



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

RAPORT RO
ANNUAL R

■ Misja Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej

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

■ Wizja Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej

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

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

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

■ Cele strategiczne Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej

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

■ Polska jest członkiem następujących lotniczych organizacji międzynarodowych

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

■ The mission of PANSA

Ensuring the safety and maintaining an efficient movement of the airspace and by providing high quality air navigation services.

■ The vision of PANSA

The Polish Air Navigation Services Agency will be an organization with a strong and well-established position on European market of air navigation services providers. The vision will be realized through effective and optimal engagement of human resources and thanks to the specificity of geographical location of Poland in Europe (eastern borders of EU and NATO). The Polish Air Navigation Services Agency, cooperating with national and international organisations shall act as a bridge between Eastern and Western parts of Europe in regards to air navigation services.

2015 was the first year of the implementation of the PANSA Strategic Plan (2015– 2019).

■ Strategic targets of PANSA

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

■ Poland is a member of the following aviation organizations

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

■ Wydarzenia 2015

STYCZEŃ 2015

Podpisana umowa na modernizację systemu PEGASUS_21

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

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

LUTY 2015

Współpraca w Bałtyckim FAB

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

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

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

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

■ Main events of 2015

JANUARY 2015

A contract regarding modernization

On 15th January 2015, The Polish Air Navigation Agreement for the development and modernization of the PEGASUS_21 system.

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

FEBRUARY 2015

Cooperation in the Baltic FAB

Poland and Lithuania implement projects aimed at harmonizing and standardizing the system of ATM management and FRA implementation.

These actions restructure Baltic FAB airspace, which will lead to the air traffic flows, release of additional capacity of the airspace and increase of the efficiency of the air traffic services.

An additional element of those activities is the preparation of the list of tasks within the SESAR 2020 project, which is of interest for the Polish Air Navigation and Oro Navigacija investment.

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



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

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

Polsko-austriacka współpraca w obszarze bezpieczeństwa systemu kontroli ruchu lotniczego

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

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

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

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

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

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

MARCH 2015**PANSA at the World ATM Congress**

Polish Air Navigation Services Agency Congress.

Polish-Austrian cooperation in the field of ATM (SMS).

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

The visit allowed also to share best practices and experiences. The topics discussed included SES II plus, SESAR, the future role of EUROCONTROL and EASA activities in Europe and FAB's activities.

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

The future development of Baltic FAB and the level of implementation of project tasks were the main topics of the 2nd Baltic FAB Functional Block Meeting.

MAY 2015**The participation of PANSA in the RENEGADE – KAPER exercises**

PANSA was engaged in military training exercises in the Polish airspace and maritime area designated by the code name RENEGADE – KAPER.

LIPIEC 2015

Potwierdzenie uczestnictwa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w grupie A6

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

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

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

Szkolenia TRM w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

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

WRZESIEŃ 2015

Nowy budynek szkoleniowo-administracyjny Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

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

JULY 2015

Polish Air Navigation Services Agency

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

From this moment, the PANSA is not only obliged to implement the European development plans (ATM Master Plan, Common Projects, Deployment Plan), but also has the right and duty of active coordination of all activities of the biggest ANSP's in Europe.

This should lead to a full development of the infrastructure and system of PANSA, which will enable it to provide services in Polish air space and to other users.

TRM trainings in Polish Air Navigation Services Agency

TRM trainings – team resource management training is a soft skills training for the ATC staff, which aims to improve the level of safety in the controlled airspace.

SEPTEMBER 2015

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

Start of building modern training and administration building of the Polish Air Navigation Services Agency. The contract was signed in February of 2015, in March the structural work was finished in September.

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

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

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

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

PAŹDZIERNIK 2015

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

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

OCTOBER 2015

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

On 30th October 2015 during the meeting in Vilnius, the Polish Air Navigation Services Agency and the General Director of Oro Navigacija, have signed a Procurement agreement between Polish and Lithuanian agencies.

LISTOPAD 2015

Nowa Papuga w służbie bezpieczeństwa lotniczego

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

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

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

NOVEMBER 2015

ATM Systems inspection aircraft

A new ATM systems inspection aircraft Beechcraft King Air 350 landed at Warsaw Chopin Airport. Parrot plane was modified in Germany by Aerodata AG. The modification was co-financed by the funds from the European Union Environment 2007 – 2013.



GRUDZIEŃ 2015

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

DECEMBER 2015

Implementation of Direct Routing (FRA)
Route Airspace Implementation. This
it is still under further development. Bal
Implementation Programme.

■ Kluczowe wyniki / Our performance

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



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

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



Pion Prezesa PAŻP / PANSO Presidential Division

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



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



Biuro Wdrożeń i Rozwoju
Development and Implementation Department



Ośrodek Szkolenia Personelu ATS
Personnel Training Centre ATS



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



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

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



Biuro Służb Ruchu Lotniczego
Air Traffic Services Department



Biuro Służb Technicznych
Technical Services Department

■ Zarządzanie ruchem lotniczym

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

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

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

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

■ Air traffic management

2015 was a time of adjusting the current system of air traffic management to operational needs, improvement of the complex management of the airspace and preparing for the implementation of the first stage of the vertical separation in FIR Warszawa

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

In 2015, implementation of the iTEC validation platform was initiated, enabling the PANSA to participate in works on the future European iTEC system, and preparation of a new ATM system, which would replace the current PEGASUS_21 system after 2020. Trainings were done with the idea of unification of P_21 and the implementation of pre-OJT on the „site-specific” simulator platform recommended by EUROCONTROL in the specification pt. „Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training” and in the opinions of the Civil Aviation Authority, supervising the process of implementation of changes in the functional ATM system.



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

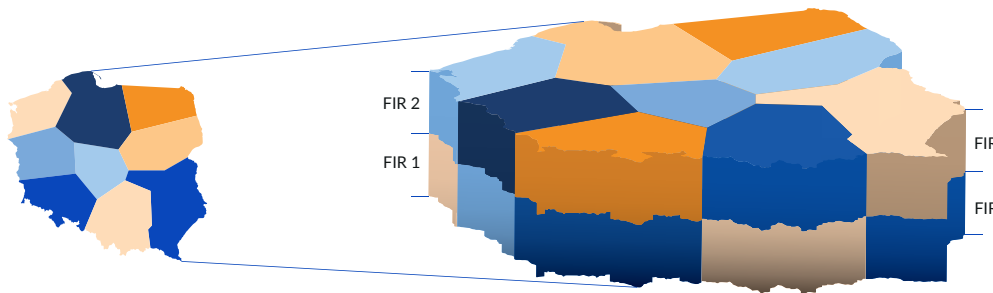
PANSA and ORO Navigacija – as a joint procurement of air traffic management system, the project will allow for optimization of the ATM system and Such collaboration will also strengthen

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

As a part of improving the comprehensive management of the airspace, work had been carried out for the implementation of the first stage of the vertical division in FIR Warsaw, which based on current GAT-ACC

The process of acquiring new radio frequencies of radio communication were completed and the training of operating personnel had started. With the implementation of the works connected to the integration of AIS services connected with a shared AIS database, part of AIS tasks.

Podział pionowy przestrzeni powietrznej na dwie warstwy w FIR Warszawa



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

The expected outcome of implementing this solution is to improve the flow of air traffic, reducing delays, shortening the flight paths, reducing CO₂ emissions and improving the competitiveness offered by the Polish Air Navigation Service for users of Polish air space.

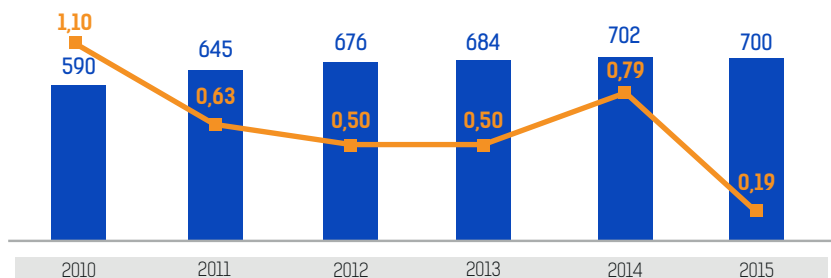
Działania w 2015 roku sprzyjały zapewnieniu pojemności przestrzeni powietrznej i redukcji opóźnień zgodnie z oczekiwaniami użytkowników przestrzeni, osiągając jednocześnie wyznaczony cel w PSD RP2

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

Actions in 2015 facilitated ensuring the capacity of the airspace and reduction of delays in line with user expectations, achieving the target in PSD RP2

The target was met – the delay indicator was 0.19 min/flight in relation to the planned 0.26 min/flight.

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



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

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

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

■ Bezpieczeństwo i jakość usług

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

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

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

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

In 2015, complex airspace management "Euro-restrictions of movement" in the summer season was implemented and used for space management in peak sectors was applied, which was adjusted to the variability of traffic flow.

The time, during which the maximum number of sectors, necessary for the best traffic, was extended. Traffic Manager function was introduced in the area of pre-tactical and tactical management in close cooperation with Network Manager.

Implementation of flow monitoring in the area of dynamic reaction to the possible increase or irregularity. In regard to the work of ATCO's and providing the adequate training on the mentioned changes in the work of ATCO's, the simulation platform. The basic training were continued and the basic training were continued.

■ Safety & Quality

Improvement in the Safety Culture and SMS efficiency.

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

Since the November of 2015, PANSA has introduced the Just Culture policy, in regards to which the directly involved operators or other persons will not be punished for their actions, decisions or actions taken based on their experience. However, it does not tolerate reckless behavior or intentional actions causing damage in any sort of damage.

Reporting system was improved. It has been improved the procedures of examining the flight and technical sector, through the use of ERKZ - electronic system of reporting incidents in ATM.



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

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

W ramach doskonalenia infrastruktury ATM/CNS realizowano zadania inwestycyjne.

Na Lotnisku Chopina w Warszawie utworzony został Komitet Bezpieczeństwa, który będzie platformą służącą wymianie najlepszych praktyk.

Członkami Komitetu są również eksperci z Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

The unified rules for entrusting the tasks related to operation works (ATC controllers, FIS informants) were implemented.

Based on the carried-out analysis of the changes in the ATM/CNS systems, the safety standards were introduced. At the same time, the SOAM methodology was improved in the staff group, who deals with investigation of aviation incidents, and the candidates for inspectors conducting investigations of aviation incidents were identified.

At the Warsaw Chopin Airport The Safety Committee was created, which will be a platform for exchanging best practices of runway excursion prevention.

Safety Committee representatives include Polish Air Navigation Authority experts

■ Przyszły rozwój

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

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

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

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

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

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

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

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

■ Future developments

SESAR programme, which aims at modernising the European air traffic management, entered in 2015 the deployment phase, which includes validation, industrialization and implementation of new air traffic management systems in Europe

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

In 2015 PANSA was carrying out a project p.n. „1st part of the upgrade of the PEGASUS_21 system to SESAR functionalities – test and validation platform”, which was submitted for EU co-funding in the 2014 CEF Transport Call for Proposal and was awarded EU co-funding. The project period of time from 2015 to 2017 and constitutes the first part of the development of the ATM in PANSA.

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

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

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

As a part of SESAR 2020 research and development programme, in 2015 PANSA represented the B4 Consortium in the access process to become a member of the SJU, which started in November 2014.

During the phase of so called Technical Dialogue, PANSA was also representing the Consortium in the SJU Task Force, whose task was to coordinate the detailed definition of the scope of individual SESAR 2020 projects.

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

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

At the same time, PANSA represented Consortium B4 in the A6 R&D Working Group, which is a platform for ANSP project coordination and agreement of a balanced scenario of ANSP involvement in the SESAR 2020 Program. Within the Consortium, the coordination and agreement of the contribution to ANSP offer for the R&D tasks in the SESAR 2020 Program.

