



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

**z działalności za rok 2023 w obszarze osłony  
meteorologicznej lotnictwa cywilnego**

**RADOM, WRZESIEŃ 2024**

## 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, ul. Lubelska 158, 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 formie aktu notarialnego z dnia 29 sierpnia 2013 r., sporządzonego przed notariuszem Agnieszką Terlecką za Repertorium A Nr 4105/2013, zmieniona w zakresie § 14, 15, 22 i 23 (zmiana dotycząca właściciela Spółki) aktem notarialnym z dnia 29 września 2015 r. sporządzonym przed notariuszem Marzeną Giermakowską za Repertorium A Nr 8166/2015, zmieniona w zakresie § 18, 21 (wprowadzono Radę Nadzorczą) aktem notarialnym z dnia 31 lipca 2017 r. sporządzonym przed notariuszem Agnieszką Jażdżyk za Repertorium A Nr 4882/2017, aktem notarialnym z dnia 13 października 2018 r. sporządzonym przed notariuszem Pawłem Ziemiańczykiem za Repertorium A Nr 8781/2018 (dokonano sprzedaży 100 udziałów w Spółce na rzecz Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”). Aktem notarialnym z dnia 10 maja 2019 roku przed Notariuszem Rafałem Patykowskim (zmiana umowy spółki w całości poprzez uchylene 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 Eweliną Wachowską-Giers za Reperorium A Nr 634/2022 (zmiana umowy spółki) oraz aktem notarialnym z dnia 13 czerwca 2022 roku przed notariuszem Eweliną Wachowską-Giers za Repertorium A Nr 4972/2022 (uchwała dotycząca zmiany nazwy 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.

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 Airport Meteo Sp. z o.o., 26-600 Radom, ul. Kaszubska 2 oraz po przeprowadzeniu procesu certyfikacji, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego decyzją z dnia 18.03.2016 r. wydał spółce Airport Meteo Sp. z o.o. przedłużenie Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej upoważniającego do zapewniania służb meteorologicznych dla żeglugi powietrznej nr PL-02/2015 z ważnością od 20 marca 2016 r. do 19 marca 2017 r. W dniu 14 marca 2017 r. Airport Meteo Sp. z o.o. uzyskała przedłużenie ważności Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej do dnia 19 marca 2020 r. W wyniku pozytywnego rozpatrzenia wniosku o przedłużenie certyfikatu, po pomyślnej weryfikacji spełnienia wszystkich wymogów dotyczących zapewniania służby meteorologicznej przez Spółkę, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego decyzją z dnia 18 marca 2020 roku przedłużył ważność Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej na czas nieokreślony (zgodnie z Rozporządzeniem 2017/373/UE).

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

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

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

Zadania realizowane przez Lotniskowe Biuro Meteorologiczne EPRA 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 celami Spółki w roku 2023 było:

- utrzymanie ważności Certyfikatu Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej oraz wyznaczenia do zapewniania służb MET na lotnisku EPRA,
- świadczenie usługi zapewniania służb MET przez Lotniskowe Biuro Meteorologiczne po ponownym uruchomieniu działalności lotniczej na lotnisku EPRA,
- utrzymanie w ciągłej pracy system pomiarowy AWOS w celu zapewniania służb MET i zbierania danych z pomiarów meteorologicznych do opracowywania informacji klimatycznej lotniska EPRA,
- uruchomienie procesu modernizacji będącego w zasobach Spółki systemu AWOS na lotnisku EPRA.

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

Rozbudowa zakresu usług oraz realizacja potrzeb lotniska Warszawa-Radom (EPRA) wymaga dalszych inwestycji w infrastrukturę. 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* (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 2023**

