



Bruksela, dnia 1 marca 2014 r.

KANCELARIA SENATU

Przedstawiciel Kancelarii Senatu
przy Unii Europejskiej

Sprawozdanie nr 15/2014

Sprawozdanie z posiedzenia Koła Polskiego nt. aktualnej sytuacji oraz przyszłości Polskich Linii Lotniczych LOT

Bruksela, 12 lutego 2013 r.

W dniu 12 lutego br. odbyło się posiedzenie Koła Polskiego (polscy europosłowie), którego gościem był Pan **Rafał Baniak**, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa (w zastępstwie Pana Ministra Włodzimierza Karpińskiego) oraz pan **Sebastian Mikosz** - prezes LOT. Tematem spotkania była aktualna sytuacja PLL LOT. Rozmawiano również na temat możliwych scenariuszy na przyszłość.

Komisja Europejska opublikowała w dniu 7 lutego br. decyzję ogłoszoną 6 listopada 2013 r. o otwarciu postępowania wyjaśniającego w sprawie udzielenia 400 mln zł pomocy publicznej dla Polskich Linii Lotniczych LOT. Od tego dnia konkurencja miała 30 dni na zgłaszanie uwag. O tym, czy pomoc zostanie zaakceptowana czy odrzucona, Bruksela zdecyduje najwcześniej pod koniec czerwca 2014 r.

LOT w grudniu 2012 roku otrzymał 400 mln zł pomocy publicznej od polskiego rządu. Dzięki temu przynoszący straty przewoźnik zdołał przetrwać. W czerwcu zeszłego roku PLL LOT wysłał program restrukturyzacji do Komisji Europejskiej. Musi obniżyć koszty, ciąć połączenia, by pomoc publiczna nie zaburzała konkurencji. Założeniem jest odzyskanie rentowności jeszcze w tym roku.

Akceptacja programu jest warunkiem uznania pomocy, która w sumie może sięgnąć maksymalnie około 800 mln zł. O drugą transzę wsparcia LOT miał wystąpić w sierpniu zeszłego roku. Nie zrobił jednak tego do tej pory, bo w międzyczasie poprawił swoje wyniki.

Pan **Rafał Baniak** poinformował, że pod koniec grudnia 2012 r. Ministerstwo Skarbu RP zdecydowało się na udzielenie pomocy publicznej dla PLL LOT, z naruszeniem Traktatu, bez uzyskania uprzedniej zgody KE. W wyniku długotrwałego dialogu udało się w końcu uzyskać decyzję formalną Komisji Europejskiej. W listopadzie 2013 r. Komisja Europejska wszczęła postępowanie wyjaśniające w sprawie pomocy publicznej dla LOT. Wcześniej w terminie do czerwca 2013 r. LOT przedstawił KE wniosek wraz z załączonym planem restrukturyzacji LOT. Spółka realizuje plan restrukturyzacji ponad założone wskaźniki. W grudniu 2013 r. przewoźnik podał, że w zeszłym roku stracił na działalności operacyjnej ok. kilku do kilkunastu mln zł. Tymczasem w planie restrukturyzacji zapisana była strata na działalności podstawowej za zeszły rok na poziomie od 157 do 130 mln zł. LOT uzyskał również dodatni wynik netto, co było zakładane dopiero w roku 2015/16. Jedną z przyczyn takiego polepszenia stanu LOT było porozumienie z Boeingiem ws. Dreamlinerów.

Minister Baniak przyznał, że w prasie pojawia się wiele nieprawdziwych informacji. Nieprawdą jest pozytywne odniesienie się do planu restrukturyzacji LOT przez Komisję Europejską. KE nie ma takich planów. Dotychczas odbyło się wiele spotkań z komisarzem ds. konkurencji **Joaquinem Almunia** (Hiszpan). Przedstawiano na nich sytuację przewoźnika i wyniki spółki, świadczące o faktycznej poprawie sytuacji LOT, mimo reżimu wprowadzonego przez Komisję Europejską. Komisja Europejska, aprobując pomoc publiczną, oczekuje od spółki z danego państwa członkowskiego odpowiedniej kompensacji za zakłócenie konkurencji w UE, polegającej na ograniczeniu oferty, obniżaniu kosztów, cięciach w połączeniach, zmniejszaniu ilości destynacji, itp. Celem Ministerstwa jest, by współpracując z Komisją Europejską naprawiać LOT i wyznaczyć przedział czasu, w którym spółka będzie się rozwijać. Rynek połączeń lotniczych stale rośnie. Te linie lotnicze są cenne, o czym świadczy potencjalne zainteresowanie partnerów, którzy deklarują swój ewentualny udział w przedsięwzięciu, jakim jest LOT. Minister wierzy w to, że istnieje rynek dla przewoźnika narodowego w Polsce. Wysiłki Ministerstwa mocno koncentrują się na tym, by uratować LOT i znaleźć ścieżkę, która pozwoli mu się rozwijać. Celem jest, by po okresowej kompensacji i wyczyszczeniu spółki, pokazać realny bilans i przedstawić plany rozwojowe. Na razie ma miejsce bieżąca konsultacja na poziomie spółki i zarówno z ekspertami spółki oraz z innymi, pracującymi w przypadkach naprawczych w innych firmach. Sytuacja LOT nie jest gorsza niż sytuacja linii Alitalia, austriackiego przewoźnika Austrian Airlines, czy też przewoźnika greckiego, którzy otrzymywali z pomocy publicznej kwoty kilkukrotnie większe.

Decyzja Komisji Europejskiej o tym, czy pomoc zostanie zaakceptowana czy odrzucona, zostanie podjęta najwcześniej pod koniec czerwca br. Jednak Minister powiedział, że również

realna jest późna jesień / wczesna zima 2014 r. i na tę datę trzeba się przygotować. Ministerstwo będzie argumentować, że w naszym interesie jak najszybsza decyzja KE. Jest to w szczególności istotne dla trwającego równocześnie poszukiwania inwestora dla LOT – partnera. Decyzja w tej sprawie została podjęta wraz ze zniesieniem ustawy o LOT, czym rząd pokazał swoją wolę do prywatyzacji LOT-u. Jednak istnieje ryzyko potencjalnie negatywnej opinii KE. Na razie jest jeszcze dużo za wcześnie na ocenę, czy Bruksela zgodzi się na pomoc publiczną dla LOT i czy zadowolą ją przygotowany i wdrażany plan restrukturyzacji.

