

Global Energy *Monthly*

TEMAT NUMERU

Ropa tanieje, *destylaty* pozostają drogie.

Rozwarstwienie cen w kompleksie energetycznym jest dziś ważniejsze niż kierunek pojedynczego benchmarku. Ropa, LNG i produkty rafineryjne mają odmienne zapasy, ograniczenia logistyczne i zdolność reagowania na szok.

08/2026

SIERPIEŃ 2026 · DANE DO 19 SIERPNIA 2026

-0,9

MLN B/D

BILANS ROPY 2026 · IEA VI

+5,0

MLN B/D

BILANS ROPY 2027 · IEA VI

21,25

USD/MMBTU

JKM · 3 SIERPNIA 2026

~70

USD/B

EUROPEJSKI DIESEL CRACK

Global Energy Monthly 08/2026

Ropa tanieje, destylaty pozostają drogie.

WYDAWCA

Danske Gas S.A.
ul. Słomińskiego 7/215
00-195 Warszawa
Polska

REDAKCJA

Danske Gas Intelligence
D. Paliwoda
M. Czerwiec
research@danskegas.com

WYDANIE

Numer 08/2026 · sierpień 2026
Okres 19.05–19.08.2026
Zamknięcie 19.08.2026

KONTAKT

research@danskegas.com
+48 22 490 8000
danskegas.com

Danske Gas Global Energy Monthly – numer 08/2026, sierpień 2026 r., data zamknięcia 19 sierpnia 2026 r. Opracowanie ma charakter informacyjny i nie stanowi porady inwestycyjnej, podatkowej ani prawnej. Nie jest ofertą w rozumieniu przepisów prawa ani rekomendacją w rozumieniu rozporządzenia MAR. Przywołane wartości cenowe są punktami obserwacyjnymi z publicznie dostępnych materiałów i nie służą do rozliczeń kontraktowych. Danske Gas S.A. nie ponosi odpowiedzialności za decyzje podjęte na podstawie tego opracowania. Wszystkie znaki towarowe należą do ich właścicieli. Cytowanie: *Danske Gas Global Energy Monthly*, nr 08/2026, sierpień, Warszawa 2026.

Spis treści

01	OD REDAKCJI Rynek jednej wojny, ale <i>wielu</i> cen	4
02	KWARTAŁ W LICZBACH Dziewięć liczb, które definiują rynek	5
03	MAPA NAPIĘĆ Sześć rynków, sześć punktów krytycznych	6
04	ROPA I OPEC+ Deficyt dziś, potencjalna <i>nadpodaż</i> jutro	7
05	ORMUZ I LOGISTYKA Ormuz pozostaje <i>zaworem</i> , nie zwykłą trasą	9
06	LNG I GAZ Nowa podaż <i>zamortyzowała</i> szok – nie zlikwidowała go	10
07	RAFINERIE I DESTYLATY System rafineryjny pracuje <i>bez</i> wygodnego zapasu	12
08	JET FUEL I LOTNICTWO Jet fuel: chwilowa równowaga, <i>mały</i> bufor	13
09	BIOPALIWA, HVO, SAF Cztery rynki, cztery <i>mechanizmy</i> ceny	15
10	KARTY REGIONALNE Ten sam szok, cztery <i>różne</i> odpowiedzi	19
11	MAKRO I INFLACJA Energia hamuje wzrost, ale nie <i>wszystkich</i> jednakowo	19
12	SPREADY I RELACJE To, czego <i>nie widać</i> w pojedynczym benchmarku	20
13	INDEKS KOSZTU DOSTARCZONEGO Benchmark wycenia cząsteczkę. Indeks mierzy koszt dostawy.	21
14	PERSPEKTYWA DANSKE GAS Co z tego wynika dla europejskiego <i>handlu</i> paliwami	23
15	SCENARIUSZE IV KW. Trzy scenariusze na IV kwartał 2026	24
16	WATCHLIST Co obserwować do <i>następnego</i> wydania	26
17	ŹRÓDŁA I METODOLOGIA Wybrane materiały z okresu 19 maja – 19 sierpnia 2026	27

Rynek jednej wojny, ale *wielu* cen

Dlaczego w tym samym kwartale ropa może tanieć, a diesel, gaz i paliwo lotnicze pozostawać drogie

Przez trzy miesiące rynek przestał pytać, czy ropy zabraknie, a zaczął pytać, jak szybko wróci podaż i czy w 2027 r. nie będzie jej za dużo. Fizyczne rynki LNG, diesla i paliwa lotniczego pozostały w tym czasie napięte. Ograniczenia żeglugi, niskie zapasy i przestawienie uzysków rafineryjnych sprawiły, że **cena baryłki coraz słabiej tłumaczy koszt gotowych paliw.**

Europa patrzy dziś na dostępność ładunku równie uważnie jak na poziom benchmarku. USA, Nigeria, Kanada i projekty atlantyckie przejęły część roli producenta krańcowego, ale dłuższe trasy zwiększają zapotrzebowanie na statki, finansowanie i ubezpieczenie. Powstaje premia logistyczna, której w samym Brent nie widać.

Sama ścieżka Brent gładka nie była. Ze średnich około 104 USD/b w maju rynek osunął się na początku lipca do 76 USD/b, w ciągu miesiąca odbił o ponad 25 USD i skończył lipiec blisko 97 USD/b, a sierpień przetrzymał w przedziale 88–97 USD/b. Ropa jest tańsza niż w maju, choć **lipiec zamknął się rozpiętością bliską 40 USD/b.** Bilans okresu i jego przebieg to dwie różne historie.

W biopaliwach kierunek pozostaje wzrostowy, lecz nierówny. HVO korzysta z nowych obowiązków redukcji emisji, SAF z mandatów lotniczych, a biometan z rosnącej zmienności importowanego diesla. Wspólnym ograniczeniem jest bankowalna podaż surowców i długoterminowych kontraktów.

Cena baryłki coraz słabiej opisuje koszt gotowego paliwa dostarczonego do Europy.

WNIOSEK REDAKCYJNY · DANSKE GAS INTELLIGENCE

TEZA NUMERU

Traktowanie całego kompleksu energetycznego jak jednego rynku jest dziś najkosztowniejszym uproszczeniem. Ropa, LNG i produkty rafineryjne mają inne zapasy, inne ograniczenia logistyczne i inną zdolność reagowania na szok.

Zakres: 19 maja – 19 sierpnia 2026 r. · **Perspektywa:** globalna, z naciskiem na transmisję do Europy. · **Podstawa:** synteza 29 materiałów Argus, S&P Global Energy, Bloomberg, IEA, OPEC, IATA, ICAO, IMF, World Bank i Energy Institute.

Dziewięć liczb, które definiują rynek

–1,6 mln b/d

Popyt na ropę 2026 · zmiana r/r

Pierwszy roczny spadek od 2020 r.
Prognoza IEA z 12 sierpnia.

+188 tys. b/d

OPEC+ · zwiększenie wydobycia od września

Decyzja siedmiu państw z 2.08.2026 domykająca wycofanie dobrowolnych cięć 1,65 mln b/d z kwietnia 2023 r.

–8 bcm

Globalna podaż LNG

Zmiana III–VI r/r po kompensacji spoza Zatoki

21,25 USD/MMBtu

JKM · 3 sierpnia 2026

Niemal dwukrotność poziomu sprzed konfliktu

~70 USD/b

Europejski diesel crack

Półowa lipca – najwyżej od marca

1,18 mln b/d

Rosyjskie produkty · eksport VII

Najniżej od początku prowadzenia statystyki w 2016 r.

152 USD/b

Jet fuel 2026 · średnia

Prognoza IATA; 90 USD/b w 2025 r.

+36 %

HVO w UE · popyt 2026

Wzrost z 6,9 do 9,4 mld litrów wobec 2025 r. Szacunek Argus.

0,8 %

Udział SAF w paliwie lotniczym

2,4 mln t dostępności w 2026 r.

