



**Sprawozdanie roczne z działalności
Służb Żeglugi Powietrznej
Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.
za rok 2023**

Zmiana nr 1

ZATWIERDZAM

[Signature]

DATA

22.11.2024 r.

**Sprawozdanie roczne z działalności
Służb Żeglugi Powietrznej
Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.
za rok 2023**

Oznaczenie dokumentu:
S-RSZP/2023

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Spis treści

1. Część administracyjna dokumentu	4
1.1 Cel opracowania dokumentu.....	4
1.2 Zakres stosowania	4
1.3 Dokumenty źródłowe.....	4
1.4 Definicje i skróty.....	5
1.5 Wykaz posiadaczy dokumentu.....	5
1.6 Uzgodnienia dokumentu	6
2. Ogólne dane o Spółce	7
3. Służby Żeglugi Powietrznej.....	7
3.1. Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej (AFIS)	8
3.2. Służba Meteorologiczna (MET).....	9
4. Skuteczność działania Służb Żeglugi Powietrznej	13
4.1. TNC – Służba AFIS	15
4.2. TNC – Służba MET	17
4.3. ER – Służba MET	19
4.4. Bezpieczeństwo.....	20
5. Zmiany w operacjach i infrastrukturze	22
6. Informacje dotyczące procesu konsultacji z użytkownikami.....	22
7. Informacje na temat polityki kadrowej	23
8. Podsumowanie	24

1. Część administracyjna dokumentu

Administrator dokumentu:	Szef Służb Żeglugi Powietrznej	 Agata Bielska Szef Służb Żeglugi Powietrznej (podpis)
MIEJSCE PRZECHOWYWANIA ORYGINAŁU DOKUMENTU		
Nazwa/symbol komórki organizacyjnej	Telefon	Osoba odpowiedzialna za aktualizację dokumentu
Służba Żeglugi Powietrznej	509 868 902	Administrator

1.1 Cel opracowania dokumentu

Celem niniejszego dokumentu jest monitoring realizacji *Biznesplanu Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. na lata 2020-2024* i *Planu Rocznego Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. na rok 2023* oraz wypełnienie obowiązków sprawozdawczych ciążących na Spółce.

Niniejsza Zmiana nr 1 została opracowana w związku z faktem, że na polecenie Ministerstwa Infrastruktury, Spółka została zobligowana do dokonania ponownego przeliczenia wysokości rozliczenia dotacji celowej za loty zwolnione VFR za 2023 r., w oparciu o opracowaną przez MI metodologię.

1.2 Zakres stosowania

Obowiązuje w Porcie Lotniczym Bydgoszcz S.A., zawiera informacje związane z realizacją działań i kosztów Służb Żeglugi Powietrznej.

1.3 Dokumenty źródłowe

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2023 zostało opracowane zgodnie z obowiązującą Procedurą aktualizacji Planów i Sprawozdań Służb Żeglugi Powietrznej (P-PAPSŻP) oraz przepisami zawartymi w krajowych i unijnych aktach prawnych, w tym z wymogami dotyczącymi sprawozdawczości ujętymi w Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze, Rozporządzeniu (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

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2023

Oznaczenie dokumentu:
S-RSZP/2023

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylającym rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 677/2011, oraz zgodnie z wymogami Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (z póź. zm.).

Sprawozdanie zawiera informacje o zrealizowanych w roku 2023 celach i zadaniach służb żeglugi powietrznej określonych w dokumentach planistycznych, czyli: *Planie Rocznym Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. na rok 2023* oraz *Biznesplanie Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. na lata 2020-2024*.

1.4 Definicje i skróty

Stosowana terminologia jest zgodna z używaną w wymienionych powyżej dokumentach oraz dokumentach wewnętrznych Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.

1.5 Wykaz posiadaczy dokumentu

WYKAZ UŻYTKOWNIKÓW - POSIADACZY KOPII		
Nr kopii	Użytkownik dokumentu	Osoba odpowiedzialna za aktualizację dokumentu
1.	Dyrektor Finansowy	Użytkownik
2.	Szef Służb Żeglugi Powietrznej	Administrator
3.	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Użytkownik

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2023

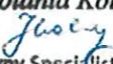
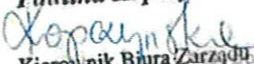
Oznaczenie dokumentu:

S-RSZP/2023

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

1.6 Uzgodnienia dokumentu

Uzgodnienia dokumentu:		
1.	Dyrektor Finansowy	 Katarzyna Bładzich  Dyrektor Finansowy/Główny Księgowy/Prokurent 19.11.2024 (data, podpis)
2.	Główny Specjalista ds. Analiz Ekonomicznych i Finansowych	Jolanta Kobierska  Główny Specjalista ds. Analiz Ekonomicznych i Finansowych 19.11.2024 (data, podpis)
3.	Szef Służb Żeglugi Powietrznej/ Kierownik AFIS	Agata Bielska  Szef Służb Żeglugi Powietrznej 19.11.2024 (data, podpis)
4.	Compliance Manager	Paulina Kapczyńska  Kierownik Biura Zarządzania Compliance Manager 19.11.2024 (data, podpis)
5.	Safety Manager/ Quality Manager	 Szymon Nowicki  19.11.2024 (data, podpis)
6.	Kierownik Służby Meteorologicznej	 dr Edward Łaszyc  19.11.2024 (data, podpis) Kierownik Służby Meteorologicznej

2. Ogólne dane o Spółce

Spółka Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. została powołana do życia jako Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, wpisana do rejestru handlowego w dniu 23.06.1995 r. w Sądzie Rejonowym w Bydgoszczy. Od dnia 01.07.2002 r. Port Lotniczy Bydgoszcz funkcjonuje i figuruje jako spółka akcyjna, zarejestrowana w rejestrze przedsiębiorców prowadzonym przez Sąd Rejonowy w Bydgoszczy XIII Wydział Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS – 0000121056.

Głównymi akcjonariuszami są: Województwo Kujawsko-Pomorskie oraz Gmina Miasto Bydgoszcz. Podstawowym przedmiotem działalności Spółki jest działalność usługowa wspomagająca transport lotniczy.

Organami Spółki są: Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy, Rada Nadzorcza i Zarząd. Zgodnie ze Statutem Spółki Zarząd powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza. Organem kierującym Spółką jest Zarząd. Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad funkcjonowaniem i działalnością Spółki.

Spółka Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. działa na podstawie przepisów Kodeksu Spółek Handlowych oraz postanowień umowy Spółki. Ponadto, do przepisów determinujących działalność Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. należą przepisy z zakresu prawa lotniczego.

3. Służby Żeglugi Powietrznej

Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. w roku 2023 zapewniał służby żeglugi powietrznej zgodnie z:

- a) wydanym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Certyfikatem instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej nr PL-01/2019 (wraz z załącznikiem) w zakresie Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej (AFIS) oraz Służby Meteorologicznej (MET), wydanym w dniu 28.06.2019 r. i przedłużonym z dniem 25.06.2020 r. na okres bezterminowy,
- b) wyznaczeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11.09.2019 r. dla:
 - Instytucji zapewniającej lotniskową służbę informacji powietrznej (AFIS) w rejonie ATZ lotniska Bydgoszcz na czas nieokreślony od dnia 01.10.2019 r.
 - Instytucji zapewniającej osłonę meteorologiczną na okres od 01.01.2020 r. do 31.12.2024 r., w obszarach:
 - ✓ strefy kontrolowanej lotniska Bydgoszcz CTR dla służby kontroli lotniska (TWR) oraz użytkowników przestrzeni powietrznej,
 - ✓ rejonu kontrolowanego lotniska Bydgoszcz TMA dla służby kontroli zbliżania (APP) oraz użytkowników przestrzeni powietrznej,

- ✓ strefy niekontrolowanej lotniska Bydgoszcz ATZ dla lotniskowej służby informacji powietrznej AFIS oraz użytkowników przestrzeni powietrznej.

