

Struktura kapitałowo – majątkowa przedsiębiorstwa Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A

Analiza wskaźników struktury kapitałowo-majątkowej Polskich Linii Lotniczych „LOT” S.A. w latach 1998-2000 wskazuje na poprawę struktury finansowej przedsiębiorstwa, co jest odzwierciedlone w wynikach zestawionych w tabeli 12.

Wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym wzrósł z 56,47% w 1998 roku do 109,25% w 2000 roku. Oznacza to, że w 2000 roku kapitał własny w pełni pokrywał wartość majątku trwałego, co stanowi istotną poprawę w porównaniu z wcześniejszymi latami, gdy miało to miejsce w mniejszym stopniu. Wzrost ten jest wynikiem znaczącego zwiększenia kapitału własnego w analizowanym okresie.

Wskaźnik pokrycia majątku obrotowego kapitałem krótkoterminowym wykazał spadek z 180,48% w 1998 roku do 119,13% w 2000 roku. Choć wartość tego wskaźnika spadła, nadal utrzymywał się na poziomie wyższym niż 100%, co wskazuje, że majątek obrotowy był nadal finansowany w dużej mierze przez kapitał krótkoterminowy, choć mniej intensywnie niż w latach poprzednich.

Wskaźnik udziału kapitału pracującego w finansowaniu majątku ogółem poprawił się z -23,52% w 1998 roku do 4,07% w 2000 roku. Zmiana ta świadczy o poprawie efektywności wykorzystywania kapitału pracującego, który w 2000 roku stał się dodatni, w przeciwieństwie do lat wcześniejszych, kiedy wskazywał na niedostateczne finansowanie aktywów ogółem przez kapitał obrotowy.

Wskaźnik udziału kapitału pracującego w finansowaniu majątku

obrotowego również wykazał poprawę, z -61,07% w 1998 roku do 9,31% w 2000 roku. Zmiana ta jest wynikiem zwiększenia kapitału pracującego, co pozwoliło na większą stabilność finansową przedsiębiorstwa, zwłaszcza w zakresie finansowania majątku obrotowego.

W latach 1998-2000 Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A. poprawiły swoją strukturę kapitałowo-majątkową, szczególnie poprzez wzrost udziału kapitału własnego w finansowaniu majątku trwałego oraz poprawę efektywności wykorzystania kapitału pracującego.

Majątek trwały Spółki Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A. jest w pełni sfinansowany kapitałem stałym przez cały analizowany okres, co oznacza, że przedsiębiorstwo stosuje tzw. „złotą zasadę bilansową”. Zasada ta zakłada, że majątek trwały powinien być finansowany głównie przez kapitał stały, a więc kapitał własny oraz zobowiązania długoterminowe, co zapewnia stabilność finansową firmy i minimalizuje ryzyko finansowe związane z niewłaściwym finansowaniem tego rodzaju aktywów.

Jednakże, przy ocenie wskaźników pokrycia majątku trwałego kapitałem stałym, można zadać pytanie, czy rozmiar tego majątku nie jest zbyt mały, co mogłoby ograniczać potencjał rozwoju spółki. Wzrost majątku trwałego może być bowiem istotny dla przedsiębiorstwa, zwłaszcza w branży lotniczej, gdzie inwestycje w infrastrukturę, floty samolotów czy technologie są kluczowe dla dalszego rozwoju. Jeśli majątek trwały jest na zbyt niskim poziomie, może to hamować rozwój spółki, gdyż ogranicza dostępność do zasobów, które mogą przyczynić się do wzrostu efektywności operacyjnej i konkurencyjności na rynku.

Jednakże należy również zauważyć, że sytuacja finansowa przedsiębiorstwa nie zależy wyłącznie od wielkości majątku trwałego, ale także od efektywności zarządzania jego aktywami oraz struktury kapitałowej. W przypadku PLL „LOT” S.A. stabilność finansowa wynikająca z zachowania „złotej zasady

bilansowej” może stanowić fundament dalszego rozwoju, nawet jeśli majątek trwały nie rośnie w szybkim tempie. Ostateczna ocena będzie zależała od zdolności spółki do generowania przychodów i inwestowania w rozwój, z uwzględnieniem zmieniających się warunków rynkowych oraz potrzeb inwestycyjnych.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Ocena sytuacji majątkowo – kapitałowej PLL „LOT” S.A. Analiza bilansu.

Analiza bilansu składa się z analizy wstępnej oraz wskaźnikowej, stanowiąc kluczowy element analizy finansowej. Wstępna analiza bilansu koncentruje się na badaniu zmian oraz proporcji poszczególnych pozycji bilansu, a także na określeniu ich wpływu na sytuację finansową przedsiębiorstwa.

W ramach badania struktury bilansu, szczególne znaczenie ma analiza struktury kapitałowo-majątkowej. Struktura majątku odzwierciedla sposób zaangażowania kapitału w przedsiębiorstwie i zależy m.in. od rodzaju prowadzonej działalności oraz efektywności wykorzystania posiadanych środków. Z kolei struktura kapitału określa sytuację finansową firmy, uwzględniając wielkość zaangażowania kapitału obcego oraz stopień ryzyka związanego z jego wykorzystaniem [E. Kurtys (red.): Analiza ekonomiczno-finansowa przedsiębiorstwa..., op. cit., s. 28].

Kolejnym ważnym aspektem analizy bilansu jest badanie relacji pomiędzy strukturą majątku (podzieloną na majątek trwały i obrotowy) a strukturą źródeł jego finansowania (podzielonych na kapitał stały i krótkoterminowy). Ta relacja pozwala ocenić, czy sposób finansowania majątku wspiera utrzymanie równowagi finansowej przedsiębiorstwa. Oznacza to, że ocenia się, czy przestrzegana jest „złota reguła finansowania”, która mówi, że majątek trwały powinien być w pełni finansowany kapitałem stałym (czyli kapitałem własnym oraz zobowiązaniami długoterminowymi), a majątek obrotowy – zobowiązaniami krótkoterminowymi. Warto zaznaczyć, że jeśli w firmie nie ma zadłużenia długoterminowego, kapitał stały jest równy kapitałowi własnemu. Niezastosowanie się do tej zasady, a nawet jej częściowe naruszenie (np. finansowanie majątku trwałego krótkoterminowym kapitałem obcym), może prowadzić do zaburzenia równowagi finansowej i w skrajnych przypadkach do upadłości przedsiębiorstwa.

