

Warszawa, dnia 26.04 2011 r.



SENATOR
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
Barbara Borys-Damięcka

BSBBD/130/12 /11

Wpłynęło do ZZPL PLL LOT S.A.
data... 1/2201 38/23.04.2011
podpis.....

Pani
Joanna Modzelewska
Przewodnicząca-Pełnomocnik
Związek Zawodowy Pilotów
Liniowych PLL LOT S.A.

Ul. 17 stycznia 39
00-906 Warszawa

Gracjusiu Pani

Proszę o przekazanie wszystkim Związkom, które podpisały się pod pismem skierowanym do mnie, nadesłanym w dniu: 18 marca 2011, na adres mego Biura Senatorskiego; odpowiedzi jaką uzyskałam od Ministra Skarbu, kierując do niego Wasze wystąpienie, opatrzone moją prośbą o odniesienie się do kwestii podniesionych przez Państwa.

Mam nadzieję, że adresat tego pisma wywiąże się jako „pośrednik”, w dostarczeniu odpowiedzi pozostałym Związkom.

Z pozdrowieniami
BARBORA

Warszawa, dnia 24.03 2011 r.



SENATOR
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
Barbara Borys-Damięcka

BSBBD/130/12 /11

Pan
Aleksander Grad
Minister
Skarbu Państwa
Krucza 36/Wspólna 6
00-522 Warszawa

Wznowmy Panie Ministrze!

Otrzymałam pisemną interwencję Związków Zawodowych: Pilotów Liniowych PLL LOT SA; Personelu Pokładowego; Naziemnego Personelu Lotniczego; IKAR Pracowników PLL LOT SA.

Uczciwie i szczerze powiem, że LOT i jego zasady funkcjonowania znam tylko jako pasażer tych linii, z których chętnie korzystam, bo mam zaufanie do zawodowstwa polskich pilotów. Na tym kończy się moja wiedza, mimo, że o problemach LOT-u czytam i słyszę od dłuższego czasu.

Generalnie nie jestem wielkim entuzjastą Związków Zawodowych, ale żeby mieć pogląd i zajmować stanowisko w debacie senackiej, muszę poznać argumenty inne niż Związkowców.

Krótko mówiąc, przekazuję kopię pisma Związkowców i proszę o rozmowę, lub czytelną informację - pisemne stanowisko Pana Ministra w tej sprawie.

Prywatnie dodam, że chciałabym móc latać samolotami PLL LOT, dowodzonymi przez polskich kapitanów i lubię ten znak firmowy, zamieszczony na naszych samolotach.

*z pozdrowieniami
Barbara Borys-Damięcka*



MINISTER SKARBU PAŃSTWA

MSP/DR/858/11

Warszawa, dnia 18 kwietnia 2011 r.

Pani

Barbara Borys – Damińska

Senator Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowne Pani Senator,

W odpowiedzi na pismo z dnia 21.03.2011 r. znak BSBBB/130/12/11, przy którym zostało przekazane wystąpienie Związków Zawodowych działających w PLL LOT S.A. w sprawie sytuacji w Spółce, odnosząc się do kwestii podniesionych w przedmiotowym wystąpieniu, uprzejmie wyjaśniam co następuje:

Należy podkreślić, że stanowisko Związków Zawodowych wyrażone w piśmie z dnia 1.03.2011 r. zawiera szereg kwestii dot. funkcjonowania PLL LOT S.A., które wymagają wyjaśnienia.

Na trudną sytuację Spółki przede wszystkim wpływ miał kryzys w branży lotniczej. W ocenie Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych (IATA) rozmiary przedmiotowego kryzysu osiągnęły w 2010 r. poziom największy od zakończenia II Wojny Światowej. Dodatkowo w 2010 r. skutki kryzysu zostały pogłębione z powodu ograniczeń ruchu w przestrzeni powietrznej spowodowanych erupcją wulkanu na Islandii. W II połowie 2010 r. zaobserwowano na rynku wzrost popytu na pasażerskie przewozy lotnicze, lecz nie można jeszcze stwierdzić, że nastąpił koniec kryzysu branży lotniczej. Skutkiem kryzysu były m.in. generowane przez przewoźników lotniczych wysokie straty finansowe i zmiany strukturalne linii lotniczych. W branży lotniczych przewozów pasażerskich występuje bardzo silna, agresywna konkurencja (głównie ze strony niskokosztowych linii lotniczych), co powoduje konieczność dostosowywania zakresu prowadzonej działalności do potrzeb zmieniającego się rynku.

