



# DZIENNIK URZĘDOWY URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

---

Warszawa, dnia środa, 4 października 2023 r.

Poz. 53

## OGŁOSZENIE NR 14/2023 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 października 2023 r.

**w sprawie „Sprawozdania rocznego z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego  
Bydgoszcz S.A. za rok 2022”**

Na podstawie art. 128a ust. 2 w związku z art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.<sup>1)</sup>) ogłasza się „Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022”, stanowiące załącznik do ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa  
Cywilnego

**Piotr Samson**

---

<sup>1)</sup>Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1715, 1846, 2185 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 1489, 1688 i 1720.



# Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

ZATWIERDZAM

  
Edward Martwich

Prezes Zarządu

  
Monika Mejsner-Hermelin

Członek Zarządu

DATA

16.05.2023 r.



**Służb Żeglugi Powietrznej  
Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.  
za rok 2022**

**S-RSZP/2022**

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA



# Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

S-RSZP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

## Spis treści

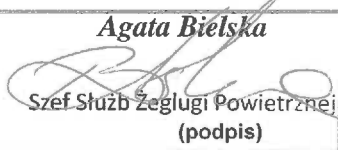
<b>1. Część administracyjna dokumentu</b> .....	4
1.1 Cel opracowania dokumentu.....	4
1.2 Zakres stosowania .....	4
1.3 Dokumenty źródłowe .....	4
1.4 Definicje i skróty.....	5
1.5 Wykaz posiadaczy dokumentu.....	5
1.6 Uzgodnienia dokumentu .....	5
<b>2. Ogólne dane o Spółce</b> .....	6
<b>3. Służby Żeglugi Powietrznej</b> .....	6
3.1. Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej (AFIS) .....	8
3.2. Służba Meteorologiczna (MET).....	10
<b>4. Skuteczność działania Służb Żeglugi Powietrznej</b> .....	13
4.1. TNC – Służba AFIS .....	16
4.2. TNC – Służba MET.....	17
4.3. ER – Służba MET .....	19
4.4. Bezpieczeństwo i jakość.....	20
<b>5. Zmiany w operacjach i infrastrukturze</b> .....	22
<b>6. Informacje dotyczące procesu konsultacji z użytkownikami</b> .....	22
<b>7. Informacje na temat polityki kadrowej</b> .....	23
<b>8. Podsumowanie</b> .....	24

# Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022



Bydgoszcz Airport

## 1. Część administracyjna dokumentu

Administrator dokumentu:	Szef Służb Żeglugi Powietrznej	 Agata Bielska Szef Służb Żeglugi Powietrznej (podpis)
<b>MIEJSCE PRZECHOWYWANIA ORYGINAŁU DOKUMENTU</b>		
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 2022* oraz wypełnienie obowiązków sprawozdawczych ciążących na Spółce.

### 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 2022 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 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 2022 celach i zadaniach służb żeglugi powietrznej określonych w dokumentach planistycznych, czyli: *Planie Rocznym Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. na rok 2022* oraz *Biznesplanie Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. na lata 2020-2024*.



## Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

Oznaczenie dokumentu:

S-RSZP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1



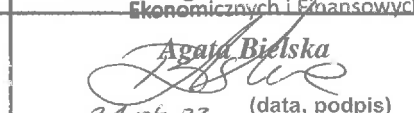
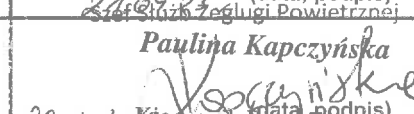

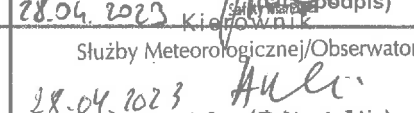
### 1.4 Definicje i skróty

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	Administrator
2.	Szef Służb Żeglugi Powietrznej	Administrator
3.	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Administrator

### 1.6 Uzgodnienia dokumentu

Uzgodnienia dokumentu:		
1.	Dyrektor Finansowy	 Anna Kaliska (data, podpis) 12.05.2023 Dyrektor Finansowy
2.	Główny Specjalista ds. Analiz Ekonomicznych i Finansowych	 Jolanta Kobińska (data, podpis) 28.04.2023 Główny Specjalista ds. Analiz Ekonomicznych i Finansowych
3.	Szef Służb Żeglugi Powietrznej/ Kierownik AFIS	 Agata Bielska (data, podpis) 28.04.2023 Szef Służb Żeglugi Powietrznej
4.	Compliance Manager	 Paulina Kapczyńska (data, podpis) 28.04.2023 Kierownik Biura Zarządu Compliance Manager
5.	Safety Manager/ Quality Manager	 Szymon Nowicki (data, podpis) 28.04.2023 Kierownik
6.	Kierownik Służby Meteorologicznej	 Stanisław Rozanski (data, podpis) 28.04.2023 Służby Meteorologicznej/Observator



## Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

S-RSZP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

## 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 Miasta 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 Radę Nadzorczą. 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 2022 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,



## Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

S-RSŻP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

- ✓ 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 2022 r. kontrole w Porcie Lotniczym Bydgoszcz S.A. w następujących obszarach:

a. Służba Meteorologiczna:

- W dniach 7-8 czerwca zespół kontrolny Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z planem, przeprowadził kontrolę w ramach nadzoru bieżącego. Nie stwierdzono naruszenia wymagań. W protokole nr ULC-LOŻ-5/544/15/2022 zawarto 1 obserwację, 2 spostrzeżenia i 5 uwag. Audyt był merytoryczny i pozytywnie wpłynął na udoskonalenie dokumentów operacyjnych służby MET PLB S.A.
- W dniach 7-8 czerwca inspektorzy ULC przeprowadzili audyt związany z wnioskowaną zmianą w systemie funkcjonalnym, polegającą na wprowadzeniu do pracy operacyjnej systemu smartMET/NAV/ATIS połączonego z systemem AWOS. W protokole nr ULC-LOŻ-5/805/1/22 (AWOS) nie stwierdzono żadnych niezgodności ani obserwacji. Tym samym planowana zmiana została zrealizowana.
- W listopadzie odbył się zdalny audyt przeprowadzony przez zespół kontrolny PAŻP dotyczący realizacji umowy nr PAŻP/20-68/AZHU na zapewnianie osłony meteorologicznej Lotniska Bydgoszcz. W protokole pokontrolnym nie stwierdzono niezgodności.

b. Służba AFIS

- W dniach 11-13 maja zespół kontrolny ULC, przeprowadził kontrolę w ramach nadzoru bieżącego. Nie stwierdzono niezgodności. W protokole nr LOŻ-1.544.9.2022 zamieszczono 4 uwagi.
- W dniach 09-10 czerwca odbyła się kontrola ULC w obszarze AFIS polegająca na weryfikacji realizacji wymagań bezpieczeństwa określonych w analizie bezpieczeństwa dla zmiany w systemie funkcjonalnym – wprowadzenie systemu ATIS z funkcjonalnością smartMET/NAV. W protokole nr LOŻ-1.805.18.2022 nie odnotowano żadnych niezgodności ani uwag.
- W dniu 19 października zespół audytujący ULC przeprowadził kontrolę w obszarze utrzymania kompetencji personelu AFIS w Organie Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz (AFIS EPBY). W protokole nr LOŻ-6.544.23.2022.ULC.1 odnotowano 2 uwagi.





## Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

S-RSZP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

### c. Aspekt finansowy

- W dniu 25 października w ramach audytu zdalnego inspektorzy Urzędu Lotnictwa Cywilnego przeprowadzili kontrolę w obszarze rozliczania opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej począwszy od 1 stycznia 2020 r. do dnia kontroli. W protokole nr LOŻ-7.5170.44.2022 nie stwierdzono niezgodności ani uwag. Natomiast w ramach ustaleń wskazano, że obecnie brak jest regulacji na gruncie prawa krajowego w zakresie systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych, co skutkuje niewłaściwym rozliczaniem opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej uwzględnionymi w PSD RP3 oraz, że pomimo wydania Wytycznych nr 11 Prezesa ULC i podejmowanych działań ze strony PLB S.A. w celu zawarcia umowy w przedmiocie rozliczania opłat z tytułu AFIS, nie doszło do rozliczeń w tym zakresie. PLB cały czas jest gotowy do wdrożenia Wytycznych 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 (dalej „Wytyczne nr 11 Prezesa ULC”), które jednak nie są respektowane przez niektóre pozostałe instytucje.

### 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). W związku ze zbrojnym atakiem Rosji na Ukrainę i pogłębieniem już i tak niepewnej sytuacji związanej z odbudową rynku lotniczego po wybuchu pandemii wirusa SARS-CoV-2, do końca roku nie przywrócono, pierwotnie planowanych, codziennych dyżurów służby AFIS.

#### 3.1.1. W roku 2022 wykonano następujące działania:

- W dniu 10.06.2022 r. zawarto Aneks nr 3 do Umowy z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej nr PAŻP/19 – 59/AZHU na wynajem infrastruktury operacyjnej do celów sprawowania Służby AFIS w Porcie Lotniczym Bydgoszcz S.A., który udziela Spółce dostępu do systemu smartMET/NAV/ATIS (dalej: ATIS) dla Służby AFIS.
- 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,

# Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022



w liczbie 10 Informatorów. Z końcem roku za porozumieniem stron rozwiązano umowę współpracy z 1 Informatorem.

- Przeprowadzono zmianę w systemie funkcjonalnym, polegającą na dodaniu do używanego oprogramowania, system smartMET/NAV/ATIS

### 3.1.2. Realizacja planu szkoleń:

- Zlecono Lotniczej Akademii Wojskowej w Dęblinie kurs szkolenia odświeżającego oraz kurs w sytuacjach anomalnych i awaryjnych, który został zrealizowany w dniach 31.01.2022-04.02.2022 r. dla 5 Informatorów AFIS
- Firma Frequentis w dniu 8 i 9 czerwca przeprowadziła szkolenie z obsługi systemu ATIS (smartMET/NAV/ATIS) i wystawiła certyfikaty potwierdzające umiejętności i pozwalające na obsługę systemu dla 9 Informatorów AFIS oraz Szefa Służb Żeglugi Powietrznej.
- Zrealizowano szkolenia odświeżające w zakresie obsługi systemu sterowania oświetlenia lotniska oraz systemu AWOS dla wszystkich Informatorów

### 3.1.3. Obsługa użytkowników lotniska Bydgoszcz

- W roku 2022 Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej sprawowała służbę w wymiarze 261 dyżurów, co daje łączną liczbę 1619 godzin i 15 minut jej dostępności dla użytkowników lotniska.
- Liczba operacji lotniczych obsługiwanych przez AFIS EPBY w 2022 r. wyniosła w sumie 4985, zgodnie z poniższą tabelą, co stanowi niewielki spadek do roku poprzedniego.

