



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

**z działalności za rok 2021 w obszarze osłony  
meteorologicznej lotnictwa cywilnego**

**RADOM, SIERPIEŃ 2022**

## Spis treści

I.	Wstęp	3
II.	Ocena poziomu skuteczności działania dostarczonych służb żeglugi powietrznej.	5
III.	Informacje na temat skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w porównaniu z docelowymi poziomami skuteczności działania ustalonymi w planie biznesowym,	9
IV.	Wyjaśnienie rozbieżności z docelowymi poziomami i wskazanie środków służących usunięciu luk w okresie odniesienia,	10
V.	Zmiany w operacjach i infrastrukturze.	11
VI.	Wyniki finansowe	11
VII.	Informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami służb instytucji.	11
VIII.	Informacje na temat polityki kadrowej.	11

## I. Wstęp

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

Podstawą prawną działalności Airport Meteo Sp. z o.o. jest umowa spółki zawarta w akcie notarialnym z dnia 29 sierpnia 2013 r. sporządzonym przed notariuszem Agnieszką Terlecką za Repertorium A Nr 4105/2013, zmieniona w zakresie § 8 ust.1 i § 25 aktem notarialnym z dnia 14 listopada 2013 r. sporządzonym przed notariuszem Agnieszką Terlecką za Repertorium A Nr 5408/2013, zmieniona w zakresie § 14, 15, 22 i 23 (zmiana dotycząca właściciela Spółki) aktem notarialnym z dnia 29 września 2015 r. sporządzonym przed notariuszem Marzeną Giermakowską za Repertorium A Nr 8166/2015, zmieniona w zakresie § 18, 21 (wprowadzono Radę Nadzorczą) aktem notarialnym z dnia 31 lipca 2017 r. sporządzonym przed notariuszem Agnieszką Jażdżyk za Repertorium A Nr 4882/2017, aktem notarialnym z dnia 13 października 2018 r. sporządzonym przed notariuszem Pawłem Ziemiańczykiem za Repertorium A Nr 8781/2018 (dokonano sprzedaży 100 udziałów w Spółce na rzecz Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”), aktem notarialnym z dnia 10 maja 2019 roku sporządzonym przed notariuszem Rafałem Patykowskiem (zmiana umowy spółki w całości poprzez uchylenie jej całej dotychczasowej treści, przyjmując tekst jednolity umowy spółki) za Repertorium A Nr 2386/2019, aktem notarialnym z dnia 17 stycznia 2022 roku sporządzonym przed notariuszem Ewelina Wachowską – Giers za Repertorium A Nr 634/2022 (zmiana umowy spółki) oraz aktem notarialnym z dnia 13 czerwca 2022 roku przed notariuszem Ewelina Wachowską – Giers za Repertorium A Nr 4972/2022 (uchwała dotycząca zmiany nazwy Spółki na AIRPORT METEO Sp. z o.o.).

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

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

Na podstawie art. 160 ust. 3 pkt 8, art. 161 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978, 1221, 1586 i 1893), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23), oraz § 4 pkt 13 lit. c), § 3 ust. 2 pkt 3), § 26 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2013 r., poz. 421), po rozpoznaniu wniosku Radom Meteo Sp. z o.o. oraz po przeprowadzeniu procesu certyfikacji Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, decyzją

z dnia 18.03.2016 r., wydał spółce Radom Meteo Sp. z o.o. przedłużenie Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej upoważniający do zapewniania służb meteorologicznych dla żeglugi powietrznej nr PL-02/2015 z ważnością od 20 marca 2016 r. do 19 marca 2017 r. W dniu 14 marca 2017 r. Radom Meteo Sp. z o.o. uzyskała przedłużenie ważności Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej do dnia 19 marca 2020 r. W wyniku pozytywnego rozpatrzenia wniosku o przedłużenie certyfikatu, po pomyślnej weryfikacji spełnienia wszystkich wymogów dotyczących zapewnienia służby meteorologicznej przez Spółkę, Prezes ULC decyzją z dnia 18 marca 2020 r. przedłużył ważność Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej nr PL-02/2015 na czas nieokreślony (zgodnie z 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, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011).

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

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

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

Zadania realizowane przez Lotniskowe Biuro Meteorologiczne EPRA to:

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

Główne cele Spółki w 2021 roku to:

- utrzymanie ważności Certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej,
- utrzymanie w ciągłej pracy system pomiarowy AWOS w celu zbierania danych z pomiarów meteorologicznych do opracowywania informacji klimatycznej lotniska EPRA.