Minister dodał, odnosząc się do kwestii planowanej budowy **Polskiego Holdingu Lotniczego**, że nie ma zamiaru, by w ramach tego holdingu pieniądze były transferowane ze spółki do spółki. Spółki, wspólnie z LOT, tworzyłyby taką grupę. Nie wiadomo, czy weźmie w tym udział firma Polskie Porty Lotnicze. Minister Bieńkowska zdecydowała o zmianie dyrektora naczelnego Polskich Portów Lotniczych a kolejnym krokiem będzie komercjalizacja przedsiębiorstwa. Ważne jest również wzmocnienie Okęcia. Wartością każdego lotniska jest pasażer transferowy. Okęcie obniżyło stawkę dla linii, które obsługują pasażera transferowego. Okęcie nie planuje tzw. "wolumenowania", czyli różnicowania cen w zależności od ilości pasażerów, gdyż to zakłócenie konkurencyjności. Inne lotniska jednak taką praktykę stosują.

Poseł **Andrzej Grzyb** spytał, dlaczego właściwie nie zgłoszono tej pomocy publicznej do Komisji Europejskiej, ale nie uzyskał odpowiedzi na swoje pytanie.

Prezes PLL LOT, pan **Sebastian Mikosz** przedstawił prezentację, która stanowi załącznik do sprawozdania. Podkreślił, że w grudniu 2012 r. spółka stanęła w obliczu niemożności obsługiwania płatności i otrzymała od rządu 400 mln złotych pomocy ratunkowej. 20 czerwca 2013 r. LOT przedstawił plan restrukturyzacji i rozpoczął jego wdrażanie. Komisja Europejska rozpoczęła procedurę oceny pomocy publicznej. Plan restrukturyzacji musi spełnić kilka warunków: musi zawierać elementy trwałej rentowności, wykazywać jednorazowość pomocy, przewidywać środki wyrównawcze kompensujące zaburzenie konkurencji, być wsparty wkładem własnym spółki, itp. Równocześnie konieczna jest redukcja siatki połączeń i oddanie obsługiwanych przez LOT połączeń konkurencji, w związku z jej zakłóceniem.

Prezes Mikosz podkreślił, że wypracowane przez LOT wyniki okazują się znacznie przewyższać oczekiwania już w pierwszym roku obowiązywania planu, stąd też niepotrzebna okazuje się druga tranza pomocy państwa. 7 lutego 2014 r. KE opublikowała decyzję

otwierającą pomoc dla LOT i rozpoczęła się procedura wyjaśniająca. Każdy uczestnik rynku może przekazać swoją opinię w sprawie LOT do Komisji. Do początku kwietnia 2014 r. Komisja Europejska ma przekazać polskiemu rządowi uwagi uczestników rynku. Polski rząd ma miesiąc na udzielenie odpowiedzi na uwagi uczestników rynku zagregowane przez Komisję. 30 czerwca 2014 r. to, zgodnie z praktyką rynkową, najwcześniejszy możliwy moment podjęcia decyzji przez KE dotyczącej akceptacji pomocy publicznej. Prezes Mikosz podkreślił, że byłoby najlepiej, gdyby ta decyzja została wydana już tego dnia i żeby była pozytywna. Jednak zaznaczył, że Komisja Europejska ma czas do 31 maja 2015 r. W dniu 31 października 2015 r. ma się zakończyć okres realizacji planu restrukturyzacji. Od tego momentu LOT może otwierać nowe połączenia.

Mając na uwadze szerszy kontekst europejski prezes Mikosz podkreślił, że inni przewoźnicy również wzięli pieniądze i na tych pożyczkach budowali swoją potęgę. Dla przykładu, Alitalia ciągle zwraca się o pomoc i ją otrzymuje, bez realnych oznak poprawy. W oparciu o wcześniejsze przypadki, miarą redukcji siatki połączeń są oferowane fotelo-kilometry (Available Seat Kilometers – ASK), czyli iloczyn oferowanych tras, dystansu oraz liczby oferowanych miejsc. LOT przedstawił plan środków kompensujących zgodnie z wymogami: całkowitą redukcję ASK na poziomie 17% a na trasach europejskich na poziomie 31%. Plan restrukturyzacji LOT przewiduje daleko idące ograniczenie w oferowanej liczbie połączeń, zgodnie z wymogami Komisji Europejskiej. W przypadku innych obecnie rozpatrywanych przez Komisję Europejską spraw (Adria, Estonian, Air Baltic, SAS, Cyprus, Alitalia) nie widać na obecnym etapie planu działań redukcyjnych. Przykładowo linie SAS zaprzeczają otrzymaniu pomocy publicznej i zwiększają ASK do poziomu, który Komisja Europejska wskazuje jako nierealistyczny (decyzja z 19.06.13). LOT realnie redukuje zatrudnienie i proces ten jest bolesny.

Prezes LOT podkreślił, że w UE istnieje asymetria i łatwość w zapominaniu o tym, że inne linie również brały pieniądze (Sabena, Air France, British Airways, TAP, Lufthansa, Alitalia, Iberia, itp.). Kwoty pomocy publicznej dla tych linii przekraczały wysokość pomocy publicznej dla LOT. Co więcej, poza Unią Europejską rządy aktywnie wspierają swoich narodowych przewoźników, których nie obowiązują ww. obostrzenia w Europie, a którzy są zainteresowani pozyskaniem pasażerów z Europy (Indie, Chiny, Rosja, USA, Zatoka Perska, Argentyna, Brazylia, itp.). Rosną wielkie linie lotnicze, tj. Emiraty Arabskie (nikt nie kontroluje, skąd pochodzą środki na ich funkcjonowanie), Royal Air Maroc – staje się potentatem na południu, Catar Airways i Singapur Airlines – założony przez rząd Singapuru, jako element wzmocnienia ich obecności na rynku. Europa otwiera dostęp dla tych linii i

pasażerów spoza Europy a zabrania europejskich liniom tych rzeczy, z których linie lotnicze spoza Europy korzystają.

