

**INSTYTUT METEOROLOGII I GOSPODARKI WODNEJ
PAŃSTWOWY INSTYTUT BADAWCZY**

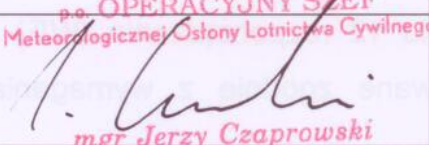



**Sprawozdanie z działalności w obszarze
Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego (MOLC)
w 2014 roku**

Warszawa, marzec 2015 r.

Spis treści

I. WSTĘP	4
II. Ocena poziomu skuteczności działania dostarczonych służb żeglugi powietrznej oraz informacje na temat skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej	4
III. Rozbieżności z docelowymi poziomami i wskazanie środków służących usunięciu luk..	6
IV. Zmiany w operacjach i infrastrukturze	6
V. Informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami	8
VI. Informacje na temat polityki kadrowej.....	9

OPRACOWAŁ		ZATWIERDZIŁ	
Operacyjny Szef Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego		Zastępca Dyrektora ds. Meteorologii i Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego, Główny Synoptyk Meteorologiczny	
Data	23.03.2015	Data	
Podpis i pieczęć	<p>p.o. OPERACYJNY SZEF Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego</p>  <p>mgr Jerzy Czaprowski</p>	Podpis i pieczęć	<p>ZASTĘPCA DYREKTORA ds. Meteorologii i Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego GŁÓWNY SYNOPTYK METEOROLOGICZNY</p>  <p>dr Rafał Bąkowski</p>

I. WSTĘP

Sprawozdanie roczne z działalności Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego, pełnionej przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowego Instytutu Badawczego w roku 2014, dotyczy wyników finansowych i operacyjnych oraz wszelkich innych działań i zmian, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa.

Zgodnie z wymaganiami pkt. 9 lit. e) załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 1035/2011 oraz bez uszczerbku dla artykułu 12 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, wyniki finansowe Instytutu zostaną opublikowane zgodnie z wymaganiami. Dlatego w poniższym sprawozdaniu nie będą omawiane.

Biorąc pod uwagę wymagania dotyczące sprawozdawczości instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zamieszczone w pkt. 9 załącznika I do rozporządzenia (WE) 1035/2011, sprawozdanie z działalności w obszarze MOLC przedstawia się następująco.

II. Ocena poziomu skuteczności działania dostarczonych służb żeglugi powietrznej oraz informacje na temat skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej

(załącznik I, pkt. 9 a) i b))

Ocena poziomu skuteczności działania IMGW-PIB w zakresie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego wynika z analizy efektywności kosztowej tego obszaru. Celem głównym Instytutu w zakresie efektywności kosztowej omawianego obszaru jest wykonanie budżetu, który uwzględnia parametr efektywności kosztowej na poziomie wymaganym w Krajowym Planie Skuteczności Działania dla pierwszego okresu referencyjnego (RP I), tj. 3,5 %. Instytut na bieżąco monitoruje koszty związane z osłoną meteorologiczną lotnictwa cywilnego, co w pełni umożliwia kontrolę realizacji założonego planu, a tym samym osiągnięcie zakładanej efektywności kosztowej.

Poniżej zamieszczono tabele i informacje wskazujące, iż Instytut osiągnął cel główny założony w Krajowym Planie Skuteczności Działania w zakresie efektywności kosztowej dla 11 lotnisk.

Opłaty trasowe – 2014 r.

IMGW - ER	Waluta	2014 Plan	2014 Wykonanie
ustalone koszty w wartościach nominalnych			
Personel	000 PLN	6 017	4 815
Koszty operacyjne	000 PLN	11 829	11 849
Amortyzacja	000 PLN	1 044	38
Koszt kapitału	000 PLN	623	54
Koszty wyjątkowe	000 PLN		
Koszty całkowite ER	000 PLN	19 513	16 756
% n/(n-1)			-14,13%
ustalone koszty w wartościach realnych 2009			
Personel	000 PLN	5 202	4 261
Koszty operacyjne	000 PLN	10 227	10 486
Amortyzacja	000 PLN	902	34
Koszt kapitału	000 PLN	539	48
Koszty wyjątkowe	000 PLN		
Koszty całkowite ER	000 PLN	16 871	14 829
% n/(n-1)			-12,10%

Założony plan kosztów Instytutu dla opłat trasowych w 2014 r. wynosił 19 513 tys. PLN. Uwzględnił on parametr efektywności kosztowej na poziomie 3,5 % wymagany w KPSD. Wykonanie kosztów dla 11 lotnisk wyniosło tylko 16 756 tys. PLN, co oznacza przekroczenie założonego wcześniej parametru o kolejne 14,13 %.

