



Port Lotniczy
Olsztyn-Mazury

**Sprawozdanie z działalności
Służby Żeglugi Powietrznej
zapewnianych przez
Warmia i Mazury Sp. z o. o.
w roku 2017**

S-RSŻP

ZATWIERDZAM

DATA

PREZES

dr inż. Leszek Krawczyk

 Port Lotniczy Olsztyn-Mazury	SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W ROKU 2017	Oznaczenie dokumentu: S-RSŻP
		Kategoria archiwizacji: A
		Poziom dostępu: Do użytku służbowego
		Wydanie: 2

Spis treści

1	Część administracyjna dokumentu	3
1.1	Cel opracowania dokumentu	3
1.2	Zakres stosowania.....	3
1.3	Dokumenty źródłowe	3
1.4	Definicje	4
1.5	Wykaz użytkowników.....	4
1.6	Uzgodnienia dokumentu	5
1.7	Wykaz obowiązujących stron.....	5
1.8	Odpowiedzialność	6
2	Wprowadzenie.....	7
3	Ocena poziomu skuteczności działania dostarczonych służb żeglugi powietrznej	7
3.1	Służba MET	8
3.2	Służba AFIS	10
3.3	Służba COM.....	11
4	Zmiany w operacjach i infrastrukturze.....	12
5	Informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami	13
6	Informacje na temat polityki kadrowej	13
7	Podsumowanie	15

	SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W ROKU 2017	Oznaczenie dokumentu: S-RSŻP
		Kategoria archiwizacji: A
		Poziom dostępu: Do użytku służbowego
		Wydanie: 2

1 Część administracyjna dokumentu

Administrator dokumentu:	Koordinator Służb Żeglugi Powietrznej	 Jerzy Czaprowski (funkcyjnie) Koordynator Służb Żeglugi Powietrznej
---------------------------------	---------------------------------------	--

MIEJSCE PRZECHOWYWANIA ORYGINAŁU DOKUMENTU		
Nazwa/symbol komórki organizacyjnej	Telefon	Osoba odpowiedzialna za opracowanie dokumentu
Kancelaria Materiałów Niejawnych	89 5443420	Administrator

1.1 Cel opracowania dokumentu

Sprawozdanie roczne z działalności służb żeglugi powietrznej zostało opracowane aby spełnić wymogi zawarte w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010, załącznik I punkt 9,

1.2 Zakres stosowania

Sprawozdanie obejmuje służby żeglugi powietrznej zapewniane przez Zarządzającego lotniskiem Olsztyn-Mazury. Dotyczy ono Lotniskowej Służby Informacji Powietrznej (AFIS), Służby Łączności (COM) oraz Służby Meteorologicznej (MET).

1.3 Dokumenty źródłowe

- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010;
- Plan Skuteczności Działania dla Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej, drugi okres referencyjny (2015 – 2019);
- Procedura aktualizacji planów i sprawozdań służb żeglugi powietrznej (P-PLBP), wydanie obowiązujące.

 Port Lotniczy Olsztyn-Mazury	SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W ROKU 2017	Oznaczenie dokumentu: S-RSŻP
		Kategoria archiwizacji: A
		Poziom dostępu: Do użytku służbowego
		Wydanie: 2

1.4 Definicje

Poniższe terminy używane w sprawozdaniu mają następujące znaczenie:

- Zarządzający – Warmia i Mazury Sp. z o.o. z siedzibą w Szymanach 150, 12-100 Szczytno, wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Olsztynie, VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem KRS: 0000399439, NIP: 7451842294;
- WiM – skrót oznaczający Warmia i Mazury Spółka z o. o.;
- LBM (Lotniskowe Biuro Meteorologiczne) - certyfikowana służba meteorologiczna (MET), świadcząca osłonę meteorologiczną lotnictwa cywilnego na lotnisku Olsztyn-Mazury;

1.5 Wykaz użytkowników

WYKAZ UŻYTKOWNIKÓW		
Numer kopii	Użytkownik dokumentu	Osoba odpowiedzialna za dostarczenie dokumentu
1.	Dyrektor Ekonomiczno-Administracyjny	Administrator
2.	Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC)	Administrator

WYKAZ UŻYTKOWNIKÓW – KOPIE ELEKTRONICZNE		
Miejsce udostępnienia	Użytkownicy	Odpowiedzialny za publikację dokumentu
Strona internetowa Warmia i Mazury	Wszyscy	Administrator strony

