



SPOŁECZNO-GOSPODARCZA PERSPEKTYWA FUZJI PKN ORLEN I GRUPY LOTOS WYBRANE ZAGADNIENIA DIAGNOZA – POLEMICA – DYLEMATY

**PRACA ZBIOROWA POD REDAKCJĄ:
PAWŁA ANTONOWICZA, ROBERTA BĘBNA,
SYLWII KUCZAMER-KŁOPOTOWSKIEJ**

© Copyright by Centrum Myśli Strategicznych
Centrum Myśli Strategicznych
ul. Powstańców Warszawy 19
81-718 Sopot

Recenzenci:

dr hab. Marietta Janowicz-Lomott, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

prof. dr hab. Elżbieta Mączyńska-Ziemacka, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Korekta językowa:

Gabriela Steliga

Proces wydawniczy:

Martyna Chojnacka

Projekt okładki:

Sopocka Grupa Marketingowa Sp. z o.o.



Publikacja wydana dzięki wsparciu Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego

Publikacja jest dostępna na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa 4.0 Międzynarodowe (CC BY 4.0)

ISBN 978-83-66843-19-6

Sopot 2022

Przedmowa	5
Rozdział I	
<i>Paweł Antonowicz</i>	
<i>Robert Bęben</i>	
Fuzja Grupy LOTOS przez pryzmat Google Trends	10
Rozdział II	
<i>Paweł Antonowicz</i>	
<i>Robert Bęben</i>	
Notowania Grupy LOTOS w okresie komunikowania istotnych zdarzeń cenotwórczych	17
Rozdział III	
<i>Mariusz Chmielewski</i>	
<i>Sylwia Kuczamer-Kłopotowska</i>	
<i>Mariola Łuczak</i>	
Grupa LOTOS jako główny interesariusz regionu Pomorza	28
Rozdział IV	
<i>Elżbieta Wojnicka-Sycz</i>	
Znaczenie dużych przedsiębiorstw – biegunów wzrostu dla finansów samorządów terytorialnych na przykładzie LOTOSu	35
Rozdział V	
<i>Mariusz Chmielewski</i>	
<i>Sylwia Kuczamer-Kłopotowska</i>	
<i>Mariola Łuczak</i>	
Ocena wpływu transakcji na gospodarkę regionu Pomorza z perspektywy społeczności lokalnej	50
Rozdział VI	
<i>Joanna Kruczalak-Jankowska</i>	
Interes łączących się spółek w procesie konsolidacji grupy PKN ORLEN i Grupy LOTOS S.A.	71

Rozdział VII <i>Dariusz Filar</i> Koncern multienergetyczny – iluzja i rzeczywistość	81
Rozdział VIII <i>Janusz Steinhoff</i> Kontekst ponadregionalny – wojna, niezależność energetyczna i wahania cen na rynku paliw	85
Rozdział IX <i>Witold Orłowski</i> LOTOS w kontekście niezależności energetycznej Polski	91
Rozdział X <i>Zbigniew Canowiecki</i> Efekty dialogu społecznego w procesie sprzedaży aktywów Grupy LOTOS	96
Rozdział XI <i>Maciej Dobrzyniecki</i> Obawy i refleksje z debaty środowisk gospodarczych	100
Rozdział XII <i>Joanna Kruczałak-Jankowska</i> <i>Tomasz Snarski</i> Opinia na temat projektu ustawy o zmianie ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym oraz o wybranych prawnych aspektach fuzji PKN Orlen S.A. i Grupy Lotos S.A.	104
Tytułem podsumowania	131
Noty biograficzne autorów	133
Bibliografia	137
Spis tabel	141
Spis wykresów	142
Spis załączników	146
Załączniki	147

Budowa silnej gospodarki w regionie to proces angażujący wiele podmiotów, instytucji czy organizacji. Tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi biznesu wymaga bowiem podjęcia szeregu działań, w które włączają się zarówno lokalne samorządy, uczelnie, jak i przedsiębiorcy oraz inni interesariusze. Rozwijająca się firma musi mieć bowiem odpowiednią przestrzeń do rozwoju, czerpie z zasobów regionu i tworzy sieć relacji społeczno-gospodarczych. Powstaje w ten sposób ekosystem, który sprzyja rozwojowi wszystkich jego uczestników. Firmy odprowadzają podatki stanowiące istotne źródło dochodów samorządowych, tworzą miejsca pracy, zarówno we własnych strukturach, jak i pośrednio u kooperantów, a dochody generowane przez interesariuszy wpływają na lokalne spożycie i PKB regionu.

Problem pojawia się wówczas, gdy pewne decyzje lub czynniki mogą zakłócić funkcjonowanie tego ekosystemu, a siła przetargowa jednego z uczestników jest tak duża, że interesy i opinie innych zdają się mieć marginalne znaczenie. W tej sytuacji konieczne wydaje się więc wypracowanie takich mechanizmów, które pozwolą w przyszłości mitygować ryzyko i konsekwencje dezinvestycji kluczowych dla regionu podmiotów oraz zabezpieczą lokalną społeczność przed ryzykiem nagłych i niekorzystnych zmian. Nie chodzi przy tym o to, aby blokować decyzje gospodarcze niezależnych podmiotów gospodarczych, ale o to, aby zachowując autonomię niezależnych bytów gospodarczych, sprawić, aby transakcja była efektywna w rozumieniu Kaldora i Hicksa, tj. aby beneficjentami zmiany byli wszyscy interesariusze¹.

Nie bez znaczenia jest również czas i miejsce dokonywanej zmiany, w szczególności gdy dotyka ona wielu interesariuszy, jest przedmiotem zainteresowania środowiska międzynarodowego, a także gdy ma ona miejsce w okresie niestabilności geopolitycznej, związanej również z dużym poziomem niepewności w stosunku do ryzyka recesji, jakie towarzyszy nie tylko naszej gospodarce, ale i krajom Europy Zachodniej. Ten kontekst sprawia, iż wszelkie zmiany o charakterze strategicznym wymagają niezwykle dużej ostrożności, a także doskonałej komunikacji. Bez zagwarantowania

¹ Zob. Oxford Reference, <https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/oi/authority.20110803100028833;jsessionid=CF4A7B542DC8F347C66DD1777C8D5159> (dostęp:10.02.2023); T. Kudłacz Ekonomiczne aspekty gospodarowania przestrzenią miasta i regionu. Zarys problemu, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie” (12 [936]), Kraków 2014, s. 43.

właściwej komunikacji i dialogu społecznego potęguje się niepewność i niezrozumienie, zarówno w kwestiach dotyczących przyczyn, jak i konsekwencji planowanych czy realizowanych zdarzeń gospodarczych.

Problem badawczy, który legł u podstaw niniejszego opracowania można wyrazić pytaniem: jak zapobiegać niekorzystnym dla regionu konsekwencjom decyzji dezinwestycyjnych kluczowych przedsiębiorców oraz ich właścicieli?

Poszukiwanie odpowiedzi na to pytanie rodzi jednak szereg dalszych pytań dotyczących przyszłości, m.in. rodzaju mechanizmów osłonowych, które powinny być wdrażane na etapie zawiązywania i rozwoju współpracy, aby beneficjentem działań mających poprawić sytuację danego przedsiębiorstwa i jego właścicieli, poprzez wprowadzenie zmian w strukturze majątku i własności, była także lokalna społeczność, która w przeszłości przyczyniała się do rozwoju tego podmiotu.

Z uwagi na złożoność przyjętego problemu badawczego, jakże trudnego do rozstrzygnięcia na łamach jednej publikacji, analizę należało ograniczyć do mniejszego fragmentu rzeczywistości społeczno-gospodarczej wpisującego się w postawione pytanie badawcze. Zadano więc kolejne pytanie: jak różni interesariusze, głównie krytyczni wobec planowanych zmian, postrzegają celowość transakcji, która ich dotyczy, jej ryzyko i konsekwencje?

Jako przyczynek do dyskusji przyjęto szeroko komentowaną na Pomorzu transakcję fuzji Grupy LOTOS S.A. z PKN ORLEN S.A. oraz związane z tą transakcją tzw. środki zaradcze, tj. odsprzedaż saudyjskiemu koncernowi Saudi Aramco części Grupy LOTOS oraz sprzedaż znaczącej części stacji paliw LOTOSu na rzecz węgierskiego koncernu MOL². Celem tego opracowania jest zaprezentowanie różnych poglądów związanych z tą ważną dla regionu transakcją, głoszonych m.in. na konferencji naukowo-gospodarczej zatytułowanej: „Ryzyka i konsekwencje podziału oraz sprzedaży Grupy LOTOS. Perspektywa ekonomiczno-społeczna”, która odbyła się w dniu 8 kwietnia 2022 r. na Uniwersytecie Gdańskim (link do relacji z wydarzenia w postaci kodu QR znajduje się w dalszej części opracowania).

Zachowując obiektywizm i rzetelność naukową, o której wspomniał otwierający tę konferencję prof. dr hab. K. Bielawski, należy zastrzec, że poglądy prezentowane w opracowaniu nie wyczerpują szerokiego spektrum ocen i opinii dotyczących analizowanej transakcji, ale mają stanowić punkt wyjścia do dalszych badań i rozważań

² Kalendarium przedmiotowej transakcji znaleźć można w rozdziale XII, tj. Opinii prawnej na temat projektu ustawy o zmianie ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym oraz o wybranych prawnych aspektach fuzji PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A., sporządzonej według stanu na dzień 25 kwietnia 2022 r.

prowadzonych samodzielnie przez Czytelników. Odmienną perspektywę dyskusyjną, w tym wypowiedzi przedstawicieli PKN ORLEN, można znaleźć w publicznie dostępnych źródłach, np. w stenogramie z debaty pt. „Jak budowa koncernu multienergetycznego ORLEN–LOTOS–PGNiG wpłynie na polską gospodarkę?”, która odbyła się pod auspicjami Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego dnia 24 czerwca 2021 r.³ Ambicją zespołu redakcyjnego nie było zebranie wszystkich opinii, a jedynie uchwycenie pewnego obrazu rzeczywistości, który może posłużyć do ocen formułowanych w przyszłości. W praktyce bywa bowiem tak, że analiza prowadzona *ex post* nie odzwierciedla rzeczywistych warunków panujących w okresie przygotowań i realizacji transakcji, zaś niniejsze opracowanie ma być swoistą fotografią części poglądów i emocji, które jej towarzyszyły. Trzeba przy tym zaznaczyć, że wprawdzie monografia była redagowana w ostatecznej treści pod koniec 2022 r., to znacząca część materiałów i opinii została formułowana znacznie wcześniej – tj. na przełomie pierwszego i drugiego kwartału 2022 r.

Jakkolwiek istotą analiz prezentowanych w opracowaniu są reperkusje transakcji dla społeczności Pomorza, to jednak nie sposób było pominąć globalny kontekst transakcji, który również ma swoje istotne znaczenie. Analizując decyzje gospodarcze z perspektywy regionu, nie można bagatelizować faktu, że stanowi on element większej całości społeczno-gospodarczej i nie może być analizowany odrębnie. W kontekście wspomnianej efektywności Kaldora–Hicksa nie chodzi o to, aby podporządkować decyzje gospodarcze interesom jednego interesariusza, ale o to, aby z uzyskanych korzyści zrekompensować straty tym, którzy je ponoszą. Dlatego w pierwszej kolejności konieczne jest ustalenie kręgu interesariuszy, wskazanie tych, którzy odnoszą korzyści, a następnie stwierdzenie, czy możliwa jest częściowa bezpośrednia alokacja tych korzyści na rzecz innych interesariuszy. Zważywszy na relatywnie szerokie spectrum potencjalnych interesariuszy analizowanej transakcji, należy mieć na uwadze, iż niniejsze opracowanie, skupiając się na perspektywie regionalnej, nie obejmuje wszystkich aspektów dotyczących szerokiego grona interesariuszy.

W opracowaniu zebrano przede wszystkim poglądy uczestników debaty gospodarczej uzupełnione o wątki tematyczne, które z uwagi na formułę i ograniczony czas trwania wydarzenia nie wybrzmiały w toku dyskusji panelowej oraz wystąpień plenarnych. Jako że opracowanie jest zwieńczeniem wzmiankowanej wyżej konferencji naukowo-gospodarczej, intencją zespołu redakcyjnego było możliwie najwierniejsze oddanie charakteru prowadzonych w czasie jej trwania rozważań. Zaproponowana struktura tekstu odzwierciedla więc narrację bliską konferencyjnej i została ustrukturyzowana w formie odpowiedzi ekspertów na pytania postawione przez redaktorów monografii. Opracowanie stanowi zatem ustrukturyzowaną tematycznie kompilację wypowiedzi poszczególnych

³ Zob. PTE | Konwersatoria „Czwartki u Ekonomistów” (dostęp:10.02.2023).

ekspertów, przygotowanych w formie pisemnej, oraz opinii prawnej udostępnionej przez Biuro Analiz, Dokumentacji i Korespondencji Senatu Rzeczypospolitej Polskiej, merytorycznie związanej z przedmiotową debatą. Z kolei transmisja z kwietniowej konferencji jest dostępna pod adresem: <https://www.youtube.com/watch?v=bT6VXQbBnwg> lub po zeskanowaniu poniższego kodu QR.



Zespół redakcyjny wyraża nadzieję, że niniejsze opracowanie zaowocuje pomysłami, które w przyszłości przyczynią się do stabilnego rozwoju lokalnych wspólnot i samorządu.

Paweł Antonowicz

Robert Bęben

Sylwia Kuczamer-Kłopotowska

ROZDZIAŁ I

FUZJA GRUPY LOTOS PRZEZ PRYZMAT GOOGLE TRENDS

Komunikowanie jest jednym z najistotniejszych procesów społecznych, dlatego wraz z rozwojem cywilizacji ludzie nieustannie doskonalili sposoby i narzędzia komunikacji. Upowszechnienie internetu oraz rozwój technologii cyfrowych nie tylko istotnie wpłynęły na proces komunikacji, ale również sprzyjają pogłębieniu wiedzy na temat jego przebiegu oraz zakresu przekazywanych informacji. Obecnie ludzie nie są bowiem jedynie biernymi odbiorcami treści publikowanych przez nadawców za pośrednictwem radia czy telewizji, ale aktywnie poszukują interesujących ich informacji, wykorzystując do tego m.in. przeglądarki internetowe. Chętnie komentują też bieżące wydarzenia, dzielą się z innymi swoimi spostrzeżeniami oraz inspirują ich do poszukiwania informacji. Ponieważ procesy te są przedmiotem licznych badań i analiz, tworzone są narzędzia, które pozwalają zobrazować to, czym interesuje się dana społeczność i jakich informacji poszukuje w danym czasie. Czy zatem transakcja fuzji Grupy LOTOS z PKN ORLEN budziła zainteresowanie?

Przedmiotem badań prezentowanych w dalszej części opracowania są informacje związane z transakcją połączenia Grupy LOTOS S.A. z PKN ORLEN S.A. oraz towarzyszącymi tej fuzji transakcjami mającymi na celu realizację tzw. środków zaradczych. Ta część opracowania służyła odpowiedzi na pytanie: czy informacje dotyczące planowanej i realizowanej transakcji były przedmiotem zainteresowania internautów?

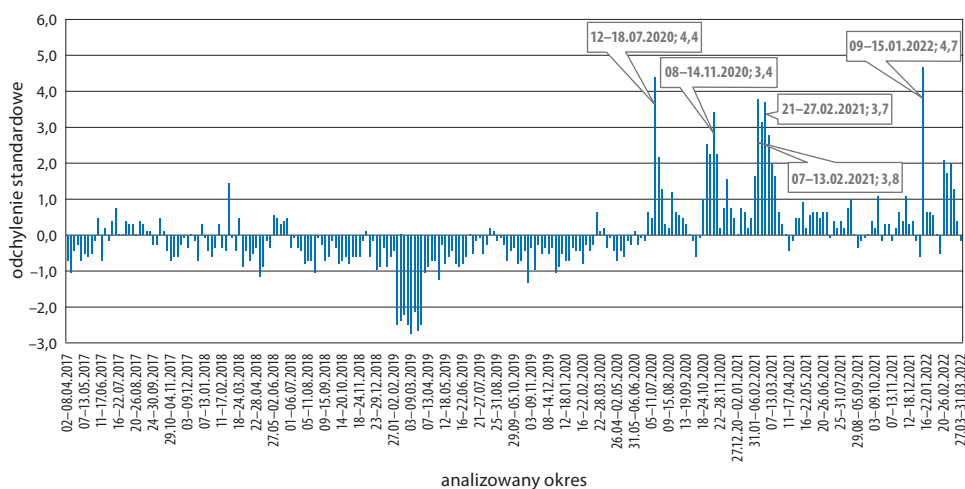
Narzędziem wykorzystanym do realizacji tego celu była aplikacja Google Trends. Ilustruje ona popularność haseł przedmiotowych wyszukiwanych w internecie

na przestrzeni wybranego okresu (od 2004 r.) i daje możliwość zilustrowania danych w podziale na kraje czy regiony, a także w wybranych zakresach dat.

Zidentyfikowanie tematów interesujących internautów w danym okresie, a także analiza intensywności wyszukiwania haseł przedmiotowych mają nie tylko szereg zastosowań w marketingu, ale także potrafią ujawniać kwestie istotne dla społeczeństwa oraz poszerzać spektrum badań nad efektywnością informacyjną rynku akcji.

Google Trends (dalej: GT) wskazuje moment (tydzień, dzień, godzinę lub minutę – w zależności od analizowanego przedziału czasowego), kiedy odnotowano najwięcej wyszukiwań danego hasła w analizowanym okresie odniesienia. Intensywność wyszukiwań w badanym interwale czasu obrazowana jest w skali 0–100, gdzie 100 oznacza maksimum wyszukiwań. Wprawdzie GT nie wskazuje liczby wyszukiwań, ale tę informację uzyskać można przy wykorzystaniu innych narzędzi, np. Google Keyword Planner.

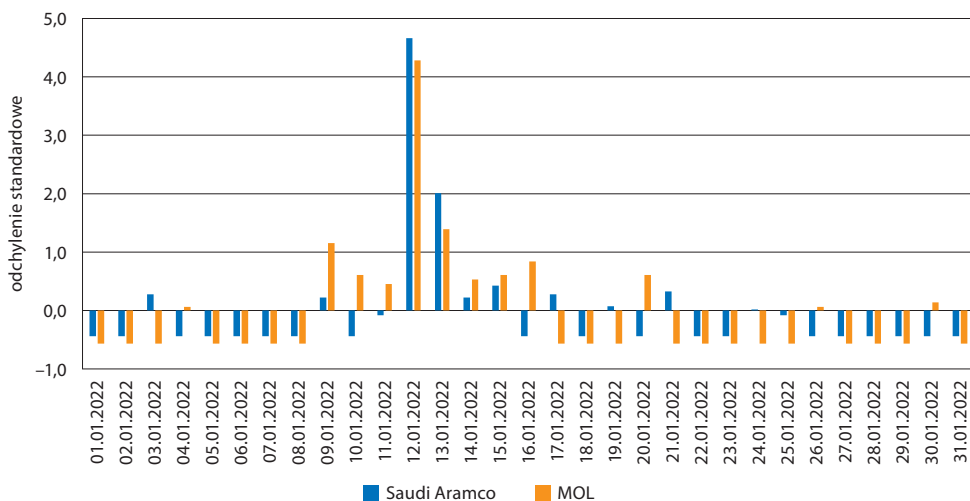
Obserwacji poddano okres 5 lat, tj. od 1.04.2017 r. do 31.03.2022 r., zaś hasłem przedmiotowym poddanym analizie było: „Grupa LOTOS” (przedsiębiorstwo). W badanym okresie informacje dotyczące Grupy LOTOS były wyszukiwane w internecie (przy wykorzystaniu przeglądarki Google) wielokrotnie z różnych powodów i z różną intensywnością. Aby ujawnić informacje wywołujące największe zainteresowanie, znormalizowano dane za okres 5 lat, wybierając do dalszej analizy okresy (tygodnie), w których odnotowano swoiste anomalie, tzn. kiedy liczba wyszukiwań przekraczała trzy odchylenia standardowe. Dane zilustrowano na wykresie 1.



Wykres 1. Zmienność zainteresowania tematem „Grupa LOTOS” w poszczególnych tygodniach w okresie 01.04.2017–31.03.2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Google Trends

W analizowanym okresie odnotowano sześć przypadków ponadprzeciętnego zainteresowania tematami związanymi z Grupą LOTOS, z czego trzy wystąpiły po sobie ciągu kolejnych trzech tygodni od 7 do 27 lutego 2021 r., a pozostałe trzy przypadały w terminach 12–18.07.2020, 08–14.11.2020 oraz 09–15.01.2022, przy czym ten ostatni tydzień w lutym 2022 r. miał wartość maksymalną – 4,7 odchylenia standardowego. Można więc stwierdzić, że w istocie na przestrzeni 5 lat (1.04.2017–30.03.2022) były cztery okresy bardzo wysokiego zainteresowania badanym podmiotem. Należałoby więc postawić pytanie, co takiego zainteresowało internautów we wskazanych terminach, że tak intensywnie poszukiwali informacji na temat Grupy LOTOS? Przeanalizowano więc dane dotyczące wyszukiwań w okresach ekstremalnego zainteresowania spółką. W okresie 9–15 stycznia 2022 r. kluczowy był 12 stycznia, kiedy to PKN ORLEN i Grupa LOTOS ujawniły szczegóły fuzji i wskazały podmioty, które będą nabywcami aktywów Grupy LOTOS. Z uwagi na fakt, że zarówno ORLEN, jak i LOTOS były notowane na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie, informacje podano w formie tzw. raportów bieżących, zgodnie z art. 17 ust. 1 oraz art. 17 ust. 4 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr (596)/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie nadużyć na rynku (rozporządzenie w sprawie nadużyć na rynku) oraz uchylającego dyrektywę 2003/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Komisji 2003/124/WE, 2003/125/WE i 2004/72/WE. Informacja opublikowana przez Grupę LOTOS w raporcie bieżącym nr (1)/2022 z dnia 12.01.2022 r., a także inne związane z nią doniesienia medialne oraz komunikaty spółek zaangażowanych w transakcję spowodowały także wzrost zainteresowania Koncernami Saudi Aramco i OL. W obu przypadkach 12 stycznia 2022 r. obserwujemy ponadprzeciętny wzrost liczby wyszukiwań nazw tych podmiotów w przeglądarce Google (wykres 2).

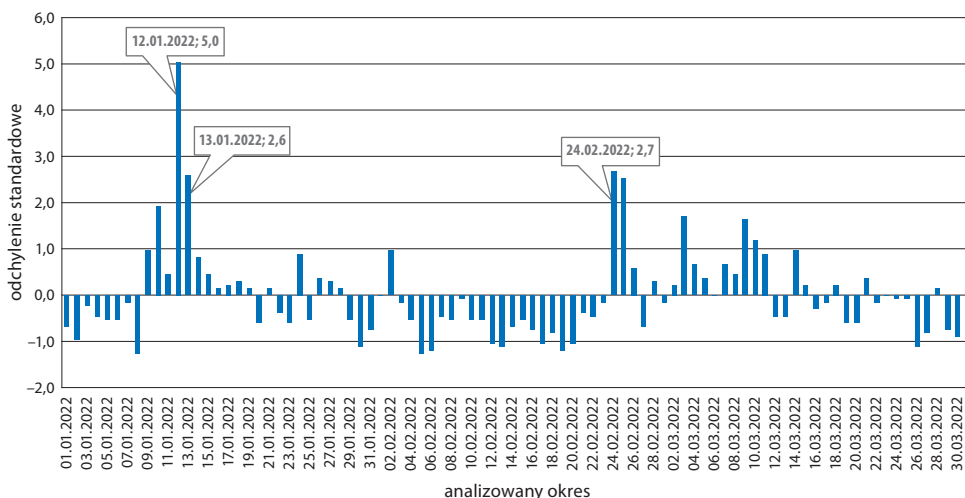


Wykres 2. Zmienność zainteresowania tematami: „MOL” (przedsiębiorstwo) oraz „Saudi Aramco” (koncern) w przeglądarce Google w styczniu 2022 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostępnych w aplikacji Google Trends

Podobnie jak w przypadku podmiotów, które miały nabyć wyprzedawane części Grupy LOTOS, również tematy związane z Grupą LOTOS miały najwięcej wyszukiwań w dniu 12.01.2022.

W pierwszym kwartale 2022 r. znaczący wzrost zainteresowania LOTOSEm odnotowano jeszcze 24 i 25 lutego, a więc po inwazji Rosji na Ukrainę. Rozkład zainteresowania tematem „Grupa LOTOS” ilustruje wykres 3.



Wykres 3. Rozkład zainteresowania tematem „Grupa LOTOS” (przedsiębiorstwo) w pierwszym kwartale 2022 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dostępnych w aplikacji Google Trends

W tygodniu, w którym oficjalnie zakomunikowano warunki transakcji oraz wskazano partnerów wybranych na nabywców aktywów Grupy LOTOS, w wyszukiwarce Google najczęściej wpisywano słowa: „LOTOS”, „ORLEN LOTOS”, „LOTOS akcje”, „ORLEN akcje”, „LOTOS mol” oraz „sprzedaż LOTOSu”. Największy przyrost zapytań odnotowano dla fraz: „sprzedaż LOTOSu”, „fuzja LOTOS ORLEN” oraz „LOTOS Sprzedany”. W kategorii „zyskujące popularność” występuje wartość określana terminem „przebiecie”, co oznacza, że wzrost liczby wyszukiwań tych fraz przekroczył 500%, powyżej której to granicy wartość liczbowa nie jest podawana.

Analogiczną analizę wykonano dla drugiego wybicia powyżej wartości przekraczającej cztery odchylenia standardowe, odnotowanego w okresie 12–18 lipca 2020 r. Również i w tym okresie szczyt zainteresowania Grupą LOTOS zbiegł się z opublikowaniem informacji na temat pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej w sprawie przejęcia przez PKN ORLEN S.A. kontroli nad Grupą LOTOS S.A. (raport bieżący 21/2020

z dnia 20.07.2020 r., załączony do opracowania jako załącznik 1). W tym okresie najczęściej w wyszukiwarce wpisywano hasła: „LOTOS”, „LOTOS ORLEN”, „akcje LOTOS”, „notowania LOTOS”, co mogłoby sugerować wzmożone zainteresowanie spółką wśród uczestników rynku kapitałowego. W porównaniu do pierwszego analizowanego okresu na popularności zyskały najbardziej frazy „PGNiG akcje” i „fuzja ORLEN LOTOS”.

Trzecie wybiecie trwające trzy tygodnie odnotowano w dniach 7–27 lutego 2021 r. (odpowiednio 3,8; 3,1 i 3,7 odchylenia standardowego). W tym okresie spółka opublikowała cztery informacje, które mogły mieć wpływ na notowania akcji spółki (dlatego komunikowane w formie raportów bieżących), a były to:

- informacja o szacunkowych skonsolidowanych wynikach finansowych za 4 kwartał 2020 r. (raport bieżący 4/2021 z 08.02.2021 r., załączony do opracowania jako załącznik 2);
- informacja na temat kształtowania się modelowej marży rafinerijnej Grupy LOTOS S.A. (raport bieżący 5/2021 z dnia 10.02.2021 r., załączony do opracowania jako załącznik 3);
- informacja o powołaniu nowego wiceprezesa zarządu (raport bieżący nr (6)/2021 z dnia 17.02.2021 r., załączony do opracowania jako załącznik 4);
- informacja dotycząca planowego postoiu remontowego i jego szacowanego wpływu na wyniki operacyjne Grupy LOTOS (raport bieżący nr (7)/2021 z dnia 24.02.2021 r., załączony do opracowania jako załącznik 5).

Analiza danych z Google Trends wskazuje jednak, że przyczyną ponadprzeciętnego zainteresowania hasłami ze słowem „LOTOS” nie były istotne zdarzenia korporacyjne, a „błyskawiczna loteria LOTOS”. Poza hasłem „LOTOS” w wyszukiwarce wpisywano w tym okresie najczęściej frazy: „loteria LOTOS”, „LOTOS błyskawiczna loteria” i „błyskawiczna loteria LOTOS”. Wśród haseł pojawiających się na liście TOP10 były „akcje LOTOS” i „notowania LOTOS”, niemniej jednak przebicie z najwyższymi wzrostami zanotowały frazy „błyskawiczna loteria LOTOS.pl zarejestruj kupon” i „błyskawiczna loteria LOTOS.pl”.

Podobnie sytuacja wyglądała w okresie 8–14 listopada 2020 r., kiedy pomimo tego, że w spółce nastąpiły zmiany na stanowisku prezesa zarządu, komunikowane raportami 30/2020 z dnia 11.11.2020 r. oraz 31/2020 z dnia 12.11.2020 r. (załączonymi do opracowania odpowiednio jako załącznik 6 i 7), wśród najpopularniejszych haseł znalazły się (obok „LOTOS”): „LOTOS loteria”, „błyskawiczna loteria LOTOS” czy „Navigator LOTOS”.

Na podstawie analizy danych dostępnych w aplikacji Google Trends można stwierdzić, że w okresie 5 lat objętych badaniem największe zainteresowanie Grupą LOTOS wywołały informacje dotyczące planowanej fuzji z ORLENem oraz transakcji zbycia aktywów

określanych przez Grupę LOTOS jako realizacja środków zaradczych. Intensywność wyszukiwań haseł dotyczących przedsiębiorstwa Grupa LOTOS była w tych okresach najwyższa (przekraczająca cztery odchylenia standardowe) i zgromadziła przy komputerach więcej interesariuszy niż wspierana kampanią promocyjną ogólnopolska loteria, w której do wygrania były samochody oraz inne cenne nagrody. Można więc stwierdzić, że fuzja Grupy LOTOS z PKN ORLEN, w tym sprzedaż aktywów LOTOSu były dla społeczeństwa bardzo interesującymi kwestiami.

ROZDZIAŁ II

NOTOWANIA GRUPY LOTOS W OKRESIE KOMUNIKOWANIA ISTOTNYCH ZDARZEŃ CENOTWÓRCZYCH

Od lat 70-tych ubiegłego wieku w literaturze prowadzona jest dyskusja na temat efektywności informacyjnej rynku akcji, czyli zdolności rynku do odzwierciedlania istotnych informacji w rynkowej wycenie walorów danej spółki⁴. Pozostawiając Czytelnikom ocenę siły potencjalnego wpływu poszczególnych komunikatów i zdarzeń na notowania poszczególnych spółek, w opracowaniu przedstawiono notowania Grupy LOTOS i innych podmiotów z sektora paliwowego w pierwszych miesiącach 2022 r., kiedy to zakomunikowano warunki realizacji tzw. środków zaradczych umożliwiających fuzję Grupy LOTOS i PKN ORLEN, a także kiedy doszło do inwazji Rosji na Ukrainę. Jak zachowywały się notowania Grupy LOTOS i innych podmiotów sektora paliw w tych przełomowych okresach?

Reakcja rynku, czyli ocena przez inwestorów tego, co komunikowane jest przez podmiot, jest swego rodzaju „recenzentem” decyzji menedżerskich podejmowanych przez zarządy spółek i ich właścicieli. Ocena ta jednak jest uzależniona od fazy cyklu koniunkturalnego, ale także innych zmiennych, które tworzą swoisty klimat inwestycyjny. Wyraża się on zarówno skłonnością do akceptacji ryzyka, jak i skłonnością do „panicznych” ruchów podażowych, które nie znajdują od razu reakcji ze strony popytowej.

⁴ Zob. m.in. S. Buczek *Efektywność informacyjna rynku akcji. Teoria a rzeczywistość*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2005.

Analizując notowania Grupy LOTOS (LTS) oraz wskazanego w styczniu partnera transakcji – węgierskiej spółki MOL, która jest również notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie, można dostrzec zauważalną różnicę w zmienności cen akcji obu spółek w pierwszych tygodniach 2022 r. Prosta analiza zmienności cen akcji i reakcja inwestorów (LOTOS vs MOL) w II połowie stycznia 2022 r. została przedstawiona na wykresie 4. Oceniając reakcję inwestorów w analogicznym interwale czasowym, dostrzec można przecenę LTS o ponad 21% przy tożsamym czasowo obniżeniu cen akcji MOL na poziomie niespełna 4%.



Wykres 4. Kształtowanie się zmienności cen akcji LTS i MOL w I połowie 2022 r. – bezpośrednia reakcja inwestorów na komunikat o sprzedaży LOTOS (II tydz. 01.2022)

Źródło: opracowanie własne na podstawie notowań GPW (generowane w TradingView 04.2022)

Następstwem tej zmiany w wycenie spółek było kilkutygodniowe wejście zmienności ich cen akcji w boks konsolidacyjny (zob. wykres 6), który oscylował w podobnym przedziale zmienności (7%–10%).

Co to oznacza?

Tego rodzaju zmienność jest charakterystycznym bocznym trendem, jaki pojawia się w okresach tzw. „czekaniarynku” nadalszedecyjestrategiczne. Matoczęstomiejscerównieżwodnienie do zbiorów komponentów ulokowanych w całych indeksach giełdowych (np. WIG20⁵,

⁵ WIG20 – indeks giełdowy 20 największych spółek akcyjnych notowanych na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych. Jako bazowa data dla obliczenia indeksu przyjmowany jest dzień 16.04.1994, natomiast jego wartość bazowa to 1000 punktów.

NCINDEX⁶, czy też niemiecki DAX, amerykański DJ, NASDAQ czy S&P); bez znaczenia, jaka to giełda – poziome okresy konsolidacyjne występują często i stanowią etapy tzw. „rozgrywania” rynku (wykres 5). Sytuacja ta zapewne wyglądałaby inaczej – zarówno w odniesieniu do LOTOS, jak i MOL, gdyby nie czynniki geopolityczne, a w szczególności agresja Rosji i rozpoczęcie wojny na obszarze Ukrainy, co miało miejsce w dniu 24 lutego 2022 r.



Wykres 5. Pozioma konsolidacja kształtowania się zmienności cen akcji LTS i MOL w okresie pomiędzy komunikatem o sprzedaży LOTOS a rozpoczęciem wojny na Ukrainie (II poł. stycznia i poł. lutego 2022)

Źródło: opracowanie własne na podstawie notowań GPW (generowane w TradingView 04.2022)

Co stało się 24 lutego 2022 r. z wyceną tych spółek, czy zmiana była czymś odosobnionym – mamy tu na myśli zmienność cen akcji *in generale*, zarówno wśród innych komponentów WIG, jak i innych indeksów.

Po pierwsze trzeba podkreślić fazę, w jakiej znajdowały się wówczas najważniejsze dla tego regionu indeksy świata. Jeszcze kilka tygodni wcześniej, pełne „euforii” indeksy amerykańskie, ale także indeks spółek o najwyższej kapitalizacji w Niemczech (DAX) – składający się z 40 komponentów – osiągały poziomy ATH (z ang. *all time high*). Amerykański sen (z ang. *American dream*) katalizował „bycze” nastawienie inwestorów na terenie Europy, którzy widzieli perspektywę wyjścia z pandemii COVID-19, zresztą wyraźnie komunikowaną

⁶ NCIndex – indeks akcji NewConnect, którego datą bazową jest dzień 30.08.2007, natomiast jego wartość bazowa to 1000 punktów. Indeks ten obejmuje wszystkie spółki wprowadzone do obrotu na NewConnect, których liczba akcji w wolnym obrocie jest wyższa niż 10%, natomiast wartość akcji wynosi co najmniej 1 mln zł.

już na początku roku 2022 przez WHO (*World Health Organization*). Ten entuzjazm został dosłownie przerwany dramatyczną w skutkach decyzją Rosji o rozpoczęciu wojny na terytorium Ukrainy. Notabene „niedźwiedzie” nastroje na rynkach kapitałowych zapanowały od tego czasu w kolejnych miesiącach 2022 r., oczywiście z okresowymi interwałami, gdy mieliśmy do czynienia z wybięciem trendu spadkowego. W odniesieniu do analizowanych spółek LOTOS i MOL przecena była niemal identyczna – *in minus* 10%–12% (zob. wykres 6), co potwierdza nie tyle reakcję na dalszy rozwój wydarzeń w przestrzeni samych tych podmiotów, co właśnie zaktywizowanie strony podażowej w wyniku czynników zewnętrznych, czyli sytuacji geopolitycznej w regionie – wojny na Ukrainie.



Wykres 6. Reakcja podażowa na przykładzie LOTOS i MOL w dniu 24 lutego 2022 r. po rozpoczęciu agresji militarnej Rosji na obszarze Ukrainy

Źródło: opracowanie własne na podstawie notowań GPW (generowane w TradingView 04.2022)

Czy zatem rozpoczęcie wojny trwale obniża wycenę spółek – wycenę w kategoriach rynków finansowych?

Nie, bowiem uwzględniając doświadczenia z przeszłości, wiadomo doskonale, że dla giełdy kryzys i spadek jest powtarzalnym doświadczeniem i jeśli nie napływają nowe informacje powodujące dalszą niepewność, giełda papierów wartościowych ma zdolność do „przyzwyczajania się” do dramatu, jaki ma miejsce na froncie wojny i wykazuje tendencję do ponownego odwrócenia trendu, celem zdobywania kolejnych (być może lokalnych, ale jednak) szczytowych poziomów. Widać to doskonale w kolejnych tygodniach po załamaniu się bocznej konsolidacji w dniu 24 lutego 2022 r. Z tego typu zjawiskiem (w ujęciu globalnym) mieliśmy przecież do czynienia od marca 2020 r., tj. od globalnego

wybuchu pandemii COVID-19. Wiedza w społeczeństwie w pierwszych tygodniach pandemii (jeszcze formalnie niemającej miejsca, ale jednak wyrażającej się coraz większą dynamiką przyrostu zachorowań i zgonów) w znaczący sposób nie wzrastała. Jednak po pierwszym pikie (*short*) na indeksach światowych rozpoczęła się stopniowa faza hossy, która w zależności od branży trwała kolejne miesiące, a nawet niemal dwa lata, tj. do dnia wybuchu wojny na Ukrainie. Kolejne tygodnie po 24 lutego 2022 r. – zarówno w odniesieniu do LOTOS, jak i MOL również przyniosły szybką reakcję popytową (zob. wykres 7).



Wykres 7. Reakcja „sławika”⁷ na przykładzie LOTOS i MOL w kolejnych tygodniach po rozpoczęciu wojny Rosji na terenie Ukrainy

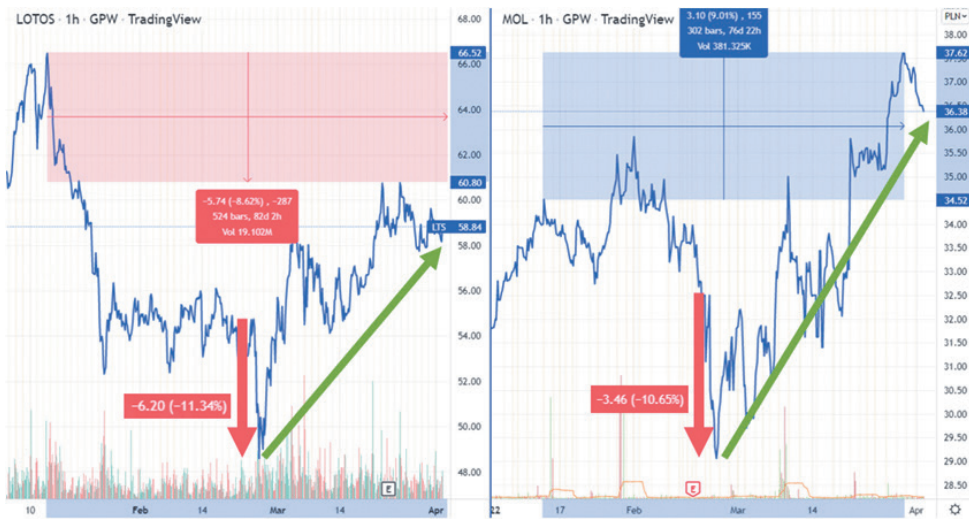
Źródło: opracowanie własne na podstawie notowań GPW (generowane w TradingView 04.2022)

⁷ Reakcja „sławika” jest w tym miejscu utożsamiana przez autorów z typowym dla rynku akcji zjawiskiem polegającym na uwidacznianiu się reakcji popytowej po okresowych (zazwyczaj dynamicznych, z ang. tzw. „shorts”) ruchach korekcyjnych. Ma to miejsce w szczególności w okresie gwałtownych zmian

W przypadku LOTOS cena akcji po korekcie z 24 lutego wzrosła w ciągu dwóch miesięcy o niespełna 25%, zaś cena akcji MOL uplasowała się na poziomie blisko 30% wyższym niż w dniu rozpoczęcia wojny.

A jak to wyglądało w odniesieniu do 12 stycznia 2022 r., kiedy oficjalnie przedstawiono warunki realizacji środków zaradczych?

Wystarczy wrócić do początku tej analizy i przyjrzeć się temu, jak mocne było to odbicie (zob. wykres 8).



Wykres 8. Niewspółmierna reakcja odbicia w okresie 02–04.2022 na akcjach LOTOS i MOL

Źródło: opracowanie własne na podstawie notowań GPW (generowane w TradingView 04.2022)

Co prawda z krótkiego interwału widoczne odbicie na LOTOS i MOL było relatywnie porównywalne, to jednak w dalszym ciągu LOTOS plasował się poniżej ceny z dnia komunikatu o sprzedaży swoich stacji na rzecz MOL (ponad 8,5% *in minus*), zaś MOL znalazł się powyżej ceny z tego okresu (o +9%). Wszystko zatem zależy od perspektywy oceny. Dlatego też poszczególne zdarzenia trzeba analizować z perspektywy różnych interwałów czasowych oraz w odniesieniu nie tylko do analizy w czasie, ale również w tzw. „przestrzeni”.

na rynkach wynikających z ich podatności na newralgiczne informacje makroekonomiczne. Reakcja „sławika” to zatem naturalne pokorekcyjne powracanie cen akcji do historycznych poziomów, które oceniane (dostrzegane) może być w dłuższej perspektywie. Długość tej perspektywy jest różna, jednak w środowisku inwestycyjnym nie bez powodu powrót ten określany jest „longiem”.

Analiza w czasie w odniesieniu do powyższego wątku wydaje się być zrozumiała. Patrzymy bowiem na kształtowanie się ceny akcji danych komponentów/spółek w określonych ramach brzegowych (czasowych), ale czym w takim razie jest analiza „w przestrzeni”?

Analiza w przestrzeni to nic innego jak odniesienie do innych podmiotów, analogicznych jednostek, bądź też całych indeksów giełdowych, na które składają się niektóre z nich. To z perspektywy poznawczej bardzo ważny proces wnioskowania. Pozwala bowiem na poziomie indukcji (czyli wnioskowania poprzez obserwację przypadków) znajdować pewne prawidłowości i uzyskiwać odpowiedzi na pytania, których nie możemy uzyskać wyłącznie z poziomej analizy (zmienności trendu w czasie). Takim przykładem odniesienia w przestrzeni jest ocena tego, co działo się w ostatnich latach na całym indeksie WIG-PALIWA. Ukazanie najważniejszych z perspektywy 2020–2022 dat dla tego indeksu pozwala nam porównać zmienność analizowanych spółek na tle pozostałych komponentów indeksu, które tworzą analizowany sektor. Wymowne są dwie daty (zob. wykres 9).



Wykres 9. Branża paliwowa na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie – okres pandemii COVID-19 i początek wojny (agresji Rosji) na obszarze Ukrainy

Źródło: opracowanie własne na podstawie notowań GPW (generowane w TradingView 04.2022)

Przyjmując średni lokalny szczyt WIG-PALIWA z okresu (kwartał: IV 2019–I 2020) do marca 2020 r., kiedy to miał miejsce proces utraty wartości cen spółek tego (nie tylko) indeksu o blisko 60% (*in minus*), kolejne miesiące przyniosły tzw. „hossę w bessie”.

Środkowy blok przedstawiony na wykresie 10 wyraźnie wskazuje, że indeks WIG-PALIWA do rozpoczęcia wojny na Ukrainie wzrósł (średnio rzecz ujmując, bo nie uwzględniając już lokalnego szczytu z przełomu listopada i grudnia 2021 r.) o ponad 110%. Przypomnijmy, że wszystko to działo się w okresie, kiedy statystyki COVID-19 wykazywały coraz bardziej dramatyczne dane o kolejnych zachorowaniach i zgonach. Za nimi pojawiały się interwencja rządów wielu krajów (zresztą wcale nie zbieżna na poziomie podejmowanych decyzji), lockdowny, zamykanie określonych części gospodarek, a co z tym się wiązało – coraz mniej optymistyczne prognozy dalszego wzrostu gospodarczego.

Czy możliwe jest zatem obserwowanie tak optymistycznego nastawienia inwestorów w okresie, kiedy dzieje się w otoczeniu społeczno-gospodarczym, ale także politycznym „aż tak źle”?

Tak, jest to możliwe, bowiem giełda niejednokrotnie wycenia zjawiska w gospodarce szybciej, niż one nastąpią; mówi się często, że inwestorzy są „podatni na informację, a nie na fakty”. Te drugie zazwyczaj są już uwzględnione w cenie. Skutki pandemii były widoczne przez kolejne lata, a giełda zareagowała panicznie tzw. shortem, czyli gwałtowną reakcją podażową, podobnie jak dramat wojny na Ukrainie, który swoje prawdziwe oblicze miał pokazać *de facto* dopiero w kolejnych miesiącach agresji rosyjskiej. Informacja o wybuchu wojny zaś stała się na tyle mocnym katalizatorem obniżenia cen akcji, że te w kolejnych miesiącach weszły w fazę stopniowego wzrostu (*long*).

