

PANSA 2024

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

Podsumowanie roku działalności
Śniadanie prasowe 6 grudnia 2024 r.



CO ZASTALIŚMY?

Raport otwarcia 2024

Magdalena Jaworska-Maćkowiak
Prezes PAŻP

Raport otwarcia styczeń 2024

Zapaść inwestycyjna
poprzednich lat

Ruch trasowy dotknięty
negatywnymi skutkami
wojny w Ukrainie

Wyhamowanie szkoleń
KRL

Brak zaufania wewnątrz
organizacji

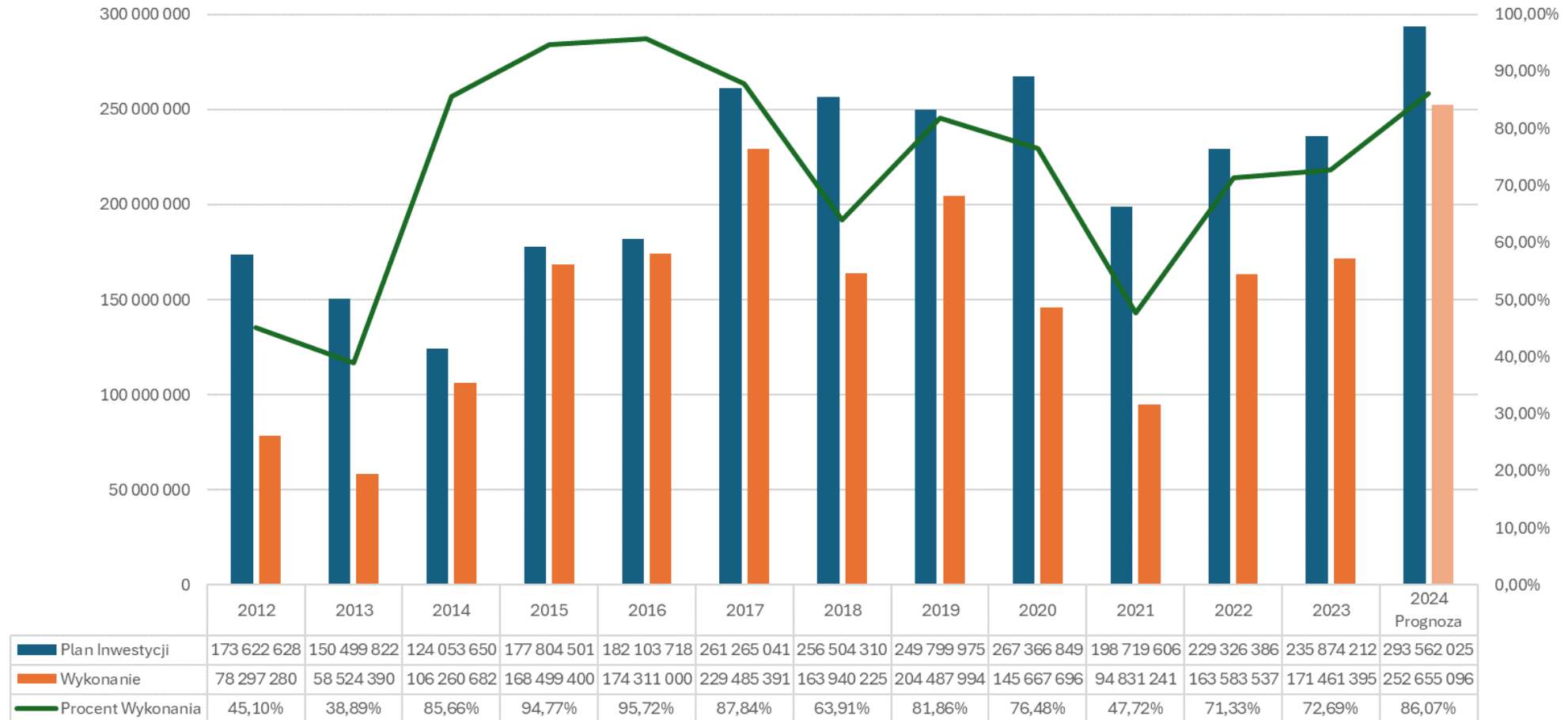
Nieprofesjonalna kadra
menadżerska

Złe decyzje
menedżerskie

Brak kultury
organizacyjnej

SKUTECZNE DZIAŁANIA 2024

Plan Inwestycyjny vs wykonanie



- **Inflacja** prognozowana vs. inflacja rzeczywista
- **Mechanizmy wyrównawcze** wynikające wprost z przepisów unijnych 2021-2024
- **Mniejszy ruch trasowy** (wojna w Ukrainie) automatycznie podnosi – czasowo – pobieraną stawkę opłaty, ale nie oznacza mniejszej ilości pracy dla personelu operacyjnego; zmiana struktury ruchu i zwiększona aktywność wojskowa powodują wzrost złożoności ruchu
- **Ruchu en route** w polskiej przestrzeni, generuje około 90 proc. przychodów PAŻP
- **Stawka opłat** ustalona na rzecz PAŻP ponoszonych przez linie lotnicze jest (w uproszczeniu) ilorazem kosztów i ruchu
- **Na wielu lotniskach regionalnych ruch jest niski**, a mimo to PAŻP jest zobowiązana do zapewniania tam służb. Podział na Warszawę i lotniska regionalne został ustalony w oparciu o wyniki konsultacji z przewoźnikami lotniczymi

Sytuacja Polski nie jest odosobniona. Podobnie jest na Litwie, Łotwie i w Estonii, gdzie opłaty wzrastają (na Litwie i w Estonii wzrosły one już znacząco od roku 2023, podczas gdy w Polsce w tym okresie nie doszło do takiego wzrostu). W większości państw Unii Europejskiej widoczny jest wzrost stawek opłat w 2025 roku

