



MINISTER SKARBU PAŃSTWA

MSP/DR/13/11

Warszawa, dnia 04.01.2011 r.

J. Kwieciński
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 2.01.11
nr. 177 podpis

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

W odpowiedzi na pismo z dnia 8.11.2010 r. znak BPS/DSK-043-3104/10 przekazujące oświadczenia Pana Tadeusza Skorupy – Senatora RP złożonego na 64. posiedzeniu Senatu w dniu 4.11.2010 r. w sprawie zawieszenia przez PLL LOT S.A. połączenia lotniczego na trasie Kraków – Chicago, uprzejmie informuję co następuje:

Na wstępie chciałbym podkreślić, że branża lotniczych przewozów pasażerskich przeżywa obecnie głęboki kryzys. W ocenie Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych (IATA) rozmiary przedmiotowego kryzysu osiągnęły poziom największy od zakończenia II Wojny Światowej. Dodatkowo skutki kryzysu zostały pogłębione z powodu ograniczeń ruchu w przestrzeni powietrznej wprowadzonych w związku z erupcją wulkanu na Islandii. Skutkiem kryzysu są m.in. generowane przez przewoźników lotniczych wysokie straty finansowe i zmiany strukturalne linii lotniczych. W branży lotniczych przewozów pasażerskich występuje bardzo silna, agresywna konkurencja, co powoduje konieczność dostosowywania zakresu prowadzonej działalności do potrzeb zmieniającego się rynku.

Kryzys, o którym mowa powyżej, dotyka także bezpośrednio działalności PLL LOT S.A. W Spółce prowadzone są działania mające na celu zmniejszenie skutków kryzysu i zapobieżenie niekorzystnym tendencjom rynkowym (zmniejszenie liczby przewożonych pasażerów, utrata udziału w rynku na rzecz nisko kosztowych linii lotniczych). Działania te konkretyzują się w postaci procesu restrukturyzacji obejmującego wszystkie obszary funkcjonowania Spółki. 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. 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.

Elementem restrukturyzacji PLL LOT S.A. rozumianej jako racjonalizacja kosztów funkcjonowania linii lotniczej jest m.in. decyzja o zawieszeniu przez PLL LOT S.A. połączenia lotniczego na trasie Kraków – Chicago.

Odnosząc się do podniesionych przez Pana kwestii informuję, że:

1. Jak został zrealizowany program naprawczy i restrukturyzacja w grupie kapitałowej PLL LOT S.A. wdrożone w sierpniu 2008 r.? Jak ówczesne zagrożenia wpłynęły na bezpieczeństwo finansowe i obecną sytuację?

Rozpoczęty w 2008 roku w PLL LOT S.A. program naprawczy skierowany był przede wszystkim na wzrost liczby pasażerów, wzrost przychodów ze sprzedaży oraz redukcję kosztów. W ramach programu wdrożono wiele inicjatyw zarówno po stronie przychodowej, jak i kosztowej. Restrukturyzacja PLL LOT S.A. jednak nadal jest realizowana. Od grudnia 2009 r. wdrażany jest kolejny program restrukturyzacji. Niekorzystna sytuacja na rynku pasażerskich przewozów lotniczych wymusza konieczność ciągłego zwiększania konkurencyjności PLL LOT S.A.

2. Jakie warunki są przeszkodą w startowaniu i lądowaniu samolotów ze stuprocentowym wykorzystaniem miejsc pasażerskich i możliwości przewozu (cargo) z maksymalnym wykorzystaniem przestrzeni ładunkowej i maksymalnym obciążeniem luku bagażowego przez przesyłki towarowe? Czy tą przeszkodą nie są aby wysokie drzewa, słupy oświetleniowe, lekkie wzniesienie terenu na wprost pasa startowego?

Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) w raporcie z dnia 19.11.2009 roku podnosi, że w porcie lotniczym Kraków-Balice liczba ograniczeń znajdujących się w pobliżu drogi startowej wynosi 26 pozycji. Liczba przeszkód wskazywanych przez ULC systematycznie rośnie, gdyż w analogicznym raporcie z 20.12. 2007 roku takich ograniczeń było 22, a w 2003 roku zaledwie 11. Oznacza to, że na przestrzeni kilku lat liczba przeszkód w krakowskim porcie wzrosła aż o 120% (problem dotyczy m.in. rosnących drzew, wzgórze). Ograniczeniem w lotach długodystansowych jest, w niektórych przypadkach, długość drogi startowej. Zgodnie z zapisami zawartymi w Specyfikacji Operacyjno-Technicznej portu lotniczego Kraków – Balice zawartej w zbiorze Informacji Lotniczej (AIP Polska) długość pasa startowego krakowskiego portu wynosi ok. 2670m. Samoloty typu Boeing 767 – 300 ER (B 767), które PLL LOT S.A. wykorzystuje w transatlantyckich operacjach lotniczych, wymagają drogi startowej ponad 3 km. W konsekwencji wpływa to na konieczność odpowiedniego zmniejszenia masy startowej samolotu, co generuje znaczne straty dla linii lotniczej.

3. Czy w porcie lotniczym są ograniczenia operacyjne niepozwalające wykorzystać wszystkich możliwości przewozowych?

Odpowiedz na to pytanie zawarta została w pkt 2

4. Czy udźwig dopuszczalny podczas startów i lądowań samolotów dotyczy tylko linii do USA, czy też wszystkich kierunków?

Dopuszczalny udźwig samolotów w trakcie startu zależy od szeregu czynników, w tym m.in. ciśnienia (w tym także wysokości na jakiej znajduje się lotnisko), kierunku i siły wiatru, temperatury, wilgotności drogi startowej. Parametry te są różne dla danych typów samolotów. W przypadku samolotów typu B 767 ograniczenia okazały się na tyle krytyczne, że niezbędna była redukcja udźwigu. Uwarunkowania ekonomiczne uniemożliwiają rozważanie wariantu lotu z międzylądowaniem w celu ewentualnego dotankowania – taka operacja jest zbyt kosztowna.

PLL LOT S.A. jako przewoźnik lotniczy zobowiązany jest do zapewnienia bezpiecznego wykonywania wszystkich operacji, wobec czego zarówno w fazie planowania lotów jak i ich operacyjnego wykonywania, przed każdym startem dokonuje się analizy wpływu przewidywanych (na poziomie planowania) i obserwowanych praktycznie (w fazie operacyjnej) warunków na dopuszczalne osiągi samolotu. Gdyby stwierdzono na którymkolwiek z etapów przygotowania operacji lotniczej, że warunki do startu na inne trasy wykonywane przez inne typy samolotów byłyby niekorzystne, również musiałaby nastąpić redukcja udźwigu.

5. Czy podłoże i jego stan techniczny, wymiary, otoczenie pasa startowego spełniają wymagane standardy techniczne dla przyjmowania: ciężkich samolotów pasażerskich z wykorzystaniem pełnego obciążenia i maksymalnym wykorzystaniem miejsc, ciężkich samolotów cargo, ciężkich wojskowych samolotów?

Kwestie czynności operacyjnych wykonywanych na określonym typie samolotu przy określonych warunkach atmosferycznych należy rozpatrywać indywidualnie w zależności od tych warunków oraz od obsługiwanych tras. Każdy typ samolotu ma inne parametry, dlatego należałoby rozważać te kwestie na konkretnych przykładach. Nie jest możliwym generalizowanie odpowiedzi w tym obszarze.

6. Czy nie zachodzi potrzeba budowy nowego pasa - przebiegającego po przekątnej [jak w literze X], o odpowiedniej długości - spełniającego wymogi bezpieczeństwa startów i lądowań?

Z punktu widzenia każdej linii lotniczej nowa, dłuższa, lepiej wyposażona droga startowa byłaby korzystnym rozwiązaniem.

7. Co jest powodem niemożliwości dotankowania dużych samolotów w porcie lotniczym w Krakowie oraz braku popytu na bilety w klasie biznes na loty do USA, gdy tymczasem w przypadku innych tego problemu nie ma?

