

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
do Spraw
Energii,
Klimatu
i Aktywów
Państwowych**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
NADZORU NAD ZARZĄDZANIEM
MIENIEM PAŃSTWOWYM
(NR 8)
z dnia 21 maja 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw nadzoru nad zarządzaniem mieniem państwowym (nr 8)

21 maja 2025 r.

Podkomisja stała do spraw nadzoru nad zarządzaniem mieniem państwowym, obradująca pod przewodnictwem posła **Zdzisława Gawlika (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– dyskusja na temat sytuacji przedsiębiorstw państwowych działających w obszarze transportu powietrznego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Lasek** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, p9ełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze współpracownikami, **Radosław Stępień** prezes zarządu Polskiej Grupy Lotniczej SA, **Dorota Dmuchowska** członek zarządu do spraw operacyjnych Polskich Linii Lotniczych LOT SA, **Radosław Sitek** dyrektor Biura Strategii Polskich Linii Lotniczych LOT SA i Polskiej Grupy Lotniczej SA oraz **Dominik Piesiewicz** dyrektor Biura Nadzoru Właścicielskiego PGL SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Cezary Gradowski** i **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dzień dobry państwu.

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw nadzoru nad zarządzaniem mieniem państwowym.

Witam wszystkich gości biorących udział w posiedzeniu. Odczytam zaproszonych gości, żeby tradycji stało się zadość, żeby wszyscy zostali zapamiętani w tych dokumentach naszego parlamentu. Witam pana Radosława Stępnia, prezesa zarządu Polskiej Grupy Lotniczej. Dzień dobry. Witam panią Dorotę Dmuchowską, członka zarządu do spraw operacyjnych LOT. Dzień dobry. Witam panią Agnieszkę Trzaskalską, zastępcę dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury. Witam pana Łukasza Stackiewicza, radcę w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury. Witam pana Dominika Piesiewicza, dyrektora Biura Nadzoru Właścicielskiego Polskiej Grupy Lotniczej i pana Radosława Sitka, dyrektora Biura Strategii Polskich Linii Lotniczych LOT i Polskiej Grupy Lotniczej. Witam również naszą obsługę kancelaryjną, komisyjną, podkomisyjną.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje dyskusję na temat sytuacji przedsiębiorstw państwowych działających w obszarze transportu powietrznego.

Przepraszam za opóźnienie, które nie wynikało z mojej winy, ale z przyczyn leżących po stronie aktywności posłów, których wzmożona aktywność jest konsekwencją tego, co się działo, dzieje i będzie dziać. Musimy z tym żyć i z tym się zgodzić.

Jeżeli pozwolicie, to prosiłbym państwa, żeby już nie tracić czasu, żeby państwo przedstawili sytuację, jeżeli chodzi o sytuację w grupie kapitałowej, Polskiej Grupie Lotniczej. Jak to wygląda? Jak ta siatka wygląda? Jaka jest sytuacja poszczególnych podmiotów wchodzących w skład Polskiej Grupy Lotniczej?

Nie wiem, czy pan prezes, czy ktoś inny zacznie z państwa? Tutaj ważne, żeby tego typu informacja się pojawiła. Oczywiście mnie także interesowałoby – mam nadzieję, że któryś z kolegów się jeszcze pojawi – jeżeli chodzi o kwestie tych zamierzeń związanych z rozwojem LOT-u, przede wszystkim siatka i inwestycje, bo wiem, że coś się dzieje, przynajmniej

z doniesień medialnych. Każda decyzja, którą państwo podejmiecie i przemyślicie będzie miała swoje skutki w związku z sytuacją i również z postrzeganiem Polski.

Akurat tak się złożyło, że miałem okazję w ubiegłym tygodniu być na spotkaniach w dwóch przedsiębiorstwach z obszaru lotniczego z grupy Lockheed Martin i chyba Pratt & Whitney. Tam parę rzeczy też się pojawiło związanych z przyszłością tak naprawdę tych przedsiębiorstw, które w jakiś sposób są związane z pewnymi grupami itd. Zawsze wychodziłem z założenia, że jeżeli jesteśmy w obszarze podmiotów tzw. skarbowych, to powinniśmy mieć na uwadze, żeby każda decyzja była powiązana z tym tzw. ogólnym, czyli skarbowym tak, żeby ten interes skarbowy był zachowany, ale tak naprawdę przede wszystkim ekonomia będzie decydowała, jak miemam, o państwa decyzjach, które będziecie podejmować. Również w tym zakresie prosiłbym o informacje, jeżeli można.

Kto pierwszy? Pani dyrektor czy pan prezes? Jak się państwo podzielili swoimi rolami? Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury Agnieszka Trzaskalska:

Myślę, że zaczniemy od PGL, panie prezesie.

Prezes zarządu Polskiej Grupy Lotniczej SA Radosław Stępień:

Tak. W takim razie pan dyrektor Radosław Sitek kompleksowo przedstawi.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Bardzo proszę. Dziękuję bardzo.

Dyrektor Biura Strategii Polskich Linii Lotniczych LOT SA i Polskiej Grupy Lotniczej SA Radosław Sitek:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, pytanie techniczne, bo widzę, że jest wyświetlona prezentacja LOT. Czy krótko zarysować sytuację w grupie, a wtedy przejść przez te kwestie dotyczące chociażby rozwoju floty, rozwoju siatki, sytuacji finansowej, o których pan przewodniczący mówił? Czy możemy tak procedować?

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Myślę, że tak, byłoby to logiczne ułożenie, że najpierw mówimy po prostu jak to wygląda, a potem, jeżeli chodzi o poszczególne podmioty w tej grupie usytuowane.

Dyrektor biura PLL LOT SA i PGL SA Radosław Sitek:

Dobrze. Jeżeli chodzi o Polską Grupę Lotniczą to tak na wstępie przybliżając profil tej grupy – jest to podmiot, który powstał w 2017 r. Celem powstania PGL było zapewnienie uspołnionego, skoordynowanego rozwoju różnych podmiotów, które funkcjonują w sektorze lotniczym, wspierających narodowego przewoźnika PLL LOT. Aby korzystać z synergii, która może z takiej współpracy wynikać, spółki, które wchodzi w skład Grupy PGL mają różny profil biznesowy, zajmują się różnymi częściami tego biznesu.

Zaczynając od LOT – oczywiście przewoźnik sieciowy, przewoźnik tradycyjny. Następny podmiot LS Airport Services, jest to operator obsługi naziemnej, czyli czynności związane z obsługą bagażów, obsługą lotniskową cargo. Następnie mamy dwa podmioty w tzw. obszarze obsługi technicznej MRO, czyli spółkę LOTAMS i spółkę LST, one zajmują się serwisowaniem samolotów, zarówno jeżeli chodzi o przeglądy takie doraźne, różne czynności serwisowe doraźne, jak i takie zaplanowane z wyprzedzeniem bardziej ingerujące w gotowość samolotu do pełnienia funkcji operacyjnych, przeglądy techniczne, które to z potrzeb certyfikacyjnych, potrzeb prawa lotniczego, również unijnego czy też amerykańskiego wymagają takich okresowych przeglądów. Mamy również w grupie spółkę PGL Leasing, która zajmuje się finansowaniem aktywów wspierających rozwój tych spółek z grupy oraz Polską Akademię Lotniczą, która jest z jednej strony szkołą dla pilotów, ale również prowadzi czynności szkoleniowe, treningowe dla personelu pokładowego i pilotów.