Opłaty nawigacyjne. Fakty.

Rok	Stawka jednostkowa opłaty trasowej w PLN*	Stawka jednostkowa opłaty terminalowej w PLN I STREFA	Stawka jednostkowa opłaty terminalowej w PLN II STREFA
2010	165,87	867,88	
2011	155,17	1 051,03	
2012	155,40	781,06	
2013	150,20	812,38	
2014	147,43	699,80	
2015	143,89	740,28	
2016	145,47	772,54	
2017	185,47	477,28	840,08
2018	181,72	440,57	799,68
2019	175,02	397,18	777,20
2020	194,78	320,10	781,89
2021	195,70	343,08	791,12
2022	213,97	450,75	1 094,96
2023	209,96	505,43	1 249,75
2024	250,09	627,67	1 262,35
2025	398,82	850,11	1 433,06
2026	324,45	782,22	1 414,19
2027	324,87	814,97	1 372,20
2028	326,17	864,30	1 365,32
2029	303,67	835,74	1 258,73

lata 2026-
2029 –
prognoza
wstępna

Przykład praktyczny

W 2024 roku w polskiej przestrzeni powietrznej najdłuższa trasa en route **linii Ryanair** wynosiła 760 km
Średni dystans wyniósł 291 km lotu.

- **Przy takim założeniu w 2024 roku stawka opłaty na 1 pasażera przy obłożeniu 100 proc. wynosi**
4,71 zł i wzrośnie do 7,62 zł
- **a przy obłożeniu 90 proc. odpowiednio**
5,23 zł i 8,47 zł

DLATEGO MÓWIENIE O RADYKALNYM WZROŚCIE
OPŁAT DLA PASAŻERÓW JEST NADUŻYCIEM

WAŻNE!

**PAŻP musi być przygotowana na wzrost ruchu po
zakończeniu wojny w Ukrainie. Wyspecjalizowanego
personelu i zasobów technologicznych nie da się zapewnić z
dnia na dzień,**

zajmuje to kilka lat – stąd nie możemy sobie teraz pozwolić na ich
zredukowanie i odnawianie dopiero po zakończeniu wojny.



