

Oświadczenie złożone przez senatora Tadeusza Skorupę na 64. posiedzeniu Senatu w dniu 4 listopada 2010 r.

Oświadczenie skierowane do ministra Skarbu Państwa Aleksandra Grada

Szanowny Panie Ministrze!

W dniu 2 kwietnia 2009 r. na 30. posiedzeniu Senatu RP złożyłem oświadczenie dotyczące spółki Centralwings i obsługiwanych połączeń z Krakowa do Rzymu, a 8 maja 2009 r. otrzymałem od Pana odpowiedź zapewniającą, że od sierpnia 2008 r. spółka PLL LOT SA wdraża program naprawczy i przeprowadzi restrukturyzację w grupie kapitałowej oraz poprawi sytuację w otoczeniu mikroekonomicznym. Jak został zrealizowany ten program naprawczy i restrukturyzacja w grupie kapitałowej PLL LOT SA wdrażane w sierpniu 2008 r.? Jak ówczesne zagrożenia wpłynęły na bezpieczeństwo finansowe i obecną sytuację?

W związku z tym, że w dniu 27 października 2010 r., a więc w dniu ostatniego lotu z Krakowa do Chicago, zapadła decyzja o likwidacji tych połączeń podyktowana troską o kondycję finansową i poprawę efektywności kosztowej spółek Polskie Linie Lotnicze LOT SA i Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o., a przede wszystkim troską o interes narodowy (interes Skarbu Państwa), zwracam się do Pana z ponownym oświadczeniem w sprawie decyzji o likwidacji rejsów na liniach Kraków – Chicago i Kraków – Nowy Jork i w sprawie zmian, jakie nastąpiły w tym okresie w wymienionych spółkach Skarbu Państwa. Proszę o odpowiedzi na następujące pytania.

Jakie warunki są przeszkodą w startowaniu i lądowaniu samolotów ze stuprocentowym wykorzystaniem miejsc pasażerskich i możliwości przewozu (cargo) z maksymalnym wykorzystaniem przestrzeni ładunkowej i maksymalnym obciążeniem luku bagażowego przez przesyłki towarowe? Czy tą przeszkodą nie są aby wysokie drzewa, słupy oświetleniowe, lekkie wzniesienie terenu na wprost pasa startowego?

Czy w porcie lotniczym są ograniczenia operacyjne niepozwalające wykorzystać wszystkich możliwości przewozowych? Czy udźwig dopuszczalny podczas startów i lądowań samolotów dotyczy tylko linii do USA, czy też wszystkich kierunków?

Czy podłoże i jego stan techniczny, wymiary, otoczenie pasa startowego spełniają wymagane standardy techniczne dla przyjmowania: ciężkich samolotów pasażerskich z wykorzystaniem pełnego obciążenia i maksymalnym wykorzystaniem miejsc, ciężkich samolotów cargo, ciężkich wojskowych samolotów? Czy nie zachodzi potrzeba budowy nowego pasa – przebiegającego po przekątnej (jak w literze X), o odpowiedniej długości – spełniającego wymogi bezpieczeństwa startów i lądowań?

Co jest powodem niemożliwości dotankowania dużych samolotów w porcie lotniczym w Krakowie oraz braku popytu na bilety w klasie biznes na loty do USA, gdy tymczasem w przypadku innych tego problemu nie ma?

Co zarząd portu lotniczego wraz z radą nadzorczą w tym czasie uczynił, aby odeprzeć argumenty stojące za decyzją PLL LOT SA w sprawie likwidacji lotów do USA? Za chwilę być może zlikwidowane zostaną również loty do Rzymu czy do Aten itd., bo na przykład umowa z tanim przewoźnikiem Ryanair może się okazać konkurencyjna w stosunku do PLL LOT SA.

Czy brak partnerskiego porozumienia, w którym by zadeklarowano szczerą wolę, PLL LOT SA z Portem Lotniczym (przy osiemdziesięcioprocentowym obłożeniu, ale już z osiemdziesięcioprocentową możliwością wykorzystania, co daje bodaj 64% efektywności obłożenia) nie jest szkodliwy?

Kto podejmie się roli mediatora? A może potrzebne jest włączenie się w porozumienie wszystkich samorządów Małopolski, w szczególności Krakowa, i udzielenie przez nie niezbędnego wsparcia, aby można było doprowadzić do likwidacji tak zwanego ograniczenia operacyjnego w porcie lotniczym Kraków, a tym samym do poprawy rentowności wszystkich połączeń i polepszenia warunków finansowych obu spółek? Czy wyeliminowanie ograniczeń operacyjnych nie powinno być bardziej priorytetowe w przypadku inwestycji w porcie lotniczym w Krakowie, niż na przykład budowa parkingów?

Po szczegółowej analizie problemów i po pewnych inwestycjach widzę duże szanse na zmianę decyzji o likwidacji lotów z Krakowa do Chicago i Nowego Jorku czy też na przywrócenie tych lotów, a także otwarcie lotów w innych kierunkach.

Wierzę głęboko w rozsądek obu zarządów i Pana Ministra oraz w to, że wkrótce dojdzie do zawarcia partnerskiego porozumienia – będącego w interesie obu spółek i klientów korzystających z ich usług – dla dobra wspólnego Małopolski i całego kraju.

Stołeczne Królewskie Miasto Kraków i Małopolanie zasługują na to, aby ich port lotniczy wykorzystał wszystkie możliwości i stał się portem lotniczym bez jakichkolwiek barier, w pełni dostępnym, by stał się także portem narodowym i był chlubą Małopolan i wszystkich Polaków.

Dziękuję wszystkim, którzy występowali z wielką troską o interes narodowy (interes Skarbu Państwa), to jest spółek Polskie Linie Lotnicze LOT SA i Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o., w sprawie zmiany decyzji o likwidacji lotów na liniach Kraków – Chicago i Kraków – Nowy Jork, zabiegając również o nowe, spełniające najwyższe standardy inwestycje związane z infrastrukturą portu lotniczego.

Tadeusz Skorupa