

Oświadczenie złożone przez senatora Tadeusza Skorupę na 73. posiedzeniu Senatu w dniu 31 marca 2011 r.

Oświadczenie skierowane do prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska oraz do ministra Skarbu Państwa Aleksandra Grada

Moje oświadczenie jest związane z sytuacją PLL LOT SA, spółki z 93% udziałem Skarbu Państwa.

PLL LOT SA to firma działająca już osiemdziesiąt dwa lata. Zasięg jej działalności, reputacja, jaką spółka się cieszy, jak również dogodne uwarunkowania sprzyjające jej funkcjonowaniu sprawiają, że mogłaby ona przyczynić się do zwiększania zatrudnienia i przynosić Skarbowi Państwa wymierny zysk. Tymczasem decyzje kolejnych zarządów i prezesów spółki sprawiły, że w chwili obecnej PLL LOT SA znajduje się na skraju upadłości.

Na korzyść spółki działają takie czynniki, jak: niższe niż w zachodnich liniach lotniczych koszty pracy, co daje co roku oszczędności w wysokości około 600 milionów zł, umiejscowienie PLL LOT na tak zwanym etnicznym rynku przewozów, który jest rynkiem stosunkowo łatwym, dogodne położenie (centrum Europy), baza pozwalająca na obsługę flot tanich przewoźników oraz profesjonalne kadry pracownicze (firma może się poszczycić dwudziestopięcioletnią historią lotów bezwypadkowych). Przy odpowiednim ich wykorzystaniu PLL LOT SA mogą generować zyski i prowadzić efektywną politykę rozwoju firmy. Tak też było za prezesury prezesa Siennickiego, kiedy to PLL LOT wygenerował i zarejestrował zysk na działalności operacyjnej w wysokości około 160 milionów zł oraz został dopracowany i rozwinięty kontrakt, na mocy którego firma Boeing ma dostarczyć osiem supernowoczesnych samolotów B-787 „Dreamliner”, które zastąpią używane dotychczas ponaddwudziestoletnie B-767. Samoloty te niebawem zostaną odebrane.

Te atuty spółki zostały jednak zaprzepaszczone w wyniku szeregu kuriozalnych decyzji podjętych w ciągu kilku ostatnich lat. Skutkiem tego stanu rzeczy jest fatalna kondycja narodowego przewoźnika i groźba jego przejęcia za niewielką kwotę przez spółki najprawdopodobniej tworzone na styku kapitału prywatnego i państwowego. Działania, których skutkiem są wielomilionowe straty PLL LOT SA, dotyczą kontraktów zawieranych przez firmę, wpływu jej aktywów i kwestii konkurencyjności Lotu.

Czy zostały podjęte działania zmierzające do wyjaśnienia, dlaczego zapadły decyzje skutkujące zaprzepaszczeniem potencjału PLL LOT SA, o którym świadczą wskazane wyżej uwarunkowania, i doprowadzeniem do obecnej fatalnej kondycji firmy?

Na dzisiejszą sytuację firmy rzutują przede wszystkim kontrakty paliwowe, szczególnie podpisany za prezesury nieżyjącego już prezesa Nowaka kontrakt na hedging paliwa zobowiązujący PLL LOT do korzystania przez dwa lata z paliwa dwa razy droższego niż paliwo konkurencji działającej na tym samym rynku. Nieznane są powody, dla których zostało zakupione paliwo po tak niekorzystnej cenie, zaś umowa została zawarta na tak długi okres (mogła być zawarta na okres dużo krótszy). Nie istniały wówczas żadne dalekosiężne plany dla Lotu ani też żadna polityka firmy uzasadniająca podjęcie takich kroków. Skutkiem, do którego kontrakt ten w znacznej mierze się przyczynił, było zamknięcie roku 2008 rekordową stratą Lotu wynoszącą 733 miliony zł. Do właściwego wykorzystania pieniędzy nie przyczynia się współdziałanie różnego rodzaju firm konsultingowych (nawet siedemdziesięciu siedmiu) uczestniczących w podejmowaniu wielu kluczowych i, jak się okazało, niekorzystnych decyzji, liczni pośrednicy czy wydziałanie z Lotu kolejnych spółek córek.

Jakie były powody podpisania tego kontraktu?

Istotne reperkusje spowodowało zwłaszcza utworzenie spółki „Centralwings”, a mogą one okazać się znaczące również w przypadku spółki „Eurolot”. Centralwings to przewoźnik wydzielony z Lotu za prezesury Marka Grabarka. Spółka ta, utworzona w oparciu o flotę Lotu (z firmy, pomimo protestów związków zawodowych i załogi, wyprowadzono w latach 2004–2008 osiem samolotów Boeing-737), w przeciągu czterech lat działalności wygenerowała około 270 milionów zł strat. Straty te pokryć musiały PLL LOT SA, co jest jedną z kilku podstawowych przyczyn obecnej sytuacji firmy.

