



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ  
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY  
[www.pansa.pl](http://www.pansa.pl)



# RAPORT ROCZNY 2011 ANNUAL REPORT 2011

# List Prezesa

---



Czwarty rok funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jako samodzielnej instytucji stał pod znakiem wyzwań wynikających z wdrażania programu SES II w Unii Europejskiej. W minionym roku został przygotowany, zgodnie ze wspólnotowymi regulacjami prawnymi, Krajowy Plan Skuteczności Działania (KPSD) służb żeglugi powietrznej na lata 2012-2014. W dokumencie przedstawione zostały kierunki działań PAŻP, jakie będą podejmowane, aby przyczynić się do realizacji celów ogólnounijnych (EU-wide targets), w czterech kluczowych obszarach działania, w tym przede wszystkim w obszarach pojemności przestrzeni powietrznej oraz efektywności kosztowej.

W 2011 r. PAŻP wykonała szereg działań których skutkiem jest dalszy wzrost efektywności działania. Kontynuowano proces mierzenia i oceny skuteczności działania (performance) w powiązaniu z pomiarem wewnętrznych mierników procesowych. Takie podejście pozwoliło na dalszą redukcję opóźnień o 36% i osiągnięcie poziomu 0,63 min. na operację.

Poza bezpieczną i efektywną obsługą ruchu lotniczego PAŻP kontynuowała prace nad wprowadzeniem nowoczesnych i innowacyjnych rozwiązań, których celem jest zwiększenie bezpieczeństwa i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej. Wśród nich do najważniejszych należały działania zmierzające do wprowadzenia nowych rozwiązań RNAV/GNSS w przestrzeni powietrznej, pozwalających na lepsze jej wykorzystanie przez wszystkich użytkowników oraz modyfikacje przestrzeni powietrznej ukierunkowane na zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej do czasu wprowadzenia nowej architektury sektorów ATC w FIR Warszawa (która wprowadzona zostanie po pełnym wdrożeniu systemu PEGASUS\_21).

Skutecznie i z wielkim zaangażowaniem prowadziliśmy także działania zmierzające do poprawy przepustowości głównych lotnisk komunikacyjnych w Polsce w celu ich przygotowania do Mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012™. Pisząc te słowa i znając efekty UEFA EURO 2012™ można powiedzieć, że zarówno proces przygotowań, jak też obsługa pasażerów w ruchu związanym z turniejem zakończył się pełnym sukcesem.

Niezależnie od przygotowań do UEFA EURO 2012™ Agencja realizowała wieloletni program inwestycyjny ukierunkowany na zwiększenie efektywności operacyjnej i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej przy utrzymaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa. W kolejnych miesiącach 2011 r. znaczącemu zaawansowaniu uległy prace nad wdrożeniem kluczowego projektu inwestycyjnego Agencji, tj. systemu zarządzania ruchem lotniczym - PEGASUS\_21, a także wielu inwestycji infrastruktury obiektowej i CNS.

Wyniki 2011 r. pokazują, że PAŻP, realizując kluczowe inwestycje, prowadząc działania o charakterze operacyjno-organizacyjnym oraz kontynuując pozyskanie nowej kadry personelu operacyjnego, uzyskała stabilność w zakresie kosztów operacyjnych i utrzymuje optymalny poziom kosztów pracy, pozostając jednym z najbardziej efektywnych dostawców usług ATM/CNS w Europie.

Uzyskane efekty były możliwe dzięki zaangażowaniu pracowników PAŻP, skutecznym i efektywnym wykonywaniu obowiązków a także innowacyjnemu podejściu do zagadnień organizacji pracy i optymalizacji wykorzystania zasobów.

*Krzysztof Banaszek*

*Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej*

## Nasza misja

---

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

## Nasza wizja

---

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

## Nasze cele

---

- Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego
- Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej
- Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko
- Optymalizowanie efektywności kosztowej



# Kluczowe dane

**Tab. 1 Kluczowe dane operacyjne**

Kluczowe dane operacyjne*	31.12.2010	31.12.2011	Zmiana (%)
Liczba kontrolowanych operacji IFR – tylko ruch GAT ('000)	590	645	9,3%
Liczba kontrolowanych godzin operacji IFR ('000)	346	382	10,4%
Liczba kontrolowanych operacji lotniskowych IFR ('000)	288	298	3,5%
Łączne opóźnienia ATFM po trasie ('000 minut)	659	422	-36%
Wartość opóźnień ATFM na trasie (w minutach na lot)	1,1	0,63	-43%
Stan zatrudnienia (etaty)	1 723	1 721	-0,12%
Zatrudnienie – ATCO in OPS	436	449	3%

\* dane dot. 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*	2010	2011
Przychody ze sprzedaży ogółem	600 091	674 900
Koszty działalności operacyjnej	574 260	619 116
Zysk ze sprzedaży	25 831	55 784
Zysk brutto	28 787	68 446
Zysk netto	24 260	55 647

\* bez uwzględnienia over/under-recovery

# Zakres działalności

---

Rok 2011 był czwartym, pełnym, 12-miesięcznym okresem funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

PAŻP jest podmiotem certyfikowanym, w myśl Ustawy Prawo Lotnicze i prawa Unii Europejskiej, do zapewniania służb żeglugi powietrznej i wyznaczonym przez Ministra właściwego ds. transportu do świadczenia tych służb w określonych częściach przestrzeni powietrznej FIR Warszawa.

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

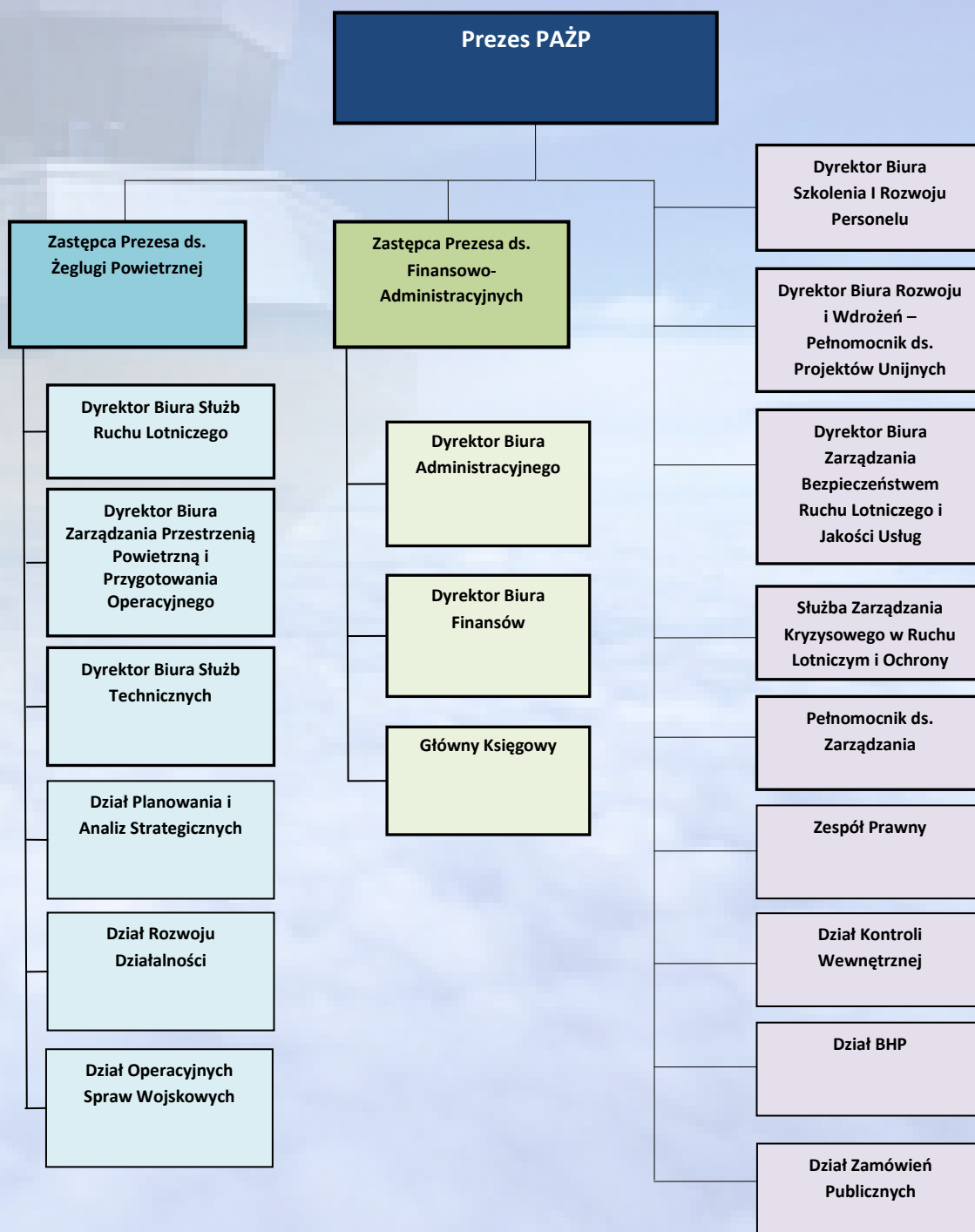
- służby łączności,
- służby nawigacji,
- służby dozoru,
- służby informacji lotniczej.