Podkreślam, że porównywanie przez przedstawicieli Związków Zawodowych kosztów operacyjnych ponoszonych przez zachodnioeuropejskie linie lotnicze tj. jedne z większych globalnych linii lotniczych, ze średniej wielkości operatorem lotniczym, jakim jest PLL LOT S.A. jest nieuzasadnione. Należy zwrócić uwagę, że na koszty każdej linii lotniczej składa się szereg pozycji, z których każda ma różny wpływ na działalność podstawową. W celu prawidłowego porównania struktury kosztów przedsiębiorstw lotniczych, trzeba wziąć pod uwagę kluczowe pozycje kosztowe w tym w szczególności koszty floty, koszty paliwa, koszty obsługi naziemnej, koszty obsługi technicznej, które w największym stopniu wpływają na działalność operacyjną przewoźników lotniczych. Mówiąc jedynie o porównaniu kosztów pracy, nie uwzględniając struktury, wieku i różnorodności floty będącej w posiadaniu danego przewoźnika, a co za tym idzie związanego z tym m.in. braku unifikacji szkoleń i obsługi technicznej oraz ograniczeń wynikających z przepisów lotniczych, nie można w sposób

rzetelny i wiarygodny wysuwać tezy, iż to koszty pracy determinują zysk lub stratę na działalności podstawowej. Koszty pracy stanowią zatem jeden z ważnych czynników wpływających na rentowność prowadzonej działalności lotniczej i tym samym mogą wspierać konkretne działania strategiczne spółki oraz jej konkurencyjność. Uzasadnione zatem jest twierdzenie, że istotne znaczenie z punktu widzenia prowadzenia biznesu lotniczego posiada odpowiednie ukształtowanie poziomu i struktury zatrudnienia linii lotniczej w sposób skorelowany z faktycznymi potrzebami rynku. W konsekwencji twierdzenie Związków Zawodowych o rzekomych oszczędnościach PLL LOT S.A. w obszarze kosztów pracy na poziomie ok. 600 mln zł w skali roku (porównanie kosztów pracy w Polsce i Zachodniej Europie) jest całkowicie nieuzasadnione, gdyż nie uwzględnia miejsca i zakresu prowadzonej przez PLL LOT S.A. działalności gospodarczej. Natomiast w odróżnieniu od struktury PLL LOT S.A., struktura szeregu europejskich linii lotniczych typu tradycyjnego, jest w wysokim stopniu elastyczna i tym samym dostosowana do potrzeb zmieniającego się rynku. W celu wyeliminowania ww. różnic oraz zwiększenia konkurencyjności PLL LOT S.A., w przedsiębiorstwie realizowany jest proces restrukturyzacji.

Należy stwierdzić, że działalność podmiotów konsultingowych w PLL LOT S.A. - wskazywana przez Związki Zawodowe jako przesłanka negatywna - jest powszechnie wykorzystywana przez linie lotnicze, w obszarze których funkcjonowania wymagana jest wiedza wysoce specjalistyczna. W przypadku gdy przedstawiciele Związków Zawodowych posiadają informacje o ewentualnych nieprawidłowościach w tym obszarze, zobowiązani są do poinformowania o tym fakcie właściwe organy.

W kwestii rzekomo tworzonych ciągle nowych spółek córek i ich negatywnego wpływu na strukturę kosztów PLL LOT S.A. wyjaśniam, że grupa kapitałowa PLL LOT S.A. nie jest rozbudowana, trwa natomiast proces zbywania udziałów w spółkach, których działalność nie jest związana bezpośrednio z działalnością operacyjną PLL LOT S.A., a nadto w 2010 r. przeprowadzono jedynie wyodrębnienie pionu technicznego PLL LOT S.A. do nowoutworzonego podmiotu zależnego, co jest rozwiązaniem stosowanym w szeregu europejskich linii lotniczych. Ponadto informuję, iż PLL LOT S.A. podlega kontrolom bieżącej działalności w tym audytom zewnętrznym i badaniu przez biegłego rewidenta skonsolidowanego sprawozdania finansowego grupy kapitałowej oraz jednostkowego sprawozdania finansowego. Gwarancją rzetelnej oceny audytorów wybieranych przez Radę Nadzorczą do badania ww. sprawozdań finansowych jest fakt, że przedmiotowi audytorzy należą do renomowanych międzynarodowych podmiotów o uznanym powszechnie wysokim profesjonalizmie działania. Dla przykładu sprawozdanie finansowe oraz skonsolidowane sprawozdanie finansowe grupy kapitałowej PLL LOT S.A. za rok obrotowy 2010 badają audytorzy z Ernst&Young.

