

Warszawa, dnia piątek, 11 października 2024 r.

Poz. 42

**OGŁOSZENIE NR 10/2024
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 października 2024 r.

w sprawie „Sprawozdania Airport Meteo Sp. z o.o. z działalności za rok 2022 w obszarze osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego”

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 2023 r. poz. 2110 oraz z 2024 r. poz. 731 i 1222) ogłasza się „Sprawozdanie Airport Meteo Sp. z o.o. z działalności za rok 2022 w obszarze osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego”, stanowiące załącznik do ogłoszenia.

p.o. Prezesa Urzędu
Lotnictwa Cywilnego

Julian Rotter



**SPRAWOZDANIE
AIRPORT METEO SP. Z O.O.**

**z działalności za rok 2022 w obszarze osłony
meteorologicznej lotnictwa cywilnego**

WERSJA ZAKTUALIZOWANA

RADOM, GRUDZIEŃ 2023

Spis treści

I.	Wstęp	3
II.	Ocena poziomu skuteczności działania dostarczonych służb żeglugi powietrznej.	5
III.	Informacje na temat skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w porównaniu z docelowymi poziomami skuteczności działania ustalonymi w planie biznesowym,	8
IV.	Wyjaśnienie rozbieżności z docelowymi poziomami i wskazanie środków służących usunięciu luk w okresie odniesienia,	9
V.	Zmiany w operacjach i infrastrukturze.	10
VI.	Wyniki finansowe	10
VII.	Informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami służb instytucji.	10
VIII.	Informacje na temat polityki kadrowej.	10

I. Wstęp

Niniejsze sprawozdanie Airport Meteo Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (dawniej: Radom Meteo sp. z o.o.), ul. Lubelska 158, 26-600 Radom, NIP 796 296 35 21, REGON 146993798, KRS 0000488272, zostało sporządzone zgodnie z wymaganiami z Załącznika III pkt ATM/ANS.OR.D.025 – Wymagania dotyczące sprawozdawczości oraz Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2017/373.

Podstawą prawną działalności Airport Meteo Sp. z o.o. jest umowa spółki zawarta w akcie notarialnym z dnia 29 sierpnia 2013 r. sporządzonym przed notariuszem Agnieszką Terlecką za Repertorium A Nr 4105/2013, zmieniona w zakresie § 14, 15, 22 i 23 (zmiana dotycząca właściciela Spółki) aktem notarialnym z dnia 29 września 2015 r. sporządzonym przed notariuszem Marzeną Giermakowską za Repertorium A Nr 8166/2015, zmieniona w zakresie § 18, 21 (wprowadzono Radę Nadzorczą) aktem notarialnym z dnia 31 lipca 2017 r. sporządzonym przed notariuszem Agnieszką Jażdżyk za Repertorium A Nr 4882/2017, aktem notarialnym z dnia 13 października 2018 r. sporządzonym przed notariuszem Pawłem Ziemiańczykiem za Repertorium A Nr 8781/2018 (dokonano sprzedaży 100 udziałów w Spółce na rzecz Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”). Aktem notarialnym z dnia 10 maja 2019 roku przed Notariuszem Rafałem Patykowskiem (zmiana umowy spółki w całości poprzez uchylenie jej całej dotychczasowej treści, przyjmując tekst jednolity umowy spółki) za Repetytorium A Nr 2386/2019, aktem notarialnym z dnia 17 stycznia 2022 roku sporządzonym przed notariuszem Eweliną Wachowską-Giers za Reperorium A Nr 634/2022 (zmiana umowy spółki) oraz aktem notarialnym z dnia 13 czerwca 2022 roku przed notariuszem Eweliną Wachowską-Giers za Reperorium A Nr 4972/2022 (uchwała dotycząca zmiany nazwy Spółki na AIRPORT METEO Sp. z o.o.).

Spółka utworzona została na czas nieograniczony ze wskazanym w umowie Spółki i Krajowym Rejestrze Sądowym przedmiotem działalności, w tym:

- 74.90.Z - pozostała działalność profesjonalna, naukowa i techniczna, gdzie indziej niesklasyfikowana,
- 72.19.Z - badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie pozostałych nauk przyrodniczych i technicznych,
- 82.30.Z - działalność związana z organizacją targów, wystaw i kongresów,
- 85.59.B - pozostałe pozaszkolne formy edukacji, gdzie indziej niesklasyfikowane.