CO JE ŁĄCZY

Buforów jest coraz mniej. Niższe zapasy, droższy fracht, częstsze interwencje państw i ostrzejsza konkurencja produktów o te same moce rafineryjne i te same surowce.

Źródła: IEA OMR czerwiec/lipiec 2026; IEA Gas Market Report Q3; OPEC 2.08; S&P Global Energy 14-30.07; IATA 7.06; Argus 13.07 i sierpień 2026.

Sześć rynków, sześć punktów krytycznych

Spadek ceny ropy nie musi dziś automatycznie obniżać kosztu diesla, gazu czy paliwa lotniczego

Mapa napięć rynkowych

OCENA JAKOŚCIOWA DANSKE GAS · STAN NA 19 SIERPNIA 2026 R.

RYNEK	NAPIĘCIE	SKALA 1–5	PUNKT KRYTYCZNY
Ropa	WYSOKIE	3, 5	Ryzyko transportowe, ale widmo nadpodaży w 2027 r.
LNG/gaz	BARDZO WYSOKIE	4, 5	Ograniczona podaż z Zatoki i walka Europa-Azja o ładunek
Diesel	BARDZO WYSOKIE	4, 5	Rosja, remonty, niskie zapasy i otwarte arbitraże
Jet fuel	WYSOKIE	3, 5	Niskie zapasy ARA i konkurencja o średnie destylaty
HVO	WYSOKIE	3, 5	Mandaty zwiększają popyt, logistyka chwilowo chłodzi ceny
SAF	STRUKTURALNE	3	Regulacje rosną szybciej niż bankowalne dostawy

Rys. 1. Ocena napięć obejmuje podaż, zapasy, logistykę i zdolność szybkiej substytucji. Skala jest oceną redakcyjną, nie miarą rynkową.

Każdy z tych rynków ma własny punkt krytyczny. W LNG jest nim dostępność skraplania i statków, w dieslu cięższe frakcje i moc hydrokrykingu, w jet fuelu zapasy oraz sezon lotniczy. W HVO i SAF decydują surowce odnawialne i zgodność regulacyjna.

WNIOSEK HANDLOWY

Najbardziej użyteczne są spready i relacje między rynkami: JKM-TTF, diesel-Brent, jet-diesel, HVO-gasoil oraz koszt fizycznego blendingu wobec zakupu certyfikatu.

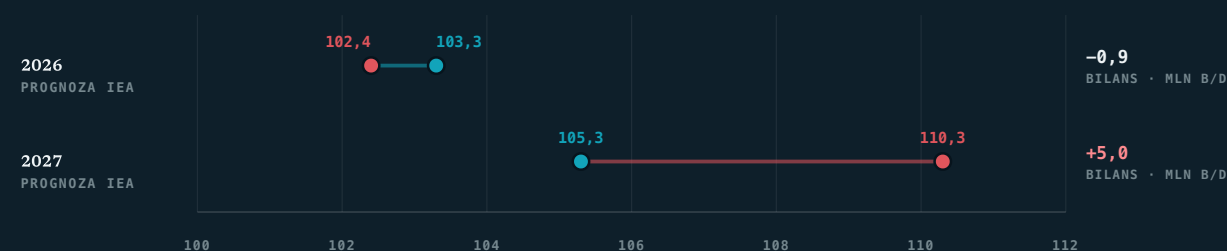
Źródło: synteza Danske Gas na podstawie IEA, Argus, S&P Global Energy, OPEC i IATA.

Deficyt dziś, potencjalna *nadpodaż* jutro

Ropa: niedobór w 2026, ryzyko dużej nadpodaży w 2027

SCENARIUSZ IEA Z 17 CZERWCA 2026 R. · MLN B/D

• SZEREG STAŁY



Rys. 2. Projekcja IEA pokazuje wyjątkowo dużą zmianę bilansu pomiędzy 2026 a 2027 r. Prognoza zależy od tempa normalizacji dostaw z Zatoki.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-2-bilans-ropy.csv>

Czerwcowy scenariusz IEA zakładał średni popyt 103,3 mln b/d i podaż 102,4 mln b/d w 2026 r. W 2027 r. powrót podaży miałby być znacznie szybszy niż odbudowa popytu, tworząc teoretyczną nadwyżkę około **5 mln b/d**. To właśnie ta perspektywa zaczęła ciążyć dalszym terminom, nawet gdy rynek fizyczny pozostawał napięty.

AKTUALIZACJA Z 12 SIERPNIA

Sierpniowy raport IEA obniżył prognozę popytu na 2026 r. do **-1,6 mln b/d**, a podaż do około 102 mln b/d. Na 2027 r. zakłada wzrost popytu o 2,4 mln b/d przy podaży 110,3 mln b/d. Kierunek pozostaje ten sam: deficyt w tym roku, duża nadwyżka w przyszłym.

NAJWIĘKSZE RYZYKO PROGNOZY

Jeżeli normalizacja Zatoki się opóźni, rynek może najpierw przejść przez okres bardzo niskich zapasów. Nadpodaż w kolejnym roku nie usuwa ryzyka skoku cen w najbliższych miesiącach.

OPEC+: komunikat to dopiero początek

Arabia Saudyjska, Rosja, Irak, Kuwejt, Kazachstan, Algieria i Oman uzgodniły 2 sierpnia **zwiększenie** wydobycia o 188 tys. b/d od wrze-

śnia. Był to szósty z rzędu miesięczny wzrost i formalne domknięcie wycofywania dobrowolnych cięć 1,65 mln b/d ogłoszonych w kwietniu 2023 r. W mocy pozostaje ok. 2 mln b/d osobnych cięć grupowych z 2022 r., obowiązujących do końca 2026 r.

Sama liczba ma mniejsze znaczenie niż możliwość jej fizycznej realizacji – w poprzednich miesiącach wyższe cele nie zawsze przekładały się na większy eksport z powodu zakłóceń infrastruktury i żeglugi. Delegaci sygnalizowali pauzę w podwyżkach w IV kwartale.

Zdolność podaży przewyższa pewność jej realizacji

OCENA JAKOŚCIOWA DANSKE GAS · SKALA 1–5

Fizyczna podaż	3,5/5	moce istnieją, ale logistyka ogranicza realizację
Reakcja popytu	2,5/5	importerzy pozostają wrażliwi cenowo
Dyscyplina kwotowa	2,0/5	kompensacje wymagają potwierdzenia w eksporcie

Rys. 3. Nominalna zdolność podaży pozostaje wyższa niż pewność jej realizacji i dyscyplina kwotowa. Ocena redakcyjna, nie prognoza ilościowa.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-3-opec-osie.csv>

1 FIZYCZNA PODAŻ

Czy producenci z Zatoki mogą zwiększyć wydobycie i wywieźć dodatkowe baryłki, zanim napelnią się magazyny lokalne?

2 REAKCJA POPYTU

Czy Chiny, Indie i importerzy wrażliwi cenowo powrócą do zakupów po spadku cen, czy utrzymają destrukcję popytu?

3 DYSCYPLINA KWOTOWA

Czy państwa z wcześniejszą nadprodukcją rzeczywiście zrealizują kompensacje, gdy dostęp do rynku się poprawi?

WSKAŹNIK NA KOLEJNY KWARTAŁ

Najważniejsza będzie różnica między ogłaszanym celem a eksportem morskim. Rynek powinien reagować silniej na dane o załadunkach i zapasach niż na sam komunikat kwotowy.

Źródła: IEA Oil Market Report, 17.06 i 10.07.2026; S&P Global Energy, 17.06.2026; Argus, 17.06.2026; OPEC, 2.08.2026; Argus Middle East Conflict hub, 3.08.2026; Bloomberg, czerwiec-lipiec 2026.