Ustosunkowując się natomiast do kwestii kształtowania przez Ministra Skarbu Państwa składu Zarządu PLL LOT S.A. podkreślam, że stosownie do regulacji art. 19a ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji, Zarząd Spółki powoływany i odwoływany jest przez Radę Nadzorczą w drodze odpowiedniego postępowania kwalifikacyjnego. Celem postępowania kwalifikacyjnego jest sprawdzenie i ocena kwalifikacji kandydatów oraz wyłonienie najlepszego kandydata na Członka Zarządu. Natomiast w kwestii nieposiadania przez Członków Zarządu odpowiedniego doświadczenia informuję, że Rada Nadzorcza dokonuje wyboru na ww. funkcję spośród zgłaszających się kandydatów. Rada Nadzorcza wspomagała się w tym zakresie pomocą wyspecjalizowanych podmiotów. Zatem okolicznością obiektywną jest katalog zgłaszających się kandydatów na Członka Zarządu PLL LOT S.A. spośród, których Rada Nadzorcza wybiera najlepszego kandydata. Jeżeli nie zgłaszają się kandydaci z kwalifikacjami z branży lotniczej, Rada dokonuje wyboru spośród złożonych zgłoszeń. Aktualnie Rada Nadzorcza prowadzi postępowanie kwalifikacyjne w celu wyłonienia Członka Zarządu ds. Operacyjnych.

Odpowiadając na zarzut, że PLL LOT S.A. grozi przejście za niewielką kwotą wyjaśniam, że prowadzony jest proces przekształceń własnościowych PLL LOT S.A.

Realizacja tego procesu uzależniona jest od czynników obiektywnych (m.in. faktycznego zainteresowania potencjalnych inwestorów, sytuacji w branży), co utrudnia precyzyjne wskazywanie harmonogramów transakcji. Założono, że proces pozyskiwania inwestora zostanie przeprowadzony w trybie podwyższenia kapitału zakładowego. Proces prowadzony jest przez Zarząd przy pomocy doradcy – renomowanego Banku Morgan Stanley. Gotowość wzięcia udziału w przedmiotowym procesie w charakterze inwestora deklarują przedstawiciele Związków Zawodowych w ramach spółki pracowniczej. Stosowne spotkanie w tej sprawie odbyło się w Ministerstwie Skarbu Państwa w dniu 2.03.2011 r. Zatem kwota podwyższenia kapitału zakładowego będzie również determinowana ofertą planowanej spółki pracowniczej.

Zaznaczam, że realizowany proces przekształceń własnościowych PLL LOT S.A. nie stanowi prywatyzacji w rozumieniu ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji. Planuje się, że zakresem przedmiotowego procesu objęty zostanie również EuroLOT S.A. oraz inne spółki działające uprzednio w grupie kapitałowej PLL LOT S.A.

Podkreślam, że bezpodstawne są zarzuty Związków Zawodowych dot. negatywnego wpływu EuroLOT S.A. na PLL LOT S.A. Podmiot ten posiada status regionalnej linii lotniczej. Skarb Państwa posiada w kapitale zakładowym tego podmiotu 62%, zaś PLL LOT 38%. Samoloty EuroLOT S.A. udostępniane są na zasadach rynkowych PLL LOT S.A. Spółka EuroLOT S.A. nie prowadzi i nie zamierza prowadzić działalności konkurencyjnej wobec PLL LOT S.A., wręcz przeciwnie, istnieją realne możliwości wykorzystywania przez ww. podmioty wspólnych obszarów synergii gospodarczej opartej na zasadach rynkowych, czego przykładem jest m.in. dzierżawa samolotów typu Embraer ERJ 175 z EuroLOT S.A. do PLL LOT S.A. oraz program VIP czarter.

Zaznaczam, że nie można także mówić o obejściu przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1991 r. o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT, ponieważ w ramach czynności naprawczych nie następują zmiany w strukturze kapitałowej PLL LOT S.A. Nadto ze zbyciem składników majątkowych PLL LOT S.A. skorelowany jest wpływ środków finansowych umożliwiających Spółce funkcjonowanie. Czynności te prowadzone są na zasadach rynkowych, co potwierdzają renomowani audytorzy.

