Katarczycy wygrali przetarg na stocznie w Szczecinie i Gdyni, będą też dostarczać do Świnoujścia skroplony gaz ziemny. Kim jest nowy partner gospodarczy Polski?

Emirat na gazie

WAWRZYNIEC SMOCZYŃSKI

Po południu 16 maja w Kancelarii Premiera panowała nerwowa atmosfera. Od czterech dni trwała licytacja polskich stoczni. Uczestnicy składali oferty za pośrednictwem Internetu, pozostając dla siebie anonimowi, ale rząd wiedział, kto bierze udział w przetargu. Godzinę przed zamknięciem wciąż brakowało najbardziej wyczekiwanej oferty. W końcu Donald Tusk kazał połączyć się z premierem Kataru szejkiem Hamadem Bin Dżasimem Al-Sanim. Kilkanaście minut później w systemie pojawiła się oferta Stichting Particulier Fonds Greenrights, spółki z Antyli Holenderskich, która ostatecznie wygrała przetarg na stocznie w Gdyni i Szczecinie.

Ktokolwiek złożył zlecenie, sprawa pozostała w rodzinie rządzącej. Gwarancje na zakup wystawił Qatar Islamic Bank, którego prezesem jest syn premiera Dżasim Al-Sani, zarazem dyrektor katarskiego banku inwestycyjnego QInvest, który doradzał przy całym przedsięwzięciu. Komu doradzał? Sądząc po tym, że przy przetargu skorzystano ze spółki w raju podatkowym, nabywcą nie było państwo Katar, tylko osoba prywatna, działająca na polecenie premiera. – *Fundusze państwowe nie mają w zwyczaju korzystać z optymalizacji podatkowej, kupują z otwartą przyłbicą* – mówi Christoph Schalast, profesor Frankfurt School of Finance and Management, specjalista od praktyk inwestycyjnych bliskowschodnich rządów.

Premier Kataru miał prawo zapomnieć o zapłacie za stocznie. Gdy 21 lipca mijał termin przelania 120 mln dol. na konto polskiego rządu, Al-Sani dopinał właśnie zakup udziałów w Porsche za 5 mld dol. Kierowana przez niego Qatar Investment Authority od kilkunastu miesięcy poluje na renomowane firmy, które w normalnych warunkach nie przyjęłyby katarskich pieniędzy, ale dotknięte przez kryzys na gwałt szukają inwestora.

Tym sposobem emirat został udziałowcem brytyjskiego banku Barclays i szwajcarskiego Crédit Suisse, a wcześniej londyńskiej giełdy. W czerwcu szejkowie zadali szyku na targach lotniczych w Le Bourget, zamawiając dla swoich linii 24 Airbusy, w czasie gdy inni przewoźnicy masowo odwołują zlecenia.

Sporo zamieszania jak na kraj wielkości trzech polskich powiatów. Katar zajmuje pustynny cypel, wcinający się w Zatokę Perską od strony Arabii Saudyjskiej. Po drugiej stronie zatoki leży Iran, na zachód mikroskopijny Bahrajn, na wschodzie Zjednoczone Emiraty Arabskie. Spośród trzech państewek Katar jest najbardziej konserwatywny – Katarczycy, podobnie jak Saudyjczycy, wyznają surową, wahabicką szkołę islamu. W Doha, inaczej niż w Dubaju, nie ma sklepów z alkoholem, nie toleruje się też prostytucji jak w Manamie, którą bahrajński polityk nazwał niedawno „burdelem Zatoki".

Zamrażanie pod słońcem

W Katarze żyje około półtora miliona ludzi, ale tylko 200 tys. to obywatele emiratu. Reszta to imigranci zarobkowi – elita zachodnich specjalistów od wydobycia gazu, prowadzenia hoteli i lokowania gazodolarów oraz masy robotników z Azji i Bliskiego Wschodu, którzy budują zakłady petrochemiczne i ośrodki wypoczynkowe. Sami Katarczycy nie muszą się przepracowywać – pod względem PKB na głowę mieszkańca ustępują jedynie Luksemburczykom. Większość tego bogactwa pozostaje oczywiście w rodzinie rządzącej, ale poddani emira nie mają powodów do narzekań: 90 proc. żyje na państwowych posadach, nie muszą płacić podatków, składek na ubezpieczenia społeczne ani służbę zdrowia.

Niegdyś kraj poławiaczy pereł, Katar dorobił się na ropie naftowej, ale swoją dzisiejszą passę zawdzięcza gazowi ziemnemu. W 1971 r. u wybrzeży emiratu odkryto największe pojedyncze złoże na świecie – tzw. Pole Północne mieści 18 bln m sześc. gazu, co daje Katarowi trzecie co do wielkości zasoby tego surowca po Rosji i Iranie. Zasoby trudne do spieniężenia, gdyby Katarczycy nie stworzyli światowego rynku skroplonego gazu (LNG), na którym są dziś największym graczem.

