

# Otoczenie makroekonomiczne Grupy Kapitałowej LOTOS w 2019 roku

Grupa Kapitałowa LOTOS jest aktywnym uczestnikiem rynku paliwowego, na który wpływa poprzez swoją działalność, jak również sama na bieżąco reaguje na zmiany zachodzące w branży. Dlatego w ramach określania strategicznych kierunków rozwoju LOTOS uwzględnia prognozy i mega trendy, które oddziałują na jej biznes.

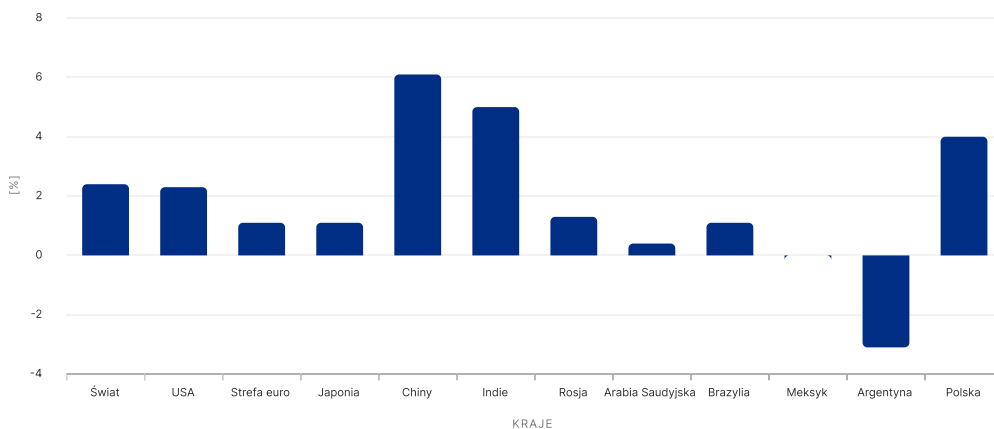
Wskaźnik własny 1

Na rynku ropy naftowej i gazu ziemnego głównymi czynnikami kształtującymi ceny są zmiany w strukturze zaludnienia na świecie oraz wahania globalnych i regionalnych wartości podaży i popytu.

## Poza tym na notowania ropy naftowej wpływają:

- sytuacja makroekonomiczna
- globalna i regionalna kondycja gospodarcza
- działalność handlowa podmiotów działających na rynku
- warunki pogodowe i klęski żywiołowe
- dostępność i koszt budowy lub korzystania z instalacji transportowych oraz przetwórczych
- cena, dostępność i dotacje rządowe dla alternatywnych źródeł energii i nowych technologii
- kurs dolara amerykańskiego

## Dynamika Produktu Krajowego Brutto w 2019 roku (w %)



Źródło: Bank Światowy, szacunek

## Przerób ropy naftowej

W 2019 roku podstawowe zdolności przerobowe rafinerii szacowano na 100 mln b/d globalnie. Największe były w USA i Kanadzie (łącznie 20,7%) oraz w Chinach (16,1%). Współcześnie następuje specjalizacja w kierunku coraz bardziej złożonych zakładów, charakteryzujących się zwiększoną zdolnością przetwarzania wtórnego.

Ten występujący od wielu lat trend jest wynikiem połączenia tendencji do zamykania starszych, prostszych rafinerii, stopniowego dodawania przetwarzania wtórnego w istniejących zakładach i budowania nowych rafinerii o wysokim poziomie złożoności. Wynika to z rosnącego światowego popytu głównie na lekkie czyste produkty i stopniowego spadku popytu na resztkowy olej opałowy. Ponadto zmiany te wynikają z coraz surowszych przepisów dotyczących jakości paliw.