Liczba operacji EPBY - ROK 2022					
Starty	Lądowania	T&G	Low Pass	Tranzyt	Suma
1210	1310	1578	424	463	4985

- Liczba obsługiwanych terminalowych jednostek usługowych (SU-L) dla operacji IFR wyniosła odpowiednio: 58,80 SU-L dla lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych oraz 49,23 SU-L dla lotów niepodlegających zwolnieniu, co stanowi większe wartości niż w roku ubiegłym o 29%. Związane jest to z obsługą statków powietrznych o większej masie startowej (MTOW), w tym m.in. zabezpieczanie przez Służbę AFIS samolotów rejsowych PLL LOT oraz niektórych wakacyjnych czarterów.
- Z przedstawionych danych widać, że trwająca wojna na Ukrainie spowodowała ponowne zachwianie w odbudowującym się po pandemii COVID-19 rynku lotniczym. Niemniej z obsługiwanych jednostek usługowych (SU-L) widać wzrost operacji



# Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

podlegających zwolnieniu z opłat nawigacyjnych, zwłaszcza wykonywanych przez wojskowe statki powietrzne (42%).

## 3.2. Służba Meteorologiczna (MET)

W roku 2022 Służba MET Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. zapewniała usługi osłony lotnictwa cywilnego dla Lotniska Bydgoszcz w trybie 24 godzin na dobę poprzez dyżury Obserwatorów i Synoptyków Lotniczych. Zachwiania rynku lotniczego spowodowane zbrojną agresją Rosji na Ukrainę oraz wciąż trwająca odbudowa po pandemii COVID-19 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 2022 wykonano następujące działania:

- Kontynuowano umowy:
  - ✓ o pracę z 5 osobami wykonującymi obowiązki Obserwatora Lotniczego, na stanowisku Specjalisty MET (w tym jednej osoby również jako Kierownika Służby MET),
  - ✓ cywilno-prawne z osobami wykonującymi obowiązki Synoptyka Lotniczego, którzy z końcem roku zmienili formę współpracy na umowy B2B.
  - ✓ cywilno-prawną ze szkoleniowcem MET w celu podnoszenia kwalifikacji obecnego zespołu specjalistów meteorologicznych i szkolenia nowo zatrudnianych osób,
  - ✓ o pracę z 2 osobami na stanowisko Referent-Stażysta Obserwator Lotniczy, w celu dalszego szkolenia i stażu, które to w październiku uzyskały uprawnienia Obserwatora Lotniczego i objęły stanowiska Młodsze Specjalisty,
- Od listopada zatrudniono trzy osoby na umowę o pracę w celu szkolenia i stażu do poziomu Obserwatora Lotniczego,
- W maju zawarto Aneks nr 2 do Porozumienia Operacyjnego Dotyczącego Przekazywania Produktów Meteorologicznych na wymianę krajową i międzynarodową, zawartego z Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowym Instytutem Badawczym, dokonując aktualizacji zapisów w sprawie przekazywania depeesz METAR i TAF do KORD w Warszawie oraz awaryjnie do KORD w Krakowie.

	<b>Sprawozdanie roczne z działalności</b> <b>Służb Żeglugi Powietrznej</b> <b>Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.</b> <b>za rok 2022</b>	Oznaczenie dokumentu: <b>S-RSZP/2022</b> Roz. 63
		Do użytku służbowego
		Wydanie: 1

- Przeprowadzono zmianę w systemie funkcjonalnym, polegającą na dokonaniu połączenia pomiędzy systemem AWOS-P a system smartMET/NAV/ATIS,
- W związku z realizacją zmiany w systemie funkcjonalnym dokonano zmiany wpisu systemu AWOS do RLUN,
- 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 a Służbą Meteorologiczną Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A., które dwukrotnie aneksowano w związku z uruchomieniem systemu smartMET/NAV/ATIS,
- Podpisano Aneks nr 4 do umowy nr PAŻP/20-68/AZHU zawartej z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej na osłonę meteorologiczną Lotniska Bydgoszcz, dodający udostępnianie danych meteorologicznych do systemu ATIS,
- Dokonano wzorcowania barometrów i termohigrometrów,
- Zaktualizowano dokumenty: Instrukcja eksploatacji LUN (AWOS); Program szkolenia ATSEP (AWOS) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. oraz Szkolenie w zakresie uprawnień na systemy/wyposażenie (system AWOS) w Porcie Lotniczym Bydgoszcz S.A. i ATSEP (AWOS) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.

