



**POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY**

www.pansa.pl



RAPORT ROCZNY 2010

Raport roczny Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej za 2010 rok.

Misja

Świadczenie wysokiej jakości służb żeglugi powietrznej, przyjaznych dla użytkowników i środowiska.

Wizja

Umocnienie pozycji PAŻP w Europie jako konkurencyjnego ekonomicznie dostawcy służb żeglugi powietrznej, oferującego najwyższy poziom bezpieczeństwa i jakości usług zgodnie z potrzebami użytkowników przestrzeni powietrznej.



foto: A. Karwowski / PANSA

Spis treści

<i>List Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej</i>	3
<i>Kluczowe dane dla 2010 r.</i>	5
<i>Zakres działalności</i>	7
<i>Cele strategiczne</i>	8
<i>Struktura organizacyjna</i>	9
<i>Najważniejsze wydarzenia w 2010 roku</i>	10
<i>Bezpieczeństwo, przestrzeń powietrzna, służby żeglugi powietrznej</i>	12
<i>Infrastruktura ATM/CNS</i>	17
<i>Służba Informacji Lotniczej</i>	19
<i>Inwestycje</i>	20
<i>Ochrona środowiska</i>	21
<i>Polityka kadrowa</i>	24
<i>Proces konsultacji z użytkownikami służb żeglugi powietrznej</i>	27
<i>Współpraca międzynarodowa</i>	28
<i>Wyniki operacyjne w 2010 roku</i>	29
<i>Wyniki finansowe w 2010 roku</i>	34
<i>Efektywność działania PAŻP na tle europejskich ANSPs</i>	37
<i>Opinia niezależnego biegłego rewidenta</i>	43
<i>Sprawozdanie finansowe</i>	45



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

www.pansa.pl

Trzeci, pełny rok funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jako samodzielnej instytucji stał pod znakiem wyzwań spowodowanych skutkami recesji gospodarczej, a także wdrażaniem programu SES II w Unii Europejskiej. Pomimo tego, że w 2010 roku zaobserwować można było wzrost ruchu lotniczego w FIR Warszawa w stosunku do roku poprzedniego, szczególnie w miesiącach letnich, to łączna jego wielkość była znacznie poniżej wartości notowanych w 2008 roku przed światowym załamaniem gospodarczym. Dodatkowo, zawirowania związane z wybuchem wulkanu Eyjafjallajokull w kwietniu ub. r. i w jego efekcie zamknięcie przestrzeni powietrznej FIR Warszawa na kilkadziesiąt godzin w istotny sposób wpłynęło na sytuację finansową Agencji. Minione dwanaście miesięcy to okres doskonalenia organizacyjnego PAŻP, a także przygotowań Agencji do realizacji wymagań wynikających z pakietu legislacyjnego SES II (plan skuteczności działania na lata 2012-2014), w którym szczególny nacisk został położony na działania prowadzące do zwiększania efektywności kosztowej ANSP.

Przedstawione wyżej uwarunkowania zewnętrzne stały się katalizatorem istotnych zmian w funkcjonowaniu PAŻP. Dla ograniczenia skutków recesji gospodarczej oraz w celu poprawy efektywności kosztowej w ub. r., przy braku postępów z pracach nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy dla PAŻP, wprowadzony został w Agencji Regulamin Wynagradzania i Regulamin Pracy, który w sposób elastyczny uregulował zagadnienia kosztów pracy, będących największą pozycją wśród kosztów działalności PAŻP.

Mimo „kryzysowego” dla branży lotniczej roku, PAŻP kontynuowała realizację wieloletniego programu inwestycyjnego, nakierowanego na zwiększenie efektywności operacyjnej i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej. W 2010 r. znacznemu zaawansowaniu uległy prace nad wdrożeniem priorytetowego projektu inwestycyjnego Agencji, tj. nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym – PEGASUS_21. Obok postępów w implementacji technicznych elementów systemu, w ub. r. rozpoczął się również skomplikowany i długotrwały proces szkolenia personelu operacyjnego. Ponadto, mając na uwadze znaczny

wzrost ruchu lotniczego w trakcie Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku, przygotowana została koncepcja rozwiązań w zakresie przestrzeni powietrznej i służb ATC, które z jednej strony wspierają wdrożenie nowego systemu ATM, zaś z drugiej, pozwolą na optymalne wykorzystanie tych sektorów przestrzeni powietrznej FIR Warszawa, które mogą być najbardziej obciążone w trakcie wydarzenia sportowego.

W 2010 roku zaawansowaniu uległ również szereg innych przedsięwzięć inwestycyjnych Agencji. Sprzyjało temu m. in. przekazanie przez Skarb Państwa na rzecz PAŻP praw dysponowania nieruchomościami na wielu lotniskach, na których Agencja planowała posadowienie urządzeń i obiektów CNS/ATM.

Znacznemu zaawansowaniu podlegały też prace nad projektem utworzenia Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej (Baltic FAB). Na podstawie zawartego porozumienia między ministrami ds. transportu Polski i Litwy, w lipcu ub. r. PAŻP podpisała z Oro Navigacija wspólny program dotyczący koordynacji działań w zakresie Studium Wykonalności dla utworzenia Baltic FAB oraz rozwoju tego projektu na poziomie obu instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Mimo trudnych uwarunkowań zewnętrznych, a także napięć wewnętrznych, jakie miały miejsce w 2010 roku, PAŻP po raz kolejny udowodniła, że potrafi stawić czoła poważnym trudnościom i sprostać wyzwaniom stawianym przez zmieniający się rynek usług ATM/CNS w Europie. Stało się tak jednak dzięki aktywnym i pragmatycznym działaniom firmy przy dużym wsparciu, zaangażowaniu i zrozumieniu dla wprowadzanych rozwiązań ze strony pracowników Agencji, w szczególności służb operacyjnych ACC, których zaangażowanie i nowoczesne podejście do organizacji pracy pozwoliło radykalnie zmniejszyć poziom opóźnień generowanych w FIR Warszawa. Osiągnięcia minionych dwunastu miesięcy dają mi podstawę, by wyrazić opinię, że PAŻP jest dobrze przygotowana na kolejne wyzwania stawiane przez wspólnotową legislację i nadchodzące zmiany na rynku usług CNS/ATM w Europie.

Życząc wszystkim naszym klientom, użytkownikom przestrzeni powietrznej oraz personelowi PAŻP wielu sukcesów w realizacji nadchodzących zadań, z przyjemnością zapraszam do lektury niniejszego Raportu.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej



27.10.2011

Krzysztof Banaszek

Kluczowe dane dla 2010 r.

Tab. 1 Kluczowe dane operacyjne dla PAŻP

Kluczowe dane operacyjne	31.12. 2009	31.12. 2010	Zmiana	Zmiana (%)
Liczba kontrolowanych operacji IFR – tylko ruch GAT ('000)	552	585	33	6%
Liczba kontrolowanych godzin operacji IFR ('000)	325	346	21	6,5%
Liczba kontrolowanych operacji lotniskowych IFR ('000)	282	288	5	2%
Łączne opóźnienia ATFM po trasie ('000 minut)	900	659	-241	-27%
Łączne lotniskowe opóźnienia ATFM ('000 minut)	30	19	-11	-37%
Wartość opóźnień ATFM na trasie (w minutach na lot)	1,6	1,1	-0,5	-31%
Stan zatrudnienia (etaty)	1719	1723	4	0,23%
Zatrudnienie – ATCO in OPS	408	436	28	7%

Źródło: opracowanie własne PAŻP (dane dot. liczby kontrolowanych operacji IFR (ruch GAT), liczby kontrolowanych godzin operacji IFR, liczby kontrolowanych operacji lotniskowych IFR, łącznych opóźnień ATFM po trasie na podstawie PRU Operational Data)

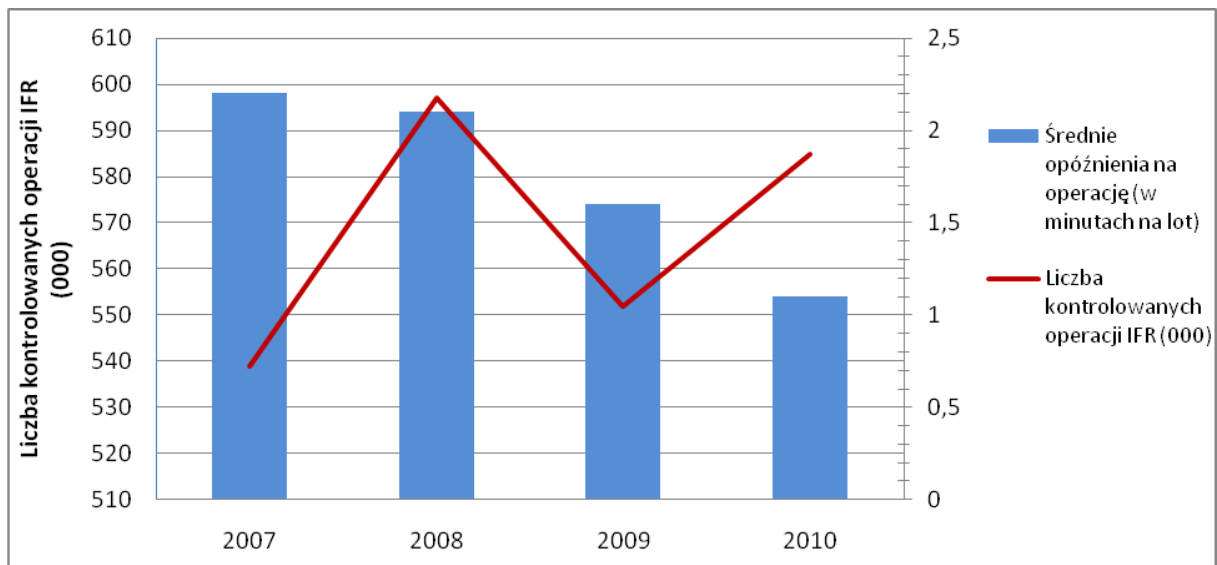
Tab. 2 Wyniki finansowe w tys. PLN

Wyniki finansowe w tys. PLN	2009	2010
Przychody ze sprzedaży ogółem	531,5	600,0
Koszty działalności operacyjnej	563,4	574,2
Zysk brutto	-32,8	28,8
Zysk netto	-33,6	24,2
Nakłady planowane do poniesienia w tys. PLN	123,3	112,6
Nakłady poniesione na inwestycje w tys. PLN	96,2	80,8
Stożenie wykonania inwestycji	78%	72%

Źródło: opracowanie własne PAŻP

W roku 2010 rozpoczęto również wiele projektów, a także kontynuowano realizację rozpoczętych w latach poprzednich zadań inwestycyjnych oraz dostaw systemów. Szczegółowy opis realizowanych inwestycji oraz wdrażanych projektów znajduje się w części „Infrastruktura ATM/CNS” oraz w części „Inwestycje”.

Rys. 1 Liczba kontrolowanych operacji IFR a średnie opóźnienie w latach 2007-2010



Źródło: opracowanie własne PAŻP



Zakres działalności

Rok 2010 był trzecim, pełnym, 12-miesięcznym okresem funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

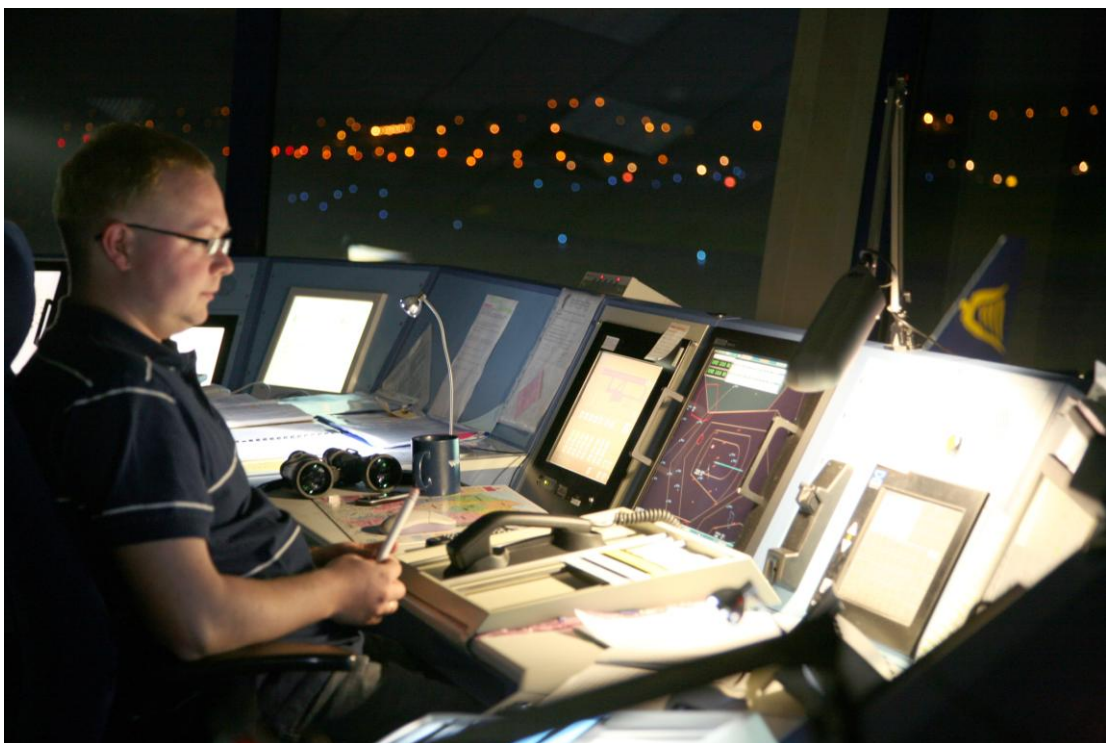
PAŻP jest podmiotem certyfikowanym i wyznaczonym przez Ministra właściwego ds. transportu, w myśl Ustawy Prawo Lotnicze i prawa wspólnotowego, do zapewniania służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej FIR Warszawa.

PAŻP jest ustawowo zobowiązana do zapewniania służb zarządzania ruchem lotniczym oraz innych służb żeglugi powietrznej (ANS), w tym:

- służby łączności,
- służby nawigacji,
- służby dozoru,
- służby informacji lotniczej.

PAŻP ponadto:

- dostarcza użytkownikom przestrzeni powietrznej informacje meteorologiczne, wytworzone przez podmioty certyfikowane w tym obszarze,
- zapewnia projektowanie procedur lotu,
- kontroluje z powietrza urządzenia i systemy łączności lotniczej, nawigacji i dozoru przestrzeni powietrznej,
- prowadzi szkolenia i udziela konsultacji w zakresie ANS,
- prowadzi działalność badawczo – rozwojową w zakresie ANS,
- dokonuje zakupu, utrzymania oraz modernizacji infrastruktury.



Cele strategiczne

Głównym założeniem strategicznym Agencji jest rozwój sprawnego, efektywnego ekonomicznie i konkurencyjnego podmiotu w Europie, zapewniającego wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu lotniczego zgodnie z wymaganiami prawa międzynarodowego i krajowego, przy czym:

- **sprawność** rozumiana jest jako terminowa, zgodna z oczekiwaniami użytkowników przestrzeni powietrznej, optymalna organizacja i alokacja zasobów, dostosowana do występującego i prognozowanego natężenia ruchu lotniczego.
- **efektywność ekonomiczna** rozumiana jest jako uzyskiwanie optymalnych, mierzalnych efektów w obszarze świadczenia usług żeglugi powietrznej w stosunku do zasobów finansowych zaangażowanych do ich osiągnięcia.
- **konkurencyjność** rozumiana jest jako osiągnięcie i utrzymanie przewag w obszarach związanych z działalnością ANSP w Europie, wynikająca przede wszystkim z posiadania unikalnych zasobów bądź kompetencji.

Realizacji założenia strategicznego służyć będą następujące cele strategiczne:

- 1) Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego
- 2) Zapewnianie wysoko wykwalifikowanej kadry pracowniczej.
- 3) Zapewnianie wysokiego poziomu jakości usług.
- 4) Minimalizowanie opóźnień w ruchu lotniczym.
- 5) Utrzymanie efektywności ekonomicznej na akceptowalnym poziomie.



