

Segment handlowy

1. Ryzyka związane z zakłóceniami ciągłości dostaw lub z mniejszą podażą ropy naftowej

Grupa LOTOS nie posiada aktywów wydobywczych, które pokrywałyby w całości jej zapotrzebowanie na ropę naftową do przerobu, w związku z czym jest ona uzależniona od zakupów ropy naftowej od innych dostawców. Dostawy ropy naftowej są realizowane w ok. 92% z Federacji Rosyjskiej. Dostawy odbywają się transportem rurociągowym poprzez system rurociągów PERN (rurociąg „Przyjaźń” oraz rurociąg „Pomorski”), transportem morskim przez Naftoport oraz w 2014 r. dokonano pierwszego zakupu ropy dostarczanej koleją. Dlatego głównymi czynnikami ryzyka, które mogą wywoływać niepewność co do podaży ropy naftowej, są: sytuacja polityczna w państwach eksportujących ropę naftową lub sytuacja polityczna w państwach tranzytowych oraz sprawność i dostępność infrastruktury służącej do transportu surowca.

Ciągłość dostaw ropy naftowej do Grupy LOTOS może być zakłócona głównie poprzez:

- awarie techniczne, w tym awarie systemu rurociągów odpowiedzialnych za dostawy ropy naftowej, ataki terrorystyczne, akty sabotażu, zamieszki, wojny, katastrofy naturalne, istotne niekorzystne warunki pogodowe lub inne przypadki siły wyższej,
- nierównomierne dostawy ropy naftowej powodujące czasowe obniżenie poziomu zapasów operacyjnych mogące skutkować obniżeniem przerobu w rafinerii.

Kontynuujemy działania związane z przyjętą polityką dywersyfikacji kierunków i źródeł dostaw ropy naftowej poprzez koncentrację na:

- bezpieczeństwie dostaw ropy naftowej: sukcesywne zwiększanie aktywności na międzynarodowym rynku ropy, regularne kontraktowanie dostaw różnych gatunków ropy z morza – z jednoczesnym stworzeniem możliwości zwiększenia ich udziału w całości dostaw ropy do rafinerii w przypadku zagrożenia ciągłości dostaw z kierunku podstawowego, zwiększenie roli własnego wydobycia,
- poprawie konkurencyjności – poprzez pełne wykorzystanie nadmorskiej lokalizacji naszej rafinerii w Gdańsku i możliwość otrzymywania dostaw surowca przez dwa niezależne od siebie kanały - ropy rosyjskiej poprzez rurociąg „Przyjaźń” oraz różnych gatunków ropy dostępnej poprzez Naftoport,
- utworzeniu nowej możliwości dostarczania ropy drogą lądową poprzez wybudowanie w 2014 r. na terenie rafinerii stanowisk do rozładunku ropy naftowej z cystern kolejowych.

Odpowiedni dobór gatunków ropy i kierunków dostaw wynika z prowadzonej w sposób ciągły optymalizacji w celu maksymalizacji marży zintegrowanej.

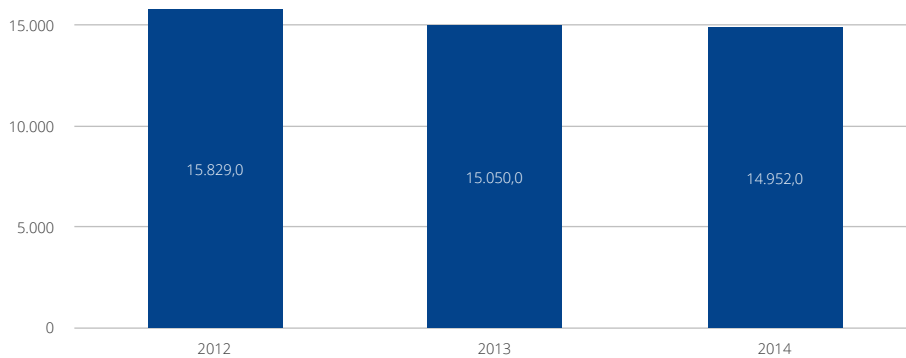
2. Ryzyko zmian marż realizowanych na sprzedaży produktów

Postępująca w ostatnich latach konsolidacja na polskim rynku paliwowym, zwiększająca konkurencję cenową oraz duża dynamika zmian zachodzących w ogólnosiwiatowej sytuacji makroekonomicznej są głównymi czynnikami ryzyka. W celu jego ograniczenia doskonalimy narzędzia do monitorowania parametrów związanych z cenami i marżami. W sferze handlu detalicznego dywersyfikujemy rynek, uwzględniając segmenty mniej podatne na obniżające marżę decyzje konkurencji, a także prowadzimy działania ukierunkowane na budowanie trwałych relacji z klientami.

3. Ryzyko mniejszego popytu krajowego

Czynniki makroekonomiczne, zwłaszcza spowolnienie gospodarcze, spadek inwestycji i produkcji przemysłowej oraz wysokość stopy bezrobocia powodują, że od 2012 r. konsumpcja paliw w Polsce spada, równoległe notuje się wzrost aktywności szarej strefy, w której odbywa się handel produktem poza oficjalnymi statystykami. Dywersyfikacja kanałów dystrybucji, aktywna polityka cenowa zapewniająca konkurencyjność produktów, a także optymalizacja kosztów operacyjnych, stanowią najistotniejsze elementy strategii minimalizowania wpływu ryzyka na prowadzoną działalność. Dywersyfikacja kanałów dystrybucji, aktywna polityka cenowa zapewniająca konkurencyjność produktów, a także optymalizacja kosztów operacyjnych stanowią najistotniejsze elementy strategii minimalizowania wpływu ryzyka na prowadzoną działalność.

Konsumpcja benzyny i oleju napędowego w Polsce (tys. ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych POPIHN.

ZOBACZ TAKŻE:

Działalność handlowa

Rozwój sieci stacji paliw LOTOS i wzrost efektywności sprzedaży przyczynił się do umocnienia naszej pozycji na rynku detalicznym i zwiększenia udziału do 9% na koniec 2014 r., w stosunku do 8,5% osiągniętych w 2013 r.

Przejdź do strony » <http://raportroczny.lotos.pl/pl/wyniki-i-perspektywy/wyniki-segmentow/dzialalnosc-handlowa>

Słownik terminów branżowych

Przejdź do strony » <http://raportroczny.lotos.pl/pl/uzyteczne-informacje/slownik-terminow-branzowych>