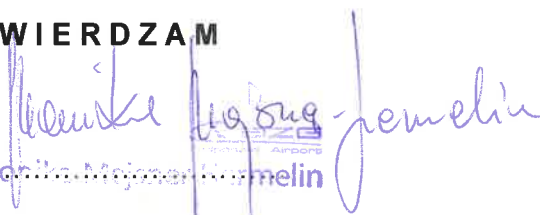




Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2024

ZATWIERDZAM


.....
Monika Majanek-Karmelin
Prezes Zarządu

DATA

.....
26.05.2025

**Sprawozdanie roczne z działalności
Służb Żeglugi Powietrznej
Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.
za rok 2024**

Oznaczenie dokumentu:
S-RSŻP/2024

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Spis treści

1. Część administracyjna dokumentu	4
1.1 Cel opracowania dokumentu	4
1.2 Zakres stosowania	4
1.3 Dokumenty źródłowe	4
1.4 Definicje i skróty	5
1.5 Wykaz posiadaczy dokumentu	5
1.6 Uzgodnienia dokumentu	5
2. Ogólne dane o Spółce	6
3. Służby Żeglugi Powietrznej	6
3.1. Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej (AFIS)	8
3.2. Służba Meteorologiczna (MET)	9
4. Skuteczność działania Służb Żeglugi Powietrznej	13
4.1. TNC – Służba AFIS	14
4.2. TNC – Służba MET	16
4.3. ER – Służba MET	18
4.4. Bezpieczeństwo	19
5. Zmiany w operacjach i infrastrukturze	21
6. Informacje dotyczące procesu konsultacji z użytkownikami	21
7. Informacje na temat polityki kadrowej	22
8. Podsumowanie	23

	Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2024	Oznaczenie dokumentu: S-RSZP/2024
		Do użytku służbowego
		Wydanie: 1

1. Część administracyjna dokumentu

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

1.1 Cel opracowania dokumentu

Celem niniejszego dokumentu jest monitoring realizacji *Biznesplanu Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. na lata 2020-2024* i *Planu Rocznego Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. na rok 2024* oraz wypełnienie obowiązków sprawozdawczych ciążyących 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 2024 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 2024 celach i zadaniach służb żeglugi powietrznej określonych w dokumentach planistycznych, czyli: *Planie Rocznym Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. na rok 2024* oraz *Biznesplanie Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. na lata 2020-2024*.

	Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2024	Oznaczenie dokumentu: S-RSZP/2024
		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	Użytkownik
2.	Szef Służb Żeglugi Powietrznej	Administrator
3.	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Użytkownik

1.6 Uzgodnienia dokumentu

Uzgodnienia dokumentu:		
1.	Dyrektor Finansowy	 Katarzyna Bładzich Dyrektor Finansowy/Główny Księgowy (data, podpis) 20.05.2025
2.	Główny Specjalista ds. Analiz Ekonomicznych i Finansowych	 Jolanta Kobierska Główny Specjalista ds. Analiz Ekonomicznych i Finansowych (data, podpis) 20.05.2025
3.	Szef Służb Żeglugi Powietrznej/ Kierownik AFIS	 Agata Bielska Szef Służb Żeglugi Powietrznej (data, podpis) 22.05.2025
4.	Compliance Manager	 Paulina Kapczyńska Kierownik Biura Zarządu, Compliance Manager (data, podpis) 22.05.2025
5.	Safety Manager/ Quality Manager	 Szymon Nowicki Safety Manager/Quality Manager (data, podpis) 22.05.2025
6.	Kierownik Służby Meteorologicznej	 Szymon Nowicki Kierownik Służby Meteorologicznej (data, podpis) 26.05.2025

2. Ogólne dane o Spółce

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

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

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

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

3. Służby Żeglugi Powietrznej

Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. w roku 2024 zapewniał służby żeglugi powietrznej zgodnie z:

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

- ✓ rejonu kontrolowanego lotniska Bydgoszcz TMA dla służby kontroli zbliżania (APP) oraz użytkowników przestrzeni powietrznej,
- ✓ strefy niekontrolowanej lotniska Bydgoszcz ATZ dla lotniskowej służby informacji powietrznej AFIS oraz użytkowników przestrzeni powietrznej.

Ponadto, w 2024 r. Spółka, jako instytucja certyfikowana i wyznaczona do zapewniania służb żeglugi powietrznej, brała czynny udział w tworzeniu projektu Planu Skuteczności Działania Służb Żeglugi Powietrznej na czwarty okres odniesienia (lata 2025-2029), którego aktualna wersja została przekazana do Komisji Europejskiej w dniu 20 grudnia 2024 r., zgodnie z zapisami Rozporządzenia (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. Tym samym, z uwagi na rozpoczynający się z dniem 1 stycznia 2025 r. kolejny, czwarty okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania, Spółka, w odpowiedzi na złożony wniosek, uzyskała z dniem 4 kwietnia 2024 r. wyznaczenie od Ministra Infrastruktury jako instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej w zakresie pełnienia osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego w strefach CTR i ATZ oraz w rejonie TMA lotniska Bydgoszcz na lata 2025-2029.

