

LOT: od bankruta do głównego przewoźnika Trójmorza

Autor tekstu: **Mariusz Agnosiewicz**

Jeszcze niedawno pisano o PLL LOT tak jak o górnictwie: że bakrut, że trwale nierentowny i zupełnie nieperspektywiczny z przyczyn zupełnie obiektywnych: miało bowiem nie być na konkurencyjnym rynku europejskim żadnych możliwości, by LOT się utrzymał. Nein und amen!

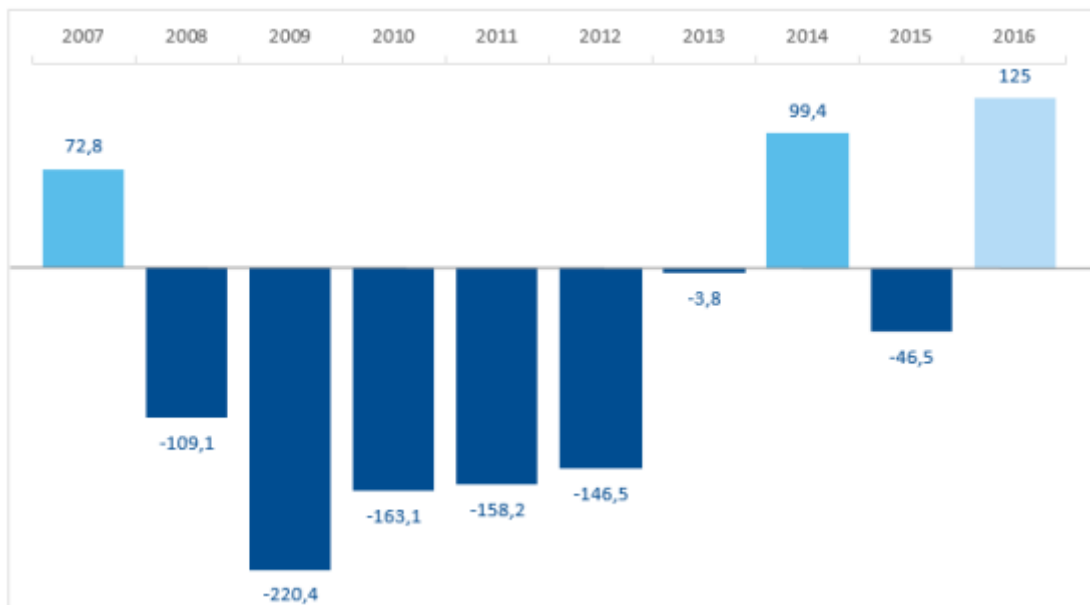
Od lat wszystko szło ku temu, by LOT doprowadzić do bankructwa, by mógł zostać przejęty przez Lufthansę. Przejęty miał zostać tylko rynek, nie przewoźnik. Egzekutorem LOTu przez lata była firma konsultingowa McKinsey. Zatrudnianie międzynarodowych firm „doradczych” to transformacyjny rak, który wyrócił całą masę świetnych polskich przedsiębiorstw. Prawie zawsze wieloletni pracownicy, bez kończenia elitarnych szkół finansowych, są najlepszymi managerami przedsiębiorstw. Tymczasem pracowników słucha się dopiero wtedy, gdy palą opony przed Sejmem.

