

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



**Sprawozdanie z działalności w obszarze
Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego (MOLC)
w 2016 roku**

Warszawa, marzec 2017 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 Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.	
III.	Rozbieżności z docelowymi poziomami i wskazanie środków służących usunięciu luk	6
IV.	Zmiany w operacjach i infrastrukturze	7
V.	Informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami	8
VI.	Informacje na temat polityki kadrowej.....	9

OPRACOWAŁ		ZATWIERDZIŁ	
Operacyjny Szef Meteorologicznej Ostoły Lotnictwa Cywilnego		Zastępca Dyrektora ds. PSHM i MOLC,	
Data	28.03.17	Data	2017-03-29
Podpis i pieczęć	<p>OPERACYJNY SZEF Meteorologicznej Ostoły Lotnictwa Cywilnego</p>  <p>mgr inż. Tomasz Siejek</p>	Podpis i pieczęć	<p>ZASTĘPCA DYREKTORA ds. Państwowej Służby Hydrologiczno-Meteorologicznej i Meteorologicznej Ostoły Lotnictwa Cywilnego</p>  <p>dr hab. inż. Tomasz Walczyktewicz, prof. ndzw.</p>

I. WSTĘP

Sprawozdanie roczne z działalności Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego, pełnionej przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy w roku 2016, 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 MOLA 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 celu unijnego dla drugiego okresu referencyjnego (RP II), tj. 3,3 %. 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, w jakim stopniu Instytut zrealizował cel w zakresie skuteczności finansowej, zapisany w Planie Skuteczności Działania dla roku 2016 i dla 13 lotnisk.

Opłaty trasowe – 2016 r.

IMGW - ER	Waluta	2016 Plan	2016 Wykonanie
ustalone koszty w wartościach nominalnych			
Personel	000 PLN	7 336	6 118
Koszty operacyjne	000 PLN	17 594	16 249
Amortyzacja	000 PLN	442	526
Koszt kapitału	000 PLN	92	116
Koszty wyjątkowe	000 PLN		
Koszty całkowite ER	000 PLN	25 463	23 009
% n/(n-1)			- 9,64 %
ustalone koszty w wartościach realnych 2009			
Personel	000 PLN	6 178	5 518
Koszty operacyjne	000 PLN	14 816	14 656
Amortyzacja	000 PLN	372	475
Koszt kapitału	000 PLN	77	105
Koszty wyjątkowe	000 PLN		
Koszty całkowite ER	000 PLN	21 442	20 753
% n/(n-1)			- 3,21 %

Założony plan kosztów Instytutu dla opłat trasowych w 2016 r. wynosił 25 463 tys. PLN. Uwzględniał on parametr efektywności kosztowej na poziomie celu unijnego -3,3 %. Wykonanie kosztów dla 13 lotnisk wyniosło 23 009 tys. PLN, co oznacza przekroczenie założonego wcześniej parametru o kolejne 6,34 %.

Opłaty terminalowe – 2016 r.

IMGW - TNC	Waluta	2016 Plan	2016 Wykonanie
ustalone koszty w wartościach nominalnych			
Personel	000 PLN	4 211	3 684
Koszty operacyjne	000 PLN	10 099	10 105
Amortyzacja	000 PLN	1 310	661
Koszt kapitału	000 PLN	391	153
Koszty wyjątkowe	000 PLN		
Koszty całkowite TNC	000 PLN	16 012	14 602
% n/(n-1)			- 8,80 %
ustalone koszty w wartościach realnych 2009			
Personel	000 PLN	3 546	3 323
Koszty operacyjne	000 PLN	8 505	9 114
Amortyzacja	000 PLN	1 103	596
Koszt kapitału	000 PLN	329	138
Koszty wyjątkowe	000 PLN		
Koszty całkowite TNC	000 PLN	13 484	13 171
% n/(n-1)			- 2,32 %

Założony plan kosztów Instytutu dla opłat terminalowych w 2016 r. wynosił 16 012 tys. PLN. Uwzględnił on parametr efektywności kosztowej na poziomie celu unijnego -3,3 %. Wykonanie kosztów dla 13 lotnisk wyniosło 14 602 tys. PLN, co oznacza przekroczenie założonego wcześniej parametru o kolejne 5,5 %.

