

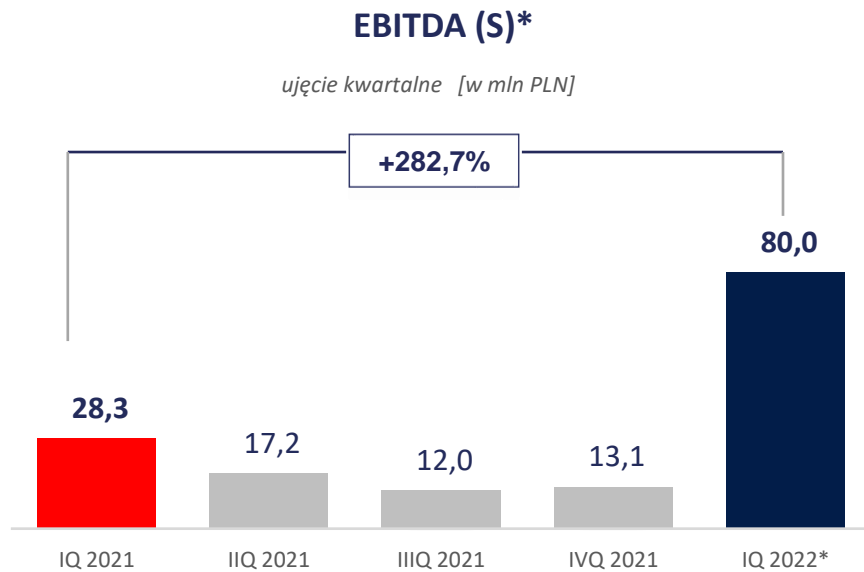


# Duński Hub – dywersyfikacja kierunków dostaw oleju napędowego przez Grupę UNIMOT

Kwiecień 2022 r.



# PROGNOZA WYNIKÓW ZA IQ 2022



**Skonsolidowana EBITDA  
skorygowana za I kwartał 2022 r.  
wyniesie co najmniej**

**80 mln zł**

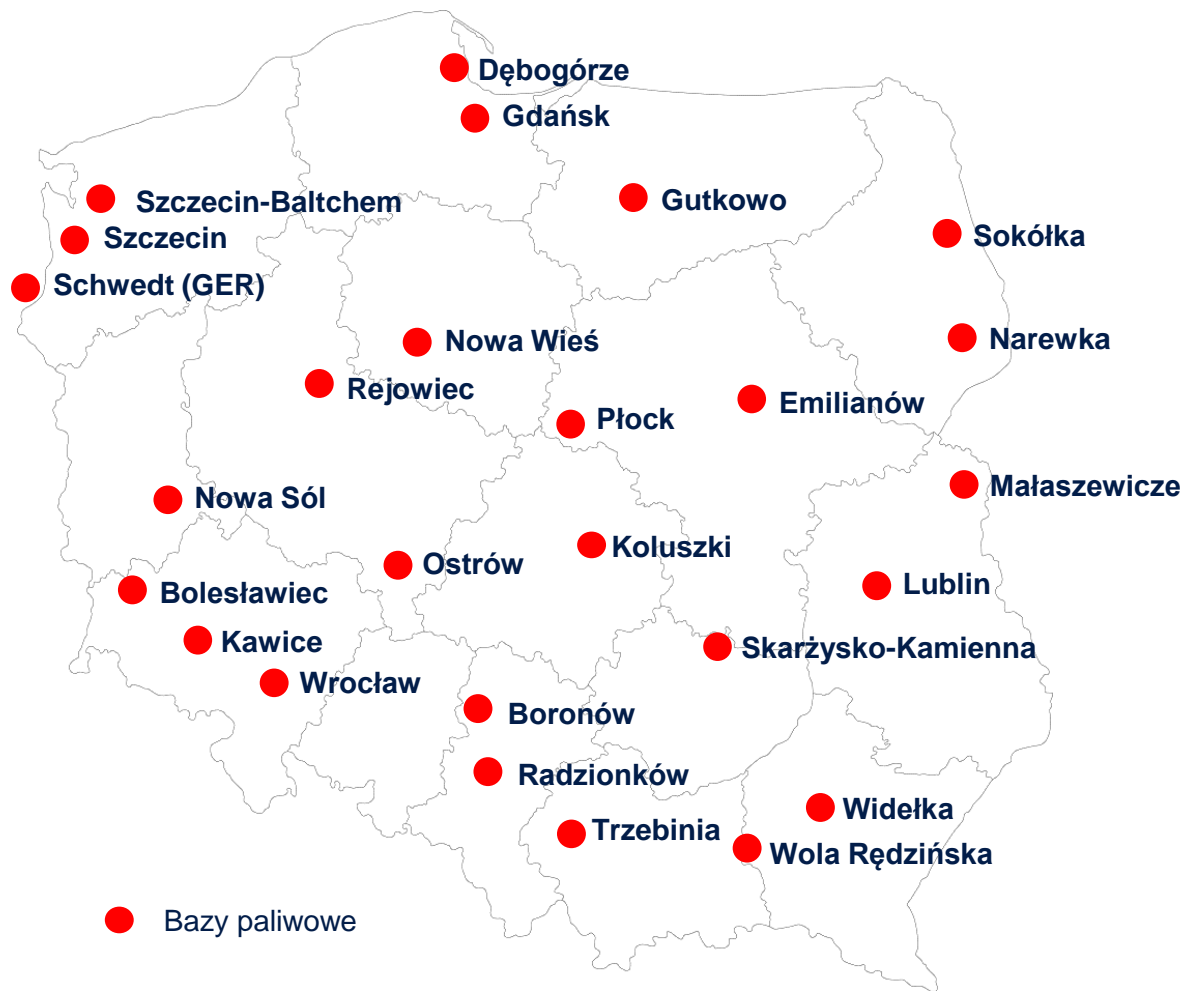
**Tak wysoki poziom skonsolidowanej EBITDA skorygowanej wyniku przede wszystkim z szeregu transakcji tradingowych zawartych przez Tradea sp. z o.o. w ciągu kilku tygodni IV kwartału 2021 r., których termin rozliczenia przypada w przyszłości oraz wysokiego poziomu marż w hurcie ON i LPG oraz sprzedaży detalicznej na stacjach paliw.**

