



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY
www.pansa.pl

RAPORT ROCZNY 2015 ANNUAL REPORT 2015

■ Misja Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

Zapewnienie bezpiecznego i płynnego ruchu lotniczego, poprzez efektywne zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz świadczenie wysokiej jakości służb żeglugi powietrznej.

■ Wizja Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej będzie organizacją o silnej i ugruntowanej pozycji na europejskim rynku dostawców usług żeglugi powietrznej.

Wizja będzie realizowana poprzez efektywne i optymalne wykorzystywanie potencjału kadrowego, innowacyjną infrastrukturę oraz dzięki specyfice położenia geograficznego Polski w Europie (wschodnie granice Unii Europejskiej i Sojuszu Północnoatlantyckiego), Polska Agencja Żeglugi Powietrznej współpracując z instytucjami krajowymi i europejskimi, będzie stanowić pomost między Wschodem a Zachodem Europy w obszarze zapewniania służb i świadczenia usług.

Rok 2015 był pierwszym rokiem obowiązywania Planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019 (PSD RP2).

■ Cele strategiczne Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

- utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego
- zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej
- minimalizowanie negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko
- optymalizowanie efektywności kosztowej

■ Polska jest członkiem następujących lotniczych organizacji międzynarodowych

- ICAO (International Civil Aviation Organization) – od 04.04.1947
- ECAC (European Civil Aviation Conference) – od 28.06.1990
- EASA (European Aviation Safety Agency) – od 01.05.2004
- EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation) – od 01.09.2004

■ The mission of PANSA

Ensuring the safety and maintaining an orderly flow of air traffic by an effective management of the airspace and by providing high quality of air navigation services

■ The vision of PANSA

The Polish Air Navigation Services Agency shall be an organization with a visible position on European market of air navigation services. The vision shall be executed by an effective and optimal engagement of licenced staff's potential, innovative infrastructure and thanks to the specificity of geographical location of Poland in Europe (eastern borders of EU and NATO). The Polish Air Navigation Services Agency by cooperation with local and international organisations shall improve connections between the Eastern and Western parts of Europe in regards to providing the services.

2015 was the first year of the second performance scheme reference period (2015– 2019).

■ Strategic targets of PANSA

- Maintaining a high level of air traffic safety
- Ensuring the required airspace capacity
- Minimising the negative influence of air traffic on the environment
- Optimising the cost effectiveness

■ Poland is a member of the following international air traffic organizations

- ICAO (International Civil Aviation Organization) – since 04.04.1947
- ECAC (European Civil Aviation Conference) – since 28.06.1990
- EASA (European Aviation Safety Agency) – since 01.05.2004
- EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation) – since 01.09.2004

■ Wydarzenia 2015

STYCZEŃ 2015

Podpisana umowa na modernizację systemu PEGASUS_21

W dniu 15 stycznia 2015 roku pomiędzy Polską Agencją Żegluga Powietrznej (PAŻP), a wykonawcą systemu operacyjnego – firmą INDRA, podpisana została umowa na rozwój i modernizację systemu PEGASUS_21.

Zgodnie z wynegocjowaną umową modernizacja obejmować będzie zarówno funkcje systemu, jak i przygotowanie dodatkowych stanowisk operacyjnych.

LUTY 2015

Współpraca w Bałtyckim FAB

Polska i Litwa realizują projekty związane z ujednoczeniem i harmonizacją systemu kierowania ruchem lotniczym (ATM) i wdrożeniem FRA.

Działania te restrukturyzują przestrzeń powietrzną obejmującą Bałtycki FAB, co doprowadzi do uporządkowania kierunków przepływu ruchu lotniczego, uwolnienia dodatkowej pojemności przestrzeni powietrznej oraz zwiększenia efektywności pracy służb żegluga.

Dodatkowym elementem tych aktywności jest przygotowanie listy zadań w ramach projektu SESAR 2020, realizacją których zainteresowana jest Polska Agencja Żegluga Powietrznej oraz Oro Navigacija.

Kwestie te były omawiane w trakcie ostatniego posiedzenia Zarządu Bałtyckiego FAB, które odbyło się w Wilnie w dniach 23-24 lutego 2015 roku.

■ Main events of 2015

JANUARY 2015

A contract regarding modernization of Pegasus_21 system

On 15th January 2015, The Polish Air Navigation Services Agency and INDRA signed an agreement for the development and modernization of Pegasus_21 operating system.

According to the contract, the modernization will include both the system's functionalities and preparations of additional operational positions.

FEBRUARY 2015

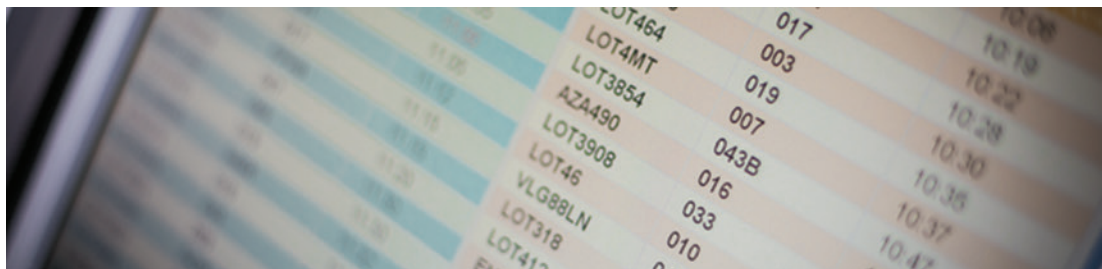
Cooperation in the Baltic FAB

Poland and Lithuania implement projects that are related to the standardization and harmonization of the system of ATM and the implementation of the FRA.

These actions restructure Baltic FAB airspace, which will result in better organization of the air traffic flows, release of additional capacity and increase ATCO effectiveness.

An additional element of those activities is the preparation of a list of interesting for PANSO and Oro Navigacija investment tasks in regards to the SESAR 2020 programme.

Those points were discussed during the meeting of the Baltic FAB Board which took place in Vilnius on 23-24 February 2015.



MARZEC 2015**PAŻP na światowym kongresie służb żegluga powietrznej w Madrycie**

Polska Agencja Żegluga Powietrznej była obecna na madryckim World ATM Congress – kongresie służb żegluga powietrznej (ATM).

Polsko-austriacka współpraca w obszarze bezpieczeństwa systemu kontroli ruchu lotniczego

Współpraca w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego – (SMS) była głównym tematem spotkania kierownictwa polskich i austriackich służb żegluga powietrznej, do którego doszło w piątek, 20 marca 2015 roku.

Wizyta służyła wymianie doświadczeń polskiego i austriackiego ANSP w kwestiach, między innymi: wymogów SES II plus, SESAR, roli EUROCONTROL i EASA w regulowaniu działań ANSP w Europie oraz działaniach FAB'ów.

KWIECIEŃ 2015**Rozmowy o aktualnym stanie prac i przyszłości Bałtyckiego FAB**

Kierunki dalszego rozwoju Bałtyckiego FAB, a także podsumowanie poziomu realizacji zadań projektowych to główne tematy zakończonego drugiego posiedzenia Rady Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej.

MAJ 2015**Udział Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej w ćwiczeniach RENEGADE – KAPER**

W polskiej przestrzeni powietrznej i morskiej przeprowadzone zostało ćwiczenie taktyczno-specjalne przeciwdziałania atakom terrorystycznym z powietrza i morza oznaczone kryptonimem RENEGADE – KAPER.

MARCH 2015**PANSА at the World ATM Congress in Madrid**

Polish Air Navigation Services Agency was present at the annual Madrid World ATM Congress.

Polish-Austrian cooperation in the area of the Safety Management System (SMS).

Cooperation in field of SMS was a main topic of the meeting of the Polish and Austrian ANSP Management Boards, which took place on the 20th March 2015.

The visit allowed also to share best practices in other areas, i.a. the requirements of SES II plus, SESAR, the future role of EUROCONTROL and EASA to control ANSP activities in Europe and FAB's activities.

APRIL 2015**Discussions of the current state of activities and the future of Baltic FAB.**

The future development of Baltic FAB and summary of the projects' tasks completion were the main topics of the 2nd Baltic FAB Council meeting.

MAY 2015**The participation of PANSА in the RENEGADE-KAPER event.**

PANSА was engaged in military training in preventing terrorist attacks under a codename of RENEGADE-KAPER.

LIPIEC 2015**Potwierdzenie uczestnictwa Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej w grupie A6**

1 lipca 2015 roku p.o. Prezesa Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej Magdalena Jaworska podpisała w Brukseli nowe „Memorandum of Cooperation” grupy A6. Tym samym Polska Agencja Żegluga Powietrznej potwierdziła swoje uczestnictwo w gronie głównych europejskich dostawców żegluga powietrznej – obok brytyjskiego NATS, niemieckiego DFS, francuskiego DSNA, hiszpańskiego ENAIRE, włoskiego ENAV oraz duńskiego Naviar i szwedzkiego LFV (reprezentujących odpowiednio konsorcja NORACON i COOPANS).

Od tej chwili Polska Agencja Żegluga Powietrznej jest nie tylko zobowiązana do realizowania planów rozwojowych Unii Europejskiej (ATM Master Plan, Common Projects, Deployment Plan), ale ma również prawo i obowiązek aktywnego koordynowania swoich planów, prac rozwojowych i wdrożeniowych w grupie największych dostawców służb żegluga powietrznej w Europie.

Efektom tego ma być pełen rozwój infrastrukturalno-systemowy PAŻP, pozwalający zarówno na zapewnienie usług w polskiej przestrzeni powietrznej, jak i na udostępnianie tych usług innym odbiorcom.

Szkolenia TRM w Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej

Ruszyły szkolenia TRM – trening zarządzania zasobami zespołu jest programem szkoleń „miękkich” dla pracowników związanych bezpośrednio z kontrolą ruchu lotniczego, którego celem jest poprawa poziomu bezpieczeństwa w nadzorowanej przestrzeni powietrznej.

WRZESIEŃ 2015**Nowy budynek szkoleniowo-administracyjny Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej**

Zapewnienie nowoczesnych warunków szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego to główny cel budowy obiektu szkoleniowo – administracyjnego, który powstanie na terenie Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej przy ulicy Wieżowej w Warszawie. Umowa na realizację obiektu została podpisana w lutym 2015 roku, już w marcu rozpoczęły się prace budowlane, natomiast we wrześniu zamknięto stan surowy budynku.

JULY 2015**Polish Air Navigation Services Agency is confirmed to participate in the A6 group.**

On the 1st July 2015, the acting President of Polish Air Navigation Services Agency, Magdalena Jaworska, signed in Brussels the new “Memorandum of Cooperation” of A6 group. By this, the Polish Air Navigation Services Agency confirmed its participation in A6 together with main European providers of air travel – British NATS, German DFS, French DSNA, Spanish ENAIRE, Italian ENAV, Danish Naviar and Swedish LFV (representing NORACON and COOPANS consortiums).

From this moment, the PANSAN is not only obligated to implement the EU development plans (ATM Master Plan, Common Projects, Deployment Plan), but it also has the right and duty of active coordination of all activities as well as R&D projects within the group of the biggest ANSP’s in Europe.

This should lead to a full development of PANSAN’s infrastructure and system, allowing to provide services in Polish air space and making those services available to other customers.

TRM trainings in Polish Air Navigation Services Agency.

Team Resource Management trainings started. TRM programme is a set of soft skills trainings for the ATC staff, which aims to improve safety in Polish air space.

SEPTEMBER 2015**The new training and administration building of the Polish Air Navigation Services Agency.**

Start of building modern training centre and new offices near to PANSAN Headquarters. The contract was signed in February of the current year, the works started in March and the structural work was finished in September.

Polska Agencja Żegluga Powietrznej wyróżniona na EGNOS Service Provision Workshop 2015 w Kopenhadze

Podczas warsztatów EGNOS Service Provision Workshop 2015, które odbywały się w dniach 29-30 września w Kopenhadze, Polska Agencja Żegluga Powietrznej została uhonorowana wyróżnieniem za wdrożenie w 2014 roku pierwszej w Polsce procedury APV-I (LPV) opartej o system satelitarny EGNOS.

The Polish Air Navigation Services Agency on EGNOS Service Provision Workshop 2015 in Copenhagen.

During the EGNOS Service Provision Workshop 2015, which took place between 29th and 30th September in Copenhagen, the Polish Air Navigation Services Agency was awarded the distinction for the implementation the first in Poland LPV procedure based on EGNOS satellite system.

PAŹDZIERNIK 2015

Porozumienie o realizacji wspólnych zamówień pomiędzy Polską Agencją Żegluga Powietrznej i Oro Navigacija

30 października 2015 roku w Wilnie odbyło spotkanie p.o. Prezesa Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej Magdaleny Jaworskiej z Dyrektorem Generalnym litewskiego Przedsiębiorstwa Państwowego „Oro Navigacija” Algimantasem Raščiusem, w trakcie którego podpisane zostało Porozumienie o Realizacji Wspólnych Zamówień pomiędzy polską i litewską agencją żegluga powietrznej.

OCTOBER 2015

The joint procurement agreement between the Polish Air Navigation Services Agency and Oro Navigacija

On 30th October 2015 during the meeting Ms Magdalena Jaworska (acting President of the Polish Air Navigation Services Agency) and Mr Algimantas Raščius (the General Manager of Oro Navigacija, have signed agreement regarding the Implementation of Joint Procurement between Polish and Lithuanian aviation agency.

LISTOPAD 2015

Nowa Papuga w służbie bezpieczeństwa lotniczego

Nowy samolot pomiarowy Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej – Beechcraft King Air 350, ze względu na barwną kolorystykę nazywany Papugą, wylądował na Lotnisku Chopina w Warszawie.

Na przełomie 2015/2016 roku samolot rozpoczął służbę kontrolno-pomiarową realizowaną przez inspekcję lotniczą Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej. Fabrycznie nowy samolot został poddany w niemieckiej firmie Aerodata AG (Brunswick) modyfikacji do wersji kontrolno-pomiarowej.

Zakup i wyposażenie samolotu są współfinansowane ze środków unijnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

NOVEMBER 2015

ATM Systems inspection aircraft

A new ATM systems inspection aircraft (so called Parrot) – Beechcraft King Air 350 landed at Warsaw Chopin Airport. Parrot started its service in 2015/2016. A brand new plane was modified in Germany by Aerodata AG to be used for inspections. This investment was co-financed by the funds from Operational Programme Infrastructure and Environment 2007 – 2013.



GRUDZIEŃ 2015

Wdrożono Direct Routing (FRA like) w FIR Warszawa, który jest pierwszym etapem implementacji FRA. Wdrażanie FRA w ramach Bałtyckiego FAB jest kontynuowane zgodnie z Baltic FAB Implementation Programme.

DECEMBER 2015

Implementation of Direct Routing (FRA like) in FIR Warsaw is one of the phases of Free Route Airspace Implementation. This stage is already implemented, however it is still under further development. Baltic FAB FRA is in progress according to Baltic FAB Implementation Programme.

■ Kluczowe wyniki / Our performance

Wskaźniki / Performance indicators	2013	2014	2015
Liczba operacji trasowych w tys. Number of En-route IFR movements (000)	684	702	700
Liczba kontrolowanych godzin lotów IFR w tys. Number of IFR flight hours controlled (000)*	403	408	403
Liczba operacji terminalowych w tys. Number of airport movements (000)	207	235	275
Średnie opóźnienie ATFM (minuty/lot En-route ATFM delay (minutes/flight)	0,51	0,79	0,19
Stan zatrudnienia (etaty) Total employment in FTE	1 753	1 803	1 839
Kontrolerzy Ruchu Lotniczego ATCO in OPS	483	481	495
Przychody ze sprzedaży ogółem w tys. PLN Sales revenues in (000) PLN	735 930	726 884	711 758
Przychody z usług nawigacji trasowej w tys. PLN Revenues from En-route navigation services in (000) PLN	624 259	590 049	564 197
Przychody z usług nawigacji terminalowej w tys. PLN Revenues from terminal navigation services in (000) PLN	99 796	116 132	126 171
Zysk ze sprzedaży w tys. PLN Profit on sale in (000) PLN	70 963	32 452	17 175
Zysk (strata) netto w tys. PLN Net profit (loss) in (000) PLN	40 514	(28 614)	18 456



■ **Struktura organizacyjna Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na dzień 31 grudnia 2015 roku**

■ **The organizational structure of Polish Air Navigation Services Agency on the 31st December 2015**



Pion Prezesa PAŻP / PANSА Presidential Division

Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Lotniczego i Jakości Usług
Air Traffic Safety Management and Quality of Service Department



Biuro Szkolenia i Rozwoju Personelu ATM/CNS
Personnel Training and Development Department



Biuro Wdrożeń i Rozwoju
Development and Implementation Department



Ośrodek Szkolenia Personelu ATS
Personnel Training Centre ATS



Biuro do spraw Strategii i Współpracy Międzynarodowej
Strategy and International Affairs Department



Pion zastępcy Prezesa do spraw żeglugi powietrznej / Vice President for Air Navigation Division

Biuro Zarządzania Przestrzenią Powietrzną i Przygotowania Operacyjnego
Airspace Management and Operational Processing Department



Biuro Służb Ruchu Lotniczego
Air Traffic Services Department



Biuro Służb Technicznych
Technical Services Department



Pion zastępcy Prezesa do spraw finansowo-administracyjnych / Vice President for Finance and Administration Division

Biuro Administracyjne
Administrative Department



Biuro Finansów
Financial Department



Biuro Głównego Księgowego
Chief Accountant's Department

■ Zarządzanie ruchem lotniczym

Rok 2015 to dostosowywanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych, doskonalenie kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną i prace przygotowujące do implementacji pierwszego etapu podziału pionowego w FIR Warszawa

W ramach dostosowywania systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych rozwinęto funkcjonalność obecnego systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS_21.

W 2015 roku rozpoczęto prace nad wdrożeniem platformy walidacyjnej iTEC, umożliwiającej aktywne uczestnictwo PAŻP w pracach nad przyszłym europejskim systemem iTEC oraz przygotowanie pełnej specyfikacji dla nowego systemu ATM w Polsce, który zastąpi obecny system PEGASUS_21 po roku 2020.

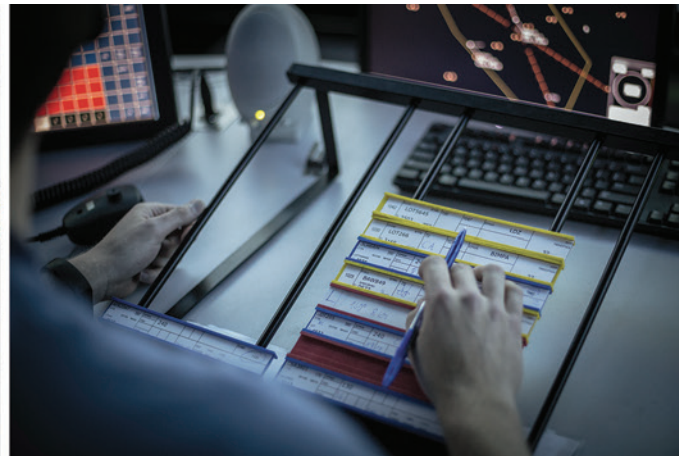
Przeprowadzono liczne szkolenia operacyjne, założeniem których była unifikacja stanowisk szkoleniowych z funkcjonalnością systemu PEGASUS_21 i wdrożenie szkoleń pre-OJT na platformie symulatora „site-specific” zalecanego przez EUROCONTROL w specyfikacji pt. „Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training” oraz w opiniach Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nadzorującego prawidłowość procesów wdrażania zmian w systemie funkcjonalnym ATM.

■ Air traffic management

2015 was a time of adjusting the air traffic management system for operational needs, improvement of the ATM complexity and the works preparing for the implementation of the first stage of vertical split in FIR Warsaw

As a part of the development of the air traffic control system, to meet the operational needs, the functionality of the current PEGASUS_21 system was improved.

In 2015, implementation of the iTEC validation platform has started. It would allow PANSA to participate in works on future iTEC system and preparation the specification of a new ATM system, which would replace PEGASUS_21 after 2020. Numerous trainings were done with the idea of unifying the training positions with the functionality of P_21 and the implementation of pre-OJT training on a “site-specific” platform, which is recommended by EUROCONTROL in the specification under the name of „Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training”, and in the CAA opinion, supervising the process of implementation in the ATM functional system.



PAŻP i ORO Navigacija podjęły decyzję o wspólnym zamówieniu i realizacji projektu iTEC Solution – pierwsze wspólne zamówienie dwóch ANSP w Unii Europejskiej. Realizacja projektu pozwoli na optymalizację kosztów eksploatacji i utrzymania systemu zarządzania ruchem lotniczym oraz wzmocni współpracę w ramach Bałtyckiego FAB

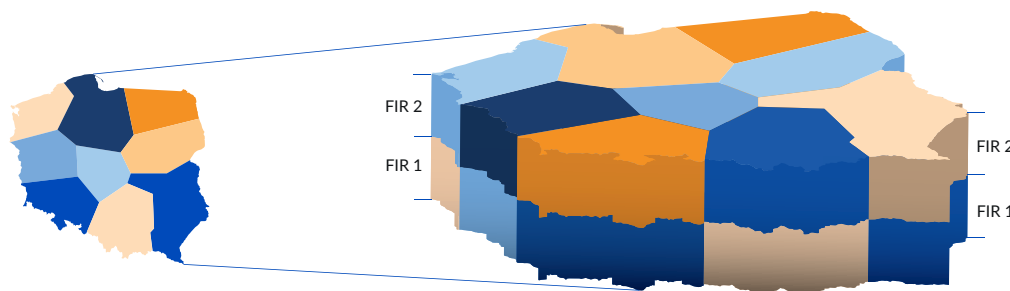
PANSa and ORO Navigacija – as the first in the European Union – declared joint procurement of air traffic management system (iTEC). This will enable cost optimization of the ATM system acquisition, implementation and maintenance. Such collaboration will also strengthen partnership within the Baltic FAB.

W ramach doskonalenia kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną przeprowadzono prace przygotowujące do implementacji pierwszego etapu podziału pionowego w FIR Warszawa, tj. podziału pionowego przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa w oparciu o obecne sektory GAT-ACC na dwie warstwy. Zakończono proces pozyskiwania nowych częstotliwości, budowy nowych ośrodków radiokomunikacyjnych oraz rozpoczęto złożony proces szkolenia personelu operacyjnego. W ramach Służby Informacji Lotniczej (AIS) prowadzono prace związane z integracją służb AIS Polski i Litwy, polegające na wykorzystaniu wspólnej bazy danych AIS dla FAB, wspólnego oprogramowania oraz integracji części zadań AIS.

As a part of improving the comprehensive airspace management, preparatory work had been carried out for the implementation of the first stage of the vertical split in FIR Warsaw, which based on current GAT ACC sectors in two layers.

The process of acquiring new radio frequencies as well as investment to build new centres of radio communication were completed and the complex process of training of operating personnel had started. Within the Aeronautical Information Services (AIS) – works connected to the integration of Polish and Lithuanian AIS were carried out. It was connected with a shared AIS database for FAB, shared software and integration of the part of AIS tasks.

Podział pionowy przestrzeni powietrznej na dwie warstwy w FIR Warszawa



Vertical split (two layers) in FIR Warsaw

Oczekiwane efekty wprowadzenia tego rozwiązania to usprawnienie przepływu ruchu lotniczego, zmniejszenie opóźnień, skrócenie tras lotów, zmniejszenie emisji CO₂ i poprawa konkurencyjności oferowanych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej usług dla użytkowników polskiej przestrzeni.

The expected outcome of implementing vertical split: separation of air traffic flows, reducing delays, shortening the flight paths, reducing CO₂ emissions and improving the competitiveness offered by the Polish Air Navigation Services Agency services for users of Polish air space.

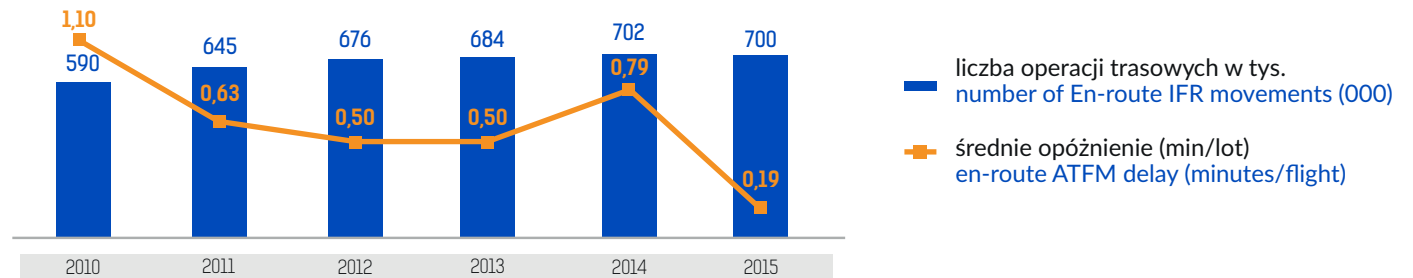
Działania w 2015 roku sprzyjały zapewnieniu pojemności przestrzeni powietrznej i redukcji opóźnień zgodnie z oczekiwaniami użytkowników przestrzeni, osiągając jednocześnie wyznaczony cel w PSD RP2

Zrealizowano cel – wskaźnik opóźnień trasowych wyniósł 0,19 min/lot w stosunku do planowanego 0,26 min/lot.

Actions in 2015 facilitated ensuring the capacity and reduction of delays, as the users expected, achieving the set goal in PSD RP2

The target was met – the delay ratio was 0,19 min per flight in regards to planned 0,26 min per flight.

Średnie opóźnienia w odniesieniu do liczby operacji trasowych w latach 2010-2015
Average delays in relation to En-route MVS between 2010-2015



W 2015 roku doskonalono kompleksowe zarządzanie przestrzenią powietrzną poprzez elastyczne wykorzystanie w sezonie letnim, podczas nadmiernego przeciążenia przestrzeni powietrznej w szczytach ruchu, „Eurorestrykcji ruchowych”. Zaimplementowano I fazę STAM, wykorzystywanych do zarządzania przestrzenią, zastosowano nowe konfiguracje sektorów ACC, dopasowane do zmienności przepływu ruchu.

Wydłużono czas otwarcia, maksymalnej liczby sektorów, niezbędnych dla zapewnienia płynnego ruchu, wprowadzono funkcję Traffic Managera w obszarze zarządzania przedtaktycznego i taktycznego w ścisłej współpracy z Network Manager EUROCONTROL oraz monitorowano przepływy ruchu w zakresie dynamicznego reagowania na nieprzewidywany wzrost lub nieregularność rozkładu ruchu.

W ramach doskonalenia technologii pracy kontrolerów ruchu lotniczego i zapewnienia personelu ATS adekwatnego do potrzeb operacyjnych wdrożono zmiany w pracy personelu służb ACC po ich uprzedniej walidacji na platformie symulatorowej oraz zoptymalizowano rozkłady dobowe pracy kontrolerów ACC, jak również kontynuowano szkolenia podstawowe, mające na celu redukcję braków kadrowych personelu operacyjnego.

■ Bezpieczeństwo i jakość usług

Rozpoczęto prace mające na celu podniesienie poziomu kultury bezpieczeństwa (Safety Culture) oraz efektywności SMS.

W 2015 roku wprowadzono politykę bezpieczeństwa i powołano Komitet ds. Just Culture.

Od listopada 2015 roku zaczęła obowiązywać w PAŻP polityka Just Culture, tj. polityka, w ramach której bezpośrednio zaangażowani operatorzy lub inne osoby nie są karani za działania, zaniechania lub podjęte przez nich decyzje, które są współmierne do ich doświadczenia i wyszkolenia, lecz w ramach której nie toleruje się rażącego niedbalstwa, umyślnych działań powodujących szkody.

Doskonalono sposób zgłaszania zdarzeń, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego oraz procedur badania incydentów lotniczych w obszarze operacyjnym i technicznym poprzez wykorzystanie ERKZ – elektronicznego systemu raportowania zdarzeń w ATM.

In 2015, complex airspace management was improved through a flexible use of "Euro-restrictions of movement" in the high summer season: the STAM first phase was implemented and used for space management; a new configurations of ACC sectors was applied, which was adjusted to the variability of the traffic flows.

The time, during which the maximum numbers of sectors are open to provide the best traffic, was extended. Traffic Manager function was implemented in the area of pre-tactical and tactical management in relation with the EUROCONTROL Network Manager.

Implementation of flow monitoring in regards to dynamic reaction to its unpredictable increase or irregularity. In regards to improving the work technology used by ATCO's and providing the adequate to operational needs ATS personnel, above mentioned changes in the work of ACC staff were made after their previous validation on the simulation platform. The daily roster for the ACC controllers were optimised and the basic training were continued.

■ Safety & Quality

Improvement in the Safety Culture and the SMS efficiency fields.

In 2015, safety policy was introduced and the Just Culture Committee was created.

Since the November of 2015, PANSА Just Culture policy was implemented. A policy in regards to which the directly involved operators or other staff members shall not be punished for their actions, decisions or omissions, which correspond to their experience. However, it does not tolerate negligence or intended actions that result in any sort of damage.

Reporting system was improved. It has an influence on the safety of air traffic and the procedures of examining the flight-related incidents in regards to operational and technical sector, through the use of ERKZ - digital system of reporting situations in ATM.



Wprowadzone zostały jednolite zasady powierzenia pracownikom operacyjnym (kontrolerzy ATC, informatorzy FIS) funkcji inspektorów prowadzących badanie zdarzeń lotniczych.

Na podstawie przeprowadzanych analiz dla zmian w systemach ATM/CNS wdrażano standardy bezpieczeństwa, jednocześnie doskonalono metodologię SOAM w grupie pracowników zajmujących się badaniem zdarzeń lotniczych, a także kandydatów na inspektorów prowadzących badania zdarzeń lotniczych.

W ramach doskonalenia infrastruktury ATM/CNS realizowano zadania inwestycyjne.

Na Lotnisku Chopina w Warszawie utworzony został Komitet Bezpieczeństwa, który będzie platformą służącą wymianie najlepszych praktyk. Członkami Komitetu są również eksperci z Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

The unified rules for entrusting the functions of flight-related incidents inspectors to operation works (ATC controllers, Flight Information Service Officer FIS) were implemented.

Based on the carried-out analysis of ATM/CNS system changes, safety standards were introduced. At the same time, the SOAM methodology was improved within the staff group, who deals with investigating flight-related incidents and candidates for the inspectors who investigate flight-related incidents. The investment projects were completed within the improvement of CNS/ATM infrastructure.

At the Warsaw Chopin Airport The Safety Committee was established to share best practices of runway excursion among the other things. Members of the Safety Committee represent main stakeholders at Warsaw Airport, including Polish Air Navigation Services Agency

■ Przyszły rozwój

Program SESAR, który ma na celu unowocześnienie europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym, wkroczył w 2015 roku w fazę realizacji (tzw. deployment phase), która obejmuje walidację, industrializację i wdrażanie nowych systemów zarządzania ruchem lotniczym w Europie

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej aktywnie uczestniczy w procesie wdrożenia Programu SESAR (deployment).

W ramach tego procesu, w 2015 roku PAŻP realizowała projekt p.n. „1st part of the upgrade of the PEGASUS_21 system to SESAR functionalities – test and validation platform”, który został zgłoszony do współfinansowania unijnego w ramach 2014 CEF Transport Call for Proposal i który otrzymał dofinansowanie ze środków UE. Okres realizacji ww. projektu obejmuje lata 2015-2017 i stanowi pierwszą część rozwoju systemu ATM w PAŻP.

Ponadto, w 2015 roku PAŻP złożyła wnioski aplikacyjne o wspólnotowe dofinansowanie kolejnych projektów, które zgodne są z zakresem przedmiotowym rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 716/2014 ws. wspólnych projektów (PCP) oraz są spójne z kolejnymi wersjami Programu Wdrażania SESAR (Deployment Programme), opracowanymi przez SESAR Deployment Managera (SDM).

Projekty zgłoszone do wspólnotowego dofinansowania w ramach 2015 CEF Transport Call for Proposals dotyczyły:

- ECG communication System Upgrade,
- LAN Network upgrade,
- Implementation of Datalink services for the ATM in FIR Warsaw,
- SWIM Governance Deployment.

W ramach uruchamiania programu badawczo-rozwojowego SESAR 2020, w 2015 roku PAŻP reprezentowała Konsorcjum B4 w procesie akcesyjnym na członka SJU, który rozpoczął się w listopadzie 2014 roku.

W fazie tzw. Dialogu Technicznego, PAŻP była także reprezentującym Konsorcjum w SJU Task Force, którego zadaniem było skoordynowanie szczegółowego definiowania zakresu poszczególnych projektów SESAR 2020.

■ Future developments

SESAR programme, which aim is to modernise the European system of air traffic management, entered into a deployment phase in 2015. It includes validation, industrialization and implementation of new air traffic management systems in Europe

The Polish Air Navigation Services Agency actively participates in the deployment phase of the SESAR Programme.

In 2015 PANSA was carrying out a project under the name of “1st part of the upgrade of the PEGASUS_21 system to SESAR functionalities – test and validation platform”, which was submitted for EU co-financing in relation to 2014 CEF Transport Call for Proposal and was awarded EU grants. The project’s implementation spans a period of time from 2015 to 2017 and it is the first part of the ATM system development in PANSA.

Moreover, in 2015, PANSA applied for co-financing of further projects, which are consistent with the scope of the Commission (EU) implementing regulation no. 716/2014 for Pilot Common Projects and are in line with the Deployment Programme, developed by the SESAR Deployment Manager (SDM).

The projects submitted for co-financing in regards to 2015 CEF Transport Call for Proposals involved:

- ECG communication System Upgrade,
- LAN Network upgrade,
- Implementation of Datalink services for the ATM in FIR Warsaw,
- SWIM Governance Deployment .

As a part of SESAR 2020 research and development programme, in 2015 PANSA represented the B4 Consortium in the accession process for the member of the SESAR Joint Undertaking (SJU), which started in November 2014.

During the phase of so called Technical Dialogue, the Agency was representing the Consortium in the SJU Task Force, which was supposed to coordinate the precise scope of individual SESAR 2020 projects.

Równoległe, PAŻP reprezentowała Konsorcjum B4 w grupie roboczej A6 R&D Working Group będącej platformą koordynacji i uzgodnień zrównoważonego scenariusza zaangażowania ANSP w Programie SESAR 2020. PAŻP zarządzała wewnątrz Konsorcjum procesem koordynacji i uzgadniania tworzonego wkładu członków B4 do oferty ANSP na realizację zadań R&D w Programie SESAR 2020.

Celem zapewnienia właściwej realizacji zadań w ramach udziału w procesie Koordynacji Oferty SESAR 2020 (SESAR 2020 Bid Coordination process) powołano strukturę projektową, która zarządzała procesem przygotowania propozycji (Oferty) PAŻP i jej partnerów krajowych na zadania R&D w Programie SESAR 2020 oraz zapewniła właściwe wsparcie kadrowe realizacji tego zadania.

At the same time, PANSA represented B4 Consortium in the A6 R&D Working Group, which is a platform for ANSP process coordination and arrangements for sustainable involvement scenario in SESAR 2020 programme. The agency managed, within the Consortium, the coordination process and discussion of the B4 members contribution to ANSP offer for the R&D tasks in the SESAR 2020 programme.

The aim of ensuring the proper implementation of the tasks within the Agency's participation in the SESAR 2020 Bid Coordination process, a designing team was created, which managed the process of PANSA and its national partners' bid preparation for the R&D tasks in the SESAR 2020 programme. It also provided proper staff support for completing of the task.



■ Gate One

Polska Agencja Żegluga Powietrznej kontynuowała działania na rzecz rozwoju inicjatywy, której celem jest promowanie efektywności europejskiego zarządzania ruchem lotniczym poprzez intensyfikację współpracy pomiędzy uczestniczącymi instytucjami zapewniającymi służby żegluga powietrznej.

Ponadto, celem jest również zapewnienie bardziej widocznego i lepiej skoordynowanego uczestnictwa tego regionu w europejskich procesach decyzyjnych.

W ramach prac grupy został poruszony, m.in. temat stworzenia Gate One Free Route Airspace (GO FRA). Projekt GO FRA to przedsięwzięcie, które mogłoby obejmować przestrzeń trzynastu członków Gate One i być jednym z największych projektów FRA w Europie.

Byłaby to współpraca trzech FAB (Bałtyckiego FAB, FABCE i Danube FAB) oraz innych państw. PAŻP zamierza stanowić jeden z głównych filarów tego projektu, gdyż działa w kraju granicznym UE, z bardzo dużym ruchem nieregulowanym z Bliskiego i Dalekiego Wschodu oraz Rosji.

Ze względu na położenie polskiej przestrzeni powietrznej, w projekcie tym powinny zostać zaimplementowane takie rozwiązania, które pozwolą na połączenie innych projektów FRA w europejskiej przestrzeni powietrznej z projektem GO FRA, jak również takie, które mają na celu usprawnienie przepływu ruchu lotniczego w FIR Warszawa, a tym samym na wypełnianie celów unijnych wyznaczanych dla określonych okresów odniesienia.

PAŻP jako członek Grupy A6 koordynuje swoje plany, prace rozwojowe i wdrożeniowe w grupie największych dostawców służb żegluga powietrznej w Europie. Efektem tego ma być pełen rozwój infrastrukturalno-systemowy PAŻP, pozwalający zarówno na zapewnienie usług w polskiej przestrzeni powietrznej, jak i na udostępnianie tych usług innym odbiorcom

■ Gate One

PANSA continued its actions for the initiative development, which aim is to promote effectiveness of European air traffic management through intense cooperation between the participating institution, which provide the staff.

Moreover, the goal is to ensure a stronger and better coordinated membership of this region in European decision making processes.

During the group working, among others, a topic of creating Gate One Free Route Airspace (GO FRA) will be discussed. The GO FRA project could involve 13 members of Get One and it could be one of the biggest FRA project in Europe.

It would be a cooperation of three FAB (Baltic, FABCE, Danube), and other countries. PANSA should be one of the main supporting pillars of this project, since it operates in a country on EU boarder with a vast and unregulated traffic from the Far and Close East and the territory of Russia.

Due to the location of the Polish air space, the project should include solutions, which would allow to connect other FRA projects in European airspace with GO FRA project, along with projects that would allow to improve the air traffic flow in FIR Warsaw and by this, meeting the EU goals that were set for a specific period of time.

PANSA as a member of A6 Group coordinates its plans, development and implementations in the group of the biggest air navigation services suppliers in Europe. It should ensure a full development of PANSA infrastructure and system, which would allow to provide services in Polish airspace and promoting those services among other customers

■ Grupa A6

W dniu 21 września 2015 roku w Brukseli zakończył się proces podpisywania nowego Memorandum of Cooperation i PAŻP stała się pełnoprawnym członkiem najważniejszej grupy europejskich dostawców służb żeglugi powietrznej.

Podpisanie Memorandum of Cooperation zamknęło poprzednie porozumienie zawarte w czerwcu 2011 roku na potrzeby realizowania Programu SESAR 1 w ramach SJU. PAŻP uczestniczyła w 2015 roku w ramach Grupy A6 we wszystkich wspólnych przedsięwzięciach:

- przygotowanie do uczestnictwa w nowym programie badawczo-rozwojowym SJU – SESAR 2020,
- SESAR Deployment Manager,
- ubieganie się o finanse unijne (INEA) do realizacji wspólnych projektów.

Jednocześnie PAŻP reprezentowała w Grupie A6 Konsorcjum B4, przygotowując się do złożenia oferty uczestnictwa w Programie SESAR 2020.

PAŻP w 2015 roku kontynuowała pełnienie roli koordynatora w Konsorcjum B4 we wszystkich aspektach związanych z procesem przystępowania do SESAR Joint Undertaking i uruchomieniem Programu SESAR 2020

Zasadniczym zadaniem wewnątrz Konsorcjum B4 było zarządzanie koordynacją definiowania wkładów (merytorycznego i finansowego) jego członków do Programu SESAR 2020 oraz ich integracja i konsolidacja jako scenariusza zaangażowania B4 w Programie SESAR 2020 (B4 Contribution Scenario).

PAŻP reprezentowała Konsorcjum na poziomie eksperckim (Ad hoc Task Force) i strategicznym (Steering Committee) w Fazie 2 (Dialog Techniczny) Procesu Akcesyjnego dla Członków Kandydujących do SJU. Celem tej fazy było zdefiniowanie, wraz z pozostałymi organizacjami kandydującymi do SJU, technicznego sposobu osiągnięcia celów określonych w ATM Master Plan (definiowanie zakresów projektów Programu SESAR 2020) oraz ram podstaw prawnych dla funkcjonowania SESAR 2020 w oparciu o model Horyzont 2020.

Wraz z ogłoszeniem dnia 25 listopada 2015 roku zaproszenia do złożenia ostatecznego wniosku na członka SESAR Joint Undertaking (Call for Final Membership Applications), PAŻP przyjęła rolę koordynatora i integratora części technicznej i finansowej wniosku Konsorcjum B4 na członka SJU.

■ A6 Group

On 21st September 2015, in Brussels, a new Memorandum of Cooperation was signed, by which the Agency became a full member of the most important group of air navigation providers.

Signing of the Memorandum of Cooperation closed the previous agreement signed in June 2011 for implementation of SESAR 1 programme in regards to SJU. PANSA in 2015 took part in all joint ventures of A6 Group:

- preparation for participation in the new research and development program SJU - SESAR 2020,
- SESAR Deployment Manager,
- Applying for EU funding (INEA) for the implementation of joint venture projects.

At the same time PANSA represented Consortium B4 in A6 Group, which was preparing to make an offer of participation in the SESAR 2020 programme.

In 2015, PANSA continued its coordinating role in the B4 Consortium in all aspects connected to the process of joining the SESAR Joint Undertaking and implementing the SESAR 2020 programme

The main task within B4 Consortium was to manage the coordination of defining the contributions (technical and financial) of the Consortium's members for the SESAR 2020 Programme and the integration and consolidation as a B4 Contribution Scenario in SESAR 2020 programme.

PANSA represented the Consortium on an expert level (Ad hoc Task Force) and in the Steering Committee in Phase 2 (Technical dialogue) of the Accession Process for the candidate members to the SJU. The aim of this phase is to define, along with the rest of candidates to SJU, the technical way of achieving the goals stated in the ATM Master Plan (defining the scopes of the SESAR 2020 programme projects) and the framework of the legal basis for the operation of the SESAR 2020 based on the model of the Horizon 2020.

With the announcement made on 25th November 2015 regarding the Call for Final Membership Applications to SESAR Joint Undertaking, the Agency took the role of a coordinator and an integrator of the technical and financial application of B4 Consortium for SJU membership.



■ Bałtycki FAB

Współpraca PAŻP i Oro Navigacija w ramach Bałtyckiego FAB w kontekście wzmacniania powiązań operacyjno-technicznych zaowocowała porozumieniem o wspólnym zakupie nowego systemu ATM i przystąpieniem PAŻP i Oro Navigacija do grupy systemowej iTEC.

PAŻP we współpracy z litewskim partnerem Oro Navigacija, podejmowała w 2015 roku działania w kierunku określenia działań strategicznych dla Bałtyckiego FAB.

W celu osiągnięcia pełnej interoperacyjności w ramach Bałtyckiego FAB, zgodnie z projektem Convergence of ATM systems in the Baltic FAB ACCs and Cross Borders Service provision with Joint Contingency Service Provision, koncepcja zakupu platformy walidacyjnej iTEC oraz nowego systemu dla Oro Navigacija realizowana jest w ramach jednego postępowania przetargowego.

Dodatkowo projekt ten po stronie PAŻP został zgłoszony w ramach INEA, jako projekt wpisujący się w realizację Programu SESAR, zgodnie z rozporządzeniem nr 716/2014 w sprawie ustanowienia wspólnego projektu pilotażowego wspierającego realizację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie – realizacja projektów wskazanych w Planie Wdrożenia FAB. Pierwszy etap implementacji FRA w FIR Warszawa został zakończony. Wdrażanie FRA w ramach Bałtyckiego FAB jest kontynuowane zgodnie z Baltic FAB Implementation Programme.

Zakończono główny etap wdrażania Direct Routing (FRA like) w FIR Warszawa, który jest jednym z etapów implementacji Free Route Airspace

Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu na środowisko w zakresie ATM to jeden z celów strategicznych

■ Baltic FAB

PANSA and Oro Navigacija cooperation in regards to Baltic FAB in the context of strengthening the operational and technical connections, resulted in an agreement for joint purchase of a new ATM system for the Baltic FAB and joining the system group of iTEC by PANSA and Oro Navigacija.

The Agency, in collaboration with the Lithuanian partner Oro Navigacija, in 2015, took action in determining the key actions for the Baltic FAB.

In order to achieve full interoperability within the framework of the Baltic FAB, in accordance with the project of Convergence of ATM systems in the Baltic FAB ACCs and Cross Borders Service provision with Joint Contingency Service Provision, the concept of purchasing a iTEC validation platform with a new system for Oro Navigacija is carried out within the same tender. In addition, the project from PANSA side was submitted to INEA as a project connected with implementing SESAR Programme in accordance with regulation no. 716/2014 on the establishment of a joint pilot project to support the implementation of the master plan for air traffic management in Europe:

- Carrying out projects identified in the FAB Implementation Plan,
- First phase of implementation of Free Route Airspace in FIR Warszawa is completed (however it is still under continues development). Baltic FAB FRA is in progress according to Baltic FAB Implementation Programme.

Implementation of Direct Routing (FRA like) in FIR Warszawa is one of the phases of Free Route Airspace Implementation. This phase is already implemented, however it is still under continuous development

Minimising by PANSA the negative effect on the environment within ATM is one of the key goals

W ramach ograniczenia negatywnego wpływu transportu lotniczego na środowisko działania PAŻP nakierowane były na redukcję emisji CO₂ poprzez implementację głównego etapu Direct Routing (FRA like) w FIR Warszawa, stosowanie techniki lądowania CDA/CDO.

Kontynuowano prace nad projektem A-CDM, tj. wspólnego podejmowania decyzji przyczyniających się do ograniczenia emisji CO₂. Realizacja projektu była kontynuowana wspólnie z: Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze” (PPL), Polskimi Liniami Lotniczymi LOT S.A. i spółkami świadczącymi usługi obsługi naziemnej: LS Airport Services S.A. i WELCOME Airport Services Sp. z o.o.

Systematycznie wdrażana jest koncepcja FRA, sprzyjająca poprawie efektywności lotów po trasie – podjęte działania w obszarze wdrożenia funkcjonalności były zharmonizowane z projektem wprowadzania pionowego podziału przestrzeni powietrznej i opierały się na ścisłej współpracy z partnerem z Bałtyckiego FAB.

Wspólnie z PPL, zmodernizowano pierwszą fazę tras SID z Lotniska Chopina w Warszawie, co ma na celu minimalizację naruszeń Obszaru Ograniczonego Użytkowania.

Kontynuowano współpracę z zarządzającymi portami lotniczymi w zakresie działań ograniczających uciążliwość transportu lotniczego i portów lotniczych dla społeczności lokalnych.

PAŻP wspierała kluczowych interesariuszy w radzeniu sobie z oddziaływaniem na środowisko w okolicach lotnisk (CEM). Dostosowywano procedury dolotowe i odlotowe do wymagań zarządzających lotniskami.

Redukcja zużycia paliwa i emisji CO₂ dzięki zastosowaniu techniki lądowania CDA/CDO – na Lotnisku Chopina w Warszawie zrealizowano 44 289 operacji CDA, co stanowiło 62,9% wszystkich operacji lądowań

As a part of reduction of the negative effect of air transport on the environment, PANSA actions were aimed at reducing CO₂ by implementing the main stage of Direct Routing (FRA like) in FIR EPWW, using CDA/CDO landing technique.

Continuing working on the A-CDM project, such as joint decision making which influence the reduction of CO₂ emission. The project was carried out with: PPL, PPL LOT and handling company: LS Airport Services and Welcome Airport Services.

The Free Route Airspace concept is systematically implemented and it improves the efficiency of flights- the undertaken actions were harmonised with the project of implementing the vertical division of the airspace and they were based on a close cooperation with a partner from Baltic FAB.

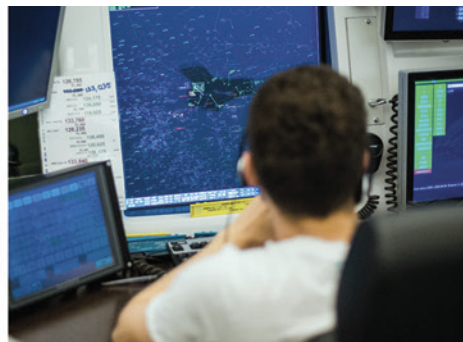
With the help of PPL, the first phase SID routes from Warsaw Chopin Airport was modernised in order to minimize the Restricted Use Area.

Works were continued with the managing airports in terms of measures to limit the nuisance of air transport and airports in regards to local communities.

PANSA supported the key stakeholders in dealing with the impact on the environment in the airports area (CEM).

The arrival and departure procedures were adjusted to the requirements and limitations of the airport managing authorities.

Reducing fuel consumption and CO₂ emission by using the CDA/CDO landing technique – Warsaw Chopin Airport: 44 289 operations were carried out, which were 62,9% of all conducted landings



■ Zarządzanie personelem

W 2015 roku PAŻP zatrudniła 1 861 osób,
w tym 503 kontrolerów ruchu lotniczego (ATCO)

Średni wiek pracowników PAŻP to 43 lata.
Wśród zatrudnionych, 29% stanowią kobiety

■ Human resources policy

In 2015, PANSA employed 1 861 persons;
among 503 air traffic controllers (ATCOs)

The average age of PANSA employees is 43.
Among employed, 29% were women

Wskaźniki Performance indicators		Stan zatrudnienia w etatach Employment status in FTE		Różnica Difference	Stan zatrudnienia w osobach Employment status in employees		Różnica Difference
		31.12.2014 r.	31.12.2015 r.		31.12.2014 r.	31.12.2015 r.	
1	Kontrolerzy ruchu lotniczego ATCOs in OPS	481,92	495,54	13,62	489	503	14
2	Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań ATCOs on other duties	10,00	26,68	16,68	10	27	17
3	Praktykanci ruchu lotniczego Ab-initio trainees	47,90	69,40	21,50	48	70	22
4	Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego On-the-job trainees	51,50	62,50	11,00	54	67	13
5	Asystenci ATC ATC assistants	75,25	69,75	-5,50	76	70	-6
6	Pracownicy wsparcia operacyjnego OPS support (non-ATCOs)	294,60	291,00	-3,60	297	293	-4
7A	Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli Technical support staff for operational maintenance, monitoring and control	333,00	329,50	-3,50	334	330	-4
7B	Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM Technical support staff for planning and development	57,20	52,33	-4,87	58	54	-4
8	Pracownicy administracyjni Administration	343,98	342,50	-1,48	347	346	-1
9	Pracownicy służb pomocniczych Staff for ancillary services (e.g. MET, AIS, SAR)	108,25	100,25	-8,00	109	101	-8
Razem / Total		1 803,60	1 839,45	35,85	1 822	1 861	39

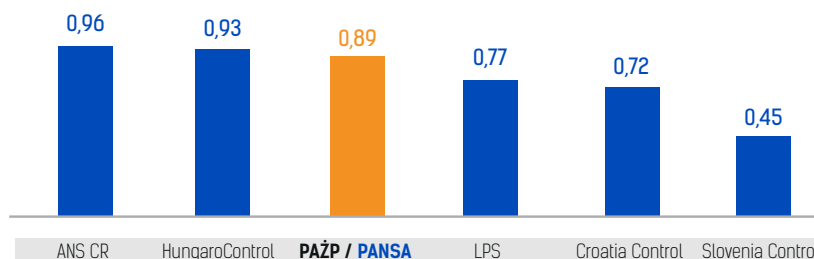
PAŻP jest profesjonalnym i atrakcyjnym pracodawcą a tworzenie wartościowych relacji wewnątrz organizacji jest jednym z priorytetów Agencji.

W 2015 roku przedsiębiorstwo zatrudniało 1 861 osób, z czego 503 osoby na stanowiskach kontrolerów ruchu lotniczego. Duże zaangażowanie i znakomita współpraca pozwoliła osiągnąć doskonałe wyniki wydajności. Polscy kontrolerzy ruchu lotniczego są jednymi z najbardziej produktywnych na tle grupy porównawczej Central Europe i osiągają wskaźnik produktywności powyżej średniej krajów skupionych w EUROCONTROL.

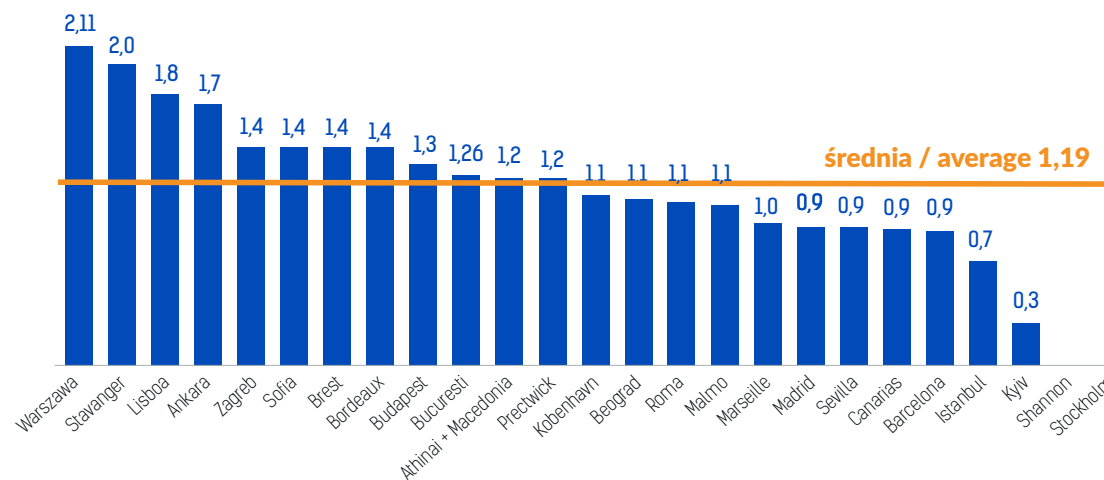
PANSO is a professional and attractive employer, and creating a valuable relationships within the organization is one of the priorities.

In 2015, the company employed 1 861 people, of which 503 were air traffic controllers. A strong commitment and excellent cooperation helped with achieving excellent performance results. Polish air traffic controllers are among the most productive against the comparison group of Central Europe and ATCO productivity rate is above the average rate among countries combined in EUROCONTROL.

Wskaźnik produktywności ATCO w 2015 roku
(Europa Centralna)
ATCO productivity ratio in 2015 (Central Europe)

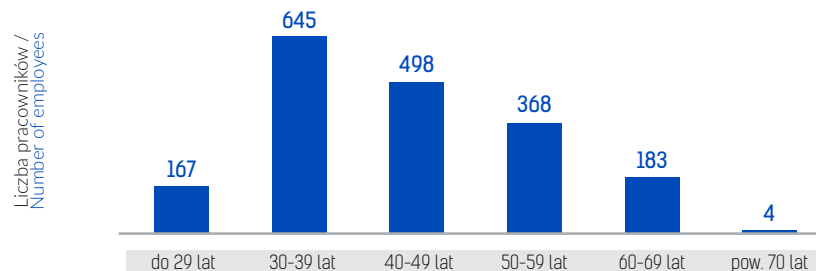


Wskaźnik produktywności ATCO-ACC w 2015 roku (Cluster 3a*)
ATCO-ACC productivity ratio in 2015 (Cluster 3a*)



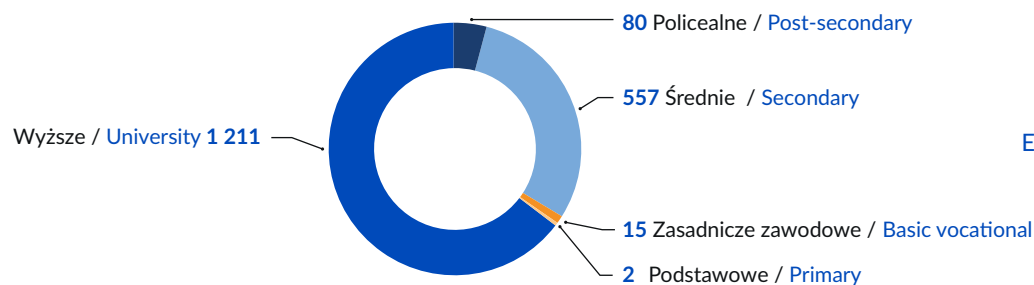
* Cluster 3a: ACC ≥ 7 sektorów i relatywnie niska kompleksowość ruchu / ACCs ≥ 7 sectors and serving airspace with relatively low complexity).

Struktura wiekowa pracowników PAŻP



Age of PANSA employees

Struktura wykształcenia pracowników PAŻP



Education level of PANSA employees

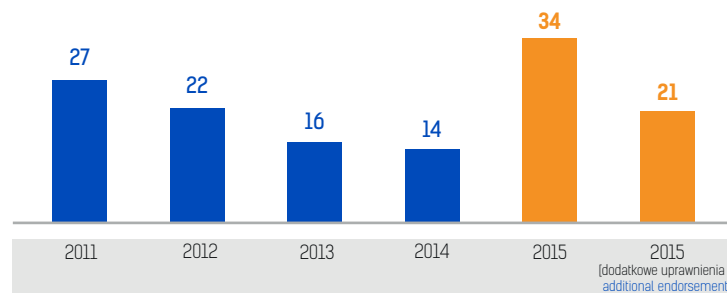
■ Szkolenia

Rok 2015 był pierwszym od kilku lat rokiem ze znaczącym przyrostem nowych licencji kontrolerów ruchu lotniczego. Dodatkowo uzyskano 21 nowych uprawnień, co umożliwiło transfer personelu ze służb TWR do APP i ACC oraz z APP do ACC

■ Trainings

2015 was the first year after several years with a significant increase in new licenses of air traffic controllers. Additionally, we obtained 21 new rights, which allowed us to transfer our staff from TWR services to APP and ACC and from APP to ACC

Liczba nowych licencji w latach 2011-2015



The number of new licenses in 2011-2015

Dla uzyskania poprawy wyników szkolenia personelu przygotowano wieloletni plan szkoleń personelu ATC na lata 2015-2019, realizujący zapotrzebowanie na kontrolerów ruchu lotniczego.

Zwiększono liczbę kursów szkolenia wstępnego, zwiększono liczbę kandydatów do licencji ACS oraz zweryfikowano plany zapotrzebowania na licencje ADI.

Przejęto plany organizacji szkoleń dla personelu licencjonowanego i ze świadectwami kwalifikacji, realizowane przez zagraniczne organizacje szkoleniowe.

Uruchomiono proces pozyskania nowej kadry dydaktycznej zarówno wykładowców, jak i instruktorów, który m.in. ma na celu wyeliminowanie ścisłej specjalizacji wykładowców oraz wymianę pokoleniową instruktorów OSTI.

Podjęte zostały działania zmierzające do pozyskania większej liczby pseudopilotów, niezbędnej do zapewnienia właściwej rytmiki szkolenia.

W 2015 roku w ramach zapewnienia odpowiedniej infrastruktury szkoleniowej, podjęto działania z zakresu modernizacji symulatora BEST MNL.



TRM jest programem długofalowym, którego celem jest rozwijanie kompetencji osobistych pracowników, szczególnie w zakresie komunikacji, współpracy w zespole i podnoszenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego poprzez wzrost samoświadomości (awareness) i redukcję wpływu czynnika ludzkiego (human factor) w zarządzaniu ruchem lotniczym.

TRM realizowany jest w formie sesji szkoleniowych, podczas których uczestnicy zdobywają umiejętności rozpoznawania zachowań w pracy zespołowej, mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo w kierowaniu ruchem lotniczym.

Trenerami na sesjach są certyfikowani Facylitatorzy TRM, wywodzący się ze środowiska kontrolerów i asystentów ruchu lotniczego oraz informatorów FIS.

To achieve the proper results of staff's training, a longstanding plan of ATC staff training was prepared for the period of 2015-2019, which provides air traffic controllers.

The number of training courses was increased, the number of ACS license was increased and the demand for the ADI license was verified.

The training plans for the staff with certificates of qualification were approved. They will be carried out by foreign training companies.

The process of acquiring new training staff such as teachers, instructors was started. The aim is to eliminate the strict specialization of lecturers and instructors and the exchange of OSTI instructors generation (On the Simulator Training Instructor Special Endorsement – supplementing special rights of the simulator instructor).

Measures were taken to attract a greater number of pseudo pilots necessary to ensure the proper rhythm of the training.

In 2015, as part of ensuring adequate training infrastructure, measures have been taken in the field of modernization of the BEST MNL simulator.



TRM is a long-term program, which aims to develop personal competencies of employees, especially in terms of communication, teamwork and improving air traffic safety through an increase in self-awareness and reducing the impact of human factors in air traffic management.

TRM is implemented in the form of training sessions, during which participants gain the ability to recognize behaviour in teamwork, which could affect the safety of the air traffic management.

The trainers are certified Facilitators TRM, who come from the environment of controllers, air traffic assistants and Flight Information Service Officer (FISO).

■ Ośrodek sportu i rekreacji

Dbając o zdrowie i kondycję naszych pracowników na terenie PAŻP działa Ośrodek Sportu i Rekreacji (OSiR), który umożliwia korzystanie w czasie wolnym od pracy z basenu, hali sportowej, kortów do badmintonu i kortu tenisowego.

Organizujemy turnieje siatkarskie i całoroczne rozgrywki w ramach sekcji piłki nożnej, sekcji koszykówki i sekcji siatkówki.

Działalność rekreacyjna to również Klub pływaczy „Galaxy Divers”, który zrzesza około 20 osób. Na terenie OSiR organizowane są kursy na pływacza. Odbývają się także wspólne wyjazdy pracownicze na nurkowanie.

Dużym zainteresowaniem pracowników cieszy się Koło rowerowe, które rozpoczęło działalność w 2015 roku, gdy kilka osób z ośrodka w Poznaniu spontanicznie pojechało rowerami w ponad 100 kilometrowa trasę do lotniska Zielona Góra-Babimost. Był to wspaniały początek przygody z rowerami i wszyscy uczestnicy rajdu zgodnie stwierdzili, że trzeba takie akcje regularnie powtarzać, więc kolejne cele podróży były jeszcze bardziej urozmaicone, a trasy o wiele dłuższe.

■ Sport and recreation centre

Due to our care for the wellbeing and health of our employees, we have a sport and recreation centre on the premises of our Agency. It allows our employees to use a sports hall, a tennis court and a swimming pool in their free time.

We organize volleyball competitions and matches during the whole year for our football section, basketball section and volleyball section.

Recreation activities also include the scuba diving club “Galaxy Divers”, which holds 20 members. The sports centre also organizes scuba diving trainings and group scuba diving trips.

The bicycle section is popular among our employees, which was founded in 2015 when a few persons from the centre in Poznań went for a 100 km trip to a Zielona Góra Babimost airport (EPZG). It was a fantastic start of an adventure with bicycles and all of the participants said, that this kind of activity should be done on regular basis, which lead to a greater variety of the trips and their distance.



■ 1. Informacje ogólne

■ 1.1 Podstawa sporządzenia sprawozdania finansowego

Agencja, zgodnie z Ustawą z dnia 8 grudnia 2006 roku o Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej (Dz. U. z 2015 r., poz. 1641), sporządza sprawozdanie finansowe do celów statutowych zgodnie z MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE.

■ 1.2 Waluta pomiaru i waluta sprawozdania finansowego

Walutą pomiaru Agencji i walutą sprawozdawczą jest złoty (PLN), a wszystkie wartości, o ile nie wskazano inaczej, podane są w tysiącach złotych polskich ('000 PLN).

■ 1.3 Zasady prowadzenia gospodarki finansowej

Agencja, zgodnie z ustawą PAŻP prowadzi samodzielną gospodarkę finansową, z uwzględnieniem prawa UE, umów międzynarodowych oraz przepisów EUROCONTROL, dotyczących systemu opłat nawigacyjnych, w tym zasad ustalania i pobierania opłat oraz wystawiania faktur przez CRCO.

Zgodnie z Ustawą z dnia 8 grudnia 2006 roku o Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej (Dz. U. z 2015 r., poz. 1641) stratę netto Agencji za rok obrotowy pokrywa się z funduszu zapasowego. Jeśli strata netto jest wyższa niż fundusz zapasowy, część straty niepokryta z funduszu zapasowego pokrywana jest z funduszu założycielskiego. Natomiast zysk netto Agencji za rok obrotowy przeznaczają się na fundusz zapasowy lub inne fundusze tworzone na podstawie odrębnych przepisów.

Koszty działalności są pokrywane z wypracowanych przychodów. Źródłem przychodów są: przychody z opłat za świadczone usługi, odsetki od lokat bankowych, dotacja celowa z budżetu państwa, inne przychody, w tym środki uzyskane w ramach bezzwrotnej pomocy.

■ 1. General information

■ 1.1 The basis for compiling the financial statement

The Agency, in accordance with the Act of 8 December 2006 of Polish Air Navigation Services Agency (Journal of Laws of 2015, art. 1641) prepares a financial statement for statutory purposes in accordance with the IFRS as adopted by the EU.

■ 1.2 The functional and presentation currency of the financial statements

The financial statements are presented in Polish zloty ("PLN"), which is a functional currency of the Agency. All financial information, unless otherwise indicated, is presented in thousands of Polish zloty (PLN).

■ 1.3 The principles of financial management

The Agency, in accordance with the PANSА law, has its own financial management in accordance with EU law, international contracts and EUROCONTROL laws regarding the navigation charges, including the rules of determining the payments and the invoicing carried out by CRCO.

Based on the Act of Polish Air Navigation Services Agency dated 8 December 2006 (Journal of Laws of 2015, Item 1641), the Agency's net loss for the period is covered from the reserve fund. In case of higher net loss than the reserve fund, uncovered part is covered by the statutory fund. The Agency's net profit for the period is distributed for the reserve fund or other fund created based on separate regulations.

Any operating costs are covered with the income. The income sources are as follows:

Charges for the provided services, interests from bank investments, donations from government funds, other income sources including funds gained through non-repayable aid.



Głównym źródłem wypracowanego przychodu ze sprzedaży są przychody z działalności nawigacyjnej obejmujące opłaty pobierane z tytułu zapewnienia służb żeglugi powietrznej (rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z 3 maja 2013 roku ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej). Wysokość osiągniętych przychodów za świadczenie usług nawigacji (trasowych i terminalowych) uzależniona jest od poziomu corocznie ustalanych stawek jednostkowych stosowanych przy opłatach za świadczone usługi nawigacyjne (unit rate).

Podstawowymi wielkościami, na których oparte zostały wyliczenia dotyczące przychodów ze sprzedaży usług nawigacyjnych świadczonych przez Agencję, są:

- liczba operacji trasowych, ciężar statków powietrznych oraz długość trasy przebytej nad terytorium Polski, jako podstawowe wyznaczniki dla liczby naliczonych service units (SU) w nawigacjach ruchu tranzytowego oraz nawigacjach do startów i lądowań;
- liczba oraz ciężar statków powietrznych lądujących w „kontrolowanych” polskich portach lotniczych, jako podstawowe wielkości dla liczby service units (SU-L) w usługach terminalowych.
- Dalszy podział przychodów nawigacyjnych jest zdeterminowany rodzajem opłaty pobieranej w zależności od rodzaju świadczonej usługi nawigacyjnej.

The main source of income generated through sales is the income from navigation, including charges from the provision of the air navigation services (The EC Implementing Regulation (EU) No 391/2013 dated 3 May 2013 establishing a common charging scheme for an air navigation services).

The amount of the income from navigation services (en-route and terminal) depends on the annual rates for navigation services charges (unit rate).

The basic values on which the income calculations for Agency's navigation services sales were based on are:

- The number of en-route operations, the weight of the aircrafts and the distance covered within Polish borders, as a base as the primary determinants for the number of accrued service units (SU) in transit traffic navigation, landing and takeoff navigations,
- The number and weight of the aircrafts that land in the “controlled” Polish airports, as the basic values for the number of service units (SU-L) in terminal services.
- Further division of navigation incomes is determined by the type of fee charged for the provided navigation services.

■ 2.1 Inflacja

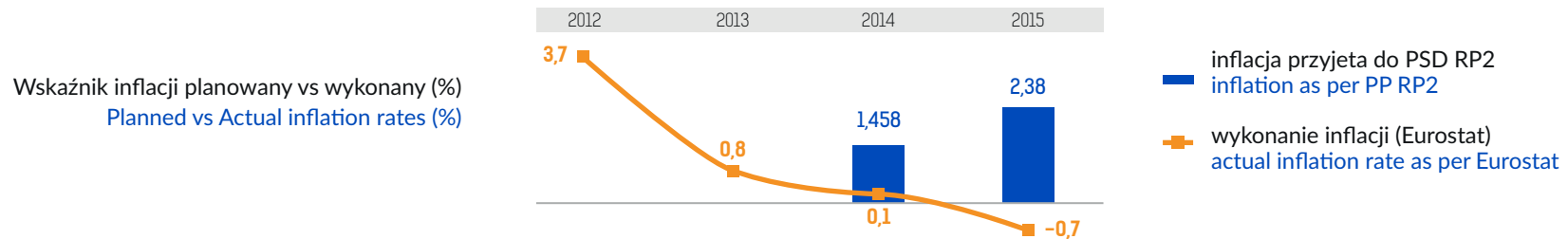
W 2015 roku odnotowano deflację na poziomie 0,7%, wywołaną głównie przez utrzymujące się, niskie ceny paliw (wobec inflacji na poziomie 0,1% za rok 2014).

Wystąpienie rozbieżności między prognozowaną a faktyczną inflacją oraz niższa liczba trasowych jednostek usługowych zdeterminowały Polskę do przekazania w grudniu 2015 roku wniosku do KE o rewizję PSD RP2 w zakresie trasowej efektywności kosztowej.

■ 2.1 Inflation

In 2015 a deflation of 0.7% has been recorded, mainly due to continued low fuel prices (compared to inflation of 0.1% for 2014).

The occurrence of discrepancies between the anticipated and the actual inflation and a lower number of the en-route service units determined Poland to forward in December 2015 the application to the Commission for review of the RP2 PP in regards to en-route cost efficiency.



■ 2.2 Rynek lotniczy

Utrzymująca się niestabilna sytuacja polityczna we wschodniej Ukrainie, Syrii oraz Libii trwale zmieniła strukturę potoków ruchu lotniczego w Europie Południowo-Wschodniej.

Po zestrzeleniu w lipcu 2014 roku malezyjskiego samolotu nad Donbasem przestrzeń powietrzna w tym rejonie została zamknięta. Żeby ją ominąć, kurs zmieniło wiele samolotów latających między zachodnią Europą a Bliskim Wschodem. Razem z Ukrainą omijają jednak także Polskę.

W efekcie ruch tranzytowy na tych kierunkach zmniejszył się w polskiej przestrzeni powietrznej o ok. 20-30 proc na korzyść m.in. Słowacji, Rumunii i Bułgarii.

■ 2.2 Aviation market

The unstable political situation in the Eastern Ukraine, Syria and Libya have changed the structure flow of air traffic in South-East Europe.

After the Malaysian plane has been shoot down in July 2014 over Donbas, the airspace in that area was closed. To avoid it this area, many aircrafts had to change their routes between Western Europe and the Middle East. However, they avoid Poland and Ukraine.

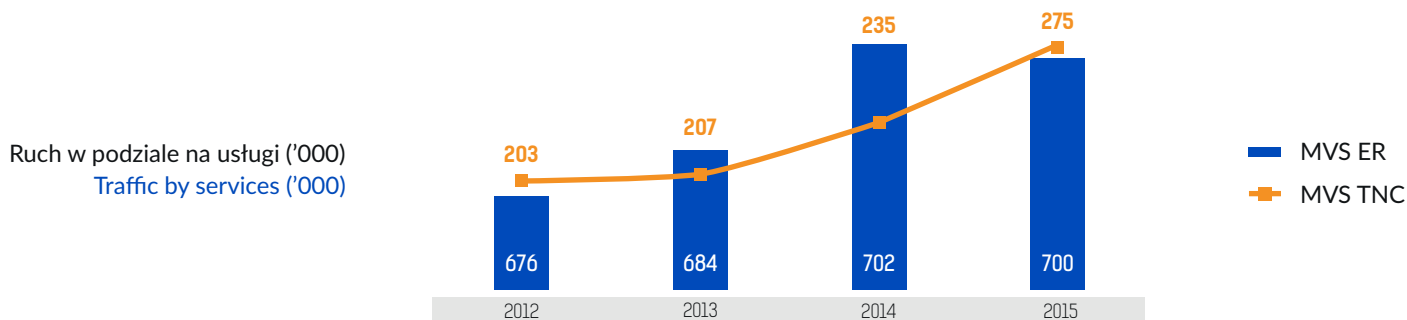
Because of that, transit traffic declined in the Polish airspace by 20-30% in favour of Slovakia, Romania and Bulgaria.

2.3 Operacje lotnicze

Począwszy od 2013 roku zauważalna jest tendencja rosnącego, wzmożonego ruchu TNC, zarówno w ujęciu liczby operacji lotniczych (MVS), jak i wyrażonego w jednostkach usługowych (SU-L).

2.3 Air operations

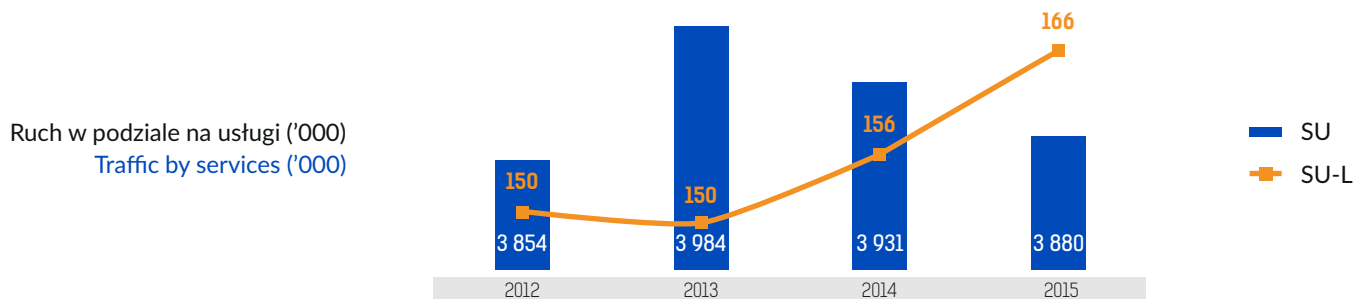
Starting from 2013 there is a noticeable trend of an increase in the TNC traffic both in terms of the number of flight operations (MVS) and in service units (SU-L).



Ruch trasowy (MVS) odnotowuje tendencję spadkową od 2014 roku. Zmniejszanie się liczby trasowych jednostek usługowych (SU) można zaobserwować już od 2013 roku. Prognozy STATFOR z września 2016 roku podtrzymują na przyszłe lata tendencje spadku dynamiki ruchu trasowego wyrażonego w jednostkach usługowych SU oraz wzrostu ruchu terminalowego wyrażonego w jednostkach usługowych SU-L w stosunku do prognoz ujętych w PSD RP2.

The en-route traffic (MVS) has been declining since 2014. A decline in service units (SU) can be seen since 2013.

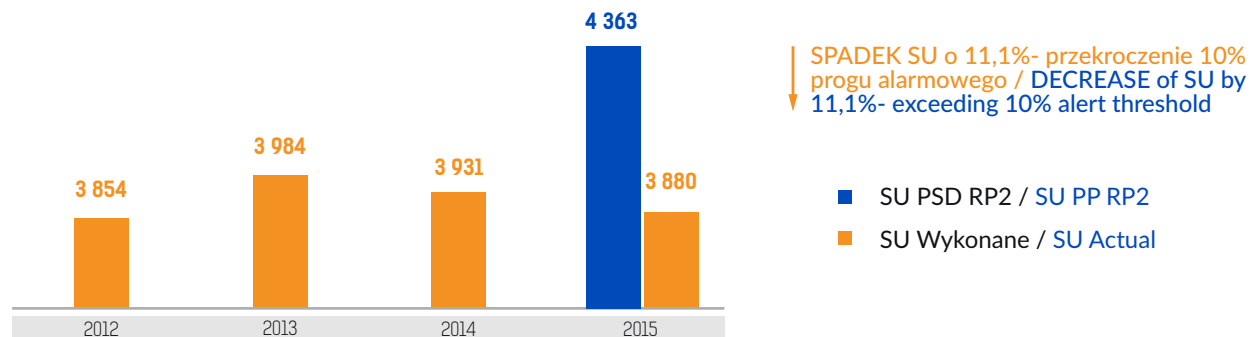
STATFOR forecast from September 2016 states that future will bring a decline of air traffic in SU and an increase in terminal traffic presented in SU-L in regards to the RP2 PP forecast.



Obsługa dużo niższego ruchu trasowego liczonego w jednostkach usługowych (SU), a w konsekwencji przekroczenie progu alarmowego, który odnośnie wielkości ruchu lotniczego został ustalony na poziomie 10%, zdeterminowały Polskę do przekazania wniosku do KE w zakresie wdrożenia mechanizmu ostrzegawczego, skutkującego w 2016 r. przeprowadzeniem procesu rewizji PSD RP2 w zakresie trasowej efektywności kosztowej.

Much lower than forecasted in RP2 PP en-route traffic calculated in the service units (SU), and consequently exceeding the alarm threshold, which has been set at 10% in regards to air traffic, determined Poland to submit the application to the EC in regards to the implementation of a warning mechanism, resulting in 2016 the revision of the RP2 PP in regards to the en-route cost effectiveness.

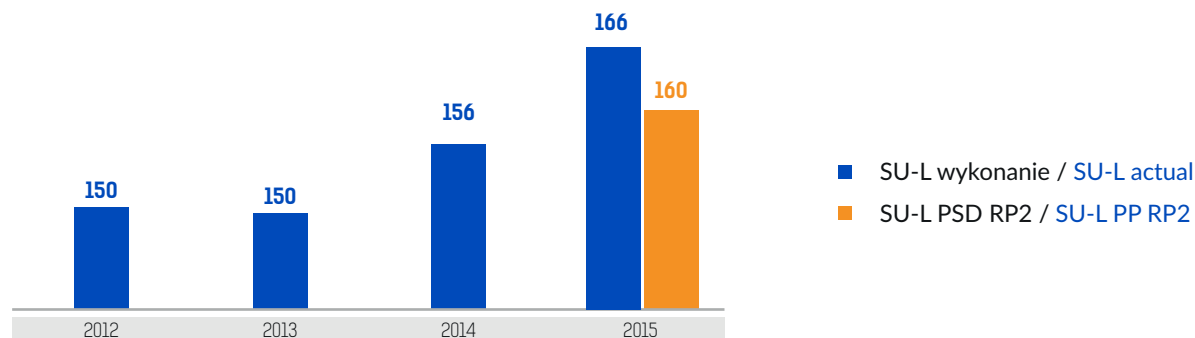
SU wartości wykonane vs planowane ('000)
SU Actual vs Plan ('000)



Ruch terminalowy obejmuje każdą próbę podejścia do lądowania (z przyziemieniem lub bez). Całkowita liczba jednostek usługowych terminalowych wykonanych w 2015 roku wyniosła 166 156.

The terminal traffic includes any landing attempt (with or without a touchdown). The overall number of terminal service units that were carried out in 2015 was estimated at 166 159.

SU-L wartości wykonane vs planowane ('000)
SU-L Actual vs Plan ('000)

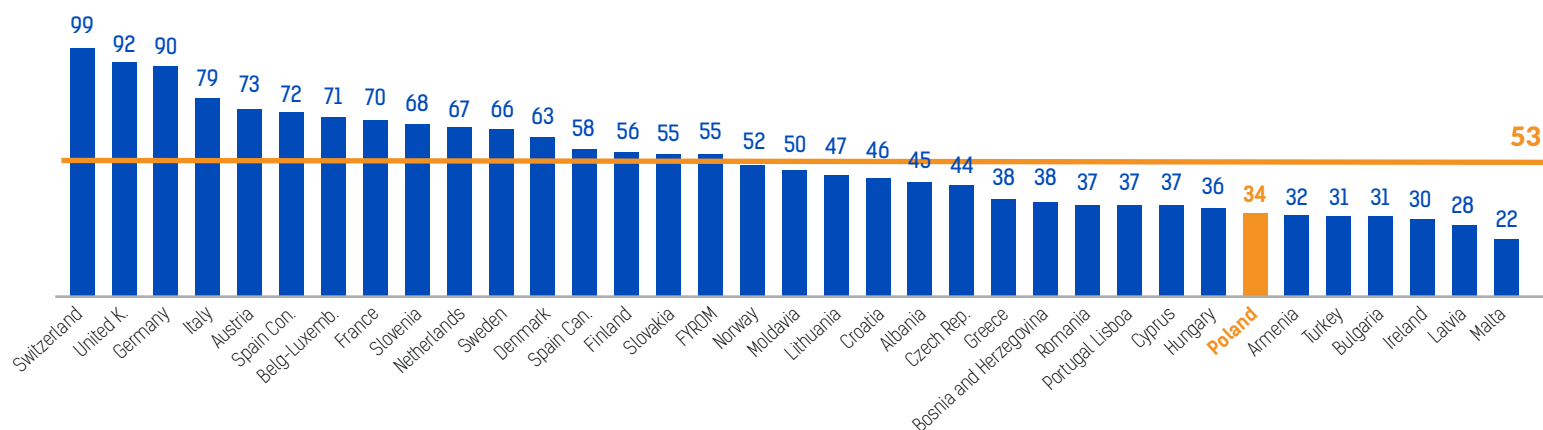


■ 2.4 Opłaty nawigacyjne

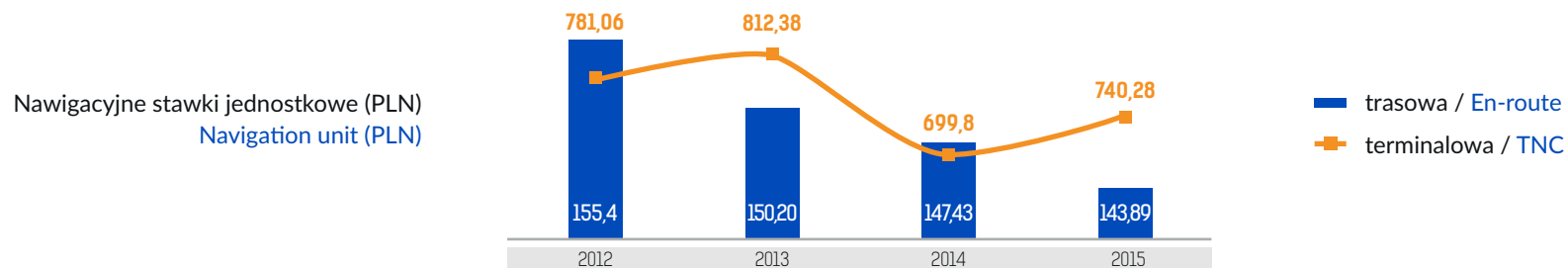
Na potrzeby benchmarkingu, PRB dokonało podziału europejskich ANSP na grupy. PAŻP została przydzielona do „Central Europe”, grupy krajów działających w podobnych warunkach ekonomicznych i podobnym środowisku operacyjnym. Są to Chorwacja, Republika Czeska, Słowacja, Słowenia, Węgry i Polska. Trasowa opłata nawigacyjna w 2015 roku pobierana przez Agencję, była jedną z najniższych spośród państw członkowskich EUROCONTROL, a najniższa w grupie „Central Europe”.

■ 2.4 Navigation charges

For the benchmarking, PRB has divided the European ANSPs into groups. PANSА was assigned to the “Central Europe”, a group of countries working in similar economic and operational conditions. These are Croatia, the Czech Republic, Slovakia, Slovenia, Hungary and Poland. En-route navigation charge in 2015 charged by the Agency, was one of the lowest among the Member States of EUROCONTROL, and the lowest in the “Central Europe” group.



■ Jednostkowa stawka nawigacji trasowej 2015 (EUR) / En-route Unit Rate 2015 (EUR) — Średnia stawka jednostkowa UE 2015 (EUR) / EU average 2015 (EUR)

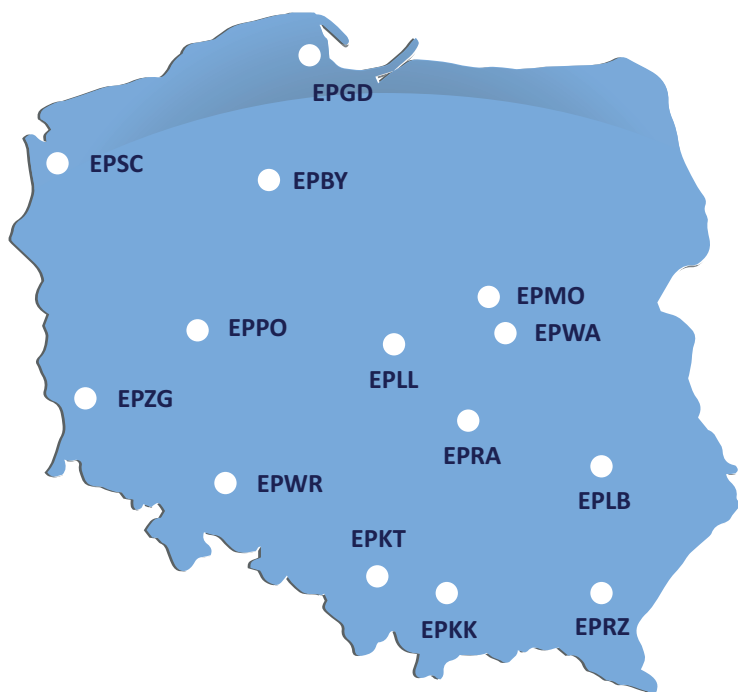


Do kalkulacji przychodów z przelotów tranzytowych oraz przychodów z nawigacji do startów i lądowań (doloty) stosowana jest opłata za usługi trasowe. Iloczyn jej wartości jednostkowej i wielkości prognozowanych service units dla tego obszaru stanowi wartość przychodów za usługi en-route w przestrzeni kontrolowanej. Stawka jednostkowa opłaty trasowej została zatwierdzona w wysokości 143,89 PLN (34,36 EUR) i obowiązywała od dnia 1 stycznia do 31 grudnia 2015 roku.

Do kalkulacji przychodów z tytułu nawigacji terminalowej stosowana jest stawka dla usług terminalowych. Iloczyn jej wartości jednostkowej oraz wielkości prognozowanych service units dla tego obszaru stanowi wartość przychodów za usługi terminalowe. W 2015 roku stawka jednostkowa opłaty terminalowej pobierana była w jednej strefie niezależnie od lokalizacji lotniska i wynosiła 740,28 PLN.

For the income calculations from flights and transit navigation for takeoffs and landings (arrivals) the en-route charge is used. The product of the unit value and volume of projected service units for this area is the value of the income from en-route services in the controlled airspace. En-route charge unit rate had been approved in the amount of PLN 143.89 (EUR 34.36) and was in force from 1 January to 31 December 2015.

For the calculation of income from the terminal navigation, the rate for terminal services is used. The product of the unit value and volume of projected service units for this area is the value of income from Terminal Services. In 2015, the unit rate of terminal charge was collected in a single zone, regardless of the location of airports and amounted to PLN 740.28.



Kod ICAO code ICAO	Nazwa Portu lotniczego Airport Name
EPBY	Bydgoszcz – Szwederowo
EPGD	Gdańsk
EPKK	Kraków – Balice
EPKT	Katowice – Pyrzowice
EPLB	Lublin
EPLL	Łódź – Lublinek
EPMO	Warszawa/Modlin
EPPO	Poznań – Ławica
EPRA	Radom – Sadków
EPRZ	Rzeszów – Jasionka
EPSC	Szczecin – Goleniów
EPWA	Warszawa
EPWR	Wrocław – Strachowice
EPZG	Zielona Góra – Babimost

■ 3 Sprawozdanie z działalności finansowej PAŻP

■ 3 Report from financial activities of PANSA

■ 3.1.2 Sprawozdanie z całkowitych dochodów

■ 3.1.2 Statement of comprehensive income

Sprawozdanie z całkowitych dochodów	Statement of comprehensive income	Okres zakończony For the year ended 31/12/2015	Okres zakończony For the year ended 31/12/2014
Przychody ze sprzedaży	Sales revenues	711 758	726 884
Koszty działalności operacyjnej	Operating expenses	694 582	694 432
Zysk ze sprzedaży	Profit on sale	17 175	32 452
Pozostałe przychody operacyjne	Other operating revenues	25 752	28 425
Pozostałe koszty operacyjne	Other operating expenses	19 333	97 236
Zysk (strata) z działalności operacyjnej	Operating profit/(loss)	23 594	-36 359
Przychody finansowe	Financial revenues	5 444	10 027
Koszty finansowe	Financial expenses	2 342	6 938
Zysk (strata) z działalności gospodarczej	Gross Profit (Loss)	26 696	-33 270
Podatek dochodowy	Income tax expense	8 239	-4 655
Zysk (strata) netto	Net profit/(loss)	18 456	-28 614
Inne całkowite dochody netto za okres sprawozdawczy	Items of other comprehensive income	0	0
Całkowite dochody ogółem	Total overall income	18 456	-28 614



■ 3.2 Przychody ze sprzedaży

Przychody uzyskane z tytułu opłat trasowych za loty wykonywane w polskiej przestrzeni powietrznej naliczane, fakturowane i pobierane są w euro w imieniu PAŻP przez CRCO, jednostkę organizacyjną EUROCONTROL. Opłata za usługę nawigacji terminalowej naliczana jest w złotych i pobierana przez PAŻP.

Analiza struktury przychodów z działalności PAŻP pokazuje, iż dominujący udział w przychodach ogółem miały Przychody ze sprzedaży, które za dwanaście miesięcy 2015 roku wyniosły 711 758 tys. PLN. Źródłem wypracowanych na takim poziomie przychodów były przede wszystkim świadczone przez Agencję usługi nawigacyjne, w tym z tytułu nawigacji trasowej oraz nawigacji terminalowej. W 2015 roku przychody z tytułu sprzedaży usług nawigacyjnych stanowiły 94,3% przychodów ogółem uzyskanych przez Agencję.

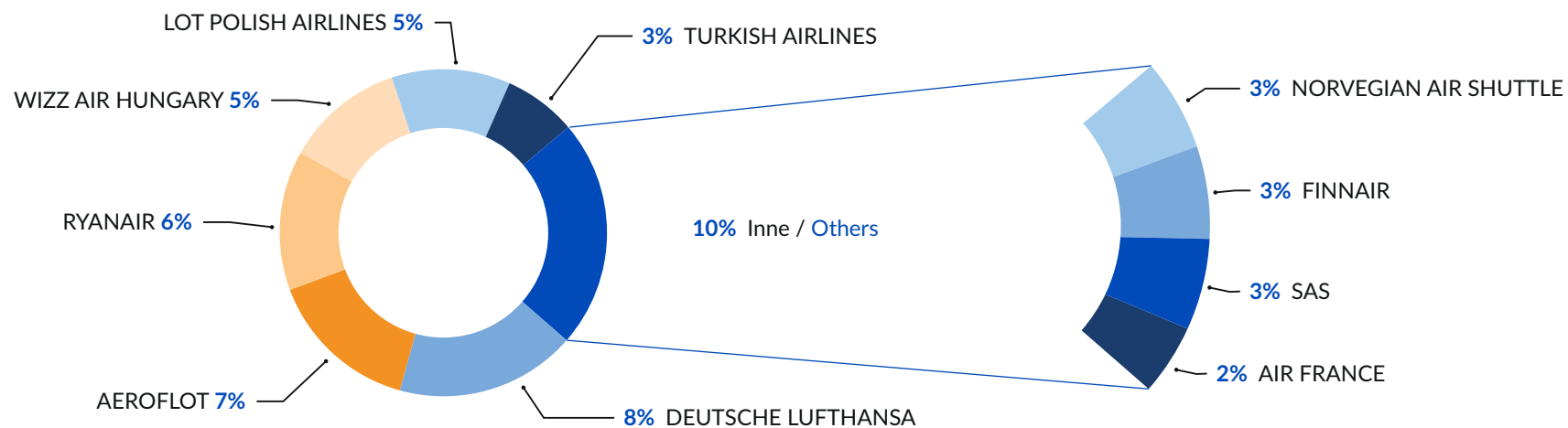
■ 3.2 Sales revenues

The revenue from en-route flights performed in the Polish airspace which were charged, invoiced and collected in euro currency on PANSА behalf by Central Route Charges Office (CRCO), an organizational unit of EUROCONTROL. The fee for the navigation service is charged in PLN and it is collected by PANSА.

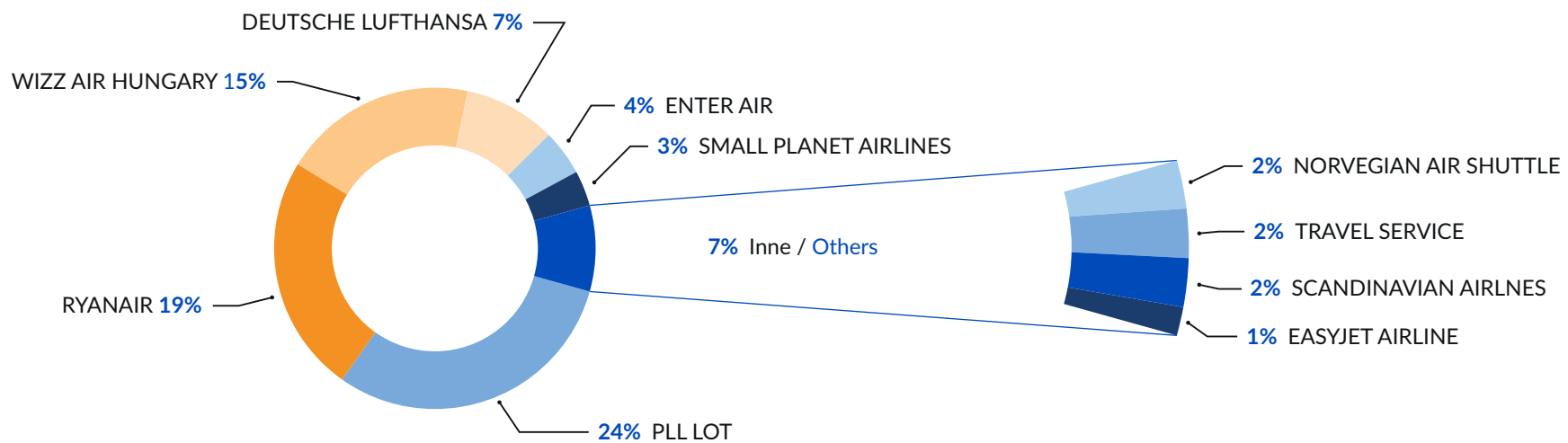
Analysis of the structure of revenues from PANSА activity shows that the dominant share in the total revenues were sale revenues, which amounted to PLN 711 758k. The source of such revenues were the navigation services provided by the Agency, including the en-route navigation and terminal navigation. In 2015, revenues from sales of the navigation services were 94,3% of the general revenue collected by the Agency.

Przychody ze sprzedaży	Sales revenues	Okres zakończony For the year ended 31/12/2015	Okres zakończony For the year ended 31/12/2014
Usługi nawigacyjne, w tym:	Aeronautical services including:	700 659	716 468
Nawigacja trasowa, w tym:	En-route navigation, including:	564 197	590 049
Rezerwa na rozrachunki z użytkownikami przestrzeni powietrznej	Accrual for settlements with carriers	8 318	11 465
Nawigacja terminalowa, w tym:	Terminal navigation, including	126 171	116 132
Rezerwa na rozrachunki z użytkownikami przestrzeni powietrznej	Accrual for settlements with carriers	5 562	9 225
Dotacja na loty zwolnione	Grant for free of charge flights	10 291	10 287
Usługi pozanawigacyjne, w tym m. in.:	Non-aeronautical services including:	10 680	10 350
Pomiary parametrów meteorologicznych	Meteorological measurements	4 399	4 010
Dane radarowe	Providing the radar data	2 134	2 413
Sprzedaż materiałów	Sales of materials	151	20
Dotacje UE	EU grants	268	47
Razem	Total	711 758	726 884

10 największych przewoźników w nawigacji trasowej 2015
Top 10 En-route carrier 2015

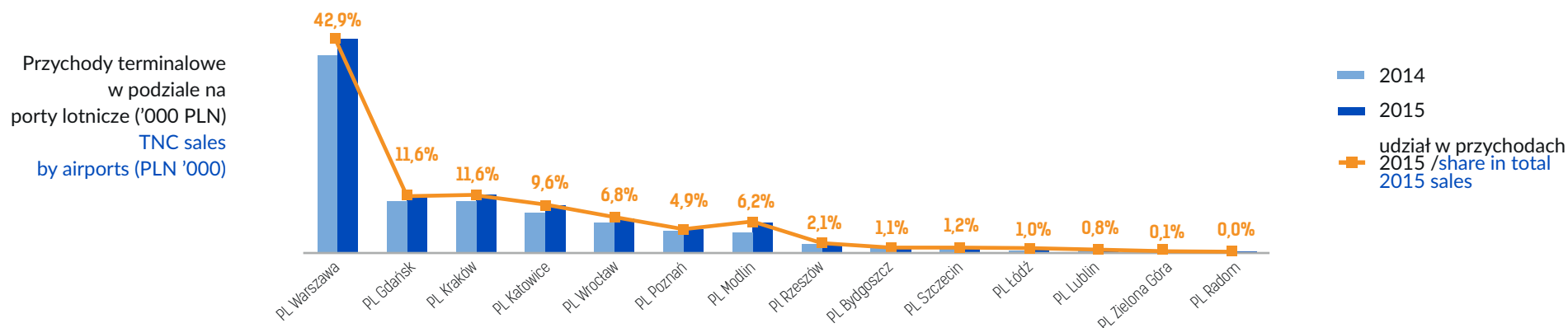


10 największych przewoźników w nawigacji terminalowej 2015
Top 10 TNC carrier 2015



Mimo iż polskie lotniska należą do jednych z mniejszych w Europie i mają w związku z tym mniejsze zdolności pozyskiwania przewoźników niż duże porty europejskie, w całym 2015 roku żaden polski port nie zanotował ujemnej dynamiki ruchu i w kolejnych latach przewiduje się utrzymanie trendu wzrostowego.

Although Polish airports are among the smallest in Europe and are therefore less able to attract carriers in comparison to the large European ports, in 2015 no Polish airport has recorded a negative growth in traffic. A maintained growth in this area is expected in the following years.

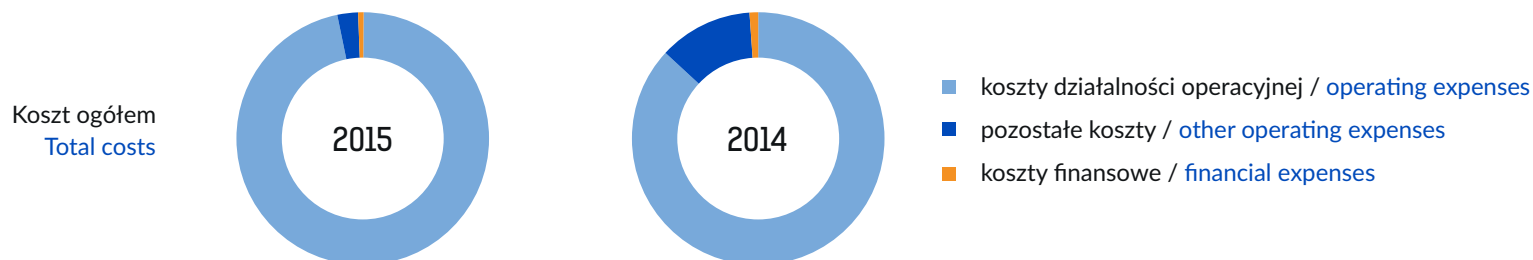


■ 3.1.2 Koszty ogółem

Całkowita wartość kosztów ogółem poniesionych przez PAŻP w okresie dwunastu miesięcy 2015 roku wyniosła 716 258 tys. PLN. Niższy udział pozostałych kosztów operacyjnych w 2015 roku wynika z konieczności zwiększenia rezerwy z tytułu bezumownego korzystania z gruntu, oraz odszkodowań z tytułu wyłączeń oraz utraczonych korzyści (Braniccy) z tytułu gruntów należących do PAŻP oraz P.P. „Porty Lotnicze” w wysokości 3 125 tys. PLN w roku 2015 (w porównaniu do 92 363 tys. PLN w 2014 r.).

■ 3.1.2 Total costs

Total costs incurred by PANSA in the twelve months of 2015 amounted to PLN 716 258k. The lower share of other operating costs in 2015 is due to creating additional provision for claims regarding non-contractual land usage and provision for the payment of compensations on the expropriation of land acquired for public airport investments, which belongs to PANSA and P.P. "Porty Lotnicze" in the amount of PLN 3 125k in 2015 (PLN 92 363k in 2014 respectively).



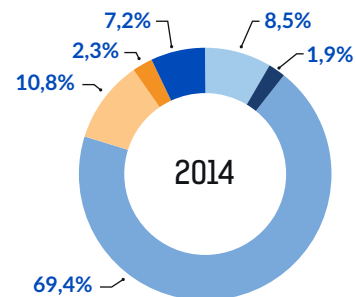
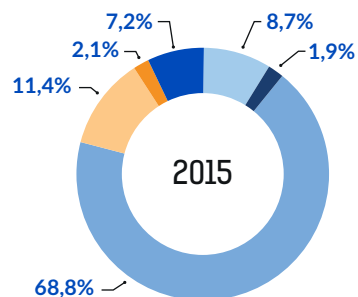
Analiza struktury kosztów z działalności PAŻP pokazuje, iż dominujący udział w kosztach ogółem miały koszty operacyjne, które za dwanaście miesięcy 2015 roku wyniosły 694 582 tys. PLN.

The analysis of the expenses structure of the PANSA business activity shows that the dominant share in total costs were operating costs, for the twelve months of 2015 which amounted to PLN 694 582k.

■ 3.2.1 Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym

■ 3.2.1 Operating expenses by kind

Koszty operacyjne w układzie rodzajowym
Operating expenses by kind

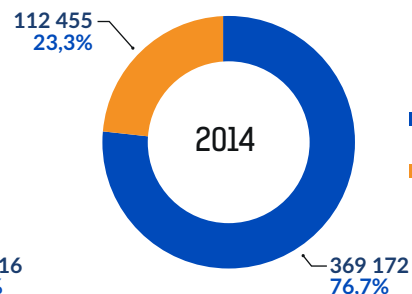
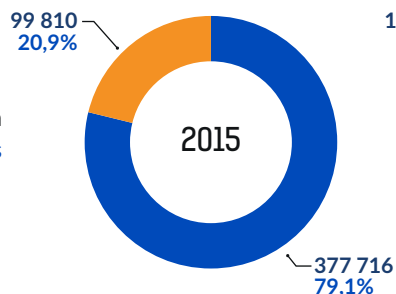


- amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych / amortization and depreciation
- zużycie materiałów / materials and energy
- koszty pracownicze / employee benefits costs
- usługi obce / external services
- podatki i opłaty / taxes and charges
- pozostałe koszty rodzajowe / other operating expenses

Suma kosztów pracowniczych ogółem w 2015 roku obniżyła się w stosunku do roku poprzedniego o 4 101 tys. PLN (1%).

Total staff expenses in 2015 decreased in comparison to the previous year by PLN 4 101k (1%).

Koszty świadczeń pracowniczych
Employee benefits costs



- wynagrodzenia / remuneration
- koszty ubezpieczeń społecznych i innych / social security and another

Koszty działalności operacyjnej	Operating expenses	Okres zakończony For the year ended 31/12/2015	Okres zakończony For the year ended 31/12/2014
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych	Amortization and depreciation	60 514	58 806
Zużycie materiałów i energii	Materials and energy	13 424	13 432
Koszty pracownicze	Employee benefits costs	477 526	481 627
Usługi obce, w tym:	External services, including:	78 955	75 026
Usługi remontowe	Repair services	5 213	2 886
Usługi informatyczne	IT services	674	1 759
Ochrona obiektów	Security services	3 786	3 051
Przeglądy techniczne	Technical service	3 107	3 326
Wsparcie techniczne i aktualizacja oprogramowania	Technical support and software update	4 043	4 264
Ostona meteorologiczna	Meteorological information service	37 107	35 535
Czynsze i opłaty dzierżawy	Rent and lease payments	16 889	15 997
Podatki i opłaty, w tym:	Taxes and charges, including:	14 318	15 757
Składki na ULC	Civil Aviation Office payment	10 057	11 189
Pozostałe koszty rodzajowe, w tym:	Other operating expenses, including:	49 845	49 785
Składki i opłaty członkowskie	Membership fees and charges	36 669	37 189
Podróże służbowe	Business trip	7 998	5 981
Ubezpieczenia majątkowe	Property insurance	1 424	1 873
Razem koszty rodzajowe	Total of cost by kind	694 582	694 432

Zaangażowanie PAŻP w realizację zadań strategicznych w 2015 r. powodowało konieczność zapewnienia właściwej organizacji zasobów ludzkich oraz w związku z tym wymagało odpowiedniego zaangażowania finansowego.

Koszty wynagrodzeń i świadczeń na rzecz pracowników w 2015 r., ustalone zostały w oparciu o mechanizmy regulujące je w Regulaminie Wynagradzania dla Pracowników Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej z 17.02.2010 r. z późn. zmianami.

Dominujący udział w grupie kosztów usług obcych stanowią koszty ostony meteorologicznej. Źródłem tych kosztów w 2015 roku były koszty planowane w bazach kosztowych wraz ze wszelkimi mechanizmami korygującymi. W roku 2015 podmiotem wyznaczonym do świadczenia służby meteorologicznej było IMGW PIB oraz Radom Meteo.

The commitment of PANSА in the implementation of the key tasks in 2015 resulted in the need to ensure the proper management of human resources and therefore require the necessary financial commitment.

The salaries and benefits for the employees in 2015 were estimated on the basis of the mechanisms that regulate them in the Rules for Workers Compensation Polish Air Navigation Services Agency of 17.02.2010, with all later amendments.

The dominant share in the group of external service costs are the meteorological costs. The source of these costs in 2015 were the planned costs in the cost base with all the corrective mechanisms. In 2015, the entity designated to provide the meteorological services was IMGW PIB and Radom Meteo.

Zauważalny jest również wzrost kosztów usług obcych rok do roku, m.in. w pozycjach:

- usług remontowych (większa liczba prac remontowych, większa liczba budynków do obsłużenia);
- czynszów i opłat dzierżawnych (zwiększona liczba oddań nowych ośrodków radiowych);
- ochrony obiektów (dostosowanie stawek do aktualnych warunków rynkowych).
- W ramach pozostałych kosztów rodzajowych istotny wzrost nastąpił w pozycji

Podróży służbowych (zwłaszcza zagranicznych) wynikający ze wzmożonej aktywności PAŻP na arenie międzynarodowej (uczestnictwo Agencji w pracach SDM) oraz realizacji programu inwestycyjnego.

An increase in costs of foreign services was recorded year to year in regards to the following:

- Repair services (larger number of repair services, higher number of buildings to be serviced),
- Rental fees (increased number of new radio buildings),
- Protection of objects (to adjust rents to current market conditions).

As part of the remaining operating costs a significant increase was been recorded in the business trips (especially foreign) resulting from an increased activity of PANSa in the international arena (Agency's participation in SDM project).



■ 3.2.2 Koszty działalności operacyjnej w podziale na usługi

Zgodnie z Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 391/2013 z 3 maja 2013 roku ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, koszty zapewnienia służb żeglugi powietrznej ujmują się w podziale na: koszty personelu, pozostałe koszty operacyjne (w tab. pozycja niepersonalne koszty operacyjne netto), amortyzację, koszt kapitału (pozycja pozabilansowa) i koszty wyjątkowe.

W kosztach personelu ujęciu podlegają koszty pracownicze (bez kosztów szkoleń). Niepersonalne koszty operacyjne netto obejmują następujące kategorie kosztów rodzajowych: zużycie materiałów i energii, usługi obce, podatki i opłaty, pozostałe koszty rodzajowe oraz szkolenia z kosztów pracowniczych.

■ 3.2.2 The costs of activities divided by services

According to the Implementing Regulation (EU) No 391/2013 of 3 May 2013 setting the common system of charges for the air navigation services, the costs of providing the air navigation services are presented in the following division: Staff costs, other operating costs (in the table: non-staff operating costs), depreciation, cost of capital, (off-balance sheet), exceptional items.

The staff related costs do not include costs of training. The non-staff net operating costs include the following categories of operating costs: resource and energy use, foreign services, taxes and fees, the remaining operating costs and costs of staff trainings.

Wyszczególnienie zgodne z "Rozporządzeniem"	Specification compliant with the "Regulation"	Constituent items	Pozycja składowa	En-route/Nawigacja trasowa	TNC/Nawigacja terminalowa
Personel	Staff	Operating expenses	Koszty operacyjne	392 059	74 717
Niepersonalne koszty operacyjne netto	Non-staff net operating costs	Total, including	Razem, w tym	64 146	17 896
		Operating expenses	Koszty operacyjne	65 139	12 513
		Other operating costs and financial costs	Pozostałe koszty operacyjne i koszty finansowe	10 505	7 834
		Adjustment due to revenues from other services	Korekta z tytułu przychodów z pozostałych usług	-1 971	-374
		Other operational revenues and financial revenues	Pozostałe przychody operacyjne i przychody finansowe	-9 527	-2 077
Amortyzacja	Depreciation	Operating expenses	Koszty operacyjne	50 033	9 102
Koszt kapitału	Cost of capital			41 626	7 222
Koszty wyjątkowe	Exceptional items			0	0
Koszty całkowite netto	Total net costs			547 865	108 937

■ 3.3 Sprawozdanie z sytuacji finansowej

Suma bilansowa na koniec 2015 roku zwiększyła się o 56 mln PLN (4%) z powodu wzrostu wartości nakładów na wartości niematerialne i rzeczowe aktywa trwałe.

■ 3.3 Statement of financial position

The balance sheet total in 2015 has increased by PLN 56m (4%) due to an increase in value due to the increase of expenditure on intangible and tangible fixed assets.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej na dzień	Statement of Financial position as at	2015-12-31	2014-12-31
Aktywa trwałe	Non-current assets	854 321	749 773
Wartości niematerialne	Intangible assets	61 252	33 861
Rzeczowe aktywa trwałe	Property, plant and equipment	722 769	642 683
Należności długoterminowe	Long term receivables	1 025	1 013
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	Deferred tax assets	68 043	70 004
Inne rozliczenia międzyokresowe	Other long-term prepayments	1 233	2 212
Aktywa obrotowe	Current assets	469 856	518 139
Zapasy	Inventories	360	404
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	Trade and other receivables	132 495	119 129
Należności z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych	Income tax receivables	3 998	4 076
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	Short-term prepayments	2 403	3 052
Środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych	Cash and cash equivalents	330 601	391 478
Aktywa razem	Total Assets	1 324 178	1 267 912
Fundusz własny, w tym:	Equity, including:	701 200	682 744
Fundusz założycielski	Statutory fund	475 022	475 022
Fundusz zapasowy	Reserve fund	207 722	195 822
Zyski zatrzymane	Retained earnings	0	40 514
Zysk / (strata) bieżący	Net profit (loss)	18 456	-28 614
Zobowiązania długoterminowe	Long-term liabilities	455 904	422 157
Rezerwy długoterminowe	Long-term provisions	241 663	234 971
Rozliczenia międzyokresowe i rezerwa z tytułu przyszłych rozliczeń z przewoźnikami	Long-term accruals	212 774	186 001
Pozostałe zobowiązania długoterminowe	Other long-term liabilities	1 467	1 185
Zobowiązania krótkoterminowe	Short-term liabilities	167 074	163 012
Rezerwy krótkoterminowe	Short-term provisions	9 643	11 955
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	Trade and other liabilities	67 052	66 042
Rozliczenia międzyokresowe	Accruals	90 379	85 015
Pasywa razem	Total Equity and Liabilities	1 324 178	1 267 912

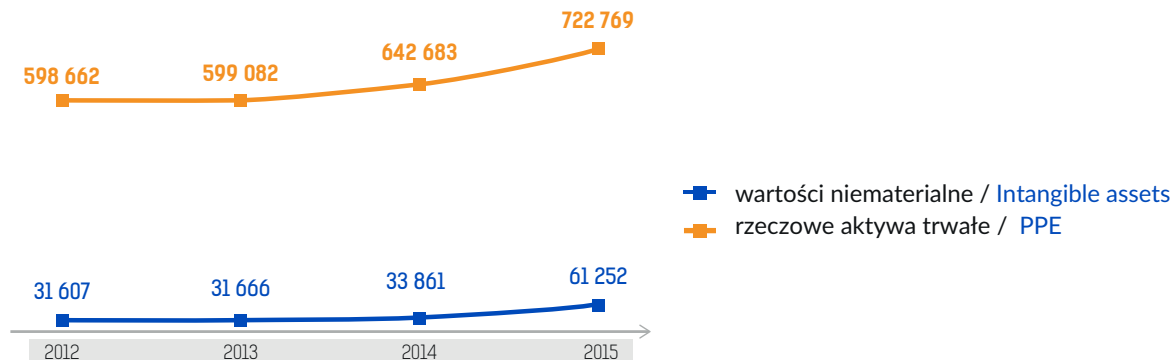
■ 3.3.1 Aktywa trwałe

Aktywa trwałe na koniec 2015 r. stanowiły 64,5% sumy bilansowej. Zauważalny jest wzrost nakładów inwestycyjnych w ostatnich latach.

■ 3.3.1 Non-current assets

The Non-current assets by the end of 2015 were 64,5% of the balance sheet total. An increase in capital expenditures was recorded.

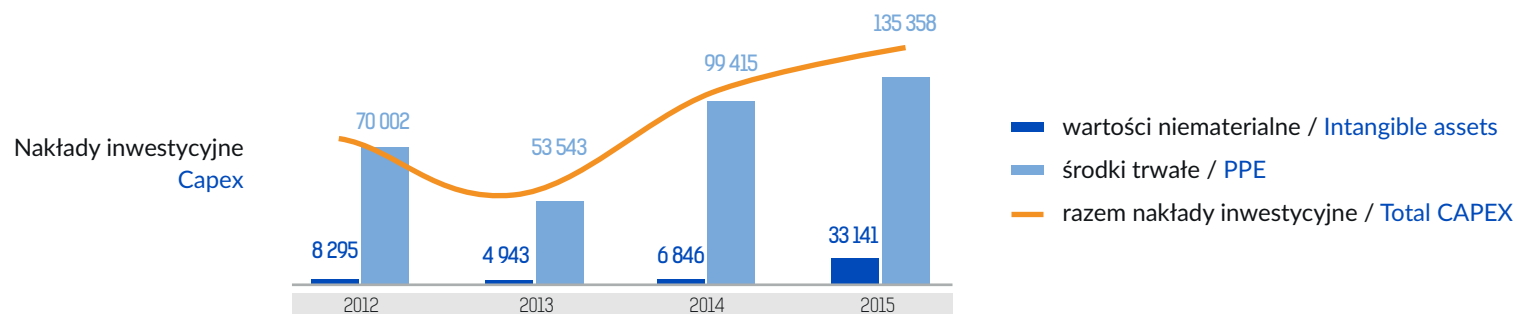
Wartości niematerialne, Rzeczowe aktywa trwałe
PPE, Intangible assets



W ramach realizowanych w 2015 r. zadań inwestycyjnych należy wyszczególnić, m.in. rozwój i modernizację systemu PEGASUS_21, zakup samolotu pomiarowego Beechcraft King Air 350.

Among the core investment projects in 2015 one should list: the development and modernization of PEGASUS_21, the purchase of the measuring aircraft - Beechcraft King Air 350.



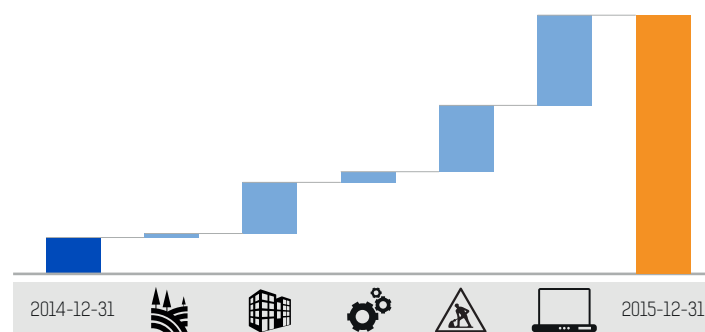


Rzeczowe aktywa trwałe	Property, Plant and Equipment	Wartość netto na dzień Carrying amount as at 2015-12-31	Wartość netto na dzień Carrying amount as at 2014-12-31
Grunty własne, Prawo wieczystego użytkowania gruntów	Land & Perpetual usufruct of land	122 109	121 582
Budynki i budowle	Buildings and constructions	176 818	157 596
Urządzenia techniczne, maszyny	Machinery and equipment	299 494	295 372
Rzeczowe aktywa trwałe w budowie	Construction in progress	80 516	56 093
Środki transportu, Pozostałe aktywa trwałe	Vehicles & Other	43 832	12 040
Razem	Total	722 769	642 683

Ze względu na długi horyzont czasowy realizowanych zadań inwestycyjnych widoczny jest znaczący wzrost rzeczowych aktywów trwałych w budowie.

Due to a long timescale of the investment projects, an increase in construction in progress has been recorded

Rzeczowe aktywa trwałe dynamika
Property, Plant and Equipment dynamics



■ 3.3.2 Aktywa obrotowe

Znaczącą pozycją aktywów obrotowych w 2015 roku były środki pieniężne. Zmniejszenie stanu środków pieniężnych związane było, m.in. z niższymi wpływami Przychodów ze sprzedaży usług nawigacyjnych oraz z przeprowadzonymi przez Agencję, w trakcie 2015 roku, zintensyfikowanymi działaniami inwestycyjnymi.

Agencja dokonuje odpisu na należności nieściągalne, przeterminowane zgodnie z zasadą, że na należności nieściągalne odpis dokonywany jest w 100%. Na należności przeterminowane odpis dokonywany jest w 50% na należności przeterminowane w przedziale 60-180 dni i w 100% na należności przeterminowane w przedziale 181-360 dni i powyżej.

Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	Trade and other receivables	Okres zakończony For the year ended 31/12/2015	Okres zakończony For the year ended 31/12/2014
Należności z tytułu dostaw i usług (brutto)	Trade receivables (gross)	138 096	126 181
Odpisy na należności zagrożone	Receivables impairment allowances	-31 381	-19 797
Należności z tytułu dostaw i usług (netto), w tym:	Trade receivables (net), including:	106 715	106 384
Wymagalne w okresie do 12 miesięcy	due within 12 months	106 715	106 384
Należności z tytułu innych podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych oraz innych świadczeń	Other taxation, grants, duty, social security and other benefits receivables	22 289	8 617
Pozostałe należności	Other receivables	2 288	3 626
Należności od ZFŚS	Receivables from Social Security Benefit Fund	1 203	502
Pozostałe należności	Other receivables	25 780	12 745
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności saldo zamknięcia	Trade and other receivables c/fwd balance	132 495	119 129

■ 3.3.2 Current assets

Cash and cash equivalents were the most significant part of current assets in 2015. A decrease in cash was due to lower income from the sales of navigation services and Agency's intense investment operations that were carried out in 2015.

Agency creates bad debts allowance for uncollectible overdue receivables according to principle that uncollectible receivables shall be covered in 100% with an impairment allowance. Receivables due over 60 days and less than 180 days are covered in 50% and receivables due over 181 days are covered in 100% with an impairment allowance.



■ 3.3.3 Zobowiązania długoterminowe

Najbardziej znaczącą pozycją Zobowiązań długoterminowych stanowią Rezerwy długoterminowe, które składają się z Rezerw długoterminowych na świadczenia pracownicze oraz Pozostałych rezerw długoterminowych.

Wysokość salda Rezerw długoterminowych na świadczenia pracownicze jest zgodna z raportem aktuarialnym.

W pozycji Pozostałych rezerw długoterminowych ujęte są głównie Rezerwy na bezumowne korzystanie z gruntu i odszkodowania za wywłaszczenie (Braniccy). Kwoty rezerw zostały znacząco zwiększone w 2014 roku (o 92,4 mln PLN).

Saldo przedmiotowych rezerw na koniec 2015 roku wyniosło 98 225 tys. PLN i było wyższe o 3 125 tys. PLN z powodu aktualizacji wysokości rezerwy do raportu rzeczoznawcy szacującego wielkość rezerw na dzień 31.12.2015 r.

W pozycji Rozliczeń międzyokresowych długoterminowych, będących pozycją składową zobowiązań długoterminowych w wysokości 212 774 tys. PLN ujęto część długoterminową kwoty należnej przewoźnikom w związku z obowiązującym PAŻP mechanizmem korygującym w wysokości 51 622 tys. PLN oraz część długoterminową dotacji POIiŚ 2007-2013 w wysokości 161 152 tys. PLN.

■ 3.3.4 Zobowiązania krótkoterminowe

W pozycji Rozliczeń międzyokresowych krótkoterminowych, będących pozycją składową Zobowiązań krótkoterminowych ujęto m.in. część krótkoterminową kwoty należnej przewoźnikom, w związku z obowiązującym PAŻP mechanizmem korygującym, w wysokości 55 391 tys. PLN oraz m.in. środki dot. dotacji POIiŚ 2007-2013 w wysokości 15 777 tys. PLN.

■ 3.3.3 Long-term liabilities

The most significant long-term liabilities are the long-term provisions, which are made of long-term employee benefit provision and the remaining long-term provisions. The balance of long-term employee benefit provision is consistent with the actuarial report.

Within the remaining long-term provisions, the reserves for non-contractual use of land and compensation for expropriation (Branicki) are included. The reserves value was increased in 2014 (by PLN 92,4m).

The balance of the reserves by the end of 2015 was PLN 98 225k, which was PLN 3 125k more due to the update of the amount of the provision to the expert report estimating the size of provisions as of 31.12.2015.

The long-term accruals, being a line item of the long-term liabilities of PLN 212 774k includes a part of the long-term accrual for settlements with carriers in relation to the current correction mechanism of PANSAN of PLN 51 622k and a part of long-term donation from I&E OP 2007-2013 of PLN 161 152k.

■ 3.3.4 Short-term liabilities

The short-term accruals, being the line item of short-term liabilities, included, among others, a part of the amount due to carriers in relation to the PANSAN's correction mechanism in the amount of PLN 55 391k and, among others, including funds concerning I&E OP 2007-2013 donation of PLN 15 777k.

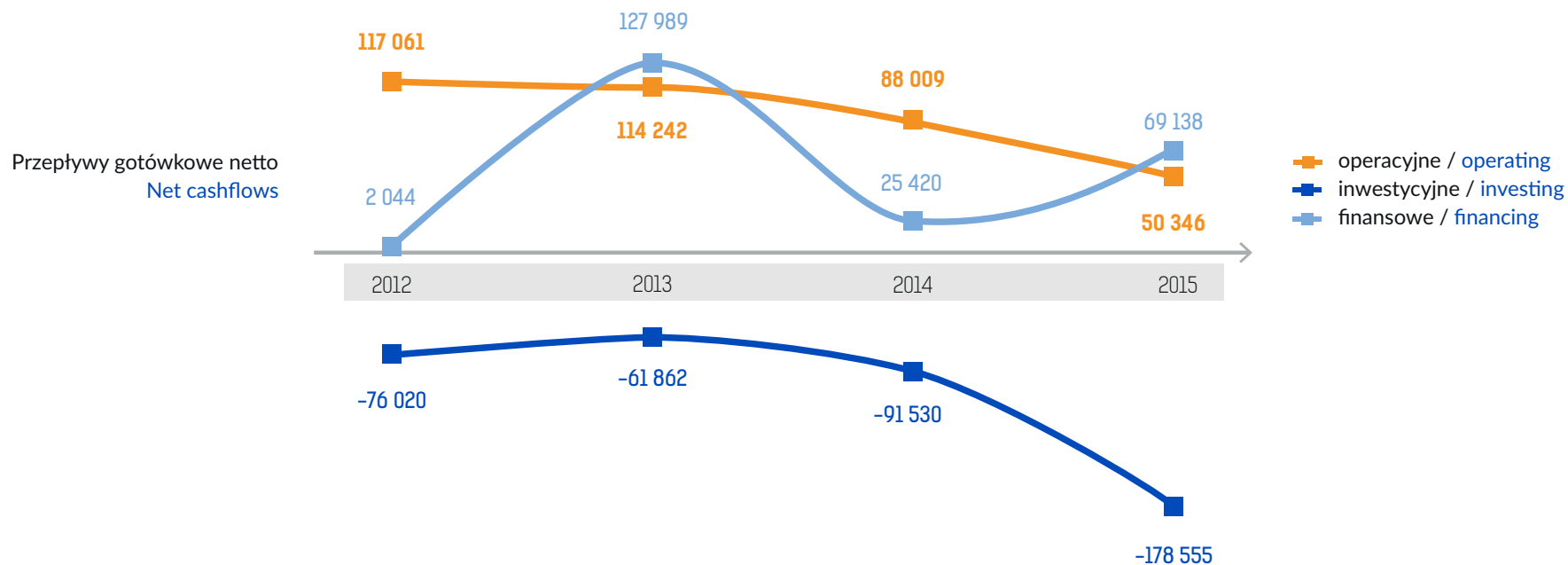
■ 3.4 Sprawozdanie ze zmian w funduszach własnych

■ 3.4 Statement of changes in equity

Sprawozdanie ze zmian w Funduszach własnych	Statement of changes in equity	Fundusz założycielski Statutory fund	Fundusz zapasowy Reserve fund	Wyniki zatrzymane Retained earnings	Razem Total
Na dzień 31 grudnia 2014	As at 31 December 2014	475 022	195 822	11 900	682 744
Podział zysku za rok ubiegły	Distribution of prior year profit		11 900	-11 900	0
Zysk za rok obrotowy	Profit / (Loss) for the year			18 456	18 456
Inne całkowite dochody ogółem	Other comprehensive income				0
Na dzień 31 grudnia 2015	As at 31 December 2015	475 022	207 722	18 456	701 200

■ 3.5 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych

■ 3.5 Statement of cash flows



Sprawozdanie z przepływów pieniężnych	Statement of Cash flows	For the year ended Rok zakończony 31/12/2015	For the year ended Rok zakończony 31/12/2014
Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej	Cash flow from operating activities		
Zysk / (strata) brutto	Profit/(loss) before tax	26 696	-33 270
Korekty razem	Total adjustments	23 651	121 278
Amortyzacja	Depreciation and amortisation	60 514	58 806
Zyski (straty) z tytułu różnic kursowych	Foreign exchange profit/(loss)	1 807	-4 477
Odsetki	Interest, net	-5 339	-937
Strata z działalności inwestycyjnej	Loss on investing activities	323	1 659
Zmiana stanu rezerw	Change in provisions	4 381	106 709
Zmiana stanu zapasów	Change in inventories	45	-74
Zmiana stanu należności	Change in receivables	-13 378	-4 964
Zmiana stanu zobowiązań	Change in liabilities	11 533	1 968
Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	Change in accruals	-15 489	-12 966
Zapłacony podatek	Income tax (paid)	-6 201	-12 642
Inne korekty	Other adjustments	-14 546	-11 805
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	Net cash flows from operating activities	50 346	88 009
Zbycie wartości niematerialnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	Disposal of tangible and intangible assets	186	-
Wydatki na wartości niematerialne oraz rzeczowe aktywa trwałe	Acquisition of property, plant and equipment and intangible assets	-178 740	-91 530
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	Net cash flows from investing activities	-178 555	-91 530
Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej	Cash flows from financing activities		
Odsetki otrzymane	Interest received	5 433	4 473
Odsetki zapłacone	Interest paid	-94	-3 536
Inne wpływy finansowe (dotacje)	Other financial proceeds (donations)	63 799	24 484
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	Net cash flows from financing activities	69 138	25 420
Zwiększenia /Zmniejszenia netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	Net increase/decrease in cash and cash equivalents	-59 070	21 899
Zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	Effect of exchange rates changes	-1 807	4 477
Zmiana stanu środków pieniężnych zgodna ze sprawozdaniem z sytuacji finansowej	Balance sheet change in cash and cash equivalents	-60 877	26 375
Saldo otwarcia środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	Cash and cash equivalents, at the beginning of the period	391 478	365 102
Saldo zamknięcia środków pieniężnych i ich ekwiwalentów, w tym:	Cash and cash equivalents, at the end of the period, including:	330 601	391 478
o ograniczonej możliwości dysponowania	restricted cash	4 776	3 310

W 2015 roku łączne wpływy gotówkowe wyniosły 119 485 tys. PLN i były wyższe od ubiegłorocznych o 6 056 tys. PLN (5,3%). Na zwiększenie wpływów gotówkowych w roku sprawozdawczym największy wpływ miał wpływ dotacji POLiŚ 2007-2013 (63 432 tys. PLN) ujęty w pozycji Innych wpływów finansowych (dotacje). Mimo to, rok 2015 zakończył się przewagą wy wpływów gotówkowych (łącznie 178 555 tys. PLN) spowodowanych zdecydowanym zwiększeniem nakładów inwestycyjnych w porównaniu z rokiem poprzednim (wzrost płatności z tytułu inwestycji rok do roku o 87 210 tys. PLN tj. 95%).

In 2015, the total cash inflow was PLN 119 485k and it was higher in comparison from those from the previous year by PLN 6 056k (5,3%). The donation from I&E OP 2007-2013 (PLN 63 432k) had the greatest influence on increasing the cash flow. It was included in the donation section.

Despite that, 2015 ended with a majority of cash outflow (total PLN 178 555k) due to higher investments in comparison to the previous year (greater payments due to year on year investments by PLN 87 210k, which is 95%).





Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Opinia i Raport
Niezależnego Biegłego Rewidenta
Rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2015 r.

Opinia zawiera 2 strony
Raport uzupełniający zawiera 9 stron
Opinia niezależnego biegłego rewidenta
oraz raport uzupełniający
z badania sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2015 r.

© 2016 KPMG Audit Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. jest polską spółką komandytową i członkiem sieci KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Cooperative ("KPMG International"), podmiotem prawa szwajcarskiego. Wszelkie prawa zastrzeżone.



TRANSLATION

Polish Air Navigation Services Agency

Opinion and Report
of the Independent Auditor
Financial Year ended
31 December 2015

The opinion contains 2 pages
The supplementary report contains 9 pages
Opinion of the independent auditor
and supplementary report on the audit
of the financial statements
for the financial year ended
31 December 2015

© 2016 KPMG Audit Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k., a Polish limited partnership and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved.



KPMG Audyt
Spółka z ograniczoną
odpowiedzialnością sp.k.
ul. Inflancka 4A
00-189 Warszawa
Poland

Telefon +48 22 528 11 00
Fax +48 22 528 10 09
E-mail kpmg@kpmg.pl
Internet www.kpmg.pl



KPMG Audyt
Spółka z ograniczoną
odpowiedzialnością sp.k.
ul. Inflancka 4A
00-189 Warszawa
Poland

Telefon +48 22 528 11 00
Fax +48 22 528 10 09
E-mail kpmg@kpmg.pl
Internet www.kpmg.pl

This document is a free translation of the Polish original. Terminology current in Anglo-Saxon countries has been used where practicable for the purposes of this translation in order to aid understanding. The binding Polish original should be referred to in matters of interpretation.

OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA

Dla Ministra Infrastruktury i Budownictwa

Opinia o sprawozdaniu finansowym

Przeprowadziliśmy badanie załączonego sprawozdania finansowego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z siedzibą w Warszawie, ul. Wieżowa 8 („PAŻP”, „Agencja”), na które składa się sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2015 r., sprawozdanie z całkowitych dochodów, sprawozdanie ze zmian w funduszach własnych oraz sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje objaśniające.

Odpowiedzialność Prezesa Agencji

Prezes Agencji jest odpowiedzialny za prawidłowość ksiąg rachunkowych oraz sporządzenie i rzetelną prezentację tego sprawozdania finansowego zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską i innymi obowiązującymi przepisami prawa oraz sporządzenie sprawozdania z działalności. Prezes Agencji jest odpowiedzialny również za kontrolę wewnętrzną, którą uznaje za niezbędną, aby sporządzone sprawozdania finansowe były wolne od nieprawidłowości powstałych wskutek celowych działań lub błędów.

Zgodnie z ustawą z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330 z późniejszymi zmianami) („ustawa o rachunkowości”), Prezes Agencji jest zobowiązany do zapewnienia, aby sprawozdanie finansowe oraz sprawozdanie z działalności spełniały wymagania przewidziane w tej ustawie.

Odpowiedzialność Biegłego Rewidenta

Naszym zadaniem jest, w oparciu o przeprowadzone badanie, wyrażenie opinii o tym sprawozdaniu finansowym oraz prawidłowości ksiąg rachunkowych stanowiących podstawę jego sporządzenia. Badanie sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy o rachunkowości oraz krajowych standardów rewizji finansowej w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania wydanych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej i Usług Atestacyjnych (IAASB). Regulacje te nakładają na nas obowiązek postępowania zgodnego z zasadami etyki oraz zaplanowania i przeprowadzenia badania w taki sposób, aby uzyskać racjonalną pewność, że sprawozdanie finansowe i księgi rachunkowe stanowiące podstawę jego sporządzenia są wolne od istotnych nieprawidłowości.

1

KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k., a Polish limited liability partnership and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative (“KPMG International”), a Swiss entity.

KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. jest polską spółką komandytową i członkiem sieci KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Cooperative (“KPMG International”), podmiotem prawa szwajcarskiego.

Spółka zarejestrowana w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego.

KRS 0000330379
NIP 527-261-53-62
REGON 142078130

OPINION OF THE INDEPENDENT AUDITOR

To the Minister of Infrastructure and Construction

Opinion on the Financial Statements

We have audited the accompanying financial statements of Polish Air Navigation Services Agency, with its registered office in Warsaw, Wieżowa 8 Street (“PANSА” or “the Agency”), which comprise the statement of financial position as at 31 December 2015, the statement of comprehensive income, the statement of changes in equity and the statement of cash flows for the year then ended and notes comprising a summary of significant accounting policies and other explanatory information.

President’s of the Agency Responsibility for the Financial Statements

President of the Agency is responsible for the correctness of the accounting records and the preparation and fair presentation of these financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards, as adopted by the European Union and with other applicable regulations and preparation of the report on the Agency’s activities. President of the Agency is also responsible for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of the financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

According to the Accounting Act dated 29 September 1994 (Official Journal from 2013, item 330 with amendments) (“the Accounting Act”), President of the Agency is required to ensure that the financial statements and the report on the Agency’s activities are in compliance with the requirements set forth in the Accounting Act.

Auditor’s Responsibility

Our responsibility is to express an opinion on these financial statements and whether the financial statements are derived from properly maintained accounting records based on our audit. We conducted our audit in accordance with section 7 of the Accounting Act and International Standards on Auditing as adopted by the National Council of Certified Auditors as the National Standards on Assurance. Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements and the accounting records from which they are derived are free of material misstatements.

1

KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k., a Polish limited liability partnership and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative (“KPMG International”), a Swiss entity.

KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. jest polską spółką komandytową i członkiem sieci KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Cooperative (“KPMG International”), podmiotem prawa szwajcarskiego.

Spółka zarejestrowana w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego.

KRS 0000330379
NIP 527-261-53-62
REGON 142078130



Badanie polega na przeprowadzeniu procedur mających na celu uzyskanie dowodów badania dotyczących kwot i informacji ujawnionych w sprawozdaniu finansowym. Wybór procedur badania zależy od naszego osądu, w tym oceny ryzyka wystąpienia istotnych nieprawidłowości w sprawozdaniu finansowym na skutek celowych działań lub błędów. Przeprowadzając ocenę tego ryzyka bierzemy pod uwagę kontrolę wewnętrzną związaną ze sporządzeniem oraz rzetelną prezentacją sprawozdania finansowego w celu zaplanowania stosownych do okoliczności procedur badania, nie zaś w celu wyrażenia opinii na temat skuteczności działania kontroli wewnętrznej w jednostce. Badanie obejmuje również ocenę odpowiedniości stosowanej polityki rachunkowości, zasadności szacunków dokonanych przez Prezesa Agencji oraz ocenę ogólnej prezentacji sprawozdania finansowego.

Wyrażamy przekonanie, że uzyskane przez nas dowody badania stanowią wystarczającą i odpowiednią podstawę do wyrażenia przez nas opinii z badania.

Opinia


Naszym zdaniem, załączone sprawozdanie finansowe Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej przedstawia rzetelnie i jasno sytuację majątkową i finansową Agencji na dzień 31 grudnia 2015 r., wynik finansowy oraz przepływy pieniężne za rok obrotowy kończący się tego dnia, zostało sporządzone, we wszystkich istotnych aspektach, zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską, jest zgodne z wpływającymi na treść sprawozdania finansowego przepisami prawa i postanowieniami statutu Agencji oraz zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych, we wszystkich istotnych aspektach, ksiąg rachunkowych.

Szczególne objaśnienia na temat innych wymogów prawa i regulacji

Sprawozdanie z działalności Agencji

Ponadto, zgodnie z wymogami ustawy o rachunkowości, stwierdzamy, że sprawozdanie z działalności Agencji uwzględnia, we wszystkich istotnych aspektach, informacje, o których mowa w art. 49 ustawy o rachunkowości i są one zgodne z informacjami zawartymi w sprawozdaniu finansowym.

W imieniu KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Nr ewidencyjny 3546
ul. Inflancka 4A
00-189 Warszawa


Karolina Graś
Kluczowy biegły rewident
Nr ewidencyjny 11368

16 maja 2016 r.

2



TRANSLATION

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the financial statements. The procedures selected depend on our judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, we consider internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by President of the Agency, as well as evaluating the overall presentation of the financial statements.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

Opinion

In our opinion, the accompanying financial statements of Polish Air Navigation Services Agency have been prepared and present fairly, in all material respects, the financial position of the Agency as at 31 December 2015 and its financial performance and its cash flows for the year then ended, in accordance with International Financial Reporting Standards as adopted by the European Union, are in compliance with the respective regulations and the provisions of the Agency's articles of association that apply to the Agency's financial statements and have been prepared from accounting records, that, in all material respects, have been properly maintained.

Specific Comments on Other legal and Regulatory Requirements

Report on the Agency's Activities

As required under the Accounting Act, we report that the accompanying report on the Agency's activities includes, in all material respects, the information required by Art. 49 of the Accounting Act and the information is consistent with the financial statements.

On behalf of KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Registration No. 3546
ul. Inflancka 4A
00-189 Warsaw

Signed on the Polish original

.....
Karolina Graś
Key Certified Auditor
Registration No. 11368

16 May 2016

Signed on the Polish original

.....
Marek Strugała
Limited Liability Partner
with power of attorney

2



Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

**Raport uzupełniający
z badania
sprawozdania finansowego
Rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2015 r.**

**Raport uzupełniający opinię zawiera 9 stron
Raport uzupełniający opinię
z badania sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się
31 grudnia 2015 r.**

© 2016 KPMG Audit Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. jest polską spółką komandytową i członkiem sieci KPMG składającej się z niezależnych spółek członkowskich stowarzyszonych z KPMG International Cooperative ("KPMG International"), podmiotem prawa szwajcarskiego. Wszelkie prawa zastrzeżone.



TRANSLATION

Polish Air Navigation Services Agency

**Supplementary report
on the audit of the
financial statements
Financial Year ended
31 December 2015**

**The supplementary report contains 9 pages
The supplementary report on audit
of the financial statements
for the financial year ended
31 December 2015**

© 2016 KPMG Audit Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k., a Polish limited partnership and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved.



Polska Agencja Żegluga Powietrznej
*Raport uzupełniający z badania sprawozdania finansowego
 za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.*

Spis treści

1.	Część ogólna raportu	3
1.1.	Dane identyfikujące Podmiot	3
1.1.1.	Nazwa Podmiotu	3
1.1.2.	Siedziba Podmiotu	3
1.1.4.	Kierownik jednostki	3
1.2.	Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta i podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych	4
1.2.1.	Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta	4
1.2.2.	Dane identyfikujące podmiot uprawniony	4
1.3.	Informacje o sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy	4
1.4.	Zakres prac i odpowiedzialności	4
2.	Analiza finansowa Agencji	6
2.1.	Ogólna analiza sprawozdania finansowego	6
2.1.1.	Sprawozdanie z sytuacji finansowej	6
2.1.2.	Sprawozdanie z całkowitych dochodów	7
2.2.	Wybrane wskaźniki finansowe	8
3.	Część szczegółowa raportu	9
3.1.	System rachunkowości	9
3.2.	Informacje dodatkowe do sprawozdania finansowego	9
3.3.	Sprawozdanie z działalności Agencji	9



Polish Air Navigation Services Agency
*The supplementary report on the audit of the financial statements
 for the financial year ended 31 December 2015*

*This document is a free translation of the Polish original. Terminology current in
 Anglo-Saxon countries has been used where practicable for the purposes of this
 translation in order to aid understanding. The binding Polish original should be
 referred to in matters of interpretation*

Contents

1.	General	3
1.1.	General information about the Entity	3
1.1.1.	Entity name	3
1.1.2.	Registered office	3
1.1.4.	Management of the Agency	3
1.2.	Key Certified Auditor and Audit Firm Information	4
1.2.1.	Key Certified Auditor information	4
1.2.2.	Audit Firm information	4
1.3.	Prior period financial statements	4
1.4.	Audit scope and responsibilities	5
2.	Financial analysis of the Agency	6
2.1.	Summary analysis of the financial statements	6
2.1.1.	Statement of financial position	6
2.1.2.	Statement of comprehensive income	7
2.2.	Selected financial ratios	8
3.	Detailed report	9
3.1.	Accounting system	9
3.2.	Notes to the financial statements	9
3.3.	Report on the Agency's activities	9



Polska Agencja Żegluga Powietrznej
Raport uzupełniający z badania sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.

1. Część ogólna raportu

1.1. Dane identyfikujące Podmiot

1.1.1. Nazwa Podmiotu

Polska Agencja Żegluga Powietrznej („Agencja”, PAŻP)

1.1.2. Siedziba Podmiotu

ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

1.1.3. Kierownik jednostki

Funkcje kierownika jednostki zgodnie z ustawą z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej (Dz. U. z 2006 r., Nr 249, poz. 1829) („Ustawa o PAŻP”) sprawuje Prezes Agencji.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 28 marca 2007 r. w sprawie nadania statutu Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej (Dz. U. z 2007 r., Nr 56, poz. 378) Prezes Agencji działa przy pomocy dwóch zastępców.

W skład kierownictwa Agencji na dzień 31 grudnia 2015 r. wchodziła Pani Magdalena Jaworska, zastępca Prezesa i p.o. Prezesa Agencji.

Na podstawie decyzji Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 lutego 2015 r. Pan Krzysztof Kapis został odwołany ze stanowiska Prezesa PAŻP z dniem 10 lutego 2015 r. a pełnienie obowiązków Prezesa powierzone zostało Pani Magdalenie Jaworskiej z dniem 11 lutego 2015 r., do czasu powołania Prezesa PAŻP, jednak na okres nie dłuższy niż 3 miesiące.

Na podstawie decyzji Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 marca 2015 r. pełnienie obowiązków Zastępcy Prezesa PAŻP powierzone zostało Panu Pawłowi Babińskiemu z dniem 24 marca 2015 r. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące.

Na podstawie decyzji Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 maja 2015 r. pełnienie obowiązków Prezesa PAŻP powierzone zostało Pani Magdalenie Jaworskiej do czasu powołania Prezesa PAŻP, na okres nie dłuższy niż 3 miesiące.

Na podstawie decyzji Ministra Infrastruktury i Rozwoju pełnienie obowiązków Zastępcy Prezesa PAŻP powierzone zostało Panu Pawłowi Babińskiemu z dniem 24 czerwca 2015 r. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące.

Na podstawie decyzji Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 września 2015 r. pełnienie obowiązków Prezesa PAŻP powierzone zostało Pani Magdalenie Jaworskiej do czasu powołania Prezesa PAŻP, na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy.

Na podstawie decyzji Ministra Infrastruktury i Rozwoju pełnienie obowiązków Zastępcy Prezesa PAŻP powierzone zostało Panu Pawłowi Babińskiemu z dniem 24 września 2015 r. na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy.

W związku ze złożoną rezygnacją Minister Infrastruktury i Budownictwa zwolnił z dniem 1 grudnia 2015 r. Pana Pawła Babińskiego z pełnienia obowiązków Zastępcy Prezesa PAŻP.



Polish Air Navigation Services Agency
The supplementary report on the audit of the financial statements
for the financial year ended 31 December 2015
TRANSLATION

1. General

1.1. General information about the Entity

1.1.1. Entity name

Polish Air Navigation Services Agency

1.1.2. Registered office

ul. Wieżowa 8
02-147 Warsaw

1.1.3. Management of the Agency

According to the PANSА Act, the management function is dedicated to the President of Polish Air Navigation Services Agency.

According to the Minister of Transportation Act dated 28 March 2007 on the Polish Air Navigation Services Agency Statute (Journal of Laws 2007, No. 56, Item 378), there are two Vice Presidents.

As at 31 December 2015, the Management Board of the Agency was comprised of Mrs. Magdalena Jaworska, Vice President and acting as the President of the Agency.

According to the decision of the Prime Minister dated 10 February 2015, Mr. Krzysztof Kapis was dismissed from the position of the President of PANSА effective 10 February 2015, and Mrs. Magdalena Jaworska was appointed to act as the President of PANSА effective 11 February 2015 until the appointment of a new President, however for a period no longer than three months.

According to the decision of the Minister of Infrastructure and Development dated 20 March 2015, Mr. Pawel Babiński was appointed to act as Vice President of PANSА effective 24 March 2015, for a period no longer than three months.

According to the decision of the Prime Minister dated 11 May 2015, Mrs. Magdalena Jaworska was appointed to act as the President of PANSА until the appointment of a new President, for a period no longer than three months.

According to the decision of the Minister of Infrastructure and Development, Mr. Pawel Babiński was appointed to act as Vice President of PANSА effective 24 June 2015, for a period no longer than three months.

According to the decision of the Prime Minister dated 10 September 2015, Mrs. Magdalena Jaworska was appointed to act as President of PANSА until the appointment of a new President, for a period no longer than six months.

According to the decision of the Minister of Infrastructure and Development, Mr. Pawel Babiński was appointed to act as Vice President of PANSА effective 24 September 2015, for a period no longer than six months.



Polska Agencja Żegluga Powietrznej
Raport uzupełniający z badania sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.

Na podstawie decyzji Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 marca 2016 r. pełnienie obowiązków Prezesa PAŻP powierzono zostało Pani Magdalenie Jaworskiej z dniem 10 marca 2016 r. do czasu powołania Prezesa PAŻP, na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy.

Minister Infrastruktury i Budownictwa z dniem 25 kwietnia 2016 r. powierzył pełnienie obowiązków zastępcy Prezesa PAŻP ds. Żegluga Powietrznej Panu Robertowi Bogackiemu.

W dniu 5 maja 2016 r. Pan Janusz Niedziela został powołany na stanowisko Zastępcy Prezesa ds. Finansowo – Administracyjnych. Pani Magdalena Jaworska została odwołana z pełnienia tej funkcji, pozostając pełniącą obowiązki Prezesa PAŻP.

1.2. Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta i podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych

1.2.1. Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta

Imię i nazwisko: Karolina Graś
 Numer w rejestrze: 11368

1.2.2. Dane identyfikujące podmiot uprawniony

Firma: KPMG Audyty Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
 Adres siedziby: ul. Inflancka 4A, 00-189 Warszawa
 Numer rejestru: KRS 0000339379
 Sąd rejestrowy: Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie,
 XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
 Numer NIP: 527-26-15-362

KPMG Audyty Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. jest wpisana na listę podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych, prowadzoną przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów, pod numerem 3546.

1.3. Informacje o sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy

Sprawozdanie finansowe za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2014 r. zostało zbadane przez KPMG Audyty Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. i uzyskało niezmodyfikowaną opinię biegłego rewidenta.

Sprawozdanie finansowe zostało zatwierdzone przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju w dniu 1 października 2015 r., który postanowił, że strata za ubiegły rok obrotowy w kwocie 28.614.361,03 złotych będzie pokryta z funduszu zapasowego Agencji.

Sprawozdanie finansowe zostało ogłoszone w Monitorze Sądowym i Gospodarczym nr. 232 z dnia 30 listopada 2015 r.

1.4. Zakres prac i odpowiedzialności

Niniejszy raport został przygotowany dla Ministra Infrastruktury i Budownictwa i dotyczy sprawozdania finansowego, na które składa się sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2015 r., sprawozdanie z całkowitych dochodów, sprawozdanie ze zmian w funduszach własnych oraz sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje objaśniające.



Polish Air Navigation Services Agency
The supplementary report on the audit of the financial statements
for the financial year ended 31 December 2015
 TRANSLATION

In accordance with the submitted resignation, the Minister of Infrastructure and Construction released Mr. Paweł Babiński from the duties of Vice President of PANSА effective 1 December 2015.

According to the decision of the Prime Minister dated 14 March 2016, Mrs. Magdalena Jaworska was appointed to act as the President of PANSА until the appointment of a new President, for a period no longer than six months, effective 10 March 2016.

According to the decision of the Minister of Infrastructure and Construction dated 25 April 2016, Mr. Robert Bogacki was appointed to act as Vice President of PANSА.

On 5 May 2016 Mr. Janusz Niedziela was appointed to the position of Finance and Administration Vice-President of PANSА. Mrs. Magdalena Jaworska was recalled from this function, acting as the President of PANSА.

1.2. Key Certified Auditor and Audit Firm Information

1.2.1. Key Certified Auditor information

Name and surname: Karolina Graś
 Registration number: 11368

1.2.2. Audit Firm information

Name: KPMG Audyty Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
 Address of registered office: ul. Inflancka 4A, 00-189 Warsaw
 Registration number: KRS 0000339379
 Registration court: District Court for the Capital City of Warsaw in Warsaw,
 XII Commercial Department of the National Court Register
 NIP number: 527-26-15-362

KPMG Audyty Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. is entered in the register of audit firms, maintained by the National Council of Certified Auditors, under number 3546.

1.3. Prior period financial statements

The financial statements for the financial year ended 31 December 2014 were audited by KPMG Audyty Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. and received an unmodified opinion.

The financial statements were approved by the Minister of Infrastructure and Development on 1 October 2015, who resolved to cover the net loss for the prior financial year of PLN 28,614,361.03 from the Agency's reserve fund.

The financial statements were published in the official journal Monitor Sądowy i Gospodarczy No 232 on 30 November 2015.



Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Raport uzupełniający z badania sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.

Zgodnie z ustawą o PAŻP, Agencja sporządza sprawozdanie finansowe zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską.

Badanie sprawozdania finansowego przeprowadzono zgodnie z umową z dnia 11 grudnia 2013 r., zawartą na podstawie decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 grudnia 2013 r. odnośnie wyboru podmiotu uprawnionego do badania sprawozdania finansowego.

Badanie sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330 z późniejszymi zmianami) („ustawa o rachunkowości”) oraz krajowych standardów rewizji finansowej w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania wydanych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej i Usług Atestacyjnych (IAASB).

Badanie sprawozdania finansowego zostało przeprowadzone w Agencji w okresie od 14 do 25 marca 2016 r., od 20 do 21 kwietnia 2016 r. oraz od 27 do 29 kwietnia 2016 r.

Prezes Agencji jest odpowiedzialny za prawidłowość ksiąg rachunkowych, sporządzenie i rzetelną prezentację sprawozdania finansowego zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską oraz z innymi obowiązującymi przepisami prawa oraz sporządzenie sprawozdania z działalności.

Naszym zadaniem było, w oparciu o przeprowadzone badanie, wyrażenie opinii i sporządzenie raportu uzupełniającego, odnośnie tego sprawozdania finansowego oraz prawidłowości ksiąg rachunkowych stanowiących podstawę jego sporządzenia.

Prezes Agencji złożył w dniu wydania niniejszego raportu oświadczenie o rzetelności i jasności załączonego sprawozdania finansowego oraz niezaistnieniu zdarzeń nieujawnionych w sprawozdaniu finansowym, wpływających w sposób znaczący na dane wykazane w sprawozdaniu finansowym za rok badany.

W trakcie badania sprawozdania finansowego Prezes Agencji złożył wszystkie żądane przez nas oświadczenia, wyjaśnienia i informacje oraz udostępnił nam wszelkie dokumenty i informacje niezbędne do wydania opinii i przygotowania raportu.

Zakres planowanej i wykonanej pracy nie został w żaden sposób ograniczony. Zakres i sposób przeprowadzonego badania wynika ze sporządzonej przez nas dokumentacji roboczej, znajdującej się w siedzibie podmiotu uprawnionego.

Kluczowy biegły rewident oraz podmiot uprawniony spełniają wymóg niezależności od Agencji w rozumieniu art. 56 ust. 3 i 4 ustawy z dnia 7 maja 2009 r. o biegłych rewidentach i ich samorządzie, podmiotach uprawnionych do badania sprawozdań finansowych oraz o nadzorze publicznym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1011 z późniejszymi zmianami).



Polish Air Navigation Services Agency
The supplementary report on the audit of the financial statements
for the financial year ended 31 December 2015
TRANSLATION

1.4. Audit scope and responsibilities

This report was prepared for the Minister of Infrastructure and Construction and relates to the financial statements comprising: the statement of financial position as at 31 December 2015, the statement of comprehensive income, the statement of changes in equity and the statement of cash flows for the year then ended and notes comprising a summary of significant accounting policies and other explanatory information.

According to the PANSА Act, the Agency prepares its financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards as adopted by the European Union.

The financial statements were audited in accordance with the contract dated 11 December 2013, concluded on the basis of the resolution of the President of Civil Aviation Office dated 9 December 2013 on the appointment of the auditor.

We conducted our audit in accordance with section 7 of the Accounting Act dated 29 September 1994 (Official Journal from 2013, item 330 with amendments) (“the Accounting Act”) and International Standards on Auditing as adopted by the National Council of Certified Auditors as the National Standards on Assurance.

We audited the financial statements at the Agency’s head office during the period from 14 to 25 March 2016, from 20 to 21 April 2016 and from 27 to 29 April 2016.

President of the Agency is responsible for the accuracy of the accounting records and the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards as adopted by the European Union and with other applicable regulations and preparation of the Report on the Agency’s activities.

Our responsibility is to express an opinion and to prepare a supplementary report on the audit of the financial statements and whether the financial statements are derived from properly maintained accounting records based on our audit.

President of the Agency submitted a statement dated as at the same date as this report as to the true and fair presentation of the accompanying financial statements, which confirmed that there were no undisclosed matters which could significantly influence the information presented in the financial statements.

All required statements, explanations and information were provided to us by President of the Agency and all our requests for additional documents and information necessary for expressing our opinion and preparing the report have been fulfilled.

The scope of the work planned and performed has not been limited in any way. The method and scope of our audit is detailed in working papers prepared by us and retained in the offices of the Audit Firm.

The Key Certified Auditor and the Audit Firm fulfill the independence requirements as described in Art. 56 points 3 and 4 of the Act on Certified Auditors and their Self-Governance, Audit Firms authorized to Audit Financial Statements and Public Oversight dated 7 May 2009 (Official Journal from 2015, item 1011 with amendments).



Polska Agencja Żegluga Powietrznej
Raport uzupełniający z badania sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.

2. Analiza finansowa Agencji

2.1. Ogólna analiza sprawozdania finansowego

2.1.1. Sprawozdanie z sytuacji finansowej

AKTYWA	31.12.2015		31.12.2014	
	zł '000	% aktywów	zł '000	% aktywów
Aktywa trwałe				
Wartości niematerialne	61 251,8	4,6	33 861,2	2,7
Rzeczowe aktywa trwałe	722 768,8	54,6	642 682,7	50,7
Należności długoterminowe	1 024,6	0,1	1 013,0	0,1
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	68 043,4	5,1	70 004,5	5,5
Inne rozliczenia międzyokresowe	1 232,9	0,1	2 212,0	0,2
	854 321,5	64,5	749 773,4	59,1
Aktywa obrotowe				
Zapasy	359,7	-	404,3	-
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	132 494,7	10,0	119 128,6	9,4
Należności z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych	3 997,9	0,3	4 075,5	0,3
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	2 403,4	0,2	3 052,5	0,2
Środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych	330 600,7	25,0	391 477,7	30,9
	469 856,4	35,5	518 138,6	40,9
AKTYWA RAZEM	1 324 177,9	100,0	1 267 912,0	100,0
PASYWA				
	31.12.2015	% pasywów	31.12.2014	% pasywów
	zł '000		zł '000	
Fundusz własny, w tym:				
Fundusz założycielski	475 021,8	35,9	475 021,8	37,5
Fundusz zapasowy	207 721,9	15,7	195 822,0	15,4
Zyski zatrzymane	-	-	40 514,3	3,2
Zysk/(strata) bieżący	18 456,4	1,4	(28 614,4)	2,3
	701 200,1	53,0	682 743,7	53,8
Zobowiązania długoterminowe				
Rezerwy długoterminowe	241 663,2	18,3	234 970,6	18,5
Rozliczenia międzyokresowe	212 773,9	16,0	186 001,3	14,7
Pozostałe zobowiązania długoterminowe	1 466,6	0,1	1 184,7	0,1
	455 903,7	34,4	422 156,6	33,3
Zobowiązania krótkoterminowe				
Rezerwy krótkoterminowe	9 643,5	0,7	11 954,8	0,9
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	67 051,9	5,1	66 042,1	5,2
Rozliczenia międzyokresowe	90 378,7	6,8	85 014,8	6,7
	167 074,1	12,6	163 011,7	12,9
PASYWA RAZEM	1 324 177,9	100,0	1 267 912,0	100,0



Polish Air Navigation Services Agency
The supplementary report on the audit of the financial statements
for the financial year ended 31 December 2015
TRANSLATION

2. Financial analysis of the Agency

2.1. Summary analysis of the financial statements

2.1.1. Statement of financial position

ASSETS	31.12.2015		31.12.2014	
	PLN '000	% of total	PLN '000	% of total
Non-current assets				
Intangible assets	61 251,8	4,6	33 861,2	2,7
Property, plant and equipment	722 768,8	54,6	642 682,7	50,7
Long term receivables	1 024,6	0,1	1 013,0	0,1
Deferred tax assets	68 043,4	5,1	70 004,5	5,5
Other long-term prepayments	1 232,9	0,1	2 212,0	0,2
	854 321,5	64,5	749 773,4	59,1
Current assets				
Inventories	359,7	-	404,3	-
Trade and other receivables	132 494,7	10,0	119 128,6	9,4
Income tax receivable	3 997,9	0,3	4 075,5	0,3
Short-term prepayments	2 403,4	0,2	3 052,5	0,2
Cash and cash equivalents	330 600,7	25,0	391 477,7	30,9
	469 856,4	35,5	518 138,6	40,9
TOTAL ASSETS	1 324 177,9	100,0	1 267 912,0	100,0
EQUITY AND LIABILITIES				
	31.12.2015	% of total	31.12.2014	% of total
	PLN '000		PLN '000	
Equity				
Statutory fund	475 021,8	35,9	475 021,8	37,5
Reserve fund	207 721,9	15,7	195 822,0	15,4
Retained earnings	-	-	40 514,3	3,2
Net profit/(loss)	18 456,4	1,4	(28 614,4)	2,3
	701 200,1	53,0	682 743,7	53,8
Non-current liabilities				
Long-term provisions	241 663,2	18,3	234 970,6	18,5
Accruals	212 773,9	16,0	186 001,3	14,7
Other long-term liabilities	1 466,6	0,1	1 184,7	0,1
	455 903,7	34,4	422 156,6	33,3
Current liabilities				
Short-term provisions	9 643,5	0,7	11 954,8	0,9
Trade and other liabilities	67 051,9	5,1	66 042,1	5,2
Accruals	90 378,7	6,8	85 014,8	6,7
	167 074,1	12,6	163 011,7	12,9
TOTAL EQUITY AND LIABILITIES	1 324 177,9	100,0	1 267 912,0	100,0



Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
 Raport uzupełniający z badania sprawozdania finansowego
 za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.

2.1.2. Sprawozdanie z całkowitych dochodów

	1.01.2015 -		1.01.2014 -	
	31.12.2015 zł '000	% przychodów ze sprzedaży	31.12.2014 zł '000	% przychodów ze sprzedaży
Przychody ze sprzedaży	711.757,6	100,0	726.884,5	100,0
Koszty działalności operacyjnej	(694.582,3)	97,6	(694.432,5)	95,5
Zysk ze sprzedaży	17.175,3	2,4	32.452,0	4,5
Pozostałe przychody operacyjne	25.751,8	3,6	28.425,1	3,9
Pozostałe koszty operacyjne	(19.332,9)	2,7	(97.236,1)	13,3
Zysk/(Strata) z działalności operacyjnej	23.594,2	3,3	(36.359,0)	5,0
Przychody finansowe	5.443,9	0,8	10.027,2	1,4
Koszty finansowe	(2.342,5)	0,3	(6.937,9)	1,0
Zysk/(Strata) brutto	26.695,6	3,8	(33.269,7)	4,6
Podatek dochodowy	(8.239,2)	1,2	4.655,3	0,6
Zysk/(Strata) netto	18.456,4	2,6	(28.614,4)	3,9
<i>Inne całkowite dochody netto za okres sprawozdawczy</i>	-	-	-	-
Całkowite dochody ogółem	18.456,4	2,6	(28.614,4)	3,9



Polish Air Navigation Services Agency
 The supplementary report on the audit of the financial statements
 for the financial year ended 31 December 2015
 TRANSLATION

2.1.2. Statement of comprehensive income

	1.01.2015 -		1.01.2014 -	
	31.12.2015 zł '000	% of total sales	31.12.2014 zł '000	% of total sales
Revenue	711,757.6	100.0	726,884.5	100.0
Operating expenses	(694,582.3)	97.6	(694,432.5)	95.5
Profit on sales	711,757.6	2.4	726,884.5	4.5
Other operating income	25,751.8	3.6	28,425.1	3.9
Other operating expenses	(19,332.9)	2.7	(97,236.1)	13.3
Results from operating activities	23,594.2	3.3	(36,359.0)	5.0
Finance income	5,443.9	0.8	10,027.2	1.4
Finance costs	(2,342.5)	0.3	(6,937.9)	1.0
Profit/(Loss) before tax	26,695.6	3.8	(33,269.7)	4.6
Income tax expense	(8,239.2)	1.2	4,655.3	0.6
Net profit/(loss)	18,456.4	2.6	(28,614.4)	3.9
<i>Other comprehensive income for the period</i>	-	-	-	-
Total comprehensive income	18,456.4	2.6	(28,614.4)	3.9



Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Raport uzupełniający z badania sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.

2.2. Wybrane wskaźniki finansowe

	2015	2014	2013
1. Rentowność sprzedaży netto			
$\frac{\text{zysk netto za rok obrotowy} \times 100\%}{\text{przychody ze sprzedaży}}$	2,6%	wartość ujemna	5,5%
2. Rentowność kapitału własnego			
$\frac{\text{zysk netto za rok obrotowy} \times 100\%}{\text{kapitał własny} - \text{zysk netto za rok obrotowy}}$	2,7%	wartość ujemna	6,0%
3. Szybkość obrotu należności			
$\frac{\text{średni stan należności z tytułu dostaw i usług brutto} \times 365 \text{ dni}}{\text{przychody ze sprzedaży}}$	68 dni	64 dni	65 dni
4. Stopa zadłużenia			
$\frac{\text{zobowiązania} \times 100\%}{\text{suma pasywów}}$	47,0%	46,2%	40,0%
5. Wskaźnik płynności			
$\frac{\text{aktywa obrotowe}}{\text{zobowiązania krótkoterminowe}}$	2,8	3,2	3,2

- Przychody ze sprzedaży obejmują przychody ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów.
- Średni stan należności z tytułu dostaw i usług brutto stanowi średnią arytmetyczną należności z tytułu dostaw i usług z początku i końca okresu sprawozdawczego, bez uwzględnienia odpisów aktualizujących ich wartość.



Polish Air Navigation Services Agency
The supplementary report on the audit of the financial statements
for the financial year ended 31 December 2015
TRANSLATION

2.2. Selected financial ratios

	2015	2014	2013
1. Return on sales			
$\frac{\text{profit for the period} \times 100\%}{\text{revenue}}$	2,6%	negative	5,5%
2. Return on equity			
$\frac{\text{profit for the period} \times 100\%}{\text{equity} - \text{profit for the period}}$	2,7%	negative	6,0%
3. Debtors' days			
$\frac{\text{average trade receivables (gross)} \times 365 \text{ days}}{\text{revenue}}$	68 days	64 days	65 days
4. Debt ratio			
$\frac{\text{liabilities} \times 100\%}{\text{equity and liabilities}}$	47,0%	46,2%	40,0%
5. Current ratio			
$\frac{\text{current assets}}{\text{current liabilities}}$	2,8	3,2	3,2

- Revenue includes revenue from sales of finished products, merchandise and raw materials.
- Average trade receivables represent the average of trade receivables at the beginning and at the end of the period, with no deduction made for allowances.



Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Raport uzupełniający z badania sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.

3. Część szczegółowa raportu

3.1. System rachunkowości

Agencja posiada aktualną dokumentację opisującą zasady rachunkowości, przyjęte przez Prezesa Agencji, w zakresie wymaganym przepisami art. 10 ustawy o rachunkowości.

W trakcie przeprowadzonego badania sprawozdania finansowego dokonaliśmy wyrywkowego sprawdzenia prawidłowości działania systemu rachunkowości.

W trakcie przeprowadzonych prac nie stwierdziliśmy znaczących nieprawidłowości dotyczących systemu rachunkowości, które nie zostałyby usunięte, a mogły mieć istotny wpływ na badane sprawozdanie finansowe. Celem naszego badania nie było wyrażenie kompleksowej opinii na temat funkcjonowania tego systemu rachunkowości.

Agencja przeprowadziła inwentaryzację składników majątkowych w terminach określonych w art. 26 ustawy o rachunkowości oraz dokonała rozliczenia i ujęcia w księgach jej wyników.


3.2. Informacje dodatkowe do sprawozdania finansowego

Dane zawarte w informacjach dodatkowych do sprawozdania finansowego, zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje objaśniające, zostały przedstawione, we wszystkich istotnych aspektach, kompletnie i prawidłowo. Dane te stanowią integralną część sprawozdania finansowego.

3.3. Sprawozdanie z działalności Agencji

Sprawozdanie z działalności Agencji uwzględnia, we wszystkich istotnych aspektach, informacje, o których mowa w art. 49 ustawy o rachunkowości i są one zgodne z informacjami zawartymi w sprawozdaniu finansowym.

W imieniu KPMG Audyt spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Nr ewidencyjny 3546
ul. Inflancka 4A
00-189 Warszawa


Karolina Graś
Kluczowy biegły rewident
Nr ewidencyjny 11368

16 maja 2016 r.



Polish Air Navigation Services Agency
The supplementary report on the audit of the financial statements
for the financial year ended 31 December 2015
TRANSLATION

3. Detailed report

3.1. Accounting system

The Agency maintains current documentation describing the applied accounting principles adopted by the President of the Agency to the extent required by Art. 10 of the Accounting Act.

During the audit of the financial statements, we tested, on a sample basis, the operation of the accounting system.

On the basis of the work performed, we have not identified any material irregularities in the accounting system which have not been corrected and that could have a material effect on the financial statements. Our audit was not conducted for the purpose of expressing a comprehensive opinion on the operation of the accounting system.

The Agency performed a physical verification of its assets in accordance with the requirements and time frame specified in Art. 26 of the Accounting Act, and reconciled and recorded the result thereof in the accounting records.

3.2. Notes to the financial statements

All information included in the notes to the financial statements, comprising of a summary of significant accounting policies and other explanatory notes, is, in all material respects, presented correctly and completely. This information should be read in conjunction with the financial statements.

3.3. Report on the Agency's activities

The report on the Agency's activities includes, in all material respects, information required by Art. 49 of the Accounting Act and the information is consistent with the financial statements.

On behalf of KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Registration No. 3546
ul. Inflancka 4A
00-189 Warsaw

Signed on the Polish original

.....
Karolina Graś
Key Certified Auditor
Registration No. 11368

16 May 2016

Signed on the Polish original

.....
Marek Strugała
Limited Liability Partner
with power of attorney

■ Terminologia i definicje
■ Glossary of acronyms and abbreviations

Termin	Acronym or Abbreviation	PL	EN
A6	A6	Ugrupowanie ANSPs współpracujące w ramach Programu SESAR	ANSPs cooperating in the SESAR Programme
ACC	ACC	Centrum kontroli obszaru lub kontrola obszaru	Area Control Centre or Area Control
ACS	ACS	Uprawnienie kontroli obszaru radarowej	Area Control Surveillance
A-CDM	A-CDM	Lotniskowy system wspólnego podejmowania decyzji	Airport Collaborative Decision Making
ADI	ADI	Uprawnienie kontroli lotniska instrumentalnej	Aerodrome Control Instrument
AIS	AIS	Służba Informacji Lotniczej	Aeronautical Information Service
ANSP	ANSP	Instytucja zapewniająca Służbę Żegluga Powietrznej	Air Navigation Services Provider
APP	APP	Organ kontroli zbliżania	Approach Control
ATC	ATC	Kontrola Ruchu Lotniczego	Air Traffic Control
ATCO	ATCO	Kontroler ruchu lotniczego	Air Traffic Controller
ATFCM	ATFCM	Zarządzanie Przepływem i Pojemnością Ruchu Lotniczego	Air Traffic Flow and Capacity Management
ATM	ATM	Zarządzanie Ruchem Lotniczym	Air Traffic Management
ATM MP	ATM MP	Europejski Centralny Plan Wdrażania ATM	ATM Master Plan
ATS	ATS	Służby Ruchu Lotniczego	Air Traffic Services
B4	B4	Konsorcjum ANSPs z Europy Środkowo-Wschodniej uformowane na potrzeby wspólnego członkostwa w SESAR Joint Undertaking i programu SESAR2020	Consortium of Central and Eastern Europe ANSPs

Termin	Acronym or Abbreviation	PL	EN
Bałycki FAB	Baltic FAB	Bałycki Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej	Baltic Functional Airspace Block
BEST MNL	BEST MNL	Symulator wykorzystywany do szkolenia podstawowych technik kontroli ruchu lotniczego (szkolenia wstępnego)	BEST Micro Nav Limited
CAPEX	CAPEX	Nakłady inwestycyjne	Capital expenditure
CDA	CDA	Podejście z ciągłym zniżaniem	Continuous Descent Approach
CDO	CDO	Operacje z ciągłym zniżaniem	Continuous Descent Operations
CEF	CEF	Instrument „Łącząc Europę”	Connecting Europe Facility
CEM	CEM	Współpraca w zarządzaniu aspektami środowiskowymi	Collaborative Environmental Management
CNS	CNS	Łączność, Nawigacja, Dozorowanie	Communication Navigation Surveillance
COOPANS	COOPANS	Partnerstwo branżowe ANSPs z Austrii, Chorwacji, Danii, Irlandii i Szwecji oraz producenta system ATM (Thales)	Cooperation of Air Navigation Service Providers
CRCO	CRCO	Centralne Biuro Opłat Trasowych	Central Route Charges Office
EASA	EASA	Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego	European Aviation Safety Agency
ECAC	ECAC	Europejski Komitet Lotnictwa Cywilnego	European Civil Aviation Conference
EC	KE	Komisja Europejska	European Commission
EGNOS	EGNOS	Europejski System Wspomagania Satelitarnego	European Geostationary Navigation Overlay Service
EU	UE	Unia Europejska	European Union
EUROCONTROL	EUROCONTROL	Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żegluga Powietrznej	European Organization for the Safety of Air Navigation
EUROSTAT	EUROSTAT	Europejski Urząd Statystyczny	European Statistical Office
FAB	FAB	Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej	Functional Airspace Block

Termin	Acronym or Abbreviation	PL	EN
FIR	FIR	Rejon Informacji Powietrznej	Flight Information Region
FIS	FIS	Służba Informacji Powietrznej	Flight Information Services
FRA	FRA	Przestrzeń powietrzna wolnych lotów	Free Route Airspace
GAT	GAT	Ogólny ruch lotniczy	General Aviation Transport
GDP	PKB	Produkt krajowy brutto	Gross domestic product
ICAO	ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego	International Civil Aviation Organisation
IFR	IFR	Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów	Instrument Flight Rules
IFRS	MSSF	Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej	International Financial Reporting Standard
IMGW PIB	IMGW PIB	Institut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy	Institute of Meteorology and Water Management - National Research Institute
iTEC	iTEC	Interoperacyjność w ramach współpracy europejskiej, program rozwoju nowej generacji systemu zarządzania ruchem lotniczym	Interoperability Through European Collaboration
MVS	MVS	Ruch statków powietrznych	Aircraft movements
OJT	OJT	Praktyka na stanowiskach operacyjnych	On the Job Training
OSTI	OSTI	Uzupełniające uprawnienie specjalne instruktora symulatorowego	On the Simulator Training Instructor Special Endorsement
P.P. "Porty Lotnicze"	P.P. "Porty Lotnicze"	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”	Polish Airports State Enterprise
PANSA	PAŻP	Polska Agencja Żegluga Powietrznej	Polish Air Navigation Services Agency
PCP	PCP	Wspólne projekty pilotażowe wspierające realizację ATM MP	Pilot Common Projects
PEGASUS_21	PEGASUS_21	System zarządzania ruchem lotniczym ATM	Air Traffic Management System

Termin	Acronym or Abbreviation	PL	EN
POIiŚ 2007-2013	I&E OP 2007-2013	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko	Operational Programme for Infrastructure and Environment
PRB	PRB	Organ weryfikujący skuteczność działania (EUROCONTROL)	Performance Review Body (EUROCONTROL)
Radom Meteo	Radom Meteo	Radom Meteo Spółka z o.o.	Radom Meteo Limited Liability Company
R&D	R&D	Badania i Rozwój	Research and Development
RP2 PP	PSD RP2	Plan Skuteczności Działania Służb Żegluga Powietrznej Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019	Baltic FAB Performance Plan Second Reference Period (2015-2019)
SAR	SAR	Poszukiwanie i Ratownictwo	Search and Rescue
SDM	SDM	Organizacja zarządzająca procesem wdrażania SESAR	SESAR Deployment Manager
SES	SES	Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna	Single European Sky
SESAR	SESAR	Program Jednolitego Systemu Zarządzania Ruchem Lotniczym Nowej Generacji	Single European Sky ATM Research
SID	SID	Standardowy odlot według wskazań przyrządów	Standard Instrument Departure
SJU	SJU	Wspólne Przedsięwzięcie SESAR	SESAR Joint Undertaking
SMS	SMS	System Zarządzania Bezpieczeństwem	Safety Management System
SOAM	SOAM	Metodologia Analizy Bezpieczeństwa - zakładane badanie zdarzeń w zgodzie z założeniami Just Culture	Safety Occurrence Analysis Methodology
STAM	STAM	Proces zarządzania przepływem ruchu lotniczego i pojemnością sektorów	Short-Term ATFCM Measures
STATFOR	STATFOR	Jednostka ds. statystyk i prognoz ruchu lotniczego EUROCONTROL	Statistics and Forecasts Service

Termin	Acronym or Abbreviation	PL	EN
SU	SU	Jednostki usługowe dla usług trasowych	En-Route Service Units
SU-L	SU-L	Jednostki usługowe dla usług terminalowych	Terminal navigation service units
TNC	TNC	Opłata terminalowa	Terminal Navigation Charge

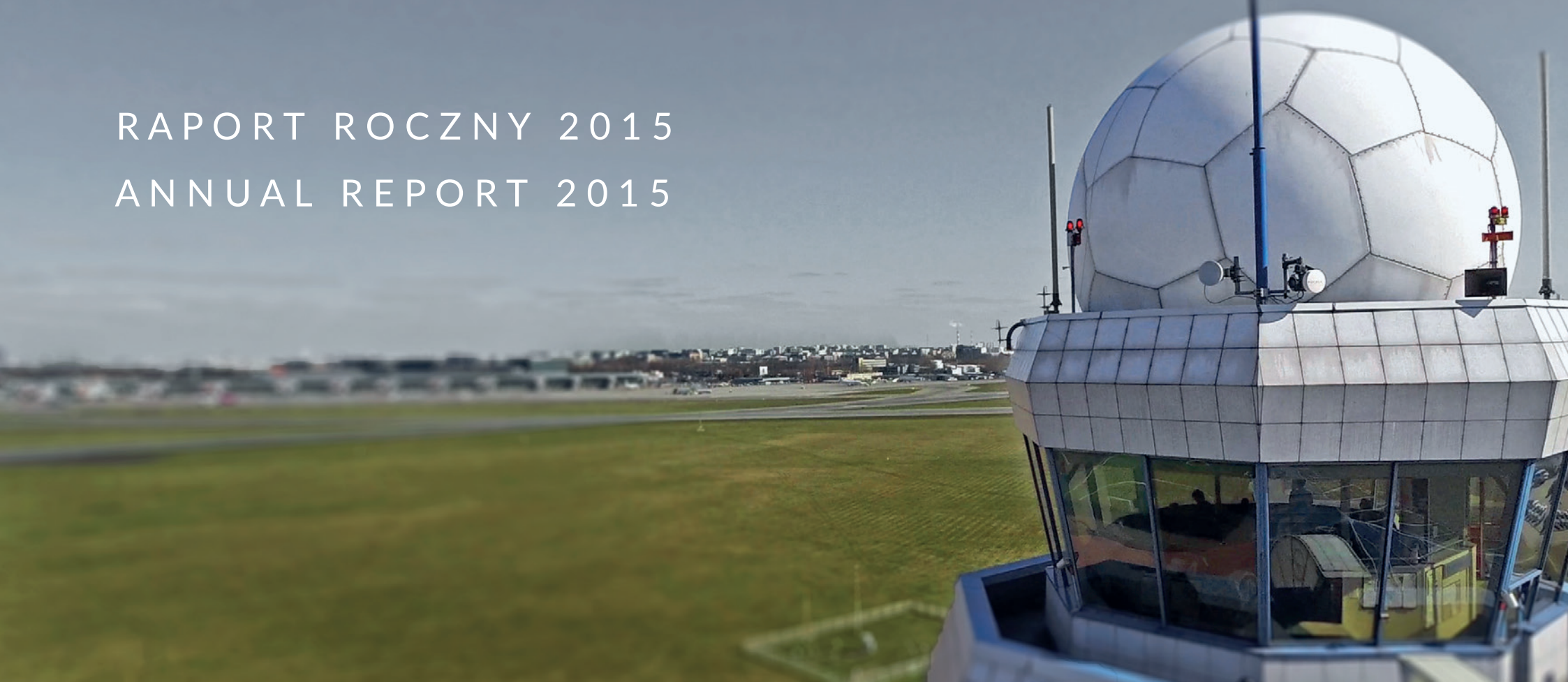
Termin	Acronym or Abbreviation	PL	EN
TRM	TRM	Zarządzanie Zasobami Zespołu	Team Resource Management
TWR	TWR	Wieża kontroli lotniska lub organ kontroli lotniska	Aerodrome Control Tower
ULC	CAA	Urząd Lotnictwa Cywilnego	Civil Aviation Authority



■ Notatki

■ Notes

RAPORT ROCZNY 2015
ANNUAL REPORT 2015



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY
www.pansa.pl

Wieżowa 8
02-147 Warszawa
POLAND