W ramach bieżącego nadzoru przedstawiciele Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz odbiorcy usług, przeprowadzili w 2024 r. kontrole w Porcie Lotniczym Bydgoszcz S.A. w następujących obszarach:

a) Służba Meteorologiczna:

- W dniach 21-22 maja zespół kontrolny Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z planem, przeprowadził kontrolę w ramach nadzoru bieżącego. Nie stwierdzono naruszenia wymagań. W protokole nr ULC-LOŻ-5/544/9/2024 zawarto 3 uwagi, w protokole ULC-LOŻ-5/544/10/2024 dla systemu AWOS uwag nie stwierdzono. Audyt był merytoryczny i pozytywnie wpłynął na udoskonalenie dokumentów operacyjnych służby MET PLB S.A.
- Audyt wewnętrzny zrealizowany w dniu 24 maja 2024 r. w ramach monitorowania spełniania wymagań wykazał jedną obserwację dotyczącą dokumentu P-PA-MET.

b) Służba AFIS:

- Audyt wewnętrzny w ramach monitorowania spełniania wymagań przeprowadzony przez zespół audytujący w dniu 31 kwietnia 2024 r. stwierdził 2 niezgodności. Celem ich usunięcia stworzono program naprawczy i wprowadzono rozpisane działania korygujące.
- W dniach 18-19 lipca zespół kontrolny Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z planem, przeprowadził kontrolę w ramach nadzoru bieżącego. W protokole nr LOŻ-1.544.11.2024 nie stwierdzono naruszenia wymagań.

- W ramach nadzoru nad personelem służb ruchu lotniczego w dniu 17 września został przeprowadzony audyt przez inspektorów z ULC. W protokole nr LOŻ-6.544.32.2024.ULC.1 nie stwierdzono niezgodności.

c) Aspekty ekonomiczno-finansowe:

- Przedstawiciele Prezesa ULC przeprowadzili w dniach 9-10 maja 2024 r. kontrolę z nadzoru bieżącego. W protokole nr LER-7.544.5.2024 nie stwierdzono niezgodności.

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 i TWR (zapewnianej przez PAŻP) na poziomie 30%:70% (w skali roku).

3.1.1. W roku 2024 wykonano następujące działania:

- Kontynuowano zawarte umowy cywilno-prawne oraz umowy z osobami prowadzącymi działalność gospodarczą jako Informatorami/Instruktorami Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej, którzy uzyskali uprawnienia uzupełniające w jednostce EPBY, w liczbie 9 Informatorów.
- Z uwagi na wzmożony ruch oraz duże obciążenie powodujące zmęczenie u Informatorów, mimo sezonu zimowego, w celu podniesienia bezpieczeństwa świadczonych usług od 1 lutego przywrócono stanowisko Asystenta Informatora AFIS, które zostało utrzymane na stałe.
- Podpisano umowę B2B z Informatorem AFIS, który rozpoczął szkolenie do uzyskania uprawnienia uzupełniającego na jednostkę AFIS EPBY.
- Podpisano porozumienie P-AFIS-WZL z Wojskowymi Zakładami Lotniczymi nr 2 formalizujące warunki współpracy.
- Zawarto Porozumienie nr PAŻP/24-159/MP z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej na rozliczanie środków z pobranych opłat nawigacyjnych za zapewniane przez Spółkę Służby AFIS.

3.1.2. Realizacja planu szkoleń:

- 2 Informatorów zdało egzamin i uzyskało nowe certyfikaty ICAO potwierdzające biegłość z języka angielskiego.
- Zrealizowano szkolenia odświeżające w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego dla 3 Informatorów.

- Wszystkim Informatorom odświeżono szkolenie z obsługi zobrażeń systemu AWOS.
- Wszyscy Informatorzy odbyli szkolenie i uzyskali certyfikat z obsługi zaktualizowanego systemu sterowania oświetleniem lotniskowym.
- Opracowano procedurę: „Indywidualny Kurs Szkolenia w Jednostce”, która została zatwierdzona przez Prezesa ULC i na podstawie której rozpoczęto szkolenie nowego Informatora AFIS.

3.1.3. Obsługa użytkowników lotniska Bydgoszcz

- W roku 2024 Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej sprawowała służbę w wymiarze 255 dyżurów, co daje łączną liczbę 1600 godzin i 15 minut jej dostępności dla użytkowników lotniska Bydgoszcz.
- Liczba operacji lotniczych obsługanych przez AFIS EPBY w 2024 r. wyniosła w sumie 7894, zgodnie z poniższą tabelą, co stanowi wzrost o 11% do roku poprzedniego, w trakcie którego obsługano 7082 operacji.

Liczba operacji EPBY - ROK 2024					
Starty	Lądowania	T&G	Low Pass	Tranzyt	Suma
2265	2311	1938	792	588	7894

- Liczba obsługanych terminalowych jednostek usługowych (SU-L) dla operacji IFR wyniosła odpowiednio: 101,21 SU-L (wzrost o 54%) dla lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych oraz 92,47 SU-L (spadek o 4%) dla lotów niepodlegających zwolnieniu. Związane jest to z odbudowującym się ruchem lotniczym na lotnisku Bydgoszcz, przede wszystkim należącym do lotnictwa ogólnego (General Aviation).

3.2. Służba Meteorologiczna (MET)

W roku 2024 Służba MET Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. zapewniała usługi meteorologiczne dla lotniska Bydgoszcz w trybie 24 godzin na dobę poprzez dyżury Obserwatorów i Synoptyków Lotniczych. Zachwiania rynku lotniczego spowodowane zbrojną agresją Rosji na Ukrainę nie wpłynęły na godziny dostępności służby MET, której działalność w zasadzie nie jest powiązana z intensywnością wykonywanych operacji lotniczych. Głównym zadaniem Służby MET PLB S.A. jest zapewnianie służb meteorologicznych (dostarczanie danych i informacji meteorologicznych) na potrzeby służb ruchu lotniczego lotniska Bydgoszcz (organy PAŻP i AFIS EPBY) oraz na potrzeby służb lotniskowych. Obowiązek dostarczania danych i informacji

meteorologicznych do wymiany krajowej i międzynarodowej jest realizowany za pośrednictwem IMGW-PIB (CBPL-MBN, KORD).

