KLARAR RAFFINADERIINDUSTRIN OMSTÄLLNINGEN?

Göteborg 16 maj 2018

Mattias Backmark – Affärsutvecklingschef

Preem Snapshot – Key Data

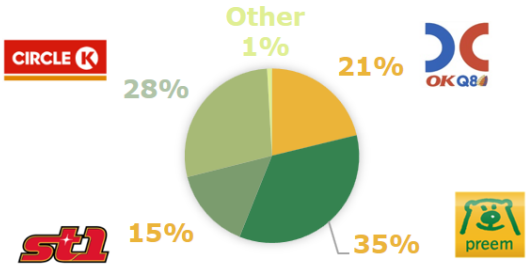
Segment	Supply & Refining			Marketing	
Division	Lysekil	Gothenburg	Terminals & Supply Depots	Energy	Retail
Technical capacity (max throughput / day)	220 000 bpd Nelson Complexity: 10.0	125 000 bpd Nelson Complexity: 7.1	na	Distribution network throughout all major population centers in Sweden	341 service stations and 168 truck stops
Storage Capacity	15 mill. bbl	12 mill. bbl	5.6 mill. bbl	na	na
Feedstock	82% Sour Crude 9% Sweet Crude Unfinished and blended: 9%	91% Sweet Crude Unfinished and blended: 9%	na	na	
External output(2)	39% Diesel 31% Gasoline 21% Fuel Oil 9% Other	39% Diesel 29% Gasoline 29% Fuel Oil 3% Other	na	na	na
Customers	Sweden: ≈40% Other (UK, Netherlands, Denmark, etc): ≈60%			#1 Swedish Fuel Oil Market Share (59%)(1)	#1 Swedish Diesel Market Share (35%)(1)

Largest Oil Refiner in the Nordics and One of the Largest Transportation Fuel Suppliers in NW Europe

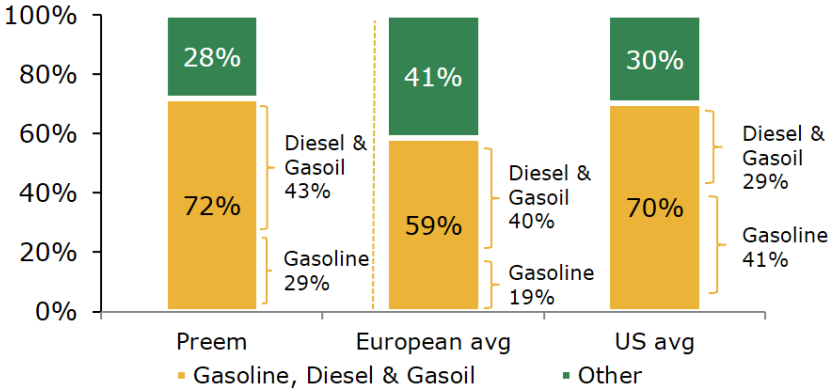
Largest Oil Refiner in the Nordic Region

- 345,000 bpd capacity equal to approx. 29% of the Nordic capacity and ca. 80% of Swedish capacity
- Strong marketing position in Sweden with approximately 40% share of all refined products sold
- A leader in the production and sale of transportation fuel in Sweden and one of the largest suppliers of transportation fuel in NW Europe
- Preem has today two of Europe's most energy and CO_2 efficient refineries (17% less CO_2), but want to do more to reduce refinery emissions even more to increase competitiveness going into the 2020:ies.

