



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

**z działalności za rok 2024 w obszarze
zapewniania służb żeglugi powietrznej**

Radom, lipiec 2025

Spis treści

I.	Wstęp	3
II.	Ocena poziomu skuteczności działania dostarczonych służb żeglugi powietrznej	6
III.	Informacje na temat skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w porównaniu z docelowymi poziomami skuteczności działania ustalonymi w planie biznesowym	10
IV.	Wyjaśnienie rozbieżności z docelowymi poziomami i wskazanie środków służących usunięciu luk w okresie odniesienia	10
V.	Zmiany w operacjach i infrastrukturze	12
VI.	Wyniki finansowe	12
VII.	Informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami służb instytucji	13
VIII.	Informacje na temat polityki kadrowej	13

I. Wstęp

Niniejsze sprawozdanie Airport Meteo Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, ul. Profesora Tadeusza Sołtyka 1, 26-600 Radom, NIP 7962963521, REGON 146993798, KRS 0000488272 (dalej także jako „Spółka”, „AM”), zostało sporządzone zgodnie z wymaganiami z Załącznika III pkt ATM/ANS.OR.D.025 – Wymagania dotyczące sprawozdawczości Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. *ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 677/2011 (dalej jako „Rozporządzenie 2017/373/UE”).*

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. Następnie wprowadzono zmiany:

- aktem notarialnym z dnia 29 września 2015 roku sporządzonym przed notariuszem Marzeną Giermakowską za Repertorium A Nr 8166/2015 (wprowadzono zmiany dotyczące właściciela Spółki, w zakresie § 14, 15, 22 i 23),
- aktem notarialnym z dnia 31 lipca 2017 roku sporządzonym przed notariuszem Agnieszką Jażdżyk za Repertorium A Nr 4882/2017 (wprowadzono Radę Nadzorczą, zmieniono ją w zakresie § 18, 21),
- aktem notarialnym z dnia 13 października 2018 roku 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 Patykowskim za Repetytorium A Nr 2386/2019 (zmieniono umowę spółki w całości poprzez uchylenie jej całej dotychczasowej treści, przyjmując tekst jednolity),
- aktem notarialnym z dnia 17 stycznia 2022 roku sporządzonym przed notariuszem Ewelina Wachowską-Giers za Repertorium A Nr 634/2022 (zmieniono umowę spółki),
- aktem notarialnym z dnia 13 czerwca 2022 roku sporządzonym przed notariuszem Ewelina Wachowską-Giers za Repertorium A Nr 4972/2022 (zmieniono nazwę Spółki z RADOM METEO Sp. z o.o. 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.

W 2024 roku Airport Meteo Sp. z o.o. zapewniała służby żeglugi powietrznej dla użytkowników przestrzeni powietrznej i służb lotniskowych w oparciu o:

- Certyfikat Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej nr PL-02/2015, wydany decyzją Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, znak: LOŻ-5.535.1.2020.ULC.2 z dnia 18 marca 2020 r. (wraz ze zmianami), uprawniający do zapewniania służb/funkcji w zakresie służb meteorologicznych (MET) na lotnisku Warszawa-Radom (EPRA).

Ważność: na czas nieokreślony

Uwaga – w 2024 roku rozszerzono zakres certyfikatu nr PL-02/2015 instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej poprzez określenie warunków zapewniania służb meteorologicznych dla lotniska Zielona Góra- Babimost (EPZG) – decyzja Prezesa ULC znak: LOŻ-5.535.2.2024.ULC.6 z dnia 30 sierpnia 2024 r. W związku z decyzją Ministra Infrastruktury, znak: DL-1.4701.20.2024.7 z dnia 20 grudnia 2024 r., w sprawie odmowy wyznaczenia Airport Meteo Sp. z o.o. jako instytucji zapewniającej służby MET na lotnisku Zielona Góra-Babimost (EPZG), Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego decyzją, znak: LOŻ-5.535.1.2025.ULC.2 z dnia 24 lutego 2025 r. wykreślił zadania instytucji zapewniającej służby meteorologiczne (MET) na lotnisku Zielona Góra-Babimost (EPZG).