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.



Rys.1 Schemat organizacyjny PAŻP obowiązujący w 2011 roku



# Najważniejsze wydarzenia

---

Styczeń 2011	28 stycznia br. wszystkie podmioty zaangażowane w pracę Portu Lotniczego Poznań - Ławica podpisują umowę dotyczącą wdrażania na poznańskim lotnisku System CDM (Collaborative Decision Making).
Luty 2011	PAŻP dokonuje oceny funkcjonowania procedur precyzyjnej nawigacji P-RNAV na Lotnisku Chopina w Warszawie; przez rok funkcjonowania P-RNAV zwiększono pojemność przestrzeni powietrznej i punktualność operacji lotniczych; dzięki wprowadzeniu P-RNAV zmniejszyło się zużycie paliwa i emisja spalin oraz natężenie hałasu.
Marzec 2011	W ramach odbywającej się w Amsterdamie konferencji i wystawy ATC Global, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP) wspólnie z Oro Navigacija (ON) spotyka się z zaproszonymi przedstawicielami przemysłu, organizacji międzynarodowych i europejskich ANSP w celu zaprezentowania stanu przebiegu studium wykonalności Baltic FAB, realizowanego przez firmę Helios.
Marzec 2011	PAŻP demonstruje satelitarną przyszłość żeglugi powietrznej; na lotniskach w Katowicach, Krakowie i Mielcu, PAŻP przeprowadziła eksperymentalne loty i podejścia do lądowania z prowadzeniem pionowym APV I; eksperymentalne loty i lądowania będą pomoce w pracach nad procedurami APV dla Katowic, Krakowa, Mielca, Warszawy i Gdańska.
Kwiecień 2011	Prezes Zarządu Portu Lotniczego Lublin i Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej podpisują umowę dzierżawy nieruchomości, na której zostanie posadowiona pomoc nawigacyjna DVOR/DME.
Kwiecień 2011	Trzecie spotkanie Komitetu Strategicznego Baltic FAB pod przewodnictwem Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuzewicza oraz wiceministra transportu i komunikacji Republiki Litewskiej, Rimvydasas Vaštakasa.
Maj 2011	Spotkanie konsultacyjne ws. opłat nawigacyjnych z przewoźnikami lotniczymi.
Czerwiec 2011	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej udostępnia swoje zasoby w celu realizacji ćwiczeń NATO - Rosja "Vigilant Skies 2011" w ramach inicjatywy CAI (Cooperative Airspace Initiative).
Czerwiec 2011	Czwarte posiedzenie Komitetu Strategicznego Baltic FAB.
Czerwiec 2011	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej kupuje od zarządcy poznańskiego lotniska nieruchomość, na której powstanie nowa wieża kontroli ruchu TWR Poznań oraz ośrodek radiokomunikacyjny.
Czerwiec 2011	Krajowy Plan Skuteczności Działania służb żeglugi powietrznej na lata 2012-2014 zostaje przekazany do Komisji Europejskiej.
Lipiec 2011	Prezydent RP podpisuje nowelizację ustawy Prawo lotnicze, dostosowując ją do przepisów UE.
Sierpień 2011	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydaje decyzję o wprowadzeniu koordynacji rozkładów lotów w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie począwszy od 25 marca 2012 roku oraz o wprowadzeniu czasowej koordynacji rozkładów lotów, tj. od 1 czerwca do 8 lipca 2012 roku, w Porcie Lotniczym Poznań – Ławica, Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy oraz Porcie Lotniczym Wrocław – Strachowice.

- Wrzesień 2011 Piąte posiedzenie Komitetu Strategicznego Baltic FAB.
- Wrzesień 2011 Uroczystość wmurowania aktu erekcyjnego pod budowę nowej wieży kontroli ruchu lotniczego na terenie Portu Lotniczego Rzeszów – Jasionka.
- Październik 2011 FAI Group Diploma of Honour dla PAŻP; Group Diploma of Honour jest najwyższą nagrodą FAI przyznawaną organizacjom lub stowarzyszeniom za ich wkład w rozwój lotnictwa sportowego i ogólnego. Nagroda została przyznana PAŻP na wniosek Aeroklubu Polskiego.
- Listopad 2011 Prezydent RP powołuje z dniem 18 listopada 2011 r. Sławomira Nowaka w skład Rady Ministrów, na urząd Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.
- Listopad 2011 Wysoka ocena przygotowań utworzenia Baltic FAB; Komisja Europejska po spotkaniach ze wszystkimi członkami Funkcjonalnych Bloków Przestrzeni Powietrznej oceniła zaawansowanie ich przygotowań. Polsko-litewski projekt inicjatywa znalazł się wśród trzech najbardziej zaawansowanych FAB.
- Listopad 2011 PAŻP bierze udział w konferencji Wysokiego Szczebla "Wdrożenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz jej rozszerzenie do krajów Trzecich"; konferencja zorganizowana w ramach sprawowania przez Polskę Prezydencji w Radzie UE.
- Grudzień 2011 Rozstrzygnięto przetarg na projekt nowej wieży kontroli ruchu lotniczego na lotnisku w Krakowie; budowa ma rozpocząć się w 2013 roku, a zakończyć w roku 2014.





# Bezpieczeństwo

---

W celu zapewnienia najwyższych standardów bezpieczeństwa, traktowanych przez PAŻP jako priorytet związany ze sprawowaniem służby zarządzania ruchem lotniczym, w 2011 roku PAŻP zrealizowała następujące zadania:

- doskonalono procesy Biura Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Lotniczego i Jakości Usług dotyczące zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego,
- przeprowadzono przez EUROCONTROL zewnętrzny przegląd Kultury Bezpieczeństwa w PAŻP,
- publikowano okresowe raporty dot. 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),
- analizowano bezpieczeństwo przy wprowadzaniu zmian w systemach funkcjonalnych ATM/CNS,
- dokonywano przeglądów bezpieczeństwa,
- monitorowano bezpieczeństwo,
- wdrożono Elektroniczny system raportowania zdarzeń w ATM,
- rozpoczęto pogłębianie analiz przyczyn zdarzeń dla włączenia analiz obszarów ryzyka do balansowania wskaźników efektywności działania i zagwarantowania pozostawienia bezpieczeństwa jako najwyższego priorytetu w ruchu lotniczym.

**W 2011 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.**



# Przestrzeń powietrzna

---

Do istotnych zadań zrealizowanych w 2011 roku należy zaliczyć:

- kontynuację realizacji Programu „Polska przestrzeń powietrzna 2010+”, mającego na celu opracowanie i harmonizację projektów związanych z reorganizacją istniejących oraz wdrożeniem nowych elementów i struktur przestrzeni powietrznej na potrzeby nowej konfiguracji polskiej przestrzeni powietrznej (podział pionowy sektorów ACC) z uwzględnieniem planowanej wymiany systemu kontroli ruchu lotniczego,
- 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),
- opracowanie projektów zmian w strukturze przestrzeni powietrznej z uwagi na EURO 2012 oraz możliwości systemu AMS 2000+ do czasu wdrożenia systemu PEGASUS\_21, w tym:
  - Projekt zmian TMA Gdańsk (Upper),
  - Projekt zmian TMA Wrocław i utworzenie TMA Poznań South,
  - Projekt zmian TMA Szczecin,
  - Projekt wprowadzenia TMA Bydgoszcz i reorganizacji CTR,
  - Projekt reorganizacji TMA Rzeszów,
  - Zmianę podziału wewnętrznego TMA Gdańsk; wprowadzenie LTMA i UTMA Gdańsk, umożliwiające czasowe uruchamianie stanowiska DIR w rejonie kontrolowanym lotniska Gdańsk,
  - Podniesienie górnej granicy TMA Łódź.
  - Rozwój oraz modernizacja europejskiej sieci dróg lotniczych zgodnie z założeniami planów ARN.
  - Projekt podniesienia górnej granicy FIR Warszawa do FL660 w fazie nowelizacji rozporządzenia Ministra właściwego ds. transportu;
- wprowadzenie w FIR Warszawa kolejnych *NightDCT*, co umożliwiło włączenie Polski do europejskiej sieci nocnych tras będącej jednym z elementów projektu FEP (*Flight Efficiency Plan*),

Przeprowadzenie symulacji i testów przy użyciu programu SAAM na potrzeby m. in. realizacji Programu „Polska przestrzeń powietrzna 2010+”, w tym:

- analizę wpływu wprowadzenia opracowanych zmian w przestrzeni powietrznej oraz zaproponowanych restrykcji wysokościowych na optymalizację rozłożenia prognozowanego natężenia ruchu lotniczego w FIR Warszawa podczas EURO 2012.