\* skorygowana o szacunkową wycenę zapasu obowiązkowego oleju napędowego, uzasadnione przesunięcia i zdarzenia jednorazowe



# KRAJOWA PRODUKCJA POKRYWA ZNACZĄCĄ CZĘŚĆ KONSUMPCJI

## Szeroka sieć dystrybucji w Polsce



1.

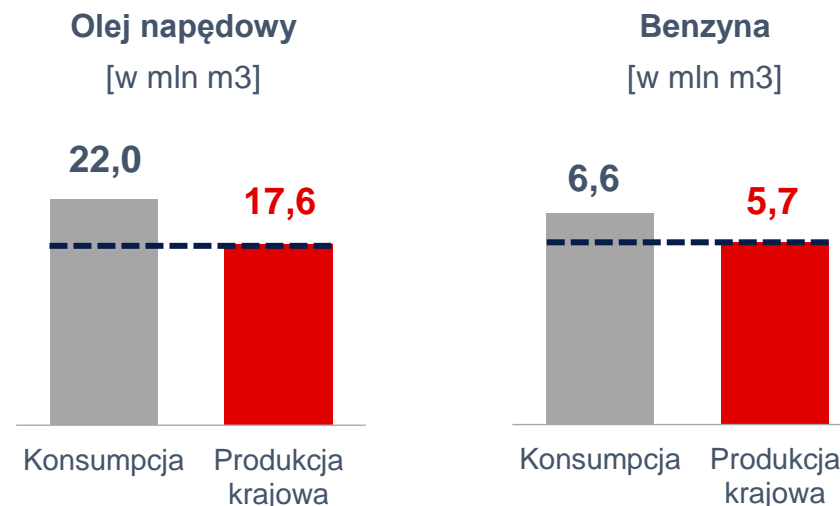
Krajowa infrastruktura jest dobrze zorganizowana i sprawnie działa na szeroką skalę

2.