McKinsey do obsługi „doradczej” LOTu została najęta w 2003 roku, pod zarządem: Marek Grabarek, Władysław Metelski i Piotr Dubno. Wybór przez tę ekipę McKinseya nie można przypisać jedynie zwykłej ignorancji. W 2003 roku dokładnie wiedziano, że McKinsey odpowiada za największe bankructwa świata. W 2001 upadł prowadzony przez McKinseya Enron, zaś w 2002 roku [doprowadzili do upadku](http://tbkconsult.com/did-mckinsey-company-kill-s-wissair) (<http://tbkconsult.com/did-mckinsey-company-kill-s-wissair>) narodową dumę Szwajcarii — linie lotnicze SwissAir. Otóż SwissAir był wówczas tzw. inwestorem strategicznym w LOT i jego upadek LOT odczuł bardzo mocno. Resztki upadłego SwissAira przejęła Lufthansa, która obsługuje dziś Szwajcarię. Zatem w 2002 McKinsey doprowadził do upadku inwestora LOTu, zaś w 2003 zarząd LOTu najmuje za 5 mln zł McKinseya, żeby mu doradzał... Dlaczego nikt za to nie odpowiedział? Przecież to nie była jakaś wiedza tajemna. W 2002 pisał o tym Bloomberg w tekście [Inside McKinsey](http://www.bloomberg.com/news/articles/2002-07-07/in-side-mckinsey) (<http://www.bloomberg.com/news/articles/2002-07-07/in-side-mckinsey>).

Kierunek jaki pod doradczym skrzydłem McKinseya przyjął LOT nie pozostawiał wątpliwości: zlikwidowali sprzedaż biletów LOT na niemieckich lotniskach przekazując tę usługę Lufthansie za podwójną cenę, oddali niemieckiej firmie zależnej od Lufthansy lukratywny catering w klasie ekonomicznej LOTu. Wdrożono szereg kuriozalnych „projektów oszczędnościowych”. Boeing 737, który LOT leasingował za kwotę 270 tys. dol. miesięcznie, został wynajęty greckiemu przewoźnikowi za sumę 150 tys. dol. miesięcznie. Na sesje strategiczne z McKinseym zarząd latał do ciepłych krajów — by rozmawiać pod palmami o „oszczędnościach”. Tygodnik NIE, który opisał w 2004 jak zarząd LOTu oddaje celowo pole Niemcom, zaproponował nową nazwę dla LOTu: [Ost Deutsche Luft Pokraken](http://skibniewska.blogspot.com/2013/02/dajac-dupy-w-locie-nie-432004.html) (<http://skibniewska.blogspot.com/2013/02/dajac-dupy-w-locie-nie-432004.html>).

Po zmianie władzy wydawało się, że sytuacja ulegnie zmianie. Zarząd LOT został odwołany już w grudniu 2005. Rząd Kazika Marcinkiewicza wstawił jednak na czele Rady Nadzorczej LOT 84-letniego Władysława Bartoszewskiego. Nowy szef RN doprowadził do powołania na nowego prezesa LOTu Krzysztofa Kapisa. Prezes wywołał oburzenie kierującego Ministerstwem Skarbu Wojciecha Jasińskiego mówiąc dla prasy, że przejęcie LOTu przez Lufthansę byłoby ok. Rychło został odwołany, ze stanowiskami pożegnali się także Bartoszewski oraz Marcinkiewicz. Ten ostatni przeszedł do Goldman Sachsa, niedwuznacznie wskazując, kto jest jego rzeczywistym patronem. Bartoszewski natomiast sam odszedł [skarżąc się w prasie](http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,53600,3463495.html) (<http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,53600,3463495.html>), że „dyplomatolki” nie chcą korzystać z jego znajomości w Lufthansie i blokują nominację jego ludzi. Kapisa przytulił Sławek Nowak, biorąc go na Dyrektora Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Transportu, w czasie kiedy kręcono Amber Gold, czyli wysoce specjalny projekt rozwalenia narodowego przewoźnika. Można [obejrzeć](http://www.youtube.com/watch?v=9CPKERlqchM) (<http://www.youtube.com/watch?v=9CPKERlqchM>) jak przed Komisją ds. Amber Gold Kapis „nic nie wie i nic nie widział”.

Po pozbyciu się z LOTu tej ekipy w 2007 spółka zanotowała historyczny zysk z działalności podstawowej, czyli przewozów.



