

Historia PLL LOT S.A.

Dzieje polskiego transportu lotniczego sięgają lat dwudziestych tego stulecia, choć pierwsze lotniska w Warszawie, Krakowie, Poznaniu oraz we Lwowie zbudowano już 10 lat wcześniej.

Komunikacja lotnicza w Europie rozwijała się w latach 1918-1919 kolejno w Niemczech, a następnie we Francji i Wielkiej Brytanii. Lotnictwo wojskowe Austrii organizowało przewozy poczty. Loty odbywały się na trasie Wiedeń-Ołomuniec-Kraków-Lwów-Kijów w okresie 31 marca – 7 października 1918 roku, przy czynnym udziale Polaków i był to pierwszy lotniczy przewóz poczty w Europie.

Po odzyskaniu przez Państwo Polskie niepodległości 11 listopada 1918 roku – rozpoczęto starania o utworzenie rodzimej komunikacji powietrznej. W grudniu 1919 roku zademonstrowano 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 "Aerotarg" w Poznaniu (28 maja 1921 roku), a następnie "Aerolloyd" w Warszawie (rok 1922), który w roku 1925 przekształcił się w spółkę akcyjną "Polska Linia Lotnicza Aerolot". Otwarto takie połączenia jak Gdańsk-Warszawa-Lwów czy Warszawa-Kraków, które następnie przedłużono do Wiednia. Wprowadzono do eksploatacji samoloty Junkers F-13. Przewozy lat 20-tych kształtowały się na poziomie do 16.000 pasażerów rocznie, przy użyciu około 20 samolotów, które obsługiwały 9 miast.

Powstają Linie Lotnicze LOT Sp. z o.o.

Pod taką nazwą 2 stycznia 1929 roku rozpoczęła działalność firma przewozowa Linie Lotnicze LOT utworzona z dotychczas działających towarzystw lotniczych na podstawie programu i

zasad opracowanych w roku 1928 przez Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Była to spółka państwowo-samorządowa, która przejęła pracowników, samoloty oraz wyposażenie od dotychczas działających przewoźników. Wydarzeniem roku 1929 było podpisanie w Warszawie międzynarodowej konwencji dotyczącej przewozów lotniczych, znanej pod nazwą Konwencji Warszawskiej. Pod koniec roku zmieniono nazwę przedsiębiorstwa wprowadzając "Polskie" oraz znak firmowy "Żuraw" projektu Tadeusza Gronowskiego. Nowe przedsiębiorstwo poszerzyło swoją działalność tworząc połączenia do Katowic i Bydgoszczy oraz kupując samoloty Fokker F-VIIA/1M (8 miejsc pasażerskich). [A.Glass, „Polskie Linie Lotnicze LOT 1929-1989”, Warszawa 1989, s.5]

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.

Rok 1937 to otwarcie najdłuższej w Europie linii lotniczej północ-południe z Finlandii przez Polskę aż do Palestyny – ponad 4300 km. Rozpoczęto wymianę floty samolotów wprowadzając DC-2, L-10A "Electra", Ju-52 oraz L-14H "Super Electra" samoloty o liczbie miejsc 10-15. Załoga LOT-u dowodzona przez dyrektora W. Makowskiego dokonała w roku 1938 przelotu z Burbank k/Los Angeles przez Amerykę Środkową i Południową, Atlantyk, Afrykę i Europę do Warszawy – czym udowodniła możliwość zorganizowania lotów atlantyckich.

Koniec lat 30-tych to uruchomienie połączeń z Budapesztem, Belgradem, Wenecją i Rzymem, a także Kopenhagą i Bejrutem.

W roku 1939 przewieziono 65 tys. pasażerów oraz 1400 ton ładunków eksploatując 26 samolotów i obsługując 25 miast; LOT zatrudniał wówczas 694 pracowników.

Wybuch drugiej wojny światowej nie zaskoczył LOT-u - ewakuacja pracowników, samolotów i majątku firmy odbyła się sprawnie, dzięki czemu uniknięto zaskoczenia i poważnych strat w czasie

działań wojennych. Cześć pracowników LOT-u pozostała w kraju podejmując działalność konspiracyjną. Wielu zapłaciło najwyższą cenę ginąc jak inż. Włodzimierz Szaniawski czy ppłk. Juliusz Gilewicz. Ci, którzy przedostali się na Zachód służyli swoimi umiejętnościami i doświadczeniem głównie w RAF-ie [www.lot.com.pl].