W ramach bieżącego nadzoru Inspektorzy Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz odbiorcy usług, przeprowadzili w 2023 r. kontrole w Porcie Lotniczym Bydgoszcz S.A. w następujących obszarach:

a. Służba Meteorologiczna:

- W dniach 23-24 maja zespół kontrolny Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z planem, przeprowadził kontrolę w ramach nadzoru bieżącego. Nie stwierdzono naruszenia wymagań. W protokole nr ULC-LOŻ-5/544/6/2023 zawarto tylko 2 uwagi. Audyt był merytoryczny i pozytywnie wpłynął na udoskonalenie dokumentów operacyjnych służby MET PLB S.A.

b. Służba AFIS

- W roku 2023 inspektorzy ULC nie przeprowadzili kontroli w Służbie AFIS.

c. Aspekt finansowy

- W roku 2023 inspektorzy ULC nie przeprowadzili kontroli w tym aspekcie.

3.1. Organ Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej (AFIS)

Służba AFIS zabezpieczała przestrzeń ATZ Lotniska Bydgoszcz poprzez zapewnianie użytkownikom lotniskowej służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej, która dostępna była w trybie kilku dyżurów w tygodniu, z zachowaniem proporcji podziału pracy AFIS-PAŻP na poziomie 30%-70% (w skali roku).

3.1.1. W roku 2023 wykonano następujące działania:

- Kontynuowano zawarte umowy cywilno-prawne oraz umowy z osobami prowadzącymi działalność gospodarczą jako Informatorami/Instruktorami Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej, którzy uzyskali uprawnienia uzupełniające w jednostce EPBY, w liczbie 9 Informatorów.
- Z uwagi na wzmożony ruch oraz duże obciążenie powodujące zmęczenie u Informatorów, w celu podniesienia bezpieczeństwa świadczonych usług na okres od 1 lipca do 31 października uruchomiono stanowisko Asystenta Informatora AFIS. Wynikiem czego dyżury w tym czasie przebiegały w składzie dwuosobowym.
- Podpisano umowę B2B z byłym Informatorem AFIS EPBY, który do czasu ponownego uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce AFIS EPBY świadczył usługi Asystenta Informatora AFIS.

3.1.2. Realizacja planu szkoleń:

- Zlecono Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie przeprowadzenie kursu szkolenia odświeżającego OJT1 dla 4 Informatorów/Instruktorów, który został zrealizowany w dniach 28-29 czerwca 2023 r.
- Zrealizowano szkolenia odświeżające w zakresie Instrukcji Ruchu Pojazdów i Pieszych oraz Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem dla wszystkich Informatorów.
- 5 Informatorów uzyskało nowy certyfikat ICAO potwierdzający biegłość z języka angielskiego.
- Opracowano procedury: „Kurs Szkolenia w Jednostce” oraz „Indywidualny Kurs Szkolenia w Jednostce”, które zostały zatwierdzone przez Prezesa ULC.

3.1.3. Obsługa użytkowników lotniska Bydgoszcz

- W roku 2023 Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej sprawowała służbę w wymiarze 254 dyżurów, co daje łączną liczbę 1557 godzin i 30 minut jej dostępności dla użytkowników lotniska Bydgoszcz.
- Liczba operacji lotniczych obsługanych przez AFIS EPBY w 2023 r. wyniosła w sumie 7082, zgodnie z poniższą tabelą, co stanowi znaczny wzrost do roku poprzedniego, w trakcie którego obsługano 4985 operacji.

Liczba operacji EPBY - ROK 2023					
Starty	Lądowania	T&G	Low Pass	Tranzyt	Suma
1680	1762	2708	457	475	7082

- Liczba obsługanych terminalowych jednostek usługowych (SU-L) dla operacji IFR wyniosła odpowiednio: 65,73 SU-L dla lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych (wartość ta nie uwzględnia 0,25 SU-L dla lotów kontrolno-pomiarowych) oraz 96,09 SU-L dla lotów niepodlegających zwolnieniu, co stanowi większe wartości niż w roku ubiegłym o 49,8%. Związane jest to intensywnie odbudowującym się ruchem lotniczym na lotnisku Bydgoszcz oraz z obsługą statków powietrznych o większej masie startowej (MTOW), w tym m.in. zabezpieczanie przez Służbę AFIS samolotów rejsowych PLL LOT oraz przebazowań WizzAir.
- Z przedstawionych danych widać zdecydowaną poprawę w odbudowującym się po pandemii COVID-19 rynku lotniczym.

3.2. Służba Meteorologiczna (MET)

W roku 2023 Służba MET Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. zapewniała usługi meteorologiczne dla lotniska Bydgoszcz w trybie 24 godzin na dobę poprzez dyżury Obserwatorów i Synoptyków Lotniczych. Zachwiania rynku lotniczego spowodowane zbrojną agresją Rosji na Ukrainę nie wpłynęły na godziny dostępności służby MET, której działalność w zasadzie nie jest

powiązana z intensywnością wykonywanych operacji lotniczych. Głównym zadaniem Służby MET PLB S.A. jest zapewnianie służb meteorologicznych (dostarczanie danych i informacji meteorologicznych) na potrzeby służb ruchu lotniczego lotniska Bydgoszcz (organy PAŻP i AFIS EPBY) oraz na potrzeby służb lotniskowych. Obowiązek dostarczania danych i informacji meteorologicznych do wymiany krajowej i międzynarodowej jest realizowany za pośrednictwem IMGW-PIB (CBPL-MBN, KORD).

3.2.1. W roku 2023 wykonano następujące działania:

- Kontynuowano umowy:
 - ✓ o pracę z 3 osobami wykonującymi obowiązki Obserwatora Lotniczego, na stanowisku Specjalisty MET,
 - ✓ o pracę z 2 osobami wykonującymi obowiązki Synoptyka Lotniczego, na stanowisku Specjalisty MET (w tym jednej osoby również jako Kierownika Służby MET),
 - ✓ o pracę z 2 osobami na stanowisku Młodszy Specjalista – Obserwator lotniczego,
 - ✓ o pracę z 3 osobami na stanowisku Referent-Stażysta Obserwator Lotniczy, w celu dalszego szkolenia i stażu, które w październiku uzyskały uprawnienia Obserwatora Lotniczego i objęły stanowiska Młodszy Specjalista,
 - ✓ B2B z osobami świadczącymi usługi Synoptyka Lotniczego,
 - ✓ cywilno-prawną ze szkoleniowcem MET w celu podnoszenia kwalifikacji obecnego zespołu specjalistów meteorologicznych i szkolenia nowo zatrudnianych osób,
- Realizowano zapisy Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Portem Lotniczym Bydgoszcz S.A. w sprawie współpracy organu kontroli ruchu lotniczego Bydgoszcz TWR i APP Poznań a Służbą Meteorologiczną Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.,
- Podpisano Aneks nr 5 do umowy nr PAŻP/20-68/AZHU zawartej z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej na osłonę meteorologiczną Lotniska Bydgoszcz dotyczący wartości wynagrodzeń, doprowadzający rozliczenia za usługi MET pomiędzy PAŻP a Spółką do pełnej zgodności w ujęciu długoterminowym z Rozporządzeniem (UE) 2019/317.

