

RAPORT ROCZNY 2018

www.pansa.pl



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

SPIS TREŚCI

SŁOWO WSTĘPNE	4
MISJA I WIZJA	7
REALIZACJA STRATEGII PAŻP	8
WYDARZENIA 2018	9
PODSTAWOWA DZIAŁALNOŚĆ	14
ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY	27
KOMUNIKACJA, NAWIGACJA I DOZOROWANIE	30
GŁÓWNE INWESTYCJE 2018	31
DBANIE O ŚRODOWISKO JEST NASZĄ WARTOŚCIĄ	32
OŚRODEK SZKOLENIA PERSONELU ATS PAŻP	33
PRACOWNICY TO NASZ KAPITAŁ	35
WZMOCNIENIE POZYCJI PAŻP NA ARENIE KRAJOWEJ I MIĘDZYNARODOWEJ	39
AUTORSKIE ROZWIĄZANIA PAŻP	43
WYNIKI FINANSOWE	47





KLUCZOWE WYNIKI

WYBRANE WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI	2016	2017	2018
Liczba operacji trasowych w tys.	740	776	854
Liczba kontrolowanych godzin lotów IFR w tys.	426	443	486
Liczba operacji terminalowych w tys.	354	386	429
Średnie opóźnienie ATFM (minuty/lot)	0,39	0,11	0,25
Stan zatrudnienia (w osobach)	1 835	1 896	1 919
Stan zatrudnienia - Kontrolerzy Ruchu Lotniczego	524	548	570
Przychody ze sprzedaży ogółem w tys. PLN	756 813*	934 105	989 417
Przychody z usług nawigacji trasowej w tys. PLN	612 292*	784 237	838 453
Przychody z usług nawigacji terminalowej w tys. PLN	124 094*	128 244	128 137
Zysk ze sprzedaży w tys. PLN	26 517*	110 977	115 963
Zysk netto w tys. PLN	40 677*	101 626	108 506

*Dane przekształcone

W wyniku zmian w roku 2017 (co miało wpływ na lata poprzedzające) Agencja dokonała ponownego wyliczenia mechanizmów wyrównawczych o charakterze należnościowym, które łącznie w ujęciu bilansowym na koniec 2016 r. (dane przekształcone) wyniosły 76 826 tys. PLN. W sprawozdaniu finansowym za rok 2016 wyliczenie było wykazane jako aktywa warunkowe.



SŁOWO WSTĘPNE



Szanowni Państwo,

Z przyjemnością przekazuję Raport Roczny Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej za 2018 rok, prezentujący działania i osiągnięcia Agencji w tym wyjątkowym okresie.

W roku 2018 obchodziliśmy bowiem 100-lecie polskiego lotnictwa. Możemy dziś z dumą powiedzieć, że jako instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej stanowi jeden z kluczowych filarów tej dziedziny, przyczyniający się do jej dynamicznego rozwoju.

Rok 2018 udowodnił, że lotnictwo cywilne na świecie, w Europie i w Polsce nie przestaje ewoluować, a liczba operacji powietrznych nieustannie rośnie. Uważa się też, że w ciągu zaledwie kilku lat główny ruch powietrzny w Europie przesunie się na wschód. Widzimy to szczególnie wyraźnie w polskiej przestrzeni powietrznej.

Podczas gdy europejski ruch lotniczy w 2018 roku zwiększył się w stosunku do 2017 roku o 3,7%, my obsłużyliśmy aż 854 tysiące operacji IFR - to 10% więcej niż w roku poprzednim. Jednocześnie, wskaźnik opóźnień trasowych w Polsce wyniósł zaledwie 0,25 minuty na jeden lot, przy europejskiej średniej na poziomie 1,83 minuty na lot.

Ten sukces to wspólny wysiłek wszystkich Pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Czekałym nas wyzwaniom wychodzimy naprzeciw, realizując strategiczne założenia Agencji. Ich zakres został zawarty między innymi w Strategii Rozwoju Przestrzeni Powietrznej dla Polski - kluczowym dokumencie podpisanym z IATA w listopadzie 2018 roku.

Równolegle z inwestycjami w infrastrukturę komunikacji, nawigacji i dozoru zatrudniamy i szkolimy kadry personelu operacyjnego. Syste-

SŁOWO WSTĘPNE

matycznie zwiększamy liczbę kontrolerów ruchu lotniczego, zapewniając tym samym bezpieczeństwo operacji w powietrzu i zwiększając pojemność przestrzeni powietrznej.

Dynamiczna sytuacja wymaga od nas, byśmy stawiali czoła wymogom współczesnego rynku i dostosowywali się do nich, wykorzystując najnowocześniejsze technologie i opracowując nowy model funkcjonowania PAŻP.

Dzięki decyzjom podjętym w roku 2018 Agencja wzmocniła kontakty biznesowe, oferując swoje systemy i usługi szerokiej rzeszy klientów. Wtedy też rozpoczęliśmy starania, które w kolejnych miesiącach zostały zwieńczone debiutem PAŻP jako wystawcy podczas World ATM Congress

2019 w Madrycie – jednych z największych światowych targów związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym.

W roku 2018 uruchomiliśmy, rozwinęliśmy i wdrożyliśmy szereg inicjatyw badawczo-rozwojowych, stanowiących zarówno projekty własne, jak i współtworzone z krajowymi i zagranicznymi partnerami. Pogłębialiśmy współpracę z jednostkami naukowymi i innymi przedsiębiorstwami, co pozwoliło nam na zapewnienie wysokiej jakości usług.

Nasze działania dowodzą, że jesteśmy nowoczesną instytucją, gotową sprostać realiom dzisiejszego rynku usług żeglugi powietrznej. Jesteśmy zdeterminowani, by utrwalić swoją silną pozycję w Europie i wykorzystać położenie geograficzne,

które czyni naszą przestrzeń powietrzną bramą między Wschodem a Zachodem. To przez polskie niebo przechodzi duża część ruchu lotniczego wlatującego do przestrzeni powietrznej państw Unii Europejskiej. Jesteśmy częścią europejskiego nieba i czujemy się za nie odpowiedzialni.

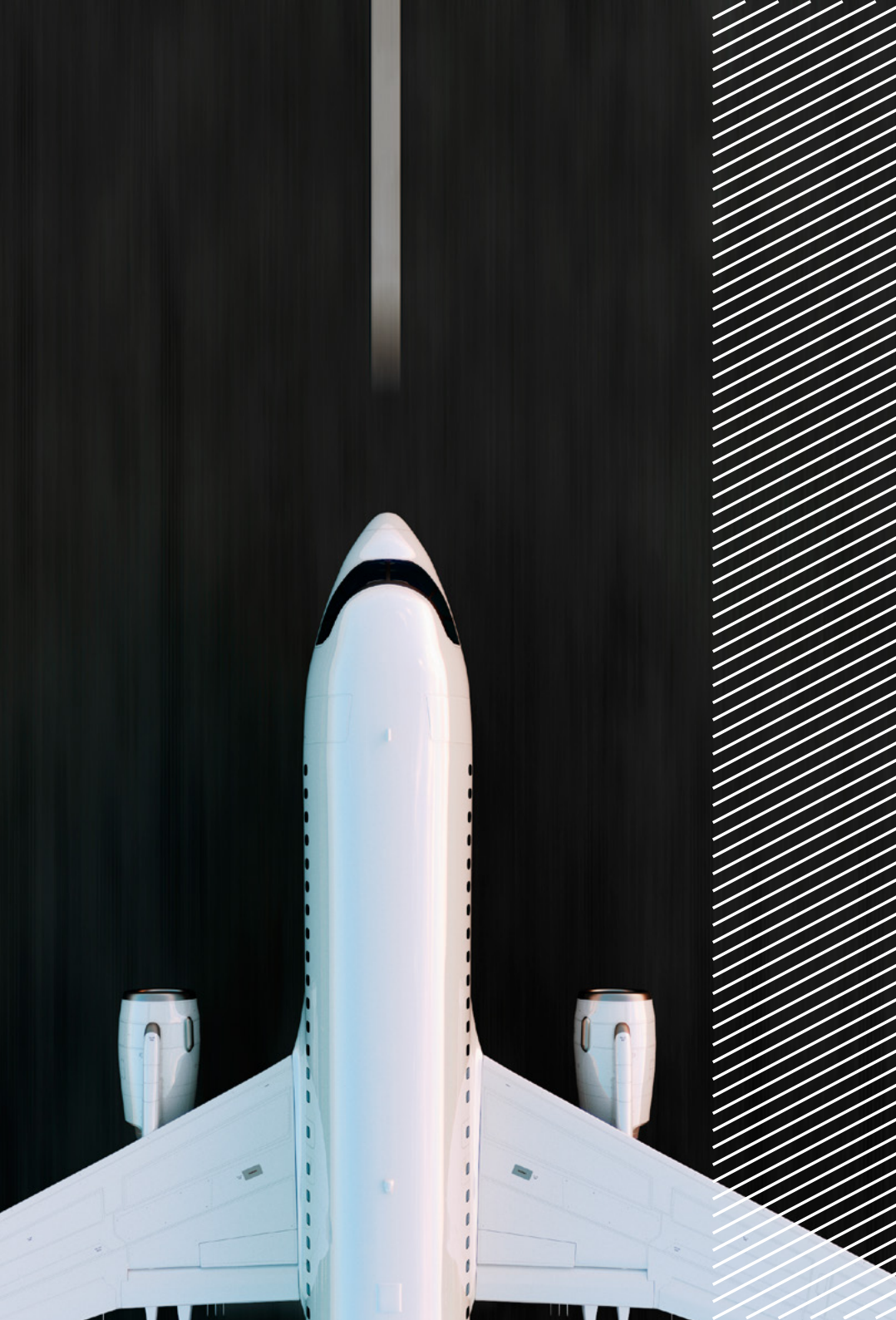
Rok 2018 był dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej rokiem dobrym, ale też wymagającym. Udało nam się stawić czoła problemom i ustalić niezbędną strategię, która pozwoli PAŻP na pozostanie jednym z kluczowych europejskich graczy w sektorze usług żeglugi powietrznej. Jestem przekonany, że obrany przez nas kierunek rozwoju sprawi, iż kolejne lata będą dla Agencji jedynie pomysłne.



Janusz Janiszewski

p.o. Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej





STRUKTURA ORGANIZACYJNA POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2018 ROKU

PION PREZESA

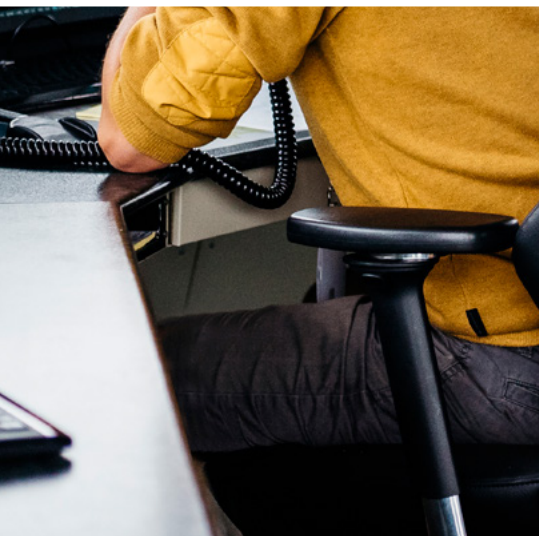
- Biuro Prezesa;
- Biuro Strategii i Współpracy Międzynarodowej;
- Biuro Zakupów;
- Biuro Bezpieczeństwa;
- Ośrodek Szkolenia Personelu ATS;
- Biuro Projektów.

PION ZASTĘPCY PREZESA DS. ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

- Biuro Operacyjne;
- Biuro Informatyki i Techniki.

PION ZASTĘPCY PREZESA DS. FINANSOWO-ADMINISTRACYJNYCH

- Biuro Finansów i Księgowości;
- Biuro Głównego Księgowego;
- Biuro Administracyjne.



MISJA I WIZJA



MISJA

Zapewnienie bezpiecznego i płynnego ruchu lotniczego poprzez efektywne zarządzanie przestrzenią powietrzną

WIZJA

- Organizacja o silnej pozycji na europejskim rynku dostawców usług żeglugi powietrznej;
- Organizacja innowacyjna, inwestująca w wiedzę i rozwój;
- Organizacja stanowiąca pomost między wschodem a zachodem Europy w obszarze zapewnienia służb i świadczenia usług.

REALIZACJA STRATEGII PAŻP



KLUCZOWE OBSZARY DZIAŁANIA

BEZPIECZEŃSTWO (SAFETY)

Zapewnienie i utrzymanie bezpieczeństwa ruchu lotniczego;

POJEMNOŚĆ (CAPACITY)

Zapewnienie wymaganej przepustowości przestrzeni powietrznej i zapewnienie obsługi ruchu przy jak najniższych opóźnieniach;

OCHRONA ŚRODOWISKA (ENVIRONMENT)

Zapewnienie zrównoważonego rozwoju usług nawigacyjnych, przy jednoczesnym minimalizowaniu negatywnego wpływu na środowisko, redukcja emisji zanieczyszczeń oraz minimalizowanie hałasu;

EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA (COST EFFICIENCY)

Zapewnienie wysokiej jakości świadczonych usług za adekwatną cenę („reasonable price”) umożliwiającą rozwój Agencji i wzmocnienie stabilności finansowej firmy.

CELE OPERACYJNO - TECHNICZNE

- Rozwój systemu ATM;
- Rozwój funkcji ATFCM/ASM;
- Zapewnienie ciągłości służb żeglugi powietrznej;
- Rozwój systemów wieżowych TWR;
- Rozwój systemów zarządzania ruchem bezałogowych statków powietrznych.

CELE BIZNESOWE

Cele biznesowe to zestaw działań i inicjatyw służących wzmocnieniu pozycji organizacji w jej krajowym i międzynarodowym otoczeniu, w tym zwiększania bezpieczeństwa finansowego, poprzez dywersyfikację przychodów:

- PAŻP w grupie kluczowych ANSPs Europy;
- Świadczenie usług Business to Business (B2B);
- Rozwój działalności badawczo-rozwojowej;
- Budowanie międzynarodowej pozycji Agencji.

RELACJE Z PARTNERAMI

- Interesariusze;
- Partnerstwa;
- Dostawcy usług nawigacyjnych;
- Ład instytucjonalny;
- Otoczenie branżowe.





WYDARZENIA 2018



STYCZEŃ

NOWA WIEŻA KONTROLI LOTNISKA KRAKÓW AIRPORT

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zakończyła proces uruchamiania operacyjnego nowej wieży kontroli lotniska w Porcie lotniczym Kraków-Balice. W nowej wieży kontroli lotniska prowadzona jest służba kontroli zbliżania (APP), kontroli lotniska (TWR) oraz FIS, czyli służba informacji powietrznej.

MARZEC

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ NA ŚWIATOWYM KONGRESIE ATM W MADRYCIE

W dniach 5-9 marca 2018 r. odbyły się jedne z najważniejszych spotkań sektora służb zarządzania ruchem lotniczym na świecie: World ATM Congress 2018 oraz konferencje towarzyszące - CANSO CEO Strategy Summit oraz CANSO GLOBAL ATM OPERATIONS CONFERENCE 2018.

Targom towarzyszyła również ceremonia podpisania porozumień dotyczących współpracy przy systemie iTEC, w tym porozumienie w sprawie wspólnego opracowania modułów FO IOP - Flight Object Interoperability, których Agencja i Oro Navigacja są integralną częścią.

USŁUGA CPDLC

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej uruchomiła operacyjnie nową formę komunikacji pomiędzy pilotem i kontrolerem ruchu lotniczego w postaci krótkich wiadomości przesyłanych za pomocą łącza danych (Controller-Pilot Data Link Communications - CPDLC). Projekt był koordynowany przez SESAR Deployment Managera i współfinansowany z instrumentu Connecting Europe Facility (CEF).

Usługa CPDLC, jako uzupełnienie tradycyjnej korespondencji radiowej, została udostępniona służbie kontroli obszaru. Tym samym PAŻP dołączyła do czołówki europejskich krajów korzystających z tego systemu.

LOTNISKO CHOPINA Z CERTYFIKATEM ILS CAT III A

Lotnisko Chopina w Warszawie otrzymało certyfikat dla ILS (Instrument Landing System) CAT pozwalający na prowadzenie ruchu w warunkach niskiej widzialności na terenie całego lotniska, a droga startowa na kierunku 33 jest teraz najlepiej wyposażonym kierunkiem do lądowania w Polsce. Najnowsze rozwiązania umożliwiają lądowanie nawet przy widzialności pionowej poniżej 30 metrów i poziomej 175 metrów.

KWIECIEŃ

PAŻP W SYSTEMIE NEWPENS

W siedzibie EUROCONTROL odbyła się prezentacja nowego systemu NewPENS oraz uroczyste podpisanie umów na świadczenie usług. Sieć NewPENS będzie pan-europejską siecią IP (od ang. Internet Protocol) służącą do wymiany danych operacyjnych i testowych wykorzystywanych przez systemy zarządzania europejską przestrzenią powietrzną.

Obecnie, w dobie narastającego rozwoju przestępczości cybernetycznej, jest to absolutnie niezbędny element przy wykorzystaniu środowiska sieciowego do zastosowań o charakterze krytycznym.

MAJ

INTERNATIONAL GBAS WORKING GROUP W KRAKOWIE

Prawie 150 uczestników z 30 krajów reprezentujących przemysł lotniczy przybyło do Krakowa na 19. spotkanie grupy IGWG. W spotkaniu uczestniczą przedstawiciele linii lotniczych, producentów samolotów i awioniki, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, organów administracji rządowej ds. lotnictwa oraz jednostek badawczo-rozwojowych.

Spotkanie miało charakter sesji plenarnych przeplatanych sesjami warsztatowymi poświęconymi kwestiom operacyjnym i technicznym. Poruszana tematyka dotyczyła m.in. postępu w implementacji GBAS na świecie, wpływu atmosfery na działanie systemu, wyzwań i wymiany doświadczeń, projektów badawczo-rozwojowych skupionych wokół technologii GBAS.

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ WDROŻYŁA SEPARACJĘ MIĘDZYKANAŁOWĄ 8.33KHZ

Kluczową korzyścią wdrożenia projektu jest poprawa efektywności zarządzania zasobami częstotliwości w radiowym paśmie lotniczym, a tym samym większe możliwości zarządzania strukturą przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa. Zawężenie separacji międzykanałowej umożliwiło zwiększenie dostępności nomałów częstotliwości radiowych wykorzystywanych na potrzeby Służb Ruchu Lotniczego.

NATO TIGER MEET 2018 POZNAŃ-KRZESINY

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wraz z Ministerstwem Obrony Narodowej zorganizowała w dniach od 14 do 24 maja 2018 roku największe ćwiczenia lotnicze w Polsce o kryptonimie: „NATO - Tiger Meet 2018”. Przygotowanie ćwiczeń w polskiej przestrzeni było ogromnym wyzwaniem, ponieważ po raz pierwszy nasza baza lotnicza gościła najlepszych pilotów lotnictwa wojskowego NATO spod znaku Tygrysa. W sumie w ćwiczeniach uczestniczyło 80 statków powietrznych. Szkolenie miało na celu przygotowanie do zapewnienia bezpiecznych operacji w sytuacjach szczególnych, w których biorą udział samoloty wojskowe.





WARSZTATY: „VOLATILITY IN AIR TRAFFIC AND ITS IMPACT ON ATM PERFORMANCE” W WARSZAWIE

W dniach 15-16 maja około 130 ekspertów i naukowców branży lotniczej z całej Europy wzięło udział w warsztatach dotyczących zmienności w ruchu lotniczym i jej wpływu na ATM. Konferencja została zorganizowana w warszawskiej SGH w ramach współpracy następujących instytucji: Baltic FAB (funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, w którego skład wchodzi Polska Agencja Żegluga Powietrznej i litewska Oro Navigacija), Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, FABEC (funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, w którego skład wchodzi Instytucje zarządzające ruchem lotniczym z Francji, Niemiec, Belgii, Holandii, Luksemburga i Szwajcarii), German Aviation Research Society (G.A.R.S.). W ramach paneli omawiano zagadnienia z dziedziny ekonomiki i zarządzania lotnictwem związane ze zmiennością w ruchu lotniczym, która wciąż jest kluczowym problemem branży. W trakcie dyskusji wiele miejsca poświęcono genezie czynników mających wpływ na powstawanie rozbieżności pomiędzy planowanymi operacjami lotniczymi a faktycznym natężeniem ruchu lotniczego, do których należą m.in.: otwarcie i zamknięcie przestrzeni powietrznej, sezonowość ruchu, zjawiska pogodowe, infrastruktura lotniskowa.

CZERWIEC

PAŻP PARTNEREM DRONIADY 2018

To już piąta edycja konkursu dla zespołów akademickich z wykorzystaniem dronów i systemów analizy informacji, która odbyła się na terenie Aeroklubu Krakowskiego. Polska Agencja Żegluga Powietrznej była oficjalnym partnerem podczas ćwiczeń elementów systemu Pansa UTM i całych zawodów. Droniada to poligon technologiczny, na którym konstruktorzy mogą w praktyce zaprezentować swoje rozwiązania użytkownikom i przedsiębiorcom oraz rzeczywisty sprawdzian działań w U-Space.

SIERPIEŃ

POLSKA I LITWA ZACIEŚNIAJĄ WSPÓŁPRACĘ W ZARZĄDZANIU RUCHEM LOTNICZYM

Przedstawiciele PAŻP i Oro Navigacija podpisali umowę wykonawczą dotyczącą koordynacji służb poszukiwawczo-ratowniczych. Nawiązali tym samym do zobowiązań zawartych w umowie międzynarodowej ustanawiającej Baltic FAB oraz do polsko-litewskiej umowy międzyrządowej o poszukiwaniu i ratownictwie. W Połdze zacieśniono także wzajemne relacje pomiędzy agencjami żegluga

powietrznej z Bałtyckiego FABu a białoruską agencją Belaeronavigatsia. PAŻP i Oro Navigacija zawarły ze stroną białoruską porozumienie o charakterze operacyjnym, które ma usprawnić zarządzanie ruchem lotniczym w tym rejonie Europy.