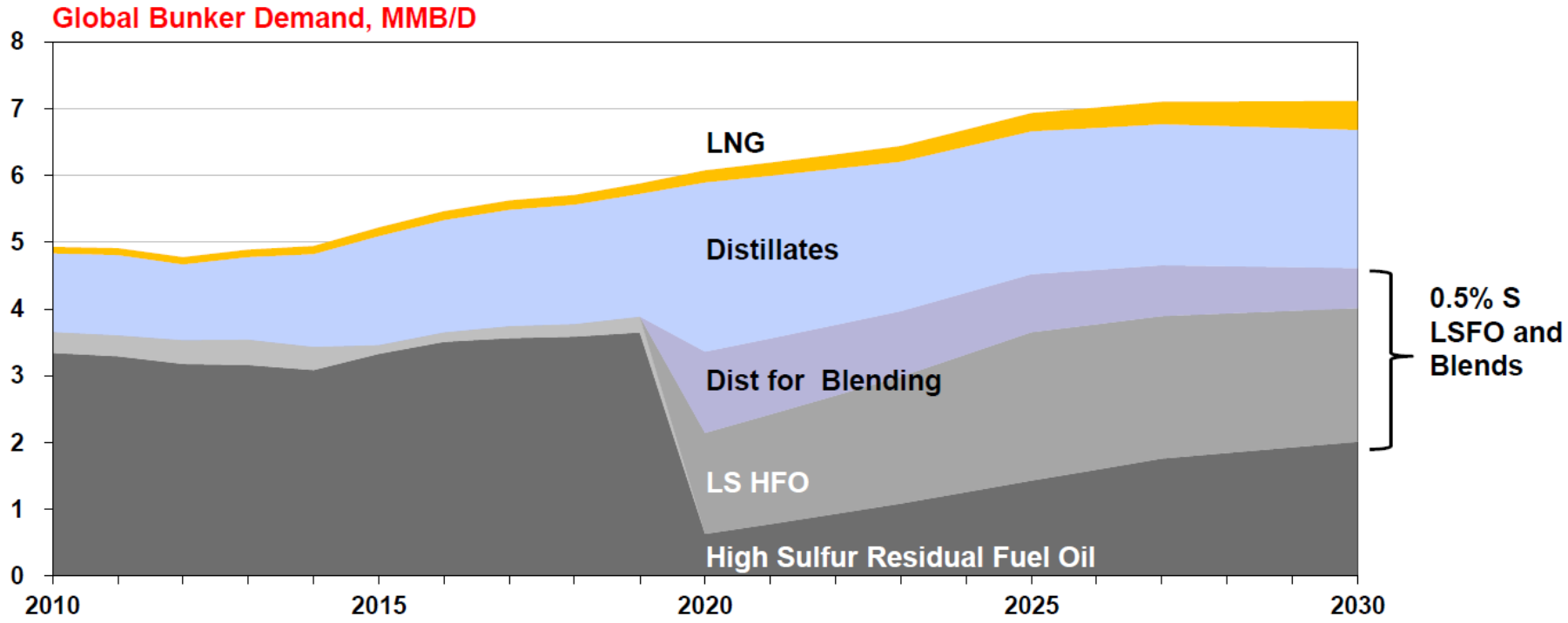
Swedish Diesel Market Share[1]



Preem is a Transportation Fuel Producer[2]



The IMO 2020 bunker fuel spec change will force 3 MMB/D of HSFO to switch to LSFO and Distillates.