- Wyznaczenie do zapewniania służb meteorologicznych (MET) na lotnisku Warszawa-Radom (EPRA), wydane decyzją Ministra Infrastruktury, znak: DL-1.471.13.2019 z dnia 14 maja 2019 r.

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

Uwaga – Spółka w 2024 r. wniosowała o wyznaczenie do zapewniania służb meteorologicznych (MET) na lotnisku Warszawa-Radom (EPRA) na czwarty okres odniesienia (tj. od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2029 r.). Otrzymała pozytywną decyzję Ministra Infrastruktury w tym zakresie, znak: DL-1.4701.7.2024.6 z dnia 29 lipca 2024 r.

Spółka w 2024 r. wniosowała także o wyznaczenie do zapewniania służb meteorologicznych (MET) na lotnisku Zielona Góra-Babimost (EPZG) na czwarty okres odniesienia (tj. od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2029 r.). Otrzymała jednak odmowną decyzję Ministra Infrastruktury w tym zakresie, znak: DL-1.4701.20.2024.7 z dnia 20 grudnia 2024 r.

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 oraz opracowywania komunikatów meteorologicznych,
- opracowywania prognoz meteorologicznych,
- opracowywania ostrzeżeń meteorologicznych,
- informowania o warunkach atmosferycznych (odpraw i konsultacji meteorologicznych oraz opracowywania i wydawania dokumentacji lotniczo-meteorologicznej dla załóg lotniczych lub innego personelu lotniczego),
- dystrybucji informacji meteorologicznych,
- opracowywania lotniczych informacji klimatologicznych.

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

Zadania, które były realizowane przez Lotniskowe Biuro Meteorologiczne EPRA w roku 2024 to:

- wykonywanie pomiarów i obserwacji meteorologicznych na lotnisku EPRA,
- informowanie o warunkach meteorologicznych i przygotowywanie komunikatów lokalnych i depech METAR,
- opracowywanie 9h prognoz TAF,
- opracowywanie ostrzeżeń lotniskowych zgodnie z kryteriami zawartymi w porozumieniach z użytkownikami lotniska EPRA,
- udzielanie konsultacji meteorologicznych służb ruchu lotniczego i załóg statków powietrznych oraz dla Zarządzającego,
- opracowywanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej dla użytkowników przestrzeni powietrznej,
- wykonywanie analiz klimatologicznych.

Głównymi, planowanymi do zrealizowania przez Airport Meteo celami w roku 2024 były:

- utrzymanie ważności Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej w zakresie lotniska EPRA,
- rozszerzenie ważności Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej o lotnisko EPZG,
- utrzymanie ważności wyznaczenia Ministra właściwego ds. transportu do zapewniania służb MET na lotnisku EPRA do końca trzeciego okresu odniesienia,
- uzyskanie wyznaczenia Ministra właściwego ds. transportu do zapewniania służb MET na lotnisku EPRA na czwarty okres odniesienia,
- uzyskanie wyznaczenia Ministra właściwego ds. transportu do zapewniania służb MET na lotnisku EPZG na czwarty okres odniesienia,

- utrzymanie w ciągłej pracy systemu pomiarowego AWOS w celu zapewniania służb MET i zbierania danych z pomiarów meteorologicznych do opracowywania informacji klimatycznej lotniska EPRA,
- zakończenie procesu modernizacji systemu AWOS na lotnisku EPRA, będącego w zasobach Spółki,
- zawarcie porozumienia z PAŻP w zakresie rozliczeń opłat nawigacyjnych za zaległe okresy.

Zdecydowaną większość powyższych celów udało się osiągnąć. Spółce nie udało się jedynie uzyskać wyznaczenia Ministra właściwego ds. transportu do zapewniania służb MET na lotnisku EPZG na czwarty okres odniesienia, pomimo realizacji wszystkich działań niezbędnych do jego uzyskania.

W oparciu o posiadane uprawnienia, Spółka – oprócz świadczenia dotychczasowych usług dla lotniska Warszawa-Radom (EPRA) – planowała rozszerzenie działalności marketingowej w zakresie usług osłony meteorologicznej, kierując ofertę zarówno do portów lotniczych, jak i zarządzających lotniskami niekontrolowanymi, w tym także podmiotów z sektora prywatnego.