RP3 Monitoring – Rok 2023			
ANSP: Airport Meteo			
Pozycje kosztowe	2023 Plan* [tys. zł]	2023 Wykonanie [tys. zł]	Różnice [tys. zł]
1.1 Personel	766	167	-599
w tym koszty emerytur	81	5	-76
1.2 Koszty operacyjne	380	324	-56
1.3 Amortyzacja	48	6	-42
1.4 Koszt kapitału	37	102	65
1.5 Koszty wyjątkowe	0	0	0
<b>Koszty całkowite Obszar trasowy</b>	<b>1231</b>	<b>599</b>	<b>-631</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 2023 roku wyniosło 599 tys. PLN i było niższe od wartości planowanej w PSD RP3 o 51,30%. Planowane na 2023 rok koszty ustalone dla opłat trasowych wynosiły 1 231 tys. PLN. Tak duża rozbieżność pomiędzy wartościami planowanymi i ich późniejszym wykonaniem wynikała przede wszystkim z braku dysponowania przez Spółkę trwałym kapitałem niezbędnym do wydatkowania środków. Stan ten wynikał z braku respektowania przez niektóre podmioty 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”) i tym samym nieotrzymania należnych środków z tytułu rozliczeń opłat nawigacyjnych. Wobec powyższego, Spółka pod koniec 2022 r. była zmuszona do zaciągnięcia pierwszej transzy zobowiązania dłużnego w celu zachowania płynności finansowej, a na początku 2023 r. do uruchomienia drugiej transzy. W ujęciu średniorocznym, udział kapitału obcego w finansowaniu działalności Spółki był wyższy niż udział kapitału własnego, który to ostatni w pierwszej części 2023 r. przyjmował także wartości ujemne. Ostatecznie, Spółka otrzymała należne jej środki w połowie lipca 2024 r. i planuje je wydatkować w kolejnych okresach.

Koszty personelu odnotowały ujemne odchylenie względem planu (-78,22%), a pozostałe koszty operacyjne były niższe w stosunku do wartości przewidzianych w planie o 14,73%. Powyższe wynikało z konieczności dalszego ograniczania działalności i wdrażania wszelkich możliwych oszczędności, natomiast dysproporcja pomiędzy poziomem niewykonania obu ww. pozycji wynikała z faktu, iż część personelu współpracującego z AM nawiązała relacje biznesowe na podstawie umów

B2B. W zakresie amortyzacji odnotowano również znaczące odchylenie (-86,58%), co wynikało z konieczności odłożenia w czasie planowanych inwestycji ze względu na wciąż nierozwiązany problem z rozliczeniami opłat nawigacyjnych, a także ze względu na czas niezbędny do przeprowadzenia dokładnego rozeznania rynkowego przy udziale niezależnego eksperta zewnętrznego wspierającego AM. W obszarze kosztu kapitału odnotowano największe w ujęciu relatywnym w wartościach bezwzględnych odchylenie, wynoszące +177,39%, 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 znacząco zwiększyła więc średnią ważoną stopę kosztu kapitału, która wyniosła ostatecznie 11,75%.

**Tabela 2. Koszty terminalowe osłony meteorologicznej w roku 2023**

RP3 Monitoring – Rok 2023			
ANSP: Airport Meteo			
Pozycje kosztowe	2023 Plan* [tys. zł]	2023 Wykonanie [tys. zł]	Różnice [tys. zł]
1.1 Personel	1137	248	-889
<i>w tym koszty emerytur</i>	121	8	-113
1.2 Koszty operacyjne	564	481	-83
1.3 Amortyzacja	72	10	-62
1.4 Koszt kapitału	55	152	97
1.5 Koszty wyjątkowe	0	0	0
<b>Koszty całkowite Obszar terminalowy</b>	<b>1828</b>	<b>890</b>	<b>-938</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.

Ponadto, szczegółowe informacje dotyczące kosztów i sytuacji finansowej Spółki zostały zawarte w Sprawozdaniu finansowym Airport Meteo Sp. z o.o. za rok 2023 oraz w sprawozdaniu niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego sprawozdania finansowego za 2023 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