The aim of ensuring the proper implementation of the tasks in the framework of participation in the SESAR 2020 Bid Coordination process was to create a project structure, which managed the process of preparing the proposal (Offer) of PANSA and its domestic partners for R&D tasks in the SESAR 2020 Program and provided the necessary staff support for completing of the tasks.



■ Gate One

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

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

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

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

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

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

■ Gate One

PANSA continued its actions for the improvement of the effectiveness of European air traffic management between the participating institutions.

Moreover, the goal is to ensure a stronger role of this region in European decision making.

During the group working, among other things, the creation of Airspace (GO FRA) will be discussed. This project of Gate One and it could be one of the largest FRA projects in Europe.

It would be a cooperation of three FABs (Baltic FAB, FABCE and Danube FAB) and other countries. PANSA should be one of the main pillars of this project, as it operates in a country on EU border with Russia, the Middle East and Close East and the territory of Russia.

Due to the location of the Polish airspace, in this project there should be such solutions which would allow to connect other FRA projects in European airspace with the GO FRA project, along with projects that improve the flow of air traffic in the FIR Warsaw and by this, meeting the requirements for certain periods of time.

PANSA as a member of the A6 group coordinates its plans, development and implementation of services suppliers in Europe. It should be a full development of infrastructure and system, which will allow to provide services in Polish airspace and promoting them to other users

■ Grupa A6

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

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

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

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

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

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

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

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

■ A6 Group

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

Signing of the Memorandum of Cooperation in June 2011 for implementation of SESAR 1 in the context of the Single European Sky (SES) in 2015 took part in all joint ventures within the A6 Group:

- preparation for participation in the SESAR 2020 Joint Undertaking (JU) - SESAR 2020,
- SESAR Deployment Manager,
- Applying for EU funding (INEA) for the implementation of the project.

At the same time PANSA represented the B4 Consortium, preparing to make an offer of participation in the SESAR 2020 Programme.

In 2015, PANSA continued its role as a coordinator in all aspects connected to the process of joining the SESAR Joint Undertaking and implementing the SESAR 2020 Programme

The main task within B4 Consortium was the management of the coordination of contributions (technical and financial) of its members to the SESAR 2020 Programme and the integration and consolidation of these contributions as a B4 Contribution Scenario in the SESAR 2020 programme.

PANSA represented the Consortium at the expert level (Ad hoc Task Force) and strategic level (Steering Committee) in Phase 2 (Technical Dialogue) of the Accession Process for Candidates to the SJU. The aim of this phase was to define, together with other organisations applying to the SJU, the technical approach to achieving the objectives set out in the ATM Master Plan (defining the scope of the SESAR 2020 Programme) and the legal framework for the functioning of the SESAR 2020 based on the Horizon 2020 model.

With the announcement made on 25 November 2015 of the invitation to submit a final application for membership of the SESAR Joint Undertaking (Call for Final Membership Applications to the SESAR JU), PANSA took on the role of coordinator and integrator of the technical and financial parts of the application for the B4 Consortium for SJU membership.



■ Bałtycki FAB

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

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

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

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

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

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

■ Baltic FAB

PANSA and Oro Navigacija in the context of strengthening the operational and technical links resulted in an agreement for joint purchase of a new ATM system and joining the system group iTEC.

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

In order to achieve full interoperability in accordance with the project of Convergence of ATM systems in the Baltic FAB ACCs and Cross Borders Service provision, the concept of purchasing a iTEC platform and a new system for Oro Navigacija is carried out within a single tender procedure. Additionally, the project was submitted to INEA as part of the SESAR Programme in accordance with the requirements of a joint pilot project to support traffic management in Europe:

- Carrying out projects identified in the Baltic FAB Implementation Programme
- First phase of implementation of Free Route Airspace (however it is still under continuous development according to Baltic FAB Implementation Programme)

Implementation of Direct Routing (FRA like) in FIR Warszawa, which is one of the phases of Free Route Airspace Implementation Programme, however it is still under development

Minimising by PANSA the negative impact on the environment in the scope of ATM is one of the strategic goals

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

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

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

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

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

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

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

As a part of reduction of the negative impact of aviation on the environment PANSА actions were aimed at reducing CO₂ emissions through the implementation of the main stage of Direct Routing (FRA like) in FIR EPWA.

Continuing working on the A-CDM project, joint decision-making was undertaken to influence the reduction of CO₂ emissions. The project implementation was continued jointly with: LOT and handling company: LS Airport Services S.A. and WELCOME Airport Services Sp. z o.o. The Free Route Airspace concept is being implemented, which will improve the efficiency of flights- the undertaken actions are aimed at implementing the vertical division of airspace in cooperation with a partner from Baltic region.

With the help of PPL, the first phase of the SID routes from Chopin Airport in Warsaw was modernised in order to minimize the noise nuisance of air transport and airports. PANSА supported the key stakeholders in dealing with the impact of aviation on the environment in the airports area (CEM).

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

Reducing fuel consumption and CO₂ emissions thanks to the application of the CDA/CDO landing technique – Warsaw Chopin Airport 44 289 CDA operations, which were 62,9% of all landings



■ Zarządzanie personelem

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

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

■ Human resources policy

In 2015, PANSA
among 503 air

The average age
Among empl

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

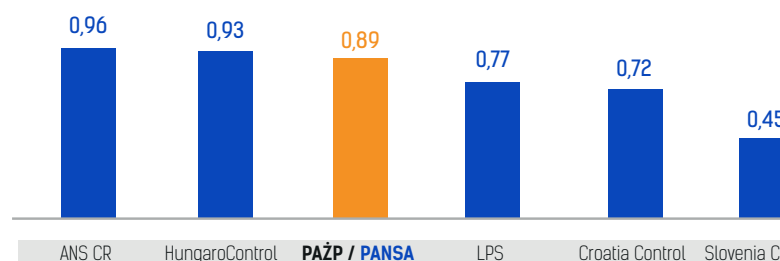
PAŻP jest profesjonalnym i atrakcyjnym pracodawcą a tworzenie wartościowych relacji wewnątrz organizacji jest jednym z priorytetów Agencji.

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

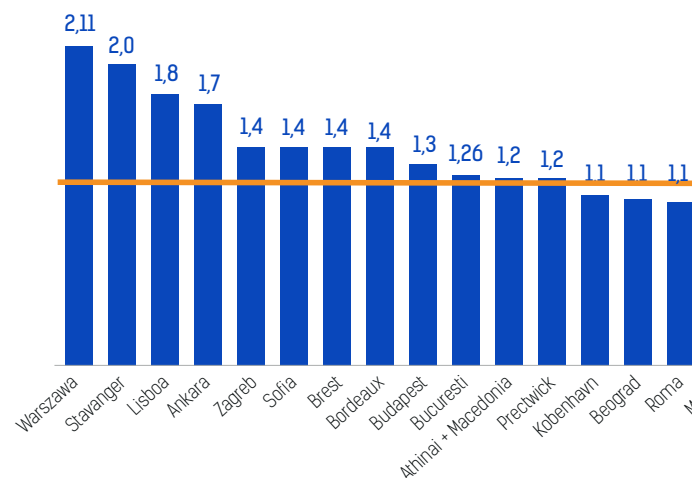
PANSA is a professional and attractive employer and creating valuable relationships within the organization is one of the priorities.

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

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

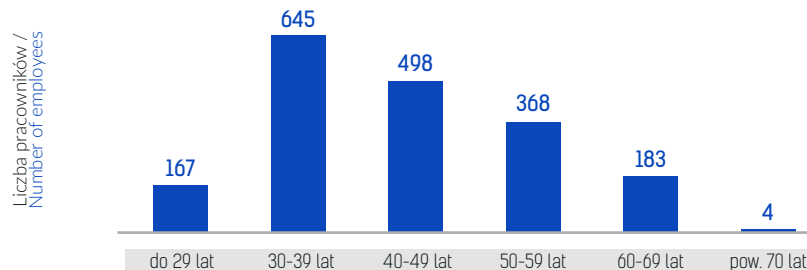


Wskaźnik produktywności ATCO-ACC w 2015 roku (Cluster 3a*)
ATCO-ACC productivity ratio in 2015 (Cluster 3a*)

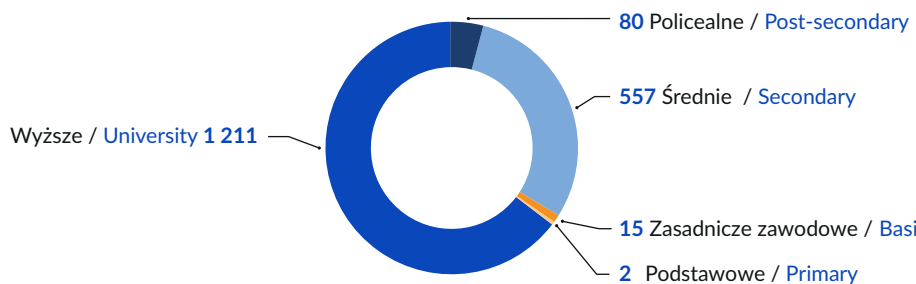


* Cluster 3a: ACC ≥ 7 sektorów i relatywnie niska kompleksowość ruchu /
ACCs ≥ 7 sectors and serving airspace with relatively low complexity).

Struktura wiekowa pracowników PAŻP



Struktura wykształcenia pracowników PAŻP



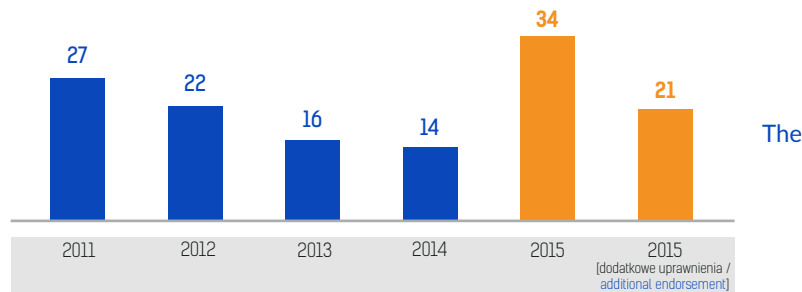
■ Szkolenia

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

■ Trainings

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

Liczba nowych licencji w latach 2011-2015



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

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

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

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

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

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



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

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

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

To achieve the proper results of staff's training, a long-term plan was prepared for the period of 2015-2019, realizing the need for air traffic controllers.

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

The training plans for the staff with certificates of qualifications, implemented by foreign training organizations, were taken over.

The process of acquiring new training staff, both lecturers and instructors, was initiated, among others, to eliminate the strict specialization of lecturers and to replace the generation of OSTI instructors.

On the one hand, the aim is to eliminate the strict specialization of OSTI instructors generation (On the other hand, to supplement special rights of instructors).

Measures were taken to attract a greater number of pseudopilots to ensure the proper rhythm of the training.

In 2015, as part of ensuring adequate training infrastructure, actions in the field of modernization of the BEST MNL simulator were taken.



TRM is a long-term program, which aims to develop personal competencies of employees, especially in terms of communication, teamwork and increasing flight safety through an increase in self-awareness and reduction of human factor in air traffic management.

TRM is implemented in the form of training sessions, during which participants acquire skills in recognizing behaviours in teamwork, which may have an impact on flight safety in air traffic management.

The trainers are certified Facilitators TRM, coming from the environment of controllers, air traffic assistants and Flight Information Service (FIS) staff.

■ Ośrodek sportu i rekreacji

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

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

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

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

■ Sport and recreation centre

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

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

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

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



■ 1. Informacje ogólne

■ 1.1 Podstawa sporządzenia sprawozdania finansowego

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

■ 1.2 Waluta pomiaru i waluta sprawozdania finansowego

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

■ 1.3 Zasady prowadzenia gospodarki finansowej

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

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

■ 1. General information

■ 1.1 The basis for compiling

The Agency, in accordance with the Navigation Services Agency (Journal of Laws of 2015, Item 1641), prepares the financial statement for statutory purposes in accordance with the MSSF in the form approved by the EU.