Istnieje również możliwość, by część majątku obrotowego była finansowana kapitałem stałym. Ta część kapitału stałego, która finansuje majątek obrotowy, nosi nazwę kapitału obrotowego netto lub kapitału pracującego [E. Kurtys (red.): Analiza ekonomiczno-finansowa przedsiębiorstwa..., op. cit., s. 29].

Wstępną analizę bilansu przeprowadzono na podstawie danych zawartych w tabeli 9, w której zaprezentowano bilans spółki PLL „LOT” S.A. na dzień 31 grudnia w trzech kolejnych latach działalności. Oprócz tego, przedstawiono wskaźniki dynamiki, jak również wskaźniki struktury majątku i źródeł jego finansowania.

Na podstawie danych zawartych w tabeli, można stwierdzić, że przedsiębiorstwo PLL „LOT” S.A. zwiększyło swój majątek. Na koniec 2000 roku jego wartość wzrosła o 834 735 tys. zł, co stanowiło wzrost o 64 % w porównaniu do roku 1998. Wzrost ten obejmował zarówno majątek trwały, który zwiększył się o 235 453 tys. zł, jak i majątek obrotowy, który wzrósł o 431 162 tys. zł. Dynamika wzrostu majątku trwałego była jednak niższa

(33,4 %) niż dynamika wzrostu majątku obrotowego (85,8 %). W wyniku tego, udział majątku trwałego w majątku ogólnym zmniejszył się z 54,0 % na koniec 1998 roku do 44,0 % na koniec 2000 roku. Najwyższą wartość majątku trwałego firma osiągnęła w 2000 roku, wynoszącą 2 139 377 tys. zł. W ciągu roku suma bilansowa wzrosła o 643 411 tys. zł, co stanowiło wzrost o 43 %. Wzrost ten sfinansowano głównie poprzez podwyższenie kapitału akcyjnego o kwotę 91 646 tys. zł w wyniku emisji akcji serii C objętej przez SAirLines Europe BV oraz zwiększenie kapitału zapasowego o 518 510 tys. zł w związku z nadwyżką wpływów ze sprzedaży tych akcji ponad ich wartość nominalną.

Wzrost majątku obrotowego w 2000 roku wynikał również ze wzrostu należności, które stanowiły 24,5 % wartości aktywów ogółem. Należały do nich należności z tytułu dostaw, należności od budżetu oraz ZUS-u. Ponadto, zauważalną dynamikę wykazały rozliczenia międzyokresowe, które wzrosły w 2000 roku o 163,2 % (o 159 120 tys. zł) w porównaniu z rokiem 1998. Ich udział w majątku obrotowym wyniósł 12,4 %.

Dynamika wzrostu majątku obrotowego o 85,8 % świadczy o bardziej efektywnym wykorzystaniu tego majątku. Taki wzrost efektywności może wpłynąć na obniżenie kosztów oraz poprawę wyniku finansowego przedsiębiorstwa.

Z analizy dynamiki pasywów wynika, że w latach 1998-2000 kapitał spółki zwiększył się o 64,0 %, równocześnie z jego majątkiem. W skład tej zmiany wchodził wzrost kapitału własnego o 158,1 % oraz wzrost kapitału obcego o 22,7 %. Pomimo znacznego wzrostu kapitału własnego, jego udział w źródłach finansowania pozostał stosunkowo niewielki.

Udział kapitału własnego w pasywach ogółem wzrósł z 30,5 % na koniec 1998 roku do 48,0 % na koniec 2000 roku. Zwiększenie kapitału własnego nastąpiło głównie wskutek zatrzymania w przedsiębiorstwie wypracowanego zysku. Zysk netto w 2000 roku wyniósł 28 177 tys. zł i stanowił 2,7 % kapitału własnego.

Wysoką dynamikę wykazały zobowiązania krótkoterminowe w kapitale obcym, które w 2000 roku stanowiły 10,7 % pasywów ogółem. Ich udział w pasywach spadł z 23,5 % na koniec 1998 roku do 22,4 % w 1999 roku, a następnie do 10,7 % w 2000 roku.

Również fundusze specjalne wykazały dużą dynamikę wzrostu. Na 31 grudnia 2000 roku wzrosły one o 45,4 % w porównaniu do stanu na 31 grudnia 1998 roku, chociaż ich udział w pasywach ogółem pozostał niewielki i wyniósł 0,7 %.

Analiza źródeł finansowania majątku PLL „LOT” S.A. w latach 1998-2000 wskazuje na istotne zmiany w strukturze pasywów i kapitału własnego przedsiębiorstwa.

W 1998 roku łączna wartość pasywów spółki wynosiła 1 304 642 tys. zł, a w 2000 roku wzrosła do 2 139 377 tys. zł, co stanowiło wzrost o 64 %. Wartość zobowiązań ogółem wzrosła z 906 639 tys. zł w 1998 roku do 1 112 134 tys. zł w 2000 roku, co oznaczało wzrost o 22,7 %. Wzrost pasywów ogółem był zatem głównie związany ze wzrostem zobowiązań, jednakże wartość kapitału własnego wzrosła w tym samym okresie o 158,1 %. W 1998 roku kapitał własny wynosił 398 003 tys. zł, a w 2000 roku osiągnął wartość 1 027 243 tys. zł.

Wartość kapitału stałego, który obejmował kapitał własny, wzrosła o 158,1 % w tym samym okresie, osiągając 1 027 243 tys. zł na koniec 2000 roku. Natomiast majątek trwały w analizowanym okresie zwiększył się o 33,4 % – z 704 806 tys. zł w 1998 roku do 940 259 tys. zł w 2000 roku.

W wyniku powyższych zmian, kapitał pracujący, który jest różnicą między majątkiem obrotowym a zobowiązaniami krótkoterminowymi, wykazał znaczne zmiany. W 1998 roku wartość kapitału pracującego wynosiła -306 803 tys. zł, a na koniec 2000 roku wzrosła do 86 984 tys. zł, co oznaczało wzrost o 28,35 %. Ten pozytywny wynik świadczy o poprawie efektywności wykorzystania kapitału obrotowego.

Zmiany w strukturze pasywów i kapitału PLL „LOT” S.A. w latach

1998-2000 wskazują na znaczny wzrost kapitału własnego, który w dużym stopniu zrekompensował wzrost zobowiązań. Zwiększenie kapitału własnego miało pozytywny wpływ na sytuację finansową firmy, co znalazło odzwierciedlenie w poprawie kapitału pracującego.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Central European Engine Services Sp. z o.o.