Czas odbudowy i ograniczeń

6 marca 1945 roku reaktywowano w Warszawie Polskie Linie Lotnicze LOT uruchamiając połączenia do 8 głównych miast Polski w oparciu o samoloty Li-2 i Po-2, a następnie DC-3, Il-12 oraz Il-14. Trwała intensywna odbudowa lotnisk, bazy technicznej na Okęciu oraz biur LOT-u. Rozpoczęto rejsy zagraniczne do Berlina, Belgradu, Paryża, Sztokholmu, Pragi i Budapesztu, a następnie do Wilna i Moskwy. Niestety lata 50-te to także okres stagnacji oraz ograniczeń wynikających z ówczesnej doktryny politycznej – jeszcze w roku 1960 przewożono tylko 175 tys. pasażerów obsługując 24 miasta przy posiadaniu 40 samolotów. "Odwilż" roku 1956 roku poprawiła sytuację – zakupiono samoloty CV-240 z ciśnieniową kabiną podnosząc komfort podróży, a w roku 1961 wprowadzono pierwsze samoloty z napędem turbośmigłowym Il-18 (zabierające 100 pasażerów) oraz V-804 (rok 1962) i An-24 (rok 1966). Uruchomiono pierwsze pozaeuropejskie połączenie do Kairu (rok 1963) a także do Helsinek, Frankfurtu i Bejrutu [A.Glass, „Polskie Linie Lotnicze LOT 1929-1989,” op.cit.s.9].

Samoloty odrzutowe – LOT-em przez Atlantyk.

Era samolotów odrzutowych rozpoczęła się 6 listopada 1968 roku wprowadzeniem do eksploatacji samolotów Tu-134 zabierające 72 pasażerów , oraz uruchomieniem szeregu nowych połączeń np. do Kijowa czy Istambułu .

Na początku lat 70-tych kolejna zmiana polityczna w Polsce umożliwiła utworzenie, planowanego jeszcze przed wojną, regularnego połączenia do Stanów Zjednoczonych -16 kwietnia

1973 r otwarto linie do Nowego Jorku. LOT kupuje dalekodystansowe samoloty Il-62 (1972) oraz Il-62M (1979), a powiększając flotę rozwija siatkę połączeń o rejsy do Bangkoku oraz do Montrealu. W roku 1979 LOT przewiózł 1.997 tys. pasażerów oraz ponad 17 tys. ton ładunków obsługując 56 miast przez 46 samolotów. Z oferty przewozowej LOT-u korzystało wielu polityków, aktorów, naukowców, realizowane SA przewozy zespołów Filharmonii Narodowej czy Mazowsza. Szybko rosnąca liczba pasażerów oraz większe wymagania rynku przewozów zadecydowały, że podjęto decyzje o budowie w centrum Warszawy nowoczesnego kompleksu obsługi pasażerów – Hotelu MARRIOTT, którego LOT jest współwłaścicielem.

13 grudnia 1981 roku z chwilą ogłoszenia stanu wojennego zawieszeniu uległy wszystkie połączenia zarówno LOT-u jak i innych przewoźników;

LOT w pierwszych miesiącach 1982 roku rozpoczął odbudowę siatki połączeń

likwidując połączenia nierentowne i rozwijając przewozy wynajęte (czartery). W maju 1984 roku po długich staraniach uruchomiono czartery do Nowego Jorku i Chicago, a wkrótce potem przywrócono tam loty rejsowe.

Fundamentalna i odważna jak na owe czasy decyzja zapadła w roku 1988, kiedy po trudnych negocjacjach, zdecydowano o zakupie 3- samolotów dalekiego zasięgu produkcji amerykańskiej – BOEING 767 , których dostawy miały miejsce w latach 1989-1990.

Następnie wybrano i zakupiono na trasy krótkiego zasięgu samoloty produkcji francusko- włoskiej ATR-72, a na trasy średniego zasięgu BOEING 737. Dziś LOT dysponuje 28 samolotami, w tym 5 – B767, 15 – B737 oraz 8 – ATR-72. Średni wiek jednego samolotu nie przekracza 4,5 lat – nasza flota zaliczana jest do jednych z najmłodszych na świecie.
[www.lot.com.pl]

Współczesność LOT-u – proces przemian.

PLL LOT są zaliczane do najstarszych przedsiębiorstw na świecie. Firma ta jest powszechnie traktowana jako wizytówka polskości poza granicami kraju. Od 1992 r. jest jednoosobową spółką skarbu państwa.

PLL LOT SA dysponują najmłodszą i najnowocześniejszą na świecie flotą. Stan taki jest wynikiem rozpoczętej w 1989 r. wymiany przestarzałych samolotów b. ZSRR (17 tupolewów 134 i 154) na nowoczesne maszyny amerykańskie i francusko-włoskie, których producentami są Boeing i Aerospatiale. Samoloty te dały firmie przepustkę do grona najlepszych na świecie. LOT sprostał wyzwaniom otwartego rynku i globalnego marketingu. Stał się też jedynym przewoźnikiem w Europie Środkowschodniej, który całkowicie wymienił samoloty radzieckie na amerykańskie Boeingi i zachodnioeuropejskie ATR-y. Średni wiek samolotów nie przekracza 4 lat, przy żywotności około 25 lat.

