

Warszawa, dnia piątek, 17 lutego 2023 r.

Poz. 9

**OGŁOSZENIE NR 3
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 17 lutego 2023 r.

**w sprawie „Sprawozdania rocznego z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Warmia i Mazury Sp. z o.o.
za rok 2021”**

Na podstawie art. 128a ust. 2 w związku z art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185 i 2642) ogłasza się „Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Warmia i Mazury Sp. z o.o. za rok 2021”, stanowiące załącznik do ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa
Cywilnego

Piotr Samson



Do użytku służbowego

Warmia i Mazury
Sp. z o.o.

**SPRAWOZDANIE ROCZNE Z DZIAŁALNOŚCI
SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
WARMIA I MAZURY SP. Z O.O.
ZA ROK 2021**

S-RSŹP/2021

ZATWIERDZAM

DATA

PREZES ZARZĄDU

[Handwritten signature]
.....

2022-08-09
.....



Spis treści

1	Część administracyjna dokumentu	3
2	Wstęp	4
3	Informacje ogólne oraz podstawy prawne działalności	4
4	Służby Żeglugi Powietrznej Warmia i Mazury Sp. z o.o.	6
4.1	Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej (Służba AFIS)	7
4.2	Służba Łączności Lotniczej (Służba COM)	8
4.3	Służba meteorologiczna (Służba MET)	9
5	Ocena poziomu skuteczności działania zapewnianych służb żeglugi powietrznej oraz informacje na temat skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej	9
5.1	Efektywność kosztowa	9
5.1.1	Służba MET	10
5.1.2	Służba AFIS	11
5.1.3	Służba COM	11
5.1.4	Realizacja celów efektywności kosztowej	12
5.2	Bezpieczeństwo	13
6	Zmiany w operacjach i infrastrukturze	14
7	Informacje dotyczące procesu konsultacji z użytkownikami	14
8	Informacje na temat polityki kadrowej	15
9	Podsumowanie	15

1 Część administracyjna dokumentu

Administrator dokumentu:	Koordinator Służb Żeglugi Powietrznej	<i>Elżbieta Grzelak-Agaciak</i> 09.08.2022. (data opracowania dokumentu, podpis)
	kontakt (telefon lub e-mail):	sluzby.zeglugi@mazuryairport.pl
Autorzy dokumentu:		Elżbieta Grzelak-Agaciak Monika Zera
Miejsce przechowywania oryginału dokumentu:		Kancelaria Materiałów Niejawnych

WYKAZ POSIADACZY – KOPIE REJESTROWANE

Nr kopii	Użytkownik dokumentu	Forma udostępnienia
n/d	Dyrektor Ekonomiczno-Administracyjny	Elektroniczna
1.	Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC)	Drukowana
Miejsce udostępnienia dokumentu w formie elektronicznej		Format dokumentu
Zgodnie z procedurą P-NNDZ		Wersja edytowalna dokumentu
Katalog na dysku „Obowiązujące dokumenty” z dostępem dla uprawnionych użytkowników		Dokument w formacie pdf
Strona internetowa www.mazuryairport.pl		Dokument w formacie pdf
Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego		Dokument w formacie pdf

2 Wstęp

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Warmia i Mazury Sp. z o.o. za rok 2021 (dalej: „Sprawozdanie”) opracowano zgodnie z przepisami zawartymi w krajowych i unijnych aktach prawnych, w tym z wymogami dotyczącymi sprawozdawczości zawartymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. *ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (ATM/ANS.OR.D.025) (dalej: „rozporządzenie 2017/373/UE”)*, ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1235) oraz z zapisami art. 49 Ustawy z dnia 29 września 1994 o rachunkowości (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 217).

Zasady i metodykę opracowywania niniejszego sprawozdania opisuje szczegółowo obowiązująca w Warmia i Mazury Sp. z o.o. „*Procedura aktualizacji planów i sprawozdań służb żeglugi powietrznej (P-PLBP)*”.

Sprawozdanie zawiera informacje o zrealizowanych w roku 2021 celach i zadaniach służb żeglugi powietrznej określonych w dokumentach planistycznych. W roku 2021 podstawowymi dokumentami planistycznymi Warmia i Mazury Sp. z o.o. jako instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej były: „*Biznesplan Służb Żeglugi Powietrznej Warmia i Mazury Sp. z o.o. na lata 2020–2024*” oraz Plan skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na lata 2020-2024 tj. PSD RP3. Niniejsze Sprawozdanie stanowi narzędzie monitoringu realizacji ww. Planów.

Sprawozdanie jest dokumentem tworzonym w cyklu jednorocznym, monitorujące obszary i zadania określone w dokumentach planistycznych wymienionych powyżej.

Sprawozdanie zawiera informacje ogólne o działalności służb żeglugi powietrznej, w tym podstawy prawne, opis działań zrealizowanych w roku 2021, sprawozdanie z realizacji planu finansowo-ekonomicznego, wyniki operacyjne a także wszelkie inne znaczące działania i zmiany, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa.