Source: Pira

Bytet på bunkermarknaden ger redare och raffinörer utmaningar och möjligheter

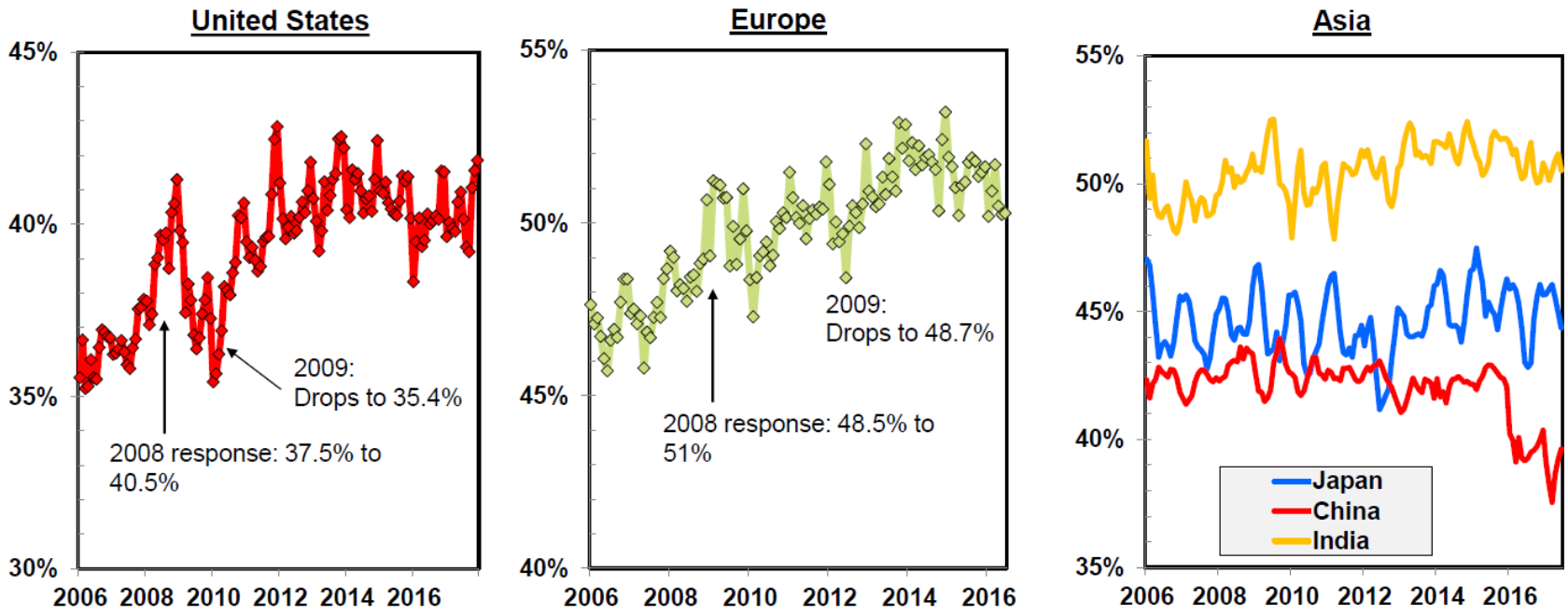
- **Redare har följande alternativ:**

  1. Använda marin gasolja – tillgängligt men dyrt
  2. Använda en ny 0.5% S HFO kvalitet-> planerad men är inte kommersiellt tillgänglig idag och kan ge vissa kompatibilitetsproblem
  3. Installera scrubbers, vilket kostar mellan $3-5M, bör ge en snabb payback, men innebär ”ny” verksamhet och få som väljer detta till 2020.
  4. Byta till LNG drift – vilket är kostsamt och det finns begränsad infrastruktur än så länge.
  5. Hoppas på lättnader/dispenser eller dålig efterlevandskontroll från IMO.

- **Raffinaderierna har redan definierade anläggningstillgångar**

  1. Använda existerande anläggningar eller bygga nya anläggnignar(stora projekt tar snitt 5 år)
  2. Den globala råoljemixen är redan definierad och några raffinörer har möjlighet att optimera.
  3. Göra driftmässiga val för att tackla förändringar på marknaden.

Refiners will shift yields from gasoline to middle distillates* similar to previous years incentivized by wide price spreads.