W oparciu o uzyskane uprawnienia i dokumenty, Spółka, oprócz świadczenia usług dla portu Radom-Sadków, planowała rozwijanie działalności marketingowej usług osłony meteorologicznej, kierując oferty zarówno do portów lotniczych (w obszarach nieobjętych monopolem IMGW), jak i do zarządzających lotniskami niekontrolowanymi, a także tych z sektora prywatnego.

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

## II. Ocena poziomu skuteczności działania dostarczonych służb żeglugi powietrznej.

### a) Efektywność kosztowa

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

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

**Tabela 1. Koszty trasowe osłony meteorologicznej w roku 2021**

RP3 Monitoring – Rok 2021			
ANSP: Airport Meteo			
Pozycje kosztowe	2021 wykonanie [tys. zł]	2021 plan [tys. zł]	Różnice [tys. zł]
1.1 Personel	152	151	1
<i>w tym koszty emerytur</i>	9	8	1
1.2 Koszty operacyjne	96	123	-26
1.3 Amortyzacja	37	37	0
1.4 Koszt kapitału	10	10	0
1.5 Koszty wyjątkowe	0	0	0
<b>Koszty całkowite En route</b>	<b>295</b>	<b>320</b>	<b>-26</b>

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

Wykonanie kosztów dla opłat trasowych w 2021 roku wyniosło 295 tys. PLN i było niższe od planowanego o 7,98%. Planowany na 2021 rok koszt całkowity realizacji dla opłat trasowych wynosił 320 tys. PLN. Koszty wynagrodzeń wraz z pochodnymi odnotowały marginalne odchylenie (+0,45%), natomiast pozostałe koszty operacyjne były niższe w stosunku do przewidzianych w planie o 21,47%. Różnica wynikała z konieczności powzięcia oszczędności wynikających z braku należnego finansowania służb żeglugi powietrznej w myśl obowiązujących regulacji, a także z oszczędności dotyczącej kosztów zakupionych czujników do systemu AWOS, które okazały się niższe niż pierwotnie planowane. W zakresie amortyzacji (-0,03%) i kosztu kapitału odnotowano (+1,66%) jedynie marginalne odchylenia, co wynika z braku nieprzewidzianych inwestycji i kontynuacji amortyzowania aktywów zakupionych przez Spółkę we wcześniejszych latach. Należy wskazać, iż Spółka odnotowuje aktualną stopę kosztu kapitału własnego na poziomie istotnie wyższym od planowanej, jednak ze względu na obowiązujące regulacje sprawozdawcze, Spółka była zobligowana do przedstawienia wykonanie kosztu kapitału w oparciu o stopę planowaną.

**Tabela 2. Koszty terminalowe osłony meteorologicznej w roku 2021**

<b>RP3 Monitoring – Rok 2021</b>			
<b>ANSP: Airport Meteo</b>			
<b>Pozycje kosztowe</b>	<b>2021 wykonanie [tys. zł]</b>	<b>2021 plan [tys. zł]</b>	<b>Różnice [tys. zł]</b>
1.1 Personel	51	50	0
<i>w tym koszty emerytur</i>	3	3	0
1.2 Koszty operacyjne	32	41	-9
1.3 Amortyzacja	12	12	0
1.4 Koszt kapitału	3	3	0
1.5 Koszty wyjątkowe	0	0	0
<b>Koszty całkowite TNC</b>	<b>98</b>	<b>107</b>	<b>-9</b>

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

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

W związku ze szczególnym traktowaniem okresu obejmującego lata 2020/2021, w związku z art. 4 Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/1627 z dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020-2024) systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w związku z pandemią COVID-19, w sprawozdaniu przedstawiono także wykonanie kosztów dla okresu łączonego dla ww. lat.

**Tabela 3. Koszty trasowe osłony meteorologicznej w latach 2020-2021**

RP3 Monitoring – Łączony okres 2020/2021			
ANSP: Airport Meteo			
Pozycje kosztowe	2020/2021 wykonanie [tys. zł]	2020/2021 plan [tys. zł]	Różnice [tys. zł]
1.1 Personel	304	303	1
<i>w tym koszty emerytur</i>	19	17	1
1.2 Koszty operacyjne	177	203	-26
1.3 Amortyzacja	87	87	0
1.4 Koszt kapitału	26	26	0
1.5 Koszty wyjątkowe	0	0	0
<b>Koszty całkowite En route</b>	<b>593</b>	<b>619</b>	<b>-26</b>