3 Informacje ogólne oraz podstawy prawne działalności

Warmia i Mazury Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (dalej: „*Spółka*”, „*WiM*”) powołana została w dniu 31 sierpnia 2011 r., Uchwałą nr IX/155/11 przez Sejmik Województwa Warmińsko–Mazurskiego. Dnia 21 września 2011 r. został przyjęty Akt Założycielski Spółki. Zgodnie z ww. dokumentem Organami Spółki są:

- Zgromadzenie Wspólników;
- Rada Nadzorcza;
- Zarząd.

Najwyższą władzą Spółki jest Zgromadzenie Wspólników. Zarząd Spółki jest jednoosobowy. Jedynym wspólnikiem Spółki jest Województwo Warmińsko–Mazurskie i tym samym posiada 100% udziałów.

Spółka działa na podstawie Kodeksu spółek handlowych oraz innych właściwych przepisów. Na dzień sporządzenia niniejszego dokumentu kapitał zakładowy Zarządzającego wynosi **207.441.000,00 PLN**.

Jednym z najważniejszych dokumentów Warmia i Mazury Sp. z o.o. jest Plan Generalny lotniska Olsztyn–Mazury, wyznaczający kierunki rozwoju Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury na lata 2019-2024 wraz z perspektywą do roku 2040. Na podstawie art. 55 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze po rozpatrzeniu przekazanego do Ministra Infrastruktury pismem z dnia 22 listopada 2021 r., projektu planu generalnego lotniska Olsztyn-Mazury, po skonsultowaniu przez zarządzającego lotniskiem planu generalnego z gminami, których tereny zostały objęte planem oraz po pozytywnym zaopiniowaniu planu generalnego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a także po uzgodnieniu tego planu z Ministrem Obrony Narodowej w odniesieniu do terenów zamkniętych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne oraz z Ministrem Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej w zakresie zgodności z programami rządowymi dotyczącymi rozwoju kraju, w tym jego poszczególnych regionów, **Minister Infrastruktury zatwierdził Plan Generalny lotniska Olsztyn-Mazury na lata 2019-2039 w zakresie zgodności z polityką transportową kraju** (znak pisma: DL-1.4703.5.2021 z dn. 02.12.2021 r.).

W roku 2021 Spółka kontynuowała prace związane z trwającą inwestycją polegającą na „*Dostosowaniu infrastruktury lotniska Olsztyn–Mazury do II kategorii systemu ILS*”, realizowaną w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (projekt nr: RPWM.07.04.00-28-0001/20-00). Zgodnie z harmonogramem ww. inwestycja w części związanej z robotami budowlanymi zostanie ukończona do dnia 31.12.2022 r.

4 Służby Żeglugi Powietrznej Warmia i Mazury Sp. z o.o.

W 2021 roku Warmia i Mazury Sp. z o.o. zapewniała służby żeglugi powietrznej na podstawie:

- 1) Certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej nr PL-02/2020, wydanego decyzją Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego opatrzoną sygn. LOŻ-1.535.6.2020.ULC.3 z dn. 22.12.2020 r., uprawniającego do zapewniania służb/funkcji w następującym zakresie:

Służba/Funkcje	Rodzaj służby/funkcji	Zakres służby/funkcji	Ograniczenia
Służby ruchu lotniczego (ATS)	Służba informacji powietrznej (FIS)	Lotniskowa służba informacji powietrznej	brak
Warunki	1. Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej jest zapewniana w strefie ruchu lotniskowego lotniska Olsztyn-Mazury. 2. Ustalony termin i godziny zapewniania służby są określone i publikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych.		
Służby łączności, nawigacji lub dozoru (CNS)	Łączność (C)	Ruchoma służba lotnicza (łączność powietrze-ziemia)	brak
		Stała służba lotnicza (łączność ziemia-ziemia)	brak
Warunki	1. Służba łączności (COM) jest zapewniana na lotnisku EPSY przy pomocy naziemnych radiostacji lotniczych wpisanych do Rejestru LUN.		
Służby meteorologiczne (MET)	MET	Lotniskowe biuro meteorologiczne	Dostarczanie prognoz TAF EPSY do AFTN i banków danych OPMET poprzez IMGW/MBN
		Lotnicza stacja meteorologiczna	Dostarczanie komunikatów METAR EPSY do AFTN i banków danych OPMET poprzez IMGW/MBN
Warunki	1. Świadczenie usług służb meteorologicznych (MET) jest wykonywane z uwzględnieniem przepisów określonych w art. 10 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 roku w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. 2. Pisemne porozumienia, zawarte przez Warmia i Mazury Sp. z o.o. na świadczenie usług służb meteorologicznych (MET) określają: lokalizację, szczegółowy zakres służb/funkcji oraz ich ograniczenia, wykaz kryteriów dotyczących obserwacji specjalnych, wykaz kryteriów stosowanych do włączenia grup zmian do prognozy TAF oraz kryteriów opartych na minimach operacyjnych lotniska, warunki pozyskiwania i dystrybucji danych meteorologicznych oraz wykaz wskaźników jakości i bezpieczeństwa świadczonych usług służb meteorologicznych (MET). 3. Do zapewniania służb meteorologicznych (MET) są wykorzystywane automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych wpisane do rejestru LUN. 4. Świadczenie usług w zakresie służb meteorologicznych (MET) obejmuje: <ol style="list-style-type: none"> 1) wykonywanie pomiarów i obserwacji oraz opracowywanie komunikatów meteorologicznych; 2) opracowywanie prognoz meteorologicznych; 3) opracowywanie ostrzeżeń meteorologicznych; 4) informowanie o warunkach atmosferycznych, <ol style="list-style-type: none"> a) odprawę i konsultację meteorologiczną, b) opracowywanie i wydawanie dokumentacji lotniczo - meteorologicznej dla załóg lotniczych lub innego personelu lotniczego; 5) dystrybucję informacji meteorologicznych; 6) opracowywanie lotniczych informacji klimatologicznych. 		