### 3.2.2. Realizacja planu szkoleń:

- Kontynuowano szkolenie dwóch Starszych Obserwatorów na Synoptyków Lotniczych, którzy w czerwcu pomyślnie zdali egzaminy i uzyskali uprawnienia nadane zgodnie z procedurą „Nadzór nad personelem służby meteorologicznej” przez Prezesa Zarządu.
- Szkolenie osób zatrudnionych w 2021 r. odbyło się zgodnie z planem. Po zdaniu egzaminów i uzyskaniu uprawnień Obserwatora Lotniczego jako Młodszy Specjaliści przystąpili do pełnienia dyżurów operacyjnych od 1 listopada.
- Od 1 listopada rozpoczęto szkolenie trzech nowych osób do uprawnienia Młodszego Obserwatora oraz trójki Starszych Obserwatorów do stopnia Synoptyka Lotniczego.
- W związku z trwającym na terenie kraju stanem epidemicznym niektóre szkolenia realizowano w formie samokształcenia. Zrealizowano 2 szkolenia na 2 zaplanowane w tej formie.
- W dniach 17 marca, 12 czerwca i 15 września Kierownik MET przeprowadził analizę jakości wykonania usługi świadczenia służby meteorologicznej na lotnisku Bydgoszcz.
- Przeprowadzono szkolenie personelu ATSEP w zakresie wprowadzonych zmian w dokumentacji operacyjnej.



## Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

Poz. 53

S-RSZP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

### 3.2.3. Realizacja ćwiczeń z pracy w trybie awaryjnym:

- Planowane przypadki wyłączenia zasilania podczas przeglądów pożarowych potraktowano jako realizację treningu w sytuacji awaryjnej braku zasilania.
- W dniu 24 marca przeprowadzono trening ewakuacji personelu MET na stanowisko zapasowe ST08A.
- W dniu 14 września odbył się trening w sytuacji braku danych z systemu AWOS oraz braku łączności.

### 3.2.4. Odnotowane awarie i ich główne przyczyny:

- W roku 2022 odnotowano w służbie meteorologicznej 10 awarii, o 3 mniej niż w roku 2021.
- Brak łączności - 5 przypadków, spowodowane wyłączeniem się serwera PLB (brak zasilania w serwerowni lub wyłączenie zasilania w ramach treningów).
- We wszystkich przypadkach zastosowano procedury awaryjne to jest przesłanie danych z wykorzystaniem telefonu lub poczty elektronicznej.
- Awaria AWOS-P (zawieszenie edycji depesz METAR i METREPORT) i AWOS-R (błąd systemu operacyjnego) - 2 przypadki.
- Brak połączenia między AWOS-P a ATIS - 2 przypadki.
- 1 przypadek braku personelu spowodowany ewakuacją personelu z powodu zagrożenia pozostawionym bagażem w pobliżu pomieszczenia MET.
- 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 2022 r.**

Produkty	TAF					METAR			MET REPORT /SPECIAL		Ostrzeżenia	
	TAF	TAF AMD	TAF COR	TAF RRA	TAF CNL	METAR	METAR COR	METAR RRA	MET REPORT	SPECIAL	Lotniskowe	Uskok wiatru
Rok 2022	1460	187	14	20	0	17515	1	19	17520	4430	404	0

### 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.



## Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

S-RSŻP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

- Zgodnie z zapisami umowy z PAŻP nr PAŻP/20-68/AZHU, w trybie miesięcznym, wykonywano analizę terminowości, dostępności i poprawności merytorycznej depesz METAR, METREPORT i TAF oraz ocenę sprawdzalności opracowywanych prognoz TAF FT dla lotniska Bydgoszcz.

**Tabela 2 – Sprawdzalność prognoz TAF FT opracowanych przez Służbę MET w 2022 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%		1 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	87	97	*	90	83	89	83	86	75
	02	88	96	*	93	87	82	80	72	74
	03	89	98	*	91	98	73	93	*	93
	04	83	95	*	94	90	83	87	46	89
	05	85	94	*	93	90	69	91	100	93
	06	89	96	*	96	90	100	96	78	90
	07	85	94	*	96	88	95	96	77	91
	08	89	97	*	95	85	94	98	77	91
	09	86	98	*	92	91	86	92	89	87
	10	90	97	83	90	92	86	92	79	86
	11	92	99	77	90	95	92	86	90	84
	12	91	98	74	89	84	91	83	81	76

\*- 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 dotyczy tylko dwóch przypadków to jest parametru wysokości podstawy chmur do 300 m oraz wielkości zachmurzenia poniżej 450 m.

#### 4. Skuteczność działania Służb Żeglugi Powietrznej

W związku z wystąpieniem w roku 2020 pandemii COVID-19 i tym samym znacznym obniżeniem ruchu lotniczego wskutek decyzji administracyjnych oraz wprowadzeniem Rozporządzenia