Wyniki LOT z działalności podstawowej

Po zmianie władzy sytuacja wróciła na trefny kurs. Nowy zarząd zrobił coś niebywałego: gdy cena ropy osiągnęła najwyższy poziom w historii zawarł tzw. kontrakt hedgingowy cementujący ową cenę na całe dwa lata. Zaraz po zawarciu tego kontraktu cena ropy poleciała w dół kilkakrotnie. Dokładnie w lipcu 2008 cena ropy osiągnęła historyczne maksimum i właśnie w lipcu 2008 LOT zawarł ów kontrakt hedgingowy. Wygenerowało to kilkaset milionów złotych strat. Kontrakt spekulacyjny jaki zawarł LOT był znów dziełem McKinseya. Przypomnijmy: był to rok 2008, od roku świat przygniatany był kryzysem finansowym o którym wiadomo było, że wywołały go właśnie spekulacyjne instrumenty finansowe oraz różnorakie firmy konsultingowe, tymczasem LOT pakuje się kuriozalnie długi kontrakt spekulacyjny, który mu rai firma, która u progu kryzysu finansowego swoją radą wygenerowała w General Electric stratę w wysokości 1 mld dol.! Jeśli idzie o sam kryzys finansowy, to warto zapoznać się z argumentacją wykazującą, że McKinsey był [Root of All Evil](http://ritholtz.com/2011/03/is-mckinsey-co-the-root-of-all-evil) (http://ritholtz.com/2011/03/is-mckinsey-co-the-root-of-all-evil).

Kontrakt hedgingowy krytykował wówczas poseł Marek Suski: „Jeśli ktoś się zna na hedgingu, to wie, że się nie zawiera umów na 2 lata, tylko zawiera się umowę na 3 miesiące czy pół roku. Szczególnie kiedy było wiadome, że to jest "górką cenową". Zawarcie umowy na dwa lata za taką cenę, jest po prostu kardynalnym błędem". Ciekaw jestem, czy Suski dziś nadal wierzy, że kontrakt ten był jedynie błędem. Za ów kontrakt osobiście odpowiedzialny był Konrad Tyrajski. O ile z LOTem Tyrajskiemu nie wyszło (pod silnym naciskiem pracowników musiano go przenieść na inną parafię), o tyle udało się z Energa i PKP Energetyka. Polska kolej była w tym czasie oddana pod zarząd bankierów bliskich Balcerowiczowi, związanych z instytucjami, które wywołały kryzys finansowy. Zaczęli oni wyprzedawać najlepsze i najbardziej strategiczne części kolei. Po opyleniu Polskich Kolei Linowych i PKP Cargo (jak zwykle: opór pracowników zablokował sprzedaż całości), na sprzedaż wystawiono PKP Energetykę. Stała się wówczas rzecz zdumiewająca: do ratowania spółki państwowej przystąpiła inna spółka państwowa — Energa, która ogłosiła, że w razie „prywatyzacji” zamierza kupić PKP Energetykę. Na ostatniej prostej rząd Kopacz przystąpił więc do prostowania sytuacji: w maju 2015 wsadzono do zarządu Energi Konrada Tyrajskiego. Kilka tygodni później rozstrzygnięty został przetarg na sprzedaż PKP Energetyka. Okazało się, że zagraniczny fundusz CVC wygrał oferując nieco więcej niż proponowała Energa. Tak jakby wiedzieli, jaką ofertę przygotowała Energa. W grudniu 2015 Energa złożyła do prokuratury zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa „ujawnienia tajemnicy przedsiębiorstwa przez osobę zobowiązaną do jej zachowania” — wobec Wojciecha Orzecha i Konrada Tyrajskiego, czyli tych członków zarządu Energi, którzy po jej porażce zostali [wzięci](http://www.pkpenergetyka.pl/Aktualnosci/2015/Zmiany-w-Zarządzie-PKP-Energetyka-S-A) (http://www.pkpenergetyka.pl/Aktualnosci/2015/Zmiany-w-Zarządzie-PKP-Energetyka-S-A) do zarządu prywatnej już PKP Energetyki.