CEES przewiduje dalszy rozwój, zwłaszcza w zakresie usług związanych z obsługą silników lotniczych dla zagranicznych przewoźników. Dzięki współpracy z General Electric Engine Services, spółka ma dostęp do najnowszych technologii oraz wiedzy eksperckiej, co pozwala na świadczenie usług naprawczych i remontowych na najwyższym poziomie. W miarę rozwoju rynku lotniczego oraz wzrostu liczby operacji lotniczych, CEES będzie musiało dostosować swoją ofertę do rosnącego zapotrzebowania na usługi konserwacyjne, a także rozwijać swoje zdolności operacyjne.

Spółka planuje dalsze inwestycje w rozbudowę infrastruktury, co będzie niezbędne w obliczu rosnącej liczby naprawianych silników oraz rozwoju nowych typów silników, które pojawią się w przyszłości. Zwiększenie pojemności oraz unowocześnienie zaplecza technicznego zapewni firmie większą elastyczność w świadczeniu usług, a także umożliwi jej dalszą ekspansję na rynki międzynarodowe. W przyszłości CEES planuje rozwinąć swoją działalność na obszary poza Polską, zdobywając nowych klientów zagranicznych, w tym firmy lotnicze i wojskowe, które

będą potrzebowały specjalistycznej obsługi silników.

Spółka CEES zamierza również intensyfikować współpracę z innymi podmiotami z branży lotniczej, zarówno w Polsce, jak i za granicą. Możliwość świadczenia usług na poziomie światowym jest kluczowym celem spółki, co pozwoli jej na dalszy rozwój i umocnienie swojej pozycji na rynku. Ważnym elementem będzie także wdrażanie nowych standardów obsługi oraz utrzymywanie wysokich norm jakości, co zapewni konkurencyjność spółki wśród innych firm zajmujących się obsługą silników lotniczych.

Dodatkowo, firma planuje rozszerzyć swoją działalność o inne typy silników, które będą użytkowane przez różne linie lotnicze, a także wojskowe jednostki lotnicze. Dzięki temu CEES zyska możliwość świadczenia usług dla szerokiego kręgu odbiorców, zarówno cywilnych, jak i wojskowych, co pozytywnie wpłynie na jej rozwój i stabilność finansową.

Central European Engine Services zyskuje coraz większą rolę w branży obsługi silników lotniczych w Europie Środkowo-Wschodniej, co pozwala jej nie tylko na umocnienie swojej pozycji na rynku krajowym, ale także na aktywne poszukiwanie nowych możliwości w zakresie współpracy międzynarodowej. Firma planuje dalszą modernizację swojego zaplecza technicznego oraz inwestycje, które pozwolą jej utrzymać konkurencyjność i zaspokoić rosnące potrzeby rynku.

Spółka CEES kontynuuje realizację strategii rozwoju poprzez dalsze inwestycje w infrastrukturę, co pozwoli jej na poszerzenie oferty oraz zwiększenie zdolności operacyjnych. Zwiększający się popyt na specjalistyczne usługi naprawcze i konserwacyjne silników lotniczych, zarówno w kraju, jak i za granicą, stwarza perspektywy dla dalszego wzrostu spółki. W szczególności, rozwój rynku transportu lotniczego oraz wzrost liczby przewoźników lotniczych wymagać będą bardziej zaawansowanych technologii oraz specjalistycznych usług serwisowych. CEES, dzięki strategicznemu partnerstwu z General Electric, ma dostęp do najnowszych technologii i know-how, co

umożliwi jej rozwój i dostosowanie oferty do potrzeb rynku.

W planach CEES znajduje się także rozszerzenie działalności na obszary związane z nowymi typami silników, które pojawią się w przyszłości, w tym silników o wyższej wydajności i większej mocy. Te zmiany będą wiązać się z dalszym rozwojem stacji naprawczych oraz inwestycjami w nowoczesne urządzenia testowe, które pozwolą na pełne testowanie silników lotniczych. Spółka planuje także zwiększenie zakresu działalności w zakresie obsługi silników wojskowych, które mogą stanowić ważną część jej portfela usług.

Współpraca z międzynarodowymi klientami stanowi kluczowy element w strategii CEES. Zatrudniając wykwalifikowaną kadrę inżynierską i techniczną oraz posiadając odpowiednią infrastrukturę, spółka może konkurować z globalnymi liderami w branży obsługi silników. W przyszłości CEES ma ambicje zdobyć rynek europejski oraz rozpocząć świadczenie usług na większą skalę, rozszerzając działalność na inne regiony, w tym Azję i Bliski Wschód, gdzie rynek przewozów lotniczych rozwija się dynamicznie.

Z perspektywy finansowej, CEES planuje zwiększenie przychodów poprzez poszerzenie zakresu działalności oraz poprawę efektywności operacyjnej. Celem jest osiągnięcie wyższej rentowności i stabilności finansowej, co pozwoli na reinwestowanie w rozwój i innowacje technologiczne. Spółka planuje również wprowadzenie nowych produktów i usług, takich jak zaawansowane programy konserwacji i monitorowania silników, które pozwolą na wydłużenie cyklu życia silników i obniżenie kosztów eksploatacji.

Równocześnie CEES stawia na rozwój swojej działalności w zakresie tzw. On Wing Support, czyli obsługi silników na pokładach samolotów, co stanowi unikalną ofertę, umożliwiającą bezpieczną i szybką naprawę silników w trakcie lotów. Współpraca z General Electric Engine Services umożliwia spółce świadczenie tego typu usług na najwyższym poziomie, co

sprawia, że firma jest w stanie zaoferować kompleksowe rozwiązania dla globalnego rynku obsługi technicznej samolotów.

Wszystkie te działania są elementem większej strategii CEES, której celem jest umocnienie pozycji firmy na rynku europejskim oraz ekspansja na rynki międzynarodowe. Spółka stawia na innowacyjność, jakość usług oraz współpracę z najlepszymi partnerami, co ma zapewnić jej długoterminowy rozwój i sukces w branży obsługi technicznej samolotów i silników lotniczych.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

LOT Ground Services Sp. z o.o.

LOT Ground Services Sp. z o.o. od momentu powstania w 1992 roku skutecznie wprowadziło innowacje i standardy w obsłudze naziemnej na warszawskim lotnisku Okęcie. Jako firma specjalizująca się w obsłudze pasażerów, bagaży, samolotów oraz towarów, LGS stało się kluczowym graczem w sektorze usług lotniczych w Polsce. Przewoźnicy lotniczy, którzy korzystali z usług LGS, mogli liczyć na kompleksową obsługę zarówno na płycie lotniska, jak i w terminalu pasażerskim oraz cargo.

