Minister Skarbu Państwa zamiast sprzedaży akcji PLL LOT, powinien wynegocjować umowę z jedną z europejskich spółek kontrolujących linie Air France-KLM lub BA-Iberia, na mocy której wniesie akcje PLL LOT do tej spółki w zamian za pakiet mniejszościowy.

Sytuacja PLL LOT

12 lipca 2013 r. zgromadzenie akcjonariuszy PLL LOT zatwierdziło sprawozdanie finansowe spółki za rok 2012, zakończony stratą w wysokości 146 mln zł. Był to kolejny piąty z rzędu rok, podczas którego spółka odnotowała stratę. Łączna strata za ostatnie pięć lat wynosi 1,2 mld zł.

Spółka od lat borykała się z problemami (ostatni zysk odnotowała za rok 2007), ale jej pozycja pogorszyła się gwałtownie wraz z zawarciem niekorzystnych kontaktów paliwowych w 2008 r., które spowodowały stratę za ten rok w wysokości 732 mln zł.

W efekcie, od 2009 prowadzono chaotyczną operację podtrzymywania płynności spółki poprzez sprzedaż aktywów, nazywając ten proces restrukturyzacją. Sprzedano zarówno aktywa niezwiązane z podstawową działalnością – akcje Pekao SA, jak i spółki tworzące wraz z LOT-em funkcjonalną całość – np. przewoźnika regionalnego Eurolot, czy spółkę serwisującą samoloty LOT Aircraft Maintenance Services.

Pozostaw to pole puste, jeśli jesteś człowiekiem:

Chaos też panował w dwóch innych kluczowych obszarach – planowaniu siatki połączeń i zakupu floty. Dla przykładu – jesienią 2010 r. otwarto połączenie do Hanoi, aby je zlikwidować po półtora roku, przy wysokim wskaźniku wypełnienia 72-79% i braku konkurencji ze strony innych przewoźników z Europy Środkowej (w tym Lufthansy) na tej trasie.

Przez lata spółka dokonywała zakupu samolotów Embraer zabierających do 110 pasażerów. **Zaniedbano segment B737/A320, tj. samoloty zabierające 150 i więcej osób, czyli podstawę floty przewoźników sieciowych na średnim dystansie.** Jeszcze podczas posiedzenia sejmowej Komisji Skarbu Państwa 13

września 2012 r., zarząd informował, że spółka nie będzie potrzebowała takich samolotów do roku 2018. Obecnie, tj., w sierpniu 2013, spółka ogłasza, że w niedalekiej przyszłości zakupi samoloty średniej wielkości, o ile uzyska środki ze sprzedaży Embraerów.

PLL LOT w niewielkim stopniu uczestniczył we wzroście polskiego rynku lotniczego, który nastąpił w ostatnich kilkunastu latach. **Rynek wzrósł z 8,8 mln w 2004 r. do 20 mln pasażerów w 2012 r. Natomiast liczba pasażerów LOT z 3,5 mln w 2004 r. do 5 mln w ostatnim roku.** LOT rozwijał się słabiej niż konkurujące z nim linie lotnicze w Europie, obecnie jest na 28. miejscu na kontynencie pod względem liczby pasażerów. Stąd też **udział LOT w rynku polskim spadł z 55% w 2000 r. do 28% w 2012 r.**

Europejski rynek przewozów lotniczych

Pasażerskie przewozy lotnicze w Europie są zdominowane przez trzy grupy linii sieciowych i dwóch przewoźników niskokosztowych (LCC). Są to:

– największa Lufthansa, ze spółkami zależnymi (Swiss, Austrian i Brussels),

– powstały w 2004 r. z narodowych przewoźników francuskiego i holenderskiego Air France-KLM

– oraz British Airways-Iberia powstały w 2011 r. kontrolowany przez spółkę holdingową IAG.

Przewoźnicy nisko-kosztowi (*low cost*) to Ryanair i Easy Jet. Mniejsi niezależni przewoźnicy sieciowi to m.in. SAS, TAP, Finnair, Aer Lingus.

Począwszy od lat 80-tych w sektorze przeważa własność prywatna. Spółki państwowe są nieliczne i borykają się chronicznie z problemami finansowymi. Z drugiej strony, **prywatyzacja przewoźników była przeprowadzana w sposób zapewniający zachowanie narodowego charakteru firmy, poprzez sprzedaż na rzecz grup inwestorów lub instytucji związanych z lokalnym establishmentem gospodarczym, ewentualnie zachowanie niewielkiego pakietu akcji w rękach skarbu państwa. Stąd na przykład dziś nikt nie podważa brytyjskiego charakteru BA.**

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl, autor: Paweł Szałamacha.