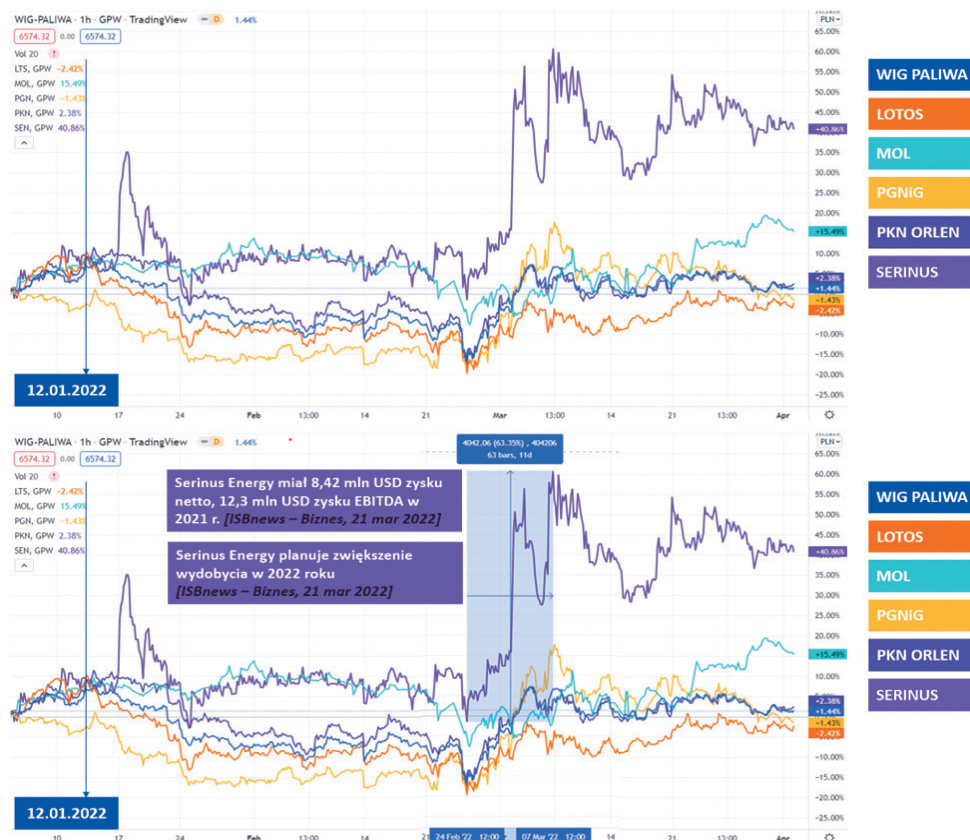


Wykres 10. Cena akcji LOTOS na tle indeksu WIG-PALIWA – w okresie pandemii COVID-19 oraz początku wojny Rosji na Ukrainie

Źródło: opracowanie własne na podstawie notowań GPW (generowane w TradingView 04.2022)

Wracając jednak do zmian cen akcji LOTOS i odniesienia się ich wyceny do szerszej perspektywy, warto przyrzeć się, jak na tle WIG-PALIWA trend tej spółki pokrywa się ze zmiennością całego indeksu. Nic dziwnego, bowiem LOTOS przed połączeniem z PKN ORLEN (08.2022) miał relatywnie duży udział portfela w samym indeksie (zob. wykres 10).

Z perspektywy dnia dzisiejszego (wydanie monografii ma miejsce już po zmianie komponentów WIG-PALIWA, w wyniku fuzji PKN ORLEN i LOTOS) pewne zjawiska się zacierają. Jednak analiza wstecz pozwala ocenić zmienność cen tych spółek w czasie, gdy notowania LOTOS miały jeszcze miejsce. Globalnie rzecz ujmując, wycena tych spółek (włączając w to: LOTOS, MOL, PGNiG, PKN ORLEN, SERINUS, a także UNIMOT) została przedstawiona na wykresie 11. Jego uszczegółowieniem jest syntetyczna próba wyjaśnienia ponadprzeciętnej zmienności (*in plus*) SERINUS, jaka została przedstawiona w drugiej części wykresu 11.



Wykres 11. Komponenty WIG-PALIWA w I połowie 2022 r. (przed połączeniem ORLEN i LOTOS) – zmienność cen akcji poszczególnych spółek na tle indeksu bazowego WIG-PALIWA

Źródło: opracowanie własne na podstawie notowań GPW (generowane w TradingView 04.2022)

W świetle zaprezentowanych danych trudno mówić o jakiegokolwiek pozytywnej reakcji inwestorów na styczniowy komunikat o szczegółach sprzedaży aktywów Grupy LOTOS i realizacji połączenia z PKN ORLEN. Wprawdzie na rynku w czasie dokonywania tej transakcji miały miejsce bardzo istotne zdarzenia, które zarówno na globalnych, jak i regionalnych rynkach finansowych odcisnęły swoje piętno, to jednak kształtowały one również indeksy branżowe. W tej sytuacji w oparciu o przedstawiony powyżej sposób wnioskowania (poparty obiektywną oceną zmienności cen akcji LOTOS, MOL, ale także innych komponentów indeksu WIG-PALIWA) nie jest możliwe stwierdzenie, że inwestorzy swoją reakcją w jakikolwiek sposób wsparli tę decyzję sprzedażową.

ROZDZIAŁ III

MARIUSZ CHMIELEWSKI
SYLWIA KUCZAMER-KŁOPOTOWSKA
MARIOLA ŁUCZAK

GRUPA LOTOS JAKO GŁÓWNY INTERESARIUSZ REGIONU POMORZA

Istotą wielu analiz prezentowanych w niniejszym opracowaniu są wielołątkowo rozumiane skutki przedmiotowej transakcji, prezentowane z szerszej, ogólnopolskiej perspektywy społeczno-gospodarczej, jak i w kontekście potencjalnych reperkusji dla regionu Pomorza i jego mieszkańców. Na wstępie takich rozważań, zanim przejdziemy do analizy interesariuszy Grupy LOTOS, warto zdefiniować pojęcie samego interesariusza i określić, jak postrzegany jest wpływ poszczególnych grup interesariuszy?

Termin „interesariusze” jest polskim tłumaczeniem anglojęzycznego terminu *stakeholders*, pochodzącego od angielskiego sformułowania *to have a stake in*, co można przetłumaczyć na język polski jako „mieć interes w czymś”. Zgodnie z definicją Komisji Europejskiej pojęcie interesariuszy oznacza osoby fizyczne lub instytucje, które mogą pozytywnie lub negatywnie, pośrednio lub bezpośrednio, wpływać lub podlegać wpływowi projektu, programu lub organizacji⁸.

Według przeprowadzonej przez J. Andriofa i S. Waddock analizy przedmiotowej literatury naukowej pierwsze wzmianki na temat pojęcia „interesariusze” pojawiły się w literaturze już w 1938 r. u C. Barnarda, zaś pierwsza próba definiowania tego pojęcia została zaprezentowana w 1963 r. w wewnętrznym memorandum Instytutu

⁸ Project Cycle Management Guidelines, European Commission, March 2004; B. Grucza, A. Kapuściński *Zastosowanie koncepcji interesariuszy w praktyce projektu. Przedsiębiorstwo we współczesnej gospodarce. Research on enterprise in modern economy*, „Quarterly Journal”, nr (3)/2018 (26), s. 21–32, DOI: 10.19253/rem.2018.03.002.

Badań Stanforda. Pojęcie to nadal jest przedmiotem badań wielu autorów⁹. Cenione do dziś w dyskursie naukowym, zdefiniowane w pełnym ujęciu, pojęcie „interesariusz” zostało wprowadzone do literatury i praktyki nauk o zarządzaniu w latach 80-tych przez R. E. Freemana, którego intencją było zwrócenie uwagi na konieczność uwzględnienia w zarządzaniu przedsiębiorstwem również innych, poza akcjonariuszami, grup interesów¹⁰. Zgodnie z definicją Freemana interesariuszem jest każdy podmiot, który może wpływać na przedsiębiorstwo oraz pozostaje pod wpływem jego działalności.

W literaturze przedmiotu opisano kilka klasyfikacji interesariuszy wedle różnych kryteriów, w tym np. związku z przedsiębiorstwem, siły oddziaływania, charakteru relacji itp.¹¹ Jeden z najbardziej podstawowych podziałów interesariuszy jako kryterium uwzględnia stosunek interesariuszy do organizacji, względem której są identyfikowani. Można ich wówczas podzielić na interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych¹². Do interesariuszy zewnętrznych, z punktu widzenia organizacji, zalicza się: klientów, podmioty administracji publicznej, podwykonawców, dostawców, konkurencję, instytucje finansowe, instytucje społeczne, media, związki zawodowe, społeczności (lokalne, regionalne, krajowe lub międzynarodowe), grupy szczególnych interesów oraz inne grupy interesariuszy. Do interesariuszy wewnętrznych, z punktu widzenia organizacji, zalicza się: właścicieli/akcjonariuszy, pracowników organizacji, rady nadzorcze¹³. Inna klasyfikacja interesariuszy uwzględnia ich hierarchę w danej organizacji i wówczas dzieleni są oni na interesariuszy głównych, drugorzędnych oraz pozostałych¹⁴. Kolejna klasyfikacja interesariuszy dzieli ich według charakteru relacji z organizacją i mamy wówczas do czynienia z interesariuszami: substancyjnymi, odpowiedzialnymi w organizacji za jej prowadzenie związane z pracami, które na rzecz tej

⁹ R. Basu *Managing Quality in Projects: An Empirical Study*, „International Journal of Project Management”, nr 32(1), 2014, s. 178–187; P. Daigneault, S. Jacob, J. Tremblay *Measuring Stakeholder Participation in Evaluation: An Empirical Validation of the Participatory Evaluation Measurement Instrument (PEMI)*, „Evaluation Review”, nr (36)(4), 2012, s. 243–271; S. Spałek *Dojrzałość przedsiębiorstwa w zarządzaniu projektami*, Politechnika Śląska, Gliwice 2013, s. 41.

¹⁰ R. E. Freeman *Strategic Management: A Stakeholder Approach*, Pitman, Boston 1984, s. 31; B. Grucza *Modele analizy interesariuszy projektu*, [w:] M. Trocki, E. Bukłaha (red.) *„Zarządzanie projektami – wyzwania i wyniki badań”*, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2016, s. 19–33.

¹¹ S. Tchórzewski *Planowanie zakresu projektu oraz komunikacji w projekcie z uwzględnieniem interesariuszy wewnętrznych*, „Zeszyty Naukowe. Organizacja i Zarządzanie”, nr 63, Politechnika Śląska, Gliwice 2013, s. 395–396; D. Frame *Zarządzanie projektami w organizacjach*, WIG-Press, Warszawa 2001, s. 36–38.

¹² G. Heerkens *Jak zarządzać projektami?* RM, Warszawa 2003, s. 174–182.

¹³ M. Rybak *Etyka menedżera – społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstwa*, Warszawa 2004, Wydawnictwo Naukowe PWN, s. 44; A. Sokołowska *Społeczna odpowiedzialność małego przedsiębiorstwa. Identyfikacja – ocena – kierunki doskonalenia*, seria: „Monografie i Opracowania”, nr 232, Wrocław 2013, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, s. 88; A. Paliwoda-Matiolańska *Odpowiedzialność społeczna w procesie zarządzania przedsiębiorstwem*, Warszawa 2014, C.H.Beck, s. 62.

¹⁴ B. Grucza *Zarządzanie interesariuszami projektu*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2019, s. 92.

organizacji wykonują (np. akcjonariusze i pracownicy); kontraktowymi, którzy mają bezpośredni kontakt z organizacją (np. klienci, dostawcy, kooperanci); kontekstowymi, oczekującymi dbania o dobro wspólne¹⁵.

Funkcjonowanie każdego przedsiębiorstwa w dynamicznym otoczeniu jest uwarunkowane wieloma czynnikami, a jednym z nich jest niewątpliwie potencjalny wpływ interesariuszy. Zatem prawidłowa identyfikacja różnych grup interesariuszy przedsiębiorstwa, dogłębna analiza ich oczekiwań, identyfikacja obszaru ich wpływu oraz określenie znaczenia interesariuszy dla funkcjonowania przedsiębiorstwa może stanowić fundamentalną podstawę budowania strategii społecznej odpowiedzialności biznesu, a tym samym – ogólnej strategii biznesowej zarówno przedsiębiorstwa, jak i otoczenia względem przedsiębiorstwa¹⁶.

Relacje z interesariuszami oraz ich zaangażowanie w proces funkcjonowania przedsiębiorstwa na rynku polega na budowaniu i utrzymywaniu z tymi interesariuszami długotrwałych i przejrzystych relacji. Kluczowy element procesu angażowania interesariuszy do działań podejmowanych przez przedsiębiorstwo stanowi analiza interesariuszy, obejmująca zazwyczaj trzy etapy postępowania¹⁷: identyfikację interesariuszy, charakterystykę interesariuszy oraz określenie znaczenia poszczególnych interesariuszy dla organizacji. W konsekwencji analizy interesariuszy przedsiębiorstwo może opracować działania względem interesariuszy, które koncentrowały się będą na ich realnym wykorzystaniu w realizacji celów wyznaczonych przez przedsiębiorstwo. Prawidłowe zidentyfikowanie sfer wpływu przedsiębiorstwa oraz jego interesariuszy pozwala tworzyć mapy relacji przedsiębiorstwa z otoczeniem bliższym i dalszym opisujące: oczekiwania względem przedsiębiorstwa poszczególnych interesariuszy, wartości, które mogą osiągać interesariusze oraz możliwe interakcje i powiązania z interesariuszami przedsiębiorstwa¹⁸.

Jak pokazuje teoria i praktyka zarządzania, interesariusze coraz częściej angażowani są w procesy zarządcze przedsiębiorstw, a ich oczekiwania są uwzględniane przez zarządzających organizacjami. Sfery wpływu interesariuszy oraz ich możliwość skupiania się w większych grupach interesu sprawiają, że potencjalnie mogą oni mieć realny wpływ na działalność danego przedsiębiorstwa. Liczba interesariuszy związanych z daną organizacją zależy bezpośrednio od jej wielkości – duża organizacja charakteryzuje się bardzo dużą liczbą interesariuszy, co powoduje trudności na etapie ich precyzyjnej i pełnej

¹⁵ *Ibidem* s. 93.

¹⁶ M. Ciepela *Wpływ interesariuszy na zarządzanie przedsiębiorstwem*, „Rynek – Społeczeństwo – Kultura”, nr 3/2014, s. 22–29.

¹⁷ B. Grucza, M. Trocki *Zarządzanie interesariuszami projektu* [w:] M. Trocki, E. Sońta-Drączkowska (red.) „Strategiczne zarządzanie projektami”, Bizarre, Warszawa 2009, s. 96–134.

¹⁸ M. Ciepela, *op. cit.*, s. 22–29.

identyfikacji. Wykorzystanie teorii interesariuszy wydaje się prostsze w przypadku rozpatrywania nie całej organizacji, ale projektów, jakie ona realizuje – wówczas liczba interesariuszy ulega znaczącemu ograniczeniu, co ułatwia ich kompleksową identyfikację i pełny opis. Wówczas cała organizacja może być analizowana jako portfel realizowanych przez nią projektów, a poszczególni interesariusze mogą być identyfikowani dla poszczególnych projektów. Analizując całe przedsiębiorstwo, należy wówczas uwzględnić powiązania występujące pomiędzy poszczególnymi projektami. Niewątpliwie jednym z projektów realizowanych przez Grupę LOTOS wspólnie z PKN ORLEN jest transakcja sprzedaży aktywów LOTOSu, czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych. Identyfikacja poszczególnych grup interesariuszy, którzy występują w przypadku tego projektu umożliwi diagnozę potencjalnego wpływu tego projektu na region Pomorza.

Jak zatem, w świetle powyższych rozważań teoretycznych, możemy sklasyfikować interesariuszy Grupy LOTOS? Jak wygląda potencjalny wpływ projektu sprzedaży aktywów LOTOS na poszczególne grupy interesariuszy, jeśli za kryterium ich klasyfikacji przyjmiemy ocenę wpływu na projekt?

Biorąc pod uwagę kryterium oceny wpływu na projekt, w tabeli 1 przedstawiono poszczególnych interesariuszy związanych z realizacją projektu sprzedaży aktywów Grupy LOTOS.

Interesariusz	Cel główny	Oczekiwania
Interesariusze substanowiący		
Akcjonariusze	Osiągnięcie celu projektu	<ul style="list-style-type: none"> • wzrost wartości przedsiębiorstwa, • maksymalizacja wartości akcji, • pełna i rzetelna informacja o projekcie, • przestrzeganie zasad ładu korporacyjnego, • kompletne organa zarządzające, • kształtowanie wizerunku przedsiębiorstwa.
Pracownicy	Jakość życia i spełnienie zawodowe	<ul style="list-style-type: none"> • satysfakcjonujące wynagrodzenie, • zatrudnienie, • wywiązywanie się z zobowiązań, • pełna i rzetelna informacja, • zadowolenie z pracy, • możliwość samorozwoju, • bezpieczeństwo i higiena pracy, • sprawne zarządzanie projektem

Interesariusz	Cel główny	Oczekiwania
Interesariusze kontraktowi		
Kooperanci i dostawcy	Przetrwanie i rozwój	<ul style="list-style-type: none"> • wiarygodność finansowa partnera, • wywiązanie się z zobowiązań, • etyka działania, • jakość procesu komunikowania, • współdziałanie, • zamówienia.
Klienci	Zaspokojenie potrzeb	<ul style="list-style-type: none"> • cechy i funkcjonalność produktu, • zapewnienie jakości produktu, • jasna, czytelna i dostępna informacja, • satysfakcjonujący proces zakupu, • pozytywny wizerunek przedsiębiorstwa, • zapewnienie bezpieczeństwa życia i zdrowia przez produkt.
Interesariusze kontekstowi		
Konkurenci	Przestrzeganie zasad rynkowych	<ul style="list-style-type: none"> • uczciwe zasady konkurencji, • przejrzystość i czytelność działań, • kultura działań biznesowych, • etyczne zachowanie konkurencji.
Institucje finansowe	Minimalizacja ryzyka	<ul style="list-style-type: none"> • zyski z tytułu pożyczonego kapitału, • wiarygodne wyniki finansowe, • wywiązywanie się z zobowiązań, • jawność rzetelność i kompleksowość informacji, • kompletne organy zarządzające.
Institucje rządowe, samorządowe i społeczne	Wzrost gospodarczy i dobrobyt	<ul style="list-style-type: none"> • przestrzeganie norm prawnych, • regulowanie zobowiązań publicznoprawnych, • wspieranie działalności społecznej i charytatywnej
Społeczności lokalne	Sprawiedliwość, pewna przyszłość	<ul style="list-style-type: none"> • tworzenie miejsc pracy, • prowadzenie bezpiecznej działalności, • ochrona środowiska, • współfinansowanie infrastruktury, • mecenat i sponsoring imprez kulturalnych, sportowych i naukowych

Tabela 1. Podział interesariuszy według charakteru ich relacji z projektem sprzedaży aktywów Grupy LOTOS

Źródło: Opracowanie na podstawie B. Grucza *Zarządzanie interesariuszami projektu*, PWN, Warszawa 2019, s. 92–93

Gdy analizujemy pierwszą grupę interesariuszy (substancjodawców), realizacja projektu sprzedaży aktywów Grupy LOTOS nie wypełnia wszystkich oczekiwań zaprezentowanych w tabeli interesariuszy. W wyniku realizacji projektu podmiot jako jednostka samodzielna przestaje istnieć, zatem nie możliwy jest długotrwały wzrost wartości podmiotu, na co zwracają uwagę akcjonariusze. Wydaje się, że także informacje dotyczące przebiegu procesu sprzedaży aktywów nie spełniały warunku pełnej informacji dla wszystkich grup interesariuszy o planowanych zmianach związanych z projektem w trakcie jego przygotowywania. Realizacja projektu mogła wpływać również na zmniejszenie poczucia bezpieczeństwa pracowników dotyczących ich dalszego zatrudnienia w przedsiębiorstwie.

W przypadku drugiej grupy interesariuszy (kontraktowych) realizacja projektu w szczególności wpłynęła na kooperantów i dostawców Grupy LOTOS – szczególnie dostawców produktów i usług lokalnych. W wyniku realizacji projektu mogli się oni obawiać utraty wykonywanych zamówień dla podmiotu o dużej wiarygodności finansowej na rzecz innych podmiotów zlokalizowanych w pobliżu nowej centrali. W przypadku interesariuszy, jakimi są klienci, realizowany projekt (związana z nim likwidacja podmiotu LOTOS) zmuszał ich do zmiany dotychczas wykorzystywanego produktu na inny.

W przypadku grupy interesariuszy kontekstowych realizacja projektu w największym stopniu mogła wpłynąć na dwie grupy interesariuszy – instytucje samorządowe i społeczne. W przypadku instytucji samorządowych związane jest to faktem pozbawienia znaczących wpływów z podatków, które z uwagi na wielkość Grupy LOTOS Stanowiły znaczący udział w dochodach samorządu. W przypadku instytucji społecznych realizacja projektu sprzedaży aktywów Grupy LOTOS oznaczać może zmniejszenie wsparcia dla lokalnej działalności społecznej i charytatywnej. Drugą grupą, której oczekiwania w wyniku realizacji projektu mogą zostać zagrożone jest niewątpliwie społeczność lokalna, dla której Grupa LOTOS była dostawcą środków finansowych na realizację lokalnych projektów infrastrukturalnych oraz mecenasem i sponsorem imprez kulturalnych, sportowych i naukowych. Wraz z przeniesieniem „centrali” podmiotu do innego województwa istnieje zagrożenie, iż – jak miało to miejsce w przypadku innych połączeń – zainteresowanie lokalnymi wydarzeniami znacząco spadnie.

W przypadku grupy interesariuszy kontekstowych segmentem, który zostanie w największym stopniu poddany oddziaływaniu w wyniku realizacji projektu sprzedaży aktywów Grupy LOTOS, będzie najprawdopodobniej społeczność lokalna. Dlatego istotne wydawało się zbadanie postrzegania projektu sprzedaży aktywów przez tę grupę interesariuszy kontekstowych.

ROZDZIAŁ IV

ZNACZENIE DUŻYCH PRZEDSIĘBIORSTW – BIEGUNÓW WZROSTU DLA FINANSÓW SAMORZĄDÓW TERYTORIALNYCH NA PRZYKŁADZIE LOTOSU

Jakie jest znaczenie tak dużych podmiotów, jak firmy energetyczne dla rozwoju regionalnego województwa pomorskiego?

Duże przedsiębiorstwa stanowią siłę napędową rozwoju regionów, gdyż tworzą miejsca pracy w swoim zakładzie oraz w regionalnej gospodarce poprzez powiązania popytowo-podażowe z sektorem małych i średnich przedsiębiorstw (MSP). Wiele z tych dużych przedsiębiorstw powstało w oparciu o innowacyjne rozwiązania, które zapewniły im szybki wzrost. Ponadto duże podmioty mają większe budżety niż MSP, które mogą przeznaczać na działalność badawczo-rozwojową i innowacyjną, co pokazują statystyki innowacji¹⁹. Występują też przemysły strategiczne, tj. takie, które mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa kraju i jego obywateli oraz działania danej gospodarki, a także jej rozwoju²⁰. Interwencja państwa w tych sektorach często też prowadzi do powstania dużych podmiotów, które mają kluczowe znaczenie dla rozwoju lokalnego i regionalnego.

Czy jest jeszcze inny korzystny wymiar finansowy dla regionu, poza oczywistym oddziaływaniem (stymulowaniem) lokalnego rynku pracy przez przedsiębiorców?

¹⁹ E. Wojnicka *System innowacyjny Polski z perspektywy przedsiębiorstw*, IBnGR, Gdańsk 2004.

²⁰ Ł. Ambroziak, J. Chojna, J. Strzelecki *Sektory strategiczne w gospodarce unijnej*, Polski Instytut Ekonomiczny, październik 2020, s. 9.

Korporacje wspierają rozwój lokalny i regionalny poprzez podatki, jakie płacą, gdyż w polskim systemie prawnym zarówno podatek od podmiotów prawnych (*Corporate Income Tax* – CIT), jak i podatek od osób fizycznych (PIT – *Personal Income Tax*) to składniki dochodów własnych samorządów terytorialnych. Podmioty gospodarcze płacą też podatki od nieruchomości i inne podatki lokalne, a także zgodnie ze społeczną odpowiedzialnością biznesu często współfinansują różne inicjatywy z zakresu polityki społecznej. Podatek PIT płacą pracownicy korporacji w miejscu zamieszkania, natomiast CIT – korporacja tam, gdzie znajduje się siedziba jej centrali. Wyprowadzenie centrali z danego województwa do innego, np. w wyniku fuzji, będzie więc oznaczało przede wszystkim spadek wpływów samorządów z tytułu CIT, choć może też oznaczać spadek wpływów z PIT, jeśli stanowiska zarządu o najwyższych wynagrodzeniach zostaną przeniesione poza region.

Co mówi piśmiennictwo naukowe, a ściślej – teoria nauk o zarządzaniu i jakości w kontekście rozwoju regionów, determinant kształtujących/stymulujących ten rozwój?

W 1955 r. francuski ekonomista François Perroux, twórca teorii biegunów wzrostu, stwierdził, że wzrost nie objawia się wszędzie w tym samym czasie, ale występuje w biegunach wzrostu i rozprzestrzenia się poprzez różne kanały, z różnymi skutkami dla całej gospodarki²¹. Teoria biegunów wzrostu analizuje rolę sektorów wiodących we wzroście gospodarczym i oryginalnie odnosiła się do przestrzeni ekonomicznej, a nie geograficznej, choć mogły się one pokrywać. Biegun wzrostu to nie jedynie rosnący kompleks przemysłowy, ale także powiązane z nim podmioty z innych branż, w tym z sektora usług, których dochody zależą od rozwoju i zamówień z biegunu²².

Wzrost gospodarczy z sektora napędowego wynika z międzygałęziowych efektów mnożnikowych, wzrostu lokalnych dochodów, wzrostu produktywności dzięki innowacjom i korzyściom skali²³. Biegun wzrostu składa się z wiązki napędowych przemysłów powodujących efekty rozprzestrzeniania wzrostu w swoim obszarze ekonomicznym, który wszakże może być zlokalizowany na określonym terytorium²⁴. W Polsce

²¹ F. Perroux (1955) *Note sur la notion de pole de croissance*, „Economie Appliquee”, s. 17.

²² D. L. McKee (1987) *On Services and Growth Poles in Advanced Economies*, „The Service Industries Journal” vol. 7, nr 2, 1987, s. 167.

²³ J. Campbell (1974) *A note on growth poles*, „Growth and Change” vol. 5, nr 2, 1974, s. 43.

²⁴ F. Perroux (1970) *Notes on the Concept of Growth Poles* [w:] D. L. McKee (red.) „Regional Economics: Theory and Practice”, Nowy Jork.

takie efekty rozprzestrzeniania wzrostu na okoliczne podregiony, a więc w ujęciu terytorialnym, wiążą się z obecnością na danym terenie skupisk branż innowacyjnych²⁵.

Perroux zdefiniował przestrzeń ekonomiczną jako zestaw relacji między firmami, dostawcami i klientami. Każda przestrzeń to zestaw centrów i powiązań między nimi. Przedsiębiorstwo centrum przyciąga ludzi i materiały, usługi, produkty do swojej przestrzeni lub przesuwają je na swoją przestrzeń z innych. W rezultacie powstaje ekonomiczna sfera wpływu – obszar ekonomiczny działający w oparciu o jednolite uwarunkowania kosztowo-cenowe²⁶.

Biegun wzrostu może oddziaływać pozytywnie lub negatywnie na swoje zaplecze regionalne. Pozytywne efekty rozprzestrzeniania oznaczają, że wzrost dochodów w biegunie powoduje wzrost popytu na produkty zaplecza regionalnego. Wraz z rozwojem korporacji może ona sama rozwinąć w swojej strukturze pewne usługi, a stąd nie zgłaszać już popytu na usługi zewnętrzne. Biegun może mieć także negatywne efekty dla otoczenia, gdy zamiast relacji z zapleczem regionalnym będzie zaopatrywał się w oparciu o ponadregionalny import. Może też wystąpić efekt wypłukiwania z zaplecza regionalnego wykwalifikowanej siły roboczej do biegunu, szczególnie jeśli biegun ekonomiczny pokrywa się z terytorialnym²⁷.

Jak można zatem zdefiniować biegun wzrostu?

Techniczne bieguny wzrostu to geograficznie skoncentrowane łańcuchy podaży powiązane na zasadzie dostawca–odbiorca branż. Dochodowe bieguny wzrostu występują, gdy lokalizacja danej działalności gospodarczej tworzy dodatkowy dochód zwiększający lokalny popyt. Psychologiczny biegun wzrostu jest oparty na wizerunku regionu i współtworzeniu przez dany przemysł jego marki. Planowany biegun wzrostu występuje, gdy rządy próbują stymulować rozwój regionalny, np. przez lokalizację strategicznych inwestycji czy agencji rządowych w słabiej rozwiniętych regionach²⁸.

²⁵ Por. E. Wojnicka-Sycz (2013) *Model terytorialnego biegunu wzrostu jako systemu czynników rozwojowych*, WUG, Sopot.

²⁶ F. Perroux (1950) *The Domination Effect and Modern Economic Theory*, „Social Research”, 17(2), s. 95–96.

²⁷ J. B. Parr (1973) *Growth poles, regional development, and central place theory*, „Twelfth European Congress of The Regional Science Association Papers of The Regional Science Association”, vol. 31, s. 205; B. Balassa (1962) Reviewed work(s): *L'économie du XXIème siècle* by François Perroux. Source: „The American Economic Review”, vol. 52, nr 3, 1962, s. 532.

²⁸ W. Heijman (2009) *Modern Location Theory of the Firm* [w:] „Space and Economics”, Wageningen, Holandia.

To przypomina istotę i teorię klastrów gospodarczych, w której interesariuszami działającymi w celu wykorzystania potencjału synergicznego są przedstawiciele władzy, biznesu i nauki.

Klastry i pokrewne pojęcia, np. dystrykty przemysłowe, są często postrzegane jako rozwinięcie koncepcji biegunów wzrostu²⁹. Najbardziej zbliżone do bieguna wzrostu opartego o duże przedsiębiorstwo czy przedsiębiorstwa są następujące typy klastrów:

- klastry oparte o łańcuch wartości dodanej – centrum klastra stanowią przedsiębiorstwa sąsiadujące w łańcuchu wartości dodanej, a zasadnicze znaczenie mają pionowe powiązania w procesach produkcyjnych³⁰;
- klastrer typu *hub-and-spoke* (tłum. piasta i szprycha) charakteryzujący się koegzystencją dużych lokalnych przedsiębiorstw, które są powiązane z sektorem MSP³¹.

Czy w Polsce znane są takie inicjatywy klastrowe? Czy jest to raczej inicjatywa mająca swoje ulokowanie w dojrzszych od naszej gospodarkach?

Przykładem klastra, jaki rozwinął się wokół dużego przedsiębiorstwa jest Dolina Lotnicza w województwie podkarpackim. Stowarzyszenie Dolina Lotnicza powstało w 2003 r. w wyniku inicjatywy korporacji Pratt & Whitney S.A. należącej do koncernu United Technologies, który przejął Wytwórnię Silników Komunikacyjnych, utworzoną w 1937 r. w ramach rozwoju Centralnego Okręgu Przemysłowego. Pratt & Whitney Rzeszów S.A. zatrudnia około 4000 pracowników³². Korporacja zarządza w oparciu o koncepcję *lean management*, tj. m.in. outsourcing i dostawy na czas – *just in time*. Oznacza to, że dostawcy muszą być zlokalizowani w pobliżu tej korporacji, gdyż Pratt & Whitney chce mieć materiały i półprodukty dostarczane w momencie, kiedy ich potrzebuje do produkcji w odpowiedzi na rzeczywiste zapotrzebowanie. W ten sposób firma może do minimalnych poziomów obniżyć zapasy. W rezultacie wielu kooperantów Pratt & Whitney z rynków zagranicznych również zainwestowało w województwie podkarpackim, co zadecydowało o dynamicznym rozwoju branży i przyspieszeniu rozwoju województwa, szcze-

²⁹ B. Ganne, Y. Lecler (2009) *From Industrial Districts to Poles of Competitiveness* [w:] B. Ganne, Y. Lecler (red.) „Asian industrial clusters, global competitiveness and new policy initiatives”, World Scientific Publishing, Singapore.

³⁰ J. Whalley, P. den Hertog (2000) *Clusters, innovation and RTOs. A synthesis of the findings from the RISE cluster studies*, Dialogic, Utrecht.

³¹ J. Meyer-Stamer (2001) *Clusterförderung als Element lokaler und regionaler Standortpolitik: Optionen, Hindernisse und Grenzen – Perspektiven fuer NRW*, Institut für Entwicklung und Frieden, Universität Duisburg, Duisburg.

³² www.dolinalotnicza.pl, dostęp: wrzesień 2022.

gólnie podregionu rzeszowskiego i tarnobrzeskiego, a także spowodowało silny wzrost nakładów na badania i rozwój przedsiębiorstw w regionie. Obecnie do stowarzyszenia Dolina Lotnicza należą nie tylko dostawcy Pratt & Whitney, ale też inne firmy z branż powiązanych oraz instytucje naukowe i wspierające, jak też przedstawiciele jednostek administracji³³.

Wiele dużych korporacji należy do branż strategicznych, co uzasadnia inwestycje kapitałowe państwa. Za branże strategiczne ze względu na bezpieczeństwo państwa uznawane są przemysł zbrojeniowy, branże związane z bezpieczeństwem dokumentów oraz banknotów, a także sektory „sieciovie”, jak zaopatrzenie w paliwa i energię, telekomunikacja i działalność bankowa. Cechuje je relatywnie wysoki poziom uregulowania. Branże strategiczne ze względu na ich kluczowy wpływ na całość gospodarki to te, które tworzą powiązania z innymi podmiotami, generują efekty zewnętrzne i napędzają innowacyjność, a więc są zbliżone do biegunów wzrostu według teorii F. Perroux³⁴.

System jednostek samorządu terytorialnego tworzą w Polsce gminy, powiaty i województwa³⁵. Wśród powiatów występują powiaty ziemskie i miasta na prawach powiatu. Jednostki samorządu terytorialnego posiadają udziały w podatkach dochodowych płaconych przez podmioty prawne oraz pracowników tych podmiotów prawnych. Większość dużych przedsiębiorstw natomiast to spółki akcyjne, czyli podmioty prawne płacące podatek CIT. Według ustawy z 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego Dz.U.2021.1672 tj. art. 4–6 gminy mają 6,71% udziału w podatku dochodowym płaconym przez podmioty prawne posiadające siedzibę na ich terenie, powiaty – 1,4%, a województwo–samorząd regionalny – 14,75%. Miasta na prawach powiatu natomiast mają łączny udział gmin i powiatów, tj. 8,11%³⁶.

Czy są prowadzone badania naukowe, które mogą przekonać interesariuszy (a *stricte* również Czytelnika) do roli i znaczenia funkcjonowania w regionie Pomorza spółek z branży energetycznej?

Dla przeprowadzenia analizy zależności wpływów gmin z CIT samorządu terytorialnego od obecności dużych podmiotów ze szczególnym uwzględnieniem wpływów z LOTOSu wykorzystano dane Głównego Urzędu Statystycznego (GUS)³⁷ dotyczące finansów publicznych oraz podmiotów gospodarczych – dane z rejestru REGON,

³³ E. Wojnicka-Sycz (2020) *Paradygmat systemowy w innowacyjności – geneza, ewolucja i ocena*, WUG, Gdańsk.

³⁴ Ł. Ambroziak i in. (2020) *op. cit.*

³⁵ M. Dworakowska-Raj (2020) *Które podatki zasilają budżet samorządu terytorialnego?* „Gazeta SGH”

³⁶ Ustawa z 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego Dz.U.2021.1672 t.j.

³⁷ www.stat.gov.pl, dostęp: wrzesień 2022.

a więc według miejsca lokalizacji centrali oraz ze statystyki strukturalnej przedsiębiorstw, w której gromadzone są informacje na temat jednostek lokalnych korporacji, tj. miejsc, gdzie faktycznie prowadzona jest ich działalność.

By obliczyć dochody z CIT na mieszkańca w podregionach w oparciu o wpływy gmin i miast na prawach powiatu z CIT, konieczne było zastosowanie korekty danych GUS pozwalającej na uwzględnienie jedynie części gminnej. Porównując udziały gminny i powiatowy we wpływach miast na prawach powiatu z CIT, wynika, że część gminna stanowi 82,74% wartości podawanej przez GUS, tj. wpływów miast na prawach powiatu z CIT.

Dane na temat wyników finansowych Grupy Kapitałowej LOTOS dotyczące przychodów ze sprzedaży, zysku netto oraz podatku CIT zaczerpnięto ze sprawozdań finansowych za lata 2005–2021 zamieszczonych na stronie www.LOTOSu³⁸. Dane finansowe dla przedziału czasowego 2004–2021 wyrażono w cenach stałych z 2004 r. przy wykorzystaniu wskaźnika (skumulowanej) inflacji producentów GUS.

Co wynika z tych analiz?

Zróznicowanie regionalne wpływów samorządów z CIT można oszacować na podstawie wpływów budżetów województw z CIT podawanych przez GUS (tabela 2). Dochody z CIT na mieszkańca w stosunku do średniej polskiej w 2021 r. zdecydowanie najwyższe były w województwie mazowieckim i wyniosły prawie 197% średniej polskiej (tabela 3). Wyższe od średniej polskiej były jeszcze w województwie wielkopolskim (około 116%), dolnośląskim (blisko 109%) i pomorskim (blisko 103%). W 2004 r. jeszcze województwo śląskie miało wpływy z CIT na mieszkańca wyższe od średniej dla kraju, ale w 2021 r. wskaźnik wyniósł 98,6%. W porównaniu z 2004 r. doszło do wzrostu wskaźnika wpływów z CIT na mieszkańca we wszystkich województwach oprócz mazowieckiego, śląskiego, podlaskiego i warmińsko-mazurskiego. Szczególnie zmniejszyła się przewaga województwa mazowieckiego w tym względzie, która jednak ciągle jest kluczowa. Wynika to przede wszystkim z faktu lokalizacji w tym regionie centrali dużych przedsiębiorstw, które wszakże samą działalność w jednostkach lokalnych prowadzą często w innych województwach.

Według danych z rejestru REGON w 2021 r. w województwie mazowieckim zlokalizowanych było 251 podmiotów zatrudniających ponad 1000 pracowników, co oznaczało 33,6% wszystkich takich podmiotów w kraju. Faktu prowadzenia przez te podmioty większości działalności w innych regionach kraju dowodzą dane o udziale województwa

³⁸ Sprawozdania finansowe GK LOTOS za lata 2005–2021, https://inwestor.LOTOS.pl/193/raporty_i_dane/raporty_roczne, dostęp: wrzesień 2022.

mazowieckiego w jednostkach lokalnych przedsiębiorstw – 18,8% oraz pracujących w nich – 19,3%, który jest też bardzo zbliżony do udziału regionu w ogólnej liczbie podmiotów zarejestrowanych w REGON w kraju – 19,2%. Przewaga tego województwa w ujęciu wpływów z CIT wynika głównie z lokalizacji dużych przedsiębiorstw w Warszawie. Ich koncentracja tam zmniejsza szanse na objęcie kontrolą przez różne instytucje, a także jest warunkowana dostępem do ośrodków decyzyjnych. Ponadto wielu inwestorów zagranicznych – prezesów korporacji może preferować mieszkanie w stolicy. W rezultacie Warszawa i całe województwo mazowieckie posiada nadmiarowe wpływy z CIT w stosunku do faktycznej lokalizacji jednostek lokalnych tych przedsiębiorstw (tabela 2 i 3).

	Udział wpływów z CIT w dochodach własnych województw				Dochody z CIT budżetów województw na mieszkańca, gdy Polska = 100	
	%		gdy Polska = 100		2004	2021
	2004	2021	2004	2021		
Polska	82,0	72,8	100,0	100,0	100,0	100,0
dolnośląskie	81,5	73,5	99,3	101,0	92,8	108,5
kujawsko-pomorskie	80,5	72,0	98,2	99,0	70,5	79,4
lubelskie	77,5	55,9	94,4	76,8	44,3	46,2
lubuskie	78,3	73,8	95,4	101,4	71,7	84,5
łódzkie	77,4	73,7	94,4	101,4	62,8	90,1
małopolskie	73,0	73,4	89,0	100,9	69,9	87,2
mazowieckie	88,5	81,9	107,9	112,6	258,8	196,7
opolskie	78,6	71,8	95,8	98,6	62,1	78,4
podkarpackie	76,6	61,8	93,4	85,0	53,6	60,5
podlaskie	76,9	53,4	93,7	73,4	49,5	48,4
pomorskie	76,2	72,7	92,9	99,9	93,5	102,9
śląskie	81,6	74,1	99,5	101,9	103,5	98,6
świętokrzyskie	78,4	65,1	95,5	89,5	46,2	51,1
warmińsko-mazurskie	77,6	46,9	94,6	64,5	52,9	41,2
wielkopolskie	82,3	76,2	100,3	104,8	106,8	116,4
zachodniopomorskie	75,5	52,2	92,1	71,7	51,9	62,6

Tabela 2. Zróżnicowanie regionalne wpływów województw z CIT

Źródło: dane GUS i obliczenia na ich podstawie, bdl.stat.gov.pl

Wpływy gmin z CIT na mieszkańca 2021					
podregion	zł	podregion	zł	podregion	zł
Miasto Warszawa	474,6	bielski	90,9	sandomiersko-jędrzejowski	53,6
Miasto Poznań	318,2	leszczyński	89,1	warszawski wschodni	53,2
Miasto Kraków	231,9	rzeszowski	86,1	grudziądzki	52,6
trójmiejski	229,6	oświęcimski	82,8	tarnowski	51,2
Miasto Wrocław	219,7	gorzowski	76,6	inowrocławski	50,0
katowicki	206,4	jeleniogórski	73,5	bytomski	49,7
płocki	196,0	pilski	72,0	ostrołęcki	49,1
warszawski zachodni	174,4	wrocławski	71,9	siedlecki	46,9
Miasto Łódź	157,9	białostocki	71,8	radomski	46,5
poznański	150,8	tarnobrzegi	67,3	szczecinecko-pyrzycki	46,3
sosnowiecki	135,0	częstochowski	64,2	nowosądecki	45,6
świecki	131,1	rybnicki	64,0	wałbrzyski	44,2
legnicko-głogowski	119,8	szczeciński	63,8	elbląski	42,8
bydgosko-toruński	119,7	starogardzki	63,7	sieradzki	42,6
opolski	115,1	gdański	63,0	przemyski	40,9
Miasto Szczecin	113,1	ciechanowski	61,6	chojnicki	40,8
gliwicki	111,5	krośnieński	60,8	łomżyński	40,4
piotrkowski	107,2	kielecki	58,3	nyski	40,4
wrocławski	106,8	słupski	57,6	suwalski	36,3
zielonogórski	103,5	skierniewicki	57,1	nowotarski	31,8
tyski	97,5	olsztyński	56,7	puławski	31,6
żyrardowski	96,2	koniński	56,1	białski	31,4
kaliski	92,7	krakowski	55,9	chełmsko-zamojski	27,7
lubelski	92,4	koszaliński	53,9	ełcki	26,6
łódzki	90,9	–	–	–	–

Tabela 3. Wpływy gmin z CIT na mieszkańca w 2021 r. w podregionach

Źródło: dane GUS i obliczenia na ich podstawie, bdl.stat.gov.pl

	Podmioty zarejestrowane w REGON – liczba prac. 1000 i więcej		Udział w Polsce	Liczba jednostek lokalnych	Liczba jednostek lokalnych – udział woj. w Polsce	Liczba pracujących w jednostkach lokalnych – udział woj. w Polsce	Udział w liczbie podmiotów zarejestr. w REGON w Polsce
	2005	2021	2021	2019	2019	2019	2021
dolnośląskie	57	58	7,75	165 680	7,92	8,10	8,50
kujawsko-pomorskie	35	34	4,55	93 488	4,47	4,55	4,46
lubelskie	33	28	3,74	85 896	4,10	3,61	4,13
lubuskie	10	9	1,20	50 929	2,43	2,31	2,58
łódzkie	39	37	4,95	127 651	6,10	6,26	5,58
małopolskie	54	53	7,09	201 729	9,64	8,98	9,21
mazowieckie	251	251	33,56	394 383	18,84	19,31	19,19
opolskie	14	10	1,34	41 769	2,00	1,96	2,24
podkarpackie	38	29	3,88	84 828	4,05	4,26	4,06
podlaskie	17	15	2,01	50 338	2,41	2,06	2,34
pomorskie	38	34	4,55	142 588	6,81	6,00	6,86
śląskie	84	75	10,03	223 501	10,68	12,36	10,54
świętokrzyskie	21	17	2,27	53 715	2,57	2,26	2,57
warmińsko-mazurskie	18	11	1,47	57 958	2,77	2,60	2,91
wielkopolskie	58	69	9,22	224 818	10,74	11,83	9,87
zachodniopomorskie	29	18	2,41	93 757	4,48	3,55	4,96
powiat m. Gdańsk	22	16	–	–	–	–	–

Tabela 4. Zróżnicowanie regionalne dużych podmiotów gospodarczych na tle podmiotów i jednostek lokalnych ogółem

Źródło: dane GUS i obliczenia na ich podstawie, bdl.stat.gov.pl

W województwie pomorskim liczba przedsiębiorstw zatrudniających ponad 1000 osób w 2021 r. wyniosła 34, czyli 4,55% ogółu takich podmiotów w Polsce i jednocześnie mniej niż udział regionu w liczbie ludności kraju (6,16% w 2021 r. według danych GUS; tabela 4). Jednocześnie ich liczba spadła z 38 w porównaniu z 2004 r. W samym mieście Gdańsk liczba podmiotów zatrudniających ponad 1000 osób wyniosła w 2021 r. 16, zaś w 2004 r. – 22. Oznacza to, że oprócz przeniesienia central przedsiębiorstw poza województwo nastąpiły też przesunięcia wewnątrz regionu. W ujęciu udziału w ogólnej liczbie jednostek lokalnych, pracujących w nich i podmiotach zarejestrowanych

w REGON niezależnie od liczby pracowników, województwo pomorskie ma udział zbliżony do udziału w liczbie ludności lub wyższy. Spadek liczby wielkich podmiotów zarejestrowanych w REGON w okresie 2004–2021 dotyczył wszystkich województw oprócz wielkopolskiego – wzrost z 58 do 69 oraz dolnośląskiego – wzrost z 57 do 58. W województwie mazowieckim liczba ta była taka sama w 2021 r. i 2004 r. (251).