	<b>Sprawozdanie roczne z działalności</b> <b>Służb Żeglugi Powietrznej</b> <b>Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.</b> <b>za rok 2022</b>	Oznaczenie dokumentu: <b>S-RSŻP/2022</b>
		Do użytku służbowego
		Wydanie: 1

wykonawczego komisji (UE) 2020/1627 z dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020-2024), systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w związku z pandemią COVID-19, konieczna była korekta PSD RP3, w pracach nad którą Spółka aktywnie uczestniczyła. 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 2022 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 pomimo, iż w grudniu 2021 r. w Wytycznych nr 11 Prezesa ULC przedstawiono system wzajemnego rozliczania opłat nawigacyjnych, nie jest on jednak respektowany przez niektóre instytucje, z uwagi na brak ich zgody na wzajemne rozliczanie na przedstawionych zasadach, a co za tym idzie nie zostały jeszcze podpisane stosowne aneksy i porozumienia formalnie regulujące te kwestie. Tym samym przewidziane w Wytycznych nr 11 Prezesa ULC podpisanie aneksu do już obowiązującej umowy na osłonę meteorologiczną jak również porozumienia w sprawie finansowania służby AFIS oraz rozliczenie lat 2020-2021 nie nastąpiło do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania. Z uwagi na trwające prace legislacyjne nad wprowadzeniem systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych na grunt ustawy, prawidłowe rozliczenie wynikające z zapisów PSD i pobieranych opłat nawigacyjnych możliwe, że nastąpi dopiero w roku 2023 lub 2024, czyli ostatnim roku obecnego okresu odniesienia. Na ten moment nie jest możliwe określenie rzetelnego terminu rozwiązania problemu, w szczególności, że kolejne deklaracje odnośnie konkretnych dat nie są dotrzymywane. 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, nie wykazały niezgodności jak i nie doprowadziły do uregulowania rozliczeń. Zgodnie ze stanowiskiem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, brak skutecznego wdrożenia systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, który stanowiłby jednocześnie podstawę prawną wydatkowania środków publicznych, uniemożliwia przeprowadzenie właściwych rozliczeń. Tym samym PAŻP, do końca 2022 r., nie podpisała ze Spółką stosownych Aneksów i Porozumień, które doprowadziłyby do prawidłowego finansowania Służby MET i AFIS, zgodnego z zapisami Rozporządzenia 2019/317/UE oraz PSD RP3.

# Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

Należy przy tym wskazać, że sam brak aneksu na realizację usług meteorologicznych na potrzeby PAŻP, regulującego kwestie wynagrodzenia na kwoty obowiązujące w przyjętym w dniu 24 maja 2022 r., przez Ministra Infrastruktury Planie Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia, skutkuje zobowiązaniem PAŻP wobec Spółki w wysokości ponad 2 mln złotych. Kwotę tą Spółka planuje odzyskać w pierwszym kwartale 2023 r.

W Tabeli nr 3 poniżej przedstawiono finansowanie Służb Żeglugi Powietrznej w roku 2022 z uwzględnieniem kwartalnych dotacji celowych otrzymywanych z Ministerstwa Infrastruktury oraz przychodów z tytułu wystawionych faktur za usługę nawigacji terminalowej realizowanej przez służbę AFIS. Zaznaczono w niej również przewidywaną wysokość dopłaty w wysokości 342 908,00 PLN, która będzie ujęta w rozliczeniu dotacji celowej za II kwartał 2023 r. Różnica w wysokości dotacji otrzymanej a należnej za rok 2022 wynika w głównej mierze z 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, implikujących wskaźnik alokacji kosztów do obsługi lotów VFR, zgodnie z przyjętą i zaakceptowaną metodologią. Spółka przekazując ostateczny wkład w 2021 r. 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 2022 przedstawia przychody z tytułu dotacji na pokrycie kosztów poniesionych na zapewnienie służb żeglugi powietrznej w wysokości 3 594,23 zł netto przy uwzględnieniu rozliczenia dotacji otrzymanej za rok 2021.

**Tabela 3 – Finansowanie Służb Żeglugi Powietrznej w 2022 r. – dotacje Ministra Infrastruktury**

1. Rozliczenie dotacji		Obł.	data wpływu / zapłaty	VFR - AFIS	VFR - MET	IFR	SUMA netto	SUMA brutto
1		2	3	4	5	6	7	8
1.	Planowane koszty VFR			93 903,59	82 492,06		176 395,65	
2.	Rzeczywiste koszty VFR			245 590,03	209 592,76		455 182,79	
3.	Dotacja otrzymana							
3.1	Rozliczenie dotacji za 2021 r.		14.10.2022	-36 216,37	-200 970,29	0,00	-237 186,66	-291 740,00
3.2	I kwartał 2022 r.		11.05.2022	23 475,90	20 623,01	18 176,70	62 275,61	76 599,00
3.3	II kwartał 2022 r.		14.10.2022	23 475,90	20 623,01	15 691,21	59 790,12	73 542,00
3.4	III kwartał 2022 r.		28.10.2022	23 475,90	20 623,01	11 749,19	55 848,10	68 693,00
3.5	IV kwartał 2022 r.		27.01.2023	23 475,89	20 623,02	18 768,15	62 867,06	77 326,00
4.	Kwota dotacji w przychodach PLB w 2022	3.1 : 3.5		57 687,22	-118 478,24	64 385,25	3 594,23	4 420,00
5.	Dotacja otrzymana za 2022 r.	3.2 : 3.5		93 903,59	82 492,05	64 385,25	240 780,89	296 160,00
6.	Dotacja należna za 2022 r.			245 590,03	209 592,76	64 385,25	519 568,04	639 069,00
7.	Dotacja za 2022 r. + należna / - do zwrotu	5 - 6		151 686,44	127 100,71	0,00	278 787,15	342 908,00
2. Przychody z tytułu usług				53 904,86	2 315 431,20		2 369 336,06	





## Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

S-RSZP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

### 4.1. TNC – Służba AFIS

W roku 2022 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 2022 oraz zrealizowane koszty Służby AFIS, w rozbiściu rodzajowym. Całkowite koszty rzeczywiste zapewniania Służby AFIS można uznać za zbliżone do ujętych w PSD RP3 (wzrost o 3,62%) oraz znacząco zbliżone do planowanych na rok 2022 (spadek o 0,68%). Należy zauważyć, że odchylenia występujące w jednych pozycjach były równoważone przez inne.