Na podstawie art. 160 ust. 3 pkt 8, art.161 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978, 1221, 1586 i 1893), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23), oraz § 4 pkt 13 lit. c), § 3 ust. 2 pkt 3), § 26 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2013 r., poz. 421), po rozpoznaniu wniosku Radom Meteo Sp. z o.o., 26-600 Radom, ul. Kaszubska 2 oraz po przeprowadzeniu procesu certyfikacji Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego decyzją z dnia 18.03.2016 r. wydał spółce Radom Meteo Sp. z o.o. przedłużenie Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej upoważniającego do zapewniania służb meteorologicznych dla żeglugi powietrznej nr PL-02/2015 z ważnością od 20 marca 2016 r. do 19 marca 2017 r. W dniu 14 marca 2017 r. Radom Meteo Sp. z o.o. uzyskała przedłużenie ważności Certyfikatu Instytucji

Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej do dnia 19 marca 2020 r. W wyniku pozytywnego rozpatrzenia wniosku o przedłużenie certyfikatu, po pomyślnej weryfikacji spełnienia wszystkich wymogów dotyczących zapewniania służby meteorologicznej przez Spółkę, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego decyzją z dnia 18 marca 2020 roku przedłużył ważność ważności Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej na czas nieokreślony (zgodnie z Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 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, uchylającym rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/0211, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 667/2011).

Spółka Radom Meteo Sp. z o.o. (obecnie: Airport Meteo Sp. z o.o.) spełniła wymagania i została uznana za zdolną do prowadzenia działalności w lotnictwie cywilnym w zakresie:

- wykonywania pomiarów i obserwacji meteorologicznych;
- przygotowywania prognoz meteorologicznych;
- opracowywania ostrzeżeń meteorologicznych;
- informowania o warunkach meteorologicznych;
- dystrybucji danych i informacji meteorologicznych;
- opracowywania danych klimatycznych.

Służba meteorologiczna jest zapewniana operacyjnie przez Lotniskowe Biuro Meteorologiczne na lotnisku Warszawa-Radom).

Zadania realizowane przez Lotniskowe Biuro Meteorologiczne EPRA to:

- opracowywanie 9h prognoz TAF;
- wykonywanie obserwacji co 30' i przygotowywanie komunikatów METAR;
- prowadzenie briefingu dla załóg lotniczych;
- opracowywanie ostrzeżeń lotniskowych zgodnie z kryteriami zawartymi w „Porozumieniu z Zarządzającym”;
- udzielanie konsultacji meteorologicznych dla Zarządzającego, służb ruchu lotniczego i załóg statków powietrznych;
- opracowywanie dokumentacji lotniczo – meteorologicznej dla użytkowników przestrzeni powietrznej;
- wykonywanie analiz klimatologicznych.

Głównymi celami Spółki w roku 2022 było:

- utrzymanie ważności Certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej;
- utrzymanie w ciągłej pracy system pomiarowy AWOS w celu zbierania danych z pomiarów meteorologicznych do opracowywania informacji klimatycznej lotniska EPRA;
- przygotowanie system AWOS dla lotniska z drogami startowymi przeznaczonymi do operacji przyrządowych podejść i lądowań precyzyjnych w kategorii I;

- przygotowanie Lotniskowego Biura Meteorologicznego do świadczenia usług po uruchomieniu działalności lotniczej na lotnisku Warszawa-Radom w 2023 r.

W oparciu o uzyskane uprawnienia i dokumenty, Spółka, oprócz świadczenia usług dla portu Radom-Sadków (EPRA, obecnie: Warszawa-Radom), planowała rozwijanie działalności marketingowej usług osłony meteorologicznej, kierując oferty zarówno do portów lotniczych, jak i do Zarządzających lotniskami niekontrolowanymi, a także tych z sektora prywatnego.

Rozbudowa zakresu usług oraz realizacja potrzeb lotniska Radom-Sadków (EPRA, obecnie: Warszawa-Radom) wymaga dalszych inwestycji w infrastrukturę, które Spółka w zależności od charakteru poniesie ze środków własnych lub innych w przypadku zlecenia zewnętrznego. Utrzymanie poziomu jakościowego usług oraz ewentualny dalszy rozwój usług jest planowany w oparciu o wysoko wykwalifikowaną kadrę specjalistów z wieloletnim doświadczeniem zawodowym oraz w oparciu o wdrożone systemy zarządzania jakością i bezpieczeństwa usług.

