

FUZJA ORLENU Z LOTOSEM - CZY ISTNIAŁA ALTERNATYWA? [KOMENTARZ]

Temat połączenia Orlenu i Lotosu sięga zamierzonych czasów, bowiem rozpoczął się jeszcze, gdy Polska nie była w UE, a szef rządu nazywał się Leszek Miller.

Fuzja Orlenu z Lotosem to temat, który osiągnął pełnoletność, bowiem już w 2002 roku Orlen chciał nabyć Rafinerię Gdańsk, która potem przetransformowała się w Grupę Lotos. Powołano do tego celu nawet specjalne konsorcjum z Rotch Energy Ltd.

Kolejna inicjatywa to rok 2003 i rozmowy w Ministerstwie Skarbu na temat połączenia Orlenu i Lotosu. Wówczas chrapkę na Lotos miał również rosyjski Łukoil i węgierski MOL.

Jeszcze w 2001 roku, wedle planu prywatyzacyjnego SLD, Rafineria Gdańsk miała trafić w ręce podmiotu zagranicznego. Łącznie pięć spółek złożyło oferty, jedna otrzymała nawet warunkową zgodę, ale do finalizacji transakcji ostatecznie nie doszło. Byliśmy o włos od pełnej prywatyzacji Lotosu już u świtu XXI wieku.

Rząd Leszka Millera w 2002 roku zmienił strategię dotyczącą sektora i dał zielone światło do połączenia Orlenu z Lotosem. Wspomniane konsorcjum Orlenu z Rotch Energy zakładało, że brytyjska spółka obejmie 50% udziałów w Rafinerii Gdańsk, a Orlen 25%. W 2003 roku jednak minister skarbu Piotr Czyżewski ostatecznie uznał, że deal nie jest korzystny z punktu widzenia „zakładanych celów prywatyzacyjnych, przede wszystkim w obszarze rozwoju”.

To była najprawdopodobniej ostatnia szansa na fuzję przed wejściem Polski do Unii Europejskiej. Ówczesny rząd SLD zmarnował ją bezpowrotnie. Dlaczego to istotne? Ponieważ wtedy jeszcze tego rodzaju transakcja nie musiała uzyskać zgody Komisji Europejskiej, a podmioty w nią zaangażowane nie byłyby zobligowane do spełnienia warunków KE.

O tym mówili eksperci podczas lipcowej debaty PAP. Według Andrzeja Sadowskiego, decyzja o połączeniu PKN Orlen i Grupy Lotos jest niestety spóźniona. „Trzeba było ją podejmować, ze względu na strategiczne interesy państwa i konkurencję na rynku europejskim, przed wejściem do Unii Europejskiej” – stwierdził prezydent Centrum im. Adama Smitha.

„Robimy coś, co tak naprawdę należało zrobić 20 lat temu. I pewnie, gdybyśmy zrobili to 20 lat temu, nie mielibyśmy tych problemów, które mamy dzisiaj. Doceńmy więc to, że w roku 2020, roku trudnym, udało się to doprowadzić do pełnego końca - to po pierwsze. A po drugie - będziemy mieli pomost, operatora, który będzie w stanie realizować strategiczne interesy na tym rynku” – powiedział Dawid Piekarczyk z Instytutu Staszica.

Warunki KE

O jakich problemach mowa? Komisja stoi na straży konkurencyjności na europejskim rynku i pilnuje, aby nie było zbyt wielkiej koncentracji udziału w rynku wokół jednego podmiotu. Dlatego, w wyniku negocjacji, Orlen przedstawił zobowiązania, które mają zapewnić tę konkurencyjność. Warunkiem, od którego spełnienia KE uzależnia swą zgodę na fuzję, jest m.in. zbycie 30% udziałów w rafinerii Lotos wraz z towarzyszącym pakietem pozostałych środków zaradczych. Ma to dać partnerowi prawo do blisko połowy produkcji rafinerii ropy naftowej i benzyny oraz zapewnić mu dostęp do infrastruktury magazynowania i infrastruktury logistycznej. PKN Orlen wraz z Lotosem mają jednak swobodę w wyborze partnera. Rolą Komisji Europejskiej będzie jedynie ocena, czy nie jest on zależny od podmiotów biorących udział w koncentracji, nie zaś jego wybór.