**Tabela 4. Koszty terminalowe osłony meteorologicznej w roku 2020-2021**

RP3 Monitoring – Łączony okres 2020/2021			
ANSP: Airport Meteo			
Pozycje kosztowe	2020/2021 wykonanie [tys. zł]	2020/2021 plan [tys. zł]	Różnice [tys. zł]
1.1 Personel	101	101	0
<i>w tym koszty emerytur</i>	6	6	0
1.2 Koszty operacyjne	59	68	-9
1.3 Amortyzacja	29	29	0
1.4 Koszt kapitału	9	9	0
1.5 Koszty wyjątkowe	0	0	0
<b>Koszty całkowite TNC</b>	<b>198</b>	<b>206</b>	<b>-9</b>

Odchylenia od wartości planowanych w obu obszarach w ujęciu procentowym były takie same dla obu stref pobierania opłat nawigacyjnych, a także mniejsze w ujęciu bezwzględnym niż odchylenia dotyczące wyłącznie 2021 r., ze względu na tzw. rozwodnienie zmian poprzez ujęcie w analizie porównawczej także okresu, dla którego wykonanie było w pełni równe wartościom planowanym (roku 2022).

Wartości odchyień odnoszące się do kosztów personelu (+0,22%), amortyzacji (-0,01%) oraz kosztu kapitału (+0,63%) były marginalne, natomiast w zakresie kosztów operacyjnych wyniosły -12,99%, co wynikało z przyczyn przedstawionych we wcześniejszych akapitach.

Szczegółowe informacje dotyczące kosztów zostały zawarte w Sprawozdaniu finansowym Spółki za rok 2021 wraz ze sprawozdaniem niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego sprawozdania finansowego za 2021 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 Spółka w roku 2021 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 5) oraz
  - terminowość, poprawność i dostępność produktów usługi osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego (przedstawione w Tabeli nr 6),
- w szczególności dla regularnych komunikatów obserwacji meteorologicznych METAR, prognoz TAF oraz ostrzeżeń lotniskowych.

**Tabela 5. Dane operacyjne dotyczące jakości świadczonych usług w roku 2021**

Lotnisko	Prognozowane parametry	Kierunek wiatru DDD +/-20°	Prędkość wiatru FF +/-10 km/h (5 kt)	Widzialność VVV		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 2021	96,0%	100%	100%	nie oceniano*	91,5%	93,0%	84,2%	89,1%	94,4%	93,7%
Radom (EPRA) – luty 2021	91,3%	96,9%	96,9%	nie oceniano*	92,5%	93,8%	82,3%	91,9%	83,3%	84,4%
Radom (EPRA) – marzec 2021	92,6%	99,7%	99,7%	97,7%	91,7%	90,0%	78,8%	91,7%	100%	89,2%
Radom (EPRA) – kwiecień 2021	90,5%	98,3%	98,3%	nie oceniano*	96,7%	87,9%	97,6%	94,6%	90,0%	91,0%
Radom (EPRA) – maj 2021	95,6%	99,5%	99,5%	nie oceniano*	98,4%	91,2%	100%	91,5%	nie oceniano*	91,7%
Radom (EPRA) – czerwiec 2021	93,3%	99,6%	99,6%	nie oceniano*	97,4%	97,4%	100%	99,5%	83,3%	92,0%
Radom (EPRA) – lipiec 2021	92,4%	97,9%	97,9%	nie oceniano*	100,0%	94,9%	nie oceniano*	99,2%	nie oceniano*	93,7%
Radom (EPRA) – sierpień 2021	89,6%	99,6%	99,6%	nie oceniano*	93,0%	87,2%	91,3%	95,7%	91,7%	87,7%
Radom (EPRA) – wrzesień 2021	97,0%	100%	100%	nie oceniano*	98,7%	100%	91,7%	94,8%	100%	93,7%
Radom (EPRA) – październik 2021	93,3%	100%	100%	100%	99,1%	100%	83,3%	91,6%	75,0%	94,3%
Radom (EPRA) – listopad 2021	92,2%	100%	100%	100%	90,4%	91,7%	82,0%	97,0%	88,4%	95,0%
Radom (EPRA) – grudzień 2021	95,6%	100%	100%	81,3%	91,7%	95,2%	93,8%	100%	95,6%	89,7%
<b>Razem</b>	<b>93,3%</b>	<b>99,3%</b>	<b>99,3%</b>	<b>94,8%</b>	<b>95,1%</b>	<b>93,5%</b>	<b>89,5%</b>	<b>94,7%</b>	<b>90,2%</b>	<b>91,3%</b>