3.2.2. Realizacja planu szkoleń:

- Kontynuowano szkolenie trzech Starszych Obserwatorów na Synoptyków Lotniczych, którzy w październiku pomyślnie zdali egzaminy i uzyskali uprawnienia nadane zgodnie z procedurą „Nadzór nad personelem służby meteorologicznej” przez Prezesa Zarządu.

- Szkolenie osób zatrudnionych w 2022 r. odbyło się zgodnie z planem. Po zdaniu egzaminów i uzyskaniu uprawnień Obserwatora Lotniczego jako Młodzi Specjaliści przystąpili do pełnienia dyżurów operacyjnych od 1 listopada.
- W lutym w formie on-line zrealizowano szkolenie z Zakładowego Systemu Zarządzania Jakością.
- W kwietniu personel wziął udział w szkoleniu z obsługi oprogramowania wykorzystywanego na stanowisku synoptyka.
- W październiku stażystki wzięły udział w tygodniowym szkoleniu organizowanym przez IMGW-PIB – XXI Szkoła Meteorologii Lotniczej
- LSRG PLB S.A. zorganizowało szkolenie P-POŻ dla całego personelu.

3.2.3. Realizacja ćwiczeń z pracy w trybie awaryjnym:

- Planowane przypadki wyłączania zasilania podczas przeglądów pożarowych potraktowano jako realizację treningu w sytuacji awaryjnej braku zasilania.
- W maju przeprowadzono szkolenie dla całego personelu z zakresu „Plany awaryjne”, zakończone testem.

3.2.4. Odnotowane awarie i ich główne przyczyny:

- W roku 2023 odnotowano w służbie meteorologicznej 10 awarii, tj. tyle samo co w 2022 r.
- Brak łączności - 8 przypadków, spowodowane wyłączeniem się serwera PLB (5) oraz IMGW-PIB (3). We wszystkich przypadkach zastosowano procedury awaryjne, to jest przesłanie danych z wykorzystaniem telefonu lub poczty elektronicznej.
- Awaria AWOS-P (zawieszenie edycji depech METAR i METREPORT) i AWOS-R (błąd systemu operacyjnego) - 2 przypadki.
- Brak danych z AWOS-P po wylądowaniu - 1 przypadek.
- 1 przypadek awarii sprzętu (reset komputera).
- Podjęte przez personel dyżurny, zgodnie z Planem Awaryjnym przedsięwzięcia, zapewniły ciągłość funkcjonowania osłony meteorologicznej bez wpływu na jej jakość.

3.2.5. Służba MET opracowywała poniższe produkty meteorologiczne:

- Prognozy TAF
- Komunikaty METAR
- Komunikaty MET REPORT/SPECIAL
- Ostrzeżenia

Tabela 1 – Produkty meteorologiczne opracowane przez Służbę MET w 2023 r.

Produkty	TAF					METAR			MET REPORT /SPECIAL		Odczaszenie	
	TAF	TAF AMD	TAF COR	TAF RRA	TAF CNL	METAR	METAR CCR	METAR RRA	MET REPORT	SPECIAL	Lotniskowa	Usług wiatru
Rok 2023	1480	191	29	2	0	17520	3	9	17520	4525	331	1

3.2.6. Analiza błędów w depeszach i podejmowane działania:

- Błędy w depeszach (przy częściowym wsparciu oprogramowania) wykrywane są na bieżąco przez personel dyżurny i natychmiast korygowane.
- Zgodnie z zapisami umowy z PAŻP nr PAŻP/20-68/AZHU, w trybie miesięcznym, wykonywano analizę terminowości, dostępności i poprawności merytorycznej depesz METAR, MET REPORT i TAF oraz ocenę sprawdzalności opracowywanych prognoz TAF FT dla lotniska Bydgoszcz.

Tabela 2 – Sprawdzalność prognoz TAF FT opracowanych przez Służbę MET w 2023 r.

Prognozowane parametry		Kierunek wiatru DDD +/-20°	Prędkość wiatru FF +/-2,5 m.s (5 kt)	Widzialność VVVV		Opady wystąpienie lub brak	Wielkość zachmurzenia NH		Wysokość podstawy chmur H	
				do 800m +/-200m	od 800 m do 10 km +/-30%		I kategoria poniżej 450m	Wystąpienie lub brak BKN lub OVC od 450 m do 3000m	+/-30m do 300 m (1.000ft)	+/-30% od 300 m do 3000 m +/-30 m (10.000ft)
Wymaganie		80%	80%	80%	80%	80%	70%	70%	70%	70%
EPBY	01	92	99	77	87	92	90	80	87	78
	02	88	97	*	90	94	83	81	66	79
	03	82	95	*	92	86	85	81	85	83
	04	86	94	*	96	91	91	91	90	88
	05	88	96	*	97	96	96	96	*	95
	06	90	97	62	94	86	100	95	77	92
	07	87	92	*	94	92	77	98	100	90
	08	84	96	*	93	88	91	99	78	88
	09	89	96	100	93	96	100	96	73	91
	10	90	98	88	93	86	90	86	86	87
	11	92	97	83	90	89	90	78	85	74
	12	92	97	77	88	82	92	81	89	75

*- nie wystąpiły tego rodzaju warunki meteorologiczne

W większości przypadków personel Służby Meteorologicznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. dotrzymał kryteriów sprawdzalności zapisanych w umowie z PAŻP. Wszystkie przypadki niesprawdzonych prognoz są analizowane przez Kierownika Służby MET i Synoptyków dla określenia

przyczyn błędnej prognozy. Po analizie przypadków niesprawdzonych prognoz TAF, stwierdzono, że: niedotrzymanie kryteriów sprawdzalności dotyczyło parametrów:

1. Wysokości podstawy chmur poniżej 300 m (1000 ft): w lutym 66% (70% jest wymagane) dla 8 przypadków;
2. W kategorii 1 dla widzialność do 800 m: w styczniu i grudniu 77% (80% jest wymagane) dla pojedynczych przypadków oraz w czerwcu 62% dla 2 przypadków.

4. Skuteczność działania Służb Żeglugi Powietrznej

Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. jako instytucja certyfikowana i wyznaczona do zapewniania służb żeglugi powietrznej widnieje w Planie Skuteczności Działania Służb Żeglugi Powietrznej na trzeci okres odniesienia (2020-2024), zatwierdzonym na poziomie krajowym i przekazanym do Komisji Europejskiej w dniu 4 lutego 2022 roku oraz przyjętym przez Ministra Infrastruktury w dniu 24 maja 2022 roku.