Działania na rzecz BSP (drony)

Ogólny wzrost operacji BSP

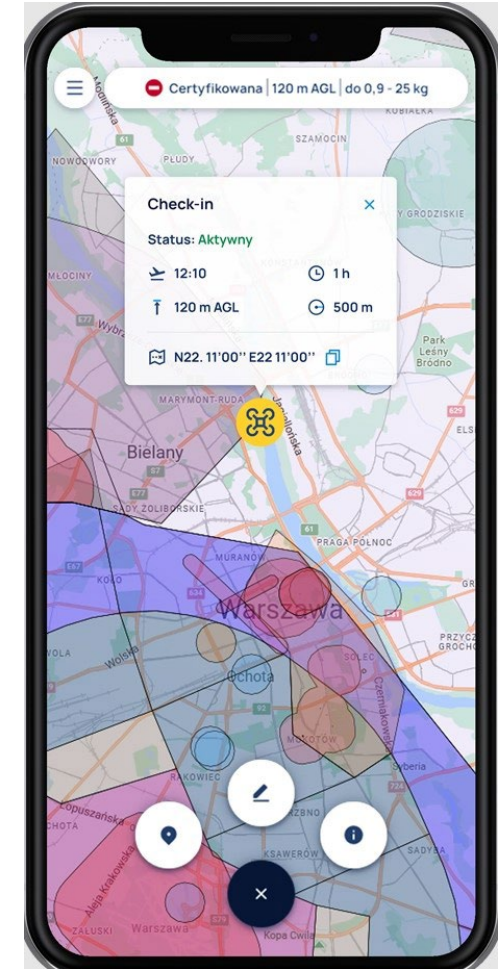
2022 – liczba lotów: 593362 (+10,1%)

2023 – liczba lotów: 668768 (+12,71%)

2024 – liczba lotów: 721553 (+7,89%)

do 44tyg. (koniec listopada br.)

Aktualna liczba operatorów (pilotów BSP) 290 857





Ruch Lotniczy 2024. Skomplikowanie polskiej przestrzeni powietrznej z uwagi na wojnę w Ukrainie