 Port Lotniczy Olsztyn-Mazury	SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W ROKU 2017	Oznaczenie dokumentu: S-RSŻP Kategoria archiwizacji: A Poziom dostępu: Do użytku służbowego Wydanie: 2
---	---	--

1.6 Uzgodnienia dokumentu

	Uzgodnienia dokumentu:	
1.	Dyrektor Ekonomiczno-Administracyjny	27.03.2018 Dyrektor ekonomiczno-administracyjny <i>(data, podpis)</i> <i>Aleksandra Kalfinowska</i>
2.	Główna Księgowa	p.o. Głównego Księgowego <i>(data, podpis)</i> <i>Teresa Sadowska</i>
3.	Pełnomocnik ds. Jakości	<i>(data, podpis)</i> <i>Elżbieta Grzelak Agaciak</i> Pełnomocnik ds. jakości
4.	Pełnomocnik ds. Zarządzania Bezpieczeństwem	<i>(data, podpis)</i> <i>Moneta Daniluk</i> 28-03-2018

1.7 Wykaz obowiązujących stron

Strona	Numer zmiany	Obowiązuje od
1 - 15	00	2018-03-31

 Port Lotniczy Olsztyn-Mazury	SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W ROKU 2017	Oznaczenie dokumentu: S-RSŻP
		Kategoria archiwizacji: A
		Poziom dostępu: Do użytku służbowego
		Wydanie: 2

1.8 Odpowiedzialność

1.8.1. Prezes Zarządu

Zatwierdza dokument

1.8.2. Administrator dokumentu:

Administrator dokumentu jest odpowiedzialny za:

- opracowanie dokumentu;
- nadzór nad zgodnością dokumentu z przepisami prawa;
- zapewnienie, że odpowiednie wersje dokumentu są dostępne w miejscach ich użytkowania;
- zapewnienie, że dokument jest czytelny i łatwy do zidentyfikowania;
- zapobieganie niezamierzonemu stosowaniu nieaktualnego dokumentu.

1.8.3. Pełnomocnik ds. Jakości

Nadzoruje zgodność dokumentu z wymogami Zakładowego Systemu Zarządzania Jakością;

1.9.1. Pełnomocnik ds. Zarządzania Bezpieczeństwem

Nadzoruje zgodność dokumentu z wymogami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem;



Port Lotniczy
Olsztyn-Mazury

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W ROKU 2017

Oznaczenie dokumentu:

S-RSŻP

Kategoria archiwizacji:

A

Poziom dostępu:

Do użytku służbowego

Wydanie: **2**

2 Wprowadzenie

Sprawozdanie roczne z działalności Warmii i Mazury Spółka z o. o. (dalej WiM) za rok 2017 dotyczy wyników finansowych oraz wyników operacyjnych, a także wszelkich innych znaczących działań i zmian, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa zapewnianych przez Spółkę służb żeglugi powietrznej. Służbami tymi są:

- 2.1. Służba Łączności Lotniczej (COM), operacyjnie działająca od 23 czerwca 2016;
- 2.2. Lotniskowa Służba Informacji Powietrznej (AFIS), operacyjnie działająca od 1 sierpnia 2016;
- 2.3. Osłona Meteorologiczna Lotnictwa Cywilnego (służba MET), operacyjnie działająca od 1 lutego 2017.

Zgodnie z wymaganiami pkt. 9 lit. e) załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 1035/2011 oraz bez uszczerbku dla artykułu 12 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 i z uwzględnieniem rozporządzenia (WE) 1070/2009 (zmieniającego (WE) 550/2004), wyniki finansowe Spółki są przekazywane do Urzędu Lotnictwa Cywilnego po zatwierdzeniu sprawozdania przez Walne Zgromadzenie Wspólników i w niniejszym sprawozdaniu nie będą one omawiane.

3 Ocena poziomu skuteczności działania dostarczonych służb żeglugi powietrznej

(załącznik I, pkt. 9 a) i b))

Ocena poziomu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej zapewnianej przez WiM w zakresie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, służby łączności oraz lotniskowej służby informacji powietrznej powinna być oparta na analizie efektywności kosztowej zapewnianych służb. Jednak w przypadku WiM w bazach kosztowych zapisanych w Planie Skuteczności Działania na RP2 zapisano jedynie część kosztów MET, gwarantujących zapewnienie osłony meteorologicznej dla zapewnianych przez PAŻP służb ruchu lotniczego. Co więcej, koszty te zostały zapisane w bazie Agencji. Z tego powodu nie ma możliwości dokonania analizy wykonania planów kosztowych dostarczanych służb żeglugi powietrznej, jak tego wymaga załącznik I rozporządzenia (UE) 1035/2013.

