

Otoczenie biznesowe

Rozwój globalnej gospodarki w 2014 r. kształtował się poniżej oczekiwań rynku. Główne gospodarki świata utrzymały wzrost gospodarczy, często jednak poniżej zakładanego tempa zmian. Pozytywnym wyjątkiem w tej grupie państw jest USA, w którym odbicie gospodarcze jest szybsze i silniejsze niż szacował rynek. Negatywnie na tle państw kluczowych wypadła Japonia. Pozytywne oddziaływanie na gospodarkę w krajach rozwiniętych osiągnięto poprzez kontynuację luźnej polityki pieniężnej i utrzymanie płynności rynków. Gospodarka globalna w 2014 r. kontynuowała trend wzrostowy, osiągając szacowaną dynamikę zmian (3,4%) nieznacznie niższą niż oczekiwano w prognozie z kwietnia ubiegłego roku. W 2014 r. dynamika PKB w krajach strefy Euro odnotowała wartość dodatnią na poziomie 0,9%. W Polsce odnotowano wzrost realnego PKB na poziomie 3,4%, co oznacza przyspieszenie tempa wzrostu w odniesieniu do 2013 r. o 1,7 p.p.

Dynamika PKB w latach 2012-2014

	UE	USA	Japonia	Chiny	Rosja	globalnie
2012	-0,4%	2,3%	1,8%	7,8%	3,4%	3,4%
2013	0,1%	2,2%	1,6%	7,8%	1,3%	3,4%
2014E	1,4%	2,4%	-0,1%	7,4%	0,6%	3,4%

Kluczowym czynnikiem, który w 2014 r. w sposób istotny oddziaływał na rynek naftowy zarówno na świecie, jak i w Polsce – tym samym miał znaczący wpływ na wyniki działalności Grupy Kapitałowej LOTOS - były notowania ropy naftowej i podążające za nimi notowania produktów naftowych. W połowie 2014 r. odnotowano odwrócenie rosnącego trendu notowań ropy naftowej. Spadek ceny surowca wbrew oczekiwaniom rynku nie został zahamowany w związku z brakiem decyzji OPEC o ograniczeniu wydobycia – tym samym od czerwca do grudnia 2014 r. notowania ropy naftowej spadły o ok. 50% - co zachwiało rynkiem, w szczególności wydobywczym i m.in. doprowadziło do bankructw mniejszych firm wydobywczych i serwisowych, głównie w USA. Tak gwałtowna obniżka cen ropy nastąpiła po prawie czterech latach stabilizacji.

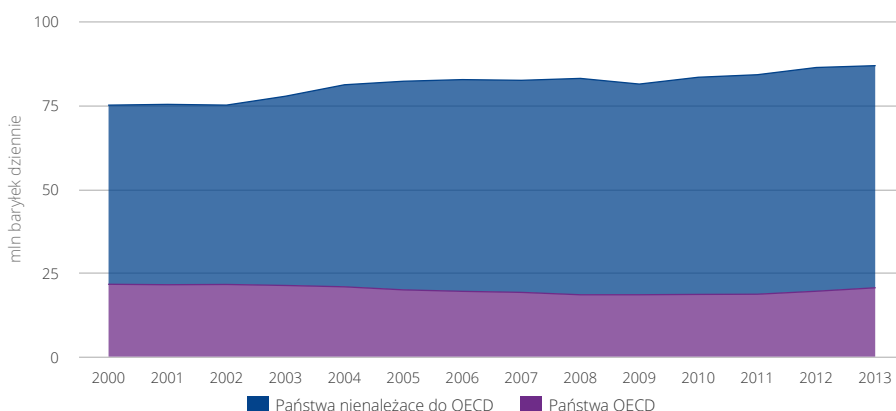
Niestabilna sytuacja na rynku ropy naftowej zmusiła wiele firm i międzynarodowych koncernów do wdrażania programów redukcji kosztów oraz istotnego ograniczenia wydatków inwestycyjnych, m.in. poprzez zawieszenia inwestycji do momentu, w którym sytuacja się ustabilizuje.