Jeśli popatrzymy na całą grupę to łącznie mówimy o ok. 11 tys. osób, które są w tej grupie w różnych podmiotach łącznie. W 2014 r. grupa wygenerowała łącznie w takim ujęciu skonsolidowanym ponad 11 mld zł przychodu oraz ok. 970 mln zł zysku netto, z łącznymi aktywami na poziomie ok. 9 mld zł.

Jeżeli popatrzymy na strukturę kapitałową to tutaj mamy Polską Grupę Lotniczą, która jest w 100% właścicielem szeregu spółek, które wymienilem, oraz w przypadku LOT-u jest częściowym udziałowcem, bo większościowym udziałowcem jest Skarb Państwa.

Jeżeli chodzi o strukturę LOT-u przybliżę ją w części dotyczącej LOT-u, natomiast to, co tutaj chciałbym zarysować to to, że rolą PGL jest przede wszystkim kreowanie strategii dla rozwoju całego portfela tych spółek w sposób spójny i taki skoordynowany, zapewnianie synergii, ale również to, co istotne – bezpieczeństwa strategicznego. Jeżeli chodzi o ich rozwój ma również funkcje korporacyjne, które za chwilę przybliżę.

Pan przewodniczący mówił, że bardzo ważny jest ten aspekt finansowy z punktu widzenia państwa i tutaj dobrą informacją jest to, że za rok 2024 każda z tych wymienionych spółek odnotowała pozytywny wynik finansowy, zarówno na poziomie działalności operacyjnej, jak i wyniku netto.

Teraz przechodząc do najważniejszych informacji o poszczególnych spółkach, zaczynając od PGL SA, tak jak wspominałem – kreowanie strategii grupy, wspieranie rozwoju spółek, ale również prowadzenie własnych projektów. Jednym z nich jest budowa centrum korporacyjnego, a więc centralizacja usług niezwiązanych z podstawową działalnością spółek w grupie, czyli to są funkcje chociażby obsługi prawnej, finansowej, procesów zakupowych, funkcje komunikacyjne czy też IT po to, żeby generować synergii i żeby spółki mogły wtedy swoją uwagę przeznaczyć na to, co jest podstawową działalnością – w przypadku LOT oczywiście przewóz pasażerów, w przypadku spółek serwisowych – pozyskiwanie klientów do swojej działalności.

To, co jest również istotne, to PGL inicjuje i koordynuje działania regulacyjne czy też wynikające z regulacji, w które to spółki również powinny się angażować. Jednym z takich dużych programów są działania wynikające z porozumienia paryskiego i ograniczenia śladu węglowego, ale w taki sposób, który z jednej strony będzie realizował te cele legislacyjne, a z drugiej nie będzie wstrzymywał i hamował biznesu. Tutaj jedną z takich inicjatyw było przyjęcie strategii dekarbonizacyjnej w 2023 r. czy też strategii zrównoważonego rozwoju całej grupy, która to będzie przyjmowana w najbliższych dniach.

To, co jest również bardzo ważnym aspektem, to jest współpraca i koordynacja związanych z przygotowaniem się spółek do docelowego przeniesienia części – tu zakres tej działalności oczywiście będzie przedmiotem analiz – na nowe lotnisko centralne, mówię tutaj o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, ale również uwzględnienie planu rozwoju infrastruktury lotniskowej w innych miejscach, chociażby rozbudowa portu Chopina czy też rosnące znaczenie portów regionalnych, jeżeli chodzi o liczbę obsługiwanych pasażerów.

Z takich najważniejszych projektów przewidzianych na ten rok, jeżeli chodzi o PGL SA, to jest oczywiście przygotowanie nowej strategii dla całej grupy, ponieważ ta dotychczasowa była zaplanowana do końca tego roku. Ta strategia będzie odzwierciedlać i uwzględniać horyzont otwarcia CPK, czyli według aktualnych planów jest to październik 2032 r. oraz wyrysowanie tej ścieżki dla poszczególnych spółek, w jaki sposób najlepiej wykorzystać wszystkie szanse wynikające ze znacząco większej możliwości obsługi ruchu pasażerskiego przez to lotnisko.

Z innych ważnych aspektów to są oczywiście dalsze prace związane z budową centrum korporacyjnego, jest to chociażby kwestia związana już z kontraktacją, zaplanowaniem prac wynikających z projektu CPK, jeżeli chodzi o udział poszczególnych spółek czy też przygotowanie samego modelu obecności na tym lotnisku przez spółki, bo chociażby kwestia przeniesienia całego sprzętu serwisowego, technicznego przez niektóre spółki to jest też duża inwestycja dla tych spółek. Rolą PGL jest to, aby ten proces był zrobiony w sposób skoordynowany.

Jeżeli chodzi o LOT to tutaj krótko zaznaczyć tylko najważniejsze elementy, gdyż będziemy mieli na ten temat odrębną prezentację. W przypadku LOT-u to co jest istotne to to, że LOT od 2023 r. po tym, jak rynek odbudował się po pandemii, realizuje strategię wzrostu swojej skali działalności. Ten wzrost jest wpisany w logikę biznesu, modelu, w jakim LOT funkcjonuje, tzn. przewoźnika sieciowego, który obsługuje potoki pasażerskie z różnych lotnisk, z różnych rejonów świata, zbiera je, mówiąc kolokwialnie, w swoim porcie hubowym, jakim teraz jest port Chopina i dzięki temu jest w stanie efektywnie wypełniać samoloty i chociażby obsługiwać różne destynacje, różne kierunki, jeżeli chodzi chociażby o Amerykę Północną, jeżeli chodzi o Azję i Azję Centralną i tutaj ta skala jest potrzebna, jeżeli chodzi o możliwość generowania lepszych wyników finansowych.

Oczywiście my też przyjmujemy rolę wyznaczoną narodowemu przewoźnikowi w projekcie CPK, tzn. budowa odpowiedniej skali, która umożliwi temu lotnisku też po prostu rentowną

działalność, a LOT ma tam być przewoźnikiem dominującym w momencie otwarcia tego lotniska. Oczywiście to wiąże się następnie z rozbudową floty w każdym segmencie działalności, mówię tutaj o flocie szerokokadłubowej, wąskokadłubowej, regionalnej, każda z tych flot ma inne zadanie w siatce połączeń, natomiast ważne jest to, żeby ten rozwój był zrównoważony, jeżeli chodzi o park maszynowy.

To co również istotne – LOT przyjął i tutaj te prace przebiegały wspólnie z PGL, strategię zrównoważonego rozwoju. Tam są konkretne działania, które LOT będzie musiał realizować, jeżeli chodzi o aspekty środowiskowe, aspekty społeczne czy też związane z ładem korporacyjnym. Wspieramy i rozwijamy również działalność komplementarną do przewozów pasażerskich, rejsowych. Mam na myśli przewozy czarterowe, ale również cargo i tutaj, jeżeli chodzi o cargo LOT pozyskuje kolejne certyfikaty IATA, które pozwalają mu powiększać bazę klientów, którzy chcieliby korzystać z przewozu chociażby w takim certyfikowanym środowisku zwierząt, materiałów szybko psujących się, takich jak mięso, ryby, warzywa czy też chociażby wyroby farmaceutyczne. Te działania się dzieją i to też nam pozwala zwiększać portfel klientów.