Rozbudowa zakresu usług oraz realizacja potrzeb lotniska Warszawa-Radom (EPRA) wymaga dalszych inwestycji w infrastrukturę. Utrzymanie poziomu jakościowego usług oraz ewentualny dalszy rozwój usług są planowane 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* (dalej „Rozporządzenie 2019/317/UE”) 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 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 2024

RP3 Monitoring - Rok 2024			
ANSP: Airport Meteo			
Pozycje kosztowe	2024 Plan* [tys. zł]	2024 Wykonanie [tys. zł]	Różnice [tys. zł]
1.1 Personel	766	207	-559
<i>w tym koszty emerytur</i>	81	9	-72
1.2 Pozostałe koszty operacyjne	331	675	345
1.3 Amortyzacja	53	75	23
1.4 Koszt kapitału	39	123	84
1.5 Koszty wyjątkowe	0	0	0
Koszty całkowite Obszar trasowy	1 188	1 080	-108

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

Wykonanie kosztów dla opłat trasowych w 2024 roku wyniosło 1 080 tys. PLN i było niższe od wartości planowanej w PSD RP3 o 9,07%. Planowane na 2024 rok koszty ustalone dla opłat trasowych wynosiły 1 188 tys. PLN. Wskazuje to na znaczące zmniejszenie rozbieżności pomiędzy wartościami planowanymi i ich późniejszym wykonaniem względem wyników odnotowanych w poprzednich latach. Wynikało to przede wszystkim z faktu wejścia w życie Wytycznych nr 8/2024 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie stosowania Zasad rozliczeń dotychczas nierozliczonych opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w ramach systemu skuteczności działania obowiązującego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, na podstawie których Spółka otrzymała zaległą część należnych jej opłat nawigacyjnych, pozwalających na wyczekiwaną zmianę polityki kosztowej. Po otrzymaniu środków, których przekazanie stanowiło potwierdzenie faktycznego wejścia w życie i respektowania zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych przez kluczowe instytucje, Spółka podjęła decyzje o wdrożeniu dwuosobowej obsady (synoptyk + obserwator) na lotnisku EPRA, spłaceniu w pierwszym możliwym terminie zaciągniętej pożyczki oraz przyspieszeniu realizacji zaległych inwestycji.

Rzeczywiste koszty personelu odnotowały ujemne odchylenie względem planowanych wartości (-72,99%), a pozostałe koszty operacyjne były niższe w stosunku do wartości przewidzianych w Planie o 104,31%. Powyższe wynikało z konieczności dalszego ograniczania działalności i wdrażania wszelkich możliwych oszczędności w pierwszej części roku 2024 (do momentu otrzymania zaległych opłat nawigacyjnych w lipcu 2024 r.), natomiast dysproporcja pomiędzy poziomem niewykonania obu ww. pozycji wynikała z faktu, iż część personelu współpracującego z AM nawiązała relacje biznesowe ze Spółką na podstawie umów B2B. W zakresie amortyzacji odnotowano również znaczące, dodatnie odchylenie (42,85%), co wynikało z przyspieszenia realizacji,

wcześniej odłożonych w czasie, planowanych inwestycji. W obszarze kosztu kapitału odnotowano największe w ujęciu relatywnym w wartościach bezwzględnych odchylenie, wynoszące +213,97%, co wynikało z relatywnie wysokiego poziomu oprocentowania zaciągniętej pożyczki, w stosunku do wartości stopy kosztu kapitału własnego skalkulowanej w oparciu o aktualną podczas rewizji PSD RP3 w 2021 r. sytuację makroekonomiczną. Konieczność zaciągnięcia nieplanowanego, wysokooprocentowanego kredytu istotnie zwiększyła więc średnią ważoną stopę kosztu kapitału, która wyniosła ostatecznie 7,56%. Skala tego zwiększenia była jednak mniejsza niż w poprzednim roku ze względu na fakt, iż Spółka dysponowała kapitałem obcym jedynie przez trzy pierwsze kwartały 2024 r., co wynikało z niezwłocznej spłaty pożyczki po otrzymaniu zaległych opłat nawigacyjnych celem minimalizacji ponoszonych kosztów.