II. Ocena poziomu skuteczności działania dostarczonych służb żeglugi powietrznej.

a) Efektywność kosztowa

Plan Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia (lata 2020-2024) został zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury w dniu 24 maja 2022 r. w trybie art. 16 Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. *ustanawiającego system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013* wskutek otrzymania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności celów lokalnych z celami ogólnounijnymi. Koszty ustalone Airport Meteo Sp. z o.o. zostały wyszczególnione we wszystkich latach trzeciego okresu odniesienia, co jednoznacznie implikuje kwalifikowalność kosztów ponoszonych obecnie przez Spółkę i stwierdza należności Spółki z tytułu opłat nawigacyjnych pobieranych z rynku przez służby ruchu lotniczego.

Szczegóły dotyczące kosztów w rozbiciu rodzajowym oraz w podziale na koszty trasowe i terminalowe zostały przedstawione są w tabelach poniżej.

Tabela 1. Koszty trasowe osłony meteorologicznej w roku 2022

RP3 Monitoring – Rok 2022			
ANSP: Airport Meteo			
Pozycje kosztowe	2022 wykonanie	2022 plan*	Różnice
	[tys. zł]	[tys. zł]	[tys. zł]
1.1 Personel	164	157	7
<i>w tym koszty emerytur</i>	10	8	2
1.2 Koszty operacyjne	116	100	16
1.3 Amortyzacja	21	21	0
1.4 Koszt kapitału	6	46	-40
1.5 Koszty wyjątkowe	0	0	0

Koszty całkowite En route	306	324	-17
--------------------------------------	------------	------------	------------

**Plan spójny z zatwierdzonym Planem Skuteczności Działania na lata 2020-2024 przez Ministra Infrastruktury w dniu 24 maja 2022 r.*

Wykonanie kosztów dla opłat trasowych w 2022 roku wyniosło 306 tys. PLN i było niższe od planowanego o 5,33%. Planowany na 2022 rok koszt całkowity realizacji dla opłat trasowych wynosił 324 tys. PLN. Koszty wynagrodzeń wraz z pochodnymi odnotowały dodatnie odchylenie (+4,53%), a pozostałe koszty operacyjne były wyższe w stosunku do przewidzianych w planie o 15,68%. Powyższe wynikało z wysokich poziomów inflacji, sytuacji makroekonomicznej oraz przyznanych personelowi operacyjnemu podwyżek wynikających z wdrożenia zmian w systemie podatkowym w ramach tzw. „Polskiego Ładu”. W zakresie amortyzacji odnotowano jedynie marginalne odchylenie (+0,05%), co wynikało z braku wystąpienia nieprzewidzianych inwestycji i kontynuacji amortyzowania aktywów zakupionych przez Spółkę we wcześniejszych latach. W zakresie kosztu kapitału należy wskazać na jego znaczący spadek względem wartości planowanych (-86,46%), który wynikał z braku otrzymania planowanych na początek 2022 r. należnych opłat nawigacyjnych i w konsekwencji znaczącej zmiany bazy aktywów obrotowych netto. Należy wskazać, iż Spółka odnotowuje aktualną stopę kosztu kapitału własnego na poziomie istotnie wyższym od planowanej, jednak ze względu na obowiązujące regulacje sprawozdawcze, Spółka była zobligowana do przedstawienia wykonania kosztu kapitału w oparciu o stopę planowaną. Konieczność zaciągnięcia nieplanowanego, wysokooprocentowanego kredytu znacząco jednak zwiększyła średnią ważoną stopę kosztu kapitału, która wyniosła ostatecznie 6,66%.

Tabela 2. Koszty terminalowe osłony meteorologicznej w roku 2022

RP3 Monitoring – Rok 2022			
ANSP: Airport Meteo			
Pozycje kosztowe	2022 wykonanie [tys. zł]	2022 plan* [tys. zł]	Różnice [tys. zł]
1.1 Personel	55	52	2
<i>w tym koszty emerytur</i>	3	3	1
1.2 Koszty operacyjne	39	33	5
1.3 Amortyzacja	7	7	0
1.4 Koszt kapitału	2	15	-13
1.5 Koszty wyjątkowe	0	0	0
Koszty całkowite Terminal	102	108	-6

**Plan spójny z zatwierdzonym Planem Skuteczności Działania na lata 2020-2024 przez Ministra Infrastruktury w dniu 24 maja 2022 r.*

W przypadku kosztów terminalowych, wszelkie odchylenia wykonania kosztów w ujęciu procentowym oraz ich przyczyny były takie same jak w przypadku kosztów trasowych, co wynika wprost z przyjętej w Spółce metodologii alokacji kosztów.