Jeżeli chodzi o następną spółkę, czyli pierwszą ze spółek serwisowych MRO, czyli LOTAMS, w przypadku LOTAMS to jest przede wszystkim zwiększanie swoich możliwości usługowych. Tutaj bardzo duża inwestycja, która planowo będzie realizowana i kończyła się w przyszłym roku, czyli budowa nowej bazy hangarowej w Rzeszowie do obsługi floty wąskokadłubowej i szerokokadłubowej. To jest działanie pierwsze. Drugie działanie to jest już projekt zakończony, czyli najem hangaru w Rzeszowie, który umożliwia otwarcie trzech linii serwisowych dla spółki, więc to też jest możliwość znaczącego powiększenia swojej bazy klientów i też czynności serwisowych. To jest również kwestia dodatkowych certyfikacji do obsługi serwisowej kolejnych maszyn. Tutaj takim jednym z działań była obsługa samolotów nowej generacji producenta Embraer, ale również projekty technologiczne, chociażby związane z wprowadzeniem nowych systemów do tych czynności serwisowych, które automatyzują część procesów oraz programy szkoleń i obecność w ośrodkach akademickich, które pozwalają na wczesnym etapie zainwestować w przyszłą kadrę techniczną. Tutaj mówimy o bardzo konkurencyjnym rynku, jeżeli chodzi o inżynierów, jeżeli chodzi o ekspertów, którzy posiadają kompetencje do obsługi serwisowej, technicznej.

Drugim podmiotem funkcjonującym w obszarze MRO jest spółka LST. Ona realizuje działania związane również z rozbudową swoich zdolności serwisowych. Tutaj jednym z projektów, który zakończył się w 2023 r., była budowa i oddanie do użytku hangaru powłokowego w Gdańsku do obsługi samolotów wąsko i szerokokadłubowych. To jest również plan dywersyfikacji swojej bazy klientów. LST specjalizuje się czy też głównym klientem LST jest przewoźnik niskokosztowy WizzAir, co też pozwoliło spółce stworzyć unikalne na naszym rynku kompetencje do obsługi samolotów producenta Airbus, natomiast spółka korzystając ze zwiększonych zdolności produkcyjnych planuje zdywersyfikować i poszerzyć portfel klientów. Jeżeli chodzi o projekty, podobnie jak w przypadku spółki LOTAMS są to działania związane z wprowadzaniem nowych systemów technologicznych do obsługi procesów serwisowych czy też administracyjnych związanych z tymi procesami. To są programy stażowe na uczelniach, to jest również certyfikacja o nowe typy samolotów.

Jeżeli chodzi o LSAS, czyli operatora handlingowego, obsługującego zarówno handling pasażerski, jak i cargo, to jest przede wszystkim projekt rozbudowy parku terminalowego LS Cargo Park. To będzie wiązało się ze zwiększeniem pojemności magazynów do obsługi, ze zwiększeniem parku maszynowego, urządzeń do czynności serwisowych czy też na płycie lotniska. To są również działania związane z pozyskiwaniem wykwalifikowaniem kadry, wdrożenie nowych systemów, więc podobnie tutaj chciałbym zaznaczyć, że każda z tych spółek z jednej strony realizuje swoje cele biznesowe, zwiększa swój portfel klientów, poszerza swoje znaczenie na tym rynku, ale z drugiej strony równoważnie do tych działań modernizuje swoją działalność wprowadzając nowe systemy, ale też myśląc o pozyskiwaniu kadry, która będzie potrzebna do obsługi tego rozwoju, więc tutaj rozwój w sensie tych spółek jest skoordynowany i zrównoważony.

Tutaj następnym podmiotem jest Polska Akademia Lotnicza. W przypadku PAL największym projektem planowanym do realizacji czy też już realizowanym jest budowa centrum symulatorowego, bardzo nowoczesnego centrum symulatorowego, który będzie umożliwiał pełne przeszkolenie, certyfikację pilotów na trzech typach czy też w trzech segmentach floty, czyli samoloty wąskokadłubowe, regionalne, szerokokadłubowe z dużą koordynacją, jeżeli chodzi o te potrzeby szkoleniowe wynikające z rosnącego parku maszynowego Polskich Linii Lotniczych.

Tutaj te urządzenia będą kompatybilne z flotą, jaką mamy, czyli symulator do szkoleń pilotów na flocie samolotów Boeing 787, 737 i w zależności od wyboru docelowej floty w segmencie regionalnym albo Airbus, albo Embraer.

To, co jest również działaniem istotnym to są programy rekrutacji i szkolenia pilotów we współpracy z LOT oraz dalsze działania i pozyskiwanie klientów do tej części działalności, która wiąże się ze szkoleniami pilotów. Polska Akademia Lotnicza ma w swoim parku maszynowym 13 samolotów szkoleniowo-instruktażowych marki Tecnam i one też są wykorzystywane do szkolenia i instruktażu pilotów, czyli z jednej strony jest to środowisko naturalne, z kolei centrum symulatorowe to będą symulatory, które oddają w najbardziej nowoczesny dostępny dzisiaj technologicznie sposób wszelkie wrażenia, taką pełną symulację z lotu dla pilotów.

Ostatnią spółką jest PGL Leasing, która zajmuje się z jednej strony finansowaniem samolotów, ale w tej części szkoleniowej wspierającej Polską Akademię Lotniczą, ale również jako podmiot wspierający finansowanie różnych aktywów w grupie, chociażby sprzętu do obsługi lotniskowej, handlingowej, więc to są takie działania komplementarne, wspierające pozyskiwanie dodatkowego sprzętu przez podmioty w grupie.

Na koniec podsumowanie, tu jest dużo informacji, natomiast zamykając to pewną klamrą – spółka PGL koordynuje rozwój spółek w grupie. Rok 2024 zakończył się pozytywnym wynikiem spółek w grupie, jako kolejny rok po 2023, więc z jednej strony te spółki są w dobrej sytuacji finansowej do dalszego rozwoju, z drugiej szereg inwestycji, które są zaplanowane bądź też realizowane w tym momencie, ma umożliwić całej grupie zwiększenie swojego znaczenia w sektorze lotniczym, nie tylko w Polsce, ale w tej części świata. Myślę, że taką klamrą mógłbym zakończyć tę prezentację, ale oczywiście, jeżeli są jakieś pytania to jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa jeszcze obecnych chciał zabrać głos, coś powiedzieć na temat sytuacji tych podmiotów w obrębie transportu powietrznego? Czy pan jest reprezentantem całej grupy i wypowiedź pana należy uznać, że jest to wypowiedź w imieniu wszystkich?