Prezes Mikosz podkreślił, że kluczowym argumentem w relacjach z KE jest wiarygodność i trwałość poprawy. Zaznaczył, że to, co było planowane już zostało osiągnięte. Prezes powtórzył, że LOT ponosi duże koszty restrukturyzacji – obniża wynagrodzenia, zwalnia ludzi, w odróżnieniu od Włochów na przykład. Wynik na działalności podstawowej w 2013 r. wyniósł: „~minus zero” (w poprzednim roku -146 mln PLN). Tendencja i trend poprawy jest realny. Nastąpiła poprawa płynności. LOT walczył, by nie brać drugiej transzy pomocy, bo oznaczałoby to „konieczność zwijania się z rynku”. Wyniki LOT dają powody do delikatnego optymizmu. Rok 2014 będzie rokiem prawdziwej restrukturyzacji – LOT ma zamiar osiągnąć zysk na działalności operacyjnej na niezwykle konkurencyjnym rynku. Tym bardziej szybka decyzja Komisji Europejskiej jest dla LOT bardzo ważna. Wielu partnerów finansowych ma zaufanie do firmy LOT. Dopóki nie ma decyzji Komisji Europejskiej, sytuacja finansowa LOT nie będzie się poprawiała wystarczająco. Oczywiście istnieje możliwość, że KE wyda negatywną opinię. Niezwykle istotne jest, co się stanie w przypadku reakcji negatywnej KE.

Prezes LOT podkreślił również, że patrząc na dzisiejszy rynek europejski, to Polska, zarówno, jako państwo, jak i jej linia lotnicza LOT, znajduje się w miejscu, które nadal można wykorzystać i rozwijać strategię rozwojową. Grupa „AFL”, tj. Air France i Lufthansa operują na obszarze monachijsko-francuskim. Na wschodzie rośnie w siłę Turkish Airlines, które buduje wielkie lotnisko, obsługujące 169 mln pasażerów rocznie (dla porównania Okęcie obsługuje 9 mln pasażerów rocznie). Proporcje mogą zostać zachwiane, nawet w stosunku do Lufthansy. Rosyjski Aeroflot jest w trakcie kupowania Airbusów 360. Jest to niezwykle ciekawy rynek, oferujący najkrótsze połączenia do Azji przez Rosję. Jest jeszcze ogromna grupa IAG – International Airlines Group, która to grupa obejmuje British Airways i Iberię.

LOT może funkcjonować w centrum Europy, jako linia, która ma silny i rosnący rynek własny. Może doświadczyć 4-6% wzrostu rynku rocznie i obsługiwać mniej więcej 20 mln pasażerów. Wokół Polski mamy do czynienia z małymi liniami lotniczymi. Malev upadł na Węgrzech, Air Balic ma spore problemy a Rumunia i Słowacja nie mają swoich linii lotniczych. Prezes Mikosz podkreślił, że LOT może być większy od Austrian Airlines. Finlandia o ludności 5 mln ma linie lotnicze Finnair, świadczący usługi lotów do Azji. W opinii prezesa LOT nie ma powodu, by LOT nie woził znacznie większej liczby ludzi w 2020 r. – 10 mln pasażerów i osiągnął przychód na poziomie 8 mld. W Warszawie jest nowoczesne lotnisko Okęcie, w centrum miasta. Istnieje możliwość, by hub warszawski urósł do większych rozmiarów niż jest dzisiaj.

- **Pytania i odpowiedzi**

Artur Zasada (ECR) powiedział, że w przedstawionej prezentacji jest mowa o szansie, celu i stwierdza się, że LOT może na sobie zarabiać. Tymczasem od 7 lat LOT na sobie nie zarabia. Jeśli pojawiał się zysk, to jedynie dlatego, że LOT wyprzedawał swój majątek. LOTu nikt nie chciał kupić i kupić nie chce. Turkish Airlines jest mocno dofinansowywany a w UE nikt na to nie pozwoli. Dodał, że co się stanie po otrzymaniu reakcji Komisji Europejskiej na pierwszą transzę? W UE linie lotnicze chcą swobodnie konkurować i zarabiać. Odnosząc się do stwierdzenia prezesa Mikosza, że dla LOTu hubem jest lotnisko Okęcie powiedział, że to nieprawda i że od dawna trwają konflikty między Okęciem a LOT-em, które są powszechnie znane. Dodał, że jak Okęcie może być hubem dla LOTu, skoro LOT nie ma nawet swojego lounge na lotnisko Okęcie. Co więcej, Okęcie nie będzie się już dalej rozwijać, ponieważ nie ma gdzie budować dodatkowych pasów. Dodał, że pomoc w wysokości 400 mln zł dla 1600 pracowników, to są ogromne koszty, gdyż oznacza to, że utrzymanie jednego stanowiska kosztuje 250 tys. zł.

Jolanta Hibner (EPP) powiedziała, że obecnie są dwa scenariusze: albo komisarz Almunia odrzuci skargę innych przewoźników albo nie. Jeśli ja odrzuci, wówczas nastąpi rozwój LOTu. A co się stanie, jeśli ją uzna? W kwestii planu restrukturyzacji, eurodeputowana prosiła o przybliżenie całej historii, bowiem jak powiedział prezes - inne linie też miały wsparcie. Na koniec spytała, w czym konkretnie europosłowie mogą pomóc?

Zbigniew Zalewski (EPP) podziękował za zmianę dyrektora LOT-u na lepszego. Poinformował, że już w 2004 r., gdy posłowie zaczęli latać do Strasburga, prosili LOT o poniedziałkowy i czwartkowy lot na trasie Warszawa-Strasburg-Warszawa, ale nie zostali wysłuchani. Spytał, dlaczego niektóre linie lotnicze korzystały z pomocy publicznej a inne nie. Chciał również wiedzieć, czy LOT ma dalej interes w byciu członkiem Star Alliance. Chciał się również dowiedzieć, co z samolotami Dreamliner. Pytał także o szanse na powrót do portów regionalnych, tj. Lublin, Świdnik.

Janusz Wojciechowski (ECR) powiedział, że LOT wydaje grube miliony na doradztwo. Partia PiS próbowała się dowiedzieć, jakie są to kwoty a w odpowiedzi otrzymała zapowiedź procesów sądowych. Z raportów NIK wynika, że jest to kilkanaście milionów rocznie. Spytał, czy tak znakomici menedżerowie zatrudnieni w firmie LOT nie są w stanie sami nią zarządzać. W jego opinii to ukrywanie informacji w tajemnicy przed opinią publiczną. Na

koniec dodał, że jeśli prezesi LOT za opinie krytyczne pod ich adresem wytaczają procesy sądowe, za prywatne uwagi, to niech robią to za prywatne pieniądze a nie publiczne.