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, Młodszego 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 odchyień pomiędzy planowanymi kosztami personelu i pozostałymi kosztami operacyjnymi wynika z większej liczby dyżurów w ramach zapewniania służby AFIS przez Informatorów współpracujących ze Spółką w ramach prowadzonych działalności gospodarczych. Planowane na rok 2022 wyższe koszty personelu wynikały z faktu, iż wskutek wdrożenia zmian podatkowych wynikających z tzw. Polskiego Ładu oraz znaczących zmian o charakterze makroekonomicznym pracownicy otrzymali podwyżki rekompensujące te zmiany. Ponadto, na pozycję pozostałych kosztów operacyjnych duży wpływ miały wzrosty niektórych opłat za usługi oraz koszty mediów. Spółka rozważa możliwość wystąpienia do użytkowników przestrzeni powietrznej o zwrot dodatkowych kosztów w oparciu o art. 28 ust. 3 lit. e) Rozporządzenia 2019/317/UE.

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



# Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

Oznaczenie dokumentu

S-RSZP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

prawnych (podpisanych umów etc.) do takowego ich stwierdzenia. Powyższe skutkuje ujemną bazą aktywów obrotowych netto, istotnie pomniejszającą wynik wykonania Spółki w zakresie kosztu kapitału.

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

Realizacja planowanych kosztów Służby AFIS w 2022 roku								
1. Rozbicie wg rodzaju	Jedn.	Plan PSD RP3	Plan 2022	Wykonanie	Odchylenie PSD RP3	Odchylenie Plan 2022	Odchylenie (%) PSD RP3	Odchylenie (%) Plan 2022
1.1 Personel	zł	406 129,73	504 373,33	395 926,03	-90 203,68	-108 447,28	-18,56%	-21,50%
struktura	%	66,2%	63,7%	52,0%				
1.2 Pozostałe koszty operacyjne	zł	218 443,37	229 047,73	339 565,81	121 123,84	116 518,08	55,45%	52,24%
struktura	%	29,7%	29,1%	44,6%				
1.3 Amortyzacja	zł	16 983,22	16 983,22	17 453,82	470,60	470,60	2,77%	2,77%
struktura	%	2,3%	2,2%	2,3%				
1.4 Koszt kapitału	zł	13 788,50	22 813,53	9 046,34	-4 741,96	-13 773,19	-34,35%	-60,36%
struktura	%	1,9%	3,0%	1,2%				
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%				
<b>1.6 Koszty całkowite</b>	<b>zł</b>	<b>735 345,22</b>	<b>767 223,81</b>	<b>761 992,02</b>	<b>26 646,80</b>	<b>-5 231,79</b>	<b>3,62%</b>	<b>-0,68%</b>

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

#### 4.2. TNC – Służba MET

W roku 2022 Służba MET finansowana była przez Polską Agencję 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 pomimo iż 24 maja 2022 r. skorygowany Plan Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia został zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nie podpisała ze Spółką stosownego Aneksu do ww. Umowy, który uaktualnił by wysokości należnego PLB S.A. wynagrodzenia za świadczone usługi na rzecz PAŻP do poziomów ujętych w zatwierdzonym PSD. Pomimo zapisów wprost wynikających z treści umowy, które wskazują na konieczność jej aneksowania w terminie 30 dni od zatwierdzenia PSD RP3 oraz wielu pism skierowanych do PAŻP w tym temacie (jak również do Prezesa ULC i Ministra Infrastruktury), do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania Aneks ten nie został jeszcze podpisany, tym samym Spółka nie otrzymuje zwrotu kosztów ujętych w zatwierdzonym PSD RP3 zgodnie z zapisami Rozporządzenia (UE) 2019/317, a stan ten jest też niezgodny z już podpisanymi dokumentami. Spółka podejmuje stałe działania zmierzające ku rozwiązaniu powstałego problemu.

W Tabeli nr 5 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

2022 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 4,34% oraz znacząco zbliżone do planowanych na rok 2022 (spadek o 1,54%).

Główny udział kosztów w strukturze stanowią koszty personelu. Usługi MET były świadczone przez własnych pracowników Spółki, zatrudnionych w ramach umów o pracę oraz cywilnoprawnych.