Opłaty terminalowe – 2014 r.

IMGW - TNC	Waluta	2014 Plan	2014 Wykonanie
ustalone koszty w wartościach nominalnych			
Personel	000 PLN	4 975	3 958
Koszty operacyjne	000 PLN	9 781	9 740
Amortyzacja	000 PLN	863	31
Koszt kapitału	000 PLN	515	45
Koszty wyjątkowe	000 PLN		
Koszty całkowite TNC	000 PLN	16 135	13 774
% n/(n-1)			-14,63%
ustalone koszty w wartościach realnych 2009			
Personel	000 PLN	4 302	3 503
Koszty operacyjne	000 PLN	8 457	8 620
Amortyzacja	000 PLN	746	28
Koszt kapitału	000 PLN	446	40
Koszty wyjątkowe	000 PLN		
Koszty całkowite TNC	000 PLN	13 950	12 190
% n/(n-1)			-12,61%

Założony plan kosztów Instytutu dla opłat terminalowych w 2014 r. wynosił 16 135 tys. PLN. Uwzględniał on parametr efektywności kosztowej na poziomie 3,5 % wymagany w KPSD. Wykonanie kosztów dla 11 lotnisk wyniosło 13 774 tys. PLN, co oznacza przekroczenie założonego wcześniej parametru o kolejne 14,63 %.

III. Rozbieżności z docelowymi poziomami i wskazanie środków służących usunięciu luk

(załącznik I, pkt. 9 c))

Wyższy poziom realizacji parametru efektywności kosztowej dla 11 lotnisk o 14,13 % dla opłat trasowych oraz o 14,63 % dla opłat terminalowych w 2014 r. spowodowany został, przede wszystkim:

- przesunięciem realizacji inwestycji w systemy AWOS na rok następny. Przełożyło się to na niższe wykonanie kosztów zaplanowanych dla wynagrodzeń, amortyzacji, kosztu kapitału oraz kosztu utrzymania serwisu systemu AWOS. Ogłaszając przetarg w grudniu 2013 przyjęto założenie, że pierwsze systemy zostaną oddane do pracy operacyjnej w październiku 2014. Niestety, odwołania i zmiany w przedmiocie zamówienia spowodowane tymi odwołaniami, zaowocowały znacznym wydłużeniem czasu trwania postępowania przetargowego. W efekcie podpisanie umowy z wyłonionym wykonawcą nastąpiło w grudniu 2014.
- wstrzymaniem, z uwagi na niepewną sytuację Instytutu w kwestii realizacji osłony terminalowej lotnictwa cywilnego w kolejnych latach, premii zadaniowych dla pracowników obszaru MOLC.
- niezrealizowaniem podwyżki wynagrodzeń. W sytuacji, gdy brak jest środków na wzrost wynagrodzeń w Państwowej Służbie Hydrologiczno – Meteorologicznej Dyrekcja nie zdecydowała się na ich podniesienie dla wąskiej w sumie grupy pracowników.

IV. Zmiany w operacjach i infrastrukturze

(załącznik I, pkt. 9 d))

Od początku roku 2014 trwał przetarg otwarty mający na celu zakup i zainstalowanie systemów AWOS na 7 lotniskach komunikacyjnych w Polsce. Przetarg dotyczył projektu,

dostawy, instalacji i uruchomienia operacyjnego automatycznych systemów pomiarowych parametrów meteorologicznych AWOS na potrzeby meteorologicznej osłony lotnictwa cywilnego na lotniskach w Katowicach, Krakowie, Wrocławiu, Rzeszowie, Łodzi, Szczecinie i Gdańsku oraz automatycznych systemów pomiaru stanu nawierzchni drogi startowej (Ice-Alert) dla portów lotniczych w Krakowie, Katowicach, Rzeszowie, Łodzi i Szczecinie, stosownie do umów zawartych pomiędzy IMGW-PIB a Zarządzającymi portami lotniczymi. Plan działalności operacyjnej na rok 2014 zakładał, że postępowanie przetargowe zostanie rozstrzygnięte w kwietniu, a do końca maja zostanie podpisana umowa z wyłonionym wykonawcą. Zakładano również, że instalacja pierwszych dwóch systemów AWOS zostanie ukończona jeszcze w roku 2014, pozostałe miały być oddane do użytku operacyjnego w roku 2015.