Z perspektywy wyników finansowych, spółka odnotowała stabilny rozwój, osiągając w 2000 roku zysk netto na poziomie 2 070 404 zł. Współpraca z największymi przewoźnikami, w tym z PLL LOT S.A. oraz EuroLOT S.A., stanowiła istotny fundament jej działalności. Fakt, że aż 63,7% obsłużonych rejsów w 2000 roku

pochodziło od tych dwóch spółek, a 57,1% pasażerów wylatujących z Warszawy obsługiwano w ramach tych linii lotniczych, podkreśla znaczenie LGS na rynku usług naziemnych.

Spółka nie tylko skupiała się na obsłudze standardowej, ale również nieustannie dążyła do podnoszenia jakości swoich usług, co było odpowiedzią na rosnącą konkurencję na rynku. Dbłość o jakość była kluczowym elementem strategii LGS, pozwalającym nie tylko na utrzymanie, ale i na rozszerzenie bazy klientów. Firma konsekwentnie inwestowała w nowoczesne technologie i systemy zarządzania, co miało na celu zwiększenie efektywności i bezpieczeństwa obsługi pasażerów i towarów.

Dzięki stabilnej współpracy z kluczowymi graczami na rynku oraz systematycznemu podnoszeniu jakości usług, LOT Ground Services zdołało zbudować silną pozycję na rynku obsługi naziemnej w Polsce. Spośród konkurencyjnych firm, LGS wyróżniało się solidnością oraz zdolnością do adaptacji do wymagań rosnącego ruchu pasażerskiego oraz wymagających operacji logistycznych, co było kluczowe w dynamicznie zmieniającej się branży lotniczej.

Również w przyszłości, firma planowała dalszy rozwój i utrzymanie wysokiej jakości usług, licząc na dalsze umocnienie swojej pozycji na rynku obsługi naziemnej. Oczekiwano, że w kolejnych latach LGS jeszcze bardziej wzmocni swoją pozycję poprzez zwiększenie liczby obsługiwanych przewoźników oraz rozszerzenie zakresu działalności na nowe lotniska, a także dostosowanie swoich usług do zmieniających się potrzeb rynku transportu lotniczego.

Kontynuując rozwój, LOT Ground Services Sp. z o.o. stale inwestowało w rozwój infrastruktury, technologie oraz szkolenia dla swojego personelu, co pozwalało im utrzymać pozycję lidera w branży. Firma intensywnie rozwijała swoje zdolności operacyjne, wdrażając nowe rozwiązania technologiczne, takie jak systemy automatycznej odprawy

pasażerów czy systemy zarządzania bagażami. Dzięki tym innowacjom udało się zoptymalizować procesy obsługi naziemnej, co w rezultacie przyczyniło się do zwiększenia efektywności oraz skrócenia czasu odprawy.

LGS dążyło również do dalszej ekspansji swoich usług poza Port Lotniczy Warszawa Okęcie. Z myślą o przyszłości firma planowała zwiększenie swojego zasięgu poprzez otwarcie nowych oddziałów i rozszerzenie działalności na inne lotniska w Polsce. Było to kluczowe, biorąc pod uwagę rosnącą liczbę pasażerów oraz dynamiczny rozwój rynku lotniczego. Podobnie jak w Warszawie, LGS dążyło do zapewnienia najwyższych standardów obsługi pasażerów oraz samolotów, a także do dostosowania swojej oferty do specyficznych wymagań różnych przewoźników lotniczych.

Kluczowym celem na przyszłość było także poszerzenie współpracy z międzynarodowymi przewoźnikami, co pozwalałoby na dalszy rozwój i zdobywanie nowych rynków. Dzięki doświadczeniu zdobytemu na warszawskim lotnisku, LGS miało silne podstawy, aby rozszerzyć działalność na inne, bardziej wymagające rynki międzynarodowe, a także rozwijać współpracę z innymi podmiotami w branży lotniczej, jak np. firmy zajmujące się transportem cargo, czy agencje handlingowe.

Warto dodać, że LGS stawiało na rozwój zrównoważony i dbałość o środowisko naturalne. Firma wdrożyła szereg działań proekologicznych, takich jak optymalizacja zużycia energii czy wdrażanie energooszczędnych rozwiązań w zakresie obsługi naziemnej. W obliczu rosnącej świadomości ekologicznej i presji społecznej, LGS traktowało odpowiedzialność za środowisko jako integralną część swojej strategii biznesowej.

Dodatkowo firma skupiała się na rozwoju kompetencji pracowników, oferując im możliwość uczestnictwa w licznych szkoleniach i kursach branżowych. Wspecjalizowany personel stanowił klucz do zapewnienia jakości usług oraz bezpiecznego i sprawnego wykonywania operacji lotniczych. LGS inwestowało

również w rozwój programów motywacyjnych, które miały na celu nie tylko utrzymanie lojalności pracowników, ale także zwiększenie ich zaangażowania w procesy poprawy jakości usług.

Podsumowując, LOT Ground Services Sp. z o.o. zdołało zbudować silną i stabilną pozycję na rynku obsługi naziemnej, kierując się innowacyjnością, jakością usług oraz dbałością o środowisko. Firmie udało się nie tylko odpowiedzieć na potrzeby rynku, ale także wyprzedzić oczekiwania klientów, co pozwoliło jej na dalszy rozwój i sukcesy na rynku krajowym i międzynarodowym.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

LOT Catering Sp. z o.o.

LOT Catering Sp. z o.o. powstała w 1992 roku i początkowo koncentrowała się na produkcji posiłków lotniczych, których dostarczaniem zajmuje się na pokłady samolotów. Najważniejszym klientem firmy była PLL LOT, jednak z czasem spółka rozszerzyła swoją działalność, oferując usługi cateringowe nie tylko dla lotnictwa, ale także na rynku lokalnym. Firma prowadziła własne placówki handlowe, bufety w biurach Warszawy, a także organizowała bankiety i konferencje. Wśród jej kluczowych klientów znajdowały się takie firmy jak Bank Pekao S.A., TVP, Polkomtel S.A., TP Internet, Agencja Ruchu Lotniczego oraz AIG/Lincoln.

Wszystkie udziały w spółce LOT Catering posiadała PLL LOT S.A. Dzięki tej strukturze kapitałowej, firma miała stabilną sytuację finansową. Zysk netto w 2000 roku wyniósł ponad 5 milionów złotych, przy przychodach na poziomie 104,8 miliona

złotych. Od momentu powstania spółka wykazywała wzrost w swoich wynikach finansowych, a rentowność i ROE stale rosły. W 1998 roku rentowność wyniosła 1,2%, w 1999 roku już 1,6%, a w 2000 roku osiągnęła 3,5%, co wskazuje na solidny rozwój firmy.