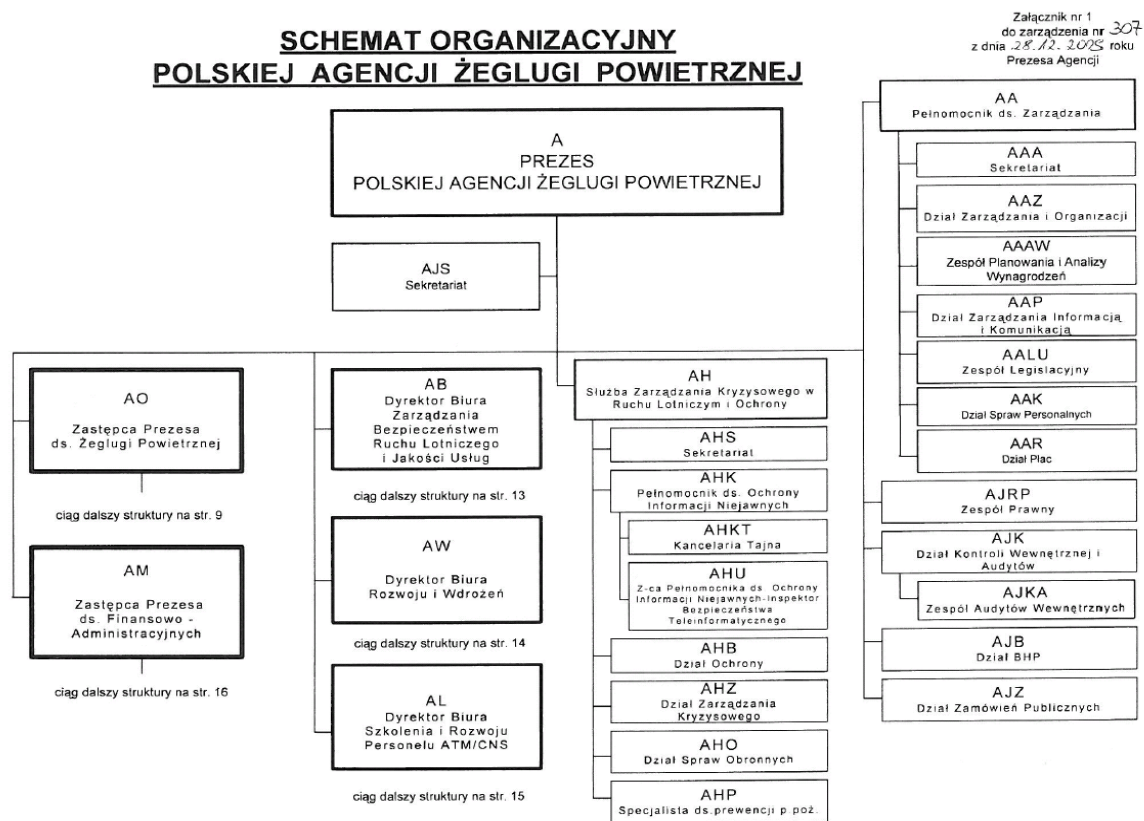
Struktura organizacyjna

PAŻP w 2010 r. kontynuowała swoją samodzielną działalność na podstawie:

- Ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,
- Statutu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej nadanego rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 28 marca 2007 r.,
- Regulaminu Organizacyjnego Agencji,
- Regulaminu Pracy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

oraz z zastosowaniem przepisów Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy.

Rys. 2 Schemat organizacyjny PAŻP obowiązujący na dzień 31.12.2010 r.



Źródło: opracowanie własne PAŻP

Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w roku 2010 kierował Prezes Agencji wraz z dwoma Zastępcami.

Najważniejsze wydarzenia w 2010 roku



- 1 kwietnia 2010 Trzecie urodziny PAŻP.
- Kwiecień 2010 Zakłócenia w ruchu lotniczym w FIR Warszawa spowodowane serią erupcji wulkanu Eyjafjallajokull.
- Kwiecień 2010 PAŻP podpisuje umowę z FREQUENTIS na instalację systemu ATIS/VOLMET.
- Czerwiec 2010 Spotkanie PAŻP z przedstawicielami UkSATSE ws. koordynacji przygotowań do obsługi zwiększonego ruchu lotniczego podczas Mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012™.
- Lipiec 2010 PAŻP dołącza do grupy uczestników stowarzyszonych Programu SESAR.
- 8 lipca 2010 PAŻP podpisuje umowę na budowę wieży kontroli lotów na lotnisku w Łodzi.
- 19 lipca 2010 PAŻP podpisuje umowę z Helios Technology Limited na wykonanie Studium Wykonalności dla utworzenia Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej (Baltic FAB).
- 29 lipca 2010 Podpisanie Listu Intencyjnego dot. Inicjatywy Baltic FAB przez Wiceministra ds. transportu i komunikacji Republiki Litwy (Rimvydas Vaštakas) oraz Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury (Min. Tadeusz Jarmuziewicz).
- 30 lipca 2010 Prezes PAŻP oraz Dyrektor Generalny Oro Navigacija podpisują wspólny Program dotyczący koordynacji działań w zakresie Projektu „Studium Wykonalności dla utworzenia Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej (Baltic FAB)” oraz rozwoju Inicjatywy Baltic FAB na poziomie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
- 3 sierpnia 2010 PAŻP podpisuje umowy na budowę radiolatarni DVOR/DME na lotniskach w Gdańsku, Katowicach i Krakowie.
- Sierpień 2010 PAŻP otrzymuje w wieczyste użytkowanie nieruchomości Skarbu Państwa położone na lotnisku w Krakowie; na jednej z nich powstanie nowa wieża kontroli lotów, na drugiej umieszczone zostaną urządzenia radionawigacyjne.
- 8-9 września 2010 Pierwsze spotkanie Komitetu Strategicznego Baltic FAB.

- Wrzesień 2010 PAŻP otrzymuje w wieczyste użytkowanie nieruchomości Skarbu Państwa położoną na lotnisku we Wrocławiu; nieruchomość przeznaczona jest pod budowę urządzenia nawigacyjnego DVOR/DME.
- Wrzesień 2010 PAŻP rozpoczyna wdrożenie zintegrowanego systemu umożliwiającego planowanie pracy służb kontroli ruchu powietrznego, dostarczanego przez firmę Quintiq.
- 13 listopada 2010 Spotkanie Prezesa PAŻP z Dyrektorem Generalnym Oro Navigacja na temat stanu przygotowań do spełnienia wymogów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES) w kontekście ustanawiania Baltic FAB.
- 16 listopada 2010 PAŻP podpisuje umowę z firmą THALES na dostawę i montaż kolokowanych radarów dozoru PSR/MSSR dla lokalizacji Poznań oraz Wrocław.
- Listopad 2010 PAŻP podpisuje umowę z Portem Lotniczym Poznań-Ławica dotyczącą dzierżawy gruntu pod budowę wieży kontroli ruchu lotniczego oraz ośrodka radiokomunikacyjnego.
- 22 listopada 2010 PAŻP otrzymuje w wieczyste użytkowanie nieruchomości Skarbu Państwa położoną na lotnisku we Wrocławiu; nieruchomość przeznaczona jest pod budowę pierwotno-wtórnego systemu radiolokacyjnego.
- 8-9 grudnia 2010 Drugie posiedzenie Komitetu Strategicznego Baltic FAB.



Bezpieczeństwo

Zgodnie z wymaganiami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Unii Europejskiej (UE), Europejskiej Organizacji Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) oraz przepisami krajowymi, PAŻP odpowiedzialna jest za wprowadzenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w ruchu lotniczym.

Powyższe wymagania znalazły odzwierciedlenie we wprowadzonej przez Agencję deklaracji „Polityka Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej”, łączącej w jednym dokumencie podstawowe założenia dla obszarów przewidzianych do pomiarów skuteczności działania – bezpieczeństwa, efektywności kosztowej, operacyjnej i środowiska. W myśl ww. polityki nadrzędnym celem PAŻP, wykonującej funkcję instytucji zapewniającej: służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną FIR Warszawa, infrastrukturę łączności, nawigacji i dozoru oraz dostarczanie informacji lotniczej i informacji meteorologicznej, jest zapewnienie usług o wysokim poziomie bezpieczeństwa.

W celu zapewniania najwyższych standardów bezpieczeństwa, traktowanych przez PAŻP jako priorytetowe zadanie związane ze sprawowaniem służby zarządzania ruchem lotniczym, w 2010 roku podjęte zostały następujące działania:

- dokonano publikacji okresowych raportów dotyczących obszarów i trendów zagrożeń, wynikających z przeprowadzonych analiz, identyfikujących obszary szczególnych zagrożeń,
- rozpowszechniano doświadczenia z zakresu bezpieczeństwa (przeprowadzono akcje szkoleniowe i uświadamiające z zakresu bezpieczeństwa ruchu lotniczego),
- wykonywano analizy bezpieczeństwa przy wprowadzaniu zmian do Systemu Zarządzania Ruchem Lotniczym,
- przeprowadzano przeglądy bezpieczeństwa,
- w sposób stały monitorowano bezpieczeństwo,
- określono wymagania i działania niezbędne do wdrożenia elektronicznego systemu raportowania zdarzeń w ATM (ERKZ).

W 2010 roku PAŻP osiągnęła założone cele bezpieczeństwa. Podstawowe cele w tym zakresie to utrzymanie poziomu bezpieczeństwa z poprzedniego roku, a tam gdzie to możliwe, podniesienie go przy wzrastającym ruchu lotniczym, czyli niedoprowadzenie do wypadku lotniczego oraz ograniczenie liczby incydentów z bezpośrednim i pośrednim udziałem służb ATM. W 2010 roku nie został zarejestrowany żaden wypadek lotniczy z bezpośrednim lub pośrednim udziałem ATM ani żaden poważny incydent zlecony PAŻP do badania przez PKBWL. Stąd wskaźnik ilości poważnych incydentów liczony na 100 000 operacji lotniczych w 2010 roku wynosił 0, podczas gdy w 2009 roku osiągnął wartość 0,461. Odnotowany w 2010 roku wzrost liczby zgłoszonych zdarzeń w porównaniu do roku 2009 roku może świadczyć o skuteczności prowadzonych przez Biuro AB szkoleń z zakresu SMS dla personelu operacyjnego ATM, jak również dla personelu technicznego CNS.

Przestrzeń powietrzna

Jednym z podstawowych zadań Agencji kontynuowanych w 2010 r. było zarządzanie przestrzenią powietrzną Polski przy jednoczesnym zapewnianiu wysokiego poziomu bezpieczeństwa statków powietrznych znajdujących się w tej przestrzeni.

Zarządzanie przestrzenią powietrzną oparte jest na trzech poziomach:

- 1) strategicznym zarządzaniu przestrzenią – poziom 1 (ASM 1);
- 2) przedtaktycznym zarządzaniu przestrzenią – poziom 2 (ASM 2);
- 3) taktycznym zarządzaniu przestrzenią – poziom 3 (ASM 3).

Wykorzystywana od kilku lat koncepcja Elastycznego Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (FUA) opiera się na alokacji przestrzeni powietrznej poprzez zarządzanie strukturami przestrzeni powietrznej, a w szczególności zarządzanie drogami lotniczymi warunkowymi (CDR), strefami czasowo wydzielonymi (TSA), strefami tymczasowo zarezerwowanymi (TRA) oraz przestrzenią powietrzną o zredukowanej koordynacji (RCA).

Podstawowe zadania zrealizowane w roku 2010 roku w obszarze przestrzeni powietrznej obejmowały:

- kontynuację implementacji „Programu reorganizacji sektorów kontroli ruchu lotniczego w latach 2008-2010”; prace w obrębie programu przewidziane na kolejne lata będą realizowane w ramach Programu „Polska przestrzeń powietrzna 2010+”,
- kontynuację implementacji zadań związanych z reorganizacją przestrzeni powietrznej w rejonie TMA Kraków, Gdańsk, Poznań, Warszawa, Wrocław, Szczecin, Łódź/Łask, Rzeszów oraz kontynuację Programu reorganizacji przestrzeni niekontrolowanej oraz elastycznych struktur (MIL/GA),
- W zakresie projektowania procedur wykonane zostały m. in. następujące zadania:
 - przeprowadzono powtórny analizę możliwości zaprojektowania nieprecyzyjnych instrumentalnych podejść do lądowania w oparciu o potwierdzenie lokalizacji DVOR/DME dla lotniska Modlin zawarte w zezwoleniu ULC.
 - przeprowadzono modyfikację dokumentacji i publikacji wszystkich procedur lotu dla lotniska WARSZAWA/Okęcie ze względu na zmianę deklinacji magnetycznej na lotnisku.
 - przeprowadzono aktualizację wszystkich procedur lotu dla lotniska KRAKÓW/Balice ze względu na nowy operat przeszkód w rejonie lotniska.
 - rozpoczęto prace nad opracowaniem projektu procedur STAR RNAV dla TMA Kraków.
 - przeprowadzono konsultacje i analizy procedur lotu w sprawie zapisów w AIP Polska w zakresie propozycji ograniczeń hałasu na lotnisku WROCŁAW/Strachowice.
 - rozpoczęto prace nad projektem procedury NPA-GNSS dla lotniska OLSZTYN/Dajtki – EPOD. Przeprowadzono konsultacje w zakresie instrumentalnych procedur lotu, nawigacji RNAV i przeszkód lotniczych.
 - rozpoczęto prace nad koncepcjami nowych lub modyfikacją istniejących instrumentalnych procedur lotu dla lotnisk, gdzie planowane są nowe pomoce radionawigacyjne związane z realizacją Programu przygotowań PAŻP do obsługi zwiększonego ruchu lotniczego w trakcie UEFA EURO 2012™ (dalej: Program EURO 2012); prace będą kontynuowane w 2011 r.

- przygotowanie oraz nadzór nad dokumentem *Route Availability Document (RAD)*,
- przeprowadzanie symulacji i testów przy użyciu programu SAAM dotyczących m. in.:
 - zmodyfikowanego scenariusza dot. zmian w przestrzeni powietrznej w ramach Programu „Polska przestrzeń powietrzna 2010+”
 - obciążenia sektorów ACC w ciągu wybranych dni 2010 roku,
 - projektu zmian struktur przestrzeni powietrznej przygotowanego przez grupę zadaniową ds. „Opracowania projektu reorganizacji przestrzeni powietrznej FIR EPWW na potrzeby Mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012” (symulacja FTS).

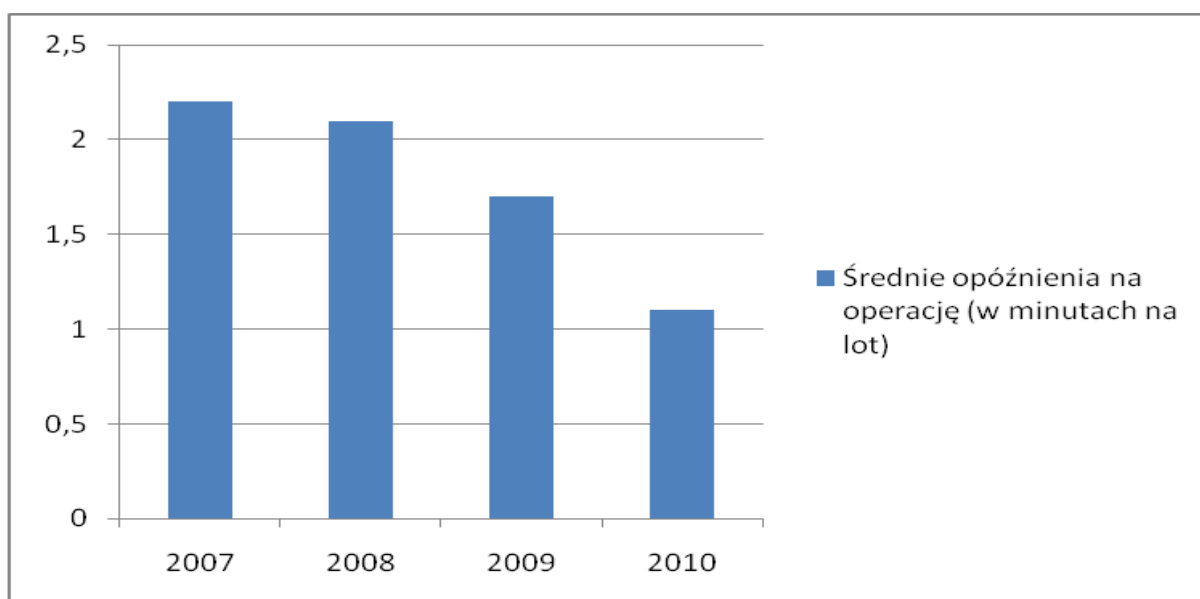
Służby żeglugi powietrznej

W 2010 roku, w obszarze działalności służb ruchu lotniczego, zostały zrealizowane m.in. następujące działania:

- kontynuowano wdrażanie elementów programu „Reorganizacja sektorów kontroli ruchu ACC w latach 2008 -2010”,
- kontynuowano realizację zadań, których celem jest przygotowanie środowiska operacyjnego do wdrożenia nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS_21, w tym:
 - opracowano technologię pracy i założenia operacyjnego wdrożenia dla nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS_21 dla FIR Warszawa;
 - rozpoczęto proces szkolenia personelu operacyjnego na nowy system zarządzania ruchem lotniczym.
- kontynuowano rozpoczęte w latach poprzednich działania w zakresie poprawy ATFCM w ACC EPWW, w szczególności:
 - wprowadzono stanowisko Senior KRL ACC GAT, kluczowego dla dynamicznego zarządzania personelem, sektorami i pojemnością systemu ATC, które w sposób bezpośredni przyczyniło się do optymalizacji pracy ACC i znacznego zmniejszenia opóźnień w FIR Warszawa,
 - wdrożono nowe metody zarządzania pojemnościami i sektoryzacjami ACC EPWW powiązane z wprowadzonym stanowiskiem Senior KRL ACC GAT,
 - zoptymalizowano schematy otwarcia sektoryzacji ACC EPWW,
 - wdrożono nowe metody planowania i zarządzania zasobami ludzkimi ACC EPWW, dla których kolejnym etapem będzie wykorzystanie systemu Quintiq.