W kwestii operacji lotniczych wykonywanych przez PLL LOT S.A. z Krakowa, w tym w szczególności decyzji Zarządu PLL LOT S.A. o zawieszeniu rejsów na trasie Kraków – Chicago informuję, iż w związku z prowadzonym w Spółce procesem restrukturyzacji, w tym optymalizacji kosztów funkcjonowania, Zarząd PLL LOT S.A. podjął decyzję o ograniczeniu oferowania rejsów z Krakowa i zmianie warunków pracy grupie pracowników Biura Personelu Pokładowego polegającej na zmianie miejsca świadczenia pracy z Krakowa na Warszawę. Decyzja Zarządu PLL LOT S.A. poprzedzona została szczegółową analizą i miała uzasadnienie ekonomiczne i organizacyjne.

W przedmiocie strategii PLL LOT S.A. wyjaśniam, że została ona przyjęta przez Radę Nadzorczą Spółki na mocy uchwały z dnia 17.03.2011 r. W dniu 18.03.2011 r. założenia strategiczne zostały zaprezentowane pracownikom. W strategii PLL LOT S.A. założono, że celem Spółki jest zdobycie czołowej pozycji jako wschodnio-europejskiego przewoźnika sieciowego, z bazą w Warszawie, o zrównoważonej sieci połączeń oraz wysokiej jakości obsługi pasażera. Port lotniczy w Warszawie winien mieć status portu transferowego między Wschodem a Zachodem. Celem PLL LOT S.A. jest zapewnienie zrównoważonego, dochodowego i rozwijającego się biznesu, poprzez generowanie przychodów, obniżanie kosztów i rozwój pracowników. Loty w kierunku wschodnim są dla PLL LOT S.A. strategicznie ważne. Loty na Wschód (w nocy) mogą zwiększyć godziny blokowe do poziomu ponad 9 godzin na dobę i wspomóc ekonomikę latania na Zachód. Na wschodnich połączeniach obserwowany jest wysoki wzrost ruchu pasażerskiego, przy jednocześnie ograniczonej konkurencji. W porcie lotniczym Warszawa-Okęcie PLL LOT S.A. posiada lepszą od konkurencji flotę i 3 godziny blokowe przewagi kosztowej ze względu na położenie

geograficzne, żeby obsługiwać loty na Wschód. Rozwój połączeń na Wschód wraz ze zmianami w rozkładzie i rotacji lotów powinien przynieść ok. 160 mln zł rocznie dodatkowej kontrybucji. Natomiast nowa flota długodystansowa (B787) da możliwość rentowego otwierania połączeń do Ameryki Pn. i na Daleki Wschód. Ważne miejsce w strategii PLL LOT S.A. zajmuje kwestia unowocześnienia i optymalnego wykorzystania floty samolotów. Podsumowując, strategia PLL LOT S.A. zakłada większe zbilansowanie siatki połączeń lotniczych w kierunkach Wschód – Zachód oraz wykorzystanie położenia Warszawy dla budowy portu przesiadkowego – HUB WARSZAWA.

Należy podkreślić, że Minister Skarbu Państwa działając jako akcjonariusz PLL LOT S.A., stosownie do regulacji art. 375 (1) k.s.h, nie może wydawać wiążących poleceń Zarządowi dotyczących prowadzenia spraw spółki. Zarząd ponosi pełną odpowiedzialność za podejmowane w tym zakresie działania. Zarząd posiada swobodę w doborze współpracowników, co przejawia się w szczególności w możliwości ustanowienia prokury jako szczególnego rodzaju pełnomocnictwa handlowego. Prokurenci powoływani są przez Zarząd, a odwołani mogą zostać przez każdego z Członków Zarządu, w tym także przez Członka Zarządu wybranego przez pracowników Spółki. Zatem zawarte w wystąpieniu Związków Zawodowych stwierdzenia, że prokurenci PLL LOT S.A. są audytorami Ministerstwa Skarbu Państwa, całkowicie są nieprawdziwe.