Drugie miejsce w tej prestiżowej kwalifikacji zajmują samoloty towarzystwa lotniczego Tajwanu, które są średnio starsze o 2 lata; natomiast średni wiek samolotów przewoźników europejskich przekracza 8 lat, a amerykańskich 11 lat.

W końcu 1997 r. LOT eksploatował 28 samolotów pasażerskich. Było to 15 maszyn Boeing 737,5 – Boeing 767 i 8 -ATR 72. Wartość rynkowa floty Lotu wynosiła 800 mln USD. Daleko nam jednak do takich potentatów jak: American Airlines, które miały 642 samoloty w końcu 1996 r., United Airlines – 564 samoloty, British Airways – 249, Lufthansa – 194, Air Canada – 136 czy SAS – 119 samolotów. W 1996 r. LOT utrzymywał połączenia lotnicze z 46 miastami w 33 krajach (w 1995 r. z 47 miastami w 34 krajach, w 1994 r. z 48 miastami w 35 krajach, a w 1993 r. z 43 miastami w 32 krajach). Średnia odległość przewozu 1 pasażera wynosiła 2157 km (w 1995 r. – 2509 km). Do najdłuższych linii lotniczych należą linie:

- Warszawa-Bangkok (8088 km),
- Warszawa-Chicago (7518 km),
- Warszawa-Pekin (6945 km).

W latach 1996-1998 Polskie Linie Lotnicze LOT zaoferowały swoim pasażerom szereg nowych połączeń z miastami amerykańskimi: Miami, Los Angeles, Waszyngtonem, Bostonem, Chicago, San Francisco, Clevelend, Dallas, Seattle, Phoenix i Syracuse. Stało się to możliwe dzięki porozumieniu code-share, czyli wspólnej obsłudze połączeń, zawartym między LOT-em i American Airlines. Wynika z niego, że pasażerowie na trasie z Warszawy do Nowego Jorku lub Chicago są przewożeni na pokładach samolotów PLL LOT, a następnie kontynuują podróż liniami American Airlines. Przez cały czas pasażer ma jeden bilet zakupiony w LOT. W 1997r. LOT przewiózł niespełna 2,3 mln pasażerów, co stanowiło 12% wzrost w porównaniu z rokiem 1996. Na liniach krajowych LOT przewiózł w 1997 r. 336 tys. osób (w 1996 r. – 311 tys.), co stanowiło 8% wzrost. Zapełnienie samolotów wynosiło 58% dla połączeń krajowych (w 1996 r. – 54%) i 64,3% na trasach zagranicznych (w 1996 r. – 66,7%). w 1998 r. PLL LOT zostały uhonorowane, po raz trzeci z rzędu, prestiżową nagrodą Business Travel WorldAward dla najlepszej linii lotniczej w Europie Środkowoschodniej.

Pod względem wartości wpływów PLL LOT zajmuje 82 pozycję wśród 259 członków Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA – International Air Transport Association). W 1997 r. do kasy firmy wpłynęło ponad 0,5 mld USD. Mimo jednak wzrostu przewozów i wpływów, LOT znajduje się w trudnej sytuacji finansowej i potrzebuje zasilenia kapitałowego, szacowanego na ponad 1,2 mld USD. Po doinwestowaniu LOT może być firmą bardzo zyskowną. Oblicza się, że potrzebom inwestycyjnym polskiego lotnictwa jest w stanie sprostać tylko obcy kapitał. Rok 1997 firma zamknęła stratą brutto w wysokości 110 mln zł (w 1996 r. wynik ujemny wyniósł 45,9 mln zł). Problemy finansowe LOT -u wynikają z konieczności spłat rat

leasingowych za Boeingi. W 1997 r. raty za 28 nowych Boeingów wyniosły 98 mln USD .

Rok 1998 uznać należy za przełomowy dla LOT. W tym czasie firma podpisała umowę z British Airways. W efekcie w **1998 r. LOT znalazł się w największym na świecie sojuszu lotniczym**, w którym obok British Airways znalazły się również: American Airlines, Qantas, JAL, Canadian, Deutsche BA, Fin Air, Iberia, Malev i Aerolinas Argentinas. Sojusz ten jest wymierzony przede wszystkim przeciw innej potężnej grupie Star Alliance, w której znalazły się: Lufthansa, United Airlines, SAS, Thai Airways, Air Canada i Vriag.

Powodem porozumienia LOT -u z British Airways jest postępująca liberalizacja światowego rynku lotniczego. Zaostrza ona walkę konkurencyjną i powoduje, że słabe linie lotnicze nie są w stanie utrzymać się na rynku. Jest to zatem próba znalezienia miejsca LOT -u w postępującej globalizacji lotnictwa. Niewykluczone, że w najbliższej przyszłości British Airways wykupią część udziałów LOT -u.