Znaczenie wpływów z CIT w dochodach własnych budżetów województw we wszystkich województwach poza małopolskim było niższe niż w 2004 r. w ujęciu udziału wpływów z CIT w tych dochodach. W skali kraju w 2021 r. wpływy z CIT stanowiły średnio 72,8% dochodów własnych województw, a w 2004 – 82%. W 2021 r. największy udział CIT w dochodach własnych budżetów województw dotyczył mazowieckiego – blisko 82%, a wyższy od przeciętnej dla Polski był jeszcze w województwach: wielkopolskim, dolnośląskim, śląskim, lubuskim, łódzkim i małopolskim, zaś w pomorskim był zbliżony do średniej dla kraju.

Czy można bliżej odnieść wnioski z prowadzonych badań do grupy kapitałowej LOTOS?

Na przestrzeni lat 2004–2021 Grupa kapitałowa LOTOS zanotowała spadek realnych przychodów rok do roku w 2009 r. (po kryzysie w 2008 r.), 2013 r., latach 2015–2016 oraz 2019 i 2020. Przy czym spadek w 2019 r. wyniósł zaledwie 3% w stosunku do 2018 r., a w pozostałych latach był znaczny (od 9% do 29%). Największy wzrost realnych przychodów ze sprzedaży w stosunku do poprzedniego roku (powyżej 20%) pojawił się w latach 2005–2006, 2008, 2010–2011, 2018 i 2021 (tabela 5).

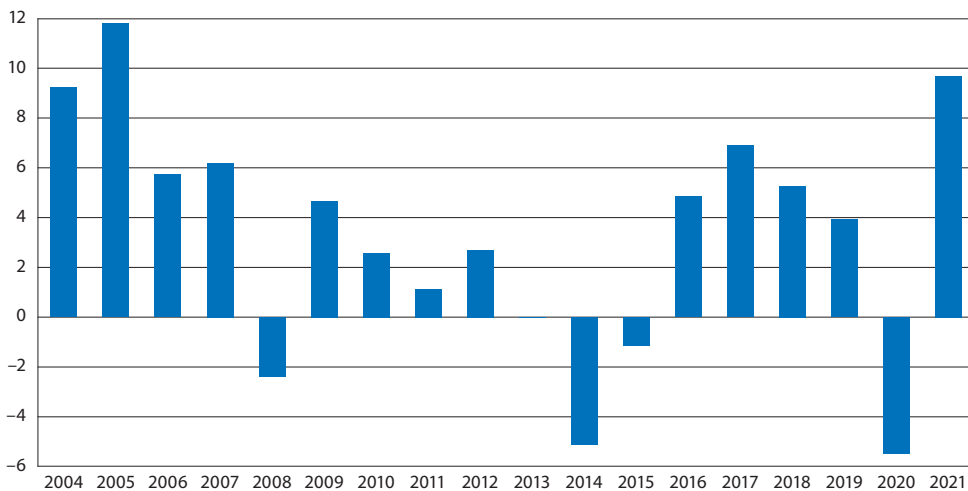
Rok	Rentowność netto Grupy LOTOS	Przychody GK LOTOS w cenach z 2004 r. [mln zł]	Dynamika przychodów producentów (ceny z 2004 r.)	CIT LOTOSu w cenach bieżących [mln zł]	Wpływy Gdańska w CIT z LOTOSu (8,1% CIT) [mln zł]	Wpływy budżetu województwa pomorskiego w CIT z LOTOSu (14,75% CIT) [mln zł]
2004	9,2	7450,3	100,0	144,0	11,7	21,2
2005	11,8	9623,4	129,2	168,4	13,7	24,8
2006	5,7	12468,8	129,6	176,6	14,3	26,0
2007	6,2	12500,8	100,3	181,3	14,7	26,7

Rok	Rentowność netto Grupy LOTOS	Przychody GK LOTOS w cenach z 2004 r. [mln zł]	Dynamika przychodów producentów (ceny z 2004 r.)	CIT LOTOSu w cenach bieżących [mln zł]	Wpływy Gdańska w CIT z LOTOSu (8,1% CIT) [mln zł]	Wpływy budżetu województwa pomorskiego w CIT z LOTOSu (14,75% CIT) [mln zł]
2008	-2,4	15106,7	120,8	-106,0	-8,6	-15,6
2009	4,7	11702,2	77,5	101,9	8,3	15,0
2010	2,6	15733,2	134,4	48,2	3,9	7,1
2011	1,1	21848,9	138,9	-78,7	-6,4	-11,6
2012	2,7	25139,1	115,1	72,6	5,9	10,7
2013	0,0	22815,3	90,8	31,5	2,6	4,6
2014	-5,1	23340,4	102,3	-538,3	-43,7	-79,4
2015	-1,2	18738,5	80,3	56,1	4,6	8,3
2016	4,9	16714,5	89,2	450,5	36,5	66,5
2017	6,9	19277,8	115,3	618,5	50,2	91,2
2018	5,3	23659,3	122,7	891,7	72,3	131,5
2019	3,9	22947,2	97,0	419,6	34,0	61,9
2020	-5,5	16252,6	70,8	-393,8	-31,9	-58,1
2021	9,7	24420,5	150,3	917,7	74,4	135,4

Tabela 5. Wyniki finansowe GK LOTOS i ich znaczenie dla budżetu Gdańska i województwa pomorskiego

Źródło: obliczenia własne w oparciu o sprawozdania finansowe GK LOTOS, www.inwestor.LOTOS.pl

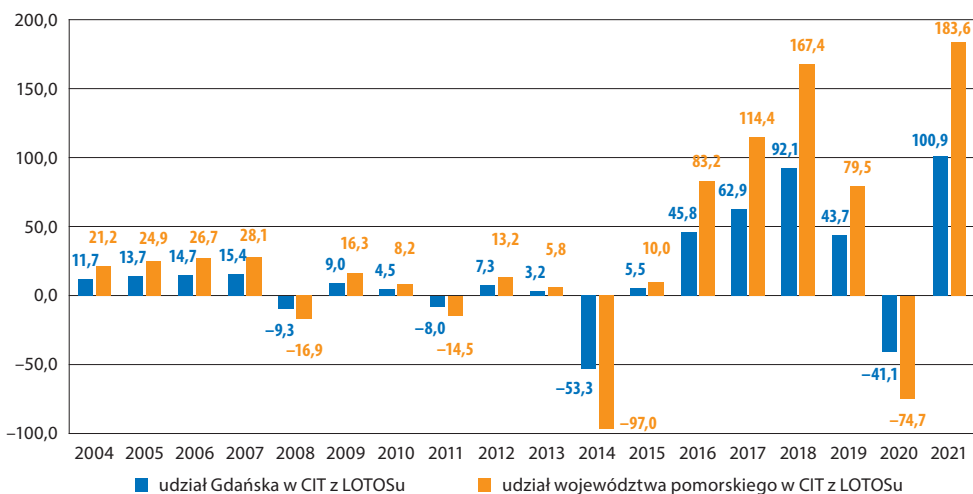
Rentowność netto, czyli wynik finansowy netto (po opodatkowaniu) w stosunku do przychodów ze sprzedaży był ujemny w 2008 r., w latach 2014–2015 i 2020, zaś w 2013 r. przychody były zbliżone do kosztów. Za te lata więc lokalne samorzady nie uzyskały wpływów z CIT z GK LOTOS. Najwyższa rentowność netto – powyżej 9% dotyczyła lat 2004–2005 i 2021. Dość wysoka – powyżej 4,5% – była jeszcze w latach 2006–2007, 2009 i 2016–2018. W latach 2010–2012 wyniosła od 1,1% do 2,7%, a w 2019 r. – 3,9% (wykres 12).



Wykres 12. Rentowność netto grupy LOTOS w % (zysk po opodatkowaniu do przychodów)

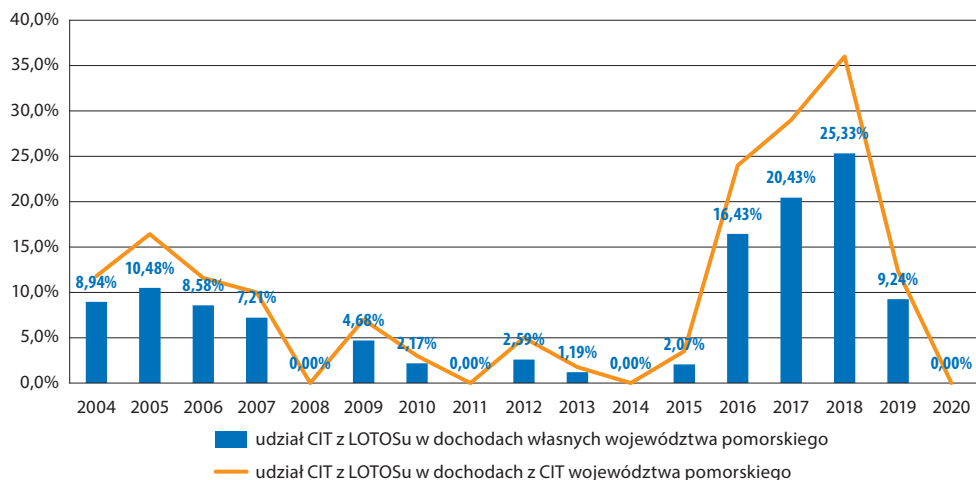
Źródło: obliczenia własne w oparciu o sprawozdania finansowe GK LOTOS

Wpływy samorządów pomorskich z CIT z LOTOSu były szczególnie wysokie w latach 2016–2019 oraz 2021. W tym okresie w przypadku budżetu województwa pomorskiego było to od około 80 mln zł w 2019 r. do ponad 183 mln zł w 2021 r. W latach 2016–2019 wpływy z LOTOSu stanowiły od około 11% do około 35% całości wpływów z CIT budżetu województwa i od około 9% do około 25% dochodów własnych budżetu województwa pomorskiego (wykres 13 i 14).



Wykres 13. Wpływy samorządów z CIT z LOTOSu w mln zł w cenach bieżących

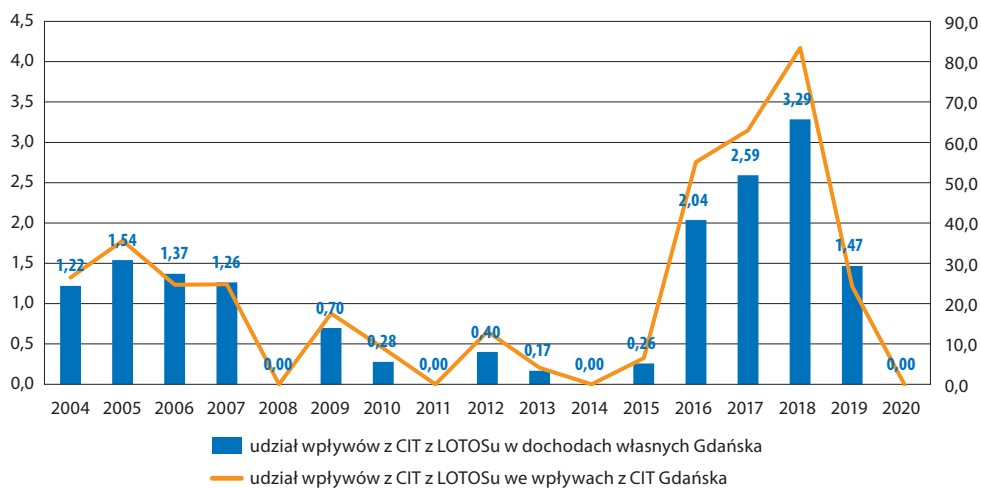
Źródło: obliczenia własne w oparciu o sprawozdania finansowe GK LOTOS



Wykres 14. Znaczenie LOTOSu dla budżetu województwa pomorskiego (%)

Źródło: obliczenia własne w oparciu o dane GUS i sprawozdania finansowe GK LOTOS

Wpływy z CIT z LOTOSu w latach 2016–2019 stanowiły od około 39% do około 86% wszystkich wpływów z CIT Gdańska. Jednak miasta na prawach powiatu posiadają znacznie wyższe udziały w podatku PIT, a także np. wpływy z podatku od nieruchomości, stąd udział wpływów z CIT z LOTOSu w całych dochodach własnych Gdańska oscylował w przedziale 1,47%–3,29% (wykres 15).



Wykres 15. Znaczenie LOTOSu dla budżetu Gdańska (%)

Źródło: obliczenia własne w oparciu o dane GUS i sprawozdania finansowe GK LOTOS

Reasumując, przeprowadzona analiza pokazała, że duże przedsiębiorstwa, które w teorii rozwoju regionalnego mają istotne znaczenie dla dobrobytu regionów, mają też duże znaczenie, szczególnie dla budżetów województw, z których mogą być finansowane działania rozwojowe. Utrata central dużych przedsiębiorstw oznacza często dużą stratę dla finansów lokalnych. Ponieważ wiele central jest przenoszonych do Warszawy, województwo mazowieckie ma nieproporcjonalnie duże wpływy samorządów terytorialnych z CIT, ze stratą dla pozostałych regionów. Przeniesienie centrali LOTOSu do Warszawy po fuzji z ORLENem będzie oznaczać utratę wpływów z CIT na poziomie około 100–200 mln zł rocznie dla samorządów województwa pomorskiego, gdyż takie były wpływy z CIT z LOTOSu województwa pomorskiego i Gdańska od 2016 r., poza rokiem 2020 (pandemia COVID-19).

Jeśli nie spadnie liczba pracowników przedsiębiorstwa po fuzji w Gdańsku czy województwie pomorskim, to wpływy z PIT samorządów od wynagrodzeń pozostaną mniej więcej bez zmian. Ponadto znaczenie ma też, gdzie będzie centrala inwestora w Rafinerii Gdańskiej, a więc Saudi Aramco. Jeśli będzie w województwie pomorskim, może to oznaczać także wpływy z podatku od osób prawnych. Ważne jest również powiązanie z lokalnymi dostawcami GK LOTOS – czy zostanie ono utrzymane, czy nastąpi zmiana dostawców na tych spoza regionu. Takie przesunięcie może się odbić także negatywnie na finansach publicznych i gospodarce regionu, o ile dostawcy ci nie znajdą nowych odbiorców.

ROZDZIAŁ V

MARIUSZ CHMIELEWSKI
SYLWIA KUCZAMER-KŁOPOTOWSKA
MARIOLA ŁUCZAK

OCENA WPŁYWU TRANSAKЦИИ NA GOSPODARKE REGIONU POMORZA Z PERSPEKTYWY SPOŁECZNOŚCI LOKALNEJ

W kontekście zaprezentowanej wcześniej pozycji Grupy LOTOS jako kluczowego interesariusza regionu, wywierającego istotny wpływ na funkcjonowanie i kondycję regionu, należałoby więc zbadać, jak działania mające na celu sprzedaż aktywów Grupy LOTOS są postrzegane z perspektywy tej konkretnej grupy beneficjentów dotychczasowej sytuacji, czyli społeczności lokalnej. Czy w momencie, kiedy prowadzone były działania związane z przejęciem Grupy LOTOS przez PKN ORLEN, mieszkańcy regionu mieli wiedzę w tym zakresie?

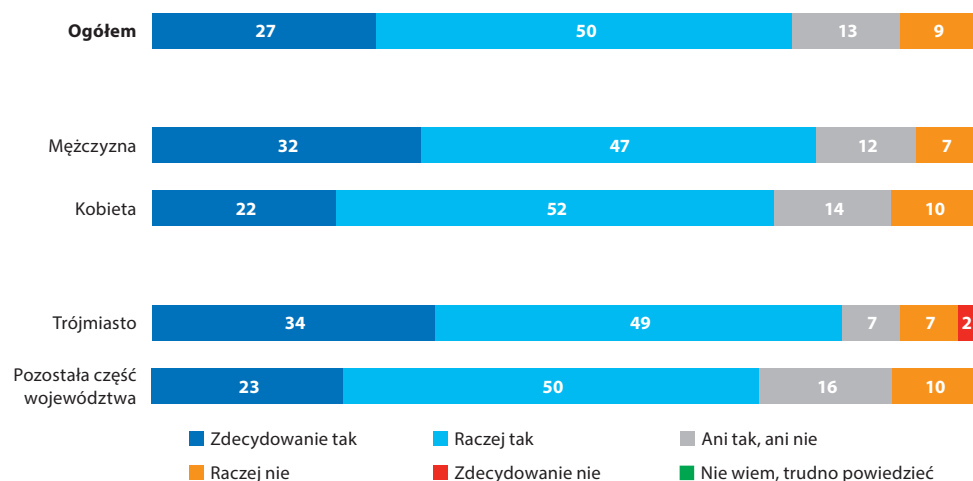
Aby zbadać poziom wiedzy oraz poznać opinie mieszkańców regionu Pomorza na temat planowanej sprzedaży aktywów Grupy LOTOS, Samorząd Województwa Pomorskiego zlecił Pracowni Badań Społecznych w Sopocie przeprowadzenie badania opinii publicznej. Sondażowe badanie postrzegania wpływu na gospodarkę regionu przedsiębiorstw własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych zostało przeprowadzone w terminie od 21.03.2022 do 25.03.2022 r. na próbie badawczej 1001 mieszkańców województwa pomorskiego. Efektem przeprowadzonej analizy zebranych danych jest „Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przedsiębiorstw własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych”.

Respondenci do badania byli dobierani pod kątem płci, wieku, wielkości miejscowości zamieszkania oraz wykształcenia³⁹. I tak wśród badanych nieznacznie przeważały

³⁹ Przedstawione w raporcie wyniki zostały uprzednio poddane procedurze ważenia analitycznego. Wyniki na wykresach mają wartości po przeważeniu, natomiast liczebności są nieważone. Ze względu na zaokrąglenia wyniki na wykresach mogą nie sumować się do 100 (±1%).

kobiety (52%), 30% respondentów posiadało wykształcenie wyższe, 36% deklaroowało wykształcenie średnie, 21% – zawodowe, a 13% – wykształcenie podstawowe i gimnazjalne. Struktura wiekowa badanych przedstawiała się następująco: 22% respondentów to osoby w wieku 65 lat i więcej, 15% badanych w wieku od 55 do 64 lat, 16% badanych w wieku od 45 do 54 lat, 22% badanych w wieku od 35 do 44 lat, 16% respondentów w wieku od 25 do 34 lat oraz 9% uczestników badania w wieku od 18 do 24 lat. Kryterium wielkości miejscowości zamieszkania podzieliło próbę badawczą na pięć segmentów: 35% badanych to osoby mieszkające na wsi, 9% respondentów to osoby z miast do 20 tysięcy mieszkańców, 10% badanych jako miejsce zamieszkania wskazało miasto od 21 do 40 tysięcy mieszkańców, 13% respondentów to osoby mieszkające w mieście powyżej 40 tysięcy mieszkańców, zaś 33% uczestników badania to mieszkańcy Trójmiasta.

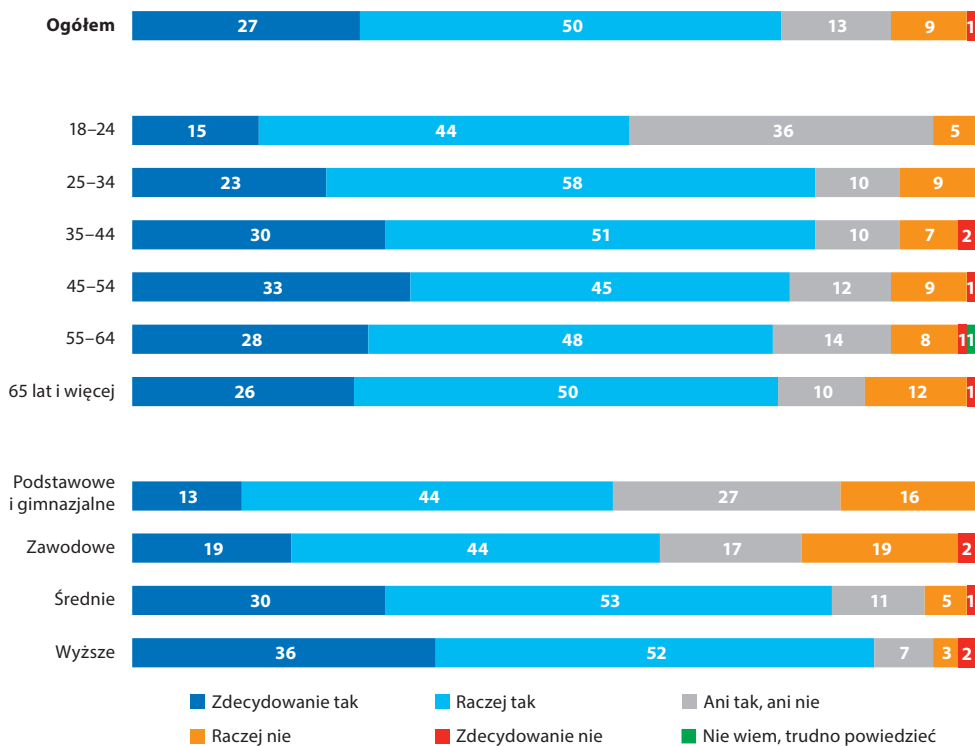
Zanim mieszkańcy regionu zostali zapytani o sprzedaż aktywów przedmiotowej spółki, zbadano ich osobistą ocenę poziomu swojej własnej wiedzy o rynku w ujęciu ogólnym, pytając, jak dobrze zorientowani są w bieżących tematach społeczno-gospodarczych w Polsce. Wyniki wykazały, iż zdecydowana większość respondentów uważa się za dobrze zorientowanych w tematach społeczno-gospodarczych, bowiem taką opinię wyraziło około 3/4 badanych (77% wskazań „raczej tak” i „zdecydowanie tak”). Poziom swojej wiedzy o rynku nieznacznie lepiej ocenili mężczyźni (79% wskazań „raczej tak” i „zdecydowanie tak”) niż kobiety (74% wskazań „raczej tak” i „zdecydowanie tak”), a także mieszkańcy Trójmiasta (83% wskazań „raczej tak” i „zdecydowanie tak”) w porównaniu z przedstawicielami pozostałej części mieszkańców województwa (73% wskazań „raczej tak” i „zdecydowanie tak”; wykres 16).



Wykres 16. Deklarowana wiedza o rynku – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

Biorąc po uwagę strukturę wiekową badanych, to osoby relatywnie młode w przedziale wiekowym od 25 do 44 lat deklarowały najwyższy poziom swojej wiedzy ogólnej o rynku (81% wskazań „raczej tak” i „zdecydowanie tak” w przedziale wiekowym od 25 do 34 lat oraz w przedziale od 35 do 44 lat), zaś najniżej oceniające swój własny poziom zorientowania w tych kwestiach to osoby najmłodsze (do 24 lat; wykres 17).

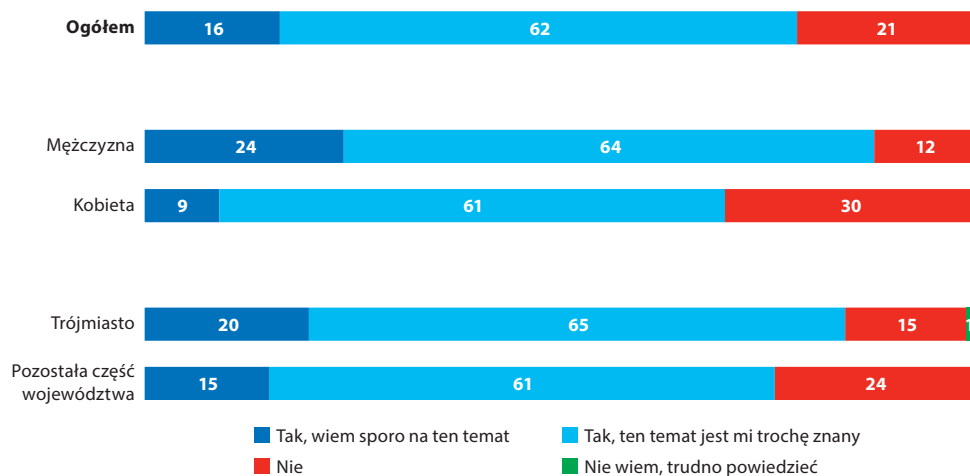


Wykres 17. Deklarowana wiedza o rynku – mieszkańcy regionu Pomorza według kryterium wieku i wykształcenia (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

Kolejna kwestia, o którą zapytano uczestników przedmiotowego badania, była już bezpośrednio związana z planowaną sprzedażą aktywów Grupy LOTOS. Badani mieli bowiem odpowiedzieć na pytanie, czy słyszeli oni o przejściu Grupy LOTOS przez PKN ORLEN. Wiedza mieszkańców regionu Pomorza na ten konkretny temat okazała się być relatywnie duża, bowiem aż 78% uczestników badania zadeklarowało, iż słyszało o przejściu Grupy LOTOS przez PKN ORLEN (16% badanych wie sporo na ten temat, a 62% trochę go zna). Jedynie co piąty badany (21%) nie słyszał nic na ten temat. Uwzględniając strukturę płci badanych, kobiety w porównaniu do mężczyzn miały

mniejszą wiedzę w tym temacie – blisko co trzecia badana nie słyszała nic o przejęciu Grupy LOTOS przez PKN ORLEN (30%). Biorąc pod uwagę strukturę zamieszkania, znacznie mniej zorientowane były osoby zamieszkujące pozostałą część województwa (24% deklaroowało, iż nie wie nic o planowanej transakcji) niż mieszkańcy samego Trójmiasta (15% badanych nie posiada żadnej wiedzy na ten temat; wykres 18).



Wykres 18. Deklarowana wiedza o przejęciu Grupy LOTOS przez PKN ORLEN – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)

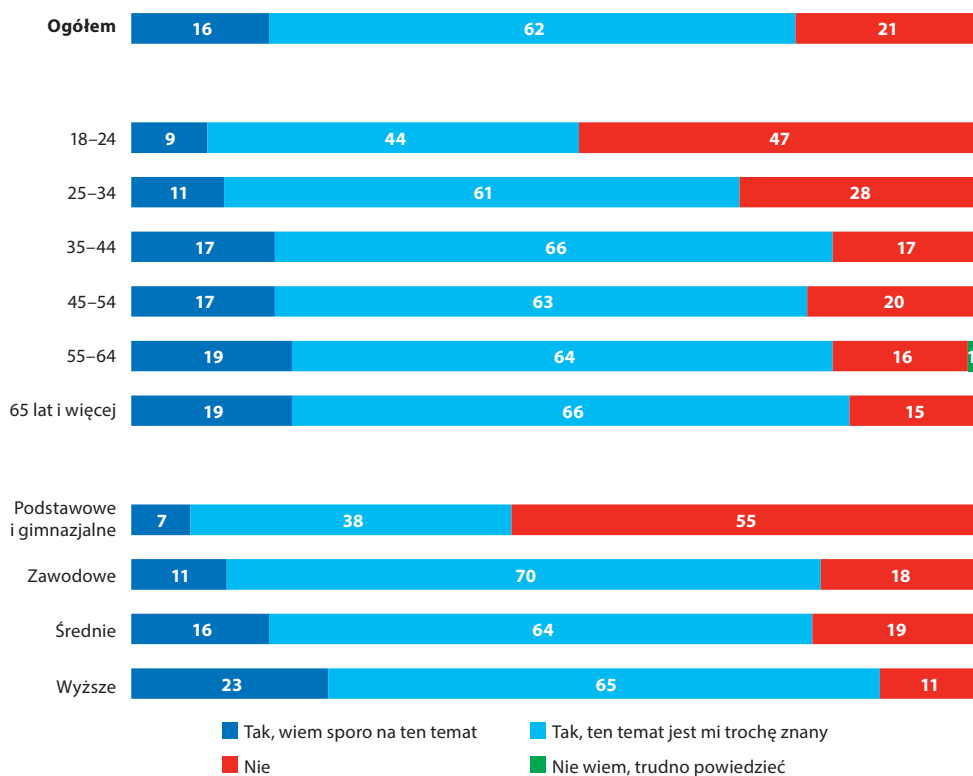
Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

W podziale na wyróżnione w badaniu kategorie wiekowe, znacznie mniej zorientowane w temacie badania okazały się osoby młode, mające do 24 lat, ponieważ prawie połowa z nich nic nie słyszała na ten temat (47%). Pozostałe grupy wiekowe, a zwłaszcza osoby powyżej 35 roku życia, były zdecydowanie lepiej zorientowane, bowiem odsetek osób niemających żadnej wiedzy w badanym zakresie plasował się od 15% do maksymalnie 20% badanych w czterech najstarszych kategoriach wiekowych (wykres 19).

Jak zatem, w sytuacji niekoniecznie satysfakcjonującego poziomu wiedzy na ten temat, mieszkańcy regionu oceniali planowaną transakcję?

Poziom wiedzy mieszkańców regionu Pomorza nie był jednolity, bowiem co piąty badany (21%) zadeklarował, iż nie słyszał nic o planowanym przejęciu Grupy LOTOS przez PKN ORLEN. W związku z tym przed kontynuacją badania sondażowego,

zawierającego między innymi pytania o wielowątkową ocenę skutków przedmiotowego faktu, przeczytano respondentom krótką notkę z kilkoma najważniejszymi informacjami dotyczącymi przejęcia Grupy LOTOS, a mianowicie: „Cztery lata temu podjęte zostały działania na rzecz przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN. Grupa ORLEN zaproponowała warunki przejęcia, które miały na celu spełnić wymagania co do zapewnienia konkurencji na rynku paliw, czego konsekwencją będzie podział Grupy LOTOS oraz sprzedaż poszczególnych składników majątku różnym podmiotom. Warunki sprzedaży LOTOSu to m.in. oddanie połowy mocy wytwórczych Grupy LOTOS w gdańskiej rafinerii, oddanie większości stacji paliw oraz sprzedanie wszystkich udziałów w LOTOS Biopaliwa oraz LOTOS Terminale”.

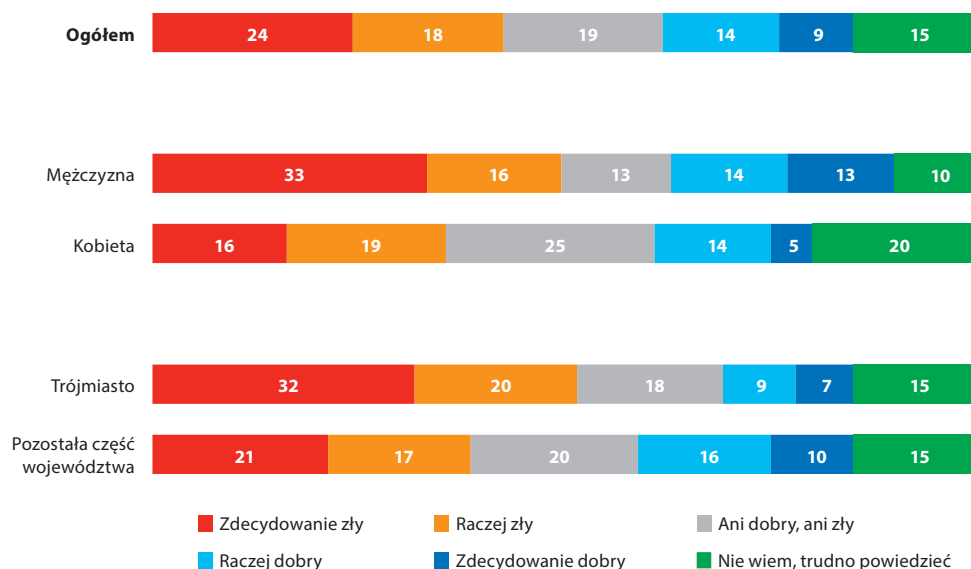


Wykres 19. Deklarowana wiedza o przejęciu Grupy LOTOS przez PKN ORLEN – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

Po przekazaniu uczestnikom badania powyższej informacji, kolejne pytania w badaniu sondażowym skupiły się na uzyskaniu opinii respondentów na temat sprzedaży Grupy LOTOS i ich oceny potencjalnego wpływu tejże transakcji na region Pomorza.

I tak 42% badanych uważa, że przejęcie Grupy LOTOS przez PKN ORLEN to zły pomysł, natomiast za dobry pomysł uznało go 23% uczestników. Co piąty respondent (19%) nie potrafił dać jednoznacznej odpowiedzi na tak postawione pytanie („ani dobry, ani zły”). Bardziej krytycznie o przedmiotowym pomysle wypowiadali się mężczyźni (49% wskazań „zdecydowanie zły” i „raczej zły”) niż kobiety (35% takich wskazań) oraz mieszkańcy Trójmiasta (52% wskazań „zdecydowanie zły” i „raczej zły”) w porównaniu do mieszkańców pozostałej części województwa (38% wskazań „zdecydowanie zły” i „raczej zły”; wykres 20).

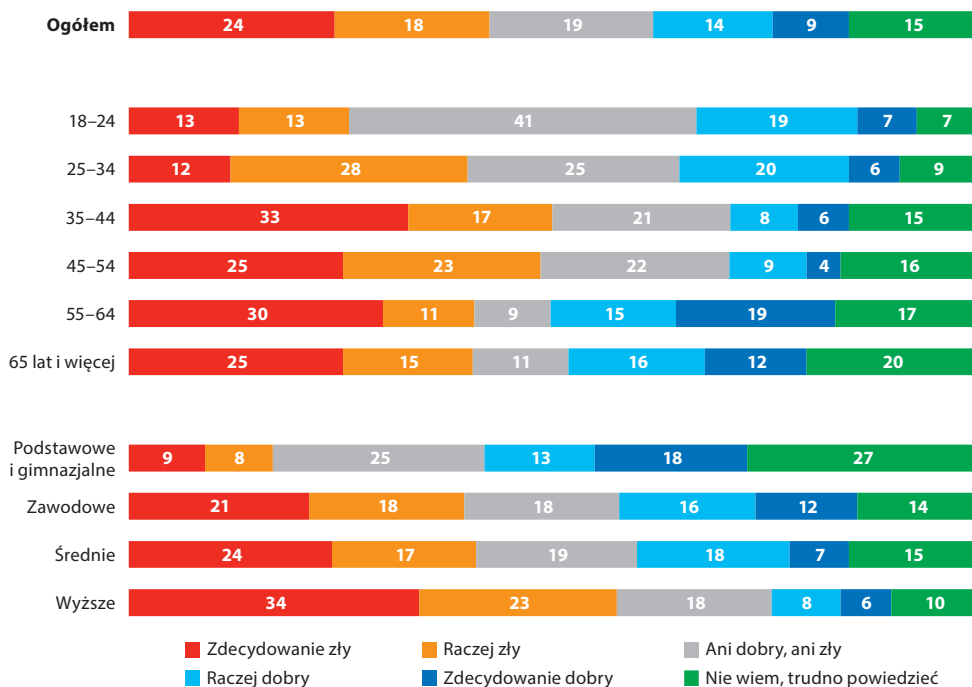


Wykres 20. Ocena przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

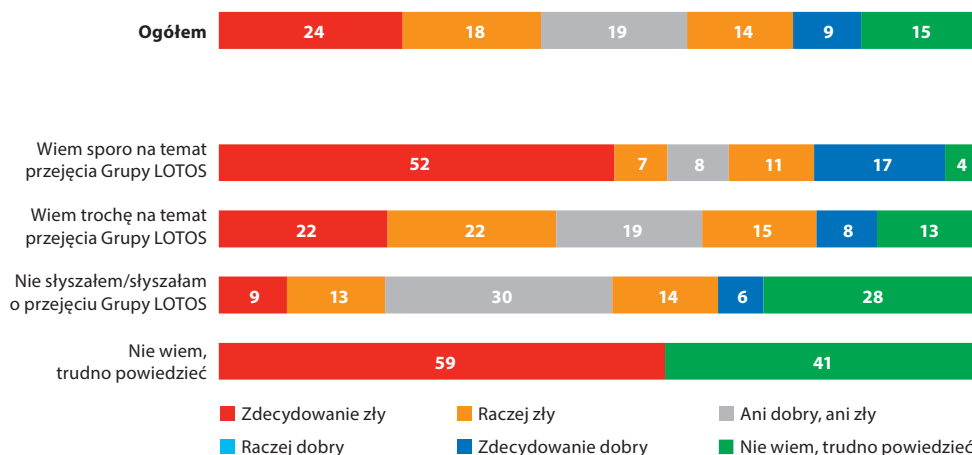
Osoby z wykształceniem wyższym znacznie częściej wskazywały, że jest to pomysł zły (57% „zdecydowanie zły” i „raczej zły”) niż osoby z niższym od nich wykształceniem. Najbardziej krytyczną oceną tej transakcji prezentowały osoby w przedziale wiekowym 35–54 lata (około 70% wskazań „zdecydowanie zły” i „raczej zły”; wykres 21).

Badani, którzy wiedzą sporo na temat sprzedaży LOTOSu częściej wskazywali, że sprzedaż to zdecydowanie zły pomysł (52%) niż osoby, które mniej znają ten temat (22%) oraz które nie słyszały o przejęciu (9%; wykres 22).



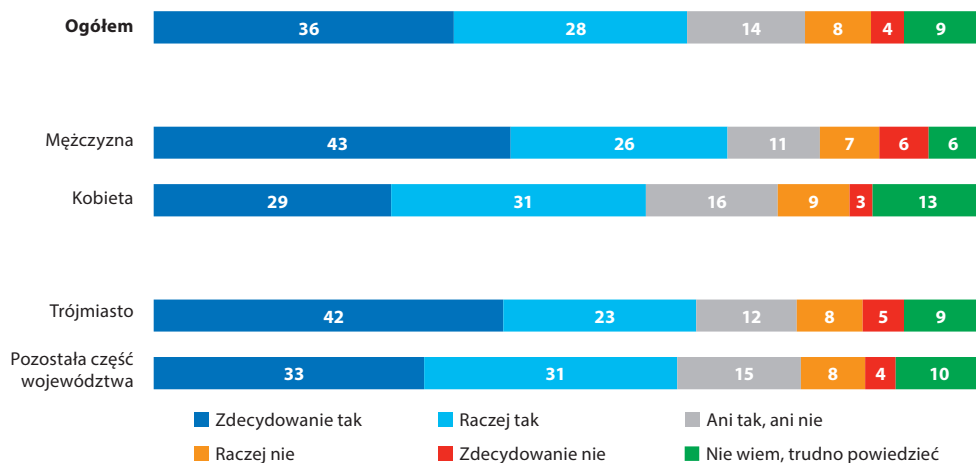
Wykres 21. Ocena przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022



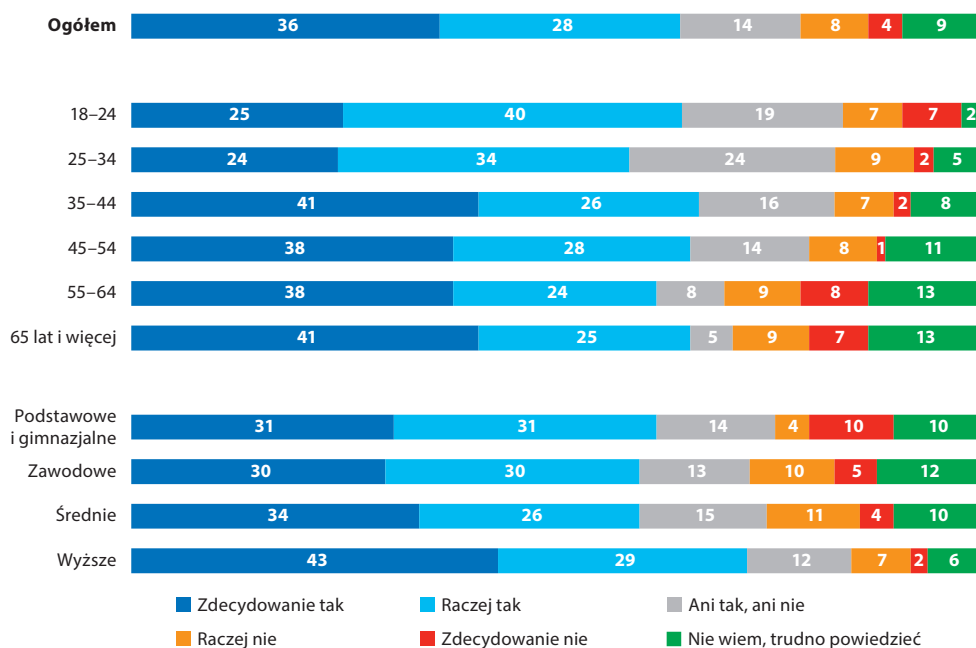
Wykres 22. Ocena przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium poziomu wiedzy o transakcji (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022



Wykres 23. Opinia na temat dalszego funkcjonowania Grupy LOTOS jako samodzielnego podmiotu działającego pod marką LOTOS – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

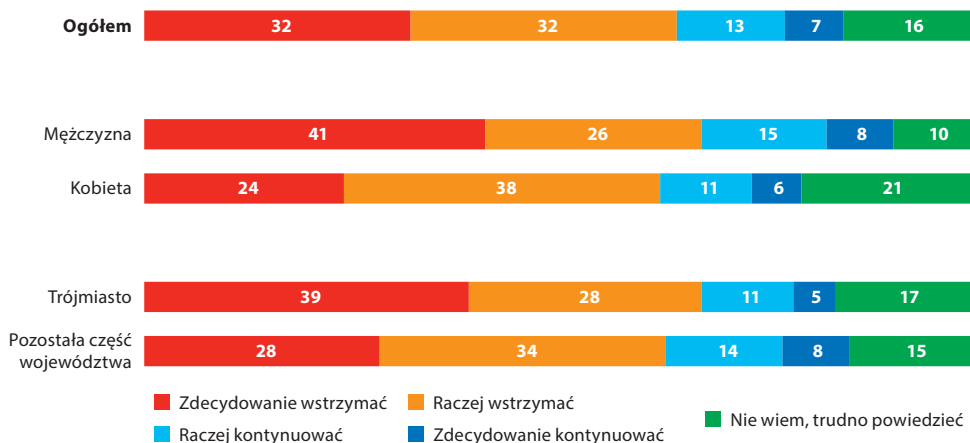


Wykres 24. Opinia na temat dalszego funkcjonowania Grupy LOTOS jako samodzielnego podmiotu działającego pod marką LOTOS – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

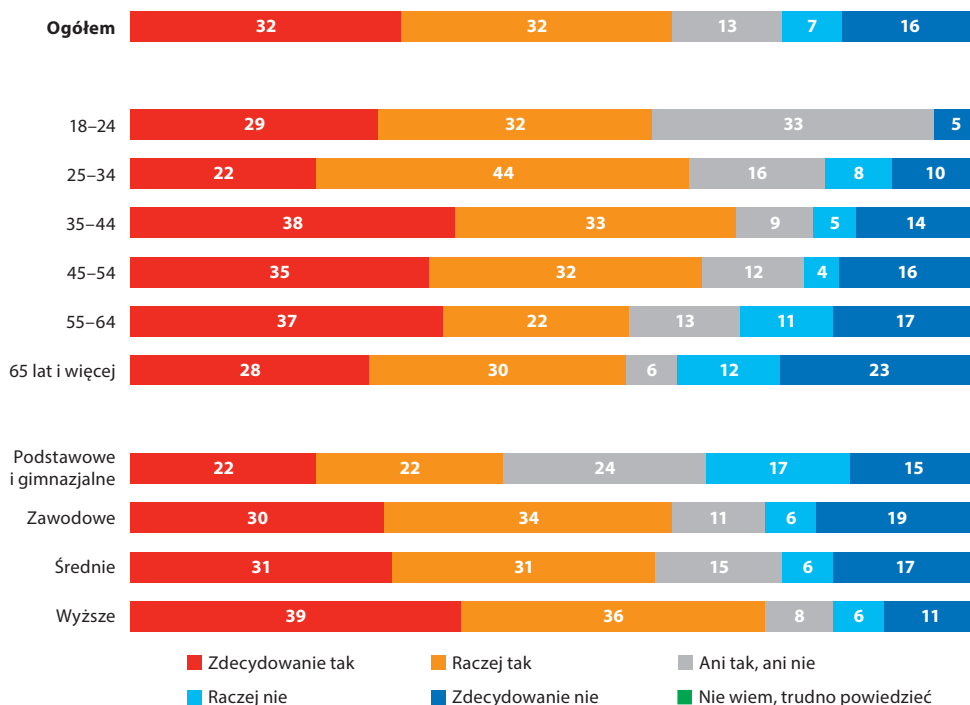
Kontynuując wątek poznania oceny przedmiotowej transakcji, uczestnicy badania zostali również zapytani o to, czy ich zdaniem Grupa LOTOS powinna w dalszym ciągu funkcjonować jako samodzielny podmiot działający pod marką LOTOS. Na tak postawione pytanie blisko 2/3 respondentów odpowiedziało: „zdecydowanie tak” i „raczej tak” (64% wskazań). W tej grupie większy odsetek stanowili mężczyźni (69% wskazań „zdecydowanie tak” i „raczej tak”) niż kobiety (60% wskazań „zdecydowanie tak” i „raczej tak”) oraz osoby z wykształceniem wyższym (72% wskazań „zdecydowanie tak” i „raczej tak”) niż osoby niżej wykształcone. Biorąc pod uwagę kryterium, jakim jest miejsce zamieszkania i wiek, nie odnotowano znaczących różnic w poglądach uczestników badania (wykresy 23 i 24).

Podobnie jak w przypadku pytania o dalsze samodzielne funkcjonowanie LOTOSU pod swoją marką, również duży odsetek badanych jest zdania, że w obecnej sytuacji międzynarodowej należałoby wstrzymać proces przejęcia Grupy LOTOS przez podmioty zagraniczne (64% wskazań „zdecydowanie wstrzymać” i „raczej wstrzymać”). Na konieczność wstrzymania tego procesu wskazywały przede wszystkim osoby posiadające wykształcenie wyższe (75% wskazań „zdecydowanie wstrzymać” i „raczej wstrzymać”), w wieku od 35 do 44 lat (71% wskazań „zdecydowanie wstrzymać” i „raczej wstrzymać”), częściej mężczyźni (67% wskazań „zdecydowanie wstrzymać” i „raczej wstrzymać”) niż kobiety (62% wskazań „zdecydowanie wstrzymać” i „raczej wstrzymać”) oraz mieszkańcy Trójmiasta (67% wskazań „zdecydowanie wstrzymać” i „raczej wstrzymać”) niż pozostałej części regionu (62% wskazań „zdecydowanie wstrzymać” i „raczej wstrzymać”; wykresy 25 i 26).