LNG to hit energetyczny ostatniej dekady. Zamiast budować gazociągi do odległej Europy, Katar zainwestował w instalacje do schładzania gazu do postaci płynnej i wtłaczania go do specjalnych tankowców-zamrażarek. Pierwszy transport katarskiego LNG przyjęła w 1997 r. Hiszpania, od tamtego czasu wydobycie wzrosło trzykrotnie, a w 2006 r. emirat został największym eksporterem skroplonego gazu na świecie. To dzięki LNG Katar odnotował w ubiegłym roku najwyższy wzrost gospodarczy na świecie – 14,3 proc. PKB. Katarski gaz importują m.in. Japonia, Wielka Brytania i USA.

Polska

Ludność (w mln)	38
Powierzchnia (w tys. km kw.)	313
PKB na mieszkańca (w tys. dol.)	17

Katar

Ludność (w mln)	1,6
Powierzchnia (w tys. km kw.)	11
PKB na mieszkańca (w tys. dol.)	58

Kobiety za kierownicą

Nowy partner gospodarczy Polski to monarchia absolutna. Emir Hamad Bin Chalifa Al-Sani rządzi krajem od 1995 r., kiedy to obalił swojego ojca. Zamach stanu był pokojowy, poprzedni emir wypoczywał akurat w Szwajcarii, gdzie szejkowie migrują masowo wraz z nastaniem katarskich upałów. Według innych źródeł leczył się w Genewie z choroby alkoholowej. Jakkolwiek było, pozostał na wakacjach przez kolejnych 10 lat, dopóki nie pogodził się z przyspieszoną zmianą na tronie.

Nowy emir rozpętał tymczasem rewolucję. Wykształcony w Oksfordzie Hamad zapragnął zrobić z Kataru pierwszą arabską demokrację. Rzutem na taśmę zlikwidował cenzurę, powołał konwent do napisania konstytucji i zapowiedział powszechne wybory do *szury*, 45-osobowej rady konsultacyjnej przy emirze. Na przekór sąsiednim monarchiom nadał kobietom pełne prawa wyborcze i zezwolił im na prowadzenie samochodów, czego nie mogą robić w sąsiedniej Arabii Saudyjskiej.

Zapał demokratyczny skończył się jednak na wyborach samorządowych. W 2005 r. przyjęto wprawdzie konstytucję, rok temu powstała nawet ordynacja wyborcza, ale dotychczas nie zrobiono z niej użytku. Realnym osiągnięciem jest za to liberalizacja mediów. W 1995 r. emir przechwycił ekipę BBC, która w Arabii Saudyjskiej miała tworzyć kanał informacyjny dla bliskowschodniej publiczności, i sprowadził ją do Kataru, oferując 150 mln dol. na uruchomienie stacji telewizyjnej. Rok później wystartowała Al-Dżazira, przynosząc emiratowi natychmiastową sławę.

Ale prawdziwym majstersztykiem było przyciągnięcie armii USA. Kosztem 1 mld dol. emir postawił na pustyni pod Dohą bazę lotniczą na kilkadziesiąt samolotów bojowych, z hangarami, składami amunicji i pasami startowymi dla dużych maszyn. Wszystko po to, by Amerykanie przenieśli tam część swojego lotnictwa, coraz niechętniej widzianego w Arabii Saudyjskiej. Zamachy z 11 września 2001 r. były dla Katarczyków zrządzeniem losu: Amerykanie umieścili w Al-Udejd centrum dowodzenia wojną w Afganistanie, a później Iraku.

Emir Kataru ma jesienią odwiedzić Polskę.