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

(załącznik I, pkt. 9 c))

Wyższy poziom realizacji parametru efektywności kosztowej dla 13 lotnisk o kolejne 9,64% dla opłat trasowych oraz o kolejne 8,80% dla opłat terminalowych w 2016 r. spowodowany został, przede wszystkim:

1. Przesunięcie poza rok 2016 inwestycji polegającej na zainstalowaniu na części lotnisk zapasowych automatycznych systemów pomiarowych parametrów meteorologicznych MAWS. Instytut dąży do instalacji na 8 lotniskach jednopunktowych systemów MAWS, które będą pozwalały na prowadzenie osłony meteorologicznej lotnictwa dla operacji w kategorii I na lotniskach z drogami precyzyjnego podejścia, w miejsce używanych obecnie meteorologicznych czujników zapasowych.
2. Wdrożeniem od stycznia 2016 r. planu oszczędnościowego m.in. w zakresie wynagrodzeń (kolejny rok brak podwyżek wynagrodzeń dla personelu, monitorowanie wysokości premii zadaniowych), inwestycji, szkoleń, a przede wszystkim bieżących kosztów operacyjnych. Celem IMGW-PIB było zbudowanie bufora finansowego, który w latach kolejnych, tj. 2017-2019, zapewni finansowanie kosztów przekraczających przychody wynikające z kosztów ustalonych Instytutu dla II Okresu Referencyjnego. Decyzje w tym zakresie zostały podjęte w wyniku znaczącej administracyjnej redukcji budżetu kosztów ustalonych IMGW-PIB na II Okres Referencyjny na etapie opracowywania KPSD oraz na podstawie analiz monitorowanego od 2 lat wzrostu cen szeregu usług koniecznych do zakupu w związku z pełnieniem osłony MET. Dotyczy to w szczególności cen za dane z systemów AWOS należących do PAŻP /Lotnisko Warszawa Okęcie/ oraz systemów w Zielonej Górze, Modlinie, Lublinie,

Poznaniu i Bydgoszczy. W 2016 r. koszt zakupu danych AWOS wzrósł o ok. 70 % w porównaniu z kosztami poniesionymi przez Instytut na ten cel w roku 2015.

III. 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.

W styczniu 2015 rozpoczął się proces instalacji na 7 lotniskach komunikacyjnych nowoczesnych systemów AWOS, w ramach realizacji przetargu otwartego, rozpoczętego w grudniu 2013. Pierwsze instalacje zostały przeprowadzone na lotniskach w Krakowie Balicach i Katowicach-Pyrzowicach. W II kwartale 2015 przeprowadzono testy SAT i testy operacyjne obu systemów. Automatyczny system pomiarowy parametrów meteorologicznych (AWOS) został włączony do pracy operacyjnej lotniska Katowice Pyrzowice w dniu 28 maja 2015, a system na lotnisku w Krakowie-Balicach rozpoczął pracę operacyjną w dniu 12 czerwca 2015. Testy operacyjne kolejnych dwóch systemów, na lotniskach w Szczecinie-Goleniowie i Wrocławiu-Strachowicach, rozpoczęto w listopadzie i w grudniu, odpowiednio. Do końca roku zakończono również instalację systemów AWOS w Łodzi, Rzeszowie i w Gdańsku. Odbiory SAT dla wszystkich systemów odbyły się na przełomie styczeń – luty 2016, a rozpoczęcie pracy operacyjnej po uzyskaniu wpisów do RLUN nastąpiło w końcu kwietnia 2016.

IV. Informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami

(załącznik I, pkt. 9 f))

W dniu miesiącu maju w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego odbyło się spotkanie konsultacyjne z przedstawicielami przewoźników oraz innych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Podczas konsultacji Instytut przedstawił planowane koszty na RP II w zakresie zgodnym z posiadanymi wyznaczeniami oraz kwotami ustalonymi administracyjnie dla osłony MET i zapisanymi w KPSD dla lat 2015-2019. W roku 2016 kontynuowano program szkoleń otwartych dla użytkowników przestrzeni powietrznej w ramach programu „Just Culture”, propagującego wiedzę meteorologiczną wśród użytkowników przestrzeni powietrznej. Szkolenia cieszą się coraz większym zainteresowaniem. Na prośbę uczestników szkolenia były prowadzone dla trzech poziomów zaawansowania, od podstawowego do zaawansowanego. Ten ostatni poziom był prawie w całości prowadzony w postaci warsztatów. W roku 2016 wprowadzono do użytku operacyjnego wewnętrzne podręczniki regulujące opracowywanie prognoz TAF i TREND. Są one oparte na „Podręczniku kodów” (WMO nr 306) oraz Załączniku 3 ICAO i zawierają komentarze i przykłady uściślające zasady stosowania poszczególnych zapisów.

V. Informacje na temat polityki kadrowej

(załącznik I, pkt. 9 g))

Sytuacja kadrowa w obszarze MOLC w roku 2016 nie uległa zmianie.

W obszarze Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego przykładą się bardzo dużą wagę do ciągłego procesu szkolenia doskonalącego personelu. Plan szkoleń na rok 2016 zakładał utrzymanie ilości i jakości szkoleń na poziomie roku 2015. W roku 2016 kierownicy biur prognoz i Lotniskowych Stacji Meteorologicznych zaplanowali łącznie 261 szkoleń wewnętrznych i zewnętrznych dla personelu operacyjnego. Plan szkoleń został zrealizowany w 88,9 %. Jako miernik wykonania „Planu szkoleń dla pracowników BP i LSM w roku 2016 przyjęto zrealizowanie przynajmniej 75% zaplanowanych szkoleń, tym samym osiągnięto założoną wysokość miernika jego realizacji.

W roku 2016 kontynuowano ocenę kompetencji informatorów lotniskowych stacji i biur meteorologicznych. Badania przebiegały zgodnie z przyjętym harmonogramem, a ich zakończenie planowane jest na rok 2017.

Nazwa komórki	Okres szkolenia	ilość szkoleń zaplanowanych	ilość szkoleń zrealizowanych	uwagi	Zrealizowano w %
CBPL-MBN	I 2016	6	4		
	II 2016	5	3	Nie odbyło się ćwiczenie VOLCEX Doskonalenie zapisu trudnej pogody w prognozie SWC i GAMET- przełożono na III kwartał	
	III 2016	4	3	Szkolenie on-line nie odbyło się	
	IV 2016	8	7	Szkolenie ESSL w Austrii przesunięto na inny termin	
SUMA		21	16		76%
CBPM	I 2016	7	5	Nie zrealizowano szkoleń dla stażystów, inf. lot-met. – brak zgłoszeń Nie odbyło się szkolenie on-line	
	II 2016	7	5	Nie zrealizowano szkoleń dla stażystów, inf. lot-met i synoptyków. Szkolenie ESSL w Austrii przesunięto na inny termin Zrealizowano dodatkowe szkolenie z SZB	
	III 2016	7	5	Nie realizowano szkoleń na wyższy stopień uprawnień – brak zgłoszeń	
	IV 2016	7	6	Nie realizowano szkoleń stażystów oraz synoptyków lotniczych na wyższy stopień uprawnień – brak zgłoszeń	
SUMA		28	21		75%
BPWR	I 2016	3	2	Nie odbyła się praktyka Pani A. Leszczyńskiej.	
	II 2016	4	3	Szkolenie z SMS przełożono na IV kw.	
	III 2016	4	4		

Sprawozdanie z działalności w obszarze Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego w 2016

	IV 2016	5	5		
SUMA		16	14		88%
EPWA	I 2016	4	3	Nie odbyło się szkolenie ze świadomości ochrony lotnictwa cywilnego	
	II 2016	5	3	Szkolenie on-line nie odbyło się	
	III 2016	6	4	Szkolenie z SZJ zostało przeniesione na IV kwartał; Szkolenie doskonalące dla obserwatorów PSHM nie odbyło się	
	IV 2016	6	6		
SUMA		21	16		76%
EPKK	I 2016	3	2	SML Żar - nie odbyło się	
	II 2016	3	2	SML Żar - nie odbyło się	
	III 2016	3	2	Szkolenie organizowane przez Inspektora zostało przeniesione na IV kwartał	
	IV 2016	3	4		
SUMA		12	10		83%
EPGD	I 2016	3	2	Nie odbyło się podsumowanie pracy stacji	
	II 2016	4	4		
	III 2016	4	4		
	IV 2016	6	6		
SUMA		17	16		94%

EPWR	I 2016	2	2		
	II 2016	3	2	Szkolenie on-line nie odbyło się	
	III 2016	2	2		
	IV 2016	3	3		
SUMA		10	9		90%
EPLL	I 2016	4	3	Szkolenie organizowane przez Inspektora zostało przeniesione na II kwartale	
	II 2016	3	2	Szkolenie on-line nie odbyło się	
	III 2016	2	1	Szkolenie organizowane przez Inspektora zostało przeniesione na IV kw.	
	IV 2016	4	5		
SUMA		13	11		85%
EPKT	I 2016	4	3	SML Żar - nie odbyło się	
	II 2016	4	3	Szkolenie on-line nie odbyło się	
	III 2016	3	3		
	IV 2016	5	5		
SUMA		16	14		88%
EPBY	I 2016	3	3		
	II 2016	2	2		
	III 2016	1	1		
	IV 2016	2	2		
SUMA		8	8		100%
EPRZ	I 2016	4	4		

Sprawozdanie z działalności w obszarze Meteorologicznej Osłony Lotnictwa Cywilnego w 2016

	II 2016	3	2	Szkolenie on-line nie odbyło się	
	III 2016	3	3		
	IV 2016	3	3		
SUMA		13	12		92%
EPPO	I 2016	2	3	Dodatkowe szkolenie dla kierowników	
	II 2016	3	2	Szkolenie on-line nie odbyło się	
	III 2016	4	3	Szkolenie ze świadomości lotnictwa cywilnego zostało przeniesione na IV kwartał	
	IV 2016	6	6		
SUMA		15	14		93%
EPSC	I 2016	4	4		
	II 2016	1	1		
	III 2016	2	2		
	IV 2016	2	2		
SUMA		9	9		100%

EPZG	I 2016	7	6		
	II 2016	6	5	SML Żar - nie odbyło się	
	III 2016	6	5	Nie odbyło się szkolenie kierowników DSPO	
	IV 2016	7	7		
SUMA		26	23		89%
DO MOLC	I 2016	1	1		
	II 2016	0	0		
	III 2016	3	3		
	IV 2016	1	1		
SUMA		5	5		100%
EPMO	I 2016	4	3	Nie odbyło się szkolenie ze świadomości ochrony lotnictwa cywilnego	
	II 2016	4	5		
	III 2016	3	4	Szkolenie nowo zatrudnionego pracownika	
	IV 2016	5	8	Szkolenie nowo zatrudnionego pracownika. Szkolenie ze świadomości ochrony lotnictwa cywilnego. Egzamin na obserwatora	
SUMA		16	20		125%
EPLB	I 2016	2	2		
	II 2016	4	3	Szkolenie on-line nie odbyło się	
	III 2016	4	4		
	IV 2016	5	5		
SUMA		15	14		93%