Wykres 25. Opinia na temat wstrzymania lub kontynuowania procesu przejęcia Grupy LOTOS przez podmioty zagraniczne w obecnej sytuacji międzynarodowej – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022



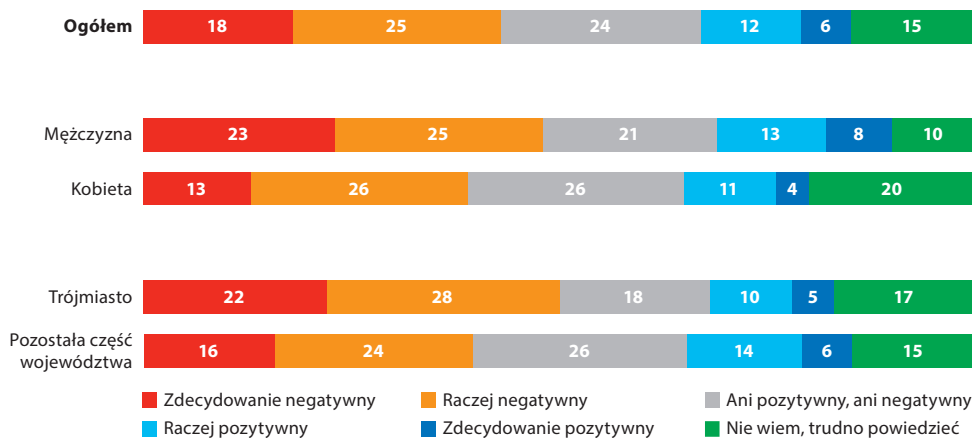
Wykres 26. Opinia na temat wstrzymania lub kontynuowania procesu przejęcia Grupy LOTOS przez podmioty zagraniczne w obecnej sytuacji międzynarodowej – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

Celem sondażowego badania przeprowadzonego z inicjatywy Samorządu Województwa Pomorskiego było wielowątkowe poznanie poglądów społeczności lokalnej na kilka szczególnie istotnych obszarów regionalnego wpływu Grupy LOTOS, w tym m.in. na kwestie związane z wpływem procesu sprzedaży przedsiębiorstwa na markę i siłę gospodarczą regionu, na lokalny rynek pracy, na wysokość podatków odprowadzanych przez podmioty do samorządu regionalnego czy wreszcie na wysokość wsparcia udzielanego dotychczas przez grupę LOTOS na działalność sportową, edukacyjną i społeczną w regionie. Jakże zatem poglądy na ten temat zaprezentowali na początku tego roku, czyli jeszcze przed faktyczną sprzedażą aktywów podmiotu, mieszkańcy regionu pomorskiego?

Odpowiedź na to pytanie wymaga przyjrzenia się ocenom mieszkańców województwa pomorskiego dotyczącym wpływu podziału i sprzedaży poszczególnych składników Grupy LOTOS na markę i siłę gospodarczą regionu, lokalny rynek pracy, wysokość podatków odprowadzanych przez podmioty do samorządu regionalnego oraz wysokość wsparcia udzielanego przez Grupę LOTOS na działalność sportową, edukacyjną i społeczną.

Na początek jednak respondenci wypowiedzieli się w temacie ogólnego wpływu podziału i sprzedaży poszczególnych składników Grupy LOTOS dla Pomorza (wykres 27). Okazuje się, że 43% badanych uznaje, iż wpływ ten będzie negatywny (18% wskazań „zdecydowanie negatywny” i 25% wskazań „raczej negatywny”), zaś niemal co piąty respondent (18%) wskazał, że wpływ ten może być pozytywny dla Pomorza (12% wskazań „raczej pozytywny” oraz 6% wskazań „zdecydowanie pozytywny”). Natomiast co czwarty badany mieszkaniec regionu określa wpływ podziału i sprzedaży poszczególnych składników Grupy LOTOS jako neutralny dla Pomorza (24% wskazań „ani pozytywny, ani negatywny”). Na negatywny wpływ zdecydowanie częściej wskazywali mężczyźni (48% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”) oraz mieszkańcy Trójmiasta (50% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”) niż kobiety (39% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”) oraz mieszkańcy pozostałej części województwa (40% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”).

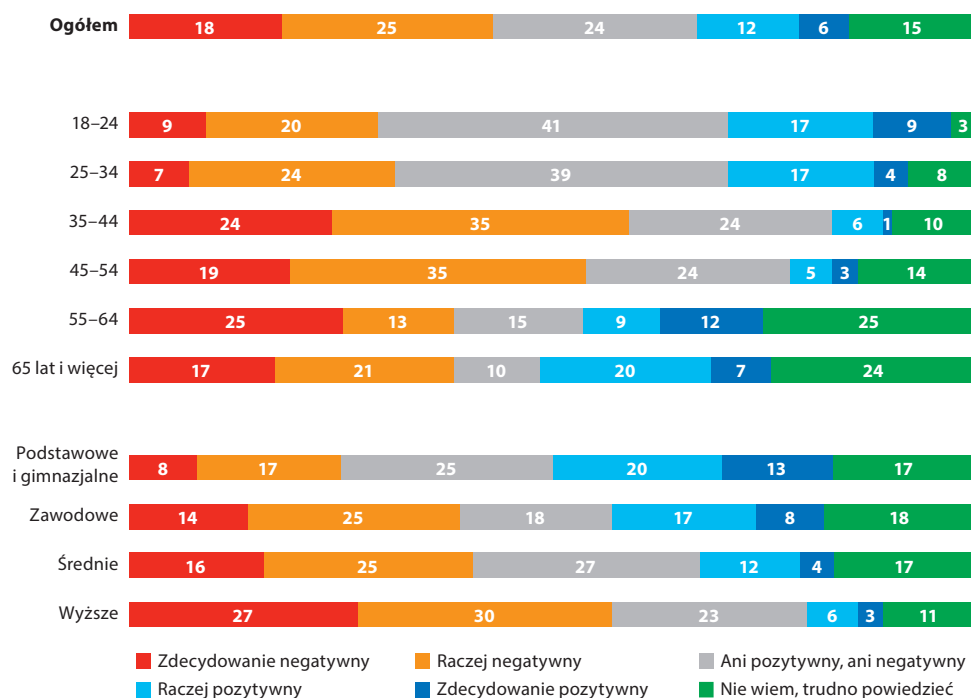


Wykres 27. Opinia na temat wpływu podziału i sprzedaży poszczególnych składników majątku Grupy LOTOS dla Pomorza – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przedsiębiorstw własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

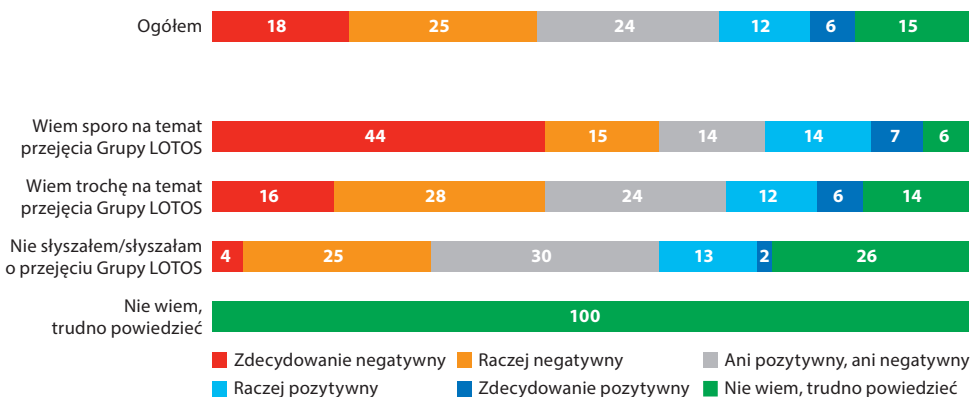
Najbardziej przekonani o negatywnym wpływie podziału i sprzedaży poszczególnych składników Grupy LOTOS dla Pomorza okazali się respondenci w wieku 35–45 lat oraz 45–54 lata (odpowiednio 59% i 54% wskazań „zdecydowanie negatywny” oraz

„raczej negatywny”), posiadający wykształcenie wyższe (57% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”) oraz legitymujący się sporą wiedzą na temat przejęcia Grupy LOTOS (59% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”). Z kolei wśród badanych dostrzegających pozytywny wpływ podziału i sprzedaży przeważają osoby w wieku 18–24 lata oraz 65 lat i więcej (odpowiednio 27% i 26% wskazań „raczej pozytywny” oraz „zdecydowanie pozytywny”), osoby z wykształceniem podstawowym i gimnazjalnym (33% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”). Także wśród badanych posiadających wiedzę na temat przejęcia Grupy LOTOS więcej było takich, którzy dostrzegali pozytywne aspekty tego procesu dla Pomorza (21% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”) niż wśród respondentów, którzy nie słyszeli o przejęciu Grupy LOTOS (15% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”), jednocześnie w tej ostatniej grupie respondentów dominowała opinia neutralna na temat podziału i sprzedaży poszczególnych składników majątku Grupy LOTOS (30% wskazań „ani negatywny, ani pozytywny”; wykresy 28 i 29).



Wykres 28. Opinia na temat podziału i sprzedaży poszczególnych składników majątku Grupy LOTOS dla Pomorza – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)

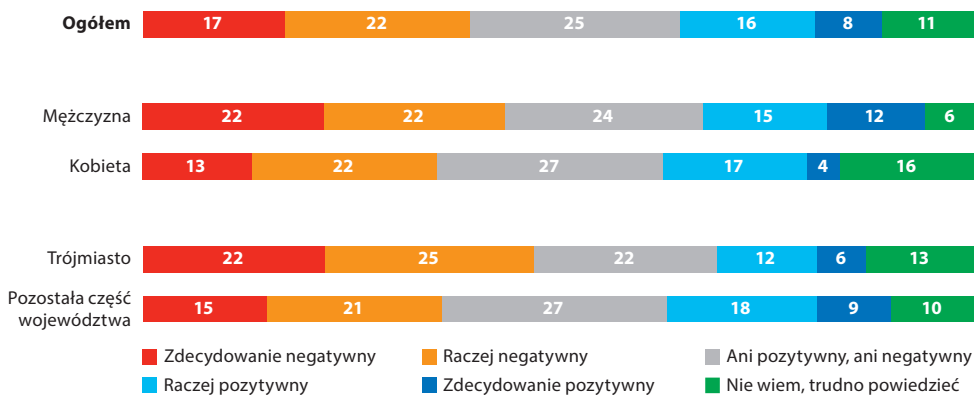
Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przedsiębiorców własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022



Wykres 29. Opinia na temat wpływu podziału i sprzedaży poszczególnych składników majątku Grupy LOTOS dla Pomorza – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium poziomu wiedzy o transakcji (%)

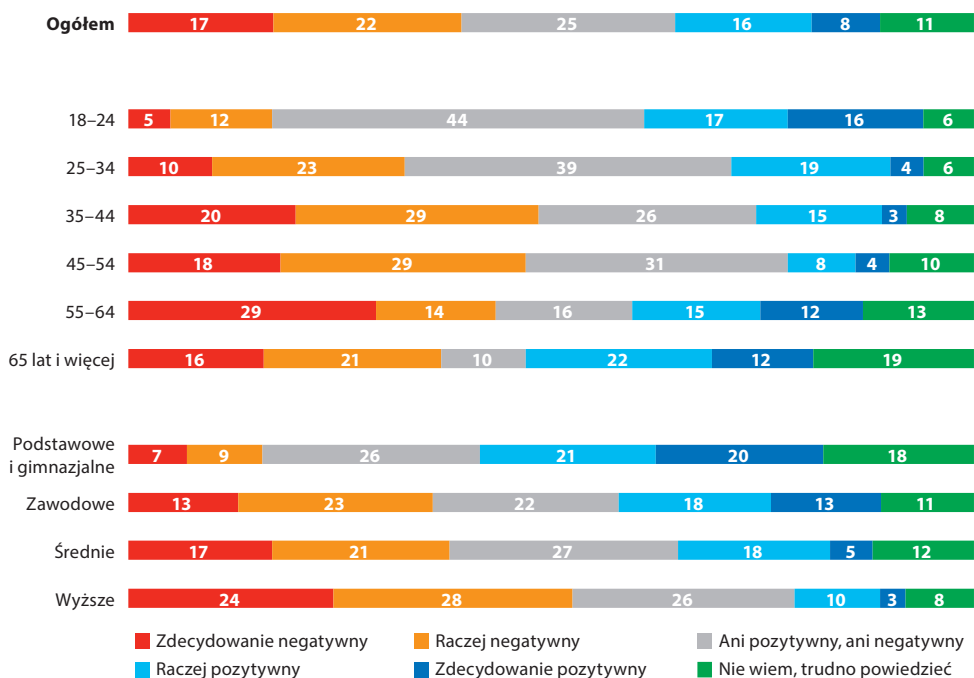
Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

Warto także przyrzeć się opiniom respondentów związanym z wpływem, jaki będzie miało przejęcie Grupy LOTOS przez PKN ORLEN na markę i siłę gospodarczą regionu Pomorza. Można zauważyć, że zdecydowanie więcej badanych wskazało, iż dostrzeża negatywny wpływ przejęcia na markę i siłę gospodarczą regionu (39% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), zaś jedynie 24% uznało, że ten wpływ może być pozytywny (16% „raczej pozytywny” i 8% „zdecydowanie pozytywny”). Co czwarta osoba deklarowała, że wpływ ten nie będzie ani negatywny, ani pozytywny (25% wskazań). Negatywny wpływ przejęcia na markę i siłę gospodarczą regionu najczęściej zauważają następujące grupy respondentów według analizowanych w badaniu kryteriów: mężczyźni (44% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), mieszkańcy Trójmiasta (47% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), osoby w wieku 35–44 lata oraz 45–54 lata (odpowiednio 49% oraz 47% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), a także ci respondenci, którzy posiadają wykształcenie wyższe (52% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”). Natomiast można także wyróżnić znacznie mniej respondentów według badanych kryteriów, którzy dostrzegają pozytywne aspekty przejęcia wpływające na markę oraz siłę gospodarczą regionu i są wśród nich: częściej mężczyźni niż kobiety (odpowiednio 27% i 21% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”), osoby pochodzące z pozostałej części województwa poza Trójmiastem (27% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”), badani w wieku 65 lat i więcej (34% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”) oraz osoby z wykształceniem podstawowym i gimnazjalnym (41% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”). Najwięcej badanych o neutralnym stosunku do wpływu przejęcia na markę gospodarczą i siłę regionu Pomorza jest identyfikowanych w grupie wiekowej 18–24 lata (44% wskazań „ani negatywny, ani pozytywny”; wykresy 30 i 31).



Wykres 30. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na markę i siłę gospodarczą regionu – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

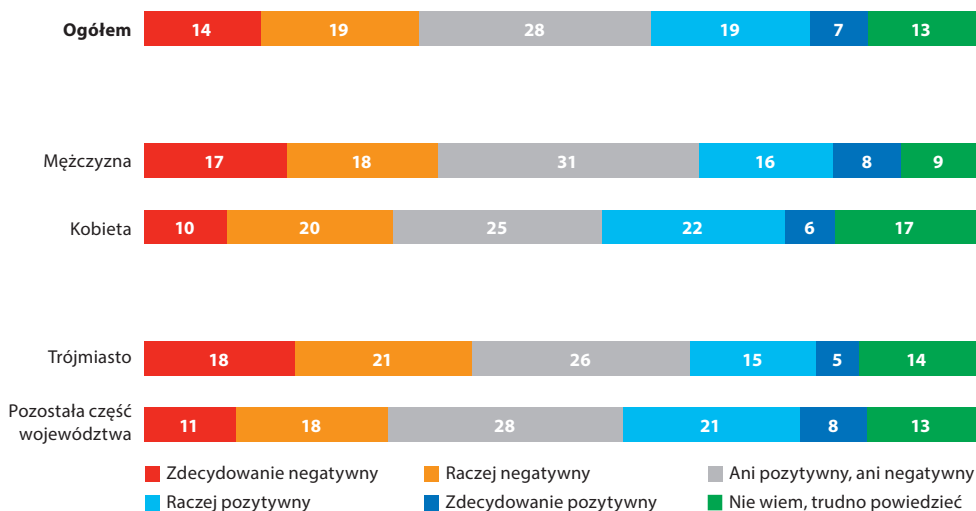


Wykres 31. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na markę i siłę gospodarczą regionu – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

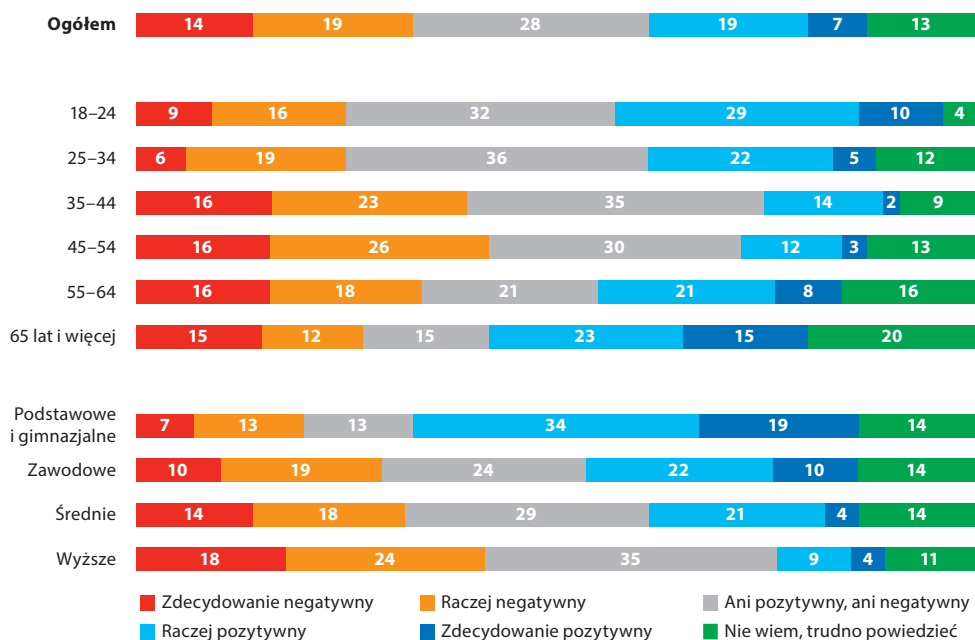
Respondenci zostali również poproszeni o opinię związaną z wpływem przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN na lokalny rynek pracy. Okazuje się, że 1/3 respondentów dostrzega negatywny wpływ tego przejęcia (33% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), zaś 1/4 badanych dostrzega, że wpływ ten może być pozytywny (26% „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”) lub wypowiada opinię neutralną (28% wskazań „ani negatywny, ani pozytywny”).

Jeśli chodzi o szczegółową analizę poszczególnych kryteriów, stwierdzono, że negatywnie w temacie wpływu przejęcia na lokalny rynek pracy wypowiadali się najczęściej: mężczyźni (35% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), mieszkańcy Trójmiasta (39% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), badani w wieku 35–44 lata oraz 45–54 lata (odpowiednio 39% i 42% wskazań „zdecydowanie negatywny” oraz „raczej negatywny”), a także osoby z wykształceniem wyższym (42% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”). Z kolei pozytywne aspekty wynikające z przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN dla lokalnego rynku pracy zostały częściej dostrzeżone przez: kobiety (28% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”), mieszkańców województwa pomorskiego spoza Trójmiasta (29% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”), osoby z grupy wiekowej 65 lat i więcej (38% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”) oraz legitymujących się wykształceniem podstawowym i gimnazjalnym (53% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”; wykresy 32 i 33).



Wykres 32. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na lokalny rynek pracy – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przedsiębiorców własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

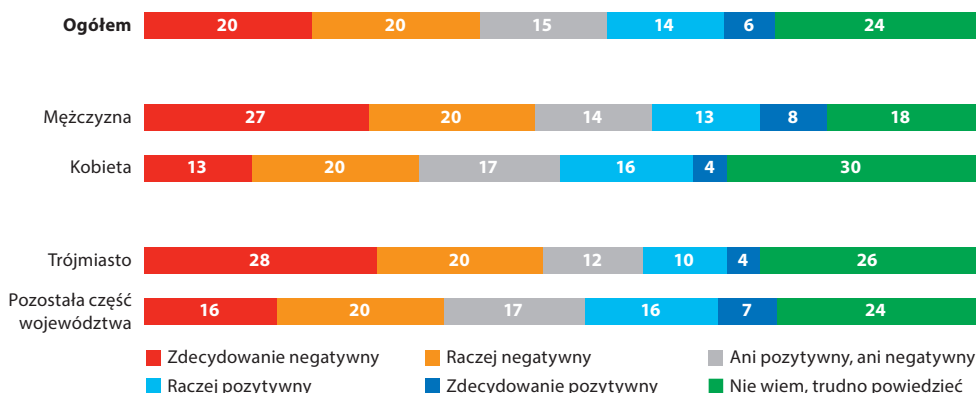


Wykres 33. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na lokalny rynek pracy – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przedsiębiorców własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

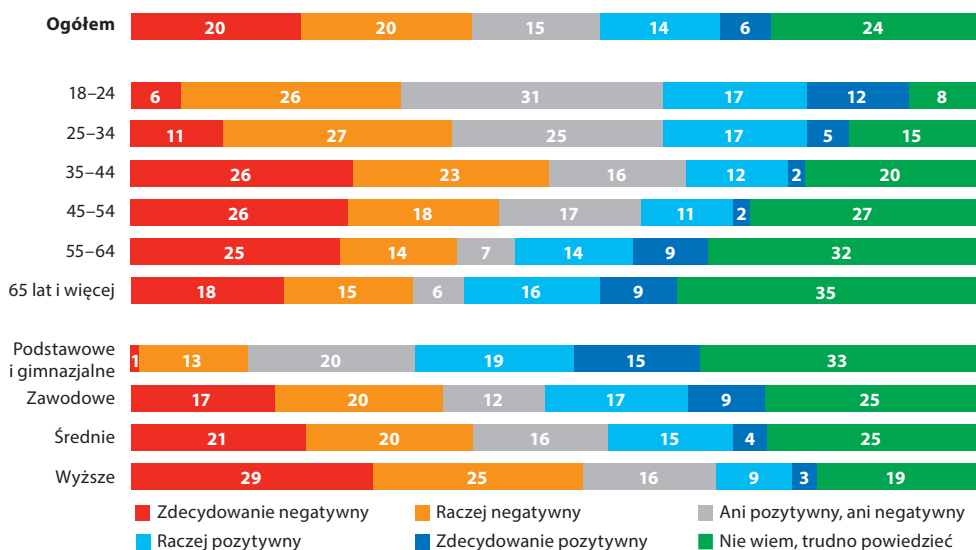
Badani zostali także poproszeni o wyrażenie opinii na temat wpływu przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN na wysokość podatków odprowadzanych przez Grupę LOTOS do samorządu regionalnego. W tej kwestii respondenci wyraźnie częściej dostrzegają negatywny wpływ przejęcia na wysokość podatków (40% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), zaś jedynie 20% badanych określiło ten wpływ jako pozytywny. Przyglądając się poszczególnym kryteriom uwzględnionym w badaniu, można stwierdzić, iż wpływ przejęcia na wysokość podatków negatywnie oceniają: mężczyźni (47% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), mieszkańcy Trójmiasta (48% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), badani w wieku 35–44 lata (49% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”) oraz posiadający wykształcenie wyższe (54% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”). Z kolei najczęściej pozytywnie na temat wpływu przejęcia na wysokość podatków wypowiadają się respondenci: zamieszkujący województwo pomorskie poza Trójmiastem (23% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”), w wieku 18–24 lata (29% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”) oraz posiadający wykształcenie podstawowe i zawodowe (34% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”). Natomiast kobiety i mężczyźni podobnie wypowiadają się w kwestii

pozytywnego wpływu przejścia Grupy ORLEN na wysokość podatków odprowadzanych przez Grupę LOTOS do samorządu regionalnego (odpowiednio 20% i 21% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”; wykresy 34 i 35).



Wykres 34. Opinia na temat przejścia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na wysokość podatków odprowadzanych przez Grupę LOTOS do samorządu regionalnego – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)

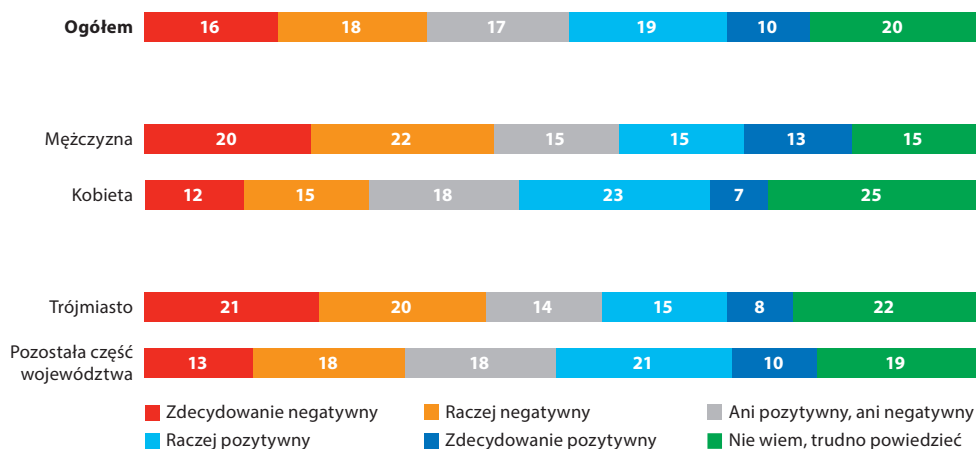
Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022



Wykres 35. Opinia na temat przejścia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na wysokość podatków odprowadzanych przez Grupę LOTOS do samorządu regionalnego – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)

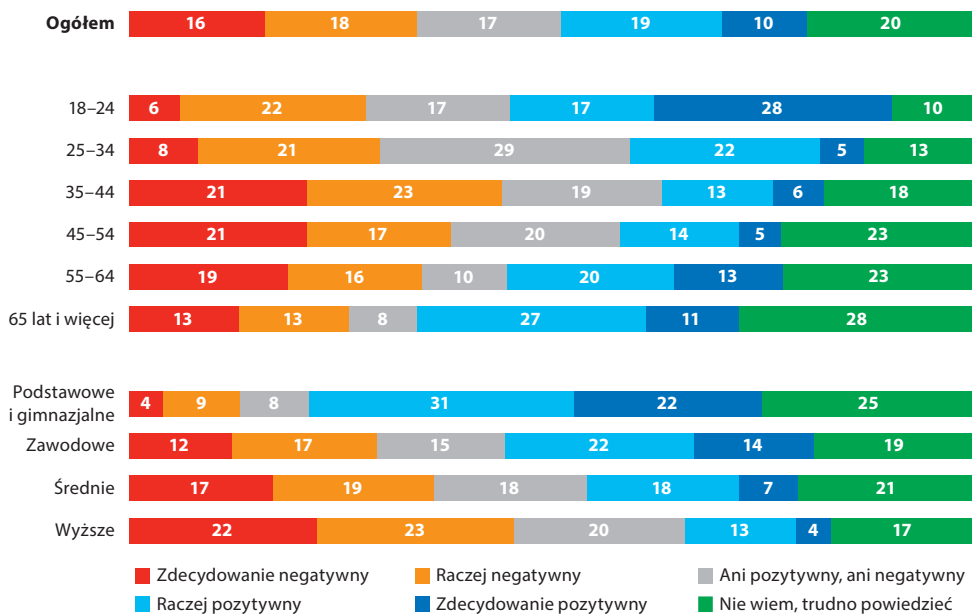
Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

Ostatnim aspektem, który należy rozważyć w kontekście przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN jest jego wpływ na wysokość wsparcia udzielanego przez Grupę LOTOS na działalność sportową, edukacyjną i społeczną w regionie. Stwierdzono, że 34% respondentów negatywnie oceniło wpływ przejęcia na wysokość udzielanego wsparcia (16% wskazań „zdecydowanie negatywny” oraz 18% wskazań „raczej negatywny”), zaś 29% badanych stwierdziło, że wpływ ten będzie pozytywny (19% wskazań „raczej pozytywny” oraz 10% wskazań „zdecydowanie pozytywny”). Respondenci, którzy negatywnie oceniają wpływ przejęcia na wysokość wsparcia udzielanego przez Grupę LOTOS na działalność sportową, edukacyjną i społeczną w regionie to najczęściej: mężczyźni (42% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), mieszkańcy Trójmiasta (41% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”), będący w wieku 35–44 lata (44% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”) i legitymujący się wykształceniem wyższym (45% wskazań „zdecydowanie negatywny” i „raczej negatywny”). Natomiast wśród badanych, którzy częściej dostrzegają pozytywny wpływ przejęcia na wysokość wsparcia udzielanego przez Grupę LOTOS wskazać można: kobiety (30% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”), osoby mieszkające na terenie województwa pomorskiego poza Trójmiastem (31% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”), będące w wieku 65 lat i więcej (38% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”) oraz posiadające wykształcenie podstawowe i gimnazjalne (53% wskazań „raczej pozytywny” i „zdecydowanie pozytywny”; wykresy 36 i 37).



Wykres 36. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na wysokość wsparcia udzielanego przez Grupę LOTOS na działalność sportową, edukacyjną i społeczną w regionie – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przedsiębiorców własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022



Wykres 37. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na wysokość wsparcia udzielanego przez Grupę LOTOS na działalność sportową, edukacyjną i społeczną w regionie – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)

Źródło: Raport z badania wpływu na gospodarkę regionu przekształceń własnościowych czołowej spółki regionalnej na rynku paliw płynnych, PBS, Sopot, marzec 2022

Jak zatem można by podsumować zaprezentowane wcześniej rozważania dotyczące interesariuszy projektu sprzedaży aktywów Grupy LOTOS oraz wnioski płynące z badania poglądów istotnej grupy tychże interesariuszy, jaką jest społeczność lokalna?

Dokonana analiza opinii kluczowej z punktu widzenia realizacji projektu sprzedaży aktywów Grupy LOTOS grupy interesariuszy kontekstowych, jakim jest społeczność lokalna wskazuje, iż analizowany projekt jest znany społeczności lokalnej i w większości traktuje ona jego realizację jako zagrożenie dla swoich interesów. Z perspektywy teorii zarządzania interesariuszami wydaje się, iż punkt widzenia tak licznej grupy interesariuszy powinien być uwzględniany w trakcie realizacji całego projektu; co więcej, powinna zostać opracowana strategia zarządzania interesariuszami uwzględniająca informowanie również tej konkretnej ich grupy o celach projektu i sposobie jego realizacji.

To zaś prowadzi do konstatacji, iż komentarza wymagają co najmniej dwie kwestie, ważne w odniesieniu do społeczności lokalnej, widzianej jako istotna kategoria interesariuszy projektu sprzedaży aktywów Grupy LOTOS. Pierwszy aspekt to pojawiająca się wątpliwość, czy do przedmiotowej grupy kierowano poprawnie skonstruowany przekaz, komunikujący istotne dla tychże osób parametry i efekty projektu. Drugi wymiar wątpliwości to pewien brak pewności, czy w analizowanym przypadku w ogóle brano pod uwagę ocenę transakcji z perspektywy społeczności lokalnej oraz wynikające z tej oceny wnioski sugerujące, że grupa ta obawia się wieloaspektowego negatywnego wpływu przedsięwzięcia na funkcjonowanie regionu Pomorza.

Należy również pamiętać, iż potencjalne pogorszenie sytuacji społeczności lokalnej w wyniku realizacji analizowanego projektu może w przyszłości przyczynić się do spadku zaufania tej grupy interesariuszy w przypadku realizacji innych projektów, w tym w szczególności projektów infrastrukturalnych. To zaś może stanowić znaczące utrudnienie ich realizacji. Wynika to bowiem z faktu, że w przypadku różnych grup interesariuszy oddziaływanie jest dwustronne – z jednej strony projekt oddziałuje na nich, ale w konsekwencji to oni także oddziałują na projekt, a w przypadku projektów infrastrukturalnych takie oddziaływanie może zostać przeniesione również na inne projekty. Zarządzający projektami infrastrukturalnymi zwracają w mniejszym stopniu uwagę na wpływ projektu na interesariuszy⁴⁰, a krytyczne nastawienie interesariuszy względem jednego projektu infrastrukturalnego może w konsekwencji utrudnić inny projekt infrastrukturalny.

Ponadto należy zaznaczyć, iż biorąc pod uwagę wpływy podatkowe związane z działalnością operacyjną prowadzoną przez Grupę LOTOS w poprzednich latach, niewątpliwie realizacja projektu sprzedaży aktywów tego podmiotu oznaczać będzie dla regionu znaczące zmniejszenie poziomu tychże wpływów. Fakt ten w konsekwencji może odbić się na możliwościach realizacji przez lokalny samorząd przyszłych projektów infrastrukturalnych podnoszących jakość życia w regionie, co wydaje się być jednym z głównych zagrożeń przedmiotowej transakcji dostrzeganych przez społeczność lokalną. Zaś brak informacji dotyczących potencjalnych sposobów rekompensaty tej straty dla regionu może być niestety odbierany przez społeczność lokalną jako dowód na brak intencji tego typu działań w przyszłości.

⁴⁰ M. Chmielewski, J. Próchniak *Interesariusze projektów infrastrukturalnych. Raport z przeglądu literatury oraz badań przeprowadzonych metodą zogniskowanego wywiadu grupowego*, s. 42, 2016, raport naukowo-badawczy.

ROZDZIAŁ VI

INTERES ŁĄCZĄCYCH SIĘ SPÓŁEK W PROCESIE KONSOLIDACJI GRUPY PKN ORLEN I GRUPY LOTOS S.A.

Jak odbierane są procesy konsolidacyjne na rynku energetycznym w Polsce? Czy z perspektywy dialogu społecznego, ale także uwzględniając perspektywę regulacyjną, ich odbiór jest zgodny z interesem właściciela?

Decyzję o konsolidacji grup PKN ORLEN i Grupy LOTOS S.A. podjęto w 2018 r. Do chwili obecnej budzi ona wiele emocji i kontrowersji. Wyraźny sprzeciw różnych środowisk z Pomorza wobec fuzji wyrażany był od początku pomysłu na tę transakcję, gdyż to właśnie wielu interesariuszy z regionu (w tym instytucje kultury, uczelnie wyższe) było beneficjentami zarówno działalności gospodarczej, jak i polityki społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR)⁴¹ prowadzonej przez Grupę LOTOS⁴².

Podczas konferencji pt. „Ryzyka i konsekwencje podziału oraz sprzedaży Grupy LOTOS. Perspektywa ekonomiczno-społeczna”, która odbyła się w dniu 7 kwietnia 2022 r. na Uniwersytecie Gdańskim przedstawiono liczne wątpliwości natury ekonomicznej i prawnej powstałe w związku z zaproponowanym sposobem konsolidacji. Wątpliwości związane z procesem połączenia przedstawiono także w opinii prawnej sporządzonej na zlecenie Senatu RP. Tekst opinii jest prezentowany w niniejszej publikacji.

Fuzja PKN ORLEN i Grupy LOTOS S.A. nadal wzbudza emocje i kontrowersje, gdyż pomimo starań decydentów wiele pytań nadal pozostaje bez odpowiedzi, jak choćby to o przyczynę zmiany koncepcji koncentracji. Pierwotnie miała ona polegać na sprzedaży akcji będących własnością Skarbu Państwa na rzecz spółki ORLEN. Ostatecznie

⁴¹ CSR (ang. *corporate social responsibility*) – społeczna odpowiedzialność biznesu.

⁴² Dostęp on-line: <https://pomorskie.eu/mieszkanicy-pomorza-przeciwko-sprzedazy-LOTOSu-sa-wyniki-specjalnego-badania-opinii/>

zdecydowano się jednak na przeprowadzenie fuzji/połączenia w oparciu o przepisy Kodeksu spółek handlowych. W celu jej przeprowadzenia zmieniono także rekomendację co do wypłaty dywidendy przez Grupę LOTOS S.A.

Wszystkie te działania pozwalają stawiać pytania o prawidłowe, ekonomicznie uzasadnione z punktu widzenia Grupy LOTOS, przygotowanie biznesowe przeprowadzanej koncentracji. Wydaje się, że przy ocenie celowości dokonania koncentracji zadbano przede wszystkim o interes spółki PKN ORLEN, natomiast nie do końca jest jasne, na czym polegał interes spółki Grupa LOTOS – jako spółki przejmowanej oraz Skarbu Państwa jako akcjonariusza, a także pozostałych akcjonariuszy łączących się spółek.

Co mówi doktryna prawa, czyli jakie przesłanki prawne powinny być spełnione lub też powinny towarzyszyć takim połączeniom?

W doktrynie prawa handlowego przez interes spółki należy rozumieć wypadkową interesów akcjonariuszy, interes wierzycieli wyrażający się w wypłacalności spółek, a także interes różnych grup społecznych realizowany w wyniku podejmowania działań o charakterze sponsorskim oraz szeroko pojętej społecznej odpowiedzialności biznesu, w tym obecnie także zrównoważonego rozwoju (CSR). W literaturze toczy się dyskusja na temat autonomiczności interesu spółki w stosunku do interesu poszczególnych wspólników, w której ścierają się dwa poglądy. Zwolennicy pierwszego poglądu opowiadają się za rozłączeniem interesu spółki i interesu osób zaangażowanych w jej działalność (wspólnicy, zarząd, kontrahenci, pracownicy itp.), natomiast zwolennicy drugiego utożsamiają interes spółki z interesem uczestników korporacji (w szczególności wspólników)⁴³. Kompromisowe stanowisko zajął Sąd Najwyższy, który zwrócił uwagę, że normatywne wyróżnienie interesu spółki względem interesów poszczególnych uczestników korporacyjnych nie wyklucza istnienia funkcjonalnego związku pomiędzy oboma tymi interesami. Interes spółki stanowi bowiem wypadkową interesów wszystkich grup wspólników i powinien uwzględniać wszystkie ich słuszne interesy. Ponadto obowiązek lojalnego współdziałania wspólników wynika ze wspólnego celu wywodzonego ze statutu spółki⁴⁴.

Na konieczność uwzględnienia interesu spółek także w procesach konsolidacyjnych zwraca się powszechnie uwagę w piśmiennictwie doktryny i praktyki prawa handlowego. W komentarzach do Kodeksu spółek handlowych podkreśla się, że podstawowe znaczenie w przypadku procesów konsolidacyjnych powinno mieć uzasadnienie ekonomiczne (art. 501 KSH). Jest ono rozumiane jako synonim motywów, które legły u podstaw wszczęcia

⁴³ A. Opalski *Prawo zgrupowań spółek*, Warszawa 2012, s. 147.

⁴⁴ Uchwała SN z 22.10.2009, III CZP 63/09, OSNC 2010/4, poz. 55 oraz wyrok SN z 5.11.2009, I CSK 158/09, OSNC 2010/4, poz. 63.

procedury połączenia oraz celów, które w jej wyniku mają być osiągnięte. To właśnie aspekty ekonomiczne/finansowe mogą przekonać wspólników o celowości tego przedsięwzięcia⁴⁵. Wskazuje się także, że uzasadnienie ekonomiczne powinno odnosić się do całego procesu łączenia, co jest istotne z punktu widzenia interesów łączących się spółek, ale również stosunku wymiany, co z kolei jest ważne z punktu widzenia interesów wspólników⁴⁶.

Czy zawsze wykładnia prawa i racjonalność ekonomiczna „idą w parze”?⁴⁷

W ramach uzasadnienia ekonomicznego planowanego połączenia wskazuje się na konieczność przedstawienia aktualnej sytuacji finansowej i majątkowej oraz organizacyjną strukturę przedsiębiorstw łączących się spółek. Następnie niezbędne jest opisanie gospodarczych przyczyn, które skłoniły zarząd do sformułowania propozycji połączenia z inną konkretnie określoną spółką oraz celów, które dzięki temu zamierza on osiągnąć. Przykładowo wskazuje się tu na takie ekonomiczne cele fuzji jak: osiągnięcie tzw. korzyści skali i efektu synergii poprzez zmniejszenie kosztów prowadzonej działalności, uzyskanie dostępu do rynku, na którym obecna jest spółka przejmowana, polepszenie pozycji rynkowej spółki przejmującej dzięki koncentracji kapitału oraz wykorzystaniu *know-how* i doświadczenia pracowników zatrudnionych w innych spółkach itp.⁴⁸ Do przyczyn tych zalicza się także umocnienie pozycji spółki przejmującej na rynku, ochronę przed wzrastającą konkurencją, zwiększenie wiarygodności kredytowej, możliwość zwiększenia produkcji przy jednoczesnej redukcji kosztów itp. Dla spółki przejmowanej połączenie może stanowić formę postępowania sanacyjnego, umożliwiającego wyjście z trudnej sytuacji finansowej czy wręcz zaniechanie przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego⁴⁹. Natomiast z perspektywy spółki przejmującej, uzasadnieniem dla połączenia ze słabszą finansowo spółką może być uzyskanie dostępu do określonych wartości niematerialnych i prawnych (firmy, znaków towarowych, wzorów użytkowych), klienteli czy wykwalifikowanej kadry pracowniczej⁵⁰.

Zgodnie z art. 505 § 1 pkt. 4 KSH uzasadnienie ekonomiczne jest elementem obligatoryjnym sprawozdań sporządzanych przez zarządy łączących się spółek. Sprawozdanie to powinno zatem wskazać konkretne przyczyny leżące u podstaw połączenia. W literaturze przedmiotu zwrócono uwagę, że treść sprawozdania może być (a nawet będzie)

⁴⁵ M.in. A. Szumański [w:] Kodeks, 2003, t. IV, s. 346–347; K. Oplustil *Komentarz do art. 501* [w:] Kodeks spółek handlowych. Komentarz 2022, wyd. 8; dostęp: Legalis.

⁴⁶ A. Kidyba *Kodeks spółek handlowych*. Komentarz 2022, dostęp online: Lex; K. Oplustil *Komentarz do art. 501* [w:] Kodeks spółek handlowych. Komentarz 2022, wyd. 8, dostęp: Legalis.

⁴⁷ K. Basu *Republika przekonani*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2020, s. 5–310.

⁴⁸ K. Oplustil *Komentarz do art. 501* [w:] Kodeks spółek handlowych. Komentarz 2022, wyd. 8, dostęp: Legalis.

⁴⁹ P. Piniór [w:] „Kodeks spółek...”, J. A. Strzępka (red.) 2009, s. 1092, dostęp: Legalis.

⁵⁰ K. Oplustil *Komentarz do art. 501* [w:] Kodeks spółek handlowych. Komentarz 2022, wyd. 8, dostęp: Legalis.

odmienna w stosunku do każdej ze spółek uczestniczących w połączeniu, bowiem każda z nich może osiągnąć odmienne korzyści w wyniku połączenia oraz konsekwentnie różne mogą być motywy podjęcia decyzji o konsolidacji. Różnica ta będzie szczególnie widoczna w przypadku połączenia przez przejęcie, bowiem interes spółki przejmującej będzie niewątpliwie różny od interesu spółki przejmowanej⁵¹. Pogląd ten jest o tyle uzasadniony, że w wyniku połączenia przez przejęcie spółka przejmowana traci swój byt prawny (i to jest przypadek Grupy LOTOS S.A.). O ile zatem sprawozdanie, jako jeden z elementów procesu połączenia, może dawać informacje odnoszące się do wszystkich łączących się spółek, a nie ograniczać do wewnętrznej sfery danej spółki, której zarząd sporządza to sprawozdanie⁵², to jednak zarząd spółki przejmowanej, działający do zakończenia jej bytu prawnego, przede wszystkim w interesie samej spółki i jej wspólników, powinien przedstawić uzasadnienie ekonomiczne połączenia z tej właśnie perspektywy. Sprawozdanie to powinno również uzasadnić, dlaczego przyjęto określony parytet wymiany udziałów lub akcji i na podstawie jakich kryteriów. W przypadku szczególnych trudności z wyceną udziałów lub akcji należy te trudności wskazać⁵³.

Czy zatem w procesie komunikowania tej transakcji bądź na samym etapie decyzyjnym można mówić o jakiejś luce lub etapach, które powinny w bardziej transparentny sposób być artykułowane?

Należy przyjąć, że w procesie połączenia Grupy LOTOS S.A. z PKN ORLEN S.A. należało przedstawić uzasadnienie ekonomiczne uwzględniające interes obu łączących się spółek, a także interes poszczególnych grup wspólników, ze szczególnym uwzględnieniem interesu akcjonariusza większościowego Skarbu Państwa, który z kolei należało ocenić przy uwzględnieniu przepisów ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym, a konkretnie art. 9 tej ustawy.

Ponadto ze względu na istotne gospodarczo i strategicznie znaczenie spółek uczestniczących w fuzji, proces i skutek połączenia podlegał będzie ocenie przez pryzmat względów społecznych, a mianowicie o zakres i sposób realizowanych interesów poszczególnych grup interesariuszy. Realizacja interesów innych interesariuszy niż wspólnicy/akcjonariusze nabiera szczególnego znaczenia właśnie w spółkach z udziałem Skarbu Państwa. Jak pokazuje praktyka gospodarcza, zaspokajanie w sposób zrównoważony takich grup jak pracownicy, konsumenci, społeczność lokalna, wreszcie całe społeczeństwo, stanowi *de facto* także realizację „interesu społecznego”.

⁵¹ P. Piniór [w:] „Kodeks spółek...”, J. A. Strzępka (red.) 2009, s. 1092; odmiennie: Siemiątkowski, Potrzezszcz, 2011, *Komentarz do art. 501*.

⁵² A. Kidyba *Kodeks...*, t. II, s. 913.

⁵³ P. Piniór [w:] „Kodeks spółek...”, J. A. Strzępka (red.) 2009, s. 1092.

Jeżeli takowy głos się pojawia, to czy można definitywnie stwierdzić braki w podstawie połączenia tych spółek, a jeżeli tak, to czy są one raczej formalne (prawne), czy wynikają z przesłanek związanych z racjonalnością gospodarowania (ekonomicznych)?