3.2.1. W roku 2024 wykonano następujące działania:

- Kontynuowano umowy:
 - ✓ o pracę z pięcioma osobami na stanowisku Młodsze Specjalisty – Obserwatora lotniczego,
 - ✓ o pracę z czterema osobami wykonującymi obowiązki Synoptyka lotniczego, na stanowisku Głównego Specjalisty MET,
 - ✓ cywilno-prawną ze szkoleniowcem MET w celu podnoszenia kwalifikacji obecnego zespołu specjalistów meteorologicznych i szkolenia nowo zatrudnianych osób,
- Od lipca, w oparciu o umowę o pracę zatrudniono piątego Synoptyka lotniczego oraz Kierownika Służby Meteorologicznej.
- Realizowano zapisy Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Portem Lotniczym Bydgoszcz S.A. w sprawie współpracy organu kontroli ruchu lotniczego Bydgoszcz TWR i APP Poznań a Służbą Meteorologiczną Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A.

3.2.2. Realizacja planu szkoleń:

Realizacja szkoleń personelu Służby Meteorologicznej odbyła się zgodnie z planem i dotyczyła:

- Zasady edycji depesz METREPORT/SPECIAL na terminalach AWOS-P i ATIS;
- Edycja depesz METAR w oparciu o wskazania AWOS-P oraz obserwacje wizualne;
- Szkolenia z Zakładowego Systemu Zarządzania Jakością;
- Analiza jakości i wnioski do wykonania usługi przez służbę meteorologiczną;
- System AWOS i AWOS-R konfiguracja oraz podstawy obsługi konsoli „Obserwatora”.
- W październiku trzech synoptyków wzięło udział w XXII Szkole Meteorologii Lotniczej organizowanej przez IMGW-PIB i Wojsko Polskie, której tematami było: „Ekstremalne zjawiska pogodowe mające wpływ na operacje lotnicze i Meteorologia lotnicza w świetle prawa i obowiązków”.
- Szkolenie nowozatrudnionego Synoptyka lotniczego odbyło się zgodnie z planem. Po zdaniu egzaminu i uzyskaniu uprawnień, od dnia 1 lipca przystąpił do pełnienia dyżurów operacyjnych.

3.2.3. Realizacja ćwiczeń z pracy w trybie awaryjnym:

Realizacja ćwiczeń z pracy w trybie awaryjnym odbyła się według rocznego planu i uczestniczyli w nich wszyscy pracownicy służby MET:

- Brak zasilania w pomieszczeniach służby MET;
- Ewakuacja personelu i uruchomienie stanowiska operacyjnego na ST8A;
- Awaria łączności;
- Brak obsady na stanowisku synoptyka/obserwatora;
- Niesprawny sprzęt komputerowy;
- Awaryjne opracowanie komunikatów METAR/SPECIAL.

3.2.4. Odnotowane awarie i ich główne przyczyny:

- W roku 2024 odnotowano w służbie meteorologicznej 18 awarii (o 8 więcej niż rok wcześniej):
 - ✓ awaria AWOS – 6,
 - ✓ awaria łączności – 6,
 - ✓ awaria sprzętu teleinformatycznego – 5,
 - ✓ brak dostępu do Internetu – 1,
- We wszystkich przypadkach zastosowano procedury awaryjne tj. przesłanie danych z wykorzystaniem poczty elektronicznej i/lub telefonu.
- Podjęte przez personel dyżurny przedsięwzięcia, zapewniły zgodnie z Planem Awaryjnym ciągłość pełnienia służby 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 2024 r.

Rodzaj depezy	TAF					METAR			MET REPORT /SPECIAL		Ostrzeżenia	
	TAF	TAF AMD	TAF COR	TAF RRA	TAF CNL	METAR	METAR COR	METAR RRA	MET REPORT	SPECIAL	Lotnikowe	Uskok wiatru
Rok 2024	1464	126	17	0	0	17568	0	0	17568	3602	308	0

3.2.6. Analiza błędów w depezach i podejmowane działania:

- Błędy w depezach (przy częściowym wsparciu oprogramowania) wykrywane są na bieżąco przez personel dyżurny i natychmiast korygowane.

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2024

Oznaczenie dokumentu:
S-RSŽP/2024

Do użytku służbowego

Wydanie: **1**

- Zgodnie z zapisami umowy z PAŽP nr PAŽP/20-68/AZHU, w trybie miesięcznym, wykonywano analizę terminowości, dostępności i poprawności merytorycznej depesz METAR, MET REPORT i TAF oraz ocenę sprawdzalności opracowywanych prognoz TAF FT dla lotniska Bydgoszcz.
- Wyniki analizy zawierane są w comiesięcznym raporcie z wykonania usługi przekazywanym do PAŽP.

Tabela 2 – Sprawdzalność prognoz TAF FT opracowanych przez Służbę MET w 2024 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	95	99	100	94	85	97	93	97	82
	02	95	98	95	94	90	98	97	93	86
	03	93	98	97	96	90	98	95	95	90
	04	93	96	*	97	91	94	98	*	94
	05	95	96	*	98	90	96	98	*	98
	06	92	96	*	97	91	73	97	*	91
	07	92	96	*	97	87	100	97	96	92
	08	94	94	*	96	94	92	100	95	95
	09	95	97	*	97	96	87	99	98	92
	10	93	99	94	95	96	97	97	85	90
	11	96	99	93	100	87	98	100	87	98
	12	96	98	91	92	90	98	99	87	95

*- nie wystąpiły tego rodzaju warunki meteorologiczne

We wszystkich przypadkach personel Służby Meteorologicznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. dotrzymał kryteriów sprawdzalności zapisanych w umowie z PAŽP.