■ 1.2 The functional and presentation of financial statements

The financial statements are presented in the functional currency of the Agency. All financial information is expressed in thousands of Polish zloty (PLN).

■ 1.3 The principles of financial management

The Agency, in accordance with the Polish Air Navigation Act (Journal of Laws of 2015, Item 1641), operates an independent financial management, taking into account EU law, international agreements and provisions of EURO-CONTROL, concerning the navigation charges, including the rules for their calculation and collection by CRCO.

Based on the Act of Polish Air Navigation (Journal of Laws of 2015, Item 1641), the net loss of the Agency for the accounting year is covered by the reserve fund. In case of higher net loss, part of the loss not covered by the reserve fund is covered by the statutory fund. The Agency's net profit for the accounting year is allocated to the reserve fund or other fund created in accordance with separate provisions.

Any operating costs are covered with the income from the provided services.

Charges for the provided services, interest on bank deposits, government funds, other income sources and aid.



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

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

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

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

The main source of income generated from the sale of navigation services is the income from navigation services, including charges from the provision of the navigation services (EU Regulation (EU) No 391/2013 dated 3 May 2013 establishing a common system of charges for the use of air navigation services).

The amount of the income from navigation services is determined by the annual rates for navigation services.

The basic values on which the income from navigation services is based are:

- The number of en-route operations, the weight of the aircraft, and the length of the flight, as a basis for the calculation of accrued service units (SU) in transit operations;
- The number and weight of the aircraft landing at Polish airports, as the basic values for the number of service units (SU-L) in terminal services.
- Further division of navigation income into terminal and en-route navigation services.

■ 2. Wpływ sytuacji makroekonomicznej i rynkowej na działalność PAŻP w roku sprawozdawczym

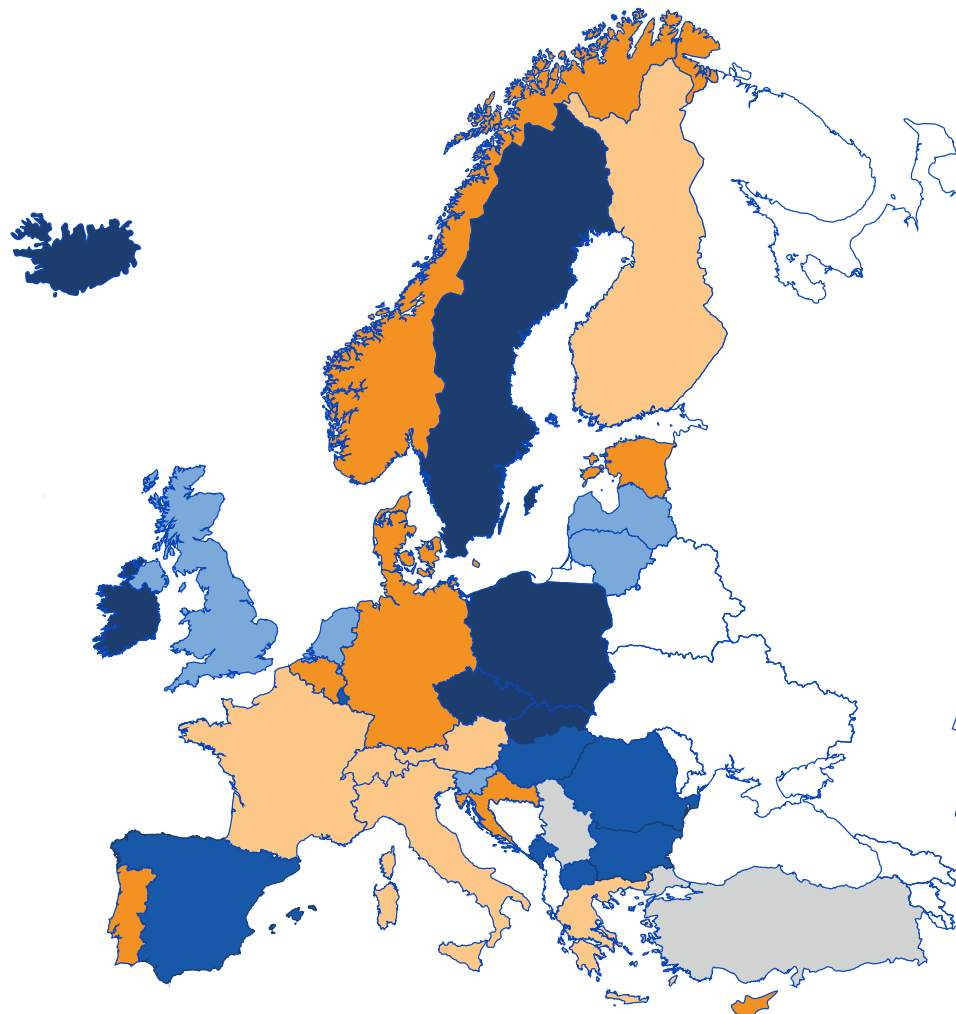
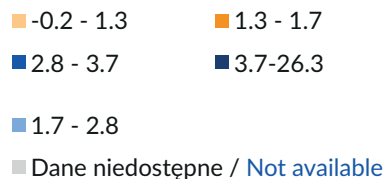
Polska gospodarka w 2015 roku była jedną z trzech najszybciej rozwijających się gospodarek w UE i odnotowała rosnącą konsumpcję i inwestycje rok do roku.

■ 2. The impact of the macroeconomic and market activities on PANSO in 2015

Polish economy in 2015 was one of the three fastest growing economies in the EU and it has noted the increase in consumption and investment year on year.

Wskaźnik realnego wzrostu PKB

Zmiana procentowa 2015 r.
w porównaniu do ubiegłego roku



Źródło/Source: Eurostat

■ 2.1 Inflacja

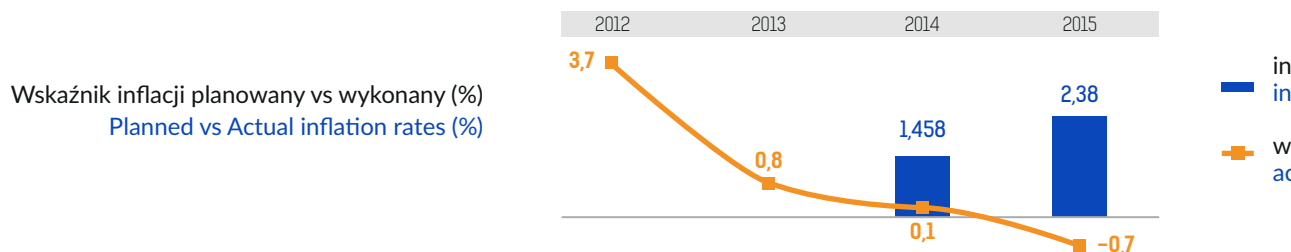
W 2015 roku odnotowano deflację na poziomie 0,7%, wywołaną głównie przez utrzymujące się, niskie ceny paliw (wobec inflacji na poziomie 0,1% za rok 2014).

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

■ 2.1 Inflation

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

The occurrence of discrepancies between planned and actual inflation and a lower number of the en-route service units determined Poland to submit in December 2015 the application to the Commission for a revision of PSD RP2 in terms of en-route cost efficiency.



■ 2.2 Rynek lotniczy

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

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

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

■ 2.2 Aviation market

The unstable political situation in the Eastern Europe has permanently changed the structure of air traffic flow in South-Eastern Europe.

After the Malaysian plane has been shot down over Donbas, the airspace in that area was closed. To avoid it, many aircrafts flying between Western Europe and the Middle East have changed their routes.

Because of that, transit traffic declined in the Polish airspace in favour of Slovakia, Romania and Bulgaria.

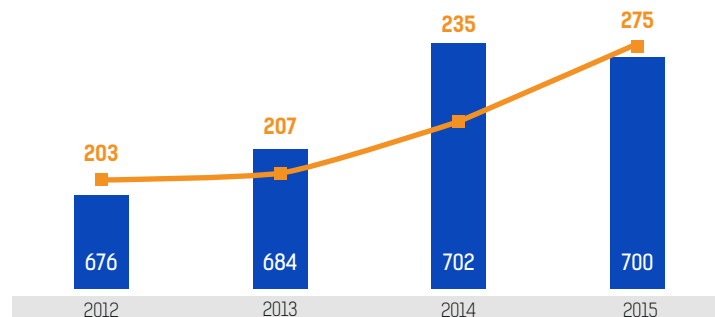
■ 2.3 Operacje lotnicze

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

■ 2.3 Air operations

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

Ruch w podziale na usługi ('000)
Traffic by services ('000)

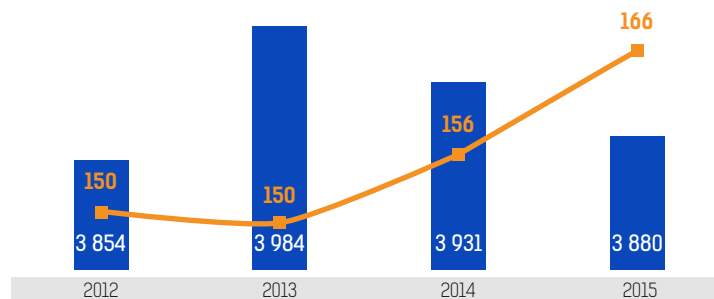


Ruch trasowy (MVS) odnotowuje tendencję spadkową od 2014 roku. Zmniejszanie się liczby trasowych jednostek usługowych (SU) można zaobserwować już od 2013 roku. Prognozy STATFOR z września 2016 roku podtrzymują na przyszłe lata tendencję spadku dynamiki ruchu trasowego wyrażonego w jednostkach usługowych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

The en-route traffic (MVS) has been decreasing since 2014. The decrease in the number of en-route service units (SU) can be seen since 2013.

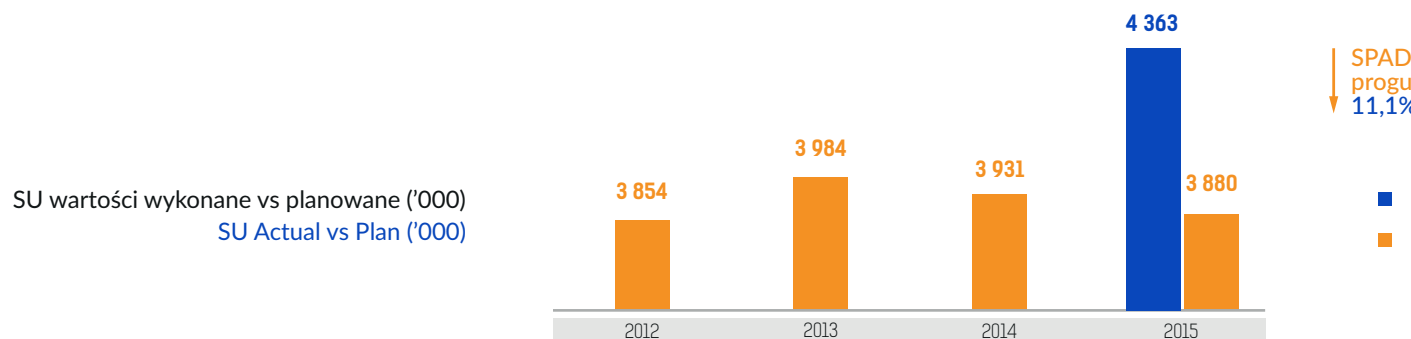
STATFOR forecast from September 2016 maintains the trend of a decrease in the dynamics of en-route traffic expressed in service units SU and an increase in terminal traffic expressed in service units SU-L in relation to the forecast in PSD RP2.