PLL LOT S.A. ocenia, iż możliwość pełnego zatankowania samolotów jest koniecznością dla tras transatlantyckich. Nie jest jednak możliwe, by samoloty, jakimi PLL LOT S.A. dysponuje (B 767) operowały, na trasie Kraków - Chicago w pełni zatankowane i jednocześnie z kompletem pasażerów. Spowodowałoby to zbyt duży jak na warunki lotniskowe udźwig samolotów. PLL LOT S.A. wskazuje nadto, że nawet zakładając standardowe warunki atmosferyczne panujące w porcie krakowskim, samolot B 767 nie będzie mógł zabrać na pokład kompletu pasażerów. Problem w tym, że przy przykładowych warunkach atmosferycznych (suchy pas, 21°C, bez wiatru) przewoźnik traci 40 miejsc do sprzedaży (pełne wypełnienie 243 pasażerów, w Krakowie - 203), przy mokrym pasie jest to utrata 49 miejsc do sprzedaży (pełne wypełnienie 243 pasażerów, w Krakowie - 194), przy 31°C linia traci 56 miejsc do sprzedaży (pełne wypełnienie 243 pasażerów, w Krakowie -

187), przy wietrze 5 węzłów w ogon, traci się 59 miejsc (pełne wypełnienie 243 pasażerów, w Krakowie -184). To pasażerowie decydują, w której klasie i z jakim biletem (w jakiej taryfie wystawionym) chcą odbyć lot.

8. Co zarząd portu lotniczego wraz z radą nadzorczą w tym czasie uczynił, aby odeprzeć argumenty stojące za decyzją PLL LOT SA w sprawie likwidacji lotów do USA? Za chwilę być może zlikwidowane zostaną również loty do Rzymu czy do Aten itd., bo na przykład umowa z tanim przewoźnikiem Ryanair może się okazać konkurencyjna w stosunku do PLL LOT SA.

Decyzja o zawieszenia przez PLL LOT S.A. połączenia lotniczego na trasie Kraków – Chicago, została podjęta w oparciu o obiektywne przesłanki natury ekonomicznej, jakimi są uzyskiwana w ramach ww. operacji lotniczych, rentowność PLL LOT S.A., której głównym determinantem jest faktyczne zainteresowanie pasażerów tym kierunkiem lotów i skorelowane z nim wypełnienie samolotów.

9. Czy brak partnerskiego porozumienia, w którym by zadeklarowano szczerą wolę, PLL LOT SA z Portem Lotniczym (przy osiemdziesięcioprocentowym obłożeniu, ale już z osiemdziesięcioprocentową możliwością wykorzystania, co daje bodaj 64% efektywności obłożenia) nie jest szkodliwy?

Jak podnosi PLL LOT S.A. decyzje w obszarze kształtowania siatki połączeń lotniczych mają podłoże wyłącznie ekonomiczne. Zatem nie należy utożsamiać decyzji związanej z zawieszeniem rejsów z Krakowa do Chicago z działalnością portu Kraków – Balice. PLL LOT S.A. pozytywnie ocenia współpracę z władzami portu Kraków – Balice oraz potencjał całego regionu Małopolska. PLL LOT S.A. zapewnia o woli kontynuacji współpracy z portami regionalnymi, w tym z portem Kraków – Balice.

Argument o wypełnieniu samolotów PLL LOT S.A. na poziomie 80% na rejsach z Krakowa do Chicago dotyczy przede wszystkim podróży w sezonie letnim, a punktem odniesienia jest dostępna (zredukowana) pojemność samolotu.

10. Kto podejmie się roli mediatora? A może potrzebne jest włączenie się w porozumienie wszystkich samorządów Małopolski, w szczególności Krakowa, i udzielenie przez nie niezbędnego wsparcia, aby można było doprowadzić do likwidacji tak zwanego ograniczenia operacyjnego w porcie lotniczym Kraków, a tym samym do poprawy rentowności wszystkich połączeń i polepszenia warunków finansowych obu spółek?