Dostawy do Polski nie są póki co zakłócone

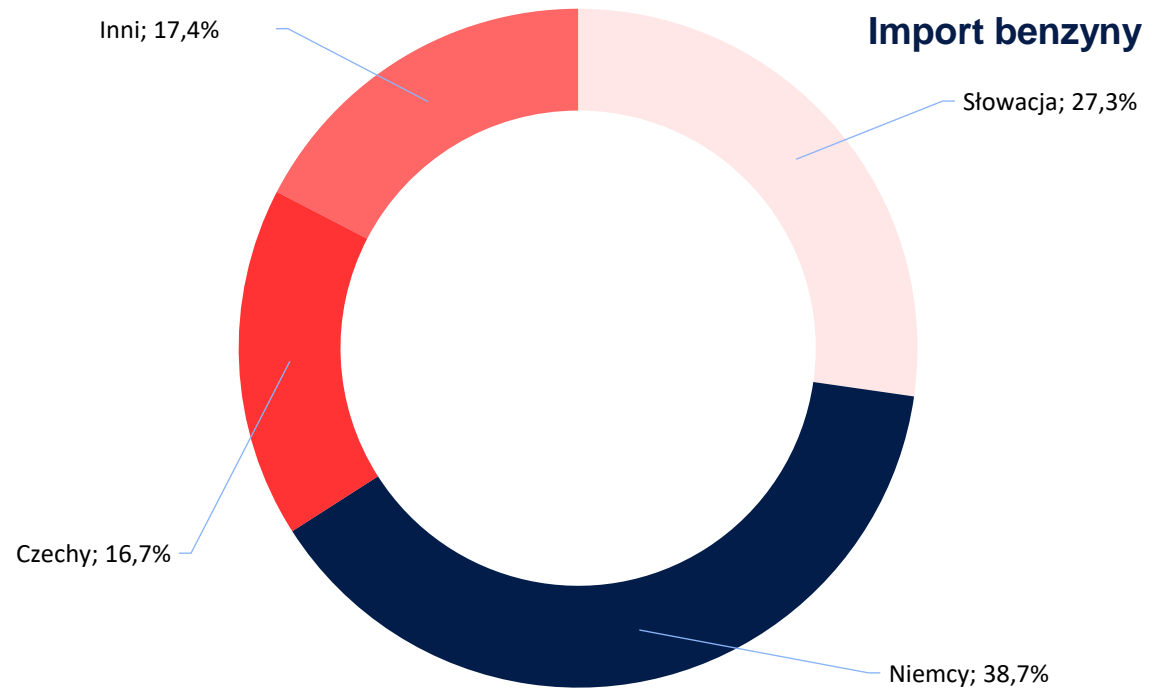
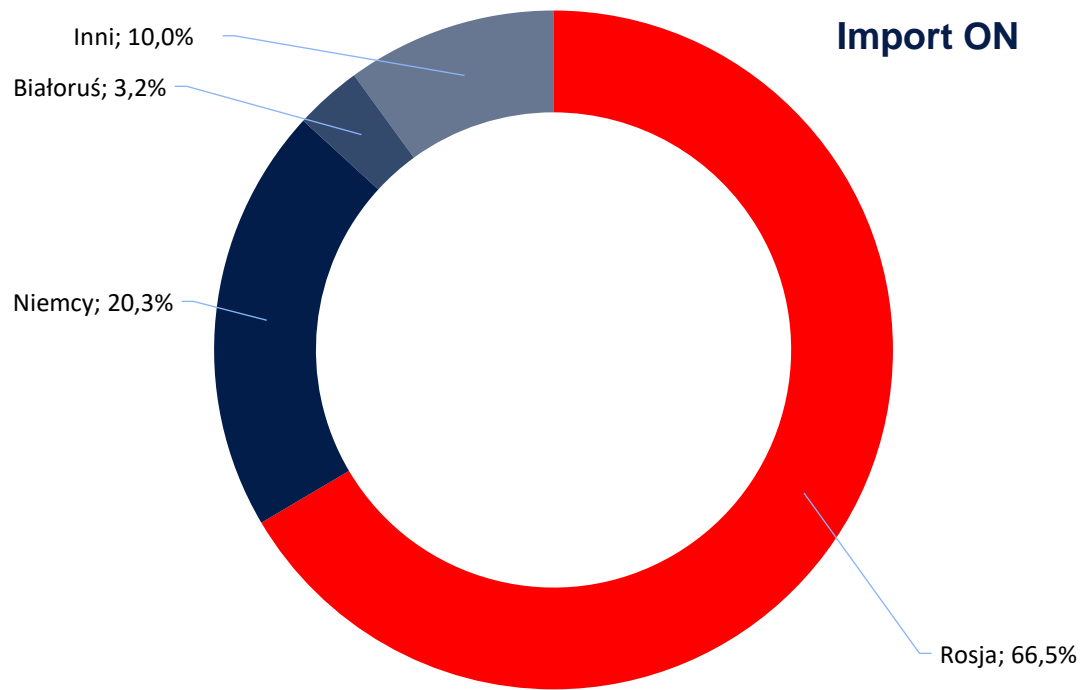
3.