Ważność: od dn. 01.01.2021 r. na czas nieokreślony

- 2) Wyznaczenia AFIS w strefie ATZ lotniska EPSY, wydanego decyzją Ministra Infrastruktury i Budownictwa opatrzoną sygn. DL.I.471.66.2016.AK z dn. 29.07.2016 r.

Ważność: od 01.08.2016 r. na czas nieokreślony

- 3) Wyznaczenia WiM do pełnienia osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, wydanego decyzją Ministra Infrastruktury opatrzoną sygn. **DL.I.0471.30.2018.RZ.5 z dn. 18.02.2019 r.:**
- w CTR dla TWR EPSY oraz użytkowników;
 - w TMA dla APP EPSY oraz użytkowników;
 - w strefie niekontrolowanej lotniska ATZ dla Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej (AFIS) oraz użytkowników przestrzeni powietrznej wykonujących loty w tej strefie;
 - wyznaczenie nie obejmuje dostarczania danych i informacji meteorologicznych przekazywanych dla zarządzającego lotniskiem.

Ważność: od dn. 01.01.2020 r. do dn. 31.12.2024 r.

Warmia i Mazury Sp. z o.o. podlega ciągłemu i kompleksowemu nadzorowi bieżącemu Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W 2021 roku przeprowadzone zostały kontrole w ramach nadzoru bieżącego w następujących obszarach:

- Służba meteorologiczna w dniach 27-29.09.2021 r. W trakcie audytu sprawdzano m.in. procedury, plany awaryjne, system zarządzania. Sporządzono protokół kontroli ULC-ŁOŻ-5/543/10/2021. **Niezgodności nie zidentyfikowano.**
- Aspekt finansowo-ekonomiczny w dniu 15.12.2021 r. W trakcie audytu sprawdzano m.in. plany biznesowe, roczne i skuteczności działania, zdolność ekonomiczną i finansową Spółki. Sporządzono protokół kontroli ŁOŻ-7.5170.3.2021. **Niezgodności nie zidentyfikowano.**

4.1 Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej (Służba AFIS)

W roku 2021 w zakresie służby AFIS:

- 1) Kontynuowano współpracę w oparciu o porozumienie o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Warmia i Mazury Sp. z o.o. w sprawie współdziałania Mazury TWR z AFIS Mazury i służbami operacyjnymi Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury.
- 2) Zabezpieczano przestrzeń powietrzną ATZ przez **666 h 30 min.**
- 3) Obsłużono **505** operacji lotniczych, w tym:
 - a) **379** operacji lotniczych wykonywanych zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR),
 - b) **126** operacji lotniczych wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR).
- 4) Liczba obsłużonych terminalowych jednostek usługowych (SU-L) dla operacji IFR wyniosła odpowiednio 2,02 dla lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych oraz 10,26 dla lotów niepodlegających zwolnieniu.

Uwaga: Zarówno w roku 2020 jak i 2021 odnotowano spadek operacji lotniczych w stosunku do roku 2019. Spadek operacji to efekt ograniczeń związanych z wystąpieniem pandemii COVID-19. Dodatkowo z uwagi na brak finansowania Służby AFIS, Zarządzący podjął decyzję o dostosowaniu liczby godzin świadczenia Służby AFIS w roku 2021 do bieżących potrzeb związanych z operacjami lotniczymi i koniecznością zachowania bezpieczeństwa w związku z realizowaną inwestycją polegającą na dostosowaniu infrastruktury lotniska Olsztyn Mazury do II kategorii systemu ILS i związane z nią prace budowlane trwające na lotnisku.