Prezes zarządu PGL SA Radosław Stępień:

Tak.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PGL SA Radosław Stępień:

Jest to wypowiedź w imieniu PGL i ta część dotyczyła PGL. Teraz mamy tę prezentację odnośnie do LOT-u i tu pan dyrektor myślę, że przejdzie do tego elementu. Chyba, że są pytania odnośnie do właśnie pomiotów z Grupy PGL, o których była wcześniej mowa.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Oczywiście, to może zapytałbym o pewne rzeczy, które są związane, które się pojawiły także w pana wypowiedzi. Po pierwsze, jest ta Polska Grupa Lotnicza, która była jakimś zamysłem. Nie twierdzę, że złym czy dobrym, bo naprawdę, jeżeli chodzi o wynik za 2024 r., który pan prezentuje, to mogę powiedzieć, że zazdroszczę tej kondycji całej grupie, całemu systemowi, bo pamiętam, kiedy zbierało się ze zgłiszcz po prostu i trzeba było z dnia na dzień posprzątać po tych spółkach niektórych i zastanowić się nad tym co robić jutro przy współpracy ze wszystkimi, bo tak to czasami było, że nie było innego wyjścia, tylko trzeba było coś zrobić. Fajnie, że tak dzisiaj jest.

Interesuje mnie, po pierwsze, jeżeli chodzi o Polską Grupę Lotniczą relacja między PGL a portami lotniczymi, jak ta sytuacja się przedstawia, bo to różnie w przeszłości bywało. Czy tutaj ta współpraca jest? Mam wrażenie, że może ona jest, bo kiedyś to ona różnie wyglądała z różnych przyczyn i z różnych powodów. To w tym momencie nie jest ważne.

Druga kwestia – jak przedstawia się sytuacja tych relacji między PGL a tymi spółkami, w których PGL ma udziały. Stopień zaangażowania PGL w poszczególne spółki jest różny, niekoniecznie jesteście 100% udziałowcem.

Po trzecie, nie twierdzę, że to jest złe, tylko mamy spółkę LOTAMS i LST i pytanie: jaka jest naprawdę przyczyna, dla której są te dwie spółki, które w zasadzie działają w tym samym obszarze. Oczywiście tam są pewne detale, o których pan mówi, tylko pytanie, jaki jest

sens tego wyodrębnienia, bo skoro dążymy do optymalizacji tego całego biznesu, który w tym obszarze jest, to można by się zastanawiać, dlaczego po prostu tak to wygląda. Pytanie, bo nie do końca teraz wiem, czy udziały w portach regionalnych to ma PGL czy ktoś inny?

Prezes zarządu PGL SA Radosław Stępień:

Nie, nie.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Nie? Kto ma? PPL?

Prezes zarządu PGL SA Radosław Stępień:

PPL.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

PPL, bo pan tutaj wspomniał w swojej wypowiedzi, że te spółki zależne po prostu współpracują. Wspomniał pan o Rzeszowie. Pana posła Jana Warzechę, którego witam, też ta sprawa interesuje. Kiedyś były rozpoczęte inwestycje. Tam się zastanawiano nad pewnymi zmianami, które mogły doprowadzić do tego, że Boeing 787 mógł być serwisowany, bo tam na pewnym etapie, jak Boeing 787 w Polsce się pojawiał to była dyskusja czy mamy szansę na to, żeby jakiś punkt serwisowy w Polsce stworzyć itd.

Członek zarządu do spraw operacyjnych Polskich Linii Lotniczych LOT SA Dorota Dmuchowska:

Właśnie wczoraj zakończył się pierwszy ciężki przegląd Dreamlinera właśnie w Rzeszowie w bazie LOTAMS, tak że ten plan jest realizowany.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Ta hala wystarcza? W pewnym momencie przy pierwszym planie były problemy, że niekoniecznie, ona była za nisko chyba.

Członek zarządu PLL LOT SA Dorota Dmuchowska:

Tam jest budowany hangar docelowy, tak jak powiedział kolega, w przyszłym roku zostanie oddany. Natomiast w międzyczasie w hangarze wynajętym od portu są prowadzone prace i są prowadzone przeglądy i rzeczywiście wczoraj pierwszy przegląd się zakończył.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Ta hala jest dostosowana do tych standardów i wymogów, które są wymagane?

Członek zarządu PLL LOT SA Dorota Dmuchowska:

Tak, tak.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

OK.

Członek zarządu PLL LOT SA Dorota Dmuchowska:

Tak, tam jest baza serwisowa na obsługę ciężką. Powstała baza LOTAMS. Jest certyfikowana i korzystamy z niej jako LOT.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Czy w tej bazie byłyby tylko usługi czynione na rzecz LOT-u, czy ewentualnie te usługi mogłyby mieć po prostu szerszy zakres?

Prezes zarządu PGL SA Radosław Stępień:

Właśnie, to może spróbuję odpowiedzieć też na pytania. Ta baza, która jest teraz budowana, czyli ta druga baza, pozwoli na jednoczesną obsługę dwóch Dreamlinarów, więc to jest bardzo duża inwestycja na ponad 300 mln zł i zakończy się w przyszłym roku. Najważniejszą rzeczą, która jest przed nami jako grupą, to zapewnienie tego, żeby ona biznesowo mogła od razu funkcjonować. Z drugiej strony właśnie obok mamy drugą halę, hangar, o którym pani prezes mówiła i on też zapewnia duże możliwości, bo remontu dwóch samolotów dużych, ciężkich. Natomiast też te hale, jeżeli miałyby obsługiwać samoloty wąskokadłubowe, takie jak 737, pozwalają na obsługiwanie pięciu samolotów naraz, więc jest to ogromny potencjał, ale też duże wyzwanie, bo to już jest firma, która może prowadzić taką działalność, jeśli chodzi o obsługę samolotów.

Teraz płynnie przechodząc do pana pytania, jeśli chodzi o sens funkcjonowania tych dwóch spółek, które praktycznie można powiedzieć, że w niektórych miejscach mają te same certyfikacje

i mogą obsługiwać te same typy, one w jakiś sposób konkurują na rynku i tak to funkcjonuje. Tutaj my w PGL jesteśmy w tej chwili w sytuacji, gdzie będziemy budowali strategię na lata przyszłe, bo w tym roku kończy się strategia, która była przyjęta wcześniej, która zakładała to, co pan dyrektor mówił, m.in. budowę centrów korporacyjnych z czym jeszcze nie do końca się uporaliśmy, ale jesteśmy w trakcie właśnie tej budowy. Myślę, że bardzo kluczowym elementem jest to, żeby uspołnić pewne procesy, które są wspólne dla tych spółek, choćby tę część handlową, żeby wzajemnie wykorzystywać ten potencjał, czyli te hale, to jest Warszawa i Rzeszów, to jeśli chodzi o spółkę AMS, jeśli chodzi o LST Gdańsk, Bydgoszcz, Katowice. To jest bardzo duży potencjał i wzajemne wykorzystywanie potencjału tych miejsc pozwoli na dalszy rozwój tych spółek.

W tych danych finansowych nie tylko to jest istotne, że te przedsiębiorstwa wypracowały zysk, ale ważne jest to, że po prostu on jest znacznie wyższy niż w latach ubiegłych, a więc mamy taki generyczny rozwój, co jest dobrą informacją. Jeżeli chodzi o spółki MRO tak chciałbym to podsumować.

Natomiast, jeżeli chodzi o współpracę PPL – my współpracujemy z PPL. Myślę, że tym bardziej, kiedy czeka nas ta przeprowadzka do CPK, to tym bardziej w ramach całej grupy lotniczej powinniśmy razem mocniej współpracować i w tej chwili prowadzimy rozmowy. One nie są sfinalizowane, bo to jest jeszcze na etapie jakiegoś ofertowania, ale przykładowo, jeżeli chodzi o potencjał zespołu informatycznego to chcemy tutaj spróbować znaleźć jakąś synergię i wykorzystać potencjał, który jest bardzo duży po stronie właśnie Polskiej Grupy Lotniczej, która na przykład znaczną część aplikacji produkuje choćby dla LOT-u czy dla pozostałych spółek i to co pan dyrektor mówił – jest to takie centrum korporacyjne, które działa i jest optymalizowane.