KE oczekuje również sprzedaży 389 stacji detalicznych w Polsce, czyli około 80% sieci Lotosu. Orlen zobowiązał się ponadto do uwolnienia większości mocy zarezerwowanych przez Lotos w niezależnych magazynach, w tym pojemności zarezerwowanej na największym w Polsce terminalu przywozu paliwa drogą morską. Stanowi to jednak zaledwie ok. 7 proc. całej pojemności magazynowej paliw w Polsce. Pod kontrolą spółek Skarbu Państwa nadal pozostanie ponad 80% pojemności.

Ponadto, Orlen ma sprzedać wynoszące 50% udziały Lotosu w spółce joint venture zajmującej się obrotem paliwami do silników odrzutowych, którą posiada razem z BP.

Istotnym warunkiem jest również zbycie dwóch zakładów produkcyjnych bitumu w Polsce oraz dostarczenie nabywcy rocznie do 500 tys. ton bitumu.

Kolejne rządy zmieniały koncepcje w takim tempie, że na rozpoczęcie jakiegokolwiek poważnego procesu nie było szans. Pierwszy rząd PiS miał wyraźną wolę fuzji obu spółek, jednak nie zdążył.

„Rozważanie takiej fuzji ma sens. Zawsze należy rozważać różne rozwiązania kapitałowe. Jeśli się okaże, że jest ona uzasadniona ekonomicznie i przyniesie korzyści państwu, akcjonariuszom i poprawi bezpieczeństwo energetyczne, to warto ją poprzeć. Ale najpierw trzeba wszystko dokładnie przeliczyć, by udowodnić, że fuzja Orłenu i Lotosu rzeczywiście te warunki spełnia" - mówił wtedy, w sierpniu 2007 roku, ówczesny prezes Lotosu Paweł Olechnowicz.

Zwycięska Platforma Obywatelska kilka miesięcy później powróciła do planów pełnej prywatyzacji Grupy Lotos. W 2010 roku, gdy ministerstwo skarbu przygotowywało się do prywatyzacji, ówczesny Orlen słowami swojego prezesa Jacka Krawca skwitował, że skupia się na litewskiej rafinerii koncernu w Możejkach.

Temat prywatyzacji Lotosu cały czas funkcjonował w debacie publicznej.

"Nie ma żadnej ideologicznej przesłanki, by mówić kategorycznie "nie" inwestorom z jakiegokolwiek kraju, także z Rosji. Nasi sąsiedzi są również od tego, abyśmy robili z nimi wspólne interesy. Ze względu na pozycję surowcową Rosji i na nasze częściowe uzależnienie od strony rosyjskiej, wskazana jest pewna ostrożność i powściągliwość. To nie będzie rewolucyjna czujność, ale wystarczająca, żeby nie popełnić żadnego błędu. ...pieniądze są w dzisiejszym świecie najbardziej poszukiwanym towarem i wszędzie tam, gdzie można sprowadzić inwestora do Polski - rząd to zrobi. Nie ma kraju, który wzgardziłby pieniędzmi inwestorów i Polska nie jest krajem, który może się od inwestorów odwracać" - mówił w marcu 2011 ówczesny premier Donald Tusk.



Reklama

Do prywatyzacji Lotosu nie doszło, a po 2015 roku powrócił temat fuzji, która tym razem stanie się faktem. Czy jest spóźniona? Prawdopodobnie tak. Czy lepiej późno niż wcale? Pewnie tu odpowiedź również jest twierdząca.