© CLÉMENT PRIOLI/STARFACE, CORBIS

Luksemburg nad Zatoką

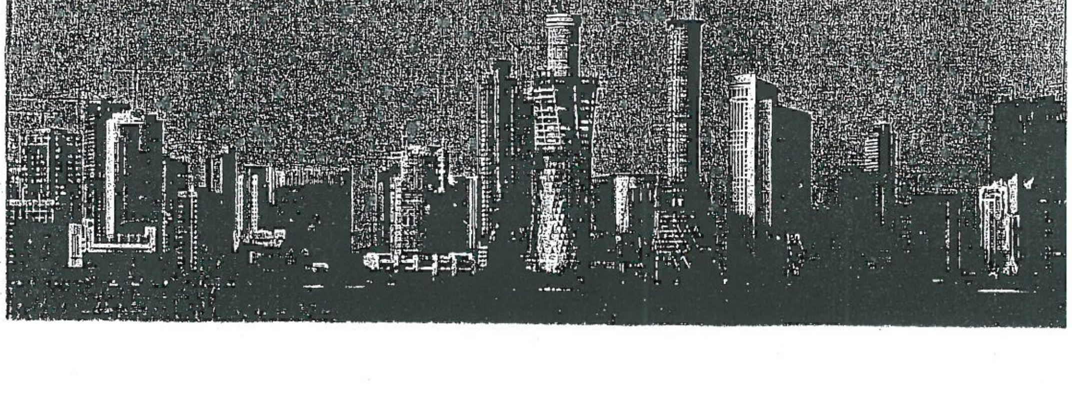
Katarczycy umieli wykorzystać swoje pięć minut. Z protekcją Waszyngtonu, gorącą linią do Rijadu i przyjaznymi stosunkami z Teheranem weszli w rolę cichych mediatorów. To oni w ubiegłym roku uratowali Liban przed wojną domową, pośredniczyli w rozmowach między Izraelem a Hezbollahem, Fatahem a Hamasem oraz skłóconymi stronnictwami w Jemenie. W ciągu kilku lat senny przysiółek nad Zatoką Perską stał się Luksemburgiem Bliskiego Wschodu.

Ale ambicje Katarczyków nie kończą się na dyplomacji. Chcą dogonić Dubaj. Dlatego w Doha buduje się na raz trzy Marriotty i kilkanaście innych hoteli, a także port lotniczy na 50 mln pasażerów, pierwszy projektowany z myślą o wielkich Airbusach A380. Luksusowe Qatar Airways powstały specjalnie po to, by zwozić do Dohy zamożnych turystów i sławić emirat za granicą. Przewoźnik ma obecnie 63 maszyny i zamówienia na 155 kolejnych samolotów. Emir kupuje je także na prezenty – w ubiegłym roku podarował Airbusa swojemu przyjacielowi, prezydentowi Syrii Baszarowi Assadowi.

Jeśli wojna w Iraku umieściła Katar na politycznej mapie świata, to kryzys podkreślił jego znaczenie gospodarcze – nie tylko jako eksportera gazu, ale przede wszystkim jako inwestora w czasach, gdy kapitału jest jak na lekarstwo. Światowe koncerny i zachodnie rządy biją się o katarskie pieniądze. Na początku lipca Nicolas Sarkozy podejmował emira z najwyższymi honorami, a Francja zawarła z Katarem umowy o wzajemnej ochronie inwestycji (które stoją w sprzeczności z prawem wspólnotowym) tylko po to, by przyciągnąć katarski kapitał.

Emir u Mickiewicza

Na to samo liczy Donald Tusk. W listopadzie ubiegłego roku udał się do Doha z wizytą państwową i dostąpił zaszczytu dwugodzinnej audiencji u emira. Władca Kataru udziela ich tylko dwa razy do roku, obwozi wtedy gości po swoich włościach, rozmowy odbywają się w nieformalnej atmosferze. Tamta wizyta była przełomowa dla polskich starań o gaz z Kataru. Pod koniec czerwca Państwowe Górnictwo Naftowe i Gazownictwo podpisało z Qatargasem pierwszy kontrakt na dostawy LNG. Rząd liczy, że w ślad za gazem przywędruje kapitał, a Warszawa stanie się dla Katarczyków trampoliną do inwestycji w Europie Środkowej.

Związki Kataru z Polską nie kończą się na gazie. Dwa lata temu brat emira odkupił od Rothschildów zabytkowy Hotel Lambert na paryskiej wyspie św. Ludwika, w XIX w. miejsce spotkań polskiej emigracji, gdzie bywał m.in. Fryderyk Chopin i Adam Mickiewicz. Z właściwym sobie rozmachem Katarczycy postanowili dodać kilka łazienek, cztery windy i garaż podziemny. Sprawa skończyła się wetem paryskiego konserwatora zabytków, po czym wylądowała na biurku francuskiej minister kultury, która niedawno zezwoliła na przebudowę w ograniczonym zakresie.

Podobny kłopot może mieć wkrótce główny konserwator miasta Warszawy. Ambasada Kataru, urzędująca dziś w hotelu Sheraton, szuka lokum adekwatnego do nowej pozycji emiratu w Polsce. Rząd chce uchylić jej nieba, więc zaproponował szereg zabytkowych budynków, które jest gotów odkupić od miasta, a następnie sprzedać Katarowi, omijając w ten sposób długotrwałą procedurę przetargową. Są powody do pośpiechu: jesienią tego roku emir ma przyjechać do Polski z pierwszą wizytą państwową. I z książeczką czekową. ■