4. Skuteczność działania Służb Żeglugi Powietrznej

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

W roku 2024 służby żeglugi powietrznej, czyli AFIS oraz MET, finansowane były w ramach przychodów z opłat nawigacyjnych ustalonych w oparciu o koszty zawarte w Planie Skuteczności Działania na trzeci okres referencyjny (umowa z PAŻP na osłonę meteorologiczną lotniska Bydgoszcz), jak również w ramach dotacji celowych od Ministra właściwego ds. transportu (Ministra Infrastruktury) za obsługę lotów podlegających zwolnieniu z opłat nawigacyjnych zgodnie z zapisami art. 130 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze oraz przy użyciu środków własnych.

W tym zakresie należy wskazać, że w marcu Prezes Urzędu wydał Wytyczne nr 4/2024 w sprawie stosowania zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego lub służby łączności świadczone na rzecz lotniskowej służby informacji powietrznej w ramach systemu skuteczności działania obowiązującego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, które pozwoliły na zawarcie w kwietniu Porozumienia z PAŻP nr PAŻP/24-159/MP na rozliczanie środków z pobieranych opłat nawigacyjnych za zapewniane przez Spółkę Służby AFIS. Tym samym pozwoliło to na prawidłowe rozliczanie z PAŻP pobieranych opłat nawigacyjnych.

Lotnisko Bydgoszcz, zgodnie z treścią decyzji Ministra Infrastruktury z 27 maja 2024 r. w sprawie zatwierdzenia stref pobierania opłat terminalowych w czwartym okresie odniesienia PSD RP4, zostało ujęte w II strefie, a Spółka, jako Instytucja zapewniająca Służby Żeglugi Powietrznej, przekazała do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego plany kosztów zapewnianych Służb AFIS oraz MET w latach 2025-2029 w ramach opracowywania projektu Planu Skuteczności Działania na czwarty okres odniesienia (PSD RP4) obejmujący lata 2025-2029. Projekt ten został zatwierdzony na szczeblu krajowym, a w dniu 20 grudnia 2024 r. jego aktualna wersja została przekazana do Komisji Europejskiej.

W Tabeli nr 3 poniżej przedstawiono finansowanie Służb Żeglugi Powietrznej w roku 2024, z uwzględnieniem kwartalnych dotacji celowych otrzymywanych z Ministerstwa Infrastruktury oraz przychodów z tytułu wystawionych faktur za usługę nawigacji terminalowej realizowanej przez służbę

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2024

Oznaczenie dokumentu:
S-RSZP/2024

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

AFIS. Zaznaczono w niej również przewidywaną wysokość dopłaty w wysokości 209 695,40 zł netto, która będzie ujęta w rozliczeniu dotacji celowej za II kwartał 2025 r. Rozliczenia dokonano zgodnie z zaleceniami Ministerstwa Infrastruktury i w oparciu o opracowaną przez nie metodologię przekazaną Spółce w 2024 r. pismami o znaku DL-3.4701.8.2024, w związku ze zobligowaniem PLB do dokonania ponownego przeliczenia wysokości rozliczenia dotacji za 2023 r. Nota nr 30 do sprawozdania finansowego Spółki za rok 2024 przedstawia przychody z tytułu dotacji na pokrycie kosztów poniesionych na zapewnienie służb żeglugi powietrznej w wysokości 468 422,20 zł netto przy uwzględnieniu rozliczenia dotacji otrzymanej za rok 2023.

W związku ze zmianą sposobu rozliczeń opłat nawigacyjnych na oparty o wartość komponentu stawek jednostkowych opłat nawigacyjnych oraz rzeczywistą liczbę jednostek usługowych w II strefie pobierania opłat nawigacyjnych, zaistniała konieczność ustalenia i rozliczenia różnic pomiędzy wynagrodzeniem regulacyjnym a wynagrodzeniem umownym powstałych od 1.01.2020 do 31.12.2024 roku. Wobec powyższego, w grudniu dokonano korekty zmniejszającej na podstawie danych ruchowych TNC i ER. Wykazana w poniższej tabeli kwota przychodów z tytułu usług osłony meteorologicznej zawiera korektę przychodów związaną z ruchem w latach 2020-2024.

Tabela 3 – Finansowanie Służb Żeglugi Powietrznej w 2024 r. – dotacje Ministra Infrastruktury

1. Rozliczenie dotacji za 2024 r.		Obl.	data wpływu / zapłaty	VFR - AFIS	VFR - MET	IFR	SUMA netto	SUMA brutto
1.		2	3	4	5	6	8	9
1.	Planowane koszty VFR			147 140,44	52 648,73		199 789,17	
2.	Rzeczywiste koszty VFR			217 939,32	191 545,25		409 484,57	
3.	Dotacja otrzymana							
3.1	Rozliczenie dotacji za 2023 r.		23.10.2024	73 484,99	67 405,59		140 890,58	173 295,00
3.2	I kwartał 2024 r.		10.05.2024	36 785,11	13 162,18	25 524,72	75 472,01	92 831,00
3.3	II kwartał 2024 r.		23.10.2024	36 785,11	13 162,18	41 581,81	91 529,10	112 581,00
3.4	III kwartał 2024 r.		14.11.2024	36 785,11	13 162,18	35 396,29	85 343,59	104 973,00
3.5	IV kwartał 2024 r.		10.02.2025	36 785,11	13 162,18	25 259,62	75 206,92	92 505,00
4.	Kwota dotacji w przychodach PLB w 2024	3.1 : 3.5		220 625,43	120 054,32	127 762,44	468 442,20	576 185,00
5.	Dotacja otrzymana za 2024 r.	3.2 : 3.5		147 140,44	52 648,73	127 762,44	327 551,62	402 890,00
6.	Dotacja należna za 2024 r.			217 939,32	191 545,25	127 762,44	537 247,01	660 814,00
7.	Dotacja za 2024 r. + należna / - do zwrotu	8 - 5		70 798,88	138 896,52	0,00	209 695,40	257 925,00
2. Przychody z tytułu usług				3 723 039,19	1 949 511,30		5 672 550,49	