Ormuz pozostaje *zaworem*, nie zwykłą trasą

Materiały Argus z maja, czerwca i lipca pokazują trzy kolejne fazy tego samego szoku. Najpierw rynek zareagował uwolnieniem zapasów i ograniczeniem zakupów przez Chiny. Następnie pojawiła się nadzieja na stopniowe wznowienie żeglugi. W lipcu ryzyko ponownie wzrosło, a uwaga przeniosła się z samej ceny ropy na **bezpieczeństwo załóg, ubezpieczenie i realną przepustowość szlaku**.

20 MAJA	Argus: zapasy i redukcja popytu łagodzą pierwszy szok, ale bilans prompt pozostaje napięty.
17 CZERWCA	IEA: dostawy z Zatoki wracają wolniej niż popyt; zapasy nadal maleją.
22 CZERWCA	Argus: MOU USA–Iran otwiera scenariusz stopniowego wznowienia ruchu.
8–30 LIPCA	Napięcie wraca: LNG i produkty szukają alternatywnych tras, a ryzyko żeglugowe i fracht pozostają wysokie.

TRWAŁA ZMIANA

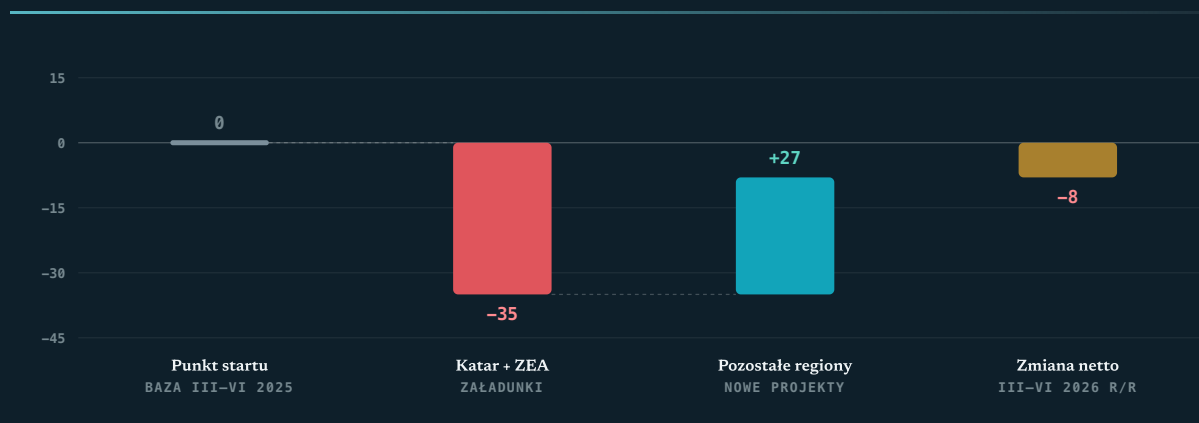
Baryłki mogą popłynąć wcześniej, niż wrócą normalne stawki. Koszt bezpieczeństwa, dostępność statków i ostrożność armatorów normalizują się własnym tempem.

Źródła: Argus 20.05, 22.06 i 30.07.2026; S&P Global Energy 16.07.2026; Bloomberg APAC Fuel Crunch, lipiec 2026.

Nowa podaż *zamortyzowała* szok – nie zlikwidowała go

LNG: nowe projekty pokryły około trzech czwartych ubytku

ZMIANA PODAŻY MARZEC-CZERWIEC 2026 R/R • BCM



Rys. 4. Przyrosty z Ameryki Północnej, Afryki i innych regionów zastąpiły ok. 3/4 utraconego LNG z Kataru i ZEA.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-4-lng-podaz.csv>

Według IEA załadunki z Kataru i ZEA spadły w okresie marzec-czerwiec o 35 bcm r/r. Produkcja poza Zatoką wzrosła o około 27 bcm, głównie dzięki nowym projektom i lepszej dostępności gazu zasilającego instalacje. Światowy rynek LNG skurczył się więc o około **8 bcm zamiast pełnych 35 bcm**.

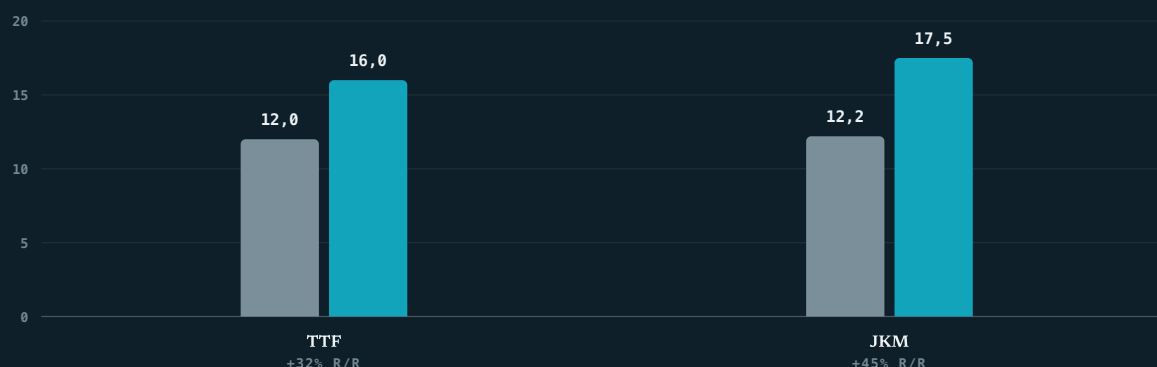
To dobra wiadomość dla bezpieczeństwa systemu, lecz niewystarczająca dla importerów azjatyckich silnie zależnych od Kataru. Argus i Bloomberg opisywały wzrost zakupów spot, większą zależność od USA i Kanady oraz rosnący koszt dla gospodarek Azji Południowej.

Gaz: II kwartał 2026 wyżej mimo destrukcji popytu

■ II KW. 2025 ■ II KW. 2026

ŚREDNIE CENY SPOT · USD/MMBTU

● SZEREG STAŁY



Rys. 5. Ceny gazu w II kwartale były wyraźnie wyższe niż rok wcześniej, mimo osłabienia popytu przemysłowego. Bazy za II kwartał 2025 r. wynoszą 12,0 dla TTF i 12,2 dla JKM. Dynamiki podane przez IEA opierają się na średnich dziennych, więc nie odtwarzają się wprost z zaokrąglonych wartości kwartalnych.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-5-gaz-2kw.csv>

IEA wskazywała, że premia JKM wobec TTF wynosiła średnio około 2,1 USD/MMBTU od marca do czerwca. To kierowało elastyczne ładunki z basenu Atlantyku do Azji. Na początku sierpnia S&P Global wycenił wrześniowy JKM na 21,25 USD/MMBTU, a DES Northwest Europe na 19,255 USD/MMBTU.

Europa wchodziła w sierpień z magazynami wypełnionymi w 57,1%, wobec 68,9% rok wcześniej (dane GIE/AGSI – najniżej dla tej pory roku od początku pomiarów w 2011 r.; do 26 sierpnia poziom odbudował się do ok. 63%). Wyższa cena letnia nie zachęcała do szybkiego zatłaczania. Jednocześnie niższy popyt przemysłowy i wzrost generacji odnawialnej ograniczały presję.

CO OBSERWOWAĆ

JKM-TTF, tempo zatłaczania magazynów, eksport USA, przejścia statków przez Ormuz i temperatury w Azji Północno-Wschodniej.