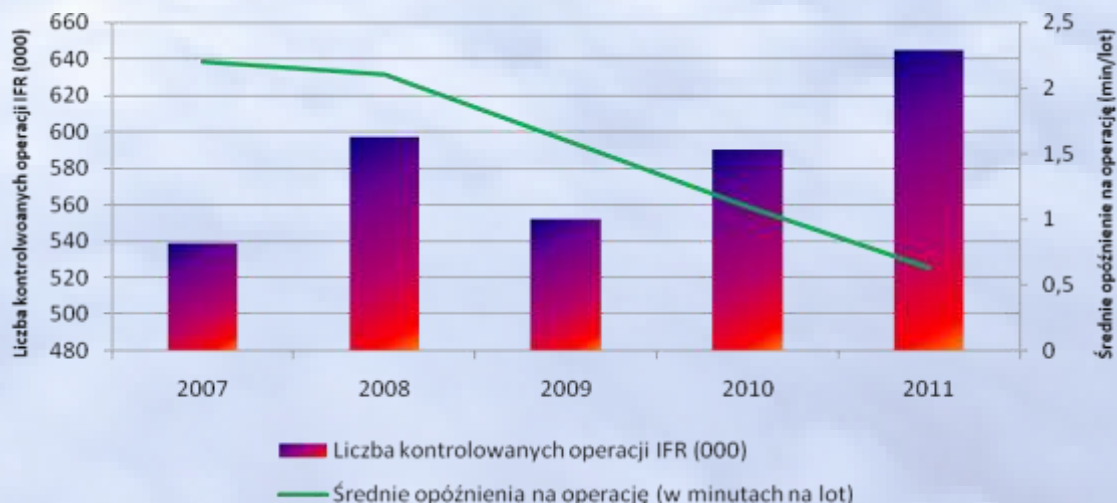
# Służby żeglugi powietrznej

W obszarze działalności służb ruchu lotniczego – w 2011 r. zostały zrealizowane m.in. następujące działania:

- 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 nowego systemu oraz
  - kontynuowano proces szkolenia personelu operacyjnego na nowy system zarządzania ruchem lotniczym.
- kontynuowano działania w zakresie poprawy zarządzania przepływem i pojemnością ruchu lotniczego w ACC EPWW. W ramach tego obszaru, w 2011 r.:
  - wprowadzono nowe metody planowania i bieżącego zarządzania zasobami ludzkimi ACC EPWW,
  - wdrożono nowe metody zarządzania pojemnościami i sektoryzacjami ACC EPWW.
  - zoptymalizowano schematy otwarcia sektoryzacji ACC EPWW.

**Realizacja tych działań umożliwiła poprawę wskaźnika w obszarze pojemności i redukcję średniego opóźnienia w ruchu lotniczym do 0,63 min/lot, co jest szczególnie warte podkreślenia biorąc pod uwagę wzrost liczby kontrolowanych operacji IFR o 9,3%.**

**Rys.2** Poziom ruchu lotniczego i opóźnienia w FIR Warszawa



Kolejne działania realizowane w obszarze działalności służb ruchu lotniczego to:

- kontynuacja przygotowania PAŻP do EURO 2012 w zakresie optymalizacji przestrzeni powietrznej, zarządzania potokami ruchu lotniczego (we współpracy z DNM) oraz zarządzania pojemnościami sektorów ATC,
- kontynuacja prac nad projektem A-CDM („*Collaborative Decision Making*”) dla Lotniska Chopina Warszawa
- kontynuacja realizacji projektu uruchomienia radarowej kontroli zbliżania dla TMA Poznań-Południe dla lotniska Wrocław (kontrola zapewniana z ośrodka PAŻP w Poznaniu)
- całkowite wdrożenie systemu monitorowania kompetencji ATCOs zgodnie z wymaganiami ESARR 5,
- uzyskanie gotowości do wypełniania ustawowych zadań realizowanych przez ARCC (Ośrodek Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa Lotniczego); implementacja zadania uzależniona jest od nowelizacji Prawa Lotniczego i wejścia w życie stosownych Rozporządzeń MTBiGM,
- doskonalenie procedur ATC, w tym: dokonano adaptacji wniosków i obserwacji z fazy monitorowania wdrożenia procedur P-RNAV w TMA Warszawa oraz rozpoczęto, wraz z EuroLOT, test procedur *Visual departure* na Lotniska Chopina Warszawie
- realizacja programu DMEAN i FEP oraz kontynuacja programu poprawiającego przepustowość lotnisk – ACE (*Airport Capacity Enhancement*).
- kontynuacja realizacji podejść CDA (*Continous Decent Approach – CDA*) dla Lotniska Chopina Warszawa; wdrożono procedury CDA dla lotnisk Kraków - Balice, Katowice - Pyrzowice, Gdańsk - Rębiechowo i Poznań – Ławica.



# Infrastruktura ATM/CNS

---

**Działalność PAŻP w 2011 r. koncentrowała się na kontynuacji prac zmierzających do przygotowania, uruchomienia, certyfikacji i wdrożenia operacyjnego nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS\_21 (P\_21) w FIR EPWW.**

Projekt Pegasus\_21 został podzielony na trzy, główne etapy, do których należą:

- Instalacja i uruchomienie lokalnego systemu ATM dla TWR/APP/FIS w TMA Kraków,
- Instalacja i uruchomienie lokalnego systemu ATM dla TWR/APP/FIS w TMA Gdańsk,
- Instalacja i uruchomienie 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 r.

W ramach implementacji nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym, przeprowadzono w drugim kwartale 2010 r. testy działania systemu P\_21 w Warszawie. Wdrożenie operacyjne systemu P\_21 zaplanowano na przełomie 2012/2013 roku.

W 2011 r. zrealizowano następujące zadania wpisujące się w Etap III, fazę 2 realizacji projektu PEGASUS\_21:

- testy i ewaluację oprogramowania systemu P\_21,
- spotkania i uzgodnienia z INDRA w celu przyspieszenia terminów rozpoczęcia testów Dry Run i SAT Beta,
- integrację systemu z ośrodkami regionalnymi oraz rozpoczęcie testów integracyjnych zgodnie z harmonogramem projektu,
- przeprowadzenie testów Dry Run Beta dla systemu P\_21,
- przeprowadzenie testów odbioru końcowego SAT Beta,
- przeprowadzenie prac związanych z konfiguracją operacyjną systemu,
- podpisanie protokołu odbioru końcowego systemu P\_21 (zakończenie techniczne inwestycji),

- opracowanie Podstaw Technologii Pracy z systemem P\_21,
- nadzór nad walidacją i dopracowywaniem technologii pracy oraz dokumentacji operacyjnej systemu P\_21 oraz przeprowadzanie powiązanych z tym procesem testów,
- zatwierdzenie Dokumentu dot. Technologii Pracy z systemem P\_21,
- instalację sprzętu i infrastruktury niezbędnej do rozbudowy systemu pod kątem utworzenia służby radarowej służby zbliżania dla lotniska we Wrocławiu,
- nadzór nad przygotowaniem procedur testowych OLDI z partnerami zewnętrznymi,



**Zadania inwestycyjne realizowane w 2011 roku (których kontynuacja odbywać się będzie również w latach następnych) miały na celu nie tylko usprawnienie obsługi przepływu ruchu lotniczego na terytorium Polski, lecz przede wszystkim służyły przygotowaniu się na rosnący ruch lotniczy, zapewnieniu większej efektywności operacyjnej, a także utrzymaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa świadczonych usług.**

W 2011 r. w ramach realizacji zadań inwestycyjnych:

- zakończono realizację zadania związanego z uruchomieniem aparatury kontrolno pomiarowej zainstalowanej w samolotach służących zapewnieniu kontroli z powietrzna naziemnych urządzeń zabezpieczenia ruchu lotniczego,
- zakończono prace budowlane TWR Łódź,
- kontynuowano prace związane z budową TWR Rzeszów i Poznań,
- zakończono prace budowlane związane z posadowieniem DVOR/DME Zielona Góra, DVOR/DME Modlin, DVOR/DME Katowice, DME Drezdenko;



- kontynuowano prace budowlane związane z posadowieniem DVOR/DME Kraków, DVOR/DME Łódź, DVOR/DME Wrocław;
- kontynuowano prace związane z posadowieniem systemu radiolokacyjnego na lotniskach w Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu,
- zakończono instalację Ośrodków radiokomunikacyjnych w Grajewie, Starych Iganiach, Trzebnicy i Jędrzejowie,
- dokonano wymiany ILS/DME na lotnisku w Warszawie na kierunku RWY11.

**W 2011 roku całkowite nakłady PAŻP na zadania inwestycyjne wyniosły 60 mln PLN. Ponadto, zrealizowane płatności niezaliczone do nakładów inwestycyjnych wyniosły ok. 20 mln PLN, co oznacza, że zaangażowanie inwestycyjne PAŻP wyniosło ok. 80 mln PLN.**

**Tab. 3 Nakłady na pięć największych zadań inwestycyjnych zaplanowanych na 2011 rok (w PLN)**

Nazwa zadania	Termin rozpoczęcia	Planowana data zakończenia	Planowane nakłady w 2011 r.	Planowane całkowite nakłady
<b>Radary: Poznań, Wrocław</b>	2009	2012	20,3 mln	31,2 mln
<b>ATM Pegasus_21</b>	2008	2012/2013	16,0 mln	104,0 mln
<b>TWR: Łódź, Rzeszów, Poznań</b>	2009	2015	15,2 mln	59,2 mln
<b>Aparatura kontrolno-pomiarowa</b>	2010	2011	4,9 mln	11,1 mln
<b>VCS System</b>	2010	2011	4,5 mln	10,2 mln
<b>Suma</b>			<b>60,9 mln</b>	<b>215,7 mln</b>

W 2011 r. PAŻP kontynuowała działania w celu pozyskania unijnego dofinansowania na większość istotnych zadań inwestycyjnych realizowanych na przestrzeni lat 2007-2015.