Po usunięciu Tyrajskiego z LOTu, przeciwko przewoźnikowi upichcono operację pt. Amber Gold. Kontynuowano też „antymanagement”. W 2012 skasowano połączenie do Hanoi, czyli stolicy Wietnamu. Wietnamczycy to najlepsza grupa cudzoziemców mieszkających w Polsce, to oni swego czasu tworzyli potęgę Stadionu Dziesięciolecia — największego bazaru w Europie [1], który został

rozwalony przez nieszczęsne Euro2012, by zarabiać na handlu polskim mogły koncerny niemieckie i francuskie. Wietnamczycy w Polsce są liczni, asymilujący się i pracownicy, często prowadzą własne biznesy. Stać ich na latanie do ojczyzny przodków. Ponieważ loty do Hanoi okazały się popularne ...więc zarząd LOTu w 2012 skasował je, ku wściekłości klientów. Tak samo działano na kolei, gdzie od lat likwiduje się różne popularne połączenia.

W roku 2013 autor hagiografii Leszka Balcerowicza, Witold Gadomski na łamach Gazety Wyborczej [zapowiadał](http://wyborcza.pl/magazyn/1,124059,13295833,LO_T_em_nizej.html) (http://wyborcza.pl/magazyn/1,124059,13295833,LO_T_em_nizej.html): „ponad 80-letnia historia linii ze znakiem żurawia zdaje się dobiegać końca”. Zaraz później Sejm dał zielone światło dla prywatyzacji LOTu, usuwając wymóg kontroli przez państwo 51% akcji. Tymczasem Komisja, w związku z dofinansowaniem LOT, nakazała [zawiesić](http://forsal.pl/artykuly/893180,ke-zada-lot-zamyka-rentowne-polaczenia-firm-je-nie-grozi-brak-plynnosci.html) (http://forsal.pl/artykuly/893180,ke-zada-lot-zamyka-rentowne-polaczenia-firm-je-nie-grozi-brak-plynnosci.html) sześć rentownych połączeń, w tym do Duesseldorfu, oraz zakazała otwierać nowe.

Pomimo tego LOTowi udało się przetrwać. Być może przestano wówczas podążać za radami McKinseya.

W roku 2015 dwukrotnie po pijaku przejechano na pasach zakonnicę w ciąży, przez co upadła demokracja w Polsce. LOT natomiast staje na nogi. [Przełamał opór Lufthansy](http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1697436,LOT-przelamal-opor-Lufthansy-i-podbija-Japonie) (http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1697436,LOT-przelamal-opor-Lufthansy-i-podbija-Japonie) i zaczyna podbijać Japonię. Jeszcze większym sukcesem ekonomicznym było uruchomienie lotów do Seulu — w Polsce mieszka sporo Koreańczyków, polskie inwestycje Korei Południowej są największe w Europie Środkowej. W 2016 LOT [przejął](http://przybylski.dorzeczy.pl/ekonomia/13766/LOT-przejmuje-przewoznika-z-Estonii.html) (http://przybylski.dorzeczy.pl/ekonomia/13766/LOT-przejmuje-przewoznika-z-Estonii.html) 49% udziałów w spółce RegionalJet należącej do narodowego przewoźnika Estonii, Nordica. Tym samym LOT wszedł do krajów przybałtyckich. Wczoraj z kolei LOT ogłosił, iż wchodzi do Budapesztu, gdzie będzie na początku obsługiwał loty do USA, a docelowo będzie pretendował do roli krajowego przewoźnika lotniczego Węgier, co będzie elementem budowy linii środkowoeuropejskiej, głównego przewoźnika Trójmorza.



Budapest Airport @budairport · 7.07

Great news: LOT will operate from Budapest direct flights to New York and Chicago from 3 May 2018! Tickets are already available!