Ruch w podziale na usługi ('000)
Traffic by services ('000)



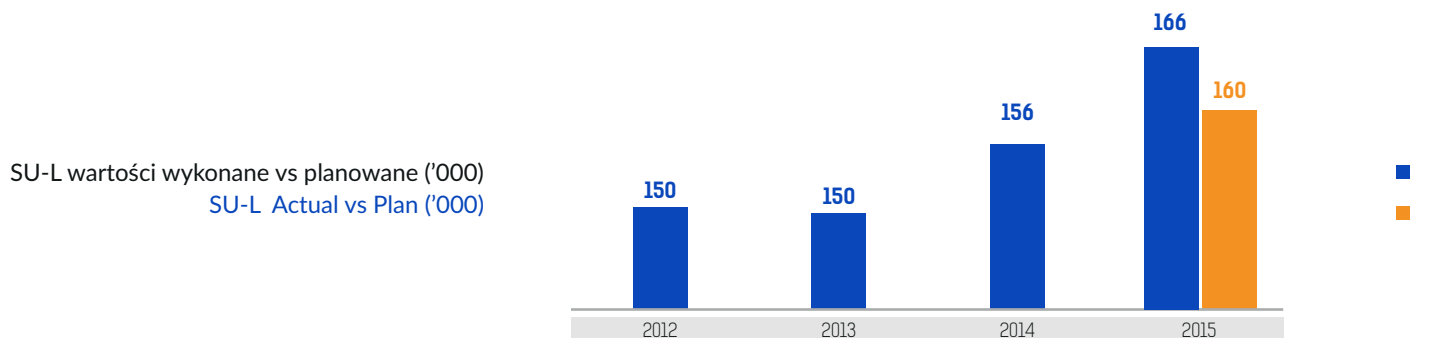
Obsługa dużo niższego ruchu trasowego liczonego w jednostkach usługowych (SU), a w konsekwencji przekroczenie progu alarmowego, który odnośnie wielkości ruchu lotniczego został ustalony na poziomie 10%, zdeterminowały Polskę do przekazania wniosku do KE w zakresie wdrożenia mechanizmu ostrzegawczego,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

Much lower than forecasted in RP2 P (SU), and consequently exceeding the regards to air traffic, determined Poland the implementation of a warning mechanism in regards to the en-route cost effectiveness.



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

The terminal traffic includes any landing attempt (with or without landing). The overall number of terminal service units performed in 2015 was 166 159.

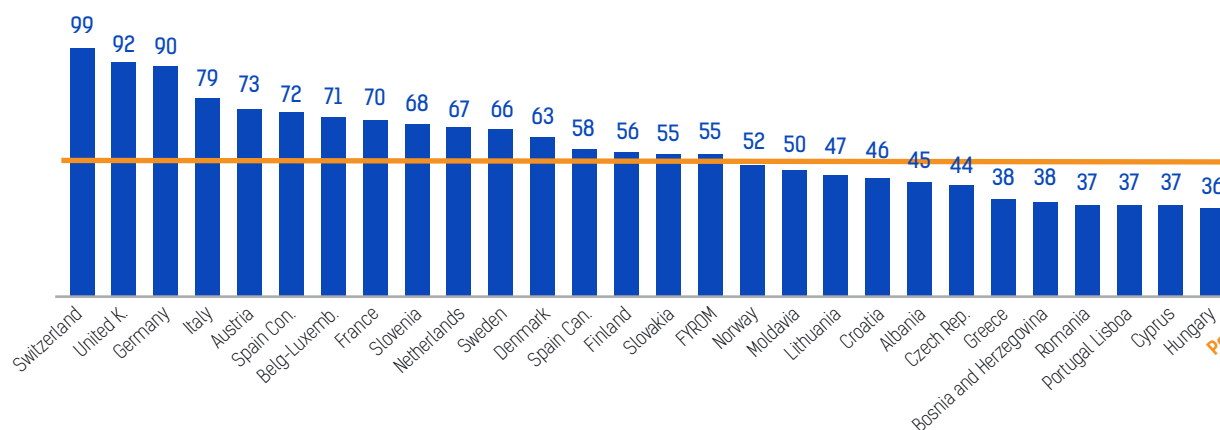


■ 2.4 Opłaty nawigacyjne

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

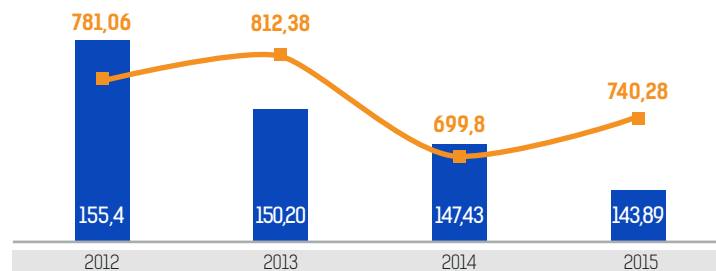
■ 2.4 Navigation charges

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



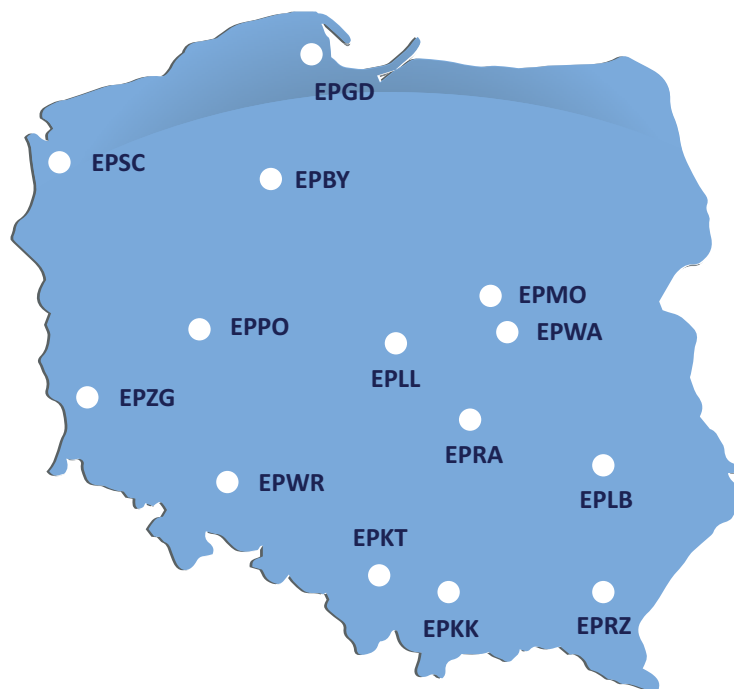
■ Jednostkowa stawka nawigacji trasowej 2015 (EUR) / En-route Unit Rate 2015 (EUR) — Średnia stawka jednostkowa U

Nawigacyjne stawki jednostkowe (PLN)
Navigation unit (PLN)



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

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



For the income calculations from flights (arrivals) the en-route charge is used. The product of the unit value and the projected service units for this area is the value of income from en-route charges in the controlled airspace. En-route charge was approved at the rate of PLN 143.89 (EUR 34.36) and was in force from January 1 to December 31, 2015.

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

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

■ 3 Sprawozdanie z działalności finansowej PAŻP

■ 3 Report from financial ac

■ 3.1.2 Sprawozdanie z całkowitych dochodów

■ 3.1.2 Statement of compr

Sprawozdanie z całkowitych dochodów	Statement of comprehensive income	Okres zakończony For the year ended
Przychody ze sprzedaży	Sales revenues	
Koszty działalności operacyjnej	Operating expenses	
Zysk ze sprzedaży	Profit on sale	
Pozostałe przychody operacyjne	Other operating revenues	
Pozostałe koszty operacyjne	Other operating expenses	
Zysk (strata) z działalności operacyjnej	Operating profit/(loss)	
Przychody finansowe	Financial revenues	
Koszty finansowe	Financial expenses	
Zysk (strata) z działalności gospodarczej	Gross Profit (Loss)	
Podatek dochodowy	Income tax expense	
Zysk (strata) netto	Net profit/(loss)	
Inne całkowite dochody netto za okres sprawozdawczy	Items of other comprehensive income	
Całkowite dochody ogółem	Total overall income	



■ 3.2 Przychody ze sprzedaży

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

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

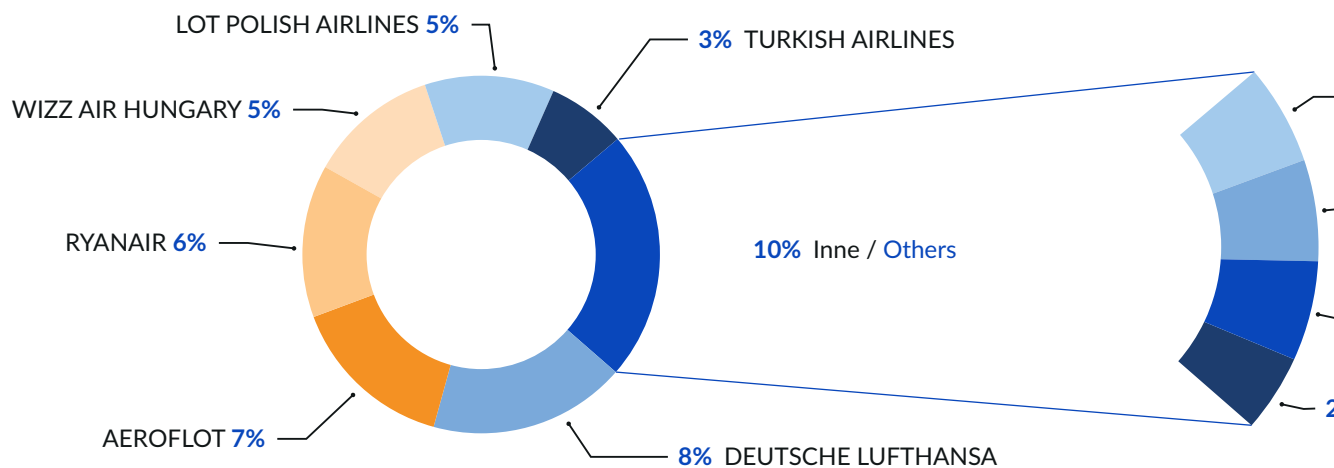
■ 3.2 Sales revenues

The revenue from en-route flights performed in the Polish airspace, calculated, invoiced and collected in euro currency in the name of PAŻP by CRCO, an organizational unit of EUROCONTROL. The fee for the terminal navigation service is charged in PLN and it is collected by PAŻP.

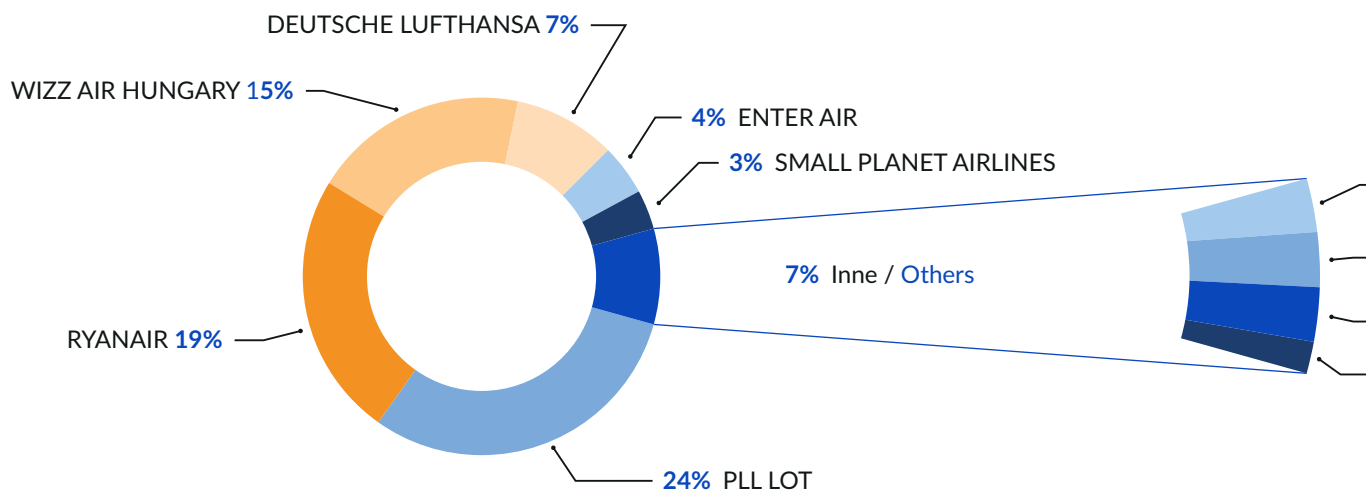
Analysis of the structure of revenues from PAŻP's activities shows that the dominant share in the total revenues were sales revenues, which over the twelve months of 2015 amounted to 711 758 thousand PLN. The source of such revenues were the navigation services provided by the Agency, including en-route navigation and terminal navigation. In 2015, revenues from the sale of navigation services were 94,3% of the total revenues obtained by the Agency.