WRZESIEŃ

CENTRALNOEUROPEJSKI DEMONSTRATOR DRONÓW POWSTAJE NA ŚLĄSKU

CEDD jest odpowiedzią na rosnący rynek dronów i przewidywane w niedalekiej przyszłości zapotrzebowanie na usługi wykonywane przez bezzałogowe statki powietrzne (BSP). Jest to pierwsza w Polsce platforma wymiany wiedzy oraz wsparcia dla pozyskiwania i rozwoju rozwiązań technologicznych, a także płaszczyzna komunikacji i współpracy różnych interesariuszy. Głównym zadaniem PAŻP jest zapewnienie bezpieczeństwa na polskim niebie dla wszystkich jego użytkowników. Dzięki projektowi CEDD stworzone zostaną solidne ramy dla bezpiecznej obecności oraz masowego i komercyjnego zastosowania technologii dronowej w polskiej przestrzeni powietrznej.

PAŹDZIERNIK

URUCHOMIENIE PROJEKTU SES DIGITAL BACKBONE

1 października w Brukseli Sojusz A6, którego członkiem jest PAŻP, uruchomił wspólną inicjatywę mającą na celu stworzenie „cyfrowego szkieletu” wspierającego ogólnoeuropejskie systemy i ukierunkowanego na wzmocnienie cyfrowego wymiaru Jednolitej Przestrzeni Powietrznej (SES). Projekt będzie realizowany we współpracy z EUROCONTROL i jest dużym krokiem w kierunku przeniesienia europejskiego zarządzania ruchem lotniczym na wspólną platformę umożliwiającą docelowo wspólny dostęp do aplikacji i danych ATM w Europie.

LISTOPAD

PAŻP I IATA WYPRACOWAŁY STRATEGIĘ ROZWOJU PRZESTRZENI POWIETRZNEJ DLA POLSKI

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej oraz Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA) opracowały pierwszą edycję Strategii Rozwoju Przestrzeni Powietrznej dla Polski (Airspace Strategy for Poland).

Sprostanie wymaganiom wzrostu ruchu lotniczego przy jednoczesnym utrzymaniu najwyższych standardów bezpieczeństwa, poprawie przepustowości, redukcji kosztów oraz opóźnień, wymaga modernizacji systemu zarządzania ruchem lotniczym i zmian w strukturach przestrzeni powietrznej.

PAŻP oraz IATA uważają, że współpraca wszystkich podmiotów pozwoli na osiągnięcie celów koncepcji Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (ang. Single European Sky) i przynieść korzyści dla pasażerów, branży lotniczej i całej gospodarki europejskiej.



ĆWICZENIA SAR Z UDZIAŁEM OŚRODKA ARCC

W ramach Anakonda -18, największych ćwiczeń Wojska Polskiego odbyło się ćwiczenie RENE-GADE/SAREX-18/II. W działania zaangażowanych było blisko 300 osób z Sił Zbrojnych RP oraz innych służb, instytucji i organizacji. Oprócz sprawdzenia w praktyce działania wszystkich elementów służby SAR w Polsce, jednym z głównych założeń było zweryfikowanie możliwości operacyjnego działania funkcjonującego w strukturach PAŻP Cywilno-Wojskowego Ośrodka Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego (ARCC).

GRUDZIEŃ

PAŻP TESTUJE NARZĘDZIE WSPOMAGAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO OPERACJI LOTNICZYCH - IWB

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej uruchomiła testową wersję Integrated Web Briefing (IWB). Serwis zapewnia użytkownikom przestrzeni powietrznej dostęp do kompleksowych informacji, pozwala m.in. na składanie planów lotu drogą elektroniczną. IWB jest kolejną inicjatywą Agencji z obszaru nowoczesnych narzędzi wspomagających planowanie i bezpieczeństwo operacji lotniczych.

ROZWÓJ SYSTEMU PANSA UTM

W ramach rozwoju systemu Pansa UTM rozpoczęto testy cyfrowych planów lotów dla bezzałogowych statków powietrznych dFPL (Drone Flight Plan). Jest to kolejny duży krok w ramach działań integracji bezzałogowego ruchu lotniczego z ruchem załogowym oraz na rzecz budowy krajowego środowiska U-Space.



PODSTAWOWA DZIAŁALNOŚĆ



Funkcjonująca od 1 kwietnia 2007 roku Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest państwową osobą prawną odpowiedzialną za zarządzanie ruchem lotniczym w FIR Warszawa, działającą na mocy ustawy z dnia 8 grudnia 2006 roku o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Agencja jest jedyną instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej, która świadczy służby kontroli ruchu lotniczego w FIR Warszawa.

KONTROLA RUCHU LOTNICZEGO ODBYWA SIĘ NA TRZECH POZIOMACH:

- **KONTROLI OBSZARU** – ustanowionej w celu sprawowania kontroli ruchu lotniczego wobec lotów kontrolowanych. Zapewniana jest przez ośrodek kontroli obszaru ACC Warszawa z wykorzystaniem urządzeń dozoru;
- **KONTROLI ZBLIŻANIA** – ustanowionej w celu sprawowania kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych statków powietrznych przylatujących i odlatujących. W Polsce ustanowiono cztery organy kontroli zbliżania (APP Warszawa, APP Gdańsk, APP Kraków, APP Poznań), które zapewniają służbę z wykorzystaniem urządzeń dozoru;
- **KONTROLI LOTNISKA** – ustanowionej w celu sprawowania kontroli ruchu lotniczego w ruchu lotniskowym. Ustanowiono piętnaście organów kontroli lotniska, z których część (TWR EPBY, TWR EPLB, TWR EPLL, TWR EPRA, TWR EPSC, TWR EPSY, TWR EPRZ, TWR EPZG) zapewnia również proceduralną kontrolę zbliżania.

Dodatkowo, PAŻP zapewnia służby informacji powietrznej (FIS) w przestrzeni niekontrolowanej. Organ informacji powietrznej obsługuje ruch w przestrzeni charakteryzującej się znaczącą różnorodnością statków powietrznych, jak i jej użytkowników o zróżnicowanym poziomie umiejętności i doświadczenia. Organ informacji powietrznej stanowi realny bufor dla naruszeń przestrzeni kontrolowanej i jednocześnie pełni ważną rolę w kształtowaniu się prawidłowych nawyków pilotów. FIS współpracuje ze służbami ratowniczo-poszukiwawczymi (SAR) w zakresie służb ostrzegania.

PAŻP WSPÓŁTWÓRCĄ „AIRSPACE STRATEGY FOR POLAND”

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wspólnie ze Stowarzyszeniem IATA, w ramach którego funkcjonuje także narodowy przewoźnik PLL LOT S.A., jako **pierwsza w Europie** wypracowała ramy strategiczne rozwoju krajowej przestrzeni powietrznej pn. „Airspace Strategy for Poland”.

Dokument określa założenia do modernizacji i rozwoju infrastruktury okołolotniskowej i funkcjonalności w zarządzaniu przestrzenią powietrzną.

Pojemność europejskiego nieba przy obecnym sposobie zarządzania przestrzenią powietrzną nie odzwierciedla potrzeb wynikających ze wzrostów ruchu lotniczego. Rosnące opóźnienia spowodowały konieczność przeformułowania konstrukcji rynku usług nawigacyjnych oraz sposobu zarządzania przestrzenią powietrzną. Prace w tym zakresie zaowocowały opracowaniem koncepcji pod nazwą „Airspace Architecture Study” oraz rekomendacji grupy doradczej Komisji Europejskiej Wise Persons Group, tzw. Grupy Mędrców. Obydwa dokumenty powstały na zlecenie KE; prace nad nimi rozpoczęto w 2018 roku.

KOMPLEKSOWE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ

W roku 2018 kontynuowano prace optymalizacyjne podziału pionowego sektorów GAT ACC, realizowane w ramach programu „Polska przestrzeń powietrzna

2010+”. Rozwój przestrzeni następuje etapowo, wraz z osiągnięciem wymaganych zasobów personelu operacyjnego, planowaną modernizacją systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS_21 oraz osiągnięciem gotowości technicznej związanej z zapewnieniem komunikacji i częstotliwości radiowych.

Zainicjowano współpracę z ANSP Ukrainy i Litwy w zakresie wdrożenia projektu cross-border FRA – planowane wdrożenie transgranicznego FRA nastąpi po implementacji środowiska przestrzeni powietrznej wolnych lotów w poszczególnych FIRach oraz przeprowadzeniu odpowiednich zmian w systemach ATM. Wdrożono do pracy operacyjnej nową wersję systemu zarządzania przestrzenią powietrzną (CAT). System CAT 2.0 powstał w pełni jako działalność R&D PAŻP. System wspiera cały proces ASM zarówno w środowisku sieci dróg lotniczych jak i w środowisku FRA. Zautomatyzowano przyjmowanie i analizę zamówień na przestrzeń składanych przez użytkowników, a wymiana danych zawartych w AUP/UUP następuje za pośrednictwem B2B z Network Managerem (Menadżer Sieci). System generuje automatycznie serwis WWW dla użytkowników zewnętrznych.

Wdrożono separację międzykanałową 8.33 kHz w łączności A-G poniżej poziomu FL195, której kluczową korzyścią jest poprawa efektywności zarządzania zasobami częstotliwości w radiowym paśmie lotniczym, a tym samym większe możliwości zarządzania strukturą przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa.

UCZESTNICTWO W ZARZĄDZANIU SIECIĄ (NETWORK MANAGEMENT)

PAŻP w roku 2018 była zaangażowana w procesy zarządzania Siecią (Network) w Europie, współpracując przy tym z Menadżerem Sieci (Network Manager), Radą ds. Zarządzania Siecią (Network Management Board) oraz Komisją Europejską. Przedstawiciele Agencji uczestniczyli w pracach grupy NDOP (Network Directors of Operations), w skład której wchodzi dyrektorzy ds. operacyjnych w poszczególnych ANSP oraz reprezentanci Bałtyckiego FAB podczas spotkań Rady ds. Zarządzania Siecią. Ponadto, przedstawiciele





PAŻP wraz z innymi interesariuszami pracowali w grupach roboczych Komisji Europejskiej nad zmianami do rozporządzeń wykonawczych Komisji dotyczących funkcji sieciowych i zarządzania przepływem ruchu lotniczego.

Dodatkowo PAŻP przystąpiła do inicjatywy 4ACC's mającej na celu redukcję opóźnień w czterech najbardziej przeciążonych ANSP w Europie. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest w tym zakresie jednym z kluczowych partnerów EUROCONTROL. W wyniku wzajemnych uzgodnień, część ruchu lotniczego przebiegającego przez przestrzeń powietrzną Niemiec została w okresie letnim przekierowana tak, by przebiegała przez przestrzeń powietrzną Polski. Działanie miało na celu ograniczenie opóźnień w Niemczech, będących częścią tzw. core area i w konsekwencji opóźnień w całej Europie.

Przekierowanie tego ruchu nad Polskę to również uznanie osiągnięć PAŻP w zakresie zarządzania ruchem lotniczym.



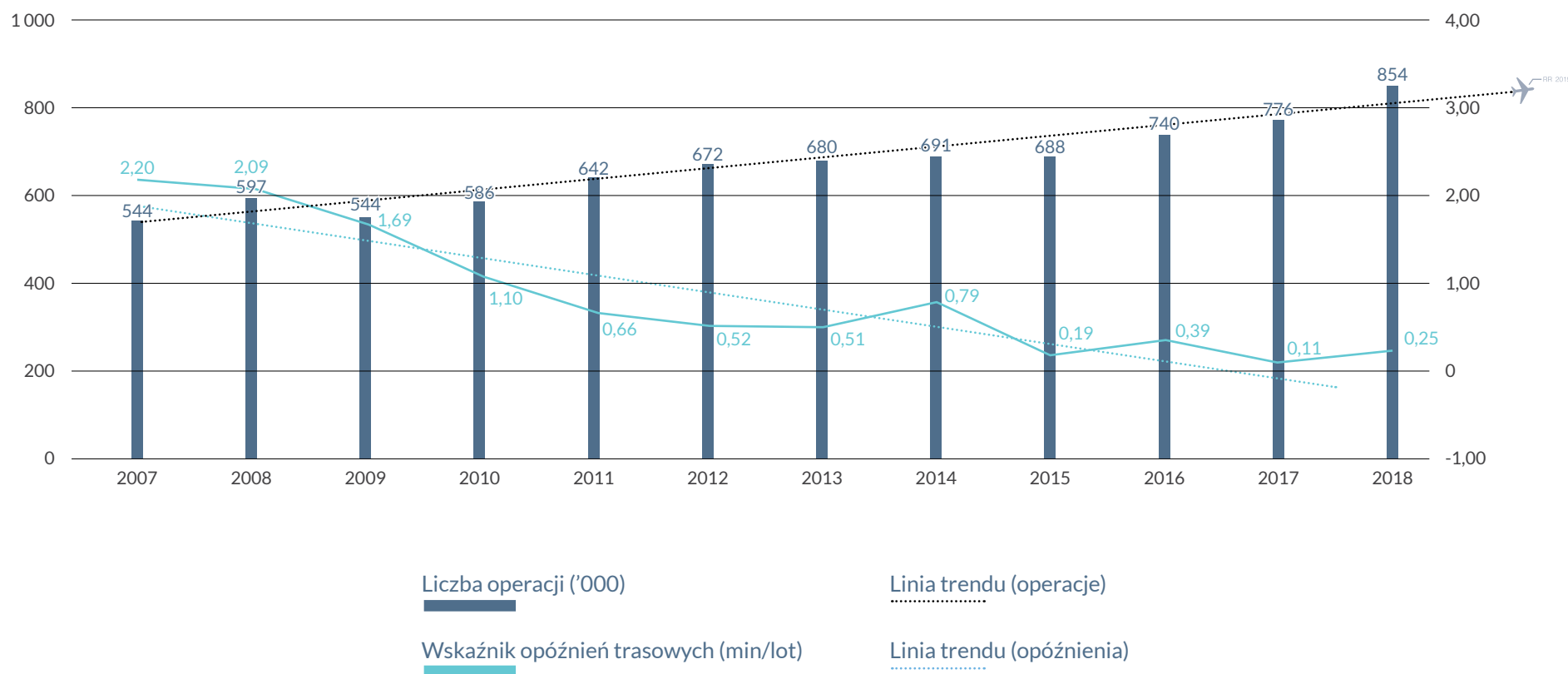
RUCH I OPÓŹNIENIA 2018

Rok 2018 był trzecim z rzędu rokiem z przyrostem liczby operacji lotniczych w ruchu trasowym w polskiej przestrzeni powietrznej. Wzrost na poziomie 10% w stosunku do roku 2017 to ponad dwukrotnie wyższy przyrost ruchu od tego zarejestrowanego w roku 2017. Obsłużona została rekordowa liczba 854 tys. operacji IFR (853 951), blisko 80 tys. operacji więcej niż rok wcześniej.

W tym czasie znacząco zmalała wartość wskaźnika opóźnień trasowych generowanych przez ATC. Wskaźnik opóźnień trasowych jest obecnie na poziomie niższym od rejestrowanego w latach, kiedy liczba operacji obsługiwanych w polskiej przestrzeni powietrznej kontrolowanej była znacząco niższa.



LICZBA OPERACJI I OPÓŹNIENIA W RUCHU TRASOWYM W LATACH 2007-2018



Źródło: EUROCONTROL/PRU, PAŻP.



Wskaźnik opóźnień trasowych w 2018 roku wyniósł 0,25 min/lot, przy określonym celu 0,23 min/lot.

Na wartość wskaźnika opóźnień trasowych w roku 2018 wpływały przede wszystkim czynniki takie jak:

- struktura i natężenie potoków ruchu lotniczego – Capacity (57%);
- niedobór personelu operacyjnego (kontrolerów ruchu lotniczego) – Staffing (35%);
- warunki atmosferyczne – Weather (7%).

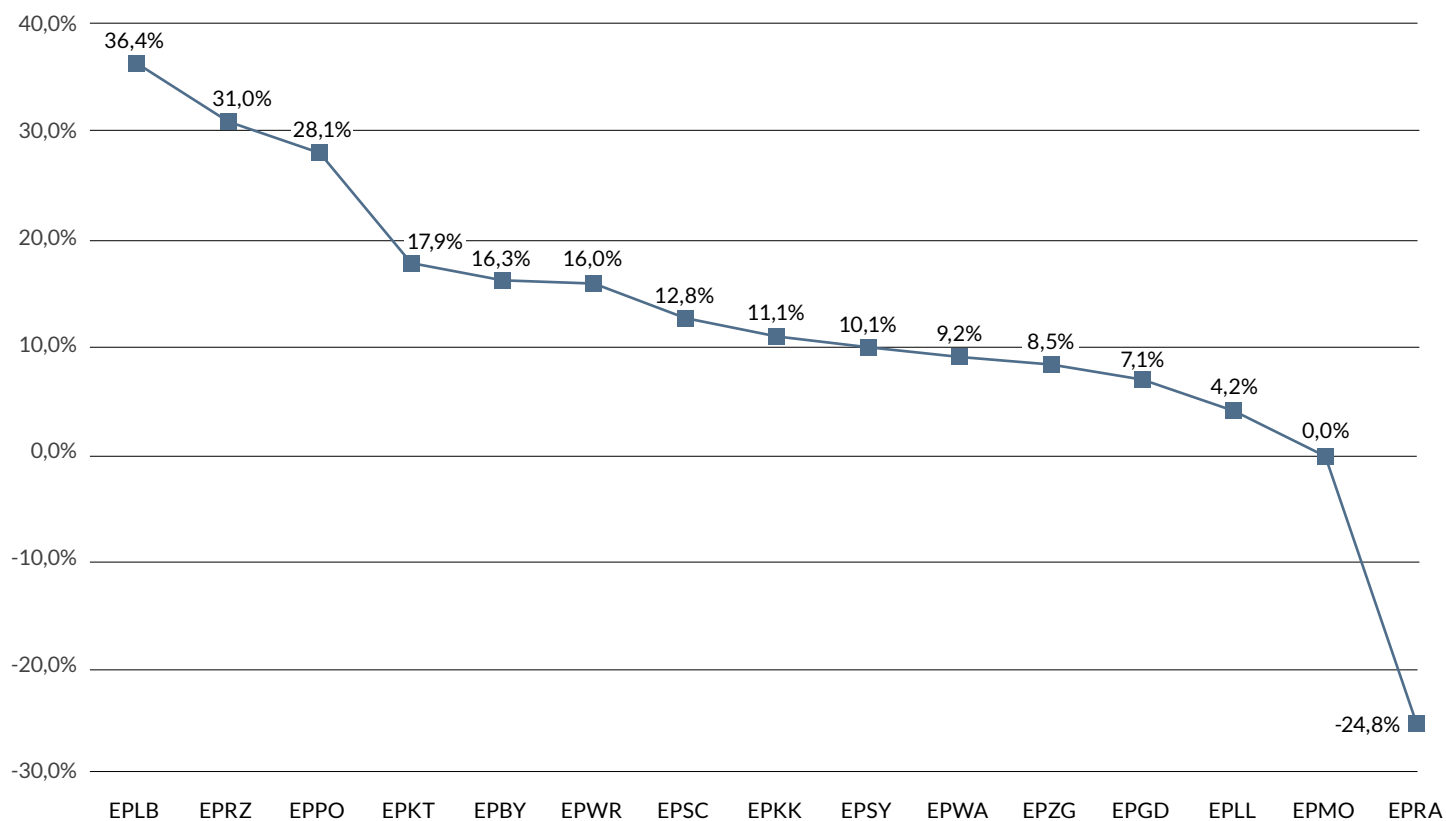
W 2018 roku opóźnienia terminalowe były generowane dla lotnisk EPWA, EPMO, EPKK, EPKT i EPPO, w tym opóźnienia ATC wyłącznie dla lotnisk EPWA, EPMO i EPKK. Wyznaczony cel krajowy na poziomie 0,04 min/lot dotyczący opóźnień terminalowych nie został osiągnięty. Średnia wartość wskaźnika opóźnień terminalowych wyniosła 0,32 min/lot. Wpłynęły na to głównie opóźnienia generowane na Lotnisku Chopina w Warszawie, w tym przede wszystkim: wysoka dynamika wzrostu ruchu (na warszawskim lotnisku:

- 9%, a ogółem dla lotnisk w Polsce: 11%);
- wprowadzenie na lotnisku EPWA „core night”, które często jest naruszane z powodów niezależnych od ATC i przewoźników lotniczych, co powoduje okresowe spiętrzenia ruchu; znacząca liczba regulacji w UE, powodująca nieoczekiwane spiętrzenia ruchu ponad deklarowaną pojemność lotniska EPWA;
- ograniczenia infrastruktury lotniska w kontekście dynamicznie rosnącego ruchu lotniczego; warunki atmosferyczne;
- uwarunkowania strukturalne i techniczne TMA Warszawa;
- niedobór personelu operacyjnego w TMA Warszawa.

Natężenie potoków ruchu lotniczego i struktura TMA Warszawa (Capacity: 22%) oraz niedobór personelu operacyjnego (Staffing: 12%), to główne przyczyny opóźnień w ramach ATC, których udział w ogólnej liczbie opóźnień wyniósł niespełna 36%.