Analizując dokumenty stanowiące podstawę dokonanego połączenia, można odnieść wrażenie, że od początku procesu konsolidacyjnego dominującym w tym procesie był interes grupy PKN ORLEN. W Sprawozdaniu Zarządu Grupy LOTOS S.A. sporządzonego na podstawie art. 501 § 1 KSH z dnia 2 czerwca 2022 r.⁵⁴ mowa o konieczności stworzenia silnego i zdywersyfikowanego polskiego koncernu multienergetycznego, co niewątpliwie leży w interesie spółki przejmującej, czyli PKN ORLEN, będącego głównym beneficjentem konsolidacji jako podmiot, którego wartość w wyniku połączenia znacząco wzrasta. W sprawozdaniu nie wyjaśniono natomiast, jaki konkretny interes spółki Grupa LOTOS S.A. zostanie zrealizowany w wyniku połączenia, w szczególności – jakie korzyści odniesie w wyniku konsolidacji Grupa LOTOS S.A. oraz jej akcjonariusze (w tym Skarb Państwa), ewentualnie jej interesariusze (por. jednak pkt. 4.11.3 odnoszący się do pracowników Grupy LOTOS S.A.). Z ostrożną nadzieją należy także odnotować zapewnienie wyrażone w pkt. 4.13. sprawozdania sporządzonego przez zarząd Grupy LOTOS, że obecne wsparcie Grupy LOTOS będzie kontynuowane przez ciągłe zaangażowanie w społeczne, kulturowe i sportowe inicjatywy w województwie pomorskim, a interes regionu powinien być realizowany poprzez zorganizowanie centrów kompetencyjnych z zakresu logistyki kolejowej, rozwoju kompetencji olejowych, technologii wodorowych, paliw żeglugowych oraz serwisu morskich elektrowni wiatrowych na terenie Gdańska (pkt. 4.11.4 sprawozdania).

Do interesu wspólników spółki Grupa LOTOS odniesiono się w pkt. 3 sprawozdania, w którym zawarto uzasadnienie stosunku wymiany akcji Grupy LOTOS na akcje PKN ORLEN.

W przypadku obu spółek, tzn. LOTOSu i ORLENu, działania SP jako akcjonariusza w tych spółkach powinny być zgodne z art. 9 ustawy o zasadach zarządzania mieniem Skarbu Państwa. Przy wykonywaniu praw z akcji, Skarb Państwa (a taką czynnością jest wykonywanie prawa głosu w spółce także w trakcie podejmowania uchwały na walnym zgromadzeniu spółki) powinien się kierować zasadami prawidłowej gospodarki, działać w celu osiągnięcia trwałego wzrostu wartości tych akcji, z uwzględnieniem polityki gospodarczej państwa. Wynika z tego, że w przypadku konsolidacji spółek LOTOS i PKN ORLEN, Ministerstwo Aktywów Państwowych powinno dysponować szczegółową analizą przygotowaną niezależnie od analiz przygotowanych

⁵⁴ Dostęp online: https://www.ORLEN.pl/content/dam/internet/ORLEN/pl/pl/relacje-inwestorskie/po%C5%82%C4%85czenieLOTOS/Sprawozdanie_Zarzadu_Grupy_LOTOS_SA_dla_celow_Polaczenia.pdf.coredownload.pdf

przez zarządy łączących się spółek, czy decyzja o konsolidacji oraz jej trybie spełnia wymogi art. 9 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym, w szczególności czy wybrany tryb konsolidacji jest optymalny z punktu widzenia zasad prawidłowej gospodarki oraz w jaki sposób uwzględni politykę gospodarczą państwa. Taka analiza powinna być na tyle szczegółowa, aby mogła stanowić podstawę do oceny prawidłowości realizacji zadań w zakresie zarządzania mieniem państwowym⁵⁵.

Przy zasadach wykonywania praw z akcji nie można abstrahować od zasad ogólnych zarządzania mieniem państwowym. Ustawodawca określił sposób zarządzania mieniem w art. 4 ust. 2 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym poprzez wskazanie dwóch istotnych zasad, którymi ma się kierować organ właściwy do zarządzania mieniem. Są to: zasada prawidłowej gospodarki oraz zasada szczególnej staranności. Pierwsza z nich odnosi się do wzorca dobrego gospodarza, natomiast zasada druga podwyższa miernik staranności wynikający z faktu gospodarowania mieniem wspólnotowym (w rozumieniu wspólnoty obywateli, będących poza terytorium i władzą, jednym z trzech substratów państwa). Podwyższony miernik staranności wynika także z faktu, że zarządzanie dotyczy mienia, do którego zarządzający nie ma tytułu prawnego w ujęciu cywilistycznym⁵⁶.

Warto także zauważyć, że w 2019 r. do art. 9 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym dodano art. 9a i 9b, w których doprecyzowano zasady, jakimi powinien się kierować Skarb Państwa w procesach nabywania i obejmowania akcji i udziałów⁵⁷. W komentarzu do tych przepisów zwraca się uwagę na fakt, że Skarb Państwa zasadniczo uczestniczy w życiu gospodarczym głównie w celu realizacji zadań publicznych. Zwiększenie jego udziału w tym obszarze zostało ograniczone poprzez wskazanie celów, dla realizacji których nabycie czy objęcie akcji udziałów może nastąpić. O ile cele wymienione w przepisach art. 9a ust. 1 pkt. 1 i 3 art. 9b ust. 1 i 3 związane są z kreowaniem i realizacją przez państwo polityki społeczno-gospodarczej oraz ochrony bezpieczeństwa, o tyle samo zwiększenie czy utrzymanie udziałów w kapitale zakładowym jako samodzielny cel, niepowiązane z zadaniami państwa, może budzić wątpliwości co do rzeczywistej intencji ustawodawcy w zakresie ograniczenia działalności inwestycyjnej państwa⁵⁸.

⁵⁵ Por. np. *Kierunki polityki właścicielskiej w zakresie zbywania akcji/udziałów należących do Skarbu Państwa*, dostęp online: <https://www.gov.pl/web/premier/lad-korporacyjny2>; F. Grzegorzczak [w:] F. Grzegorzczak, M. Wierzbowski (red.) „Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz”, Warszawa 2020, s. 18.

⁵⁶ F. Grzegorzczak [w:] F. Grzegorzczak, M. Wierzbowski (red.) „Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz”, Warszawa 2020, s. 29.

⁵⁷ Ustawa z dnia 21 lutego 2019, Dz.U. z 2019 r. poz. 492; B. Chłodzińska [w:] F. Grzegorzczak, M. Wierzbowski (red.) „Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz”, Warszawa 2020, s. 108.

⁵⁸ B. Chłodzińska [w:] F. Grzegorzczak, M. Wierzbowski (red.) „Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz”, Warszawa 2020, s. 108–109.

Jaką rolę pełni wycena wartości podmiotów będących stronami transakcji konsolidacyjnej?

Generalnie, kwestie związane z łączeniem spółek reguluje Kodeks spółek handlowych w art. 491–527. Szczególne regulacje dotyczące łączenia spółek kapitałowych przewidziano w art. 498–516. Regulacje te określają przede wszystkim obowiązki zarządów łączących się spółek związanych z przygotowaniem planu połączenia, sprawozdania zarządów uzasadniających połączenie, badanie planu przez biegłego rewidenta, udostępnienie wspólnikom określonych w art. 505 KSH dokumentów do przeglądania itd. Ustalenie wartości majątku spółki przejmowanej stanowi element załącznika do planu połączenia spółek (art. 499 § 2 pkt. 3 KSH). Natomiast w pisemnym sprawozdaniu, sporządzanym przez zarząd każdej z łączących się spółek, przedstawia się m.in. uzasadnienie ekonomiczne połączenia, a zwłaszcza stosunek wymiany akcji spółki przejmowanej na akcje spółki przejmującej. Uzasadnienie ekonomiczne powinno zawierać wycenę akcji łączących się spółek, a w przypadku trudności związanych z wyceną, powinno wskazywać na te trudności.

Skarb Państwa, a konkretnie – realizujący uprawnienia w zakresie zarządzania mieniem państwowym – Minister Aktywów Państwowych, powinien natomiast przy oddawaniu głosu w przedmiocie uchwały o połączeniu, a także przy ocenie dokumentów przedłożonych przez zarządy łączących się spółek, kierować się ogólnymi zasadami określonymi w art. 4 i 9 oraz art. 9b ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Przepis art. 9b znajdzie zastosowanie w związku z art. 497 § 1 KSH.

Stosownie do treści tego przepisu, objęcie akcji przez Skarb Państwa może nastąpić, jeżeli jest dokonywane na warunkach akceptowalnych dla inwestora prywatnego, chyba że jest dokonywane w ramach udzielania dozwolonej pomocy publicznej. Takiego testu nie przeprowadza się, jeżeli Skarb Państwa obejmuje akcje w celu podejmowania środków służących ochronie podstawowych interesów bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej, o których mowa w art. 346 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Zatem, podjęcie decyzji w przedmiocie uchwały w sprawie połączenia przez Skarb Państwa (MAP) powinno zostać poprzedzone nie tylko analizami celowości połączenia wykazującymi zgodność z treścią przepisów ogólnych art. 4 i 9, ale także art. 9b ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Objęcie akcji powinno być zatem poprzedzone m.in. oceną, czy czynność ta jest dokonywana na warunkach akceptowalnych dla inwestora prywatnego znajdującego się w podobnych okolicznościach⁵⁹.

⁵⁹ B. Chłodzińska [w:] *ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz*, red. F. Grzegorzczak, M. Wierzbowski, Warszawa 2020, s. 113

Jakie są więc pozytywne i/lub negatywne doświadczenia z fuzji tak strategicznych dla Polski i regionu województwa pomorskiego podmiotów?

W przypadku spółek o istotnym strategicznym znaczeniu dla całego kraju, a także konkretnych regionów, transparentne określenie przyczyn i warunków konsolidacji w sytuacji, gdy ostatecznym jej skutkiem jest likwidacja podmiotów o istotnym znaczeniu w wymiarze ekonomicznym, ale także historycznym, powinno być oczywistością. O konieczności i celowości działań konsolidacyjnych powinni zostać przekonani nie tylko akcjonariusze, ale także – ze względu na specyfikę akcji będących przedmiotem własności Skarbu Państwa – pozostali interesariusze, którymi bez wątpienia są co najmniej mieszkańcy Pomorza, a nawet całe społeczeństwo. Skoro się uważa, że w takim zakresie, w jakim Skarb Państwa pozostaje współnikiem/akcjonariuszem spółki kapitałowej, zawsze realizuje interes państwa (interes publiczny)⁶⁰, to warto zauważyć, że bywa on realizowany także poprzez zaspokajanie potrzeb różnych grup interesariuszy. Działanie takie może mieć zresztą charakter obustronny, gdyż działania interesariuszy pozostających także poza mechanizmami korporacyjnymi spółki mogą istotnie wpływać na zachowania spółki i tym samym przyczyniać się do współkształtowania jej interesu⁶¹.

Potrzeba pogłębionego uzasadnienia przyczyn oraz wybranego trybu, a także precyzyjne ustalenie interesów różnych grup podmiotów, na które oddziałuje proces konsolidacji spółek PKN ORLEN i Grupa LOTOS wiąże się zatem ze szczególnym statusem akcjonariusza, jakim w tych spółkach jest Skarb Państwa. Ten realizuje interes publiczny rozumiany zgodnie z art. 9 ustawy o zarządzaniu mieniem państwowym przy uwzględnieniu jednak konstytucyjnie gwarantowanej zasady społecznej gospodarki rynkowej (art. 20 Konstytucji) oraz zgodnie z art. 1 Konstytucji RP, czyli przy zastosowaniu tzw. generalnej klauzuli interesu publicznego, zgodnie z którym państwo jest dobrem wspólnym wszystkich obywateli, a zatem własność publiczna może być jedynie instrumentem realizacji zadań służących ogółowi⁶². Specyfika realizacji tego interesu w spółkach z udziałem Skarbu Państwa wyraża się jednak w tym, że wola państwa i jego prywatnoprawnej emanacji – Skarbu Państwa, w spółce handlowej, która jest zawsze podmiotem prywatnym, realizowana jest zgodnie z zasadami

⁶⁰ A. M. Weber *Interes spółki Skarbu Państwa – między interesem publicznym a interesem prywatnym* [w:] A. Kidyba (red.) „Spółki z udziałem Skarbu Państwa a Skarb Państwa”, Warszawa 2015, s. 192–193.

⁶¹ A. Opalski *O pojęciu...*, s. 17.

⁶² A. M. Weber *Interes spółki Skarbu Państwa – między interesem publicznym a interesem prywatnym* [w:] A. Kidyba (red.) „Spółki z udziałem Skarbu Państwa a Skarb Państwa”, Warszawa 2015, s. 192; A. Szafranski *Przedsiębiorca publiczny...*, s. 65.

właściwymi dla danego typu spółki. Oznacza to prymat środków o charakterze korporacyjnym nad instrumentami o charakterze administracyjnoprawnym⁶³.

Interesu Skarbu Państwa jako akcjonariusza w procesie konsolidacyjnym nie można niewątpliwie utożsamiać z interesem spółki przejmującej, głównego beneficjenta połączenia, czyli spółki PKN ORLEN, dlatego powinien on być transparentnie i dokładnie określony przez Ministerstwo Aktywów Państwowych.

Docelowo zweryfikowane powinno zostać także stwierdzenie zawarte w pkt. 4.12. Sprawozdania Zarządu Grupy LOTOS S.A., iż potencjalne przyszłe synergie towarzyszące połączeniu istotnie przewyższają koszty związane z realizacją środków zaradczych.

⁶³ F. Grzegorzcyk [w:] F. Grzegorzcyk, M. Wierzbowski (red.) „Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz”, Warszawa 2020, s. 15.

ROZDZIAŁ VII

KONCERN MULTIENERGETYCZNY – ILUZJA I RZECZYWISTOŚĆ

Pomysł połączenia PKN ORLEN i Grupy LOTOS w jeden koncern pojawiał się i upadał wielokrotnie. Jednakże w przypadku tych wcześniejszych prób przeprowadzenia takiej operacji podstawowy argument stanowiło stworzenie podmiotu o powiększonym potencjale i wykorzystanie synergii możliwych do osiągnięcia w takich ramach. Z parcelacją Grupy LOTOS przeprowadzoną latem 2022 r. związane nowy argument, jakim miałyby być wkroczenie przekształconego PKN ORLEN na obszar multienergetyki.

Parcelację Grupy LOTOS zainicjowało podpisanie listu intencyjnego ze Skarbem Państwa w lutym 2018 r., a jej wejście w decydującą fazę nastąpiło wiosną 2021 r. Od tego momentu podjęto szereg działań promocyjnych, których celem było uzasadnienie planowanego przejścia aktywów Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i pozyskanie przychylności opinii publicznej dla tego przedsięwzięcia. Właśnie przy tej okazji wielokrotnie pojawiły się zapewnienia, że dzięki wzbogaceniu PKN ORLEN aktywami Grupy LOTOS zostanie zbudowany „stabilny koncern multienergetyczny, który będzie rozwijał polską gospodarkę i który będzie mógł konkurować z innymi koncernami zagranicznymi” (Daniel Obajtek, prezes PKN ORLEN, 8.03.2021). Do znudzenia było powtarzane pojęcie „narodowego championa”, który jak równy z równym zmierzy się z najsilniejszymi graczami Europy i świata. Epatowaniu gigantycznymi rzekomo rozmiarami powiększonego PKN ORLEN towarzyszyły wizjonerskie wręcz zapowiedzi nowoczesności, ku której firma będzie podążać. Miałyby się to dokonać poprzez osiągnięcie cech koncernu multienergetycznego, a więc wytwarzającego energię na wiele różnych sposobów. Takie zapewnienia o wielkiej skali działań, jak i o ukształtowaniu multienergetycznego profilu powiększonego PKN ORLEN zawierały w sobie daleką od rzeczywistości iluzję.

Działania producentów energii polegające na wykorzystaniu wielu jej źródeł (stąd bierze się pojęcie multienergetyki) są podejmowane w świecie, ale ich istotę stanowią długookresowe strategie rozwoju, przemyślane restrukturyzacje przedsiębiorstw i dobrze skomponowane sojusze strategiczne. Proste łączenie lub przejmowanie podmiotów o bardzo zbliżonym profilu nie stanowi właściwej drogi w tym kierunku. Ewolucyjny proces polegający na rozszerzaniu tradycyjnie pojmowanej petrochemii (działalności

w obszarze przetwórstwa ropy naftowej) o inne formy wytwarzania energii podejmowany jest w wielu znanych firmach. Francuska TotalEnergies i włoska ENI zaczęły intensywnie wykorzystywać gaz ziemny. Jednocześnie pierwsza z nich coraz mocniej angażuje się w produkcję biopaliw, a druga w długoterminowej strategii (do 2050 r.) zakłada wyraźne przesunięcie swojego profilu produkcyjnego w stronę rozwiązań fotowoltaicznych i energetyki wiatrowej. Nie brak jednak także takich firm jak brytyjska BP plc czy brytyjsko-holenderska Royal Dutch Shell, które w strukturze działalności utrzymują wyraźną dominację poszukiwań nowych złóż ropy naftowej, jej wydobycia, przetwarzania i sprzedaży w postaci paliw płynnych i produktów pokrewnych.

Koncernem, który w pełnym tego słowa znaczeniu może być uznany za koncern multienergetyczny, jest norweski Equinor. Wydobywa on i przetwarza ropę naftową, a także gaz ziemny (to z Equinorem PGNiG zawarło kontrakt na dostawy wydobywanego na szelfie norweskim gazu, który trafi do Polski przez Baltic Pipe). Równocześnie koncern zaangażowany jest w potężne instalacje wiatrowe i fotowoltaiczne. Przyjęta w 2018 r. nazwa koncernu wywodzi się ze słów *equilibrium* i *equality* (równowaga i równość) oraz *Norge* (Norwegia). Patrząc na dzisiejszą strukturę koncernu, warto prześledzić ścieżkę, która doprowadziła do jej ukształtowania. W 1972 r. z inicjatywy rządu Norwegii założona została firma Statoil, której przekształcenie w spółkę akcyjną nastąpiło dopiero w 2001 r. z zachowaniem ponad 2/3 udziałów w rękach państwa. Motywem założenia firmy była eksploatacja zasobów ropy naftowej i gazu na norweskim szelfie kontynentalnym. Ponad pół wieku wcześniej (w 1905 r.) kapitał szwedzkiej rodziny Wallenbergów dał początek firmie Norsk Hydro-Elektrisk, która produkowała nawozy sztuczne, a potrzebną do tego energię elektryczną zapewniła sobie poprzez zbudowanie elektrowni wodnej przy wodospadzie Svelgfossen. Z czasem (już pod nazwą Norsk Hydro) firma skupiła w swoich rękach znaczącą część norweskich hydroelektrowni, a od lat 60-tych podjęła produkcję aluminium, w której duże zużycie energii elektrycznej odgrywa kluczową rolę. W 1965 r. Norsk Hydro poprzez wspólne przedsięwzięcie z francuską firmą Elf Aquitaine rozszerzyła swoją działalność o wydobycie ropy naftowej i gazu na norweskim szelfie, a po ponad czterdziestu latach obecności na tym polu, w 2007 r., właśnie tę część swojej działalności zdecydowała się wydzielić z własnych struktur i przeprowadzić jej przyłączenie do Statoil (przez krótki czas powiększone przedsiębiorstwo nosiło nawet nazwę StatoilHydro, ale w 2009 r. na powrót skrócono ją do Statoil). Sama firma Norsk Hydro skoncentrowała się na wcześniejszym obszarze swojej działalności, jakim jest produkcja i recykling aluminium.

Niezależnie od długości nazwy połączenie sił z petrochemiczną częścią Norsk Hydro istotnie wzmocniło pozycję Statoil wśród koncernów petrochemicznych korzystających z zasobów szelfu. Pozwoliło także na intensyfikację zakończonych sukcesem poszukiwań nowych złóż pod dnem Morza Północnego i dokonanie strategicznych inwestycji na szelfie kontynentalnym w Zatoce Meksykańskiej. Zarazem w 2012 r. Statoil

postanowił definitywnie wycofać się z rynku detalicznego poprzez sprzedaż wszystkich swoich stacji paliw kanadyjskiej sieci sklepowej Alimentation Couche-Tard, która przeprowadziła ich rebranding na Circle K.

Niedługo przed zmianą nazwy ze Statoil na Equinor firma zapoczątkowała dynamiczne wchodzenie w obszar energetyki wiatrowej. Jednym z najciekawszych projektów w tym zakresie jest rozwój pływającej farmy wiatrowej Hywind w Szkocji. Partnerem w tym projekcie (25% udziałów) jest firma Masdar z Abu Dhabi, największy producent energii odnawialnej w świecie arabskim. Na uwagę zasługuje także dokonany w 2021 r. wybór Equinor do realizacji budowy farmy wiatrowej *offshore* zasilającej w elektryczność Nowy Jork, podjęcie – we współpracy z włoską firmą ENI – zleconej przez rząd Norwegii budowy pływających farm wiatrowych na Morzu Północnym, udział w konsorcjum (z brytyjską firmą SSE plc), które rozwija Dogger Bank Wind Farm, największą farmę wiatrową *offshore* na świecie.

Od 2018 r. Equinor zaangażowany jest w swój pierwszy wielki projekt fotowoltaiczny, Apodi Solar Plant w Brazylii, który zaopatruje w energię elektryczną 200 tysięcy gospodarstw domowych.

Obok dostaw gazu dla PGNiG przez Baltic Pipe, w działalności Equinor istnieje jeszcze jeden akcent o dużym znaczeniu z polskiej perspektywy. To budowa, we współpracy z Polenergią S.A., w której 42,84% akcji kontroluje zarządzany przez Dominikę Kulczyk fundusz farm wiatrowych na Bałtyku – Mansa Investments.

Nawet pobieżne spojrzenie na proces formowania się firmy Equinor jako koncernu multienergetycznego pozwala dostrzec, że polegał on na długoletnim komponowaniu w jedną całość aktywów stworzonych przez różne firmy. Cechowała je znaczna różnorodność, działały na różnych polach i w wielu krajach, realizowały starannie przemyślane odrębne strategie rozwojowe, które w pewnych momentach pozwalały na znalezienie punktów wspólnego interesu. Przeprowadzony proces formacyjny firmy miał charakter ewolucji i wynikał z organicznego rozwoju wielu podmiotów. Z perspektywy Equinor najpierw zbudowanie bardzo mocnej pozycji w zakresie korzystania z zasobów szelfu pozwoliło przejść do inwestycji w zakresie energetyki wiatrowej, a następnie – do dużych projektów fotowoltaicznych.

W przypadku PKN ORLEN i Grupy LOTOS trudno doszukać się podobieństw do procesów, których wynikiem jest dzisiejsza postać Equinor. Obie polskie firmy są do siebie mocno podobne i zarazem dosyć tradycyjne pod względem profilu produkcyjnego. Parcelację jednej z nich, a następnie proste wchłonięcie jej wybranych elementów w ramy drugiej trudno uznać za krok w stronę zbudowania podmiotu o cechach koncernu multienergetycznego. Wysuwanie tego typu argumentu jako uzasadnienia dokonanej operacji przychodzi uznać jedynie za stwarzanie iluzji.

ROZDZIAŁ VIII

KONTEKST PONADREGIONALNY – WOJNA, NIEZALEŻNOŚĆ ENERGETYCZNA I WAHANIA CEN NA RYNKU PALIW

Wprawdzie przygotowania do fuzji Grupy LOTOS i PKN ORLEN prowadzone były przez wiele miesięcy, jednak sama realizacja transakcji przypada na okres, kiedy trwa inwazja Rosji na Ukrainę, która wywołała globalne konsekwencje gospodarcze, szczególnie odczuwalne na rynku paliw i energii. Czy nie jest to dobry moment na utworzenie dużego narodowego koncernu paliwowego i wprowadzenie do LOTOSu silnego globalnego partnera, jakim jest Saudi Aramco?

To nie jest kwestia czasu, tylko założeń, które leżą u podstaw projektu konsolidacji LOTOSu z ORLENem. Moim zdaniem decyzja dotycząca fuzji jest całkowicie nieracjonalna, nieuzasadniona ekonomicznie i szkodliwa dla polskiego rynku paliw. Gdy piastowałem funkcję Wiceministra Gospodarki, nigdy bym się nie zgodził na realizację pomysłu łączenia tych dwóch podmiotów z powodu naruszenia fundamentalnych zasad konkurencji, które na lokalnym rynku paliw płynnych powinny być wartością nadrzędną.

Budowa potencjału polskiego podmiotu, który będzie miał ponad 80% udziału na hurtowym rynku benzyn w Polsce i ponad 70% na hurtowym rynku oleju napędowego, poprzez połączenie tych dwóch podmiotów, zmierza do monopolizacji rynku. Potwierdza to również fragment wypowiedzi Wiceministra Aktywów Państwowych zawarty w piśmie skierowanym do Business Centre Club. Odnosząc się do planowanych dezinvestycji (tzw. środków zaradczych), Pan Minister napisał, że „ich wdrożenie, które wynika z europejskiego prawa ochrony konkurencji, umożliwi połączenie ORLENu z LOTOSem, co z kolei spowoduje zastąpienie wzajemnego konkurowania potencjałem do generowania synergii”.

To wydaje się silnym i ważnym argumentem, zważywszy na to, że efekty synergiczne nie są czymś nowym tak w praktyce gospodarczej, jak i w teorii ekonomii, finansów czy nauk o zarządzaniu. Może Pan Minister ma rację?

Trudno się zgodzić z takim postawieniem sprawy. Jeśli Pan Minister uważa, że konkurencję trzeba wyeliminować, bo ogranicza się możliwości pozyskiwania środków przez jeden podmiot, to jest to dalece niepokojące i szkodliwe dla gospodarki. Dlatego nie cieszą mnie doskonałe wyniki takich czy innych podmiotów, które funkcjonują w Polsce, bo one są uzyskiwane w efekcie dominującej pozycji na rynku, a nie w efekcie konkurencyjności samej firmy. W tej sytuacji należy zadać sobie pytanie, czy bardzo wysokie zyski ORLENU odnotowane w ostatnim roku były efektem redukcji kosztów, czy może jakiejś wybitnej strategii rynkowej, doskonałych zakupów surowca itp.? Prawdopodobnie nie – one były w dużej mierze wynikiem panowania na hurtowym rynku paliw płynnych w Polsce.

Odnoszę wrażenie, że w ostatnich latach rząd koncentruje się na tworzeniu wielkich podmiotów monopolizujących rynek, które w zamyśle propagandowym mają dać efekt synergii. W rzeczywistości takiego efektu nie dają, za to generują dodatkowe koszty, które społeczeństwo ponosi w następstwie wzrostu cen. Przykładem takiej konsolidacji, która nie przyniosła jakichkolwiek efektów synergii, a w efekcie aktywności związków zawodowych wygenerowała dodatkowe koszty, była konsolidacja elektroenergetyki, czyli tworzenie dużych koncernów.

Jaka zatem jest recepta na sukces organizacyjny dla tego sektora? Czy jakies zmiany strukturalne w ogóle są potrzebne?

Rząd powinien skupić się przede wszystkim na wspieraniu rozwoju konkurencji na poszczególnych rynkach. To zdrowa konkurencja wpłynie na podniesienia jakości i efektywności, a nie wielkie centralnie sterowane podmioty. Rząd, który koncentruje się na prymitywnie pojmowanej polityce właścicielskiej, nie zaś na regulacjach stymulujących rozwój rynku i zapewniających jego bezpieczeństwo, prowadzi gospodarkę w niewłaściwym kierunku. Kiedyś już w Polsce wszystko było państwowe, nigdzie nie było konkurencji i skończyło się to załamaniem gospodarki w 1989 r.

Działania mające na celu fuzję LOTOSu z ORLENem są destrukcyjne dla polskiej gospodarki. Bardzo źle, że Minister Rozwoju i Technologii, który odpowiada za gospodarkę, nie dba o konkurencyjność rynku. Jeżeli Minister Skarbu, czyli Minister Aktywów

Państwowych, którego zadaniem jest dbanie o kondycję nadzorowanych spółek z udziałem Skarbu Państwa, ma wpływ na decyzje dotyczące konkurencyjności rynku, to mamy do czynienia z regresem w gospodarce i dlatego też ta decyzja jest wyjątkowo szkodliwa.

Koncepcje łączenia ORLENu i LOTOSu pojawiały się w naszym kraju wiele razy, również w czasach rządu, w którym pełniłem funkcję Ministra Gospodarki, lecz kolejni Ministrowie Gospodarki konsekwentnie odrzucali te projekty, twierdząc, że nie dopuszczają do naruszenia warunków konkurencji. Podobne stanowiska zajmowali ówcześni szefowie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Potencjały ORLENu i LOTOSu budowane były przez lata bardzo konsekwentnie ze wsparciem kolejnych rządów Rzeczypospolitej. Należy tu wspomnieć o zakupie sieci stacji benzynowych Star na terenie Niemiec, zakupie Rafinerii Możejki, czy też zakupie czeskiego Unipetrolu, z istotnym wsparciem ówczesnego rządu pana premiera Marka Belki. To były sukcesy, które przyczyniały się do rozwoju spółki ORLEN. Bardzo znacząca dla konkurencyjności firmy była także modernizacja technologii produkcji w Rafinerii Płockiej, przeprowadzona w czasach pana prezesa Konrada Jaskuły, wybitnego specjalisty z tej dziedziny. Z kolei Rafineria Gdańska przeszła w minionych latach bardzo szeroki program modernizacji. W spółce zbudowano nowe moce produkcyjne, zwiększono przerób ropy do 10 mln ton. Program 10+, który zrealizował pan prezes Paweł Olechnowicz, to jeden z największych procesów inwestycyjnych w III Rzeczypospolitej. Dzięki niemu zbudowano LOTOS – nowoczesną, dobrze zorganizowaną, konkurencyjną firmę, posiadającą m.in. jedną z najnowocześniejszych na świecie rafinerii oraz sieć stacji paliwowych.

Teraz ten potencjał został zdekomponowany, rzekomo w imię wyższych celów, a decyzję, która ma charakter polityczny próbuje się komunikować jako sprawną realizację tzw. środków zaradczych narzuconych przez Komisję Europejską. Nie można mieć pretensji do Komisji Europejskiej, bo ona zrobiła to, co należało zrobić. Natomiast trzeba postawić pytanie, czy polski rząd, decydując o łączeniu LOTOSu z ORLENem, miał świadomość, że te środki zaradcze będą takie, a nie inne. Powinien wiedzieć. Powinien wiedzieć o tym również Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, a jego prezes powinien zwrócić uwagę rządowi na konsekwencje z tego wynikające. Przecież wiadomo, że żaden suwerenny urząd ochrony konkurencji nie powinien zgodzić się na bezwarunkową fuzję tych dwóch przedsiębiorstw ze względu na funkcjonowanie konkurencyjnego rynku.

A co z partnerami zagranicznymi – czy nie będziemy mieli wewnętrznie silniejszego rynku, gdy dołączą do nas silni partnerzy zagraniczni?

Jeśli chodzi o Saudi Aramco, to uważam, że LOTOS może mieć i powinien mieć partnera strategicznego, ale na zupełnie innych zasadach. Ujawnione ostatnio warunki umowy z Saudyjczykami są skrajnie niekorzystne dla strony polskiej. I dowodzą braku kompetencji i odpowiedzialności ludzi, którzy w imieniu naszego państwa o tej kuriozalnej wręcz transakcji decydowali. Tę konstatację przyjmuję z wielkim smutkiem.

Sektor paliwowy, szerzej – energetyczny, to sektor strategiczny dla państwa. Jak zatem w tej perspektywie należy ocenić mające miejsce w tym obszarze transakcje konsolidacyjne?

Dla realizacji postulatu bezpieczeństwa energetycznego konieczne są przede wszystkim odpowiednie regulacje, określające obowiązkowe zapasy surowców energetycznych i paliw. Dzięki wcześniejszym inwestycjom jesteśmy jako kraj doskonale przygotowani do gromadzenia zapasów adekwatnych do poziomu zużycia tych nośników energii. Populiści bardzo często twierdzą, że bezpieczeństwo energetyczne jest tylko wtedy, gdy mamy własne nośniki energii. Dlatego uważają, że nie oglądając się na koszty, trzeba wydobywać węgiel kamienny i brunatny w Polsce. Nie, to nie tędy droga. O naszym bezpieczeństwie decyduje w znacznym stopniu infrastruktura. Budując Rafinerię Gdańską, która dziś jest głównym podmiotem Grupy LOTOS, zbudowano Naftoport. Później dobudowano połączenie rurociągowo między Gdańskiem i Płockiem. Zabezpieczono w ten sposób możliwości transportu ropy wewnątrz kraju. A tę ropę naftową możemy kupić na światowych rynkach. W latach 70-tych mieliśmy nawet w Polsce tankowce, które zaopatrywały Rafinerię w arabską ropę, najczęściej z Iranu, ponieważ relacje polityczne między PRL-em a szachem Reza Pahlawi były wówczas dobre. Później sytuacja się zmieniła, gdyż ropa z Ropociągu Przyjaźń była o kilka dolarów na baryłce tańsza i związku z tym tam ją kupowano. Nadal istnieją jednak techniczne możliwości pozyskiwania ropy naftowej do obu rafinerii z innych kierunków.

To samo dotyczy gazu. Polska jest w tym kontekście krajem niezły zdywersyfikowanym. W efekcie nie będziemy płacić jednemu dostawcy renty za brak alternatywy. Już z końcem tego roku możemy sprowadzić cały potrzebny nam gaz z innych niż rosyjski kierunków. Inaczej mówiąc, dysponując gazociągiem Baltic Pipe o przepustowości 10 mld m³, gazoportem, czyli terminalem gazowym o przepustowości około 6 mld m³ i planując jego rozbudowę, będziemy mogli zapewnić sobie cały potrzebny gaz z innych kierunków niż rosyjski. Wyzwaniem jest przyśpieszenie budowy konkurencyjnego rynku tego produktu. Utrzymywanie sytuacji, w której 90% odbiorców komunalnych zależy do jednej firmy, jest sytuacją niezdrową i trzeba podjąć różne działania, żeby ten rynek był bardziej konkurencyjny. Doświadczenia innych krajów uczą, że tam, gdzie

mamy do czynienia z konkurencją, tam mamy do czynienia z niskimi cenami. Rynek gazu i rynek energii elektrycznej powinniśmy coraz bardziej traktować jako konkurencyjny rynek europejski. Oczywiście zachowanie jego płynności wymaga jeszcze wielu inwestycji w zakresie budowy połączeń transgranicznych oraz innych elementów infrastruktury logistycznej.

Niestety, my wbrew temu, co zapowiadał obecny rząd, sprzedajemy część aktywów logistycznych. Rząd twierdzi, że musimy mieć w rękach państwa podstawowe elementy przesyłowe gazu, paliw płynnych i energii elektrycznej, czyli majątek operatorów przesyłowych. I ja całkowicie się z tym zgadzam – tylko, że my niektóre terminale zaczynamy sprzedawać, i to jest błędem.

Reasumując, należy stwierdzić: analizując działania rządzących, można wysnuć wnioski, że celem fuzji LOTOSu z ORLENem jest konsolidacja sektora rafineryjno-wytwórczego, która pozwoli dyktować ceny na hurtowym rynku paliw i realizować przez koncern marże, które byłyby trudne do uzyskania w warunkach konkurencyjnej gospodarki. Z kolei bezpieczeństwo energetyczne należy budować, inwestując w infrastrukturę umożliwiającą dywersyfikację źródeł zaopatrzenia, nie zaś wiązać się kontraktami, w następstwie których tracimy kontrolę nad częścią posiadanej infrastruktury.

ROZDZIAŁ IX

LOTOS W KONTEKŚCIE NIEZALEŻNOŚCI ENERGETYCZNEJ POLSKI

W trakcie kwietniowej konferencji, na której dyskutowano kwestie dotyczące podziału Grupy LOTOS, prezes Olechnowicz mówił, że Saudi Aramco ma sprzedawać ORLENowi 20 mln ton ropy, co stanowi ponad 40% surowca przerabianego przez ORLEN na potrzeby rynku polskiego, litewskiego i czeskiego. Jak w tym kontekście należy oceniać warunki realizowanej fuzji ORLENu z LOTOSem?

Odpowiadając na to pytanie, należy rozdzielić trzy kwestie: dywersyfikację źródeł dostaw surowca w kontekście niezależnienia się od węglowodorów z Rosji, to, czy LOTOS powinien mieć strategicznego partnera dającego spółce możliwość rozwoju oraz to, czy tym partnerem powinien być ORLEN na warunkach, które zostały uzgodnione i są realizowane.

Jeśli chodzi o dywersyfikację źródeł zaopatrzenia, to trzeba powiedzieć, że właśnie dzięki realizacji programu 10+ możliwe jest, że w ciągu kilku miesięcy będziemy w stanie rezygnować z rosyjskiej ropy, kupując surowiec z innych kierunków. Technicznie jest to już możliwe, aczkolwiek trzeba dodać, że nie jest to ani tanie, ani proste rozwiązanie. Dziś LOTOS z Naftoportem stanowią coś, co możemy nazwać zwornikiem bezpieczeństwa energetycznego Polski. To taka brama, przez którą możemy importować surowiec z różnych kierunków. Jesteśmy jednym z nielicznych krajów w naszej części Europy, który może powiedzieć: „owszem, dzisiaj jesteśmy zależni od rosyjskiej ropy i rosyjskiego gazu, ale akurat jesteśmy w stanie w ciągu kilku miesięcy i kosztem pewnych dodatkowych inwestycji praktycznie niezależnić się od ropy i gazu z Rosji” – oczywiście zakładając, że zainicjowany jeszcze przez Premiera Buzka projekt Baltic Pipe będzie gotowy do eksploatacji i rzeczywiście będzie działał w październiku 2022 r.

Inną sprawą z kolei jest to, czy LOTOS powinien być pozostawiony jako samodzielna firma bez strategicznego partnera. Uważam, że takiego partnera należało dla LOTOSu intensywnie szukać, bo choć obecnie firma ta jest znakomicie rozwinięta, brakuje jej jeszcze zarówno odpowiedniej skali działania, jak i dywersyfikacji działalności. Taka dywersyfikacja jest potrzebna m.in. po to, żeby skutecznie dostosowywać się do trudnych i niepewnych, a właściwie kryzysowych warunków panujących w europejskiej i światowej gospodarce. Mówiąc brutalnie, nawet najlepsza firma w tym sektorze może upaść, jeśli nie posiada dużego udziału wysokomarżowych produktów petrochemicznych w strukturze sprzedaży oraz jest silnie eksponowana na ryzyko spadku marży wydobywczej i rafineryjnej.

Ale tu dochodzimy w końcu do pytania, czy ORLEN jest najlepszym partnerem dla LOTOSu. Nie ukrywam, że zdecydowanie wolałbym firmę o innym profilu, np. jeden z wielkich koncernów paliwowych świata zachodniego. Trzeba jednak dodać, że wobec nadmiaru mocy przerobowych rafinerii w Europie i w regionie trudno o znalezienie europejskiego inwestora strategicznego, który byłby zainteresowany przejęciem firmy i utrzymaniem produkcji.

Jeśli chodzi o to, czy transakcja proponowana w tej chwili jest transakcją dobrą, trzeba stwierdzić, że przesądzona ona została prawdopodobnie decyzjami politycznymi, niekoniecznie wynikającymi z analiz ekonomicznych. Wiele na jej temat powiedziano. Profesor Filar pokazywał różnicę w skali między wielkimi koncernami paliwowymi a połączonymi ORLENem i LOTOSem, nie mówiąc już o wielkości każdej z tych firm osobno. To jasne, że z punktu widzenia całej Europy LOTOS nie jest dużym graczem. Moim zdaniem należało znaleźć dla LOTOSu silnego strategicznego partnera, ale wolałbym partnera innego niż ORLEN.

Dlaczego tym partnerem nie powinien być ORLEN?

Transakcja z ORLENem budzi wiele wątpliwości, przede wszystkim związanych z efektem konkurencji na rynku krajowym, z której nie powinniśmy tak lekko rezygnować. LOTOS powinien być wejść do grupy, która jest czymś więcej, niż tylko rafinerią przetwarzającą ropę, ale rzeczywiście ma i *downstream*, i *upstream*. Jedno jest istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa, drugie – z punktu widzenia zyskowości.

To dlaczego to się nie stało przez ostatnich kilkanaście lat?

Ponieważ brakowało decyzji. Oczywiście wiem, że znalezienie partnera za granicą, z „bezpiecznego kraju”, nie było wcale rzeczą łatwą. Takie są realia w Europie, gdzie rafinerii jest całkiem sporo, w zasadzie są nadwyżki mocy, więc znalezienie partnera,

na którym by nam zależało nie jest takie proste. Oczywiście, że przez lata mówiliśmy po cichu, bez stuprocentowego przekonania – pilnujemy się, żeby to przypadkiem nie byli Rosjanie. Dzisiaj możemy powiedzieć całkowicie otwarcie i bez żadnych wątpliwości, że należało poszukać inwestora niezwiązanego w żaden sposób z Rosją i dać LOTOSowi naprawdę stabilne i dobre warunki do rozwoju, przy wykorzystaniu wszystkich jego potężnych atutów i przy zachowaniu całego potencjału firmy. To oczywiście był problem trudny, ale możliwy do rozwiązania. Dzisiaj jesteśmy tu, gdzie jesteśmy, decyduje bezpieczeństwo energetyczne, mamy ORLEN jako jedyne chętnego do przejęcia LOTOSu, mamy decyzję i mamy transakcję tak przygotowaną, że w praktyce oznacza podział LOTOSu z wyprzedawaniem części majątku, a nie sprzedaż firmy z pozyskaniem strategicznego inwestora. Transakcja miała nas uchronić przed tym, że Rosjanie wejdą na polski rynek, a tymczasem mamy powiązany biznesowo z Rosją węgierski Mol – jak twierdzą niektórzy, rosyjskiego konia trojańskiego, wprowadzającego na polski rynek na nasze własne zaproszenie. Ponadto przy proponowanym sposobie łączenia LOTOSu z ORLENem, mam wrażenie, że to jest po prostu wchłonięcie części majątku przez ORLEN. I tyle. Jeśli już, to korzystniejsze byłoby zachowanie firmy np. w ramach holdingu, pozwalające na pełne zachowanie firmy, która była bardzo dobrze zorganizowana z punktu widzenia korporacyjnego sposobu zarządzania, kultury organizacyjnej itd.

To może jednak należało zachować LOTOS takim, jaki był?

Nie, LOTOS potrzebuje partnera strategicznego. Nie mam wątpliwości, że LOTOS powinien wchodzić w skład większej grupy, ale uważam, że akurat ta transakcja nie jest dobrze pomyślana i dobrze przygotowana.

To co w tej sytuacji należy zrobić?

Jak powiedziałem, decyzja w sprawie losu LOTOSu została podjęta zapewne bardziej na gruncie politycznym niż ekonomicznym. Czy z korzyścią dla polskiej gospodarki – to się dopiero okaże, bo transakcja wzbudza bardzo wiele wątpliwości i wiąże się z licznymi ryzykami. Natomiast nie ma wątpliwości, że jest to decyzja niezbyt korzystna z punktu widzenia Gdańska i Pomorza. Oczywiście lepiej dla regionu, żeby LOTOS przetrwał w takiej formie, niż gdyby w czasie któregoś z kolejnych kryzysów miało mu zagrozić bankructwo, wymuszone wrogie przejęcie albo wygaszenie produkcji. Jednak jasne jest też, że firma zarządzana z Gdańska i ściśle związana z regionem jest dla niego większą wartością niż okrojona i wchodząca w skład koncernu ulokowanego w innej części Polski.

W takiej sytuacji uważam, że Pomorze ma prawo domagać się jakiegoś rodzaju rekompensaty. Jej wysokość zależy od tego, czy LOTOSowi w dalszej perspektywie będzie groziła faktyczna likwidacja, jako niezależnej firmy, albo znaczne ograniczenie zatrudnienia. Chodzi tu nie tylko o możliwe uszczuplenie lokalnych wpływów podatkowych, ale przede wszystkim o dokonywane w regionie inwestycje. Połączony z ORLENem LOTOS ma przed sobą ogromne zadania w procesie transformacji energetycznej Polski i ogromne inwestycje do wykonania, zwłaszcza te dotyczące nowych technologii wytwarzania energii. Pomorze powinno żądać gwarancji ze strony koncernu, a być może raczej ze strony państwowego właściciela kontrolnego pakietu akcji, że znaczna część tych inwestycji zostanie dokonana w regionie, nawet jeśli decyzje w tej sprawie zapadają w Warszawie czy Płocku. Jeżeli nawet sama transakcja połączenia ORLENu z LOTOSEm może być w jakiś sposób uzasadniona, przy wszystkich zastrzeżeniach, o których mówiłem poprzednio, a przede wszystkim nawet jeśli klamka w tej sprawie już zapadła, to region Gdańska i Pomorza ponosi ewidentnie straty, za które powinien uzyskać rekompensatę.

Wolałbym, żeby tego typu decyzje nie zapadały jako decyzje czysto polityczne, tylko jako decyzje znacznie bardziej przemyślane i mające charakter biznesowy, biorące pod uwagę również szerszy kontekst gospodarczy. Przez całe swoje życie zawodowe byłem zwolennikiem prywatyzacji, ale prawdziwych prywatyzacji, a nie pozostawiania firm w rękach państwa. Bo jeśli firmy pozostają faktycznie w rękach państwa, nawet jeśli formalnie ma ono tylko mniejszościowy pakiet akcji, to zawsze trzeba liczyć się z tym, że decyzje koniec końców będą należały do tego, kto akurat w tym momencie ma władzę. Dlatego największą szkodą w całej historii jest to, że przez te kilkanaście lat nie udało się LOTOSu skutecznie sprywatyzować i znaleźć dla niego dobrego prywatnego, bezpiecznego partnera. Wówczas firma mogłaby się spokojnie rozwijać z korzyścią dla kraju, Gdańska i Pomorza. Oczywiście należało działać ostrożnie, licząc się z tym, że nawet wielką firmę europejską może kupić rosyjska firma, chociaż dzisiaj akurat to jest prawdopodobnie już wykluczone. Natomiast obecną transakcję uważam za bardzo ryzykowną i przeprowadzoną z potencjalną szkodą dla regionu, który powinien żądać za to rekompensaty.