Przychody ze sprzedaży	Sales revenues	Okres zakończony For the year ended
Usługi nawigacyjne, w tym:	Aeronautical services including:	
Nawigacja trasowa, w tym:	En-route navigation, including:	
Rezerwa na rozrachunki z użytkownikami przestrzeni powietrznej	Accrual for settlements with carriers	
Nawigacja terminalowa, w tym:	Terminal navigation, including	
Rezerwa na rozrachunki z użytkownikami przestrzeni powietrznej	Accrual for settlements with carriers	
Dotacja na loty zwolnione	Grant for free of charge flights	
Usługi pozanawigacyjne, w tym m. in.:	Non-aeronautical services including:	
Pomiary parametrów meteorologicznych	Meteorological measurements	
Dane radarowe	Providing the radar data	
Sprzedaż materiałów	Sales of materials	
Dotacje UE	EU grants	
Razem	Total	

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

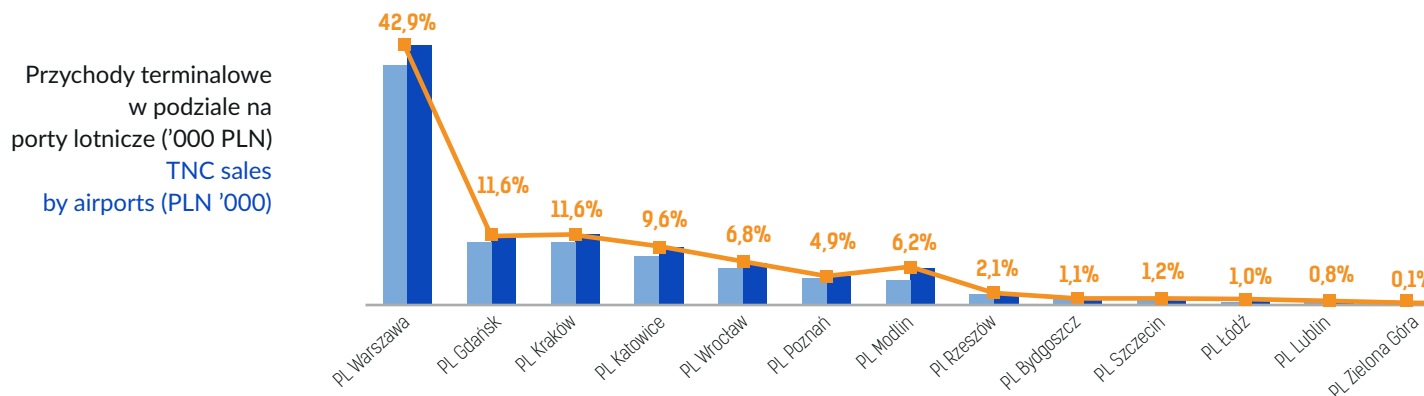


10 największych przewoźników w nawigacji terminalowej 2015
Top 10 TNC carrier 2015



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

Although Polish airports are among the smallest in Europe and have lower capacity to attract carriers in comparison to the large European ports, throughout 2015 no Polish airport recorded a negative growth in traffic. A similar trend is expected in the following years.

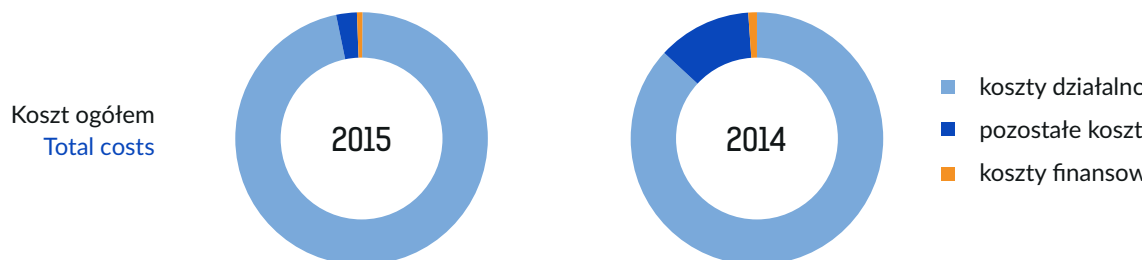


■ 3.1.2 Koszty ogółem

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

■ 3.1.2 Total costs

Total costs incurred by PANSA in the period of twelve months in 2015 amounted to 716 258k. The lower share of other operating costs in 2015 results from the need to increase the reserve for claims regarding non-contractual use of land, as well as compensation for expropriation and loss of benefits (Braniccy) on the land belonging to PANSA and P.P. "Porty Lotnicze" in the amount of 3 125k in 2015 (compared to 92 363k in 2014 respectively).



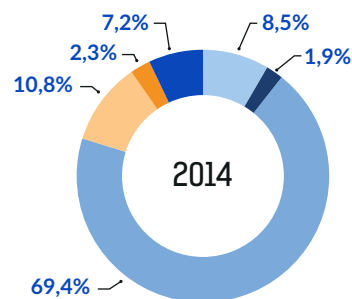
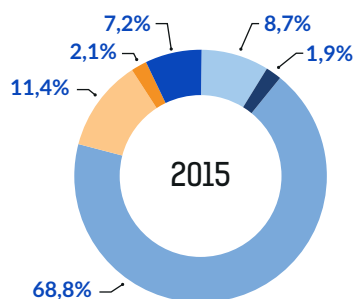
Analiza struktury kosztów z działalności PAŻP pokazuje, iż dominujący udział w kosztach ogółem miały koszty operacyjne, które za dwanaście miesięcy 2015 roku wyniosły 694 582 tys. PLN.

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

■ 3.2.1 Koszty działalności operacyjnej w układzie rodzajowym

■ 3.2.1 Operating expenses

Koszty operacyjne w układzie rodzajowym
Operating expenses by kind

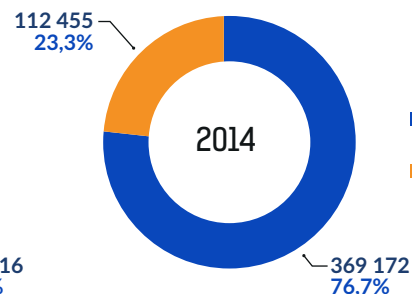
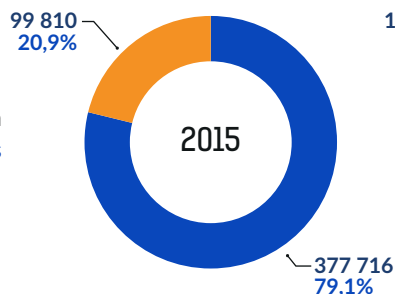


- amortyzacja rzecz i wartości niematerialne
- zużycie materiałów
- koszty pracowników
- usługi obce / external services
- podatki i opłaty
- pozostałe koszty

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

Total staff expenses in 2015 decreased (1%).

Koszty świadczeń pracowniczych
Employee benefits costs



- wynagrodzenia / another
- koszty ubezpieczeń / another

Koszty działalności operacyjnej	Operating expenses	Okres zakończenia For the year ended
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych	Amortization and depreciation	
Zużycie materiałów i energii	Materials and energy	
Koszty pracownicze	Employee benefits costs	
Usługi obce, w tym:	External services, including:	
Usługi remontowe	Repair services	
Usługi informatyczne	IT services	
Ochrona obiektów	Security services	
Przeglądy techniczne	Technical service	
Wsparcie techniczne i aktualizacja oprogramowania	Technical support and software update	
Ośłona meteorologiczna	Meteorological information service	
Czynsze i opłaty dzierżawy	Rent and lease payments	
Podatki i opłaty, w tym:	Taxes and charges, including:	
Składki na ULC	Civil Aviation Office payment	
Pozostałe koszty rodzajowe, w tym:	Other operating expenses, including:	
Składki i opłaty członkowskie	Membership fees and charges	
Podróże służbowe	Business trip	
Ubezpieczenia majątkowe	Property insurance	
Razem koszty rodzajowe	Total of cost by kind	

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

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

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

The commitment of PANSA in the implementation of strategic tasks in 2015 led to the need to ensure the proper management of human resources and, in connection with this, required appropriate financial commitment.

The salaries and benefits for the employees in 2015, determined based on the mechanisms that regulate them in the Regulation on Remuneration for Employees of the Navigation Services Agency of 17.02.2010, with subsequent amendments.

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

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

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

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

An increase in costs of foreign services is as follows:

- Repair services (larger number of objects to be serviced),
- Rental fees (increased number of objects to be serviced),
- Protection of objects (to adjust rates to current market conditions).

As part of the remaining operating costs, a significant increase occurred in the business trips (especially foreign) resulting from the Agency's increased activity in the international arena (Agency's participation in the SDM work and implementation of the investment program).



■ 3.2.2 Koszty działalności operacyjnej w podziale na usługi

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

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

■ 3.2.2 The costs of activities

According to the Implementing Regulation (EU) No 391/2013 of 3 May 2013 establishing a common system of charges for the use of air navigation services, the costs of providing air navigation services are presented in the following breakdown: operating costs (in the table: non-staff operating costs (off-balance sheet), exceptional items).

The staff related costs do not include training costs. The costs include the following categories: staff costs, foreign services, taxes and fees, other operating costs, depreciation, capital cost, exceptional items and training costs.