Tabela 2. Koszty terminalowe osłony meteorologicznej w roku 2024

RP3 Monitoring – Rok 2024			
ANSP: Airport Meteo			
Pozycje kosztowe	2024 Plan* [tys. zł]	2024 Wykonanie [tys. zł]	Różnice [tys. zł]
1.1 Personel	1 137	307	-830
<i>w tym koszty emerytur</i>	121	14	-107
1.2 Pozostałe koszty operacyjne	491	1003	512
1.3 Amortyzacja	78	112	34
1.4 Koszt kapitału	58	182	124
1.5 Koszty wyjątkowe	0	0	0
Koszty całkowite Obszar terminalowy	1 764	1 604	-160

**Plan spójny z zatwierdzonym Planem Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia (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 metody alokacji kosztów.

Ponadto, szczegółowe informacje dotyczące kosztów i sytuacji finansowej Spółki zostały zawarte w Sprawozdaniu finansowym Airport Meteo Sp. z o.o. za rok 2024 oraz w sprawozdaniu niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego sprawozdania finansowego za 2024 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 2024 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 2024

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
Radom (EPRA) - styczeń 2024	92,4%	99,1%	n.o.*	89,7%	96,4%	84,8%	86,8%	85,1%	83,2%	
Radom (EPRA) - luty 2024	94,1%	97,3%	n.o.*	94,1%	93,5%	85,6%	84,8%	89,7%	85,6%	
Radom (EPRA) - marzec 2024	92,5%	99,4%	91,8%	83,3%	88,7%	88,6%	84,3%	91,7%	87,6%	
Radom (EPRA) - kwiecień 2024	91,3%	98,2%	n.o.*	98,9%	95,5%	95,2%	92,1%	79,2%	90,8%	
Radom (EPRA) - maj 2024	92,9%	98,0%	83,3%	99,9%	94,4%	91,7%	97,2%	100,0%	99,0%	
Radom (EPRA) - czerwiec 2024	90,9%	96,7%	n.o.*	99,0%	92,1%	88,1%	95,5%	100,0%	93,1%	
Radom (EPRA) - lipiec 2024	91,3%	96,9%	n.o.*	99,0%	95,9%	77,8%	93,6%	n.o.*	94,6%	
Radom (EPRA) - sierpień 2024	90,1%	97,6%	n.o.*	98,7%	95,6%	90,6%	95,0%	97,2%	93,8%	
Radom (EPRA) - wrzesień 2024	91,0%	97,6%	n.o.*	97,1%	97,5%	93,0%	96,8%	88,9%	94,5%	
Radom (EPRA) - październik 2024	93,8%	98,5%	94,4%	94,9%	95,6%	88,5%	88,7%	90,5%	90,8%	
Radom (EPRA) - listopad 2024	87,5%	98,4%	80,6%	91,2%	92,5%	93,8%	88,2%	94,3%	86,5%	
Radom (EPRA) - grudzień 2024	89,5%	99,3%	97,2%	90,9%	92,5%	93,6%	89,1%	95,8%	84,4%	
Razem 2024	91,4%	98,1%	89,5%	94,7%	94,2%	89,3%	91,0%	92,0%	90,3%	

n.o.* - nie oceniano, w analizowanym czasie pracy LBM EPRA nie wystąpiły przypadki spełniające kryteria.