W świetle obowiązujących przepisów prawa, kwestia weryfikacji naruszenia przepisów prawa, w tym dot. bezpieczeństwa w zakresie wykonywanych przez PLL LOT S.A. operacji lotniczych, na którą to okoliczność zwracają uwagę Związki Zawodowe, należy do dyskrecjonalnych kompetencji odpowiednio umocowanych organów państwowych, w szczególności do właściwych w sprawie prokuratur i sądów oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego w zakresie bezpieczeństwa operacji lotniczych. Zatem w przypadku posiadania przez przedstawicieli Związków Zawodowych informacji o naruszeniu porządku prawnego, w tym poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych PLL LOT S.A., zobowiązani są oni do poinformowania o tych kwestiach ww. organów.

Podkreślam, że w sprawie zamkniętych ze stratą transakcji terminowych było prowadzone stosowne postępowanie w Prokuraturze, lecz z uwagi na nie wypełnianie znamion popełnienia przestępstwa zostało umorzone. Członkowie Zarządu odpowiedzialni w sprawie ponieśli konsekwencje korporacyjne w postaci nie udzielenia absolutorium z wykonania obowiązków, co zostało dokonane głosami Skarbu Państwa.

W piśmie Związków Zawodowych zostały wskazane osoby odpowiedzialne za sytuację Spółki. Jeżeli zatem w posiadaniu Związków Zawodowych znajdują się informacje o naruszeniu przez nich obowiązujących przepisów prawa, zobowiązane są one do niezwłocznego powiadomienia o tym fakcie właściwe organy. Przedstawiciele pracowników PLL LOT S.A. zasiadający w Zarządzie (1 członek) i Radzie Nadzorczej (3 członków), posiadają tożsamy obowiązek w tym zakresie, a nadto powinni wskazywać na brak uzasadnienia biznesowego podejmowanych przez Zarząd czynności prawnych. Pracownicy Spółki posiadają również prawo dokonania zmiany reprezentujących ich osób w organach spółki w trakcie trwania kadencji. Żadne z opisanych wyżej działań nie zostało podjęte przez osoby, reprezentujące pracowników w organach spółki oraz przedstawiciele Związków Zawodowych.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, wskazać należy, że jedynym sposobem umożliwiającym przezwycięzenie obecnych trudności PLL LOT S.A. i w efekcie wyeliminowanie zjawisk zagrażających niezakłóconemu funkcjonowaniu tej Spółki na rynku jest konsekwentne prowadzenie procesu restrukturyzacji obejmującej wszystkie obszary funkcjonowania tego przedsiębiorcy. Jednak prowadzenie restrukturyzacji związane jest z koniecznością ponoszenia określonych kosztów. W planie restrukturyzacji PLL LOT S.A. przyjęto założenie, iż koszty restrukturyzacji Spółki zostaną pokryte ze środków pozyskanych w wyniku zbycia części majątku niezwiązanego z podstawowym przedmiotem działalności –

lotnicze przewozy pasażerskie. Spółka nie dysponuje aktualnie możliwościami pozyskania ww. środków z innych źródeł. Tym samym przyjęto założenie, że priorytetowe i nadrzędne znaczenie ma uzdrowienie działalności podstawowej (operacyjnej) linii lotniczej jaką jest PLL LOT S.A. Służyć to ma bezpieczeństwu Spółki jako linii lotniczej oraz eliminacji zjawisk bezpośrednio zagrażających jej niezakłóconemu funkcjonowaniu na globalnym rynku. Wskazany wyżej cel realizowany jest poprzez proces zbywania nieruchomości oraz części spółek zależnych PLL LOT S.A. Zbywane podmioty świadczą na rzecz PLL LOT S.A. określone usługi Zakłada się, że proces zbycia realizowany będzie z zabezpieczeniem interesów handlowych PLL LOT S.A.. Przy czym istotny jest fakt, że aktualnie PLL LOT S.A. znaczną część usług zamawia u podmiotów zewnętrznych nie związanych kapitałowo z grupą PLL LOT S.A. i nie zagraża to jego funkcjonowaniu. Dodatkowo trzeba zaznaczyć, że zbywane podmioty wymagają również restrukturyzacji i inwestycji zwiększających ich konkurencyjność na rynku, czego nie jest w stanie zapewnić z przyczyn obiektywnych PLL LOT S.A.

Na zakończenie chciałbym zaznaczyć, że wyłącznie współdziałanie Strony Społecznej – Związków Zawodowych i Pracowników Spółki – oraz Zarządu i Rady Nadzorczej w realizacji procesu restrukturyzacji PLL LOT S.A. stanowi warunek konieczny powodzenia przedmiotowego procesu.

Z poważaniem,

MINISTER

Aleksander Grad