



Ponad 100 tys. podpisów zebrano pod obywatelskim projektem ustawy nakazującej rządowi odstąpienie od sprzedaży Grupy Lotos. Walka o utrzymanie w polskich rękach koncernu naftowego z Gdańska, który kontroluje prawie jedną trzecią naszego rynku, wchodzi w decydującą fazę. Paliwa i energia to podstawa każdej gospodarki. Oddając kontrolę nad tym sektorem, pozbawiamy się resztek suwerenności ekonomicznej, rezygnujemy ze skutecznego narzędzia prowadzenia polityki gospodarczej, tracimy źródło znacznych wpływów do budżetu w przyszłości i pozwalamy podmiotom zewnętrznym na drenowanie Polski z kapitału. Dobrze, że dyskusja nad tym projektem ustawy będzie się toczyć równoległe z kampanią wyborczą, bo to są najważniejsze sprawy, które decydują o naszej przyszłości – wrzucając kartkę do urny, przede wszystkim to powinniśmy brać pod uwagę.

Rafineria w Gdańsku

Grupa Lotos jeszcze do niedawna nosiła nazwę Rafineria Gdańska, gdyż to właśnie to przedsiębiorstwo jest podstawą utworzenia całego holdingu. Jest to największy zakład produkcyjny na Wybrzeżu i drugi z tej branży w Polsce (po rafinerii w Płocku). Jego sprzedaż w ubiegłym roku wyniosła ponad 19,7 mld zł. Z tego wypracowano ponad 0,5 mld zł zysku. Lotos dostarcza na polski rynek prawie 9 mln ton produktów ropopochodnych, a jego produkcja i sprzedaż z roku na rok zwiększa się. W 2010 r. udział gdańskiego koncernu w zaopatrzeniu Polski wyniósł już 31,3 proc. W rafinerii realizowany jest program inwestycyjny 10+, który pozwoli na przetwarzanie ponad 10 mln ton ropy rocznie i uczyni przedsiębiorstwo jednym z najnowocześniejszych w Europie. Ponad połowa wytwarzanych produktów to będzie olej napędowy i paliwo lotnicze, czyli najbardziej poszukiwane na rynku i zyskowe dla rafinerii.

Od 2005 r. Lotos SA jest notowany na Warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych. Sprzedaż mniejszościowego pakietu inwestorom dała wówczas poważny zastrzyk do budżetu. Ale Skarb Państwa zachował pakiet kontrolny w wysokości 53,19 proc. akcji, który decyzją rządu PO-PSL ma być teraz sprzedany w całości. Rafineria jest jednym z największych mecenasów sportu w Polsce. Sponsoruje m.in. kluby: żużlowy GKS Wybrzeże, piłki nożnej Lechia Gdańsk, koszykarek Lotos Gdynia i siatkarzy Lotos Trefl Sopot. Wspiera też polskich narciarzy z Justyną Kowalczyk na czele. Po zmianie właściciela działalność ta zostanie prawdopodobnie zamknięta lub poważnie ograniczona, na co wskazują wcześniejsze doświadczenia z innymi tzw. wielkimi prywatyzacjami.

Siła holdingu

Rafineria Gdańska jest właścicielem lub dominującym współwłaścicielem w 16 innych spółkach, które razem tworzą grupę kapitałową Lotos. Te przedsiębiorstwa zależne wspomagają proces przetwarzania ropy, zajmują się wydobyciem i dostarczaniem tego surowca oraz sprzedają gotowych produktów. Rafineria m.in. dysponuje własną siecią 316 stacji benzynowych w całej Polsce. Z firm należących do koncernu warto zwrócić uwagę na dwie, które odgrywają specyficzną samodzielną rolę.