Janusz Zemke (EPP) chciał się dowiedzieć, w czym posłowie do PE mogą pomóc. Przekazana im została interesująca wiedza, ale jaki użytek z tej wiedzy mają zrobić. Spytał, czy byłyby pożądane zmiany w regulacjach europejskich. Jeśli faktycznie podmioty w poszczególnych państwach są traktowane różnie, to byłby to jakiś sposób na rozpoczęcie prac nad zmianą regulacji.

Andrzej Grzyb (EPP) spytał, czy zmiana szefostwa Portów Lotniczych oznacza zmianę w relacjach między PLL LOT a Polskimi Portami Lotniczymi. Dodał, że wożenie pasażerów autobusami, podczas gdy wolne są rękawy, pozostawia bardzo złe wrażenie. Chciał się również dowiedzieć czegoś nt. relacji PLL LOT z Eurolot-em i nt. oferty połączeń wewnątrz krajowych – czy one będą dostępne w dłuższej perspektywie, czy na razie jest to testowanie rynku.

Pan Podsekretarz Stanu **Rafał Baniak** odniósł się do stwierdzenia posła Zasady, że LOTu nikt nie chciał sprzedać, ani nikt nie chciał kupić. Przyznał, że LOT był chroniony ustawą, w której stwierdzano, że Skarb Państwa miał mieć większość. Ustawa została zmieniona. Zgodził się, że był wyprzedawany majątek spółki. Poszczególne ministerstwa i rządy mają udział w tym procesie. Nie było nacisku na szukanie partnera strategicznego i sprzedaż spółki. Obecnie przedstawiono pierwszy plan restrukturyzacji spółki, pod wpływem KE. Nikt się nie będzie bał odpowiedzialności za te wyniki.

Dodał, że Austriackie Linie Lotnicze kupiła Lufthansa za 1 EUR po udzieleniu tej linii wsparcia w wysokości 500 mln EUR przez rząd austriacki. Na drugi dzień rząd sprzedał swoje linie lotnicze za 1 euro. Stało się to za zgodą KE. Polska z kolei ma problemy z KE, przy finansowaniu na poziomie 100 mln EUR i przy krwawym planie restrukturyzacji – cięcie wynagrodzeń, zwalnianie ludzi, cięcia w liczbie destynacji. Jest to proces kosztowny społecznie. Spółka ponosi koszty ludzkie i pieniężne.

Poseł **Zasada** dopytał, czy taki jest plan rządu, aby po wpompowaniu w PLL LOT pieniędzy sprzedać LOT za przysłowiowe jedno euro.

Pan **Rafał Baniak** spytał retorycznie, czy jeśli spółka wzięła 400 mln pożyczki od państwa, wówczas ile jest warta, nawet jeśli notuje lepszy wynik. Odpowiedział, że jest warta minus 400 mln. Jeśli inwestor zauważy przyszłe perspektywy, można grać tą wartością i inaczej

liczyć. Obecnie spółka jest warta mniej niż zero. Jest ryzyko, że potencjalny inwestor może się wystraszyć i nie inwestować. Jeśli jakiś inwestor wzięłby LOT za 1 zł, musiałby do tej spółki dołożyć.

Odnosząc się do pytania posłanki **Hibner** minister zaznaczył, że coś źle zrozumiała, ponieważ nie ma niczyjej skargi do KE na LOT. Komisja Europejska, wraz z decyzją o otwarciu postępowania wyjaśniającego, pokazała innym przewoźnikom elementy planu restrukturyzacji, by inne linie mogły zobaczyć, jak LOT chce się rozwijać.

Komisja oficjalnie opublikowała decyzję o otwarciu postępowania wyjaśniającego. Wraz z nią ujawniona została część programu restrukturyzacji LOT obejmująca m.in. dane i prognozy finansowe spółki, działania podejmowane w celu redukcji kosztów i zwiększenia przychodów. Komisja podała do publicznej wiadomości główne założenia i elementy planu restrukturyzacji, by poddać je konsultacji z uczestnikami rynku lotniczego. Oznacza to, że elementy planu restrukturyzacji mogą obejrzeć wszyscy konkurenci LOTu. Mało tego - mogą oni zgłaszać swoje uwagi do Komisji Europejskiej, która musi je rozważyć, a LOT i polski rząd muszą się do nich ustosunkować. Czego mogą dotyczyć uwagi? Np. linie lotnicze mogą się domagać od LOT większego cięcia rentownych połączeń. Zgodnie w unijnymi zasadami przewoźnik, który otrzymał pomoc publiczną, musi zrekompensować innym liniom naruszenie zasad konkurencji i musi zlikwidować część rentownych połączeń.

Odnosząc się do pytania posła **Zaleskiego** o zmianę dyrektora Polskich Portów Lotniczych (był Michał Marzec, jest Michał Kaczmarzyk), to był to dyrektor, dzięki któremu lotnisko zarabiało 100 mln zł rocznie, nie był zły. Jednak jeśli patrzymy na przedsiębiorstwo, które działa obok LOTu, a więc Polskie Porty Lotnicze, które ma podobną strukturę kapitału ludzkiego, ten sam poziom kadr i porównamy zarobki w tych dwóch firmach, to osoba zatrudniona w LOT zarabia 3 tys. zł a na lotnisku na tym samym stanowisku zarabia powyżej 9 tys. zł. Coś jest nie w porządku. Ponadto, lotnisko w Warszawie zatrudnia więcej ludzi niż lotnisko Heathrow. To przedsiębiorstwo powinno się zamienić w spółkę. Przyznał, że ministerstwo darzy wielką estymą związki zawodowe i on sam nie obawia się dyskusji, jednak gwarancja zatrudnienia przez 36 miesięcy nie jest zachowaniem rynkowym a zwolnienie, które kosztuje kilkanaście tysięcy zł., to nadużycie.

Odnosząc się do pytania posła **Zemke** minister powiedział, że najważniejszy jest pozytywny lobbying. To jest sprawa, która się będzie ciągnęła. Posiadanie przewoźnika krajowego leży w interesie polskiej gospodarki. Ta sprawa nie powinna dzielić. Ważne jest budowanie

wspólnego frontu myślenia o LOT. W przypadku jego sprzedaży, ma być nadal polskim przewoźnikiem narodowym, z polskim logo i w Polsce mają być płacone podatki.