DYNAMIKA LICZBY OPERACJI LOTNICZYCH W PORTACH LOTNICZYCH 2018/2017

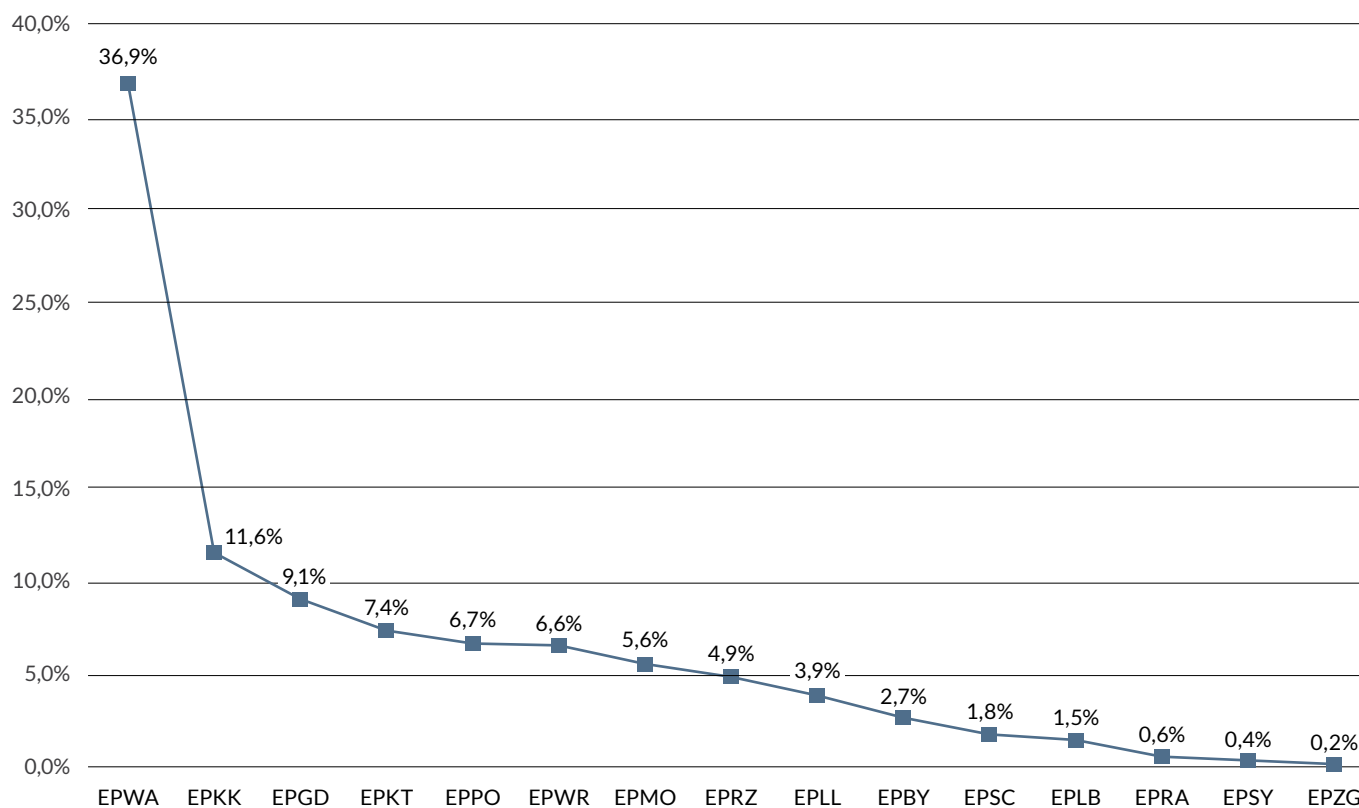


Źródło: PAŻP.





UDZIAŁ PORTÓW LOTNICZYCH W LICZBIE OPERACJI LOTNICZYCH OGÓŁEM W 2018

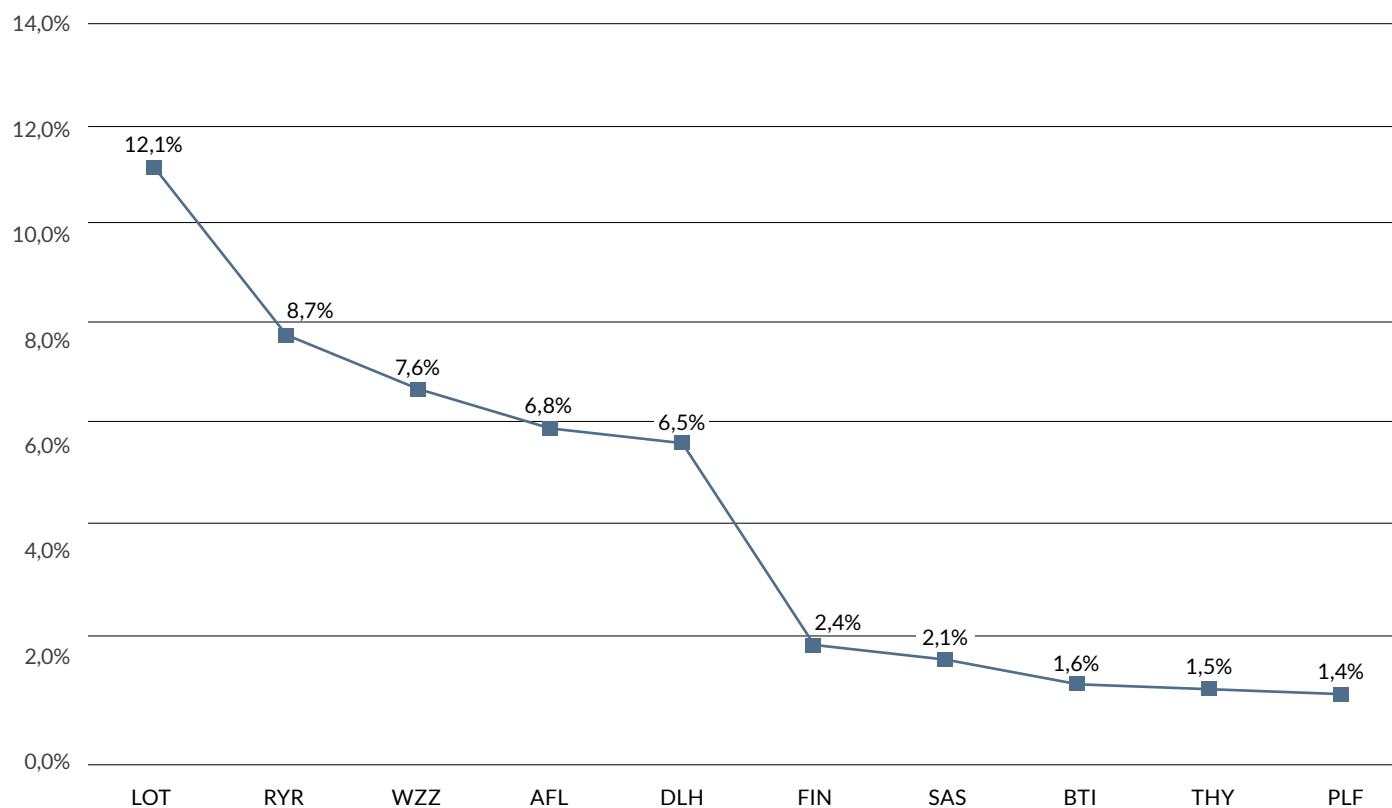


Źródło: PAŻP.





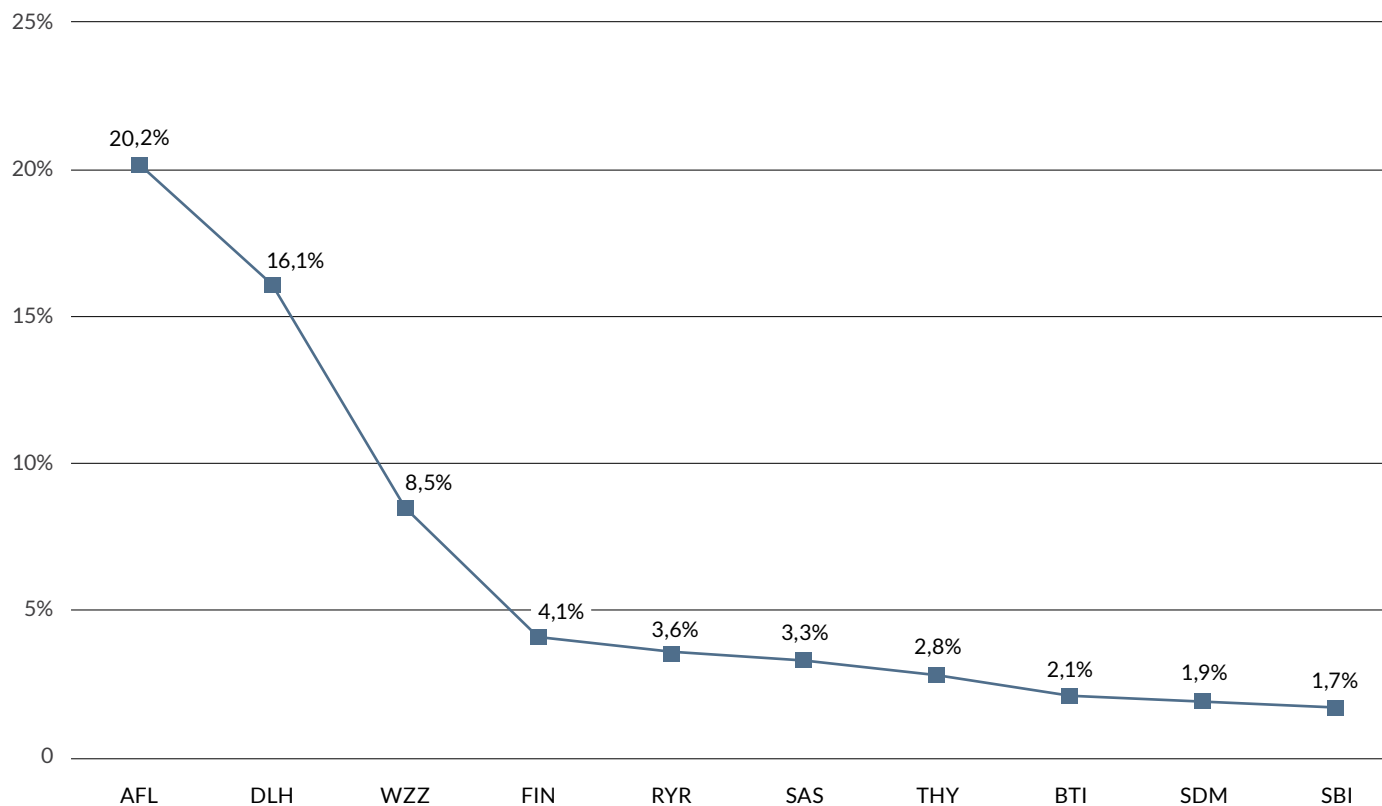
UDZIAŁ PRZEWOŹNIKÓW W LICZBIE OPERACJI LOTNICZYCH OGÓŁEM W 2018 (TOP 10)



Źródło: PAŻP



UDZIAŁ PRZEWOŹNIKÓW W LICZBIE OPERACJI LOTNICZYCH OGÓŁEM W 2018 (TOP 10)



Źródło: PAŻP.



UDZIAŁ POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII RUCHU W LICZBIE OPERACJI OGÓŁEM W 2018

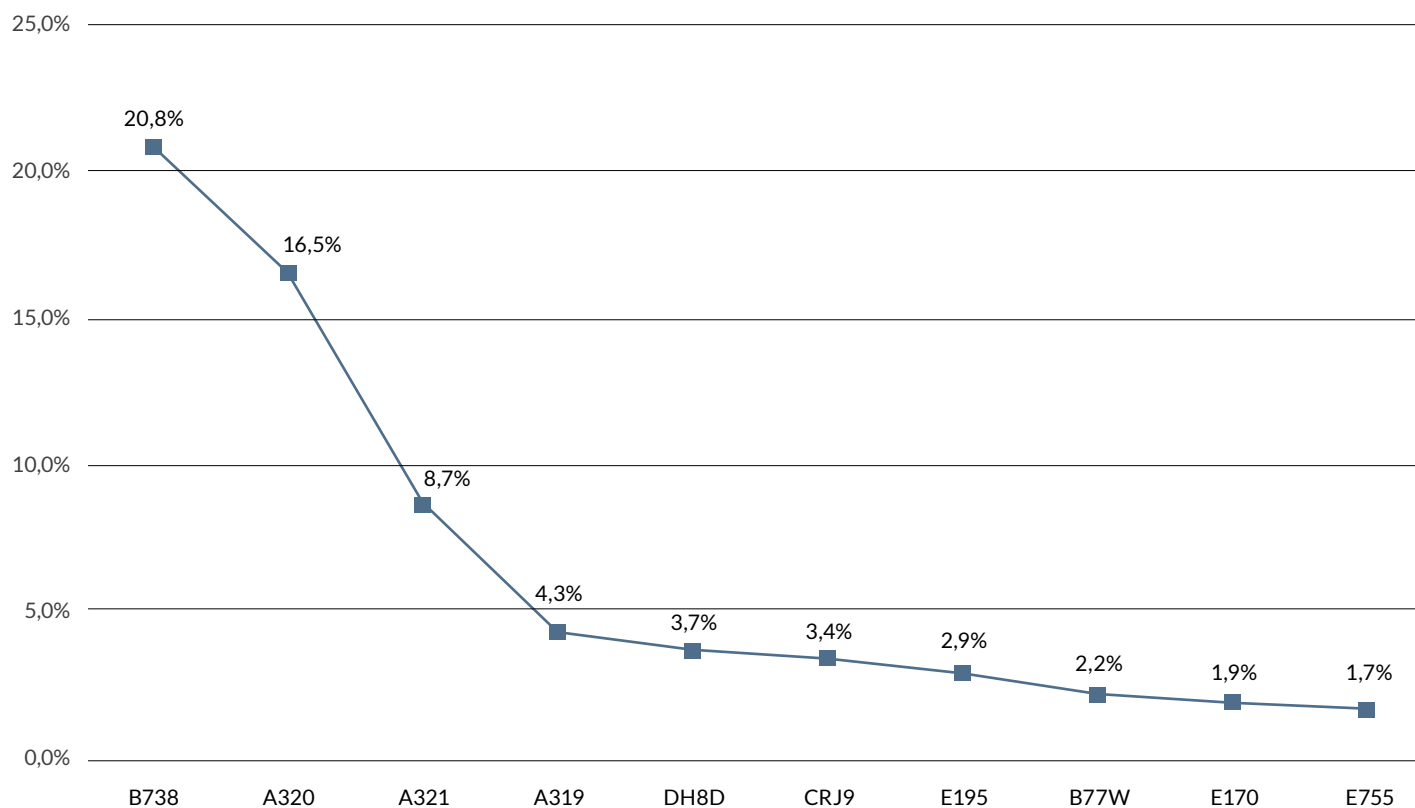


Źródło: PAŻP.





UDZIAŁ STATKÓW POWIETRZNYCH W LICZBIE OPERACJI LOTNICZYCH OGÓŁEM W 2018 (TOP 10)

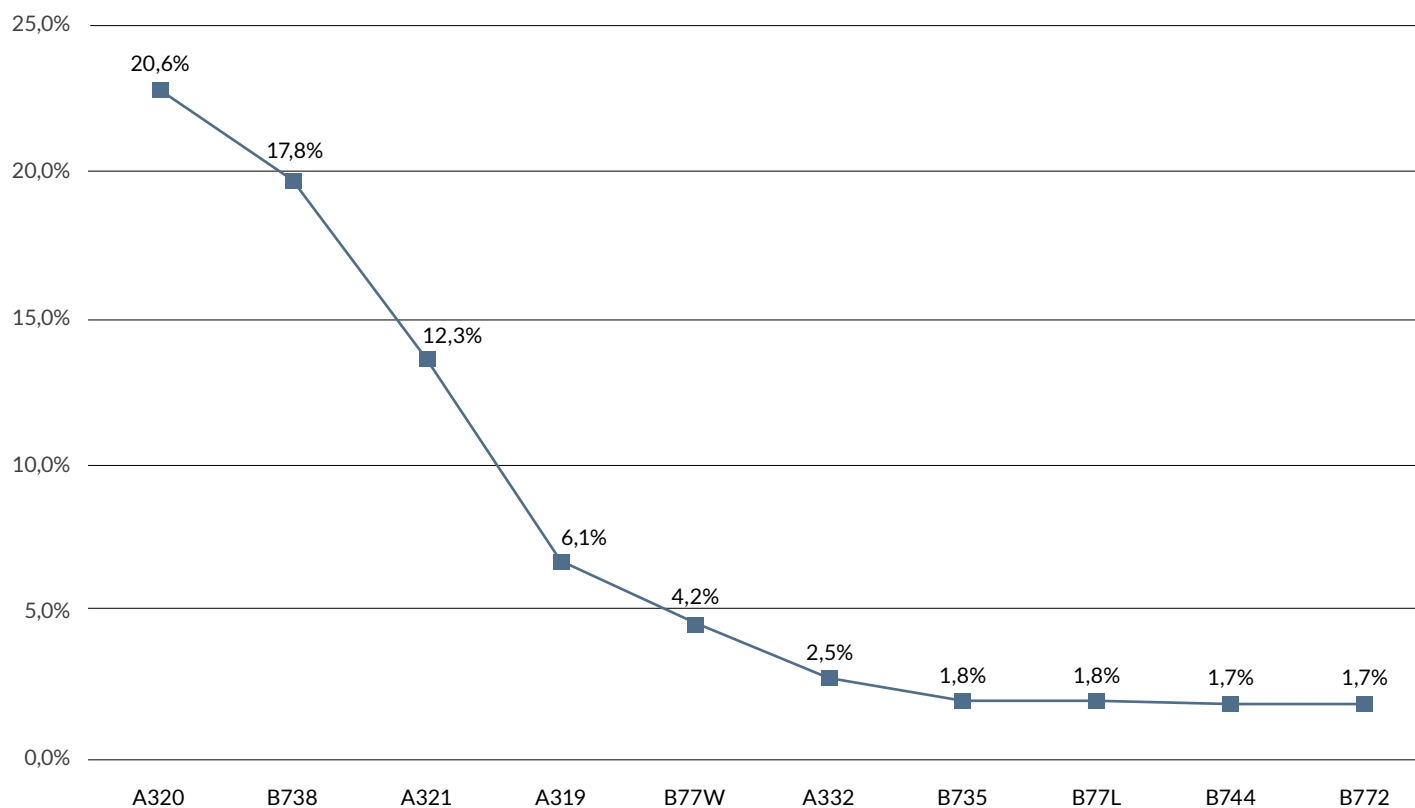


Źródło: PAŻP.





UDZIAŁ STATKÓW POWIETRZNYCH W PRZELOTACH TRANZYTOWYCH W 2018 (TOP 10)



Źródło: PAŻP.

ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY



Bezpieczeństwo stanowi priorytet działalności PAŻP. Pracujemy nad tym, aby miało ono dominującą rolę we wszystkich dziedzinach zarządzania ruchem lotniczym i świadczenia usług lotniczych. Nasi pracownicy stale monitorują kwestie bezpieczeństwa i oceniają związane z nimi ryzyko.

W celu ciągłego doskonalenia, przeprowadzane są (w oparciu o wytyczne EASA, CANSO i EUROCONTROL), cykliczne badania dojrzałości systemu zarządzania bezpieczeństwem PAŻP. W corocznym badaniu przeprowadzonym przez „EUROCONTROL CANSO SMS Standard of Excellence Measurement in 2018” PANSA utrzymała dobry poziom dojrzałości systemu.

Takie podejście ma kluczowe znaczenie dla opracowywania i wdrażania nowych metod, narzędzi i sposobu przepływu informacji. W ten sposób ułatwiamy także szybką i proaktywną identyfikację problemów bezpieczeństwa oraz rozpowszechnianie wiedzy w środowisku lotniczym.

Nasze podejście do zarządzania bezpieczeństwem jest różnorodne i obejmuje:

- promowanie kompleksowego i dogłębnego zrozumienia wszystkich wymiarów bezpieczeństwa;
- wyciąganie wniosków z incydentów i wypadków;
- promowanie Just Culture (bez wskazywania winnych);
- dzielenie się danymi i najlepszymi praktykami z korzyścią dla użytkowników przestrzeni powietrznej i całej społeczności lotniczej.



W 2018 roku spośród pięciu celów zarządzania jakimi są: polityka i cele, zarządzanie ryzykiem, zapewnianie bezpieczeństwa, promowanie bezpieczeństwa oraz kultura bezpieczeństwa, cztery odnotowały wzrost wyników.

W ramach monitorowania zdarzeń lotniczych PAŻP stosuje metodologię RAT oceny dotkliwości zdarzeń. Względem poprzedniego roku, mimo wzrostu liczby operacji w FIR Warszawa, zmniejszyła się liczba poważnych zdarzeń.

Na podstawie raportów ATM PANSA, w roku 2018 nie odnotowano wypadków lotniczych z udziałem jednostek ATS. Jednocześnie zarejestrowano wzrost ilości zgłaszanych zdarzeń o 29% w stosunku do roku ubiegłego, przy 10% wzroście łącznej ilości operacji lotniczych. Odnotowano 2134 przypadki operacyjne w stosunku do 1652 w roku 2017. W wyniku dalszej analizy ujawniono:

- 3 incydenty lotnicze o klasie dotkliwości „A” (poważny incydent z udziałem jednostek ATS);
- 17 incydentów lotniczych z klasą dotkliwości „B” (główny incydent z udziałem jednostek ATS);
- 75 incydentów lotniczych z klasą dotkliwości „C” (znaczący incydent z udziałem jednostek ATS).

Zarejestrowano również zmianę częstotliwości występowania poszczególnych rodzajów zdarzeń:

- Wtargnięcie na pas startowy
– spadek do 0,7 / 100000 operacji;
- Naruszenie przestrzeni powietrznej
– wzrost do 5 / 100000 operacji;
- Naruszenie minimów separacji
– wzrost do 1,9 / 100000 operacji.

Zarejestrowano 913 zdarzeń technicznych podczas zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w porównaniu z 869 w 2017 r., co stanowi wzrost o 5% w stosunku do roku ubiegłego, były to:

- 0 incydentów lotniczych o klasie dotkliwości „AA”;
- 4 incydenty lotnicze o klasie dotkliwości „A”;
- 1 incydent z klasą dotkliwości „B”;
- 16 zdarzeń o klasie dotkliwości „C”.

Dzięki naszemu wspólnemu programowi prac z CANSO oraz EUROCONTROL udostępniamy naszą specjalistyczną wiedzę i doświadczenie, aby pomóc we wdrażaniu jednolitych europejskich ram prawnych dotyczących bezpieczeństwa.

W ten sposób przyczyniamy się do bezpieczniejszej ewolucji europejskiego nieba.



OŚRODEK KOORDYNACJI POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA LOTNICZEGO ARCC

W ramach ANAKONDA-18, największych ćwiczeń wojskowych w Polsce, po raz pierwszy przeprowadzono dwa epizody z zakresu RENEGADE SAREX. Sprawdzeniu podlegały rozwiązania systemowe funkcjonujące w ramach służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR), w tym ośrodka ARCC oraz współpracujących służb: Sił Zbrojnych RP, Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Żandarmerii Wojskowej, Państwowego Ratownictwa Medycznego, Polskiego Czerwonego Krzyża i Prokuratury.