Zachowanie charakteru PLL LOT jako firmy kontrolowanej przez skarb państwa, odrębnej i nie powiązanej kapitałowo z żadną linią lotniczą, jest opcją nierealistyczną. Ze względu na średnie rozmiary LOT-u i brak możliwości pozyskiwania kapitału na rozwój, spółka na niewielkie szanse na osiągnięcie skali operacji pozwalającej na skuteczne konkurowanie. Podlega bowiem presji kosztowej w przypadku zakupu paliw i floty, a z drugiej strony pasażerowie przyzwyczajeni są do cen oferowanych przez przewoźników nisko-kosztowych, korzystających stale ze wsparcia publicznego pod postacią reklamy i promocji wykupywanej przez miasta i regiony.

Silna, niemal zabójcza konkurencja ze strony przewoźników LCC, agresywne kroki Lufthansy i SAS-u na rynku polskim po naszym wejściu do Unii, prowadzą do powolnego wykrwawiania się spółki. Zarówno SAS i Lufthansa zwiększyły od 2004 r. ofertę na liniach do regionalnych polskich portów lotniczych. Obecnie oferują o kilkadziesiąt procent więcej miejsc niż LOT. Przykładowo na linii Gdańsk- Kopenhaga SAS lata 2-3 dziennie (Lot – 0), na linii Rzeszów-Frankfurt Lufthansa 1-2 dziennie (LOT również 0).

Zimą 2012/13 pojawił się kolejny element konkurencji – przewoźnicy z krajów Zatoki Perskiej – Emirates i Qatar, którzy w ostatnich latach z sukcesem osłabili pozycję dużych przewoźników europejskich na liniach do Azji. Po uruchomieniu połączeń z Warszawą zamierzają powtórzyć ten wzorzec w naszym kraju.

W ostateczności, po wielu latach otrzymywania negatywnych informacji o spółce, opinia publiczna została doprowadzona do punktu, w którym może dać przyzwolenie na upadek firmy. Upadek Malev-u, o którym poniżej, nie wstrząsnął węgierską opinią publiczną.

Dlatego wskazana jest prywatyzacja firmy w sposób zapewniający: **zachowanie statusu LOT-u jako przewoźnika flagowego Polski w obecnym kontekście rynkowym; rozwój polskiego rynku lotniczego; pełnienie przez Warszawę roli regionalnego lotniska przesiadkowego**. Podkreślić należy sformułowanie „obecny kontekst”. Status przewoźnika flagowego będzie bowiem obecnie czym innym niż pozycja takich firm do lat 80-tych, która charakteryzowała się brakiem konkurencji cenowej (taryfy ustalane przez IATA), rygorystycznym domykaniem rynku poprzez system slotów, przewagą własności państwowej oraz subsydiowaniem firm z funduszy publicznych.

Zamiary skarbu państwa

10 maja 2013 r. Sejm uchylił ustawę z 14 czerwca 1991 r. o przekształceniu własnościowym PLL LOT z klauzulą nakazującą zachowanie 51% akcji w spółce przez skarb państwa. Tym samym otworzona została droga do sprzedaży akcji spółki.

Deklarowanym wielokrotnie celem ministerstwa skarbu jest zwykła sprzedaż spółki. Opowiadamy się za zarzuceniem tej koncepcji. Jej realizacja grozi marginalizacją Polski na rynku przewozów lotniczych. Po dokonaniu sprzedaży wszelkie decyzje byłyby podejmowane poza granicami kraju. Polska stałaby się jedynie rynkiem, z którego dowożono by pasażerów do dużych portów europejskich. Ze względu na sytuację finansową LOT-u uzyskana cena byłaby niska w wartościach bezwzględnych, co przyczyniłoby się do negatywnego odbioru społecznego. Ograniczenia regulacyjne UE, uniemożliwiające przewoźnikom spoza Unii posiadanie więcej niż 50% akcji, zawężają pulę potencjalnych nabywców.

Co więcej, doświadczenia prywatyzacyjne linii lotniczych z Europy Środkowej dowodzą, że **celem nie powinna być sama prywatyzacja, ale wprowadzenie przewoźnika do dobrze zarządzanej struktury, pozyskanie stabilnego większościowego właściciela związanego z branżą lotniczą (nie finansowego)**. Niemal każda linia lotnicza z regionu przeszła epizod prywatyzacyjny. Czeskie linie CSA w latach 90-tych były częściowo własnością Air France, które następnie odsprzedały swój udział. Akcjonariuszem mniejszościowym LOT-u był przez 10 lat Swissair. W całości zostały sprzedane bułgarskie linie Balkan, które nie przetrwały tej prywatyzacji. Był to klasyczny przykład sprzedaży firmy na rzecz hochsztaplerów, którzy po wyprowadzeniu aktywów spółki uciekli z kraju (samolotem).