Mając jednak na uwadze wymogi certyfikatów służb żeglugi powietrznej, w oparciu o które Spółka dostarcza służby, dotyczące przejrzystości finansowej, poniżej w tabelach przedstawiono realizację kosztów poszczególnych służb w roku 2017.

3.1 Służba MET

Jak już wspomniano wcześniej, część kosztów służby MET została w drodze korekty wprowadzona do Planu Skuteczności Działania na lata 2016 – 2019, dla zapewnienia osłony meteorologicznej na potrzeby służb kontroli ruchu lotniczego (TWR), dostarczanych przez PAŻP. Kwota zapisana dla MET na rok 2017 została dla WiM zmniejszona o 1/12, ponieważ osłona meteorologiczna lotnictwa cywilnego w styczniu 2017 była zapewniana przez zewnętrznego dostawcę służb (Radom Meteo). W rezultacie na zapewnienie osłony na potrzeby Mazury TWR pozostała kwota 733 333 PLN. Została ona podzielona na koszty rodzajowe (Plan z PSD) procentem wyliczonym ze stosunku poszczególnych planowanych pozycji i w tabeli 1 zestawiona z planowanymi (Plan Bp) i rzeczywistymi kosztami MET, związanymi z zapewnieniem służby dla Mazury TWR.

Tabela 1. Planowany i zrealizowany koszt MET dla Mazury TWR

Koszty rodzajowe	Waluta	Plan z PSD	Plan z Bp	Wykonanie 2017
Personel	PLN	436 985	352 459	340 916
Pozostałe koszty operacyjne	PLN	294 163	237 264	316 014
Amortyzacja	PLN	2 185	1 762	11 892
Koszt kapitału	PLN	0	0	0
Suma	PLN	733 333	591 485	668 822

Całkowite koszty służby MET są dwukrotnie wyższe, a kwoty planowane i zrealizowane przedstawia tabela 2 poniżej.

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W ROKU 2017

Oznaczenie dokumentu:

S-RSZP

Kategoria archiwizacji:

A

Poziom dostępu:

Do użytku służbowego

Wydanie: **2**

Tabela 2. Całkowite koszty MET w roku 2017

Koszty rodzajowe	Waluta	Koszty planowane	Wykonanie	% realizacji
Personel	PLN	884 531	718 999	81,29%
Pozostałe koszty operacyjne	PLN	595 436	639 236	107,36%
Amortyzacja	PLN	4 423	23 481	530,87%
Koszt kapitału	PLN	0	0	0,00%
Suma	PLN	1 484 390	1 381 716	93,08%

Znacznie wyższe koszty amortyzacji w odniesieniu do planowanych wynikały z faktu, że Spółka dokonywała amortyzacji całościowej, bez podziału na działy i komórki. Dopiero w trzecim kwartale 2017 przypisano poszczególnym użytkownikom wykorzystywane środki trwałe i dzięki temu można było przypisać każdemu właściwą wysokość amortyzacji.

Przekroczenie kosztów operacyjnych wynikało z powodu nie uwzględnienia w planach finansowych kosztów ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej i materialnych, przypadających na służbę MET. Koszt polisy z tytułu odpowiedzialności cywilnej w ramach działalności w osłonie lotnictwa cywilnego został podzielony pomiędzy wszystkie służby żeglugi powietrznej zapewniane przez WiM. Drugim powodem zaniżonego planu kosztów operacyjnych było niepełne uwzględnienie wzrostu kosztu danych z systemu AWOS.

Kluczem podziału całkowitych kosztów MET na część „przypadającą” na Mazury TWR i AFIS był czas pracy poszczególnych organów służb ruchu lotniczego na lotnisku Olsztyn-Mazury, planowany i rzeczywisty. W tabeli 3 przedstawiono wykonanie kosztów MET w podziale na koszty rodzajowe i osłanianą służbę.