To może Saudi Aramco da gwarancję rozwoju nabywanej części firmy?

Problem polega na tym, czy intencją nabywcy jest rzeczywiście włączenie LOTOSu do grupy, choćby nawet LOTOS w tej grupie stosunkowo niewiele znaczył, czy też jest to po prostu kupienie majątku, ludzi i ich wykorzystanie jako przyczółku do realizacji innych celów. Obawiam się, że sprzedaż części LOTOSu saudyjskiemu inwestorowi jest po prostu sprzedażą dostępu do mocy przerobowych i do rynku.

ROZDZIAŁ X

EFEKTY DIALOGU SPOŁECZNEGO W PROCESIE SPRZEDAŻY AKTYWÓW GRUPY LOTOS

Wydaje się, że dobrą praktyką powinien być dialog, szczególnie kiedy Skarb Państwa podejmuje decyzje dotyczące wiodących firm państwowych w danym mieście czy regionie. Instytucjonalny dialog społeczny jest w Polsce zagwarantowany ustawowo. W skład Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Gdańsku (WRDS) wchodzi przedstawiciele rządu na czele z Wojewodą Pomorskim Dariuszem Drelichem, władze samorządowe na czele z Marszałkiem Województwa Pomorskiego Mieczysławem Strukiem i strona społeczna reprezentowana przez przedstawicieli central związkowych i reprezentatywnych organizacji pracodawców.

Dlatego też po ogłoszeniu listu intencyjnego pomiędzy Skarbem Państwa a PKN ORLEN, w maju 2018 r. WRDS przekazała swoje zaniepokojenie Ministrowi Energii. Z kolei w lipcu 2018 r. Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego w piśmie do Premiera Mateusza Morawieckiego poprosiła o udzielenie wyjaśnień w sprawie wątpliwości i obaw o skutki takiej decyzji dla naszego kraju i regionu. Następnie odbył się szereg spotkań z przedstawicielami zarządów LOTOSu i ORLENu, aby uzyskać odpowiedź na pytanie: czy ORLEN stając się właścicielem pakietu akcji LOTOSu zakupionego od Skarbu Państwa, ma jedynie chęć wykorzystania swojej roli właścicielskiej do koordynacji polityki inwestycyjnej oraz zakupów surowca i sprzedaży produktów, czy zamierza jednak inkorporować, czyli przyłączyć LOTOS do ORLENu.

Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego w Gdańsku po wielu spotkaniach uzyskała zapewnienie od przedstawicieli kierownictwa ORLENu, że: „(...) Grupa ORLEN jest zainteresowana zakupem pakietu akcji Grupy LOTOS, co ma umożliwić koordynację działań produkcyjnych i handlowych obu podmiotów. Nie jest rozważana inkorporacja obu Grup Kapitałowych”. Potwierdzeniem tych zapewnień było wystąpienie prezesa PKN ORLEN Daniela Obajtka podczas spotkania z członkami WRDS w czerwcu 2019 r. Oświadczył on wówczas, że „(...) nic się nie zmienia poza właścicielem”, „(...) gwarantujemy jeszcze szybszy rozwój spółki”. Deklaracje te przyjęto w dobrej wierze,

uznając, że zgodnie z prawami rynku każdy pakiet akcji może zmienić właściciela i nie musi to skutkować negatywnymi działaniami w stosunku do celów rozwojowych spółki, szczególnie tak ważnej na mapie gospodarczej Polski, jaką jest Grupa LOTOS.

Dlatego też, kiedy Komisja Europejska ogłosiła warunki transakcji wszyscy, w tym eksperci, uznali je za zaporowe, nierealne i zniechęcające do ich realizacji. Niestety prace ORLENu trwały nadal, aby doprowadzić do przejęcia LOTOSu za wszelką cenę, nawet na skrajnie niekorzystnych warunkach dla rozwoju tej flagowej polskiej i gdańskiej firmy. Nikt wówczas nie spodziewał się późniejszych, tragicznych skutków związanych z wyprzedaniem majątku LOTOSu i przyłączenia niesprzedanych resztek Grupy LOTOS do płockiego ORLENu. Analitycy zadawali sobie pytanie: czy PKN ORLEN jest gotów wyprzedać niemal całą Grupę LOTOS w zamian za zgodę na fuzję? Już tylko jeden z warunków zbycia 30% udziałów wraz z towarzyszącym dużym pakietem praw zarządczych wzbudził istotne zastrzeżenia. Zadawano sobie pytanie, ile tak naprawdę zostanie z całej grupy kapitałowej po spełnieniu kolejnego warunku zbycia 80% stacji benzynowych LOTOSu? Czarę goryczy dopełnił ogłoszony przez PKN ORLEN wybór partnerów biznesowych do tej transakcji powiązanych z Federacją Rosyjską, która rozpoczęła niczym nie spowodowaną wojnę z Ukrainą.

Wierząc, że w Polsce nadal funkcjonuje demokracja deliberatywna i partycypacyjna, organizacje gospodarcze, samorządy, parlamentarzyści i różne grupy społeczne w pierwszych miesiącach 2022 r. przedstawiały swoje stanowiska negujące zasadność decyzji o połączeniu Grupy LOTOS z PKN ORLEN. Między innymi w Apelu BCC wskazano, że „(...) transakcja zaprezentowana przez PKN ORLEN to nie uzasadniona fuzja, lecz nieracjonalna wyprzedaż aktywów LOTOSu”. Z kolei Rada Miasta Gdańska w uzasadnieniu swojej uchwały napisała: „(...) Przedstawione warunki transakcji i faktyczna ich realizacja w kolejnych miesiącach budzą ogromne obawy o racjonalność takiego kroku i jego skutki dla Gdańska”. Pomorska Rada Przedsiębiorczości skupiająca organizacje gospodarcze i okołobiznesowe regionu pod przewodnictwem Marszałka Województwa Pomorskiego Mieczysława Struka dostrzegła w swoim stanowisku liczne zagrożenia dla rozwoju gospodarczego województwa pomorskiego i Polski. Z kolei Pracodawcy Pomorza w swoim piśmie skierowanym do Premiera Mateusza Morawieckiego wyrazili przekonanie, że „(...) polski rząd, wstrzymując szkodliwy dla naszej gospodarki i groźny dla bezpieczeństwa energetycznego Polski proces wyprzedaży LOTOSu, powstrzyma transakcję, która mogłaby wywołać nieodwracalne skutki godzące w interes naszego kraju”. Bardzo alarmistycznie zabrzmiało również stanowisko byłych ministrów przemysłu i handlu oraz ministrów przemysłu RP, którzy wypowiedzieli się „(...) jednomyślnie i jednoznacznie przeciwko tzw. ‘fuzji’ grupy LOTOS z grupą ORLEN na warunkach określonych przez Ministra Aktywów Państwowych (...)”. Bardzo aktywny w sprawie przejęcia LOTOSu poseł pomorski Marek Biernacki w swojej interpelacji z lipca 2022 r. zadał premierowi wiele kłopotliwych pytań

dotyczących powiązań z Rosją partnerów biznesowych ORLENu przy realizacji tej transakcji. Pomimo tych i dziesiątek innych wystąpień, stanowisk i opinii proces połączenia LOTOSu z ORLENem postępował i nadal jest realizowany.

Z pewnością wielu Pomorzan, w tym niektórzy członkowie Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Gdańsku, mają poczucie, że wprowadzano ich celowo w błąd. WRDS w swoim piśmie skierowanym do prezesa PKN ORLEN Pana Daniela Obajtka z czerwca 2022 r., podpisanym przez przewodniczącego Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego, Wojewodę Pomorskiego Dariusza Drelicha poprosiła o „(...) informację, w jaki sposób zrealizowane zostały deklaracje Pana Prezesa w zakresie podjętego procesu konsolidacji PKN ORLEN z Grupą LOTOS”. WRDS pisała dalej: „Szczególnie interesuje nas realizacja zapewnienia, że w grę wchodzi, jako najlepsza i najbardziej bezpieczna, forma kupna, czyli przejęcia kapitałowego Grupy LOTOS, w wyniku czego ani spółka, ani teren nic nie traci, ponieważ zmienia się tylko właściciel. Do tej pory właścicielem był Skarb Państwa, a teraz właścicielem będzie PKN ORLEN, czyli *de facto* również Skarb Państwa”.

ROZDZIAŁ XI

OBAWY I REFLEKSJE Z DEBATY ŚRODOWISK GOSPODARCZYCH

Tematyce fuzji ORLENu z LOTOSem poświęca się ostatnio wiele uwagi. Spółki konsekwentnie realizują zamierzenia inwestycyjne, argumentując je zamiarem wzmocnienia pozycji rynkowej Polski na rynku paliw oraz wynikającą z tego potrzebą konsolidacji aktywów i budowy silnego koncernu multienergetycznego. W przestrzeni publicznej pojawiają się także głosy krytyki. Jak transakcję postrzega Business Centre Club – organizacja zrzeszająca pracodawców z niemal wszystkich branż, międzynarodowe korporacje, największych polskich producentów, uczelnie wyższe czy renomowane kancelarie prawne?

Business Centre Club wielokrotnie sygnalizował niebezpieczeństwo podziału oraz sprzedaży Grupy LOTOS S.A. i jest zdania, że tego typu transakcja nie powinna mieć miejsca. Wielokrotnie teza ta padała podczas licznych wystąpień; wyraźnie wybrzmiała również w słowach Pana Marszałka Struka i Pana Profesora Filara podczas konferencji zorganizowanej w kwietniu 2022 r. na Uniwersytecie Gdańskim.

Założenia o budowaniu ponadnarodowego championa multienergetycznego absolutnie nie da się obronić. Na przykładzie Equinoru Pan Profesor Filar przedstawił, jak powinien być konstruowany dobrze zdefiniowany koncern multienergetyczny ze zdyspersyfikowanymi planami dostaw surowca.

Na konferencji prasowej, która odbyła się w Warszawie 26 stycznia 2022 r., na którą Business Centre Club zaprosił byłych prezesów Grupy LOTOS oraz ORLENu, byłego Prezesa Najwyższej Izby Kontroli i byłych ministrów Skarbu Państwa przedstawiono całą listę argumentów, dlaczego takie postępowanie nie powinno być brane pod uwagę. Podstawowym warunkiem przejęć i łączenia firm jest bowiem zdobycie dodatkowego udziału w rynku, a ta transakcja powoduje zmniejszenie udziałów w rynku i oddanie

jego dynamicznego fragmentu firmom zagranicznym. Jest to zatem działanie na niekorzyść spółki nie tylko w aspekcie par. 296 Kodeksu karnego, ale także możliwości do zastosowania innych norm prawnych.

To jest perspektywa ekonomiczno-prawna. A czy faza cyklu koniunkturalnego ma wpływ, albo czy powinna mieć wpływ na podejmowanie takich decyzji – decyzji o charakterze strategicznym nie tylko dla samej Spółki, ale również *de facto* całego sektora?

Nie powinno się wyprzedawać majątku państwowego za tak niską cenę bez wzięcia pod uwagę reperkusji takiej transakcji i jej wpływu na budowanie wartości przedsiębiorstwa.

Jako prywatny przedsiębiorca, od 30 lat jestem doradcą strategicznym i działam na rynku fuzji i przejęć, zatem chętnie stanę do debaty z każdym, kto będzie potrafił obronić tę transakcję. Moim zdaniem nie ma żadnych mocnych argumentów i zdziwiłbym się, gdyby jakkolwiek reprezentant pomorskiego biznesu wskazał na przynajmniej jeden punkt świadczący o pozytywnych skutkach tego przedsięwzięcia. Jako Związek Pracodawców Business Centre Club zdecydowaliśmy – po dokładnej analizie przedstawicieli Gabinetu Cieni BCC – złożyć wnioski o kontrolę doraźną do Najwyższej Izby Kontroli w związku z przeprowadzoną transakcją.

Uważam, że w demokratycznym państwie gospodarowanie majątkiem Skarbu Państwa powinno być poddane szczególnej kontroli, a jednocześnie ochraniać jakiegokolwiek decyzje dotyczące reperkusji zarządzania tym dobrem, bowiem podjęte decyzje dotyczyć będą przyszłych pokoleń.

Nie zapominajmy, że od 24 lutego 2022 r. żyjemy w innej Europie i powinniśmy brać pod uwagę również czynniki bezpieczeństwa narodowego, które do tej pory niekoniernie wpływały w takim stopniu jak obecnie na elementy ładu światowego.

Zatem dostrzega Pan znaczenie kontekstu sytuacji geopolitycznej nie tylko na sam przedmiot transakcji, ale również na czas podejmowania tych decyzji?

Będąc na miejscu Ministra Skarbu czy Aktywów Państwowych, zastanowiłbym się nad reperkusjami, które niesie za sobą obecna sytuacja. Co innego można było myśleć, sprzedając poważną część dystrybucyjną MOL-owi przed wybuchem wojny na Ukrainie,

inne natomiast postrzeżenie sytuacji narzuca nam dziś nasilający się konflikt wojenny. W mojej ocenie nie jest to fuzja, czy nawet logiczny etap przejścia ze skutkiem lewarującym przedsiębiorstwa – jest to wyprzedaż majątku.

To kontekst prawny, ekonomiczny, a także geopolityczny znamy, a co *stricto* z kwestią samej wyceny tej transakcji?

Ważnym aspektem, na który należy zwrócić uwagę jest rażąca dysproporcja pomiędzy ceną ofertową a ceną transakcyjną, której się spodziewamy. Za 30% rafinerii, w którą po 2005 r. zainwestowano prawie 10 mld zł, Skarb Państwa ma otrzymać kwotę 1,15 mld zł, co gwarantuje koncernowi Saudi Aramco dostęp do 50% rynku hurtowego w Polsce i dostawy na rynek Polski i Czech własnej ropy naftowej do 20 mln ton rocznie. Daje to podstawy do twierdzenia, że Saudi Aramco osiągnie zwrot z tej inwestycji już w pierwszych kwartałach roku. Dodatkowo sprzedanych zostało 417 doskonale działających dużych stacji benzynowych LOTOSu, informując jednocześnie o nabyciu na Węgrzech i Słowacji 185 stacji znacznie mniejszego formatu. Część logistyki paliwowej i asfaltów, dziewięć terminali oraz dwa zakłady produkcyjne w Jaśle oraz Czechowicach-Dziedzicach za około 450 mln zł ma przejąć firma Unimot.

Podsumowując, wydaje mi się, że zatrważająca jest ilość argumentów przemawiających za tym, aby jeszcze raz rzetelnie rozważyć, czy jest sens pozbywać się tak cennego aktywu, generującego tak liczne wartości dodane, nie tylko dla regionu, ale też kraju, będącego tak zwanym „jądrem inwestycyjnym” Pomorza. Transakcja ta absolutnie zaburza i ewidentnie łamie łańcuchy lokalnych dostaw, powiązań, a także efekt synergiczny dla firm naszego regionu.

ROZDZIAŁ XII

JOANNA KRUCZALAK-JANKOWSKA
TOMASZ SNARSKI

OPINIA NA TEMAT PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ZASADACH ZARZĄDZANIA MIENIEM PAŃSTWOWYM ORAZ O WYBRANYCH PRAWNYCH ASPEKTACH FUZJI PKN ORLEN S.A. I GRUPY LOTOS S.A.

Zagadnienia dotyczące fuzji PKN ORLEN i Grupy LOTOS były przedmiotem wielu dyskusji i analiz. Dla zobrazowania szerokiego spektrum podmiotów będących interesariuszami tejże transakcji w opracowaniu przywołano treść opinii prawnej, która została sporządzona na zlecenie Biura Analiz, Dokumentacji i Korespondencji Senatu Rzeczypospolitej Polskiej i w pełnej treści zamieszczona w niniejszej publikacji, bez komentarzy⁶⁴.

⁶⁴ J. Kruczalak-Jankowska, T. Snarski *Opinia na temat projektu ustawy o zmianie ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym oraz o wybranych prawnych aspektach fuzji PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A.* (druk senacki nr 678); *Opinie i ekspertyzy OE-403*, Kancelaria Senatu, Warszawa 2022. Opinia została sporządzona według stanu na dzień 25 kwietnia 2022 r.



KANCELARIA
SENATU

BIURO ANALIZ,
DOKUMENTACJI
I KORESPONDENCJI

Opinia na temat projektu
ustawy o zmianie ustawy
o zasadach zarządzania
mieniem państwowym
oraz o wybranych
prawnych aspektach
fuzji PKN Orlen S.A.
i Grupy Lotos S.A.
(druk senacki nr 678)

Opinie
i ekspertyzy

OE-403

WARSZAWA 2022

Biuro Analiz, Dokumentacji i Korespondencji zamawia opinie, analizy i ekspertyzy sporządzone przez specjalistów reprezentujących różne punkty widzenia. Wyrażone w materiale opinie odzwierciedlają jedynie poglądy autorów. Korzystanie z opinii i ekspertyz zawartych w tym zbiorze bez zezwolenia Kancelarii Senatu dopuszczalne wyłącznie w ramach dozwolonego użytku w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 880 ze zm.) i z zachowaniem wymogów tam przewidzianych. W pozostałym zakresie korzystanie z opinii i ekspertyz wymaga każdorazowego zezwolenia Kancelarii Senatu.

© Copyright by Kancelaria Senatu, Warszawa 2022

Biuro Analiz, Dokumentacji i Korespondencji
Dyrektor – Agata Karwowska-Sokołowska
tel. 22 694 94 32, fax 22 694 94 28,
e-mail: Agata.Karwowska-Sokolowska@senat.gov.pl

Wicedyrektor – Danuta Antoszkiewicz
tel. 22 694 93 21,
e-mail: Danuta.Antoszkiewicz@senat.gov.pl

Dział Analiz i Opracowań Tematycznych
tel. 22 694 95 33, fax 22 694 94 28
Redaktor prowadzący – Michał Gawryjolek

Opracowanie graficzno-techniczne
Centrum Informacyjne Senatu
Dział Wydawniczy

Kancelaria Senatu
kwiecień 2022

**dr hab. Joanna Kruczalak-Jankowska, prof. UG,
Kierownik Katedry Prawa Handlowego, Wydział Prawa
i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego**

**adw. dr Tomasz Snarski,
adiunkt w Katedrze Prawa Karnego Materialnego
i Kryminologii, Wydział Prawa i Administracji
Uniwersytetu Gdańskiego,
adwokat, Kancelaria Adwokacka Tomasz Snarski**

Opinia na temat projektu ustawy o zmianie ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym oraz o wybranych prawnych aspektach fuzji PKN Orlen S.A. i Grupy Lotos S.A. (druk senacki nr 678)

Przedmiot rozważań niniejszej opinii:

Część I – Informacje wprowadzające dotyczące fuzji PKN Orlen S.A. i Grupy Lotos S.A.

Część II – Aspekty prawne wynikające z ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Wybrane uwagi *de lege lata*

Część III – Aspekty i ryzyka prawne *de lege lata*. Wybrane zagadnienia odpowiedzialności cywilnoprawnej i karnoprawnej

Część IV – Ingerencja ustawodawcza. Projekt ustawy o zmianie ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym

Podsumowanie

Materiały wykorzystane przy sporządzeniu niniejszej opinii:

1. Druk senacki nr 678 – senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym; inicjatywa ustawodawcza z dnia 30 marca 2022 roku¹,

¹ https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/userfiles/_public/k10/dokumenty/druki/600/678.pdf (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

2. Referaty oraz wypowiedzi przedstawione podczas interdyscyplinarnej konferencji naukowej pt. „Ryzyka i konsekwencje podziału oraz sprzedaży grupy LOTOS. Perspektywa społeczno – ekonomiczna”, odbywającej się 8 kwietnia 2022 roku na Uniwersytecie Gdańskim²,
3. Informacja prasowa Przedstawicielstwa Komisji Europejskiej w Polsce *Zielone światło dla fuzji Orlenu i Lotosu*³,
4. Informacja Komisji Europejskiej⁴,
5. Decyzja Komisji Europejskiej: Case M.9014 PKN Orlen/Grupa Lotos⁵,
6. Uchwały Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Grupy Lotos S.A. podjęte w dniu 14 października 2021, w tym uchwała numer 3 w sprawie wyrażenia zgody na zbycie zorganizowanej części przedsiębiorstwa Grupy LOTOS S.A. na rzecz LOTOS Asphalt sp. z o.o. poprzez wniesienie w formie wkładu niepieniężnego i objęcie w zamian wszystkich nowych udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym LOTOS Asphalt sp. z o.o.⁶,
7. Komunikat PKN ORLEN S.A. z dnia 12.01.2022 r. „Zakończenie prac dotyczących wdrożenia środków zaradczych wynikających z warunkowej decyzji Komisji Europejskiej w sprawie przejęcia przez PKN ORLEN S.A. kontroli nad Grupą LOTOS S.A. POLSKI KONCERN NAFTOWY ORLEN SPÓŁKA AKCYJNA (PLPKNo000018)”⁷,
8. Wniosek z dnia 31 stycznia 2022 roku do Najwyższej Izby Kontroli skierowany przez Związek Pracodawców Business Centre Club o kontrolę doraźną warunków przejęcia Grupy LOTOS przez Orlen oraz planowanej transakcji sprzedaży części aktywów LOTOSU⁸,

2 Wystąpienia dostępne on-line: <https://www.youtube.com/watch?v=bT6VXQb-Bnwg> (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

3 https://poland.representation.ec.europa.eu/news/zielone-swiatlo-dla-fuzji-orlenu-i-lotosu-2020-07-14_pl (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

4 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1346 (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

5 https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=2_M_9014 (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

6 Dostęp online: <https://inwestor.lotos.pl/repository/54115/> https://inwestor.lotos.pl/219/lad_korporacyjny/walne_zgromadzenie/podjete_uchwaly (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

7 https://www.gpw.pl/komunikat?geru_id=389110&title=Zako%C5%84czenie+prac+dotycz%C4%85cych+wdro%C5%BCenia+%C5%9Brod%C3%B3w+zaradczych+wynikaj%C4%85cych+z+warunkowej+decyzji+Komisji+Europejskiej+w+sprawie+przej%C4%99cia+przez+PKN+ORLEN+S.A.+kontroli+nad+Grup%C4%85+LOTOS+S.A.

8 Pełna treść wniosku dostępna on-line: <https://www.bcc.org.pl/wp-content/uploads/20220131-wniosek-o-kontrolę-doraźną-ik-bcc.pdf> (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

9. Informacja o pracach Senatu Rzeczypospolitej Polskiej⁹,
10. Informacja o interpelacji poselskiej nr 32934¹⁰,
11. Dodatkowe sprawozdanie Komisji Obrony Narodowej o rządowym projekcie ustawy o obronie Ojczyzny (druk nr 2052), druk nr 2079-A¹¹,
12. R. Horbaczewski, *Rosja atakuje Ukrainę - konsultacje na podstawie artykułu 4 Paktu Północnoatlantyckiego*¹²,
13. Statement by the North Atlantic Council on Russia's attack on Ukraine¹³.

Akty prawne:

1. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 roku (Dz. U. z 1997, nr 78, poz. 483 ze zm),
2. Traktat Północnoatlantycki, sporządzony w Waszyngtonie dnia 4 kwietnia 1949 roku (Dz. U. z 2000, nr. 87 poz. 970),
3. Ustawa z dnia 16 grudnia 2016 roku o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1933 ze zm.),
4. Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o kontroli niektórych inwestycji (Dz. U. z 2020 r. poz. 2145 ze zm.),
5. Ustawa z dnia 15 września 2000 roku – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1526 ze zm.),
6. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 roku – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740 ze zm.),
7. Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks karny (Dz.U. z 2021 r. poz. 2345 ze zm.),
8. Uchwała Senatu Rzeczypospolitej Polskiej Regulamin Senatu z dnia 23 listopada 1990 roku (M.P. z 2018 r. poz. 846 ze zm.),
9. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 roku w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. z 2016 poz. 283).

9 <https://www.senat.gov.pl/prace/kalendarz/event,5612,komisja-ustawodawcza-ora-z-komisja-gospodarki-narodowej-i-innowacyjnosci.html> (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

10 <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=32934> (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

11 <https://orka.sejm.gov.pl/Druk9ka.nsf/0/835E14266374CBEDC12588c2005B1896/%24File/2079-A.pdf> (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

12 <https://www.prawo.pl/samorzad/arttykul-4-traktatu-o-nato-co-oznacza-dla-polski,511759.html> (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

13 https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_192404.htm (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

Orzecznictwo:

1. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 23 października 2014 roku, sygn. akt II AKa 251/14, publikacja LEX nr 1799207,
2. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 24 sierpnia 2017 roku, sygn. akt II AKa 155/17, publikacja LEX nr 2383359,
3. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 19 grudnia 2012 roku, sygn. akt. K 9/12, opublikowano OTK-A 2012/11/136.

Publikacje:

1. Dąbrowska-Kardas M., Kardas P., *Komentarz do art. 296 k.k.*, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Tom III. Komentarz do art. 278-363 k.k.*, wyd. V, WKP 2022, dostęp LEX,
2. Florczak-Wątor M., *Konstytucja jako źródło obowiązków państwa w stosunku do obywatela*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny”, 2018, rok LXXX, zeszyt 1, s. 119-131,
3. Giderewicz Sz., Gil M., *Przepisy epizodyczne a przepisy przejściowe i przepisy dostosowujące*, [w:] *Doskonalenie i standaryzacja procesu legislacyjnego – dobre praktyki opracowane w ramach projektu LE-GIS*, W. Federczyk, S. Peszkowski (red.), Warszawa 2019, s. 111-119,
4. Korzeniak M., *Prawnokarna charakterystyka dozwolonego ryzyka gospodarczego*, „Przegląd Prawno-Ekonomiczny” 2019, nr 48, s. 114-131,
5. Kulik M., *Komentarz do art. 296 k.k.*, [w:] *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, M. Marek (red.), dostęp LEX,
6. *Ryzyko odpowiedzialności karnej w działalności gospodarczej. Compliance*, R. Zawłocki (red.), Warszawa 2022,
7. *Ustawy incydentalne w polskim porządku prawnym*, M. Granat (red.), Warszawa 2013.
8. *Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz*, red. nauk. Grzegorz F., Wierzbowski M. (red.), Warszawa 2020,
9. Węgrzynowski Ł., *Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz*, Warszawa 2019, dostęp Legalis.

Część I – Informacje wprowadzające dotyczące fuzji PKN Orlen S.A. i Grupy Lotos S.A.

Fuzja PKN Orlen S.A. (dalej zamiennie jako: PKN Orlen) i Grupy Lotos S.A. (dalej zamiennie jako: Grupa Lotos) wzbudza emocje od samego pojawienia się pomysłu na jej dokonanie. Emocje te nasiliły się jednak ostatnio w związku z toczącą się wojną w Ukrainie, a także informacją, że wdrożenie środków zaradczych wskazanych przez Komisję UE przewiduje konieczność zapewnienia zbycia istotnych składników majątkowych Grupy Lotos na rzecz podmiotów trzecich. Podmiotami tymi mają być m.in. koncerny: węgierski MOL Hungarian Oil and Gas Public Limited Company „MOL” (dalej jako: MOL), saudyjski Aramco Overseas Company B.V. „Aramco”, (dalej: Aramco) oraz polski Unimot Investments spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (dalej jako: Unimot Investment), na których ściśle współpracę z partnerami biznesowymi z Białorusi i Rosji wskazuje się w prasie.

W związku z wybuchem wojny w Ukrainie pojawiły się zatem apele o to, by jeszcze raz przyjrzeć się (i przynajmniej chwilowo) zawieszę fuzję PKN Orlen i Grupy Lotos. Wątpliwości i ryzyka¹⁴ o charakterze ekonomiczno-społecznym konsekwencji wdrożenia środków zaradczych zaprezentowano m.in. podczas konferencji pt. „Ryzyka i konsekwencje podziału oraz sprzedaży Grupy Lotos. Perspektywa ekonomiczno – społeczna”, która odbyła się w dniu 8 kwietnia br. na Uniwersytecie Gdańskim.

Zgodnie z komunikatem prasowym Komisji Europejskiej w sprawie środków zaradczych zaproponowanych przez Komisję Europejską w celu ochrony konkurencji na rynku polskim i europejskim, polegają one na konieczności sprzedaży istotnych składników majątkowych Grupy Lotos:

- poprzez zbycie 30% udziałów w rafinerii Lotos wraz z towarzyszącym dużym pakietem praw zarządczych, co da nabywcy prawo do blisko połowy produkcji rafinerii w zakresie ropy naftowej i benzyny, a jednocześnie zapewni dostęp do istotnej infrastruktury magazynowania i infrastruktury logistycznej;

14 Wyrażano jednak także opinie, że pojawienie się w regionie poważnego inwestora z Arabii Saudyjskiej ostatecznie może przynieść nieznanne na razie korzyści.

- zbyciu dziewięciu składów paliw na rzecz niezależnego operatora logistyki oraz budowie nowego terminalu importowego paliwa do silników odrzutowych w Szczecinie, który po ukończeniu budowy zostałby przekazany temu operatorowi;
- uwolnieniu większości mocy zarezerwowanych przez Lotos w niezależnych magazynach w tym pojemności zarezerwowanej na największym w Polsce terminalu przywozu paliwa drogą morską;
- zbyciu 389 stacji detalicznych w Polsce stanowiących około 80% sieci Lotos oraz zaopatrywanie tych stacji w paliwa silnikowe;
- sprzedaż wynoszącego 50% udziału Lotosu w spółce joint venture zajmującej się obrotem paliwem do silników odrzutowych, którą posiada on razem z BP, dalsze prowadzenie dostaw dla tej spółki oraz udzielenie tej spółce dostępu do magazynów w dwóch portach lotniczych w Polsce,
- udostępnienie konkurentom w Czechach rocznie do 80 tys. ton paliwa do silników odrzutowych w drodze otwartej procedury przetargowej,
- zbycie dwóch zakładów produkcyjnych bitumu w Polsce oraz dostarczenie nabywcy rocznie do 500 tys. ton bitumu¹⁵.

Z kolei w komunikacie opublikowanym na stronie Giełdy Papierów Wartościowych – Komunikat PKN ORLEN S.A. z dnia 12.01.2022 r. „Zakończenie prac dotyczących wdrożenia środków zaradczych wynikających z warunkowej decyzji Komisji Europejskiej w sprawie przejęcia przez PKN ORLEN S.A. kontroli nad Grupą LOTOS S.A. czytamy:

W celu wdrożenia środków zaradczych w obszarze rynku produkcji paliw oraz rynku hurtowej sprzedaży paliw zawarte zostały następujące umowy:

- 1) przedwstępna umowa zbycia 30% udziałów w LOTOS Asphalt sp. z o. o. z siedzibą w Gdańsku („LOTOS Asphalt”), („Umowa Przedwstępna Sprzedaży Udziałów w LOTOS Asphalt”) pomiędzy Grupą LOTOS a Aramco Overseas Company B.V. („Aramco”), do której załącznikami są:
 - a) wzór umowy joint venture pomiędzy PKN ORLEN, Grupą LOTOS, LOTOS Asphalt a Aramco, realizującej zobowiązanie do

15 Informacja prasowa Przedstawicielstwa Komisji Europejskiej w Polsce *Zielone światło dla fuzji Orłenu i Lotosu*, https://poland.representation.ec.europa.eu/news/zielone-swiatlo-dla-fuzji-orlenu-i-lotosu-2020-07-14_pl (ostatnio przeglądano: 22.04.2022); Informacja Komisji Europejskiej https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1346 (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

zbycia na rzecz niezależnego podmiotu trzeciego 30% udziału w spółce, do której aportem wniesiona została rafineria zlokalizowana w Gdańsku oraz zagwarantowanie temu podmiotowi uprawnień kontraktowych w zakresie ładu korporacyjnego (corporate governance),

- b) wzór umowy processingowej i umowy na odbiór produktów (offtake) pomiędzy Grupą LOTOS, LOTOS Asfalt a Spółką Hurtową, zgodnie z definicją poniżej, które zawarte będą na okres obowiązywania umowy joint venture, o której mowa w lit. a) powyżej,
- c) wzór umowy ramowej dotyczącej utrzymywania zapasów obowiązkowych ropy naftowej pomiędzy PKN ORLEN a Spółką Hurtową, zgodnie z definicją poniżej, która zawarta będzie na okres 10 lat od dnia jej wejścia w życie,
- d) wzór umowy ramowej, dotyczącej outsourcingu logistyki kolejowej paliw pomiędzy PKN ORLEN a Spółką Hurtową (zgodnie z definicją poniżej), która zawarta będzie na okres obowiązywania umowy processingowej lub umowy odbioru produktów (offtake).

Wskazane powyżej umowy zostaną zawarte w dniu zawarcia umowy przyrzeczonej sprzedaży udziałów w LOTOS Asfalt. Cena określona w Umowie Przedwstępnej Sprzedaży Udziałów w LOTOS Asfalt zostanie wyliczona w oparciu o formułę określoną w Umowie Przedwstępnej Sprzedaży Udziałów w LOTOS Asfalt, na którą składa się element stały w kwocie ok. 1,15 mld zł oraz element zmienny, zależny od wysokości długu oraz kapitału obrotowego LOTOS Asfalt w dniu poprzedzającym podpisanie umowy przyrzeczonej. Umowa Przedwstępna Sprzedaży Udziałów w LOTOS Asfalt zawiera klauzulę istotnej niekorzystnej zmiany (material adverse change), uprawniającą Aramco do odstąpienia od tej umowy w razie zaistnienia ściśle określonych w umowie zdarzeń.

- 2) przedwstępna umowa sprzedaży 100% udziałów w LOTOS SPV 1 sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku „Spółka Hurtowa” pomiędzy Grupą LOTOS a Aramco („Umowa Przedwstępna Sprzedaży Udziałów w Spółce Hurtowej”). Przed zawarciem umowy przyrzeczonej sprzedaży udziałów w Spółce Hurtowej zostanie wydzielona do niej zorganizowana część przedsiębiorstwa prowadzonego aktualnie przez LOTOS Paliwa sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku („LOTOS Paliwa”) w zakresie hurtowej sprzedaży paliw („Działalność Hurtowa”). Cena określona w Umowie Przedwstępnej Sprzedaży Udziałów w Spółce Hurtowej zostanie wyliczona w oparciu o formułę określoną w Umowie Przedwstępnej Sprzedaży Udziałów w Spółce Hurtowej, na którą składa

się element stały w kwocie ok. 1 mld zł oraz element zmienny, zależny od wysokości długu oraz kapitału obrotowego Spółki Hurtowej w dniu poprzedzającym podpisanie umowy przyrzeczonej.

W celu wdrożenia Środków Zaradczych w obszarze rynku biopaliw zawarta została przedwstępna umowa zbycia 100% udziałów w LOTOS Biopaliwa sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku („LOTOS Biopaliwa”) pomiędzy Grupą LOTOS a Rossi Biofuel Zrt. („Umowa Przedwstępna Sprzedaży Udziałów w LOTOS Biopaliwa”). Dokumentem dodatkowym do Umowy Przedwstępnej Sprzedaży Udziałów w LOTOS Biopaliwa jest umowa sprzedaży biokomponentów pomiędzy Spółką¹⁶ a LOTOS Biopaliwa, która będzie zawarta na okres 4 lat. Wskazana powyżej umowa sprzedaży biokomponentów zostanie zawarta w dniu zawarcia umowy przyrzeczonej sprzedaży udziałów w LOTOS Biopaliwa.

W celu wdrożenia Środków Zaradczych w obszarze rynku logistyki paliw zawarte zostały między innymi następujące umowy:

- 1) przedwstępna umowa zbycia 100% akcji w LOTOS Terminale S.A. z siedzibą w Czechowicach Dziedzicach („LOTOS Terminale”) pomiędzy Grupą LOTOS a Unimot Investments spółka z ograniczoną odpowiedzialnością („Unimot Investments”), do której załącznikiem jest wzór umowy aportowej dotyczącej wniesienia aportem czterech baz paliw PKN ORLEN zlokalizowanych w Gdańsku, Szczecinie, Gutkowie i Bolesławcu do LOTOS Terminale;
- 2) warunkowa umowa składu paliw pomiędzy PKN ORLEN a Unimot Investments, umożliwiająca PKN ORLEN korzystanie z pojemności magazynowej w bazach paliw zlokalizowanych w Gdańsku, Szczecinie, Gutkowie i Bolesławcu po zbyciu akcji w LOTOS Terminale na rzecz Unimot Investments, zawarta na okres 10 lat od dnia jej wejścia w życie;
- 3) warunkowa umowa przedwstępna najmu i rozliczenia nakładów pomiędzy Spółką a Unimot Investments i Unimot S.A., określająca zobowiązanie Spółki, Unimot Investments i Unimot S.A. do zawarcia umowy przyrzeczonej precyzującej warunki realizacji inwestycji w zakresie budowy bazy paliw w Szczecinie, której właścicielem i operatorem będzie LOTOS Terminale. Wskazana powyżej umowa aportowa zostanie zawarta pomiędzy PKN

16 Przez użyty w Komunikacie PKN ORLEN S.A. z 12.01.2022 r. wyraz „Spółka” należy rozumieć „PKN ORLEN S.A.”.

ORLEN a LOTOS Terminale po realizacji koncentracji pomiędzy Spółką a Grupą LOTOS.

W celu wdrożenia Środków Zaradczych w obszarze rynku sprzedaży detalicznej paliw zawarte zostały następujące umowy:

- 1) przedwstępna umowa zbycia udziałów w LOTOS Paliwa pomiędzy Grupą LOTOS a MOL Hungarian Oil and Gas Public Limited Company („MOL”) („Umowa Przedwstępna Sprzedaży Udziałów w LOTOS Paliwa”), z której to spółki przed zawarciem umowy przyrzeczonej sprzedaży udziałów LOTOS Paliwa zostanie wydzielona Działalność Hurtowa, obejmującej łącznie pakiet 417 stacji paliw sieci detalicznej LOTOS znajdujących się na terenie Polski.

Dokumentem dodatkowym do Umowy Przedwstępnej Sprzedaży Udziałów w LOTOS Paliwa jest warunkowa umowa sprzedaży paliw grupie MOL, pomiędzy PKN ORLEN a MOL, która będzie zawarta na okres do 8 lat. Cena określona w Umowie Przedwstępnej Sprzedaży Udziałów w LOTOS Paliwa zostanie wyliczona w oparciu o formułę określoną w Umowie Przedwstępnej Sprzedaży Udziałów w LOTOS Paliwa, na którą składa się element stały w kwocie ok. 610 mln USD oraz element zmienny, zależny od wysokości długu oraz kapitału obrotowego LOTOS Paliwa w ostatnim dniu miesiąca poprzedzającym miesiąc, w którym nastąpi podpisanie umowy przyrzeczonej. Umowa Przedwstępna Sprzedaży Udziałów w LOTOS Paliwa zawiera klauzulę istotnej niekorzystnej zmiany (material adverse change), zgodnie z którą, w razie zajścia ściśle określonych w umowie zdarzeń cena za udziały w LOTOS Paliwa zostanie odpowiednio zmniejszona w oparciu o uzgodnioną formułę.

W celu wdrożenia Środków Zaradczych w obszarze rynku paliwa lotniczego zawarte zostały następujące umowy:

- 1) przedwstępna umowa zbycia wszystkich udziałów posiadanych przez Grupę LOTOS w LOTOS-Air BP Polska sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku („LOTOS-Air BP”) pomiędzy Grupą LOTOS a Aramco;
- 2) warunkowa umowa sprzedaży LOTOS-Air BP paliwa lotniczego pomiędzy PKN ORLEN a LOTOS-Air BP, zawarta na okres do 15 lat od dnia jej wejścia w życie;
- 3) warunkowa umowa składu paliwa lotniczego LOTOS-Air BP w Olszanicy pomiędzy PKN ORLEN a LOTOS-Air BP, zawarta na okres do 15 lat od dnia jej wejścia w życie;
- 4) warunkowa umowa świadczenia usług wsparcia działalności operacyjnej w przypadku wystąpienia siły wyższej pomiędzy PKN

ORLEN, ORLEN Aviation sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie a LOTOS-Air BP, zawarta na okres do 15 lat od dnia jej wejścia w życie.

W celu wdrożenia Środków Zaradczych w obszarze rynku asfaltu zawarte zostały między innymi następujące umowy:

- 1) przedwstępna umowa zbycia 100% akcji w spółce LOTOS Terminale, która to spółka, przed zawarciem umowy przyrzeczonej sprzedaży akcji, nabędzie 100% udziałów w spółce LOTOS SPV 2 sp. z o.o. („Spółka Asfaltowa”), pomiędzy Spółką a Unimot Investments. Do Spółki Asfaltowej zostanie uprzednio wydzielona Działalność Asfaltowa.
- 2) warunkowa umowa sprzedaży asfaltów pomiędzy Grupą LOTOS, PKN ORLEN a Unimot Investments, która będzie zawarta na okres 10 lat od dnia jej wejścia w życie z możliwością przedłużenia na kolejne dwa pięcioletnie okresy na warunkach uprzednio uzgodnionych pomiędzy stronami.

W terminie 7 dni od dnia zawarcia wyżej wskazanych umów Spółka złoży do Komisji wnioski o zatwierdzenie proponowanych nabywców aktywów zbywanych w ramach realizacji Środków Zaradczych oraz zawartych umów przedwstępnych i umów warunkowych wraz z załącznikami.

Ponadto PKN ORLEN zawarł z MOL warunkową, ramową umowę sprzedaży („Umowa Ramowa”), w wyniku której podmioty należące do Grupy Kapitałowej ORLEN nabędą od MOL 144 stacji paliw zlokalizowanych na Węgrzech oraz 41 stacji paliw zlokalizowanych na Słowacji, za łączną cenę ok. 229 mln EUR („Transakcje”). Cena na dzień rozliczenia Transakcji będzie podlegała korekcie wynikającej ze zmiany poziomu długu netto oraz kapitału obrotowego w nabywanych aktywach w porównaniu do ich wartości referencyjnych. Zamknięcie Transakcji powinno nastąpić w terminie 12 miesięcy od dnia podpisania Umowy Ramowej, przy czym faktyczny odbiór wszystkich nabywanych aktywów zostanie zakończony w ciągu 18 miesięcy od dnia zamknięcia Transakcji. Warunkami zamknięcia Transakcji jest, między innymi, uzyskanie odpowiedniej zgody Komisji oraz uprzednie nabycie przez MOL 100% udziałów w LOTOS Paliwa.

Dodatkowo PKN ORLEN podpisał z Saudi Arabian Oil Company długoterminową umowę na dostawy ropy naftowej do spółek z Grupy Kapitałowej ORLEN. Na podstawie tej umowy, w przypadku finalizacji procesu koncentracji z Grupą LOTOS, PKN ORLEN zagwarantuje dostawy ropy naftowej od Saudi Arabian Oil Company do Grupy Kapitałowej ORLEN w ilości od 200 do 337 tys. baryłek dziennie.

PKN ORLEN podpisał także z Saudi Arabian Oil Company oraz Saudi Basic Industries Corporation umowę o współpracy celem analizy, przygotowania i realizacji wspólnych inwestycji w sektorze petrochemicznym. Wśród potencjalnych obszarów współpracy analizowane będą m.in. projekty rozwojowe dotyczące olefin i pochodnych, w tym pochodnych aromatów, w Polsce oraz w Europie Środkowo-Wschodniej.

PKN ORLEN podpisał również z Saudi Arabian Oil Company umowę o współpracy celem wspólnej analizy, przygotowania i realizacji projektów badawczo rozwojowych, również w ramach technologii zrównoważonego rozwoju¹⁷.

Sporządzający opinię zdecydowali się przedstawić szczegółową treść komunikatu PKN Orlen dotyczącego realizacji wdrożenia środków zaradczych wynikających z warunkowej decyzji Komisji Europejskiej, mając na celu możliwie wyczerpujące przedstawienie dostępnych informacji o czynnościach prawnych dotyczących fuzji PKN Orlen i Grupy Lotos. Warto w tym miejscu podkreślić złożoność i różnorodność prawną opisywanego procesu fuzji, w tym składających się na niego czynności prawnych, przy czym w kolejnej części niniejszej opinii zasadniczą uwagę poświęcono ich ocenie z perspektywy obecnie obowiązującej ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym, by następnie wskazać na inne wybrane aspekty i ryzyka prawne oraz ocenić *ratio legis* proponowanej inicjatywy ustawodawczej – senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym (druk senacki nr 678 z 2022 roku, data publikacji 30.03.2022 roku).

17 Komunikat PKN ORLEN S.A. z dnia 12.01.2022 r. „Zakończenie prac dotyczących wdrożenia środków zaradczych wynikających z warunkowej decyzji Komisji Europejskiej w sprawie przejęcia przez PKN ORLEN S.A. kontroli nad Grupą LOTOS S.A. POLSKI KONCERN NAFTOWY ORLEN SPÓŁKA AKCYJNA (PLPKN0000018)”. https://www.gpw.pl/komunikat?geru_id=389110&title=Zako%C5%84czenie+prac+dotycz%C4%85cych+wdro%C5%BCenia+%C5%9Brod%C5%B3w+zaradczych+wynikaj%C4%85cych+z+warunkowej+decyzji+Komisji+Europejskiej+w+sprawie+przej%C4%99cia+przez+PKN+ORLEN+S.A.+kontroli+nad+Grup%C4%85+LOTOS+S.A. (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

Część II – Aspekty prawne wynikające z ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Wybrane uwagi *de lege lata*

Wdrożenie powyższych środków zaradczych, zwłaszcza wniesienie aportem do spółki LOTOS Asphalt sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku (kapitał zakładowy 154 500 000 zł, 30.900 udziałów stanowiących 100% własność Grupa Lotos S.A.; dane z KRS online dostępne na dzień 22.04.2022 r.) rafinerii zlokalizowanej w Gdańsku (wartość: 4.596.800.000 – wartość księgową na dzień 30.06.2021; § 3 uchwały numer 3 NWZ spółki Grupa LOTOS SA) w celu odsprzedaży następnie 30% udziału w tej spółce na rzecz Aramco oraz sprzedaż 80% stacji paliw Lotos w postaci nabycia przez MOL 100% udziałów w LOTOS Paliwa, zastanawia, w kontekście *ratio legis* uchwalonej w 2016 r. ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Zgodnie z art. 13 tej ustawy wyłączono co do zasady¹⁸ zbywalność akcji lub praw z akcji należących do Skarbu Państwa w enumeratywnie wymienionych spółkach, w tym m.in. w Grupie Lotos S.A. z siedzibą w Gdańsku. Dopuszczono transformacje (w tym fuzje) tych spółek, jednak z istotnymi ograniczeniami przede wszystkim podmiotowymi. Rozważając przyczyny przyjętych w art. 13 ust. 1 i 2 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym wyłączeń lub istotnych ograniczeń podmiotowych zbywalności akcji lub udziałów, a także ograniczeń podmiotowych w zakresie transformacji, należy wskazać, że ustawodawca miał na względzie szczególne znaczenie wymienionych spółek dla interesów gospodarki państwa, w tym interesu publicznego¹⁹.