KOMUNIKACJA, NAWIGACJA I DOZOROWANIE



Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest podmiotem zapewniającym między innymi usługi łączności, Nawigacji i Dozorowania w Rejonie Informacji Powietrznej Warszawa.

Infrastruktura naziemna wykorzystywana do tego celu jest obsługiwana przez wysoko wykwalifikowany personel techniczny, spełnia międzynarodowe standardy stosowane w lotnictwie cywilnym i poddawana jest okresowej modernizacji w celu zapewnienia wysokiego stopnia niezawodności. W domenie COM kontynuowana była rozbudowa sieci ośrodków radiokomunikacyjnych jako niezbędnego zasobu technicznego dla elastycznego zarządzania konfiguracją sektorową przestrzeni powietrznej oraz przyszłego wprowadzenia kolejnej, trzeciej warstwy sektoryzacji przestrzeni. Prowadzone były również niezbędne inwestycje odtworzeniowe w zakresie urządzeń łączności radiowej.

Ponadto zakończona została rozbudowa systemu zarządzania ruchem lotniczym o funkcjonalność CPDLC powyżej FL 285, uruchomione zostały

niezbędne usługi zewnętrzne w zakresie przesyłu danych i po wykonaniu testów, w pierwszym kwartale 2018 r. nastąpiło wdrożenie operacyjne usługi DLS w FIR Warszawa.

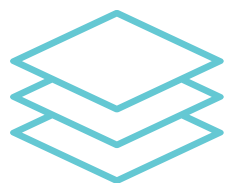
Zaangażowanie PAŻP w rozwój domeny łączności miało również wymiar międzynarodowy. PAŻP w roku 2018 aktywnie uczestniczyła w pracach prowadzonej przez EUROCONTROL grupy CPTF, czego wynikiem było zawarcie przez EUROCONTROL i blisko 30 ANSP umowy z dostawcą usług NewPENS. W związku z powyższym rozpoczęte zostały prace, zmierzające do uruchomienia punktu dostępowego NewPENS w PAŻP.

W domenie NAV prowadzono działania inwestycyjne w zakresie odtwarzania oraz uzupełnienia zgodnie z potrzebami operacyjnymi niezbędnej infrastruktury naziemnej. Na wielu lotniskach wdrożono procedury lotu z wykorzystaniem sensora GNSS oraz kontynuowano projekt polegający na wdrożeniu pierwszego w Polsce systemu GBAS, którego instalacja nastąpi na lotnisku w Krakowie.

W domenie SUR kontynuowano projekty mające na celu unowocześnienie infrastruktury i wdrożenie nowych technologii, prowadzące do stopniowej transformacji struktury systemów z bazującej wyłącznie na źródłach radiolokacyjnych do struktury, w skład której wchodzi zarówno tradycyjne stacje radarowe, jak też naziemne urządzenia pasywne, wyliczające lokalizację statków powietrznych (systemy MLAT). W roku 2018 kontynuowano projekt budowy 4 nowych ośrodków radiolokacyjnych MSSR Mode-S. Prowadzone były również działania mające na celu wdrażanie systemów hiperbolicznych wykorzystywanych w kontroli lotniska (w Gdańsku i Warszawie), rozbudowę systemu MLAT aż do pokrycia całego obszaru FIR EPWW oraz przygotowanie infrastruktury pod kątem przyszłego wdrożenia ADS-B.



GŁÓWNE INWESTYCJE 2018



5 GŁÓWNYCH PROJEKTÓW INWESTYCYJNYCH W 2018 ROKU

NAZWA PROJEKTU	DOMENA	CAPEX 2018 (w mln PLN)
Pegasus ATM system i systemy wspierające	ATM	35,5
Wieże kontroli lotów	BUILDINGS	6,3
Infrastruktura awaryjna	ATM	48,2
Ośrodki radiokomunikacyjne	COM	10,3
Systemy radiolokacyjne	SUR	30,8



DBANIE O ŚRODOWISKO JEST NASZĄ WARTOŚCIĄ



Obszar ochrony środowiska objęty jest celem wyznaczonym na poziomie Bałtyckiego FAB-u, a jego realizacja jest monitorowana wskaźnikiem horyzontalnej efektywności lotu dla rzeczywistej trasy przelotu (KEA). Cel dla Bałtyckiego FAB dla roku 2018 w zakresie wskaźnika horyzontalnej efektywności lotu na trasie wynosił 1,40%, przy wykonaniu na poziomie 1,74%.

Czynniki wpływające na wartość wskaźnika pozostają w większości poza kontrolą PAŻP, niemniej Agencja prowadziła działania ograniczające negatywny wpływ lotnictwa na środowisko w ramach swoich możliwości technicznych i proceduralnych np. stosowano koncepcję dynamicznych konfiguracji przestrzeni powietrznej (Dynamic Airspace Configuration), pracowano nad wdrożeniem koncepcji Free Route Airspace oraz stosowano techniki CDA (podejście z ciągłym zniżaniem) /CCO (techniki z ciągłym wznoszeniem). Dla przykładu, w 2018 roku zrealizowano 60 835 lądowań techniką CDA (EPWW), co stanowiło 65,11% wszystkich operacji lądowań; w konsekwencji roczna redukcja zużycia paliwa wyniosła szacunkowo od 3 042 do 9 125 ton, a redukcja emisji CO₂ od 9 582 do 28 745 ton.

Kontynuowano działania polegające na skracaniu długości dolotów i odlotów do/z EPWA w TMA Warszawa – dla operacji startów zredukowano zużycie paliwa o około 13 085 tony i emisje CO₂ o 42 217 ton, a dla operacji lądowań zredukowano zużycie paliwa o około 7 802 ton i emisje CO₂ o 24 576 ton.

Wdrażano i stosowano A-CDM na Lotnisku Chopina w Warszawie w celu redukcji hałasu oraz emisji CO₂, jak też zużycia paliwa dzięki ograniczeniu czasu pracy silników statków powietrznych oraz krótszemu czasowi operacji.



OŚRODEK SZKOLENIA PERSONELU ATS PAŻP



Podstawowym zadaniem Ośrodka Szkolenia Personelu ATS „OSPA” Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jest prowadzenie szkoleń zawodowych dla kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego i informatorów służby informacji powietrznej, dedykowanych do pracy w służbach ruchu lotniczego, a także szkoleń doskonalących i w zakresie utrzymania kompetencji obydwu ww. grup zawodowych.

Ośrodek Szkolenia Personelu ATS w 2018 roku zorganizował 2 kursy szkolenia wstępnego do uzyskania licencji kontrolera ruchu lotniczego. Certyfikaty oraz zasoby kadry instruktorskiej OSPA uprawniają do prowadzenia szkoleń dla wszystkich trzech organów kontroli ruchu lotniczego: kontroli obszaru - ACC, kontroli zbliżania - APP oraz kontroli lotnisk - TWR, a także w zakresie świadectw kwalifikacji FIS/RIS (Służba Informacji Powietrznej). Co roku zwiększają się także możliwości OSPA w zakresie prowadzenia szkoleń kontrolerów ruchu lotniczego do uzyskiwania nowych uprawnień uzupełniających (np. GMS, RAD).

Ośrodek Szkolenia Personelu ATS prowadzi szkolenia w nowoczesnym budynku, zapewniając praktykantom oraz kontrolerom ruchu lotniczego i informatorom FIS komfortowe warunki edukacyjne. Prowadzone są także prace nad unowocześnianiem narzędzi edukacyjnych i wprowadzaniem multimedialnych urządzeń szkoleniowych.

Będące na wyposażeniu OSPA symulatory pozwalają na prowadzenie szkoleń praktycznych, które dokładnie odzwierciedlają środowisko operacyjne, urządzenia i system ATM Pegasus_21. Ośrodek dysponuje także nowoczesnym symulatorem - wieżą kontroli lotniska (TWR) z zobrazowaniem dookólnym 360 stopni oraz czterema wieżami kontroli lotniska ze zobrazowaniem 120 stopni.

Proces szkolenia personelu ATS w OSPA został ściśle określony tak, aby zapewnić najwyższą jakość i właściwy poziom wyszkolenia personelu ATS. Wprowadzenie każdej zmiany, jest poprzedzane analizą i opracowaniem działań



metrygujących. Ciągły monitoring i bieżąca analiza procesu szkolenia jest podstawą do wprowadzania działań doskonalących.

OSPA każdego roku przekazuje do służb ruchu lotniczego nowych kontrolerów i informatorów FIS.

Oprócz szkoleń prowadzących do uzyskania nowych licencji, w OSPA realizowane są także szkolenia odświeżające, niezbędne do utrzymania uprawnień przez personel licencjonowany i kwalifikowany. OSPA organizuje również szkolenia doskonalące z przepisów prawnych, nowych zasad organizacji pracy w ATM oraz kursów dla instruktorów i osób oceniających. OSPA realizuje i nadzoruje także szkolenia językowe z zakresu Aviation English dla personelu ATS.

Zaangażowanie instruktorów OJT w procesie szkolenia sprawia, że cały proces szkolenia KRL zamyka się średnio w okresie 20-22 miesięcy, który jest jednym z najkrótszych w Europie.

Polscy kontrolerzy ruchu lotniczego są jednymi z najbardziej produktywnych na tle grupy porównawczej Central Europe i osiągają wskaźnik produktywności powyżej średniej krajów skupionych w EUROCONTROL.



PRACOWNICY TO NASZ KAPITAŁ



Uznając, że jedną z najważniejszych wartości każdej organizacji jest wiedza i jej efektywne wykorzystanie, dla Agencji wyjątkowe znaczenie mają jej pracownicy.

Dążymy do tego, aby być postrzeganym jako nowoczesny, atrakcyjny pracodawca. Staramy się zachęcać wchodzące na rynek pracy kadry do rozważenia kariery w lotnictwie, a przy tym jak najlepiej dbać o naszych obecnych pracowników. Szukamy potencjalnych pracowników, wykorzystując zarówno tradycyjne metody (ogłoszenia w portalach rekrutacyjnych), jak i te nowoczesne (poprzez social media, telewizję, targi pracy, w tym również na uczelniach, a także wszelkiego rodzaju promocje podczas licznych eventów w całej Polsce). Promujemy naszych pracowników oraz ich osiągnięcia w kraju i za granicą, poprzez np. LinkedIn, Facebook czy Instagram.

Dopasowujemy sposoby szkolenia oraz zasady pracy tak, aby były one elastyczne, najlepiej rozwijały i wykorzystywały pracowniczy potencjał.

Rozwijamy zarówno twarde kompetencje naszej kadry (szkolenia do uprawnień, specjalistyczne) jak i miękkie (np. zarządzanie stresem, techniki relaksacyjne), które mogą wykorzystać także w życiu prywatnym. Wspieramy też work-life balance. Pracownicy oraz ich rodziny mogą korzystać z zaplecza sportowego firmy, jak również z dofinansowania do aktywności kulturalnej i sportowej, a także wypoczynku. Oferujemy swojej kadrze bogaty pakiet socjalny, prywatną opiekę medyczną, propagowanie profilaktyki prozdrowotnej (szczepienia, badania przesiewowe w przychodni PAŻP), dbamy także o ich przyszłość

umożliwiając skorzystanie z Pracowniczych Programów Emerytalnych i Kapitałowych. Agencja stawia sobie za priorytet dobre relacje, zarówno wewnątrz organizacji, jak i z otoczeniem zewnętrznym. Angażujemy się w działania Cross-Training, bierzemy udział w Best Practice Sharing, także na poziomie międzynarodowym, m.in. poprzez korzystanie ze wskazówek opracowanych na forum europejskim, takich jak Toolboxy dla dialogu społecznego, zarządzania zmianą czy Just Culture oraz uczestniczenie w międzynarodowych grupach roboczych dotyczących HR i Social Dialogue.

Staramy się, aby najważniejsze decyzje w firmie podejmowane były po konsultacjach ze Związkami Zawodowymi, reprezentującymi naszych pracowników.

Współpracujemy ze środowiskiem naukowym i akademickim celem budowania kultury innowacyjności oraz kształcenia przyszłych kadr związanych z szeroko rozumianym ruchem lotniczym.

Jesteśmy organizacją, która co roku aktywnie uczestniczy w działalności dobroczynnej m.in. poprzez wspieranie Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy.

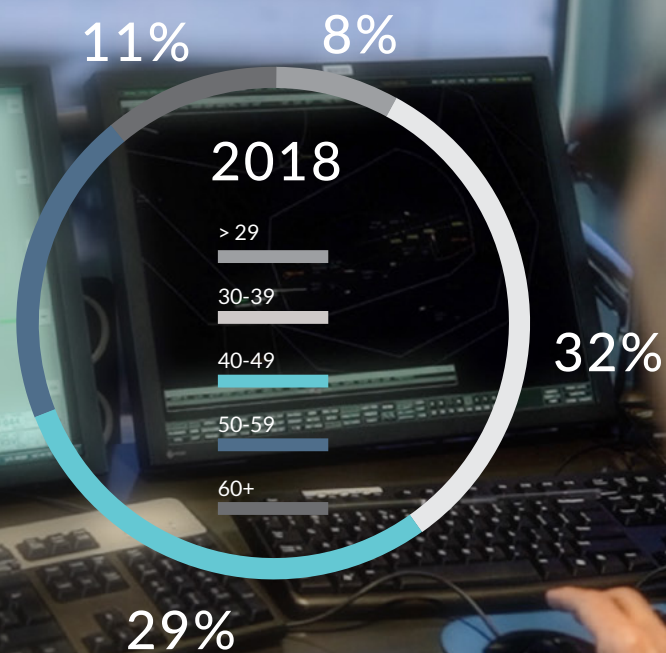




STRUKTURA WYKSZTAŁCENIA



STRUKTURA WIEKU



ŚREDNI WIEK PRACOWNIKA PAŻP TO **43,81 LAT**
ŚREDNI WIEK PRACOWNIKA ATCO TO **40,28 LAT**

KATEGORIA PRU		STAN ZATRUDNIENIA W ETATACH		RÓŻNICA	STAN ZATRUDNIENIA W OSOBACH		RÓŻNICA
		31.12.2017	31.12.2018		31.12.2017	31.12.2018	
		1	2		4	5	
				3 (2-1)			6 (5-4)
1	Kontrolerzy ruchu lotniczego	547,71	569,50	21,79	557,00	579,00	22,00
2	Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań	35,63	31,63	-4,00	36,00	32,00	-4,00
3	Praktykanci ruchu lotniczego	49,00	58,00	9,00	49,00	58,00	9,00
4	Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego	35,50	28,75	-6,75	36,00	29,00	-7,00
5	Asystenci ATC	60,75	54,00	-6,75	61,00	54,00	-7,00
6	Pracownicy wsparcia operacyjnego	313,68	317,35	3,68	315,00	319,00	4,00
7A	Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli	343,00	343,00	0,00	343,00	343,00	0,00
7B	Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM	48,83	44,83	-4,00	51,00	47,00	-4,00
8	Pracownicy administracyjni	363,93	367,85	3,93	368,00	372,00	4,00
9	Pracownicy służb pomocniczych	98,00	104,25	6,25	99,00	105,00	6,00
RAZEM*		1 896,03	1 919,16	23,15	1 915,00	1 938,00	23,00

WZMOCNIENIE POZYCJI PAŻP NA ARENIE KRAJOWEJ I MIĘDZYNARODOWEJ



Istotnym narzędziem realizacji zamierzeń operacyjnych i biznesowych Agencji jest jej aktywność na forum europejskim i międzynarodowym, która prowadzona jest w ramach wielu sformalizowanych inicjatyw oraz udziału w organizacjach, instytucjach i forach międzynarodowych, takich jak: CANSO, EUROCONTROL, A6, B4, Baltic FAB, EASA, GATE ONE, SESAR (SESAR Joint Undertaking i SESAR Deployment Manager), czy w podmiotach zarządzających Network Managerem, poprzez bezpośrednie uczestnictwo w pracach Rady ds. Zarządzania Siecią, a także poprzez czynny udział w grupach roboczych i zespołach zadaniowych.

R&D SESAR 2020

W 2018 roku PAŻP prowadziła działania w ramach rozwiązań SESAR 2020, obejmujące w szczególności realizację przydzielonych PAŻP zadań RIA (Research and Innovation Actions) – zakres działań badawczo-innowacyjnych na rzecz realizacji zadań SESAR 2020 w poszczególnych umowach grantowych konkursu

H2020-SESAR-2015-2 SJU.

PAŻP zaangażowana była w działania z partnerami krajowymi w Programie SESAR 2020 na podstawie podpisanych Umów o Współpracy, w zakresie wspólnej realizacji zadań w poszczególnych Rozwiązaniach SESAR 2020.

PAŻP wykonywała również zadania w ramach ról projektowych przydzielonych Agencji w poszczególnych Rozwiązaniach SESAR 2020, w tym m.in. lidera SESAR Solution w Rozwiązaniach:

- SESAR 2020 PJ.02-06 - Improved access into secondary airports in LVC, który w ramach PAŻP realizowany jest w ramach projektu wewnętrznego: Platforma niskokosztowego systemu dozoru wraz z sieciami bezpieczeństwa (PJ 02-06 i PJ 03b-01);
- SESAR 2020 PJ.06-02 - Management of Performance Based Free Routing in Lower Airspace, który realizowany jest w ramach projektu wewnętrznego Agencji: Walidacja koncepcji Free Route Airspace (FRA) w dolnej przestrzeni powietrznej (poniżej FL305).

W 2018 roku Agencja, jako inicjator i lider Konsorcjum B4¹, kontynuowała wykonywanie roli koordynatora bieżącej działalności B4, zapewniając w szczególności koordynację całokształtu aspektów technicznych, operacyjnych i finansowych związanych z członkostwem w SJU i uczestnictwem w projektach SESAR 2020, pełniąc rolę lidera B4 Contribution Team.

SESAR DEPLOYMENT

PAŻP uczestniczyła w procesie wdrożenia SESAR (SESAR Deployment) poprzez realizację projektów wdrożeniowych spójnych z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 716/2014 dotyczącym tzw. wspólnych projektów Pilot Common Projects (PCP) oraz zgodnych z kolejnymi wersjami SESAR Deployment Programme (Program Wdrożenia SESAR), opracowywanymi i skonsultowanymi przez SESAR Deployment Manager (SDM) we współpracy z podmiotami zaangażowanymi w działalność operacyjną.

¹ Konsorcjum B4 powołano we wrześniu 2014 r., celem wspólnego przystąpienia do SESAR Joint Undertaking dla realizacji projektów w programie SESAR 2020. Do konsorcjum należą następujący dostawcy służb żeglugi powietrznej: PAŻP (Polska), Oro Navigacija (Litwa), ANS CR (Republika Czeska), LPS SR (Słowacja).





Istotne wsparcie na rzecz wdrożenia SESAR oraz pokrywania luk inwestycyjno-operacyjnych, zidentyfikowanych w SESAR Deployment Programme, stanowiło dofinansowanie projektów ze środków UE.

W 2018 roku zostały zakończone dwa spośród 14 projektów, które otrzymały dofinansowanie ze środków UE w ramach zaproszeń do składania wniosków o dofinansowanie projektów, tzw. CEF Transport Call for Proposals, tj.: 1st part of the upgrade of the P_21 PEGASUS system to SESAR functionalities - Test and Validation Platform oraz Implementation of Data Link Service for the ATM in FIR Warsaw.

GRUPA A6

Równolegle do zaangażowania w tworzenie SESAR Deployment Alliance, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej została zaproszona do Aliansu A6, zrzeszającego największych europejskich dostawców służb żeglugi powietrznej (m.in. z Niemiec, Wielkiej Brytanii, Francji, Hiszpanii, Włoch, Skandynawii).

W zakresie prac koordynacyjnych ANSP w SESAR Joint Undertaking, PAŻP reprezentuje stanowisko Konsorcjum B4, natomiast w ramach prac koordynacyjnych w SESAR Deployment Managerze reprezentuje Konsorcjum PHRC (z HungaroControl i ROMATSA).

W obszarze zmian zachodzących w europejskiej polityce i legislacji lotniczej, PAŻP pozostawała w 2018 roku samodzielnym członkiem A6 i uczestniczyła we wszystkich skoordynowanych działaniach Aliansu dotyczących m.in. kwestii przepływów finansowych przy dofinansowywanych projektach, rewizji rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 716/2014, wspólnego stanowiska w zakresie zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych, czy Usług Scentralizowanych EUROCONTROL.

BAŁTYCKI FAB

W 2018 roku PAŻP brała udział w spotkaniach Baltic FAB oraz na forum interFAB.

W ramach spotkań Bałtyckiego FAB-u odbyły się dwa istotne wydarzenia. W lutym odbyło się spotkanie Rady Bałtyckiego FAB, gdzie ustalono kierunki działań na najbliższe lata oraz zakres aktywności na forum interFAB, natomiast w sierpniu odbyło się spotkanie Prezesów PAŻP i Oro Navigacja, w trakcie którego podpisano Porozumienie o współpracy w ramach BalticFAB w zakresie ASAR oraz Memorandum of Cooperation z Belaeronavigatsia, białoruskim ANSP.

W ramach forum interFAB, w którym biorą udział przedstawiciele większości funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, PAŻP była współorganizatorem dwóch wydarzeń: w styczniu drugiego Communication Workshop, natomiast w maju warsz-

tatu badawczego poświęconego zmienności ruchu lotniczego i jego wpływu na skuteczność działania.

GATE ONE

GATE ONE to platforma regionalna obejmująca przestrzeń powietrzną pomiędzy Morzem Bałtyckim a Morzem Czarnym - jedną z najważniejszych bram na kontynencie europejskim (ten region obsługuje ruch lotniczy w kierunkach północ i południe, wschód i zachód, a także ruch z Azji i regionu Bliskiego Wschodu). Jest to strategiczne porozumienie zawarte w listopadzie 2013 r. pierwotnie przez 10 instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z Europy Środkowo-Wschodniej, reprezentujących 3 funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (FAB Bałtycki, FABCE i Danube FAB).