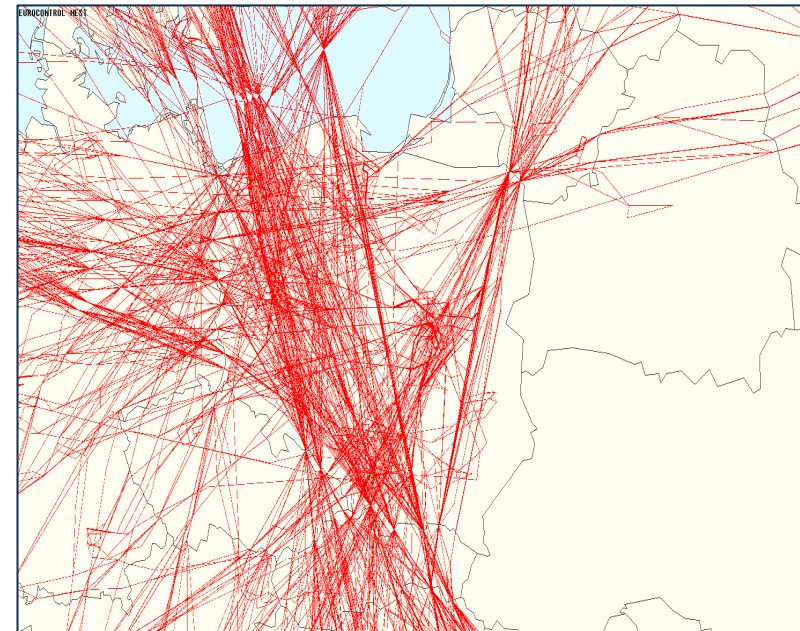
Marcin Wilkowski

Dyrektor Biura Służb Ruchu Lotniczego

2021



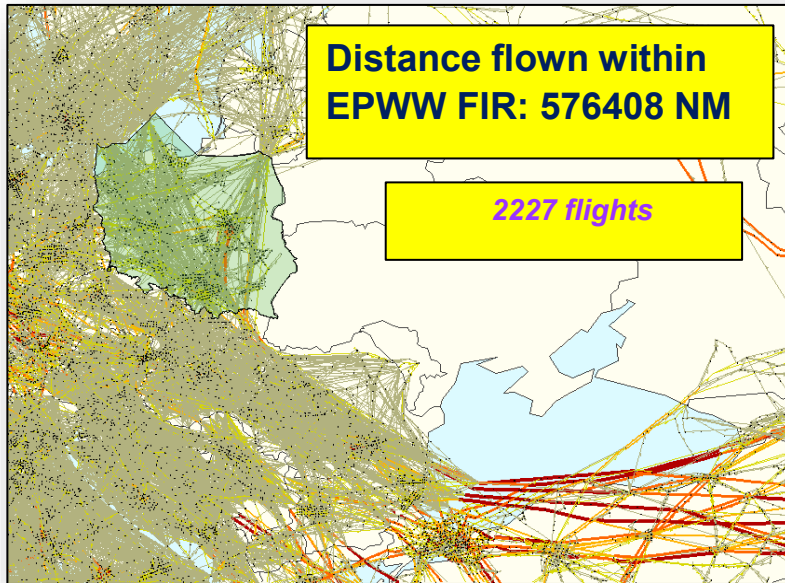
2024



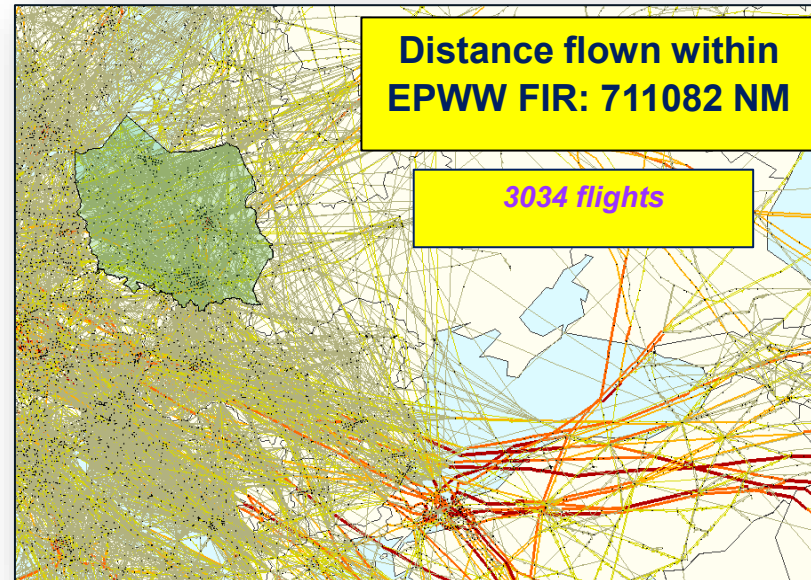
Porównanie
potoków ruchu
w przestrzeni FIR
EPWW sprzed
i po rozpoczęciu
działań
wojennych w
Ukrainie

Po rozpoczęciu działań wojennych w Ukrainie w lutym 2022 roku nastąpił znaczący wzrost skomplikowania ruchu w polskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności w południowo-wschodniej części kraju.

Ruch lotniczy 2024. Skomplikowanie polskiej przestrzeni powietrznej z uwagi na wojnę w Ukrainie



Stan obecny



Stan prognozowany dla przykładowego dnia przez Network Menedżera na 2025 r.

Q4 2024 Przeprowadzenie skróconej analizy bezpieczeństwa dla zmiany, która jest rozszerzeniem obecnie funkcjonującego podziału przestrzeni

Q4 2024 Przygotowanie próbek ruchowych i scenariuszy na potrzeby szkolenia, prowadzenie dokumentacji dot. Zmiany. Analiza potrzeb sprzętowych – UCS

Q2 2025 RTS, przygotowanie zmian do dokumentacji operacyjnej, przygotowanie zmian do technologii pracy. Zgłoszenie do ULC,

Q2 2025 Wprowadzenie warstwy MIDDLE w całym FIR WA

Q2 2025 Migracja FIS Warszawa do nowej sali operacyjnej

Q1 2025 Analiza przydziału częstotliwości VHF

Q2 2025 Przeprowadzenie familiaryzacji KRL z prowadzoną zmianą

Q2 2025 Przeprowadzenie analizy bezpieczeństwa dla zmian w VCS, zmiany w layout VCS'a, wprowadzenie zmian do VCS, wprowadzenie zmian do P21,