Pierwszą z nich jest Lotos Petrobaltic SA, który w całej grupie stanowi podstawę pionu poszukiwań i eksploatacji ropy naftowej. Spółka ma wyłączną koncesję na poszukiwania i wydobycie ropy i gazu na polskim obszarze morskim obejmującym ok. 29 tys. km². Obecnie z jednej platformy wydobywczej pozyskuje ok. 200 tys. ton ropy rocznie. W przygotowaniu jest druga platforma na innym złożu o podobnych możliwościach. Petrobaltic wykupił też prawa do wydobycia ropy z dna Morza Północnego w pasie należącym do Norwegii. Już w przyszłym roku ma ruszyć wydobycie z pierwszej platformy zainstalowanej ok. 110 km na południowy zachód do Stavanger. W 2015 r. spółka ta ma samodzielnie wydobyć i dostarczyć do Gdańska 1,2 mln ton surowca, a w 2020 r. ma to być już 5 mln ton, czyli połowa zdolności produkcyjnych rafinerii. Oznacza to poważne uniezależnienie się od ropy rosyjskiej. Na ten cel koncern przeznaczył 4 mld zł na odpowiednie inwestycje.

Drugą spółką zależną, która świadczy o sile koncernu, jest Lotos Kolej. Zajmuje się ona towarowymi przewozami kolejowymi. Obsługuje głównie firmy należące do grupy, ale też świadczy usługi na zewnątrz. Zakupiła nowy tabor i dysponuje dzisiaj najnowocześniejszymi lokomotywami na polskim rynku. Dzięki temu z jej oferty korzysta coraz więcej różnych przedsiębiorstw. Lotos Kolej uruchamia dziennie ok. 120 pociągów, co stanowi ok. 7 proc. wszystkich przewozów towarowych w Polsce. Od listopada 2007 r. jeździ też za granicę. Jest właścicielem wielu bocznicy oraz dysponuje własnymi torami o długości ponad 70 km. Jest dynamicznie rozwijającą się spółką kolejową, stawianą często jako wzór skutecznego radzenia sobie na trudnym, otwartym rynku europejskim.

Szkodliwa decyzja o sprzedaży

Decyzja rządu Donalda Tuska o sprzedaży kontrolnego pakietu akcji Grupy Lotos SA jest niezrozumiała pod każdym względem. Przedsiębiorstwo dobrze radzi sobie na rynku. Ma ambitny plan inwestycyjny. Dostarcza pieniędzy do budżetu państwa przez dywidendę w wysokości kilkuset milionów złotych rocznie. Odgrywa istotną rolę geopolityczną i społeczną. Jest motorem podtrzymującym rozwój Wybrzeża, bardzo osłabionego upadkiem stoczni. Ma pełną szansę, aby stać się silnym polskim podmiotem gospodarczym, odgrywającym z czasem

Walka o polski Lotos

Wpisany przez Bogusław Kowalski
czwartek, 08 września 2011 20:04 -

coraz ważniejszą rolę nie tylko w Polsce, ale w całym regionie Morza Bałtyckiego. Po co więc burzyć ten proces, oddając kontrolę podmiotom zagranicznym?

W złożonym w Sejmie obywatelskim projekcie ustawy, popartym ponad 100 tys. podpisów, najważniejszy jest jeden z artykułów o następującej treści: „Państwo Polskie jest zobowiązane do zachowania większościowego pakietu akcji Grupy Lotos SA”. A nieprzestrzeganie tej zasady rodzi konsekwencje karne. Prawdopodobnie politycy PO nie dopuszczą do dyskusji w Sejmie nad tym projektem przed październikowymi wyborami. Ale wyborcy dostają bardzo istotną informację, że taki projekt jest i czeka. A w ich rękach spoczywa teraz decyzja, czy w przyszłym parlamencie znajdzie się większość posłów, która taką ustawę uchwali.

Bogusław Kowalski

Artykuł ukazał się w tygodniku Niedziela, nr 34/2011

Autor prowadzi swój blog [Bogusław Kowalski](#) .

Serdecznie dziękujemy Autorowi za wyrażenie zgody na przedruk artykułu.