Rozmawiamy, mamy jakieś wspólne plany. Również wydaje się, jeżeli chodzi o agenta handlowego, czyli LSAS oraz spółkę, której właścicielem jest PPL, czyli Welcome, że tutaj, jeżeli myślelibyśmy o ekspansji na inne rynki niż Polska, to brak wzajemnej współpracy raczej nie pozwoli na to, żeby być konkurencyjnym na tych rynkach, więc te rozmowy muszą być prowadzone i takie wspólne działania. Tak moge to podsumować.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Czy LOT nie jest gorzej traktowany przez PPL, jak inne spółki i przewoźnicy, którzy te destynacje z Warszawy rozpoczynają? Czy macie jakieś tutaj swoje obserwacje?

Członek zarządu PLL LOT SA Dorota Dmuchowska:

Nie obserwujemy takiego gorszego traktowania LOT-u niż innych przewoźników. My jesteśmy dominującym przewoźnikiem na tym lotnisku, jest nas najwięcej, więc oczywiście jakieś drobne operacyjne sytuacje czasami się zdarzają, ale nie wyciągnęłabym takiego wniosku, że LOT jest gorzej traktowany niż inni przewoźnicy. Wiadomo, że jest też ograniczona przepustowość lotniska, mają ograniczone zasoby, jeśli chodzi na przykład o rękawy, pod którymi podstawiają samoloty, więc oczywiście czasami pod rękawem widzimy samolot innej linii, a samolot LOT-u stoi na oddalonym stanowisku, ale to nie wynika z niechęci PPL do tego, żeby tam nasz samolot postawić, tylko z różnych względów operacyjnych. Te decyzje zwykle są poparte jakąś wcześniejszą analizą i z czegoś wynikają – ktoś przyleciał opóźniony, ktoś odleciał opóźniony.

Współpracuje nam się dobrze i o tym też świadczą nasze wyniki, bo bez wsparcia ze strony PPL i dobrej współpracy pewnie nie udałooby się nam osiągać takich wskaźników, jeśli chodzi o punktualność. Mamy nasze codzienne dyskusje takie na poziomie operacyjnym dotyczące różnych decyzji podejmowanych na przykład przez dyżurnego portu, ale nie wyciągnęłabym takiego wniosku, że jesteśmy gorzej traktowani niż inne linie lotnicze.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Czyli z kontaktowego punktu widzenia to nie czujecie państwo, że jest jakiś po prostu ewentualnie niedosyt, jeżeli chodzi o współpracę pomiędzy PPL a LOT-em czy innymi przewoźnikami?

Członek zarządu PLL LOT SA Dorota Dmuchowska:

Nie.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Rozumiem, że w PPL pewnie zasady funkcjonowania i relacji z innymi przewoźnikami są objęte pewną tajemnicą handlową, pewnie tak to wygląda. Pytam o odczucie. Pani mówi, że nie, to OK.

Członek zarządu PLL LOT SA Dorota Dmuchowska:

Nie, nie, jeżeli chodzi o odczucie i taką codzienną współpracę to nie mamy takich doświadczeń.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

O LOT będę miał jeszcze inne pytanie. Jeszcze jedno pytanie, które tu zadawałem, jeżeli chodzi o relacje PGL ze spółkami tymi zależnymi, w których macie udziały. Jak to się odbywa? W jakim modelu odbywają się te usługi, które świadczy ta spółka matka dla wielu spółek i żyje z tych usług, które świadczy na rzecz tych spółek, w których ma udziały. Jak te relacje kontaktowe między spółką główną a tymi spółkami zależnymi są ukształtowane? Jak są utrzymywane? Na jakich zasadach?

Prezes zarządu PGL SA Radosław Stępień:

Pełnię funkcję, panie przewodniczący, od 23 kwietnia. Natomiast to wygląda w tej chwili tak – mamy podpisaną umowę serwisową, która pozwala na to, że mamy wyszczególnione usługi, które są przez PGL świadczone na rzecz spółek i wzajemnie są one rozliczane. To, co w tej chwili robimy, nad czym pracujemy, to chcemy taką umowę, która jest bardziej taką umową, powiedziałbym tak upraszczając trochę, *body leasing* plus 5% przekształcić w umowę, która będzie wyszczególniała poszczególne usługi i je wyceniała, czyli typowe takie centrum usług wspólnych i przechodząc dalej po prostu po poszczególnych obszarach. Na przykład to, co pan dyrektor powiedział w prezentacji, że przyjęliśmy strategię ESG, więc jest to racjonalne, żeby centralizować to raportowanie i nie tworzyć po prostu w każdej spółce odpowiednich komórek do tego, żeby to wykonywać.

Następna rzecz – my na bieżąco spotykamy się ze spółkami. Mamy radę grupy, ale ta rada grupy nie jest jedyną formą współpracy. Spotykamy się bezpośrednio z zarządami i wydaje mi się, że to jest współpraca na poziomie partnerskim. Takie mam odczucia i w inny sposób tego nie odbieram, więc tak to wygląda w tej chwili.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Jeżeli to są zasady partnerskie to przyjmuję to do wiadomości, bo w przeszłości bywało różnie. Przecież te upadłości różnych podmiotów, które w tej grupie, w tej rodzinie przewoźników lotniczych miały miejsce to się nie wzięły z niczego. One się zawsze z czegoś brały i chyba te relacje międzyludzkie także, które dalekie były od tych partnerskich, spowodowały, że były kłopoty. Jeżeli jest w porządku, to fajnie. To jest najlepiej.

Czy pan poseł chciałby o coś zapytać jeszcze?

Poseł Jan Warzecha (PiS):

Przepraszam, nie byłem od początku, więc nie wiem co już było poruszone.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Mieliśmy prezentację, jeżeli chodzi PGL. Pan dyrektor i pan prezes zaprezentowali informacje o poszczególnych spółkach, które wchodzi w skład po prostu PGL, ale za chwilę będziemy jeszcze mówić o LOT chyba tak szczegółowo, bo LOT jest tutaj głównym przedmiotem zainteresowań. Generalnie Skarb Państwa ma tutaj więcej udziałów niż nawet PGL, to jest dodatkowy jakiś element tego zainteresowania.

Poseł Jan Warzecha (PiS):

To może jakieś takie ogólne pytanie. Chciałbym zapytać, czy są przewidziane jakieś zmiany w strukturze właścicielskiej LOT, czy poszukujecie państwo jakiegoś inwestora strategicznego?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego Maciej Lasek:

Dzień dobry. Przepraszam za spóźnienie.

Prezes zarządu PGL SA Radosław Stępień:

Ze strony PGL nie poszukujemy.

Członek zarządu PLL LOT SA Dorota Dmuchowska:

Ze strony LOT również nie poszukujemy.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dzień dobry, panie ministrze. Naprawdę czuję się wyróżniony obecnością pana ministra na podkomisji.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Przynajmniej na chwilę. Stwierdziłem, że jest to obowiązek, żeby minister był.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan dyrektor czy pan prezes? Bardzo proszę.