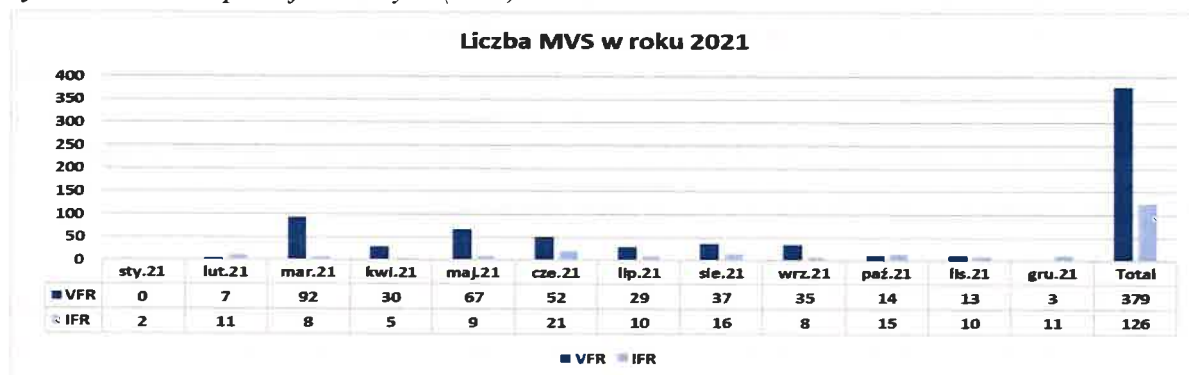
Poniższe wykresy przedstawiają informacje nt. wykonania ruchu w zakresie II strefy pobierania opłat terminalowych w roku 2021 (SU-L / MVS), w podziale na miesiące oraz w podziale na jednostki płatne i zwolnione.

Wykres 1. Liczba jednostek usługowych (SU-L) w roku 2021



Źródło: Opracowanie własne Warmia i Mazury Sp. z o.o.

Wykres 2. Liczba operacji lotniczych (MVS) w roku 2021



Źródło: Opracowanie własne Warmia i Mazury Sp. z o.o.

4.2 Służba Łączności Lotniczej (Służba COM)

W roku 2021 w zakresie służby COM:

- 1) Kontynuowano współpracę w oparciu o porozumienie o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Warmia i Mazury Sp. z o.o. na świadczenie usług Służby Łączności Lotniczej (COM) i Stałej na terenie lotniska Olsztyn-Mazury na potrzeby TWR.
- 2) Zapewniano Służbę Łączności Lotniczej przez **3 147 h 20 min.**, w tym:
 - a) **2 480 h 50 min.** na potrzeby służby ATC (PAŻP),
 - b) **666 h 30 min.** na potrzeby służby AFIS.

Uwaga: Liczba godzin zapewniania Służby COM świadczonej na potrzeby AFIS została znacznie obniżona z uwagi na brak finansowania wynikający z braku ustanowienia systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych.

4.3 Służba meteorologiczna (Służba MET)

W roku 2021 w zakresie służby MET:

- 1) Kontynuowano współpracę w oparciu o porozumienie o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Warmia i Mazury Sp. z o.o. w sprawie współdziałania organu kontroli ruchu lotniczego Olsztyn Mazury TWR a Lotniskowym Biurem Meteorologicznym Olsztyn-Mazury.
- 2) Kontynuowano współpracę operacyjną pomiędzy Clear Sky Systems Sp. z o.o. a Warmia i Mazury Sp. z o.o. polegającej na dostarczaniu danych meteorologicznych z automatycznego systemu pomiarowego AWOS (Automated Weather Observation Systems).
- 3) Kontynuowano współpracę operacyjną pomiędzy Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy a Warmia i Mazury Sp. z o.o. dot. przekazywania produktów meteorologicznych.
- 4) Zapewniano Służbę MET codziennie przez 24 h na dobę.

5 Ocena poziomu skuteczności działania zapewnianych służb żeglugi powietrznej oraz informacje na temat skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej

(ATM/ANS.OR.D.025 lit. d) pkt 1, 2, 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2017/373)

5.1 Efektywność kosztowa

Celem głównym WiM w zakresie efektywności kosztowej omawianego obszaru było wykonanie budżetu, który uwzględnia parametr efektywności kosztowej na poziomie przyjętym w Planie Skuteczności Działania na RP3.

Na realizację wskaźnika w obszarze efektywności kosztowej miały i nadal mają poniższe kwestie, pozostające poza kontrolą Spółki, takie jak:

- Dalszy brak przepływu zaległych oraz bieżących środków należnych Spółce za zapewnianie służb AFIS i COM i tym samym niestosowanie się do Wytycznych nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie stosowania Zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami służby żeglugi powietrznej w ramach systemu skuteczności działania obowiązującego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej przez niektóre instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, co skutkuje trudnościami płynnościowymi w zakresie SŻP koniecznymi do uzupełniania ze środków własnych,
- Istotne zmiany o charakterze makroekonomicznym w postaci wysokich i dalekich od pierwotnych założeń poziomów inflacji oraz niezakończonego cyklu podwyżek stóp procentowych przez Radę Polityki Pieniężnej przy Narodowym Banku Polskim, a także wzrostami cen surowców na globalnych rynkach towarowych.