Decyzja Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 kwietnia 2014 wyznaczająca IMGW-PIB na okres 5 lat w zakresie osłony trasowej i tylko do końca roku 2014 w zakresie osłony terminalowej miała wpływ na postępowanie przetargowe. W efekcie odwołań poszczególnych przystępujących i zawirowań wywołanych decyzją MIR, przetarg został rozstrzygnięty dopiero 24 listopada 2014, a umowa z Wykonawcą została podpisana 5 grudnia. Oznacza to, że termin realizacji inwestycji przesunął się o ponad 6 miesięcy.

W dniu 10 grudnia 2014 Minister Infrastruktury i Rozwoju wyznaczył IMGW-PIB w zakresie osłony terminalowej na okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 na cały FIR z wyłączeniem TMA i CTR Radom.

W związku z decyzją MIR z dnia 17 kwietnia Instytut zawiesił program modernizacji czujników i urządzeń zapasowych. Dodatkowym powodem podjęcia takiej decyzji było ogłoszenie przez PAŻP w dniu 22 sierpnia 2014 przetargu otwartego na osłonę terminalową na okres od 1 stycznia 2015 do 31 grudnia 2017. Nie mając pewności, że IMGW-PIB będzie pełnił osłonę terminalową po 1 stycznia 2015 Instytut nie podjął ryzyka inwestowania w nowoczesne czujniki i urządzenia zapasowe, które w przypadku utraty osłony terminalowej należałoby zdemontować po 31 grudnia 2014.

Dlatego w roku 2014 prowadzono tylko serwis czujników i urządzeń należących do Instytutu, jedynie na lotnisku w Bydgoszczy zainstalowano nowy zestaw czujników zapasowych (Microstep), ponieważ dotychczasowy zestaw zapasowy, będący własnością Zarządzającego, został wycofany z eksploatacji.

W roku 2014 zakończono modernizację systemu łączności, co pozwoliło dwukrotnie zwiększyć prędkość transmisji danych z lotniskowych stacji meteorologicznych i w sieci

wewnętrznej IMGW-PIB. Zakupiono również nową aplikację do przesyłania danych łącznie AFTN, która w większym stopniu automatycznie nadzoruje terminowość i poprawność formalną przesyłanych komunikatów i prognoz.

W ramach działalności operacyjnej Meteorologicznego Biura Nadzoru uruchomiono Krajowy Ośrodek Rozpowszechniania Danych, który zbiera, nadzoruje terminowość i poprawność formalną oraz przesyła do sieci AFTN dane i produkty związane z osłoną meteorologiczną lotnictwa.

V. Informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami

(załącznik I, pkt. 9 f))

W dniu 14 maja w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego odbyło się spotkanie konsultacyjne z przedstawicielami przewoźników oraz innych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Ze względu na wyznaczenie z dnia 17 kwietnia 2014 IMGW-PIB nie przedstawił planowanych kosztów na RP2 w zakresie osłony meteorologicznej lotnictwa dotyczącej części terminalowej. W części osłony trasowej Instytut zaprezentował planowane koszty na lata 2015-2019, skalkulowane zgodnie z zatwierdzonymi metodykami produktowymi. Finalnie koszty te określił ULC po spotkaniu z PAŻP i IMGW-PIB, przyjmując projekt podziału produktowego dla opłat trasowych odmienny od dotychczas obowiązującego, co miało wpływ na zmianę wysokości środków, dedykowanych osłonie trasowej. Podobne zmiany nastąpiły w podziale produktowym dla opłat terminalowych. Ich wartość także została określona decyzją administracyjną.

W dniu 15 maja 2014 odbyło się spotkanie konsultacyjne w ramach Bałtyckiego FAB. W trakcie spotkania nie omawiano kwestii związanych z dostarczaniem służb meteorologicznych w ramach Bloku.

W roku 2014 kontynuowano program szkoleń otwartych dla użytkowników przestrzeni powietrznej w ramach programu „Just culture”, propagującego wiedzę meteorologiczną wśród użytkowników przestrzeni powietrznej.

Na rok 2014 planowano wprowadzenie do użytku instrukcji opracowywania produktów prognostycznych i ostrzegawczych. Zakładano, że powstające instrukcje będą konsultowane przez PAŻP oraz ULC i staną się obowiązującymi dokumentami dla osłony meteorologicznej w Polsce. Jednak pod koniec pierwszej połowy roku Urząd zmienił podejście do nadzoru nad instytucją zapewniającą służbę meteorologiczną i opracowanie

instrukcji stało się tylko wewnętrznym przedsięwzięciem IMGW-PIB. Wpływ na prace nad instrukcjami miała też decyzja MIR z kwietnia 2014 dotycząca wyznaczenia, w rezultacie której możliwa była utrata osłony terminalowej. Dlatego postanowiono, że wprowadzenie instrukcji do pracy operacyjnej nastąpi dopiero w roku 2015.