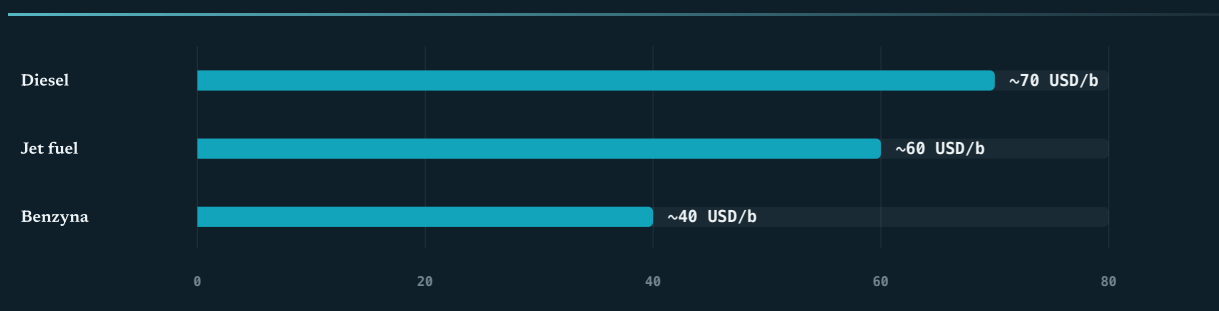
Źródła: IEA Gas Market Report Q3 2026; Argus 8.07.2026; Bloomberg APAC Fuel Crunch 14-29.07.2026; S&P Global Energy 30.07 i 3.08.2026; GIE, stan na 1.08.2026.

System rafineryjny pracuje *bez* wygodnego zapasu

Rafinerie przenoszą uzyski tam, gdzie marża jest najwyższa

ORIENTACYJNE EUROPEJSKIE CRACK SPREADY Z POZĄTKU LIPCA · USD/B

● SZEREG STAŁY



Rys. 6. Wysokie marże produktów zachęcają rafinerie do zmiany uzysków między dieslem, benzyną i jet fuelem.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-6-cracki.csv>

Argus opisał w lipcu zwrot europejskich rafinerii w stronę paliw drogowych. Diesel wyceniał się powyżej jet fuela, benzyna korzystała z sezonowego popytu i eksportu, a naphtha z blendingu. Hydrokraking i FCC wróciły do dodatnich premii wobec Brent po słabym początku czerwca.

Decyduje nie sama wielkość mocy przerobowych, lecz jakość ropy, dostępność wodoru, konfiguracja instalacji i ekonomia produktów alternatywnych. **Jedna dodatkowa tona diesla oznacza mniej jet fuela albo mniejszą podaż komponentów dla innego rynku.**

IMPLIKACJA

Wysokie cracki potrafią utrzymać się dłużej niż geopolityczna premia w ropie. Koszt produktu trzeba więc analizować osobno od kierunku Brent.

Diesel wraca na pierwszą linię ryzyka

Rosyjski eksport produktów spadł do minimum dekady

EKSPORT PRODUKTÓW RAFINERYJNYCH • MLN B/D • S&P GLOBAL CAS



Rys. 7. Mniejszy rosyjski eksport wydłuża trasy i zwiększa zależność od dostaw transatlantyckich. Wartość czerwcową zrewidowano następnie do 1,51 mln b/d.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-7-eksport-ru.csv>

S&P Global Energy wskazywał, że rosyjskie ograniczenia eksportu oraz ataki na infrastrukturę rafineryjną zaostrzyły bilans diesla. Europa nie importuje bezpośrednio rosyjskich produktów, ale konkuruje z Turcją, Afryką i Ameryką Łacińską o baryłki zastępcze z USA, Indii i Bliskiego Wschodu.

Spadek rosyjskiego eksportu produktów o 15% m/m w czerwcu wspierał popyt na dłuższe rejsy clean tankerów. W lipcu eksport osunął się do **1,18 mln b/d** – najniżej od początku prowadzenia tej statystyki w 2016 r. Ten sam wolumen handlu absorbuje dziś więcej dni statku i więcej kapitału obrotowego.

DLA EUROPY

Największe ryzyko przypada na jesień: sezonowy wzrost popytu, remonty, ograniczone zapasy i konkurencja Brazylii o dostawy z US Gulf Coast.

Źródła: Argus 9.07 i 6.08.2026; S&P Global Energy 28.05, 14 i 15.07.2026; S&P Global Commodities at Sea 15.07.2026; Bloomberg 23-26.07.2026.

08 — PALIWA LOTNICZE

Jet fuel: chwilowa równowaga, *mały* bufor

Pod koniec czerwca europejski jet fuel wyraźnie staniał względem kwietniowego szczytu, ale zapasy ARA pozostały niskie. W lipcu napięcie wróciło wraz z konkurencją o średnie destylaty.

3,552 USD/gal

Jet US Gulf Coast · 14 lipca

Najwyżej od 22 maja. Szereg dzienny EIA.

592 tys. t

Zapasy jet ARA

Tydzień do czwartku 9 lipca, spadek o 4,5% t/t.

2,068 mln b/d

Produkcja jet w USA · do 31 lipca

Produkcja rafineryjna netto, +4,3% r/r. Zużycie krajowe w tym samym tygodniu: 1,629 mln b/d.

62,19 USD/b

US jet crack · 4 sierpnia

Rok wcześniej 19,06 USD/b.
Wyliczenie z EIA: USGC jet × 42
minus WTI.

944 USD/t

Jet CIF Northwest Europe · 29 czerwca

Zejście z marcowego szczytu
1 694 USD/t. Swap lipcowy
wyceniany na 982 USD/t.

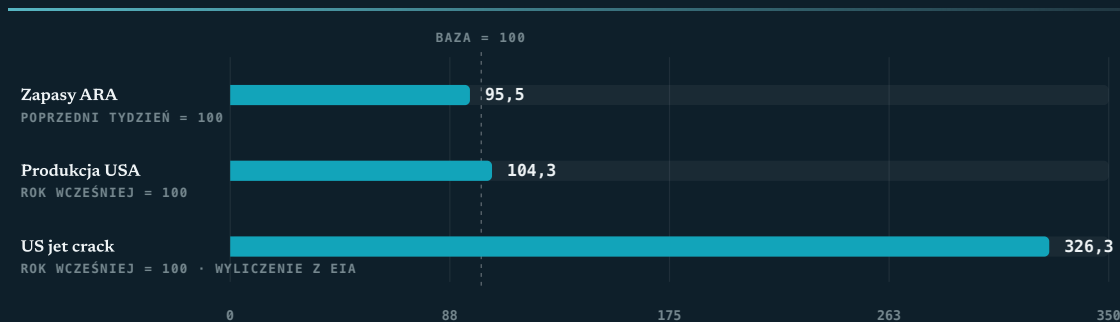
514 tys. t

Minimum zapasów ARA · początek czerwca

Najniżej od sześciu lat; 554 tys. t
w tygodniu do 25 czerwca.

Jet fuel: trzy sygnały napięcia

INDEKS 100 = WSKAZANY OKRES PORÓWNAWCZY



Rys. 8. Wysoki crack kontrastuje z tylko umiarkowanym wzrostem produkcji i niskim buforem zapasów ARA. Crack przeliczony z dziennych szeregów EIA: 62,19 wobec 19,06 USD/b. Każdy wiersz ma własny okres bazowy, podany pod etykietą.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-8-jet-indeks.csv>

Rafinerie przenoszą część uzysków między naftą lotniczą a gasoilem. Gdy diesel daje wyższą marżę, produkcja jet fuella spada mimo rosnącego ruchu lotniczego. Przy niskich zapasach każde zaburzenie dostaw uderza wtedy w rynek natychmiast.

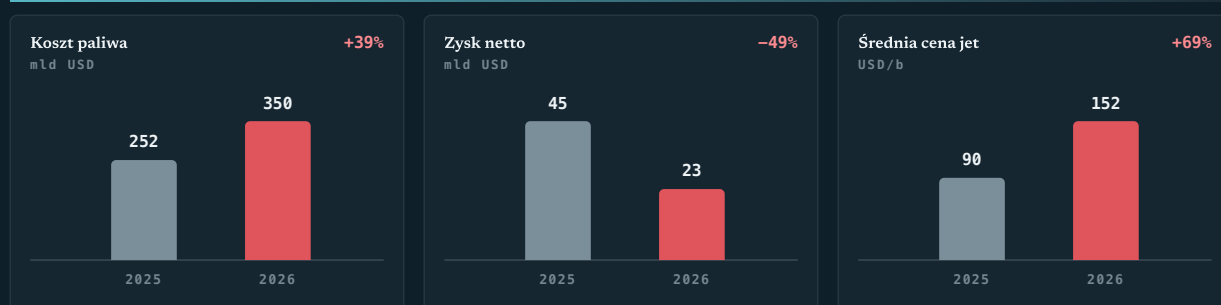
RYZIKO BAZOWE

Nie trwały brak paliwa, tylko duża zmienność regrade jet–diesel i regionalne niedobory przy cienkich zapasach.