4.1. TNC – Służba AFIS

W marcu 2024 r. Prezes Urzędu wydał Wytyczne nr 4/2024 w sprawie stosowania zasad systemu rozliczeń opłat nawigacyjnych pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego lub służby łączności świadczone na rzecz lotniskowej służby informacji powietrznej w ramach systemu skuteczności działania obowiązującego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, które pozwoliły na zawarcie w kwietniu Porozumienia z PAŻP nr PAŻP/24-159/MP na rozliczanie środków z pobieranych opłat nawigacyjnych za zapewniane przez Spółkę Służby

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2024

Oznaczenie dokumentu:
S-RSZP/2024

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

AFIS. Tym samym w roku 2024 Służba AFIS była finansowana w ramach przychodów z opłat nawigacyjnych ustalonych w oparciu o koszty zawarte w Planie Skuteczności Działania na trzeci okres referencyjny, 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 ustalone, zarówno te ujęte w Planie Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia jak i w Planie Służb Żeglugi Powietrznej PLB S.A. na rok 2024 oraz rzeczywiste koszty Służby AFIS, w rozbięciu rodzajowym. Całkowite koszty rzeczywiste zapewniania Służby AFIS w ujęciu nominalnym w obszarze terminalowym są niższe od planowanych kosztów ujętych w PSD RP3 o 29,80% oraz o 16,84% od planowanych na rok 2024.

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

Realizacja planowanych kosztów Służby AFIS w 2024 roku								
1. Rozbicie wg rodzaju	Jedn.	Plan PSD RP3	Plan 2024	Wykonanie	Odchylenie PSD RP3	Odchylenie Plan 2024	Dynamika PSD RP3	Dynamika Plan 2024
1.1 Personel	zł	697 390,71	828 345,46	682 120,63	-15 270,08	-146 224,83	-2,19%	-17,65%
struktura	%	39,5%	55,6%	55,0%				
1.2 Pozostałe koszty operacyjne	zł	361 598,64	554 191,82	484 129,54	122 530,90	-70 062,28	33,89%	-12,64%
struktura	%	20,5%	37,2%	39,0%				
1.3 Amortyzacja	zł	488 172,85	29 589,57	24 759,72	-463 413,11	-4 829,85	-94,93%	-16,32%
struktura	%	27,6%	2,0%	2,0%				
1.4 Koszt kapitału	zł	219 229,62	78 959,95	48 957,51	-170 272,11	-29 982,42	-77,67%	-37,96%
struktura	%	12,4%	5,3%	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%				
1.6 Koszty całkowite	zł	1 766 391,80	1 491 066,79	1 239 967,40	-526 424,40	-251 099,39	-29,80%	-16,84%

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

Główna przyczyna odchyłań pomiędzy pozostałymi kosztami operacyjnymi (wzrost o 33,89%) wynika z wykonania większej liczby dyżurów przez Informatorów współpracujących ze Spółką w ramach prowadzonych działalności gospodarczych. Związane było to również z koniecznością ponownego uruchomienia stanowiska Asystenta Informatora AFIS od lutego, w celu podniesienia bezpieczeństwa świadczonych usług przy wzmożonym ruchu oraz dużym obciążeniu

powodującym zmęczenie u Informatorów. Ponadto, na pozycję pozostałych kosztów operacyjnych duży wpływ miały również wzrosty niektórych opłat za usługi oraz koszty mediów, które ostatecznie nie wykazały się aż tak dużym wzrostem jak założono przy opracowywaniu Planu rocznego na 2024 r.

Odchylenia w pozycji amortyzacji (spadek o 94,93%) wynikają głównie z odłożenia w czasie realizacji relatywnie dużej inwestycji, jaką jest modernizacja wieży kontroli lotów. Realizacja tej inwestycji w ostatecznie zatwierdzonym PSD RP3 była planowana na ostatni kwartał 2023 r., tym samym w całym 2024 r. planowane było odnotowywanie kosztów amortyzacji z tytułu jej realizacji. Spółka zauważa, że inwestycja nie została zrealizowana w planowanym terminie jej uruchomienia, z uwagi na wciąż trwające ustalenia współpracy w tym temacie z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej oraz oczekiwanie na decyzję właściciela modernizowanego aktywa.

Natomiast w pozycji kosztu kapitału znaczne niewykonanie (o 77,67%) związane jest w głównej mierze z tego samego powodu, co przedstawiony powyżej. Brak realizacji inwestycji w postaci modernizacji TWR EPBY sprawił, że Spółka nie skorzystała z kapitału obcego, co skutkowało zwiększeniem stopy WACC w związku z korzystaniem w 100% z kapitału własnego. Wzrost ten jednak był nieporównywalny z różnicą pomiędzy rzeczywistą a ustaloną wielkością księgowej wartości netto środków trwałych wykorzystywanych do zapewniania służby AFIS (-93,30%), co znacząco obniżyło wykazane poziomy kosztu kapitału.