W roku 2023 służby żeglugi powietrznej, czyli AFIS oraz MET finansowane były w ramach przychodów z opłat nawigacyjnych ustalonych w oparciu o koszty zawarte w Planie Skuteczności Działania na trzeci okres referencyjny (umowa z PAŻP na osłonę meteorologiczną lotniska Bydgoszcz), jak również w ramach dotacji celowych od Ministra właściwego ds. transportu (Ministra Infrastruktury) za obsługę lotów podlegających zwolnieniu z opłat nawigacyjnych zgodnie z zapisami art. 130 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze oraz przy użyciu środków własnych.

W tym zakresie należy wskazać, że w maju zawarto z PAŻP aneks nr 5 do Umowy nr PAŻP/20-68/AZHU na realizowanie zadań służby meteorologicznej na lotnisku Bydgoszcz, regulujący kwestie wynagrodzenia na kwoty obowiązujące w przyjętym przez Ministra Infrastruktury Planie Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia, skutkujący uzyskaniem przez Spółkę kwoty 2 mln 307 tys. złotych. Należy jednak zaznaczyć, że kwota ta nie wynika z dalszego kontynuowania dotychczasowej metodologii wzajemnych rozliczeń. Oznacza to, że nie uwzględnia ona struktury przepływów m.in. z mechanizmów wyrównawczych, o których mowa w art. 29(5) Rozporządzenia (UE) 2019/317, w związku ze spadkiem ruchu lotniczego związanego z pandemią COVID-19 w latach 2020-2021. Tym samym w przypadku zmian w zapisach Ustawy Prawo lotnicze, część z tych środków może podlegać zwrotowi do PAŻP. Spółka będzie dążyć do tego, by przedmiotowe rozliczenie nastąpiło poprzez pomniejszenie środków należnych Spółce za świadczenie usług meteorologicznych w przyszłym okresie odniesienia.

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2023

Oznaczenie dokumentu:

S-RSZP/2023

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

Pomimo, iż w grudniu 2021 r. Prezes ULC w Wytycznych nr 11 przedstawił system wzajemnego rozliczania opłat nawigacyjnych, nie został on zaimplementowany, z uwagi na brak zgody niektórych instytucji na przystąpienie do tzw. „Systemu rozliczeń”, a co za tym idzie do 31 grudnia 2023 r. nie zostały podpisane stosowne aneksy i porozumienia formalnie regulujące te kwestie. Należy przy tym wskazać, że Spółka, tak jak i inne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w Polsce, była kontrolowana w 2022 r. przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w obszarze rozliczeń opłat nawigacyjnych, jednak działania te nie przyniosły spodziewanych przez Spółkę rezultatów, a Prezes ULC nie wykazał niezgodności jak i nie doprowadził do uregulowania rozliczeń do 31 grudnia 2023 r. Spółka nie odnotowała w 2023 r. żadnych postępów w zakresie trwających prac legislacyjnych nad wprowadzeniem systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych na grunt ustawy i rozporządzenia. PLB S.A. planuje, że prawidłowe rozliczenie wynikające z zapisów PSD i pobieranych opłat nawigacyjnych nastąpić powinno w roku 2024, z uwagi na fakt, że Prezes ULC w dniu 15 marca 2024 r. opublikował Wytyczne nr 4 w sprawie stosowania Zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego lub służby łączności świadczone na rzecz lotniskowej służby informacji powietrznej w ramach systemu skuteczności działania obowiązującego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Zgodnie z zapisami ww. Wytycznych PAŻP zobowiązany jest do zawarcia ze Spółką porozumienia w zakresie rozliczenia należności wynikających z Planu Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia dotyczących zapewnianej przez Spółkę Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej (AFIS). Porozumienia powinny zostać zawarte do 26 kwietnia 2024 r. a środki z nich wynikające przekazane na konto Spółki do 30 kwietnia 2024 r. Do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania ww. porozumienie zostało zawarte a Spółka otrzymała kwotę wynikającą z jego zapisów, tym samym Spółka odnotowała, że prawidłowe rozliczenie AFIS nastąpiło. Ponadto, ww. porozumienie z PAŻP, reguluje przychody wynikające ze świadczenia Służby AFIS na Lotnisku Bydgoszcz od 01.01.2024 r. do dnia wejścia w życie ustawy zmieniającej zapisy Ustawy prawo lotnicze, które wprowadzą zasady systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych w Polsce, obowiązujące dla wszystkich instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Poczyniono również kroki w celu ujęcia Spółki jako Instytucji zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej w Planie Skuteczności Działania na czwarty okres odniesienia (PSD RP4) obejmującym lata 2025-2029, poprzez przekazanie do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wstępnych wkładów kosztowych prowadzonych Służb AFIS oraz MET w latach 2025-2029. Z końcem grudnia Spółka złożyła również, za pośrednictwem Prezesa ULC, wniosek do ministra właściwego ds. transportu (Ministra Infrastruktury) o wyznaczenie Służby Meteorologicznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. do świadczenia usług meteorologicznych na Lotnisku Bydgoszcz w latach 2025-2029.

W Tabeli nr 3 poniżej przedstawiono finansowanie Służb Żeglugi Powietrznej w roku 2023 z uwzględnieniem kwartalnych dotacji celowych otrzymywanych z Ministerstwa Infrastruktury oraz przychodów z tytułu wystawionych faktur za usługę nawigacji terminalowej realizowanej przez służbę

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2023

Oznaczenie dokumentu:
S-RSZP/2023

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

AFIS. Korekta niniejszego sprawozdania rocznego wynika z faktu że na polecenie Ministerstwa Infrastruktury, po wymianie korespondencji w tej sprawie. Spółka została zobligowana do dokonania ponownego przeliczenia wysokości rozliczenia dotacji za 2023 r. w oparciu o opracowaną przez MI metodologię - wyniosła ona 140 890,58 zł netto. Pierwotna wysokość dopłaty po rozliczeniu roku wyliczona, zgodnie z przyjętą i zatwierdzoną na RP3 metodologią kalkulacji kosztów VFR, opiewała na wartość 607 926,32 PLN netto i została ujęta w rozliczeniu dotacji celowej za II kwartał 2024 r. Różnica w wysokości dotacji otrzymanej a należnej za rok 2023 wynika w głównej mierze z szybszego odbudowywania się rynku lotniczego oraz zapewniania usług przez Służbę AFIS również w ciągu dnia, a nie jak zakładano jedynie w godzinach wieczornych i nocnych i tym samym zwiększeniu proporcji czasu obsługi lotów VFR do czasu ogółem zapewnianych służb. Spółka przekazując ostateczny wkład w 2021r. do aktualizowanego PSD RP3 informowała Prezesa Urzędu o istotnym ryzyku możliwych do powstania rozbieżności wobec niestabilnej sytuacji na rynku lotniczym, w warunkach której opracowywane były prognozy. Nota nr 30 do sprawozdania finansowego Spółki za rok 2023 przedstawia przychody z tytułu dotacji na pokrycie kosztów poniesionych na zapewnienie służb żeglugi powietrznej w wysokości 494 785,44 zł netto przy uwzględnieniu rozliczenia dotacji otrzymanej za rok 2022.