Tabela 4. Dane operacyjne dotyczące jakości świadczonych usług w roku 2024

Miernik	TERMINOWOŚĆ		POPRAWNOŚĆ FORMALNA			DOSTĘPNOŚĆ		
Rodzaj depeszy	METAR	TAF	METAR	TAF	Ostrzeżenie lotniskowe	METAR	TAF	Ostrzeżenie lotniskowe
Radom (EPRA) - styczeń 2024	99,7%	99,2%	99,5%	100,0%	100,0%	99,9%	100,0%	100,0%
Radom (EPRA) - luty 2024	99,9%	99,2%	99,9%	99,2%	100,0%	100%	100,0%	100,0%
Radom (EPRA) - marzec 2024	99,9%	99,6%	99,8%	100,0%	100,0%	99,9%	100,0%	100,0%
Radom (EPRA) - kwiecień 2024	99,4%	98,7%	99,9%	100,0%	100,0%	100%	100,0%	100,0%
Radom (EPRA) - maj 2024	99,6%	98,2%	99,9%	100,0%	100,0%	99,8%	100,0%	100,0%
Radom (EPRA) - czerwiec 2024	99,6%	99,2%	99,5%	99,5%	100,0%	100%	100,0%	100,0%
Radom (EPRA) - lipiec 2024	99,5%	99,2%	99,7%	100,0%	100,0%	100%	100,0%	100,0%
Radom (EPRA) - sierpień 2024	99,7%	99,2%	99,9%	100,0%	100,0%	100%	100,0%	100,0%
Radom (EPRA) - wrzesień 2024	99,8%	99,2%	99,9%	100,0%	100,0%	100%	100,0%	100,0%
Radom (EPRA) - październik 2024	99,8%	99,2%	99,6%	100,0%	100,0%	99,7%	100,0%	100,0%
Radom (EPRA) - listopad 2024	99,9%	99,2%	99,8%	100,0%	100,0%	100%	100,0%	100,0%
Radom (EPRA) - grudzień 2024	100,0%	99,2%	99,8%	100,0%	100,0%	100%	100,0%	100,0%
Razem 2024	99,7%	99,1%	99,8%	99,9%	100,0%	99,9%	100,0%	100,0%

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

W zatwierdzonym w dniu 24 maja 2022 r. Planie Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia (lata 2020-2024) Spółce wyznaczono cele jedynie w obszarze efektywności kosztowej.

Celem efektywności kosztowej na 2024 r. w obszarze trasowym był jednostkowy koszt ustalony (DUC) w wysokości 0,20 PLN, natomiast jego wykonanie wyniosło 0,21 PLN, co oznacza niespełnienie celu. Wykonanie kosztów ustalonych w ujęciu nominalnym było na poziomie 90,9% Planu, a wobec wartości indeksu inflacji w wysokości 123,2% Planu, wykonanie kosztów ustalonych w ujęciu realnym odnotowano na poziomie 79,0% Planu. W związku z faktem, iż liczba jednostek usługowych wyniosła 74,6% Planu, wykonanie DUC (AUC) wyniosło 106,0% Planu. Powyższe oznacza, że rzeczywiste koszty Spółki nie przekroczyły ustalonych poziomów zarówno w ujęciu nominalnym, jak i realnym – a na niewykonanie celu miał wpływ przede wszystkim dużo niższa liczba jednostek usługowych od planowanej.

Celem efektywności kosztowej na 2024 r. w obszarze terminalowym był jednostkowy koszt ustalony (DUC) w wysokości 10,59 PLN, natomiast jego wykonanie wyniosło 6,59 PLN, co oznacza spełnienie celu. Wykonanie kosztów ustalonych w ujęciu nominalnym było na poziomie 90,9% Planu, a wobec wartości indeksu inflacji w wysokości 123,2% Planu, wykonanie kosztów ustalonych w ujęciu realnym odnotowano na poziomie 79,0% Planu. W związku z faktem, iż liczba jednostek usługowych wyniosła 126,9% Planu, wykonanie DUC (AUC) wyniosło 62,2% Planu. Powyższe oznacza, że rzeczywiste koszty Spółki nie przekroczyły ustalonych poziomów zarówno w ujęciu nominalnym, jak i realnym – a na poziom realizacji celu miała wpływ przede wszystkim dużo wyższa liczba jednostek usługowych od planowanej.

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

Spółka nie osiągnęła nałożonego na nią celu w obszarze trasowym, lecz osiągnęła cel w obszarze terminalowym. Brak realizacji celu w obszarze trasowym wynikał przede wszystkim ze znaczącego spadku liczby jednostek usługowych w związku z niewykonywaniem przez przewoźników lotniczych operacji w przestrzeni powietrznej Rosji, Ukrainy i Białorusi. Istotna dysproporcja pomiędzy poziomami wykonania celów w obszarze trasowym i terminalowym wynikała więc ze spadku poziomu ruchu trasowego w związku z działaniami zbrojnymi na terenie Ukrainy oraz jednoczesnego dynamicznego wzrostu ruchu terminalowego wskutek jego pokryzysowej odbudowy.