Z powstaniem spółki „Eurolot”, w której Lot ma 30% udziałów, już teraz wiąże się dalsze decyzje, niekorzystne dla PLL LOT SA, jak na przykład decyzja o odejściu w przeciągu tego roku z floty Lotu czterech nowych samolotów. Zostaną one wymienione przez cztery samoloty EMB-195, które jednak trafią nie do Lotu, tylko do Eurolotu i na które załoga Eurolotu już teraz jest przeszkalana. W sumie w roku 2011 ma dojść do wyprowadzenia z Lotu co najmniej dziewięciu samolotów, dziewięćdziesięciu miejsc pracy dla pilotów, dwustu miejsc pracy dla stewardes i proporcjonalnej liczby miejsc pracy dla pracowników naziemnych. Podobnie jak w przypadku spółki „Centralwings” tak i w tym przypadku pracownicy oraz za-

łoga obawiają się, iż celem tych posunięć jest wykreowanie kosztem Lotu nowej spółki i po odcięciu się od Lotu rozpoczęcie na jej bazie nowej działalności.

Jakie są motywy wydzielenia z PLL LOT i kosztem Lotu kolejnej spółki, spółki „Eurolot”? Czy, a jeśli tak, to jak, zarząd Lotu motywował wydzielenie spółki „Centralwings”, która przyniosła ogromne straty?

Istotnym problemem jest nagminne wyprzedawanie aktywów Lotu: spółek zależnych i mienia. W chwili obecnej ostatnie aktywa PLL LOT SA to grunty przy ulicy 17 stycznia 39, z budynkami, które na nich się znajdują. Wyprzedawanie aktywów spółki to problem natury nie tylko ekonomicznej. PLL LOT SA w myśl prawa nadal jest spółką strategiczną i w związku z tym jej prywatyzacja podlega rozmaitym ograniczeniom prawnym. Jak każda spółka Skarbu Państwa Lot podlega kontroli sejmowej (wymóg formalny związany z prywatyzacją każdej spółki Skarbu Państwa). Z kolei ustawa z dnia 14 czerwca 1991 r. o przekształceniu własnościowym PLL LOT SA nakłada na Skarb Państwa obowiązek zachowania co najmniej 51% sumy głosów służących całemu kapitałowi. Zmiana zaangażowania kapitałowego Ministerstwa Skarbu Państwa w PLL LOT SA może zostać dokonana tylko poprzez zmianę ustawy, tak więc zbycie aktywów spółki jest wątpliwe również pod względem prawnym.

Czy wobec zbycia przez PLL LOT SA niemal wszystkich aktywów poziom zaangażowania kapitałowego Skarbu Państwa nie jest zagrożony? Czy podjęte zostały działania minimalizujące ryzyko niezgodnego z prawem obniżenia poziomu tego zaangażowania w przyszłości?

Decyzje dotyczące kadr, floty i połączeń sprawiają, że Lot staje się coraz mniej konkurencyjny w stosunku do innych przewoźników działających na rynku. Z pracy zwalniani są członkowie personelu wyszkoleni za pieniądze Lotu. Jednego dnia zwolniono trzydzieści stewardes z dużym doświadczeniem z Krakowa. Wskutek decyzji poprzedniego zarządu Lotu i kierownictwa bazy technicznej zwolniono ponad sto trzydzieści osób z wysoko wykwalifikowanego personelu lotniczego. Reszta ocalałych ze zwolnień pracowników została pozbawiona około 30% pensji na skutek łamania porozumień i prawa przez kierownictwo. Działania takie mogą skutkować odejściem osób wyszkolonych za pieniądze Lotu wprost do baz konkurencji i pogłębieniem zapaści kadrowej, z którą firma boryka się obecnie. Obniżanie kosztów konkurencji poprzez „przekazanie” jej wykwalifikowanych pracowników, którzy ukończyli bardzo kosztowne, opłacane przez PLL LOT, kilkuletnie szkolenia, obwarowane przepisami międzynarodowymi, nie ma żadnego uzasadnienia merytorycznego. Skutkiem jest również utrata przez Lot dotychczasowych klientów i groźba utracenia prestiżowych kontraktów: z ukraińską Dniproavia (mechanicy wykonywali przeglądy ciężkie samolotu Embraer 145) czy z NATO-IAMCO (obsługa podzespołów i elementów płatowca). W pierwszym przypadku jako powód zakończenia współpracy z ukraińską firmą podano brak mocy przerobowych (wyszkolonych mechaników wcześniej zwolniono), w drugim przypadku realizacja zadania przebiegała w atmosferze chaosu, kontrahent kwestionował jakość usług wykonanych przez Lot a winą za „niedociągnięcia” obarczono szeregowych pracowników, nie zaś kierownictwo, które nie powołało stosownego zespołu ani nie reagowało na zgłaszane lawinowo problemy. Ponadto doszło do kuriozalnej sytuacji, w której pan Galus, ówczesny dyrektor pionu techniki, jest obecnie rozliczany przez... pana Galusa, dyrektora wykonawczego. Obecnie Lot jest na najlepszej drodze do utraty tego kontraktu.