Ponadto, szczegółowe informacje dotyczące kosztów zostały zawarte w Sprawozdaniu finansowym Airport Meteo Sp. z o.o. za rok 2022 wraz ze sprawozdaniem niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego sprawozdania finansowego za 2022 r.

b) Jakość świadczonych usług

Jakość świadczonych usług osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego jest oceniana na podstawie wartości mierników jakości świadczonych usług w odniesieniu do poszczególnych produktów na lotnisku EPRA, gdzie Airport Meteo Sp. z o.o. w roku 2022 świadczyła usługi osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego. Mierniki te obejmują:

- operacyjnie pożądane dokładności prognoz zgodnie z Załącznikiem 3 ICAO do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (przedstawione w Tabeli nr 3) oraz
- terminowość, poprawność i dostępność produktów usługi osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego (przedstawione w Tabeli nr 4),

w szczególności dla regularnych komunikatów obserwacji meteorologicznych METAR, prognoz TAF oraz ostrzeżeń lotniskowych.

Tabela 3. Dane operacyjne dotyczące jakości świadczonych usług w roku 2022

Lotnisko	Prognozowane parametry	Kierunek wiatru DDD +/-20°	Prędkość wiatru FF +/-10 km/h (5 kt)	Widzialność VVVV		Opady	Wielkość zachmurzenia NH		Wysokość podstawy chmur H	
				do 800 m	od 800 m do 10 km		poniżej 450 m	od 450 m do 3000 m	od 30 m do 300 m	od 300 m do 3000 m
Styczeń 2022		87,2%	99%	nie oceniano*	94,9%	90,4%	89,9%	84,7%	77,4%	86,3%
Luty 2022		89,9%	99,7%	nie oceniano*	96,2%	91,7%	98,6%	99,1%	88,3%	88,0%
Marzec 2022		92,1%	100,0%	nie oceniano*	99,2%	96,0%	100,0%	93,7%	nie oceniano*	92,0%
Kwiecień 2022		96,0%	98,9%	83,3%	96,6%	80,0%	94,4%	76,9%	91,7%	83,5%
Maj 2022		93,8%	99,1%	nie oceniano*	99,1%	92,3%	83%	99,1%	100,0%	94,4%
Czerwiec 2022		90,6%	95,6%	nie oceniano*	100,0%	89,7%	79%	89,1%	94,4%	94,0%
Lipiec 2022		93,4%	96,8%	nie oceniano*	100,0%	97,4%	100,0%	97,8%	nie oceniano*	97,9%
Sierpień 2022		93,0%	98,7%	nie oceniano*	99,6%	100,0%	83,3%	95,5%	100,0%	96,5%
Wrzesień 2022		91,8%	98,2%	nie oceniano*	96,5%	100,0%	70,0%	96,0%	83,3%	87,4%
Październik 2022		91,3%	99%	100%	98,2%	95%	87,0%	94,1%	97,6%	94,0%
Listopad 2022		89,5%	100%	75%	94,4%	100,0%	84,7%	85,4%	81,7%	88,4%
Grudzień 2022		92,4%	99%	100,0%	92,2%	100,0%	82,9%	86%	90,0%	92,7%
Razem		91,8%	98,7%	89,6%	97,2%	94,4%	87,8%	91,5%	80,4%	91,3%

* - w analizowanym czasie pracy LBM EPRA brak przypadków spełniających kryteria.

Tabela 4. Dane operacyjne dotyczące jakości świadczonych usług w roku 2022

Miernik	TERMINOWOŚĆ		POPRAWNOŚĆ FORMALNA			DOSTĘPNOŚĆ		
	METAR	TAF	METAR	TAF	Ostrzeżenie lotniskowe	METAR	TAF	Ostrzeżenie lotniskowe
Radom (EPRA) – styczeń 2022	98,2%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – luty 2022	98,5%	98,3%	99,0%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – marzec 2022	99,1%	100%	99,6%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – kwiecień 2022	99,5%	98,0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – maj 2022	98,6%	98,1%	99,5%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – czerwiec 2022	99,5%	100%	99,1%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – lipiec 2022	100%	100%	99,5%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – sierpień 2022	99,5%	100%	99,5%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – wrzesień 2022	99,5%	100%	99,5%	100%	100%	99,5%	100%	100%
Radom (EPRA) – październik 2022	99,1%	100%	99,1%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – listopad 2022	99,4%	98,1%	99,4%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – grudzień 2022	99,0%	100%	100%	100%	100%	99,5%	100%	100%
Razem	99,2%	99,4%	99,5%	100%	100%	99,9%	100%	100%

III. Informacje na temat skuteczności działania instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej w porównaniu z docelowymi poziomami skuteczności działania ustalonymi w planie biznesowym.