Na rok 2014 planowano również publikację nowego wydania dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem. Początkowo podręcznik SZB miał być konsultowany w trakcie opracowywania przez inspektorów ULC, jednak ostatecznie Urząd wskazał, że opracowanie dokumentacji leży po stronie instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Prace nad nowym podręcznikiem rozpoczęto w połowie roku. Zmiany organizacyjne w IMGW-PIB oraz konieczność dostosowania wymagań do rozporządzenia (UE) 1035/2011 spowodowały, że ostateczna wersja podręcznika zostanie opublikowana w I kwartale 2015.

VI. Informacje na temat polityki kadrowej

(załącznik I, pkt. 9 g))

Sytuacja kadrowa w obszarze MOLC w roku 2014 nie uległa zmianie.

W obszarze Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego przykładą się bardzo dużą wagę do ciągłego procesu szkolenia doskonalącego personelu. Plan szkoleń na rok 2014 zakładał utrzymanie ilości i jakości szkoleń na poziomie roku 2013. Jako miernik wykonania „Planu szkoleń dla pracowników biur prognoz i Lotniskowych Stacji Meteorologicznych w roku 2014” przyjęto zrealizowanie przynajmniej 75% zaplanowanych szkoleń. Wskaźnik został osiągnięty w 13 z 16 komórek (tabela poniżej).

W roku 2014 kontynuowano ocenę kompetencji informatorów lotniskowych stacji i biur meteorologicznych. Badania przebiegały zgodnie z przyjętym harmonogramem, a ich zakończenie planowane jest na rok 2015.

Realizacja Planu szkoleń dla pracowników biur prognoz, LSM i LBM w roku 2014

Nazwa komórki	Okres szkolenia	ilość szkoleń zaplanowanych	ilość szkoleń zrealizowanych	Zrealizowano w %
CBPL-MBN	I 2014	9	9	
	II 2014	7	2	
	III 2014	4	7	
	IV 2014	4	1	
SUMA		24	19	79%
CBPM	I 2014	12	12	
	II 2014	16	15	
	III 2014	9	11	
	IV 2014	15	10	
SUMA		52	48	92%
BPWR	I 2014	4	4	
	II 2014	4	3	
	III 2014	2	3	
	IV 2014	4	3	
SUMA		14	13	93%
EPWA	I 2014	6	6	
	II 2014	9	5	
	III 2014	6	4	
	IV 2014	5	3	
SUMA		26	18	69%
EPKK	I 2014	3	3	
	II 2014	4	4	
	III 2014	3	2	
	IV 2014	5	4	
SUMA		15	13	87%
EPGD	I 2014	4	4	
	II 2014	4	4	
	III 2014	5	4	
	IV 2014	5	3	
SUMA		18	15	83%
EPWR	I 2014	3	3	
	II 2014	2	2	
	III 2014	3	3	
	IV 2014	4	3	
SUMA		12	11	92%
EPLL	I 2014	5	5	
	II 2014	4	3	
	III 2014	4	3	
	IV 2014	6	6	
SUMA		19	17	90%
EPKT	I 2014	4	4	
	II 2014	3	3	
	III 2014	4	3	
	IV 2014	5	4	
SUMA		16	14	88%

Sprawozdanie z działalności w obszarze Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego w 2014

Nazwa komórki	Okres szkolenia	ilość szkoleń zaplanowanych	ilość szkoleń zrealizowanych	Zrealizowan o w %
EPBY	I 2014	5	4	
	II 2014	3	3	
	III 2014	3	2	
	IV 2014	1	1	
SUMA		12	10	83%
EPRZ	I 2014	5	5	
	II 2014	3	3	
	III 2014	3	2	
	IV 2014	4	3	
SUMA		15	13	87%
EPPO	I 2014	5	5	
	II 2014	4	4	
	III 2014	4	2	
	IV 2014	5	6	
SUMA		18	17	94%
EPSC	I 2014	4	4	
	II 2014	3	3	
	III 2014	4	3	
	IV 2014	1	1	
SUMA		12	11	92%
EPMO	I 2014	4	3	
	II 2014	3	2	
	III 2014	4	2	
	IV 2014	4	2	
SUMA		15	9	60%
EPLB	I 2014	4	3	
	II 2014	3	2	
	III 2014	4	3	
	IV 2014	4	1	
SUMA		15	9	60%
EPZG	I 2014	8	8	
	II 2014	8	5	
	III 2014	6	4	
	IV 2014	6	5	
SUMA		28	22	79%