W 2018 r. prace GATE ONE skupione były na udziale w pracach nad Airspace Architecture Study.

CANSO

PAŻP kontynuowała współpracę z innymi ANSP w strukturach CANSO – zarówno na poziomie światowym (Global) jak i regionalnym (Europe), realizując zadania nałożone na poszczególne grupy robocze, których celem było wypracowanie i przedstawienie wspólnego stanowiska ANSPs wobec najważniejszych tematów i wyzwań jakie w roku 2018 zostały postawione przed środowiskiem ATM.

Prace w ramach CANSO Europe skupiały się głównie na: przygotowaniu założeń do trzeciego okresu odniesienia dla systemu skuteczności działania (2020-2024, RP3) i zmianie obecnie obowiązujących regulacji w zakresie systemu skuteczności działania i opłat nawigacyjnych, Airspace Architecture Study (dokument opracowany przy udziale SJU i NM), a także funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym.

WSPÓŁPRACA Z PAŃSTWAMI SPOZA UE

W ramach współpracy z państwami spoza UE, PAŻP skupiła się na współpracy bilateralnej poprzez zaangażowanie innych ANSP w aktywności służące poprawie przepustowości systemu zarządzania ruchem lotniczym.

W sierpniu 2018 roku podpisano memorandum o współpracy pomiędzy PAŻP i Oro Navigacija – jako Agencji wchodzących w skład Bałtyckiego FAB – a Belaeronavigatsia. Na jego podstawie strony dążyć będą do współpracy w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną, a docelowo zwiększenia przewidywalności cywilnego ruchu lotniczego. Celem stałego podnoszenia jakości usług i bezpieczeństwa operacji lotniczych jest wymiana dobrych praktyk.

PAŻP prowadziła również rozmowy z FSUE State ATM Corporation – ANSP z Federacji Rosyjskiej. Główne założenie rozwoju wspólnego

cy na poziomie operacyjnym to poprawa predykcji ruchu znad terytorium Federacji Rosyjskiej, która w 2018 roku była szczególnie istotna z uwagi na znaczące zwiększenie ruchu w trakcie Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej FIFA World Cup 2018.

INICJATYWA NAVIHUB

Realizacja zmian w sposobie zarządzania przestrzenią powietrzną w Europie wymaga opracowania i wdrożenia innowacyjnych rozwiązań technologicznych.

Dla ich realizacji konieczna jest systematyczna współpraca ze środowiskiem naukowym oraz partnerami technologicznymi. W związku z tym podjęta została inicjatywa NaviHub, której celem jest stworzenie platformy współpracy i rozwoju technologii integrującej środowisko naukowe, agencje nawigacyjne, linie lotnicze oraz firmy technologiczne.



W chwili obecnej do współpracy w ramach platformy NaviHub przystąpiły następujące podmioty:

- PAŻP;
- Poznańskie Centrum Superkomputerowo-Sieciowe PAN (PCSS);
- Politechnika Poznańska;
- Indra Sistiemas (Hiszpania);
- Frequentis (Austria).

Projekty uruchamiane w NaviHub są ukierunkowane na tworzenie i testowanie nowoczesnych rozwiązań dla nawigacji i żeglugi powietrznej, które w przyszłości będą wykorzystywane zarówno na funkcjonujących, jak i planowanych lotniskach. Agencja w ramach inicjatywy dostarcza kompetencje i unikalne doświadczenie ATM, natomiast PCSS nowoczesne rozwiązania technologiczne. W ramach inicjatywy na Politechnice Poznańskiej uruchomiony zostanie kierunek studiów kształcący specjalistów w zarządzaniu ruchem lotniczym – będą to także pierwsze polskie studia dualne w dziedzinie transportu lotniczego.

Rezultatem przedmiotowych działań jest zwiększenie integracji podmiotów europejskich (przewoźników lotniczych, portów lotniczych, podmiotów industrialnych – firm lotniczych oraz ośrodków akademickich) wokół inicjatyw rozwojowych, sprzyjających rozwojowi polskiego lotnictwa.



AUTORSKIE ROZWIĄZANIA PAŻP



BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE (BSP)

W roku 2018 rozpoczęto działania związane z wdrożeniem systemu zarządzania bezzałogowymi statkami powietrznymi BSP w FIR EPWW - UTM (UAS Traffic Management).

W 2018 r. Agencja wydała 1290 warunków lotów analizując ok. 2600 rejonów lotów w strefach CTR. W celu zabezpieczenia lotów BVLOS, opublikowanych zostało 12 tymczasowych stref TRA. Rozpoczęto współpracę ze służbami zapewniającymi bezpieczeństwo publiczne w zakresie dynamicznej koordynacji lotów. Dodatkowo opracowano i wprowadzono uproszczone procedury wykonywania lotów w dziewięciu CTR.

CEDD – CENTRALNOEUROPEJSKI DEMONSTRATOR DRONÓW

We wrześniu 2018 r., pod auspicjami Ministerstwa Infrastruktury, powołany został Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów (CEDD), w skład którego weszły następujące instytucje: PAŻP, ULC

i Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM). Wspólnie ze stronami porozumienia, PAŻP brała udział w opracowaniu bazowego dokumentu „Definicji Programu”, opisującego cele, zakres, komponenty programu, harmonogramy, założenia, ryzyka i ograniczenia.

W zakresie Agencji główne cele Programu zostały określone jako:

- rozwój polskiego środowiska U-Space poprzez umożliwienie realizacji bezpiecznych, zaawansowanych usług z wykorzystaniem BSP w środowisku zurbanizowanym;
- wspieranie dynamicznego rozwoju nowoczesnych technologii, z naciskiem na usługi wykorzystujące lotnictwo bezzałogowe.

SYSTEM UTM I PROGRAM U-SPACE

Działania Agencji koncentrowały się na integracji lotnictwa bezzałogowego z ATM, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa lotnictwa załogowego i wspieraniu rozwoju sektora bezzałogowych statków powietrznych.

PAŻP podejmuje działania, zmierzające do wprowadzenia w Polsce koncepcji U-Space ogłoszonej przez Komisarz ds. Transportu Violetę Bulc podczas Konferencji Wysokiego Szczebla w zakresie dronów, która odbyła się w Warszawie w 2016 r. Po ogłoszeniu koncepcji, SESAR Joint Undertaking wypracował Dokument „U-Space Blueprint”, przedstawiający wizję rozwoju U-Space, która ma na celu umożliwienie wszelkiego rodzaju operacji dronów, w tym skomplikowanych misji wykonywanych przez bezałogowe statki powietrzne o wysokim stopniu automatyzacji, we wszystkich klasach przestrzeni powietrznej, w tym na obszarach miejskich.

W Polsce rdzeniem Programu U-Space jest System UTM, który umożliwi wykonywanie lotów przez operatorów BSP i ułatwi koordynację lotów z odpowiednimi służbami (w tym PAŻP). Dostarcza on informacji o dostępności przestrzeni powietrznej, pozwala zaplanować lot UAV i uzyskać pozwolenie na lot. W przyjętym przez PAŻP założeniu, UTM funkcjonuje jako jedno źródło prawdy dla jego użytkowników, pozwala na otrzymywanie prawidłowych informacji aeronautycznych i operacyjnych. W związku z tym, że koncepcja U-Space będzie się rozwijała razem z zapotrzebowaniem rynku, zakłada się współpracę z innymi podmiotami: zarządcami tzw. DTM (Drone Traffic Managements), które to pozwolą lokalnie zarządzać wyznaczonym wolumenem przestrzeni np.

nad obszarami wojskowymi, miastami, parkami narodowymi, aeroklubami i innymi miejscami, gdzie będzie to wymagane. UTM będzie również punktem styku z dostawcami usług U-Space – będą to podmioty świadczące różnego rodzaju usługi umożliwiające lub ułatwiające operacje UAV oraz pozwalające na bardziej skomplikowane usługi BSP.

PANDORA – ZINTEGROWANY SYSTEM DANYCH OPERACYJNYCH

PANDORA służy do wyświetlania informacji lotniczych takich jak mapy, dane meteorologiczne, częstotliwości, fotografie, dane techniczne statków powietrznych, oraz inne dokumenty potrzebne na stanowisku pracy kontrolera ruchu lotniczego. PANDORA dostarcza informacje w czasie rzeczywistym dzięki własnej wewnętrznej bazie danych, jednocześnie dając możliwość współpracy z innymi systemami i korzystania z ich zewnętrznych źródeł informacji. PANDORA jako System Wyświetlania Informacji (ang. Information Display System) stworzony i użytkowany przez podmiot zarządzający przestrzenią powietrzną jest (cyber) bezpiecznym i modułowym rozwiązaniem dla cywilnych i wojskowych podmiotów zarządzających przestrzenią powietrzną. Architektura systemu PANDORA pozwala na jego pełne lub częściowe wdrożenie, zgodnie z aktualnymi i przyszłymi wymaganiami i potrzebami użytkowników. System PANDORA

może być dostosowany ze względu na język oraz zmieniające się wymagania (np. Programu SESAR).

COMMON AIRSPACE TOOL (CAT)

CAT (Common Airspace Tools) to opracowane przez PAŻP narzędzie do zarządzania przestrzenią powietrzną. Do AMC (Airspace Management Cell) PAŻP trafiają wnioski o rezerwację przestrzeni. Może je składać każdy użytkownik przestrzeni powietrznej, zarówno cywilny jak i wojskowy. Wnioski o utworzenie jednej ze specjalnych stref wydzielonych, czy to na potrzeby lotów szkolnych, pokazów lotniczych czy ćwiczeń wojskowych, są następnie wszechstronnie analizowane przez pracowników Ośrodka Zarządzania Przestrzenią Powietrzną, którzy negocjują i uzgadniają z użytkownikami warunki korzystania. Personel operacyjny jest wspierany w tych działaniach przez stworzony w PAŻP system CAT.

System CAT umożliwia przyjmowanie i weryfikowanie rezerwacji stref, a także usprawnia proces tworzenia i publikowania Planu Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (ang. Airspace Use Plan – AUP) – jednego z kluczowych dokumentów lotniczych wykorzystywanych przez użytkowników polskiego nieba. System CAT umożliwia sprawne zarządzanie strefami zgodnie z koncepcją AFUA (ang. Advanced Flexible Use of Airspace) na poziomie przedtaktycznym i w czasie rzeczywistym



- ich aktywację, dezaktywację czy zmianę parametrów wysokości. System CAT współpracuje ściśle z Network Managerem - systemem zarządzania ruchem lotniczym w Europie i dzięki połączeniu B2B Web Services wymienia automatycznie wszystkie informacje dotyczące aktywności struktur zawartych w AUP.

System CAT to duże ułatwienie dla zarządzających i użytkowników przestrzeni powietrznej. Dzięki nowoczesnemu ogólnodostępnemu interfejsowi webowemu (ang. Collaboration Human Machine Interface) każdy korzystający z serwisu PAŻP może zobaczyć w formie mapy wszystkie bieżące i planowane, nawet w długim okresie czasu, strefy oraz uzyskać informacje na ich temat.

INSPEKCJA LOTNICZA WYKONUJE LOTY KONTROLNO-POMIAROWE OD 55 LAT!

PAŻP jest odpowiedzialna za prawidłowe działanie około 150 naziemnych urządzeń zabezpieczenia ruchu lotniczego oraz walidację instrumentalnych procedur lotniczych w Polsce. Działająca w PAŻP Inspekcja Lotnicza wykonuje loty kontrolno – pomiarowe od 1963 roku.

Należące do PAŻP dwa samoloty inspekcji lotniczej są wyposażone w specjalistyczny sprzęt pomiarowy.

Do podstawowych zadań obu „Papug” (tak nazywane są samoloty pomiarowe w środowisku lot-

niczym z racji swojego barwnego malowania) należy wykonywanie wdrożeniowych, okresowych, doraźnych i kategoryzujących kontroli i pomiarów infrastruktury CNS.

Inspekcja Lotnicza PAŻP, jako jedyna w Polsce, sprawdza nowo powstające i już istniejące instrumentalne procedury lotu - konwencjonalne oraz nawigacji obszarowej (RNAV) oparte o radiodalmierz DME-DME i systemy globalnej nawigacji satelitarnej (GNSS).

Zakres usług świadczonych w ramach Inspekcji Lotniczej obejmuje:

- kontrolę i pomiary naziemnych systemów radionawigacyjnych;
- kontrolę i pomiary satelitarnych systemów radionawigacyjnych;
- nieprecyzyjne procedury podejścia (NPA) w ramach systemu wspomagania opartego na dodatkowej funkcjonalności wyposażenia pokładowego (ABAS);
- system wspomagania oparty o dodatkowe sygnały satelitarne (SBAS);
- walidację procedur lotu według wskazań przyrządów;
- kontrolę i pomiary systemów dozoru.

PUBLIKACJE LOTNICZE

W ramach pełnionej przez PAŻP służby informacji lotniczej Agencja zobowiązana jest do zbierania i rozpowszechniania informacji lotniczej



mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa, regularności i wydajności żeglugi powietrznej. Poza standardowymi publikacjami wchodzącymi w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczej, PAŻP oferuje całą gamę produktów powstałych na bazie informacji lotniczej: AIP, map, baz danych.

W 2018 roku kontynuowany był proces przeobrażeń tej służby z AIS do AIM tj. z analogowej służby informacji lotniczej (AIS – air information service) do cyfrowej służby zarządzania informacją lotniczą (AIM – air information management). Efektem tego procesu była praca nad ustaleniem standardów wymiany danych lotniczych, udostępniania zasobów baz danych lotniczych oraz zawarcie porozumienia z lotnictwem Sił Zbrojnych RP w sprawie wymiany danych lotniczych, a także udostępniania zasobów baz danych lotniczych.

Od pracy Służby Zarządzania Informacją Lotniczą, zarządzania informacją lotniczą w formie cyfrowej bazującej na modelu wymiany danych AIXM (Aeronautical Information Exchange Model) oraz od jakości tych usług zależy bezpieczeństwo użytkowników przestrzeni powietrznej.

WYNIKI FINANSOWE



INFORMACJE OGÓLNE

PODSTAWA SPORZĄDZENIA SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO

Agencja, zgodnie z Ustawą z dnia 8 grudnia 2006 roku o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2017 r., poz. 1967), sporządza sprawozdanie finansowe do celów statutowych zgodnie z MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE.

WALUTA POMIARU I WALUTA SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO

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

ZASADY PROWADZENIA GOSPODARKI FINANSOWEJ

Agencja, zgodnie z ustawą o PAŻP prowadzi samodzielną gospodarkę finansową, z uwzględnieniem prawa UE, umów międzynarodowych oraz przepisów EUROCONTROL, dotyczących systemu opłat

nawigacyjnych, w tym zasad ustalania i pobierania opłat oraz wystawiania faktur przez CRCO.

Zgodnie z Ustawą z dnia 8 grudnia 2006 roku o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2017 r., poz. 1967) stratę netto Agencji za rok obrotowy pokrywa się z funduszu zapasowego. Jeśli strata netto jest wyższa niż fundusz zapasowy, część straty niepokryta z funduszu zapasowego pokrywana jest z funduszu założycielskiego. Natomiast zysk netto Agencji za rok obrotowy przeznacza się na fundusz zapasowy lub inne fundusze tworzone na podstawie odrębnych przepisów.

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

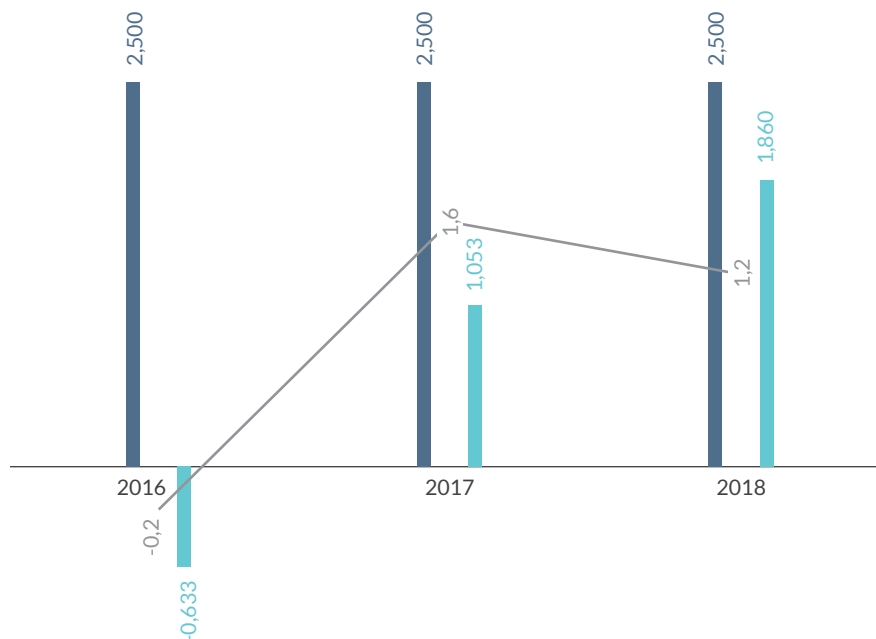
Głównym źródłem wypracowanego przychodu ze sprzedaży są przychody z działalności nawigacyjnej obejmujące opłaty pobierane z tytułu zapewnienia służb żeglugi powietrznej (rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z 3 maja 2013 roku ustanawiające wspólny system opłat

za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej)). Wysokość osiągniętych przychodów za świadczenie usług nawigacji (trasowych i terminalowych) uzależniona jest od poziomu corocznie ustalanych stawek jednostkowych stosowanych przy opłatach za świadczone usługi nawigacyjne (unit rate).

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

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





WSKAŹNIK INFLACJI PLANOWANY A WYKONANY (%)

Prognozowana inflacja zgodna z PSD RP2

Inflacja przyjęta do zrewidowanego PSD RP2

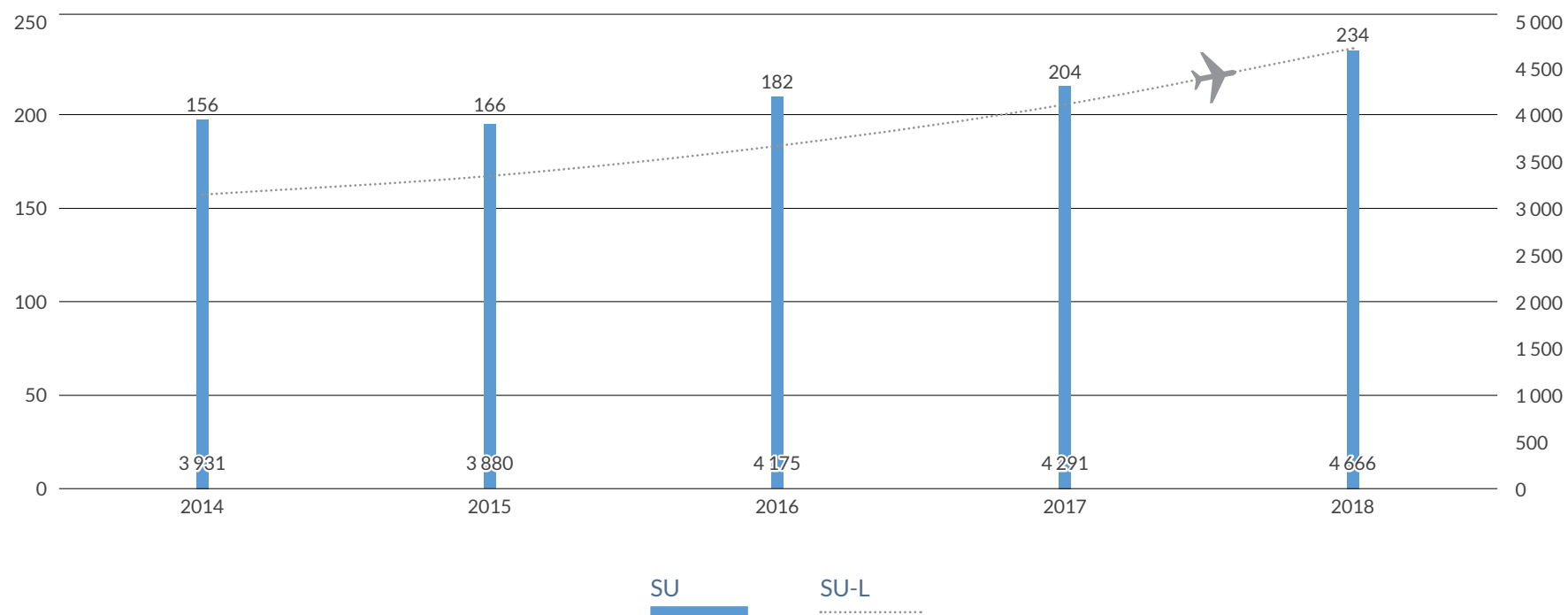
Wykonanie inflacji (Eurostat)

INFLACJA

Inflacja średnioroczna w 2018 roku wyniosła 1,2% zgodnie z danymi EUROSTAT z marca 2019 roku (w 2017 roku odnotowano inflację na poziomie 1,6%). Największy wpływ na wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych miało zwiększenie skali wzrostu cen związanych z mieszkaniem oraz z transportem.



RUCH W PODZIALE NA USŁUGI ('000)



OPERACJE LOTNICZE

Na rynku lotniczym w Polsce rok 2018 przyniósł kontynuację pozytywnych trendów z poprzednich okresów, zarówno pod względem liczby pasażerów, jak i liczby operacji lotniczych. Po raz kolejny odnotowano lepsze wyniki od rynków europejskich i światowych. Silny wzrost przewozów w Polsce odnotowano w ruchu regularnym oraz czarterowym.