Od 2012 roku w Europie zamknięto szereg rafinerii o łącznych mocach przerobowych wynoszących łącznie 1,7 mln bbl/d. W Europie funkcjonuje ponad 100 zakładów, charakteryzujących się różnym poziomem konwersji, a część z nich (uwzględniając panujące uwarunkowania rynkowe, w tym nowe regulacje IMO) cechuje niski poziom rentowności. W efekcie w dalszym ciągu istnieje ryzyko zamknięcia mniejszych rafinerii o niskim poziomie kompleksowości przerobu surowca, ponieważ zakłady te mają wysokie jednostkowe koszty operacyjne.

## Ważniejsze regulacje prawne

W Polsce, od 1 stycznia 2019 roku do benzyny i oleju napędowego doliczana jest opłata emisyjna. Wynosiła ona 8 groszy za litr benzyny i oleju napędowego. Opłata zasila m.in. nowo powołany Fundusz Niskoemisyjnego Transportu. Środki z tego funduszu mają wspierać rozwój rynku i infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie. Do Funduszu Niskoemisyjnego Transportu trafia 15% wpływów z opłaty emisyjnej, natomiast 85% do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

**Z dniem 1 stycznia 2020 roku w życie weszła ustawa z dnia 19 lipca 2019 roku o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Wprowadza ona m.in.:**

- przepisy, pozwalające na wykorzystanie produktów współwodornienia do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW) od 2020 roku oraz umożliwiające zaliczenie do NCW biowodoru zawartego w paliwach ciekłych, przy produkcji których wykorzystano biometan,
- modyfikację mechanizmu obowiązkowego dodawania biokomponentów do paliw ciekłych, tzw. obowiązkowego blendingu,
- zmiany mające na celu uszczegółowienie procedur oraz wymagań dotyczących certyfikacji jakościowej biokomponentów,
- zmiany dotyczące funkcjonowania Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Wprowadzono także zmiany w ustawie o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw. Przede wszystkim wprowadzono wymagania dotyczące oznakowania miejsc tankowania paliwem ciekłym oraz formułowania i udostępniania informacji o możliwości tankowania pojazdu samochodowego paliwem ciekłym.

W 2019 roku trwały na rynku przygotowania do wejścia w życie nowych regulacji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (ang. IMO), która od 2020 roku zastrzyła normy zawartości siarki w paliwie wykorzystywanym w jednostkach pływających. Jedną z kluczowych zmian, które weszły w życie od 1 stycznia 2020 roku jest zmniejszenie na całym świecie zawartości siarki w paliwie wykorzystywanym przez statki z poziomu 3,5% do 0,5%. Jednocześnie niższy poziom zawartości siarki w paliwie (na poziomie 0,1%) musi być stosowany na obszarach emisji kontrolowanej (ECA), który obejmuje m.in. Europę.

**W celu przestrzegania ograniczeń stawianych przez IMO armatorzy statków mogą:**

- rozpocząć stosowanie paliw o niższej zawartości siarki (MGO 0,5%/ Fuel Oil 0,5%),
- wyposażyć statki w urządzenia redukujące emisję siarki (tzw. scrubbery),
- zacząć stosować alternatywne paliwa (np. LNG).

102-15

Na rynku trwały odpowiednie przygotowania zarówno po stronie rafinerii (budowa lub modernizacja instalacji, aby zmniejszyć wytwarzanie ciężkiego oleju opałowego), jak i armatorów statków (przystosowanie jednostek pływających do spalania w silnikach nowego typu paliw niskosiarkowych – VLSFO lub MGO, a także instalowanie urządzeń typu scrubber, w celu dalszego wykorzystywania paliwa wysokosiarkowego typu HSF0). Z uwagi na zdolności graczy rynkowych do dostosowania się do nowych uwarunkowań nie są przewidywane większe trudności w zapewnieniu dostępności paliwa. Niemniej wymagania IMO postawią wiele podmiotów w trudnej sytuacji (np. rafinerie o niskim poziomie konwersji być może będą musiały zmniejszyć produkcję), przy czym pozycja rafinerii w Gdańsku powinna być stabilna z uwagi na realizowany program inwestycyjny (instalacja opóźnionego koksowania wraz z instalacjami towarzyszącymi).