

BRANŻA ENERGETYCZNO-PALIWOWA POD PRESJĄ KORONAWIRUSA [KOMENTARZ]

Epidemia koronawirusa, z którą mierzymy się od kilku tygodni stanowi poważne wyzwanie nie tylko dla szeroko rozumianego sektora ochrony zdrowia. Po presją spowodowaną przez rozprzestrzenianie się choroby znalazł się również rynek ropy, a co za tym idzie także koncerny paliwowe. Niestety widać to na giełdach. Niestety także w Polsce.

Według prognoz Międzynarodowej Agencji Energii globalne zapotrzebowanie na ropę w pierwszych trzech miesiącach 2020 r. ma spaść o 435 000 baryłek dziennie w porównaniu do 2019 r. Oznacza to pierwszy kwartalny spadek od ponad dekady. Agencja obniżyła również swoją prognozę wzrostu popytu na ropę na cały 2020 rok. Oczekuje się, że wzrośnie on zaledwie o 825 000 baryłek dziennie, co jest najniższym rocznym tempem od 2011 roku.

„Nie ma wątpliwości, że wirus będzie miał większy wpływ na gospodarkę i popyt na ropę niż SARS” – czytamy w raporcie MAE.

To równocześnie dobra i zła wiadomość dla polskich firm z sektora paliwowego. Gdyby spojrzeć na sprawę powierzchownie mogłoby się wydawać, że spadające pod presją wirusa ceny ropy są dla firm paliwowo-energetycznych wyłącznie pozytywnym zjawiskiem. Nie byłby to jednak pełny obraz rzeczywistości. Bardzo duży wpływ na wyceny spółek ma aktualna i prognozowana konsumpcja produktów – w mniejszym stopniu jest to dziś pochodna cen ropy. Globalne spowolnienie gospodarcze (wzmacniane przez epidemię koronawirusa) oraz obserwowana o pewnego czasu poważna nadpodaż surowca wpływają niekorzystnie na marże rafineryjne, wzmacniając presję na notowania.

Niestety obserwujemy szereg zjawisk, na bazie których można przewidywać, że nie jest to koniec złych informacji dla sektora oil&gas. Kiedy weźmiemy pod uwagę dolara umacniającego się względem euro, zachowanie amerykańskich obligacji oraz dynamiczny wzrost notowań złota obserwowany o początku lutego, to jako bardzo prawdopodobny jawi się scenariusz, w którym koronawirus „przydusi” światową gospodarkę, powodując dalszy spadek popytu na produkty sektora. Z pewnością odbije się to na notowaniach poszczególnych spółek, czego przykłady widzieliśmy m.in. w ostatnich dniach.

Na powyższe czynniki nakłada się bardzo wymagające otoczenie makroekonomiczne, związane między innymi z zaostrzającymi się regulacjami środowiskowymi, oddziałującymi na całą światową branżę rafineryjną. W efekcie, w ciągu dwóch ostatnich lat spadły notowania giełdowe wielu firm z sektora paliwowo-energetycznego, jak np. BP czy Total. Potaniały też akcje mniejszych spółek, jak: włoskiej Eni, węgierski MOL czy austriacki OMV. Tylko od początku stycznia do początku lutego br. europejskie i światowe koncerny paliwowe zanotowały spadek kursu akcji na poziomie 10-15%.

Niekorzystne warunki makro mają również znaczący wpływ na kondycję polskich firm. Jeśli porównamy spółki z branży paliwowo-energetycznej notowane na WIG20, to okaże się, że w ciągu dwóch ostatnich lat: PKN ORLEN stracił w notowaniach giełdowych ok. 30%, PGE ok -50%, Tauron

ok.-55%, PGNiG ok. -45%, JSW ok-85%, Enea ok. -40%, Energa ok.-35%. W ciągu ostatnich dwóch lat cena akcji największej z tych firm, PKN Orlen, kształtowała się średnio w granicach 94 złotych. Maksymalna wartość akcji osiągnęła ponad 114 złotych. W ostatnich dniach w związku z nasilającym się kryzysem spowodowanym koronawirusem cena spadła.

Jest oczywiście także bardziej "pozytywna" strona, jeśli w ogóle można użyć tego sformułowania, niepokojów, jakie na rynkach wywołała epidemia. Współpracownik serwisu Energetyka24 dr Przemysław Zaleski uważa, że: „Zarówno PKN Orlen, jak i Lotos mają bardzo dobrze rozwinięte tradingi, które potrafią wykorzystać rynkowe okazje do zakupów spot. Obecnie tego rodzaju transakcje odbywają się, kiedy statki z ropą de facto są już na morzu. W takich transakcjach terminowych można zabezpieczyć sobie zakup określonej ilości ropy na płynących tankowcach, a przy technologicznie rozwiniętych możliwościach przerobu, które posiada zarówno Orlen, jak i Lotos nie jest ważne skąd pochodzi ropa – czy z Arabii, czy z Afryki. Istotny jest jej gatunek i cena. Z powyższych rozważań wynika, że koszty zakupu tankowca w sytuacji, kiedy jakaś partia dostaw nie została odebrana z powodu szalejącego wirusa, mogą być diametralnie korzystniejsze, niż w przypadku ropociągu. Jeżeli taki trend utrzyma się w dłuższym horyzoncie, to przełoży się to także na spadki cen na stacjach benzynowych, dzięki czemu zyskają polscy kierowcy”.

Warto również odnotować w tym kontekście, że np. Orlen realizuje szereg działań, których celem jest zwiększenie efektywności procesów produkcyjnych, poszerzenie portfolio o produkty wysokomarżowe oraz rozbudowa obszaru energetyki niskoemisyjnej. Innymi słowy – koncern ma w mniejszym stopniu być zależny od sytuacji makro oraz nieprzewidzianych zdarzeń, jak wspomniana już wielokrotnie epidemia. W naturalny sposób, ze względu na skalę, wpłynie to pozytywnie na proces wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego w generalnym ujęciu.