Uzasadnienie dla decyzji o zawieszeniu lotów przez PLL LOT S.A. na trasie Kraków – Chicago stanowią przesłanki o charakterze ekonomicznym, stąd też kwestie te nie mogą być przedmiotem mediacji. PLL LOT S.A. jest podmiotem gospodarczym funkcjonującym na rynku narażonym na bardzo silną konkurencję. Nie jest więc możliwe prowadzenie przez PLL LOT S.A. operacji lotniczych charakteryzujących się trwałym brakiem rentowności. Zagroziłoby to bezpieczeństwu PLL LOT S.A. jako linii lotniczej.

11. Czy wyeliminowanie ograniczeń operacyjnych nie powinno być bardziej priorytetowe w przypadku inwestycji w porcie lotniczym w Krakowie, niż na przykład budowa parkingów?

PLL LOT S.A. ocenia pozytywnie plany rozwoju infrastruktury portu Kraków – Balice, w szczególności nowe parkingi, płyty postojowe. Podnosi to komfort świadczonych usług i przyciąga pasażerów. Jednak nadal nie zostały dokonane znaczące zmiany w obszarach,

które powodują ograniczenia operacyjne w tym nie została wydłużona droga startowa oraz nie zostały zlikwidowane przeszkody powodujące ograniczenia czyli np. nie dokonano wycinki drzew i niwelacji wzniesienia na przedłużeniu drogi startowej. Wręcz przeciwnie, liczba publikowanych przez ULC przeszkód - mających wpływ na wielkość ograniczeń - systematycznie wzrasta od szeregu lat.

12. Po szczegółowej analizie problemów i po pewnych inwestycjach widzę duże szanse na zmianę decyzji o likwidacji lotów z Krakowa do Chicago i Nowego Jorku czy też na przywrócenie tych lotów, a także otwarcie lotów w innych kierunkach?

Decyzje o wznowieniu przez PLL LOT S.A. połączenia lotniczego na trasie Kraków – Chicago determinowana jest względami ekonomicznymi, związanymi z faktycznym zainteresowaniem pasażerów tym kierunkiem lotów. PLL LOT S.A. jako linia lotnicza monitoruje na bieżąco sytuację na rynku lotniczych przewozów pasażerskich, w tym także w odniesieniu do trasy Kraków – Chicago. W przypadku zaistnienia przesłanek wskazujących na ekonomiczne uzasadnienie ponownego uruchomienia połączenia lotniczego Kraków – Chicago, PLL LOT S.A. jako racjonalny przedsiębiorca, podda analizie możliwość wykonywania połączeń lotniczych na ww. trasie. Tymczasem PLL LOT S.A. oferuje pasażerom zwiększoną częstotliwość połączeń lotniczych na trasie Kraków – Warszawa oraz połączenia na trasie Warszawa – Chicago. Podnieść należy, że PLL LOT S.A. czyni starania w celu minimalizacji niedogodności dla pasażerów związanych z zawieszeniem bezpośredniego połączenia Kraków – Chicago, oferując pasażerom możliwość skorzystania z połączenia lotniczego Kraków – Warszawa – Chicago, z przesiadką w Warszawie.

Należy podkreślić, że proces restrukturyzacji PLL LOT S.A., elementem którego jest optymalizacja siatki połączeń lotniczych (w konsekwencji m.in. zawieszenie bezpośrednich połączeń lotniczych na trasie Kraków – Chicago), pozwoli PLL LOT S.A. wyeliminować niekorzystne zjawiska rynkowe oraz zwiększyć jakość i konkurencyjność świadczonych usług, w szczególności przejawem czego będzie unowocześnienie floty samolotów. Wpłynie to na podwyższenie komfortu podróżowania pasażerów PLL LOT S.A., w tym również na trasie Kraków – Warszawa - Chicago.

MINISTER SKARBU PAŃSTWA
z up. SEKRETARZ STANU

Jan Bury