W raportowanym okresie przesłano uwagi do wykonawcy Studium Wykonalności firmy Ernst & Young odnośnie kompletu dokumentacji. Podpisano dwa aneksy do umowy z wykonawcą Studium, umożliwiające uwzględnienie uwag JASPERS na obecnym etapie.

W II kwartale 2011 r. odebrano przedmiot zamówienia oraz złożono wersję roboczą wniosku o dofinansowanie do CUPT. W lipcu 2011 r. złożono do CUPT wersję oficjalną wniosku, gdzie w chwili sporządzania niniejszego sprawozdania trwa jego ocena.



# 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 ( $\text{CO}_2$  i  $\text{NO}_x$ ) do powietrza w trakcie spalania paliwa przez statki powietrzne oraz
- ograniczanie poziomu hałasu generowanego przez statki powietrzne przy prowadzeniu ruchu lotniczego.

PAŻP kładzie główny nacisk w zakresie ochrony środowiska w obszarze ATM na efektywne zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz bieżące prowadzenie ruchu lotniczego celem osiągnięcia poprawy horyzontalnej efektywności lotów. Innym działaniem podejmowanym w ATM jest rozpowszechnienie i promowanie lądowań techniką CDA (*Continuous Descent Approach*) na największych lotniskach kontrolowanych FIR Warszawa.

**W 2011 roku łącznie wykonano 35 078 operacji techniką CDA na lotnisku Chopina w Warszawie.**

Kolejne obszary, w których podejmowane były działania w zakresie ochrony środowiska są związane z doskonaleniem Zintegrowanego Systemu Zarządzania, właściwym przygotowaniem rozpoczynanych inwestycji w kontekście ich oddziaływania na środowisko, nadzorowanie emisji pól elektromagnetycznych do środowiska, monitorowaniem substancji zubażających warstwę ozonową oraz efektywną gospodarką odpadami. W celu zwiększania świadomości ekologicznej, w PAŻP przeprowadzono szkolenia z zakresu wpływu Agencji na środowisko dla kandydatów na kontrolerów oraz kontrolerów ruchu lotniczego.



# Polityka kadrowa

Na dzień 31 grudnia 2011 r. zatrudnionych było w PAŻP 1.733 osób, co oznacza 0,17% spadek zatrudnienia w stosunku do zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2010 roku, przy przeciętnym zatrudnieniu 1.719,42 osób.

Natomiast w przeliczeniu na liczbę etatów, zatrudnienie na dzień 31 grudnia 2011 r. w PAŻP wyniosło 1.721,29 etatów, przy przeciętnym rocznym zatrudnieniu – 1.707,76 etatów.

**Tab. 4 Stan zatrudnienia w PAŻP na dzień 31.12.2011 r. – alokacja pracowników wg specyfikacji Performance Review Unit – EUROCONTROL**

Kategoria PRU	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31.12.2010	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31.12.2011	Zmiana (y/y)
Kontrolerzy ruchu lotniczego	436,58	449,83	13,25
Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań	12,00	9,00	-3,00
Praktykanci ruchu lotniczego	40,00	28,00	-12,00
Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego	46,00	39,50	-6,50
Asystenci ATC	85,70	90,30	4,60
Pracownicy wsparcia operacyjnego nie będący ATC	262,40	268,30	5,90
Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli	341,50	342,00	0,50
Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM	63,20	64,20	1,00
Pracownicy administracyjni	327,03	320,41	-6,62
Pracownicy służb pomocniczych	109,25	109,75	0,50
<b>Razem</b>	<b>1 723,66</b>	<b>1 721,29</b>	<b>-2,37</b>

W okresie od 01.01.2011 r. do 31.12.2011 r. w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej miały miejsce:

- przyjęcia zewnętrzne – wzrost zatrudnionych o 34,5 etatu, w tym 21 etatów na stanowisko praktykant ruchu lotniczego;
- zwiększenie wymiaru etatów pracowników zatrudnionych – o 3,55 etatu.

W tym samym okresie zatrudnienie zmniejszyło się o 40,42 etatu, z tego:

- ustanie stosunku pracy w związku z przejściem na emeryturę – 5 etatów;
- rozwiązanie umowy o pracę z upływem okresu na jaki została zawarta – 9 etatów;
- wygaśnięcie stosunku pracy w związku ze śmiercią pracownika – 3 etaty;
- rozwiązanie umowy o pracę za wypowiedzeniem przez pracodawcę – 4,5 etatu;
- rozwiązanie umowy o pracę na mocy porozumienia stron – 9 etatów;
- rozwiązanie umowy o pracę za wypowiedzeniem przez pracownika – 7 etatów;
- zmniejszenie wymiaru etatów – 2,92 etatu.

**Działania podejmowane przez PAŻP w 2011 roku w zakresie rozwoju zasobów kadrowych, polegały na utrzymaniu stanu zatrudnienia na możliwie niezmienionym (poza pracownikami operacyjnymi) poziomie z uwagi na działania nakierowane na ograniczanie kosztów.**



# Konsultacje z użytkownikami przestrzeni powietrznej

---

PAŻP jako certyfikowany dostawca usług nawigacyjnych, wypełniając stosowne przepisy unijne, ma obowiązek zapewniania otwartości i przejrzystości procesu kalkulowania i konsultowania cen za świadczone usługi nawigacyjne.

W 2011 roku, podobnie jak w latach ubiegłych, dwukrotnie odbyły się spotkania konsultacyjne z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. 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 jeszcze w 2010 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 2011 r. stawkę jednostkową opłaty terminalowej w wysokości 1 051,03 PLN na wszystkich lotniskach w Polsce. Z kolei od dnia 1 stycznia 2012 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 781,06 PLN.

Stawka opłaty trasowej obowiązująca od 1 stycznia 2011 r. wynosiła 155,17 PLN. Natomiast w wyniku konsultacji z użytkownikami przestrzeni powietrznej w listopadzie 2011 roku, zatwierdzona stawka na 2012 r. to 155,40 PLN.



# Współpraca międzynarodowa

---

## **W 2011 r. główne działania PAŻP w zakresie współpracy międzynarodowej dotyczyły zaawansowania prac nad projektem utworzenia Baltic FAB.**

W 2011 roku PAŻP brała aktywnie udział w posiedzeniach Zespołu Międzyresortowego ds. FAB oraz pracach poszczególnych eksperckich grup roboczych, dedykowanych wyodrębnionym zagadnieniom tematycznym.

W ramach działań związanych z utworzeniem Baltic FAB, w 2011 roku zrealizowane zostały następujące zadania:

- utworzono polsko – litewskie biuro Baltic FAB Program Management Office.
- uzyskano akceptację Komitetu Sterującego dla harmonogramu prac i Terms of Reference dla czterech grup roboczych funkcjonujących w ramach projektu Baltic FAB, tj.: WG1 (grupa operacyjno-techniczna), WG2 (grupa strategiczno-ekonomiczna), WG3 (grupa zajmująca się kwestiami bezpieczeństwa i ochrony środowiska) oraz WG4 (grupa zajmująca się uregulowaniami prawnymi w ramach FAB).
- rozpoczęto pracę nad powołaniem zespołu zadaniowego na rzecz przygotowania transgranicznego świadczenia służb ruchu lotniczego w FABie.
- odebrano Raport numer 4 – Końcowe Studium Rozwoju Baltic FAB od wykonawcy, którym jest firma Helios.
- zawarto z firmą Helios umowę na aktualizację Studium Wykonalności - Feasibility Study, zawierającą draft zgłoszenia FAB.
- zorganizowano szereg spotkań konsultacyjnych dla ekspertów z grup roboczych reprezentujących strony polską oraz litewską, podczas których prowadzono prace nad dokumentami zaplanowanymi do przekazania Komisji Europejskiej w celu formalnego zgłoszenia Baltic FAB.
- uczestniczono w spotkaniach z Komisją Europejską m.in. w FAB Focal Points Group oraz miało miejsce spotkanie bilateralne z DG Move w celu omówienia stanu prac nad Baltic FAB.
- w ramach współpracy z sąsiednimi inicjatywami FAB odbyły się spotkania z ANS CR/Helios dotyczące omówienia potencjalnych obszarów współpracy pomiędzy Baltic FAB a ANS oraz Baltic FAB ze szwedzko-duńskim DK/SE FAB.
- zaprezentowano projekt Baltic FAB na 44 spotkaniu Single Sky Committee.
- uczestniczono w FABs Seminar for Central and Eastern European ANSP zorganizowanym w Czechach.