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

Realizacja planowanych kosztów Służby MET-TNC w 2022 roku								
1. Rozbicie wg rodzaju	Jedn.	Plan PSD RP3	Plan 2022	Wykonanie	Odchylenie PSD RP3	Odchylenie Plan 2022	Odchylenie (%) PSD RP3	Odchylenie (%) Plan 2022
1.1 Personel	zł	1 464 141,67	1 531 750,75	1 508 094,39	43 952,92	-23 656,16	3,00%	-1,54%
struktura	%	68,9%	68,0%	68,0%				
1.2 Pozostałe koszty operacyjne	zł	954 362,14	957 175,53	997 945,61	43 483,47	40 670,08	12,27%	11,39%
struktura	%	16,7%	15,9%	17,9%				
1.3 Amortyzacja	zł	220 431,74	220 431,74	223 864,79	3 433,05	3 433,05	1,56%	1,56%
struktura	%	10,4%	9,6%	10,1%				
1.4 Koszt kapitału	zł	86 009,33	142 461,43	87 390,09	1 380,76	-55 071,39	1,61%	-38,66%
struktura	%	4,0%	6,3%	3,9%				
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%				
<b>1.6 Koszty całkowite</b>	<b>zł</b>	<b>2 124 944,88</b>	<b>2 251 819,50</b>	<b>2 217 195,08</b>	<b>92 250,20</b>	<b>-34 624,42</b>	<b>4,34%</b>	<b>-1,54%</b>

Wzrost kosztów osobowych był wynikiem realizacji przyjętej polityki kadrowej i szkoleniowej, która zakłada odejście od współpracy z pracownikami zatrudnianymi na podstawie innych umów niż umowy o pracę. (Bardziej szczegółowe informacje w tym zakresie opisano w punkcie 7.) W przypadku pozostałych kosztów operacyjnych różnice wynikają z kwestii zmiany koncepcji przepływów finansowych wynikających ze współpracy ze szkoleniowcem personelu MET oraz zmianą dostawcy usług utrzymania serwisu AWOS. Wzrost w pozycjach amortyzacji i kosztu kapitału związany jest w głównej mierze z powiększeniem bazy majątkowej o odpowiednio przypisaną część aktywów wykorzystywanych przez pracowników oddelegowanych do zadań związanych z zapewnianiem Służb.

### **Efektywność kosztowa służb terminalowych**

Tym samym zakładana efektywność kosztowa w obszarze terminalowym dla 2022 roku mierzona wskaźnikiem DUC (19,43 PLN (20,12 PLN z Planu na rok 2022) została osiągnięta – wskaźnik AUC wyniósł 14,55 PLN (różnica -25,1% względem PSD RP3). Wynikało to zarówno z większych od planowanych poziomów ruchu (140,9 tys. SU-L względem planowanych 123,9 tys. SU-L, +13,7%), mniejszej proporcji kosztów alokowanych do IFR oraz radzenia sobie Spółki z wysokimi poziomami inflacji (koszty MET w ujęciu realnym były o 10,7% niższe względem



# Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

wartości ustalonych; koszty AFIS w ujęciu realnym były o 27,9% niższe względem wartości ustalonych).

#### 4.3. ER – Służba MET

Jak wskazano w punkcie 4.2. powyżej, w roku 2022 Służba MET dla obszaru trasowego finansowana była przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej na podstawie Umowy nr PAŻP/20-68/AZHU, bez aktualizacji wynagrodzenia do poziomów zawartych w zatwierdzonym w dniu 24 maja 2022 r. przez Ministra Infrastruktury, Planie Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia.

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 2022 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 4,34% oraz zbliżone do planowanych na rok 2022 (spadek o 1,54%). Opis udziału poszczególnych kosztów w strukturze kosztów i przyczyny odchyień wykonania od wartości planowanych zostały przedstawione w pkt. 4.2. (są tożsame, jak dla obszaru terminalowego Służby MET).

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

Realizacja planowanych kosztów Służby ER w 2022 roku								
1. Rozbicie wg rodzaju	Jedn.	Plan PSD RP3	Plan 2022	Wykonanie	Odchylenie PSD RP3	Odchylenie Plan 2022	Odchylenie (%) PSD RP3	Odchylenie (%) Plan 2022
1.1 Personel	zł	1 019 354,87	1 066 423,21	1 049 953,48	30 600,51	-16 469,73	3,00%	-1,54%
struktura	%	68,9%	68,0%	68,0%				
1.2 Pozostałe koszty operacyjne	zł	246 711,62	248 670,33	276 983,40	30 273,78	28 315,05	12,27%	11,39%
struktura	%	16,7%	15,9%	17,9%				
1.3 Amortyzacja	zł	153 467,50	153 467,50	153 857,64	2 390,14	2 390,14	1,56%	1,56%
struktura	%	10,4%	9,6%	10,1%				
1.4 Koszt kapitału	zł	59 980,84	59 183,58	60 842,14	961,30	-38 341,44	1,61%	-39,66%
struktura	%	4,0%	6,3%	3,9%				
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%				
<b>1.6 Koszty całkowite</b>	<b>zł</b>	<b>1 479 414,83</b>	<b>1 567 746,64</b>	<b>1 543 640,66</b>	<b>64 225,83</b>	<b>-24 105,98</b>	<b>4,34%</b>	<b>-1,54%</b>

Zakładana efektywność kosztowa dla 2022 roku, na poziomie równym 0,33 PLN (Plan 2022 - 0,35 PLN) – DUC, nie została osiągnięta – AUC wyniósł 0,40 PLN (+20,5% 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 (3 129 tys. SU względem 3 991 tys. SU planowanych, zmiana -21,6%, 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



## Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

S-RSŻP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

możliwych oszczędności i pomimo wysokich poziomów inflacji i wynikających z niej odchyień indeksu inflacji względem wartości ustalonych zdołała osiągnąć niższe wykonanie kosztów w ujęciu realnym względem planowanego w PSD RP3 (1 257 tys. PLN względem 1330 tys. PLN planowanych, zmiana -5,53%).