Tabela 3 – Finansowanie Służb Żeglugi Powietrznej w 2023 r. – dotacje Ministra Infrastruktury

1. Rozliczenie dotacji za 2023 r.		Obl.	data wpływu / zapłaty	VFR - AFIS	VFR - MET	IFR	SUMA netto	SUMA brutto
1	2	3	4	5	6	8	9	
1.	Planowane koszty VFR		81 841,84	51 698,86		133 540,70		
2.	Rzeczywiste koszty VFR		155 326,83	119 104,47		274 431,30		
3.	Dotacja otrzymana							
3.1	Rozliczenie dotacji za 2022 r.		12.10.2023	151 686,44	127 100,71	0,00	278 787,15	342 908,00
3.2	I kwartał 2023 r.		28.04.2023	20 460,46	12 924,72	16 458,95	49 844,13	61 808,00
3.3	II kwartał 2023 r.		12.10.2023	20 460,46	12 924,72	24 519,76	57 904,94	71 223,00
3.4	III kwartał 2023 r.		16.11.2023	20 460,46	12 924,72	22 095,24	55 480,42	68 241,00
3.5	IV kwartał 2023 r.		14.02.2024	20 460,46	12 924,72	19 383,62	52 768,80	64 906,00
4.	Kwota dotacji w przychodach PLB w 2023	3.1:3.5		233 528,28	178 799,59	82 457,57	494 785,44	608 586,00
5.	Dotacja otrzymana za 2023 r.	3.2:3.5		81 841,84	51 698,88	82 457,57	215 998,29	265 678,00
6.	Dotacja należna za 2023 r.			155 326,83	119 104,47	82 457,57	356 888,87	438 973,00
7.	Dotacja za 2023 r. + należna / - do zwrotu	6-5		73 484,99	67 405,59	0,00	140 890,58	173 295,00
2. Przychody z tytułu usług				120 098,46	5 814 848,05		5 934 946,51	

4.1. TNC – Służba AFIS

W roku 2023 Służba AFIS była finansowana z dotacji celowej od Ministra właściwego ds. transportu za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych na podstawie zapisów w Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, opłat pobranych od użytkowników lotniska Bydgoszcz za świadczenie usług nawigacji terminalowej, a także ze środków własnych.

W Tabeli nr 4 poniżej przedstawiono planowane, zarówno te ujęte w Planie Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia jak i w Planie Służb Żeglugi Powietrznej PLB S.A. na rok

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2023

Oznaczenie dokumentu:
S-RSZP/2023

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

2023 oraz zrealizowane koszty Służby AFIS, w rozbiciu rodzajowym. Całkowite koszty rzeczywiste zapewniania Służby AFIS są praktycznie równe tym ujętym w PSD RP3 oraz zbliżone do planowanych na rok 2023 (wzrost o 4,61%). Należy zauważyć, że odchylenia występujące w jednych pozycjach były równoważone przez inne.

Tabela 4 - Koszty planowane oraz wykonanie kosztów w TNC – Służba AFIS

Realizacja planowanych kosztów Służby AFIS w 2023 roku								
1. Rozbicie wg rodzaju	Jedn.	Plan PSD RP3	Plan 2023	Wykonanie	Odchylenie PSD RP3	Odchylenie Plan 2023	Dynamika PSD RP3	Dynamika Plan 2023
1.1 Personel	zł	562 239,36	521 079,97	562 068,54	-170,82	-40 988,57	-0,03%	7,87%
struktura	%	57,2%	55,5%	57,2%				
1.2 Pozostałe koszty operacyjne	zł	211 695,74	390 961,37	387 562,90	175 867,16	-5 598,47	85,08%	-0,87%
struktura	%	21,5%	41,6%	39,4%				
1.3 Amortyzacja	zł	138 996,35	21 826,92	18 221,73	-115 774,62	-5 605,19	-86,40%	-16,52%
struktura	%	13,6%	2,3%	1,9%				
1.4 Koszt kapitału	zł	74 563,68	5 966,73	14 638,72	-59 924,96	9 271,95	-80,37%	172,77%
struktura	%	7,6%	0,6%	1,5%				
1.5 Koszty wyjątkowe	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
struktura	%	0,0%	0,0%	0,0%				
1.6 Koszty całkowite	zł	982 495,14	939 234,99	982 491,89	-3,25	43 256,90	0,00%	4,61%

Najwyższy udział kosztów rzeczywistych w strukturze stanowią koszty personelu związane z zapewnianiem służby przez Informatorów AFIS w oparciu o umowy cywilno-prawne, wynagrodzenie Szefa Służb Żeglugi Powietrznej, Specjalisty ds. Służb Żeglugi Powietrznej oraz osób pośrednio zaangażowanych zgodnie z przyjętym kluczem alokacji. W pozostałych kosztach operacyjnych mieszczą się przede wszystkim koszty związane z wynajmem infrastruktury operacyjnej od PAŻP na podstawie zawartej umowy oraz koszty usług obcych związanych z zapewnianiem służby przez Informatorów AFIS ujmowanych jako zewnętrznych kontrahentów.

Główna przyczyna odchyleń pomiędzy pozostałymi kosztami operacyjnymi wynika z wykonania większej liczby dyżurów przez Informatorów współpracujących ze Spółką w ramach prowadzonych działalności gospodarczych. Związane było to z koniecznością uruchomienia stanowiska Asystenta Informatora AFIS na okres od 1 lipca do 31 października w celu podniesienia bezpieczeństwa świadczonych usług przy wzmożonym ruchu oraz dużym obciążeniu powodującym zmęczenie u Informatorów. Ponadto, na pozycję pozostałych kosztów operacyjnych duży wpływ miały również wzrosty niektórych opłat za usługi oraz koszty mediów.

Odchylenia w pozycji amortyzacji (spadek o 86,4%) wynikają głównie z odłożenia w czasie realizacji relatywnie dużej inwestycji, jaką jest modernizacja wieży kontroli lotów. Spółka zauważa, że inwestycja nie została zrealizowana w planowanym terminie jej uruchomienia, z uwagi na wciąż trwające ustalenia współpracy w tym temacie z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej oraz brak otrzymywanego należnego finansowania z uwagi na niewdrożony system rozliczeń opłat nawigacyjnych w Polsce.

Problemy z brakiem systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych skutkują także niereprezentatywnym niewykonaniem kosztu kapitału w związku z kontynuacją przyjętej dotychczas metodologii ustalania wielkości aktywów obrotowych netto i tym samym nieidentyfikowanie jako kwalifikowalne należności z rozliczeń opłat nawigacyjnych ze względu na brak przesłanek prawnych (podpisanych umów etc.) do takowego ich stwierdzenia. Powyższe skutkuje ujemną bazą aktywów obrotowych netto istotnie pomniejszającą wynik wykonania Spółki w zakresie kosztu kapitału.

Kwestię realizacji celów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej w obszarze terminalowym opisano w pkt. 4.2.

4.2. TNC – Służba MET

W roku 2023 Służba MET finansowana była z opłat nawigacyjnych poprzez rozliczenia z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej na podstawie Umowy nr PAŻP/20-68/AZHU oraz z dotacji celowej od Ministra właściwego ds. transportu za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych na podstawie zapisów w Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. Należy przy tym wskazać, że w maju podpisano Aneks nr 5 do umowy nr PAŻP/20-68/AZHU zawartej z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej na osłonę meteorologiczną lotniska Bydgoszcz uaktualniający wysokości należnego PLB S.A. wynagrodzenia za świadczone usługi na rzecz PAŻP do poziomów ujętych w zatwierdzonym PSD RP3 i umożliwiającym rozliczenia tej służby zgodnie z treścią Rozporządzenia (UE) 2019/317 w ujęciu długoterminowym.