Kto jest odpowiedzialny za wyzbywanie się przez PLL LOT wykwalifikowanych pracowników i jakie są motywy tych decyzji? Z pewnością nie są one umotywowane sytuacją ekonomiczną, skoro firma następnie traci klientów, bo nie może podjąć się zleceń z powodu braku pracowników, którzy mogliby te zlecenia realizować. Czy zatem słuszne jest podnoszone przez związkowców twierdzenie, iż zwolnienia wynikają tylko i wyłącznie z realizacji założonej liczby osób do zwolnienia? Czy sytuacje, w których nie ma de facto możliwości rozliczenia osób odpowiedzialnych za złe wykonanie danego zadania (sytuacja, kiedy ktoś rozlicza sam siebie, takiej możliwości z pewnością nie stwarza) nie są szkodliwe dla PLL LOT SA?

Wspomniany już proces wyprowadzania z Lotu kolejnych samolotów, jak również decyzja obecnego prezesa Piróga o nieprzedłużaniu kontraktu na pięć samolotów EMB-145 przyczyniają się do powstania problemu z ułożeniem rozkładu i zaplanowaniem połączeń. Decyzja prezesa Piróga skutkować będzie problemem z dopięciem rozkładu na okres letni, w którym samolotów i tak jest za mało.

Zapaść kadrowa i brak maszyn bezpośrednio przekładają się na likwidowanie lub zawieszanie kolejnych połączeń, a to z kolei sprawiło, że Lot stracił klientów na rzecz tanich linii lotniczych, a teraz może ich stracić na rzecz pojawiającej się od kwietnia bieżącego roku konkurencji. PLL LOT zapowiedział już wycofanie się z połączeń oceanicznych z Krakowa i Rzeszowa. Jest to decyzja niezrozumiała, zwłaszcza że drzewa, które rosły na górze po zachodniej stronie lotniska krakowskiego, będące przyczyną, dla której w kilku przypadkach w skali roku samoloty Lotu nie mogły wziąć ze względów bezpieczeństwa pełnego ładunku startowego i musiały lecieć do Warszawy i tam dotankować lub zrezygnować z kilku ton ładunku cargo, zostały wycięte, a ponadto ścięto wierzchołek góry, wydłużając tym samym pas startowy o 300 m., co umożliwiło operacje lotnicze nawet najcięższym samolotom. Nie bez znaczenia jest również to, iż z tego samego miejsca zamierza latać za ocean konkurencja Lotu. Dlatego spółka, a konkretnie jej zarząd, winna skupić się na podniesieniu konkurencyjności Lotu, a nie kreować w prezentacjach słu-

pek o nieopłacalności połączenia na podstawie przypadków, kiedy to nie zabrano pełnego ładunku startowego, kilku w skali roku (!). Skutkiem jest utrata przez Lot około 75% pasażerów z północnej i północno-zachodniej części Polski. Na rynku atlantyckim spółkę zastąpiła konkurencja, w tym również przewoźnicy z zachodniej ściany. Jako spółka z 93% udziałem Skarbu Państwa PLL LOT nie powinien dopuszczać do sytuacji, w której polscy pracownicy są zwalniani, a miejsca pracy tworzone są za granicą i dla obywateli innych państw.

Dlaczego zarząd Lotu nie jest zainteresowany rozwiązaniem problemów będących oficjalnie przyczyną zamknięcia połączeń oceanicznych i zdecydował o likwidacji tych połączeń, pomimo protestów Polonii amerykańskiej i pasażerów Lotu? Czy firma może sobie pozwolić, zwłaszcza w obecnej sytuacji, na utratę rynku na rzecz konkurencyjnych firm, często zagranicznych?

Przed Lotem stoją kolejne wyzwania: uruchomienie Modlina, Euro 2012, odbiór nowych samolotów Boeing 787. Aby możliwe było sprostanie im, obecna sytuacja, podejmowanie w tajemnicy przed pracownikami decyzji na szkodę spółki, za które żaden z decydentów nie poniósł odpowiedzialności, nie może dłużej trwać. Związki zawodowe pracowników Lotu podnoszą nawet, że ze względu na sytuację w firmie właściwe mogłoby być powołanie specjalnej komisji parlamentarnej w celu zbadania i oceny sytuacji w PLL LOT SA.

Dlaczego strategiczne dla firmy decyzje zapadają w tajemnicy przed pracownikami, którzy o kolejnych posunięciach zarządu dowiadują się dopiero z mediów? Dlaczego żadna osoba ponosząca odpowiedzialność za obecny stan rzeczy nie poniosła konsekwencji?

PLL LOT SA to spółka z 93% udziałem Skarbu Państwa. Odpowiedzialność za nią z tytułu nadzoru właścicielskiego jest obowiązkiem, który spoczywa również na posłach i senatorach RP.

W związku z tym zwracam się do Pana Ministra o interwencję w tej sprawie w ramach posiadanych środków i kompetencji.

Tadeusz Skorupa