Tabela 3. Wykonanie kosztów MET w podziale na osłonę dla TWR i AFIS

Koszty rodzajowe	Osłona TWR		Osłona AFIS	
	Plan	Wykonanie	Plan	Wykonanie
Personel	436 985	340 916	532 071	378 084
Pozostałe koszty operacyjne	294 163	316 014	358 172	323 221
Amortyzacja	2 185	11 892	2 661	11 589
Koszt kapitału	0	0	0	0
Suma	733 333	668 822	892 903	712 894

Dane przedstawione w tabelach powyŹej pokazują, Źe odchylenia poniesionych kosztów w stosunku do planu wyniosły około 7%. W Biznesplanie na lata 2018 – 2022 dokonano aktualizacji poszczególnych pozycji rodzajowych i w oparciu o wyniki rzeczywiste za rok 2017 dokonano korekty planów kosztów rodzajowych MET.

3.2 SłuŹba AFIS

Lotniskowa SłuŹba Informacji Powietrznej od początku pracy operacyjnej do końca 2019 roku będzie finansowana w całości przez Zarządzającego. Wynika to z braku uwzględnienia kosztów wyznaczonej słuŹby w Planie Skuteczności Działania. W roku 2017 Biznesplan WiM po raz pierwszy objął równieŹ planowanie kosztów AFIS i COM. W tabeli 4 przedstawiono planowane i zrealizowane koszty AFIS, bez uwzględnienia COM w kosztach operacyjnych.

Tabela 4. Planowane i wykonane koszty AFIS dla roku 2017

Koszty rodzajowe	Waluta	Koszty planowane	Wykonanie	% realizacji
Personel	PLN	605 680	449 467	74,21%
Pozostałe koszty operacyjne	PLN	202 390	110 149	54,42%
Amortyzacja	PLN	12 118	309 945	2557,72%
Koszt kapitału	PLN	0	0	0,00%
Suma	PLN	820 188	869 561	106,02%

Choć różnica sum planowanych i zrealizowanych wynosi tylko 6%, to różnice w kosztach rodzajowych są znaczne, a w przypadku amortyzacji bardzo duŹe. NiŹsze wykonanie kosztów personelu i operacyjnych wynika z faktu, Źe słuŹba AFIS w okresie od 25 maja do 10 sierpnia 2017 miała zawieszony certyfikat i nie zapewniała lotniskowej informacji powietrznej uŹytkownikom przestrzeni powietrznej. Natomiast bardzo wysoki koszt amortyzacji jest skutkiem przypisania wartości systemu do kontroli ruchu lotniczego, jako srodka trwałego, tej słuŹbie. Tymczasem informator AFIS jest wraz z kontrolerem TWR tylko uŹytkownikiem urządzeń. Jak juŹ wspomniano wcześniejsz, dokonano rewizji planu kont Spółki i zidentyfikowano prawidłowych wscicieli poszczególnych srodków. Wymieniony system od początku roku 2018 jest przypisany do słuŹby COM i będzie poprzez łączność amortyzowany. W efekcie koszt amortyzacji AFIS, obejmujący wykorzystywaną infrastrukturę i srodki trwałe w roku 2018 będzie ponad siedmiokrotnie niŹszy.

3.3 Służba COM

Służba łączności lotniczej odpowiada za zapewnienie łączności radiowej pomiędzy naziemnymi organami kontroli/nadzoru ruchu lotniczego i statkami powietrznymi oraz za przesyłanie łączem naziemnym danych pomiędzy siedzibą PAŻP i Wieżą. Informatycy i technicy COM dbają o prawidłową i nieprzerwaną pracę systemu łączności lotniczej oraz nieprzerwaną wymianę danych łączem stałym. Użytkownikami wszystkich urządzeń i systemu łączności są kontrolerzy Mazury TWR i informatorzy AFIS. Całkowite koszty COM w 2017, planowane i wykonane, przedstawia tabela 5 poniżej.

Tabela 5. Koszt całkowity COM w 2017

Koszty rodzajowe	Waluta	Koszty planowane	Wykonanie	% realizacji
Personel	PLN	441 502	322 123	72,96%
Pozostałe koszty operacyjne	PLN	24 858	152 714	614,35%
Amortyzacja	PLN	12 118	165 173	1363,04%
Koszt kapitału	PLN	0	0	0,00%
Suma	PLN	478 478	640 010	133,76%

Niedoszacowanie kosztów COM wynika z powodów opisanych już wcześniej oraz zasad planowania i amortyzowania obowiązujących w Spółce. Firma od początku działalności wykorzystywała zakładowy plan kont do planowania i rozliczania według rodzajów środków, rozdzielając je tylko po pionach. Dopiero uruchomienie służby MET i związana z tym konieczność rozliczania kosztów służb żeglugi powietrznej spowodowało zmianę w metodyce planowania i rozliczania kosztów. Plany finansowe COM i pozostałych służb na rok 2018 i następne lata są już oparte na prawidłowej metodyce planowania i rozliczania.