Wyszczególnienie zgodne z "Rozporządzeniem"	Specification compliant with the "Regulation"	Constituent items	Pozycja składowa	En-ro
Personel	Staff	Operating expenses	Koszty operacyjne	
Niepersonalne koszty operacyjne netto	Non-staff net operating costs	Total, including	Razem, w tym	
		Operating expenses	Koszty operacyjne	
		Other operating costs and financial costs	Pozostałe koszty operacyjne i koszty finansowe	
		Adjustment due to revenues from other services	Korekta z tytułu przychodów z pozostałych usług	
		Other operational revenues and financial revenues	Pozostałe przychody operacyjne i przychody finansowe	
Amortyzacja	Depreciation	Operating expenses	Koszty operacyjne	
Koszt kapitału	Cost of capital			
Koszty wyjątkowe	Exceptional items			
Koszty całkowite netto	Total net costs			

■ 3.3 Sprawozdanie z sytuacji finansowej

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

■ 3.3 Statement of financial position

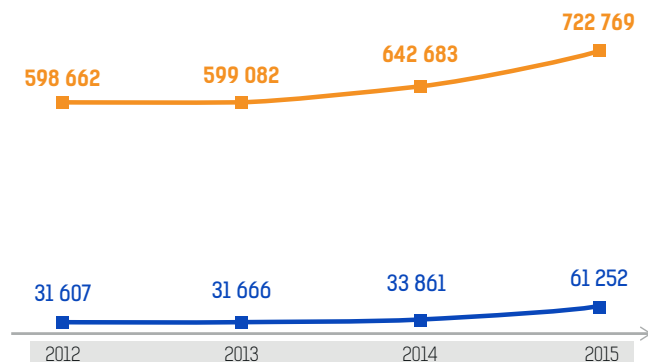
The balance sheet total in 2015 has increased by 56 million PLN (4%) due to the increase of expenses on intangible and property, plant and equipment.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej na dzień	Statement of Financial position as at	2015-12-31
Aktywa trwałe	Non-current assets	
Wartości niematerialne	Intangible assets	
Rzeczowe aktywa trwałe	Property, plant and equipment	
Należności długoterminowe	Long term receivables	
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	Deferred tax assets	
Inne rozliczenia międzyokresowe	Other long-term prepayments	
Aktywa obrotowe	Current assets	
Zapasy	Inventories	
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	Trade and other receivables	
Należności z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych	Income tax receivables	
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	Short-term prepayments	
Środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych	Cash and cash equivalents	
Aktywa razem	Total Assets	
Fundusz własny, w tym:	Equity, including:	
Fundusz założycielski	Statutory fund	
Fundusz zapasowy	Reserve fund	
Zyski zatrzymane	Retained earnings	
Zysk / (strata) bieżący	Net profit (loss)	
Zobowiązania długoterminowe	Long-term liabilities	
Rezerwy długoterminowe	Long-term provisions	
Rozliczenia międzyokresowe i rezerwa z tytułu przyszłych rozliczeń z przewoźnikami	Long-term accruals	
Pozostałe zobowiązania długoterminowe	Other long-term liabilities	
Zobowiązania krótkoterminowe	Short-term liabilities	
Rezerwy krótkoterminowe	Short-term provisions	
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	Trade and other liabilities	
Rozliczenia międzyokresowe	Accruals	
Pasywa razem	Total Equity and Liabilities	

■ 3.3.1 Aktywa trwałe

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

Wartości niematerialne, Rzeczowe aktywa trwałe
PPE, Intangible assets



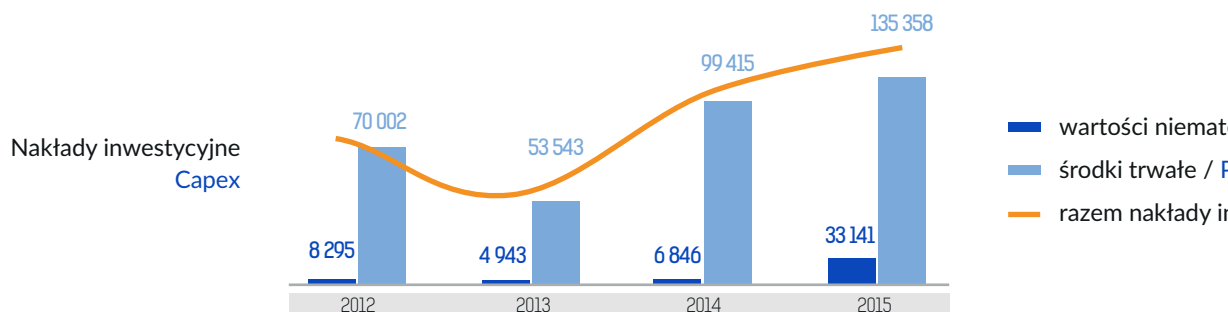
W ramach realizowanych w 2015 r. zadań inwestycyjnych należy wyszczególnić, m.in. rozwój i modernizację systemu PEGASUS_21, zakup samolotu pomiarowego Beechcraft King Air 350.

■ 3.3.1 Non-current assets

The Non-current assets by the end of 2015. An increase in capital expenditures was observed in the last years.

Among the core investment projects in 2015, the modernization of PEGASUS_21, the purchase of the Beechcraft King Air 350.



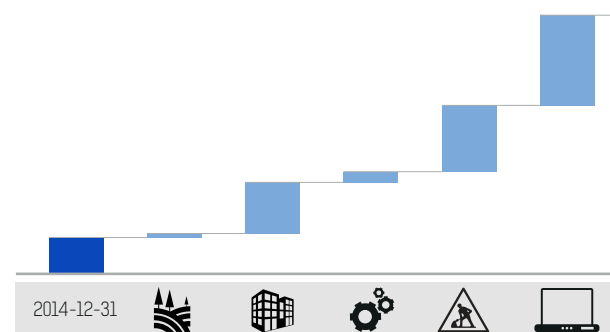


Rzeczowe aktywa trwałe	Property, Plant and Equipment	Wartość netto / Carrying amount as at
Grunty własne, Prawo wieczystego użytkowania gruntów	Land & Perpetual usufruct of land	
Budynki i budowle	Buildings and constructions	
Urządzenia techniczne, maszyny	Machinery and equipment	
Rzeczowe aktywa trwałe w budowie	Construction in progress	
Środki transportu, Pozostałe aktywa trwałe	Vehicles & Other	
Razem	Total	

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

Due to a long timescale of the investments progress has been recorded

Rzeczowe aktywa trwałe dynamika
Property, Plant and Equipment dynamics



■ 3.3.2 Aktywa obrotowe

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

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

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

■ 3.3.2 Current assets

Cash and cash equivalents were the...
A decrease in cash was due to lower in...
Agency's intense investment operation

Agency creates bad debts allowance...
to principle that uncollectible receivabl...
allowance. Receivables due over 60 day...
receivables due over 181 days are cove



■ 3.3.3 Zobowiązania długoterminowe

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

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

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

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

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

■ 3.3.4 Zobowiązania krótkoterminowe

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

■ 3.3.3 Long-term liabilities

The most significant long-term liability is made of long-term employee benefit provisions. The balance of long-term employee benefit provisions is consistent with the actuarial report.

Within the remaining long-term provisions of land and compensation for expropriation, the value was increased in 2014 (by PLN 92.4 million).

The balance of the reserves by the end of 2015 amounted to 98,225 thousand PLN and was 3,125 thousand PLN higher due to the update of the reserve to the report of the valuer estimating the size of provisions as of 31.12.2015.

The long-term accruals, being a line item in the long-term liabilities, includes a part of the long-term accruals due to the current correction mechanism in the amount of PLN 51,622 thousand and a part of the long-term donation from I&E OP 2007-2013 in the amount of PLN 161,152 thousand.

■ 3.3.4 Short-term liabilities

The short-term accruals, being the line item in the short-term liabilities, includes, among others, a part of the amount due to the current correction mechanism in the amount of PLN 55,391 thousand and a part of the short-term donation from I&E OP 2007-2013 in the amount of PLN 15,777 thousand.

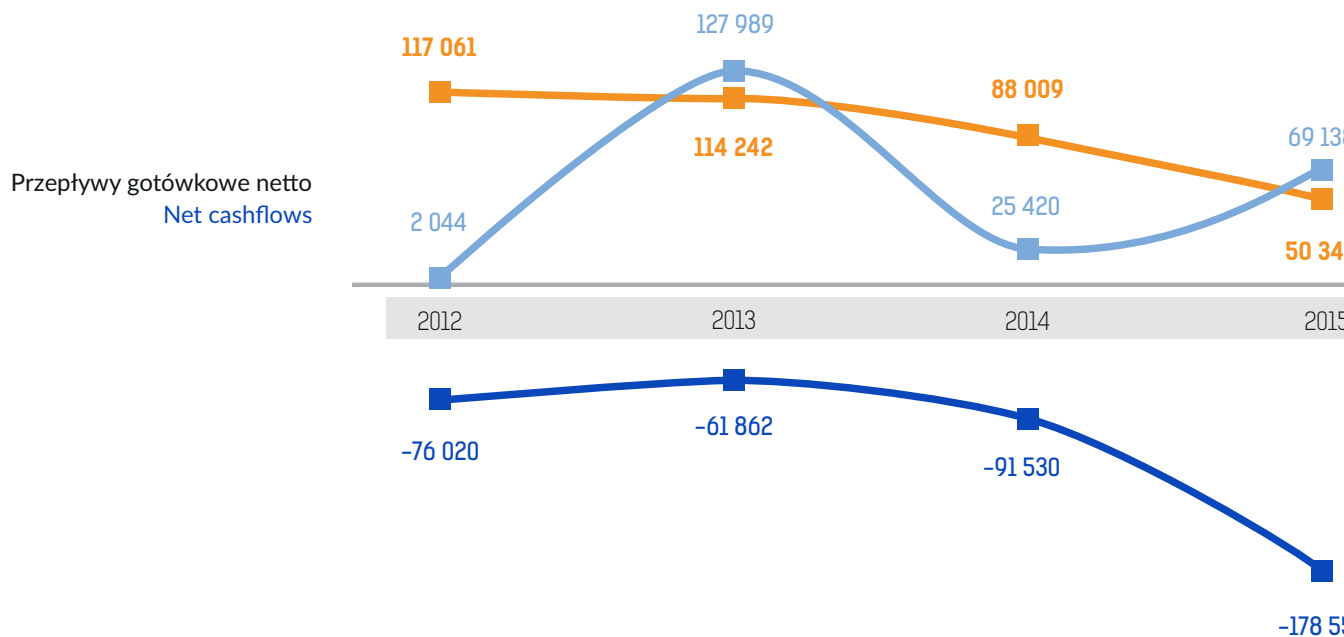
■ 3.4 Sprawozdanie ze zmian w funduszach własnych

■ 3.4 Statement of changes

Sprawozdanie ze zmian w Funduszach własnych	Statement of changes in equity	Fundusz założycielski Statutory fund	Fundusz zapasowy Reserve fund	V
Na dzień 31 grudnia 2014	As at 31 December 2014	475 022	195 822	
Podział zysku za rok ubiegły	Distribution of prior year profit		11 900	
Zysk za rok obrotowy	Profit / (Loss) for the year			
Inne całkowite dochody ogółem	Other comprehensive income			
Na dzień 31 grudnia 2015	As at 31 December 2015	475 022	207 722	

■ 3.5 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych

■ 3.5 Statement of cash flow



Sprawozdanie z przepływów pieniężnych	Statement of Cash flows	For the period ended 31 December 2015
Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej	Cash flow from operating activities	
Zysk / (strata) brutto	Profit/(loss) before tax	
Korekty razem	Total adjustments	
Amortyzacja	Depreciation and amortisation	
Zyski (straty) z tytułu różnic kursowych	Foreign exchange profit/(loss)	
Odsetki	Interest, net	
Strata z działalności inwestycyjnej	Loss on investing activities	
Zmiana stanu rezerw	Change in provisions	
Zmiana stanu zapasów	Change in inventories	
Zmiana stanu należności	Change in receivables	
Zmiana stanu zobowiązań	Change in liabilities	
Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	Change in accruals	
Zapłacony podatek	Income tax (paid)	
Inne korekty	Other adjustments	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	Net cash flows from operating activities	
Zbycie wartości niematerialnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	Disposal of tangible and intangible assets	
Wydatki na wartości niematerialne oraz rzeczowe aktywa trwałe	Acquisition of property, plant and equipment and intangible assets	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	Net cash flows from investing activities	
Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej	Cash flows from financing activities	
Odsetki otrzymane	Interest received	
Odsetki zapłacone	Interest paid	
Inne wpływy finansowe (dotacje)	Other financial proceeds (donations)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	Net cash flows from financing activities	
Zwiększenia /Zmniejszenia netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	Net increase/decrease in cash and cash equivalents	
Zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	Effect of exchange rates changes	
Zmiana stanu środków pieniężnych zgodna ze sprawozdaniem z sytuacji finansowej	Balance sheet change in cash and cash equivalents	
Saldo otwarcia środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	Cash and cash equivalents, at the beginning of the period	
Saldo zamknięcia środków pieniężnych i ich ekwiwalentów, w tym:	Cash and cash equivalents, at the end of the period, including:	
o ograniczonej możliwości dysponowania	restricted cash	

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

In 2015, the total cash inflow was PLN 119 485 thousand from those from the previous year by PLN 6 056 thousand (5.3%). The largest increase in cash inflows in the reporting year was the impact of the POLiŚ 2007-2013 (PLN 63 432k) had the greatest impact on the increase in cash inflows. Despite that, 2015 ended with a major outflow of cash (total PLN 178 555 thousand) due to a significant increase in investments in comparison with the previous year (year on year investments by PLN 87 210 thousand).

