

"ORLETOS" PRZEKAŻE PGNIG ZŁOŻA NORWESKIE? SCENARIUSZE KONSOLIDACJI ORLENU I LOTOSU

Konsolidacja PKN Orlen i Grupy Lotos oznacza wiele korzyści, ale i zagrożeń. Dlatego warto przeanalizować kilka związanych z nią scenariuszy.

Zarząd PKN Orlen poinformował, że 27 lutego br. podpisał list intencyjny ze skarbem państwa w sprawie przejścia kontroli nad Grupą Lotos. Chodzi o nabycie (bezpośrednio bądź pośrednio) przez płocki koncern 53% udziałów jego gdańskiego konkurenta.

Temat konsolidacji głównych firm paliwowych nie jest nowy i był dyskutowany także podczas kadencji obecnego rządu. W styczniu 2016 r. ówczesny minister skarbu Dawid Jackiewicz sygnalizował trwające prace nad koncepcją łączenia spółek branżowych. Rozważano wtedy różne konfiguracje integracji całych firm np. Orlenu, Lotosu, PERNu i PGNiGu bądź jedynie ich części np. upstreamowych (wydobywczych). W styczniu 2017 r. kontrolowany przez skarb państwa PERN wykupił prawie 5% udziałów Orlenu. Miesiąc później Henryk Kowalczyk, ówczesny przewodniczący Komitetu Stałego Rady Ministrów podkreślił, że pomysł konsolidacji jest ciekawy, ponieważ wzmocniłby kontrolę właścicielską nad płockim gigantem.

Temat połączenia Orlenu i Lotosu odżył na początku br. Dziennik Gazeta Prawna poinformował o utworzeniu dwóch zespołów w obu firmach, które miałyby zająć się kwestią ich integracji. Możliwość realizacji takiego scenariusza nasiliły także doniesienia prasowe o możliwych ruchach konsolidacyjnych w innych spółkach kontrolowanych przez skarb państwa np. energetycznych. Mimo to sprawa wydawała się nieprzesądzona ze względu na krótki czas dzielący polityków od rozpoczęcia kampanii wyborczej do parlamentu.

Zgodnie z informacjami do jakich dotarła Energetyka24: od samego początku rządów Prawa i Sprawiedliwości toczyły się z przerwami rozmowy dotyczące konsolidacji Orlenu i Lotosu. Proces ten zaowocował powstaniem analiz dotyczących połączenia spółek. Nie osiągnięto jednak politycznego konsensusu w sprawie. Podpisanie listu intencyjnego pomiędzy Orlenem i skarbem państwa może być próbą zakończenia dyskusji w obozie rządzącym na temat konieczności konsolidacji branży paliwowej. Do sfinalizowania tego procesu jednak daleka droga. Mimo posiadania analiz należy sporządzić wnioski do Komisji Europejskiej ws postępowania antymonopolowego. Następnie wydanie przez nią decyzji potrwa kilka miesięcy.

W mojej ocenie konsolidacja sektora paliwowego w Polsce mogłaby przynieść wiele korzyści:

- Zwiększyłaby udział skarbu państwa w strukturze właścicielskiej Orlenu i rozwiązała problem zadłużenia Lotosu.
- Połączenie firm paliwowych mogłoby zmniejszyć koszty funkcjonowania nowopowstałego podmiotu.
- W ubiegłej dekadzie władze nie decydowały się na fuzję firm paliwowych, ponieważ uznano, że

ich rywalizacja sprzyja sytuacji na rynku. W ostatnich latach jednak sytuacja makroekonomiczna zmieniła się. Sektor petrochemiczny w Europie wpadł w tarapaty i w tym kontekście ukrócenie wewnętrznej konkurencji w Polsce wydaje się sensownym krokiem.

- Konsolidacja wytworzyłaby efekt synergii w wielu obszarach (np. w wydobyciu surowców) i wzmocniła konkurencyjność polskiego sektora paliwowego w Europie, ale także globalnie. Co ważniejsze – zostałyby połączone zagraniczne aktywa polskich spółek (stworzono by silną grupę poszukiwawczo-wydobywczą) i pozytywny klimat dla dalszych akwizycji.
- Korzyści mógłby odnieść także budżet dzięki ewentualnemu wykupowi przez Orlen państwowych udziałów. Te pieniądze mogą być niezwykle istotne w kontekście potrzeb związanych z pierwszym etapem budowy elektrowni atomowej w Polsce. Ostatnie doniesienia prasowe sugerują, że partycypować we wspomnianej inwestycji miałyby właśnie płocki koncern.
- Konsolidacja zwiększyłaby rozmiary docelowe nowego podmiotu, a co za tym idzie również jego zamówień. To z kolei polepszyłoby pozycję negocjacyjną podczas rozmów dotyczących np. dostaw ropy.
- Według nieoficjalnych informacji Energetyka24 w zamian za zgodę na konsolidację Orlenu i Lotosu połączony podmiot będzie musiał sprzedać część swoich aktywów. Lotos Upstream posiadający złoża gazowe w Norwegii mógłby trafić do PGNiG, które zwiększa wydobycie na norweskim szelfie w celu zapewnienia odpowiednich dostaw surowca dla projektowanego gazociągu Baltic Pipe.

Nie oznacza to oczywiście, że połączenie głównych graczy paliwowych nie byłoby problematyczne.

- Konsolidacja Orlenu z Lotosem stworzyłaby podmiot posiadający 90 proc. udziału na hurtowym rynku paliw w Polsce oraz prawie 50 proc. w sprzedaży detalicznej paliw. Pytanie czy na taki ruch zgodziłby się UOKiK i Komisja Europejska? Warunkiem sine qua non takiego rozwiązania mogłaby być sprzedaż części stacji benzynowych. Co ciekawe konsolidacja Orlenu i Lotosu nie zakłada łączenia stacji benzynowych, co może sugerować taki scenariusz.
- Wiele obszarów działalności Orlenu i Lotosu powieli się (np. spółki asfaltowe etc.). Po fuzji część z nich będzie zbędna. Niewykluczone, że z tego powodu, a także wymogów antymonopolowych, takie aktywa będą likwidowane. Na uwagę w tym kontekście zasługują szczególnie niedoinwestowane zakłady petrochemiczne Lotosu na południu kraju.
- Brak konkurencji wewnętrznej pomiędzy Orlenem i Lotosem może zwiększyć ceny paliwa dla konsumentów. Nie oznacza to oczywiście, że tak się stanie. Lepsze warunki negocjacyjne nowego podmiotu w zakresie zawierania kontraktów na dostawy ropy mogą zniwelować to ryzyko.
- Lotos to ważna spółka dla Pomorza. Dlatego tak ważna będzie realizacja postulatu zachowania odrębności gdańskiej rafinerii tak aby utrzymać wpływy podatkowe i poparcie dla społeczności lokalnej.