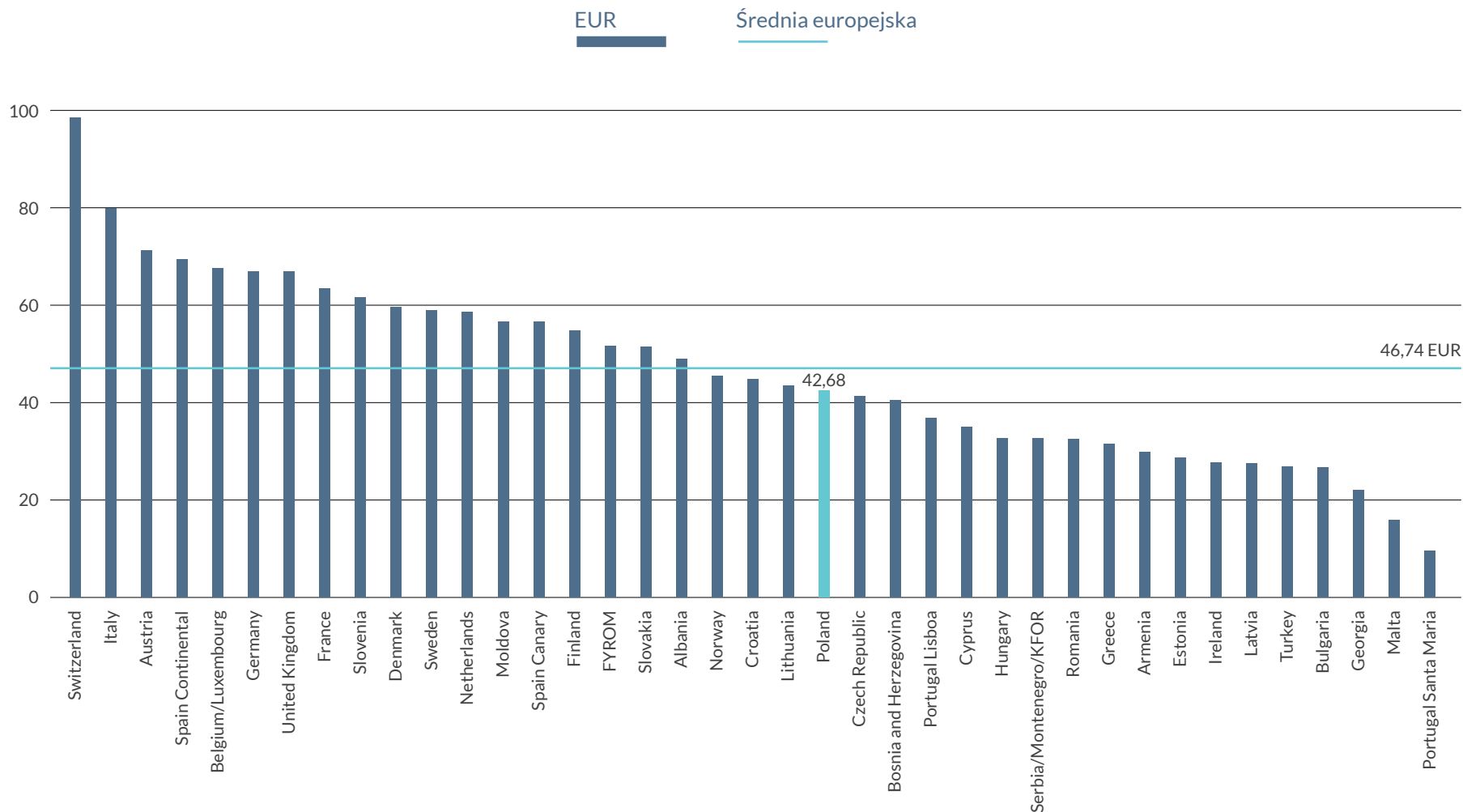
OPŁATY NAWIGACYJNE

Średnia wartość stawki opłaty trasowej w 2018 roku w wybranych krajach członkowskich EUROCONTROL wynosiła 46,74 EUR.

Polska stawka jednostkowa za usługi nawigacji trasowej była o 9% niższa od średniej europejskiej i wyniosła 42,68 EUR.



JEDNOSTKOWA STAWKA NAWIGACJI TRASOWEJ W WYBRANYCH KRAJACH CZŁONKOWSKICH EUROCONTROL*



* z uwzględnieniem stawki administracyjnej²

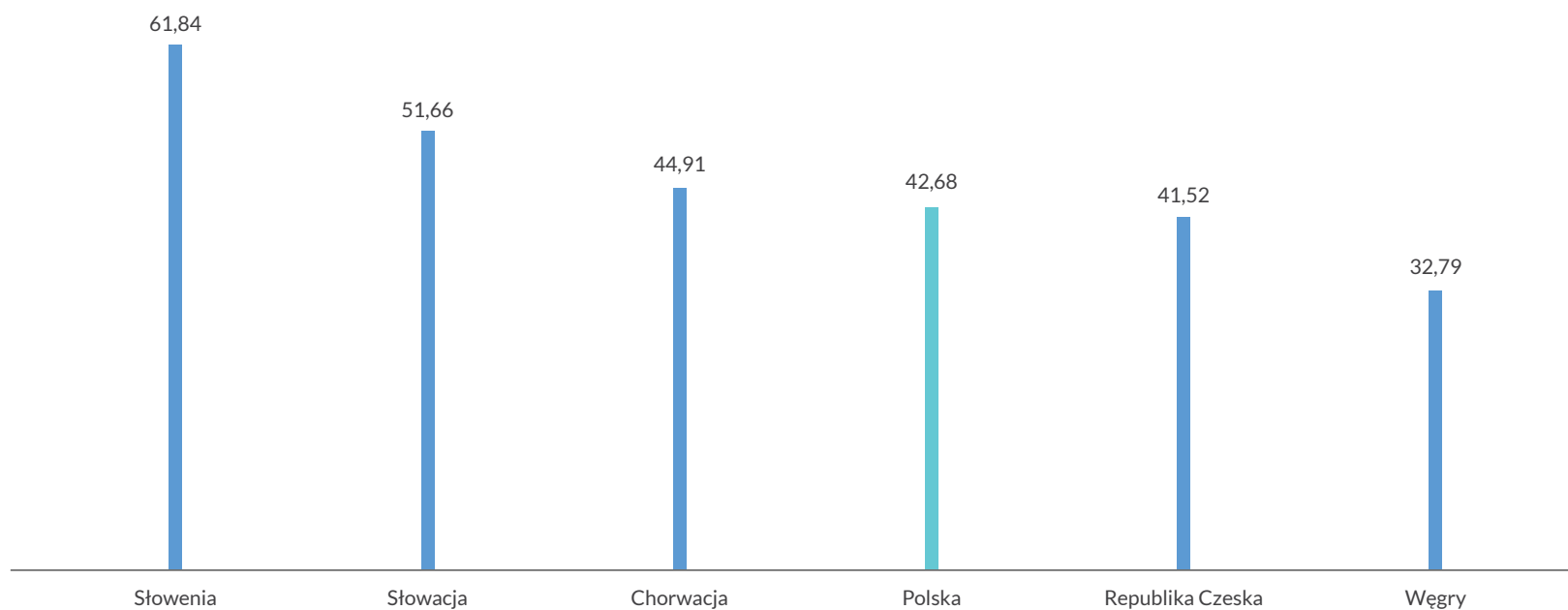
Źródło: Opracowanie własne PAŻP na podstawie: EUROCONTROL Route Charges System.

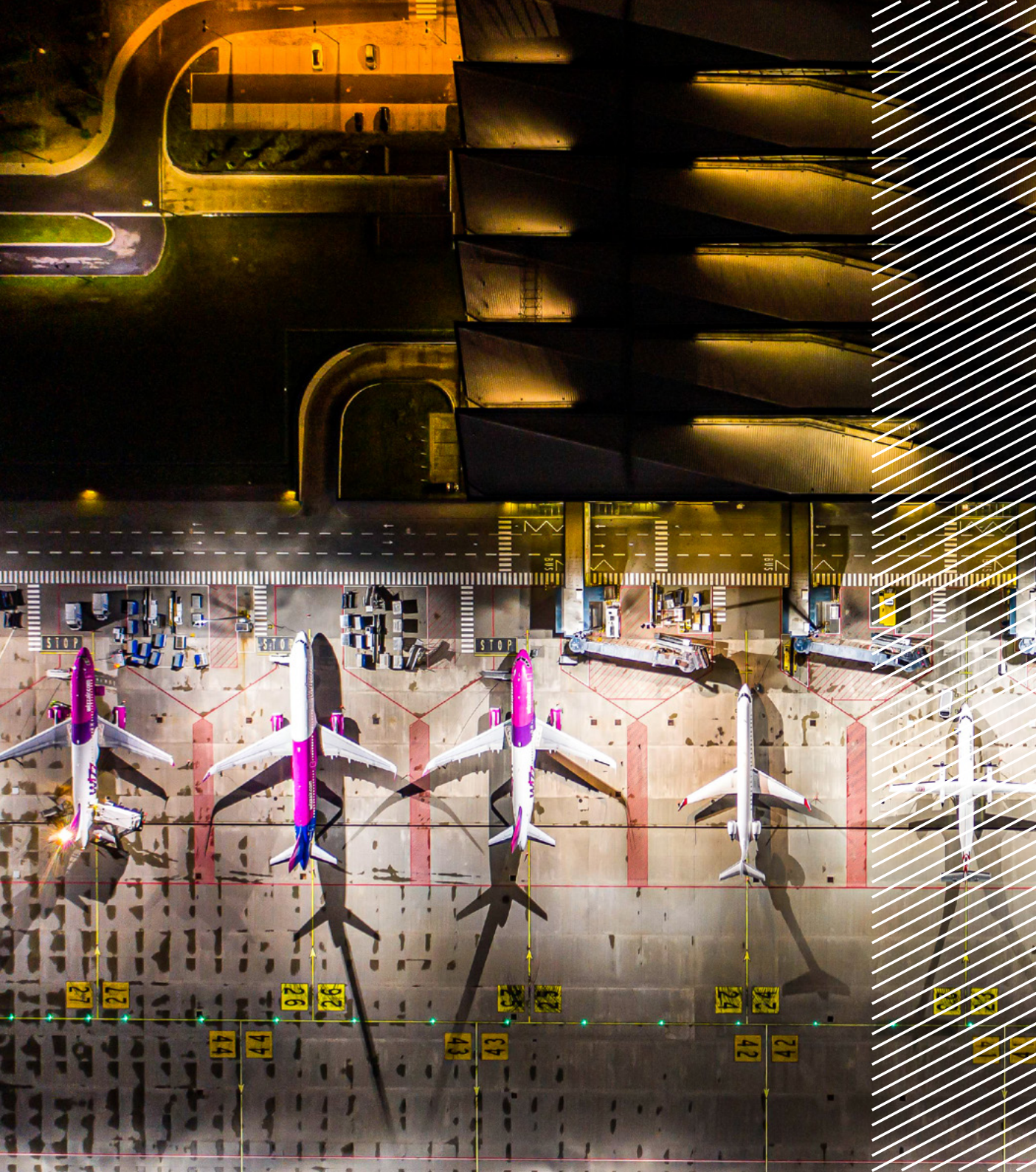
² Stawka administracyjna doliczana jest do stawki krajowej przez Centralne Biuro Opłat Trasowych EUROCONTROL (CRCO) w związku z obsługą wielostronnego systemu opłat trasowych.

Na potrzeby benchmarkingu PRB dokonało podziału europejskich ANSPs na grupy. PAŻP została przydzielona do „Central Europe”, grupy krajów działających w podobnych warunkach ekonomicznych i podobnym środowisku operacyjnym. Są to: Chorwacja, Republika Czeska, Słowacja, Słowenia, Węgry i Polska. W roku 2018 stawka jednostkowa trasowej opłaty nawigacyjnej z uwzględnieniem rewizji PSD RP2 wyniosła 42,68 EUR przy średniej dla grupy 45,9 EUR.



JEDNOSTKOWA STAWKA NAWIGACJI TRASOWEJ 2018 (EUR)





Do kalkulacji przychodów z przelotów tranzytowych oraz przychodów z nawigacji do startów i lądowań (doloty) stosowana jest opłata za usługi trasowe. Iloczyn jej wartości jednostkowej i liczby jednostek usługowych dla tego obszaru, po korektach wynikających z przepisów UE dotyczących opłat nawigacyjnych, stanowi wartość przychodów za usługi en-route w przestrzeni kontrolowanej. Stawka jednostkowa opłaty trasowej została zatwierdzona w wysokości 181,72 PLN i obowiązywała od dnia 1 stycznia do 31 grudnia 2018 roku. Stawka jednostkowa opłaty trasowej jest zwiększana przez opłatę administracyjną CRCO, która w 2018 r. wynosiła 0,56 PLN (0,13 EUR).

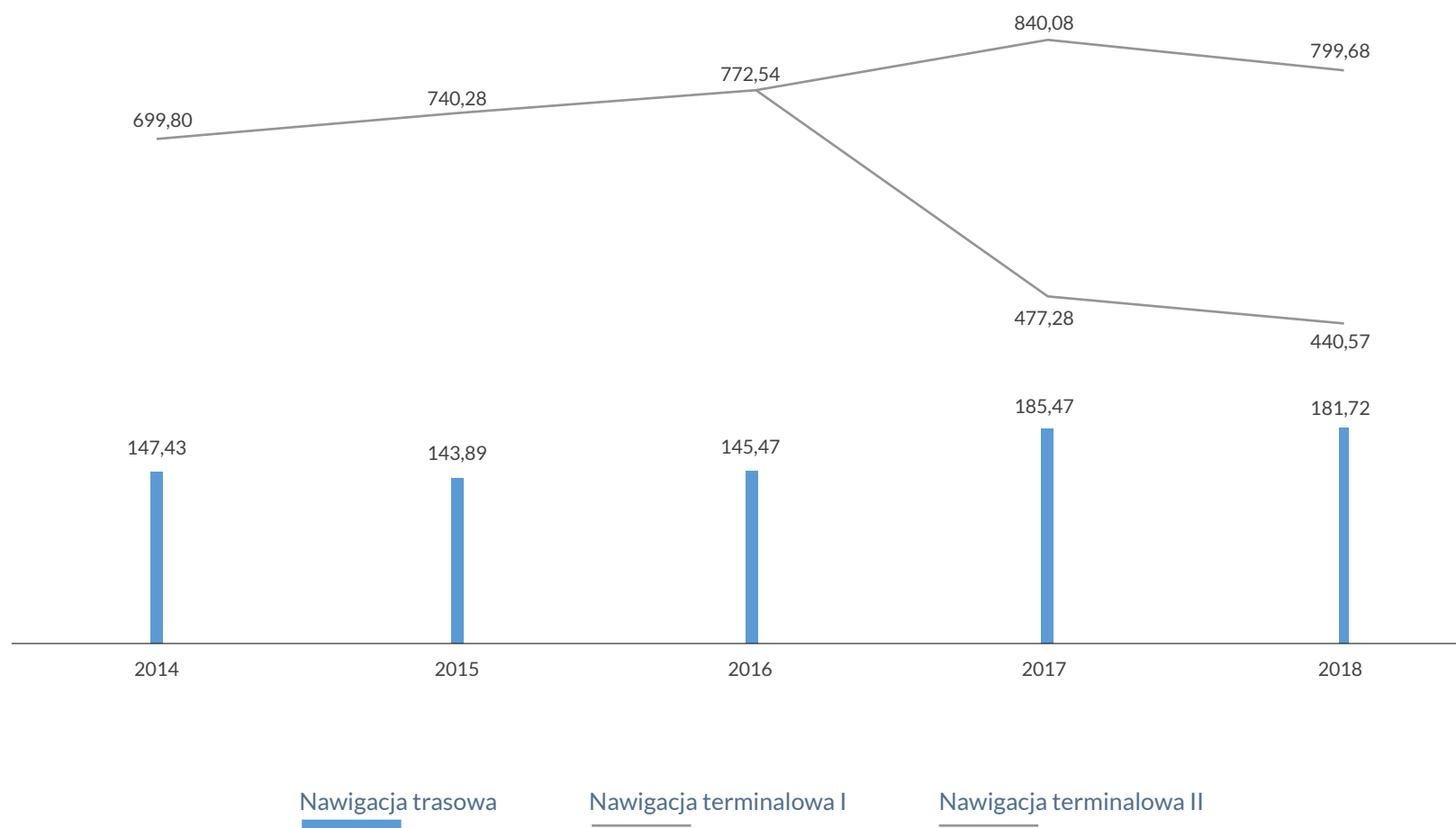
Do kalkulacji przychodów z tytułu nawigacji terminalowej stosowana jest stawka dla usług terminalowych. Iloczyn jej wartości jednostkowej oraz liczby jednostek usługowych dla tego obszaru, po korektach wynikających z przepisów UE dotyczących opłat nawigacyjnych, stanowi wartość przychodów za usługi terminalowe.

W roku 2018 obowiązywały dwie strefy dla usług nawigacji terminalowej obejmujące:

- strefę I – Warszawa (440,57 PLN);
- strefę II – pozostałe 14 portów lotniczych (799,68 PLN).



NAWIGACYJNE STAWKI JEDNOSTKOWE (PLN)



SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI FINANSOWEJ PAŻP



SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW



Okres zakończony
31/12/2018

108 506 TYS. PLN

Okres zakończony
31/12/2017

101 626 TYS. PLN

SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	OKRES ZAKOŃCZONY 31.12.2018	OKRES ZAKOŃCZONY 31.12.2017
Przychody ze sprzedaży	989 417	934 105
Koszty działalności operacyjnej	873 454	823 127
Zysk ze sprzedaży	115 963	110 977
Pozostałe przychody operacyjne	30 846	29 953
w tym: dotacje z UE oraz z MI	25 792	25 885
Pozostałe koszty operacyjne	15 789	12 518
Zysk z działalności operacyjnej	131 021	128 412
Przychody finansowe	6 950	5 321
Koszty finansowe	5	5 632
Zysk z działalności gospodarczej	137 966	128 102
Podatek dochodowy	29 460	26 476
Zysk netto	108 506	101 626
Inne całkowite dochody netto za okres sprawozdawczy	0	0
CAŁKOWITE DOCHODY OGÓŁEM	108 506	101 626



PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY

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

PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY	OKRES ZAKOŃCZONY 31.12.2018	OKRES ZAKOŃCZONY 31.12.2017
USŁUGI NAWIGACYJNE, W TYM:	982 250	925 465
Nawigacja trasowa, w tym:	838 453	784 237
Saldo mechanizmów	-6 337	-2 371
Nawigacja terminalowa, w tym:	128 137	128 244
Saldo mechanizmów	-19 007	-7 400
Dotacja na loty zwolnione	15 661	12 985
USŁUGI POZANAWIGACYJNE, W TYM M. IN.:	7 144	8 603
Pomiary parametrów meteorologicznych	1 721	3 576
Dane radarowe	2 134	2 132
SPRZEDAŻ MATERIAŁÓW	24	36
RAZEM	989 417	934 105

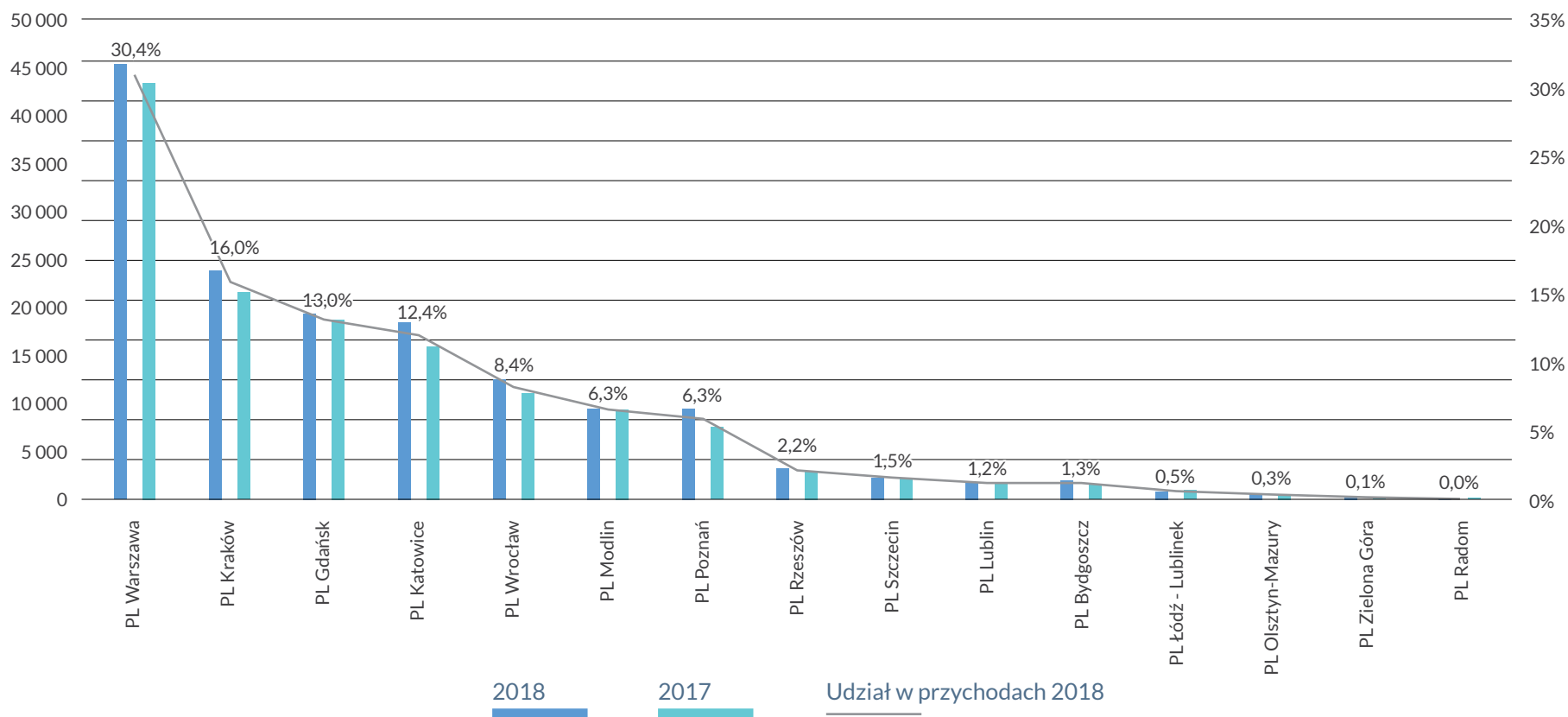


SPRZEDAŻ ZAFAKTUROWANA W PODZIALE NA USŁUGI





PRZYCHODY TERMINALOWE ZAFAKTUROWANE W PODZIALE NA PORTY LOTNICZE



Analiza struktury przychodów z działalności PAŻP pokazuje, iż dominujący udział w przychodach ogółem miały przychody ze sprzedaży, które za dwanaście miesięcy 2018 roku wyniosły 989 417 tys. PLN. Źródłem wypracowanych na takim poziomie przychodów były przede wszystkim świadczone przez Agencję usługi nawigacyjne, w tym z tytułu nawigacji trasowej oraz nawigacji terminalowej. W 2018 roku przychody z tytułu sprzedaży usług nawigacyjnych stanowiły 96% przychodów ogółem uzyskanych przez Agencję.