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

4.2. TNC – Służba MET

W roku 2024 Służba MET finansowana była z opłat nawigacyjnych poprzez rozliczenia z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej na podstawie Umowy nr PAŽP/20-68/AZHU oraz z dotacji celowej od Ministra właściwego ds. transportu za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych na podstawie zapisów w Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. Należy przy tym wskazać, że w maju 2023 r. podpisano Aneks nr 5 do umowy nr PAŽP/20-68/AZHU zawartej z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej na osłonę meteorologiczną lotniska Bydgoszcz uaktualniający wysokości należnego PLB S.A. wynagrodzenia za świadczone usługi na rzecz PAŽP do poziomów ujętych w zatwierdzonym PSD RP3 i umożliwiającym rozliczenia tej służby zgodnie z treścią Rozporządzenia (UE) 2019/317 w ujęciu długoterminowym. Pod koniec kwietnia 2025 r. osiągnięto porozumienie (ugodę) z PAŽP regulującą ponowne rozliczenia za zapewniane służby MET

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2024

Oznaczenie dokumentu:
S-RSZP/2024

Do użytku służbowego

Wydanie: 1

w latach 2020-2024, w związku z podjęciem decyzji o zmianie metody rozliczeń opłat nawigacyjnych począwszy od 2025 r.

W Tabeli nr 5 poniżej przedstawiono planowane, zarówno te ujęte w Planie Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia (tj. ustalone) jak i w Planie Służb Żeglugi Powietrznej PLB S.A. na rok 2024 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 6,37% oraz mniejsze o 22,77% do planowanych na rok 2024.

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

Realizacja planowanych kosztów Służby MET-TNC w 2024 roku								
1. Rozbicie wg rodzaju	Jedn.	Plan PSD RP3	Plan 2024	Wykonanie	Odchylenie PSD RP3	Odchylenie Plan 2024	Dynamika PSD RP3	Dynamika Plan 2024
1.1 Personel	zł	1 464 198,69	1 850 011,45	1 602 440,07	138 241,38	247 571,38	9,44%	-13,38%
struktura	%	69,5%	63,8%	71,5%				
1.2 Pozostałe koszty operacyjne	zł	367 136,96	746 852,93	372 690,97	5 554,01	374 161,96	1,51%	-50,10%
struktura	%	17,4%	25,7%	16,6%				
1.3 Amortyzacja	zł	207 345,68	240 159,85	211 972,88	4 627,20	28 186,97	2,23%	-11,74%
struktura	%	9,8%	8,3%	9,5%				
1.4 Koszt kapitału	zł	68 110,47	64 697,73	53 806,04	-14 304,43	10 891,69	-21,00%	-16,83%
struktura	%	3,2%	2,2%	2,4%				
1.5 Koszty wyjątkowe	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
struktura	%	0,0%	0,0%	0,0%				
1.6 Koszty całkowite	zł	2 106 791,80	2 901 721,96	2 240 909,96	134 118,16	660 812,00	6,37%	-22,77%

Główny udział kosztów w strukturze stanowią koszty personelu. Usługi MET były świadczone przez własnych pracowników Spółki, zatrudnionych w ramach umów o pracę, cywilnoprawnych jak również Synoptyków współpracujących ze Spółką w ramach prowadzonych działalności gospodarczych, co ma odzwierciedlenie w pozostałych kosztach operacyjnych. Obie pozycje wykazują niewielki wzrost (o 9,44% i 1,51%) w związku z realizacją przyjętej polityki kadrowej i szkoleniowej, która pozwoliła od lipca 2024 r. na odejście od współpracy z pracownikami zatrudnianymi na podstawie innych rodzajów umów niż umowy o pracę.

Wzrost w pozycjach amortyzacji jest marginalny i wynikał w głównej mierze z powiększenia bazy aktywów w tym zakup oprogramowania meteorologicznego. Spadek (o 21,00%) w zakresie kosztu kapitału związany jest głównie z niższym od planowanego stanem kapitału obrotowego netto wynikający z niższego stanu należności w poszczególnych miesiącach, który z kolei wynikał z dalszego braku zmian sposobu rozliczeń opłat nawigacyjnych w obszarze służb MET do końca 2024 r. i tym samym utrzymania ich szybszej ściągalności.

Efektywność kosztowa służb terminalowych

W kwestii celów efektywności kosztowej, z obliczeń wynika, że na poziomie terminalowym cel został osiągnięty albowiem wskaźnika AUC wyniósł 12,22 PLN, a zakładana efektywność kosztowa w obszarze terminalowym dla 2024 roku mierzona wskaźnikiem DUC wynosiła

Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2024

Oznaczenie dokumentu:
S-RSŻP/2024

Do użytku służbowego

Wydanie: **1**

22,83 PLN a 14,12 PLN z Planu na rok 2024. Wynikało to z większego niż planowano poziomu ruchu, który mierzony w jednostkach usługowych wyniósł dla II strefy pobierania opłat terminalowych 180,2 tys. SU-L zamiast planowanych 141,9 tys. SU-L, co daje wzrost o 26,9%, jak również mniejszego wykonania kosztów, związanych w głównej mierze z przesunięciem planowanej inwestycji remontu wieży kontroli lotów ujętej w planie kosztowym dla służby AFIS.

4.3. ER – Służba MET

Jak wskazano w punkcie 4.2. powyżej, w roku 2024 Służba MET dla obszaru trasowego finansowana była ze środków otrzymywanych od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na podstawie Umowy nr PAŻP/20-68/AZHU aneksowanej w maju 2023 r. oraz od Ministra Infrastruktury w formie dotacji celowej za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych.