W perspektywie długoterminowej zaobserwowano wyczerpywanie się złóż o niskim koszcie wydobycia. Nowe złoża wymagają znacznie większych inwestycji, podnosząc cenę wydobywanej baryłki ropy. Obecnie koncentracja poszukiwań i wydobycia węglowodorów odbywa się z łupków na obszarze USA, ze złóż podmorskich o dużych głębokościach wody oraz podmorskich strefach polarnych. Przewidywana ekspansja wydobycia ropy i gazu z tych obszarów wymagać będzie większych jednostkowych nakładów na wydobywaną baryłkę ekwiwalentną, co może przełożyć się w przyszłości na wzrost ceny rynkowej sprzedaży węglowodorów.

Globalny rynek rafineryjny

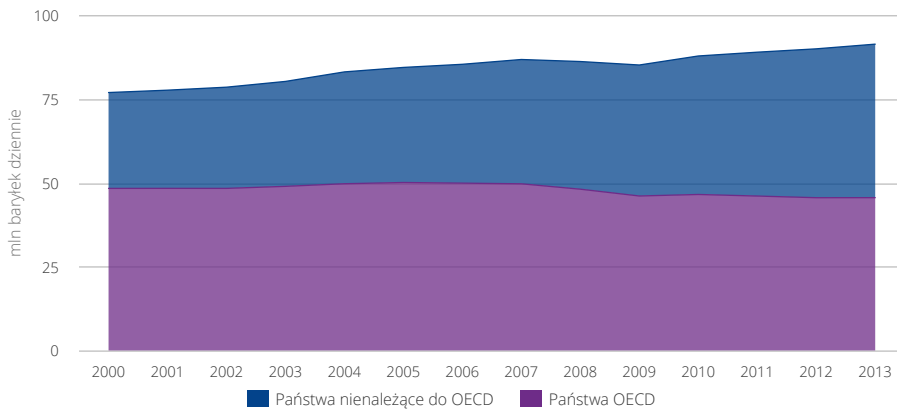
Od szeregu lat wzrasta globalna produkcja i konsumpcja ropy naftowej. Następuje przy tym przesunięcie konsumpcji paliw w kierunku krajów rozwijających się, spoza OECD.

Globalna produkcja ropy naftowej (mln baryłek dziennie)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BP.

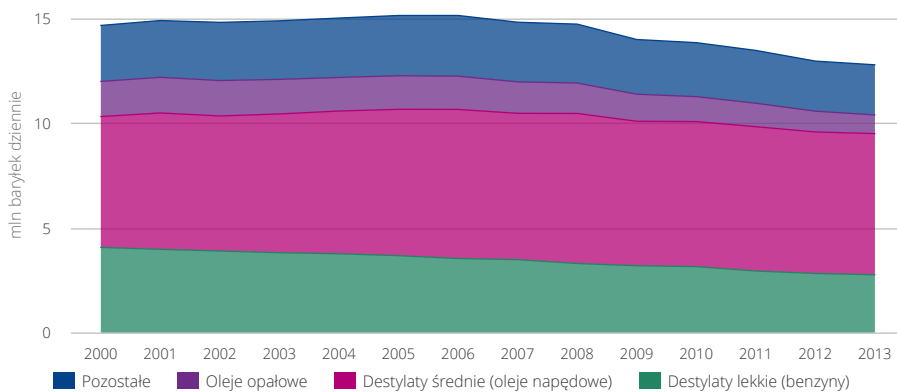
Globalna konsumpcja paliw (mln baryłek dziennie)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BP.

Szczególnie konsekwencje globalnych zmian gospodarczych, ale także demograficznych, odczuwa Europa. Popyt na paliwa w Unii Europejskiej od 2007 r. systematycznie spada.