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



**Tabela 6. Dane operacyjne dotyczące jakości świadczonych usług w roku 2021**

Miernik	TERMINOWOŚĆ		POPRAWNOŚĆ FORMALNA			DOSTĘPNOŚĆ		
	METAR	TAF	METAR	TAF	Ostrzeżenie lotniskowe	METAR	TAF	Ostrzeżenie lotniskowe
Radom (EPRA) – styczeń 2021	99,5%	100%	99,5%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – luty 2021	99,0%	99,4%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – marzec 2021	98,6%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – kwiecień 2021	98,9%	100%	98,9%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – maj 2021	98,9%	100%	99,5%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – czerwiec 2021	99,6%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – lipiec 2021	99,5%	98,6%	99,5%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – sierpień 2021	99,1%	98,1%	99,1%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – wrzesień 2021	98,2%	98,1%	100%	100%	100%	96,4%	100%	100%
Radom (EPRA) – październik 2021	99,1%	98,1%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – listopad 2021	99,5%	100%	99,5%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – grudzień 2021	98,9%	100%	99,4%	100%	100%	99,4%	100%	100%
<b>Razem</b>	<b>99,1%</b>	<b>99,4%</b>	<b>99,6%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>99,7%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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

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

Celem efektywności kosztowej na 2021 r. w obszarze trasowym był jednostkowy koszt ustalony (DUC) w wysokości 0,12 PLN, natomiast jego wykonanie wyniosło 0,10 PLN (89,41%), co oznacza spełnienie celu. Na wynik AUC miało wpływ wykonanie kosztów IFR w ujęciu nominalnym w wysokości 92,02% Planu, wykonanie indeksu inflacji w wysokości 101,93% Planu oraz ruchu terminalowego wyrażonego w jednostkach usługowych (SU) w wysokości 101,44%.

Celem efektywności kosztowej na 2021 r. w obszarze terminalowym był jednostkowy koszt ustalony (DUC) w wysokości 1,28 PLN, natomiast jego wykonanie wyniosło 1,13 PLN (87,89%), co oznacza spełnienie celu. Na wynik AUC miało wpływ wykonanie kosztów IFR w ujęciu nominalnym w wysokości 92,02% Planu, wykonanie indeksu inflacji w wysokości 101,93% Planu oraz ruchu terminalowego wyrażonego w jednostkach usługowych (SU-L) w wysokości 103,20%.

Ponadto, w związku z art. 4 Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/1627 z dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020-2024) systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w związku z pandemią COVID-19, w sprawozdaniu przedstawiono także analizę realizacji celów dla okresu łączonego lat 2020-2021.

Celem efektywności kosztowej na okres łączony 2020/2021 w obszarze trasowym był jednostkowy koszt ustalony (DUC) w wysokości 0,12 PLN, natomiast jego wykonanie wyniosło 0,12 PLN (94,52%), co oznacza spełnienie celu. Na wynik AUC miało wpływ wykonanie kosztów IFR w ujęciu nominalnym w wysokości 95,87% Planu, wyższe od planowanego wykonanie indeksu inflacji oraz ruchu terminalowego wyrażonego w jednostkach usługowych (SU) w wysokości 100,78%.

Celem efektywności kosztowej na okres łączony 2020/2021 w obszarze terminalowym był jednostkowy koszt ustalony (DUC) w wysokości 1,39 PLN, natomiast jego wykonanie wyniosło 1,30 PLN (93,61%), co oznacza spełnienie celu. Na wynik AUC miało wpływ wykonanie kosztów IFR w ujęciu nominalnym w wysokości 95,87% Planu, wyższe od planowanego wykonanie indeksu inflacji oraz ruchu terminalowego wyrażonego w jednostkach usługowych (SU-L) w wysokości 101,76%.

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

Spółka wykonała nałożone na nią cele, zarówno w ujęciu wyłącznie 2021 r., jak i dla okresu łączonego 2020/2021. Niższy od DUC poziom AUC był spowodowany niepełnym wykonaniem kosztów, a także został pogłębiony poprzez wyższe niż planowany indeks inflacji oraz poziomy ruchu w obu strefach pobierania opłat nawigacyjnych, w których służby żeglugi powietrznej są zapewniane przez Spółkę.