Przez cały rok 2017 Spółka w ramach umowy handlowej z PAŻP otrzymywała wynagrodzenie za zapewnianie łączności na potrzeby TWR. W rezultacie koszt COM dla Zarządzającego był znacznie niższy i za rok 2017 wyniósł 382 750 PLN. Tabela 6 przedstawia podział kosztów służby łączności lotniczej pomiędzy służby PAŻP i Zarządzającego.

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W ROKU 2017

Oznaczenie dokumentu:

S-RSZP

Kategoria archiwizacji:

A

Poziom dostępu:

Do użytku służbowego

Wydanie: **2**

Tabela 6. Podział wykonania kosztów COM w 2017

Koszty rodzajowe	Waluta	Koszt całkowity	Wykonanie dla TWR	Wykonanie dla AFIS
Personel	PLN	322 123	129 482	192 641
Pozostałe koszty operacyjne	PLN	152 714	61 385	91 329
Amortyzacja	PLN	165 173	66 394	98 780
Koszt kapitału	PLN	0	0	0
Suma	PLN	640 010	257 261	382 750

Informacje na temat skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej oraz rozbieżności z docelowymi poziomami i wskazanie środków służących usunięciu luk (załącznik I, pkt. 9 b i c) nie będą w sprawozdaniu omawiane z powodów opisanych na początku dokumentu.

4 Zmiany w operacjach i infrastrukturze

(załącznik I, pkt. 9 d))

Służby COM i AFIS rozpoczęły pracę operacyjną w sierpniu 2016, a Lotniskowe Biuro Meteorologiczne (MET) osłania lotnictwo cywilne od 1 lutego 2017. Wszystkie służby zostały wyposażone w nowy sprzęt biurowy i operacyjny i korzystają z nowych systemów i urządzeń. W roku 2017 nie wprowadzono żadnych zmian w infrastrukturze i nie przewiduje się zmiany stanu do końca 2019.

W roku 2017 służba MET była zapewniana dla potrzeb ruchu kontrolowanego przez 100% czasu pracy Mazury TWR, natomiast nie obejmowała całego czasu pracy informatorów AFIS. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 3 października 2013 w sprawie osłony meteorologicznej, służba AFIS może samodzielnie korzystać z danych meteorologicznych z systemu AWOS do przekazywania informacji meteorologicznych załogom statków powietrznych (§ 5, ust. 2).

 Port Lotniczy Olsztyn-Mazury	SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W ROKU 2017	Oznaczenie dokumentu: S-RSŻP
		Kategoria archiwizacji: A
		Poziom dostępu: Do użytku służbowego
		Wydanie: 2

5 Informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z uŹytkownikami

(załącznik I, pkt. 9 f))

SłuŹba meteorologiczna rozpoczęła działalność operacyjną w lutym 2017 prowadząc osłonę lotnictwa cywilnego w porcie regionalnym o niewielkim ruchu lotniczym i prawdopodobnie ten fakt był przyczyną braku zawiadomienia WiM o konsultacjach z przewoźnikami. Z informacji otrzymanych z ULC wynika, Źe przedstawiciele przewoźników nie zgłaszali potrzeby spotkania z przedstawicielami Olsztyn-Mazury.

6 Informacje na temat polityki kadrowej

(załącznik I, pkt. 9 g))

Wszyscy informatorzy AFIS, synoptycy LBM i technicy COM sĄ osobami wykonującymi swoje obowiązki na podstawie umowy – zlecenia. Wynika to z faktu, Źe praktycznie cały personel AFIS i MET jest nadal aktywny zawodowo w siłach zbrojnych RP. Aby ocenić wielkość personelu, niezbędnego do prawidłowego pełnienia dyŹurów, dla kaŹdej ze słuŹb określono ilość wymaganych etatów w oparciu o średnią planowaną ilość godzin dyŹurów w miesiącu. Do przeliczenia godzin na etaty przyjęto 170 godzin dla jednego etatu.