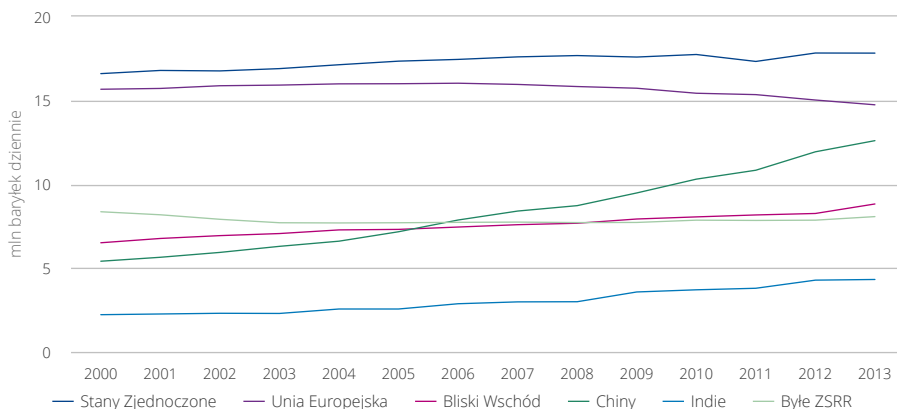
Konsumpcja paliw w Unii Europejskiej (mln baryłek dziennie)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BP.

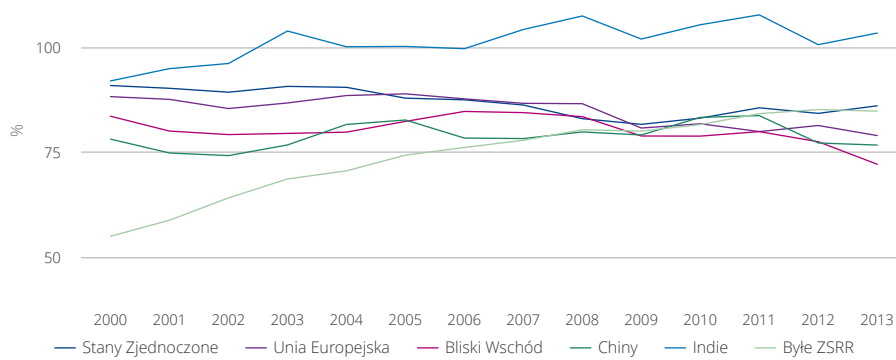
W ślad za zwiększającym się popytem na paliwa, zwłaszcza w Azji, idzie rozbudowa mocy przerobowych w rafineriach. Istotne w tym przypadku są inwestycje w Chinach i Indiach - dwóch największych gospodarkach rozwijających się. Rafinerie w Unii Europejskiej podążają w odwrotnym kierunku - konieczna jest redukcja najmniej efektywnych mocy przerobowych.

Rafineryjne moce przerobowe (mln baryłek dziennie)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BP.

Wykorzystanie rafinerijnych mocy przerobowych (%)



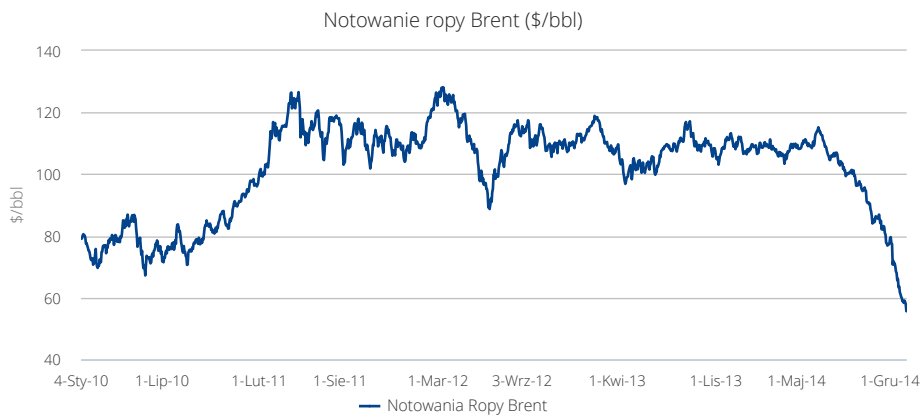
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BP.

W celu zrównoważenia rynku paliw w Europie koncerny paliwowe zamknęły w ostatnich latach szereg rafinerii. Jednakże ilość ta wydaje się niewystarczająca, gdyż wiele europejskich rafinerii ma niską rentowność, a ich moce przerobowe są wciąż dość niskie. Wysokie ryzyko zamknięcia dotyczy szczególnie małych rafinerii o niskim poziomie złożoności, ponieważ rafinerie te mają wysokie jednostkowe koszty operacyjne.

Rok zamknięcia	Nazwa rafinerii	Moce przerobowe (tys. bbl/d)	Właściciel	Kraj
2015	Collombey	72	Tamoil	Szwajcaria
2015	Gela	105	Eni	Włochy
2014	Milford Haven	135	Murphy Oil	Wielka Brytania
2014	Stanlow	55	Essar Energy	Wielka Brytania
2014	Mantova	57	Eni	Włochy
2014	Paramo	20	Unipetrol	Czechy
2013	Harburg	90	Shell	Niemcy
2013	Porto Marghera	80	Eni	Włochy
2012	Coryton	172	Petroplus	Wielka Brytania
2012	Fawley	80	ExxonMobil	Wielka Brytania
2012	Kherson	138	Alliance Oil Co.	Ukraina
2012	Drogobich	78	Ukraine Oil Co.	Ukraina
2012	Petit Couronne	154	Petroplus	Francja
2012	Berre l'Étang	105	LyondellBasel	Francja
2012	Roma	85	Total ERG	Włochy

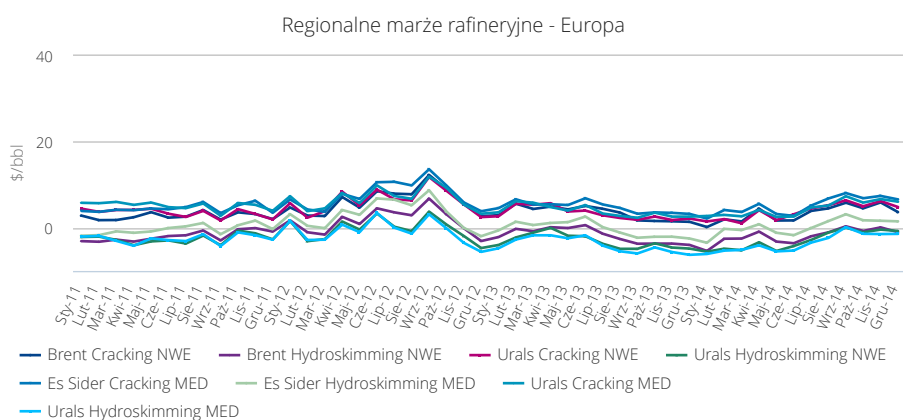
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych JBC.

Koniec 2014 r. przyniósł znaczącą zmianę w tym obrazie. Jej przyczyną była znaczna obniżka notowań ropy naftowej z ok. 110 USD/bbl do poziomu poniżej 60 USD/bbl. Kluczową rolę w tej przecenie odegrały: strukturalna nadpodaż ropy naftowej na rynku (wg szacunków Międzynarodowej Agencji Energii nadwyżka sięgała ok. 0,7 mln boe/d, tj. 0,7%-0,8% światowego zapotrzebowania), zwiększone ryzyko geopolityczne, odejście od polityki bilansowania globalnego popytu i podaży ropy naftowej przez organizację OPEC oraz aprecjacja waluty amerykańskiej.