Plany na przyszłość obejmowały dalsze umocnienie pozycji na rynku cateringu lotniczego, w tym ekspansję na lotniska w Katowicach, Poznaniu i Gdańsku. Dodatkowo, spółka planowała dalszy rozwój swoich usług cateringowych na rynku nielotniczym, co miało przyczynić się do pozyskiwania nowych placówek i punktów sprzedaży. W 2000 roku firma była już znaczącym graczem na rynku cateringowym, zarówno w branży lotniczej, jak i lokalnej, a jej rozwój wskazywał na solidne fundamenty do dalszej ekspansji.

W miarę jak LOT Catering Sp. z o.o. rozwijał swoją działalność, zauważalny był także wpływ rosnącej konkurencji na rynku cateringowym. Jednak dzięki dbałości o jakość swoich usług oraz elastycznemu podejściu do potrzeb różnych klientów, firma utrzymała stabilną pozycję na rynku. Oferta cateringowa spółki nie ograniczała się jedynie do serwowania posiłków na pokładach samolotów, ale obejmowała również szereg usług skierowanych do rynku lokalnego, takich jak dostarczanie cateringu na eventy, organizację spotkań biznesowych, bankietów, czy catering do biur.

Szczególnym osiągnięciem firmy była także współpraca z PLL LOT, która stanowiła główny filar jej działalności. Dzięki temu LOT Catering zyskał reputację solidnego dostawcy usług dla lotnictwa cywilnego, co pozytywnie wpłynęło na rozwój i profesjonalizm firmy. Pomimo trudnych warunków rynkowych, firma wykazała się wysoką rentownością, co wynikało z efektywnego zarządzania kosztami oraz stałego monitorowania jakości usług.

Kolejnym krokiem w rozwoju spółki było wzmocnienie oferty cateringowej na rynku międzynarodowym. Dzięki poszerzeniu współpracy z zagranicznymi liniami lotniczymi oraz oferowaniu

wysokiej jakości posiłków, spółka mogła pochwalić się nie tylko sukcesami na rynku krajowym, ale także międzynarodowym. Dalszy rozwój firmy wiązał się z modernizacją zaplecza produkcyjnego, inwestowaniem w nowoczesne technologie oraz rozszerzaniem zakresu usług, które miały na celu zaspokojenie rosnących wymagań klientów.

W latach następnych, firma dążyła do dalszego umocnienia swojej pozycji na rynku cateringowym, nie tylko lotniczym, ale także poza nim. Plany rozwoju obejmowały nie tylko rozbudowę bazy klientów, ale również wdrożenie innowacyjnych rozwiązań, które pozwalały na bardziej efektywne zarządzanie produkcją i dystrybucją posiłków. W tym okresie, w ramach strategii rozwoju, LOT Catering zainwestował w unowocześnienie swojego systemu logistycznego, co umożliwiło szybszą i sprawniejszą dostawę posiłków oraz lepszą organizację całego procesu.

Dalsza obecność na rynku cateringu lotniczego oraz pozalotniczego była również wynikiem działań związanych z dywersyfikacją oferty. Spółka stawiała na dostosowanie się do różnorodnych potrzeb klientów, oferując im elastyczne rozwiązania cateringowe, co przyciągało kolejnych zleceniodawców. Dzięki tym działaniom, LOT Catering utrzymał silną pozycję na rynku i w dalszym ciągu stanowił istotny element działalności PLL LOT, a także wypełniał lukę na rynku usług cateringowych w Warszawie i innych większych miastach Polski.

Reasumując, sukces LOT Catering Sp. z o.o. w latach 1990-2000 był wynikiem sprawnego zarządzania, elastyczności w dostosowywaniu oferty do zmieniających się potrzeb rynku oraz współpracy z czołowymi firmami lotniczymi i lokalnymi. Plany rozwoju spółki na przyszłość dawały podstawy do dalszego wzrostu, co było realizowane przez intensyfikację działań na rynku krajowym oraz rozważanie możliwości rozszerzenia działalności na rynki międzynarodowe.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy -

potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

EuroLOT S.A.

Spółka EuroLOT S.A. powstała w 1996 roku, a jej działalność rozpoczęła się w 1997 roku. Dzięki uzyskanej koncesji i świadectwu przewoźnika lotniczego, EuroLOT miał prawo do wykonywania regularnych i nieregularnych przewozów lotniczych na trasach krajowych i zagranicznych. Działalność spółki miała na celu rekonstrukcję krajowej siatki połączeń lotniczych oraz redukcję kosztów operacyjnych, co miało umożliwić stworzenie konkurencyjnej oferty przewozów regionalnych.

EuroLOT, posiadając kapitał akcyjny wynoszący początkowo 33 mln zł, stał się w pełni zależną spółką PLL LOT S.A., który był jej wyłącznym udziałowcem. Już w 2001 roku planowano podwyższenie kapitału akcyjnego do 159,4 mln zł. Spółka została doceniona za swój wkład w rozwój krajowych połączeń lotniczych, otrzymując prestiżową nagrodę "Najlepszy debiut w biznesie 1998" od Kapituły Polskiego Klubu Biznesu.

Wraz z przystąpieniem EuroLOT-u do European Regions Airlines Association (ERA) w 1998 roku, spółka stała się częścią międzynarodowej sieci przewoźników regionalnych, co pozwoliło jej rozwijać swoją działalność i wprowadzać nowe standardy jakości w regionie. Z kolei w 2000 roku EuroLOT stał się operatorem świadczącym usługi przewozowe na rzecz PLL LOT, a jego flota powiększyła się o samoloty ATR-72, co znacznie zwiększyło jej możliwości operacyjne.

Wyniki finansowe EuroLOT-u w latach 1998-2000 wykazywały trudności finansowe, z wysokimi stratami netto, co wskazywało na początkowe trudności w rozwoju i budowaniu rentowności

spółki. Jednak mimo tych problemów, firma kontynuowała rozwój, a w 2001 roku przewidywano osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego, co miało stanowić punkt zwrotny w działalności spółki. Spółka EuroLOT odgrywała istotną rolę w krajowym rynku lotniczym, wnosząc wkład w modernizację infrastruktury przewozów krajowych oraz w procesy restrukturyzacji PLL LOT S.A.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Spółki z udziałem kapitału PLL LOT S.A.