2023 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 2023**

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 2023	95,0%	96,2%	91,7%	84,7%	95,1%	57,9%	81,1%	88,9%	77,1%	
Radom (EPRA) – luty 2023	92,0%	99,0%	nie ocen.*	94,3%	89,6%	79,2%	76,6%	82,1%	82,7%	
Radom (EPRA) – marzec 2023	86,4%	100,0%	100,0%	98,8%	96,5%	91,7%	78,5%	nie ocen.*	78,5%	
Radom (EPRA) – kwiecień 2023	91,3%	98,3%	nie ocen.*	95,3%	95,7%	78,9%	93,7%	97,2%	93,0%	
Radom (EPRA) – maj 2023	89,6%	96,9%	nie ocen.*	97,9%	98,0%	86,3%	94,2%	96,2%	94,8%	
Radom (EPRA) – czerwiec 2023	90,6%	98,1%	nie ocen.*	99,6%	92,2%	93,3%	95,4%	100,0%	94,5%	
Radom (EPRA) – lipiec 2023	89,0%	96,5%	nie ocen.*	98,2%	92,6%	94,7%	98,5%	86,7%	95,2%	
Radom (EPRA) – sierpień 2023	92,7%	97,2%	87,5%	97,9%	97,5%	82,9%	94,3%	93,5%	93,9%	
Radom (EPRA) – wrzesień 2023	92,8%	98,5%	nie ocen.*	98,9%	98,5%	71,9%	96,1%	87,5%	96,6%	
Radom (EPRA) – październik 2023	90,7%	97,2%	80,6%	94,0%	96,0%	83,9%	91,0%	96,2%	90,0%	
Radom (EPRA) – listopad 2023	93,5%	98,8%	86,7%	93,9%	92,8%	88,2%	80,5%	91,5%	86,8%	
Radom (EPRA) – grudzień 2023	94,1%	98,8%	83,3%	90,6%	88,5%	91,3%	80,9%	91,7%	83,6%	
<b>Rok 2023</b>	<b>91,5%</b>	<b>98,0%</b>	<b>88,3%</b>	<b>95,3%</b>	<b>94,4%</b>	<b>83,4%</b>	<b>88,4%</b>	<b>92,0%</b>	<b>88,9%</b>	

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

**Tabela 4. Dane operacyjne dotyczące jakości świadczonych usług w roku 2023**

Miernik	TERMINOWOŚĆ		POPRAWNOŚĆ FORMALNA			DOSTĘPNOŚĆ		
	METAR	TAF	METAR	TAF	Ostrzeżenie lotniskowe	METAR	TAF	Ostrzeżenie lotniskowe
Radom (EPRA) – styczeń 2023	99,0%	100%	99,0%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – luty 2023	100%	100%	99,5%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – marzec 2023	100%	100%	99,3%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – kwiecień 2023	99,5%	99,3%	99,8%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – maj 2023	99,5%	99,1%	99,6%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – czerwiec 2023	99,7%	99,6%	99,8%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – lipiec 2023	99,6%	99,2%	99,6%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – sierpień 2023	99,8%	99,1%	99,4%	100%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – wrzesień 2023	99,4%	99,5%	100,0%	99,5%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – październik 2023	99,6%	99,5%	99,0%	99,5%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – listopad 2023	99,8%	99,6%	99,1%	99,6%	100%	100%	100%	100%
Radom (EPRA) – grudzień 2023	100%	99,1%	99,7%	99,5%	100%	99,3%	100%	100%
<b>Rok 2023</b>	<b>99,7%</b>	<b>99,5%</b>	<b>99,5%</b>	<b>99,8%</b>	<b>100%</b>	<b>99,9%</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 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 2023 r. w obszarze trasowym był jednostkowy koszt ustalony (DUC) w wysokości 0,22 PLN, natomiast jego wykonanie wyniosło 0,13 PLN (57,3%), co oznacza spełnienie celu. Na wynik AUC miało wpływ wykonanie kosztów IFR w ujęciu nominalnym w wysokości 48,7% Planu, wykonanie indeksu inflacji w wysokości 121,7% Planu oraz ruchu terminalowego wyrażonego w jednostkach usługowych (SU) w wysokości 74,3% Planu.

Celem efektywności kosztowej na 2023 r. w obszarze terminalowym był jednostkowy koszt ustalony (DUC) w wysokości 12,10 PLN, natomiast jego wykonanie wyniosło 4,16 PLN (34,4%), co oznacza spełnienie celu. Na wynik AUC miało wpływ wykonanie kosztów IFR w ujęciu nominalnym w wysokości 48,7% Planu, wykonanie indeksu inflacji w wysokości 121,7% Planu oraz ruchu terminalowego wyrażonego w jednostkach usługowych (SU-L) w wysokości 123,7% Planu.