1 6 19

Swojego narodowego przewoźnika Węgry straciły w roku 2012 za sprawą Komisji Europejskiej. Otóż w 2007 socjaliści sprzedali Malev kapitałowi rosyjskiemu Abramowicza. Po dojściu do władzy Orban znacjonalizował firmę. Komisja Europejska [nakazała](http://www.sobieski.org.pl/komentarz-is-147) (http://www.sobieski.org.pl/komentarz-is-147) wówczas zwrot pomocy, jakiej już po sprzedaży, w latach 2007-2010 udzielał jej poprzedni rząd. Przewoźnik upadł po 60 latach działalności. W konsekwencji upadku zmniejszyła się konkurencja i ceny lotów z Budapesztu wzrosły o 5-10%. [2]

LOT może pomóc i Węgrom i sobie. Wchodzi bowiem na rynek bardzo atrakcyjny. Z Budapesztu do USA lata więcej klientów niż z Warszawy (USA to drugi najważniejszy inwestor na Węgrzech, tymczasem w Polsce USA to piąty inwestor zagraniczny). Od 2011 nie ma lotów bezpośrednich z Budapesztu do USA. Klienci przesiadają się we Frankfurcie, Paryżu, Amsterdamie lub Londynie. Instalując się w Budapeszcie LOT przejmie klientów nie tylko z samych Węgier, ale i ze wschodniej Austrii, Słowacji, zachodniej Rumunii oraz z krajów bałkańskich. W obrębie dwóch godzin od lotniska w Budapeszcie mieszka aż 8 mln ludzi. LOT wchodzi więc na nowy duży rynek. W inauguracji połączenia na Węgrzech udział wzięli zarówno Mateusz Morawiecki, jak i szef węgierskiego MSZ. Jest to praktyczny wyraz rozwoju współpracy wyszehradzkiej i Trójmorza. Reaktywacja na Węgrzech lotów do USA jest jedynie pierwszym krokiem. Drugim będą loty azjatyckie, czyli najbardziej perspektywiczna żyła złota dla LOTu.

2 – HUB W WARSZAWIE



Role zaczynają się odwracać. Niemcy utracili swój czar niezmałonej potęgi, której można się jedynie podporządkować. Berlin skompromitował się nieudolną budową centralnego portu lotniczego Europy Środkowej. Budowę rozpoczęto w 2006 roku i miała być ukończona w 2011, lecz do dziś nie wiadomo czy i kiedy to nastąpi. Wykryto bowiem 66 tys. usterek. Dziś nie wiadomo, czy port ten zostanie w ogóle ukończony czy raczej wyburzony. Czy zgodnie z oficjalną przyczyną tego zatoru budowlanego, Niemcy nie są w stanie poradzić sobie z technikami tej budowy, czy może raczej traci ona swój sens, ponieważ wbrew wcześniejszym założeniom, LOT jednak nie zamierza upadać, lecz konkurować? Prof. Grzegorz Górski wskazał bardzo ciekawy [trop](http://www.tysol.pl/a8783-Prof-Gorski-Amber-Gold-mogla-byc-operacja-BND-Central-ny-port-lotniczy-Polski-mial-by-c-w-Berlinie) (http://www.tysol.pl/a8783-Prof-Gorski-Amber-Gold -mogla-byc-operacja-BND-Central-ny-port-lotniczy-Polski-mial-by-c-w-Berlinie): „Rok temu moje źródła w ABW mówiły, że cała akcja z Amber Gold była operacją BND, której celem miało być przejęcie polskiego rynku lotniczego tak, aby centralnym portem lotniczym dla Polski stało się lotnisko w Berlinie. Idea jest oczywista — ten port ma przejąć ruch lotniczy głównie z Polski (no bo nie ma być konkurencją dla Frankfurtu czy Monachium), czego znającym geografii nie trzeba specjalnie tłumaczyć. No i żeby to zrobić trzeba było skutecznie zamordować LOT. Nie, no nie przez Lufthansę rzecz jasna — najlepiej przez dynamiczną polską spółkę. I jeszcze najlepiej żeby sami Polacy za to zapłacili. No to zapłacili.”