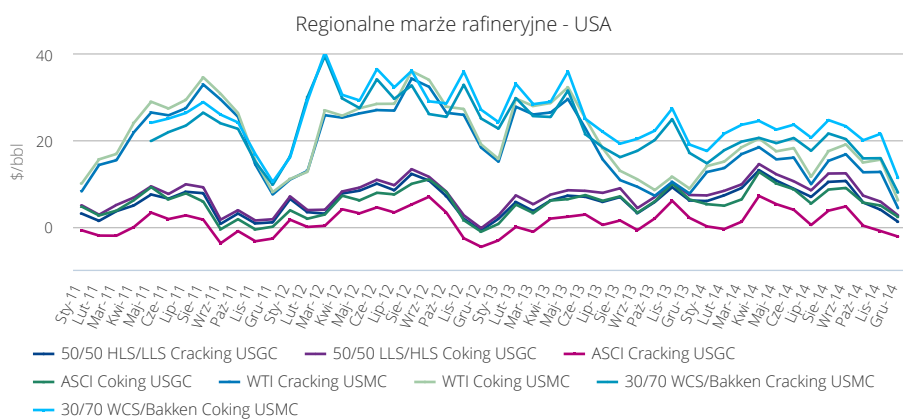


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Thomson Reuters.

Rafinerie amerykańskie w krótkim czasie utraciły jeden z największych czynników przewagi konkurencyjnej - tani surowiec (wydobywana w Stanach Zjednoczonych ropa łupkowa była znacznie tańsza niż ropa naftowa sprzedawana na rynku międzynarodowym). Z drugiej strony tanie paliwa skłoniły większą liczbę konsumentów do podróżowania, co zwiększyło popyt. W efekcie konkurencyjność rafinerii europejskich zdecydowanie się poprawiła. Marże rafinerijne osiągnięte przez rafinerie w Europie osiągnęły poziom porównywalny z rafineriami z innych regionów świata.

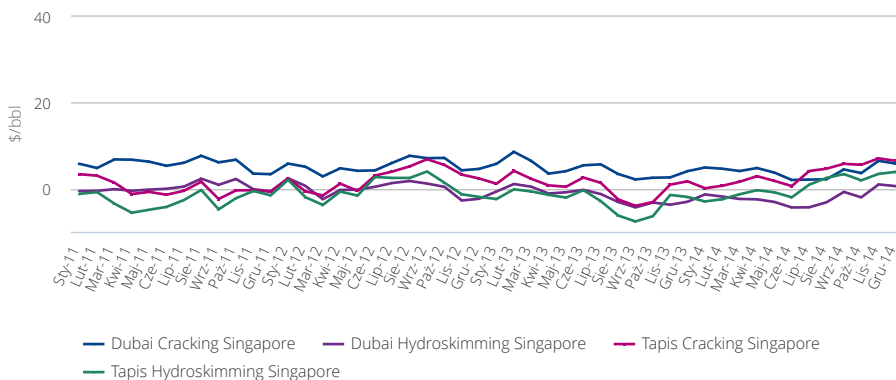


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Międzynarodowej Agencji Energii.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Międzynarodowej Agencji Energii.

Regionalne marże rafineryjne - Singapur



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Międzynarodowej Agencji Energii.

Międzynarodowy rynek paliw

Zapotrzebowanie na produkty rafinacji ropy wzrosło w 2014 r. globalnie o 0,9%. Zwiększenie popytu odnotowano zarówno w segmentach benzyn silnikowych (1,4%), jak i oleju napędowego (3,1%). Zwiększyło się także szacunkowe zużycie LPG (1,0%) oraz paliwa lotniczego JET (1,9%). Mniejsze natomiast było zapotrzebowanie na lekki olej opałowy (-5,4%).

Konsumpcja paliw na świecie (tys. b/d)

	2012	2013	2014E
Benzyny silnikowe	22 824	23 183	23 514
Olej napędowy	20 470	21 256	21 911
JET	6 435	6 530	6 658
LPG	7 520	7 964	8 047
LOO	5 710	5 302	5 013

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych JBC, kwiecień 2015 r.

Prognozuje się ogólny wzrost konsumpcji produktów rafineryjnych na świecie o ponad 6,5% do 2020 r. Silny wzrost – w relacji do 2014 r. - szacuje się w odniesieniu do zapotrzebowania na LPG (14%), olej napędowy (13%) oraz paliwo lotnicze JET (12%). Globalna konsumpcja benzyn powinna nieznacznie wzrosnąć (4%). Prognozuje się spadek zużycia lekkiego oleju opałowego (-21%).