Realizacja tych działań umożliwiła poprawę wskaźnika w obszarze KPA *Capacity* i redukcję średniego opóźnienia w ruchu lotniczym do 1,1 min/lot, co jest szczególnie warte podkreślenia biorąc pod uwagę zaobserwowany w 2010 r. wzrost ruchu lotniczego. W wyniku prowadzonych od roku 2009 działań PAŻP, poziom średniego opóźnienia w ruchu lotniczym oraz udział opóźnień generowanych w FIR Warszawa na tle Europy uległ znacznemu ograniczeniu w stosunku do lat poprzednich, co obrazuje poniższy rysunek.

Rys. 3 Poziom średniego opóźnienia w ruchu lotniczym FIR Warszawa w latach 2007-2010.



Źródło: opracowanie własne PAŻP

W roku 2010 udział Polski (FIR Warszawa) w opóźnieniach generowanych w Europie zmniejszył się do poziomu ok. 2% (średnie opóźnienie 1,1 min) przy równoczesnym wzroście ruchu lotniczego w stosunku do roku 2009. Warto również podkreślić, że opóźnienia zanotowane w 2010 roku były znacznie poniżej wartości odnotowanych w roku 2008 mimo, że wielkość ruchu lotniczego zbliżyła się do najwyższego poziomu sprzed kryzysu gospodarczego (wielkości ruchu w 2008 roku), a średnie opóźnienie wynosiło 2,1 min/lot.

Kolejne działania realizowane w 2010 roku w obszarze działalności służb ruchu lotniczego obejmowały:

- Kontynuację realizacji podejść CDA (*Continuous Decent Approach – CDA*) dla lotniska Warszawa Okęcie oraz kontynuację fazy testowej projektu wdrożenia procedur CDA dla lotnisk Kraków Balice i Katowice Pyrzowice; w 2010 roku łącznie wykonano 28 127 operacji techniką CDA na lotnisku w Warszawie,
- kontynuację wspólnie z partnerami działającymi na lotnisku im. F. Chopina w Warszawie (w tym PPL i LOT) prac nad projektem A-CDM („*Collaborative Decision Making*”),
- rozpoczęcie realizacji projektu uruchomienia radarowej kontroli zbliżania dla TMA Wrocław; w ramach tego projektu w 2010 roku zrealizowano następujące działania:
 - przeprowadzono weryfikację techniczno-operacyjnych możliwości wykorzystania, posadowionego na terenie lotniska radaru MSSR, wykorzystywanego aktualnie na potrzeby służby kontroli obszaru, do zapewniania radarowej służby kontroli zbliżania,
 - wykonano oblot w celu określenia zdolności wykrywania obiektów w TMA Wrocław przez radary: MSSR Wrocław (obecnie funkcjonujący na lotnisku we Wrocławiu), MSSR Poznań i MSSR Katowice.
- wdrożenie zasad ESARR 5 w zakresie monitorowania i nadzoru nad kompetencjami ATCOs, w tym:
 - powołano asesorów we wszystkich organach kontroli ruchu lotniczego,
 - rozpoczęto proces oceny techniki pracy we wszystkich organach ATC.

- uzyskanie przez PAŻP gotowości do wypełniania ustawowych zadań realizowanych przez ARCC (Ośrodek Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa Lotniczego), przy uwzględnieniu faktu, że pełna implementacja zadania uzależniona jest od nowelizacji Prawa Lotniczego i wejścia w życie stosownych Rozporządzeń Ministerstwa Infrastuktury,
- kontynuację cyklicznych konsultacji z Polskimi Liniami Lotniczymi LOT (w ramach współpracy z przewoźnikami),
- realizację następujących zadań, w ramach rozwoju i doskonalenia procedur ATC:
 - opracowano pakiet rozwiązań w zakresie interfejsu ACC – APP WA (przestrzeń powietrzna, procedury koordynacji) oraz wdrożono zmodyfikowane procedury dla interfejsu ACC – APP WA,
 - zrealizowano prace analityczne nad elastycznym wykorzystaniem przepustowości lotniska Warszawa Okęcie w czasie remontu drogi startowej,
 - rozpoczęto, wraz z Eurolot, test procedur *visual departure* na lotnisku Warszawa Okęcie.
- w ramach współpracy międzynarodowej w 2010 roku realizowano program DMEAN i FEP oraz kontynuowano program poprawiający przepustowość lotnisk – ACE (*Airport Capacity Enhancement*).



Działalność PAŻP w 2010 roku koncentrowała się na maksymalizacji wykorzystania funkcjonalności systemu ATM AMS2000+ w zakresie automatycznej wymiany informacji o statkach powietrznych z sąsiadującymi FIR-ami, oraz formalizacji zasad współpracy ze służbami technicznymi sąsiednich krajów.

Jednocześnie w ubiegłym roku trwały szeroko zakrojone prace nad wdrożeniem projektu Pegasus_21, który będzie nowym, zintegrowanym systemem zarządzania ruchem lotniczym skonfigurowanym w większości z gotowych rozwiązań, odpowiednio rozwiniętych i dostosowanych do wymagań PAŻP.

W obszarach, w których to będzie możliwe, wymagania funkcjonalne obecnie wdrażanego systemu ATM Pegasus_21 będą zgodne z Funkcjonalnym Modelem Architektury CNS/ATM. Celem definiowania architektury CNS/ATM jest ustanowienie wspólnego poziomu bazowego w krajach członkowskich ECAC, z którego będzie można w drodze ewolucji wypracować przyszły System Europejskiego Zarządzania Ruchem Lotniczym. Model Funkcjonalny definiuje architekturę składającą się z Bloków Funkcjonalnych, z których każdy jest dalej zdekomponowany na funkcje składowe. Implementacja całości lub części Bloku Funkcjonalnego może zostać przeprowadzona w ramach europejskich, regionalnych lub narodowych organizacji ATS.

Projekt Pegasus_21 został podzielony na trzy główne etapy do których należą:

1. Instalacja lokalnego systemu ATM dla TWR/APP/FIS w TMA Kraków;
2. Instalacja lokalnego systemu ATM dla TWR/APP/FIS w TMA Gdańsk;
3. Instalacja centralnego systemu ATM w ATMC (Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym) Warszawa dla służb TWR/APP/ACC/FIS/OAT/AMC wraz z końcową integracją centralnego systemu ATM z lokalnymi systemami zainstalowanymi w TMA Kraków/Katowice, TMA Gdańsk, TMA Poznań i regionalnymi TWR Bydgoszcz, Wrocław, Rzeszów, Szczecin i Łódź.

Dwa pierwsze etapy projektu zostały zakończone w I kwartale 2009 r. przeprowadzeniem certyfikacji systemów w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Lokalne systemy Pegasus_21 w Gdańsku i Krakowie/Katowicach pracują operacyjnie od kwietnia 2009 roku.

W 2010 roku przeprowadzone zostały testy działania systemu P_21 w Warszawie, opracowano technologię pracy i założenia operacyjnego wdrożenia dla nowego systemu ATM, a także rozpoczęto proces szkolenia personelu operacyjnego na nowy system. Zakończenie realizacji etapu trzeciego zaplanowano na początek 2012 roku.

W 2010 r. kontynuowano bądź rozpoczęto wiele nowych przedsięwzięć inwestycyjnych PAŻP, do których należą:

- TWR Łódź – kontynuacja zadania z roku poprzedniego; w lipcu 2010 r. podpisano umowę z wybranym w przetargu wykonawcą na roboty budowlane,
- DVOR/DME Zielona Góra – w lutym 2010 r. podpisano umowę z wybranym w przetargu wykonawcą; prace budowlane pod koniec 2010 r. znajdowały się na bardzo zaawansowanym etapie, wskazującym na wdrożenie operacyjne urządzenia w I połowie 2011 r.,
- ATIS/VOLMET – w kwietniu 2010 r. podpisano umowę z wybranym w przetargu wykonawcą; zakończono dostawę sprzętu do ośrodków PAŻP (wrzesień/październik 2010 r.),
- DVOR/DME Gdańsk – ogłoszono przetarg i wybrano wykonawcę na realizację zadania; w sierpniu 2010 r. podpisano umowę z wybranym w przetargu wykonawcą; prowadzone były prace związane z opracowaniem projektu budowlanego,

- DVOR/DME Katowice – ogłoszono przetarg i wybrano wykonawcę na realizację zadania; w sierpniu 2010 r. podpisano umowę z wybranym w przetargu wykonawcą; prowadzone były prace związane z opracowaniem projektu budowlanego,
- DVOR/DME Modlin – ogłoszono przetarg i wybrano wykonawcę na realizację zadania; w listopadzie 2010 r. podpisano umowę z wybranym w przetargu wykonawcą; rozpoczęto prace związane z opracowaniem projektu budowlanego,
- DVOR/DME Wrocław – ogłoszono przetarg i wybrano wykonawcę na realizację zadania; w listopadzie 2010 r. podpisano umowę z wybranym w przetargu wykonawcą; rozpoczęto prace związane z opracowaniem projektu budowlanego,
- DVOR/DME Kraków – opracowano program techniczny oraz program funkcjonalno-użytkowy,
- DVOR/DME Łódź – w grudniu 2010 r. ogłoszono przetarg na realizację zadania,
- DVOR/DME Bydgoszcz – powołano komisję przetargową,
- DME Wrocław – opracowano program funkcjonalno-użytkowy, podjęto działania związane z wyborem wykonawcy w trybie analizy rynku, podpisano umowę na realizację,
- System Radiolokacyjny Wrocław – ogłoszono przetarg na zaprojektowanie i dostawę urządzeń; wybrano wykonawcę na realizację zadania; w listopadzie 2010 r. podpisano umowę z wybranym w przetargu wykonawcą; rozpoczęto prace związane z opracowaniem projektu budowlanego,
- System Radiolokacyjny Poznań – ogłoszono przetarg na zaprojektowanie i dostawę urządzeń; wybrano wykonawcę na realizację zadania; w listopadzie 2010 r. podpisano umowę z wybranym w przetargu wykonawcą; rozpoczęto prace związane z opracowaniem projektu budowlanego.

W 2010 r. kontynuowano w PAŻP działania w celu pozyskania unijnego dofinansowania na większość istotnych zadań inwestycyjnych realizowanych na przestrzeni lat 2007-2015. Zgodnie z przepisami Ustawy Prawo zamówień publicznych przeprowadzono rozpoczęte w 2009 r. postępowanie przetargowe mające na celu wyłonienie Wykonawcy, któremu udzielono zamówienia publicznego na opracowanie Studium Wykonalności dla projektu „Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym”. W dniu 19 lutego 2010 r. odbyło się otwarcie ofert w ramach ogłoszonego przetargu, w którego następstwie 9 kwietnia 2010 r. podpisano umowę z Wykonawcą Studium, firmą Ernst & Young.



PAŻP, jako podmiot certyfikowany, zobowiązana była do zapewniania służby informacji lotniczej (AIS), która w 2010 r. kontynuowała zadania ze sporządzania, sprawdzania, gromadzenia, redagowania, formatowania, publikowania, przechowywania i rozpowszechniania danych i informacji lotniczych dotyczących całego terytorium RP oraz obszarów poza jego terytorium, w których RP jest odpowiedzialna za zapewnienie służb ruchu lotniczego, w tym w szczególności:

- zbierała i publikowała informacje mające istotne znaczenie dla bezpieczeństwa, regularności i wydajności żeglugi powietrznej; wydawała i dystrybuowała Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych, w skład którego wchodził Zbiór Informacji Lotniczych – Polska (AIP Polska, AIP VFR), Suplementy do AIP, AIP VFR, Biuletyny Informacji Lotniczej (AIC),
- wydawała depesze NOTAM dotyczące polskiej przestrzeni powietrznej (FIR Warszawa). Depesze NOTAM w FIR Warszawa były publikowane przez Międzynarodowe Biuro NOTAM w pięciu seriach – A, B, P, R oraz (SNOWTAM), za pośrednictwem Europejskiej Bazy Danych AIS (EAD); wdrożono oprogramowanie do zautomatyzowanej produkcji AIP oraz eAIP oraz uzupełniono bazy danych,
- publikowała mapy lotnicze, w tym wydała mapę VFR edycja 2009, jak również nową mapę ASM Lower i Upper; dodatkowo dwukrotnie w ciągu roku wydała mapy Enroute Chart Lower i Upper,
- drukowała i rozpowszechniała publikacje AIS,
- udzielała informacji lotniczych,
- zarządzała Europejską Bazą Danych (EAD) w Polsce,
- prowadziła aktywne prace nad nowymi dokumentami ICAO Training Manual – AIS/AIM Personnel oraz AIS/AIM Quality Manual,
- Wydała nową publikację MIL AIP Polska, zawierającą wszystkie lotniska wojskowe,
- Wydała lotniczą mapę Polski ICAO 1:500 000,
- Wydała mapę ASM (Upper i Lower).



Inwestycje

Obowiązek zapewniania wysokiej jakości służb, a przede wszystkim bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni, znajduje swoje odzwierciedlenie w planach Agencji. Każdego roku PAŻP definiuje szereg kluczowych działań oraz inwestycji, mających na celu zarówno utrzymanie, jak i rozwój działalności służb. Planowane inwestycje przynoszą efekty zarówno w sferze bezpieczeństwa, jak i podnoszenia jakości świadczonych służb, poprzez zwiększanie pojemności przestrzeni powietrznej i docelowo zmniejszanie generowanych w niej opóźnień.

Plan inwestycyjny na 2010 r. zakładał kwotę 112 695 tys. PLN. Łączna wartość nakładów poniesionych na realizację zadań inwestycyjnych (wraz z udzielonymi i nierozliczonymi zaliczkami) w 2010 r. wyniosła 80 816 tys. PLN, co stanowi 72% wartości planowanych zadań.

Pięć największych (w wymiarze wartościowym) inwestycji PAŻP realizowanych w 2010 roku, przedstawia poniższa tabela.

Tab. 3 Największe w ujęciu wartościowym inwestycje PAŻP planowane w 2010 r.

Nazwa zadania inwestycyjnego	Zakres: ATM/CNS/infrastruktura obiektowa, inne;	Data rozpoczęcia realizacji zadania	Planowana data zakończenia realizacji zadania	Planowane nakłady na 2010 (mln PLN)	Planowane nakłady całkowite (mln PLN)
System ATM Pegasus _21	ATM	2008	2012	31,5	101,0
System VCS	CNS	2010	2010	10,0	10,0
Aparatura kontrolno-pomiarowa	CNS	2010	2010	9,9	11,0
TWR Łódź, TWR Kraków, TWR Poznań	Infrastruktura obiektowa	2009	2014	5,5	57,9
Symulator ATC	ATM	2009	2010	5,1	7,9
Suma				62,0	187,8

Źródło: opracowanie własne PAŻP

Wyniki osiągnięte w roku 2010 w obszarze realizacji inwestycji na tle lat ubiegłych przedstawia poniższa tabela.

Tab. 4 Realizacja inwestycji w latach 2007-2010 w tys. PLN.

	IV-XII 2007	2008	2009	2010
Plan	86 450	168 981	123 337	112 695
Wydatki na środki trwałe	6 168	52 646	82 810	61 283
Inne wydatki, w tym zaliczki	529	7 844	13 403	19 533
Poniesione nakłady	6 697	60 491	96 213	80 816
Wykonanie planu w %	7,75%	35,80%	78,01%	71,71%

Źródło: opracowanie własne PAŻP

Ochrona środowiska

Działania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w ramach ograniczania negatywnego wpływu transportu lotniczego na środowisko nakierowane są na efektywne wypełnianie zadań zawartych w ESSIP (*European Single Sky Implementation*) oraz *European ATM Master Plan*, w tym przede wszystkim na:

- zmniejszanie emisji zanieczyszczeń (CO₂ i NO_x) do powietrza w trakcie spalania paliwa przez statki powietrzne oraz
- ograniczanie poziomu hałasu generowanego przez statki powietrzne przy prowadzeniu ruchu lotniczego.

PAŻP główny nacisk w zakresie ochrony środowiska w ATM kładzie na efektywne zarządzanie przestrzenią powietrzną dla osiągnięcia poprawy horyzontalnej efektywności lotów oraz rozpowszechnienie i promowanie lądowań techniką CDA (*Continuous Descent Approach*) na największych lotniskach kontrolowanych FIR Warszawa.

Kolejne obszary, w których podejmowane były działania, to m.in. odpowiednie przygotowanie inwestycji w kontekście ich oddziaływania na środowisko, nadzorowanie emisji pól elektromagnetycznych do środowiska oraz doskonalenie Systemu Zarządzania Środowiskowego (SZŚ). W celu zwiększania świadomości ekologicznej w PAŻP przeprowadzono również szkolenia z zakresu aspektów środowiskowych dla kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego oraz audytorów wewnętrznych Zintegrowanego Systemu Zarządzania.

Emisja CO₂

W PAŻP prowadzone były analizy ruchu lotniczego w Rejonie Informacji Powietrznej (FIR Warszawa) z wykorzystaniem danych na podstawie systemu AMS 2000+ oraz wskaźników emisji CO₂ z portalu PAGODA (EUROCONTROL) w kontekście emisji CO₂ do powietrza. Wykonana została analiza wpływu udzielanych przez kontrolerów ruchu lotniczego skrótów (DCT – *Direct flights*) na zmianę długości horyzontalnej trajektorii lotu. Wykonano również pomiary stanowiskowe związane ze skracaniem przez kontrolerów ruchu lotniczego trajektorii lotów w TMA Warszawa. W 2010 roku, PAŻP realizowała zadania zawarte w ECIP, SESAR ATM Master Plan oraz „*Flight efficiency plan*” w kontekście ograniczania emisji dwutlenku węgla do powietrza z ruchu lotniczego.

Przeprowadzone w 2010 roku pomiary wskazują, że w wyniku udzielanych przez kontrolerów ruchu lotniczego skrótów DCT w FIR Warszawa (*enroute DCT*), trasa jednego lotu tranzytowego – na podstawie analizy za jeden dzień 2010 r. – została skrócona średnio o 3,54 km/lot. Oznacza to, że tylko w trakcie jednego dnia pomiarów, udzielane DCT przyczyniły się do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla o 45,71 kg CO₂/lot. W wymiarze całego dnia, w którym przeprowadzono testy, zmniejszenie emisji CO₂ wyniosło 5,3 tony. Z uwagi na ograniczenia techniczne systemu AMS2000+, ww. pomiary zostały wykonane za pomocą ręcznej analizy. Implementacja nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym posiadać będzie funkcjonalności umożliwiające automatyczne rejestrowanie i opomiarowanie różnic między faktyczną trasą i dystansem każdej operacji, a wartościami zaplanowanymi w FPL.

W zakresie nocnych DCT (*Night DCT*), w 2010 roku udzielane one były najczęściej pomiędzy następującymi punktami wlotowymi do FIR Warszawa: LASIS – DIBED, GOTIX – DEVEL, BODLA – BOKSU, ENORU – RUDKA, SUI – BOKSU, VABER – BODLA, ELPOL – DIBED, DIBED – LASIS oraz USTIL – GOVEN. Z analizy przeprowadzonej w PAŻP wynika, że dzięki udzielonym nocnym skrótom dla ok. 170 operacji między ww. punktami, zużycie paliwa zostało zmniejszone o ok. 10 ton, zaś emisja CO₂ o blisko 31,6 tony.

DCT udzielane były przez służby operacyjne PAŻP również w przestrzeniach okołolotniskowych. W 2010 roku przeprowadzono w PAŻP pomiary i testy wpływu wdrożenia

procedur P-RNAV w TMA Warszawa na środowisko. Pomiary polegały na analizie sytuacji ruchowej w zakresie dystansu dolotów statków powietrznych w ruchu kontrolowanym do lotniska w Warszawie (EPWA). W trakcie pomiarów, w rzeczywistym ruchu, sprawdzono faktyczną trasę i dystans każdego dolotu w porównaniu do zaplanowanej w FPL procedury lądowania (procedura STAR). Z otrzymanych wyników pomiarów wynika, że średnio dystans każdego analizowanego dolotu w TMA Warszawa, w efekcie udzielonego przez KRL skrótu (DCT), został zmniejszony w porównaniu do dystansu procedury zamieszczonej w FPL o ok. 34,4 NM/dolot. Uzyskane skrócenie dystansu spowodowało łącznie o ok. 1 114,6 ton niższą emisję CO₂, co odpowiada średnio ok. 507 kg CO₂/dolot.

Przedstawione wyniki pomiarów stanowią dowód na skuteczność służb PAŻP na rzecz zmniejszania negatywnego wpływu żeglugi powietrznej na środowisko. Intencją PAŻP jest, aby w kolejnych latach skróty (w ruchu tranzytowym, w ruchu terminalowym oraz w ruchu nocnym) były stosowane wszędzie tam, gdzie jest to tylko operacyjnie i ekonomicznie uzasadnione. Ponadto, planowany przez PAŻP rozwój infrastruktury nawigacyjnej, i tym samym zwiększenie liczby pomocy nawigacyjnych, zwiększy płynność zarządzania ruchem lotniczym i umożliwi dalsze skracanie trajektorii lotu, co przekładać się będzie na zmniejszenie emisji CO₂.

W zakresie wertykalnej efektywności lotów, intencją PAŻP jest stopniowe, po wdrożeniu lądowań techniką CDA na lotnisku w Warszawie, implementowanie takich rozwiązań na innych lotniskach regionalnych, takich jak: Kraków, Katowice, Gdańsk, Poznań. PAŻP planuje wzrost liczby operacji lotniczych wykonywanych techniką CDA średnio o około 7% rocznie, co będzie miało wymierne przełożenie na zmniejszenie emisji CO₂ oraz hałasu generowanego przez statki powietrzne. Ilość zaoszczędzonego paliwa przy zastosowaniu techniki CDA waha się bowiem wg szacunków EUROCONTROL w przedziale od 50 do 150 kg na lot, w zależności od typu statku powietrznego. Narzędzie zwiększania i promowania liczby operacji wykonywanych techniką CDA stanowią działania PAŻP w obszarze reorganizacji przestrzeni terminalowych, które nakierowane będą na zapewnienie bardziej ekonomicznych profili lotów.

Współpraca z zarządzającymi lotniskami w zakresie ochrony przed hałasem

W 2010 roku współpracowano z zarządzającymi lotniskami w ramach inicjatywy CEM (*Collaborative Environmental Management*) w kierunku zmniejszania uciążliwości hałasowej powodowanej przez lotniska. Do prac grupy włączono przedstawicieli przewoźnika lotniczego (PLL LOT). Ponadto, PAŻP przekazywała w ramach współpracy testowe dane radarowe, które zostaną wykorzystywane w systemach monitoringu emisji hałasu lotniczego w portach lotniczych.

System Zarządzania Środowiskowego w PAŻP

W PAŻP działa, zgodny z normą - ISO 14001:2004, System Zarządzania Środowiskowego (SZŚ), który zgodnie z posiadanym certyfikatem obejmuje: zarządzanie ruchem lotniczym (ATS, ASM, ATFM), zapewnienie służb CNS (Łączności, Nawigacji, Dozorowania) w zakresie badań i rozwoju, wdrożenia, utrzymania i obsługi infrastruktury, wyjaśniania incydentów ATM, lotów kontrolno-pomiarowych, obsługi technicznej samolotów L 410, szkolenia personelu ATM i CNS.

Ochrona przed polami elektromagnetycznymi

PAŻP na bieżąco monitoruje emisję pól elektromagnetycznych do środowiska z eksploatowanych, modernizowanych i oddawanych do użytkowania urządzeń radiolokacyjnych, radionawigacyjnych i radiokomunikacyjnych. Wykonane zostały pomiary odświeżające poziomów pól elektromagnetycznych do środowiska dla eksploatowanych obiektów (NDB Bydgoszcz, NDB GDA, NDB S, Radar MSSR Szczecin, ILS/DME Szczecin,

NDB/DME Wrocław, NDB OL Mosty, OR Krynice, OR Łódź, OR Sieradz.), które nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych wartości emisji.

Ochrona środowiska w procesie inwestycyjnym

W 2010 roku realizowano w PAŻP opiniowanie i uzgadnianie programów technicznych, projektów i umów w zakresie realizacji obowiązków wynikających z przepisów ochrony środowiska. Liczba uzgodnień wyniosła 132 opinie. Na bieżąco, dla uruchamianych i eksploatowanych obiektów przygotowano techniczne wytyczne dla spełniania wymagań środowiskowych. Ponadto w procesie inwestycyjnym przygotowane zostały Karty Informacyjne Przedsięwzięcia, zawierające ocenę oddziaływania planowanych inwestycji PAŻP na środowisko.

Przeprowadzany był również proces *screeningu* środowiskowego w zakresie oddziaływania przedsięwzięć na środowisko, w tym również na obszary Natura 2000. Dla 7 przedsięwzięć uzyskano zaświadczenia organu odpowiedzialnego za monitorowanie obszarów Natura 2000 w zakresie oddziaływania przedsięwzięć na środowisko.

Sporządzono raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia Radar Wrocław i Radar Poznań na środowisko. Dla dziesięciu przedsięwzięć uzyskano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. W żadnym wśród analizowanych przedsięwzięć nie stwierdzono istotnego negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na obszar Natura 2000.



Polityka kadrowa

Podejmowane przez Agencję działania w obszarze zasobów ludzkich i szkoleń służyły realizacji celów strategicznych, jakim jest przede wszystkim zapewnienie wykwalifikowanej kadry pracowniczej przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz wysokiego poziomu jakości usług. Proces rekrutacji i selekcji w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej pozwala zaspokajać potrzeby organizacji w zakresie obsady stanowisk w obszarze zarządzania, wsparcia i administracji oraz umożliwia pozyskanie wysoko wykwalifikowanego personelu technicznego i operacyjnego.

Planowanie zasobów w Agencji stanowi konieczny składnik kompletnego instrumentarium zarządzania zasobami ludzkimi. Planowanie zatrudnienia służy określeniu optymalnej wielkości i struktury zatrudnienia oraz właściwej alokacji kadr pomiędzy poszczególnymi komórkami organizacyjnymi firmy. Dodatkowo, w celu zapewnienia wysoko wykwalifikowanego personelu ATS, adekwatnego do potrzeb operacyjnych, przygotowywane są prognozy dotyczące potrzeb w zakresie praktykantów – kontrolerów ruchu lotniczego i kontrolerów ruchu lotniczego.

W 2010 roku, w związku z obserwowanym od 2009 r. kryzysem na rynku świadczenia usług żeglugi powietrznej, w PAŻP realizowano decyzję o radykalnym ograniczeniu zewnętrznego naboru pracowników nieoperacyjnych przy pozostawieniu naboru dla kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego w formule otwartej. Poprawę efektywności pracy oraz zapewnienie obsługi zadań PAŻP realizowano poprzez wdrażanie rozwiązań zarządzania projektowego pozwalających na elastyczniejsze wykorzystanie zasobów, a także pozyskiwanie pracowników z zasobów kadrowych wewnątrz organizacji (tzw. nabory wewnętrzne).

W 2010 r. wdrożono nowe narzędzia rekrutacyjne wykorzystywane podczas naboru na kurs dla kandydatów na stanowisko Kontrolera Ruchu Lotniczego. Nawiązano współpracę z EUROCONTROL w zakresie doboru najlepszych kandydatów na kurs dla przyszłych kontrolerów ruchu lotniczego. Wdrożono baterię testów *The First European Air Traffic Controller Selection Test* (FEAST) – narzędzie badawcze rekomendowane przez EUROCONTROL, stosowane w procesie rekrutacji i selekcji aplikantów ATC w 24 europejskich ANSP.

Zatrudnienie na dzień 31 grudnia 2010 r. w PAŻP wyniosło 1.723,66 etatów, co oznacza 0,27% wzrost zatrudnienia w stosunku do zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2009 roku.

Tab. 5 Stan zatrudnienia w PAŻP na dzień 31.12.2010 r. – alokacja pracowników wg specyfikacji Performance Review Unit –EUROCONTROL

Kategoria PRU	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31.12.2009 r.	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31.12.2010 r.	Zmiana 2010 – 2009
Kontrolerzy ruchu lotniczego	408,25	436,58	28,33
Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań	12,80	12,00	-0,80
Praktykanci ruchu lotniczego	30,00	40,00	10,00
Praktykanci – kontrolerzy ruchu lotniczego	72,00	46,00	-26,00
Asystenci ATC	80,20	85,70	5,50
Pracownicy wsparcia operacyjnego nie będący ATCO	259,60	262,40	2,80

Kategoria PRU	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31.12.2009 r.	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31.12.2010 r.	Zmiana 2010 – 2009
Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli	352,50	341,50	-11,00
Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM	61,20	63,20	2,00
Pracownicy administracyjni	327,73	327,03	-0,70
Pracownicy służb pomocniczych	114,75	109,25	-5,50
Razem	1.719,03	1.723,66	4,63

Źródło: opracowanie własne PAŻP

W okresie od 01 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2010 r. w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej miały miejsce:

- przyjęcia zewnętrzne – zostało zatrudnionych 54,50 etatu, w tym 39 etatów na stanowisko praktykant ruchu lotniczego;
- zwiększenie wymiaru etatów pracowników zatrudnionych – o 2,55 etatu.

W tym samym okresie zatrudnienie zmniejszyło się o 52,42 etatu.

Poza rekrutacją personelu, jednym z podstawowych zadań Agencji w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi i rozwoju personelu jest realizacja szkoleń odświeżających dla personelu ATM, których celem jest utrzymanie poziomu wiedzy oraz umiejętności teoretycznych i praktycznych na poziomie gwarantującym zapewnienie wymaganego poziomu bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

W 2010 roku zrealizowane zostały następujące szkolenia dla personelu ATM:

- szkolenia odświeżające dla personelu ATM „Sytuacje awaryjne” – łącznie w 2010 roku udział w nich wzięło 205 kontrolerów ruchu lotniczego,
- szkolenia językowe dla kontrolerów ruchu lotniczego przygotowujące do egzaminu ELPAC (ICAO Level 4 – zgodnie z dyrektywą 2006/23/WE) – łącznie w 2010 roku udział w nich wzięły 54 osoby,
- szkolenia dla kandydatów na instruktorów OJT – udział w nim wzięło 18 kontrolerów ruchu lotniczego (szkolenia w Polsce, przeprowadzone przez DFS) oraz szkolenie w IANS (Luksemburg), w którym uczestniczyły 2 osoby,
- szkolenie podstawowe dla praktykantów ruchu lotniczego, w którym przeszkolono 20 osób, z czego 19 osób ukończyło kurs radarowy,
- szkolenia dla praktykantów ruchu lotniczego w Europie:
 - 13 praktykantów z zakresu ADI/APP w Pradze – Czechy,
 - 6 praktykantów z zakresu APS w Pradze – Czechy.

W 2010 r. kontynuowano wiele innych inicjatyw szkoleniowych, które miały na celu poprawę kompetencji zarówno personelu operacyjnego PAŻP, jak i innych grup zawodowych. Dla przykładu, w kursach Institute of Air Navigation Services (IANS) uczestniczyło łącznie 27

osób, a dodatkowo w organizowanych w Polsce według programów IANS szkoleniach, uczestniczyło 61 osób w tym:

- 12 kontrolerów ruchu lotniczego uczestniczyło w szkoleniu HUM-OJTIREF, *Refresher Training for On the Job Instructor*,
- 46 kontrolerów ruchu lotniczego uczestniczyło w szkoleniu HUM-CCA, *Controller Competence Assessment*,
- 14 pracowników PAŻP uczestniczyło w szkoleniu NAV-GNSS, *Global Navigation Satellite System*,
- 14 pracowników PAŻP uczestniczyło w szkoleniu DPS-DPC, *Understanding the Data Processing Chain in ATM*.

W ramach budowania pozytywnego wizerunku na rynku pracy oraz promocji pracy w PAŻP, ze szczególnym uwzględnieniem pracy w służbach kontroli ruchu lotniczego, w 2010 roku Agencja brała udział w wielu przedsięwzięciach pozwalających na upowszechnienie informacji o PAŻP jako interesującym i rzetelnym pracodawcy, a także dotarciu do jak największej liczby zainteresowanych kandydatów.



Proces konsultacji z użytkownikami służb żeglugi powietrznej

PAŻP, jak każdy certyfikowany dostawca, wypełniając przepisy Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 06 grudnia 2006 roku ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej oraz Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 roku w sprawie opłat nawigacyjnych, ma obowiązek zapewniania otwartości i przejrzystości procesu kalkulowania i konsultowania cen za świadczone usługi nawigacyjne.

Stosowne spotkania konsultacyjne z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej odbywają się dwukrotnie każdego roku. W spotkaniach uczestniczą przedstawiciele: przewoźników, organizacji użytkowników przestrzeni powietrznej FIR Warszawa (m.in. IATA, AEA), Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

W wyniku przeprowadzonych w 2009 r. konsultacji, po uwzględnieniu oczekiwań przewoźników, jak również po analizie propozycji wysokości stawek przedstawionych przez PAŻP, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zatwierdził obowiązującą od 1 stycznia 2010 r. stawkę jednostkową opłaty terminalowej w wysokości 867,88 PLN na wszystkich lotniskach w Polsce. Z kolei od dnia 1 stycznia 2011 r. na wszystkich lotniskach w Polsce, na których zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego, stawka jednostkowa opłaty terminalowej, pobieranej w związku ze świadczeniem służb żeglugi powietrznej na rzecz operacji startu i lądowania statku powietrznego, wynosi 1051,03 PLN.

Zmiana stawek opłat trasowych jest zatwierdzana i wprowadzana w życie decyzją Europejskiej Organizacji do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL. Stawka opłaty trasowej obowiązująca od 1 stycznia 2010 r. wynosiła 165,88 PLN (39,93 EURO) plus 0,13 EURO tzw. stawki administracyjnej. Natomiast stawka zatwierdzona na 2011 r. to odpowiednio 155,17 PLN (39,31 EURO) plus 0,15 EURO.