Produkcja krajowa w zdecydowanej większości pokrywa popyt na ON i benzynę



# IMPORT PALIW DO POLSKI W 2021 r.

Surowiec	Całkowity import	Import z Rosji (wolumen)	Udział importu z Rosji
Benzyna	1 228 672 m3	0	0%
ON	6 983 490 m3	4 643 682 m3	66,5%



# TRANSPORT PALIW DROGĄ MORSKĄ

Tankowce znajdujące się obecnie na morzu – 28 marca g. 16.00 (źródło: <https://www.marinetraffic.com/>)





# POLSKA INFRASTRUKTURA IMPORTOWA W PORTACH

Wielkość tankowców mogących podejść do polskich terminali przeładunkowych 30-35 tys. ton



Wielkość tankowców mogących podejść do polskich terminali przeładunkowych 30-35 tys. ton



Standardowa wielkość tankowców na trasach długodystansowych ~100 tys ton



\* ładowność statków, które może obsłużyć dany port



# POLSKA INFRASTRUKTURA IMPORTOWA W PORTACH

Wielkość tankowców mogących podejść do polskich terminali przeładunkowych 30-35 tys. ton



**Terminal w Danii  
Gulhavn 100 tys. ton\***

Gdynia 35 tys. ton\*



Gdańsk (wyłącznie  
Grupy Lotos) 85 tys. ton

Świnoujście 35 tys. ton\*



Wielkość tankowców mogących podejść do polskich terminali przeładunkowych 30-35 tys. ton



Standardowa wielkość tankowców na trasach długodystansowych ~100 tys ton



\* ładowność statków, które może obsługiwać dany port



## Terminal Gulfhavn

Wynajęcie 3 zbiorników terminala Gulfhavn w Danii o łącznej pojemności 127 tys. m<sup>3</sup>. Współpraca z partnerem finansowym.

Terminal dostępny dla największych statków produktowych – 100 tys. ton (127 tys. m<sup>3</sup>). Po przeładunku na mniejsze jednostki paliwo trafi do polskich portów (Gdynia, Świnoujście) oraz innych portów na Bałtyku.

Roczna umowa na korzystanie z terminala, z możliwością przedłużenia.

Zakontraktowany pierwszy transport oleju napędowego z Bliskiego Wschodu. Dostawa 70 tys. m<sup>3</sup> paliwa dotrze do Danii 17/21 kwietnia.

**Możliwości przeładunkowe terminala pozwolą na zaspokojenie w pełni potrzeb importowych oleju napędowego do Polski (nie tylko wolumenów obecnie realizowanych przez Unimot) oraz stworzą dodatkowe możliwości tradingowe.**