Koszty paliwa rosną szybciej niż ruch lotniczy

Globalna branża lotnicza: prognoza IATA na 2026 r.

WARTOŚCI ROCZNE • 2025 → 2026



Rys. 9. IATA prognozuje wyraźny wzrost kosztów paliwa i spadek rentowności linii lotniczych.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-9-iata.csv>

IATA obniżyła prognozę zysku netto branży do 23 mld USD, przy wzroście kosztu paliwa do 350 mld USD. Około jedna trzecia zużycia jest zabezpieczona, ale wiele linii hedguje ropę, a nie pełny crack jet. **Wzrost marży produktu pozostaje więc częściowo niechroniony.**

W czerwcu globalny popyt pasażerski spadł o 1,7% r/r, choć cargo wzrosło. To pierwszy sygnał, że wysokie ceny, dłuższe trasy i zakłócenia siatki zaczynają ograniczać wolumen. Dla rynku paliwa ważniejsza będzie jednak geografia lotów niż sam globalny RPK.

SAF W TLE

2,4 mln t dostępności w 2026 r. – tylko 0,8% globalnego zużycia paliwa lotniczego.

Źródła: S&P Global Energy 29.06 i 14.07.2026; Argus Jet Fuel 7.08.2026; IATA 7.06 i 30.07.2026; IATA Global Outlook for Air Transport, czerwiec 2026.

09 BIOPALIWA

Cztery rynki, cztery *mechanizmy* ceny

RYNEK	GŁÓWNY MECHANIZM	SUROWCE	REGULACJA
FAME/RME	Blending i sezonowość	Oleje roślinne, UCO	RED III, limity surowców
HVO/RD	Drop-in i wysoka redukcja GHG	UCO, POME, tój, oleje	Mandaty drogowe, RIN/LCFS

RYNEK	GŁÓWNY MECHANIZM	SUROWCE	REGULACJA
SAF	Obowiązek lotniczy + premia niedoboru	HEFA dziś, PtL później	ReFuelEU, UK, Azja
Biometan	Substytucja diesla/gazu	Odpady rolnicze i komunalne	Certyfikaty i sieć

Wysoka cena diesla może poprawić względną konkurencyjność HVO i biometanu, ale jednocześnie podnosi koszt benchmarku, wobec którego rozliczane są premie. SAF ma odmienną dynamikę: popyt jest coraz bardziej regulacyjny, a dostępność ograniczają inwestycje, certyfikacja i długoterminowe kontrakty odbioru.

NAJWAŻNIEJSZY WSPÓLNY MIANOWNIK

Surowiec spełniający kryteria zrównoważonego rozwoju staje się osobnym towarem z własną premią, ryzykiem pochodzenia i konkurencją między sektorami.

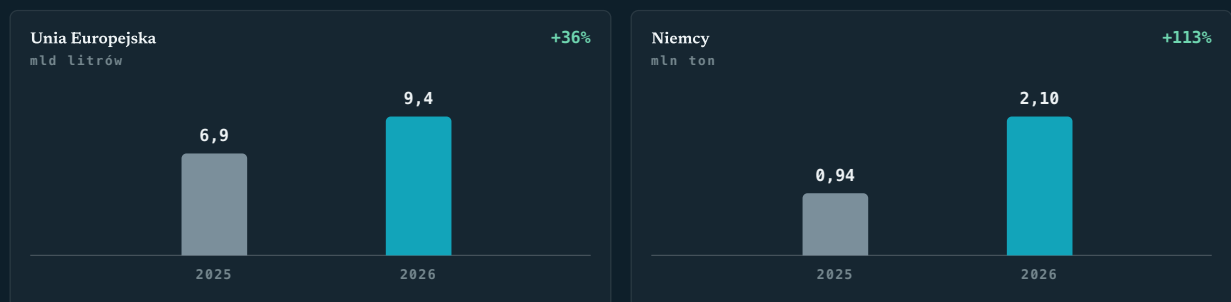
HVO: popyt rośnie szybciej niż elastyczna podaż

HVO/renewable diesel: mandaty przekładają się na wolumen

■ 2025 ■ 2026

SZACUNKI ARGUS • KAŻDY PANEL WE WŁASNEJ SKALI

• SZEREG STAŁY

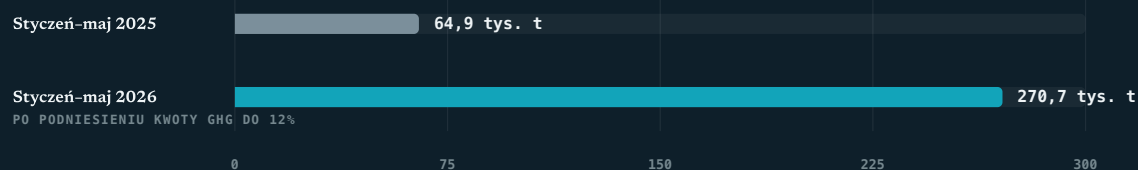


Rys. 10. Mandaty drogowe podnoszą popyt w całej Unii, a w Niemczech szczególnie silnie. Panele mają odrębne jednostki i skale, więc nie należy porównywać wysokości słupków między nimi.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-10-hvo-popyt.csv>

Niemiecki popyt wzrósł czterokrotnie w pięć miesięcy

ZUŻYCIE HVO W TRANSPORCIE DROGOWYM · TYS. TON · UFOP/BAFA



Rys. 11. Podniesienie kwoty redukcji emisji z 10,6% do 12% i zniesienie podwójnego liczenia przestawiły niemiecki pool dieslowy na HVO w ciągu jednego sezonu.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-11-hvo-niemcy.csv>

Niski poziom Renu ograniczył latem fizyczne zakupy niemieckie, a część podmiotów wybrała certyfikaty. Jednocześnie wejście niemieckiej implementacji RED III, remonty instalacji i mniejszy eksport z USA wskazywały na ponowne zacieśnienie bilansu w dalszej części roku.

SAF: mandat nie zastąpi bankowalnego kontraktu

2 %

UE od 2025 r.
ReFuelEU Aviation

6 %

UE od 2030 r.
Plus podcel 1,2% paliw syntetycznych

1 → 3 → 5 %

Japonia · FY2030 → FY2031 →
FY2032-34

Propozycja podkomisji METI z 17 sierpnia. Siedem lotnisk, około 68% wolumenu tankowań międzynarodowych.

1 817 USD/t

SAF · średnia globalna HEFA
BloombergNEF, sierpień 2026.
Zaawansowane bio-SAF 3 399, e-SAF
5 015 USD/t.