W Tabeli nr 5 poniżej przedstawiono planowane, zarówno te ujęte w Planie Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia (tj. ustalone) jak i w Planie Służb Żeglugi Powietrznej PLB S.A. na rok 2023 oraz zrealizowane koszty Służby MET w rozbiciu rodzajowym. Całkowite koszty rzeczywiste Służby MET w ujęciu nominalnym w obszarze terminalowym są wyższe od planowanych kosztów ujętych w PSD RP3 o 13,22% oraz mniejsze o 12,23% do planowanych na rok 2023.

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2023

Oznaczenie dokumentu:
S-RSZP/2023

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

Tabela 5 – Koszty planowane oraz wykonanie kosztów w TNC – Służba MET

Realizacja planowanych kosztów Służby MET-TNC w 2023 roku								
1. Rozbicie wg rodzaju	Jedn.	Plan PSD RP3	Plan 2023	Wykonanie	Odchylenie PSD RP3	Odchylenie Plan 2023	Dynamika PSD RP3	Dynamika Plan 2023
1.1. Personel	zł	1 427 691,79	1 466 883,82	1 348 582,97	-79 008,82	-118 200,85	-5,53%	-8,06%
struktura	%	68,0%	55,0%	57,6%				
1.2. Pozostałe koszty operacyjne	zł	851 762,05	904 243,34	707 037,74	555 275,69	-197 205,60	101,00%	-21,81%
struktura	%	17,0%	33,9%	30,2%				
1.3. Amortyzacja	zł	211 084,60	223 106,93	213 554,86	2 470,26	-9 552,07	1,17%	-4,28%
struktura	%	10,2%	8,4%	9,1%				
1.4. Koszt kapitału	zł	78 243,41	74 369,02	72 989,38	-5 254,03	-1 379,64	-6,71%	-1,85%
struktura	%	3,8%	2,3%	3,1%				
1.5. Koszty wyjątkowe	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
struktura	%	0,0%	0,0%	0,0%				
1.6. Koszty całkowite	zł	2 058 781,65	2 668 603,11	2 342 264,95	273 483,10	-326 338,16	15,22%	-12,23%

Główny udział kosztów w strukturze stanowią koszty personelu. Usługi MET były świadczone przez własnych pracowników Spółki, zatrudnionych w ramach umów o pracę, cywilnoprawnych jak również Synoptyków współpracujących ze Spółką w ramach prowadzonych działalności gospodarczych, co ma wpływ na wzrost pozostałych kosztów operacyjnych. Wynikiem realizacji przyjętej polityki kadrowej i szkoleniowej, która zakłada odejście od współpracy z pracownikami zatrudnianymi na podstawie innych umów niż umowy o pracę od 2024 r., koszty związane z personelem wpływają na obie pozycje. (Bardziej szczegółowe informacje w tym zakresie opisano w punkcie 7.) Na wyższe koszty wykonania w pozostałych kosztach operacyjnych mają duży wpływ różnice, które związane są z kwestią zmiany koncepcji przepływów finansowych wynikających z współpracy z szkoleniowcem personelu MET oraz zmiana dostawcy usług utrzymania serwisu AWOS.

Wzrost w pozycjach amortyzacji związany jest w głównej mierze z powiększeniem bazy majątkowej o odpowiednio przypisaną część aktywów wykorzystywanych przez pracowników oddelegowanych do zadań związanych z zapewnianiem Służb. Spadek w zakresie kosztu kapitału związany jest głównie z niższym od planowanego stanem kapitału obrotowego netto wynikający z niższego stanu należności w poszczególnych miesiącach.

Efektywność kosztowa służb terminalowych

Tym samym zakładana efektywność kosztowa w obszarze terminalowym dla 2023 roku mierzona wskaźnikiem DUC (19,63 PLN a 15,80 PLN z Planu na rok 2023) została osiągnięta – wskaźnik AUC wyniósł 11,81 PLN (różnica -39,8% względem PSD RP3). Wynikało to zarówno z większych od planowanych poziomów ruchu (162,5 tys. SU-L względem 131,4 tys. SU-L, wzrost o 23,7%), mniejszego udziału kosztów alokowanych do IFR oraz radzenia sobie Spółki z wysokimi poziomami inflacji (koszty MET IFR w ujęciu realnym były o 13,99% niższe względem

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2023

Oznaczenie dokumentu:
S-RSZP/2023

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

wartości ustalonych; koszty AFIS IFR w ujęciu realnym były o 51,24% niższe względem wartości ustalonych).

4.3. ER – Służba MET

Jak wskazano w punkcie 4.2. powyżej, w roku 2023 Służba MET dla obszaru trasowego finansowana była przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej na podstawie Umowy nr PAŻP/20-68/AZHU aneksowanej w maju 2023 r. oraz przez Ministra Infrastruktury w formie dotacji celowej za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych.

W Tabeli nr 6 poniżej przedstawiono planowane, zarówno te ujęte w Planie Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia jak i w Planie Służb Żeglugi Powietrznej PLB S.A. na rok 2023 oraz zrealizowane koszty Służby MET dla obszaru trasowego w rozbiciu rodzajowym. Całkowite koszty rzeczywiste Służby MET w ujęciu nominalnym w obszarze trasowym są wyższe od planowanych kosztów ujętych w PSD RP3 o 13,22% i niższe do planowanych na rok 2023 (spadek o 12,23%). Opis udziału poszczególnych kosztów w strukturze kosztów i przyczyny odchyłań wykonania od wartości planowanych zostały przedstawione w pkt. 4.2. (są tożsame, jak dla obszaru terminalowego Służb MET).

Tabela 6 – Koszty planowane oraz wykonanie kosztów w ER – Służba MET

Realizacja planowanych kosztów Służby ER w 2023 roku								
1. Rozbicie wg rodzaju	Jedn.	Plan PSD RP3	Plan 2023	Wykonanie	Odchylenie PSD RP3	Odchylenie Plan 2023	Dynamika PSD RP3	Dynamika Plan 2023
1.1 Personel	zł	993 977,98	1 021 264,00	938 970,99	-55 006,99	-82 293,01	-5,53%	-8,06%
struktura	%	69,0%	55,0%	57,6%				
1.2 Pozostałe koszty operacyjne	zł	244 901,41	629 546,22	492 249,07	247 547,66	-137 297,15	101,00%	-21,81%
struktura	%	17,0%	33,9%	30,2%				
1.3 Amortyzacja	zł	146 959,90	155 330,00	148 679,73	1 719,83	-6 650,27	1,17%	-4,28%
struktura	%	10,2%	5,4%	9,1%				
1.4 Koszt kapitału	zł	54 474,10	51 776,70	50 816,13	-3 657,92	-960,52	-6,71%	-1,86%
struktura	%	3,3%	2,3%	3,1%				
1.5 Koszty wyjątkowe	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
struktura	%	0,0%	0,0%	0,0%				
1.6 Koszty całkowite	zł	1 440 313,39	1 657 916,92	1 630 715,97	190 402,58	227 200,95	13,22%	-12,23%