KOSZTY OGÓŁEM

Całkowita wartość kosztów ogółem poniesionych przez PAŻP w okresie dwunastu miesięcy 2018 roku wyniosła 889 248 tys. PLN. Koszty operacyjne w 2018 wzrosły o 50 327 tys. PLN w stosunku do roku poprzedniego. Największe wzrosty nastąpiły w Kosztach pracowni-
czych (wzrost o 34 006 tys. PLN) ze względu na zaangażowanie PAŻP w realizację zadań strategicznych w 2018 roku oraz Amortyzacji (wzrost o 13 700 tys. PLN), z powodu utrzymującego się rosnącego trendu realizacji inwestycji oraz wysokiego stanu przekazanego majątku trwałego do użytkowania).

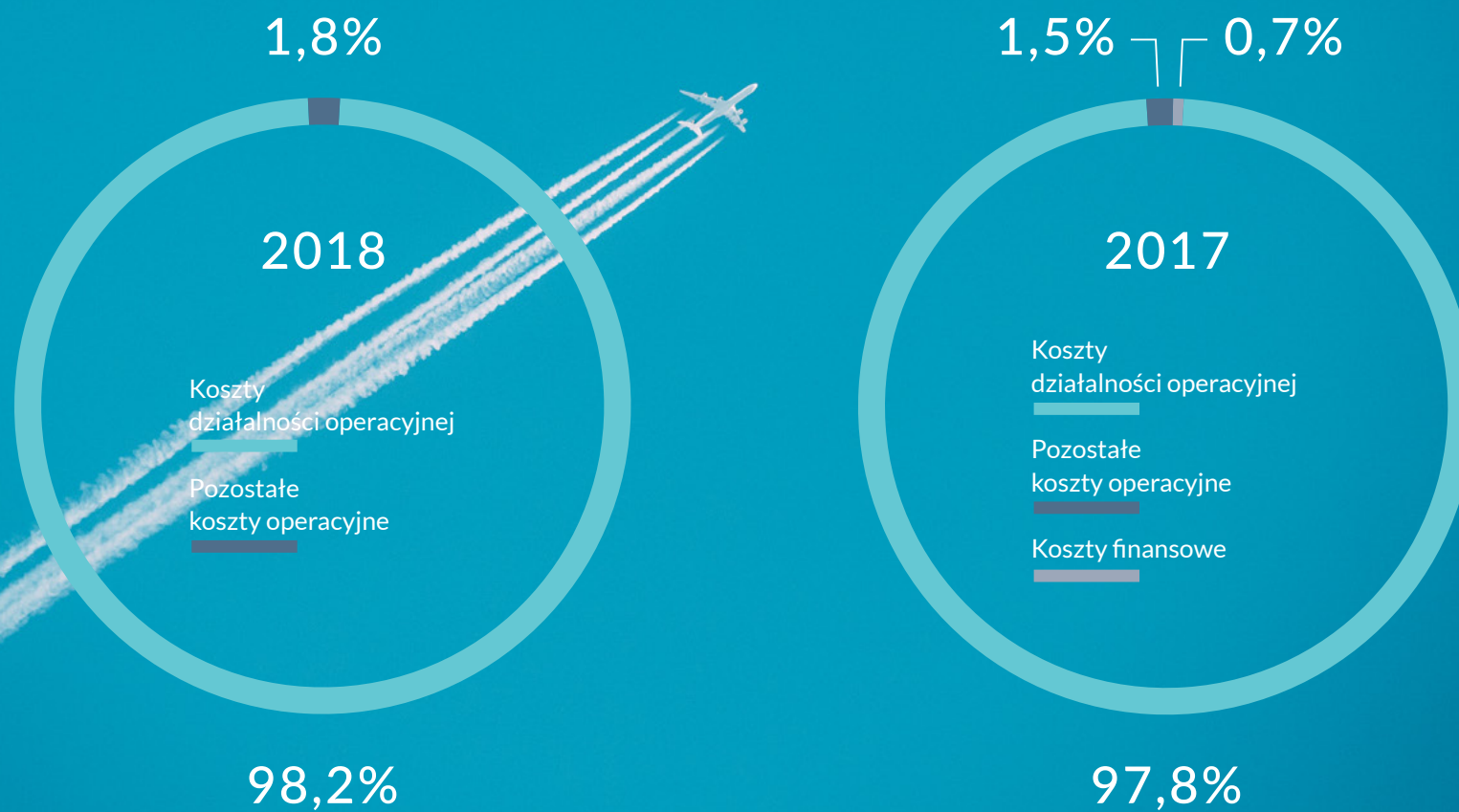
Analiza struktury kosztów z działalności PAŻP pokazuje, iż dominujący udział w kosztach ogółem miały koszty operacyjne, które za dwanaście miesięcy 2018 roku wyniosły 873 454 tys. PLN.



koszty operacyjne w 2018
873 454 TYS. PLN



KOSZTY OGÓŁEM



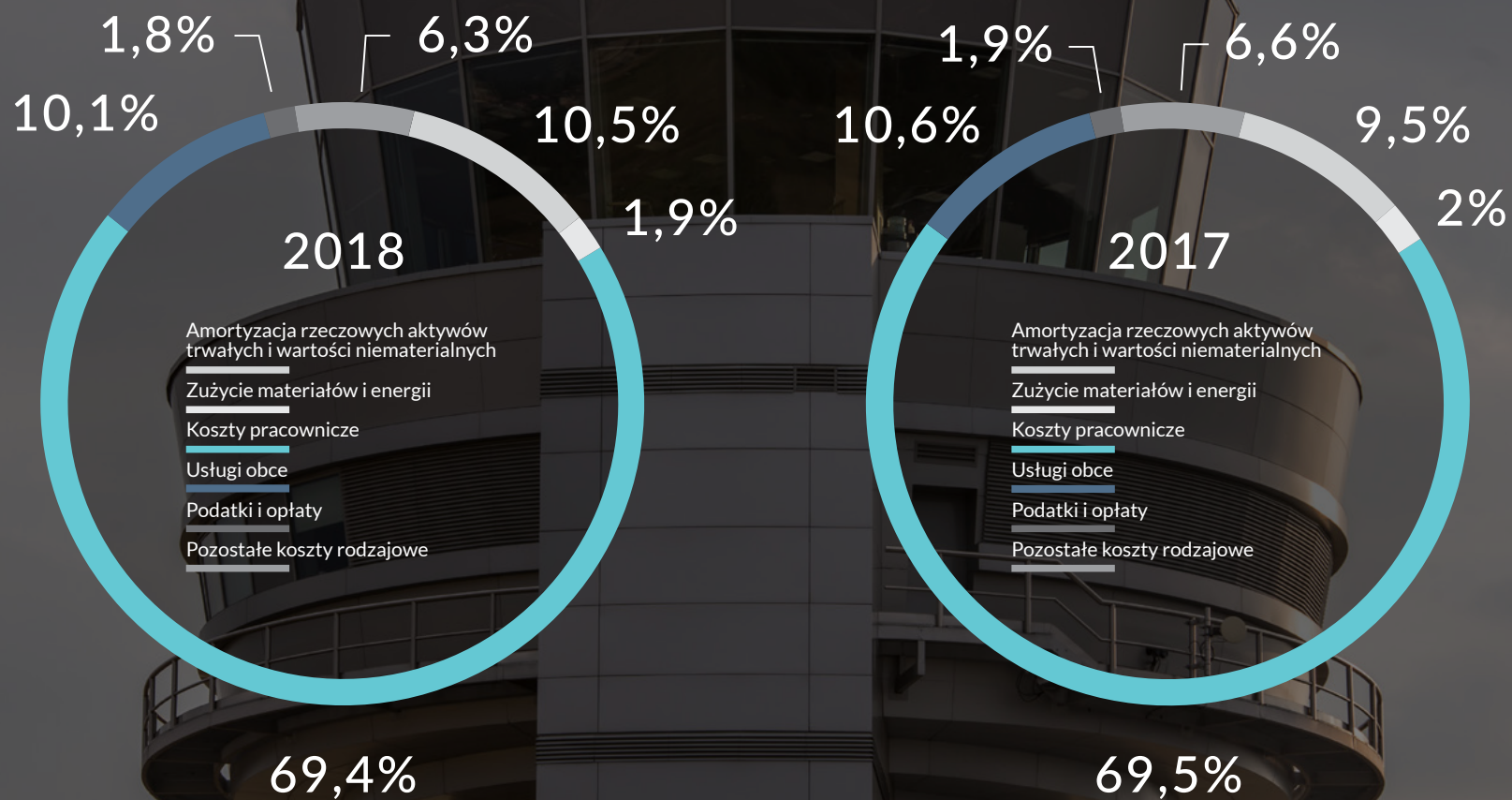


KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W UKŁADZIE RODZAJOWYM

Zaangażowanie PAŻP w realizację zadań strategicznych w 2018 r. powodowało konieczność zapewnienia właściwej organizacji zasobów ludzkich oraz w związku z tym wymagało odpowiedniego zaangażowania finansowego. Koszty wynagrodzeń i świadczeń na rzecz pracowników w 2018 r. ustalono w oparciu o mechanizmy regulujące je w Regulaminie Wynagradzania dla Pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z 17.02.2010 r. z późniejszymi zmianami.



KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W UKŁADZIE RODZAJOWYM





KOSZTY ŚWIADCZEŃ PRACOWNICZYCH

22,5%

136 152

2018

Wynagrodzenia

Koszty ubezpieczeń
społecznych i innych
świadczeń

470 162

77,5%

22,3%

127 815

2017

Wynagrodzenia

Koszty ubezpieczeń
społecznych i innych
świadczeń

444 492

77,7%



KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W PODZIALE NA USŁUGI

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

W kosztach personelu ujęciu podlegają koszty pracowni-
cze (bez kosztów szkoleń). Pozostałe koszty operacyjne
obejmują następujące kategorie kosztów rodzajowych:
zużycie materiałów i energii, usługi obce, podatki i opła-
ty, pozostałe koszty rodzajowe oraz szkolenia z kosztów
pracowniczych.



KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W PODZIALE NA USŁUGI

WYSZCZEGÓLNIENIE ZGODNE Z „ROZPORZĄDZENIEM”	POZYCJA SKŁADOWA	NAWIGACJA TRASOWA	NAWIGACJA TERMINALOWA
PERSONEL	RAZEM, W TYM	505 542	89 489
	Koszty operacyjne	502 857	89 015
	Pozostałe koszty operacyjne	2 685	474
POZOSTAŁE KOSZTY OPERACYJNE	RAZEM, W TYM	85 304	14 883
	Koszty operacyjne	81 991	14 758
	Pozostałe koszty operacyjne i koszty finansowe	11 272	1 200
	Korekta z tytułu przychodów netto z pozostałych usług	-1 508	-261
	Pozostałe przychody operacyjne i przychody finansowe	-6 452	-814
AMORTYZACJA	KOSZTY OPERACYJNE	79 147	11 909
KOSZT KAPITAŁU		83 285	6 109
KOSZTY WYJĄTKOWE		0	0
KOSZTY CAŁKOWITE		753 279	122 391



SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ NA DZIEŃ	31.12.2018	31.12.2017
AKTYWA TRWAŁE	1 166 498	1 099 222
Wartości niematerialne	197 401	165 041
Rzeczowe aktywa trwałe	911 074	869 204
Należności długoterminowe	219	991
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	53 528	53 992
Długoterminowe aktywa z tytułu mechanizmów wyrównawczych	3 140	8 580
Inne rozliczenia międzyokresowe	1 137	1 416
AKTYWA OBROTOWE	636 245	585 435
Zapasy	201	256
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	193 504	177 467
Należności z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych	4 442	5 547
Krótkoterminowe aktywa z tytułu mechanizmów wyrównawczych	9 011	32 767
Inne krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	2 930	2 884
Środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych	423 982	359 496
Aktywa dostępne do sprzedaży	2 175	7 018
AKTYWA RAZEM	1 802 743	1 684 657



SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

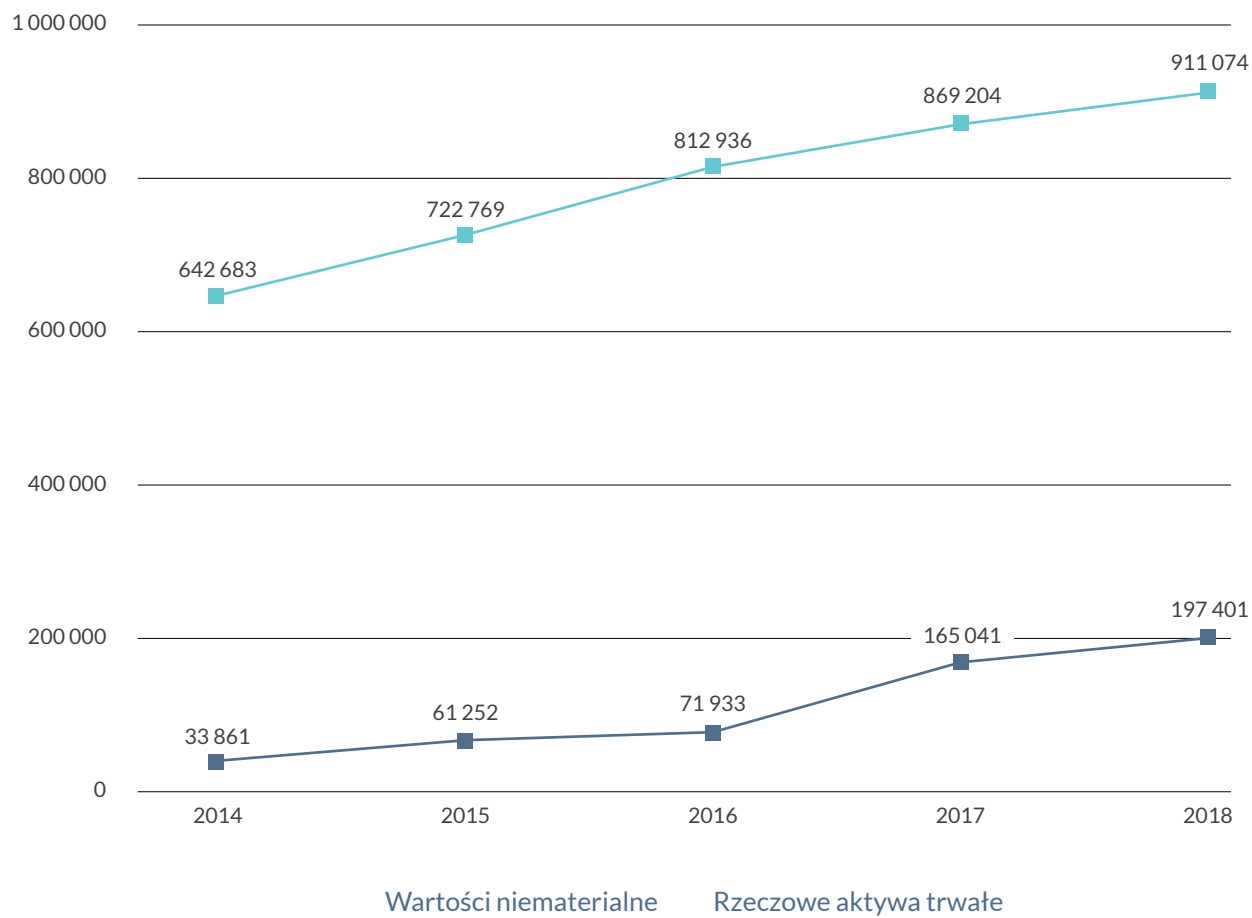
SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ NA DZIEŃ	31.12.2018	31.12.2017
FUNDUSZ WŁASNY, W TYM:	1 014 637	906 560
Fundusz założycielski	475 022	475 022
Fundusz zapasowy	431 539	267 683
Zyski zatrzymane	-429	62 229
Zysk za rok obrotowy	108 506	101 626
ZOBOWIĄZANIA DŁUGOTERMINOWE	557 226	476 166
Rezerwy długoterminowe	267 566	245 511
Długoterminowe zobowiązania z tytułu mechanizmów wyrównawczych	55 629	25 703
Inne długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	233 194	204 094
Pozostałe zobowiązania długoterminowe	837	858
ZOBOWIĄZANIA KRÓTKOTERMINOWE	230 880	301 931
Rezerwy krótkoterminowe	15 850	14 144
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	135 138	170 918
Krótkoterminowe zobowiązania z tytułu mechanizmów wyrównawczych	26 993	62 276
Inne krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	52 898	54 592
PASYWA RAZEM	1 802 743	1 684 657

AKTYWA TRWAŁE

Aktywa trwałe na dzień 31.12.2018 r. stanowiły 65% sumy bilansowej, natomiast pozostałe 35%, stanowił majątek obrotowy. Z analizy struktury posiadanego w 2018 roku przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej majątku wynika, że Agencja, dysponowała rzeczowymi aktywami trwałymi na łączną kwotę 911 074 tys. PLN, na które głównie składały się urządzenia techniczne i maszyny, budynki i budowle, grunty (w tym prawa wieczystego użytkowania gruntów) oraz rzeczowe aktywa trwałe w budowie. Rosnąca wartość tych składników jest wynikiem intensyfikacji w realizacji zadań inwestycyjnych w 2018 roku.

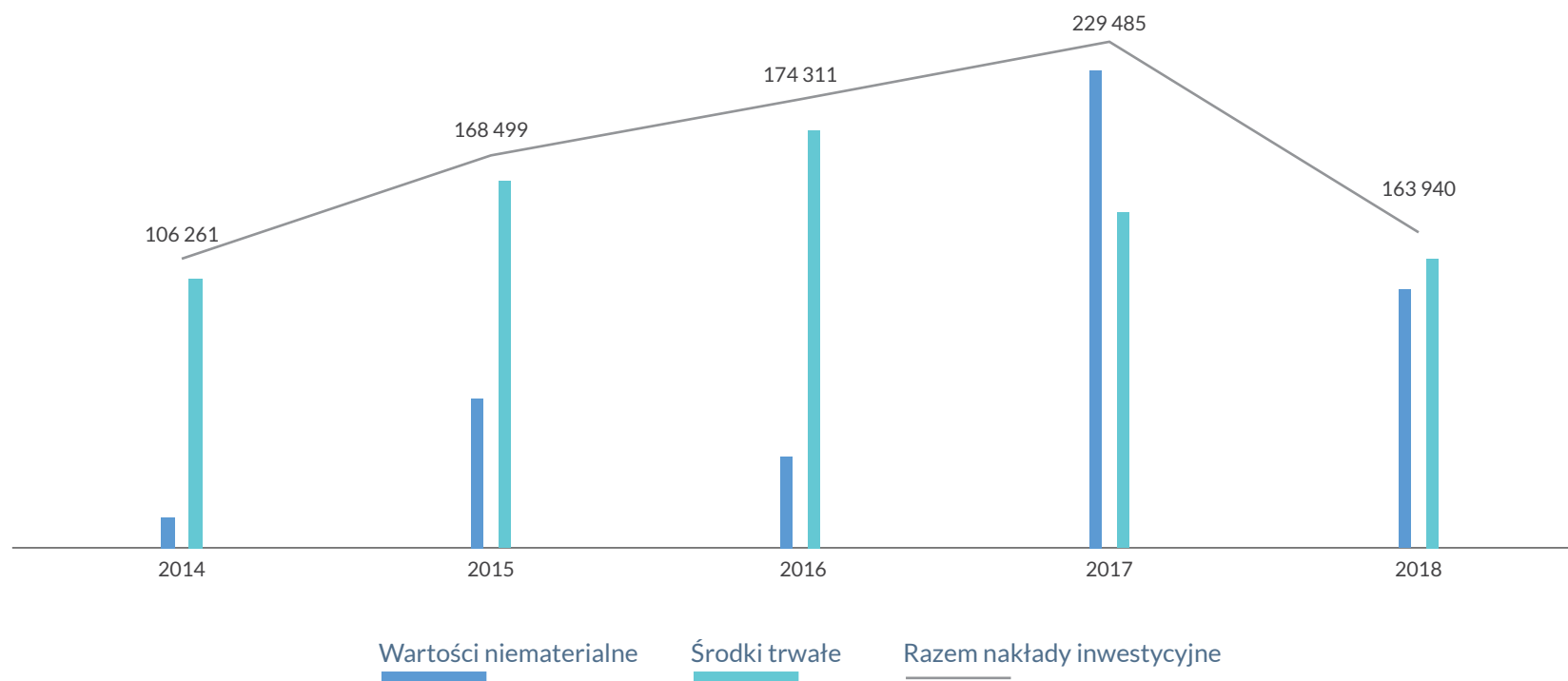


WARTOŚCI NIEMATERIALNE, RZECZOWE AKTYWA TRWAŁE





NAKŁADY INWESTYCYJNE



Nakłady na modernizację oraz budowę nowoczesnej infrastruktury CNS/ATM i obiektowej poniesione przez PAŻP w 2018 roku wyniosły 163,9 mln PLN. Największą wartość nakładów inwestycyjnych poniesiono na realizację zadań z obszaru Pojemność, które przede wszystkim dotyczyły realizacji inwestycji w zakresie systemów zarządzania ruchem lotniczym.



RZECZOWE AKTYWA TRWAŁE

RZECZOWE AKTYWA TRWAŁE	31.12.2018	31.12.2017
Grunty własne, Prawo wieczystego użytkowania gruntów	162 076	156 781
Budynki i budowle	261 222	214 909
Urządzenia techniczne, maszyny	350 269	320 855
Rzeczowe aktywa trwałe w budowie	95 374	131 460
Środki transportu, Pozostałe aktywa trwałe	42 133	45 198
RAZEM	911 074	869 204

Ze względu na długi horyzont czasowy realizowanych zadań inwestycyjnych widoczny jest znaczący wzrost majątku trwałego w budowie. Agencja na koniec 2018 roku dysponowała rzeczowymi aktywami trwałymi na łączną kwotę 911 074 tys. PLN, na które głównie składały się urządzenia techniczne i maszyny, budynki i budowle, grunty (w tym prawa wieczystego użytkowania gruntów) oraz rzeczowe aktywa trwałe w budowie.