Po ustanowieniu zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w ramach systemu skuteczności działania obowiązującego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej i podpisaniu stosownych umów/porozumień w tym zakresie, Spółka będzie dążyć do zrealizowania celów efektywności kosztowej na poziomie zgodnym z założeniami uwzględnionymi w PSD RP3.

W ramach wypracowanego systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych Spółka powinna odzyskać koszty wpisane w PSD RP3 związane z zapewnianiem Służby AFIS i Służby COM świadczonej na potrzeby służby AFIS za lata 2020 i 2021. Wysokość wzajemnych przepływów pomiędzy instytucją rozliczeniową a Spółką w ramach rozliczeń PSD RP3 będzie zależna od ostatecznego kształtu umów/porozumień zawartych z ww. instytucją rozliczeniową.

5.1.1 Służba MET

Podział kosztów służb żeglugi powietrznej WiM pomiędzy strefy pobierania opłat trasowych i opłat terminalowych dotyczy wyłącznie kosztów Służby MET. Koszty Służby MET zostały podzielone zgodnie z dok. WMO 904 (załącznik II) – „*Guide to Aeronautical Meteorological Services Cost Recovery*” oraz w oparciu o metodologię opracowaną przez WiM w celu określenia nakładu pracy niezbędnego do opracowania każdego z produktów. Uzyskany podział procentowy wynosi odpowiednio 42,50% (TNC) i 57,50% (ER).

W roku 2021 Służba MET była finansowana przez użytkowników przestrzeni powietrznej na podstawie Umowy nr PAŻP/19-701/AZHU z dn. 24.12.2019 r. zawartej z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej oraz dotacji celowej z budżetu państwa z tytułu obsługi lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych, o której mowa w §1 ROZPORZĄDZENIA MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ z dnia 13 sierpnia 2013 r. w sprawie sposobu i trybu rozliczania i dokumentowania kosztów związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych oraz art. 130 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1235).

W poniższej tabeli przedstawiono planowane i zrealizowane koszty służby MET zarówno w strefie opłat trasowych jak i terminalowych w rozbiciu rodzajowym. Całkowite koszty rzeczywiste są większe od kosztów planowanych o około 2%. WiM podejmowała próby obniżenia kosztów, niemniej jednak nie można było obniżyć kosztów stałych związanych z funkcjonowaniem służby tj. kosztów świadczenia dyżurów, kosztów udostępniania systemu AWOS, zużycia energii elektrycznej.

Największy udział w pozostałych kosztach operacyjnych służby MET stanowią koszty udostępniania automatycznego systemu pomiarowego AWOS (Automatic Weather Observation System) na rzecz Warmia i Mazury Sp. z o.o. Posiadanie dostępu do systemu AWOS jest jednym z warunków utrzymania posiadanego przez Warmia i Mazury Sp. z o.o. certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w zakresie Służby Meteorologicznej. Inne koszty operacyjne były wyższe od planowanych z uwagi na zmianę formy świadczenia dyżurów przez synoptyków tj. świadczenie ww. usług ujmowanych jako zewnętrznych kontrahentów.

Tabela 1. Koszty służby MET

Rozbicie wg składników (w wartościach nominalnych)	ER			TNC		
	Plan	Wykonanie	%	Plan	Wykonanie	%
Personel	454 621	441 841	97,19%	336 024	326 578	97,19%
w tym koszt emerytur	80 741	78 471	97,19%	59 678	58 000	97,19%
Inne koszty operacyjne	1 190 374	1 241 173	104,27%	879 842	917 389	104,27%
Amortyzacja	24 568	19 623	79,87%	18 159	14 504	79,87%
Koszt kapitału	11 180	10 754	96,19%	8 263	7 949	96,19%
Koszty wyjątkowe	0	0	0,00%	0	0	0,00%
Koszty całkowite	1 680 743	1 713 391	101,94%	1 242 289	1 266 419	101,94%
Koszt dla zwolnionych lotów VFR	0	0	0,00%	7 305	1 668	22,84%
Ustalone koszty/koszty rzeczywiste ogółem	1 680 743	1 713 391	101,94%	1 234 983	1 264 751	102,41%

Źródło: Opracowanie własne Warmia i Mazury Sp. z o.o.

5.1.2 Służba AFIS

W roku 2021 Służba AFIS była finansowana ze środków własnych Spółki oraz dotacji celowej z budżetu państwa z tytułu obsługi lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych, o której mowa w § 1 ROZPORZĄDZENIA MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ z dnia 13 sierpnia 2013 r. w sprawie sposobu i trybu rozliczania i dokumentowania kosztów związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych oraz art. 130 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1235).