Prognozowana konsumpcja paliw na świecie (tys. b/d)

	2014E	2015P	2020P
Benzyny silnikowe	23 514	23 945	24 463
Olej napędowy	21 911	22 497	24 680
JET	6 658	6 805	7 463
LPG	8 047	8 299	9 189
LOO	5 013	4 911	3 968

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych JBC, kwiecień 2015 r.

Na rynku europejskim w 2014 r. nastąpiło zmniejszenie popytu na produkty naftowe o 1,0%. Szacuje się, iż wzrost zużycia dotyczył oleju napędowego (1,2%), paliwa lotniczego JET (1,6%). Spadek konsumpcji dotyczy benzyn silnikowych (-1,5%) i lekkiego oleju opałowego (-9,7%) oraz LPG (-1,0%). Dynamika zmian konsumpcji paliw w Europie jest odzwierciedleniem sytuacji gospodarczej w krajach UE oraz strefy Euro.

Do 2020 r. prognozowany jest spadek popytu na produkty rafinacji w Europie o 2,7%. Ocenia się, że jednym z powodów będzie znaczący spadek konsumpcji benzyn o ponad 11%. Zmniejszenie zużycia szacuje się także dla rynku lekkiego oleju opałowego (-18%). Jednocześnie oczekuje się wyraźnego wzrostu konsumpcji LPG (7,3%), paliwa lotniczego JET (6,8%), a także oleju napędowego (2,2%).

Prognozowana konsumpcja paliw w Europie (tys. b/d)

	2014E	2015P	2020P
Benzyny silnikowe	2 110	2 071	1 877
Olej napędowy	5 391	5 521	5 508

JET	1 260	1 269	1 346
LPG	1 104	1 114	1 184
LOO	1 046	1 063	862

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych JBC, kwiecień 2015 r.

W 2014 r. na europejskim rynku samochodowym zanotowano ponad 5% wzrost rejestracji nowych samochodów osobowych, do poziomu 13 mln sztuk. Podobnie w segmencie pojazdów użytkowych odnotowano silny wzrost o 7% (do 1,9 mln sztuk). W grupie rejestrowanych nowych samochodów osobowych utrzymuje się zwiększone zainteresowanie pojazdami napędzanymi olejem napędowym – ich udział w rejestracjach w krajach Europy Zachodniej wynosił ponad 53% w 2014 r. - w porównaniu z 46% w 2009 r.

Rynek paliw w Polsce

Popyt na paliwa na rynku krajowym jest pochodną ogólnej sytuacji gospodarczej kraju i regionu. Krajowy rynek paliw w ostatnich trzech latach zmagał się z rozwojem szarej strefy wywołanym wysokimi cenami paliw oraz spowolnieniem gospodarczym obserwowanym w poprzednich latach. W 2014 r. działania rządu polegające na intensyfikacji kontroli i zmianie przepisów m.in. prawa energetycznego oraz spadek cen odnotowany w drugiej połowie roku, spowodowały, że rozwój szarej strefy nie był tak intensywny jak w latach poprzednich, a oficjalna konsumpcja oleju napędowego wyniosła 11 297 tys. ton, tj. o 0,3% mniej niż przed rokiem. Rzeczywisty rynek oleju napędowego określany jest przez stale rosnącą liczbę pojazdów zasilanych tym paliwem (średnio 7% rocznie) oraz stały wzrost pracy przewozowej. Szacuje się, że obecny poziom konsumpcji oleju napędowego jest na poziomie zbliżonym do 2011 r., kiedy na rynku funkcjonowało ok. 1,5 mln mniej pojazdów zasilanych olejem napędowym.

