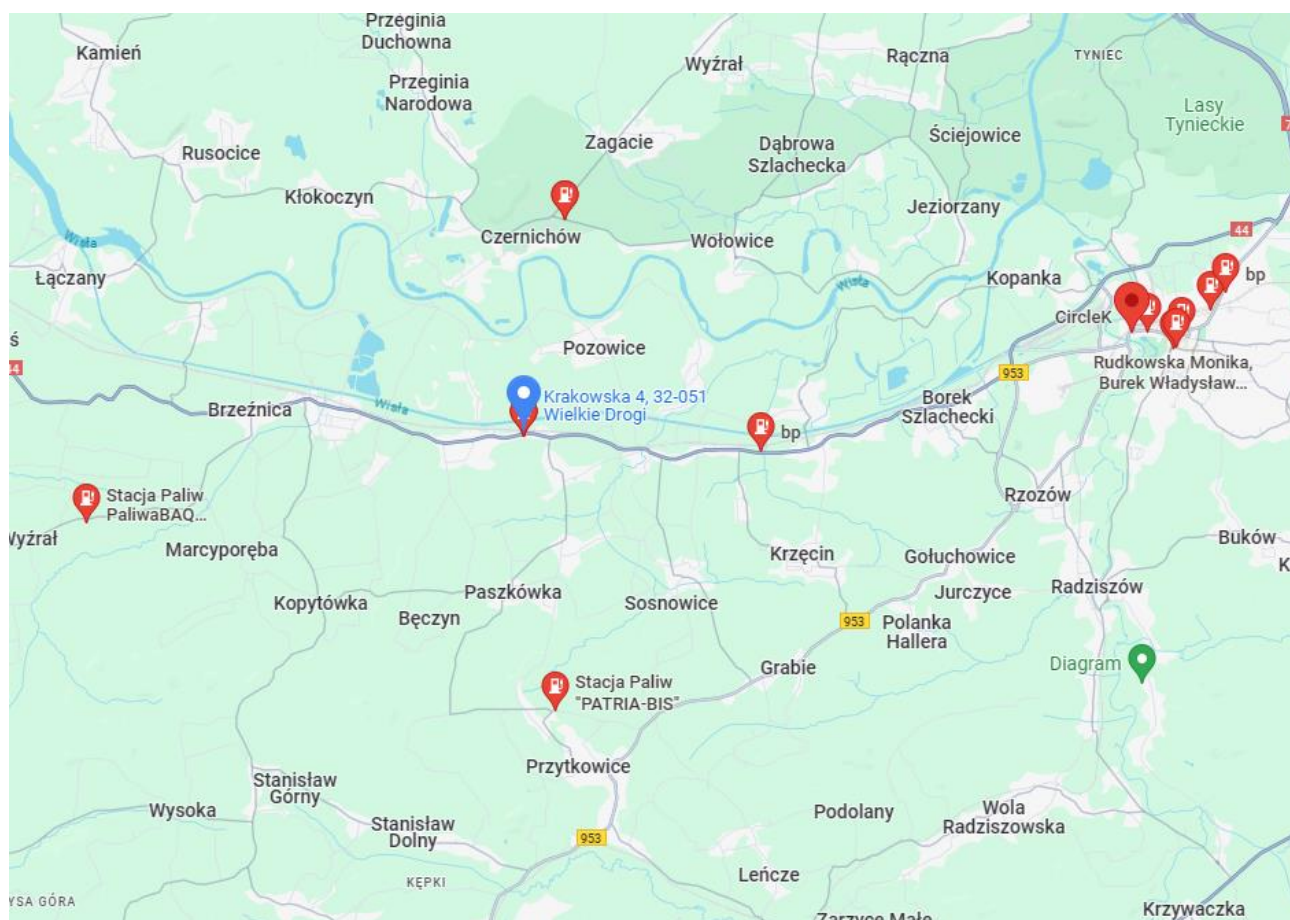
W toku analizy zebrano kilkadziesiąt transakcji. Duża rozpiętość cen wynika ze zróżnicowania lokalizacji względem głównych dróg, wielkości i wyposażenia obiektów oraz może świadczyć o

niedojrzałym rynku. Transakcje sprzedaży stacji benzynowych dotyczyły w większości segmentów klasy C i D lokalizacji w mniejszych miejscowościach lub na obrzeżach miast, lub dużych obiektów na terenie miejskim wraz z obiektami towarzyszącymi jak biurowiec, hotel, restauracja, myjnia. Stacje usytuowane lepiej pod względem dostępności dla klientów, widoczne, przy głównych drogach osiągają wyższe ceny jednostkowe. Im lepszy stan techniczny zabudowy tym cena jednostkowa też jest wyższa. Ponadto istotny wpływ na wartość ma zakres oferowanych usług, co wpływa na możliwość generowania dochodu. Stacje oferujące duży wybór rodzajów paliwa, z zapleczem handlowym i gastronomicznym są bardziej dochodowe niż stacje bez tych elementów i osiągają jednocześnie wyższe ceny transakcyjne.

OCENA RYNKOWA PRZEDMIOTOWEJ STACJI PALIW

Ustalono, iż najistotniejszymi cechami stacji paliw ze względu na ich zdolność do generowania dochodu są:

- położenie ogólne (atrakcyjność regionu, liczba mieszkańców w okolicy, liczba zakładów pracy w okolicy) - jest korzystne – stacja usytuowana jest przy drodze krajowej, stacja obsługuje mieszkańców oraz głównie ruch bieżący.
- położenie szczegółowe (natężenie ruchu, położenie stacji, widoczność - stacje zasłonięte drzewami są słabo widoczne, podobnie jak stacje źle oświetlone, dostępność - możliwość wjazdu na stację z obu pasów ruchu, posiadanie pasów włączających i wyłączających, otoczenie - sprzyjającym otoczeniem jest lokalizacja dodatkowych generatorów popytu np. duże osiedla mieszkaniowe, przejście graniczne, autostrada, hotele, punkty usługowo-handlowe) - przeciętne. Duże natężenie ruchu, dojazd z drogi asfaltowej głównej. Stacja dobrze wyeksponowana, dobrze widoczna dla użytkowników drogi. Przedmiotowa stacja może stanowić dobrą alternatywę dla drobnych sklepów, umożliwi szybkie zakupy.
- standard zabudowy (rok budowy, stan techniczny, standard ogólny, wyposażenie, wizualizacja, rodzaj zastosowanej technologii, powierzchnia, wiata, parkingi, rodzaje nawierzchni, instalacje) - stacja w dobrym stanie technicznym, wyposażona w aktualnie stosowane urządzenia i instalacje. Standard przeciętny. Poziom wyposażenia podstawowy. Na stacji znajdują się urządzenia związane bezpośrednio z prowadzoną działalnością oraz sklep. Stacja samoobsługowa.
- poziom konkurencji lokalnej (zaspokojenie popytu przez większą liczbę stacji powoduje spadek przychodów przypadających na stację (liczba stacji rywalizujących o tego samego klienta w sąsiedztwie) - konkurencja średnia, poniżej przedstawiono lokalizacje stacji w najbliższym otoczeniu.



<https://www.google.pl/maps/>

- standard urządzeń paliwowych – rodzaj zastosowanych zbiorników paliwowych, liczba i rodzaj dystrybutorów, system kasowy, system pomiaru paliwa, wpływ na środowisko, istotne znaczenie ma dostosowanie technologii stacji do przepisów unijnych: dwupłaszczowe zbiorniki, hermetyzacja spustów paliw, monitoring paliw w zbiornikach - dostosowany do podstawowych wymagań przepisów, dystrybutory nowe sprzężone z systemem kasowym.
- sklep (usługa sprzedaży paliw poszerzona o sprzedaż artykułów spożywczych i branżowych).

8.3. OKREŚLENIE WARTOŚCI RYNKOWEJ NIERUCHOMOŚCI

W celu określenia wartości rynkowej przedmiotu wyceny analizą objęto transakcje nieruchomości gruntowych na terenie województwa małopolskiego i śląskiego, stanowiących działki zabudowane stacjami paliw, odnotowane w okresie ostatnich trzech lat poprzedzających datę wyceny. Głównym kryterium wyboru było położenie, dojazd, ekspozycja, stan techniczny, wyposażenie i obiekty towarzyszące, powierzchnia działki.

Na podstawie wyników analizy stwierdzono wystarczającą ilość transakcji nieruchomościami podobnymi. Analiza powyższa pozwala na sformułowanie wniosku, że rynek tego typu nieruchomości na badanych terenach należy do słabo rozwiniętych. W celu dokonania analizy rynku nieruchomości badano akty notarialne, a także obserwowano notowania na rynku lokalnym pod względem popytu i podaży.

Biorąc pod uwagę konieczność zaktualizowania cen z aktów notarialnych na dzień wyceny, przeanalizowano wpływ upływu czasu na wartość nieruchomości za pomocą programu Walor: Trend zmian [%/rok]: 10,00

Z analizy wynika, że średni roczny wzrost cen wynosi ok. 10 % (liczony w cenach nominalnych).

Zatem średni współczynnik zmiany cen transakcyjnych r_{sr} wynosi:

$$r_{sr} = 0,000273973 \text{ [%/dzień]}$$

Następnie określono wskaźniki aktualizujące poszczególne ceny transakcyjne, korzystając ze wzoru:

$$W_i = 1 + \frac{r_{sr}}{100\%} \cdot d_i$$

gdzie: w_i – wskaźnik zmiany ceny obliczony dla i -tej pary nieruchomości,
 d_i – liczba dni od zawarcia danej transakcji do dnia, na który określamy wartość.

W dalszej kolejności obliczono zaktualizowane ceny transakcyjne - c_{zi} , wg następującej formuły:

$$C_{zi} = C_i \cdot W_i$$

gdzie: c_i – poszczególne ceny uzyskane w dniu zawarcia transakcji.