W poniższej tabeli przedstawiono planowane i zrealizowane koszty służby AFIS w rozbiciu rodzajowym. Całkowite koszty rzeczywiste są mniejsze od kosztów planowanych o około 5%. Związane jest to przede wszystkim z ograniczeniami w zakresie godzin zapewniania Służby AFIS, spowodowanymi brakiem finansowania ww. służby i tym samym koniecznością ponoszenia większości kosztów (poza dotacją celową stanowiącą marginalny udział w ogóle kosztów) przez Spółkę.

Spółka podjęła wiele prób zmierzających do zapewnienia właściwego rozliczania służb, takich jak kierowanie pism do faktycznego dysponenta środków – Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej – oraz uczestniczenie w pracach nad opublikowanymi wytycznymi Prezesa Urzędu, które na dzień sporządzania niniejszego sprawozdania nadal nie są respektowane przez niektóre instytucje, skutkując problemami płynnościowymi w obszarze zapewnianych SŻP.

Największy udział kosztów rzeczywistych w strukturze stanowią inne koszty operacyjne, które obejmują przede wszystkim koszty usług obcych związanych z kosztami świadczenia części dyżurów Informatorów AFIS ujmowanych jako zewnętrznych kontrahentów.

Tabela 2. Koszty Służby AFIS – TNC

Rozbicie wg składników (w wartościach nominalnych)	TNC		
	Plan	Wykonanie	%
Personel	687 260	601 637	87,54%
<i>w tym koszt emerytur</i>	<i>122 057</i>	<i>117 817</i>	<i>96,53%</i>
Inne koszty operacyjne	622 585	619 183	99,45%
Amortyzacja	49 284	43 434	88,13%
Koszt kapitału	33 822	28 185	83,33%
Koszty wyjątkowe	0	0	0,00%
Koszty całkowite	1 392 950	1 292 439	92,78%
Koszt dla zwolnionych lotów VFR	217 072	177 918	81,96%
Ustalone koszty/koszty rzeczywiste ogółem	1 175 878	1 114 521	94,78%

Źródło: Opracowanie własne Warmia i Mazury Sp. z o.o.

5.1.3 Służba COM

W roku 2021 Służba COM świadczona na potrzeby Służby AFIS była finansowana wyłącznie ze środków własnych Spółki. Koszty Służby COM świadczonej na potrzeby służb kontroli ruchu lotniczego ATC, zapewnianej przez PAŻP były pokrywane przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej na podstawie Umowy nr PAŻP/21-272/AZHU z dn. 28.07.2021 r. zawartej pomiędzy PAŻP a WiM.

Poniższa tabela przedstawia realizację kosztów ustalonych w zakresie Służby COM świadczonej na potrzeby AFIS w strefie opłat terminalowych.

Koszty rzeczywiste stanowią 95,23% kosztów ustalonych. Wykonanie kosztów w stosunku do planu zostało zrealizowane na poziomie niższym o około 5%. Powyższe wynika z ograniczeń w zakresie godzin zapewniania Służby AFIS, spowodowanej opisaną w pkt. 5.1.2. sytuacją związaną z brakiem finansowania ww. służb, a tym samym przesunięciem w czasie realizacji planowanych inwestycji. Największy udział kosztów rzeczywistych w strukturze stanowią inne koszty operacyjne, które obejmują przede wszystkim koszty usług obcych i zużycia materiałów.

Tabela 3. Koszty Służby COM świadczonej na potrzeby AFIS - TNC

Rozbicie wg składników (w wartościach nominalnych)	TNC		
	Plan	Wykonanie	%
Personel	319 885	303 354	94,83%
w tym koszt emerytur	56 812	53 876	94,83%
Inne koszty operacyjne	207 392	219 092	105,64%
Amortyzacja	76 454	58 548	76,58%
Koszt kapitału	10 449	3 908	37,40%
Koszty wyjątkowe	0	0	0,00%
Koszty całkowite	614 180	584 902	95,23%
Koszt dla zwolnionych lotów VFR	0	0	0,00%
Ustalone koszty/koszty rzeczywiste ogółem	614 180	584 902	95,23%

Źródło: Opracowanie własne Warmia i Mazury Sp. z o.o.

5.1.4 Realizacja celów efektywności kosztowej

Obszar trasowy – ER

Spółka w strefie pobierania opłat trasowych w 2021 r. zapewniała służby meteorologiczne. **Założone cele efektywności kosztowej w obszarze trasowym zostały spełnione.** Wyznaczony Spółce cel dotyczący jednostkowego kosztu ustalonego (DUC) na 2021 r. wynosił 0,59 PLN, a wskaźnik ten został wykonany na poziomie 0,59 PLN (-0,85% względem wyznaczonego w Planie celu). Zgodnie z art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/1627 z dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020-2024) systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w związku z pandemią COVID-19, Spółka dokonała także analizy spełnienia celu łączonego dla lat 2020 i 2021. Jednostkowy koszt ustalony (DUC) dla tego okresu wynosił 0,65 PLN i został wykonany na poziomie 0,65 PLN (-0,49% względem wyznaczonego w Planie celu).