Pouczający jest przykład węgierskiego Malevu. W 2007 roku rząd socjalistyczny sprzedał firmę na rzecz spółki AirUnion kontrolowanej przez kilku obywateli węgierskich oraz kapitał z Federacji Rosyjskiej. W zarządzie Air Union zasiadali bracia Abramowicz. Ze względu na ciągłe straty spółkę zrenacjonalizował rząd premiera Orbana w 2010 r., po czym w styczniu 2012 roku Komisja Europejska zażądała zwrotu pomocy publicznej udzielonej w latach 2007-10, czyli przez socjalistyczny rząd. W lutym 2012 r. Malev zaprzestał operacji lotniczych i zbankrutował po ponad 60 latach działalności.

Istnieje więc ryzyko zmarnowania czasu na nierealistyczne kroki (a zmarnowano już ostatnie 5 lat) i „podrzucenia” problemu kolejnemu

rządowi po następnych wyborach. W ten sposób powtórzyłby się przykład linii Malev. Dlatego konieczne jest uzyskanie przez obecną ekipę rządową jednoznacznej i bezwarunkowej zgody Komisji Europejskiej na otrzymaną przez LOT pomoc publiczną. W przeciwnym razie, LOT przeczeka kolejne dwa lata, po czym KE „odkryje", że restrukturyzacja nie przyniosła efektów, zażąda zwrotu pomocy i upadek flagowej linii lotniczej obciąży nowy rząd.

Struktura transakcji – nowy status przewoźnika flagowego

Wszystkie akcje skarbu państwa w PLL LOT zostają wniesione do kapitału spółki IAG lub Air France-KLM w zamian za wynegocjowany pakiet w tej spółce. Tym samym akcjonariat skarbu państwa przenosi się z poziomu krajowego na międzynarodowy. Skarb Państwa RP zostaje mniejszościowym akcjonariuszem w większym podmiocie.

Akcje spółki holdingowej zostają wprowadzone do obrotu na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Utrzymana zostanie odrębność prawna LOT-u, jego logo i siedziba w Warszawie.

Dodatkowo, przed powyższą operacją wskazane jest przeprowadzenie reintegracji funkcjonalnej LOT-u poprzez wniesienie tych aktywów, które zostały sprzedane w ostatnich latach, a które: pozostały w szeroko rozumianej domenie skarbu państwa (np. w Agencji Rozwoju Przemysłu); tworzą logiczny łańcuch tworzenia wartości. Dotyczy to zwłaszcza LOT AMS i Eurolotu.

Docelowy status PLL LOT

Wynegocjowane zostanie porozumienie akcjonariuszy dotyczące statusu LOT-u. **Podstawowym elementem jest zachowanie obecnej siatki połączeń, zwłaszcza długodystansowych do Ameryki Północnej i Pekinu oraz wskazanie rynku geograficznego ekspansji LOT w ramach spółki.**

Takie rozwiązanie stosowane jest w działających liniach sieciowych. W grupie Lufthansa, specjalnością Brussels Airlines jest Afryka. Po powstaniu IAG, BA ograniczyło loty do Ameryki Południowej (lata jedynie do Argentyny i Brazylii) oddając ten rynek Iberii. Z drugiej strony, Iberia nie lata do Azji. Podobna specjalizacja wystąpiła w przypadku Air France- KLM.

Proponowany obszar, który miałby „objąć" LOT stanowią: Europa Środkowa i Bałkany, Kaukaz, Rosja (poza Moskwą i Sankt Petersburgiem), Ukraina (poza

Kijowem), Białoruś, Litwa, Łotwa, Estonia, Azja Środkowa. Oznacza to, że pasażer np. brytyjski leciał by do Odessy lub Skopje przez Warszawę. Natomiast pasażer polski, korzystałby z Londynu i Madrytu (lub Paryża i Amsterdamu) podczas podróży do Ameryki Północnej (poza Chicago, Toronto i Nowym Jorkiem) i Ameryki Południowej.

W tym miejscu można odpowiedzieć na pytanie, dlaczego w proponowanej operacji nie rozważamy doskonałej linii, jaką jest Lufthansa. Wynika to z czynnika bliskości geograficznej pomiędzy Polską a Niemcami. **Niemcy są zbyt blisko, aby mogli realnie zaproponować poważny status dla LOT-u**. Ponadto, ze względu na wagę LH na rynku, taka operacja spotka się ze znacznie większym oporem ze względów antymonopolistycznych.

O ile zostanie uzyskana satysfakcjonująca pozycja LOT-u, strona polska powinna także podjąć się wybudowania portu lotniczego w Środkowej Polsce, pomiędzy Łodzią a Warszawą zdolnego do obsługi 20 mln pasażerów rocznie w pierwszym etapie.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl, autor: Paweł Szałamacha.