Centralnego portu lotniczego Europy Środkowej w Berlinie nie będzie — będzie w Polsce, przeciwko czemu niemieckie media działające w Polsce protestują równie żywiołowo, jak polscy ludzie Putina przeciwko kupowaniu nierosyjskiego gazu. Centralny Port Komunikacyjny Europy Środkowej powinien być w Polsce, ponieważ to tutaj ma się krzyżować Nowy Jedwabny Szlak

z Nowym Szlakiem Bursztynowym.

Pozostaje tylko mieć nadzieję, że w tych planach strategicznych nie doradza żaden międzynarodowy czempion konsultingu. Najemnik bowiem pracuje dla tego, kto lepiej zapłaci...

Przypisy:

[1] Warszawski Jarmark Europa był europejskim pionierem Nowego Jedwabnego Szlaku.

[2] Konkurencja jest bardzo ważna! Tak w lotach, jak i w gazie. Nie możemy się dąsać na Węgry, że chcą współpracować gazowo z Rosją, naszym problemem z Rosją nie jest to, że sprzedaje nam gaz, ale to, że nieuczciwie dąży do tego, by być jedynym sprzedawcą gazu.

Mariusz Agnosiewicz

Redaktor naczelny Racjonalisty, założyciel PSR, prezes Fundacji Wolnej Myśli. Autor książek [Kościół a faszyzm](#) (2009), [Heretyckie dziedzictwo Europy](#) (2011), trylogii *Kryminalne dzieje papieżstwa*: [Tom I](#) (2011), [Tom II](#) (2012), [Zapomniane dzieje Polski](#) (2014).

[Strona www autora](#)

[Pokaż inne teksty autora](#)



(Publikacja: 08-07-2017 Ostatnia zmiana: 09-07-2017)

[Oryginał.](http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,10130) (<http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,10130>)

Contents Copyright © 2000-2015 Mariusz Agnosiewicz

Programming Copyright © 2001-2015 Michał Przech

Właścicielem portalu Racjonalista.pl jest Fundacja Wolnej Myśli.

Autorem portalu jest Michał Przech, zwany niżej Autorem.

Żadna część niniejszych opracowań nie może być wykorzystywana w celach komercyjnych, bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, który zastrzega sobie niniejszym wszelkie prawa, przewidziane w przepisach szczególnych, oraz zgodnie z prawem cywilnym i handlowym, w szczególności z tytułu praw autorskich, wynalazczych, znaków towarowych do tego portalu i jakiegokolwiek jego części.

Wszystkie elementy tego portalu, wliczając w to strukturę katalogów, skrypty oraz inne programy komputerowe są administrowane przez Autora. Stanowią one wyłączną własność Właściciela. Właściciel zastrzega sobie prawo do okresowych modyfikacji zawartości tego portalu oraz opisu niniejszych Praw Autorskich bez uprzedniego powiadomienia. Jeżeli nie akceptujesz tej polityki możesz nie odwiedzać tego portalu i nie korzystać z jego zasobów.

Informacje zawarte na tym portalu przeznaczone są do użytku prywatnego osób odwiedzających te strony. Można je pobierać, drukować i przeglądać jedynie w celach informacyjnych, bez czerpania z tego tytułu korzyści finansowych lub pobierania wynagrodzenia w dowolnej formie. Modyfikacja zawartości stron oraz skryptów jest zabroniona. Niniejszym udziela się zgody na swobodne kopiowanie dokumentów

portalu Racjonalista.pl tak w formie elektronicznej, jak i drukowanej, w celach innych niż handlowe, z zachowaniem tej informacji.

Plik PDF, który czytasz, może być rozpowszechniany jedynie w formie oryginalnej, w jakiej występuje na portalu. **Plik ten nie może być traktowany jako oficjalna lub oryginalna wersja tekstu, jaki prezentuje.**

Treść tego zapisu stosuje się do wersji zarówno polsko jak i angielskojęzycznych portalu pod domenami Racjonalista.pl, TheRationalist.eu.org oraz Neutrum.eu.org.

Wszelkie pytania prosimy kierować do redakcja@racjonalista.pl