Członek zarządu PLL LOT SA Dorota Dmuchowska:

Przechodzimy do prezentacji LOT? Tak?

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Nie, nie. Jeszcze odpowiedź na pytanie pana posła o ewentualne zamiary co do wzmocnienia sytuacji finansowej LOT-u poprzez szukanie partnera gdzieś jeszcze zewnętrznego poza państwem, tak to zrozumiałem.

Poseł Jan Warzecha (PiS):

Czy państwo macie po prostu takie zamiary, plany?

Członek zarządu PLL LOT SA Dorota Dmuchowska:

W tej chwili nie planujemy zmian w strukturze właścicielskiej LOT, więc nie.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

To przejdźmy do LOT-u, bo niewiele czasu nam zostało. Za chwilę zacznie się tu komisja.

Dyrektor biura PLL LOT SA i PGL SA Radosław Sitek:

Dobrze.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Specjaliści niech mówią, później coś dopowiem.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Minister będzie tylko recenzował. Rozumiem. W takiej komfortowej sytuacji się znajduje.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Będę pamiętał, co zostało powiedziane.

Dyrektor biura PLL LOT SA i PGL SA Radosław Sitek:

Dobrze. Przechodząc do Polskich Linii Lotniczych LOT chciałbym zacząć od informacji, że LOT również jest częścią grupy kapitałowej LOT, oczywiście jako spółka matka.

Natomiast w skład grupy kapitałowej LOT wchodzi spółki wymienione tutaj na slajdzie, które wiążą się z działalnością przewoźnika. Mamy dwie spółki – LOT Crew i Cabin Crew. To są spółki, które zajmują się rekrutacją personelu latającego i pokładowego, czyli mówimy tutaj o pilotach i personelu pokładowym. Mamy spółkę LOT Team, która zapewnia obsługę stanowiskową czy też wspiera procesy obsługi w obszarach takich jak call center, reklamacje, obsługa saloników biznesowych. Mamy spółkę LOT Travel, która jest certyfikowanym agentem IATA i specjalizuje się w obsłudze podróży klientów indywidualnych i korporacyjnych, czyli zapewnieniu takiej całościowej obsługi, jeżeli chodzi o sprzedaż biletów lotniczych, biletów kolejowych, zapewnieniem noclegów, czyli ma funkcję agenta sprzedaży na tym rynku. Spółka CEES, Central Europe Engine Services, czyli wspólne przedsięwzięcie LOT i General Electric, spółka z ponad 20-letnim doświadczeniem. Zajmuje się obsługą silników, obsługą techniczną silników. Specjalizuje się w obsłudze silników CFM, a więc silników, w które wyposażone są samoloty LOT – Boeing 737, MAX 8, Boeing 737 NG oraz samoloty Embraer.

Jeżeli chodzi o aspekt finansowo-operacyjny chciałbym zaznaczyć, że rok 2024 po 2023 r. to był kolejny bardzo dobry wynik i bardzo dobry rok, jeżeli chodzi o wyniki spółki. Po rekordowych w historii spółki wynikach w 2023 r., które wynikały z dużego ożywienia na rynku lotniczym i z sytuacji, jeżeli chodzi o grę popytu i podaży, LOT wykorzystał te możliwości co pozwoliło mu wygenerować wynik z działalności operacyjnej na poziomie ponad 1 mld zł, ale również wynik netto na poziomie ponad 1 mld zł przy przychodach z działalności podstawowej na poziomie 10 mld zł i liczbą przewiezionych pasażerów na poziomie 10 mln. Rok 2024 to jest rok, w którym już widzieliśmy na całym rynku pewne procesy normalizacyjne i tutaj te wyniki rok do roku są niższe, ale one cały czas są w najlepszych wartościach, jeżeli chodzi o naszą historię, więc ponownie wynik z działalności operacyjnej to ponad 800 mln zł, wynik netto blisko 700 mln zł i rosnąca flota. O flocie jeszcze za chwilę powiem, bo tutaj te możliwości obsługi większej liczby pasażerów są sukcesywnie budowane właśnie poprzez inwestycje w park maszynowy.

To, co jest jeszcze istotne i na co chciałbym zwrócić uwagę to to, że te wyniki finansowe – i być może to też niejako odpowiada pośrednio na pytanie pana przewodniczącego – pozwalają nam generować czy też wypełniać wszystkie zobowiązania finansowe w sposób terminowy. Tutaj LOT w wyniku kryzysu spowodowanego na rynku pandemią COVID pozyskał pomoc w formie pożyczki od Polskiego Funduszu Rozwoju, tę pomoc sukcesywnie spłaca. W ubiegłym roku spłacił drugą z czterech transz. Dwie kolejne planujemy terminowo realizować zgodnie z ich harmonogramem, czyli kolejna w tym roku i ostatnia, czwarta, w przyszłym. Każda transza to jest 450 mln zł i konieczność spłaty tych pożyczek nie wpływa na naszą sytuację i bezpieczeństwo finansowe właśnie dzięki tym wynikom, które generujemy z działalności operacyjnej, z działalności podstawowej.

To, co jest jeszcze istotne, że to nam pozwala też znacząco budować, najpierw odbudować, a następnie budować nasze kapitały własne, co jest też istotne z punktu widzenia oceny naszej kondycji finansowej przez sektor finansowy, przez podmioty z branży leasingowej. To też wpływa na warunki, jakie otrzymujemy od producentów samolotów czy też leasingodawców.

Te wyniki w ubiegłym roku były dobre w ujęciu nominalnym, ale również odnosimy je do rynku. To, co chciałbym tutaj zaznaczyć, że w ujęciu do takiego otoczenia konkurencyjnego marża z działalności operacyjnej EBIT LOT-u plasowała się w czołówce, jeżeli chodzi o linie. Oczywiście tutaj są linie o różnym profilu, ta marża z działalności operacyjnej była na poziomie 8,1%, jeżeli chodzi o polskie standardy rachunkowości, natomiast normalizując to do sposobu, w jaki linie lotnicze raportują swoje wyniki, a więc międzynarodowe standardy sprawozdawczości finansowej, ta marża była na poziomie blisko 10% i to jest również dla nas taki sygnał, że te wyniki były w ujęciu rynkowym również bardzo dobre.

Ważnym aspektem poza wynikami finansowymi jest również nasza działalność operacyjna i tutaj na bieżąco śledzimy i raportujemy szereg wskaźników, które mówią o tym, jak skutecznie realizujemy naszą funkcję przewozu pasażerów. Tutaj cztery wybrane wskaźniki za styczeń – kwiecień, a więc pierwsze cztery miesiące roku. Jeżeli chodzi o punktualność odlotów – 86,1%. Ta liczba mówi to, że 86% lotów zostało wykonanych punktualnie według przyjętego sposobu prezentacji przez linię. Oznacza to, że z opóźnieniem nieprzekraczającym 15 minut. To jest taki wynik, który my raportujemy, natomiast linie lotnicze jeszcze tę wartość normalizują o takie zdarzenia, które są niezależne od przewoźnika, chociażby kwestie pogodowe, chociażby opóźnienia spowodowane decyzjami kontroli ruchu powietrznego i przy uwzględnieniu tych czynności, tych zjawisk niezależnych od przewoźnika ta punktualność za pierwsze cztery miesiące wynosiła 92%, a więc to są bardzo dobre wyniki. Tu jest też odniesienie do roku 2019, to jest wzrost punktualności o 5 punktów procentowych.