Obszar terminalowy – TNC

W obszarze terminalowym, w 2021 r. Spółka zapewniała służby MET, AFIS i COM. **Założone cele efektywności kosztowej w obszarze terminalowym zostały spełnione.** Wyznaczony Spółce cel dotyczący jednostkowego kosztu ustalonego (DUC) na 2021 r. wynosił 35,99 PLN (w tym 14,57 PLN tytułem służb MET oraz 21,42 PLN tytułem służb AFIS i COM), a wskaźnik ten został wykonany na poziomie 33,59 PLN (-6,66% względem Planu, w tym 14,27 PLN tytułem służb MET oraz 19,32 PLN tytułem służb AFIS i COM). Zgodnie z art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/1627, Spółka dokonała także analizy spełnienia celu łączonego dla lat 2020 i 2021. Jednostkowy koszt ustalony (DUC) dla tego okresu wynosił 37,66 PLN i został wykonany na poziomie 36,29 PLN (-3,63% względem Planu).

5.2 Bezpieczeństwo

Cele w zakresie bezpieczeństwa określone w PSD RP3 dla roku 2021 na poziomie **C** **we wszystkich obszarach zostały osiągnięte.**

Tabela 4. Planowane poziomy realizacji celów skuteczności działania w obszarze bezpieczeństwa służb ruchu lotniczego (AFIS) w roku 2021

Nazwa wskaźnika	Plan 2021	Wykonanie 2021
Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C
Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	C	C
Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C
Promowanie bezpieczeństwa	C	C
Kultura bezpieczeństwa	C	C

Źródło: Opracowanie własne Warmia i Mazury Sp. z o.o.

Warmia i Mazury Sp. z o.o. w ramach funkcjonującego systemu zarządzania, w odniesieniu do zapewnianej Służby AFIS, monitoruje następujące wskaźniki bezpieczeństwa, zgodnie z ATM/ANS.OR.D.005 lit. b) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2017/373:

- Liczba naruszeń przestrzeni powietrznej na 10 000 operacji,
- Liczba zaobserwowanych „LEVEL BUST”,
- Liczba „SEPARATION MINIMA INFRINDGEMENT”,
- Liczba rozpoczętych podejść do lądowania, kiedy minima RVR były poniżej dopuszczalnych dla ILS na danym kierunku RWY,
- Liczba zdarzeń w kategorii LASER;
- Liczba zdarzeń – przypadków zmęczenia personelu w związku z przedłużonym czasem pełnienia obowiązków (Fatigue Reports) ze względu na pandemię;
- Liczba incydentów związanych z niezapewnieniem funkcji Służby AFIS.

Głównym celem w zakresie bezpieczeństwa podczas zapewniania służb ruchu lotniczego jest zmniejszenie ryzyka wypadku lotniczego z winy służb w stopniu wykonalnym w praktyce. Skuteczność działań w zakresie bezpieczeństwa jest mierzona i stanowi jeden z głównych elementów funkcjonującego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Skuteczność działań wyrażana jest w sposób opisowy za pomocą audytów i przeglądów bezpieczeństwa oraz ilościowy – za pomocą wskaźników poziomu bezpieczeństwa.

W roku 2021 w odniesieniu do wszystkich monitorowanych wskaźników bezpieczeństwa nie odnotowano przekroczenia wartości odniesienia w okresie pomiaru.

Dodatkowo w roku 2021 przeprowadzono audyty, zgodnie z zatwierdzonym przez Prezesa Zarządu Warmia i Mazury Sp. z o.o. harmonogramem audytów na rok 2021 w ramach:

- Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS),
 - Zakładowego Systemu Zarządzania Jakością,
 - Monitorowania Spełnienia Wymagań (Compliance),
- służące doskonaleniu jakości oraz podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa zapewnianych służb.

6 Zmiany w operacjach i infrastrukturze

(ATM/ANS.OR.D.025 lit. d) pkt 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2017/373)

W zakresie zmian w operacjach i infrastrukturze w 2021 r w związku z trwającą pandemią koronawirusa SARS-CoV-2 oraz brakiem finansowania (zgodnie z przyjętym PSD RP3) Służby AFIS i COM (na potrzeby Służby AFIS), wynikającym z niewdrożenia w życie zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych, zgodnie z opublikowanymi *Wytycznymi nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie stosowania Zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami służby żeglugi powietrznej w ramach systemu skuteczności działania obowiązującego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej* – konieczne było ograniczenie działań inwestycyjnych.

Wszelkie działania związane z infrastrukturą zostały przesunięte w czasie, do momentu stabilizacji sytuacji na rynku lotniczym oraz do czasu podpisania stosownych umów tudzież porozumień w powyższym zakresie.