Despite that, 2015 ended with a major outflow of cash (total PLN 178 555 thousand) due to a significant increase in investments in comparison with the previous year (year on year investments by PLN 87 210 thousand).





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

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

© 2015 KPMG Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. z o.o. jest spółką kontrolowaną i zależną od KPMG
dla celów ustawy o rachunkowości 2014. Oba podmioty są członkami KPMG Network Cooperative
("KPMG Network"), podmiotu prawa niemieckiego. Wszelkie prawa zastrzeżone.



Polish Air

Opini
of the I
Fin
31

The
The suppl
Opinio
and supp
of
fur

© 2015 KPMG Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. z o.o. jest spółką kontrolowaną i zależną od KPMG
dla celów ustawy o rachunkowości 2014. Oba podmioty są członkami KPMG Network Cooperative
("KPMG Network"), podmiotu prawa niemieckiego. Wszelkie prawa zastrzeżone.



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

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

Opinia

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

Szczególne objaśnienia na temat innych wymagań prawa i regulacji

Sprawozdanie z działalności Agencji

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

W imieniu KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Nr ewidencyjny 3346
ul. Inflancka 4A
00-189 Warszawa


Karolina Graś
Klasyfikowany biegły rewident
Nr ewidencyjny 11368

16 maja 2016 r.


Marek Strugiński
Komandytariusz, Pełnomocnik



An audit involves performing procedures and disclosures in the financial statements including the assessment of the risks of material misstatement due to fraud or error, in making those risk assessments, the auditor considers the entity's preparation and fair presentation of the financial statements and the appropriateness of accounting policies used by the entity, as well as the design and implementation of internal control procedures that are appropriate in the circumstances. The auditor also obtains sufficient appropriate audit evidence to support the auditor's opinion on the effectiveness of the entity's internal control procedures that are appropriate in the circumstances.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient to support our opinion.

Opinion

In our opinion, the accompanying financial statements of the Polish Air Navigation Agency for the year ended 31 December 2015 and its financial position as at 31 December 2015 and its financial performance for the year ended 31 December 2015 are in compliance with the respective requirements of the Accounting Act and the information is consistent with the accounting records, that, in all material respects, the financial statements are presented fairly, in all material respects, in accordance with International Financial Reporting Standards as applied in the Polish Republic.

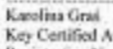
Specific Comments on Other legal and regulatory requirements

Report on the Agency's Activities

As required under the Accounting Act, we also express our opinion on the Agency's activities. In all material respects, the Agency's activities are in compliance with the Accounting Act and the information is consistent with the accounting records.

On behalf of KPMG Audyt Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.
Registration No. 3346
ul. Inflancka 4A
00-189 Warsaw

Signed on the Polish original


Karolina Graś
Key Certified Auditor
Registration No. 11368

16 May 2016



Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

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

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

© 2016 KPMG Polska, spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie 00-611, ul. Piłsudskiego 24, zarejestrowana w Sądzie Rejonowym dla M. St. w Warszawie, KRS 0000262222, NIP 525-243-53-11, REGON 141985111, z siedzibą w Warszawie 00-611, ul. Piłsudskiego 24, zarejestrowana w Sądzie Rejonowym dla M. St. w Warszawie, KRS 0000262222, NIP 525-243-53-11, REGON 141985111.



Polish Air

Supp
on
fin
Fin
31

The suppl
The sup
of
for

© 2016 KPMG Poland, a limited liability company with its registered office in Warsaw at ul. Piłsudskiego 24, KRS 0000262222, NIP 525-243-53-11, REGON 141985111.



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

Spis treści

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



This document is the English translation of the Polish version.

Contents

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



*Polish Air Navigation Services Agency
Raport rocznikowy i bilansu sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.*

1. Część ogólna raportu

1.1. Dane identyfikujące Podmiot

1.1.1. Nazwa Podmiotu

Polish Air Navigation Services Agency („Agencja”, PAZP)

1.1.2. Siedziba Podmiotu

ul. Wieżowa 8
02-147 Warszawa

1.1.3. Kierownik jednostki

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

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

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

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

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

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

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

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

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

W związku ze złożoną rezygnacją Ministra Infrastruktury i Budownictwa zwołał z dniem 1 grudnia 2015 r. Pana Pawła Babinię na pełnienie obowiązków Zastępcy Prezesa PAZP.



1. General

1.1. General information about the entity

1.1.1. Entity name

Polish Air Navigation Services Agency

1.1.2. Registered office

ul. Wieżowa 8
02-147 Warsaw

1.1.3. Management of the Agency

According to the PANSA Act, the Polish Air Navigation Services Agency is managed by the President.

According to the Minister of Transport and Infrastructure Agency Statute, the President acts with the assistance of two Vice Presidents.

As at 31 December 2015, the President of the Agency was Mrs. Magdalena Jaworska, Vice President.

According to the decision of the President of the Agency, Mrs. Magdalena Jaworska was appointed to act as Vice President from 11 February 2015 until the appointment of a new Vice President, for a period not longer than three months.

According to the decision of the President of the Agency, Mr. Paweł Babini was appointed to act as Vice President from 24 March 2015, for a period not longer than three months.

According to the decision of the President of the Agency, Mrs. Magdalena Jaworska was appointed to act as Vice President, for a period not longer than three months.

According to the decision of the President of the Agency, Mr. Paweł Babini was appointed to act as Vice President from 24 September 2015, for a period not longer than three months.

According to the decision of the President of the Agency, Mrs. Magdalena Jaworska was appointed to act as Vice President, for a period not longer than three months.

According to the decision of the President of the Agency, Mr. Paweł Babini was appointed to act as Vice President from 24 September 2015, for a period not longer than three months.



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

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

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

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

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

1.2.1. Dane identyfikujące kluczowego biegłego rewidenta

Imię i nazwisko: Karolina Gasi
Numer w rejestrze: 11368

1.2.2. Dane identyfikujące podmiot uprawniony

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

KPMG Audit Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. jest wpisana na listę podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych, prowadzoną przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów, pod numerem 1546.

1.3. Informacje o sprawozdaniu finansowym za poprzedni rok obrotowy

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

Sprawozdanie finansowe zostało zatwierdzone przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju w dniu 1 października 2015 r., który postanowił, że strata za ubiegły rok obrotowy w kwocie 28.614.161,03 złotych będzie pokryta z funduszu zapasowego Agencji.

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

1.4. Zakres prac i odpowiedzialności

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



In accordance with the submitted request, Mr. Paweł Babinski from 1 December 2015.

According to the decision of the Minister of Infrastructure and Construction, Mr. Janusz Niedziela was appointed to act as the Vice-President, for a period no longer than 6 months.

According to the decision of the Minister of Infrastructure and Construction, Mr. Robert Bogacki was appointed to act as the Vice-President of PAZP.

On 5 May 2016 Mr. Janusz Niedziela was appointed to act as the Vice-President of PAZP, for a period no longer than 6 months.

1.2. Key Certified Auditor and Audit Firm

1.2.1. Key Certified Auditor information

Name and surname: Karolina Gasi
Registration number: 11368

1.2.2. Audit Firm information

Name: KPMG Audit Sp. z o.o.
Address of registered office: ul. Inflacka 4A, 00-189 Warszawa
Registration number: KRS 0000339379
Registration court: XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
NIP number: 527-26-15-362

KPMG Audit Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. is entered in the list of entities authorized to audit financial statements, maintained by the National Board of Certified Auditors, under number 1546.

1.3. Prior period financial statements

The financial statements for the prior period were audited by KPMG Audit Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k. and received an unmodified opinion.

The financial statements were approved by the Minister of Infrastructure and Development on October 1, 2015, who resolved to cover the loss for the prior period in the amount of PLN 28,614,161.03 from the Agency's reserve fund.

The financial statements were published in the Official Journal of Laws No. 232 of November 30, 2015.



Publika Agencja Żeglarki Powiatowej
Raport z przebiegu z badania prowadzenia finansowego
za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.

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

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

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

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

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

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

Przez Agencję złożony w dniu wydania niniejszego raportu oświadczenie o rzetelności i jasności załączonego sprawozdania finansowego oraz niezistnienia zdarzeń niewyjaśnionych w sprawozdaniu finansowym, wpływających w sposób znaczący na dane wykazane w sprawozdaniu finansowym za rok badany.

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

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

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



1.4. Audit scope and responsibility

This report was prepared for the Ministry of Finance and the Financial Statements Commission, comprising: the statement of comprehensive income, the statement of financial position, the statement of cash flows for the year then ended, the accounting policies and other explanatory notes.

According to the PANS Act, the
with International Financial Reports

The financial statements were
11 December 2013, concluded on the
Office dated 9 December 2013 on the

We conducted our audit in accordance with the standards of the American Institute of Certified Public Accountants (AICPA) as of 29 September 1994 (Official Journal of the American Institute of Certified Public Accountants) and International Standards on Auditing issued by the International Council of Certified Auditors as of the same date.

We audited the financial statements
14 to 25 March 2016, from 20 to 21

President of the Agency is responsible for preparation and fair presentation of Financial Reporting Standards as well as regulations and interpretation of the Board.

Our responsibility is to express an opinion on the financial statements and whether they are maintained in accordance with accounting records based on the information provided to us.

President of the Agency submitted a true and fair presentation of the accounts, there were no undisclosed matters presented in the financial statements.

All required statements, explanations, Agency and all our requests for expressing our opinion and recommendations.

The nature of the work planned and the scope of our audit is detailed in the letter of the Audit Firm.