**Ponadto, w 2011 r. PAŻP konsekwentnie wzmacniała swą aktywność w kluczowych dla ANSPs instytucjach (m.in. EUROCONTROL, CANSO), wpływając na brzmienie przygotowywanych stanowisk, raportów oraz projektów aktów prawnych prezentowanych następnie na forum międzynarodowym.**

# Wyniki operacyjne

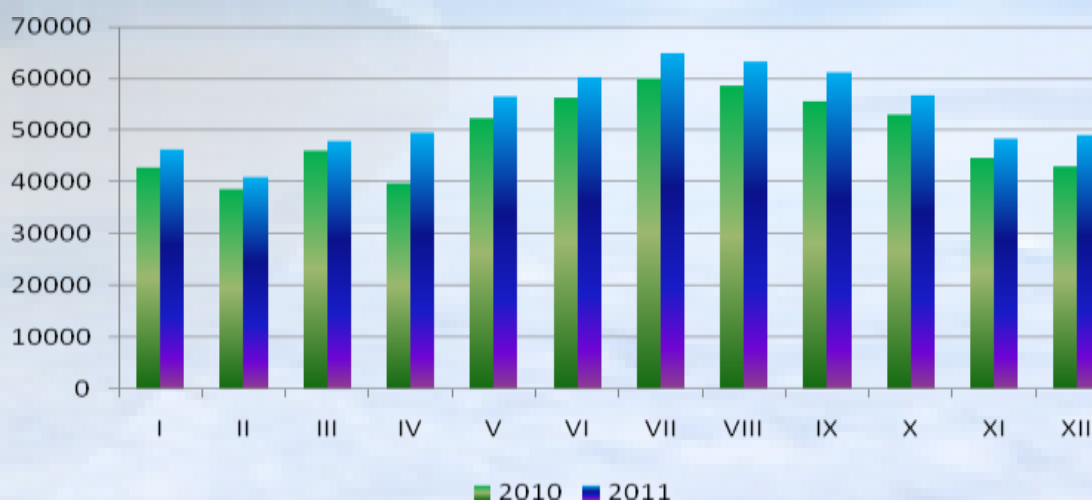
W 2011 r. w polskiej przestrzeni powietrznej wykonano następującą liczbę operacji lotniczych:

- ruch en-route – 645 262 MVS,
- ruch terminalowy – 189 022 MVS\*.

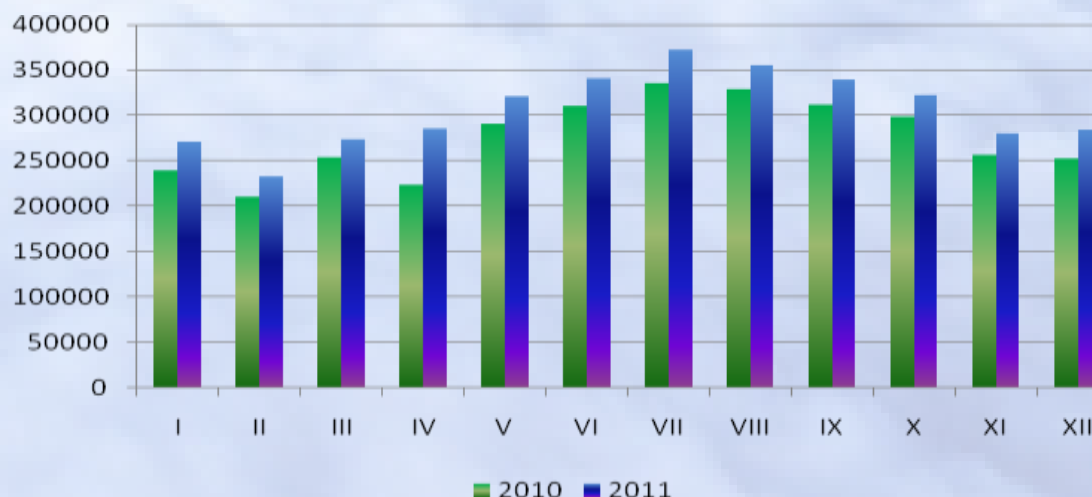
\* dane PAŻP – zgodnie z ww. europejskimi aktami prawnymi ustanawiającymi wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, wg których do celów pobierania opłat terminalowych przylot i odlot traktuje się jako jeden lot.

**Wykonanie ruchu en-route w 2011 r. w ujęciu liczby operacji ogółem (MVS) było wyższe w porównaniu z rokiem poprzednim o ponad 9 %, zaś w jednostkach usługowych (SU) o 11% w stosunku do poziomu z 2010 r.**

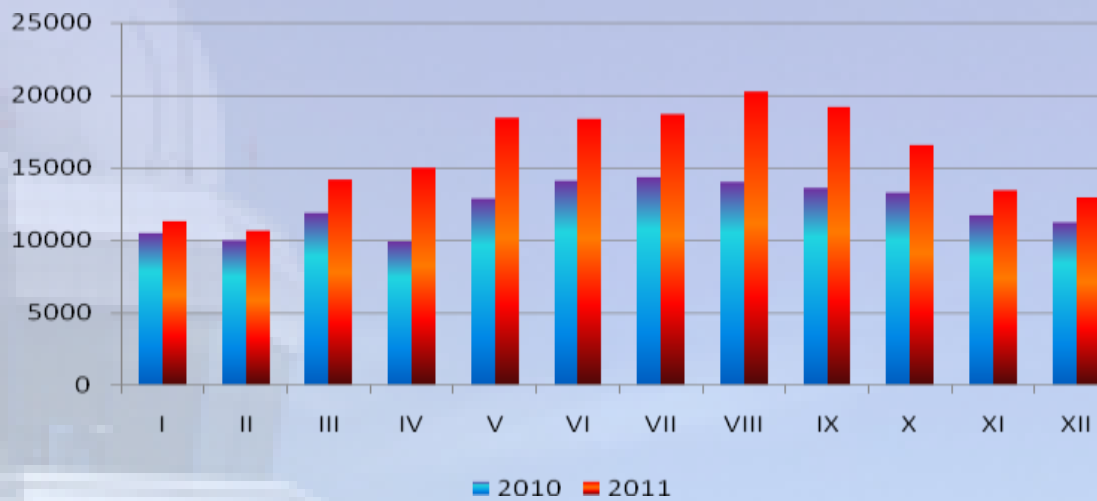
**Rys. 3** Ruch en-route w poszczególnych miesiącach 2010 i 2011 r. w ujęciu liczby operacji



**Rys. 4** Ruch en-route w poszczególnych miesiącach 2010 i 2011 r. w ujęciu trasowych jednostek usługowych

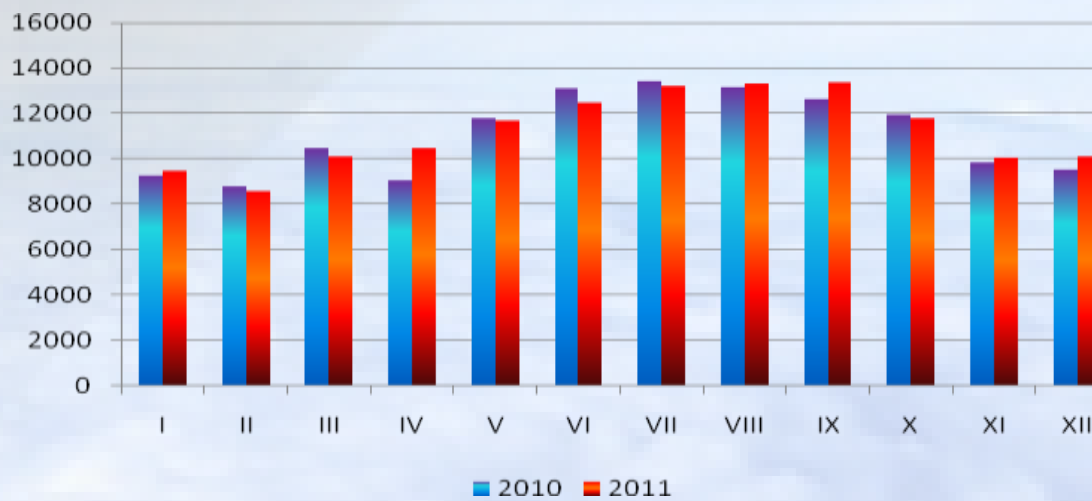


**Rys. 5 Ruch terminalowy w poszczególnych miesiącach 2010 i 2011 r. w ujęciu liczby operacji\***



\*Dla 2010 roku korzystano z Systemu informatycznego ARMS, natomiast za 2011 rok źródłem danych był System finansowo-księgowy Oracle uzupełniony o dane z Systemu ARMS;

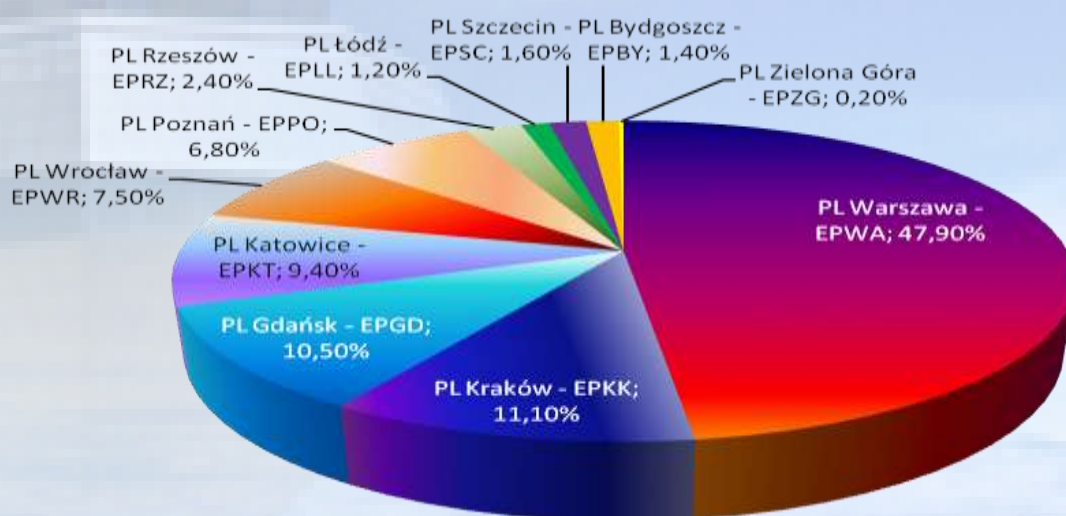
**Rys.6 Ruch terminalowy w poszczególnych miesiącach 2010 i 2011 r. w ujęciu terminalowych jednostek usługowych**



Udział poszczególnych portów lotniczych w ogólnej liczbie operacji startów i lądowań w 2011 r. przedstawia rysunek nr 7.

Blisko połowa wszystkich operacji terminalowych w 2011 r. zanotowana została w Porcie Lotniczym Warszawa im. F. Chopina (47,9%). Kolejne porty lotnicze, pod względem udziału w liczbie operacji terminalowych to: Port Lotniczy Kraków im. Jana Pawła II (11,1%), Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy (10,5%), Port Lotniczy Katowice – Pyrzowice (9,4%), Port Lotniczy Wrocław – Strachowice im. M. Kopernika (7,5%) oraz Port Lotniczy Poznań – Ławica im. H. Wieniawskiego (6,8%).

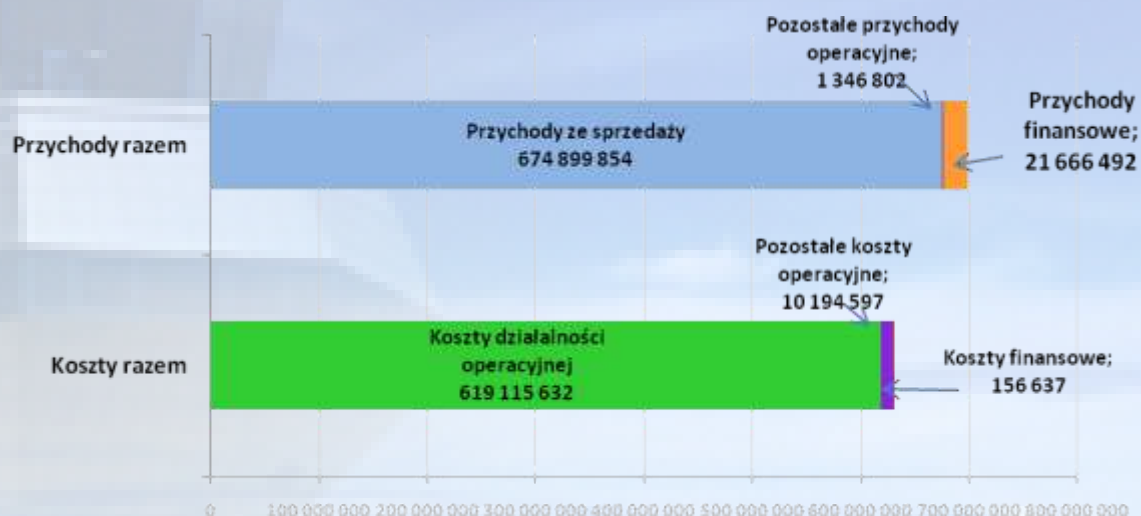
**Rys. 7**      **Udział poszczególnych portów lotniczych w liczbie operacji dla nawigacji terminalowej w 2011 r.**



# Wyniki finansowe

W 2011 roku zysk netto Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wyniósł 55 647 tys. PLN. Przychody ze sprzedaży usług za 2011 rok osiągnęły wartość 674 900 tys. PLN, a koszty działalności operacyjnej poniesione w 2011 roku zamknęły się kwotą 619 116 tys. PLN.

Rys. 8 Przychody i koszty PAŻP w 2011 roku (w PLN)



## Przychody

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

- nawigacji trasowej,
- nawigacji terminalowej.

Na poziom przychodów ze sprzedaży usług nawigacyjnych w 2011 r. w porównaniu do 2010 r. wpływ miał wzrost ruchu objętego nawigacją trasową oraz zmiana stawek za usługi nawigacji, tzn. obniżenie stawki jednostkowej za usługi nawigacji trasowej o 10,71 PLN w 2011 r. w stosunku do 2010 r. oraz wzrost stawki za usługi nawigacji terminalowej, która ustalona została decyzją Prezesa ULC w wysokości 1 051,03 PLN na wszystkich lotniskach w Polsce, tzn. została podwyższona o 183,15 PLN, w stosunku do stawki obowiązującej w 2010 roku.



**Tab. 5**      **Stawki za usługi nawigacyjne na przestrzeni 2010 – 2011 (w PLN)**

	2011	2010	Zmiana 2011-2010
<b>Nawigacja trasowa (PLN)</b>			
Stawka jednostkowa	155,17	165,88	-10,71
<b>Nawigacja terminalowa (PLN)</b>			
PL Warszawa	1 051,03	867,88	183,15
PL Kraków			
PL Gdańsk			
PL Bydgoszcz			
PL Katowice			
PL Łódź			
PL Poznań			
PL Rzeszów			
PL Szczecin			
PL Wrocław			
PL Zielona Góra			

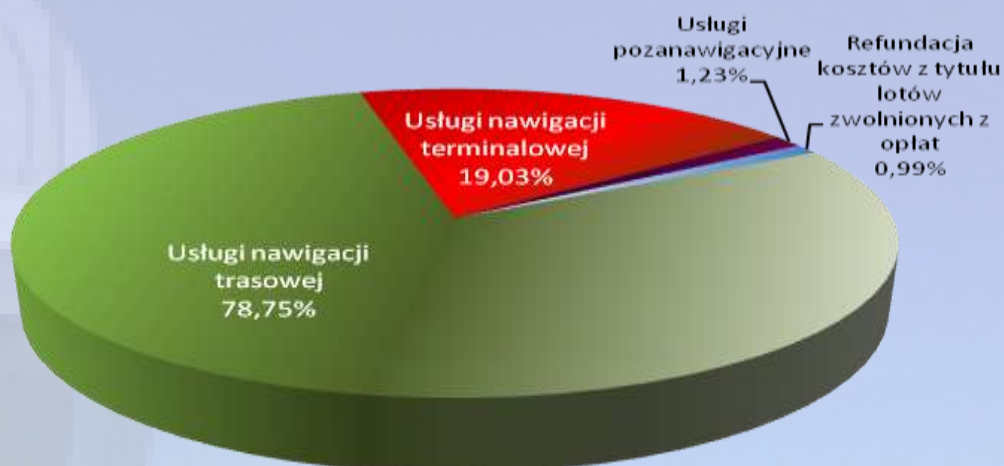
Przychody ze sprzedaży usług nawigacyjnych, stanowiące główne źródło przychodów PAŻP, w 2011 roku wzrosły o 74 373 tys. PLN, tj. o 12,6% (w porównaniu do roku 2010), osiągając wartość 664 819 tys. PLN.

**Tab. 6**      **Przychody PAŻP ze sprzedaży**

Wyszczególnienie	Wg stanu na 31.12.2011 (w PLN)
Przychody z usług nawigacyjnych, w tym:	664 819 076
– Nawigacja trasowa	576 612 024
– Nawigacja terminalowa	139 326 142
– Refundacja z tytułu lotów zwolnionych z opłat	7 278 852
– Przychód przyszłych okresów z tytułu rozliczeń z przewoźnikami	- 58 397 942
Przychody z usług pozanawigacyjnych	9 007 823
Przychody ze sprzedaży materiałów	6 328
Dotacje UE	1 066 627
<b>Przychody ze sprzedaży</b>	<b>674 899 854</b>

W roku 2011 przychody uzyskane z tytułu świadczenia usług nawigacji trasowej (przeloty tranzytowe, doloty do krajowych portów lotniczych) stanowiły około 80% wartości wszystkich przychodów ze sprzedaży usług PAŻP (bez uwzględnienia mechanizmu korygującego).

Rys. 9      **Struktura sprzedaży usług PAŻP w 2011 rok**



W omawianym okresie uzyskano przychody ze sprzedaży usług pozanawigacyjnych PAŻP, pozostałe przychody operacyjne oraz przychody finansowe o łącznej wartości 32 021 tys. PLN, tj. o 13 968 tys. PLN więcej w 2010 roku.

### **Koszty**

Wartość kosztów ogółem poniesionych przez PAŻP w 2011 r., na które składają się głównie koszty działalności operacyjnej, wyniosła 629 467 tys. PLN.