Rozpoczęty w latach 90-tych proces zmian polityczno-ustrojowych w Polsce spowodował także szybkie przekształcenia naszej gospodarki. Dla LOT-u oznaczało to spadek przewozów lotniczych z 2,3 mln pasażerów w roku 1989 do 1,1 mln w roku 1991. Na ten regres nałożył się kryzys światowego lotnictwa, który zastał LOT z siedmiotysięczną załogą, modernizacją floty samolotów oraz rozpoczętą rozbudową infrastruktury – terminalem cargo, cateringiem oraz bazą paliwową.

W 1991 roku przedsiębiorstwo państwowe – LOT, zostało na mocy ustawy przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. LOT zdawał sobie sprawę z tego, że musi dogłębnie się zrestrukturyzować.

Głównymi założeniami restrukturyzacji były:

– wymiana i modernizacja floty samolotów;

- zapewnienie bardzo dobrej obsługi technicznej; uzyskanie certyfikacji Bazy Technicznej zgodnie z przepisami państw Unii Europejskiej;
- stworzenie odrębnych spółek jak LOT Catering, LOT Ground Services czy Petrolot;
- utworzenie nowej polskiej linii lotniczej EUROLOT zajmującej się obsługą połączeń w obszarze tzw. komunikacji regionalnej;
- przeprowadzenie prywatyzacji; zaczynając od roku 1999, realizowanej przez grupę doradczą wyłonioną w drodze przetargu;
- oparcie zakupów samolotów na transakcjach leasingowych finansowanych przez zagraniczne banki i gwarantowanych przez agendy narodowe kraju producentów;
- porozumienia handlowe z czołowymi przewoźnikami lotniczymi, w tym nowoczesne formy współpracy – code share oraz block space.

Proces wyboru potencjalnych inwestorów w ramach przetargu publicznego można podzielić na 7 etapów:

pierwszy – złożenie deklaracji zainteresowania. Deklaracje zgłosiło 6 linii lotniczych: American Airlines (AA), British Airways (BA), Holenderskie Linie Lotnicze (KLM), Lufthansa (LH), Skandynawskie Linie Lotnicze (SAS), SWISSAIR (SAirGroup – SR), w terminie do dnia 7 czerwca br.;

drugi – dopuszczenie przez MSP 6 potencjalnych inwestorów, którym zostało udostępnione Memorandum Informacyjne dotyczące LOT-u, w terminie do dnia 21 czerwca br.;

trzeci – przedstawienie propozycji przez 3 inwestorów BA, LH i SR odnośnie ceny za akcje i programu rozwoju LOT-u w terminie do dnia 23 lipca br.;

czwarty – poinformowanie przez MSP o dopuszczeniu BA, LH i SR

do kolejnego etapu przetargu, w terminie do dnia 23 sierpnia br.;

piąty – przeprowadzenie procedury due diligence przez BA, LH i SR, to jest przez wszystkich trzech zgłoszonych inwestorów, w terminie od 23 sierpnia br. do 17 września br. ;

szósty – zgłoszenie przez BA, LH i SR ostatecznych ofert, w terminie do dnia 27 września br.;

siódmy – udzielenie SR wyłączności na negocjacje umów prywatyzacyjnych i aliansowych z MSP i LOT-em, co nastąpiło 20 października br.

Warto zaznaczyć, że wybór inwestora strategicznego przez MSP i MTiGM nastąpił w uzgodnieniu z LOT-em. LOT dokonał oceny ofert w sposób maksymalnie zobiektywizowany przy zastosowaniu specjalnych systemów stosowanych w takich ocenach przez światowe linie lotnicze.

LOT dociera obecnie do 49 miast w 31 krajach świata i przewozi rocznie ponad 3.200 tys. pasażerów oraz prawie 31.000 ton ładunków

[http://www.lot.com/app/index.jsp?area=corporation_info&type=facts_n_figures].

Na pokładach LOT-u podróżują najwybitniejsze postacie współczesnego świata. Do osób, które LOT szczególnie ceni i które zwyczajowo korzystają z naszych usług należy papież Jan Paweł II. Na pokładzie w grudniu 97 wracała do Polski – po odebraniu Nagrody Nobla – Wisława Szymborska. Polskimi liniami podróżowali także dwaj inni polscy nobliści Czesław Miłosz i Lech Wałęsa. Lotem podróżowali także państwo Elżbieta i Krzysztof Pendereccy, Yehudi Menuhin, Mscisław Rostorpowicz, Luciano Pavarotti, Barbara Hendrics a także gwiazdy światowego kina m.in. Catherine Deneuve i Richard Chamberlaine [www.lot.com.pl].

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.