10–15 lat

Długość umów odbioru
Horyzont potrzebny do finansowania

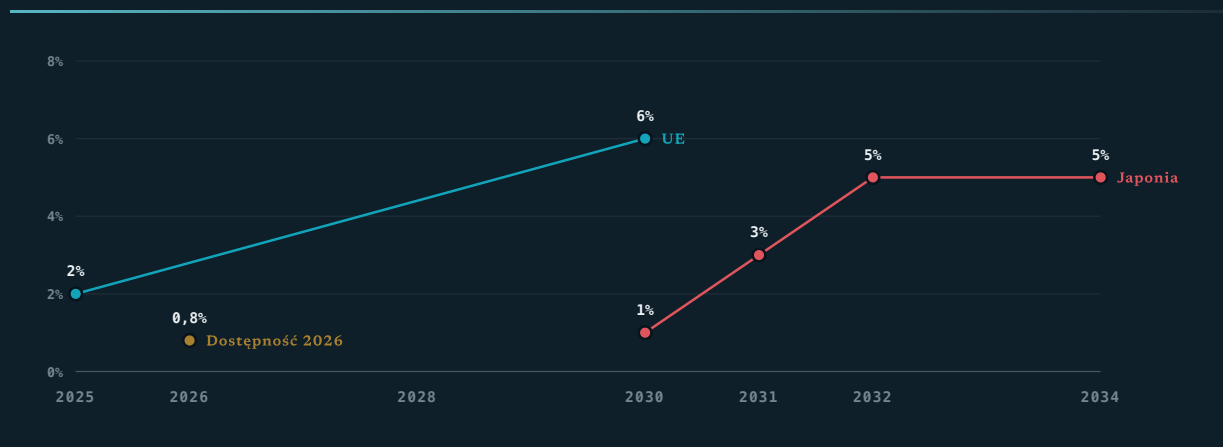
~200

Zapowiedziane projekty
Część może nie osiągnąć realizacji

SAF: mandaty rosną szybciej niż dostępność

UDZIAŁ PROCENTOWY PALIWA LOTNICZEGO

■ ŚCIEŻKA UE ■ JAPONIA ■ DOSTĘPNOŚĆ GLOBALNA



Rys. 12. Ścieżki mandatów przekraczają bieżący udział dostępnego SAF, wzmacniając potrzebę długoterminowych umów. Ścieżka japońska pozostaje na etapie propozycji podkomisji METI z 17 sierpnia; ramy mają zostać sfinalizowane do marca 2027 r.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-12-saf-mandaty.csv>

S&P Global wskazywał na potrzebę umów odbioru na 10–15 lat. Bez nich projekt ma mandat popytowy, ale nie ma stabilnego przepływu pieniężnego. Asia-Pacific może stać się ważnym dostawcą dla Europy dzięki przewadze surowcowej, jednak o kwalifikacji dostawy decydują metodologia emisji, certyfikacja i możliwość przypisania atrybutu środowiskowego.

DLA NABYWCY

Cena SAF to jednocześnie cena cząsteczki, koszt surowca, wartość redukcji GHG, certyfikat oraz koszt ryzyka regulacyjnego.

Źródła: Argus Biofuels; Argus Spotlight on Renewable Diesel, czerwiec 2026; Argus, German HVO demand, 13.07.2026; S&P Global Energy 15.06, 24.07 i 27.07.2026; ICAO/IATA 2.06.2026; ReFuelEU Aviation.

Ten sam szok, cztery *różne* odpowiedzi

EUROPA

Konkurencja o elastyczne ładunki

Sygnal: niskie zapasy gazu i destylatów.

Przepływy: więcej LNG i paliw z Atlantyku.

Znaczenie: wyższa premia logistyczna i presja regulacyjna. Europa może ograniczyć zużycie przemysłowe i generację gazową.

AMERYKI

USA jako dostawca krańcowy

Sygnal: rola eksportera krańcowego.

Przepływy: diesel i jet do Europy; LNG do wielu basenów.

Znaczenie: mocne marże, ale rosnący eksport uszczupla własny bufor produktowy.

BLISKI WSCHÓD/AFRYKA

Infrastruktura ważniejsza niż moc

Sygnal: zakłócenia Zatoki; rola Nigerii i Afryki.

Przepływy: nowe źródła jet i LNG.

Znaczenie: importerzy afrykańscy pozostają wrażliwi na ceny i dostęp do walut.

AZJA-PACYFIK

Największa ekspozycja kontraktowa

Sygnal: zależność od LNG z Kataru.

Przepływy: więcej USA, Kanady i Rosji; droższy spot.

Znaczenie: destrukcja popytu i fuel switching przy nierównej zdolności płatniczej.

ZMIANA STRUKTURALNA

Handel staje się bardziej atlantycki i długodystansowy, co podnosi wagę frachtu, kredytu kupieckiego i elastyczności terminalowej.

Źródła: IEA Gas Market Report Q3; Argus i S&P Global Energy, maj-sierpień 2026; Bloomberg APAC Fuel Crunch.

Energia hamuje wzrost, ale nie *wszystkich* jednakowo

3,0 %

Globalny wzrost PKB
2026

IMF WEO Update,
8.07.2026

4,7 %

Globalna inflacja 2026
Prognoza IMF

-2,2 %

Ropa w lipcu m/m
World Bank Pink Sheet,
4.08.2026

+19,1 %

Gaz europejski w lipcu
m/m
World Bank Pink Sheet,
4.08.2026

IMF prognozował w lipcu wzrost światowej gospodarki o 3,0% w 2026 r. i 3,4% w 2027 r. Gospodarki importujące energię ponoszą większy koszt szoku, podczas gdy eksporterzy oraz państwa korzystające z boomu inwestycyjnego w technologie są bardziej odporne.

Rozbieżność -2,2% dla ropy wobec +19,1% dla gazu europejskiego w tym samym miesiącu pokazuje, dlaczego **ogólny indeks cen energii nie wystarcza do oceny kosztów konkretnego odbiorcy lub sektora.**

WNIOSEK

Spadek indeksu ropy nie oznacza spadku kosztu energii dla regionów zależnych od gazu i produktów.

Źródła: IMF World Economic Outlook Update, 8.07.2026; World Bank Pink Sheet, 4.08.2026; Energy Institute Statistical Review, 30.06.2026.

To, czego *nie widać* w pojedynczym benchmarku

Relacje między rynkami są operacyjnie ważniejsze niż poziom Brent

RELACJA	POZIOM W OKRESIE	KIERUNEK	CO OPISUJE
JKM-TTF	≈ +2,1 USD/MMBtu	PREMIA AZJI	Średnio III-VI 2026; kieruje elastyczne ładunki z Atlantyku do Azji
JKM-DES NWE	≈ +2,0 USD/MMBtu	PREMIA AZJI	21,25 wobec 19,255 USD/MMBtu na początku sierpnia
Diesel-Brent	≈ 70 USD/b	BARDZO WYSOKI	Najwyżej od marca; napędza uzyski w stronę paliw drogowych
Jet-Brent (Europa)	≈ 60 USD/b	WYSOKI	Poniżej diesla – stąd presja na regrade
Jet-diesel (regrade)	≈ -10 USD/b	ZMIENNY	Różnica cracków; decyduje o alokacji średnich destylatów
Benzyna-Brent	≈ 40 USD/b	SEZONOWY	Popyt letni i eksport podtrzymują marżę

RELACJA	POZIOM W OKRESIE	KIERUNEK	CO OPISUJE
Jet CIF NWE-szczyt marcowy	-750 USD/t	KOMPRESJA	944 wobec 1 694 USD/t; rynek zszedł ze szczytu, zapasy zostały niskie
US jet crack	62,19 USD/b	326 PKT R/R	4.08.2026 wobec 19,06 rok wcześniej – wyliczenie z EIA (USGC jet × 42 – WTI)
HVO FOB ARA · przedział	2 500-2 700 USD/t	PROGNOZA 2026	Zakres rynkowy na 2026 r.; premia rozliczana wobec gasoilu, nie ceny outright
SAF HEFA-jet CIF NWE	≈ +870 USD/t	PREMIA REGULACYJNA	1 817 wobec 944 USD/t; różne daty i bazy, wielkość orientacyjna

Źródła: IEA Gas Market Report Q3 2026; S&P Global Energy 29.06, 14.07, 30.07 i 3.08.2026; Argus 9.07, 13.07 i 7.08.2026. · Wartości przeliczone i zaokrąglone przez redakcję z opublikowanych danych.

13 — INDEKS WŁASNY

Benchmark wycenia cząsteczkę. Indeks mierzy koszt dostawy.