Główne pozycje kosztów to:

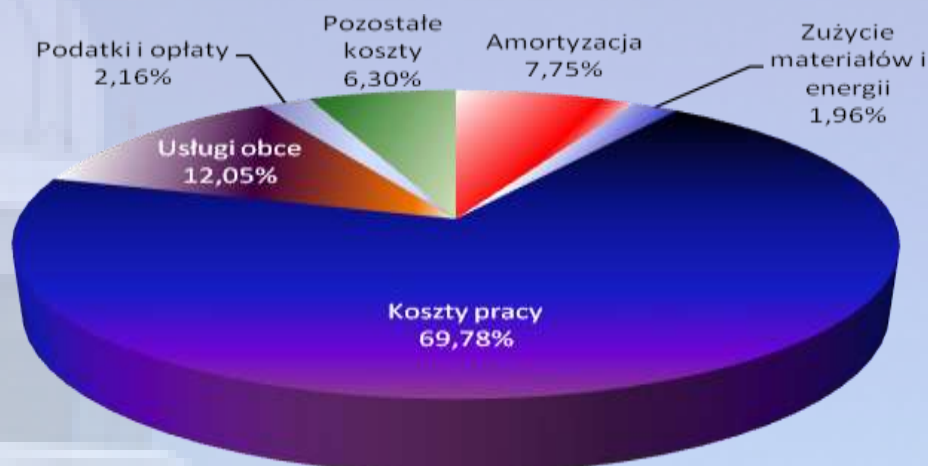
- koszty działalności operacyjnej: 619 116 tys. PLN, tj. 98,36% wszystkich kosztów;
- pozostałe koszty operacyjne: 10 195 tys. PLN, tj. 1,62% kosztów oraz
- koszty finansowe: 157 tys. PLN, tj. 0,02% kosztów.

Poza typowymi dla przedsiębiorstwa o charakterze usługowym kosztami pracy, innymi, znaczącymi wartościowo, wśród kosztów działalności operacyjnej, pozycjami były:

- koszty amortyzacji,
- koszty osłony meteorologicznej ,
- składki i opłaty członkowskie EUROCONTROL,
- składka na rzecz Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Koszty METEO, EUROCONTROL i ULC, tj. koszty poza kontrolą PAŻP wyniosły łącznie w 2011 r. 69 564 tys. PLN i stanowiły 11,05% kosztów ogółem.

Rys. 10      **Struktura kosztów działalności operacyjnej PAŻP w 2011 rok**



## Efektywność działania

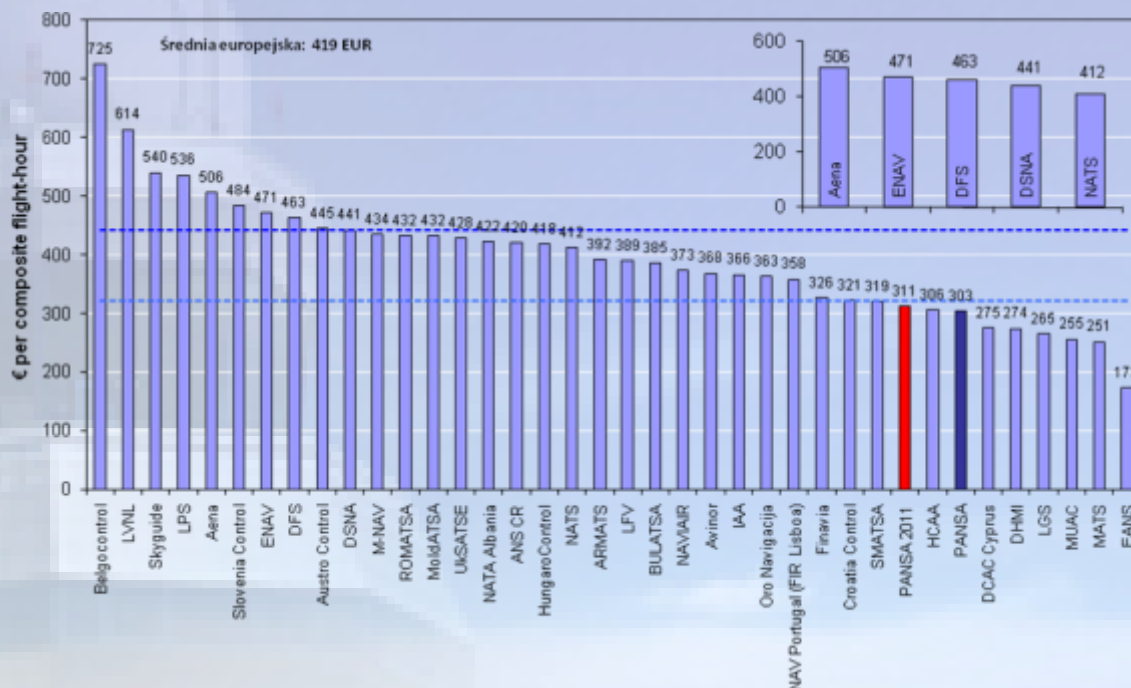
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej aktywnie uczestniczy w procesie benchmarkingu względem innych instytucji świadczących usługi żeglugi powietrznej w Europie.

Proces benchmarkingu realizowany jest przez aktywny udział przedstawicieli PAŻP w grupie roboczej ACE Benchmarking pod egidą EUROCONTROL.

W ramach udziału przedstawicieli PAŻP na wyżej wymienionym forum odbywają się konsultacje, uzgodnienia oraz interpretacja przekazywanych przez PAŻP danych operacyjnych, finansowych oraz kadrowych. Na podstawie zwalidowanych informacji opracowywane i prezentowane są kluczowe 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 około półtorarocznym opóźnieniem. Dla przykładu, raport EURORONTROL/PRU pt. „ATM Cost-Effectiveness (ACE) – 2010 Benchmarking Report”, opisujący podstawowe wskaźniki funkcjonowania europejskich ANSPs w 2010 roku, został opublikowany dopiero w maju 2012 roku. Dlatego też w analizie benchmarkingowej wyniki PAŻP z roku 2011 można odnieść jedynie do wyników innych ANSPs za rok 2010. Główne wskaźniki funkcjonowania europejskich ANSPs, opisane w raporcie EUROCONTROL/PRU ACE Benchmarking Report 2010, przedstawione zostały na poniższych wykresach.

Rys. 11 *Finansowa efektywność kosztowa (koszty świadczenia usług ATM/CNS na zagregowaną godzinę lotu)*

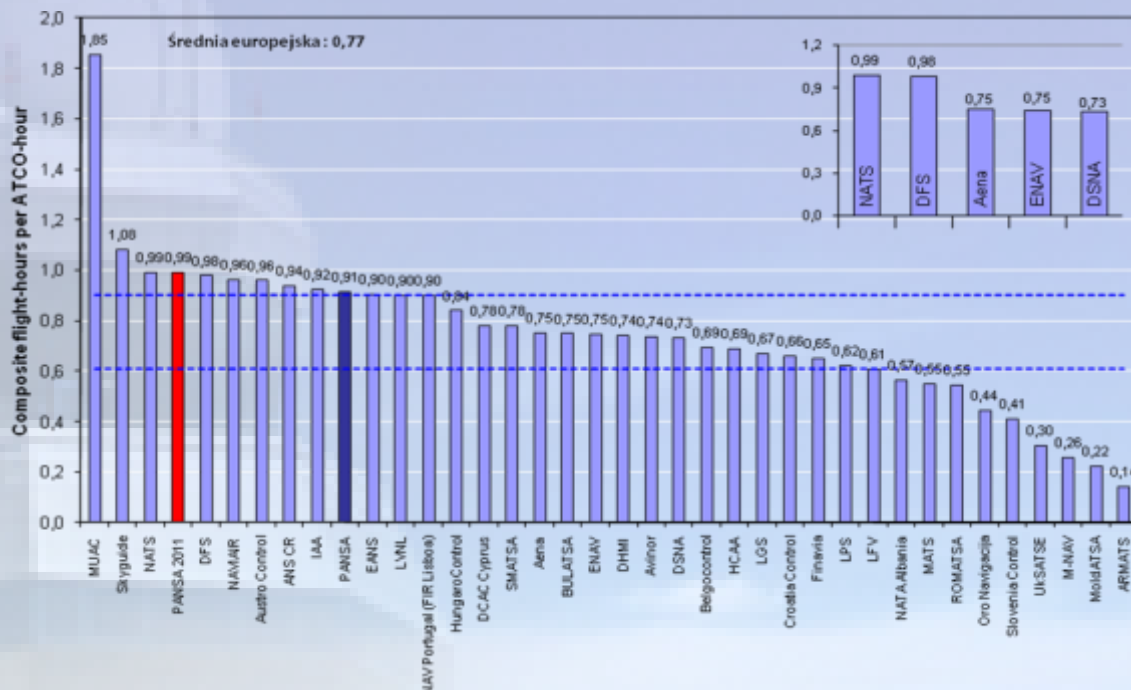


Ogólny wskaźnik efektywności kosztowej według metodologii EUROCONTROL/PRU (koszty świadczenia usług ATM/CNS na zagregowane godziny lotów) w roku 2010 wyniósł dla PAŻP 303 EUR. Średnio w Europie wskaźnik ten wyniósł 419 EUR. W roku 2011 wskaźnik efektywności kosztowej w PAŻP wyniósł 311 EUR.

Wskaźnik produktywności kontrolera ruchu lotniczego określa efektywność wykorzystania zasobów ludzkich przez ANSP. Produktywność ATCO wzrosła w roku 2010 o 4% w stosunku do roku 2009 i wyniosła 0,91. Osiągnięty przez PAŻP wynik w zakresie produktywności KRL w 2010 roku jest tym bardziej godny podkreślenia, jeśli weźmiemy pod uwagę, że średnia europejska wyniosła w tym samym czasie 0,77. Warto zaznaczyć, że wskaźnik ten dla PAŻP w 2011 roku był jeszcze wyższy i osiągnął wartość 0,99.