Współpraca międzynarodowa

Podstawowym obszarem szeroko rozumianej współpracy międzynarodowej PAŻP w 2010 roku były kwestie związane z zaawansowaniem prac nad urzeczywistnieniem inicjatywy utworzenia Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej (*Baltic FAB*) z litewskim organem zapewniającym służby żeglugi powietrznej, Oro Navigacija.

W pierwszych miesiącach 2010 roku, w celu realizacji Decyzji Komisji Europejskiej (KE) 7718 z dnia 8 października 2009 r. o przyznaniu pomocy finansowej z budżetu TEN-T na Studium Wykonalności, główne działania PAŻP dotyczyły przygotowań do opracowania Studium Wykonalności Bałtyckiego FAB, obejmujące przede wszystkim prace Komisji przetargowej związane z przygotowaniem do wyboru Wykonawcy.

W czerwcu 2010 roku Komisja przetargowa Studium Wykonalności Baltic FAB dokonała wyboru najkorzystniejszej oferty złożonej w postępowaniu przetargowym, co umożliwiło podpisanie w lipcu 2010 roku umowy z wybranym wykonawcą dla Studium Wykonalności (Helios). W listopadzie 2010 roku Helios przedłożył opracowany wspólnie z Ernst & Young raport z realizacji Studium Wykonalności Bałtyckiego FAB. W opracowaniu określony został obecny stan oraz przedstawiona została ocena rozwoju potencjału inicjatywy Bałtyckiego FAB włącznie z analizą kosztów i korzyści, oceną działań, kwestiami prawnymi i instytucjonalnymi oraz oceną oddziaływania na środowisko.

W 2010 roku powołany został Komitet Strategiczny Bałtyckiego FAB (*Baltic FAB Strategic Committee*), któremu przewodzą Wiceminister ds. transportu i komunikacji Republiki Litwy (Rimvydas Vaštakas) oraz Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury (Min. Tadeusz Jarmuziewicz). W 2010 r. odbyły się dwa spotkania Komitetu Strategicznego Bałtyckiego FAB.

W lipcu 2010 roku podpisany został przez Prezesa PAŻP oraz Dyrektora Generalnego Oro Navigacija wspólny Program dotyczący koordynacji działań w zakresie Projektu „Studium Wykonalności dla utworzenia Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej (Baltic FAB)” oraz rozwoju Inicjatywy Baltic FAB na poziomie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

W 2010 roku PAŻP brała aktywnie udział w posiedzeniach Zespołu Międzyresortowego ds. FAB oraz pracach poszczególnych eksperckich grup roboczych, dedykowanych wyodrębnionym zagadnieniom (np. grupa robocza ds. strategiczno-ekonomicznych, grupa robocza ds. operacyjno-technicznych, grupa robocza ds. prawno-legislacyjnych, etc.).

Poza zaangażowaniem PAŻP na rzecz realizacji Bałtyckiego FAB, w 2010 roku PAŻP konsekwentnie wzmacniała swą aktywność w kluczowych dla ANSPs instytucjach (m.in. EUROCONTROL, grupy robocze CANSO), wpływając na brzmienie przygotowywanych stanowisk, raportów oraz projektów aktów prawnych prezentowanych następnie na forum międzynarodowym.

Wyniki operacyjne w 2010 roku

Służby operacyjne kontynuując w 2010 r. obsługę ruchu lotniczego w FIR Warszawa, zapewniały jednocześnie wysoką jakość świadczonych usług oraz utrzymywały wysoki poziom bezpieczeństwa w polskiej przestrzeni powietrznej.

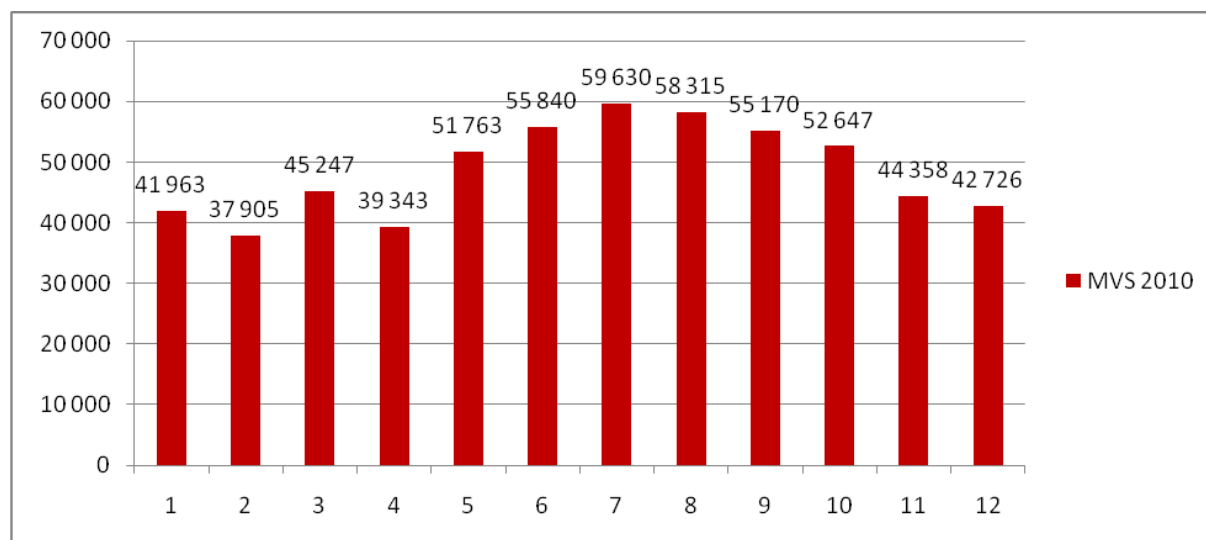
Poniżej przedstawione zostały wielkości ruchu lotniczego w oparciu o dane PRU (PRU Operational Data), które są następnie podstawą do kalkulacji przez PRU wskaźników działalności PAŻP (wskaźniki *performance*). Dane te zostały przedstawione w celu zachowania spójności z danymi operacyjnymi publikowanymi w europejskich raportach, np. *Performance Review Report 2010*.

W dalszej części niniejszego rozdziału zawarte zostały również wielkości całkowitego ruchu lotniczego, który zaobserwowany został w FIR Warszawa w 2010 roku z uwzględnieniem przestrzeni powietrznej, oddelegowanej do zarządzania innym ANSPs. W odniesieniu zaś do wielkości ruchu terminalowego w 2010 r. uwzględnione zostały dane skalkulowane na podstawie europejskich aktów prawnych ustanawiających wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1191/2010 z 16 grudnia 2010 r. zmieniające Rozporządzenie (WE) nr 1794/2006). Wielkości te zostały przedstawione w Sprawozdaniu PAŻP z działalności za 2010 r.

Przez dwanaście miesięcy 2010 r. w polskiej przestrzeni powietrznej, w której służba kontroli ruchu lotniczego zapewniana była przez PAŻP, odbyło się:

- 585 tys. kontrolowanych operacji IFR w ruchu en route (tylko ruch GAT) oraz
- 288 tys. operacji w ruchu terminalowym¹.

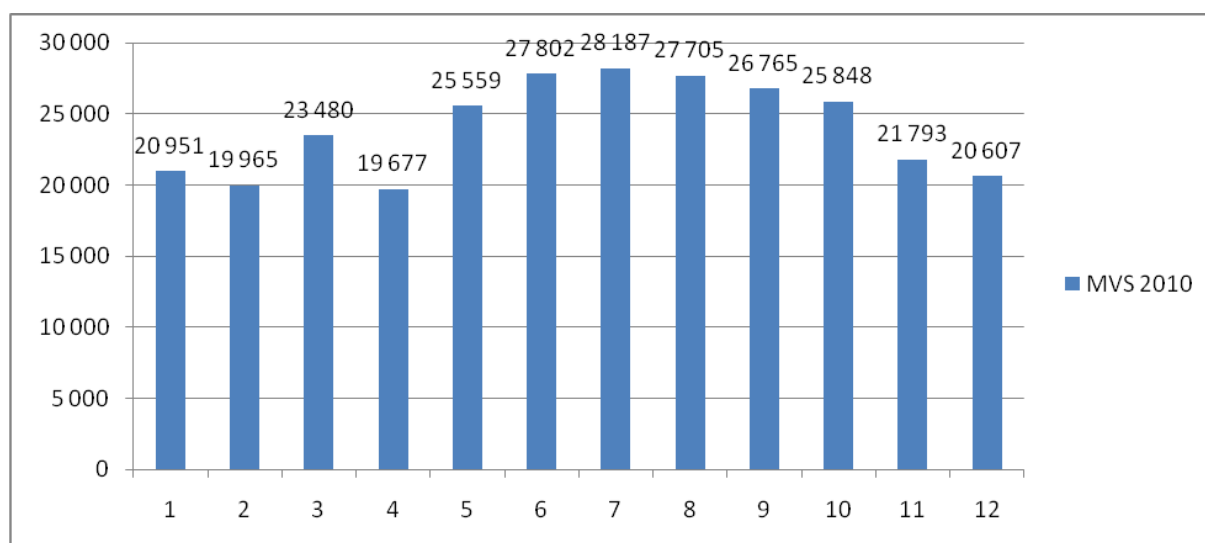
Rys. 4 Ruch en-route w poszczególnych miesiącach 2010 r. w ujęciu liczby operacji IFR kontrolowanych przez PAŻP (tylko ruch GAT)



Źródło: opracowanie własne PAŻP na podstawie PRU Operational Data, maj 2011.

¹ Dane pochodzą z PRU Operational Data, maj 2011.

Rys. 5 Ruch terminalowy w poszczególnych miesiącach 2010 r. w ujęciu liczby operacji IFR kontrolowanych przez PAŻP

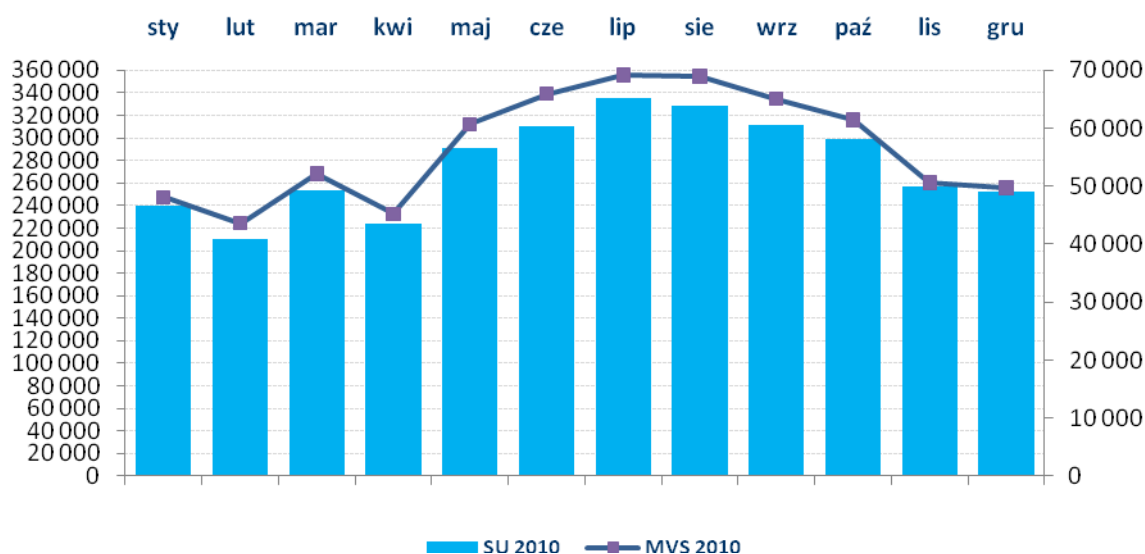


Źródło: opracowanie własne PAŻP na podstawie PRU Operational Data, maj 2011.

Wykonanie kontrolowanych operacji IFR w ruchu en-route (tylko ruch GAT) w 2010 r. było wyższe w porównaniu z rokiem poprzednim o ponad 6%, zaś ruchu terminalowego w ujęciu operacji IFR kontrolowanych przez PAŻP o ponad 2%.

Biorąc zaś pod uwagę całkowitą wielkość ruchu lotniczego zaobserwowanego w FIR Warszawa w 2010 roku, z uwzględnieniem przestrzeni Mid Sea i Rohne South oddelegowanych do zarządzania przez LFV (Luffartsverket), w ubiegłym roku zaobserwowano następujące wielkości.

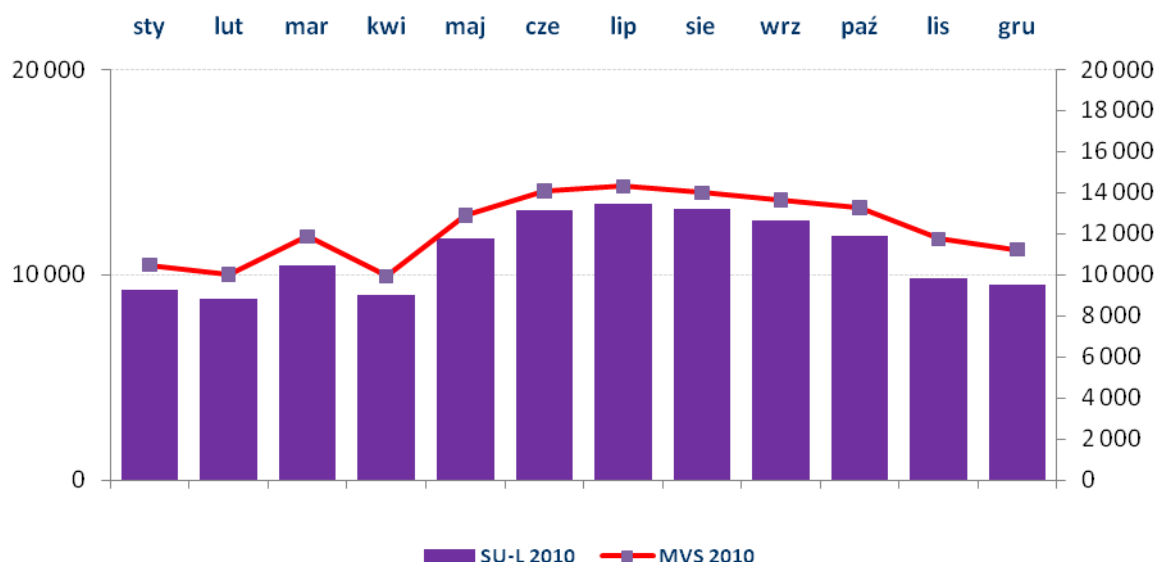
Rys. 6 Ruch en-route w poszczególnych miesiącach 2010 r. w ujęciu liczby operacji z uwzględnieniem przestrzeni Mid Sea i Rohne South oddelegowanych do zarządzania przez LFV



Źródło: opracowanie własne PAŻP

Poniżej zaprezentowane zostały wielkości ruchu terminalowego zaobserwowanego w 2010 roku, zarejestrowane zgodnie z europejskimi rozporządzeniami „charging”, tj. rozporządzeniem 1794/2006 oraz rozporządzeniem 1191/2010, zmieniającym rozporządzenie 1794/2006 (Art. 11, ust. 1. Rozporządzenia Komisji Europejskiej 1191/2010), wg którego do celów pobierania opłat terminalowych przylot i odlot traktuje się jako jeden lot.

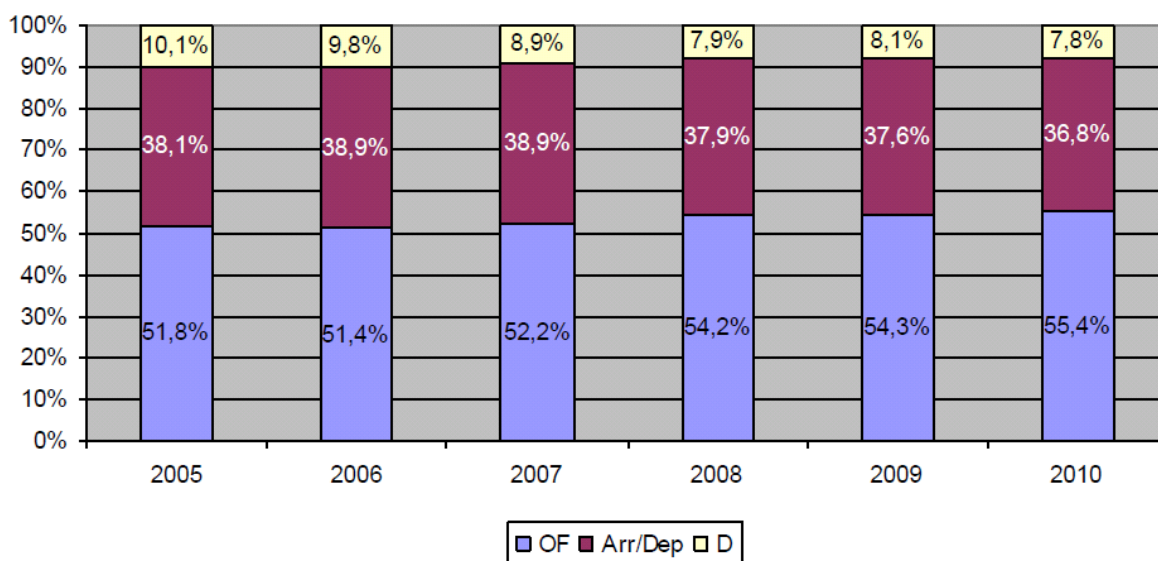
Rys. 7 Ruch terminalowy w poszczególnych miesiącach 2010 r. w ujęciu liczby operacji (kalkulacja zgodnie z Rozporządzeniem Komisji 1191/2010)



Źródło: opracowanie własne PAŻP

W ujęciu struktury ruchu lotniczego dominujący i stale wzrastający udział ma ruch tranzytowy (OF), przy malejącym znaczeniu ruchu dolotowego (Arr/Dep, tj. przyloty/odloty) oraz ruchu krajowego (D). W 2010 roku, udział ruchu tranzytowego w ruchu ogółem w FIR Warszawa osiągnął ponad 55%. Strukturę ruchu lotniczego w FIR Warszawa przedstawia poniższy rysunek.

Rys. 8 Struktura operacji lotniczych w FIR Warszawa w latach 2005-2010



Źródło: opracowanie własne PAŻP

Zgodnie z art. 130 Ustawy Prawo lotnicze Agencja w 2010 r. nieodpłatnie zapewniała służby żeglugi powietrznej operacjom lotniczym, które przeprowadzane były:

- zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością VFR – 5 674 MVS;
- częściowo zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR), a częściowo zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) za tę część lotu, która wykonywana jest zgodnie z przepisami dla lotów VFR – 2 512 MVS;
- przez statki powietrzne o maksymalnej masie startowej do 2 ton – 4 517 MVS;
- wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządów oraz ministrów – 174 MVS;
- przez polskie wojskowe statki powietrzne oraz wojskowe statki powietrzne państw, w których loty polskich wojskowych statków powietrznych nie są obciążane opłatami nawigacyjnymi – 6 608 MVS.

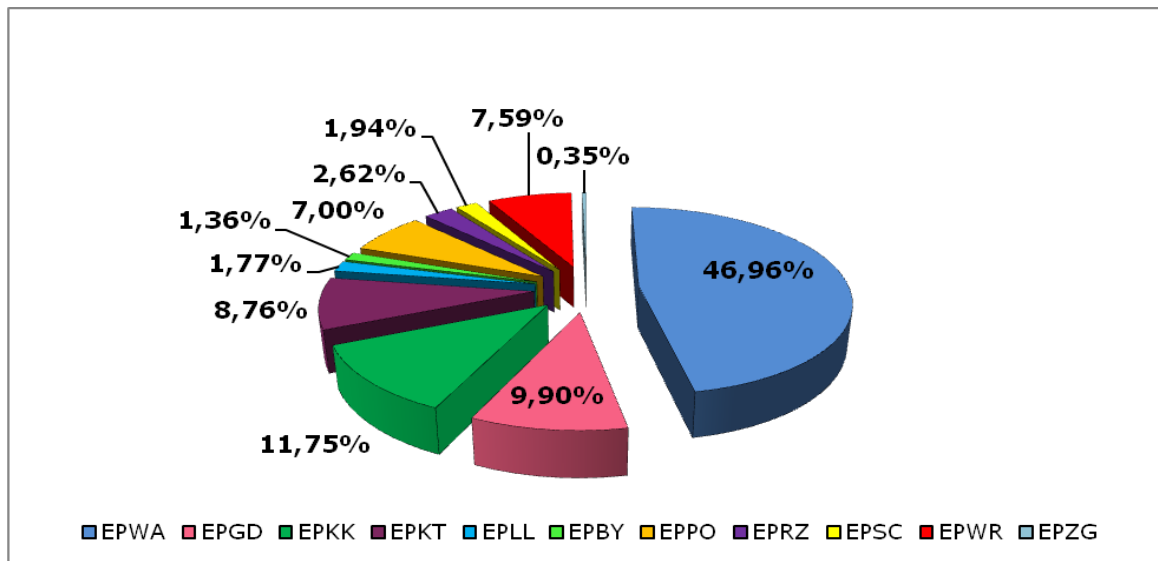
Wśród lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych w 2010 r. największą grupę stanowiły, podobnie jak przed rokiem, loty wojskowe (34% lotów zwolnionych), loty z widocznością VFR (29%) oraz loty do 2 ton MTOW (23%). W 2010 r. Agencja nie odnotowała lotów w celach poszukiwawczo- ratowniczych (SAR).

Zgodnie z ww. europejskimi aktami prawnymi ustanawiającymi wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, wg których do celów pobierania opłat terminalowych przylot i odlot traktuje się jako jeden lot, największa ilość operacji terminalowych w 2010 r. odnotowana została w Porcie Lotniczym Warszawa im. F. Chopina i wyniosła 69 257 MVS. Na kolejnych miejscach pod względem ilości operacji terminalowych w 2010 r. znalazły się:

- Port Lotniczy Kraków im. Jana Pawła II: 17 328 MVS,
- Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy: 14 604 MVS,
- Port Lotniczy Katowice – Pyrzowice: 12 924 MVS,
- Port Lotniczy Wrocław – Strachowice im. M. Kopernika: 11 194 MVS,
- Port Lotniczy Poznań – Ławica im. H. Wieniawskiego: 10 326 MVS,
- Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka: 3 871 MVS,
- Port Lotniczy Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność: 2 855 MVS,
- Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta: 2 612 MVS,
- Port Lotniczy Bydgoszcz – Szwedkowo im. J. Paderewskiego: 2 003 MVS,
- Port Lotniczy Zielona Góra – Babimost: 521 MVS.

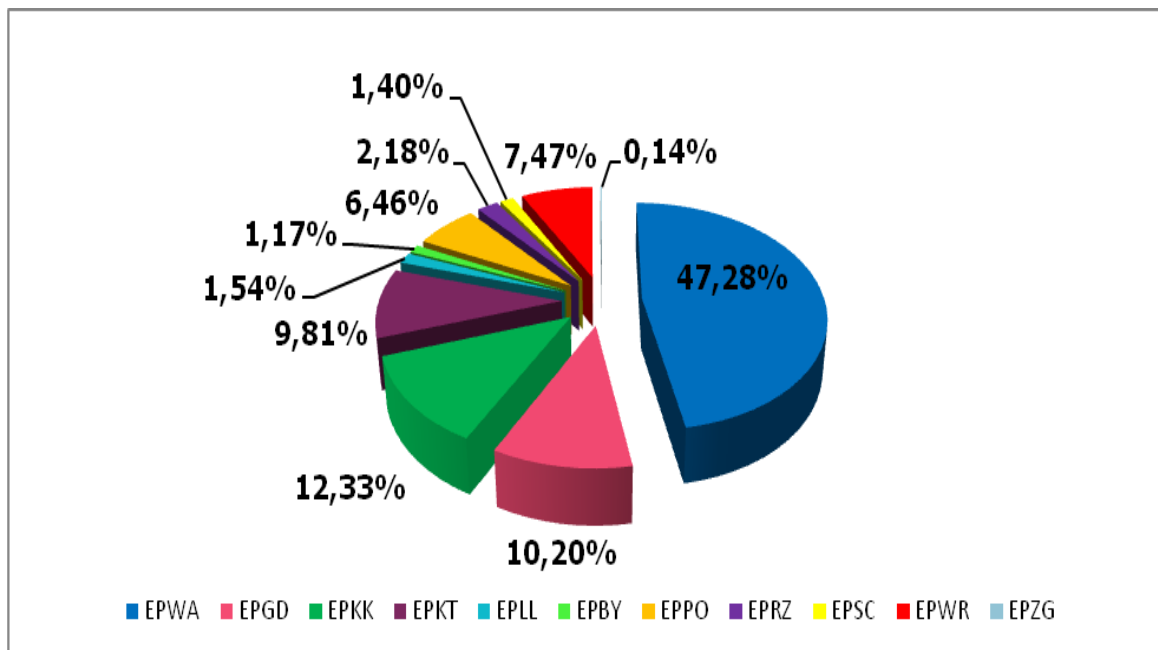
Udział poszczególnych portów lotniczych w liczbie operacji dla nawigacji terminalowych oraz w ilości nawigacji terminalowych (SU-L) w 2010 r. przedstawiają poniższe rysunki.

Rys. 9 *Udział poszczególnych portów lotniczych w liczbie operacji dla nawigacji terminalowych w 2010 r.*



Źródło: opracowanie własne PAŻP

Rys. 10 *Udział poszczególnych portów lotniczych w ilości nawigacji terminalowych (SU-L) w 2010*

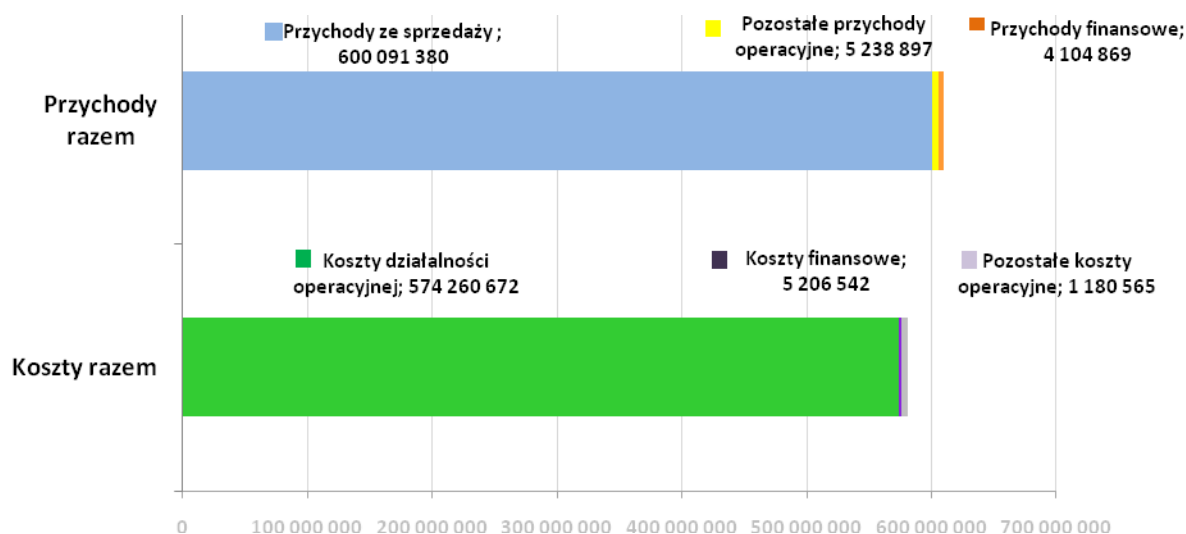


Źródło: opracowanie własne PAŻP

Wyniki finansowe w 2010 roku

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w 2010 roku wypracowała zysk finansowy w wysokości 24 260 tys. PLN. Uzyskany zysk jest konsekwencją podwyższenia przychodów ze sprzedaży usług lotniczych w wyniku wzrostu natężenia ruchu lotniczego w 2010 r., jak również ograniczenia kosztów działalności operacyjnej.

Rys. 11 Przychody i koszty PAŻP w 2010 roku (w PLN)



Źródło: opracowanie własne PAŻP

Przychody ze sprzedaży usług

Głównym źródłem przychodów ogółem uzyskanych przez PAŻP były przychody ze sprzedaży usług z tytułu:

- nawigacji trasowej,
- nawigacji terminalowej.

Wartość przychodów ze sprzedaży wyniosła w 2010 roku 600 091 tys. PLN.

Na wielkość przychodów ze sprzedaży usług nawigacyjnych w 2010 r., w porównaniu do 2009 r., wpływ miała zmiana stawek za usługi nawigacji, tzn. podwyższeniu uległa stawka jednostkowa za usługi nawigacji trasowej, natomiast stawka za usługi nawigacji terminalowej została ustalona przez prezesa ULC w wysokości 867,88 PLN na wszystkich lotniskach w Polsce. Począwszy od 2010 r. ustalono jednakową stawkę nawigacji terminalowej dla wszystkich lotnisk. W związku z tym, że począwszy od maja 2010 r. odnotowywano sukcesywny wzrost poziomu świadczonych usług nawigacji lotniczej, sytuacja ta spowodowała wzrost przychodów. Jednakże zarówno nadwyżka, jak i ewentualna strata zostałyby zbilansowane zgodnie z zasadami wynikającymi z mechanizmu korygującego.

Tab. 6 Stawki za usługi nawigacyjne w latach 2009-2010 (w PLN)

Wyszczególnienie	2009	2010	zmiana 2010/2009
NAWIGACJA TRASOWA			
Stawka jednostkowa (bez opłaty administracyjnej Eurocontrol)	140,69	165,88	25,19
NAWIGACJA TERMINALOWA			
PL Warszawa	610,23		257,65
PL Kraków			
PL Gdańsk			
PL Bydgoszcz			
PL Katowice			
PL Łódź			
PL Poznań	888,71	867,88	-20,83
PL Rzeszów			
PL Szczecin			
PL Wrocław			
PL Zielona Góra			

Źródło: opracowanie własne PAŻP

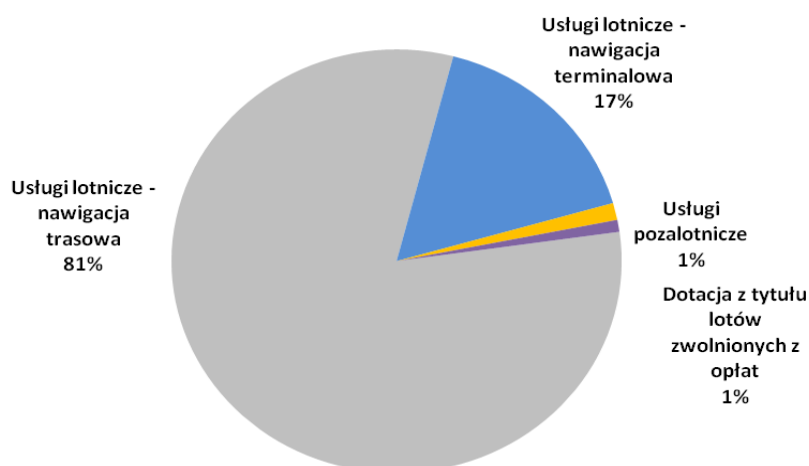
Agencja zamknęła 2010 rok zyskiem netto w wysokości 24 260 tys. PLN. Na poziom uzyskanego zysku wpływ miały zarówno uzyskane przychody ze sprzedaży w wysokości 600 091 tys. PLN, jak i poziom poniesionych kosztów działalności operacyjnej na łączną kwotę 574 261 tys. PLN.

Na osiągnięcie zysku miała wpływ zarówno kontynuacja polityki poprawy efektywności funkcjonowania PAŻP oraz redukcji kosztów, jak również zdecydowany, w porównaniu do 2009 r., wzrost ruchu lotniczego odnotowany począwszy od drugiego kwartału 2010 r. Jakkolwiek należy zauważyć, iż zarówno generowane nadwyżki, jak i ewentualne straty finansowe podlegają wyrównywaniu zgodnie z mechanizmem korygującym.

Usługi lotnicze stanowią najważniejsze źródło przychodów PAŻP. Przychody ze sprzedaży usług lotniczych PAŻP w 2010 roku wzrosły o 67 409 tys. PLN, tj. o 12,9% w porównaniu z analogicznym okresem roku 2009, osiągając wartość 590 446 tys. PLN.

W analizowanym 2010 roku przychody wygenerowane w ramach świadczenia usług nawigacji trasowej (przeloty tranzytowe, doloty do krajowych portów lotniczych) stanowiły 81,3% wartości przychodów ze sprzedaży ogółem (bez uwzględnienia mechanizmu korygującego).

Rys. 12 Struktura sprzedaży usług PAŻP w 2010 roku



Źródło: opracowanie własne PAŻP

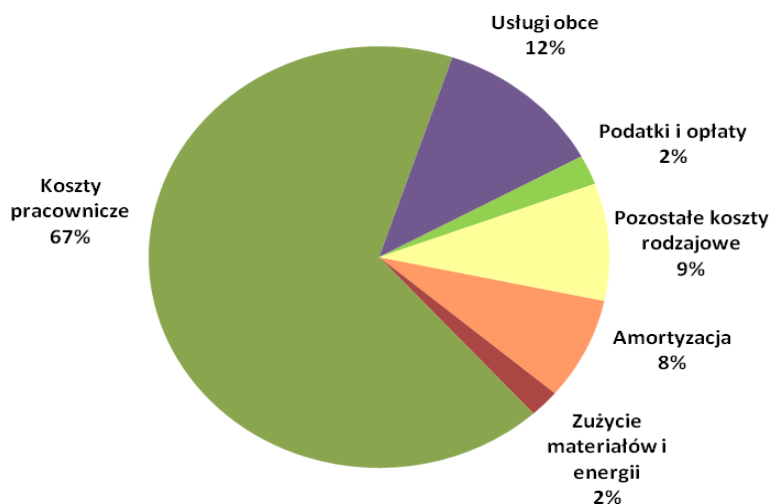
Koszty

Całkowita wartość kosztów poniesionych przez PAŻP w okresie dwunastu miesięcy 2010 r. wyniosła 580 648 tys. PLN. Główne pozycje kosztów to:

- koszty działalności operacyjnej - 574 261 tys. PLN;
- pozostałe koszty operacyjne - 1 181 tys. PLN;
- koszty finansowe - 5 207 tys. PLN.

Koszty działalności operacyjnej stanowiły zdecydowanie największą pozycję, tj. 98,9% kosztów ogółem PAŻP. Dominujący udział w kosztach działalności operacyjnej w 2010 r. miały koszty zatrudnienia (pracownicze) w kwocie 383 882 tys. PLN, stanowiące 67%, a ich główną pozycję stanowiły koszty wynagrodzeń w wysokości 324 494 tys. PLN.

Rys. 13 Struktura kosztów działalności operacyjnej PAŻP w 2010 roku



Źródło: opracowanie własne PAŻP

Efektywność działania PAŻP na tle europejskich ANSPs

PAŻP aktywnie uczestniczy w procesie benchmarkingu względem innych instytucji świadczących usługi żeglugi powietrznej, nie tylko na poziomie europejskim, ale również globalnym.

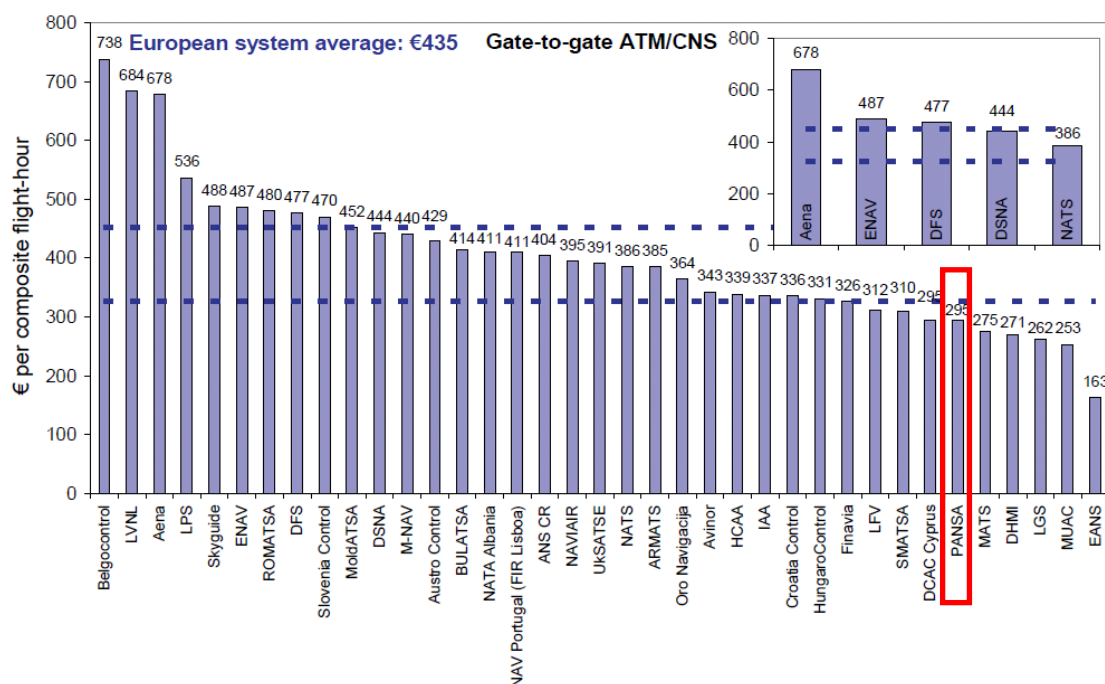
Proces ten realizowany jest poprzez aktywny udział przedstawicieli Agencji w następujących grupach roboczych: ACE Benchmarking Working Group pod egidą EUROCONTROL oraz Global Benchmarking Working Group w ramach działań CANSO.

W ramach udziału przedstawicieli PAŻP w wyżej wymienionych forach, odbywają się konsultacje, uzgodnienia oraz interpretacja przekazywanych przez PAŻP danych kadrowych, finansowych oraz operacyjnych. Na podstawie zwalidowanych informacji opracowywane i prezentowane są zasadnicze wskaźniki funkcjonowania ANSPs, które następnie są bazą dla porównania efektywności działania instytucji w poszczególnych obszarach.

Pewnym ograniczeniem ww. procesu benchmarkingu jest fakt, iż publikacja raportów opisujących efektywność funkcjonowania ANSPs następuje z niemal półrocznym opóźnieniem. Dla przykładu, raport EUROCONTROL/PRU pt. „ATM Cost-Effectiveness (ACE) – 2009 Benchmarking Report” opisujący podstawowe wskaźniki funkcjonowania europejskich ANSPs w 2009 roku został opublikowany dopiero pod koniec czerwca 2011 roku. Z tego też względu, w analizie porównawczej wobec innych europejskich ANSPs, PAŻP odnosi się do danych za rok 2009.

Jednym z podstawowych wskaźników opisujących efektywność działania ANSPs jest tzw. ogólny wskaźnik efektywności kosztowej według metodologii EUROCONTROL/PRU (koszty świadczenia usług ATM/CNS na zagregowane godziny lotów). W 2009 roku wskaźnik ten dla PAŻP osiągnął poziom ok. 295 EUR, podczas gdy średnio w Europie 435 EUR. Poniżej przedstawiono wykres porównawczy ANSPs w Europie pod względem efektywności kosztowej.

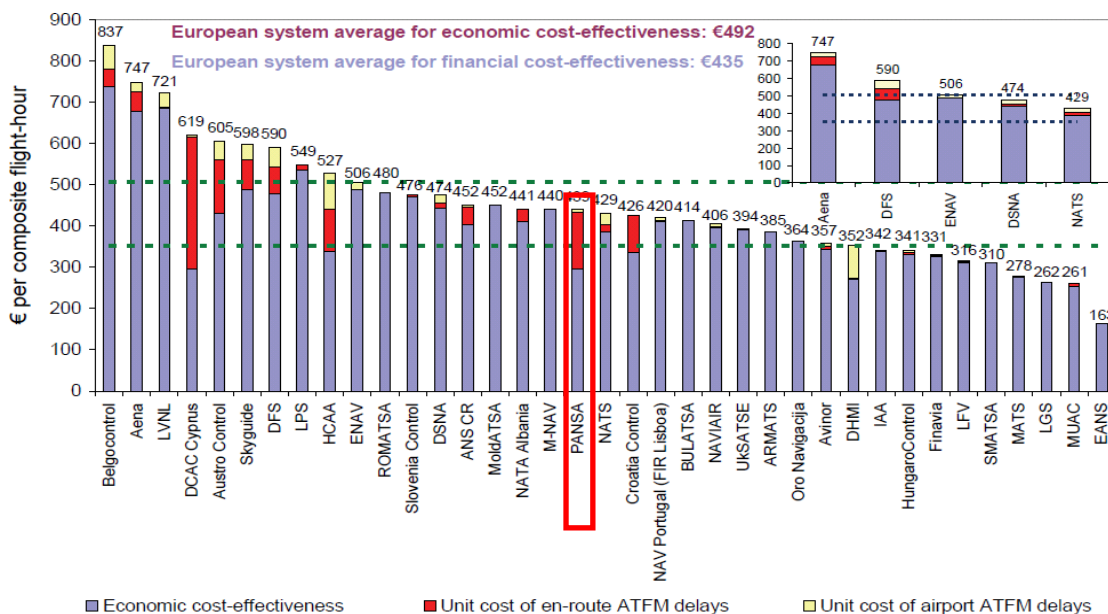
Rys. 14 Finansowa efektywność kosztowa w Europie w 2009 roku



Źródło: ACE Benchmarking Report 2009, Eurocontrol/PRU, czerwiec 2011.

W ujęciu efektywności ekonomicznej, która uwzględnia zarówno finansową efektywność kosztową powiększoną o koszt generowanych opóźnień, w 2009 roku wskaźnik ten dla PAŻP osiągnął poziom 439 EUR, podczas gdy średnia wartość wskaźnika dla europejskich ANSPs wyniosła 492 EUR.

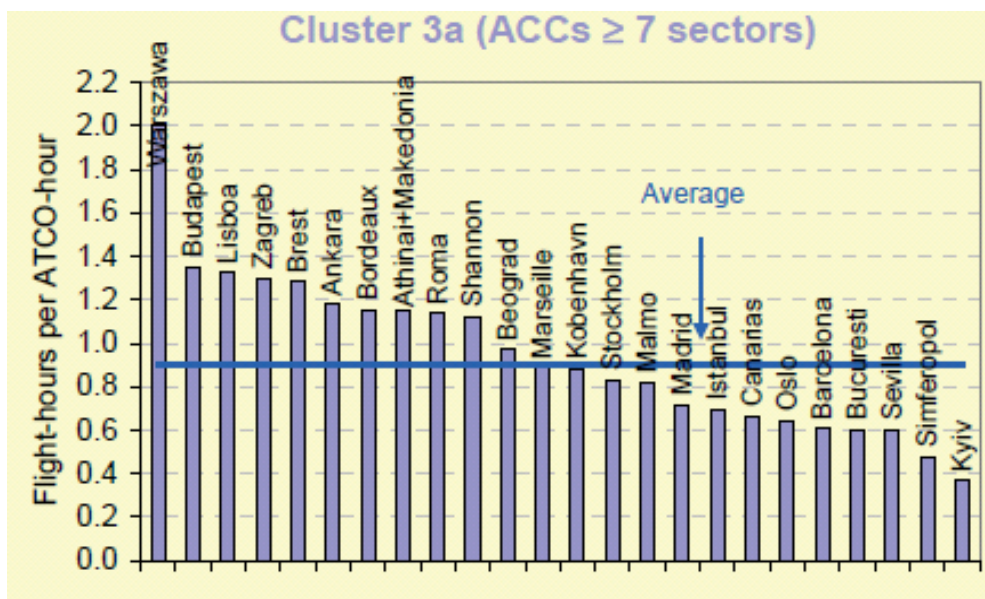
Rys. 15 Ekonomiczna efektywność kosztowa w Europie w 2009 roku



Źródło: ACE Benchmarking Report 2009, Eurocontrol/PRU, czerwiec 2011.

Przeprowadzone analizy wyników funkcjonowania PAŻP jasno wskazują, że wskaźniki uzyskane w 2009 roku przez Agencję na tle innych ANSP uległy poprawie, co jest uwidocznione w raporcie „ATM Cost-effectiveness (ACE) 2009 Benchmarking Report”. Produktywność kontrolera ruchu lotniczego dla ACC Warszawa jest najlepsza wśród innych ACC kontrolujących powyżej siedmiu sektorów. Rysunek 16 przedstawia różnicę w produktywności kontrolerów poszczególnych europejskich ACC.

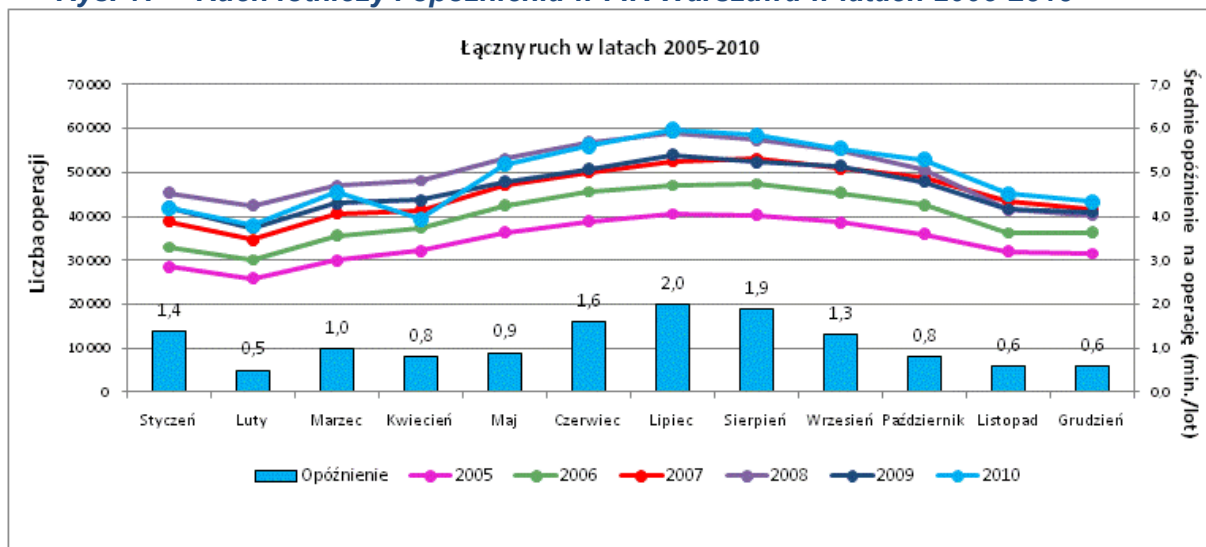
Rys. 16 Produktywność kontrolera ruchu lotniczego (grupa europejskich ACCs z więcej niż siedmioma sektorami)



Źródło: ACE Benchmarking Report 2009, Eurocontrol/PRU, czerwiec 2011

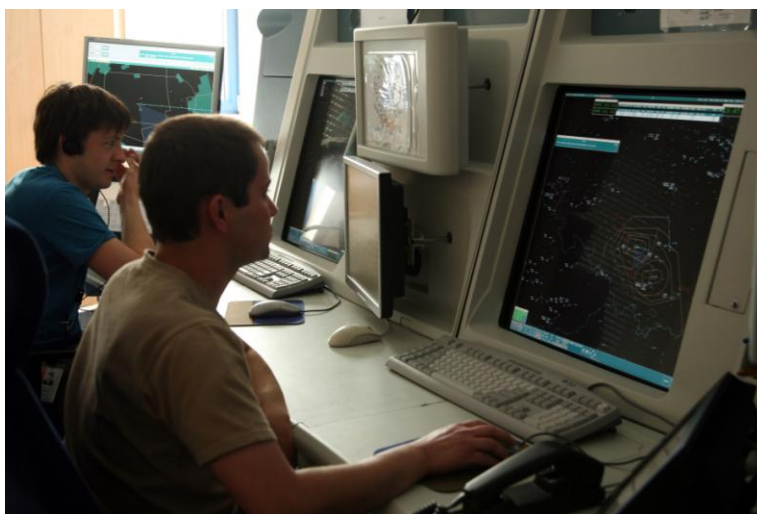
Analiza wyników PAŻP w roku 2010 na tle innych ANSP nie jest możliwa z uwagi na brak dostępnych danych i trwające w EUROCONTROL procesy przygotowywania raportów PRR i ACE, w których uwzględnione będą wyniki za ubiegły rok. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że główne składniki kosztów PAŻP w roku 2010 zostały utrzymane na poziomie podobnym do roku 2008 oraz 2009 z uwzględnieniem ograniczenia kosztów wynikającego z recesji, przy równoczesnej obsłudze podobnej wielkości ruchu lotniczego należy wskazać, że w roku 2010 PAŻP pozostała w grupie najefektywniejszych dostawców usług w Europie.

Rys. 17 Ruch lotniczy i opóźnienia w FIR Warszawa w latach 2005-2010

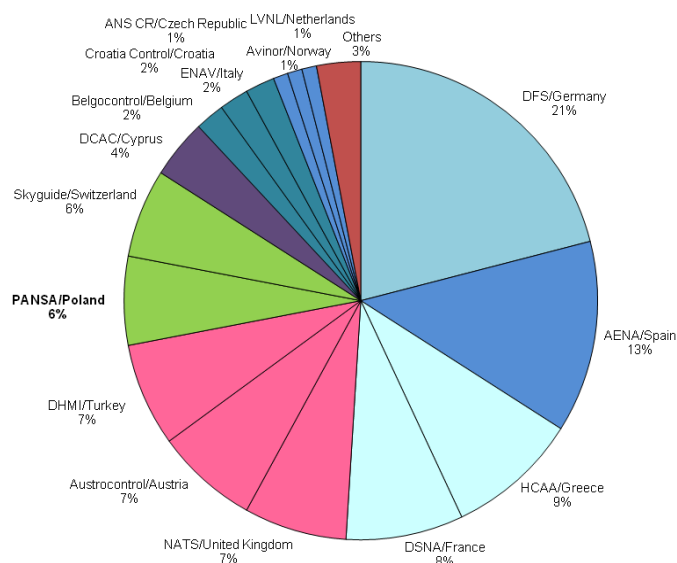


Źródło: opracowanie własne PAŻP.

W porównaniu do 2009 roku udział PAŻP w generowanych opóźnieniach w skali Europy, zmniejszył się trzykrotnie i wyniósł 2% (średnie opóźnienie 1,1 min/lot) przy równoczesnym wzroście ruchu lotniczego w stosunku do roku 2009. Warto również podkreślić, że opóźnienia zanotowane w 2010 roku były znacznie poniżej wartości odnotowanych w roku 2008 mimo, że wielkość ruchu lotniczego zbliżyła się do najwyższego poziomu sprzed kryzysu gospodarczego.

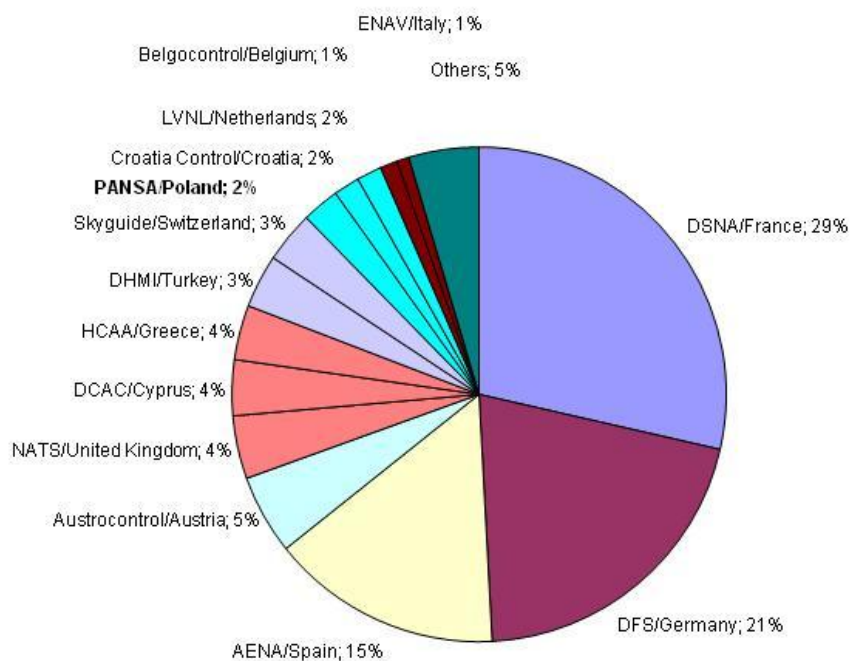


Rys. 18 *Udział ANSP w opóźnieniach w 2009 roku*



Źródło: EUROCONTROL, CFMU, Digest – Annual 2009, 2009.

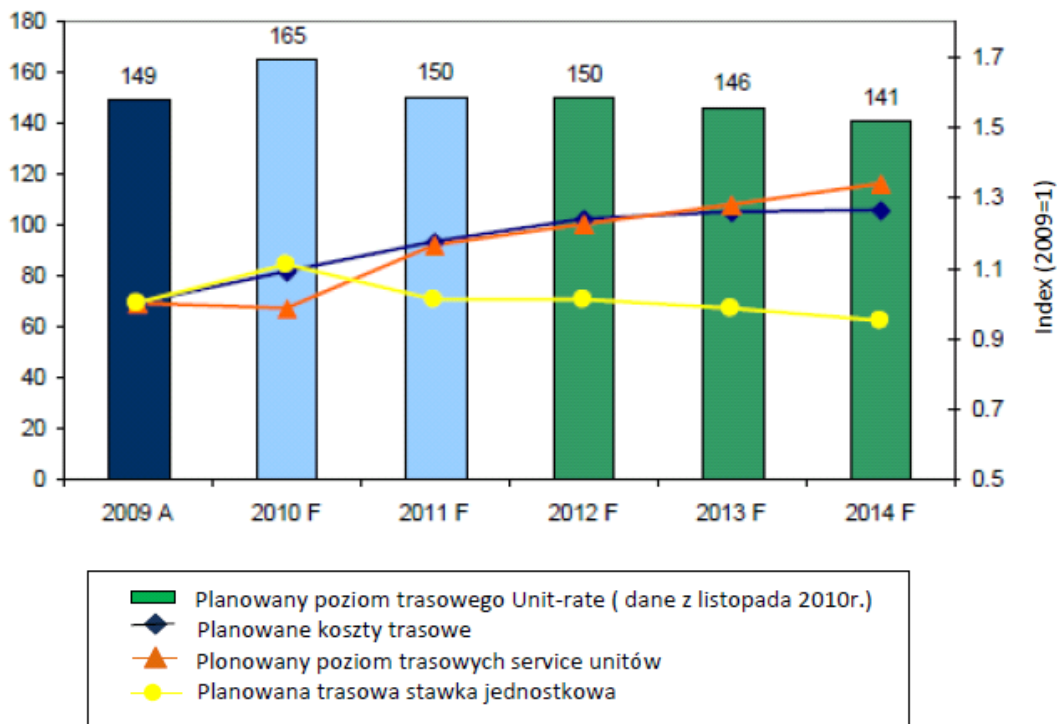
Rys. 19 *Udział ANSP w opóźnieniach w 2010 roku*



Źródło: EUROCONTROL, CFMU, Digest – Annual 2009, 2010.

Poniższy rysunek przedstawia efektywnością kosztową w oparciu o dane z listopada 2010 roku (posiedzenie *EUROCONTROL enlarged Committee for Routes Charges*) i skalkulowaną przez PRU według definicji dotyczących KPI.

Rys. 20 Wskaźnik efektywności kosztowej dla pierwszego okresu referencyjnego RP1 (dane na dzień 30.11.2010r.)



Źródło: LSSIP 2011-2015 Poland

W efekcie zastosowania mechanizmu korygującego w stawce 2010 roku, PAŻP dokonała rozliczenia (zwrotu) sald lat poprzednich przypadających rozliczeniu na 2010 rok w wysokości 2,96 mln PLN. Saldo dodatnie na poziomie 82,281 mln PLN, wygenerowane w 2010 roku zgodnie z rozporządzeniem ustanawiającym wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, podlega rozliczeniu z przewoźnikami poprzez uwzględnienie w stawce począwszy od 2012 roku przez cztery kolejne lata. Stawka jednostkowa 2012 roku zostanie ustalona z uwzględnieniem nie tylko części salda 2010 roku, ale także sald nierozliczonych lat poprzednich podlegających rozliczeniu w 2012 roku.

Poniżej przedstawiona została informacja na temat kosztów ustalonych oraz ustalonej stawki trasowej.

Tab. 7 Koszty ustalone oraz krajowa ustalona trasowa stawka jednostkowa w wartościach realnych

	Waluta	2009 A	2010 A	2011 F	2012 D	2013 D	2014 D
Koszty ustalone w wartościach realnych (w krajowej walucie w cenach 2009)	'000 PLN	459 837	458 773	525 522	565 328	581 137	568 862
Trasowe jednostki usługowe ogółem		3 092	3 313	3 587	3 899	4 021	4 161
Ustalona trasowa stawka jednostkowa w wartościach realnych w walucie krajowej (w cenach 2009)	PLN	148,71	138,48	146,50	145,00	144,53	136,71



Dla Ministra Infrastruktury

Przeprowadziliśmy badanie załączonego sprawozdania finansowego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z siedzibą w Warszawie, ul. Wieżowa 8 („PAŻP” lub „Agencja”), na które składa się sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2010 r., sprawozdanie z całkowitych dochodów, sprawozdanie ze zmian w kapitałach własnych oraz sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe o przyjętych zasadach 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 oraz sporządzenie sprawozdania z działalności. Prezes Agencji jest odpowiedzialny również za kontrolę wewnętrzną, którą uznaje za niezbędną, aby sporządzane 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 2009 r. nr 152, poz. 1223 z późniejszymi zmianami) („ustawa o rachunkowości”), Prezes Agencji oraz inne organy nadzorujące jednostki są zobowiązani 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 badania, 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, krajowych standardów rewizji finansowej wydanych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów w Polsce oraz Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej. Regulacje te nakładają na nas obowiązek postępowania zgodnie 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.

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 istotnej nieprawidłowości sprawozdania finansowego 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 odpowiedzialności stosowanej polityki rachunkowości, zasadności szacunków dokonanych przez Zarząd 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 2010 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.

Objaśnienia uzupełniające opinię.

Nie zgłaszając zastrzeżeń do prawidłowości i rzetelności zbadanego sprawozdania finansowego, zwracamy uwagę na kwestię opisaną w nocie 21.1 innych informacji objaśniających. Agencja, przy kalkulacji przychodów przyszłych okresów z tytułu rozliczeń z przewoźnikami wynikających z nadmiernego pokrycia kosztów Agencji w 2010 r., przyjęła określoną metodologię wynikającą z Rozporządzenia Komisji Europejskiej (WE) nr 1794/2006. Z uwagi na fakt, że Agencja przyjęła w ramach kalkulacji szereg założeń, które nie wynikają bezpośrednio z możliwych do zweryfikowania przepisów prawnych, faktyczna kwota, która powinna być zwrócona liniom lotniczym w formie niższych stawek za usługi nawigacyjne w przyszłości, może się różnić od wartości oszacowanej przez Agencję na dzień 31 grudnia 2010 r.

Inne kwestie

Zapoznaliśmy się ze sprawozdaniem z działalności Agencji za okres od dnia 1 stycznia 2010 roku do dnia 31 grudnia 2010 roku („sprawozdanie z działalności”) i uznaliśmy, że informacje pochodzące z załączonego sprawozdania finansowego są z nim zgodne. Informacje zawarte w sprawozdaniu z działalności uwzględniają postanowienia art. 49 ustawy o rachunkowości.



BILANS na dzień 31 grudnia 2010 roku (PLN)

AKTYWA	31.12.2009	31.12.2010
A. Aktywa trwałe	588 506 106,48	635 297 687,90
Wartości niematerialne	14 794 846,32	26 992 844,40
Rzeczowe aktywa trwałe	537 773 744,87	559 241 644,56
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	23 573 013,11	37 471 621,71
Należności długoterminowe	982 714,97	998 916,13
Zaliczki na środki trwałe w budowie	8 769 475,67	7 703 598,81
Inne rozliczenia międzyokresowe	2 612 311,54	2 889 062,29
B. Aktywa obrotowe	150 147 991,15	205 256 066,71
Zapasy	788 831,21	824 852,07
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	91 076 444,16	118 161 283,92
Należności z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych	867 136,59	4 615 170,00
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	2 378 672,07	2 517 903,25
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	55 036 907,12	79 136 857,47
Aktywa razem	738 654 097,63	840 553 754,61

PASYWA	31.12.2009	31.12.2010
A. Fundusz własny	553 842 940,34	578 103 254,61
Fundusz założycielski	475 021 841,32	475 021 841,32
Fundusz zapasowy	129 152 438,96	78 821 099,02
Wyniki zatrzymane	-16 664 255,69	-
B. Zobowiązania długoterminowe	87 049 447,35	88 056 091,72
Rezerwy długoterminowe	79 848 492,00	79 814 791,56
Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	6 058 538,03	7 412 235,96
Pozostałe zobowiązania długoterminowe	1 142 417,32	829 064,20

C. Zobowiązania krótkoterminowe	97 761 709,94	174 394 408,28
Rezerwy krótkoterminowe	10 382 208,25	9 624 973,08
Zobowiązanie z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	63 287 350,49	66 362 725,67
Rozliczenia międzyokresowe	24 092 151,20	98 406 709,53
Pasywa razem	738 654 097,63	840 553 754,61

RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT na dzień 31 grudnia 2010 roku (PLN)

	Rok 2009	Rok 2010
Przychody ze sprzedaży	531 479 346,58	600 091 379,96
Koszty działalności operacyjnej	563 456 938,77	574 260 672,11
Zysk (strata) ze sprzedaży	-31 977 592,19	25 830 707,85
Pozostałe przychody operacyjne	1 046 138,29	5 238 897,49
Pozostałe koszty operacyjne	6 819 768,64	1 180 565,30
Zysk (strata) z działalności operacyjnej	-37 751 222,54	29 889 040,04
Przychody finansowe	5 454 890,98	4 104 869,35
Koszty finansowe	545 792,57	5 206 541,79
Zysk (strata) brutto	-32 842 124,13	28 787 367,60
Podatek dochodowy	-824 960,12	17 071 964,00
Zysk (strata) netto	-33 667 084,25	24 260 314,27

RACHUNEK PRZEPŁYWÓW ŚRODKÓW PIENIĘŻNYCH (PLN)

	Rok 2009	Rok 2010
Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej		
Zysk (strata) brutto	-32 842 124,13	28 787 367,60
Korekty razem	89 889 657,95	48 916 573,16
Amortyzacja	44 594 149,34	45 082 624,91
(Straty) z tytułu różnic kursowych	-553 639,06	1 626 408,16

Odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)	-2 905 620,04	-3 055 392,08
Zysk z działalności inwestycyjnej	838 388,50	177 893,68
Zmiana stanu należności	33 755 051,80	-30 832 873,17
Zmiana stanu zapasów	-421 382,79	-36 020,86
Zmiana stanu rezerw	6 218 951,22	562 762,32
Zmiana stanu zobowiązań	10 763 285,53	3 075 375,18
Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	3 820 469,31	61 072 078,33
Zapłacony podatek	-549 550,78	-21 687 134,00
Inne korekty	-5 670 445,08	-7 069 149,31
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	57 047 533,82	77 703 940,76
Wpływy ze zbycia wartości niematerialnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	99 746,86	42 429,42
Wydatki na wartości niematerialne oraz rzeczowe aktywa trwałe	95 885 419,30	61 933 099,26
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-95 785 672,44	-61 890 669,84
Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej		
Odsetki otrzymane	3 451 412,61	4 104 868,39
Odsetki zapłacone	545 792,57	1 049 476,31
Inne wpływy finansowe (dotacje)	6 283 198,97	7 069 149,31
Splata zobowiązań z tytułu leasingu finansowego	299 882,25	211 453,80
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	8 888 936,76	9 913 087,59
Zwiększenia / zmniejszenia netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-29 849 201,86	25 726 358,51
Zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	171 798,35	-1 626 408,16
Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych	-29 677 403,51	24 099 950,35
Saldo otwarcia środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	84 714 310,63	55 036 907,12
Saldo zamknięcia środków pieniężnych i ich ekwiwalentów, tym:	55 036 907,12	79 136 857,47
o ograniczonej możliwości dysponowania	952 135,19	1 316 376,37

ADRES POCZTOWY :

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Dział Zarządzania Informacją i Komunikacją
e-mail: info@pansa.pl

Kontakt dla Mediów:

Rzecznik Prasowy
Tel.: (+ 48 22) 574 67 74
(+ 48) 609 501 241
Faks: (+ 48 22) 574 67 79
e-mail: rzecznik@pansa.pl

TELEFONY / FAKSY:

Krzysztof Banaszek
Prezes Polskiej Agencji Żeglugi
Powietrznej

Tel.: (+ 48 22) 574 50 00
Tel.: (+ 48 22) 574 50 01
Faks: (+ 48 22) 574 50 09

Maciej Rodak

Z-ca Prezesa ds. Żeglugi Powietrznej

Tel.: (+ 48 22) 574 65 01
Faks: (+ 48 22) 574 65 09

Maciej Piotrowski

Z-ca Prezesa ds. Finansowo
Administracyjnych

Tel.: (+ 48 22) 574 63 01
Faks: (+ 48 22) 574 63 09

Biuo Zarządzania Bezpieczeństwem
Ruchu Lotniczego i Jakości Usług

Tel.: (+ 48 22) 574 66 01
Faks: (+ 48 22) 574 66 09

Biuo Szkolenia i Rozwoju Personelu
ATM/CNS

Tel.: (+ 48 22) 574 68 01
Faks: (+ 48 22) 574 68 09

Biuo Rozwoju i Wdrożeń

Tel.: (+ 48 22) 574 61 01
Faks: (+ 48 22) 574 61 09

Biuo Zarządzania Przestrzenią
Powietrzną i Przygotowania
Operacyjnego

Tel.: (+ 48 22) 574 56 01
Faks: (+ 48 22) 574 56 09

Biuo Służb Ruchu Lotniczego

Tel.: (+ 48 22) 574 55 01
Faks: (+ 48 22) 574 55 09

Biuo Służb Technicznych

Tel.: (+ 48 22) 574 53 01
Faks: (+ 48 22) 574 53 09

Biuo Administracyjne

Tel.: (+ 48 22) 574 67 01
Faks: (+ 48 22) 574 63 09

Biuo Finansów

Tel.: (+ 48 22) 574 62 01
Faks: (+ 48 22) 574 62 09

Główny Księgowy

Tel.: (+ 48 22) 574 62 81
Faks: (+ 48 22) 574 62 89

SPRZEDAŻ LOTNICZA I
POZALOTNICZA:

Informacje w sprawie przedpłat i reklamacji, oraz wszystkie zapytania i sugestie związane z naliczaniem i pobieraniem opłat nawigacyjnych należy kierować bezpośrednio do Zespołu ds. Obsługi Sprzedaży Usług Trasowych: adres e-mail: aerosales@pansa.pl

Tel.: (+ 48 22) 574 62 24
Tel.: (+ 48 22) 574 62 28

OŚRODEK PLANOWANIA
STRATEGICZNEGO:

adres e-mail: ops@pansa.pl
Tel.: (+ 48 22) 574 57 20
Faks: (+ 48 22) 574 57 29

DZIAŁ ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH:

Wszystkie zapytania i sugestie związane z zamieszczonymi na stronie internetowej ogłoszeniami należy kierować bezpośrednio do Działu Zamówień Publicznych.

Tel.: (+ 48 22) 574 63 65
Faks: (+ 48 22) 574 63 59

Opracowanie: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Opracowanie graficzne: Andrzej Karwowski
Zdjęcia: Archiwum PAŻP, Andrzej Karwowski

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

Tel.: (+ 48 22) 574 50 00
Faks: (+ 48 22) 574 50 09

e-mail: info@pansa.pl

www.pansa.pl