Odnosząc się do uwagi posła **Wojciechowskiego** minister przyznał, że nie wie, jakie są jego relacje z prezesem Mikoszem. Polski parlament i europosłowie powinni mieć dostęp do takiej informacji, która jest im potrzebna. Jednak dodał, że nie powinno się używać informacji, stanowiącej tajemnicę spółki, do budowania przekazu opozycyjnego, do własnych doraźnych celów politycznych. W obecnej chwili mamy do czynienia z sytuacją, w której związku zawodowe Polskich Portów Lotniczych wniosły skargę na LOT, co jest wynikiem takiego nieroztropnego działania. Skarga pochodzi od związków zawodowych, zagrożonych utratą swoich apanaży, gdyż tak to należy określić, które skarżą się na polski rząd do KE. To jest konsekwencja tego typu nieodpowiedzialnych zachowań parlamentarzystów. Jeśli dochodzi do sytuacji, w której posłowie, zasłaniając się wykonywaniem pracy polskiego parlamentarzysty i mandatem, służą związkom zawodowym i domagają się informacji, wówczas należy rozumieć obawy zarządu firmy, który z doświadczenia wie, do czego te informacje mogą być wykorzystywane.

Następnie głos zabrał prezes LOT - pan **Sebastian Mikosz**. Odnosząc się do wypowiedzi posła **Zasady** powiedział, że przepełniona była ona oskarżeniami mocno medialnymi. Kwota pomocy 400 mln złotych nie jest przeznaczona na utrzymanie 1600 miejsc pracy. Dzięki istnieniu linii lotniczej utrzymywanych jest 30 tys. miejsc pracy. LOT jest jedyną linią zainteresowaną połączeniami z Warszawy. Należy również uczciwie spojrzeć na wyniki monopolistów, tj. Orlen. Największe faktury firma płaci lotnisku a na drugim miejscu - Orlenowi. Jest również Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Przyznał, że lotnictwo w ostatnich latach przeszło największy kryzys od czasu wojny. Odniósł się również do kwestii dopłat, jakie regionalne lotniska płacą firmie Ryan Air. Przyznał, że życzyłby sobie, żeby wszyscy byli z równą determinacją prześwieclani. Następnie zdementował informację, że LOT nie ma hubu na Okęciu. Hubu nie mierzy się istnieniem lounge, ale liczbą pasażerów tranzytowych, która wzrosła o 60%. Elementem planu restrukturyzacji jest rozbudowa hubu w Warszawie.

Odnosząc się do pytań, dotyczących tego, co mogą zrobić europosłowie, podkreślił, że chodzi przede wszystkim o pomoc w tym, żeby dostać decyzję Komisji Europejskiej jak najszybciej, by zagwarantować stabilność finansową LOT-u. Jedyną linią, która złożyła skargę na LOT, jest Ryan Air. Jeśli chodzi o to, że LOT nie dostał rękawa na Okęciu, to powiedział, że to nie jest element planu restrukturyzacji. O tym decyduje dyżurny portu lotniczego.

Prezes Mikosz podkreślił, że LOT dotyczą dwa problemy lotnictwa. Po pierwsze, chodzi o absurdalną kwestię ograniczenia emisji CO2. Konsekwencją jest taka, że Rosjanie nie przyjmują wniosków o loty nad Syberią, ponieważ uznają, że są nierówno traktowani. Linie europejskie na tym cierpią, bo nie mogą zwiększać liczby lotów. LOT lata do Azji 3 razy w tygodniu a mógłby 7 razy, na co jednak nie mam zgody. Najbardziej rentowne połączenia, jakie mógłby otworzyć, tj. Seul i Tokio, nie mogą zostać otwarte, gdyż nie ma zgody na przeloty nad Syberią. Tymczasem rosyjskie samoloty latają po polskim niebie ponad 200 razy dziennie. Po drugie, UE przygotowuje od 15 lat tzw. Single European Sky, czyli jednolite europejskie niebo, którego brak jest jednym z kosztów i które wywołuje ciągłe protesty kontrolerów linii lotniczych, za co muszą płacić linie lotnicze a nie związkowcy. W Europie mamy 15 tys. kontrolerów, podczas gdy Amerykanie na znacznie większym obszarze mają ich 13 tys.

Odpowiadając na pytanie o porty regionalne, podkreślił, że być może jest to niepopularne politycznie powiedzenie, ale stolicą jest Warszawa. Najwięcej lotów odbywa się z Warszawy. Propozycje budowania regionalnych lotnisk to brak powagi zarządzania pieniędzem publicznym. Linia OLT miała potencjał na wypełnienie samolotu, ale za takim przedsięwzięciem musiał stać bogaty sponsor. Na lotnictwie trudno zarobić.

Prezes LOT przyznał, że obecnie LOT głównie zasila lotniska we Frankfurcie i Monachium. Ma jednak możliwości utrzymywania udziału w rynku na poziomie 26-30%. Brak przewoźnika krajowego jest bardzo widoczny w Budapeszcie, gdzie mówiono, że nic się nie stanie jak Malev upadnie. Dlatego nie można rezygnować z LOTu. LOT jest jedną z wielu europejskich linii lotniczych, które w ostatnich latach sięgały po pomoc publiczną. Podobne procedury obejmowały m.in. Estonian Air, Air Baltic, SAS, Adria Airways, Cyprus Airlines, Alitalia, Lufthansa, Czech Airlines czy Air Malta. Niektóre z linii, np. Czech Airlines czy Air Malta, dostały od Komisji Europejskiej zielone światło. Inne - jak węgierski Malev - musiały zwrócić pomoc i zbankrutowały. Na razie jest jeszcze o wiele za wcześnie na ocenę, czy Bruksela zgodzi się na pomoc publiczną dla LOT i czy zadowolą ją przygotowany i wdrażany plan restrukturyzacji.

LOT liczy na to, że zyska większą przychylność Komisji Europejskiej m.in. dzięki znaczącej poprawie wyników finansowych. W grudniu przewoźnik podał, że w zeszłym roku stracił na działalności podstawowej około 25 mln zł. Teraz prezes LOT twierdzi, że wynik mógł być nawet lepszy. Tymczasem w planie restrukturyzacji zapisana była strata na działalności podstawowej za zeszły rok na poziomie od 157 do 130 mln zł.