W kontekście przyjętych celów regulacji ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym nie sposób nie wyrażać wątpliwości, czy ustawodawcy chodziło wyłącznie o ochronę praw właścicielskich (w tym korporacyjnych) Skarbu Państwa wynikających z akcji, czy też o ochronę majątku, który jest własnością spółki jako osoby prawnej.

W sposób naturalny zrodzić się może pytanie o to, jak rozumieć wynikający z art. 13 ustawy nakaz²⁰ dla odpowiedniego Ministra

18 Pierwotnie (w 2016 r.) był to zakaz bezwzględny: Ł. Węgrzynowski, *Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz*, Warszawa 2019, dostęp Legalis.

19 P. Durzyński [w:] *Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz*, F. Grzegorzczak, M. Wierzbowski (red.), Warszawa 2020, s. 144.

20 P. Durzyński [w:] *Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz*, F. Grzegorzczak, M. Wierzbowski (red.), Warszawa 2020, s. 144.

uprawnionego do wykonywania praw z akcji należących do Skarbu Państwa do pozostawania akcjonariuszem lub współnikiem spółki, która jest ujęta w wykazie? Nasuwa się tu pytanie o taką możliwość interpretacji intencji ustawodawcy, zgodnie z którą chodziło o zapewnienie ochrony przed zbyciem przedsiębiorstw rozumianych także w znaczeniu przedmiotowo-funkcjonalnym jako majątek i działalność gospodarcza (art 55¹ Kodeksu cywilnego). Celem było zapobieżenie sytuacji, w której doszłoby do utraty szeroko rozumianej kontroli Skarbu Państwa nad majątkiem spółek o szczególnym znaczeniu dla interesów Państwa Polskiego.

W literaturze przedmiotu także przy ocenie nowelizacji ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym z dnia 21.02.2019 r. wskazywano, że ustawodawca konsekwentnie wprowadza ograniczenia podmiotowe także przy transakcjach transformacyjnych po to, aby nie doszło do utraty szeroko rozumianej kontroli Skarbu Państwa nad majątkiem zaangażowanym w spółce przejmowanej lub dzielonej²¹.

Wybuch wojny w Ukrainie, a wcześniej pandemia Covid-19, uzmysłowiły konieczność bardzo ostrożnego podejścia do różnego rodzaju transakcji o charakterze strategicznym dla bezpieczeństwa naszego kraju. Dlatego należałoby rozwiązać wszelkie wątpliwości, czy cel w postaci realizacji inicjatywy, jaką jest budowa innowacyjnego koncernu multienenergetycznego z siedzibą w Polsce, leżąca u podstaw fuzji, nie mógłby zostać osiągnięty przy wykorzystywaniu innych instrumentów prawnych, uwzględniając jednak stopień zaawansowania procesu wdrażania środków zaradczych wynikających z decyzji Komisji Europejskiej.

Transakcje na rynku paliwowym bywają bardzo skomplikowane, a w tym przypadku przedmiotem transakcji jest majątek o szczególnym, strategicznym znaczeniu.

Dlatego na tle zaproponowanych w celu wdrożenia środków zaradczych transakcji pojawiają się także wątpliwości natury prawnej. Można np. postawić pytania o dopuszczalność dalszego zbycia składników majątkowych, stanowiących przedmiot transakcji służących wdrożeniu środków zaradczych i ewentualne zabezpieczenia umowne w tym zakresie. Czy regulacje przewidziane w ustawie z 2015 r. o kontroli niektórych inwestycji zabezpieczą sprzedawany obecnie majątek przed dalszym wrogim przejęciem lub odsprzedają czy też wprowadzono odpowiednie zabezpieczenia umowne?

21 P. Durzyński [w:] *Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz*, F. Grzegorzczak, M. Wierzbowski (red.), Warszawa 2020, s. 149.

Istotne jest także pytanie o wybór prawa właściwego dla wymienionych transakcji. Czy jest nim prawo polskie czy też dokonano wyboru prawa obcego, a także jaki sąd wskazano jako właściwy w razie zaistnienia sporów. Wyjaśnienie tych kwestii wydaje się istotne nie tylko dla transakcji zbycia akcji lub udziałów w spółkach, ale także dla umów towarzyszących: zwłaszcza joint venture lub ustanowienia istotnych uprawnień zarządczych i innych.

Umowa Przedwstępna Sprzedaży Udziałów w LOTOS Asphalt zawiera klauzulę istotnej niekorzystnej zmiany (material adverse change) - uprawniającą koncern Aramco do odstąpienia od tej umowy w razie zaistnienia ściśle określonych w umowie zdarzeń. Czy odpowiednią klauzulę przewidziano w tej umowie także dla zbywcy czyli LOTOS Asphalt sp. z o. o. ?

Część III – Aspekty i ryzyka prawne *de lege lata*. Wybrane zagadnienia odpowiedzialności cywilnoprawnej i karnoprawnej

W kontekście analizy aspektów prawnych analizowanego przypadku warto także postawić pytania dotyczące nie tylko ekonomicznych czy społecznych aspektów tej transakcji, bądź też jej dopuszczalności co do zasady w aspekcie obowiązujących ustaw i ich interpretacji, w tym zwłaszcza w zakresie zgodności z rozwiązaniami ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym, lecz także tych jej aspektów prawnych, które wiążą się z potencjalną odpowiedzialnością prawną menadżerów odpowiedzialnych za jej dokonanie.

Należy także wspomnieć o możliwości poddania podejmowanych decyzji gospodarczych (zarówno indywidualnych, jak i składających się na całość procesu opisywanej fuzji) ocenie z punktu widzenia przepisów prawa prywatnego o odpowiedzialności odszkodowawczej za szkodę wyrządzoną spółce kapitałowej oraz karnego (tzw. gospodarczego prawa karnego).

Poszczególne decyzje w związku z tego rodzaju przedsięwzięciem gospodarczym mogą być w sposób oczywisty oceniane zarówno przez pryzmat przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnoprawnej w przypadku wyrządzenia szkody spółce kapitałowej (zob. *inter alia* art. 293 Kodeksu spółek handlowych, zgodnie z którym *członek zarządu, rady nadzorczej, komisji rewizyjnej oraz likwidator odpowiada wobec spółki za szkodę wyrządzoną działaniem lub zaniechaniem sprzecznym z prawem lub postanowieniami umowy spółki, chyba że nie ponosi winy*), jak również możliwej indywidualnej odpowiedzialności wybranych osób fizycznych za działania wykraczające poza tzw. dozwolone ryzyko gospodarcze²², a wiążącej się także z odpowiedzialnością karnoprawną (zob. art. 296 Kodeksu karnego, przewidującego m.in. odpowiedzialność wobec tego, kto, będąc obowiązany na podstawie przepisu ustawy, decyzji

22 Szeroko na temat problematyki ryzyka odpowiedzialności karnej w działalności gospodarczej w najnowszej literaturze przedmiotu zob. *Ryzyko odpowiedzialności karnej w działalności gospodarczej. Compliance*, R. Zawłocki (red.), Warszawa 2022. Z nowszych studiów zob. także M. Korzeniak, *Prawnokarna charakterystyka dozwolonego ryzyka gospodarczego*, „Przegląd Prawno-Ekonomiczny” 2019, nr 48, s. 114-131.

właściwego organu lub umowy do zajmowania się sprawami majątkowymi lub działalnością gospodarczą osoby fizycznej, prawnej albo jednostki organizacyjnej niemającej osobowości prawnej, przez nadużycie udzielonych mu uprawnień lub niedopełnienie ciążącego na nim obowiązku, wyrządza jej znaczną szkodę majątkową²³.

Jednocześnie jednak chociażby wstępna ocena poszczególnych działań, jak i całej transakcji gospodarczej z punktu widzenia wspomnianych przesłanek odpowiedzialności cywilnoprawnej oraz karnoprawnej wydaje się niemożliwa bez bezpośredniej analizy całości dokumentacji prawnej oraz wszelkich innych informacji pozostających w dyspozycji podmiotów dokonujących fuzję, którym sporządzający niniejszą opinię nie dysponują, a które także nie są znane publicznie. To, co można i należy w tym miejscu odnotować, to konieczność ewentualnego wykazania i zbadania szeregu rozmaitych argumentów z zakresu ekonomii i zarządzania, które winny być wzięte pod uwagę przy całościowej cywilnoprawnej oraz karnoprawnej ocenie zarówno opłacalności i sensowności całego przedsięwzięcia, jak i poszczególnych transakcji oraz procesu podejmowania decyzji z nimi związanych. W orzecznictwie wskazuje się np., że: „W odniesieniu do czynów z art. 296 k.k. uszczuplenie należy interpretować jako rzeczywistą stratę (*damnum emergens*), polegającą na zmniejszeniu się aktywów majątku przez ubytek, utratę lub zniszczenie jego poszczególnych składników, albo na zwiększeniu się pasywów, jak i utracony zysk (*lucrum cessans*), wyrażający się w udaremnieniu powiększenia się majątku (zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 24 sierpnia 2017 roku, sygn. akt II AKa 155/17). Ponadto podkreśla się, że „Zabieg pozwalający stwierdzić, czy sprawca działał w ramach kontratypu ryzyka gospodarczego, odbywa się w dwóch etapach. Po pierwsze – należy ustalić, w oparciu o abstrakcyjny i obiektywny model zachowania, granicę dopuszczalnego ryzyka w danych okolicznościach, a dopiero wówczas odnieść do niej stopień ryzyka stwierdzonego w danej sprawie” (zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 23 października 2014 roku, sygn. akt II AKa 251/14).

Dlatego ocena działań związanych z analizowanymi procesami gospodarczymi wydaje się szczególnie złożona i niewątpliwie trzeba by jej także dokonać w oparciu o wyspecjalizowane opinie biegłych odpowiednich specjalności, których uzasadnione wnioski mogłyby być podstawą

23 Na ten temat zob. M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, *Komentarz do art. 296 k.k.*, [w:] *Kodeks karny. Część szczególna. Tom III. Komentarz do art. 278-363 k.k.*, wyd. V, WKP 2022, dostęp LEX; M. Kulik, *Komentarz do art. 296 k.k.*, [w:] *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, M. Marek (red.), dostęp LEX.

ewentualnych ocen prawnych konkretnych decyzji. Istotne jest również to, że podejmowane przez menadżerów decyzje w toku analizowanych procesów gospodarczych nie mogą być oceniane *ex post*, lecz winny być oceniane *ex ante*, w chwili ich podejmowania. Tym bardziej zasadne wydaje się wszechstronne rozważenie wszystkich aspektów omawianego procesu gospodarczego przed podjęciem ostatecznych i wiążących czynności prawnych.

Jednocześnie jakakolwiek wiążąca prawnie ocena, czy obecne działania analizowanego zdarzenia gospodarczego stanowić mogą działaniem na szkodę spółki kapitałowej, na skutek ewentualnego wykroczenia poza dozwolone prawem ryzyko gospodarcze, a w konsekwencji wiązać się z jakąkolwiek odpowiedzialnością prawną na podstawie aktualnie obowiązującego prawa, musiałyby być dokonana w odpowiedniej procedurze prawnej, czy to na drodze postępowania cywilnoprawnego czy karnoprawnego. Według wiedzy sporządzających niniejszą opinię aktualnie nie toczy się żadne postępowanie sądowe na drodze cywilnoprawnej czy też o charakterze karnoprawnym odnoszące się do analizowanych zdarzeń gospodarczych. Natomiast Związek Pracodawców Business Centre Club skierował w dniu 31 stycznia 2022 roku wniosek do Prezesa Najwyższej Izby Kontroli o kontrolę doraźną warunków przejęcia Grupy Lotos przez Orlen oraz planowanej transakcji sprzedaży części aktywów Lotosu²⁴. Kontrowersje związane z analizowaną transakcją były też przedmiotem interpelacji poselskich²⁵.

24 Wniosek z dnia 31 stycznia 2022 roku do Najwyższej Izby Kontroli skierowany przez Związek Pracodawców Business Centre Club o kontrolę doraźną warunków przejęcia Grupy LOTOS przez Orlen oraz planowanej transakcji sprzedaży części aktywów LOTOSU; pełna treść wniosku dostępna on-line: <https://www.bcc.org.pl/wp-content/uploads/20220131-wniosek-o-kontrolę-dorazna-nik-bcc.pdf> (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

25 Zob. np. Informacja o interpelacji poselskiej nr 32934, <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/interpelacja.xsp?typ=INT&nr=32934> (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

Część IV – Ingerencja ustawodawcza. Projekt ustawy o zmianie ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym

Niezależnie od wskazanych w niniejszej opinii wątpliwości dotyczących wybranych aspektów prawnych fuzji PKN Orlen i Grupy Lotos, jak również ewentualnej odpowiedzialności prawnej poszczególnych osób fizycznych za podejmowane decyzje, a nadto niezależnie od omówionych wątpliwości interpretacyjnych dotyczących obecnie obowiązującej treści art. 13 ustawy o zarządzaniu mieniem państwowym, nadal do kluczowych i aktualnych pytań związanych z perspektywą prawną należą pytania o celowość tych transakcji w aspekcie ekonomicznym i zarządczym, a także ich ocenę przy uwzględnieniu skutków społecznych (w tym także o znaczeniu regionalnym np. dla Województwa Pomorskiego). Choć odmienność oceny omawianego przedsięwzięcia gospodarczego z perspektywy prawnej w stosunku do perspektywy ekonomicznej i społecznej nie budzi wątpliwości, to przy tego rodzaju transakcjach, w sposób oczywisty wszystkie one powinny być brane pod uwagę. Dość w tym miejscu wskazać, że jakkolwiek owe perspektywy i kryteria oceny będą różne jakościowo, to jednocześnie pozostają wzajemnie ze sobą powiązane.

Proces fuzji PKN Orlen i Grupy Lotos w sposób właściwy dla tego rodzaju przedsięwzięć pozostaje obciążony ryzykiem gospodarczym. Jednocześnie brak jest ostatecznych, szczegółowych informacji na jego temat oraz trwania całego złożonego procesu (przy uwzględnieniu konieczności zachowania poufności w zakresie tajemnicy handlowej). Nie pozwala to na udzielenie odpowiedzi na pytanie o prawny charakter tego ryzyka, w tym czy przekracza ono tzw. dozwolone ryzyko gospodarcze. Tym samym, przy tego rodzaju transakcjach, gdzie w grę wchodzi ryzyko zagrożenia interesów i bezpieczeństwa państwa, pod rozwagę powinny być poddane różnorakie, w tym najbardziej krytyczne, oceny specjalistów z zakresu ekonomii, zarządzania, bezpieczeństwa czy procesów społecznych, zwłaszcza w obecnej, istotnie zmienionej i nadal niestabilnej sytuacji geopolitycznej.

W związku z powyższym jako jedna z najbardziej kluczowych kwestii pojawia się zagadnienie, czy w obecnym systemie prawnym istnieje jakakolwiek możliwość prawna skutecznego wstrzymania (zahamowania, zablokowania) aktualnego stanu procesu fuzji PKN Orlen i Grupy Lotos, przynajmniej do czasu ustabilizowania sytuacji geopolitycznej,

jak również przy ewentualnym wyjaśnieniu wątpliwości związanych z tym procesem i jego złożonością prawną.

Ponieważ obowiązujące obecnie rozwiązania prawne zasadniczo nie przewidują skutecznego mechanizmu zahamowania wymienionych wyżej w niniejszej opinii czynności prawnych składających się na proces fuzji PKN Orlen i Grupy Lotos w sytuacji, w której zgodę na nie wyraziły już odpowiednie organy, skuteczną, a zarazem dostępną metodą czasowego wstrzymania procesu fuzji PKN Orlen i Grupy Lotos w celu wyjaśnienia istniejących wątpliwości, jest proponowana przez grupę senatorów inicjatywa ustawodawcza – projekt ustawy o zmianie ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym, będącą przedmiotem opiniowania.

Na podstawie dostępnych sporządzającym opinię dokumentów, trudno zarazem ocenić czy taką możliwość (wstrzymania procesu fuzji) przewidziano klauzulami umownymi (np. *material adverse change*, *hardship* itp.) na rzecz polskich podmiotów, będących stroną wymienionych umów. Należy mieć jednak na względzie, że większość z kontraktów ma charakter umów przedwstępnych lub warunkowych.

Zaproponowana inicjatywa ustawodawcza przewiduje, iż w przypadku wystąpienia przez Rzeczpospolitą Polską z wnioskiem o podjęcie konsultacji w trybie art. 4 Traktatu Północnoatlantyckiego sporządzonego w Waszyngtonie dnia 4 kwietnia 1949 r. (Dz. U. z 2000 r. poz. 970), w okresie 270 dni od dnia złożenia wniosku zakazuje się zbywania udziałów, akcji lub praw z akcji należących do Skarbu Państwa w spółkach, o których mowa w art. 13 ust. 1 ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym, a także należących do nich przedsiębiorstw lub wyodrębnionych części przedsiębiorstw w rozumieniu art. 55¹ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740 ze zm.). Co więcej, wskazane w rozwiązaniach opiniowanego projektu ograniczenie, stosuje się również, gdy z wnioskiem o podjęcie konsultacji wystąpiono przed dniem wejścia w życie proponowanej ustawy (zob. art. 2 projektowanej ustawy).

Konsekwencją ewentualnego wejścia w życie proponowanej ustawy (zgodnie z art. 3 projektowanej ustawy wchodzi ona w życie z dniem następującym po dniu jej ogłoszenia) byłby obowiązujący ustawowy zakaz zbywania udziałów, akcji lub praw z akcji należących do Skarbu Państwa we wskazanych ustawą spółkach, a także należących do nich przedsiębiorstw lub wyodrębnionych części przedsiębiorstw w rozumieniu Kodeksu cywilnego, trwający przez 270 dni od dnia złożenia wniosku przez Rzeczpospolitą Polską o podjęcie konsultacji w trybie art. 4 Traktatu Północnoatlantyckiego, a w tym konkretnym

przypadku odnosiłoby się to także do spółek wchodzących w skład Grupy Lotos.

Odwołanie się w treści projektu ustawy do mechanizmu, o którym mowa w art. 4 Traktatu Północnoatlantyckiego, ma tutaj zasadnicze znaczenie. Zgodnie z treścią tegoż przepisu *Strony będą się wspólnie konsultowały, ilekroć, zdaniem którejkolwiek z nich, zagrożone będą integralność terytorialna, niezależność polityczna lub bezpieczeństwo którejkolwiek ze Stron*. Uruchomienie zatem tego mechanizmu m.in. przez Rzeczpospolitą Polską świadczy o aktualizacji wyszczególnionych enumeratywnie zagrożeń. Jednocześnie według wiedzy sporządzających opinię konsultacje w oparciu o art. 4 Traktatu Północnoatlantyckiego na wniosek Rzeczypospolitej Polskiej zostały uruchomione 24 lutego 2022 roku²⁶.

Powyższe zarazem oznacza, że z chwilą ewentualnego uchwalenia i wejścia w życie projektowanych przepisów wprowadzone zostanie ograniczenie przewidziane w dodanym art. 13a ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym, przy czym 270 dniowy termin jego obowiązywania należałoby liczyć od dnia uruchomienia konsultacji przez Rzeczpospolitą Polską w trybie art. 4 Traktatu Północnoatlantyckiego.

Co ważne odnotowania, opiniowana inicjatywa ustawodawcza w proponowanych przezeń rozwiązaniach nie wyklucza wszakże kategorycznie dokonania fuzji PKN Orlen z Grupą Lotos w przyszłości, po upływie przewidzianego w jej treści okresu, jednakże wstrzymuje fuzję w obecnym czasie prowadzonych na Ukrainie działań wojennych i podjęcia na wniosek Rzeczypospolitej Polskiej konsultacji w trybie art. 4 Traktatu Północnoatlantyckiego.

Przyjęcie rozwiązania przewidzianego w opiniowanym projekcie ustawy umożliwić może wstrzymanie czynności prawnych w zakresie fuzji PKN Orlen z Grupą Lotos, co do której, pomimo braku możliwości jej jednoznacznej oceny prawnej, można wskazać zarówno wątpliwości o charakterze prawnym, jak i pozaprawnym (choć mające wpływ na ocenę prawne), zasygnalizowane w niniejszej opinii.

Dodatkowo, w razie uchwalenia i wejścia w życie opiniowanego projektu ustawy, zmieniają się kryteria prawne oceny omawianego w niniejszej opinii zdarzenia gospodarczego, ponieważ na ocenę legalności

26 Statement by the North Atlantic Council on Russia's attack on Ukraine, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_192404.htm (ostatnio przeglądano: 22.04.2022). R. Horbaczewski, *Rosja atakuje Ukrainę - konsultacje na podstawie artykułu 4 Paktu Północnoatlantyckiego*, <https://www.prawo.pl/samorząd/artykuł-4-traktatu-o-nato-co-oznacza-dla-polski,511759.html> (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

ewentualnie podejmowanych decyzji i czynności, wpływać będzie również ustawowy zakaz dokonania ich we wskazanym ustawą okresie.

Można nadto w tej części rozważań odnotować, że poprawkę o treści zbliżonej do opiniowanego projektu ustawy wniesiono także w toku prac parlamentarnych nad rządowym projektem ustawy o obronie Ojczyzny. Została ona jednakże odrzucona w toku sejmowych prac ustawodawczych. W odróżnieniu od projektowanego senatorskiego projektu ustawy poprawka poselska proponowała 180 dniowy termin funkcjonowania mechanizmu zakazującego określonych czynności prawnych, a także posługiwała się ogólnym pojęciem „mienia spółek”²⁷. Szczegółowe wyodrębnienie w projekcie senatorskim odpowiednich pojęć, takich jak „udziały”, „akcje”, „prawa z akcji”, czy „przedsiębiorstwa”, „wyodrębnione części przedsiębiorstwa” wydaje się być bardziej poprawnym rozwiązaniem.

Warto wskazać, że za przyjęciem proponowanego senatorskiego projektu ustawy mogą przemawiać istotne wartości konstytucyjne, wyrażone zwłaszcza w art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z którym *Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju*. Norma wyrażona w tym artykule, traktowana w doktrynie jako norma programowa, chociaż nie stanowi źródła konkretnych praw podmiotowych obywateli, to jednak stanowi podstawę pozytywnego zobowiązania państwa do realizacji wyrażonego w niej celu²⁸. Wydaje się, że przyjęcie zaproponowanego projektu ustawy służyć może bezpośrednio zapewnieniu bezpieczeństwa obywateli, a co najmniej pośrednio także niepodległości i nienaruszalności terytorium państwa. Zarazem, nawet gdyby traktować przewidziany w opiniowanym projekcie okresowy zakaz dokonywania wskazanych czynności prawnych jako ograniczenie wolności działalności gospodarczej (zob. art. 22 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej), to za jego przyjęciem przemawia wskazany zarówno w treści projektu, jak w jego uzasadnieniu, ważny interes publiczny. Dodatkowo, można uznać, że przyjęcie proponowanych w projektowanej

27 Dodatkowe sprawozdanie Komisji Obrony Narodowej o rządowym projekcie ustawy o obronie Ojczyzny (druk nr 2052), Druk nr 2079-A, <https://orka.sejm.gov.pl/Druki9ka.nsf/0/835E14266374CBEDC1258802005B1896/%24File/2079-A.pdf> (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

28 M. Florczak-Wątor, *Konstytucja jako źródło obowiązków państwa w stosunku do obywatela*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny”, 2018, rok LXXX, zeszyt 1, s. 124-125.

ustawie rozwiązań prawnych będzie *sui generis* dostosowaniem polskiego prawa krajowego do aktualnej sytuacji geopolitycznej związanej z bezpieczeństwem polskim, w związku z uruchomieniem konsultacji w trybie art. 4 Traktatu Północnoatlantyckiego, zmierzającym zarazem do zapewnienia wyrażonego w art. 9 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej obowiązku przestrzegania wiążącego prawa międzynarodowego. Chodzi tutaj o faktyczną spójność podjętych i realizowanych zobowiązań międzynarodowych ze szczegółowymi krajowymi rozwiązaniami prawnymi, także niekoniecznie bezpośrednio realizującymi zobowiązania traktatowe, lecz chociażby pośrednio przyczyniającymi się do uwzględnienia wiążących się z ich obowiązywaniem konsekwencji.

Należy też ocenić przedstawiony projekt ustawy w kontekście pojęcia tzw. „ustawy incydentalnej” czy też przepisów epizodycznych, zwracając uwagę na problem, czy ewentualnie uchwalenie proponowanego projektu niesie ze sobą zagrożenia odnoszące się do wartości jakimi są chociażby pewność i spójność prawa²⁹. Wypada w tym miejscu zacytować fragment wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 19 grudnia 2012 roku w sprawie o sygn. akt K 9/12, w którym stwierdza się m. in.: „Prawodawca ma konstytucyjną możliwość, a niekiedy nawet obowiązek, dokonania doraźnej, obowiązującej w określonych ramach czasowych, zmiany obowiązujących przepisów – jeżeli jest to reakcja na szczególnie okoliczności związane ze zmieniającymi się uwarunkowaniami społecznymi, gospodarczymi i politycznymi. W każdym jednak wypadku ustawodawca musi respektować normy, zasady i wartości konstytucyjne. Ponadto regulacje epizodyczne (incydentalne) mogą być stanowione, gdy nie ma innych, mniej uciążliwych środków do osiągnięcia określonych celów. W tym sensie regulacje takie stanowią *ultima ratio*”³⁰. Już chociażby biorąc pod uwagę nadzwyczajne okoliczności, w tym zwłaszcza agresję wojenną Rosji na Ukrainę i wynikające z tej sytuacji zagrożenia, które niewątpliwie należą do szczególnych okoliczności wynikających ze zmieniających się uwarunkowań społecznych, gospodarczych i politycznych, nie ma przeszkód dla uznania proponowanej incydentalnej ingerencji ustawodawczej jako uzasadnionej. Proponowany projekt nie odnosi się także bezpośrednio do sytuacji prawnej obywateli, a nadto

29 Na temat tego zagadnienia zob. Sz. Giderewicz, M. Gil, *Przepisy epizodyczne a przepisy przejściowe i przepisy dostosowujące*, w: *Doskonalenie i standaryzacja procesu legislacyjnego – dobre praktyki opracowane w ramach projektu LEGIS*, W. Federczyk, S. Peszkowski (red.), Warszawa 2019, s. 111-119. Zob. także: *Ustawy incydentalne w polskim porządku prawnym*, M. Granat (red.), Warszawa 2013.

30 Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 19 grudnia 2012 roku w sprawie o sygn. akt. K 9/12, opublikowano OTK-A 2012/11/136.

nie przewiduje w istocie żadnego uciążliwego mechanizmu dla osiągnięcia pożądanego przezeń celu, który musiałby być poddany testowi *ultima ratio*. Zarazem brak jest innych możliwości adekwatnej reakcji ustawodawcy. Podsumowując, uchwalenie proponowanego projektu ustawy nie niesie ze sobą typowych zagrożeń wynikających z tego rodzaju incydentalnych regulacji, a zarazem pozostaje w pełni uzasadnione nadzwyczajnymi okolicznościami, które wręcz mogą być ocenione jako wymagające odpowiedniej reakcji ustawodawcy.

Przedłożony projekt ustawy został przygotowany zgodnie z Zasadami techniki prawodawczej. Warto też odnotować, że przyjęte *vacatio legis*, polegające na wejściu w życie projektowanych regulacji w dniu następującym po jej ogłoszeniu, nie stanowi zagrożenia dla prawidłowego funkcjonowania przepisów, które nie są skomplikowane i nie wymagają dłuższego terminu do ich wdrożenia.

Opiniując przedłożony projekt inicjatywy ustawodawczej wskazać także należy, że wnioskodawcy przedmiotowej inicjatywy ustawodawczej dopełnili wszystkich wymogów formalnych. Pod projektem podpisało się 25 senatorów, przy minimalnym wymogu 10 senatorów, niezbędnym do zgłoszenia inicjatywy ustawodawczej. Senatorowie zarazem wskazali jako upoważnionego do reprezentacji w dalszych pracach nad zgłoszonym projektem ustawy senatora Bogdana Borusewicza. Projekt zawiera adekwatne uzasadnienie merytoryczne, odnoszące się zarówno do aspektów gospodarczych i wątpliwości z nimi związanych, jak i do szczególnej, ekstraordynaryjnej sytuacji związanej z zagrożeniami wynikającymi z obecnej sytuacji geopolitycznej, w tym inwazji zbrojnej Rosji na Ukrainie.

Projekt został obecnie skierowany do Komisji Ustawodawczej Senatu Rzeczypospolitej Polskiej oraz do Komisji Gospodarki Narodowej i Innowacyjności Senatu Rzeczypospolitej Polskiej. Pierwsze czytanie tego projektu zaplanowane jest na dzień 26 kwietnia 2022 roku³¹.

31 Informacja o pracach Senatu Rzeczypospolitej Polskiej; <https://www.senat.gov.pl/prace/kalendarz/event,5612,komisja-ustawodawcza-oraz-komisja-gospodarki-i-narodowej-i-innowacyjnosci.html> (ostatnio przeglądano: 22.04.2022).

Część V. Podsumowanie

Przedstawiony do zaopiniowania senatorski projekt ustawy o zmianie ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym (druk senacki nr 678) zasługuje na pozytywną ocenę. Wychodzi naprzeciw pojawiającym się wątpliwościom wobec przedstawionego procesu fuzji PKN Orlen i Grupy Lotos, w tym o charakterze prawnym.

Opiniowany projekt wypełnia wszystkie warunki formalne związane z prawidłowym procesem legislacyjnym, a zarazem jego uzasadnienie sformułowano w sposób przekonujący i zawierający ważne racje merytoryczne, oparte w przeważającej mierze na wyjątkowej sytuacji związanej z obecną sytuacją geopolityczną, a jednocześnie uzasadniające podjęcie ingerencji ustawodawczej w odniesieniu do zasad zarządzania mieniem państwowym, w tym wobec spółek z udziałem Skarbu Państwa, które realizują zadania publiczne, mając zarazem istotne znaczenie dla gospodarki i bezpieczeństwa państwa.

Podsumowując, nie ma zastrzeżeń natury formalnej bądź systemowej co do proponowanych w przedstawionym do zaopiniowania projekcie rozwiązań normatywnych. Za przyjęciem mechanizmu proponowanego w projekcie ustawy mogą przemawiać istotne wartości konstytucyjne, w tym związane z szeroko rozumianą sferą obronności, a wyrażone w art. 5 ustawy zasadniczej, w tym obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa obywateli, jak również strzeżenia niepodległości i nie naruszalności terytorium państwa.

Jednocześnie, w związku z istniejącymi wątpliwościami o charakterze ekonomicznym, społecznym i prawnym dotyczącymi fuzji PKN Orlen i Grupy Lotos, a także wskazaną wprost w uzasadnieniu opiniowanego projektu ustawy nadzwyczajną sytuacją zagrożenia dla bezpieczeństwa Państwa Polskiego, można proponowane rozwiązania legislacyjne uznać za pożądane i konieczne, jako umożliwiające czasowe wstrzymanie i poddanie pogłębionej analizie przedsięwzięcie gospodarcze o szczególnie istotnym znaczeniu dla interesów Państwa Polskiego, zwłaszcza wobec trwającej agresji rosyjskiej na Ukrainę i potencjalnych wynikających z tej sytuacji zagrożeń dla bezpieczeństwa Polski.

PAWEŁ ANTONOWICZ
ROBERT BĘBEN
SYLWIA KUCZAMER-KŁOPOTOWSKA

TYTUŁEM PODSUMOWANIA

Niniejsze opracowanie jest kontynuacją i częściowym podsumowaniem debaty prowadzonej podczas konferencji naukowej, która odbyła się w dniu 8 kwietnia 2022 r. na Uniwersytecie Gdańskim i była zatytułowana „Ryzyka i konsekwencje podziału oraz sprzedaży Grupy LOTOS. Perspektywa ekonomiczno-społeczna”.

Redaktorzy monografii zastrzegają, iż zbiór opinii zawartych w książce nie powinien być traktowany jako wyczerpujący, bowiem prowadzony w przestrzeni społecznej dialog na temat transakcji konsolidacyjnych w sektorze energetycznym jest wielowątkowy i skupia wielu uczestników tej dyskusji. Z uwagi na polityczny charakter decyzji, które z całą odpowiedzialnością można uznać za strategiczne dla bezpieczeństwa energetycznego nie tylko regionu, ale przede wszystkim kraju, przedstawiane w opracowaniu tezy, argumenty i wnioski niektórzy mogą uznać za kontrowersyjne i wzbudzające emocje. Redaktorzy nie chcieli od nich jednak odstępować, gdyż w tak ważnej przestrzeni decyzji merytorycznych muszą być brane pod uwagę różne, nawet nieprzychylne opinie.

Należy mieć nadzieję, że dzięki wielowymiarowemu spojrzeniu na procesy konsolidacyjne sektora energetycznego, w ręce Czytelnika trafiają prezentowane w opracowaniu materiały, które będą przyczynkiem do samodzielnego wnioskowania uwzględniającego różne perspektywy ocen. Takie podejście nie tylko jest istotne do oceny dyskutowanej transakcji, ale powinno wspierać proces budowy fundamentów zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego. Społecznie odpowiedzialnego zarządzania nie można bowiem ograniczać do raportowania swoich dokonań, wymaganego niejednokrotnie przez przepisy powszechnie obowiązującego prawa, czy punktowego wspierania inicjatyw. Firmy, które mogą się rozwijać dzięki społeczno-gospodarczym zasobom lokalnych społeczności, muszą mieć na uwadze ich interes, w szczególności w przypadku dezinvestycji czy znaczących działań restrukturyzacyjnych.

Zespół redakcyjny wyraża nadzieję, że niniejsza monografia pozostawia materialny ślad związany z oceną dzisiejszych decyzji politycznych i gospodarczych, argumentacją, jaką posługują się autorzy poszczególnych fragmentów opracowania i ich obawami o przyszłość podmiotów, których dalsze funkcjonowanie będzie się odbywało – w wyniku bieżących decyzji politycznych i gospodarczych – na zupełnie nowych zasadach.

dr hab. Paweł Antonowicz, profesor uczelni

Prodziekan ds. Nauki Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego, kierownik Katedry Strategicznego Rozwoju, autor ponad 100 publikacji naukowych poświęconych problematyce upadłości i restrukturyzacji przedsiębiorstw, analizie finansowej i zarządzaniu strategicznemu. Wyróżniony Nagrodą Prezydenta Miasta Gdańska im. Jana Uphagena (2010) w kategorii nauk humanistycznych za badania nad prognozowaniem oraz wielowymiarową analizą upadłości przedsiębiorstw. Laureat w konkursach Wydawnictwa Uniwersytetu Gdańskiego na najlepszą książkę naukową (2016) i dydaktyczną (2020).

dr hab. Robert Bęben, profesor uczelni

Kierownik Katedry Marketingu na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego. Przez wiele lat związany zawodowo z praktyką gospodarczą, w szczególności z branżą energetyki wiatrowej. W 2018 r. otrzymał wyróżnienie Primum Cooperatio, przyznawane przez Pracodawców Pomorza naukowcom, którzy rozumieją potrzeby gospodarki i przyczyniają się do realizowania innowacyjnych przedsięwzięć gospodarczych. Współzałożyciel i prezes zarządu (2014–2022) Pomorskiego Instytutu Naukowego im. Prof. Brunona Synaka.

dr Zbigniew Canowiecki

Absolwent Wydziału Elektroniki Politechniki Gdańskiej, doktorat obronił na Uniwersytecie Gdańskim. W latach 1977–1982 dyrektor w Kombinacie „Polsrebro”. Od 1982 do 2007 r. dyrektor i prezes giełdowej spółki „Centrostal”, twórca grupy kapitałowej. Sprawował społecznie wiele funkcji, m.in. Prezesa Gdańskiej Izby Gospodarczej, Prezydenta Pomorskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, Przewodniczącego Pomorskiej Rady Przedsiębiorczości, Rektora Wyższej Szkoły Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych i Politycznych. Współautor książki pt. „Między integracją a konkurencją. Gdańsko – Gdyński Obszar Metropolitalny”. Obecnie Prezydent Pracodawców Pomorza i Przewodniczący Konwentu Gospodarczego Związku Uczelni w Gdańsku.

dr Mariusz Chmielewski

Adiunkt w Katedrze Strategicznego Rozwoju Wydziału Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego. Jego zainteresowania naukowe obejmują problematykę finansów przedsiębiorstw, rynku kapitałowego oraz zarządzania wartością przedsiębiorstw. Posiada doświadczenie w zakresie wyceny wartości przedsiębiorstw na różnych etapach rozwoju oraz wyceny projektów na potrzeby finansowania. Członek Zarządu (2014–2022) oraz członek rady nadzorczej (od 2022) Pomorskiego Instytutu Naukowego im. Prof. Brunona Synaka.

Maciej Dobrzyński

Polski przedsiębiorca, działacz różnych organizacji społecznych i gospodarczych, wiceprezes Business Center Club, kanclerz Łoży Gdańskiej Business Center Club. Zawodowo zajmujący się doradztwem strategicznym oraz obsługą inwestorów zagranicznych w Polsce. W przeszłości i obecnie członek rad nadzorczych: Norde Bank Polska, Port Lotniczy w Gdańsku im. Lecha Wałęsy, Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Gama San S.A., Trans Polonia, Pomorski Fundusz Rozwoju. Od wielu lat ceniony doradca oraz autorytet na rynku fine diningu i usług hotelarsko-gastronomicznych. Od roku 2008 prezydent Polskiej Akademii Gastronomicznej, a od 2022 r. wiceprezydent Światowej Akademii Gastronomicznej z siedzibą w Paryżu.

dr hab. Dariusz Filar

Pisarz, do przejścia na emeryturę w 2016 r. profesor nadzwyczajny Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Jego specjalizację stanowiła makroekonomia i zarządzanie międzynarodowe. Był głównym ekonomistą banku Pekao S.A. (1999–2004) i członkiem Rady Polityki Pieniężnej (2004–2010). W ostatniej dekadzie PRL współpracował z pismami drugiego obiegu, m.in. z wydawanym do dzisiaj w Gdańsku „Przeglądem Politycznym”.

dr hab. Joanna Kruczalak-Jankowska, profesor uczelni

Kierownik Katedry Prawa Handlowego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. Autorka i współautorka ponad 80 publikacji z zakresu prawa handlowego, prawa upadłościowego i restrukturyzacyjnego, of Counsel w Kancelarii Głuchowski Siemiątkowski Zwara.

dr Sylwia Kuczamer-Kłopotowska

Adiunkt w Katedrze Marketingu na Wydziale Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego. Wiele lat łączyła pracę naukową z aktywnością zawodową w sektorze usług bankowych na polu marketingu usług finansowych. W latach 2005–2007 Partner Zarządzający

Instytutu Finansów i Zarządzania w Sopocie. W latach 2012–2014 Kierownik Zakładu Marketingu Usług w Katedrze Marketingu. Członek Polskiego Naukowego Towarzystwa Marketingu, Polskiego Towarzystwa Komunikacji Społecznej oraz współzałożyciel i prezes zarządu (od 2022) Pomorskiego Instytutu Naukowego im. Prof. Brunona Synaka.

dr Mariola Łuczak

W latach 2019–2022 Dziekan Wydziału Zarządzania w Wyższej Szkole Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni. Wcześniej pełniła funkcję Rektora Wyższej Szkoły Turystyki i Hotelarstwa w Gdańsku, Dziekana Wydziału Turystyki, Rekreacji i Ochrony Zdrowia oraz funkcję Prorektora Uczelni. Członek zarządu (od 2014) Pomorskiego Instytutu Naukowego im. Prof. Brunona Synaka.

Profesor dr hab. Witold Orłowski

Polski ekonomista, profesor nauk ekonomicznych, nauczyciel akademicki i publicysta. Od 2006 r. został głównym doradcą ekonomicznym firmy doradczej PwC Polska. Wchodził w skład Narodowej Rady Rozwoju przy prezydencie Lechu Kaczyńskim, był też członkiem Rady Gospodarczej przy premierze Donaldzie Tusku. W 2011 r. został powołany na stanowisko specjalnego doradcy Komisji Europejskiej ds. budżetu. W latach 2015–2020 był członkiem Narodowej Rady Rozwoju powołanej przez prezydenta Andrzeja Dudę. W 1998 r. otrzymał Nagrodę Banku Handlowego w Warszawie S.A. za szczególne osiągnięcia w zakresie myśli teoretycznej w sferze ekonomii i finansów za książkę „Droga do Europy”.

adw. dr Tomasz Snarski

Doktor nauk prawnych, adiunkt w Katedrze Prawa Karnego Materialnego i Kryminologii na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego, adwokat. Kierownik Studenckiej Poradni Prawnej Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. Od 2013 r. prowadzi indywidualną kancelarię adwokacką w Gdańsku. W 2014 r. otrzymał tytuł Profesjonalisty Forbesa w kategorii wykonywanego zawodu adwokata. Od 2020 r. członek Komisji ds. Współpracy z Zagranicą i Praw Człowieka Okręgowej Rady Adwokackiej w Gdańsku, a od 2021 r. członek Komisji Zagranicznej Naczelnej Rady Adwokackiej oraz członek delegacji polskiej Adwokatury do Rady Adwokatów i Stowarzyszeń Prawniczych Europy – CCBE (Council of Bars and Law Societies of Europe). Autor wielu opracowań o charakterze naukowym i publicystycznym z zakresu prawa karnego, teorii i filozofii prawa oraz praw człowieka.

dr inż. Janusz Steinhoff

Wicepremier i minister gospodarki w rządzie Jerzego Buzka (1997–2001). Ekspert ds. energetyki, ochrony środowiska, procesów restrukturyzacji górnictwa. W latach 1989–1993 oraz 1997–2001 poseł na Sejm RP. Były prezes Wyższego Urzędu Górniczego, wiceprezes Regionalnej Izby Gospodarczej w Katowicach (1996–1997). W 2010 r. śp. prezydent RP Lech Kaczyński powołał go na członka Narodowej Rady Rozwoju. Ekspert Business Centre Club ds. gospodarki i energetyki, przewodniczący Gospodarczego Gabinetu Cieni BCC.

Profesor dr hab. Elżbieta Wojnicka-Sycz

Prof. dr hab. nauk społecznych w dyscyplinie ekonomia, profesor zwyczajny na uczelniach Fahrenheita: Uniwersytecie Gdańskim i Politechnice Gdańskiej. Specjalizuje się w problematyce innowacji i rozwoju regionalnego, wpływie funduszy strukturalnych na rozwój gospodarczy, zarządzaniu rozwojem miast i regionów. Autorka ponad 200 publikacji naukowych o zasięgu międzynarodowym i krajowym. Uczestniczyła jako koordynator i/lub ekspert w licznych (około 90) projektach badawczych oraz badawczo-aplikacyjnych dla administracji rządowej i samorządowej oraz organizacji międzynarodowych.