W Tabeli nr 6 poniżej przedstawiono planowane, zarówno te ujęte w Planie Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia jak i w Planie Służb Żeglugi Powietrznej PLB S.A. na rok 2024 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 6,37%. Opis udziału poszczególnych kosztów w strukturze kosztów i przyczyny odchyleń wykonania od wartości planowanych zostały przedstawione w pkt. 4.2. (są tożsame, jak dla obszaru terminalowego Służb MET).

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

Realizacja planowanych kosztów Służby ER w 2024 roku								
1. Rozbicie wg rodzaju	Jedn.	Plan PSD RP3	Plan 2024	Wykonanie	Odchylenie PSD RP3	Odchylenie Plan 2024	Dynamika PSD RP3	Dynamika Plan 2024
1.1 Personel	zł	1 019 394,57	1 288 002,55	1 115 640,06	96 245,49	-172 362,47	9,44%	-13,38%
struktura	%	69,5%	63,8%	71,3%				
1.2 Pozostałe koszty operacyjne	zł	255 605,65	519 968,93	259 472,40	3 856,77	-260 496,53	1,51%	-50,10%
struktura	%	17,4%	25,7%	16,6%				
1.3 Amortyzacja	zł	144 356,82	167 202,48	147 578,34	3 221,52	-19 624,14	2,23%	-11,74%
struktura	%	9,8%	8,3%	9,5%				
1.4 Koszt kapitału	zł	47 419,42	45 045,42	37 460,48	-9 958,94	-7 582,94	-21,00%	-16,83%
struktura	%	3,2%	2,2%	2,4%				
1.5 Koszty wyjątkowe	zł	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00%	0,00%
struktura	%	0,0%	0,0%	0,0%				
1.6 Koszty całkowite	zł	1 466 776,44	2 020 217,36	1 560 151,28	93 374,84	-460 066,08	6,37%	-22,77%

Efektywność kosztowa służb trasowych

Na poziomie trasowym, cel nie został spełniony, AUC wyniósł bowiem 0,29 PLN względem zakładanej efektywności kosztowej na poziomie równym 0,25 PLN, jednak był mniejszy od wartości 0,36 PLN zawartej w Planie na rok 2024. Niewykonanie założonego celu było niezależne od Spółki, ponieważ wynikało w głównej mierze z istotnej różnicy pomiędzy rzeczywistym poziomem ruchu trasowego względem planowanego (3 824,1 tys. SU względem planowanych 5 129,5 tys. SU, zmiana o -25,45%), co jest przede wszystkim skutkiem zamknięcia przestrzeni

	Sprawozdanie roczne z działalności Służb Żeglugi Powietrznej Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A. za rok 2024	Oznaczenie dokumentu: S-RSZP/2024 Do użytku służbowego Wydanie: 1
---	---	--

powietrznych nad terytorium wschodnich sąsiadów Polski w związku z trwającą wojną na Ukrainie.

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

Obszary	Cel dla 2024 r.	Wykonanie dla 2024 r.	Różnica (%)
En-route (MET)	0,25 PLN	0,29 PLN	+19,3%
TNC (MET+AFIS)	22,83 PLN	12,22 PLN	-46,5%
w tym MET:	12,46 PLN	8,22 PLN	-34,0%
w tym AFIS:	10,38 PLN	4,00 PLN	-61,5%

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 2024 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 2024 w ramach monitorowania spełnienia wymagań w PLB S.A., dwa razy w roku przeprowadzono weryfikację funkcjonowania i spełnienia wymagań dla Automatycznego Systemu Pomiarów Parametrów Meteorologicznych AWOS Portu Lotniczego Bydgoszcz S.A., który jest wykorzystywany zarówno dla potrzeb służby MET, jak i służby AFIS. Częstotliwość audytów w zakresie AWOS została zatwierdzona przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W razie stwierdzonej konieczności na podstawie zgłaszanych uwag, zdarzeń lub dostrzeżonych zagrożeń zespół monitorowania spełnienia wymagań może przeprowadzić audyt dodatkowy, nieujęty w rocznym harmonogramie. W roku 2024 przeprowadzono audyty

monitorowania spełnienia wymagań z zakresu dotyczącego SMS zarówno w służbie MET, jak i AFIS.

Ważnym aspektem działalności Służb Żeglugi Powietrznej jest Zakładowy System Jakości, który podobnie do działań podejmowanych przez Compliance Managera, ma nadzorować prawidłową jakość generowanego produktu. W tym przypadku jest to obsługa statków powietrznych w ramach Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej oraz jakość informacji meteorologicznych opracowywanych przez pracowników służby MET. Ponadto, stale dokonuje się monitorowania zgodności tworzonego "produktu" poprzez weryfikację danych przekazanych przez Służby. W 2024 r. przeprowadzono cykliczne szkolenia dla służby MET z zakładowego systemu zarządzania jakością. 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 maju 2024 r.

Zarówno System Zarządzania Bezpieczeństwem jak i Zakładowy System Zarządzania jakością podlega corocznej ocenie i przeglądom. Efekty tych przeglądów ujęte są w „Ocenie i programach bezpieczeństwa – monitorowanie kluczowych procesów oraz funkcjonowania lotniska za rok 2024” oraz w „Przeglądzie zarządzania - Zakładowy System Zarządzania Jakością 2024”.

Na początku 2024 r. przekazano do Urzędu Lotnictwa Cywilnego wypełniony kwestionariusz „Effectiveness of Safety Management 2023 ATM Service Provider Questionnaire” (EoSM) przedstawiający skuteczność działania PLB S.A. w obszarze bezpieczeństwa. W Tabeli nr 8 poniżej przedstawiono porównanie nałożonych celów w zakresie bezpieczeństwa dla poszczególnych obszarów oraz ich wykonanie, które zostało zawarte w ww. kwestionariuszu. Tym samym można stwierdzić, że Port Lotniczy Bydgoszcz spełnił nałożone cele na 2024 r. w Planie Skuteczności Działania.