W zatwierdzonym Planie Skuteczności Działania na lata 2020-2024 24 maja 2022 r. wyznaczono Spółce cele jedynie w obszarze efektywności kosztowej.

Celem efektywności kosztowej na 2022 r. w obszarze trasowym był jednostkowy koszt ustalony (DUC) w wysokości 0,07 PLN, natomiast jego wykonanie wyniosło 0,08 PLN (106,9%), co oznacza niespełnienie celu. Na wynik AUC miało wpływ wykonanie kosztów IFR w ujęciu nominalnym w wysokości 94,7% Planu, wykonanie indeksu inflacji w wysokości 112,6% Planu oraz ruchu terminalowego wyrażonego w jednostkach usługowych (SU) w wysokości 78,4% Planu. Powyższe dane jednoznacznie wskazują, że niespełnienie celu wynikało z przyczyn niezależnych od Spółki, która zmieściła się w przypisanych do niej planowanych wartościach kosztów, zarówno w ujęciu nominalnym, jak i realnym.

Celem efektywności kosztowej na 2022 r. w obszarze terminalowym był jednostkowy koszt ustalony (DUC) w wysokości 0,79 PLN, natomiast jego wykonanie wyniosło 0,58 PLN (73,7%), co oznacza spełnienie celu. Na wynik AUC miało wpływ wykonanie kosztów IFR w ujęciu nominalnym w wysokości 94,7% Planu, wykonanie indeksu inflacji w wysokości 112,6% Planu oraz ruchu terminalowego wyrażonego w jednostkach usługowych (SU-L) w wysokości 113,7% Planu.

IV. Wyjaśnienie rozbieżności z docelowymi poziomami i wskazanie środków służących usunięciu luk w okresie odniesienia.

Spółka nie wykonała nałożonego na nią celu w obszarze trasowym, jednak wykonała cel w obszarze terminalowym. Spółka zrealizowała koszty w obszarze personelu i pozostałych operacyjnych na poziomie wyższym od planowanych w ujęciu nominalnym, co wynikało z wysokich poziomów inflacji oraz sytuacji makroekonomicznej, jak i zmian w prawie podatkowym. Niemniej jednak, ze względu na nadal niezakończony problem z rozliczaniem opłat nawigacyjnych, koszt kapitału obcego ukształtował się na znacząco niższym poziomie od planowanego, co było konsekwencją mniejszej od planowanej bazy aktywów obrotowych netto. Należy w tym zakresie w szczególności wskazać na opublikowane Wytyczne nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie stosowania Zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w ramach systemu skuteczności działania obowiązującego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, zgodnie z którymi Spółka powinna otrzymać zaległe opłaty za okresy do 2021 r. włącznie – w dniu 28 lutego 2022 r., natomiast płatności za kolejne okresy powinny następować w cyklu miesięcznym – jednak do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania, wzajemne rozliczenia nie są dokonywane zgodnie z tym dokumentem, mimo wyrażenia takiej woli przez Spółkę i jej starań w tym zakresie. Wobec marginalnych odchyłań w zakresie amortyzacji, koszty w 2022 r. w ujęciu nominalnym były mniejsze od planowanych. Ze względu na wysokie poziomy inflacji, które spowodowały powiększenie się różnicy pomiędzy skumulowanymi indeksami inflacji – wykonanym a planowanym, różnica w wykonaniu kosztów w ujęciu realnym była jeszcze większa. Jednakże, istotne spadki ruchu w obszarze trasowym, które były niezależne od Spółki, a wynikały przede wszystkim z toczącego konfliktu zbrojnego na terytorium Ukrainy spowodowały nieosiągnięcie celu. W obszarze terminalowym, który cechował się znaczącym zwiększeniem ruchu względem wartości planowanych, cel został osiągnięty. Na podstawie powyższej analizy i wynikającej z niej wniosków, Spółka nie widzi podstaw do wdrażania działań naprawczych.