Danske Gas Delivered Cost Index – kwartalny indeks pełnego kosztu postawienia tony produktu u odbiorcy w Europie Środkowej

Notowanie Brent, TTF czy ICE gasoil opisuje cenę towaru w punkcie referencyjnym. Odbiorca przemysłowy płaci za coś innego: za tonę postawioną na jego terminalu, w uzgodnionym terminie, z odroczeniem płatności i z kompletem dokumentów. Między jednym a drugim leży fracht, finansowanie kapitału obrotowego, przeładunek i ubezpieczenie – pozycje, które w tym kwartale rosły szybciej niż same benchmarki.

DGDCI powstaje z własnych danych transakcyjnych Danske Gas. Nie jest wyceną rynkową ani ceną do rozliczeń kontraktowych. Pokazuje, jak zmienia się koszt wykonania tej samej usługi handlowej w kolejnych kwartałach.

KONSTRUKCJA INDEKSU

CENA SUROWCA CIF 70% Cena zakupu w porcie odbioru, średnia ważona wolumenem ładunków rozliczonych w kwartale.	FRACHT 15% Fracht morski i dowóz lądowy w przeliczeniu na tonę, łącznie z demurrage.
KAPITAŁ OBROTOWY 10% Koszt finansowania: przedpłaty dostawcom i kredyt kupiecki po stronie odbiorców, liczony jako dni × stawka.	OBŚŁUGA ŁADUNKU 5% Przeładunek, magazynowanie, ubezpieczenie i koszty dokumentacyjne.

PARAMETR	USTALENIE
Baza	I kwartał 2026 = 100
Zakres	LPG, olej napędowy, B100 – osobno oraz łącznie, z wagą wolumenową
Częstotliwość	Kwartalna, publikowana razem z numerem
Waluta	USD/tonę, przeliczenie po kursie średnim NBP z ostatniego dnia kwartału
Korekty	Brak korekty sezonowej; szeregi historyczne nie podlegają rewizji po publikacji
Pierwszy odczyt	Numer 10/2026, z odczytem wstecznym za I i II kwartał

PO CO OSOBNY INDEKS

Dwa kwartały o zbliżonym poziomie Brent mogą mieć wyraźnie różny koszt dostarczenia. Indeks rozdziela te dwie wielkości i pokazuje, ile z ruchu ceny końcowej pochodzi z rynku surowca, a ile z logistyki i finansowania.

Co z tego wynika dla europejskiego *handlu* paliwami

1 ODDZIELAĆ ROPE ̄ OD PRODUKTU

Spadek Brent nie jest wystarczajcym sygnaem do oczekiwania niŹszego diesla. Kluczowe sã cracki, zapasy ARA i dostępnosć arbitraŹu.

2 WYCENIAĆ LOGISTYKĘ

DłuŹsze trasy zwiększajã koszt frachtu, finansowania i ryzyko opóŹnienia. Premia dostawy moŹe rosnać przy stabilnej cenie benchmarku.

3 MONITOROWAĆ SUBSTYTUCJĘ

Wysoki diesel moŹe poprawiać ekonomię HVO i biometanu, ale obowiãzki GHG, certyfikaty i cena surowca zmieniajã wynik.

4 ZARZADZAĆ SPREADEM JET-DIESEL

Rafinerie przesuwajã uzyski. Zabezpieczenie samej ropy nie chroni przed zmianã premii produktu.

5 TRAKTOWAĆ SAF JAKO PORTFEL RYZYK

Oprócz ceny paliwa trzeba kontrolować kwalifikację, ślad GHG, pochodzenie surowca i przenoszenie atrybutów.

Priorytety monitoringu: co obserwować najczęściej

PRIORYTET JAKOŚCIOWY DANSKE GAS • SKALA 1–5



Rys. 13. Logistyka i spread produktu powinny być monitorowane równie uważnie jak sam benchmark surowca. Ocena dotyczy częstotliwości monitoringu, nie prognozy kierunku ceny.

Dane (CSV): <https://danskegas.com/assets/intel/dane/dg-monthly-2026-08-rys-13-panel-monitoringu.csv>

Sam benchmark nie wystarcza do wyceny dostawy. Dopiero zestawienie notowania z rzeczywistym kosztem frachtu, dostępnością produktu, kosztem blendingu i certyfikatami daje **pełny koszt dostarczenia do klienta** – i to na nim opieramy wycenę per ładunek.

Trzy scenariusze na IV kwartał 2026

SCENARIUSZ BAZOWY

55% WAGA

Stopniowe łagodzenie presji w ropy

Założenie: stopniowa poprawa żeglugi, powolny restart instalacji.

Implikacja: ropa mięknie, gaz i destylaty zachowują premię.

Sygnaty: TTF/JKM wysokie; cracki powyżej średnich sezonowych.

SCENARIUSZ WZROSTOWY

25% WAGA

Ponowna eskalacja szlaków

Założenie: dłuższe ograniczenie Ormuz i Bab al-Mandab.

Implikacja: LNG, diesel i jet reagują silniej niż Brent.

Sygnaty: fracht i ubezpieczenia rosną; zapasy dalej spadają.

SCENARIUSZ SPADKOWY

20% WAGA

Szybka normalizacja podaży

Założenie: szybka normalizacja, słaby popyt w Chinach i Europie.

Implikacja: spadek ropy oraz kompresja cracków i premii LNG.

Sygnaty: contango ropy; wzrost zapasów; zamknięcie arbitrażu.

ROZKŁAD I HORYZONT

Wagi odnoszą się do horyzontu do 31 grudnia 2026 r. i sumują się do 100%. Scenariusz bazowy zakłada łagodzenie presji w ropy przy utrzymaniu premii w LNG i średnich destylatach; normalizacja produktów powinna przebiegać wolniej niż normalizacja benchmarków surowcowych. Wagi są oceną zespołu i podlegają rozliczeniu w kolejnym numerze.

Ryzyko wzrostowe ma charakter logistyczny i zapasowy: kolejny incydent może zastać rynek z mniejszym buforem niż wiosną. Ryzyko spadkowe to jednoczesny szybki powrót dostaw i słabszy popyt w Chinach, Europie oraz lotnictwie.

Punkty przełączenia scenariusza: regularne przejścia LNG przez Ormuz, wzrost magazynów UE ponad ścieżkę sezonową, zamknięcie arbitrażu USGC-Europa, odbudowa rosyjskiego eksportu produktów i spadek europejskiego diesel crack poniżej 35 USD/b.

Tezy do rozliczenia w numerze 10/2026

Poniższe stwierdzenia mają próg liczbowy i datę rozstrzygnięcia. Kolejny numer otworzy się ich rozliczeniem, niezależnie od wyniku.

T1	Europejski diesel crack utrzyma się powyżej progu przez cały III kwartał ARGUS · ŚREDNIA KWARTALNA	> 50 USD/b
T2	JKM zachowa dodatnią premię wobec TTF w średniej kwartalnej PLATTS, IEA · III KW. 2026	> 0 USD/MMBtu
T3	Magazyny gazu w UE nie osiągną poziomu docelowego przed 1 października GIE/AGSI · STAN NA 1.10.2026	< 90%
T4	Rosyjski eksport produktów nie wróci do poziomu czerwcowego S&P GLOBAL CAS · WRZESIEŃ 2026	< 1,6 mln b/d
T5	Regrade jet-diesel pozostanie ujemny na koniec kwartału ARGUS · 30.09.2026	< 0 USD/b
T6	OPEC+ nie podniesie kwot ponad poziom wrześniowy na IV kwartał OPEC · DECYZJE DO 30.09.2026	Bez zmian

Źródło: scenariusze i tezy zespołu Danske Gas Intelligence na podstawie IEA, OPEC, Argus, S&P Global Energy i IMF. Nie są prognozą transakcyjną ani rekomendacją.