Source: Pira

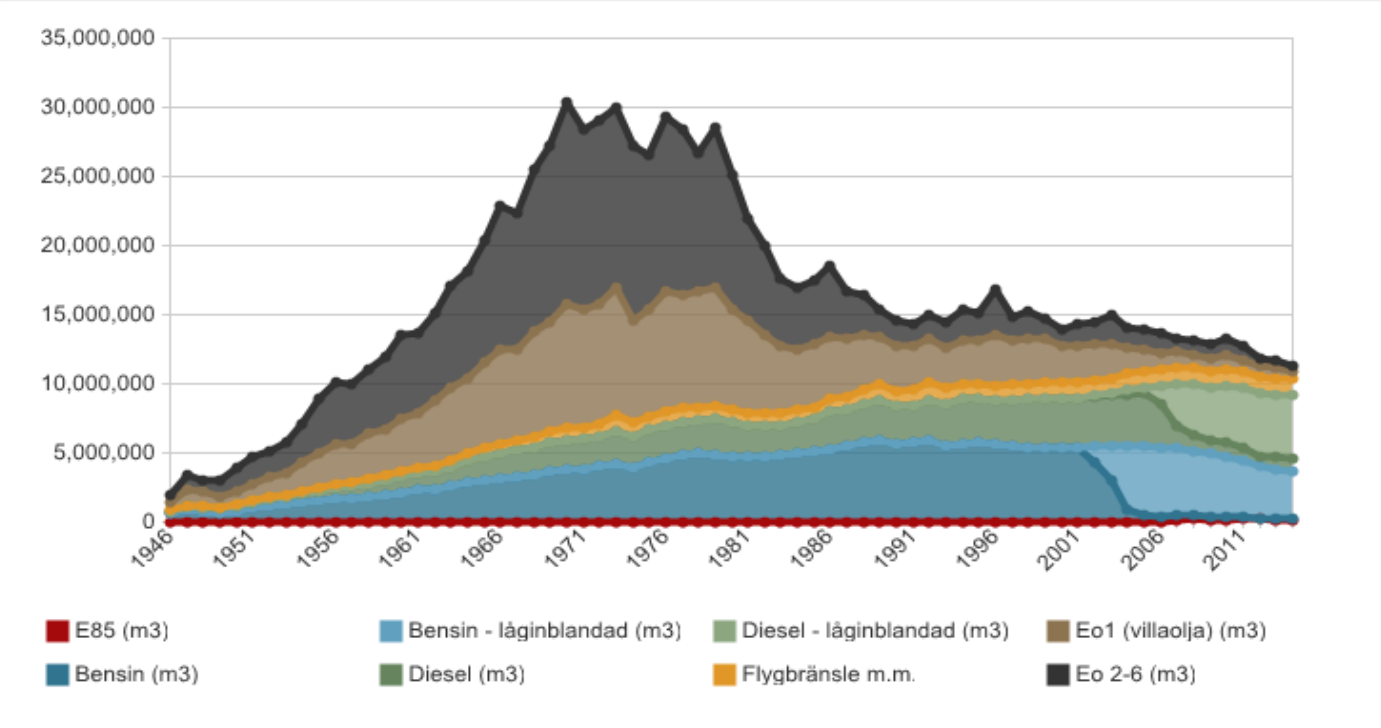
* Diesel, gasoil, kero, jet

2020 skiftet effekter på drift och priser

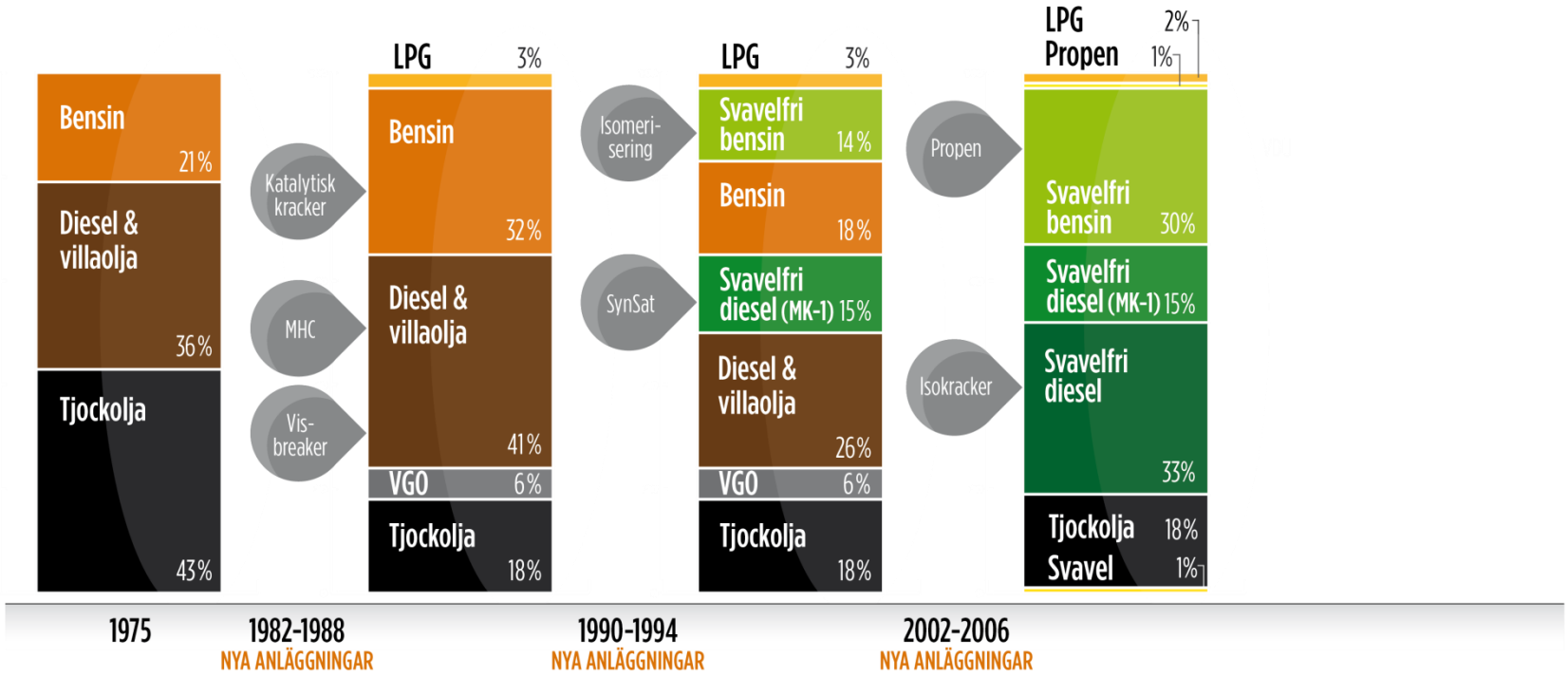
- Produktpriser och raffmarginaler kommer att bli kraftigt påverkade i övergångsperioden 2020-2025
  - Dieseln kommer att stärkas
  - Högsvavlig tjockolja svagare
  - LSFO mycket starkare i jämförelse med HSFO
  - LS-VGO blir dyrare
  - LS-HS råoljedifferenstialen ökar kraftigt
  - Uppgraderingsraffinaderier kommer att få stärkt marginal
- Alla inter-regionala frakt-rater kommer att bli dyrare
  - mellan 1-1,5 $/bbl för långväga råoljefrakter och motsvarande effekter på bulk och containerfrakt
- Påverkan på andra sektorer är att vänta
  - Petrokemin kommer att se ökande kostnader för insatsvaror
  - Slutkundspriser på diesel och bensin kommer sannolikt gå upp något
  - Minska global efterfrågans tillväxt på diesel och jet