Kolejnym wskaźnikiem jest regularność, a więc 99,5%, to oznacza, że mniej niż 1% lotów zostało odwołanych na maksymalnie 6 dni przed planowaną datą operacji i te 6 dni to jest taka granica raportowa, która też daje pasażerom pewną możliwość *rebookingu* swojej podróży.

Efektywność transferów, czyli jaki odsetek pasażerów, którzy kontynuowali swoją podróż w porcie przesiadkowym skutecznie, była w stanie ją kontynuować, tzn. rejs dolotowy wydarzył się w takim czasie, że umożliwił sprawny transfer i wejście na pokład samolotu odlotowego.

Dostępność floty na poziomie 90%, czyli to znaczy, że tylko 9,5% czasu floty stanowiły nieplanowane czynności techniczne i serwisowe. Każdy z tych wskaźników, odnosząc je do 2019 r., a więc ostatniego roku przed pandemią, notuje tutaj poprawę, więc z tych parametrów również jesteśmy zadowoleni.

Teraz jeżeli chodzi o kluczowe inwestycje. Oczywiście tych inwestycji w różnych obszarach jest wiele, bo spółka się rozwija. Chciałbym zwrócić uwagę tutaj na ten aspekt taki najbardziej wymierny, bo on bezpośrednio wpływa na to, ile połączeń jesteśmy w stanie otwierać, jakie nowe kierunki jesteśmy w stanie ogłaszać i jak rozległa jest nasza siatka połączeń. To są projekty flotowe. Tutaj te projekty flotowe realizujemy równolegle w trzech kategoriach.

Jeżeli chodzi o flotę regionalną jesteśmy w trakcie największego w historii przetargu, jeżeli chodzi o wybór docelowej floty samolotów regionalnych. Tutaj mamy wybór między producentem Airbus i Embraer wraz z powiązaniem kontraktem silnikowym i tutaj producentem, który produkuje silniki dla obydwu tych flot, jest spółka Pratt & Whitney, o której pan przewodniczący wspominał na początku. Ona jest również częścią tego postępowania. Jeżeli chodzi o zakres tego postępowania, mówimy tutaj o decyzji o nabyciu do 84 samolotów do 2035 r. O tym opowiem też za chwilę, bo tutaj z jednej strony to jest ten wzrost i ta liczba wydaje się być bardzo wysoka. Natomiast to są samoloty nowej generacji, które najpierw wymienią samoloty starej generacji

w tym segmencie, bo tutaj samoloty mają już kilkanaście lat i naturalnie ich cykl życia powoli dobiega końca, a później to jest już budowa większej liczby samolotów, ale już nowej generacji. Dlaczego nowa generacja, o tym też za chwilę opowiem.

Następnym obszarem jest rozwój floty wąskokadłubowej i tutaj LOT sukcesywnie pozyskuje samoloty do floty. Do 2026 r. 13 kolejnych samolotów typu Boeing 737 MAX zasili naszą flotę. Jeżeli chodzi o flotę szerokokadłubową, a więc ważną z punktu widzenia naszego najbardziej wartościowego czy też wysokopłatnego ruchu do Ameryki Północnej – to są samoloty szerokokadłubowe – to LOT w ostatnim czasie podpisał umowę na leasing operacyjnych dwóch samolotów szerokokadłubowych Boeing 737, Dash-8 i te samoloty pojawiają się na naszej siatce. My je odbieramy w październiku i grudniu 2027 r.

Tu na tym wykresie przedstawiam, jak ten plan rozbudowy floty w kolejnych kwartałach będzie wyglądał. Rok 2025 skończyliśmy flotą do dyspozycji handlowej w liczbie 88 samolotów – 16 szerokokadłubowych, 25 wąskokadłubowych, 47 regionalnych i sukcesywnie w kolejnych kwartałach ta flota będzie się powiększać, zarówno jeżeli chodzi o segment szerokokadłubowy, ale przede wszystkim segment wąskokadłubowy. Samoloty regionalne, które będą wynikiem postępowania przetargowego pojawią się na siatce w zależności od decyzji, którego konkretnego producenta wybierzemy na przełomie 2026 i 2027 r. w takim szerszym oknie. Tutaj też nie chciałbym w tym momencie wchodzić w szczegóły.

Ten wzrost floty odnosimy również do tego, jak wygląda rynek, bo wspominałem na poprzedniej prezentacji, że rozwój tej skali działalności wpisuje się po prostu w to, w jakim modelu Polskie Linie Lotnicze LOT funkcjonują. Żeby skutecznie konkurować musimy mieć odpowiednio dużą flotę, aby obsługiwać coraz więcej kierunków. To nam pozwala lepiej i w większym stopniu wypełniać pokłady samolotów, ale też generować wyższe przychody czy to nominalnie, czy też w ujęciu na pasażera. Natomiast tutaj przedstawiam dwa ujęcia, jak szybko rośniemy, jeżeli chodzi o dostępność naszych usług w relacji do rynku.

Dwa ujęcia po lewej jest to wzrost w kwietniu rok do roku, czyli 2025 r. do 2024 r. w liczbie foteli, czyli jaka jest łączna pula foteli, jak bardzo zwiększyła się względem ubiegłego roku i tu widzimy, że byliśmy trzecią linią na rynku, która w tym tempie rosła. Po prawej jest to inna miara – ASKM, czyli *available seat kilometers* i to tak naprawdę są fotele przemnożone przez dystans, na jakim się poruszają i tutaj uwzględniamy również, gdzie latamy i ta dostępność tutaj również plasowała nas w trzech największych, najszybciej rosnących liniach.

Pan przewodniczący na początku wspominał również o kwestii siatki, więc ta siatka systematycznie się powiększa. Po prawej stronie są przedstawione kierunki, które otwieraliśmy w ostatnich miesiącach, chociażby nowe połączenia do Lizbony, Paryża i tutaj nie z Warszawy, ale z Krakowa, więc też z naszego lotniska regionalnego, Warszawa – Malta, Rejkjavik, zaplanowane pierwsze połączenia do Salonik, Barcelony i Marakeszu. To pokazuje, że też nasze plany, które przyjęliśmy w 2023 r., są systematycznie realizowane, tzn. z jednej strony rozwój nowych połączeń w Europie, również w Azji Centralnej, rozwój połączeń regionalnych z innych portów niż Chopin i w miarę pojawiania się nowych samolotów, kolejnych samolotów do floty szerokokadłubowej na pewno też decyzje dotyczące nowych połączeń w Ameryce Północnej.