Jednak należy pamiętać o jednej sprawie, która umyka wielu komentatorom. Zbycie części aktywów nie musi być niekorzystne. Pamiętajmy właśnie, że chodzi o sprzedaż, nie jakieś bezpłatne oddanie. Przecież za te 80% stacji Lotosu, Orlen weźmie pieniądze lub, jak sugerował Daniel Obajtek, po prostu je wymieni z zagranicznym partnerem na stacje w innym kraju, najprawdopodobniej z naszego regionu. Podobnie z rafinerią w Gdańsku – za jej 30% również do Orlenu popłyną potężne środki bądź podobne aktywa zagraniczne. To dosyć oczywisty fakt, choć chyba nie powstał artykuł na temat tego, jakie możliwości ekspansji otwiera przed Orlenem zbycie aktywów Lotosu. Poza tym, za fuzją przemawia również fakt, że przyszłość pojedynczych rafinerii nie jest pewna. Wiedzą to wszyscy znaczący europejscy i światowi gracze w branży paliwowo-energetycznej, którzy procesy konsolidacyjne mają dawno za sobą.

Fuzje niezbędne do przetrwania

Ostatnie dekady na rynku rafineryjno-paliwowym to właśnie nieustanne fuzje. Aby skutecznie konkurować, koncerny łączą się w większe podmioty, które automatycznie dysponują większymi możliwościami.

Nawet krótki przegląd w tym zakresie uświadomi nas, że gdzie by nie spojrzeć, od Stanów Zjednoczonych, przez Europę, Indie do Japonii, koncerny z branży energetycznej, a zwłaszcza naftowe, się łączą.

Rok 1986 to połączenie na rynku japońskim – JX Holdings i Idemitsu Kosan stworzyły Cosmo Oil Company, która jest dopiero trzecią największą firmą w branży na rynku japońskim, a dysponuje aż trzema rafineriami na terenie Kraju Kwitnącej Wiśni. Spółka, poza wydobyciem, produkcją i dystrybucją paliw różnego rodzaju zajmuje się również energią odnawialną, inwestuje w wiatraki.

Nawet król ropy, największa korporacja z sektora na świecie ExxonMobil, powstał w wyniku połączenia w 1999 roku Exxonu z Mobilem. Choć sytuacja w USA jest nietypowa, bo na początku wieku władze

rozkazały podzielić koncern Standard Oil należący do Rockefellerów, aby zapobiec monopolowi, to ostatnie dekady wskazują wyraźnie na tendencje za Oceanem.

Na przełomie wieków na zakupy wybrał się z kolei francuski Total. W 1999 roku przejął belgijską Petrofinę, a rok później francuską Elf Aquitaine.

W 2007 roku doszło do przejęcia przez norweski Statoil (dziś Equinor) Norsk Hydro, który zajmuje się energią odnawialną oraz produkcją aluminium (zresztą jednym z największych na świecie). Obie spółki należały do państwa norweskiego w momencie akwizycji.

W roku 2009 kanadyjska Suncor Energy, która niedawno obchodziła stulecie istnienia, wcieliła Petro-Canada, w wyniku czego powstał globalny gigant notowany na zestawieniach największych korporacji.

2015 rok to duża akwizycja Shella – kupił on wówczas za 70 miliardów dolarów BG Group, który operował samodzielnie aż w 25 krajach.

Nie tylko branża paliwowa się łączy. W 2016 roku hiszpańska Gamesa i niemiecki Siemens, wówczas 4. i 5. największy producent turbin wiatrowych na świecie postanowiły połączyć siły. Powstała Siemens-Gamesa i z miejsca zajęła pozycję globalnego lidera.

W 2017 roku Indie ogłosiły plan połączenia aż 13(!) największych koncernów naftowych w jeden, potężny, o globalnych ambicjach. W 2018 roku doszło do wchłonięcia drugiej największej firmy (Hindustan Petroleum) przez pierwszą (Oil and Natural Gas). Rok później połączono Indian Oil z Bharat Petroleum. Proces potrwa zapewne jeszcze długie lata, z racji na skalę przedsięwzięcia, ale kierunek jeśli chodzi o ten kraj jest również widoczny. Wszystkie wymienione spółki należą do państwa indyjskiego.

Rok 2019 to fuzja Wintershall Holding GmbH z DEA Deutsche Erdoel AG, czego wynikiem było powstanie Wintershall DEA, który po połączeniu stał się największą firmą z sektora oil&gas w Europie. Obie spółki należały, podobnie jak powstała niedawno Wintershall DEA, do niemieckiego giganta chemicznego BASF.