Så vad gör Preem?

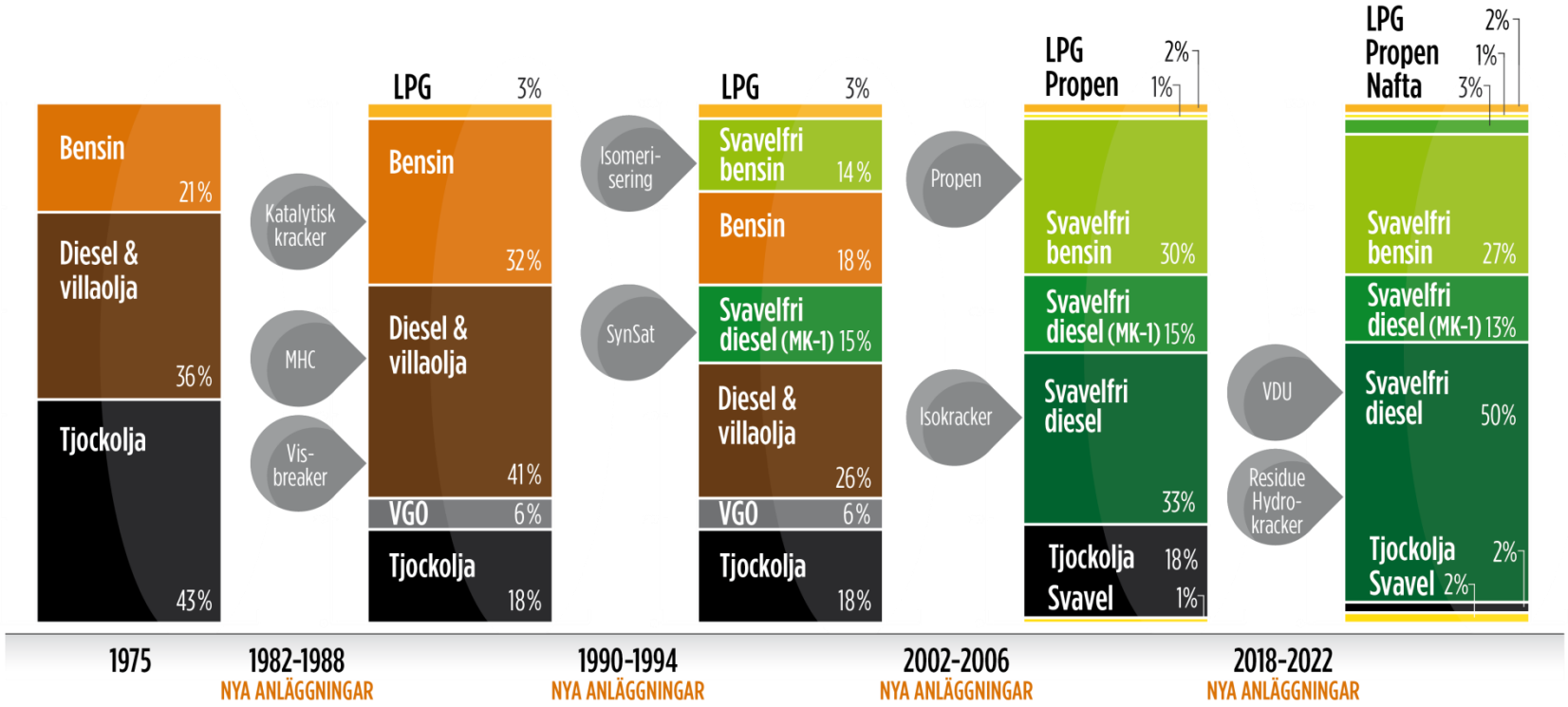
Utlevererad volym av produkter



Raffinaderiets utveckling från 1975 till dagens datum



Preem genomför just nu en studie att bygga ut med ROCC



Tack för visat intresse!

Frågor?