Co obserwować do *następnego* wydania

SYGNAŁY ALARMOWE • PROGI

JKM powyżej progu	> 25 USD/MMBtu
Europejski diesel crack	> 80 USD/b
Spadek zapasów ARA	3 tygodnie z rzędu
Brak regularnych przejść LNG przez Ormuz	obserwacja
Wzrost kosztu ubezpieczenia wojennego	obserwacja
Ponowne ograniczenia eksportowe produktów	obserwacja

SYGNAŁY NORMALIZACJI

Regularne załadunki Kataru	obserwacja
Wzrost zapasów UE	ponad ścieżkę sezonową
Zamknięcie arbitraży transatlantyckich	obserwacja
Powrót diesel crack do średniej sezonowej	< 35 USD/b
Contango w produktach	obserwacja
Odbudowa zapasów	obserwacja

RYTM	DO MONITOROWANIA
Co tydzień	IATA Jet Fuel Monitor; EIA zapasy i produkcja; GIE magazyny; przejścia statków i fracht
Co miesiąc	IEA OMR; OPEC MOMR; EIA STEO; JODI Oil/Gas; PMI Chiny/USA/UE; dane IATA
6 września	Kolejne spotkanie siedmiu państw OPEC+ uczestniczących w dobrowolnych korektach
Jesień	Sezon remontów rafinerii; zatlaczanie gazu w UE; przygotowanie zapasów destylatów do zimy
Regulacje	Implementacja RED III; ReFuelEU; zmiany RFS/RIN; mandaty SAF w Azji i rozwój book-and-claim

NASTĘPNE WYDANIE

Kolejny numer (09/2026) obejmuje sierpień 2026 r., z datą zamknięcia danych 31 sierpnia; jest już dostępny.

Wybrane materiały z okresu 19 maja – 19 sierpnia 2026

Lista obejmuje materiały, które bezpośrednio wpłynęły na wybór tematów, dane lub wnioski numeru

DATA	WYDAWCA	MATERIAŁ
20.05.2026	Argus Media	Impact of the Iran War on Global Oil Markets
02.06.2026	ICAO/IATA	Cooperation on tracking and scaling sustainable aviation fuels
06.2026	Argus Media	Spotlight on Renewable Diesel
07.06.2026	IATA	Middle East disruptions and high fuel prices halve airline profitability
15.06.2026	S&P Global Energy	SAF market commentary – offtake and certification
17.06.2026	IEA	Oil Market Report – June 2026
17.06.2026	S&P Global Energy	World oil market to return to surplus by year-end after Iran war shock
22.06.2026	Argus Media	US-Iran MOU, Hormuz reopening and oil market impact
29.06.2026	S&P Global Energy	European jet fuel eases from April peak; ARA stocks stay low
30.06.2026	Energy Institute	Statistical Review of World Energy 2026
07.07.2026	IEA	Gas Market Report Q3 2026
08.07.2026	Argus Media	Hopes fade for quick Mideast LNG ramp-up
08.07.2026	IMF	World Economic Outlook Update – Global Economy in Crosscurrents
09.07.2026	Argus Media	European refinery economics shift back to road fuels
10.07.2026	IEA	Oil Market Report – July 2026
13.07.2026	Argus Media	German HVO demand held back by low Rhine water levels
14.07.2026	S&P Global Energy	Global diesel market tightens as Russian export ban, Ukraine strikes bite
14.07.2026	S&P Global Energy	US jet surges to eight-week high as Gulf tension disrupts supply

DATA	WYDAWCA	MATERIAŁ
14-29.07.2026	Bloomberg	APAC Fuel Crunch – pakiet analiz o LNG, ropie i paliwach w Azji
15.07.2026	S&P Global Energy	Long-haul clean tanker demand rises on Russian diesel export woes
02.07.2026	S&P Global Commodities at Sea	Refinery attacks boost June Russian crude exports, dampen products
16.07.2026	S&P Global Energy	Energy markets face coming stress if no new US-Iran deal reached
23.07.2026	S&P Global	Global LNG Outlook After Middle East Conflict
24.07.2026	S&P Global Energy	China focused on voluntary SAF markets over demand mandates
27.07.2026	S&P Global Energy	Japan plans to mandate 5% SAF blend from 2030
30.07.2026	Argus Media	Strait of Hormuz: Oil Supply, Freight and Market Outlook
30.07.2026	S&P Global Energy	Five months on: Middle East War impact on Atlantic Basin LNG
30.07.2026	IATA	Air Passenger Demand Falls 1.7% in June
02.08.2026	OPEC	Seven OPEC+ countries adjust production from September
04.08.2026	World Bank	Commodity Markets Pink Sheet – sierpień 2026
05.08.2026	S&P Global	Russian oil product exports hit decade low in July amid Ukraine strikes
05.08.2026	Argus Media	Markets ever more sensitive to disruption: Glencore
06.08.2026	Argus Media	Refined Products Through Year-End 2026 – Recovery Under Constraint
07.08.2026	Argus Media	Biofuel mandates give extra boost to US jet output
12.08.2026	IEA	Oil Market Report – August 2026 (rewizja popytu do -1,6 mln b/d)
14.08.2026	ResourceWise	Record-low Rhine water levels are disrupting Europe’s biofuel market
17.08.2026	S&P Global/METI	METI subcommittee proposes 1-5% SAF supply mandate in Japan for FY2030-FY2034
29.01.2026	Argus Media	Tougher mandates promise support for EU HVO prices (baza wolumenowa 2025)
bieżący	EIA	Weekly/daily petroleum series: USGC jet spot, WTI, refinery net production
bieżący	GIE/AGSI	Stan napętnienia magazynów gazu w UE

Jak czytać ten numer

OKRES ŹRÓDŁOWY

Główny monitoring obejmuje publikacje od 19 maja do 19 sierpnia 2026 r. Starsze akty prawne i stałe strony instytucji wykorzystano wyłącznie do objaśnienia regulacji lub metodologii.

DANE DO POBRANIA

DOBÓR

Materiały oceniono według wpływu na cenę lub dostępność, zasięgu globalnego, trwałości skutków, wiarygodności źródła i znaczenia dla handlu europejskiego. Kluczowe dane zestawiono ze źródłem pierwotnym i z danymi niezależnej agencji rynkowej.

CENY

Wartości Argus i Platts są punktami obserwacyjnymi przytoczonymi w materiałach publicznych. Nie stanowią licencjonowanej historii ani cen do rozliczeń kontraktowych. Każdą wartość zestawiono ze źródłem pierwotnym przed publikacją.

SZEREGI STAŁE

Cztery rysunki oznaczone jako szeregi stałe wracają w każdym numerze w tej samej konstrukcji i skali: bilans ropy, ceny gazu TTF i JKM, europejskie crack spready oraz popyt na HVO. Ich wartość bierze się z porównywalności między wydaniem, dlatego ich metodologia nie zmienia się bez noty.

SCENARIUSZE I PRAWA AUTORSKIE

Scenariusze są narzędziem porządkowania ryzyka, a nie rekomendacją inwestycyjną, ofertą ani prognozą gwarantowaną. Teksty źródłowe streszczono i zinterpretowano; nie reprodukowano zewnętrznych wykresów ani dłuższych fragmentów publikacji płatnych.

AUTORSTWO I WERYFIKACJA DANYCH

Numer opracował zespół Danske Gas Intelligence. Wartości pochodzące z ocen agencji cenowych zestawiono ze źródłem pierwotnym przed publikacją; tam, gdzie publiczny odpowiednik nie istnieje, podano najbliższą weryfikowalną wielkość wraz z jej datą.

WYDAWCA

Danske Gas S.A.
ul. Słomińskiego 7/215
00-195 Warszawa
Polska

WYDANIE

Numer 08/2026 · sierpień 2026
Okres 19.05–19.08.2026
Zamknięcie 19.08.2026

KONTAKT

research@danskegas.com
+48 22 490 8000
danskegas.com

danskegas.com