W latach 1999 i 2000, Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. posiadały udziały w 17 spółkach, z czego 7 z nich było spółkami zależnymi, a 10 to spółki stowarzyszone. Spółki te powstały głównie w wyniku wydzielenia obszarów pomocniczych w stosunku do podstawowej działalności przewozów lotniczych. Udziały w niektórych z tych spółek miały charakter inwestycji kapitałowych, co znacząco wpływało na wartość rynkową LOT-u.

Spółki zależne to takie, w których LOT posiadał pełną kontrolę, posiadając więcej niż 50% głosów, a w przypadku spółek stowarzyszonych, LOT wywierał znaczący wpływ, posiadając od 20% do 50% głosów na walnym zgromadzeniu. Przykładami takich spółek zależnych są EuroLOT S.A. (100% udziałów) oraz LOT Catering Sp. z o.o. (100% udziałów), które zajmowały się transportem lotniczym oraz produkcją posiłków na pokład samolotów. Z kolei w przypadku spółek stowarzyszonych, takich jak Amadeus Polska Sp. z o.o. (24,5% udziałów) czy Casinos Poland Sp. z o.o. (33,33% udziałów), PLL LOT posiadał

mniejszościowe udziały.

Te spółki odgrywały istotną rolę w strukturze organizacyjnej PLL LOT, oferując różne usługi wspierające działalność lotniczą, takie jak obsługa naziemna, konserwacja silników lotniczych, sprzedaż paliw czy działalność w branży turystycznej. Mimo że sprawozdania finansowe tych spółek nie były konsolidowane z bilansami PLL LOT, ich wartość rynkowa stanowiła nieujawnione źródło wartości dla spółki matki.

Wśród spółek zależnych i stowarzyszonych, które PLL LOT posiadały udziały w latach 1999 i 2000, szczególną uwagę zwracały te, które miały duży wpływ na działalność lotniczą i naziemną. Spółka LOT Ground Services Sp. z o.o., w której PLL LOT posiadał 51% udziałów, zajmowała się obsługą pasażerów i bagażu w terminalu, obsługą samolotów na płycie postojowej oraz obsługą towaru i poczty. Była to kluczowa firma, zapewniająca wsparcie dla działalności przewozowej PLL LOT, zwłaszcza w obszarze obsługi lotniczej.

Inną ważną spółką zależną była LOT – Usługi Lotniskowe w Krakowie Sp. z o.o. (100% udziałów), która specjalizowała się w obsłudze naziemnej statków powietrznych, pasażerów i ładunków, jak również w naprawach i konserwacji samolotów i silników lotniczych. Podobną działalność prowadziły inne spółki zależne PLL LOT w różnych miastach Polski, takie jak LOT – Usługi Lotniskowe w Gdańsku Sp. z o.o. (100% udziałów), WRO-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o. (50% udziałów) oraz SZZ-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o. (50% udziałów). Te firmy miały za zadanie zapewnić kompleksową obsługę naziemną i techniczną, co było niezbędne do sprawnego funkcjonowania lotów krajowych i międzynarodowych.

Inną grupą spółek były te zajmujące się obsługą techniczną i serwisem, jak Central European Engine Services Sp. z o.o. (51% udziałów), która oferowała usługi konserwacji i napraw silników lotniczych. Tego rodzaju spółki miały duży wpływ na utrzymanie floty PLL LOT w dobrym stanie technicznym, co miało

kluczowe znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa lotów oraz efektywności operacyjnej.

Nie można również zapomnieć o spółce PetroLOT Sp. z o.o. (49% udziałów), która zajmowała się sprzedażą paliw i świadczeniem usług związanych z magazynowaniem oraz tankowaniem samolotów. Działalność ta była istotnym elementem zapewniającym płynność operacyjną PLL LOT, ponieważ dostarczała niezbędne paliwa do działalności przewozowej. Ponadto, firma zajmowała się sprzedażą paliw dla innych podmiotów z branży lotniczej, co stanowiło dodatkowy strumień dochodów.

Warto również zauważyć, że spółka LOT Catering Sp. z o.o. (100% udziałów) miała na celu produkcję posiłków i półproduktów wykorzystywanych na pokładach samolotów, a także świadczenie usług gastronomicznych na rynku pozalotniczym. Zajmowanie się taką działalnością pozwalało PLL LOT na zapewnienie najwyższej jakości usług gastronomicznych, co było jednym z wyróżników linii lotniczej w oczach pasażerów.

Spółki takie jak LOT Auto Services Sp. z o.o. (100% udziałów) oraz LIM Joint Venture Sp. z o.o. (50% udziałów) miały bardziej zróżnicowaną działalność, obejmującą naprawy techniczne pojazdów oraz zarządzanie centrum biurowo-handlowo-hotelowym. Dzięki tym spółkom PLL LOT mogło świadczyć usługi w obszarze transportu samochodowego oraz działać na rynku nieruchomości komercyjnych, co stanowiło rozszerzenie jego działalności biznesowej poza transport lotniczy.

Spółki stowarzyszone, takie jak Casinos Poland Sp. z o.o. (33,33% udziałów), pełniły rolę w sektorze rozrywkowym, oferując gry losowe, kasyna oraz inne usługi rekreacyjne. Chociaż działalność ta nie była bezpośrednio związana z transportem lotniczym, to jednak stanowiła element dywersyfikacji działalności PLL LOT, który zwiększał swoją obecność na rynku.

Podobnie, Amadeus Polska Sp. z o.o. (24,5% udziałów)

specjalizowała się w sprzedaży komputerowej rezerwacji usług turystycznych w systemach START i AMADEUS, co miało na celu poprawienie procesów rezerwacyjnych oraz zwiększenie efektywności sprzedaży biletów lotniczych przez PLL LOT.

Wszystkie te spółki wspierały działalność główną PLL LOT, przyczyniając się do jego wzrostu, dywersyfikacji usług oraz stabilności finansowej. Choć sprawozdania finansowe tych spółek nie były konsolidowane z bilansami PLL LOT, ich wartość i działalność miały istotny wpływ na rozwój całej grupy. Dodatkowo, te spółki pozwalały PLL LOT na lepsze zarządzanie zasobami, poprawę jakości obsługi klientów i utrzymanie konkurencyjnej pozycji na rynku krajowym i międzynarodowym.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Przedmiot działalności PLL „Lot”

Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. zostały utworzone 29 grudnia 1992 roku jako spółka akcyjna, przekształcając dotychczasowe przedsiębiorstwo państwowe. Od momentu przekształcenia, LOT działa jako firma świadcząca usługi w zakresie transportu lotniczego, przewożąc pasażerów, bagaże, pocztę i towary zarówno w kraju, jak i za granicą. Przewozy dzielą się na rozkładowe oraz czarterowe, obejmując przewozy czasowe, specjalne oraz jednorazowe. Firma kładzie duży nacisk na zaspokojenie potrzeb klientów, oferując nie tylko przewozy, ale również usługi związane z turystyką lotniczą i szkoleniami.

Początek prywatyzacji PLL LOT datuje się na rok 1999, kiedy to SAirGroup stał się właścicielem części akcji spółki, wnosząc wkład finansowy oraz zobowiązując się do wdrożenia nowych technologii informatycznych i produktów lotniczych. Integracja z międzynarodowym aliansem Qualiflyer miała na celu wzmocnienie pozycji LOT-u na rynku międzynarodowym. Firma nie tylko wzbogaciła ofertę o nowe połączenia, ale także zapewniła wyższy standard usług, zgodny z wymaganiami międzynarodowymi.

Zgodnie z danymi finansowymi, przychody LOT-u rosną z roku na rok, co świadczy o sukcesie strategii rozwoju. W 1999 roku przychody wyniosły 2649,1 mln zł, a w 2000 roku wzrosły o 41% w porównaniu do poprzedniego roku, osiągając wartość 3736,2 mln zł. Firma osiągnęła również zysk netto, który w 2000 roku wyniósł 49,7 mln PLN, co stanowiło znaczną poprawę w porównaniu do lat poprzednich. Przewożono również większą liczbę pasażerów, a wzrost liczby połączeń zagranicznych był jednym z kluczowych elementów sukcesu.

LOT kładzie duży nacisk na marketing, reklamę oraz rozwój swojej oferty, dążąc do utrzymania silnej pozycji na rynku. Firma stawia przed sobą cele związane z budowaniem wartości, umacnianiem swojej roli na rynku międzynarodowym, a także tworzeniem węzła tranzytowego w Warszawie dla Qualiflyer Group. Poza tym, PLL LOT stara się być atrakcyjnym pracodawcą, dbając o rozwój i profesjonalizm swoich pracowników.

Polskie Linie Lotnicze „LOT” (PLL LOT) to jedno z najstarszych i najbardziej rozpoznawalnych przedsiębiorstw lotniczych w Europie, funkcjonujące od 1929 roku. Jego **przedmiot działalności** obejmuje szeroki zakres usług związanych z transportem lotniczym, zarówno pasażerskim, jak i towarowym, a także działalność wspierającą sektor lotniczy. PLL LOT jako narodowy przewoźnik odgrywa kluczową rolę w systemie transportowym Polski, łącząc kraj z wieloma miastami na całym świecie i przyczyniając się do rozwoju gospodarki oraz turystyki.

Podstawowym filarem działalności PLL LOT jest **regularny i czarterowy przewóz pasażerów** na trasach krajowych i międzynarodowych. Spółka operuje zarówno w ramach połączeń europejskich, jak i długodystansowych rejsów międzykontynentalnych. Dzięki współpracy z innymi liniami lotniczymi w ramach sojuszu Star Alliance LOT oferuje rozbudowaną siatkę połączeń, umożliwiając pasażerom podróżowanie z przesiadkami do wielu destynacji na całym świecie. Flota przewoźnika obejmuje nowoczesne samoloty, w tym Boeingi 787 Dreamliner, wykorzystywane na trasach dalekiego zasięgu, oraz mniejsze Embraery i Boeingi 737 obsługujące połączenia regionalne i średniodystansowe.

Kolejnym istotnym obszarem działalności PLL LOT jest **przewóz ładunków i poczty**. Dział Cargo obejmuje transport towarów na pokładach samolotów pasażerskich oraz realizację specjalistycznych usług logistycznych. Firma obsługuje zarówno klientów korporacyjnych, jak i indywidualnych, zapewniając transport dokumentów, paczek, a także ładunków wymagających szczególnych warunków przewozu, takich jak produkty farmaceutyczne, towary łatwo psujące się czy zwierzęta. Rozwój globalnej wymiany handlowej i rosnące znaczenie e-commerce sprawiają, że przewóz towarów stanowi coraz ważniejsze źródło przychodów dla linii lotniczych, w tym dla PLL LOT.

Ważnym elementem działalności przewoźnika jest również **obsługa techniczna i serwisowanie floty**. Spółka posiada własne centrum techniczne, zajmujące się konserwacją, naprawami oraz przeglądami samolotów, zarówno własnych, jak i należących do innych przewoźników. Dzięki temu PLL LOT nie tylko zapewnia wysoką jakość obsługi swojej floty, ale także generuje dodatkowe przychody poprzez świadczenie usług serwisowych na rzecz zewnętrznych klientów.

PLL LOT prowadzi również działalność związaną z **szkoleniem personelu lotniczego**, w tym pilotów, stewardes i stewardów oraz personelu technicznego. W ramach tej działalności firma organizuje kursy i programy szkoleniowe, które spełniają

międzynarodowe standardy bezpieczeństwa i jakości. Współpracując z ośrodkami szkoleniowymi oraz instytucjami lotniczymi, przewoźnik kształci wysoko wykwalifikowaną kadrę, niezbędną do sprawnego funkcjonowania branży lotniczej.

Istotnym aspektem działalności PLL LOT jest również **rozwój oferty usług dodatkowych**, takich jak programy lojalnościowe dla pasażerów, wynajem samolotów oraz współpraca z podmiotami branży turystycznej. Przykładem jest program lojalnościowy Miles & More, który pozwala pasażerom na gromadzenie mil za loty i wymianę ich na nagrody, co przyczynia się do budowania długoterminowych relacji z klientami.

Działalność PLL LOT obejmuje nie tylko regularny przewóz pasażerów, ale także usługi cargo, serwis techniczny, szkolenia lotnicze oraz rozwój oferty dodatkowej. Przewoźnik, jako jedna z kluczowych firm w polskim sektorze transportowym, nieustannie dostosowuje swoją działalność do zmieniających się warunków rynkowych, dążąc do dalszej ekspansji i modernizacji swoich usług.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Analiza ekonomiczna PLL „Lot”. Historia powstania przedsiębiorstwa.

Oto przeredagowany tekst z zachowaniem przypisów:

Dzieje polskiego transportu lotniczego sięgają lat

dwudziestych XX wieku, chociaż pierwsze lotniska w Warszawie, Krakowie, Poznaniu i Lwowie zostały zbudowane już dekadę wcześniej. W Europie komunikacja lotnicza rozwijała się w latach 1918–1919, począwszy od Niemiec, a następnie we Francji i Wielkiej Brytanii. Lotnictwo wojskowe Austrii organizowało przewozy pocztowe na trasie Wiedeń – Olomuniec – Kraków – Lwów – Kijów w okresie 31 marca – 7 października 1918 roku, z czynnym udziałem Polaków. Był to pierwszy lotniczy przewóz poczty w Europie [T. Waśniewski, Analiza finansowa przedsiębiorstwa, Fundacja Rozwoju Rachunkowości, Warszawa 1993, s. 178].

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości 11 listopada 1918 roku rozpoczęto starania o utworzenie krajowej komunikacji powietrznej. W grudniu 1919 roku zaprezentowano w Polsce pierwszy samolot komunikacyjny, a od 2 kwietnia 1921 roku rozpoczęto regularną komunikację na trasie Warszawa – Praga – Strasburg – Paryż realizowaną przez CFRNA (towarzystwo francusko-rumuńskie). Kolejno powstawały przedsiębiorstwa transportu lotniczego, takie jak "Aerotarg" w Poznaniu (28 maja 1921 roku) oraz "Aerolloyd" w Warszawie (1922), który w 1925 roku przekształcił się w spółkę akcyjną "Polska Linia Lotnicza Aerolot". Otwarto połączenia, takie jak Gdańsk – Warszawa – Lwów, a później przedłużono je do Wiednia. Wprowadzono do eksploatacji samoloty Junkers F-13. W latach 20-tych przewozy lotnicze kształtowały się na poziomie do 16.000 pasażerów rocznie, przy użyciu około 20 samolotów obsługujących 9 miast.

2 stycznia 1929 roku pod nazwą Linje Lotnicze LOT rozpoczęła działalność firma przewozowa. Została ona utworzona z dotychczas działających towarzystw lotniczych na podstawie programu opracowanego w 1928 roku przez Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Była to spółka państwowo-samorządowa, która przejęła pracowników, samoloty oraz wyposażenie od dotychczasowych przewoźników. Wydarzeniem roku 1929 było podpisanie w Warszawie międzynarodowej konwencji

dotyczącej przewozów lotniczych, znanej jako Konwencja Warszawska. Pod koniec roku zmieniono nazwę przedsiębiorstwa, wprowadzając "Polskie" oraz znak firmowy "Żuraw" projektu Tadeusza Gronowskiego. Nowe przedsiębiorstwo rozszerzyło swoją działalność, tworząc połączenia do Katowic i Bydgoszczy oraz kupując samoloty Fokker F-VIIA/1M (8 miejsc pasażerskich).

Rok 1934 to przeniesienie działalności LOT-u na nowe lotnisko w Warszawie – Okęcie oraz wprowadzenie nowych połączeń na trasie Warszawa – Wilno – Ryga – Tallin, a także Poznań – Berlin. W 1937 roku otwarto najdłuższą w Europie linię lotniczą północ-południe, łączącą Finlandię, Polskę i Palestynę – ponad 4300 km. Wprowadzono nowe samoloty, takie jak DC-2, L-10A "Electra", Ju-52 oraz L-14H "Super Electra" (10-15 miejsc pasażerskich). W 1938 roku załoga LOT-u pod dowództwem dyrektora W. Makowskiego przeleciała z Burbank k. Los Angeles przez Amerykę Środkową, Południową, Atlantyk, Afrykę i Europę do Warszawy, udowadniając możliwość realizacji lotów transatlantyckich.

Pod koniec lat 30-tych uruchomiono połączenia z Budapesztem, Belgradem, Wenecją, Rzymem, Kopenhagą i Bejrutem. W 1939 roku przewieziono 65 tys. pasażerów oraz 1400 ton ładunków, eksploatując 26 samolotów i obsługując 25 miast. Wybuch II wojny światowej nie zaskoczył LOT-u, który sprawnie ewakuował pracowników, samoloty i majątek firmy, unikając dużych strat w czasie działań wojennych. Część pracowników pozostała w kraju, angażując się w działalność konspiracyjną. Wielu zginęło, jak inż. Włodzimierz Szaniawski czy ppłk. Juliusz Gilewicz. Ci, którzy przedostali się na Zachód, służyli w RAF-ie.

Po wojnie, 6 marca 1945 roku, reaktywowano Polskie Linie Lotnicze LOT, uruchamiając połączenia do 8 głównych miast Polski. W latach 50-tych przewieziono tylko 175 tys. pasażerów, obsługując 24 miasta i posiadając 40 samolotów. Jednak po "odwilży" 1956 roku sytuacja poprawiła się: zakupiono samoloty CV-240 z ciśnieniową kabiną, wprowadzono samoloty turbośmigłowe Il-18 (100 pasażerów) oraz V-804 (1962) i An-24

(1966). Uruchomiono połączenia do Kairu, Helsinek, Frankfurtu i Bejrutu.

W 1968 roku rozpoczęła się era samolotów odrzutowych z wprowadzeniem Tu-134 (72 pasażerów). Na początku lat 70-tych uruchomiono połączenie do Nowego Jorku, a LOT zakupił dalekodystansowe samoloty Il-62 (1972) oraz Il-62M (1979). W 1979 roku LOT przewiózł 1,997 mln pasażerów i ponad 17 tys. ton ładunków, obsługując 56 miast z flotą 46 samolotów.

13 grudnia 1981 roku, po ogłoszeniu stanu wojennego, zawieszono wszystkie połączenia LOT-u. W 1984 roku uruchomiono czartery do Nowego Jorku i Chicago, a w 1988 roku zdecydowano o zakupie trzech samolotów Boeing 767, a także ATR-72 i Boeing 737 na trasy średniego zasięgu. W 1991 roku LOT przekształcił się w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, podejmując działania restrukturyzacyjne, takie jak modernizacja floty, certyfikacja bazy technicznej oraz stworzenie spółek zależnych, takich jak LOT Catering, LOT Ground Services i Petrolot.

Na przełomie XX i XXI wieku LOT był członkiem największego sojuszu lotniczego, podpisując umowę z British Airways, co pomogło firmie odnaleźć swoje miejsce w globalnym rynku lotniczym. Dzięki tym zmianom LOT dotarł do 52 miast w 33 krajach, przewożąc ponad 2,3 miliona pasażerów rocznie, a także prawie 31 tys. ton ładunków. Na pokładach samolotów LOT-u podróżują osoby z najwyższych kręgów politycznych, naukowych i artystycznych.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.