Plan zatrudnienia na rok 2017 przewidywał dla wszystkich słuŹb Źeglugi powietrznej łączną liczbę 13 etatów. W rzeczywistości ilość zatrudnionych na koniec roku 2017 była inna, co przedstawia tabela 7.

Różnica w zatrudnieniu personelu COM wynikała ze zmiany koncepcji zapewnienia słuŹby łączności. Na początku 2017 przyjęto założenie, Źe na etacie będzie zatrudniony tylko kierownika COM, a informatycy i technicy będą pracowali w oparciu o umowy – zlecenia. Jednak praca operacyjna wykazała konieczność zatrudnienia informatyków na etatach, poniewaŹ ich obecność w czasie zapewniania łączności okazała się niezbędna.

W przypadku słuŹby MET różnice wynikają z zatrudnienia informatyka i pracownika administracyjno-finansowego (asystent Koordynatora SłuŹb Źeglugi Powietrznej) na umowę o prace. Od samego początku działalności MET kierownik LBM zgłaszał potrzebę zatrudnienia informatyka-programisty, który zapewni ciągły nadzór nad sprzętem komputerowym oraz

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W ROKU 2017

Oznaczenie dokumentu:

S-RSŻP

Kategoria archiwizacji:

A

Poziom dostępu:

Do użytku służbowego

Wydanie: **2**

będzie opracowywał aplikacje na potrzeby MET, co zostało zrealizowane w II połowie roku. Natomiast asystent Koordynatora, zatrudniony od początku IV kwartału, prowadzi bieżący nadzór nad kosztami służb oraz wykonuje miesięczne zastawienia kosztów AFIS, COM i MET, odpowiada za przygotowanie i realizację wniosków zakupowych na potrzeby służb.

Od lipca 2017 zatrudniono również dodatkową osobę dedykowaną do nadzoru merytorycznego i formalnego nad służbami żeglugi powietrznej. Utworzono stanowisko Koordynatora Służb Żeglugi Powietrznej z odpowiednimi uprawnieniami, kompetencjami i zakresem obowiązków. Osoba pełniąca tą funkcję jest zatrudniona na umowę – zlecenie.

Różnica w ilości etatów przeliczeniowych dla zatrudnionych na umowę – zlecenie wynika z ilości rzeczywiście przepracowanych godzin.

Tabela 6. Liczba personelu służb żeglugi powietrznej w 2017

		2017P	2017R
Umowa o pracę	AFIS	1,0	1,0
	COM	1,0	4,0
	MET	3,0	5,0
Umowa-zlecenie	AFIS	2,5	2,1
	COM	2,5	0,8
	MET	3,0	3,9
Suma		13	16,7

 Port Lotniczy Olsztyn-Mazury	SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ W ROKU 2017	Oznaczenie dokumentu: S-RSZP
		Kategoria archiwizacji: A
		Poziom dostępu: Do użytku służbowego
		Wydanie: 2

7 Podsumowanie

Plany finansowania służb żeglugi powietrznej opracowane w roku 2017 pozwoliły zidentyfikować luki (z angielskiego „gaps”) pomiędzy wymogami dotyczącymi strony finansowo-księgowej służb, a praktyką stosowaną przez Spółkę. Prowadzenie nadzoru bieżącego nad finansowaniem służb pozwoliło na szybką identyfikację występujących różnic i umożliwiło niezwłoczne podjęcie działań naprawczych i dostosowujących metodykę planowania i rozliczania kosztów służb żeglugi powietrznej do wymogów międzynarodowych. Dzięki tym działaniom finansowanie służb żeglugi powietrznej ustanowionych przez Warmię i Mazury Spółkę z o. o. stało się transparentne.

Od początku roku 2017 służby żeglugi powietrznej są objęte Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem, funkcjonującym w WiM. Opracowano listę zagrożeń i działań mitygujących dla każdej ze służb. W roku 2017 przeprowadzono audyty bezpieczeństwa w służbach AFIS, COM i MET, które nie wykazały żadnych niezgodności ani odstępstw.

Służba MET od początku swojej działalności jest objęta Zakładowym Systemem Zarządzania Jakością. Wdrożenie systemu, wymaganego certyfikatem instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zostało przeprowadzone przez pracowników Spółki, którzy obecnie nadzorują jego działanie. Służby AFIS i COM planuje się objąć systemem zarządzania jakością od roku 2018.