Q2 2025 Wprowadzenie zmian do rostersa ACC – Gotowość operacyjna 1.07.2025

Q3 2025 Ew. wprowadzenie warstwy TOP



Zmiany operacyjne

Zadania Biura Służb Ruchu Lotniczego

Zmiany operacyjne / zadania

Numer	Nazwa	Opis	Planowane wdrożenie
ZO 04/2020	Minimum separacji radarowej	Zmiana minimum separacji radarowej w TMA Warszawa	Q2 2025 r.
INOP APP	Nowe konfiguracje APP Warszawa	Zmiana konfiguracji sektorowych TMA Warszawa	Q2 2025 r.
ZO 25/2024	Zmiana standardowych odległości na prostej do EPWA	Rozpoczęcie stosowania przepisów RECAT-EU (partial) dla lotniska EPWA, którego celem jest umożliwienie zmniejszenia odległości pomiędzy poszczególnymi typami statków powietrznych	Q2 2025 r.
ZO48/24	Radar-In-The-Tower	Wdrożenie dozorowanej służby zbliżania w TMA Rzeszów zapewnianej przez personel TWR Rzeszów w formule Radar-In-The-Tower	Marzec 2027 r.

Zmiany operacyjne / zadania

Numer	Nazwa	Opis	Planowane wdrożenie
ZO15/23	TMA Rzeszów	Uruchomienie radarowej służby kontroli zbliżania w TMA Rzeszów.	23 stycznia 2025 r. Rewizja pojemności APP Kraków: 23 stycznia 2026 r.
ZO44/23	Senior KRL w APP Kraków	Uruchomienie funkcji Senior KRL w APP Kraków	Grudzień 2024 r. Rewizja pojemności – czerwiec 2025 r.
ZO21/24	CPDLC	Uruchomienie CPDLC poniżej FL285 w FIR Warszawa.	Po aktualizacji harmonogramu, przewidywany termin to maj 2025 r.
ZO5/24	SPO	Praca w trybie SPO (Single Person Operations)	Rewizja pojemności, termin realizacji: 16 maja 2025r.

Numer	Nazwa	Opis	Planowane wdrożenie
ZO23/23	Rewizja pojemności APP Gdańsk	Zmiana pojemności sektorowej APP Gdańsk	Q2 2025
Rozpoczęcie planowane w 2025 r.	Zmniejszenie minimum separacji TMA KK	Zmniejszenie minimum separacji radarowej do 3 NM w TMA Kraków.	Q4 2025 r. lub w 2026 r.
	PDSO	Dostosowanie narzędzia do potrzeb operacyjnych	Q4 2025
	Weryfikacja pojemności wolumenów przestrzeni w FIR Warszawa	Dostosowanie pojemności sektorowych ATFCM dla poszczególnych wolumenów przestrzeni w miarę zmian operacyjnych i technologii pracy	RP4



Strategia i współpraca międzynarodowa 2024

Rafał Marczewski

Zastępca Prezesa PAŻP ds. żeglugi powietrznej

1. Przewodnictwo PAŻP w 2024 r. A6 Steering Board

Kluczowe osiągnięcia:

- Wypracowanie i uzgodnienie wizji programu SESAR po 2027 r. w celu jej przekazania do nowego Komisarza ds. zrównoważonego transportu (Apostolos Tzitzikostas)
- Wypracowanie i podpisanie deklaracji między ANSP A6 a Manufacturing Industry (Indra, Leonardo, Thales) i SESAR 3 Joint Undertaking (S3JU) ws. przejścia do nowego modelu świadczenia usług dla ATM (cloud-based service-oriented architecture)
- Intensyfikacja współpracy A6 z NM oraz uzgodnienie niezbędnych działań operacyjnych w kontekście sezonu letniego 2025 r.

2. Wzmocnienie międzynarodowych relacji wielostronnych (m. in.: SESAR Deployment Manager, S3JU, ECTL/NM, EASA) oraz relacji dwustronnych (m. in. z: BULATSA, DFS, Oro Navigacija, ROMATSA, UkSATSE, NATS, FAA)

3. Wzmocnienie relacji bilateralnych (aktywny udział w governance S3JU i SDM/SDIP oraz w procesach konsultacyjnych dokumentów opracowywanych przez ww. organizacje (np. konsultacje ATM Master Plan, SESAR Deployment Programme))