Tabela 8 – Cele w zakresie bezpieczeństwa w 2024 r.

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

5. Zmiany w operacjach i infrastrukturze

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

Służba Meteorologiczna świadczyła swoje usługi w pomieszczeniach znajdujących się poza budynkiem Terminala, w budynku „VIP” należącym do Spółki. Wyposażenie biurowe zajmowanych pomieszczeń oraz stosowny sprzęt komputerowy, który został zmodernizowany m.in. o drukarki i większe monitory. Wykorzystywany w działalności system AWOS przechodzi regularne kalibracje oraz wzorcowania poszczególnych czujników pomiarowych.

6. Informacje dotyczące procesu konsultacji z użytkownikami

Proces konsultacji z użytkownikami służb żeglugi powietrznej wynikający z art. 24 ust. 3 oraz art. 30 ust. 1 Rozporządzenia (UE) 2019/317, odbywa się pod kuratelą i z inicjatywy Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W 2024 r. konsultacje odbyły się w sposób korespondencyjny i zostały uzupełnione o informacje przekazane w trakcie spotkania konsultacyjnego, które odbyło się w formie telekonferencji w dniu 26 sierpnia 2024 roku, a które było poświęcone głównie kwestiom ujętym w art. 24 ust. 2 Rozporządzenia (UE) 2019/317, tj. procesowi przygotowań do czwartego okresu odniesienia. Spółka, jako instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej, brała czynny udział we wszystkich ww. procesach konsultacyjnych.

Ponadto, zgodnie z zapisami pkt. 3.1. „*Procedury przeprowadzania konsultacji z użytkownikami Lotniska Bydgoszcz*”, Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. w grudniu 2024 r. przeprowadził formalne konsultacje z użytkownikami służb żeglugi powietrznej, czyli służby AFIS oraz Służby Meteorologicznej (MET) na temat ich funkcjonowania. Konsultacje te przeprowadzono w sposób zdalny, czyli poprzez pocztę elektroniczną, zgodnie z pkt. 3.2. ww. 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., Polska Agencja Żeglugi Powietrznej oraz Polskie Linie Lotnicze LOT), które w przesłanych wiadomościach zawierały pozytywne informacje.

7. Informacje na temat polityki kadrowej

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

Informatorzy AFIS świadczą swoje usługi na podstawie umowy cywilno-prawnej lub prowadzonej działalności gospodarczej, w sumie 10 osób. Dyżury AFIS odbywały się kilka razy w tygodniu, bez uszczerbku dla zasady współdzielenia służb ruchu lotniczego na Lotnisku Bydgoszcz pomiędzy AFIS a Kontrolerami Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na poziomie 30% AFIS do 70% PAŻP. Z uwagi na wzmożony ruch w celu podniesienia bezpieczeństwa świadczonych usług ponownie uruchomiono stanowisko Asystenta Informatora AFIS. W ramach Służby AFIS funkcjonuje również stanowisko Specjalisty ds. Służb Żeglugi Powietrznej, którego zadaniem jest wsparcie Szefa Służb Żeglugi Powietrznej w jego codziennych obowiązkach związanych z prowadzeniem Organu Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej.

Służba MET świadczyła swoje usługi 24/7 przez cały rok 2024. Zgodnie z przyjętą w 2021 r. polityką kadrową w ramach działania Służby Meteorologicznej kontynuowano szkolenia i staże dla Synoptyka lotniczego. Celem zmian kadrowych jest posiadanie przez Spółkę własnej wyspecjalizowanej kadry oraz odejście od nabywania usług synoptycznych od podmiotów zewnętrznych. Tym samym kontynuowano współpracę w oparciu o umowę cywilno-prawną z szkoleniowcem MET w celu podnoszenia kwalifikacji obecnego zespołu specjalistów meteorologicznych i szkolenia nowo zatrudnianych osób. Od lipca w ramach Służby Meteorologicznej pracowało jedenaście osób w oparciu o umowę o pracę: 5 Obserwatorów, 5 Synoptyków oraz Kierownik Służby Meteorologicznej posiadający uprawnienia zarówno Obserwatora jak i Synoptyka.

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

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

8. Podsumowanie

W roku 2024 Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. jako instytucja zapewniająca Służby Żeglugi Powietrznej wykonywała swoje zadania w oparciu o zapisy Planu Skuteczności Działania na trzeci okres odniesienia (2020-2024), zatwierdzonego przez Ministra Infrastruktury 24 maja 2022 r., Biznesplan na lata 2020-2024 oraz Plan roczny na rok 2024. Pomimo wyjątkowej sytuacji panującej na całym rynku lotniczym, związanej z agresją Rosji na Ukrainę, Spółka podejmowała w tym czasie działania w celu zapewnienia wysokiej jakości świadczenia usług wraz z utrzymaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa i jak najlepszego poziomu realizacji celów skuteczności działania. Rok 2024 był również ostatnim rokiem trzeciego okresu odniesienia i w czasie jego trwania Spółka brała czynny udział w przygotowaniach do kolejnego, czwartego okresu odniesienia, obejmującego lata 2025-2029. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. uzyskał wyznaczenie od Ministra Infrastruktury, pozwalające na zapewnianie służb meteorologicznych w kolejnych latach, jak również rozpoczął negocjacje z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w celu podpisania stosownych umów i porozumień obejmujących współpracę w tym okresie.

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.