Spółka zrealizowała koszty w obszarze personelu na poziomach znacząco niższych od planowanych, natomiast w przypadku pozostałych kosztów operacyjnych, amortyzacji oraz kosztu kapitału – wykonanie było istotnie wyższe od wartości planowanych. Niewykonanie kosztów personelu należy analizować równolegle ze stopniem wykonania pozostałych kosztów operacyjnych, bowiem kluczową częścią obu tych grup kosztowych są koszty współpracowników wykonujących działania operacyjne. Współpracują oni ze Spółką w oparciu o różne rodzaje umów, które mogą być kwalifikowane do wynagrodzeń lub usług obcych – a te zaś stanowią kluczowe grupy, odpowiednio, kosztów personelu i pozostałych kosztów operacyjnych. Tym samym, różna liczba dyżurów wykonywanych przez przedstawicieli obu tych grup współpracowników na przestrzeni poszczególnych okresów może istotnie wpływać na stopień wykonania obu tych pozycji kosztowych.

W ujęciu sumarycznym, wykonanie obu tych pozycji było jednak mniejsze od wartości ustalonych, co wynikało z faktu, że pierwotnie planowana obsada dwuosobowa została wdrożona dopiero w II części roku, po otrzymaniu rozliczenia zaległych opłat nawigacyjnych od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Wdrożenie tymczasowego, prowizorycznego rozwiązania problemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami poprzez wydanie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przywołanych wyżej Wytycznych nr 8/2024 pozwoliło Spółce na zwiększenie wydatkowania środków. Należy się spodziewać, że w kolejnych latach sumaryczne koszty rzeczywiste personelu i pozostałe operacyjne będą nawet przekraczać koszty ustalone, w związku z podjęciem przez Spółkę decyzji o kontynuacji zapewniania służb MET na lotnisku EPRA z wykorzystaniem dwuosobowej obsady, której koszty nie zostały uwzględnione w Planie Skuteczności Działania na czwarty okres odniesienia (lata 2025-2029) wobec braku zgody Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Spółka planuje sfinansować niedobory ze środków własnych i odnotowanych różnic między kosztami ustalonymi a rzeczywistymi w latach trzeciego okresu odniesienia oraz jednocześnie stale poszukiwać oszczędności w innych grupach kosztów.

Koszty amortyzacji ukształtowały się powyżej wartości ustalonych na 2024 r., co wynikało z faktu nawarstwienia się w 2024 r. zrealizowanych: kosztów opóźnionych inwestycji z lat poprzednich, kosztów inwestycji planowanych na ten rok oraz kosztów przyspieszonych inwestycji planowanych na lata przyszłe. W związku z przyspieszeniem niektórych inwestycji planowanych na czwarty okres odniesienia, należy się spodziewać, że w najbliższych latach koszty amortyzacji będą większe od planowanych, jednak w ujęciu sumarycznym dla całego okresu, Spółka spodziewa się odnotować wartości zbliżone do ustalonych.

Koszt kapitału obcego ukształtował się na znacząco wyższym poziomie od planowanego, co było konsekwencją zaciągnięcia w 2022 r. znaczącego odsetkowego zobowiązania finansowego w związku z problemem z rozliczaniem opłat nawigacyjnych, który został rozwiązany dopiero w drugiej połowie 2024 r. Spółka otrzymała zaległe, należne jej środki w lipcu 2024 r. i następnie przystąpiła do niezwłocznej spłaty pożyczki,

która zgodnie z treścią umowy łączącej ją z pożyczkodawcą, mogła zostać spłacona najwcześniej na koniec kwartału. W związku z powyższym, Spółka spodziewa się dalszego, sprawnego funkcjonowania systemu rozliczeń i nie dostrzega na ten moment konieczności zaciągania nowych instrumentów dłużnych, które generowałyby dodatkowe i nieprzewidziane koszty.

Na podstawie powyższej analizy i wynikających z niej wniosków, Spółka nie widzi podstaw do wdrażania działań naprawczych, a planowane i wyżej wymienione działania uważa za wystarczające do osiągnięcia celów skuteczności działania w kolejnych latach.