Zakładana efektywność kosztowa dla 2023 roku, na poziomie równym 0,27 PLN (Plan 2023 - 0,37 PLN) – DUC, nie została osiągnięta – AUC wyniósł 0,34 PLN (+28,7% względem PSD RP3). Należy jednak wskazać, że niewykonanie celu było niezależne od Spółki, ponieważ główną przyczyną takiego stanu rzeczy było znaczące niewykonanie prognozy ruchu wyrażonej w jednostkach usługowych (3 537 tys. SU względem 4763 tys. SU planowanych, zmiana -25,7%), która była większa w ujęciu bezwzględny od różnicy AUC/DUC), od których to poziomów ruchu co do zasady koszty służb MET nie zależą. Spółka w celu minimalizacji różnicy dokonywała możliwych oszczędności i pomimo wysokich poziomów inflacji i wynikających z niej odchyłań

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2023

Oznaczenie dokumentu:

S-RSZP/2023

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

indeksu inflacji względem wartości ustalonych zdołała osiągnąć niższe wykonanie kosztów w ujęciu realnym względem planowanego w PSD RP3 (1 211 tys. PLN₂₀₁₇ względem 1 267 tys. PLN₂₀₁₇ planowanych, zmiana -4,44%).

Tabela 7 – Cele w zakresie efektywności kosztowej nałożone na Spółkę, zawarte w zaktualizowanym PSD RP3, zatwierdzonym przez MI w dniu 24 maja 2022 r.

Obszary	Cel dla 2023 r.	Wykonanie dla 2023 r.	Różnica (%)
En-route (MET)	0,27 PLN	0,34 PLN	+28,7%
TNC (MET+AFIS)	19,63 PLN	11,81 PLN	-39,8%
w tym MET:	13,51 PLN	9,40 PLN	-30,4%
w tym AFIS:	6 12 PLN	2,41 PLN	-60,6%

4.4. Bezpieczeństwo i jakość

System Zarządzania Bezpieczeństwem Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. stale monitoruje zagrożenia bezpieczeństwa operacyjnego całej działalności podejmowanej przez Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., wliczając w to także Służby Żeglugi Powietrznej. Monitorowanie odbywa się poprzez bieżący nadzór, prowadzenie rejestrów zagrożeń, stwierdzone zagrożenia podczas zaplanowanych audytów (w ramach monitorowania spełnienia wymagań i ad hoc), przeglądów czy zdarzeń lub zgłoszeń dostrzeżonych zagrożeń. Ważnym aspektem SMS jest także uświadamianie personelu poprzez promowanie bezpieczeństwa. W tym celu Safety Manager tworzy miesięcznik - biuletyn SMS. W ramach struktury SMS powołano Komitet Zarządzania Bezpieczeństwem oraz Zespół ds. Bezpieczeństwa na Drodze Startowej, który zrzesza przedstawicieli jednostek wewnętrznych w tym przedstawiciela Służb Żeglugi Powietrznej oraz przedstawicieli firm zewnętrznych prowadzących swoją działalność na terenie Lotniska Bydgoszcz. Informacje o bezpieczeństwie zamieszczono także na stronie internetowej PLB S.A. W roku 2023 wydano w PLB S.A. 12 biuletynów SMS oraz zorganizowano dwa spotkania Komitetu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Zgodnie z zatwierdzonym przez Prezesa Zarządu Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. harmonogramem audytów na rok 2023 w ramach monitorowania spełnienia wymagań w PLB S.A., dwa razy w roku przeprowadzono weryfikację funkcjonowania i spełnienia wymagań dla Automatycznego Systemu Pomiarów Parametrów Meteorologicznych AWOS Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A., który jest wykorzystywany zarówno dla potrzeb służby MET, jak i służby AFIS. Częstotliwość audytów w zakresie AWOS została zatwierdzona przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

W razie stwierdzonej konieczności na podstawie zgłaszanych uwag, zdarzeń lub dostrzeżonych zagrożeń zespół monitorowania spełnienia wymagań może przeprowadzić audyt dodatkowy, nieuwjęty w rocznym harmonogramie. W roku 2023 przeprowadzono audyty monitorowania spełnienia wymagań z zakresu dotyczącego SMS zarówno w służbie MET jak i AFIS.

Ważnym aspektem działalności Służb Żeglugi Powietrznej jest Zakładowy System Jakości, który podobnie do działań podejmowanych przez Compliance Managera ma nadzorować prawidłową jakość generowanego produktu. W tym przypadku jest to obsługa statków powietrznych w ramach Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej oraz jakość informacji meteorologicznych opracowywanych przez pracowników służby MET. Ponadto, stale dokonuje się monitorowania zgodności tworzonego "produktu" poprzez weryfikację danych przekazanych przez Służby. W ramach zapewnienia bezpieczeństwa przeprowadzono cykliczne szkolenia dla służby MET oraz AFIS z zakładowego systemu zarządzania jakością oraz Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Wszystkie dane pochodzące z monitorowania związane z systemem zarządzania jakością są zbierane i analizowane podczas przeglądów w celu oceny możliwości prowadzenia ciągłego doskonalenia skuteczności systemu zarządzania jakością. Zakładowy System Jakości jest także objęty audytami monitorowania spełnienia wymagań przeprowadzanymi przez Compliance Managera. Audyt ten odbył się w grudniu 2022 r. i odpowiada on cyklowi nadzoru wyznaczonego przez Departament Lotnisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Zarówno System Zarządzania Bezpieczeństwem jak i Zakładowy System Zarządzania jakością podlega corocznej ocenie i przeglądom. Efekty tych przeglądów ujęte są w „Ocenie i programach bezpieczeństwa – monitorowanie kluczowych procesów oraz funkcjonowania lotniska za rok 2023” oraz w „Przeglądzie zarządzania - Zakładowy System Zarządzania Jakością 2023”.

Na początku 2024 r. przekazano do Urzędu Lotnictwa Cywilnego wypełniony kwestionariusz „Effectiveness of Safety Management 2023 ATM Service Provider Questionnaire” (EoSM) przedstawiający skuteczność działania PLB S.A. w obszarze bezpieczeństwa.

W Tabeli nr 7 poniżej przedstawiono porównanie nałożonych celów w zakresie bezpieczeństwa dla poszczególnych obszarów oraz ich wykonanie, które zostało zawarte w ww. kwestionariuszu. Tym samym można stwierdzić, że Port Lotniczy Bydgoszcz spełnił założone cele na 2023 r. w Planie Skuteczności Działania.

Tabela 8 – Cele w zakresie bezpieczeństwa w 2023 r.

Obszary	PSD RP3	EoSM
Safety policy and objectives	C	C
Safety risk management	C	C
Safety assurance	C	C
Safety promotion	C	C
Safety culture	C	C

5. Zmiany w operacjach i infrastrukturze

Służba AFIS świadczyła swoje usługi w Sali Operacyjnej znajdującej się na wieży kontroli lotów Lotniska Bydgoszcz, na sprzęcie biurowym i operacyjnym wynajętym od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na podstawie Umowy nr PAŻP/19 – 59/AZHU wraz z aneksami.

Służba Meteorologiczna świadczyła swoje usługi w pomieszczeniach znajdujących się poza budynkiem Terminala, w budynku „VIP” należącym do Spółki. Wyposażenie biurowe zajmowanych pomieszczeń oraz stosowny sprzęt komputerowy, który został zmodernizowany m.in. o większe monitory oraz specjalistyczne oprogramowanie, które również są własnością Spółki.