7 Informacje dotyczące procesu konsultacji z użytkownikami

(ATM/ANS.OR.D.025 lit. d) pkt 7 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2017/373)

Pandemia COVID-19 doprowadziła do gwałtownego spadku natężenia ruchu lotniczego w wyniku znacznego spadku popytu, a także bezpośrednich środków zastosowanych przez państwa członkowskie oraz państwa trzecie w celu powstrzymania rozprzestrzeniania się ognisk pandemicznych. Nadzwyczajne okoliczności spowodowane pandemią COVID-19 mają znaczny wpływ na obecne procesy i środki związane z wdrażaniem systemu skuteczności działania i opłat w trzecim okresie odniesienia (2020–2024), w tym ustanawianie docelowych parametrów skuteczności działania i stawek jednostkowych, a także stosowanie systemów zachęt i mechanizmów podziału ryzyka.

Komisja Europejska podjęła decyzję o rewizji planów skuteczności działania w celu dostosowania ich do sytuacji wynikającej ze znacznego zmniejszenia poziomu ruchu lotniczego.

Na podstawie art. 10 ust. 4 oraz art. 24 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. *ustanawiającego system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylającego rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013* oraz w związku z postanowieniami wynikającymi z treści Rozporządzenia 2020/1627/UE w dniu **31 sierpnia 2021 r.** odbyły się konsultacje zrewidowanego Planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na lata 2020-2024.

Zgodnie z art. 12 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 oraz w oparciu o zapisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/1627, powstał zaktualizowany projekt Planu Skuteczności Działania dla Polski, zawierający zrewidowane cele skuteczności działania zapewniające spójność ze zmienionymi ogólnounijnymi docelowymi celami skuteczności działania, który po akceptacji przez MI został przesłany do Komisji Europejskiej 1 października 2021 r.

Planu Skuteczności Działania po przyjęciu 24 maja 2022 r. przez Sekretarza Stanu/Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego, p. Marcina Horałę został opublikowany 25 maja 2022 r. na stronie Komisji Europejskiej oraz na stronie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 16 rozporządzenia 2019/317/UE.

Ponadto, zgodnie z zapisami obowiązującej w Warmia i Mazury Sp. z o.o. *Procedury przeprowadzania konsultacji P-PPKU wyd. 3 zm. 00* użytkownicy lotniska mają możliwość zgłaszania uwag w zakresie funkcjonowania służb poprzez ankietę udostępnioną na stronie:

- **w języku polskim:**

<https://mazuryairport.pl/wp-content/uploads/2020/03/1-ANKIETA-NT.-FUNKCJONOWANIA-S%C5%81U%C5%BBB-%C5%BBEGLUGI-POWIETRZNEJ-ZAPEWNIANYCH-PRZEZ-WARMIA-I-MAZURY-SP.-Z-O.-O.pdf>

- **w języku angielskim:**

<https://mazuryairport.pl/wp-content/uploads/2020/03/1-SURVEY-CONCERNING-AIR-NAVIGATION-SERVICES-EPSY.pdf>

lub bezpośrednio na adresy mailowe służb: afis@mazuryairport.pl; meteo@mazuryairport.pl; com@mazuryairport.pl.

8 Informacje na temat polityki kadrowej

(ATM/ANS.OR.D.025 lit. d) pkt 8 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2017/373)

Sytuacja kadrowa w służbach żeglugi powietrznej w roku 2021 uległa niewielkiej zmianie. Nastąpiła zmiana stosunku pracy pracowników operacyjnych służb żeglugi powietrznej (AFIS i MET) tj. część pracowników świadczy dyżury w oparciu o umowy na działalność gospodarczą. W związku z powyższym, koszty świadczenia ww. usług w zakresie pełnienia dyżurów (meteorologicznych oraz AFIS) są alokowane w pozostałych kosztach operacyjnych.

W obszarze służb żeglugi powietrznej dużą wagę przykładają się do ciągłego szkolenia podnoszącego kwalifikacje i kompetencje personelu. Zapewniana jest dostateczna liczba personelu do wykonywania zadań w zakresie zapewnianych służb żeglugi powietrznej w sposób ciągły, bezpieczny i zrównoważony.

9 Podsumowanie

W 2021 roku Warmia i Mazury Sp. z o.o. zrealizowała działania, które pozwoliły na osiągnięcie celów skuteczności działania w obszarach jej odpowiedzialności tj. bezpieczeństwa i efektywności kosztowej, określone w projekcie PSD RP3.

Trwająca pandemia COVID-19 oraz brak ustanowionego systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych nie wpłynęło pozytywnie na rozwój służb żeglugi powietrznej zapewnianych przez Spółkę. Warmia i Mazury Sp. z o.o. podejmowała w tym czasie działania w celu zapewnienia najwyższej jakości świadczenia usług przy jednoczesnym zachowaniu najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Dodatkowo Spółka starała się obniżyć i maksymalnie zredukować koszty zapewniania ww. służb.

Zgodnie z wymaganiami rozporządzenia 2017/373/UE (ATM/ANS.OR.D.025 lit. d pkt 6) oraz bez uszczerbku dla art. 12 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady wyniki finansowe Spółki są publikowane zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 217). W związku z powyższym w niniejszym sprawozdaniu nie zostały omawiane.