Niepełne wykonanie planu kosztów wynikało m.in. z konieczności powzięcia niezbędnych oszczędności. Wskazać należy, że pomimo zachowania ciągłości zapewnianych służb żeglugi powietrznej i pełnej realizacji obowiązków wynikających z posiadanego certyfikatu i wyznaczenia, Spółka nie otrzymała należnego jej wynagrodzenia za świadczenie służb żeglugi powietrznej. Środki pobrane w opłatach nawigacyjnych tytułem komponentu Spółki do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania nadal nie zostały jej przekazane. Należy w tym zakresie w szczególności wskazać na opublikowane Wytoczne nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie *stosowania Zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w ramach systemu skuteczności działania obowiązującego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej*, zgodnie z którymi Spółka powinna otrzymać zaległe opłaty za okresy do 2021 r. włącznie – w dniu 28 lutego 2022 r., natomiast płatności za kolejne okresy powinny następować w cyklu miesięcznym.

Spółka obecnie stara się o uzyskanie finansowania kapitałem obcym, którego oprocentowanie będzie bardzo wysokie ze względu na aktualną sytuację makroekonomiczną, znaczące podwyżki stóp procentowych NBP i bardzo trudną sytuację finansową Spółki implikującą jej niski rating. Wysokie koszty obsługi zadłużenia będą w kolejnych okresach prowadzić do dalszych redukcji kosztów przewidzianych na rozwój Spółki, w tym w szczególności na szkolenia oraz inwestycje. Konieczność zaciągnięcia nieplanowanego długu wynika wyłącznie z braku skutecznego wdrożenia systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych, o którym mowa w ww. Wytocznych nr 11 Prezesa Urzędu, w tym w szczególności z niesankcjonowanego braku respektowania przez niektóre instytucje zapewniające żeglugi powietrznej oficjalnego dokumentu organu sprawującego nad nimi nadzór. Spółka stale podejmuje

działania zmierzające do uruchomienia przepływów od aktualnego dysponenta środków należnych Spółce oraz skutecznego wdrożenia ww. Wytycznych nr 11 Prezesa Urzędu, które na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania nie przyniosły oczekiwanego efektu.

## **V. Zmiany w operacjach i infrastrukturze.**

W roku 2021 w Spółce nie wprowadzano zmiany w operacjach i strukturze, kontynuowano świadczenie usługi osłony meteorologicznej na lotnisku Radom-Sadków.

Po zakończeniu umowy z PAŻP na świadczenie usługi METEO dla lotniska EPRA od 31 maja 2019 r., opracowano „Plan restrukturyzacji Radom METEO Sp. z o. o. na lata 2019-2024”, który podlega ciągłym aktualizacjom. W 2021 roku Spółka realizowała czynności osłony meteorologicznej lotniska EPRA w ograniczonym zakresie. Działalność LBM EPRA była skupiona na utrzymaniu umiejętności i utrzymania gotowości do wykonywania zadań zgodnie z Certyfikatem. Utrzymywano w ciągłej pracy system pomiarowy AWOS w celu zbierania danych z pomiarów meteorologicznych do opracowywania informacji klimatycznej lotniska EPRA.

## **VI. Wyniki finansowe**

Wyniki finansowe Airport Meteo Sp. z o.o. przedstawione są w odrębnym dokumencie, tj. Sprawozdaniu finansowym Radom Meteo Sp. z o.o. za rok 2021 wraz ze Sprawozdaniem niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego sprawozdania finansowego za rok 2021.

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

W związku z aktualizacją Planu Skuteczności Działania, Spółka brała udział w spotkaniu konsultacyjnym z użytkownikami przestrzeni powietrznej prowadzonym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego dnia 31 sierpnia 2021 r. Ponadto, Spółka każdorazowo przedstawiała wszelkie informacje na rzecz użytkowników przestrzeni powietrznej, o której była proszona przez organ nadzoru.

W roku 2021 zostały przeprowadzone konsultacje z następującymi użytkownikami:

- służby operacyjne lotniska EPRA – pozytywna ocena świadczonych usług, brak uwag;
- zarządzający lotniskiem EPRA – pozytywna ocena świadczonych usług, brak uwag.

## **VIII. Informacje na temat polityki kadrowej.**

W 2021 roku Spółka realizowała zasady prowadzenia polityki kadrowej opisane w dokumentacji systemu zarządzania jakością. W pionie operacyjnym w roku 2021 zatrudniony był wyłącznie doświadczony, kompetentny i wykwalifikowany personel. Pracownicy personelu operacyjnego posiadają wydane przez certyfikowane instytucje

zapewniające służby żeglugi powietrznej dopuszczenia do pracy na stanowisku synoptyka i obserwatora meteorologicznego. W pionie technicznym zatrudnieni byli pracownicy posiadający certyfikaty szkoleń prowadzonych przez dostawcę systemu AWOS.

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

PREZES ZARZĄDU  
*Marta Jaczewska*  
Marta Jaczewska