AKTYWA OBROTOWE

Najbardziej znaczącą pozycją aktywów obrotowych w 2018 roku były środki pieniężne. Stan środków pieniężnych i ich ekwiwalentów odnotowany na dzień 31.12.2018 r. wyniósł 423 982 tys. PLN.



NALEŻNOŚCI Z TYTUŁU DOSTAW I USŁUG ORAZ POZOSTAŁE NALEŻNOŚCI

NALEŻNOŚCI Z TYTUŁU DOSTAW I USŁUG ORAZ POZOSTAŁE NALEŻNOŚCI	31.12.2018	31.12.2017
Należności z tytułu dostaw i usług (brutto)	181 354	182 395
Odpisy na należności zagrożone	-20 717	-29 983
NALEŻNOŚCI Z TYTUŁU DOSTAW I USŁUG (NETTO), W TYM:	160 637	152 411
Wymagalne w okresie do 12 miesięcy	160 637	152 411
Należności z tytułu innych podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych oraz innych świadczeń	27 985	21 095
Pozostałe należności	4 049	3 387
Należności od ZFŚS	832	574
POZOSTAŁE NALEŻNOŚCI	32 867	25 056
NALEŻNOŚCI Z TYTUŁU DOSTAW I USŁUG ORAZ POZOSTAŁE NALEŻNOŚCI	193 504	177 467

Agencja dokonuje odpisu na należności nieściągalne, przeterminowane zgodnie z zasadą, że na należności nieściągalne odpis dokonywany jest w 100%. Na należności przeterminowane odpis dokonywany jest w 50% na należności przeterminowane w przedziale 91-180 dni i w 100% na należności przeterminowane powyżej 181 dni.



PASYWA

Z analizy źródeł finansowania majątku wynika, że fundusze własne Agencji w kwocie 1 014 637 tys. PLN stanowią 56% pasywów ogółem, natomiast pozostałe 44% to zobowiązania długoterminowe oraz zobowiązania krótkoterminowe w łącznej kwocie 788 106 tys. PLN.



SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W FUNDUSZACH WŁASNYCH

SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W FUNDUSZACH WŁASNYCH	FUNDUSZ ZAŁOŻYCIELSKI	FUNDUSZ ZAPASOWY	WYNIKI ZATRZYMANE	ZYSK ZA ROK OBROTOWY	RAZEM
NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2017	475 022	267 683	62 229	101 626	906 560
Podział zysku za rok ubiegły		163 855	-62 229	-101 626	0
Korekta zysku 2016			-429		-429
Zyski zatrzymane					0
Zysk za rok obrotowy				108 506	108 506
NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2018	475 022	431 539	-429	108 506	1 014 637



SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

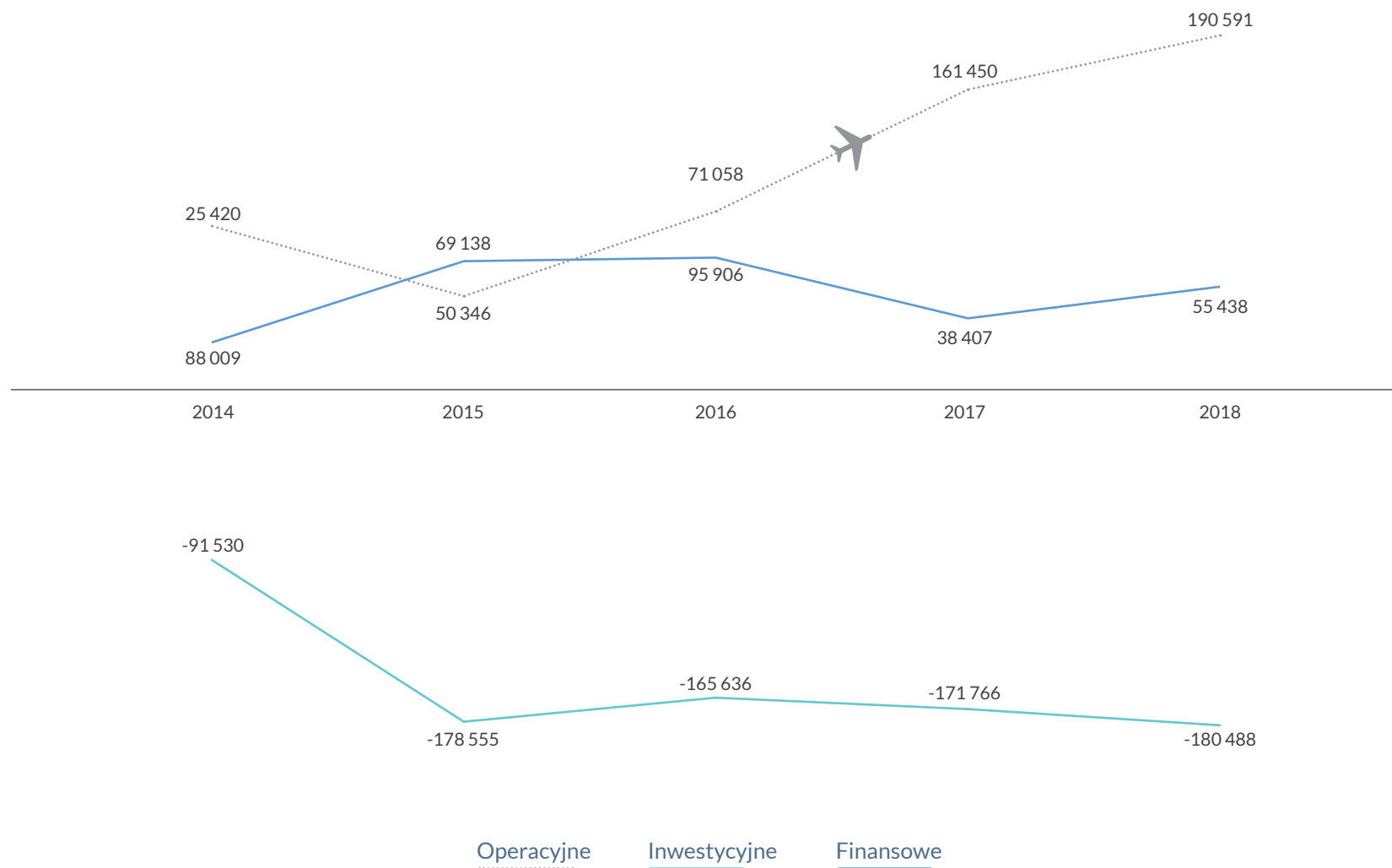
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej PAŻP za 2018 rok wyniosły 190 591 tys. PLN. Przepływy z działalności operacyjnej są to przepływy pieniężne pochodzące z podstawowej, statutowej działalności PAŻP i są związane bezpośrednio ze świadczonymi usługami. Przepływy te obejmują wpływy gotówkowe ze sprzedaży, wydatki z tytułu ponoszonych kosztów zakupu materiałów i surowców, płac, czynszów itp. Dodatkowo saldo przepływów pieniężnych w obszarze działalności operacyjnej świadczy o zdolności Agencji do generowania gotówki na podstawowej działalności operacyjnej.

Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej zasilają w gotówkę niezbędną do realizacji inwestycji. W związku z prowadzonymi procesami inwestycyjnymi w 2018 roku wydatki netto na nabycie wartości niematerialnych oraz rzeczowych aktywów trwałych wyniosły 180 488 tys. PLN. Ujemne przepływy wykazane w tym obszarze na tak wysokim poziomie świadczą o prowadzeniu przez PAŻP intensywnych działaniach inwestycyjnych zmierzających do zwiększenia wartości majątku trwałego.

Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej w analizowanym okresie były dodatnie i wyniosły 55 438 tys. PLN, co w głównej mierze jest efektem wpływów z tytułu dotacji UE (51 590 tys. PLN).



PRZEPŁYWY PIENIĘŻNE





SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	OKRES ZAKOŃCZONY 31.12.2018	OKRES ZAKOŃCZONY 31.12.2017
Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej		
Zysk (strata) brutto	137 966	128 102
Korekty razem	52 625	33 349
Amortyzacja	91 714	78 015
Zyski (straty) z tytułu różnic kursowych	840	1 561
Odsetki zarachowane	-3 848	-5 314
Strata z działalności inwestycyjnej	2 041	-299
Zmiana stanu rezerw	23 761	11 655
Zmiana stanu zapasów	55	3
Zmiana stanu należności	-14 160	-42 733
Zmiana stanu zobowiązań	-18 831	30 918
Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	1 841	4 421
Zmiana stanu mechanizmów wyrównawczych	23 840	10 436
Zapłacony podatek	-28 896	-29 028
Inne korekty	-25 732	-26 285
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	190 591	161 450
Zbycie wartości niematerialnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	422	433
Wydatki na wartości niematerialne oraz rzeczowe aktywa trwałe	-180 910	-172 199
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-180 488	-171 766
Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej		
Odsetki otrzymane	3 853	5 321
Odsetki zapłacone	-5	-7
Wpływy z tytułu dotacji	51 590	33 093
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	55 438	38 407
Zwiększenia (zmniejszenia) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	65 542	28 091
Zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	-840	-1 561
Zmiana stanu środków pieniężnych zgodna ze sprawozdaniem z sytuacji finansowej	64 702	26 530
Saldo otwarcia środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	359 496	332 966
Saldo zamknięcia środków pieniężnych i ich ekwiwalentów, w tym:	423 982	359 496
o ograniczonej możliwości dysponowania	7 658	5 946

Sprawozdanie biegłego rewidenta

jakość

transparentność

kompetencje

etyka



Sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta z badania

rocznego sprawozdania finansowego
POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
z siedzibą w Warszawie
za rok obrotowy od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 31 grudnia 2018 r.

Wiarygodna informacja – zaufanie inwestorów



SPRAWOZDANIE NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA Z BADANIA ROCZNEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO

Dla Ministra Infrastruktury

Sprawozdanie z badania sprawozdania finansowego

Opinia o sprawozdaniu finansowym

Przeprowadziliśmy badanie załączonego rocznego sprawozdania finansowego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z siedzibą w Warszawie przy ul. Wieżowej 8, zwanej dalej Agencją, za rok obrotowy od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 31 grudnia 2018 r., na które składa się sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2018 roku, sprawozdanie z całkowitych dochodów, sprawozdanie ze zmian w funduszach własnym, sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe zawierające znaczące zasady (polityki) rachunkowości i inne informacje objaśniające.

Sprawozdanie to zostało sporządzone w postaci pliku elektronicznego o nazwie SPRAWOZDANIE FINANSOWE PAŻP za 2018 ROK.T.T.pdf opatrzonego podpisem elektronicznym Prezesa Agencji w dniu 14 maja 2019 r.

Roczne sprawozdanie finansowe zostało sporządzone zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości, Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami ogłoszonymi w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej, zwanymi dalej „MSSF UE”.

Naszym zdaniem, załączone roczne sprawozdanie finansowe Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:

- przedstawia rzetelnie i jasno obraz sytuacji majątkowej i finansowej Agencji na dzień 31 grudnia 2018 roku, wyniku finansowego oraz przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia zgodnie z MSSF UE i przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości,
- jest zgodne, we wszystkich istotnych aspektach, co do formy i treści z ustawą z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz.U. z 2018 r. poz. 395 z późniejszymi zmianami) zwaną dalej „ustawą o rachunkowości”, MSSF UE, a także z wpływającymi na jego treść postanowieniami statutu Agencji,
- zostało sporządzone, we wszystkich istotnych aspektach, na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych zgodnie z przepisami rozdziału 2 ustawy o rachunkowości.

Podstawa opinii

Badanie sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy zgodnie z Krajowymi Standardami Badania w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania przyjętych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów, zwanych dalej „Krajowymi Standardami Badania”, mającymi zastosowanie do badań sprawozdań finansowych sporządzonych za okresy kończące się 31 grudnia 2018 r. lub później, ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz. U. z 2017 roku poz. 1089), zwanej dalej „ustawą o biegłych rewidentach”.

Nasza odpowiedzialność zgodnie z tymi standardami została opisana poniżej w sekcji „Odpowiedzialność biegłego rewidenta”.

Jesteśmy niezależni od Agencji zgodnie z Kodeksem etyki zawodowych księgowych Międzynarodowej Federacji Księgowych, zwanym dalej „Kodeksem IFAC”, przyjętym uchwałami Krajowej Rady Biegłych Rewidentów oraz z wymogami niezależności określonymi w ustawie o biegłych rewidentach. Wypełniliśmy także nasze inne obowiązki etyczne określone w ustawie o biegłych rewidentach i Kodeksie IFAC.

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

Odpowiedzialność Prezesa Agencji za sprawozdanie finansowe

Prezes Agencji jest odpowiedzialny za sporządzenie rocznego sprawozdania finansowego, które prezentuje jasny i rzetelny obraz zgodnie z MSSF UE, jego zgodność z obowiązującymi Agencję przepisami prawa oraz statutem Agencji, a także za prowadzenie ksiąg rachunkowych zgodnie z zasadami określonymi w ustawie o rachunkowości.

Prezes Agencji jest odpowiedzialny również za kontrolę wewnętrzną, którą uznaje za niezbędną dla sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego wolnego od istotnych zniekształceń powstałych wskutek celowych działań lub błędów.

Prezes Agencji jest odpowiedzialny za ocenę zdolności Agencji do kontynuowania działalności, ujawnienie w sprawozdaniu finansowym, jeżeli ma to zastosowanie, spraw związanych z kontynuacją działalności. Przy wyborze zasad i polityk rachunkowości oraz sporządzaniu sprawozdania finansowego Prezes Agencji jest również odpowiedzialny, za przyjęcie założenia, że jednostka będzie kontynuowała w dającej się przewidzieć przyszłości działalność w niezmniejszonym istotnie zakresie, chyba że Prezes Agencji zamierza dokonać likwidacji albo zaniechać prowadzenia działalności lub gdy nie ma innej realnej możliwości jej kontynuowania.

Zgodnie z ustawą o rachunkowości, Prezes Agencji jest zobowiązany do zapewnienia, aby roczne sprawozdanie finansowe spełniało wymagania przewidziane w ustawie o rachunkowości.

Odpowiedzialność Biegłego Rewidenta

Celem badania jest uzyskanie racjonalnej pewności czy sprawozdanie finansowe jako całość nie zawiera istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem lub błędem, oraz wydanie sprawozdania niezależnego biegłego rewidenta zawierającego naszą opinię. Racjonalna pewność jest wysokim poziomem pewności, ale nie gwarantuje, że badanie przeprowadzone zgodnie z Krajowymi Standardami Badania zawsze wykryje istniejące istotne zniekształcenie. Zniekształcenia mogą powstawać na skutek oszustwa lub błędu i są uważane za istotne, jeżeli można racjonalnie oczekiwać, że pojedynczo lub łącznie mogłyby wpłynąć na decyzje gospodarcze użytkowników podjęte na podstawie tego sprawozdania finansowego.

Przeprowadzając badanie, zgodnie z Krajowymi Standardami Badania:

- stosujemy zawodowy osąd i zachowujemy zawodowy sceptycyzm, oraz
- identyfikujemy i oceniamy ryzyka istotnego zniekształcenia sprawozdania finansowego spowodowanego oszustwem lub błędem, projektujemy i przeprowadzamy procedury badania odpowiadające tym ryzykom i uzyskujemy dowody badania, które są wystarczające i odpowiednie, aby stanowić podstawę dla naszej opinii. Ryzyko niewykrycia istotnego zniekształcenia, powstałego na skutek oszustwa lub innych nieprawidłowości jest wyższe niż ryzyko niewykrycia istotnego zniekształcenia powstałego na skutek błędu, ponieważ może obejmować zmyw, fałszerstwo, celowe pominięcia, wprowadzanie w błąd lub obejście kontroli

wewnętrznej i może dotyczyć każdego obszaru prawa i regulacji, nie tylko tego bezpośrednio wpływającego na sprawozdanie finansowe.

- uzyskujemy zrozumienie kontroli wewnętrznej znaczącej dla badania w celu zaprojektowania procedur badania, które są odpowiednie w danych okolicznościach, nie zaś w celu wyrażenia opinii na temat skuteczności kontroli wewnętrznej Agencji;
- oceniamy odpowiedniość zastosowanych zasad (polityki) rachunkowości, zasadność szacunków księgowych oraz powiązanych ujawnień dokonanych przez Zarząd Agencji;
- oceniamy zasadność przyjęcia przez Zarząd Agencji założenia kontynuacji działalności przy sporządzaniu i prezentacji sprawozdania finansowego, oraz na podstawie zebranych dowodów badania, oceniamy czy istnieje istotna niepewność dotycząca zdarzeń lub warunków, które mogą budzić poważne wątpliwości co do zdolności Agencji do kontynuacji działalności. Gdy ocenimy, iż istotna niepewność istnieje, jesteśmy zobowiązani w naszym sprawozdaniu z badania albo zwrócić uwagę na ujawnienia w sprawozdaniu finansowym dotyczącej tej niepewności, albo zmodyfikować naszą opinię o sprawozdaniu finansowym, jeżeli sprawozdanie finansowe nie zawiera odpowiednich ujawnień dotyczących istotnej niepewności. Nasza ocena jest oparta na dowodach badania uzyskanych do dnia sporządzenia naszego sprawozdania z badania. Jednakże w przyszłości mogą wystąpić zdarzenia lub warunki, które mogą spowodować, iż Agencja nie będzie kontynuowała działalności.
- oceniamy ogólną prezentację, strukturę i zawartość sprawozdania finansowego, w tym ujawnienia, oraz czy sprawozdanie finansowe przedstawia będące ich podstawą transakcje i zdarzenia w sposób zapewniający rzetelną prezentację.

Zakres badania nie obejmuje zapewnienia co do przyszłej rentowności Agencji ani efektywności lub skuteczności prowadzenia jej spraw przez Prezesa Agencji obecnie lub w przyszłości.

Zgodnie z ustawą o biegłych rewidentach jesteśmy także zobowiązani zawrzeć w sprawozdaniu z badania opinię o tym, czy sprawozdanie finansowe jest zgodne co do formy i treści z obowiązującymi Agencję przepisami prawa i statutem oraz opinię, czy zostało ono sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych. Opinię w tym zakresie sformułowaliśmy w oparciu o prace wykonane w trakcie badania.

Sprawozdanie na temat innych wymogów prawa i regulacji

Inne informacje dołączone do rocznego sprawozdania finansowego

Inne informacje obejmują informacje finansowe i niefinansowe inne niż sprawozdanie finansowe oraz sprawozdanie z badania. Inne informacje obejmują sprawozdanie z działalności Agencji za rok zakończony 31 grudnia 2018 r.

Sprawozdanie z działalności zostało sporządzone w postaci pliku elektronicznego o nazwie SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI PAŻP za 2018 ROK.T.pdf opatrzzonego podpisem elektronicznym Prezesa Agencji w dniu 14 maja 2019 r.

Nasza opinia o sprawozdaniu finansowym nie obejmuje tych innych informacji oraz, o ile nie zostało to jednoznacznie wskazane w *Sprawozdaniu na temat innych wymogów prawa i regulacji*, nie wyrażamy żadnej formy zapewnienia o tych innych informacjach. Ponadto zakres naszych prac oraz charakter naszego zapewnienia są wyłącznie takie jak opisujemy.

Odpowiedzialność Prezesa Agencji

Prezes Agencji jest odpowiedzialny za sporządzenie innych informacji zgodnie z przepisami prawa. Prezes Agencji jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby sprawozdanie z działalności oraz inne informacje były zgodne z wymogami ustawy o rachunkowości.

Odpowiedzialność biegłego rewidenta

Zgodnie z wymogami ustawy o biegłych rewidentach jesteśmy zobowiązani sformułować opinię, czy sprawozdanie z działalności uwzględni przepisy ustawy o rachunkowości, a także czy jest zgodne z informacjami zawartymi w rocznym sprawozdaniu finansowym.

Dodatkowo jesteśmy zobowiązani sformułować oświadczenie, czy w świetle wiedzy o Agencji i jej otoczeniu uzyskanej podczas badania stwierdziliśmy w sprawozdaniu z działalności istotne zniekształcenia, a w przypadku ich stwierdzenia wskazać na czym one polegają.

Zapoznaliśmy się ze sprawozdaniem z działalności. Przeanalizowaliśmy, czy zawiera ono informacje wymagane powyższymi przepisami prawa oraz sprawdziliśmy, czy informacje w nim zawarte są zgodne z informacjami zawartymi w sprawozdaniu finansowym. Czytając sprawozdanie z działalności rozważyliśmy, w oparciu o naszą wiedzę o Agencji i jej otoczeniu, czy nie zawiera ono istotnych zniekształceń.

Opinia na temat sprawozdania z działalności

Naszym zdaniem, w oparciu o prace wykonane w związku z badaniem rocznego sprawozdania finansowego, załączone sprawozdanie z działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2018 r.:

- uwzględni informacje, o których mowa w art. 49 ustawy o rachunkowości,
- informacje prezentowane w tym sprawozdaniu są zgodne z informacjami zawartymi w zbadanym sprawozdaniu finansowym.

W świetle wiedzy o Agencji i jej otoczeniu uzyskanej podczas badania, nie stwierdziliśmy w sprawozdaniu z działalności Agencji istotnych zniekształceń.



Signed by /
Podpisano przez:

Cezary Hubert
Bąkiewicz

Date / Data: 2019-
05-14 17:01

Cezary Bąkiewicz
Biegły rewident nr 12 232

kluczowy biegły rewident przeprowadzający badanie
w imieniu PKF Consult Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp. k.
firmy audytorskiej nr 477

ul. Orzycka 6 lok. 1B
02-695 Warszawa

Warszawa, dnia 14 maja 2019 roku



Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
ul. Wieżowa 8
02-147 Warsaw, Polska

www.pansa.pl
business@pansa.pl

ŚLEDŹ NAS NA:

