

Warunki, jakie podyktowała Komisja Europejska Orlenowi, aby ten mógł sfinalizować przejęcie rywala z Gdańska, to klasyczny przykład warunków zaporowych.

Przejęcia i połączenia są naturalnym elementem rozwoju gospodarczego. KE nie chce być postrzegana jako hamulcowy, więc jej odpowiedzią na prośbę o zgodę na przejęcie, którego nie akceptuje, jest postawienie warunków zaporowych albo takich, których spełnienie - i tu haczyk - zwiększy konkurencję na rynku kosztem proszącego o zgodę podmiotu.

DZIEDZICTWO LECHA KACZYŃSKIEGO

Niemal 15 lat temu prezydent Lech Kaczyński patronował przejęciu przez Orlen rafinerii w Możejkach. Ekonomicznie wyglądało ono na niekorzystną transakcję: Orlen zapłacił za rafinerię Jukosowi ok. 10 razy więcej niż ten wcześniej Williamsowi. Jednak w przejęciu chodziło o coś innego: o zablokowanie rosyjskim interesom wejścia poprzez Możejki do Polski i na rynki Europy Środkowo-Wschodniej. Prezydent Kaczyński miał na względzie obronę strategiczną Polski i regionu. I trzeba mu przyznać rację.

Rosjanie, którzy prowadzą niemal za miedzą olbrzymie wydobywanie ropy, od zawsze chcą wejść na rynek polski i inne rynki naszego regionu. I, odsuwając na bok geopolityczne cele Kremla, ich działania są racjonalne ekonomicznie i w najlepszym interesie spółek wydobywających ropę w Rosji.

Wygląda na to, że brama na polski rynek paliwowy dla rosyjskich interesów zostanie szeroko otwarta. Oto cytaty z konferencji prasowej nt. decyzji KE: „[...] w ten sposób na polskim rynku miałby powstać kolejny duży gracz w tym obszarze”. Wygląda na to, że tym razem w cieniu patriotycznego sztandaru i ojczyźnianych haseł budowy polskiego światowego giganta multienergetycznego producenta ropy z Rosji będą mogli wejść na polski rynek paliw na olbrzymią, niekontrolowaną przez państwo polskie skalę - na koszt Orlenu. Z przerobem ropy w Gdańsku (ponad 100 tys. baryłek dziennie), z dostępem do portu w Gdańsku, logistyką/infrastrukturą. Niemal 400 stacji paliw Lotosu, które trzeba sprzedać (warunek KE), ma inny sens... Każda będzie jak konsulaty Federacji Rosyjskiej przy polskich drogach.

Sfinalizowanie transakcji przejęcia Lotosu na warunkach podyktowanych przez KE uczyni Orlen firmą mniej dochodową. Połączona firma będzie miała mniejszy tzw. Capex (wydatki inwestycyjne - red.) niż dziś Orlen i Lotos osobno. Wizja budowy polskiego światowego giganta multienergetycznego zacznie odpywać w siną dal.

Lotos w Gdańsku ma rozwojowy potencjał. Będzie tylko kwestią czasu, kiedy nowi

gospodarze w tamtejszej rafinerii, mając własne wydobycie ropy w Rosji, zaczną zwiększać moce. Mogą stworzyć „bałtycki Rotterdam”, olbrzymie centrum rafineryjne i bazę paliwową dla basenu Morza Bałtyckiego. Tym samym zaczną wywierać presję na rafinerie w Możejkach i w Płocku. Ta ostatnia w ocenie wielu analityków nie jest też tak nowoczesna i efektywna jak ta w Gdańsku. I Orlen nie ma dostępu do własnej ropy. Pamiętając treść narad zespołu ds. bezpieczeństwa energetycznego przy prezydencie Lechu Kaczyńskim, ciężko uciec od pytania, jakie on miałby zdanie na ten temat.

Orlen musi kupować ropę na rynkach światowych, najwięcej z Rosji. Jeżeli 50 proc. mocy przerobowych rafinerii w Gdańsku przejmą firmy wydobywające ropę – rosyjskie lub z nimi powiązane – będą mogły rozliczać dostawy ropy według własnych cen, dbając, żeby marża rafineryjna była zerowa lub niższa. Ich dochód będzie po stronie wydobycia ropy i w marżach handlowych. To wepchnie Orlen w straty w Gdańsku. Kontrolujących rafinerię też, tyle że oni będą mieć potem 30 proc. z tych strat przy 50 proc. przerobu, a Orlen – 70 proc., też przy 50 proc. przerobu. Ta asymetria będzie transferem cenowym: dotowaniem przez Orlen konkurentów poprzez rafinerię w Gdańsku.

Należy dodać, że w zamyśle KE owa asymetria pomiędzy udziałem Orlenu w rafinerii (70 proc.) a udziałem w mocach przerobowych (50 proc.) oraz oddanie przez Orlen kontroli to klasyczny mechanizm ekonomiczny mający zepchnąć zyski z przerobu ropy w gdańskiej rafinerii do zera lub niżej. Asymetria wytwarza bodźce ekonomiczne znoszące dla kontrolującego rafinerię sens osiągnięcia zysków i zachęca go do wpuszczania konkurenta w straty. Rafineria z tzw. profit centre staje się cost centre.

ROSNIEFT I SPÓŁKA?

Zasady polskiego członkostwa w Unii Europejskiej sprawiają, że Polska nie będzie miała wielkiego wpływu na to, kto kupi Lotos na części i kto wejdzie do Polski. Ostateczny głos w tej sprawie będzie należał do Brukseli.

Jak wspomniałem, z ekonomicznego punktu widzenia wejście na rynek polski najbardziej opłacalne będzie dla firm wydobywających ropę w Rosji. Wystarczy sprawdzić aktywa Rosnieftu w Niemczech, by zobaczyć, że Polska jest mu bardzo po drodze. Zresztą dosłownie: po drodze rurociągu Przyjaźń, w dodatku z dostępem do portu w Gdańsku oraz infrastruktury magazynowej i logistycznej. REKLAMA

Zatem bardzo prawdopodobny jest zakup pakietu Lotosu przez Rosnieft – bezpośrednio lub pośrednio przy udziale partnerów, np. tych, z którymi kooperuje w Niemczech. Można dodać, że jako jeden z głównych dostawców ropy do naszego kraju Rosnieft ma bardzo dobre

kontakty w polskim środowisku naftowym. Będzie czuł się jak w domu. O ile już się nie czuje.

I nawet jeśli udziały w Lotosie kupi węgierski MOL, to on też ma interesy w Rosji (wydobycie ropy). Można założyć, że się z Rosjanami dogada. I nie będzie można mieć o to do MOL pretensji, tak działa ta branża... Uwaga ta dotyczy niemal wszystkich zachodnich koncernów, w tym amerykańskich. Bo dla nich wszystkich zasoby ropy i gazu w Rosji są bardzo atrakcyjną perspektywą, która skłaniałaby ich do kooperacji z Rosjanami.

Warunki przejęcia Lotosu podyktowane Orlenowi przez KE wyznaczają kierunek i jest w nich sporo do wynegocjowania. Tylko że to KE będzie oceniać ich spełnianie. I tradycyjnie będzie bardziej niż mniej restryktywna. Bo KE chodzi o wyeliminowanie dominacji Orleń w regionie i – jeszcze raz cytując konferencję prasową – „[...] w ten sposób na polskim rynku miałyby powstać kolejny duży gracz w tym obszarze”. Komunikat KE jest jednoznaczny: „Dzięki połączeniu zdolności w zakresie rafinacji i importu nabywca będzie wywierać presję konkurencyjną podobną do tej, jaką wywierał Lotos przed transakcją”. Powinno to wywrzeć mrozący efekt na polskich władzach. Dodatkowo każda wymuszona sprzedaż, nazywana fire sale, ma bardzo nikłe szanse na uzyskanie ekonomicznie racjonalnej ceny. Bo sprzedający jest „na musie”.

Zatem jest ryzyko, że Polska – poprzez uprzednie gigantyczne doinwestowanie Lotosu, a potem zbycie jego aktywów po zaniżonych cenach na „fire sale” – będzie subsydiować wejście rosyjskiego konkurenta na rynek paliwowy nie tylko Polski, ale też Europy Środkowo-Wschodniej. Ta perspektywa dodatkowo stwarza dystans do koncepcji budowy polskiego światowego koncernu multienergetycznego i zmusza do refleksji. Można założyć, że blokada przejęcia Lotosu przez Orlen lub właśnie rozpoczęcie dokładnie takiego procesu europeizacji polskiego rynku paliwowego były tłem decyzji KE.

Taki jest sens działania Komisji, a nie dbanie o bezpieczeństwo energetyczne Polski, które jest prerogatywą polskiego rządu. KE zostawiła warunki otwarte nie po to, by Orlen mógł je poprawić, ale aby mogła go dociskać w tym procesie. Takie jest modus operandi działań regulatora konkurencyjnego.

Powstaje pytanie, czy KE nie zrobiła Orlenowi tzw. podpuchy, widząc publicznie deklarowaną determinację, z jaką działał, by przejąć Lotos? Z zewnątrz wyglądało, jakby zarząd Orleń stał się wręcz politycznym zakładnikiem sfinalizowania tej transakcji (inna sprawa, dlaczego postawił się w sytuacji zakładnika?).

Otóż, kiedy Orlen już sprzeda Lotos na części, odda i zbuduje dodatkową infrastrukturę, którą też odda, wtedy KE – bo zawsze to może – otworzy nowe dochodzenie i powie

Orlenowi: „no to jedziemy głębiej...”. I dołoży jeszcze trochę do aktualnych warunków, uznając, że te już spełnione nie w pełni odpowiadały na wymogi konkurencyjności w nowej sytuacji. REKLAMA

Zatem Orlen tymi negocjacjami mógł otworzyć w Brukseli energetyczną puszkę Pandory. Kiedy KE zacznie się czemuś przyglądać pod kątem konkurencyjności, a urzędnicy i ich analitycy wykonają wiele pracy, by poznać temat, będą potem skłonni do różnych działań, by wykazywać jak najszerwsze rezultaty swoich wysiłków. Zwłaszcza w sprawach tak drażliwych jak konkurencyjność.

Można założyć, że lobbing zagranicznych koncernów w Brukseli też będzie w tej sprawie spory. A że polskie notowania w Berlinie i w Brukseli są takie, jakie są, to obecne władze mają ograniczone sposoby przeciwdziałania mu.

RECYDYWA LAT 90.

Zapewne wielkie musiało być zdziwienie wśród brukselskich biurokratów, gdy podyktowane przez nich warunki przejęcia Lotosu przez Orlen zostały nie tylko przyjęte przez PKN jako sukces, ale też stało się to przy wsparciu premiera Mateusza Morawieckiego i ministra aktywów państwowych Jacka Sasina. Tłumaczenie, że dopiero po przejęciu Lotosu przez Orlen będzie można wspólnie kupować ropę na rynkach światowych, by uzyskiwać lepsze ceny, musiało jednak budzić konsternację. Nasuwa się bowiem pytanie, że skoro tak jest, to dlaczego Orlen z Lotosem wcześniej nie powołali spółki celowej, by dokonywać takich zakupów? Przecież mają tego samego właściciela. Wspólne zakupy surowca nie budziłyby zainteresowania KE, bo światowy handel ropą jest konkurencyjny po stronie popytowej.

Konsternację budzą nie warunki, jakie KE podyktowała Orlenowi, z ich otwartym charakterem sugerującym dokręcanie śruby w tym procesie. To są warunki zaporowe. To była „oczywista oczywistość” od samego początku, gdy rozpoczął się proces przejęcia Lotosu przez Orlen. Można założyć, że każdy, kto miał z tą branżą kontakt na poziomie strategicznym dłużej niż kilka miesięcy, widział to od razu. Konsternację może budzić chwalenie tych warunków jako dobrych, tak jakby można było sobie wyobrazić gorsze warunki. Czy efektem ich spełnienia nie będzie promocja wejścia i utrzymania konkurencji dla Orleu w regionie na jego koszt? To przekłada się na koszt dla polskiej gospodarki i transferowanie efektów wzrostu gospodarczego poza Polskę. Powtórzmy komunikat KE: „Dzięki połączeniu zdolności w zakresie rafinacji i importu nabywca będzie wywierać presję konkurencyjną podobną do tej, jaką wywierał Lotos przed transakcją”.

Można na koniec zapytać, czy także charakter prywatyzacji Lotosu poprzez rozbijanie go na

części, czyli de facto jego likwidacja, by na polskim rynku mógł rozpocząć działalność zagraniczny duży gracz (w tym wypadku rosyjski, i to jest jedyna różnica), nie budzi niezbyt pozytywnych skojarzeń z likwidacjami polskich spółek w latach 90.? Znowu nie można nie ulec refleksji: jakie zdanie na ten temat miałby prezydent Lech Kaczyński?