Teraz jeszcze wracając krótko do przetargu, o którym wspominałem, jeżeli chodzi o wybór floty regionalnej. To po prawej ilustruje to, o czym wspominałem wcześniej, czyli to, że mówimy o nabyciu do 84 samolotów, natomiast ten proces jest rozłożony w pierwszej kolejności na wymianę generacyjną obecnej floty, czyli to są te słupki szare i następnie sukcesywnie już na budowę tej floty w oparciu o nowe samoloty nowej generacji, czyli wzrost docelowo do 84 samolotów w 2035 r. z 47 samolotów regionalnych, które mamy teraz. Ta wymiana generacyjna wiąże się z kilkoma kwestiami. Po pierwsze, samoloty nowej generacji są bardziej efektywne paliwowo, mają po prostu niższe spalanie. Paliwo jest istotną częścią kosztów operacyjnych, więc to nam pozwala obniżać te koszty i też skutecznie konkurować na rynku. Druga kwestia to są niższe emisje, jeżeli chodzi o dwutlenek węgla, a więc to też wpływa zarówno na ekonomikę, jak i na potrzeby regulacyjne. Trzecim elementem są nowe, nowsze konstrukcje, bardziej przestronne dla pasażera, ten komfort dla pasażera jest większy, są też cichsze, są większe okna, większa jasność, więc te wrażenia z podróży będą lepsze.

To będą samoloty, które w zależności od decyzji dotyczącej wyboru producenta, też pozwolą nam zunifikować ten segment floty. To znaczy będziemy mieli do dwóch podtypów w tym segmencie. Dzisiaj tych podtypów mamy więcej, bo mamy Embraer 170, 190, 195,

po prostu to nam też pozwala usprawniać czynności serwisowe, planistyczne, więc to jest też ważny aspekt.

Na koniec chciałbym jeszcze zaznaczyć, podobnie jak tutaj pan prezes mówił, w tym roku pojawi się czy też przygotowana zostanie strategia dla rozwoju całej grupy, LOT również aktualizuje swoją strategię po to, aby odzwierciedlić w naszych długoletnich planach to, jakie są aktualne plany i zamierzenia, jeżeli chodzi o rozwój infrastruktury lotniskowej, czyli rozbudowa portu Chopina, termin otwarcia Centralnego Portu Komunikacyjnego, na tej kanwie współpracujemy jako spółka ze spółką CPK, jeżeli chodzi o nasze prognozy ruchu, więc tutaj te działania również mamy skoordynowane. Przyjęcie nowej strategii planujemy do końca roku jako taką naturalną kontynuację, ale też zrewidowane założenia strategii przyjętej w 2023 r.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dziękuję bardzo. Za długo nie porozmawiamy, nie podyskutujemy, a szkoda, bo za chwilę mamy komisję.

Duże uznanie.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Może spotkalibyśmy się za 2, 3 tygodnie?

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Myślę, że tak. Myślę, że warto o tym rozmawiać. Fajne rzeczy się dzieją. Pamiętam jeszcze czas nie tak bardzo odległy, jak Adrian Furgalski, komentując sytuację LOT-u, napisał, że LOT jest wart mniej niż PKS w Ostrołęce. Ten tytuł pamiętam z tej gazety, z tej jego wypowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Mogę krótko komentarz?

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Bardzo proszę. Myślę, że się umówimy jeszcze za miesiąc. Jeszcze à propos o wyborze floty mniejszej czy większej, bo kiedyś LOT kupował Bombardieri...

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Przejął.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Kupował czy przejął od Eurolotu. To jest przykład tej historii, różnych relacji, które gdzieś tam powodowały takie turbulencje i jestem dość wyczulony na różne relacje między spółkami w grupie, bo one czasami po prostu powodują, że to wszystko jest takie zamalowane akwarelą, a wiemy jaki jest skutek, jeżeli coś urządzamy wykorzystując akwarele, ale pal sześc. Czy państwo z założenia odchodzicie od turbośmigłowców, samolotów turbośmigłowych i tyle?

Dyrektor biura PLL LOT SA i PGL SA Radosław Sitek:

Proces wyjścia z floty samolotów turbośmigłowych wynikał po prostu z naturalnego cyklu życia tamtych samolotów. Natomiast my obserwujemy przede wszystkim, jak zmienia się technologia, tzn. biorąc pod uwagę, jakie prace są prowadzone, jeżeli chodzi o technologię czy to turbośmigłową czy taką nową generację samolotów do obsługi mniejszych dystansów w takim ruchu chociażby krajowym czy też na kilkaset kilometrów, to my tego nie wykluczamy, że taki podtyp w przyszłości się pojawi. To oczywiście zależy od technologii, jak szybko ta technologia zostanie sprawdzona, a następnie scertyfikowana, ale widzimy docelowo w naszej siatce przestrzeni na to, żeby po wyborze samolotów regionalnych – w zależności od producenta to będą samoloty umożliwiające obsługę relatywnie dalekiego ruchu regionalnego i to są samoloty też średnio większe niż te, które mamy teraz – to miejsce na takie samoloty do obsługi kilkudziesięciu pasażerów na pewno będzie, ale to na pewno nie wydarzy się w najbliższych kilku latach. Raczej jest to perspektywa być może kolejnej dekady.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Panie ministrze, przepraszam. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję w ogóle za tę dzisiejszą podkomisję. Uważam, że warto o tym rozmawiać, bo my mamy się czym pochwalić i to jest właśnie ten jeden z niewielu momentów, kiedy jesteśmy dumni z tego, jak się nam narodowy przewoźnik rozwija, jakie ma plany.

Natomiast jakby tak popatrzeć na te wykresy, które były jeszcze, to powiedziałbym tak – jeden z naszych głównych dużych konkurentów od 2 lat praktycznie, czyli Lufthansa, jest na minusie. My pokazujemy, jak rośniemy plus oferowanie liczby miejsc na rynku. Naprawdę mamy się czym pochwalić.

Jeżeli chodzi o pytanie dotyczące turbośmigłowych, to oczywiście tu całkowicie się zgadzam z tym, co zostało powiedziane, natomiast na świecie, to głównie w Stanach co prawda, pojawia się taka tendencja dowozu z małych lotnisk, ale takich subregionalnych do dużych lotnisk zupełnie inną kategorią samolotów, taką kategorią samolotów śmigłowych, ale nawet nie z napędem turbośmigłowym, bo loty są krótkie, więc szkoda silników. W Europie jest też taki typ samolotu, który jest produkowany na takie krótkie dystanse. On co prawda ma 11–12 miejsc, ale to się dzieje, więc możliwości techniczne, jeżeli tylko będzie taka potrzeba, również są, więc fajnie byłoby jakbyśmy za jakiś miesiąc mogli się spotkać i dalej porozmawiać w tym temacie.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Czuję się zobowiązany i zorganizujemy takie spotkanie, bo naprawdę warto.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

A ja się już nie spóźnię.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Jest ta przestrzeń i ten rozwój. Myślę, że jest się czym pochwalić, tak jak pan minister mówił. Trzeba się chwalić tym rozwojem, który się dzieje. Życzę tylko państwu, żeby te wszystkie zamiary i te marzenia się spełniły, bo co do niektórych to będę miał pytania, ale nie dzisiaj po prostu siłą rzeczy. Za 4 tygodnie się umówimy i zrobimy takie spotkanie.

Sekretarz stanu w MI Maciej Lasek:

Panie przewodniczący, nasze marzenia i plany są znacznie większe.

Przewodniczący poseł Zdzisław Gawlik (KO):

Dziękuję bardzo. Dziękuję państwu bardzo. Przepraszam za te turbulencje, które były związane z rozpoczęciem, ale tak się czasami dzieje. Dziękuję państwu i do zobaczenia.

Zamykam posiedzenie podkomisji do spraw nadzoru nad zarządzaniem mieniem państwowym. Dziękuję bardzo.