Plan LOT zakłada, że w tym roku linia osiągnie zysk z działalności podstawowej na poziomie 71 mln zł.

Opracowała:
Dr Magdalena Skulimowska

Załącznik:

Prezentacja pt. Polskie Linie Lotnicze LOT - Udana restrukturyzacja w ramach reżimu Komisji Europejskiej

Lata 2012-2015 to przełomowy okres dla LOT i lotnictwa w tym regionie Europy



Do roku 2012 Załamanie

- LOT bez możliwości samodzielnego finansowania
- Kontekst regulacyjny i infrastrukturalny utrudnia poprawę wyników

- Konkurenci przejmują polski rynek
- LOT zagrożony bankructwem przyjmuje pomoc na ratowanie



Rok 2013 Restrukturyzacja

- LOT przygotowuje i wdraża Plan Restrukturyzacji
- Komisja Europejska uruchamia procedurę oceny pomocy publicznej

- Wypracowane wyniki znacznie powyżej oczekiwań już w pierwszym roku obowiązywania planu
- Brak drugiej transzy pomocy państwa



Rok 2014 Stabilizacja

- LOT kontynuuje restrukturyzację i poprawia wyniki
- Komisja Europejska prowadzi formalne postępowanie

- LOT ma szansę na powrót do trwałej rentowności...
- ...Ale KE i tak może wydać negatywną decyzję



Rok 2015 i lata kolejne Selektywny Wzrost

- Zrestrukturyzowany i ustabilizowany LOT powracana na ścieżkę wzrostu

- W przypadku powodzenia: LOT może zbudować wiodącą pozycję w regionie Europy Centralnej i Wschodniej
- W przypadku porażki: Polski rynek straci obecne i potencjalne możliwości komunikacyjne

Na przestrzeni najbliższych miesięcy rozstrzygnie się przyszłość LOT, a w efekcie polskiej branży lotniczej

Kluczowe wydarzenia w procesie akceptacji pomocy publicznej dla LOT



Jak to działa?

Udzielona pomoc publiczna wymaga notyfikacji w Komisji Europejskiej

Pomoc wymaga zatwierdzenia przez KE jako „pomoc na ratowanie”

Dalsze transze pomocy oceniane jako „pomoc na restrukturyzację”

Uzależnione od przedstawienia Planu Restrukturyzacji

Plan Restrukturyzacji musi...

...gwarantować przywrócenie trwałej rentowności,

...wykazywać jednorazowość pomocy,

...przewidywać środki wyrównawcze kompensujące zaburzenia konkurencji,

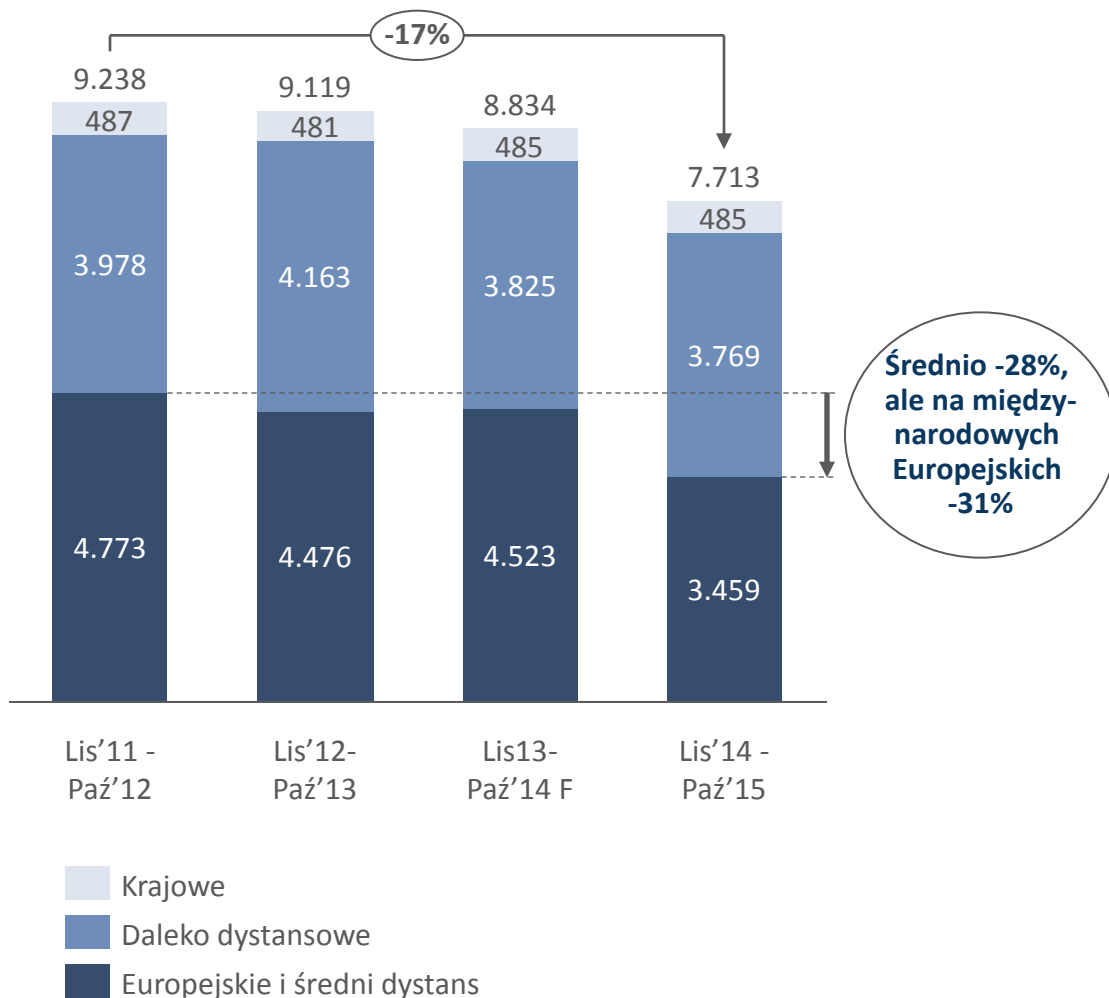
...być wsparty wkładem własnym Spółki.

Komisja wydaje decyzję o zatwierdzeniu lub konieczności zwrotu pomocy publicznej

Co już się wydarzyło?

- ✓ Notyfikacja pomocy w Komisji Europejskiej
- ✓ Komisja akceptuje pomoc na ratowanie pod warunkiem przedstawienia Planu Restrukturyzacji
- ✓ Ryanair składa skargę do KE na nieuzasadnione wspieranie finansowe LOT przez PPL i porty regionalne
- ✓ MSP oraz LOT składają Plan Restrukturyzacji spółki zgodnie z wymogami formalnymi
- ✓ LOT wdraża ambitny i radykalny plan restrukturyzacji
- ✓ Komisja zwraca się do Państwa Polskiego i LOT o dodatkowe wyjaśnienia
- ✓ LOT przekazuje obszernie wyjaśnienia na pytania Komisji
- ✓ Komisja publikuje komunikat zgłaszając wątpliwości co do Planu Restrukturyzacji LOT
- ✓ LOT przekazuje kolejne szczegółowe wyjaśnienia do wątpliwości Komisji
- ✓ Komisja Europejska publikuje swoją wstępną decyzję w sprawie postępowanie dot. pomocy dla LOT wraz z zastrzeżeniami, prosząc konkurencje oraz inne podmioty o przesyłanie komentarzy do treści decyzji wstępnej

Plan Restrukturyzacji LOT przewiduje daleko idące ograniczenie w oferowaniu zgodnie z wymogami Komisji Europejskiej



- ✓ W oparciu o wcześniejsze przypadki, miarą redukcji oferowania są oferowane fotelo-kilometry (Available Seat Kilometers – ASK), czyli iloczyn oferowanych tras, dystansu oraz liczby oferowanych miejsc
- ✓ LOT przedstawił plan środków kompensujących zgodnie z wymogami:
- ✓ **Całkowita redukcja ASK w LOT = 17%**
- ✓ **Redukcja ASK LOT na trasach Europejskich = 31%**
- ✓ W przypadku innych obecnie rozpatrywanych przez Komisję Europejską sprawach (Adria, Estonian, Air Baltic, SAS, Cyprus, Alitalia) nie widać na obecnym etapie planu działań redukcyjnych.
- ✓ Przykładowo linie SAS zaprzeczają otrzymaniu pomocy publicznej i zwiększają ASK na poziomie, który Komisja Europejska wskazuje jako nierealistyczny (decyzja z 19.06.13)

Dopiero radykalne przypadki pozwalają uświadomić znaczenie przewoźnika obecnego w danym kraju/regionie

Tygodniowe zakłócenie komunikacyjne w wyniku erupcji wulkanu na Islandii w 2010 roku

- ✓ 10 mln osób dotkniętych zakłóceniem
- ✓ 5 mld USD wpływu na globalną gospodarkę
- ✓ 1,6 mld USD spadku wpływów w sektorze hotelowym
- ✓ Zakłócenia i straty w gospodarce, w szczególności w przypadku producentów dóbr łatwo-psujących się lub w łańcuchach dostaw „just in time”
- ✓ Znaczący wpływ na producentów kwiatów, owoców i produktów w takich krajach jak Kenia, Zambia, Ghana
- ✓ Zakłócenie importu z Ameryki Południowej
- ✓ Negatywny wpływ na przemysł samochodowy i elektroniczny w Europie i na świecie

Upadek linii Malev na Węgrzech

- ✓ Koszt dla budżetu Węgier to 800 bln HUF(11,5 mld PLN) tj. równowartość 2.8% PKB kraju (dwukrotne zwiększenie dziury budżetowej)
- ✓ Podatek CIT -33 mln EUR
- ✓ Utrata pośrednio generowanych przychodów -233 mln EUR
- ✓ Likwidacja miejsc pracy -2,6 tys.
- ✓ Gwałtowny spadek ruchu pasażerskiego na lotnisku w BUD (-30%), co doprowadziło do obniżek stawek opłat około lotniczych (mimo to spadek ruchu lotniczego utrzymał się na poziomie -15%)
- ✓ Mimo wejścia linii niskokosztowych, Budapeszt oddalił się od Europy o średnio 2 godziny lotu

Upadek linii Swisair w Szwajcarii

- ✓ Spadek ruchu pasażerskiego w porcie w Zurichu o 14,6% (z czego 2/3 odpowiadało ruchowi przesiadkowemu) w pierwszym roku oraz o dalsze 5,1% w kolejnym
- ✓ Poziom ruchu sprzed upadłości Swissair w 2001 roku udało się odbudować dopiero w 2008 r. Działo się tak pomimo, że po ogłoszeniu upadłości Swissair na rynku nie powstała luka, lecz połączenia i część floty Swissair zostały w sposób zorganizowany przejęte przez przewoźnika regionalnego – Crossair.

Upadek linii Sabena w Belgii

- ✓ Koszt dla budżetu Belgii to ok. 0,65% PKB. Zwiększenie deficytu budżetowego o 830 mln EUR (0.32% PKB)
- ✓ Likwidacja miejsc pracy 17 tys., w tym bezpośrednio 6,7 tys.
- ✓ Spadek ruchu lotniczego w porcie w Brukseli z 21,6 mln pasażerów w 2000 roku do 14,4 mln. W 2012 mimo wzrostu ruch osiągnął 18,9 mln.
- ✓ Mimo powstania nowej linii lotniczej, ruch atlantycki przejęty przez inne linie, w tym np. Jet Airways latający tranzytem z Indii do USA

Wsparcie dla przewoźników to powszechne zjawisko

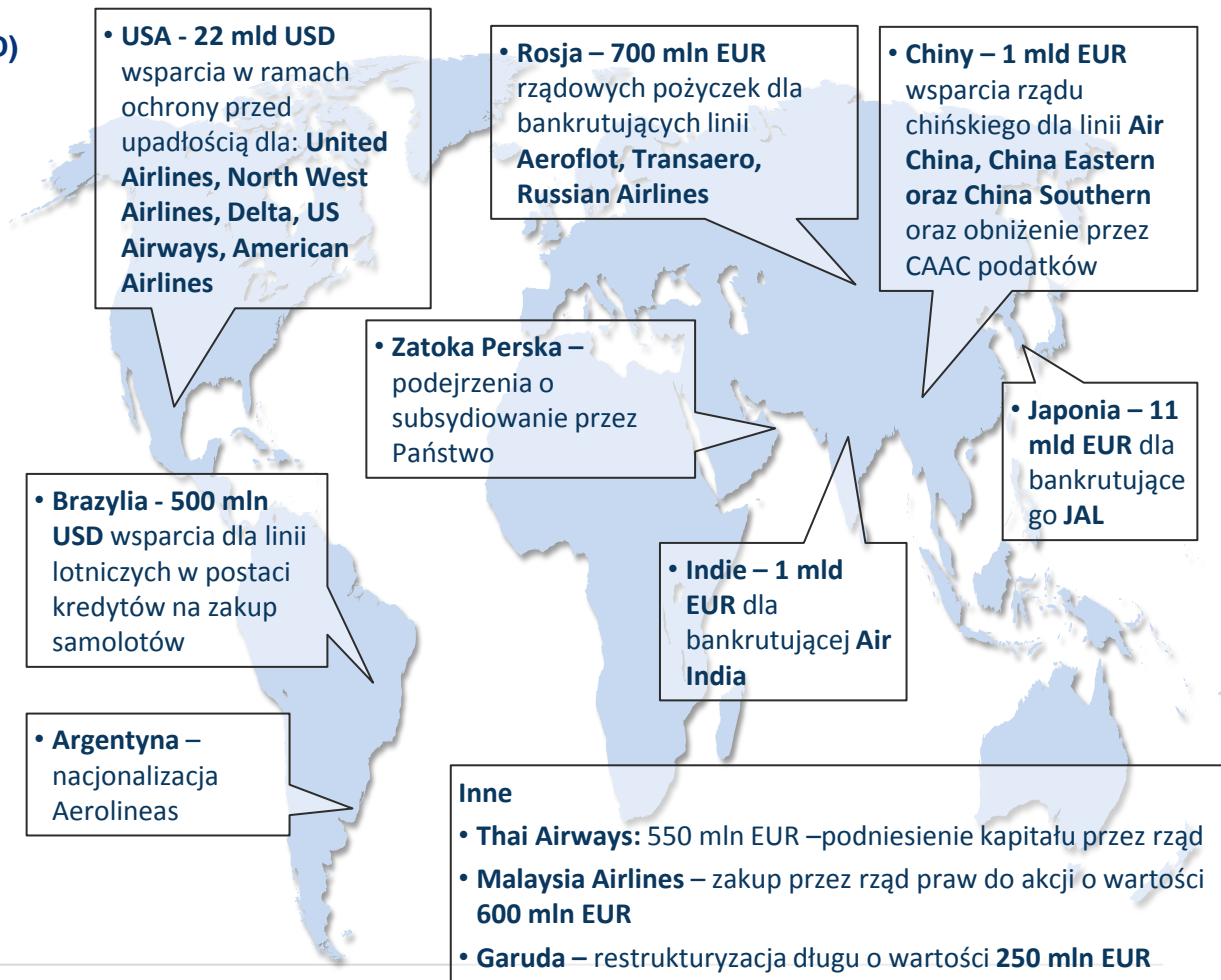
Największe linie europejskie korzystały z pomocy budując swoją skalę

12 13 14 15

Tylko w latach 90-tych przewoźnicy w UE otrzymali ok. 16 mld USD wsparcia

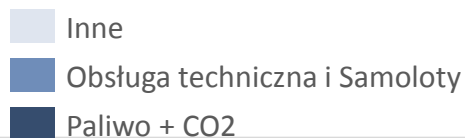
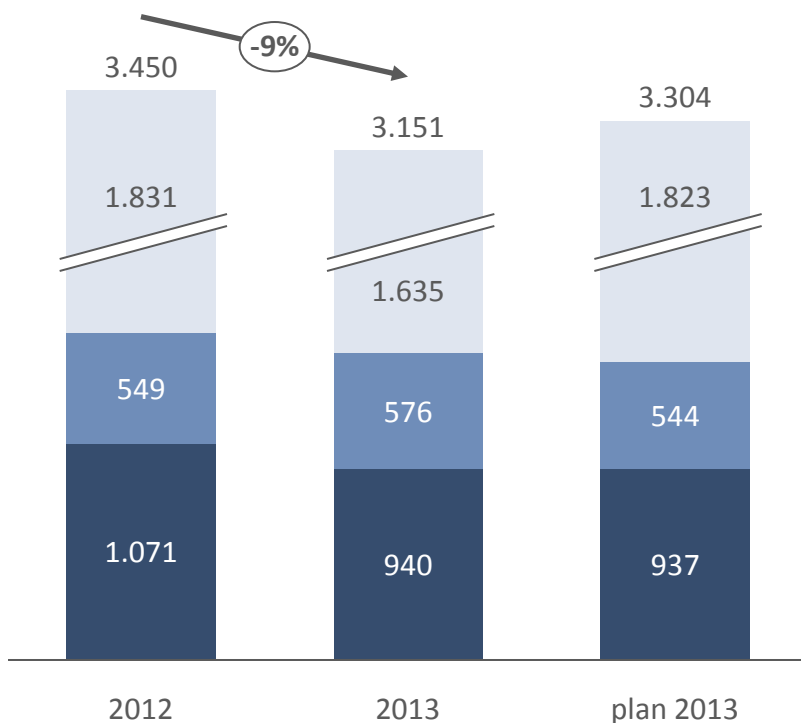
Poza Unią Europejską rządy aktywnie wspierają swoich narodowych przewoźników, których nie obowiązują obostrzenia w Europie, a są zainteresowani pozyskaniem pasażerów ze Starego Kontynentu

Kiedy?	Linia	Kwota pomocy (mln USD)
1991	Sabena	1,800
1991	Air France	338
1992	Iberia	830
1992	Finnair	175
1993	Aer Lingus	240
1993	British Airways	690
1994	TAP	1,965
1994	Air France	3,300
1994	Olympic	2,245
1994	Lufthansa	710
1994	KLM	620
1995	Sabena	267
1995	AOM	49
1995	Lufthansa	400
1996/1999	Iberia	613
1997	Alitalia	1,708



LOT wykonuje ogromny wysiłek restrukturyzacyjny

Koszty działalności podstawowej (mln PLN)



- ✓ Ograniczenie kosztów i poprawa wydajności w pierwszym roku restrukturyzacji LOT:
- ✓ Redukcja kosztów o 9% pomimo kosztów uziemienia B787.
- ✓ Wynik na działalności podstawowej w 2013: „~minus zero” (w poprzednim roku -146 mln PLN).
- ✓ Dodatni wynik operacyjny i netto w tym roku