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

Spółka osiągnęła nałożone na nią cele w obszarze trasowym i obszarze terminalowym. Spółka zrealizowała koszty w obszarze personelu, pozostałych operacyjnych oraz amortyzacji na poziomach znacząco niższych od planowanych w ujęciu nominalnym, realnym i jednostkowym, co wynikało również z wysokich poziomów inflacji oraz sytuacji makroekonomicznej i geopolitycznej – niemniej jednak, podstawową przyczyną był nadal niezakończony do końca 2023 r. problem z rozliczaniem opłat nawigacyjnych. Koszt kapitału obcego ukształtował się na znacząco wyższym poziomie od planowanego, co było konsekwencją zaciągnięcia znaczącego odsetkowego zobowiązania finansowego. Należy w tym zakresie w szczególności wskazać na dalsze nierespektowanie opublikowanych Wytycznych nr 11 Prezesa ULC, zgodnie z którymi Spółka powinna otrzymać zaległe opłaty za okresy do 2021 r. włącznie – w dniu 28 lutego 2022 r., natomiast płatności za kolejne okresy powinny następować w cyklu miesięcznym – jednak do końca 2023 r. wzajemne rozliczenia nie były dokonywane zgodnie z tym dokumentem, mimo wyrażenia takiej woli przez Spółkę i jej starań w tym zakresie. Spółka otrzymała zaległe środki dopiero w połowie lipca 2024 r. i obecnie prowadzi działania mające na celu wydatkowanie zaległych środków oraz realizację opóźnionych inwestycji. Istotna dysproporcja pomiędzy poziomem wykonania celów w obszarze trasowym i terminalowym wynikała ze spadku poziomu ruchu trasowego w związku z działaniami zbrojnymi na terenie Ukrainy oraz dynamicznymi wzrostami i pokryzysową odbudową ruchu terminalowego. Na podstawie powyższej analizy i wynikających z niej wniosków, Spółka nie widzi podstaw do wdrażania działań naprawczych.

Spółka, wobec problemów z rozliczaniem opłat nawigacyjnych, była zmuszona do uzyskania finansowania kapitałem obcym, którego oprocentowanie było relatywnie bardzo wysokie ze względu na ówczesną sytuację makroekonomiczną, znaczące podwyżki stóp procentowych przez Radę Polityki Pieniężnej przy NBP i bardzo trudną sytuację finansową Spółki, implikującą jej niski rating. Konieczność zaciągnięcia nieplanowanego długu wynikała wyłącznie z braku skutecznego wdrożenia systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych, o którym mowa w Wytycznych nr 11 Prezesa ULC, w tym w szczególności z niesankcjonowanego braku respektowania przez niektóre instytucje zapewniające żeglugi powietrznej oficjalnego dokumentu organu sprawującego nad nimi nadzór. Spółka stale podejmowała aktywne działania zmierzające do uruchomienia przepływów od ówczesnego dysponenta środków należnych Spółce oraz skutecznego wdrożenia ww. Wytycznych nr 11 Prezesa ULC, które do końca 2023 r. nie przyniosły oczekiwanego efektu.

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

W roku 2023 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).

Działalność LBM EPRA w 2023 roku była skupiona na działaniach przygotowujących i świadczeniu usług od dnia 25 kwietnia 2023 r. na ponownie otwartym lotnisku Warszawa-Radom (EPRA). Działania te obejmowały przygotowanie wyposażenia pomieszczenia biurowego dla LBM EPRA w nowej lokalizacji i przeprowadzki do niego.

Utrzymywany był w ciągłej pracy system pomiarowy AWOS na lotnisku EPRA oraz prowadzono prace nad modernizacją i rozbudową systemu do konfiguracji odpowiadającej kat. II podejść precyzyjnych.

## **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 2023 wraz ze sprawozdaniem niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego sprawozdania finansowego za rok 2023.

## **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 14 lipca 2023 r. 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 2023 realizowała zasady prowadzenia polityki kadrowej opisane w dokumentacji systemu zarządzania jakością. W pionie operacyjnym w roku 2023 zatrudniony był wyłącznie doświadczony, kompetentny i wykwalifikowany personel. Członkowie personelu operacyjnego posiadają wydane przez certyfikowane instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dopuszczenia do pracy na stanowisku synoptyka i obserwatora lotniczego. W 2023 r. zatrudniono jednego synoptyka/obserwatora z odpowiednim wykształceniem i doświadczeniem, który po odbyciu stażu i szkoleniu uzyskał uprawnienia synoptyka i obserwatora lotniczego.

W pionie technicznym nawiązano współpracę z osobą posiadającą uprawnienia ATSEP według wymagań rozporządzenia UE nr 2017/373 oraz drugą na stażu. Przyjęty technik jest w trakcie szkolenia na obsługę systemu AWOS zgodnie z planem szkolenia dla personelu ATSEP według wymagań rozporządzenia UE nr 2017/373.

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