W 2014 r. krajowy rynek benzyn odzwierciedlał tendencje zachodzące w innych częściach Europy i kontynuował spadek. Zapotrzebowanie na benzynę spadło o 1,7%, do poziomu 3 655 tys. ton. Spadek zapotrzebowania na benzynę wynika głównie ze wzrostu efektywności pojazdów oraz rosnącej atrakcyjności alternatywnego transportu lotniczego. Sytuacja gospodarcza – spadające bezrobocie oraz spadek cen paliw, który miał miejsce w drugiej połowie roku powodowały, że odnotowany spadek zapotrzebowania na benzynę nie był tak głęboki jak w 2013 r.

Rynek substytucyjnego do benzyny LPG w 2014 r. spadł o 1,3% do poziomu 2 292 tys. ton. Rynek LPG w Polsce można określić jako dojrzały – poziom konsumpcji w ostatnich 5 latach oscylował wokół 2 200 tys. ton.

W przypadku lekkiego oleju opałowego 2014 r. był okresem kontynuowania trendu spadkowego z poprzednich lat i spadku popytu o kolejne 15,5% do poziomu 712 tys. ton. Spadek zainteresowania lekkim olejem opałowym wynika głównie z rosnącej popularności alternatywnych paliw grzewczych oraz z wyższych średnich temperatur w okresie grzewczym.

Najszybciej rozwijającym się rynkiem był rynek paliwa lotniczego. Konsumpcja tego paliwa w 2014 r. wzrosła o 15,4%. Rosnąca liczba połączeń lotniczych, ekspansja nowych linii oraz ciągły wzrost liczby pasażerów powodują, że rynek paliwa lotniczego jest perspektywiczny i powinien rosnąć również w kolejnych latach.

Konsumpcja paliw w Polsce [tys. ton]

	2013	2014E
Olej napędowy	11 332	11 297
Benzyny silnikowe	3 719	3 655
Lekki olej opałowy	843	712
LPG	2 323	2 292
Paliwo lotnicze	541	624

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych POPIHN.

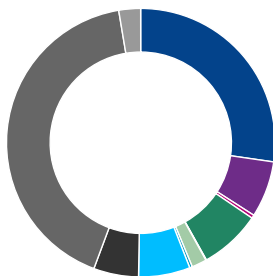
Detaliczny rynek paliw w Polsce

W 2014 r. w Polsce funkcjonowało blisko 6,5 tys. stacji paliw. Podobnie jak w latach poprzednich ponad jedną trzecią stacji paliw stanowiły obiekty krajowych operatorów, 22% stacji paliw działało w sieci koncernu zagranicznego, a 42% stacji należało do operatorów niezależnych. Rozwój sieci stacji koncernów odbywał się poprzez rozbudowę w oparciu zarówno o stacje własne, jak i franczyzowe.

W 2014 r. według szacunków POPIHN z rynku zniknęło 240 stacji niezależnych. Większość obiektów została zamknięta z uwagi na wejście w życie nowych wymagań technicznych dotyczących stacji paliw. Równocześnie odnotowano spadek liczby stacji koncernowych, wynikający głównie z odsprzedaży przez Shell części stacji zakupionych w poprzednim roku od Neste.

Wraz z rozwojem sieci autostrad w Polsce w dalszym ciągu postępował wzrost liczby stacji autostradowych. Na koniec roku liczba Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) w kraju wyniosła 71.

Stacje paliw w Polsce w 2014 r.



■ Orlen ■ Lotos ■ AS 24 ■ BP ■ IDS ■ LUKOIL ■ SHELL SELF SERVICE ■ SHELL
■ STATOIL ■ Niezależne ■ Sieci sklepowe

Źródło: Dane POPIHN.

ZOBACZ TAKŻE:

List Prezesa Zarządu

Miarą zaufania akcjonariuszy i potencjalnych inwestorów do zdolności naszego skutecznego działania w warunkach zaburzeń rynkowych i politycznych był sukces oferty publicznej akcji Grupy LOTOS. Było to silne i zdecydowane votum zaufania, jakim akcjonariusze oraz inwestorzy przyjęli program rozwoju Grupy LOTOS.

Przejdź do strony » <http://raportroczny.lotos.pl/pl/organizacja-i-jej-raport/list-prezesa-zarzadu>