**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 2022	Plan 2022	Wykonanie 2022	Różnica (%)
En-route (MET)	0,33 PLN	0,35 PLN	0,40 PLN	+20,5%
TNC (MET+AFIS)	19,43 PLN	20,12 PLN	14,55 PLN	-25,1%
w tym MET:	14,83 PLN	15,43 PLN	11,64 PLN	-21,5%
w tym AFIS:	4,60 PLN	4,69 PLN	2,91 PLN	-36,6%

#### 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 2022 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 2022 w ramach monitorowania spełnienia wymagań w PLB S.A., raz na kwartał 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. Z uwagi na brak niezgodności w zakresie systemu AWOS Compliance Manager wspólnie



## Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

S-RSŻP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

z Safety Managerem podjęli decyzję o zmniejszeniu częstotliwości audytów do dwóch w roku. W razie stwierdzonej konieczności na podstawie zgłaszanych uwag lub dostrzeżonych zagrożeń zespół monitorowania spełnienia wymagań może przeprowadzić audyt dodatkowy, nieujęty w rocznym harmonogramie. W roku 2022 przeprowadzono audyty monitorowania spełnienia wymagań oraz 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 dotyczącej pogody opracowywanej przez służby MET. Ponadto stale dokonuje się monitorowania zgodności tworzonego "produktu" poprzez weryfikację danych przekazanych przez Służby. W ramach zapewnienia bezpieczeństwa przeprowadzono szkolenie dla służby MET oraz AFIS z zakładowego systemu zarządzania jakością jak i, w ramach potrzeby, szkolenie z 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.

Na początku 2023 r. przekazano do Urzędu Lotnictwa Cywilnego wypełniony kwestionariusz „Effectiveness of Safety Management 2022 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 należy stwierdzić, że Port Lotniczy Bydgoszcz spełnił założone cele na 2022 r. w Planie Skuteczności Działania.

**Tabela 8 – Cele w zakresie bezpieczeństwa w 2022 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



## Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

S-RSZP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

### 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, stosowny sprzęt komputerowy, który został zmodernizowany m.in. o większe monitory oraz specjalistyczne oprogramowanie, również są własnością Spółki. Do używanego do tej pory oprogramowania meteorologicznego, w roku 2022 zakupiono program System Wymiany, Wizualizacji i Wspomagania Analizy Danych METOC SW3ADM Cirrus wykonany przez GeekByte W. Stasiński oraz uruchomiono i zintegrowano z systemem AWOS system smartMET/NAV/ATIS, który jest własnością Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

### 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 11 lipca 2022 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 2022 r. przeprowadził formalne konsultacje z użytkownikami służb żeglugi powietrznej, czyli służby AFIS oraz Służby Meteorologicznej 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 3 podmioty (Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2 S.A., Sztab Generalny WP, ZONDA.aero Sp. z o.o.), które w przesłanych dokumentach zawarły same pozytywne informacje. Niestety Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, jako główny odbiorca usług meteorologicznych, do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania, nie przekazała swojego stanowiska.



## Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2022

S-RSŻP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

### 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. 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. W ramach Służby AFIS w połowie roku zatrudniono Młodszego Specjalistę 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 2022. 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 zatrudniono w oparciu o umowę cywilno-prawną szkoleniowca MET w celu podnoszenia kwalifikacji obecnego zespołu specjalistów meteorologicznych i szkolenia nowo zatrudnianych osób. Kontynuowano umowy o pracę z pięcioma osobami wykonującymi obowiązki Starszego Obserwatora Lotniczego, w tym jednej osoby również jako Kierownika Służby MET. W listopadzie zawarto trzy umowy o pracę na stanowisko Referent-Stażysta Obserwator Lotniczy z osobami wybranymi w trakcie rekrutacji, w celu wyszkolenia ich do poziomu Młodszego Obserwatora Lotniczego. Do zapewnienia obsługi synoptycznej z końcem roku zawarto 7 umów B2B z osobami pełniącymi obowiązki Synoptyka. Zgodnie z zapisami punktu 3.2.2. w roku 2022, dwóch Stażystów zakończyło staż i uzyskało uprawnienia Obserwatora oraz dwóch Starszych Obserwatorów uzyskało uprawnienia Synoptyka. Ostatecznie na koniec roku w ramach Służby Meteorologicznej pracowało dziesięć osób w oparciu o umowę o pracę oraz 10 osób w oparciu o umowy-zlecenie.

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 nadzór



**Służb Żeglugi Powietrznej  
Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.  
za rok 2022**

S-RSZP/2022

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

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, wytwarzanych produktów meteorologicznych oraz bieżącym nadzorem nad zgodnością działania z przepisami prawa.

## 8. Podsumowanie

W roku 2022 Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. jako instytucja zapewniająca Służby Żeglugi Powietrznej wykonywała swoje zadania w oparciu o złożony projekt 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 2022. Pomimo wyjątkowej sytuacji panującej na całym rynku lotniczym, związanej z agresją Rosji na Ukrainę, odbudową po pandemii COVID-19, braku zatwierdzenia planu skuteczności działania (PSD RP3) do 24 maja, 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.