1. Ambroziak, Ł., Chojna, J., Strzelecki, J. (2020) *Sektory strategiczne w gospodarce unijnej*, Polski Instytut Ekonomiczny
2. Balassa, B. (1962) Reviewed work(s): *L'économie du XXIème siècle* by François Perroux. Source: „The American Economic Review”, vol. 52, nr 3
3. Basu, K. (2020) *Republika przekonań*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
4. Basu, R. (2014) *Managing Quality in Projects: An Empirical Study*, „International Journal of Project Management”, nr (32)(1)
5. Campbell, J. (1974) *A note on growth poles*, „Growth and Change”, vol. 5, nr (2), 1974
6. Chłodzińska, B. (2020) [w:] F. Grzegorzcyk, M. Wierzbowski (red.) „Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz”, Warszawa
7. Chmielewski, M., Próchniak, J. (2016) *Interesariusze projektów infrastrukturalnych. Raport z przeglądu literatury oraz badań przeprowadzonych metodą zogniskowanego wywiadu grupowego*, s. 42, raport naukowo-badawczy
8. Ciepiela, M. (2014) *Wpływ interesariuszy na zarządzanie przedsiębiorstwem*, „Rynek – Społeczeństwo – Kultura”, nr (3)/2014
9. Daigneault, P., Jacob, S., Tremblay, J. (2012) *Measuring Stakeholder Participation in Evaluation: An Empirical Validation of the Participatory Evaluation Measurement Instrument (PEMI)*, „Evaluation Review”, nr (36)(4)
10. www.dolinalotnicza.pl
11. Dworakowska-Raj, M. (2020) *Które podatki zasilają budżet samorządu terytorialnego?* „Gazeta SGH”
12. Frame, D. (2001) *Zarządzanie projektami w organizacjach*, WIG-Press, Warszawa
13. Freeman, R. E. (1984) *Strategic Management: A Stakeholder Approach*, Pitman, Boston
14. Ganne, B., Lecler, Y. (2009) *From Industrial Districts to Poles of Competitiveness* [w:] B. Ganne, Y. Lecler (red.) „Asian industrial clusters, global competitiveness and new policy initiatives”, World Scientific Publishing, Singapore

15. Grucza, B. (2016) *Modele analizy interesariuszy projektu* [w:] M. Trocki, E. Bukłaha (red.) „Zarządzanie projektami – wyzwania i wyniki badań”, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa
16. Grucza, B. (2019) *Zarządzanie interesariuszami projektu*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa
17. Grucza, B., Kapuściński, A. (2018) *Zastosowanie koncepcji interesariuszy w praktyce projektu, Przedsiębiorstwo we współczesnej gospodarce. Research on enterprise in modern economy*, „Quarterly Journal”, nr (3)/2018 (26), s. 21–32, DOI:10.19253/rem.2018.03.002
18. Grucza, B., Trocki, M. (2009) *Zarządzanie interesariuszami projektu* [w:] M. Trocki, E. Sońta-Drączkowska (red.) „Strategiczne zarządzanie projektami”, Bizarre, Warszawa
19. Grzegorzczak, F. (2020) [w:] F. Grzegorzczak, M. Wierzbowski (red.) „Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz”, Warszawa
20. Heerkens, G. (2003) *Jak zarządzać projektami?* RM, Warszawa
21. Heijman, W. (2009) *Modern Location Theory of the Firm* [w:] „Space and Economics”, Wageningen, Holandia
22. Kidyba, A. (2022) *Kodeks spółek handlowych. Komentarz 2022*, dostęp online: Lex
23. *Kierunki polityki właścicielskiej w zakresie zbywania akcji/udziałów należących do Skarbu Państwa*, dostęp online: <https://www.gov.pl/web/premier/lad-korporacyjny2>;
24. Kruczalak-Jankowska, J., Snarski, T. (2022) *Opinia na temat projektu ustawy o zmianie ustawy o zasadach zarządzania mieniem państwowym oraz o wybranych prawnych aspektach fuzji PKN ORLEN S.A. i Grupy LOTOS S.A.* (druk senacki nr (678)); Opinie i ekspertyzy OE-403, Kancelaria Senatu, Warszawa
25. Kudłacz, T. (2014) *Ekonomiczne aspekty gospodarowania przestrzenią miasta i regionu. Zarys problemu*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie” (12 [936]), Kraków
26. McKee, D. L. (1987) *On Services and Growth Poles in Advanced Economies*, „The Service Industries Journal”, vol. 7, nr (2), 1987
27. Meyer-Stamer, J. (2001) *Clusterfoerderung als Element lokaler und regionaler Standortpolitik: Optionen, Hindernisse und Grenzen – Perspektiven fuer NRW*, Institut für Entwicklung und Frieden, Universität Duisburg, Duisburg
28. Opalski, A. (2012) *Prawo zgrupowań spółek*, Wydawnictwo C.H.Beck, Warszawa

29. Oplustil, K. *Komentarz do art. 501 [w:] Kodeks spółek handlowych. Komentarz 2022*, wyd. 8, dostęp: Legalis
30. https://www.ORLEN.pl/content/dam/internet/ORLEN/pl/pl/relacje-inwestorskie/po%C5%82%C4%85czenieLOTOS/Sprawozdanie_Zarzadu_Grupy_LOTOS_SA_dla_celow_Polaczenia.pdf.coredownload.pdf
31. Oxford Reference, <https://www.oxfordreference.com/page/subscriber/subscriber-services>
32. Paliwoda-Matiolańska, A. (2014) *Odpowiedzialność społeczna w procesie zarządzania przedsiębiorstwem*, C.H.Beck, Warszawa
33. Parr, J. B. (1973) *Growth poles, regional development, and central place theory*, „Twelfth European Congress of The Regional Science Association Papers of The Regional Science Association”, vol. 31
34. Perroux, F. (1950) *The Domination Effect and Modern Economic Theory*, „Social Research”, 17(2)
35. Perroux, F., (1955) *Note sur la notion de pole de croissance*, „Economie Appliquee”
36. Perroux, F. (1970) *Notes on the Concept of Growth Poles* [w:] D. L. McKee (red.) „Regional Economics: Theory and Practice”, Nowy Jork
37. Piniór, P. (2009) [w:] J. A. Strzępka (red.) *Kodeks spółek...*, s. 1092, dostęp: Legalis
38. <https://pomorskie.eu/mieszkanicy-pomorza-przeciwko-sprzedazy-LOTOSu-sa-wyniki-specjalnego-badania-opinii/>
39. Project Cycle Management Guidelines, European Commission, 2004
40. Rybak, M. (2004) *Etyka menedżera – społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstwa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa
41. Sokołowska, A. (2013) *Społeczna odpowiedzialność małego przedsiębiorstwa. Identyfikacja – ocena – kierunki doskonalenia*, seria: „Monografie i Opracowania”, nr (232), Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław
42. Spalek, S. (2013) *Dojrzałość przedsiębiorstwa w zarządzaniu projektami*, Politechnika Śląska, Gliwice
43. Sprawozdania finansowe GK LOTOS za lata 2005–2021, https://inwestor.LOTOS.pl/193/raporty_i_dane/raporty_roczne, dostęp wrzesień 2022
44. www.stat.gov.pl

45. Szumański, A. (2003) [w:] Kodeks, 2003, t. IV
46. Tchórzewski, S. (2013) *Planowanie zakresu projektu oraz komunikacji w projekcie z uwzględnieniem interesariuszy wewnętrznych*, „Zeszyty Naukowe. Organizacja i Zarządzanie”, nr (63), Politechnika Śląska, Gliwice
47. Uchwała SN z 22.10.2009, III CZP 63/09, OSNC 2010/4, poz. 55 oraz wyrok SN z 5.11.2009, I CSK 158/09, OSNC 2010/4, poz. 63
48. Ustawa z 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego Dz.U.2021.1672
49. Ustawa z dnia 21 lutego 2019, Dz.U. 2019 r. poz. 492; B. Chłodzińska [w:] F. Grzegorzczak, M. Wierzbowski (red.) „Ustawa o zasadach zarządzania mieniem państwowym. Komentarz”, Warszawa 2020
50. Weber, A. M. (2015) *Interes spółki Skarbu Państwa – między interesem publicznym a interesem prywatnym* [w:] A. Kidyba (red.) „Spółki z udziałem Skarbu Państwa a Skarb Państwa”, Warszawa
51. Whalley, J., den Hertog, P. (2000) *Clusters, innovation and RTOs. A synthesis of the findings from the RISE cluster studies*, Dialogic, Utrecht
52. Wojnicka, E. (2004) *System innowacyjny Polski z perspektywy przedsiębiorstw*, IBnGR, Gdańsk
53. Wojnicka-Sycz, E. (2013) *Model terytorialnego biegunu wzrostu jako systemu czynników rozwojowych*, WUG, Sopot
54. Wojnicka-Sycz, E. (2020) *Paradygmat systemowy w innowacyjności – geneza, ewolucja i ocena*, WUG, Gdańsk

SPIS TABEL

Tabela 1. Podział interesariuszy według charakteru ich relacji z projektem sprzedaży aktywów Grupy LOTOS	32
Tabela 2. Zróżnicowanie regionalne wpływów województw z CIT	41
Tabela 3. Wpływy gmin z CIT na mieszkańca w 2021 r. w podregionach	42
Tabela 4. Zróżnicowanie regionalne dużych podmiotów gospodarczych na tle podmiotów i jednostek lokalnych ogółem	43
Tabela 5. Wyniki finansowe GK LOTOS i ich znaczenie dla budżetu Gdańska i województwa pomorskiego	45

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Zmienność zainteresowania tematem „Grupa LOTOS” w poszczególnych tygodniach w okresie 01.04.2017–31.03.2022	11
Wykres 2. Zmienność zainteresowania tematami: „MOL” (przedsiębiorstwo) oraz „Saudi Aramco” (koncern) w przeglądarce Google w styczniu 2022 r.	12
Wykres 3. Rozkład zainteresowania tematem „Grupa LOTOS” (przedsiębiorstwo) w pierwszym kwartale 2022 r.	13
Wykres 4. Kształtowanie się zmienności cen akcji LTS i MOL w I połowie 2022 r. – bezpośrednia reakcja inwestorów na komunikat o sprzedaży LOTOS (II tydz. 01.2022)	18
Wykres 5. Pozioma konsolidacja kształtowania się zmienności cen akcji LTS i MOL w okresie pomiędzy komunikatem o sprzedaży LOTOS a rozpoczęciem wojny na Ukrainie (II poł. stycznia i poł. lutego 2022)	19
Wykres 6. Reakcja podażowa na przykładzie LOTOS i MOL w dniu 24 lutego 2022 r. po rozpoczęciu agresji militarnej Rosji na obszarze Ukrainy	20
Wykres 7. Reakcja „spławika” na przykładzie LOTOS i MOL w kolejnych tygodniach po rozpoczęciu wojny Rosji na terenie Ukrainy	21
Wykres 8. Niewspółmierna reakcja odbicia w okresie 02–04.2022 na akcjach LOTOS i MOL	22
Wykres 9. Branża paliwowa na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie – okres pandemii COVID-19 i początek wojny (agresji Rosji) na obszarze Ukrainy	23
Wykres 10. Cena akcji LOTOS na tle indeksu WIG-PALIWA – w okresie pandemii COVID-19 oraz początku wojny Rosji na Ukrainie	24
Wykres 11. Komponenty WIG-PALIWA w I połowie 2022 r. (przed połączeniem ORLEN i LOTOS) – zmienność cen akcji poszczególnych spółek na tle indeksu bazowego WIG-PALIWA	25

Wykres 12. Rentowność netto grupy LOTOS w % (zysk po opodatkowaniu do przychodów)	46
Wykres 13. Wpływy samorządów z CIT z LOTOSu w mln zł w cenach bieżących	46
Wykres 14. Znaczenie LOTOSu dla budżetu województwa pomorskiego (%)	47
Wykres 15. Znaczenie LOTOSu dla budżetu Gdańska (%)	47
Wykres 16. Deklarowana wiedza o rynku – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)	51
Wykres 17. Deklarowana wiedza o rynku – mieszkańcy regionu Pomorza według kryterium wieku i wykształcenia (%)	52
Wykres 18. Deklarowana wiedza o przejęciu Grupy LOTOS przez PKN ORLEN – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)	53
Wykres 19. Deklarowana wiedza o przejęciu Grupy LOTOS przez PKN ORLEN – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)	54
Wykres 20. Ocena przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)	55
Wykres 21. Ocena przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)	56
Wykres 22. Ocena przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium poziomu wiedzy o transakcji (%)	56
Wykres 23. Opinia na temat dalszego funkcjonowania Grupy LOTOS jako samodzielnego podmiotu działającego pod marką LOTOS – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)	57
Wykres 24. Opinia na temat dalszego funkcjonowania Grupy LOTOS jako samodzielnego podmiotu działającego pod marką LOTOS – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)	57

Wykres 25. Opinia na temat wstrzymania lub kontynuowania procesu przejęcia Grupy LOTOS przez podmioty zagraniczne w obecnej sytuacji międzynarodowej – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)	58
Wykres 26. Opinia na temat wstrzymania lub kontynuowania procesu przejęcia Grupy LOTOS przez podmioty zagraniczne w obecnej sytuacji międzynarodowej – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)	59
Wykres 27. Opinia na temat wpływu podziału i sprzedaży poszczególnych składników majątku Grupy LOTOS dla Pomorza – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)	60
Wykres 28. Opinia na temat podziału i sprzedaży poszczególnych składników majątku Grupy LOTOS dla Pomorza – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)	61
Wykres 29. Opinia na temat wpływu podziału i sprzedaży poszczególnych składników majątku Grupy LOTOS dla Pomorza – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium poziomu wiedzy o transakcji (%)	62
Wykres 30. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na markę i siłę gospodarczą regionu – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)	63
Wykres 31. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na markę i siłę gospodarczą regionu – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)	63
Wykres 32. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na lokalny rynek pracy – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)	64
Wykres 33. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na lokalny rynek pracy – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)	65
Wykres 34. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na wysokość podatków odprowadzanych przez Grupę LOTOS do samorządu regionalnego – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)	66

Wykres 35. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na wysokość podatków odprowadzanych przez Grupę LOTOS do samorządu regionalnego – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)	66
Wykres 36. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na wysokość wsparcia udzielanego przez Grupę LOTOS na działalność sportową, edukacyjną i społeczną w regionie – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium płci i miejsca zamieszkania (%)	67
Wykres 37. Opinia na temat przejęcia Grupy LOTOS przez PKN ORLEN i jego wpływu na wysokość wsparcia udzielanego przez Grupę LOTOS na działalność sportową, edukacyjną i społeczną w regionie – mieszkańcy regionu Pomorza ogółem oraz według kryterium wieku i wykształcenia (%)	68

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik 1. Raport bieżący 21/2020 z dnia 20.07.2020 r. „Pozytywna warunkowa decyzja Komisji Europejskiej w sprawie przejęcia przez PKN ORLEN S.A. kontroli nad Grupą LOTOS S.A.”	147
Załącznik 2. Raport bieżący 4/2021 z 08.02.2021 r. „Szacunki skonsolidowanych wyników operacyjnych Grupy LOTOS S.A. za 4 kwartał 2020 roku”	152
Załącznik 3. Raport bieżący 5/2021 z dnia 10.02.2021 r. „Nowa modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A.”	154
Załącznik 4. Raport bieżący nr 6/2021 z dnia 17.02.2021 r. „Powołanie Wiceprezesa Zarządu Grupy LOTOS S.A.”	156
Załącznik 5. Raport bieżący nr 7/2021 z dnia 24.02.2021 r. „Planowy postój remontowy i jego szacowany wpływ na skonsolidowane wyniki operacyjne Grupy LOTOS w 2021 roku”	158
Załącznik 6. Raport bieżący nr 30/2020 z dnia 11.11.2020 r. „Rezygnacja Prezesa Zarządu Grupy LOTOS S.A.”	159
Załącznik 7. Raport bieżący nr 31/2020 z dnia 12.11.2020 r. „Powierzenie pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu Grupy LOTOS S.A.”	160

Załącznik 1. Raport bieżący 21/2020 z dnia 20.07.2020 r. „Pozytywna warunkowa decyzja Komisji Europejskiej w sprawie przejęcia przez PKN ORLEN S.A. kontroli nad Grupą LOTOS S.A.”⁶⁵

Zarząd Grupy LOTOS S.A. („**Grupa LOTOS**”) niniejszym informuje, że w dniu 14 lipca 2020 r. Komisja Europejska („**Komisja**”) wydała pozytywną warunkową decyzję w przedmiocie zgody na dokonanie koncentracji polegającej na przejęciu przez Polski Koncern Naftowy Orlen S.A. („**PKN Orlen**”) kontroli nad Grupą LOTOS.

Przedmiotowa decyzja Komisji została wydana na podstawie art. 8 ust. 2 akapit drugi Rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz. Urz. UE. L Nr 24, str. 1). W związku z powyższym PKN Orlen jest zobowiązany wykonać określone w treści tej decyzji środki zaradcze, które mają na celu zapobieżenie wystąpieniu negatywnych skutków planowanej koncentracji dla konkurencji na właściwych rynkach („**Środki Zaradcze**”). Środki Zaradcze obejmują zobowiązania o charakterze strukturalnym oraz behawioralnym, odnoszące się do struktury oraz polityki przedsiębiorstw uczestniczących w koncentracji – PKN Orlen i Grupy LOTOS – oraz obejmują:

- 1) w zakresie produkcji paliw oraz działalności hurtowej:
 - a) zawarcie z niezależnym podmiotem trzecim umowy joint venture, a w wyniku tego zbycie na rzecz tego niezależnego podmiotu trzeciego 30% udziału w spółce, do której aportem wniesiona zostanie rafineria Grupy LOTOS zlokalizowana w Gdańsku oraz zagwarantowanie temu podmiotowi uprawnień kontraktowych w zakresie corporate governance;
 - b) zawarcie z podmiotem wskazanym w lit. a) odpowiednich umów dotyczących produkcji i odbioru produktów wytwarzanych przez rafinerię w Gdańsku, w tym sprzedaży paliw;
 - c) zagwarantowanie podmiotowi wskazanemu w lit. a) opcji dostępu przez określony czas do pojemności magazynowej ropy naftowej, w zakresie niezbędnym do wykonania przez ww. podmiot obowiązku utrzymywania zapasów obowiązkowych;

⁶⁵ https://inwestor.lotos.pl/1185/p,194,i,1102/raporty_i_dane/raporty_biezace/pozytywna_warunkowa_decyzja_komisji_europejskiej_w_sprawie_przejecia_przez_pkn_orlen_sa_kontroli_nad_grupa_lotos_sa, dostęp: listopad 2022.

- d) zagwarantowanie podmiotowi wskazanemu w lit. a) opcji outsourcingu do PKN Orlen usług logistyki paliw (dla oleju napędowego i benzyny);
 - e) zagwarantowanie podmiotowi wskazanemu w lit. a) opcji dostępu do terminalu przeładunkowego będącego własnością spółki NAFTOPORT Sp. z o.o. w celu umożliwienia temu podmiotowi eksportu paliwa lotniczego;
 - f) zagwarantowanie podmiotowi wskazanemu w lit. a) opcji dostępu przez określony czas do pojemności magazynowej w terminalach położonych w Olszanicy oraz Warszawie (lotnisko Chopina), których właścicielem i operatorem jest PKN Orlen;
 - g) zbycie na rzecz podmiotu wskazanego w lit. a) zorganizowanej części przedsiębiorstwa prowadzonego aktualnie przez Lotos Paliwa Sp. z o.o. w zakresie hurtowej sprzedaży paliw;
 - h) zagwarantowanie podmiotowi wskazanemu w lit. a) opcji nabycia 100% udziałów w Lotos Biopaliwa Sp. z o.o.; w przypadku nieskorzystania przez podmiot wskazany w lit. a) z przedmiotowej opcji PKN Orlen będzie zobowiązana do zbycia udziałów w Lotos Biopaliwa Sp. z o.o. na rzecz innego niezależnego podmiotu trzeciego;
 - i) zagwarantowanie podmiotowi wskazanemu w lit. a) opcji nabycia części przedsiębiorstwa spółki Orlen KolTrans S.A. w zakresie działalności dotyczącej transportu kolejowego paliw;
- 2) w zakresie logistyki paliw:
- a) zbycie na rzecz niezależnego operatora logistycznego pakietu obejmującego:
 - » 100% akcji spółek Lotos Terminale S.A. i Lotos Infrastruktura S.A. Zbycie wyżej wskazanych akcji będzie skutkowało przejściem przez nabywcę kontroli nad całością infrastruktury magazynowania paliw wykorzystywanej przez Grupę LOTOS oraz jej spółki zależne, w celach operacyjnych i utrzymania zapasów obowiązkowych, w bazach paliw w Jaśle, Czechowicach-Dziedzicach, Poznaniu, Rypinie i Piotrkowie Trybunalskim, za wyjątkiem infrastruktury magazynowania paliw zlokalizowanej w rafinerii Grupy LOTOS w Gdańsku, a ponadto nad spółką RCEkoenergia Sp. z o.o.; powyższe obejmuje dodatkowo zobowiązanie do niezajmowania pojemności przez Spółkę, Grupę LOTOS oraz ich spółki zależne w ww. bazach w określonym czasie;
 - » cztery terminale paliw stanowiące infrastrukturę logistyczną Spółki zlokalizowane w Gdańsku, Szczecinie, Gutkowie i Bolesławcu; powyższe obejmuje dodatkowo zobowiązanie do niezwiększania przez Spółkę korzystania z ww. terminali przez określony czas, z zastrzeżeniem, że Spółka będzie uprawniona do korzystania z ww. terminali z uwzględnieniem aktualnego wolumenu sprzedaży skorygowanego o przyszły spodziewany wzrost konsumpcji.

- b) realizację inwestycji polegającej na budowie nowego terminala importowego paliwa lotniczego na terenie dezinvestowanej bazy w Szczecinie, którego właścicielem i operatorem będzie niezależny operator logistyczny; realizacja przedmiotowej inwestycji nastąpi w formie i zakresie uzgodnionym z niezależnym operatorem logistycznym; powyższe obejmuje dodatkowo zobowiązanie do niezajmowania pojemności w ww. terminalu przez określony czas;
- c) zwolnienie pojemności magazynowych zakontraktowanych przez Spółkę oraz Grupę LOTOS w wybranych terminalach paliw będących własnością osób trzecich (w tym w morskim terminalu importowym w Dębogórzcu), co obejmuje również zobowiązanie do: (i) nieprzekraczania w określonym czasie maksymalnej pojemności magazynowej określonej przez Spółkę i zaakceptowanej przez Komisję dla wybranych terminali paliw będących własnością osób trzecich, oraz (ii) niekontraktowania w określonym czasie żadnych nowych pojemności magazynowych dla oleju napędowego, benzyny i lekkiego oleju opałowego w istniejących lub nowych bazach paliw na terenie Polski będących własnością osób trzecich, z zastrzeżeniem wyjątków uzgodnionych z Komisją.

3) w zakresie działalności detalicznej:

- a) zbycie, na rzecz podmiotu działającego na polskim rynku detalicznej sprzedaży paliw, 100% udziałów spółki Lotos Paliwa Sp. z o.o., która będzie obejmowała następujący pakiet stacji paliw sieci detalicznej Lotos znajdujących się na terenie Polski:
 - » 389 istniejących stacji paliw, w tym 256 stacji typu CODO i 133 stacji typu DOFO, wśród których znajduje się 20 stacji paliw w ramach tzw. Miejsc Obsługi Podróżnych, oraz
 - » 14 umów dzierżawy dotyczących nowych stacji paliw w ramach tzw. Miejsc Obsługi Podróżnych;
- b) niezabieganie o przejęcie kontroli (w tym objęcia we własność lub zawarcia umowy franczyzowej) nad żadną ze stacji DOFO, o których mowa powyżej, przez określony czas od dnia zbycia udziałów w spółce Lotos Paliwa Sp. z o.o.;
- c) przeniesienie na nabywcę stacji paliw praw i zobowiązań z umów zawartych z posiadaczami kart paliwowych wydanych przez Lotos Paliwa Sp. z o.o.;
- d) udzielenie nabywcy stacji paliw licencji na korzystanie ze znaków towarowych Grupy LOTOS (takich jak Lotos, Navigator, Dynamic i inne) w określonym czasie niezbędnym na dokonanie rebrandingu ww. stacji paliw;
- e) zagwarantowanie nabywcy stacji paliw sprzedaży paliw w określonej ilości oraz w określonym czasie;

4) w zakresie paliwa lotniczego:

- a) zbycie wszystkich posiadanych przez Grupę LOTOS udziałów w spółce Lotos-Air BP Polska Sp. z o.o., a w konsekwencji rozwiązanie umowy joint venture zawartej pomiędzy Grupą LOTOS a drugą stroną ww. umowy joint venture;
- b) zagwarantowanie Lotos-Air BP Polska Sp. z o.o. sprzedaży paliwa lotniczego w określonej ilości oraz w określonym czasie;
- c) zagwarantowanie Lotos-Air BP Polska Sp. z o.o. dostępu do pojemności magazynowej w terminalach położonych w Olszanicy oraz Warszawie (lotnisko Chopina), których właścicielem i operatorem jest Spółka, poprzez kontraktowanie pojemności lub świadczenie usług magazynowania w określonym wolumenie oraz określonym czasie;
- d) zagwarantowanie podmiotom trzecim dostępu do pojemności magazynowej w terminalu położonym w Warszawie (lotnisko Chopina), którego właścicielem i operatorem jest Spółka, poprzez kontraktowanie pojemności lub świadczenie usług magazynowania na podstawie umowy lub umów na analogicznych warunkach jak stosowane w przypadku Lotos-Air BP Polska Sp. z o.o.;
- e) zapewnienie dostawy paliwa lotniczego na terenie Czech w określonej ilości oraz w określonym czasie, na podstawie umowy lub umów zawieranych z niezależnymi podmiotami trzecimi operującymi na terenie Czech w wyniku corocznej otwartej oraz niedyskryminacyjnej procedury przetargowej;

5) w zakresie asfaltu:

- a) zbycie części przedsiębiorstwa Lotos Asfalt Sp. z o.o. składającej się z dwóch zakładów produkcyjnych zlokalizowanych w Czechowicach-Dziedzicach i Jaśle lub alternatywnie zawarcie z niezależnym podmiotem trzecim umowy dzierżawy tej części przedsiębiorstwa na określony czas;
- b) zbycie części przedsiębiorstwa Lotos Asfalt Sp. z o.o. składającej się z pracowników tej spółki (w tym zespół ds. sprzedaży asfaltów) i wszelkich składników przedsiębiorstwa niezbędnych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakładach produkcyjnych wskazanych w lit. a);
- c) zapewnienie nabywcy ww. części przedsiębiorstwa Lotos Asfalt Sp. z o.o. opcji udzielenia w określonym czasie licencji na korzystanie z wybranych znaków towarowych Grupy LOTOS dotyczących działalności gospodarczej w zakresie asfaltów;
- d) zagwarantowanie nabywcy ww. części przedsiębiorstwa Lotos Asfalt Sp. z o.o. sprzedaży w określonej ilości oraz czasie:
 - » asfaltu (różnych rodzajów) z rafinerii Grupy LOTOS w Gdańsku, lub alternatywnie

- » zagwarantowanie nabywcy ww. części przedsiębiorstwa Lotos Asphalt Sp. z o.o. sprzedaży pozostałości ciężkich umożliwiających produkcję asfaltu w zakładzie produkcyjnym zlokalizowanym w Jaśle.

Szczegółowe warunki wskazanych powyżej umów, w tym obejmujących dezinvestycje aktywów, zostaną ustalone w toku negocjacji z nabywcami Środków Zaradczych. Zarówno nabywcy Środków Zaradczych, jak i warunki zawartych z nimi umów będą podlegały zatwierdzeniu przez Komisję.

Grupa LOTOS zaciągnęła w stosunku do Komisji następujące zobowiązania, które miałyby obowiązywać do czasu zakończenia transakcji zbycia aktywów zbywanych w ramach Środków Zaradczych („**Zbywane Aktywa Lotos**”):

- 1) Zobowiązaniu do utrzymania wartości i konkurencyjności Zbywanych Aktywów Lotos zgodnie z dobrymi praktykami rynkowymi i zminimalizowaniu ryzyka utraty potencjału konkurencyjnego przez Zbywane Aktywa Lotos;
- 2) Zobowiązaniu do wprowadzenia i utrzymywania rozdzielności Zbywanych Aktywów Lotos od działalności, które PKN Orlen i Grupa LOTOS zachowują (tzw. „hold-separate obligations”), które polegają w szczególności na tym, że kierownictwo i personel zaangażowane w części działalności, które Grupa LOTOS zachowuje, nie będą zaangażowane w działalność Zbywanych Aktywów Lotos, a personel (w tym kluczowy personel) Zbywanych Aktywów Lotos wskazany w zobowiązaniach nie będzie zaangażowany w działalność, którą Grupa LOTOS zachowa i nie będzie podlegał żadnym osobom spoza Zbywanych Aktywów Lotos. Niezwłocznie po dniu wydania decyzji przez Komisję Grupa LOTOS powoła osobę lub osoby na funkcję niezależnego zarządcy (Hold Separate Manager, „**Niezależny Zarządca**”). Niezależny Zarządca będzie częścią kluczowego personelu Zbywanych Aktywów Lotos. Niezależny Zarządca będzie zarządzał Zbywanymi Aktywami Lotos niezależnie i będzie podlegał osobie powoływanej przez PKN Orlen odpowiedzialnej za nadzór nad wykonaniem Środków Zaradczych (tzw. Monitoring Trustee). Powyższe zobowiązanie nie będzie obejmowało rafinerii w Gdańsku;
- 3) Zobowiązaniu do niezatrudniania kluczowego personelu Zbywanych Aktywów Lotos w okresie 12 miesięcy po zamknięciu transakcji dezinvestycyjnych w wykonaniu Środków Zaradczych;
- 4) Zobowiązaniu do współpracy z Monitoring Trustee i udzielania mu pomocy w rozsądnym zakresie przez niego wymaganym.

Podstawa prawna: art. 17 ust. 1 rozporządzenia MAR – informacje poufne.

Załącznik 2. Raport bieżący 4/2021 z 08.02.2021 r. „Szacunki skonsolidowanych wyników operacyjnych Grupy LOTOS S.A. za 4 kwartał 2020 roku”⁶⁶

Grupa LOTOS S.A. („Spółka”) przekazuje do publicznej wiadomości szacunkowe skonsolidowane wyniki za 4 kwartał 2020 roku:

1. Szacunkowe skonsolidowane przychody ze sprzedaży: 5,25 mld PLN.
2. Szacunkowy skonsolidowany wynik operacyjny wg LIFO powiększony o amortyzację i po wyłączeniu zdarzeń jednorazowych („oczyszczony wynik EBITDA LIFO”): 0,18 mld PLN, w tym:
 - 2.1 szacunkowy oczyszczony wynik EBITDA LIFO segmentu produkcji i handlu: 0,04 mld PLN;
 - 2.2 szacunkowy oczyszczony wynik EBITDA LIFO segmentu wydobywczego: 0,14 mld PLN.
- 3) Szacunkowy skonsolidowany wynik operacyjny wg LIFO i po wyłączeniu zdarzeń jednorazowych („oczyszczony wynik EBIT LIFO”): –0,1 mld PLN.

Jednocześnie Spółka informuje, że w omawianym okresie na raportowany skonsolidowany wynik operacyjny EBIT wpłynęły poniższe zdarzenia.

1. Odpisy aktualizujące wartość aktywów trwałych i rezerwy w segmencie wydobywczym w wysokości 0,08 mld PLN (obniżające wynik raportowany).
2. Efekt LIFO w wysokości 0,14 mld PLN (podwyższający wynik raportowany).

Ponadto Spółka informuje, że biorąc pod uwagę limit uprawnień do emisji dwutlenku węgla na rok 2020 do przyznania w ramach systemu EU ETS (ang. European Union Emissions Trading System/Scheme) oraz wielkość emisji dwutlenku węgla, ze względu na występujący niedobór przyznaných uprawnień do emisji CO₂, Spółka zwiększyła rezerwę na pokrycie tego niedoboru, co wpłynęło na obniżenie skonsolidowanego wyniku operacyjnego 4 kwartału 2020 roku o kwotę 0,07 mld PLN. Dodatkowo w czwartym kwartale 2020 roku Spółka utworzyła rezerwę na realizację Narodowego Celu Redukcyjnego (NCR), co obniżyło skonsolidowany wynik operacyjny o kwotę 0,11 mld PLN.

Obydwa opisane wyżej zdarzenia miały analogiczny wpływ na oczyszczony wynik EBITDA wg LIFO oraz oczyszczony wynik EBIT wg LIFO: obniżenie o kwotę 0,07 mld PLN (emisja CO₂) oraz obniżenie o kwotę 0,11 mld PLN (NCR).

⁶⁶ https://inwestor.lotos.pl/1185/p.194,i.1123/raporty_i_dane/raporty_biezace/szacunki_skonsolidowanych_wynikow_operacyjnych_grupy_lotos_sa_za_4_kwartal_2020_roku, dostęp: listopad 2022.

Zaprezentowane wielkości mają charakter szacunkowy i mogą ulec zmianie. Ich ostateczne wartości zostaną przekazane do publicznej wiadomości w raporcie okresowym za 2020 rok, którego publikacja odbędzie się 12 marca 2021 roku.

Podstawa prawna Art. 17 ust. 1 MAR – informacje poufne

Załącznik 3. Raport bieżący 5/2021 z dnia 10.02.2021 r. „Nowa modelowa marża rafineryjna Grupy LOTOS S.A.”⁶⁷

W celu umożliwienia oceny wpływu zmian cen surowców i produktów na światowych rynkach na zyskowość rafinerii Grupa LOTOS S.A. („Spółka”) powraca do publikacji modelowej marży rafineryjnej i udostępnia zaktualizowany, dostosowany do nowej struktury uzysków produktów model kalkulacji marży, uwzględniający zwiększoną kompleksowość przerobu ropy naftowej na skutek realizacji Projektu Efektywnej Rafinacji („Projekt EFRA”), a także szeregu pomniejszych inwestycji poprawiających efektywność przerobu, w tym Wężła Odzysku Wodoru.

Nowa modelowa marża rafineryjna zastępuje poprzednią marżę, opublikowaną w dniu 27 czerwca 2016 roku raportem bieżącym nr 26/2016 (link: https://inwestor.lotos.pl/1185/p,194,i,910/raporty_i_dane/raporty_biezace/korekta_metodologii_kalkulacji_modelowej_marzy_rafineryjnej_grupy_lotos_sa). W związku z procesem uruchamiania instalacji Projektu EFRA i zmieniającą się strukturą produktów dotychczasowa modelowa marża rafineryjna przestała przedstawiać zyskowość rafinerii oraz odzwierciedlać strukturę uzysków, przez co jej publikacja została zawieszona w październiku 2019 roku.

Zaktualizowana metodyka kalkulacji marży modelowej przedstawia się następująco:

- » marża modelowa obliczana jest dla struktury uzysków wynikającej z uśrednionego scenariusza typowej pracy rafinerii Grupy LOTOS S.A. (z pominięciem sezonowości rocznej);
- » założono przerób roczny wynikający z 94% wykorzystania mocy wytwórczych instalacji destylacyjnych;
- » założono, że całość wsadu stanowi ropa typu Ural, której wartość ustalana jest jako suma notowania Dated Brent i spreadu Ural/Brent;
- » do kalkulacji marży przyjęto uproszczoną strukturę uzysków, której przypisano następujące indeksy cenowe (ang. ticker):
 - » **23% benzyna** (w tym ksyleny, reformat, benzyna surowa) – Gasoline Premium Unleaded, ticker: PU-10PP-ARA,
 - » **63% olej napędowy** (w tym paliwo lotnicze, lekki olej opałowy, bazy olejowe) – Diesel, ticker: ULSD10-C-NEW
 - » **8% ciężki olej opałowy** (w tym: asfalt, koks naftowy) – Fuel Oil 3,5%, ticker: HFO-ARA
 - » **6% wsadu stanowi zużycie własne rafinerii;**

⁶⁷ https://inwestor.lotos.pl/1185/p,194,i,1124/raporty_i_dane/raporty_biezace/nowa_modelowa_marza_rafineryjna_grupy_lotos_sa, dostęp: listopad 2022.

- » kalkulację pomniejszono o szacowany **koszt zużycia gazu ziemnego**, który jest podstawowym paliwem używanym do procesów produkcyjnychna przerobioną baryłkę ropy naftowej – obliczany jako iloczyn współczynnika 0,1 oraz notowań indeksu gazu ziemnego z rynku dnia następnego (RDNg) na Towarowej Giełdzie Energii (indeks TGEgasDA) przeliczonego na koszt w USD za MWh.

Matematycznie wyrażony wzór na marżę modelową Grupy LOTOS S.A.:

Modelowa marża rafineryjna [USD/baryłka] = przychody (produkty z 94% przerobionej ropy = 23% benzyna + 63% diesel + 8% ciężki olej opałowy) – koszty (100% przerobionej ropy naftowej + koszt zużycia gazu ziemnego)

Prezentowany model operuje na uproszczonych założeniach, tj.:

- » agreguje uzyski do trzech podstawowych grup produktów,
- » nie uwzględnia różnic w cenach osiągniętych przez Grupę LOTOS S.A. poprzez sprzedaż produktów na różnych geograficznych rynkach zbytu, w tym na rynku krajowym (realizowane premie i dyskonta do benchmarku),
- » pomija wykorzystywanie różnych gatunków ropy naftowej będących wsadem dla rafinerii,

Model marży służy przedstawieniu jedynie hipotetycznej zyskowości rafinerii, działającej w ramach określonej konfiguracji technologicznej, opartej na notowaniach rynku Europy północno-zachodniej publikowanych przez Refinitiv. W konsekwencji wartości prezentowanej marży modelowej nie są tożsame z rzeczywistymi wartościami marży rafineryjnej uzyskiwanymi w podlegającej sezonowości i optymalizacji pracy rafinerii Grupy LOTOS S.A.

Wartości modelowej marży rafineryjnej w ujęciu miesięcznym, kwartalnym, rocznym i dziennym (tj. 5-dniowa średnia krocząca) publikowane będą na stronie relacji inwestorskich Spółki.

Podstawa prawna: Art. 17 ust. 1 MAR – informacje poufne.

Załącznik 4. Raport bieżący nr 6/2021 z dnia 17.02.2021 r. „Powołanie Wiceprezesa Zarządu Grupy LOTOS S.A.”⁶⁸

Grupa LOTOS S.A. („Spółka”) informuje, iż w dniu 17 lutego 2021 roku Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Zarządu Spółki X wspólnej kadencji (z dniem 2 marca 2021 roku) Pana Jarosława Piotra Wróbla na stanowisko Wiceprezesa Zarządu ds. Inwestycji i Innowacji.

Pan Jarosław Piotr Wróbel – absolwent studiów magisterskich oraz studium doktorskiego Akademii Ekonomicznej w Katowicach. Ukończył studia podyplomowe w zakresie doskonalenia zawodowego w energetyce na Wydziale Elektrycznym Politechniki Warszawskiej. Posiada dyplom Executive MBA (Uniwersytet Gdański i RMS Erasmus University), a także certyfikatu Post-MBA w zakresie strategicznego zarządzania finansami (Uniwersytet Gdański i SBS Swiss Business School).

Od 1992 roku związany z energetyką. W latach 1993-1999 pracował w Elektrociepłowni „Będzin” S.A., gdzie odpowiedzialny był za opracowanie i wdrożenie programu restrukturyzacji, a także przygotowanie i przeprowadzenie pierwszego procesu prywatyzacji kapitałowej w polskiej elektroenergetyce.

Od 2002 roku związany z Grupą Kapitałową PGNiG S.A. W latach 2003-2013 pełnił funkcję Wiceprezesa ds. Ekonomicznych Górnośląskiej Spółki Gazownictwa Sp. z o.o. („PSG”), w której był pomysłodawcą i sponsorem programu wdrożenia Zintegrowanej Platformy wspomagającej obsługę procesów na bazie rozwiązań ERP i CIS (ang. Customer Information System). W latach 2016-2018 Prezes Zarządu, a od 2020 roku Przewodniczący Rady Nadzorczej PSG, która pod jego kierownictwem opracowała i wdrożyła strategiczny pakiet zmian dla polskiego gazownictwa dystrybucyjnego na lata 2016–2022, zwany konstytucją dla gazownictwa.

W latach 2018-2020 Prezes Zarządu spółki ORLEN Południe S.A., gdzie był współtwórcą oraz Sponsorem Programu budowy biorafinerii na bazie Rafinerii w Trzebini oraz Rafinerii w Jedliczu, będącej centrum kompetencyjnym w zakresie biokomponentów oraz biopaliw dla Grupy Kapitałowej Orlen S.A.

Od 2020 roku na stanowisku Wiceprezesa Zarządu PGNiG S.A. oraz członka Rady Dyrektorów PGNiG Upstream Norway AS. Od 28 października do 12 listopada 2020 roku pełnił obowiązki prezesa zarządu PGNIG S.A.

Zgodnie ze złożonym oświadczeniem Pan Jarosław Piotr Wróbel nie figuruje w Rejestrze Dłużników Niewypłacalnych prowadzonym na podstawie ustawy o KRS.

⁶⁸ https://inwestor.lotos.pl/1185/p.194,i.1125/raporty_i_dane/raporty_biezace/powolanie_wiceprezesa_zarzadu_grupy_lotos_sa, dostęp: listopad 2022.

Ponadto Pan Jarosław Piotr Wróbel złożył oświadczenie, że z dniem objęcia funkcji Wiceprezesa Zarządu ds. Inwestycji i Innowacji nie będzie wykonywał działalności konkurencyjnej w stosunku do działalności wykonywanej w przedsiębiorstwie Grupy LOTOS S.A., w tym nie będzie wspólnikiem konkurencyjnej spółki cywilnej lub osobowej ani członkiem organu spółki kapitałowej, czy też członkiem organu jakiegokolwiek innej konkurencyjnej osoby prawnej.

Podstawą prawną przekazania raportu bieżącego jest §5 pkt 5 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim.

Załącznik 5. Raport bieżący nr 7/2021 z dnia 24.02.2021 r. „Planowy postój remontowy i jego szacowany wpływ na skonsolidowane wyniki operacyjne Grupy LOTOS w 2021 roku”⁶⁹

Grupa LOTOS S.A. („Spółka”) informuje, że 26 lutego 2021 roku rozpocznie się planowy, cykliczny postój remontowy w rafinerii Spółki.

Remont po raz pierwszy zostanie zrealizowany w formule postoju częściowego (druga część wiosną 2022 roku). Podczas postoju w 2021 roku nie jest planowane zatrzymywanie całej rafinerii. Zatrzymanie tylko części instalacji produkcyjnych pozwoli na równoległe utrzymanie przerobu ropy w rafinerii oraz ekspedycję i sprzedaż produktów Spółki w całym okresie remontu.

Zgodnie z harmonogramem w 2021 roku zostanie zatrzymanych 19 z ponad sześćdziesięciu instalacji, których większość z początkiem kwietnia wróci do ruchu. Drugim i ostatnim etapem postoju będzie remont 3 instalacji tzw. bloku olejowego (począwszy od 7 kwietnia). Zakończenie wszystkich prac remontowych nastąpi 1 maja 2021 roku.

Postój remontowy spowoduje obniżenie potencjału przerobowego gdańskiej rafinerii w 2021 roku, co będzie miało przełożenie na niższą realizowaną marżę rafineryjną. Spółka szacuje, że maksymalna wielkość obniżenia przerobu wynikająca bezpośrednio z postoju remontowego to 5% w skali roku, jednak podejmuje działania operacyjne zmierzające do zminimalizowania tej wielkości. Ubytek marży rafineryjnej związany z mniejszym przerobem ropy uzależniony będzie od kształtowania się cen produktów naftowych na rynkach światowych, przez co jego oszacowanie nie jest dziś możliwe.

Szacowane koszty bezpośrednio związane z postojem remontowym, które wpłyną na obniżenie skonsolidowanego wyniku operacyjnego za 2021 rok to około 0,13 mld PLN. W ramach postoju remontowego Spółka nie będzie ponosiła wydatków w postaci nakładów inwestycyjnych.

Zgodnie z założeniami Spółki, remont nie powinien wpłynąć na zdolność Spółki do wywiązywania się z jej zobowiązań handlowych.

Podstawa prawna Art. 17 ust. 1 MAR – informacje poufne.

⁶⁹ https://inwestor.lotos.pl/1185/p,194,i,1126/raporty_i_dane/raporty_biezace/planowy_postoj_remontowy_i_jego_szacowany_wplyw_na_skonsolidowane_wyniki_operacyjne_grupy_lotos_w_2021_roku, dostęp: listopad 2022.

Załącznik 6. Raport bieżący nr 30/2020 z dnia 11.11.2020 r. „Rezygnacja Prezesa Zarządu Grupy LOTOS S.A.”⁷⁰

Grupa LOTOS S.A. („Spółka”) informuje, że w dniu 10 listopada 2020 roku Pan Paweł Jan Majewski złożył rezygnację z pełnienia funkcji Prezesa Zarządu Spółki ze skutkiem na koniec dnia 11 listopada 2020 roku.

Jako powód rezygnacji Pan Paweł Jan Majewski wskazał powołanie go do pełnienia funkcji Prezesa Zarządu Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa S.A.

Podstawą prawną przekazania raportu bieżącego jest §5 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim.

⁷⁰ https://inwestor.lotos.pl/1185/p,194,i,1114/raporty_i_dane/raporty_biezace/rezygnacja_prezesa_zarzadu_grupy_lotos_sa, dostęp: listopad 2022.

Załącznik 7. Raport bieżący nr 31/2020 z dnia 12.11.2020 r. „Powierzenie pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu Grupy LOTOS S.A.”⁷¹

Grupa LOTOS S.A. („Spółka”) informuje, że w związku z rezygnacją złożoną przez Pana Pawła Jana Majewskiego z funkcji Prezesa Zarządu Spółki (patrz: raport bieżący 30/2020), Rada Nadzorcza Spółki, działając na podstawie Art. 368 par. 4 Kodeksu Spółek Handlowych oraz par. 13 ust. 2 Statutu Spółki powierzyła w dniu dzisiejszym pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu Pani Zofii Marii Paryła.

Podstawą prawną przekazania raportu bieżącego jest §5 pkt 5 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 29 marca 2018 r. w sprawie informacji bieżących i okresowych przekazywanych przez emitentów papierów wartościowych oraz warunków uznawania za równoważne informacji wymaganych przepisami prawa państwa niebędącego państwem członkowskim.

⁷¹ https://inwestor.lotos.pl/1185/p.194,i.1115/raporty_i_dane/raporty_biezace/powierzenie_pelnienia_obowiazkow_prezesa_zarzadu_grupy_lotos_sa, dostęp: listopad 2022.

prof. dr hab. Elżbieta Mączyńska-Ziemacka, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

„Przedstawioną do recenzji monografię oceniam jako pouczającą, ważną relację dotyczącą złożoności, ryzyka jak też pułapek procesu fuzji i przejęć przedsiębiorstw, złożoności przedstawianej w formie analiz oraz ocen fuzji Orlenu i Lotosu. Monografię można uznać za swego rodzaju ostrzeżenie przed czającymi się w procesie fuzji rozmaitymi zagrożeniami i ryzykiem błędów. W tym przejawiają się główne poznawcze walory monografii. (...) tak wykoncypowana monografia, skoncentrowana na nurcie krytycznym, ma walory wczesnego ostrzegania. Jeszcze raz podkreślam, że nawet identyfikowanie tylko negatywnych następstw fuzji z pewnością ma walory poznawcze, chociażby dlatego, że może stanowić swego rodzaju bardziej uniwersalną lekcję, dotyczącą tak trudnych przedsięwzięć, jakimi są fuzje przedsiębiorstw.”

dr hab. Marietta Janowicz-Lomott, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

„Recenzowana monografia jest zbiorem dwunastu artykułów związanych z problematyką społeczno-ekonomicznych efektów dezinvestycji kluczowych dla regionu podmiotów gospodarczych. Artykuły te powstały de facto na podstawie analizy transakcji fuzji Grupy Lotos S.A. z PKN Orlen S.A. (...) Powstanie opracowania tak mocno związanego z tym wydarzeniem (a właściwie ciągiem wydarzeń) oceniam bardzo wysoko. Na szczególne wyróżnienie zasługuje fakt, iż inicjatorami, ale i autorami znacznej części opracowania są naukowcy z Ośrodka Gdańskiego (Uniwersytetu Gdańskiego) czyli regionu, na który bezpośrednio oddziałuje dezinvestycja. Wypełniają oni bezsprzecznie swoimi dociekaniem i misją naukowca – badacza poszukującego odpowiedzi na pytania, na które nie udzielono jeszcze odpowiedzi (parafrazując prof. Mariana Mazura).”