The Key Certified Auditor and the described in Art. 56 points 3 and Governance, Audit Firm authorized dated 7 May 2009 (Official Journal L



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

2. Analiza finansowa Agencji

2.1. Ogólna analiza sprawozdania finansowego

2.1.1. Sprawozdanie z sytuacji finansowej

AKTYWA	31.12.2015 pl '000	% aktywa	31.12.2014 pl '000	% aktywa
Aktywa trwałe				
Wartości niematerialne	81 251,8	4,6	73 891,2	3,7
Rzeczne aktywa trwałe	722 768,8	54,8	642 682,7	30,7
Mobilizacja długoterminowa	1 034,6	0,1	1 051,8	0,1
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	68 041,4	5,1	70 084,5	3,5
Inne wartości nierzecznościowe	1 232,9	0,1	2 202,8	0,2
	874 329,5	64,8	789 813,0	38,0
Aktywa obrotowe				
Łącznie	399,7	-	464,3	-
Mobilizacja z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	132 494,7	10,0	199 134,8	9,4
Należności z tytułu sprzedaży i dochodów od osób prawnych	1 997,8	0,2	4 392,9	0,2
Kredyty i pożyczki	2 465,4	0,2	3 052,5	0,2
Środki pieniężne i równoważniki środków pieniężnych	360 689,7	25,8	161 477,7	7,8
	369 647,6	26,2	178 058,9	8,6
AKTYWA RAZEM	1 244 077,1	100,0	967 871,9	100,0
PASYWA				
	31.12.2015 pl '000	% pasywa	31.12.2014 pl '000	% pasywa
Fundusze własne, w tym:				
Fundusz akcyjny	479 831,8	38,6	479 831,8	37,8
Fundusz zapasowy	207 721,8	16,7	186 822,8	15,4
Zysk netto	-	-	40 514,3	3,2
Zysk (strata) brutto	18 856,4	1,5	128 616,4	10,1
	706 410,0	56,8	835 785,3	64,5
Zobowiązania długoterminowe				
Kapitały długoterminowe	241 663,3	19,4	234 970,6	18,2
Kapitały długoterminowe	212 775,9	17,1	186 981,3	14,7
Pozostałe zobowiązania długoterminowe	1 406,6	0,1	1 186,7	0,1
	454 845,8	36,6	423 138,6	33,0
Zobowiązania krótkoterminowe				
Rozrachunki krótkoterminowe	9 845,3	0,8	11 934,8	0,9
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	87 831,8	7,1	46 042,1	3,2
Kapitały długoterminowe	90 116,7	7,3	81 116,5	6,1
	167 793,8	13,6	139 111,3	10,2
PASYWA RAZEM	1 244 077,1	100,0	967 871,9	100,0



2. Financial analysis of the Agency

2.1. Summary analysis of the financial statement

2.1.1. Statement of financial position

ASSETS

Non-current assets
Intangible assets
Property, plant and equipment
Long-term receivables
Deferred tax assets
Other long-term prepayments

CURRENT ASSETS

Inventory
Trade and other receivables
Income tax receivable
Short-term prepayments
Cash and cash equivalents

TOTAL ASSETS

EQUITY AND LIABILITIES

Equity

Shareholder fund
Reserve fund
Retained earnings
Net profit/loss

Non-current liabilities

Long-term provisions
Accruals
Other long-term liabilities

Current liabilities

Short-term provisions
Trade and other liabilities
Accruals

TOTAL EQUITY AND LIABILITIES



Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
*Raport rocznikowy z badania sprawozdań finansowych
 za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.*

2.1.2. Sprawozdanie z całkowitych dochodów

	1.01.2015 - 31.12.2015	% przychodów ze sprzedaży	1.01.2014 - 31.12.2014	% przychodów ze sprzedaży
Przychody ze sprzedaży	711 357,6	98,8	736 884,5	100,0
Koszty działalności operacyjnej	(684 382,3)	97,6	(684 432,3)	92,9
Zysk ze sprzedaży	26 975,3	3,8	52 452,2	7,1
Przebiegłe przychody operacyjne	25 751,8	3,6	28 427,1	3,9
Przebiegłe koszty operacyjne	(20 332,9)	2,9	(40 236,1)	5,5
Zysk (Strata) z działalności operacyjnej	5 418,9	0,8	(11 809,0)	-1,6
Przychody finansowe	5 440,9	0,8	10 027,2	1,4
Koszty finansowe	(2 342,3)	0,3	(6 997,8)	1,0
Zysk (Strata) netto	8 517,5	1,2	(7 979,6)	-1,1
Podatek dochodowy	(6 238,2)	0,9	4 653,3	0,6
Zysk (Strata) netto	22 939,3	3,2	(12 632,9)	-1,7
<i>Inne całkowite dochody netto ze zmian sprawozdań</i>	-	-	-	-
Całkowite dochody (strata)	22 939,3	3,2	(12 632,9)	-1,7



2.1.2. Statement of comprehensive income

Revenue	
Operating expenses	
Profit as sales	
Other operating income	
Other operating expenses	
Results from operating activities	
Finance income	
Finance costs	
Profit (Loss) before tax	
Income tax expense	
Net profit (loss)	
Other comprehensive income for the period	
Total comprehensive income	



Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
 Raport uwzględniający z bilansu sprawozdania Skarbnego
 za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.

2.2. Wybrane wskaźniki finansowe

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

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



2.2. Selected financial ratios

1. Return on sales	
$\frac{\text{profit for the period} \times 100\%}{\text{revenue}}$	
2. Return on equity	
$\frac{\text{profit for the period} \times 100\%}{\text{equity} - \text{profit for the period}}$	
3. Debtors' days	
$\frac{\text{average trade receivables (gross)}}{\text{revenue}}$	
4. Debt ratio	
$\frac{\text{liabilities} \times 100\%}{\text{equity and liabilities}}$	
5. Current ratio	
$\frac{\text{current assets}}{\text{current liabilities}}$	

- Revenue includes revenue from so
- Average trade receivables represent end of the period, with no deductio



Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
Raport uwzględniający o badaniu sprawozdania finansowego
za rok obrotowy kończący się 31 grudnia 2015 r.

3. Część szczegółowa raportu

3.1. System rachunkowości

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

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

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

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

3.2. Informacje dodatkowe do sprawozdania finansowego

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

3.3. Sprawozdanie z działalności Agencji

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

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

Karolina Graś
Kluczowy bieżący rewident
Nr ewidencyjny 11368

16 maja 2016 r.

Marek Strużalski
Komandytariusz, Pełnomocnik



3. Detailed report

3.1. Accounting system

The Agency maintains current documentation describing the accounting system, adopted by the President of the Agency, in the scope required by the provisions of Art. 10 of the Accounting Act.

During the audit of the financial statements, we performed a verification check of the accounting system.

On the basis of the work performed, we did not identify significant accounting irregularities which could have had a material impact on the financial statements. Our audit was not intended to express a comprehensive opinion on the operation of the accounting system.

The Agency performed a physical inventory of assets within the deadlines specified in Art. 26 of the Accounting Act and recorded the result thereof in the accounting books.

3.2. Notes to the financial statements

All information included in the notes to the financial statements, including descriptions of significant accounting policies and other explanatory information, is presented correctly and completely, and forms an integral part of the financial statements.

3.3. Report on the Agency's activities

The report on the Agency's activities complies, in all material aspects, with the requirements of Art. 49 of the Accounting Act and is consistent with the information contained in the financial statements.

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

Signed on the Polish original

Karolina Graś
Key Certified Auditor
Registration No. 11368

16 May 2016

■ Terminologia i definicje

■ Glossary of acronyms and abbreviations

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

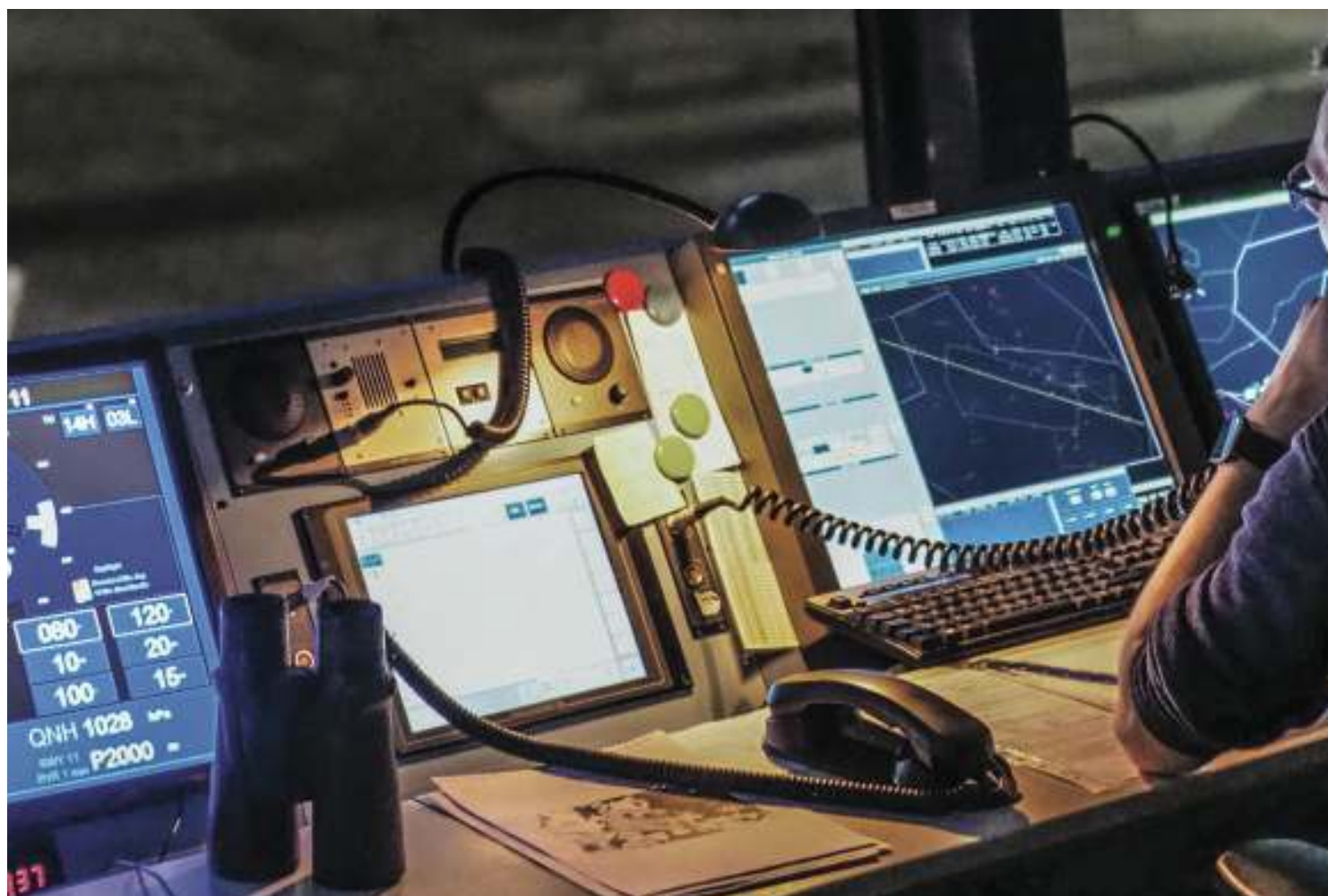
Termin	Acronym or Abbreviation	PL
Bałytycki FAB	Baltic FAB	Bałytycki Przebieg
BEST MNL	BEST MNL	Symulacja do szkoleń technicznych dla lotników i naziemnego personelu
CAPEX	CAPEX	Nakłady
CDA	CDA	Podjęcie decyzji o zmianie
CDO	CDO	Operacja zniżania
CEF	CEF	Instrukcja
CEM	CEM	Współpraca
CNS	CNS	Łączność i Dozór
COOPANS	COOPANS	Partnership z Austrią, Irlandią i centrami
CRCO	CRCO	Centrum Ruchu i Tras
EASA	EASA	Europejska Bezpieczeństwa
ECAC	ECAC	Europejska Lotnicza
EC	KE	Komitet
EGNOS	EGNOS	Europejska Współpraca
EU	UE	Unia Europejska
EUROCONTROL	EUROCONTROL	Europejska Bezpieczeństwa Powietrza
EUROSTAT	EUROSTAT	Europejski Statystyczny
FAB	FAB	Funkcyjny Przebieg

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

Termin	Acronym or Abbreviation	PL
POLIŚ 2007-2013	I&E OP 2007-2013	Program Infrastruktury
PRB	PRB	Organizacja skutków (EUR)
Radom Meteo	Radom Meteo	Radom
R&D	R&D	Bada
RP2 PP	PSD RP2	Plan Służby Balty 2015
SAR	SAR	Posz
SDM	SDM	Organizacja proc
SES	SES	Jedn Prze
SESAR	SESAR	Program System Ruch Gen
SID	SID	Stan wska
SJU	SJU	Wsp SESA
SMS	SMS	System Bezp
SOAM	SOAM	Meto Bezp bada z zał
STAM	STAM	Proc prze lotni sekt
STATFOR	STATFOR	Jedn i pro EUR

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

Termin	Acronym or Abbreviation	PL
TRM	TRM	Zarządca Zespołu
TWR	TWR	Wieża Obsługi Lotów
ULC	CAA	Urząd Lotnictwa Cywilnego



■ Notatki

■ Notes

RAPORT ROCZNY 2015

ANNUAL REPORT 2015



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

Wieżowa 8
02-147 Warszawa
POLAND