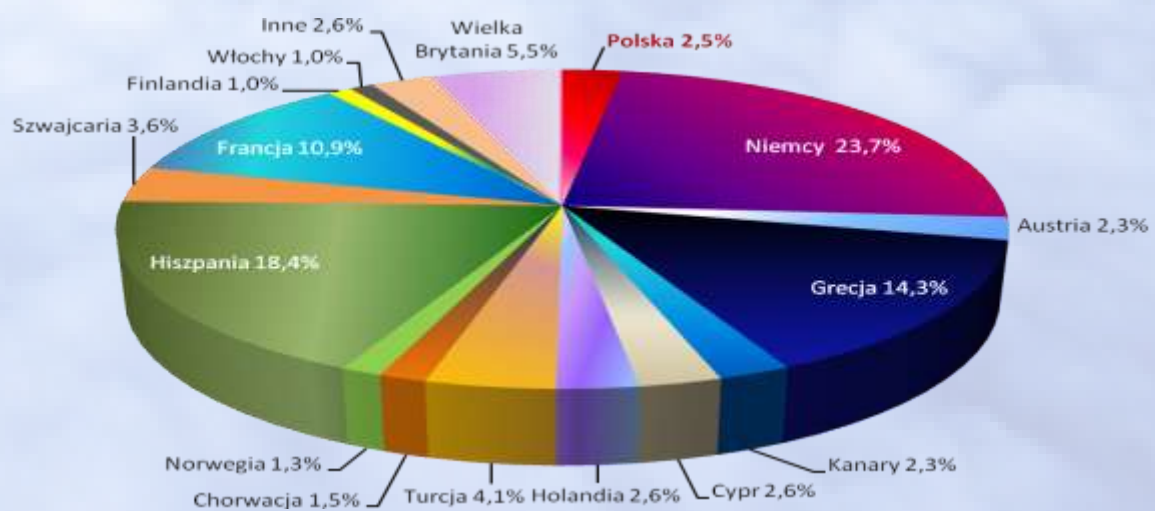
**Rys. 12** *Produktywność ATCO (zagregowane godziny lotów na godzinę pracy kontrolera ruchu lotniczego)*



Dzięki podejmowanym przez PAŻP działaniom, w 2011 roku osiągnięto imponujący wynik w zakresie opóźnień. Średnia wartość opóźnień na poziomie 0,63 min/lot jest tym bardziej godna uznania, jeśli weźmie się pod uwagę zaobserwowany w 2011 r. istotny wzrost ruchu lotniczego w FIR Warszawa na poziomie ponad 9%.

W ujęciu całościowym Polska (PAŻP) odpowiadała jedynie za 2,5% wszystkich zanotowanych w 2011 r. opóźnień w Europie. Dla porównania udział Niemiec w opóźnieniach w Europie wyniósł 23,7%, Hiszpanii –18,4%, Grecji – 14,3%, Francji – 10,9%, a Wielkiej Brytanii – 5,5%.

**Rys. 13** *Udział Polski (PAŻP) w generowanych opóźnieniach w Europie w 2011 r.*



# Sprawozdanie z sytuacji finansowej

## BILANS na dzień 31 grudnia 2011 roku (PLN)

Wyszczególnienie	31.12.2011	31.12.2010
<b>A. AKTYWA TRWAŁE</b>	<b>654 924 850</b>	<b>635 297 688</b>
I. Wartości niematerialne i prawne	26 132 783	26 992 844
II. Rzeczowe aktywa trwałe	571 841 638	559 241 645
III. Zaliczki na środki trwałe w budowie	1 280 088	7 703 599
IV. Należności długoterminowe	1 026 271	998 916
V. Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	51 225 839	37 471 622
VI. Inne rozliczenia międzyokresowe	3 418 231	2 889 062
<b>B. AKTYWA OBROTOWE</b>	<b>290 691 781</b>	<b>205 256 067</b>
I. Zapasy	372 996	824 852
II. Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	129 704 029	118 161 284
III. Należności z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych	4 939 936	4 615 170
IV. Rozliczenia międzyokresowe czynne	2 632 413	2 517 903
V. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	153 042 407	79 136 857
<b>SUMA AKTYWÓW</b>	<b>945 616 630</b>	<b>840 553 755</b>

Wyszczególnienie	31.12.2011	31.12.2010
<b>A. FUNDUSZ WŁASNY</b>	<b>633 750 539</b>	<b>578 103 255</b>
I. Fundusz założycielski	475 021 841	475 021 841
II. Fundusz zapasowy	103 081 413	78 821 099
III. Zysk bieżący	55 647 285	24 260 314
<b>B. ZOBOWIĄZANIA DŁUGOTERMINOWE</b>	<b>93 277 066</b>	<b>88 056 092</b>
I. Rezerwy długoterminowe	83 508 261	79 814 792
II. Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	8 879 015	7 412 236
III. Pozostałe zobowiązania długoterminowe	889 791	829 064
<b>C. ZOBOWIĄZANIA KRÓTKOTERMINOWE</b>	<b>218 589 025</b>	<b>174 394 408</b>
I. Rezerwy krótkoterminowe	11 164 536	9 624 973
II. Zobowiązanie z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	47 206 870	66 362 726
III. Rozliczenia międzyokresowe bierne	160 217 619	98 406 710
<b>SUMA PASYWÓW</b>	<b>945 616 630</b>	<b>840 553 755</b>

**SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW**  
**na dzień 31 grudnia 2011 roku (PLN)**

Wyszczególnienie	31.12.2011	31.12.2010
<b>Przychody ze sprzedaży</b>	<b>674 899 854</b>	<b>600 091 380</b>
<b>Koszty działalności operacyjnej</b>	<b>619 115 632</b>	<b>574 260 672</b>
<b>Zysk (strata) ze sprzedaży</b>	<b>55 784 221</b>	<b>25 830 708</b>
<b>Pozostałe przychody operacyjne</b>	<b>1 346 802</b>	<b>5 238 897</b>
<b>Pozostałe koszty operacyjne</b>	<b>10 194 597</b>	<b>1 180 565</b>
<b>Zysk (strata) z działalności operacyjnej</b>	<b>46 936 426</b>	<b>29 889 040</b>
<b>Przychody finansowe</b>	<b>21 666 492</b>	<b>4 104 869</b>
<b>Koszty finansowe</b>	<b>156 637</b>	<b>5 206 542</b>
<b>Zysk (strata) z działalności gospodarczej</b>	<b>68 446 281</b>	<b>28 787 368</b>
<b>Wynik zdarzeń nadzwyczajnych</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Zysk (strata) brutto</b>	<b>68 446 281</b>	<b>28 787 368</b>
<b>Podatek dochodowy</b>	<b>12 798 996</b>	<b>4 527 053</b>
<b>Zysk (strata) netto</b>	<b>55 647 285</b>	<b>24 260 314</b>



## SPRAWOZDANIE Z PRZEPLYWÓW PIENIĘŻNYCH (PLN)

Wyszczególnienie	31.12.2011	31.12.2010
<b>A. Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej</b>		
I. Zysk (strata) brutto	68 446 281	28 787 368
II. Korekty razem	59 657 065	48 916 573
1. Amortyzacja	47 972 272	45 082 625
2. Zyski (straty) z tytułu różnic kursowych	-8 554 213	1 626 408
3. Odsetki i udziały w zyskach (dywidendy)	-2 299 656	-3 055 392
4. Zysk (strata) z działalności inwestycyjnej	236 023	177 894
5. Zmiana stanu rezerw	5 233 032	562 762
6. Zmiana stanu zapasów	451 856	-36 021
7. Zmiana stanu należności	-11 570 100	-30 832 873
8. Zmiana stanu zobowiązań krótkoterminowych	-897 918	3 075 375
9. Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	61 167 231	61 072 078
10. Zapłacony podatek	-25 411 201	-21 687 134
11. Inne korekty	-6 670 261	-7 069 149
III. Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	128 103 347	77 703 941
<b>B. Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej</b>		
I. Wpływy	0	42 429
II. Wydatki na wartości niematerialne i prawne oraz rzeczowe aktywa trwałe	-71 666 116	-61 933 099
III. Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-71 666 116	-61 890 670
<b>C. Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej</b>		
I. Wpływy	9 124 594	11 174 018
1. Kredyty i pożyczki	0	0
2. Odsetki otrzymane	2 454 334	4 104 868
3. Inne wpływy finansowe	6 670 261	7 069 149
II. Wydatki	-210 488	-1 260 930
1. Spłaty kredytów i pożyczek	0	0
2. Płatności zobowiązań z tytułu umów leasingu finansowego	-55 810	-211 454
3. Odsetki zapłacone	-154 678	-1 049 476
III. Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	8 914 106	9 913 088
D. Przepływy pieniężne netto razem	65 351 337	25 726 359
– zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	8 554 213	-1 626 408
E. Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych, w tym:	73 905 549	24 099 950
F. Środki pieniężne na początek okresu	79 136 857	55 036 907
G. Środki pieniężne na koniec okresu	153 042 407	79 136 857