Spółka, wobec problemów z rozliczaniem opłat nawigacyjnych, była zmuszona do uzyskania finansowania kapitałem obcym, którego oprocentowanie było relatywnie bardzo wysokie ze względu na aktualną sytuację makroekonomiczną, znaczące podwyżki stóp procentowych przez Radę Polityki Pieniężnej przy NBP i bardzo trudną sytuację finansową Spółki, implikującą jej niski rating. Wysokie koszty obsługi zadłużenia będą w kolejnych okresach prowadzić do dalszych redukcji kosztów przewidzianych na rozwój Spółki, w tym w szczególności w zakresie inwestycji i szkoleń. Konieczność zaciągnięcia nieplanowanego długu wynikała wyłącznie z braku skutecznego wdrożenia systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych, o którym mowa w ww. Wytycznych nr 11 Prezesa Urzędu, w tym w szczególności z niesankcjonowanego braku respektowania przez niektóre instytucje zapewniające żeglugi powietrznej oficjalnego dokumentu organu sprawującego nad nimi nadzór. Spółka stale podejmuje działania zmierzające do uruchomienia przepływów od aktualnego dysponenta środków należnych Spółce oraz skutecznego wdrożenia ww. Wytycznych nr 11 Prezesa Urzędu, które na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania nie przyniosły oczekiwanego efektu.

V. Zmiany w operacjach i infrastrukturze.

W roku 2022 w Airport Meteo Sp. z o.o. nie wprowadzono zmiany w operacjach i strukturze, kontynuowano świadczenie usługi osłony meteorologicznej na lotnisku Warszawa-Radom.

Działalność LBM EPRA w 2022 roku była skupiona na utrzymaniu umiejętności i utrzymania gotowości do wykonywania zadań zgodnie z Certyfikatem. Utrzymywany był w ciągłej pracy system pomiarowy AWOS w celu zbierania danych z pomiarów meteorologicznych do opracowywania informacji klimatycznej lotniska EPRA. W ramach przygotowania Spółki do uruchomienia działalności lotniczej na lotnisku Warszawa-Radom w 2023 r. dostosowano system AWOS dla lotniska z drogami startowymi przeznaczonymi do operacji przyrządowych podejść i lądowań precyzyjnych w kategorii I. Ponadto prowadzono działania przygotowujące LBM EPRA do uruchomienia świadczenia usług na nowo otwartym lotnisku Warszawa-Radom. Działania te obejmowały uzgodnienie i przygotowanie wyposażenia pomieszczeń biurowych dla LBM EPRA w nowej lokalizacji.

VI. Wyniki finansowe

Wyniki finansowe Airport Meteo Sp. z o.o. przedstawione są w odrębnym dokumencie, tj. sprawozdaniu finansowym Airport Meteo Sp. z o.o. za rok 2022 wraz ze sprawozdaniem niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego sprawozdania finansowego za rok 2022.

VII. Informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami służb instytucji.

Spółka brała udział w spotkaniu konsultacyjnym z użytkownikami przestrzeni powietrznej prowadzonym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego 11 lipca 2022 r. Ponadto, Spółka każdorazowo przedstawiała wszelkie informacje na rzecz użytkowników przestrzeni powietrznej, o której była proszona przez organ nadzoru.

VIII. Informacje na temat polityki kadrowej.

Airport Meteo Sp. z o.o. w roku 2022 realizowała zasady prowadzenia polityki kadrowej opisane w dokumentacji systemu zarządzania jakością. W pionie operacyjnym w roku 2022 zatrudniony był wyłącznie doświadczony, kompetentny i wykwalifikowany personel. Pracownicy personelu operacyjnego posiadają wydane przez certyfikowane instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dopuszczenia do pracy na stanowisku synoptyka i obserwatora meteorologicznego. W pionie technicznym zatrudniany był pracownik posiadający certyfikat szkoleń prowadzonych przez dostawcę systemu AWOS.

W ramach przygotowania LBM EPRA do świadczenia usług po uruchomieniu działalności lotniczej na lotnisku Warszawa-Radom w grudniu 2022 r. został zatrudniony dodatkowy pracownik w pionie technicznym.

Zatrudniona ilość personelu operacyjnego i technicznego umożliwiła bezpieczne świadczenie usług osłony meteorologicznej na lotnisku Warszawa-Radom w systemie dyżurów w czasie wskazanym w AIP Polska.