V. Zmiany w operacjach i infrastrukturze

W roku 2024 w Airport Meteo Sp. z o.o. nie wprowadzano zmiany w operacjach i strukturze, kontynuowano świadczenie usługi zapewniania służb MET na lotnisku Warszawa-Radom (EPRA). W ramach planu rozszerzenia działalności o zapewnianie służb MET na lotnisku Zielona Góra-Babimost (EPZG), Airport Meteo uzyskało rozszerzenie Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej oraz podjęło działania w zakresie uruchomienia Lotniskowej Stacji Meteorologicznej na lotnisku EPZG. W wyniku negatywnej decyzji Ministra Infrastruktury z dnia 20.12.2024 r., który odmówił Spółce wyznaczenia do zapewniania służb meteorologicznych na lotnisku Zielona Góra- Babimost (EPZG), Airport Meteo wycofało się z planów rozszerzenia działalności.

Zgodnie z planem i założeniami Planu Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia (lata 2020-2024), w 2024 roku w działalności LBM EPRA wprowadzono, w celu poprawy bezpieczeństwa zapewnianych służb, rozdzielanie zadań obserwatora i synoptyka lotniczego, które dotychczas były wykonywane jednocześnie przez jedną osobę. Na dyżurach w LBM EPRA wprowadzono zmianę organizacyjną, polegającą na obecności dwóch osób: synoptyka oraz obserwatora lotniczego.

Utrzymywany był w ciągłej pracy system pomiarowy AWOS na lotnisku EPRA oraz zakończono prace nad modernizacją i rozbudową systemu do konfiguracji odpowiadającej kat. II podejść precyzyjnych. Uruchomiono i wdrożono do pracy nową wersję oprogramowania integrującego system AWOS – „Integrated Meteorological System” – IMS4 AWOS.

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 2024 wraz ze sprawozdaniem niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego sprawozdania finansowego za rok 2024.

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 w dniu 26 sierpnia 2024 r., które dotyczyło przygotowań do PSD RP4, a także wykonania 2023 r. oraz założeń na 2025 r. Spółka aktywnie uczestniczyła także w procesie konsultacyjnym w formie pisemnej w ww. zakresie. Ponadto, Spółka każdorazowo przedstawiała wszelkie informacje na rzecz użytkowników przestrzeni powietrznej, o które była proszona przez organ nadzoru.

VIII. Informacje na temat polityki kadrowej

Airport Meteo Sp. z o.o. w roku 2024 realizowała zasady prowadzenia polityki kadrowej opisane w dokumentacji systemu zarządzania jakością. W pionie operacyjnym rozpoczęto współpracę z dwoma nowymi specjalistami – jednym z uprawnieniami obserwatora i synoptyka lotniczego i drugim, który odbył staż i szkolenie pozwalające na uzyskanie uprawnień obserwatora lotniczego. W LBM EPRA pracuje 10 wykwalifikowanych specjalistów z doświadczeniem i kompetencjami do wykonywania zadań obserwatora i synoptyka lotniczego. Personel operacyjny posiada wydane przez certyfikowane instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dopuszczenia do pracy na stanowisku synoptyka i obserwatora lotniczego. W 2024 r. firma MicroStep-MIS z siedzibą w Bratysławie (Słowacja) przeprowadziła szkolenie dla personelu operacyjnego LBM EPRA w zakresie obsługi nowej wersji oprogramowania AWOS – „Integrated Meteorological System” – IMS4 AWOS.

Zadania pionu technicznego realizowało dwóch członków personelu: jeden z nich posiadał uprawnienia ATSEP zgodnie z wymaganiami rozporządzenia 2017/373/UE, natomiast drugi ukończył szkolenie i uzyskał te uprawnienia w 2024 roku. Personel techniczny został przeszkolony przez producenta systemu AWOS, firmę MicroStep-MIS, z nowej wersji oprogramowania AWOS – „Integrated Meteorological System” – IMS4 AWOS, w zakresie administratorów systemu.

Liczba personelu operacyjnego i technicznego umożliwia bezpieczne świadczenie usług osłony meteorologicznej na lotnisku Warszawa-Radom (EPRA) w systemie dyżurów w czasie wskazanym w AIP Polska.