Transakcje kupna/sprzedaży nieruchomości gruntowych zabudowanych stacjami paliw:

Lp.	Data sprzedaży	Położenie (obręb)	Cena sprzedaży netto zaktualizowana [zł]	Pow. działki [m ²]
1	10.06.2021	Pobiednik Wielki	3 872 054,79	8950
2	14.07.2021	Targowisko	3 715 972,60	9300
3	12.05.2022	Jaszczurowa	3 356 164,38	5961
4	28.09.2022	Jurków	2 767 906,85	7431
5	06.06.2023	Bulowice	1 692 260,27	6423
6	21.03.2023	Byczyna	1 446 739,73	2732
7	16.03.2023	Zawiercie	3 175 602,74	9177

Analiza lokalnego rynku nieruchomości według ustalonych kryteriów wykazała 7 zawartych transakcji wolnorynkowych. Pomimo zastosowania kryteriów zawężających ceny transakcyjne są zróżnicowane, co jest następstwem indywidualnych cech każdej nieruchomości. Dalsza analiza transakcji pod względem podobieństwa do przedmiotowej nieruchomości pozwoliła na wyodrębnienie obiektów porównawczych. Z przedstawionych powyżej transakcji wybrano do porównania trzy, jako najbardziej podobne pod względem powyższych kryteriów transakcje nr: **1, 2, 3**. Nieruchomość 1 stanowi działkę zabudowaną stacją paliw z myjnią, położoną przy drodze krajowej nr 79. Nieruchomość 2 stanowi działkę zabudowaną stacją paliw z barem, położoną przy drodze krajowej nr 94. Nieruchomość 3 stanowi działkę zabudowaną stacją paliw, położoną przy drodze krajowej nr 28.

WYBÓR CECH RYNKOWYCH

Zdefiniowany powyżej rynek nieruchomości stanowi przesłankę do przeprowadzenia jego analizy pod kątem wyboru cech nieruchomości (atrybutów), które w sposób zasadniczy wpływają na ich ceny, a w następstwie na wartość rynkową.

Cechy rynkowe nieruchomości są to w szczególności ich właściwości lokalizacyjne, fizyczne, techniczne i użytkowe, co do których z osobna można określić ich wpływ na wartość rynkową nieruchomości. Mają one z reguły lokalny charakter i w różnym stopniu mogą wpływać na wartość nieruchomości, co wyraża się za pomocą przypisywania im wag określonych na podstawie analizy rynku lokalnego. Wagi cech rynkowych ustala się w zależności od stanu rynku:

- na podstawie analizy bazy danych o cenach i cechach nieruchomości będących wcześniej przedmiotem obrotu rynkowego w okresie badania cen,
- przez analogię do podobnych rodzajowo i obszarowo rynków lokalnych,
- na podstawie badań – obserwacji preferencji potencjalnych nabywców nieruchomości.

Cechy rynkowe i wagi dla przedmiotowego rynku określono na podstawie obserwacji zachowań nabywców, potwierdzonych informacjami uzyskanymi w lokalnych biurach obrotu nieruchomości. Dla segmentu rynku nieruchomości gruntowych zabudowanych obiektami stacji paliw określono następujące cechy rynkowe:

- Położenie, lokalizacja,
- Dojazd, ekspozycja,
- Stan techniczny,
- Powierzchnia działki,
- Wyposażenie.

Ocena rynku w aspekcie przyjętych cech rynkowych

Na potrzeby wyceny przyjęto poniższe skale ocen podobieństwa cech, które zostały podane na podstawie analizy lokalnego oraz na podstawie dostępności danych. Podane skale podobieństwa cech rynkowych zostały wykorzystane jako pomocnicze przy szacowaniu przedmiotowej nieruchomości.

CECHA	OCENA	OPIS
Położenie, lokalizacja	bardzo korzystna:	Tereny miejskie i podmiejskie, zagospodarowane, silnie zurbanizowane, w otoczeniu intensywnej zabudowy
	korzystna:	Tereny mniejszych miejscowości, oddalonych od większych miast, średnio zagospodarowane, średnio zurbanizowane, w otoczeniu zabudowy niskiej intensywnej
Dojazd, ekspozycja	korzystny:	Drogi krajowe, wojewódzkie, duże natężenie ruchu, ekspozycja korzystna
	średnio korzystny:	Grogi gminne, boczne, średnie natężenie ruchu, ekspozycja średnio korzystna
Stan techniczny	bardzo korzystny:	Obiekty nowe lub po generalnym remoncie
	korzystny:	Obiekty w dobrym stanie, bieżąco remontowane, dobrze utrzymane
Powierzchnia działki	średnio korzystny:	Obiekty do modernizacji, remontu
	bardzo korzystna:	Powyżej 8000 m ²
	korzystna:	Od 4000 do 8000 m ²
Wyposażenie	średnio korzystna:	Poniżej 4000 m ²
	korzystne:	Teren utwardzony, dodatkowe obiekty na nieruchomości (myjnia, restauracja, inne)
	średnio korzystne:	Teren utwardzony częściowo, brak dodatkowych obiektów na nieruchomości

Założenia przyjęte do analizy:

- analizę przeprowadzono z wykorzystaniem aktów notarialnych zgromadzonych w Urzędach Miast i Starostwach Powiatowych,
- jednostką odniesienia jest nieruchomość,
- w analizie prowadzącej do oszacowania wartości rynkowej posłużono się transakcjami nieruchomości gruntowych,
- dla wybranych transakcji określono następujące wartości:

Cmin 1 446 739,73 zł

Cmax 3 872 054,79 zł

Δ=Cmax- Cmin 2 425 315,06 zł

- na podstawie analizy transakcji zawartych na rynku nieruchomości do porównania wybrano następujące cechy rynkowe oraz przyporządkowano im wagi oraz zakres kwotowy:

Lp.	CECHA/ATRYBUT	WAGA	Zakres kwotowy
		S _i [%]	[zł]
1.	Położenie, lokalizacja	35%	848 860,27
2.	Dojazd, ekspozycja	35%	848 860,27
3.	Stan techniczny	10%	242 531,51
4.	Powierzchnia działki	10%	242 531,51
5.	Wyposażenie	10%	242 531,51
			2 425 315,07

- w odpowiednio przygotowanych tabelach dokonano korekty cen transakcyjnych a następnie określono wartość nieruchomości,
- tabele porównawcze oraz wynik wyceny przedstawiono poniżej.

SZACOWANIE WARTOŚCI NIERUCHOMOŚCI – OBLICZENIA.

RODZAJ CECH RYNKOWYCH	NIERUCHOMOŚĆ WYCENIANA	NIERUCHOMOŚCI PRZYJĘTE DO PORÓWNAŃ		
		Pobiednik Wielki	Targowisko	Jaszczurowa
Położenie	Wielkie Drogi			
Data transakcji	xxx	10.06.2021	14.07.2021	12.05.2022
Powierzchnia działki	2500	8950	9300	5961
Cena zaktualizowana [zł]	xxx	3 872 054,79 zł	3 715 972,60 zł	3 356 164,38 zł
Położenie, lokalizacja	korzystna	korzystna	korzystna	korzystna
	xxx	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
Dojazd, ekspozycja	korzystny	korzystny	korzystny	korzystny
	xxx	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł

Stan techniczny	korzystny	korzystny	korzystny	korzystny
	xxx	0,00 zł	0,00 zł	0,00 zł
Powierzchnia działki	średnio korzystna	bardzo korzystna	bardzo korzystna	korzystna
	xxx	-242 531,51 zł	-242 531,51 zł	-121 265,76 zł
Wyposażenie	średnio korzystne	korzystne	korzystne	średnio korzystne
	xxx	-242 531,51 zł	-242 531,51 zł	0,00 zł
SUMA POPRAWEK [zł]	xxx	-485 063,02 zł	-485 063,02 zł	-121 265,76 zł
CENA SKORYG. [zł]	xxx	3 386 991,77 zł	3 230 909,58 zł	3 234 898,62 zł
CENA ŚREDNIA	3 156 413,33 zł			

Stąd wartość rynkowa nieruchomości w udziale 1/1 wynosi:

$$WR_{1/1} = 3\,284\,266,66 \text{ zł}$$

Przyjęto:

$$WR_{1/1} = 3\,284\,000,00 \text{ zł}$$

słownie: trzy miliony dwieście osiemdziesiąt cztery tysiące złotych

Stąd wartość rynkowa nieruchomości w udziale 1/2 wynosi:

$$WR_{1/2} = 3\,284\,000,00 \text{ zł} / 2 = 1\,642\,000,00 \text{ zł}$$

Przyjęto:

$$WR_{1/2} = 1\,642\,000,00 \text{ zł}$$

słownie: jeden milion sześćset czterdzieści dwa tysiące złotych

Stąd wartość rynkowa nieruchomości w udziale 1/4 wynosi:

$$WR_{1/4} = 3\,284\,000,00 \text{ zł} / 4 = 821\,000,00 \text{ zł}$$

Przyjęto:

$$WR_{1/4} = 821\,000,00 \text{ zł}$$

słownie: osiemset dwadzieścia jeden tysięcy złotych

9. OKREŚLENIE WARTOŚCI DLA SPRZEDAŻY WYMUSZONEJ (WRW)

Rzeczoznawca majątkowy określa ograniczenia, których uwzględnienie uznał za konieczne dla oszacowania wartości dla sprzedaży wymuszonej (WRW).

Wartość dla wymuszonej sprzedaży WRW oznacza wartość przy uwzględnieniu założenia, że istnieją ograniczenia czasowe lub inne dla sfinalizowania transakcji, które nie mogą być uznane za wystarczające lub przyjęte jako rozsądne okresy marketingu lub wynegocjowania sprzedaży. Sprzedaż wymuszona ma miejsce wtedy, gdy nie są spełnione warunki transakcji wolnorynkowej, szczególnie w zakresie czasu eksponowania nieruchomości na rynku. Następuje to np. wtedy, gdy kredytobiorca nie jest w stanie spłacać zadłużenia i bank decyduje się skorzystać np. z egzekucji w postępowaniu komorniczym lub innym.

Sprzedaż nieruchomości w postępowaniu komorniczym następuje na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez powołanego Biegłego z zakresu szacowania nieruchomości (rzeczoznawcy majątkowego). Operat szacunkowy jest sporządzony na dzień, w którym komornik wydał postanowienie wyznaczając termin wizji lokalnej. W postępowaniu komorniczym przy założeniu, że nieruchomość zostanie sprzedana w trakcie pierwszej licytacji, oszacowana wartość nieruchomości zostaje na wstępie obniżona o 25% w stosunku do wartości rynkowej oszacowanej w operacie szacunkowym sporządzonym do celów sprzedaży w trybie egzekucji komorniczej.

Na podstawie doświadczeń zawodowych i wykonywania operatów szacunkowych dla komorników można przyjąć przy założeniu, że od dnia udzielenia kredytu nastąpi wzrost wartości nieruchomości, który to wzrost pokryje koszty komornicze, że WRW będzie wynosić nie mniej niż

0.75 wartości rynkowej oszacowanej w przedmiotowym operacie szacunkowy.

W innym przypadku Kredytobiorca sam sprzedaje swoją nieruchomość przed rozpoczęciem egzekucji komorniczej czyli przed rozpoczęciem postępowań wynikających z obowiązujących przepisów prawa. W tym przypadku sprzedaż winna nastąpić możliwie szybko, aby nie pogłębiać strat kredytodawcy. Pośpiech ten powoduje skrócenie czasu eksponowania nieruchomości na rynku, wskutek czego oferta dotrze do ograniczonego kręgu nabywców. Wartość tą można wyznaczyć na podstawie określonej wartości rynkowej w następujący sposób:

$$WRW = W_r * W_{ac}$$

gdzie:

W_r - wartość rynkowa,

W_{ac} - współczynnik ogólnej atrakcyjności i zachęty ceną wywoławczą.

Współczynnik atrakcyjności oznacza wzrost lub obniżenie wartości spowodowane dodatkowymi cechami. Współczynnik zachęty cenowej spowoduje, że nabywca mniej wybredny, spośród kilku podobnych wybierze nieruchomość najtańszą. Poziom współczynnika zachęty cenowej wynika z aktywności rynku.

Tak oszacowana WRW będzie zbliżona jeżeli nie tożsama z wartością rynkową oszacowaną jako podstawę dla sprzedaży nieruchomości w trybie egzekucji komorniczej.

W związku z powyższym WRW przyjęto na poziomie 0,75 oszacowanej wartości nieruchomości.

Wartość wymuszona nieruchomości w udziale 1/1 części:

$$WRW_{1/1} = 3\,284\,000,00 \text{ zł} \times 0,75 = 2\,463\,000,00 \text{ zł}$$

Przyjęto:

$$WRW_{1/1} = 2\,463\,000,00 \text{ zł}$$

słownie: dwa miliony czterysta sześćdziesiąt trzy tysiące złotych

Wartość wymuszona nieruchomości w udziale 1/4 części:

$$WRW_{1/4} = 821\,000,00 \text{ zł} \times 0,75 = 615\,750,00 \text{ zł}$$

Przyjęto:

$$WRW_{1/4} = 615\,750,00 \text{ zł}$$

słownie: sześćset piętnaście tysięcy siedemset pięćdziesiąt złotych

Wartość wymuszona nieruchomości w udziale 1/2 części:

$$WRW_{1/2} = 1\,642\,000,00 \text{ zł} \times 0,75 = 1\,231\,500,00 \text{ zł}$$

Przyjęto:

$$WRW_{1/2} = 1\,231\,500,00 \text{ zł}$$

słownie: jeden milion dwieście trzydzieści jeden tysięcy pięćset złotych

10. WYNIK KOŃCOWY – WNIOSKI I UZASADNIENIA

Wartość rynkowa prawa własności nieruchomości gruntowej, stanowiącej działkę ewidencyjną nr 449/1, objętej księgą wieczystą **KR3/00005326/8**, wg stanu i cen na dzień wyceny, wynosi odpowiednio w udziałach 1/1, 1/4 i 1/2:

$$WR_{1/1} = 3\,284\,000,00 \text{ zł}$$

słownie: trzy miliony dwieście osiemdziesiąt cztery tysiące złotych

WR1/2 = 1 642 000,00 zł

słownie: jeden milion sześćset czterdzieści dwa tysiące złotych

WR1/4 = 821 000,00 zł

słownie: osiemset dwadzieścia jeden tysięcy złotych

Określona wartość jest możliwa do uzyskania pod warunkiem:

- upłynięcia czasu niezbędnego do wyeksponowania i do wynegocjowania warunków umowy, biorąc pod uwagę charakter nieruchomości i stan rynku,
- kupujący będzie posiadał stanowczy zamiar zawarcia umowy, nie będzie działał w sytuacji przymusowej,
- strony będą od siebie niezależne, działając w sposób racjonalny nie kierując się szczególnymi motywami, świadome współistniejących okoliczności mających wpływ na wartość nieruchomości.

Biorąc pod uwagę aktualny poziom cen na rynku nieruchomości, aktualny sposób użytkowania, lokalizację, oszacowaną wartość można uznać za adekwatne w stosunku do sytuacji na lokalnym rynku nieruchomości. Określona wartość nieruchomości znajduje się w średnim przedziale jaki zanotowano w obrocie tego typu nieruchomościami na rynkach równoległych.

11. KLAUZULE I ZASTRZEŻENIA

- Niniejsze opracowanie nie może być wykorzystywane dla innych celów jak określone w pkt. 3,
- Operat wykonano w dwóch jednobrzmiących opracowaniach,
- Operat sporządzono zgodnie z przepisami prawa, a także zgodnie ze stanem faktycznym i prawnym,
- Wyceniający nie bierze odpowiedzialności za wiarygodność załączonych przez Zleceniodawcę dokumentów,
- Oszacowana wartość rynkowa jest wolna od wszelkich podatków i opłat, a w szczególności od podatku VAT,
- Wykonawca operatu nie pozostaje w żadnym stosunku osobistym lub służbowym z właścicielem, zamawiającym; otrzymywane wynagrodzenie nie jest uzależnione od wysokości określonej wartości nieruchomości,
- W obliczeniach nie uwzględniono ewentualnych obciążeń hipotecznych,
- Rzeczoznawca nie jest odpowiedzialny za wady ukryte wycenianych obiektów,
- Oszacowana wartość jest właściwa przy założeniu, że urządzenia i części składowe stanowią własność (nie są objęte umową leasingu),
- Rzeczoznawca nie posiadał pełnego dostępu do dokumentacji w zakresie pozwoleń na prowadzenie działalności oraz koncesji, oszacowana wartość jest właściwa przy założeniu, że stacja benzynowa funkcjonuje na podstawie aktualnych pozwoleń zgodnie z oświadczeniem właściciela,
- Ocena stanu technicznego zawarta w opracowaniu nie stanowi ekspertyzy technicznej,
- Dane osobowe zawarte w niniejszym operacie szacunkowym są przetwarzane na podstawie udzielonej zgody w celu realizacji umowy na wykonanie operatu szacunkowego oraz wynikają z prawnie usprawiedliwionych celów realizowanych przez sporządzającego wycenę rzeczoznawcę majątkowego.

12. ZAŁĄCZNIKI

1. Postanowienie o upadłości.
2. Dokumenty stacji.
3. Kopia polis ubezpieczeniowych.

POSTANOWIENIE O UPADŁOŚCI

Ministerstwo
Sprawiedliwości

Krajowy Rejestr Zadłużonych

Obwieszczenie postanowienia o ogłoszeniu upadłości

METRYKA OBWIESZCZENIA

Numer obwieszczenia	20240227/00168
Sygnatura postępowania	KR15/GU/256/2024
Data obwieszczenia	27.02.2024
Sąd	Sąd Rejonowy dla Krakowa-Śródmieścia w Krakowie
Wydział	VIII Wydział Gospodarczy dla spraw upadłościowych i restrukturyzacyjnych

PODMIOT

Imię	Barbara
Nazwisko	Chodacka
Miejsce zamieszkania	Wielkie Drogi, Polska / POLAND
Rodzaj podmiotu	Osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej
PESEL	60070305342

TREŚĆ OBWIESZCZENIA

Sąd Rejonowy dla Krakowa-Śródmieścia w Krakowie, VIII Wydział Gospodarczy dla spraw upadłościowych i restrukturyzacyjnych, ul. Przy Rondzie 7, 31-547 Kraków, obwieszcza, że postanowieniem z dnia 27 lutego 2024 r. wydanym w sprawie o ogłoszenie upadłości osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej, którą jest Barbara Chodacka, PESEL 60070305342, prowadzonej pod sygn. akt KR15/GU/256/2024, postanowił:

- ogłosić upadłość dłużnika, którym jest Barbara Chodacka, PESEL 60070305342, miejsce zamieszkania: Wielkie Drogi, adres Krakowska 2, 32-051 Wielkie Drogi, jako osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej;
- wezwać wierzycieli upadłego do zgłoszenia wierzytelności syndykowi za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego postępowanie sądowe, w terminie trzydziestu dni od dnia obwieszczenia postanowienia o ogłoszeniu upadłości w Rejestrze; dla wierzycieli, o których mowa w art. 216aa ust. 1 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe, wskazać adres do zgłoszenia wierzytelności syndykowi: ul. Wenecja 3/2 31-117 Kraków;
- wezwać osoby, którym przysługują prawa oraz prawa i roszczenia osobiste ciężące na nieruchomości należącej do upadłego, jeżeli nie zostały ujawnione przez wpis w księdze wieczystej, do ich zgłaszania syndykowi za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego postępowanie sądowe w terminie trzydziestu dni od dnia obwieszczenia postanowienia o ogłoszeniu upadłości w Rejestrze pod rygorem utraty prawa powoływania się na nie w postępowaniu upadłościowym; dla wierzycieli, o których mowa w art. 216aa ust. 1 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe, wskazać adres do zgłoszenia praw oraz praw osobistych i roszczeń ciężących na nieruchomości syndykowi: ul. Wenecja 3/2 31-117 Kraków;
- wyznaczyć syndyka, którego funkcję będzie pełnił: Marzena Pawełczyk (numer licencji 1550);
- wskazać, iż niniejsze postępowanie będzie prowadzone w trybie określonym w art. 491¹ ust. 2 Prawa upadłościowego;
- stwierdzić, że funkcję sędziego komisarza będzie pełnił referendarz sądowy;
- stwierdzić, że funkcję zastępcy sędziego komisarza będzie pełnił referendarz sądowy;
- wskazać, że podstawą jurysdykcji sądów polskich jest art. 3 ust.1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015 /848 z dnia 20 maja 2015 r. w sprawie postępowania upadłościowego (Dz. U. UE. L. z 2015 r. Nr 141, str. 19 z późn. zm.), a postępowanie ma charakter główny;
- przyznać syndykowi, którego funkcję będzie pełnił: Marzena Pawełczyk (numer licencji 1550) zaliczkę na pokrycie kosztów postępowania w kwocie 9000,00 zł (słownie: dziewięć tysięcy złotych zero groszy) oraz zarządzić jej niezwłoczną wypłatę tymczasowo ze środków Skarbu Państwa - Sądu Rejonowego dla Krakowa-Śródmieścia w Krakowie na rachunek bankowy syndyka o numerze: 66 1050 1445 1000 0092 8928 1942.



Sygnatura akt w korespondencji dla syndyka: KR1S/GUp/23/2024.

Poucza się, że wierzycielowi przysługuje zażalenie na postanowienie o ogłoszeniu upadłości wyłącznie w części dotyczącej jurysdykcji sądów polskich. Zażalenie wnosi się w następujący sposób: wierzyciel, może w terminie tygodnia od dnia obwieszczenia postanowienia o ogłoszeniu upadłości wnieść zażalenie wyłącznie w części dotyczącej jurysdykcji sądów polskich. Dla wierzyciela, którego siedziba lub miejsce zwykłego pobytu w dniu otwarcia postępowania znajdowały się za granicą termin do wniesienia zażalenia wynosi trzydzieści dni od dnia obwieszczenia postanowienia o ogłoszeniu upadłości. Zażalenie należy skierować do Sądu Okręgowego w Krakowie, XII Wydział Gospodarczy Odwoławczy za pośrednictwem Sądu Rejonowego dla Krakowa - Śródmieścia w Krakowie, VIII Wydział Gospodarczy dla spraw upadłościowych i restrukturyzacyjnych. Zażalenie przysługuje również na punkt 5 postanowienia, tj. orzeczenie, że postępowanie upadłościowe będzie prowadzone w trybie wskazanym w art 491¹ ust. 2 Prawa upadłościowego. Zażalenie podlega opłacie w wysokości 200,00 zł

DOKUMENTACJA

Starosta Krakowski
al. Juliusza Słowackiego 20
30-037 Kraków

OS.II.6341.160.2011.JP

Kraków, 20.02.2012 r.

ZAWIADOMIENIE o wszczęciu postępowania

Na podstawie art.10, art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kpa (tekst jedn. Dz. U. z 2000r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), art. 4 ust. 1 pkt 5, art. 127 ust.6, 7 ustawy – Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2005 r., Nr 239, poz. 2019 z późn. zm.)

zawiadamia się,

ze na wniosek Pana Stanisława Chodackiego i Pana Pawła Kucharczyka - Stacja Paliw „TRZEBOL” Spółka Jawna Stanisław Chodacki i Paweł Kucharczyk,32-051 Wielkie Drogi 224

zostało wszczęte

postępowanie administracyjne w sprawie legalizacji istniejącego na terenie stacji paliw urządzenia wodnego - drenażu rozsączającego oraz wydania pozwolenia wodnoprawnego na przebudowę drenażu rozsączającego, na odprowadzanie podczyszczonych wód opadowych z terenu stacji paliw poprzez przebudowany drenaż do ziemi w m. Wielkie Drogi, gm. Skawina

W związku z powyższym strony mogą zapoznać się z całością materiałów przekazanych przez wnoszącego i złożyć ewentualne pisemne wnioski i zażalenia w tutejszym Starostwie Powiatowym – Wydział Ochrony Środowiska w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego zawiadomienia. Materiały do wglądu znajdują się w pokoju 403 (IV piętro) w Wydziale Ochrony Środowiska, Rolnictwa i Leśnictwa Starostwa.

Jednocześnie informuje się, że zgodnie z ustawą z dnia 14 czerwca 1960 roku – Kpa, art: - 40 § 4 i 5 strona zamieszkała za granicą lub mająca siedzibę za granicą, jeżeli nie ustanowiła pełnomocnika do prowadzenia sprawy zamieszkałego w kraju, jest obowiązana wskazać w kraju pełnomocnika do doręczeń. W razie niewskazania pełnomocnika do doręczeń przeznaczone dla tej strony pisma pozostawia się w aktach sprawy ze skutkiem doręczenia.

- 41 § 1 i 2 w toku postępowania strony oraz ich przedstawiciele i pełnomocnicy mają obowiązek zawiadomić organ administracji publicznej o każdej zmianie swego adresu. W razie zaniedbania tego obowiązku doręczenie pisma pod dotychczasowym adresem ma skutek prawny.

Zgodnie z art. 127 ust. 6 Prawa wodnego, Starostwo uprzejmie prosi o podanie niniejszej informacji do wiadomości publicznej w sposób zwyczajowo przyjęty na terenie Gminy oraz o przesłanie potwierdzenia terminu obwieszczenia.

z up. STAROSTY


mgr inż. Andrzej Zychon
Dyrektor Wydziału
Ochrony Środowiska, Rolnictwa i Leśnictwa

ostrzeżenia:



1. Pan Stanisław Chodacki, Wielkie Drogi 224
2. Pani Barbara Chodacka, Wielkie Drogi 224
3. Pan Paweł Kucharczyk, 32-050 Skawina, Zamkowa 3
4. Pani Małgorzata Kucharczyk, 32-050 Skawina, Zamkowa 3
5. Skarb Państwa, Starostwo Powiatowe w Krakowie, Wydział Gospodarki Nieruchomościami
6. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie
7. OS II + tablica ogłoszeń
8. OS II - a/a

do wiadomości:

9. Urząd Gminy Skawina - tablica ogłoszeń



Odczyt: 020:11 01-576 WIKRMA_BI_SKAMA_PRINT (10121 i inne) 2013-04-01 00:00:00 LP00014301806

	URZĄD DOZORU TECHNICZNEGO Protokół z wykonania czynności dozoru technicznego	Data badania: 11.05.2023
Oddział terenowy w Krakowie		
Eksploatujący: 3531102 STACJA PALIW "TRZEBODI" SPÓŁKA JAWNA STANISŁAW CHODACKI, PAWEŁ KUCHARCZYK KRAKOWSKA 4 32-051 WIELKIE DROGI	Urządzenie: URZĄDZENIE DO ODZYSKIWANIA PAR PALIWA Wytwórca: MM PETRO Numer ewidencyjny: N2N12000243 Numer fabryczny: 1712001 Rok budowy: 2017 Numer technologiczny: -	
Miejsce wykonania badania: WIELKIE DROGI WIELKIE DROGI 224		
Dokumenty odniesienia: Ustawa z 21.12.2000r. (Dz. U. z 2022 r., poz. 1514); rozp. MRiF z 13.10.2017 (Dz.U. z 2017r., poz. 1946); rozp. MG z 21.11.2005r. (tj. Dz. U z 2014r., poz. 1853, z późn. zm.)		
Wykonano badanie: badanie okresowe Zakres badania: pomiar skuteczności odzysku par paliwa Zbadano węży: 1 Wynik badania: pozytywny / negatywny Nr stanowiska - 1; strona odmierzacza wzgl. tabliczki - 1, 2; nr węży - 1; pozytywny		
Parametry urządzenia: Liczba węży nalewczych: 1		
Uwagi, zalecenia, niezgodności: Brak uwag		
Terminy następnych badań: Pomiar skuteczności odzysku par paliwa: maj 2024 (dla węży z wynikiem pozytywnym)		
Potwierdzam wykonanie badania oraz odbiór protokołu: _____ (imię, nazwisko) Paweł Kucharczyk _____ (podpis) Eksploatującego*/ Osoby Upoważnionej przez Eksploatującego *)		URZĄD DOZORU TECHNICZNEGO INSPEKTOR  RAFAL JERUZAL OT 1217

* niepotrzebne skreślić lub zamazać wykreślić

Strona 1/1

Szczegółowy zakres wykonanych sprawdzeń, badań i prób jest dostępny poprzez internetowy portal Urzędu Dozoru Technicznego eUDT



Kraków, 20 marca 2012 r.

PREZES
URZĘDU REGULACJI ENERGETYKI
OPC/4122. /2747/W/OKR/2012/JM

DECYZJA

Na podstawie art. 32 ust. 1 pkt 4, art. 33 ust. 1, art. 36 i art. 37 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz. U. z 2006 r. Nr 89, poz. 625, Nr 104, poz. 708, Nr 158, poz. 1123 i Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 21, poz. 124, Nr 52, poz. 343, Nr 115, poz. 790 i Nr 130, poz. 905, z 2008 r. Nr 180, poz. 1112 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 69, poz. 586, Nr 165, poz. 1316 i Nr 215, poz. 1664, z 2010 r. Nr 21, poz. 104 i Nr 81, poz. 530, z 2011 r. poz. 94, poz. 551, Nr 135, poz. 789, Nr 205, poz. 1208, Nr 233, poz. 1381 i Nr 234 poz. 1392) na wniosek strony

udzielam przedsiębiorcy

Stacja Paliw „TRZEBOL” Spółka Jawna
Stanisław Chołacki i Paweł Kucharczyk
z siedzibą w miejscowości Wielkie Drogi 224, woj. małopolskie

posiadającemu:

- 1) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym: 0000094199
 - 2) numer identyfikacji podatkowej (NIP): 679-012-51-17,
- zwanemu dalej „Koncesjonariuszem”.

KONCESJI
na obrót paliwami ciekłymi
na okres od 26 marca 2012 r. do 31 grudnia 2030 r.



na następujących warunkach:

1. PRZEDMIOT I ZAKRES DZIAŁALNOŚCI

Przedmiot działalności objętej niniejszą koncesją stanowi działalność gospodarcza w zakresie **obrotu** następującymi **palivami ciekłymi**:

- benzynami silnikowymi innymi niż benzyny lotnicze,
- olejami napędowymi,
- konfekcjonowanym gazem płynnym

przy wykorzystaniu stacji paliw zlokalizowanej w miejscowości Wielkie Drogi 224.

2. WARUNKI PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI

2.1. Warunki ogólne

2.1.1. Koncesjonariusz jest obowiązany do spełnienia określonych przepisami prawa warunków wykonywania działalności gospodarczej oraz do wykonywania działalności objętej niniejszą koncesją na zasadach określonych w ustawie - Prawo energetyczne oraz wydanych na jej podstawie przepisach wykonawczych.

2.1.2. Koncesjonariusz jest obowiązany do przestrzegania obowiązujących przepisów dotyczących jakości paliw ciekłych, ochrony środowiska, zasad postępowania z odpadami i bezpieczeństwa ekologicznego, a także wydanych na ich podstawie przepisów wykonawczych, a w szczególności do terminowej realizacji określonych tymi przepisami przedsięwzięć zabezpieczających środowisko przed szkodliwym oddziaływaniem działalności wykonywanej na podstawie niniejszej koncesji oraz posiadania wymaganych zezwoleń i uzgodnień.

2.1.3. Koncesjonariusz jest obowiązany do przestrzegania przepisów ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r. Poz. 145), a w szczególności do posiadania pozwoleń wodnoprawnych, gdy są one wymagane.

2.1.4. Koncesjonariusz jest obowiązany do wykonywania działalności w sposób nie stanowiący zagrożenia dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz nie narażający na powstanie szkód materialnych.

2.1.5. Koncesjonariusz nie będzie zawierać umów kupna - sprzedaży paliw ciekłych z przedsiębiorstwami energetycznymi, które nie posiadają stosownej koncesji w przypadkach, gdy koncesja taka jest wymagana przepisami ustawy - Prawo energetyczne.

2.2. Szczególne warunki wykonywania działalności objętej koncesją ze względu na właściwą obsługę odbiorców

2.2.1. Koncesjonariusz jest obowiązany do utrzymywania stanu technicznego oraz wyposażenia obiektów, instalacji i urządzeń zapewniających wysoką efektywność i najlepszą jakość wykonywanej działalności objętej niniejszą koncesją, z uwzględnieniem racjonalnego poziomu kosztów, przy zachowaniu obowiązujących przepisów określających wymogi techniczne, w tym metrologiczne, jakościowe i ochrony środowiska oraz do przestrzegania przepisów o bezpieczeństwie i higienie pracy, w tym w szczególności w zakresie bezpieczeństwa pożarowego oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia.

2.2.2. Koncesjonariusz jest obowiązany do zapewnienia, aby czynności w zakresie samodzielnej eksploatacji instalacji i urządzeń wykonywały wyłącznie osoby legitymujące się posiadaniem wymaganych w tym zakresie kwalifikacji.

2.2.3. Koncesjonariuszowi nie wolno czynić przedmiotem obrotu paliw ciekłych, których parametry jakościowe są niezgodne z parametrami określonymi obowiązującymi przepisami i wynikającymi z zawartych umów.

2.2.4. Koncesjonariusz jest obowiązany do posiadania ważnego dokumentu określającego parametry fizyko-chemiczne danej partii paliwa będącego przedmiotem obrotu, wydanego każdorazowo przez bezpośredniego sprzedawcę tego paliwa, a także do wydania na jego podstawie każdemu przedsiębiorcy prowadzącemu obrót paliwami ciekłymi, a innemu odbiorcy na jego żądanie, oświadczenia we własnym imieniu o zgodności parametrów jakości dostarczonego paliwa z parametrami jakości wynikającymi z obowiązujących w tym zakresie przepisów i z zawartej z odbiorcą umowy. W przypadku importu lub przemieszczenia wewnątrzspółnotowego paliw ciekłych określonych niniejszą koncesją, Koncesjonariusz jest obowiązany do przeprowadzania kontroli jakości wprowadzanych do obrotu paliw celem sprawdzenia dotrzymywania przez te paliwa parametrów jakościowych wynikających z krajowych norm jakościowych określonych w obowiązujących przepisach oraz przekazania wyników badań odbiorcy.

2.2.5. Koncesjonariusz jest obowiązany do utrzymywania lub zagwarantowania możliwości pozyskania środków finansowych lub majątku pozwalającego na zaspokojenie roszczeń osób trzecich mogących powstać wskutek niewłaściwego prowadzenia działalności objętej koncesją lub szkód w środowisku.

2.3. Warunki zaprzestania działalności po wygaśnięciu koncesji lub jej cofnięciu

2.3.1. W przypadku, gdy działalność objęta niniejszą koncesją wywiera wpływ na środowisko, Koncesjonariusz jest obowiązany, w trakcie prowadzenia działalności koncesjonowanej oraz po jej zaprzestaniu, do likwidacji skutków tej działalności.

2.4. Sprawozdawczość i udzielenie informacji

2.4.1. Koncesjonariusz jest obowiązany zawiadomić Prezesa URE o istotnych zmianach dotyczących wykonywanej działalności objętej niniejszą koncesją (w tym w szczególności nazwy, siedziby, numeru w rejestrze przedsiębiorców, numeru identyfikacji podatkowej, rozszerzenia bądź ograniczenia zakresu tej działalności) nie później niż 14 dni od dnia ich powstania.

2.4.2. Koncesjonariusz jest obowiązany do pisemnego poinformowania Prezesa URE o zamiarze zaprzestania działalności koncesjonowanej nie później niż na 3 miesiące przed przewidywaną datą zaprzestania działalności.

2.4.3. Koncesjonariusz jest obowiązany do pisemnego informowania Prezesa URE o zamiarze podziału lub połączenia z innymi podmiotami, nie później niż na 30 dni przed planowaną datą podziału lub połączenia.

UZASADNIENIE

Na wniosek z dnia 22 września 2011 r., na podstawie art. 61 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego oraz art. 32 ust. 1 pkt 4 ustawy - Prawo energetyczne, w dniu 30 września 2011 r. zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie udzielenia przedsiębiorcy: Stacja Paliw „TRZEBOL” Spółka Jawna Stanisław Chodacki, Paweł Kucharczyk z siedzibą w miejscowości Wielkie Drogi 224, koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na obrocie paliwami ciekłymi.

Podczas prowadzonego postępowania administracyjnego, Koncesjonariusz został wezwany do przedstawienia informacji niezbędnych do wydania koncesji, co uczynił.

Na podstawie analizy zgromadzonej dokumentacji stwierdzono, że Koncesjonariusz spełnia warunki określone w art. 33 ust. 1 pkt 1-4 ustawy - Prawo energetyczne oraz nie zachodzą wobec niego okoliczności określone w art. 33 ust. 3 tej ustawy.

Warunki wykonywania działalności objętej koncesją zostały określone zgodnie z art. 37 ustawy - Prawo energetyczne.

Okres obowiązywania koncesji od dnia 26 marca 2012 r. wynika z faktu, iż okres obowiązywania dotychczasowej koncesji udzielonej decyzją Prezesa URE z dnia 20 marca 2002 r. Nr OPC/2254/2747/W/3/2002/BP upływa z dniem 25 marca 2012 r., a wniosek przedsiębiorstwa o przedłużenie terminu nie wpłynął w terminie określonym w art. 39 ustawy - Prawo energetyczne.

POUCZENIE

1. Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji (art. 30 ust. 2 i 3 ustawy - Prawo energetyczne oraz art. 479⁴⁴ pkt 1 i art. 479⁴⁷ § 1 Kodeksu postępowania cywilnego). Odwołanie należy wysłać pod adres: Południowo-Wschodni Oddział Terenowy Urzędu Regulacji Energetyki z siedzibą w Krakowie, ul. Juliusza Lea 114, 30 - 133 Kraków.
2. Odwołanie od decyzji powinno czynić zadość wymaganiom przepisanych dla pisma procesowego oraz zawierać oznaczenie zaskarżonej decyzji i wartości przedmiotu sporu, przytoczenie zarzutów, zwięzłe ich uzasadnienie, wskazanie dowodów, a także zawierać wnioski o uchylenie albo zmianę decyzji w całości lub części (art. 479⁴⁸ Kodeksu postępowania cywilnego).
3. Uzyskanie niniejszej koncesji nie zwalnia z obowiązku uzyskania innych koncesji i zezwoleń, wymaganych na podstawie odrębnych przepisów.
4. Prowadzenie przez Koncesjonariusza działalności wymienionej w art. 32 ust. 1 ustawy - Prawo energetyczne, innej niż obrót paliwami ciekłymi, wymaga uzyskania odrębnej koncesji.
5. Organ koncesyjny uprawniony jest do cofnięcia koncesji lub zmiany jej zakresu w przypadkach określonych w art. 41 ustawy - Prawo energetyczne i w art. 58 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. - o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447).

Między innymi Prezes URE cofa koncesję albo zmienia jej zakres w przypadku, gdy przedsiębiorca rażąco narusza warunki określone w koncesji lub inne warunki wykonywania koncesjonowanej działalności gospodarczej, określone przepisami prawa oraz w przypadku, gdy przedsiębiorca w wyznaczonym terminie nie usunął stanu faktycznego lub prawnego niezgodnego z warunkami określonymi w koncesji lub z przepisami regulującymi działalność gospodarczą objętą koncesją (art. 41 ust. 3 ustawy - Prawo energetyczne w związku z art. 58 ust. 2 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej).

Prezes URE może również cofnąć koncesję albo zmienić jej zakres ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwa obywateli, a także w razie ogłoszenia upadłości przedsiębiorcy (art. 41 ust. 4 pkt 1 ustawy - Prawo energetyczne w związku z art. 58 ust. 3 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej) oraz w przypadku podziału przedsiębiorstwa energetycznego lub jego łączenia z innymi podmiotami (art. 41 ust. 4 pkt 2 ustawy - Prawo energetyczne).

6. Koncesjonariusz jest zobowiązany, zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy - Prawo energetyczne, do wnoszenia corocznej opłaty do budżetu państwa, w sposób i w wysokości określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 34 ust. 3 tej ustawy.



**z upoważnienia
Prezesa
Urzędu Regulacji Energetyki**

DYREKTOR
Kabinetu Wiceprezesa Urzędu Regulacji Energetyki
i Sekretarza Urzędu
dr Małgorzata Nowaczek-Zarembka

Dołączono opłatę skarbową w wysokości 616 zł
Janina
Jacek Marciniak - główny specjalista

Urządzenie:

1. Stacja Paliw „TRZEBOL” Spółka Jawna Stanisław Chodacki, Paweł Kocharczyk
32-051 Wielkie Drogi 224,
woj. małopolskie.
2. A/a

URZĄD MIASTA I GMINY
SKAWINA
Wydział Mierni,
Gospodarki Przestrzennej,
Geodezji i Architektury

GA-7355/A/G/Z/10/00

Skawina, 30-06-2000r.

**Stacja Paliw „Trzebol” s.c.
Wielkie Drogi 224**

Dotyczy: przyjęcia zgłoszenia do użytkowania rozbudowy zadania nad dystrybutorami paliw.

Urząd Miasta i Gminy Skawina - Wydział Mierni, Gospodarki Przestrzennej, Geodezji i Architektury informuje, że wniosek Państwa w sprawie zgłoszenia do użytkowania zadania nad dystrybutorami paliw - stacji paliw zlokalizowanej na działce nr 449/1 położonej w Wielkich Drogiach - został przyjęty i zarejestrowany pod nr j.w.

Powyższa inwestycja realizowana była na podstawie pozwolenia na budowę Nr GA-7351/G/34/99 z dnia 1999-06-18 wydanego przez Urząd Miasta i Gminy Skawina - Wydział Mierni, Gospodarki Przestrzennej, Geodezji i Architektury.

Dane techniczne obiektu:

- powierzchnia zabudowy	-	110,2m ²
- powierzchnia użytkowa	-	101,2m ²
- kubatura	-	473,0m ³

E. WYK. MIERNI
Z-ca Kierownika Wydziału
mgr inż. Andrzej Chmielek

Otrzymują:

1. Stacja Paliw „Trzebol” s.c.
Wielkie Drogi 224
3. a/a - 3x

Do wiadomości:

1. Starostwo Powiatowe
Kraków, Al. Słowackiego 20

- 2 -

POUCZENIE:

Zgodnie z art. 61 i 62 Ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo Budowlane /Dz.U.Nr 89 poz.414/

1 - Właściciel lub zarządca obiektu budowlanego

jest obowiązany użytkować obiekt zgodnie z jego przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać go w należyłym stanie technicznym i estetycznym.

2 - Obiekty budowlane powinny być w czasie ich użytkowania poddawane przez właściciela lub zarządcę:

- okresowej kontroli co najmniej raz w roku polegającej na sprawdzeniu stanu technicznego sprawności:

- instalacji urządzeń służących ochronie środowiska
- instalacji gazowych oraz przewodów kominowych / dymowych, spalinowych i wentylacyjnych /

- okresowej kontroli co najmniej raz na pięć lat polegającej na sprawdzeniu stanu sprawności technicznej i wartości użytkowej całego obiektu budowlanego, estetyki obiektu oraz jego otoczenia. Kontrola ta powinna być objęta również badaniem instalacji elektrycznej, porażeniowej i odprężnej w zakresie stanu sprawności połączeń, osprzętu, zabezpieczeń i środków ochrony od porażenia, oporności izolacji przewodów oraz urządzeń, instalacji i aparatury.

- kontrole powyższe powinny być przeprowadzane przez osoby posiadające:

- uprawnienia budowlane w odpowiedniej specjalności,
- kwalifikacje wymagane przy wykonywaniu i zrozu lub usług w zakresie naprawy lub konserwacji odpowiednich urządzeń energetycznych lub gazowych,
- osoby posiadające kwalifikacje zawodowe świadzone przez osoby zatrudnione / dotyczy przewodów kominowych /.

Protokoły badań i sprawdzeń należy przechowywać i okazywać w czasie kontroli organom nadzoru budowlanego.

URZĄD MIASTA I GMINY SKAWINA
Wydział Mienia, Gospodarki Przestrzennej,
Geodezji i Architektury

GA-7351/G/34/99

Skawina, dnia 18.06.99.

DECYZJA NR G/34/99

Na podstawie art. 28, art. 33 ust. 4 i art. 36 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. Nr 89, poz. 414, z późniejszymi zmianami), oraz na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 1980 r. Nr 9, poz. 26, z późniejszymi zmianami), zgodnie z Porozumieniem z dnia 30 grudnia 1994r. zawartym pomiędzy Kierownikiem Urzędu Rejonowego w Krakowie a Burmistrzem Miasta i Gminy Skawina w sprawie powierzenia organom gminy prowadzenia niektórych spraw z zakresu administracji rządowej (Dz.U. Województwa Krakowskiego Nr 2 poz. 8 z 1995r.) po rozpatrzeniu wniosku inwestora z dnia 15.04.1999. nr rejestru GA-7351/G/34/99

zatwierdzam projekt budowlany i wydaję pozwolenie na budowę
dla Stacji paliw „Trzeboń” s.c. S.Chodacki, P.Kucharczyk
Wielkie Drogi 224

rodzaj inwestycji : rozbudowa zadaszenia nad dystrybutorami paliw
na dz. 449/1 w Wielkich Drogach

autor projektu: arch. Andrzej Mielecki, Upr. 75/84 B-B

z zachowaniem następujących warunków zgodnie z treścią art. 36 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane

1. inwestycję realizować zgodnie z zatwierdzonym projektem technicznym i pod nadzorem osoby uprawnionej
- zadaszenie wykonać z elementów stalowych, o wym. w obrysie 13.7 x 8.05m
w odl. 24.0 m od krawędzi drogi dz.nr 160, 17.5 m od granicy vz dz.nr 450, oraz 22.0m od wsch. granicy działki
- maks. wysokość od poziomu terenu 6.0 m
2. zbiornik ścieków sanitarnych wykonać jako szczelny, okresowo wybieralny w minimalnej odległości xxx od granic działki
3. prace budowlane można rozpocząć tylko na podstawie ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę - art. 28 ustawy Prawo budowlane
4. obowiązuje geodezyjne wyznaczenie budowy w terenie oraz powykonawcza inwentaryzacja geodezyjna - art. 43 ustawy Prawo budowlane

dane techniczne zadaszenia:

- powierzchnia zabudowy - 110.0 m²

Obliczono należną opłatę budowlaną 60.90 (konto Urzędu Skarbowego)

UZASADNIENIE

Decyzja niniejsza uwzględnia w całości wniosek strony - art. 107 par. 4 KPA.
Decyzja o pozwoleniu na budowę wygasa jeżeli budowa nie została rozpoczęta do 2 lat od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna lub budowa została przerwana na czas dłuższy niż 2 lata - art. 37 Ustawy Prawo budowlane.

Od decyzji przysługuje odwołanie do Wojewody Małopolskiego, Kraków, ul Basztowa 22, za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Skawina w terminie 14 dni od dnia doręczenia.



Z up. BURMISTRZA
Dział Techniczny Wydziału
mgr inż. Andrzej Chwałczak

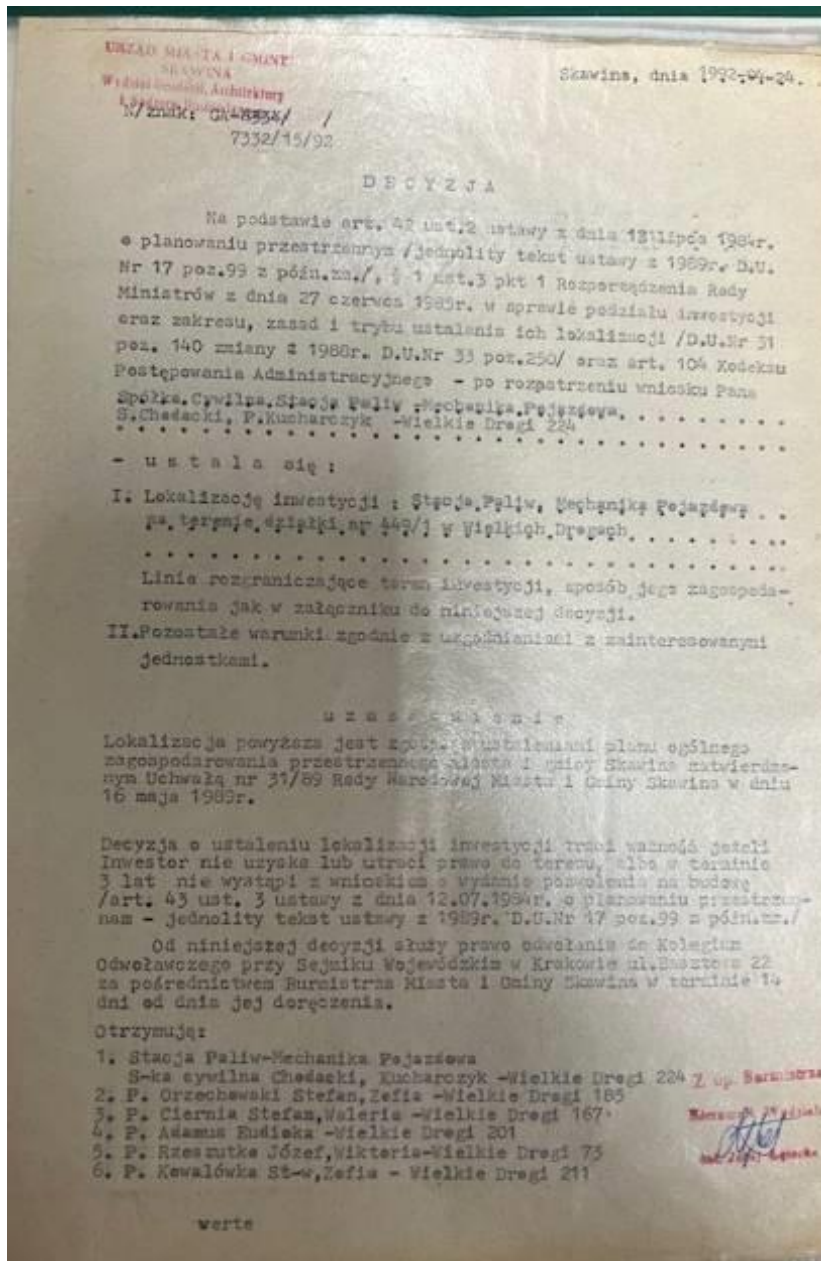
Pouczenie:

1. Inwestor zobowiązany jest zawiadomić właściwy organ oraz projektanta sprawującego nadzór autorski o zamierzonym terminie rozpoczęcia robót budowlanych co najmniej na 7 dni przed ich rozpoczęciem oraz dołączyć oświadczenie kierownika budowy i inspektora nadzoru inwestorskiego, stwierdzającego przyjęcie obowiązków wynikających z ustawy - Prawo budowlane.
2. O wydanie przez organ dziennika budowy występuje inwestor.
3. W przypadku gdy nie nałożono w niniejszej decyzji obowiązku uzyskania pozwolenia na użytkowanie, do użytkowania obiektu można przystąpić w terminie 14 dni od dnia doręczenia do właściwego organu zawiadomienia o zakończeniu budowy, a organ w tym terminie nie zgłosi sprzeciwu w drodze decyzji.
4. Inwestor może przystąpić do użytkowania obiektu przed wykonaniem wszystkich robót budowlanych pod warunkiem uzyskania pozwolenia na użytkowanie, wydanego przez właściwy organ.

Otrzymują:

1. Stacja paliw „Trzebol” s.c. S.Chodacki, P.Kucharczyk
Wielkie Drogi 224 + 2 egz. zatw.proj.techn.
2. P. Stanisław, Barbara Chodacy
32-051 Wielkie Drogi 224
3. P. Kowalówka Zofia
32-051 Wielkie Drogi
4. Zarząd Miasta i Gminy Skawina w/m
5. a/a x 2

Do wiadomości:
Starostwo powiatu ziemskiego-krakowskiego
Kraków, Al. Słowackiego 20



URZĄD MIASTA I GMINY
Wydział Urbanistyki, Architektury
i Nadzoru Budowlanego
 GA-7351/a/54/92

Skawina, dnia 1992-06-15

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 21, 28 i 34 ustawy z dnia 24 października 1974r.
 Prawo Budowlane / D.U.Nr 38 poz.279 z późniejszymi zmianami/, § 18,19,
 20 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska
 z dnia 20 lutego 1975r. w sprawie nadzoru urbanistyczno-budowlanego
 /D.U.Nr 8 poz.48/ i art. 104 Kodeksu o Postępowaniu Administracyjnym,
 na wniosek P. Chodacki Stanisław zam. Wielkie Drogi 224 w sprawie
 pozwolenia na budowę stacji paliw z dnia 1992-06-10, zgodnie z planem
 ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Skawina zatw.
 Uchwałą nr 51/89 Rady Narodowej Miasta i Gminy Skawina w dniu 16 maja
 1989r. Symbol Planu B1.10.24-39 UR

z a t w i e r d z a s i ę

pod względem urbanistycznym i architektonicznym plan realizacyjny
 dla inwestycji : Stacja Paliw - trzy zbiorniki na działce nr 469/1
 położonej w Wielkich Drogach objętej załącznikiem graficznym
 jednocześnie u d z i e l a s i ę
 pozwolenia na budowę dla inwestycji j.w.

Roboty budowlane należy wykonać zgodnie z zatwierdzonym projektem
 technicznym, zawartymi uzgodnieniami i wytycznymi oraz pod nadzorem
 osoby uprawnionej.

Pozwolenie na budowę traci ważność jeżeli roboty nie zostaną rozpoczęte
 w terminie 2 lat od dnia uzyskania pozwolenia lub zostaną przerwane na
 czas dłuższy niż 2 lata /art.32 ust.1 cyt. ustawy prawo budowlane/
 Po zakończeniu robót budowlanych należy zgłosić w Wydziale Architektury
 i Nadzoru Budowlanego - obiekt do odbioru technicznego w celu uzyskania
 pozwolenia na użytkowanie /art.41 cyt.ustawy prawo budowlane/

Od niniejszej decyzji służy prawo odwołania do Wojewody Krakowskiego
 Kraków ul.Korczyńskiego 11 za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy
 Skawina w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Załączniki:
 1. Plan realizacyjny
 2. Projekt techniczny
 3. Uzgodnienia 1-5

Otrzymują:
 1.P. Chodacki Stanisław i P. Kucharczyk Fawel
 Wielkie Drogi 224
 2.P. Orzechowski Stefan, Zofia- Wielkie Drogi 185
 3.P. Ciernia Stefan, Waleria - Wielkie Drogi 187
 4.P. Adamus Eudziola - Wielkie Drogi 201
 5.P. Bzeczutko Józef, Wiktoria- Wielkie Drogi 73
 6.P. Kowalówka Stanisław, Zofia- Wielkie Drogi 211
 7.P. Żyła Janina, Józef - Wielkie Drogi 58
 8.P. Pasiębek Elżbieta, St-w - Jaśkowice 234
 9.P. Choroży Józef, Janina - Jaśkowice 185
 10. w/a

Z up. Burmistrza
 Ewa K...
 mgr inż. ...

Po zakończeniu obiektu budowlanego
 (w terminie ...) przed
 ich zakończeniem ...
 obiekt ...
 ...

URZĄD MIASTA I GMINY

Skawina, dnia 1992-03-01 . . .

Wydział Geodezji, Architektury
i Nadzoru Budowlanego

GA-7325/ G/ 43 / 92

Z a ą w i a d c z e n i e

Urząd Miasta i Gminy Skawina - Wydział Geodezji, Architektury
i Nadzoru Budowlanego stwierdza, że zgodnie z planem ogólnym
zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Skawina zatwierdzonym
Uchwałą nr 31/89 Rady Narodowej Miasta i Gminy Skawina w dniu 16 maja
1989r. działka nr 449/1
położona w Wielkich Drogach znajduje się w terenie o nast.
przeznaczeniu : teren usług rzemieślniczych

Symbol Planu . E1.10.24-89 UR

Zaświadczenie wydaje się na wniosek Pana/i/
Kucharczyk Tadeusz zam. Wielkie Drogi 22A
celem przedłożenia . w Biurze Materiałowym

opłatę skarbową w kwocie 30.000zł
skasowaną na ~~.....~~ woteka, - 15.000,-zł.

[Handwritten signature]
Tadeusz Kucharczyk

- Otrzymują:
1. P. Kucharczyk Tadeusz
zam. Wielkie Drogi 22A
 2. a/a

KOPIE POLIS OC



CERTYFIKAT

**ZAWARCIA OBOWIĄZKOWEGO UBEZPIECZENIA
ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ
PRZEDSIĘBIORCY PROWADZĄCEGO DZIAŁALNOŚĆ
W ZAKRESIE RZECZOZNAWSTWA MAJĄTKOWEGO**

Niniejszym potwierdza się, że:

**Kancelaria Nieruchomości Magdalena
Ślufarska**

30-102 Kraków, Morawskiego 5 / 325

posiada zawarte obowiązkowe ubezpieczenie
w Powszechnym Zakładzie Ubezpieczeń SA

Nr polisy SRM0016397

zgodne z Rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 26 kwietnia 2019 r.
w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej
przedsiębiorcy prowadzącego działalność w zakresie czynności
rzeczoznawstwa majątkowego (Dz. U. z 2019 r. poz. 805)

na okres: 28/03/2024 - 27/03/2025

na sumę gwarancyjną: 1 000 000 EUR

słownie: jeden milion euro

składka za ubezpieczenie wynosi: 2 364.00 PLN

Lidia Machalska
Stary Szary Zamek w Warszawie
Stary Szary Zamek w Warszawie

iExpert.pl Spółka Akcyjna
Al. Jerozolimskie 99 lok. 32
02-001 Warszawa
KRS 0000426530, REGON 140437850
NIP 525-235-52-48

iExpert.pl SA | www.Iexpert.pl
Al. Jerozolimskie 99/32 | 02-001 Warszawa
tel: 22 646 42 42 | fax: 22 100 26 26

Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy XIII Wydział Gospodarczy KRS, KRS nr: 0000426530
NIP 5252355248 | Kapitał zakładowy: 100.000 zł, opłacony w całości.



Ubezpieczenie dobrowolne odpowiedzialności cywilnej rzeczoznawców majątkowych wykonujących osobiście czynności w związku z powołaniem na biegłego

POLISA NR: **SRM0015504**

Oferta nr: 0463/MSP/W/2014

DANE

UBEZPIECZYCIEL Powszechny Zakład Ubezpieczeń Spółka Akcyjna, Al. Jana Pawła II 24,
00-133 Warszawa zarejestrowana w Sądzie Rejonowym dla m. st. Warszawy
XII Wydział Gospodarczy, KRS 0000009831, NIP 526-025-10-49,
wysokość kapitału zakładowego: 86 352 300,- zł, kapitał wpłacony w całości.

UBEZPIECZAJĄCY

Kancelaria Nieruchomości Magdalena
Ślufarska

Morawskiego 5/325
30-102 Kraków

REGON: 260139328

Telefon: 662019835

UBEZPIECZONY

Magdalena Ślufarska

Morawskiego 5/325
30-102 Kraków

PESEL: 82100406867

Telefon: 662019835

Okres ubezpieczenia od dnia: **18/12/2023** do dnia: **17/12/2024**

Zakres terytorialny Rzeczpospolita Polska

ZAKRES

PZU SA niniejszym potwierdza zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zgodnie z poniższymi warunkami:

Zakres ubezpieczenia Ubezpieczenie zawierane jest na warunkach określonych w Ogólnych warunkach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zawodowej ustalonych Uchwałą Nr UZ/211/2016 z dnia 7 czerwca 2016 r. Zarządu PZU SA wraz z klauzulą w brzmieniu:

Z zachowaniem pozostałych nie zmienionych niniejszą klauzulą postanowień OWU, PZU SA obejmuje ochroną odpowiedzialność cywilną ubezpieczonego rzeczoznawcy majątkowego za szkody powstałe wskutek wykonywania osobiście czynności rzeczoznawstwa w związku z powołaniem na biegłego.

Suma gwarancyjna	Ubezpieczenie dobrowolne OC w związku z powołaniem na biegłego	500 000 PLN
Rozszerzenia zakresu	Klauzula nr 61 – Dokumenty Limit w ramach sumy gwarancyjnej	20 000 PLN

PŁATNOŚĆ**Składka do zapłaty 650.00 PLN**

słownie złotych: sześćset pięćdziesiąt

Płatność składki w ratach w ilości i terminach podanych poniżej na rzecz iExpert.pl SA w Warszawie, przelewem na konto nr **81 2490 0005 0000 4600 9302 7012**

(Uwaga! W treści przelewu proszę wpisać TYLKO nr polisy – to bardzo ułatwi automatyczną identyfikację)

I rata – w kwocie: 325.00 PLN – w terminie do dnia: 28/12/2023

oraz kolejne raty – w kwocie: 325.00 PLN – w terminach do: 15/06/2024

OŚWIADCZENIA

Na podstawie art. 815 Kodeksu Cywilnego:

Podanie informacji wymaganych do zawarcia umowy ubezpieczenia jest obowiązkowe.

Data zawarcia polisy 18/12/2023

Data wystawienia polisy 18/12/2023

Oświadczenia prawne (konieczne do zawarcia tej umowy ubezpieczenia):

(*) 1. Oświadczam, iż przed zawarciem umowy ubezpieczenia otrzymałem i zapoznałem(am) się z Ogólnymi warunkami ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zawodowej ustalonymi uchwałą Nr UZ/211/2016 z dnia 7 czerwca 2016 r. Zarządu PZU SA ze zmianami ustalonymi uchwałą nr UZ/215/2018 z dnia 6 lipca 2018 r. oraz, że otrzymałem(am) Dokument zawierający informacje o produkcie ubezpieczeniowym.

W umowie ubezpieczenia zawartej na cudzy rachunek Ubezpieczający zobowiązany jest doręczyć Ubezpieczonemu OWU, które mają zastosowanie do tej umowy ubezpieczenia, na piśmie lub za zgodą Ubezpieczonego na innym trwałym nośniku. W przypadku umowy ubezpieczenia, w której okres ochrony ubezpieczeniowej rozpoczyna się później niż w dniu zawarcia umowy ubezpieczenia, OWU powinny być doręczone Ubezpieczonemu przed objęciem go ochroną ubezpieczeniową. Przekazanie OWU na trwałym nośniku, wymaga uprzedniej zgody Ubezpieczonego. Na żądanie PZU SA Ubezpieczający zobowiązany jest przedstawić dowód wykonania tej powinności.

(*) 2. Jestem świadomy/a, że wybrane przeze mnie ubezpieczenie zawierane w PZU SA, jest ubezpieczeniem, którego głównym przedmiotem i zakresem ochrony jest:

- odpowiedzialność cywilna za szkody wyrządzone w związku z powołaniem na biegłego;
- czynności objęte ochroną wskazane są w art. 174 ust. 3 i 3a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami

Jestem świadomy, że:

- umowa ubezpieczenia zawierana jest na okres 12 miesięcy.

Oświadczam, że niniejsza umowa ubezpieczenia spełnia moje wymagania i potrzeby przy uwzględnieniu wysokości składki jaką jestem skłonny/a zapłacić. Zawieram ją w wyniku mojej świadomej decyzji.

Informacje o dystrybutorze oraz dokumenty dotyczące przetwarzania danych osobowych dostępne na stronie:
<https://iexpert.pl/informacje-dla-klientow>.

Oświadczenia techniczne (niezbędne do obsługi tej umowy ubezpieczenia):

(*) 3. Wyrażam zgodę na przesyłanie informacji i dokumentów, w tym OWU oraz dokumentu zawierającego informacje o produkcie, a także informacji, o których mowa w art. 9 ust.1 ustawy o dystrybucji ubezpieczeń, które mają związek z wnioskową lub zawartą umową ubezpieczenia w PZU SA za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, w tym wiadomości SMS/MMS lub e-mail, na wskazany przeze mnie numer telefonu lub adres mailowy. W razie zmiany podanych przeze mnie danych kontaktowych, zobowiązuje się uaktualniać moje dane, dzięki którym będę otrzymywać informacje za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej.

(*) 4. Administrator danych osobowych PZU SA:

Oświadczam, że otrzymałem/am informację o przetwarzaniu moich danych osobowych, zawartą w dostarczonym mi dokumencie „Informacja Administratora danych osobowych”.

W zakresie, w jakim podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest zgoda, ma Pani/Pan prawo jej wycofania. Zgodę można odwołać w każdym czasie w oddziale lub wysyłając e-mail na adres kontakt@pzu.pl albo pismo na adres PZU, ul. Postępu 18a, 02-676 Warszawa. Wycofanie zgody nie wpływa na zgodność z prawem przetwarzania dokonanego na podstawie zgody przed jej wycofaniem.

(*) S. Wyrażam zgodę na przetwarzanie danych osobowych podanych we wniosku o ubezpieczenie, przez iExpert.pl SA z siedzibą w Warszawie Al. Jerozolimskie 99/32, 02-001 Warszawa, KRS 0000426530 (jako administratora danych) w celu przesyłania informacji i dokumentów za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej niezbędnych do zawarcia, wykonywania (obsługi) i odnowienia umowy ubezpieczenia, w tym:

(*) a. kontaktu poprzez email (poczta elektroniczna),

(*) b. kontaktu poprzez sms i telefon (wiadomości tekstowe i połączenia głosowe).

Zgody powyższej udzielam dobrowolnie i mogę odwołać ją w każdym czasie wysyłając e-mail na adres iod@iexpert.pl albo pismo na adres iExpert.pl SA, Al. Jerozolimskie 99/32, 02-001 Warszawa. Wycofanie zgody nie wpływa na zgodność z prawem przetwarzania dokonanego na podstawie zgody przed jej wycofaniem.

Oświadczenia marketingowe (od czasu do czasu mamy ciekawe promocje i oferty – tylko w ten sposób będziemy mogli je zaprezentować):

6. Nie wyrażam zgody na udostępnienie przez PZU SA moich danych osobowych podmiotom z grupy PZU, tj. PZU Życie SA, PTE PZU SA, TFI PZU SA, PZU Pomoc SA, PZU Zdrowie SA, PZU CO SA, Link4 TU SA, PEKAO SA, Alior Bank SA – w ich własnych celach marketingowych, obejmujących profilowanie zmierzające do określenia preferencji lub potrzeb w zakresie produktów ubezpieczeniowych i innych produktów finansowych oraz przedstawienia odpowiedniej oferty.

7. Nie wyrażam zgody na umieszczenie danych osobowych Ubezpieczającego / Ubezpieczonego w bazie danych iExpert.pl SA oraz ich przetwarzanie zgodnie z odpowiednimi przepisami o ochronie danych osobowych w celu prezentacji warunków ubezpieczeń oferowanych przez iExpert.pl SA. Niniejsza zgoda dotyczy kontaktu poprzez email oraz osobno poprzez telefon i sms. Przysługuje mi prawo do cofnięcia zgody w dowolnym momencie bez wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej cofnięciem. Zgody powyższej udzielam dobrowolnie.

(*) udzielenie zgody niezbędne do zawarcia umowy ubezpieczenia

PODMIOT OBSŁUGUJĄCY:

Informujemy, iż podmiotem odpowiedzialnym obsługującym ubezpieczenia w imieniu PZU SA jest iExpert.pl SA, z siedzibą w Warszawie, Aleje Jerozolimskie 99 lok. 32, 02-001 Warszawa, NIP 5252355248, Regon 140437850, KRS 0000426530 (Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy XIII Wydział Gospodarczy KRS), kapitał zakładowy 100.000 zł.

iExpert.pl SA jest agentem ubezpieczeniowym działającym na podstawie Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o pośrednictwie ubezpieczeniowym (Dz. U. z dnia 16 lipca 2003 r.) wykonującym czynności agencyjne na rzecz więcej niż jednego zakładu ubezpieczeń w zakresie tego samego działu ubezpieczeń w rozumieniu Art.11 ust. 2 cytowanej ustawy.

Pełne nazwy spółek:

PZU SA – Powszechny Zakład Ubezpieczeń Spółka Akcyjna, al. Jana Pawła II 24, 00-133 Warszawa
PZU Życie SA – Powszechny Zakład Ubezpieczeń na Życie Spółka Akcyjna, al. Jana Pawła II 24, 00-133 Warszawa
PTE PZU SA – Powszechnie Towarzystwo Emerytalne PZU Spółka Akcyjna, al. Jana Pawła II 24, 00-133 Warszawa
TFI PZU SA – Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych PZU Spółka Akcyjna, al. Jana Pawła II 24, 00-133 Warszawa
PZU Pomoc SA – PZU Pomoc Spółka Akcyjna, al. Jana Pawła II 24, 00-133 Warszawa
PZU Zdrowie SA – PZU Zdrowie Spółka Akcyjna, ul. Konstruktorska 13, 02-673 Warszawa
PZU CO SA – PZU Centrum Operacji Spółka Akcyjna, ul. Konstruktorska 13, 02-673 Warszawa
Link4 TU SA – Link4 Towarzystwo Ubezpieczeń Spółka Akcyjna, ul. Postępu 15, 02-676 Warszawa
PEKAO SA – Bank Polska Kasa Opieki Spółka Akcyjna, ul. Grzybowska 53/57, 00-950 Warszawa
Alior Bank SA – Alior Bank Spółka Akcyjna, ul. Łopuszańska 38D, 02-232 Warszawa

Centrum Alarmowe PZU SA 801 102 102 w przypadku awarii lub wypadku

W imieniu PZU:

iExpert.pl Spółka Akcyjna
Al. Jerozolimskie 99 lok. 32
02-001 Warszawa
KRS 0000426530, REGON 140437850
NIP 525-235-52-48

Lidia Machalska
Biuro Spółki dla Ubezpieczonych