6. Informacje dotyczące procesu konsultacji z użytkownikami

Proces konsultacji z użytkownikami służb żeglugi powietrznej wynikający z art. 24 oraz art. 30 Rozporządzenia (UE) 2019/317, odbywa się pod kuratelą i z inicjatywy Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W dniu 14 lipca 2023 roku, konsultacje te odbyły się w sposób zdalny, w formie telekonferencji. Spółka Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. jako instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej brała w niej czynny udział.

Zgodnie z zapisami pkt. 3.1. „*Procedury przeprowadzania konsultacji z użytkownikami Lotniska Bydgoszcz*”, Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. w grudniu 2023 r. przeprowadził formalne konsultacje z użytkownikami służb żeglugi powietrznej, czyli służby AFIS oraz Służby Meteorologicznej (MET) na temat ich funkcjonowania. Konsultacje te przeprowadzono w sposób zdalny, czyli poprzez pocztę elektroniczną, zgodnie z pkt. 3.2. w/w Procedury, wysłano do podmiotów wymienionych w punkcie 3.1. pismo informujące o możliwości przesłania uwag dotyczących funkcjonowania oferowanych przez Spółkę Służb. Z przedmiotowej możliwości skorzystały 2 podmioty (Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2

S.A., Polska Agencja Żeglugi Powietrznej), które w przesłanych wiadomościach zawierały same pozytywne informacje.

7. Informacje na temat polityki kadrowej

Zarząd Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. zatwierdził i wprowadził do użytku poprzez Zarządzenie Prezesa Zarządu Regulamin Organizacyjny Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. Struktura organizacyjna określa w sposób przejrzysty komórki służb żeglugi powietrznej, ich bezpośrednią podległość pod Prezesa Zarządu oraz zależności, podległości, strukturę wspomagającą bezpieczeństwo. Regulamin Organizacyjny Zarządzającego przyporządkowuje pracownikom zakres ich obowiązków i odpowiedzialności.

Informatorzy AFIS świadczą swoje usługi na podstawie umowy cywilno-prawnej (umowa zlecenie) lub prowadzonej działalności gospodarczej, w sumie 9 osób. Wynika to z faktu, że praktycznie cały personel jest nadal aktywny zawodowo w siłach zbrojnych RP. Dyżury AFIS odbywały się kilka razy w tygodniu. Niemniej zasada współdzielenia służb ruchu lotniczego działających na Lotnisku Bydgoszcz pomiędzy AFIS a Kontrolerami Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej została zachowana na ustalonym poziomie 30% AFIS do 70% PAŻP. Z uwagi na wzmożony ruch oraz duże obciążenie powodujące zmęczenie u Informatorów, w celu podniesienia bezpieczeństwa świadczonych usług na okres od 1 lipca do 31 października uruchomiono stanowisko Asystenta Informatora AFIS. Wynikiem czego dyżury w tym czasie przebiegały w składzie dwuosobowym. W ramach Służby AFIS funkcjonuje również stanowisko Specjalisty ds. Służb Żeglugi Powietrznej, którego zadaniem jest wsparcie Szefa Służb Żeglugi Powietrznej w jego codziennych obowiązkach związanych z prowadzeniem Organu Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej.

Służba MET świadczyła swoje usługi 24/7 przez cały rok 2023. Zgodnie z przyjętą w 2021 r. polityką kadrową w ramach działania Służby Meteorologicznej kontynuowano szkolenia i staże do poziomów Obserwatora i Synoptyka lotniczego. Celem zmian kadrowych jest posiadanie przez Spółkę własnej wyspecjalizowanej kadry oraz odejście od nabywania usług synoptycznych od podmiotów zewnętrznych. Tym samym kontynuowano współpracę w oparciu o umowę cywilno-prawną z szkoleniowcem MET w celu podnoszenia kwalifikacji obecnego zespołu specjalistów meteorologicznych i szkolenia nowo zatrudnianych osób. Kontynuowano umowy o pracę z pięcioma osobami: trzema wykonującymi obowiązki Starszego Obserwatora Lotniczego oraz z dwoma Synoptykami, w tym jedną również jako Kierownika Służby MET. W listopadzie, po zakończonym stażu i zdanym egzaminie, zawarto trzy umowy o pracę na stanowisko Młodszego Specjalisty – Obserwatora Lotniczego. Do zapewnienia obsługi synoptycznej kontynuowano 7 umów B2B z

osobami pełniącymi obowiązki Synoptyka. Zgodnie z zapisami punktu 3.2.2. w roku 2023, trzech Stażystów zakończyło staż i uzyskało uprawnienia Synoptyka. Ostatecznie na koniec roku w ramach Służby Meteorologicznej pracowało dziesięć osób w oparciu o umowę o pracę, 1 w oparciu o umowę-zlecenie oraz 7 osób na podstawie prowadzonej działalności gospodarczej. Pomimo długotrwałej nieobecności Kierownika Służby MET nie stwierdzono negatywnego wpływu na poziom jakości działania służb, z uwagi na zapewnienie odpowiedniego zastępstwa zgodnie z obowiązującymi procedurami i regulaminami.

Zatrudniony, na podstawie umowy o pracę, Szef Służb Żeglugi Powietrznej, obejmuje koordynacją wszystkie działania Służb Żeglugi Powietrznej, zarówno AFIS, MET jak i kwestie finansowo-rozliczeniowe związane z Planem Skuteczności Działania Służb Żeglugi Powietrznej. Prowadzi on nadzór nad dokumentacją operacyjną, rozliczeniami, aktualnością uprawnień zawodowych oraz ciągłą obsługą administracyjną. Ponadto, zgodnie z Zarządzeniem Prezesa nr 6/2020 został on powołany do pełnienia funkcji Kierownika Organu Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej (AFIS EPBY) od dnia 01.01.2020 r.

Fakt zatrudnienia Safety Managera/Quality Managera oraz Compliance Managera wynika wprost z obowiązujących aktów prawnych tj. Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 i związane jest z utrzymaniem należytej jakości świadczonych usług oraz wytwarzanych produktów meteorologicznych.

8. Podsumowanie

W roku 2023 Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. jako instytucja zapewniająca Służby Żeglugi Powietrznej wykonywała swoje zadania w oparciu o Planu Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia (2020-2024), zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury 24 maja 2022 r., Biznesplan na lata 2020-2024 oraz Plan roczny na rok 2023. Pomimo wyjątkowej sytuacji panującej na całym rynku lotniczym, związanej z agresją Rosji na Ukrainę, odbudową po pandemii COVID-19, Spółka podejmowała w tym czasie działania w celu zapewnienia wysokiej jakości świadczenia usług wraz z utrzymaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa przy jednoczesnym wdrażaniu możliwych redukcji kosztów i jak najlepszego poziomu realizacji celów skuteczności działania.

Zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 2017/373 (ATM/ANS.OR.D.025 lit. d pkt. 6) oraz bez uszczerbku dla art. 12 ust. 1 Rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, wyniki finansowe Spółki publikowane są zgodnie z wymaganiami Ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości. W związku z powyższym w niniejszym sprawozdaniu nie zostały one omówione.