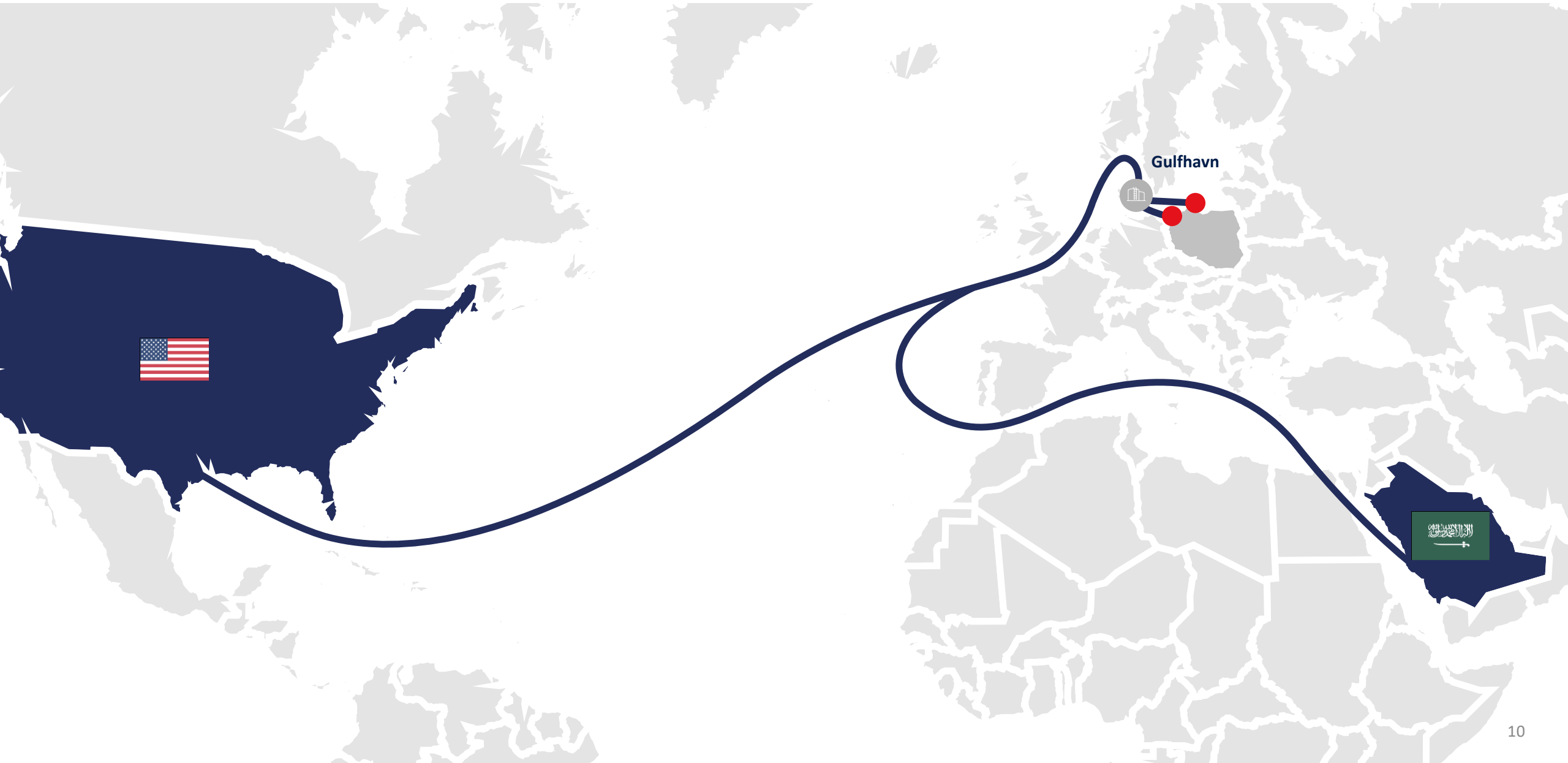




# TERMINAL W DANII DANE TECHNICZNE



- 630,000 m<sup>3</sup> powierzchni magazynowej
- Stalowe zbiorniki
- Zbiorniki z pływającym i stałym dachem
- Możliwość blendowania paliw wewnątrz zbiornika oraz pomiędzy zbiornikami
- Dostęp do uproszczonych procedur celnych
- Możliwości przeładunkowe od 500 do 3000 m<sup>3</sup>/h
- Możliwość cumowania statków z zanurzeniem do 15 m
- Skład celny i podatkowy





## PODSUMOWANIE

### Uniezależnienie od dostaw paliw płynnych ze Wschodu

1. Zastąpienie dostaw z Rosji towarem z Arabii Saudyjskiej, USA i Chin
2. Odpowiedź na brak oleju napędowego w Europie
3. Transporyt już od początku II kwartału
4. Dzięki dużym wolumenom stworzenie dodatkowych możliwości tradingowych
5. Stworzenie bufora magazynowego blisko polskiego rynku



Do Państwa dyspozycji stale pozostaje  
nasz dział Relacji Inwestorskich



[giel@unimot.pl](mailto:giel@unimot.pl)

Paweł Jamski  
500 122 220