Szkolenie kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego 2024

Grzegorz Knast
Dyrektor Biura Szkoleń

Szkolenie BASIC	
ALL	53
RAZEM	53

Szkolenie RATING	
ACC	13
APP	12
TWR	10
RAZEM	35

Okolo 165
praktykantów
w procesie
szkolenia

Szkolenie w jednostkach	
ACC	14
APP	16
TWR	48
RAZEM	78

Uzyskane licencje	
ACC	4
APP	5
TWR	8
RAZEM	17

**+3 względem prognozy
(być może +5)**

**Okolo 200
praktykantów
w procesie szkolenia
w maju 2025**

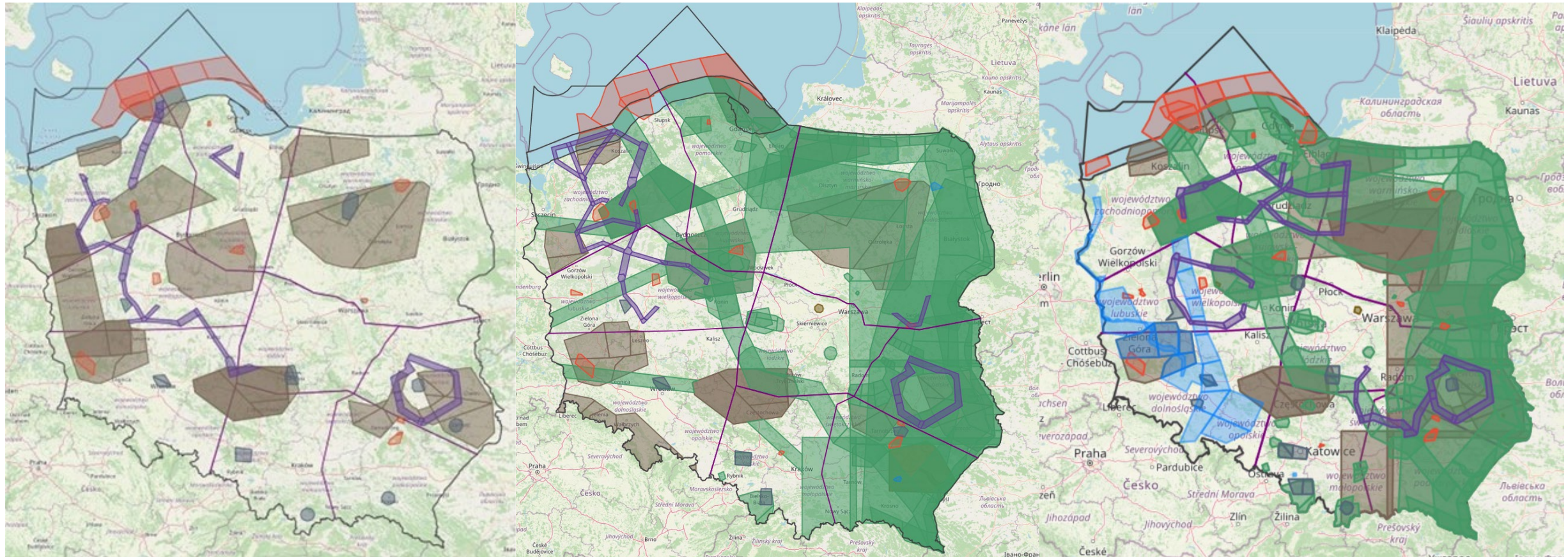


Elastyczne Zarządzanie Przestrzenią Powietrzną 2024

Łukasz Godlewski

Dyrektor Biura Zarządzania Przestrzenią Powietrzną i
Informacją Lotniczą

Bezpośredni wpływ wojny w Ukrainie na wykorzystanie przestrzeni powietrznej przez wojsko – wzrost aktywności o 30%



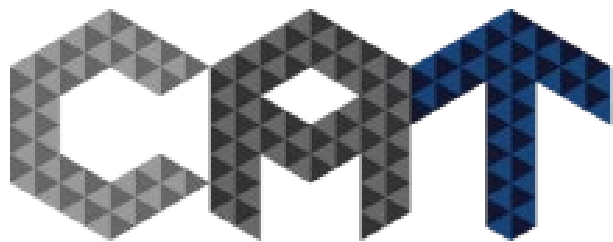
plan wykorzystania przestrzeni powietrznej (AUP) w 2019 vs 2022 vs 2024

Współpraca/stały rozwój i integracja systemów/ wyzwanie technologiczne dla obu stron: civ-mil

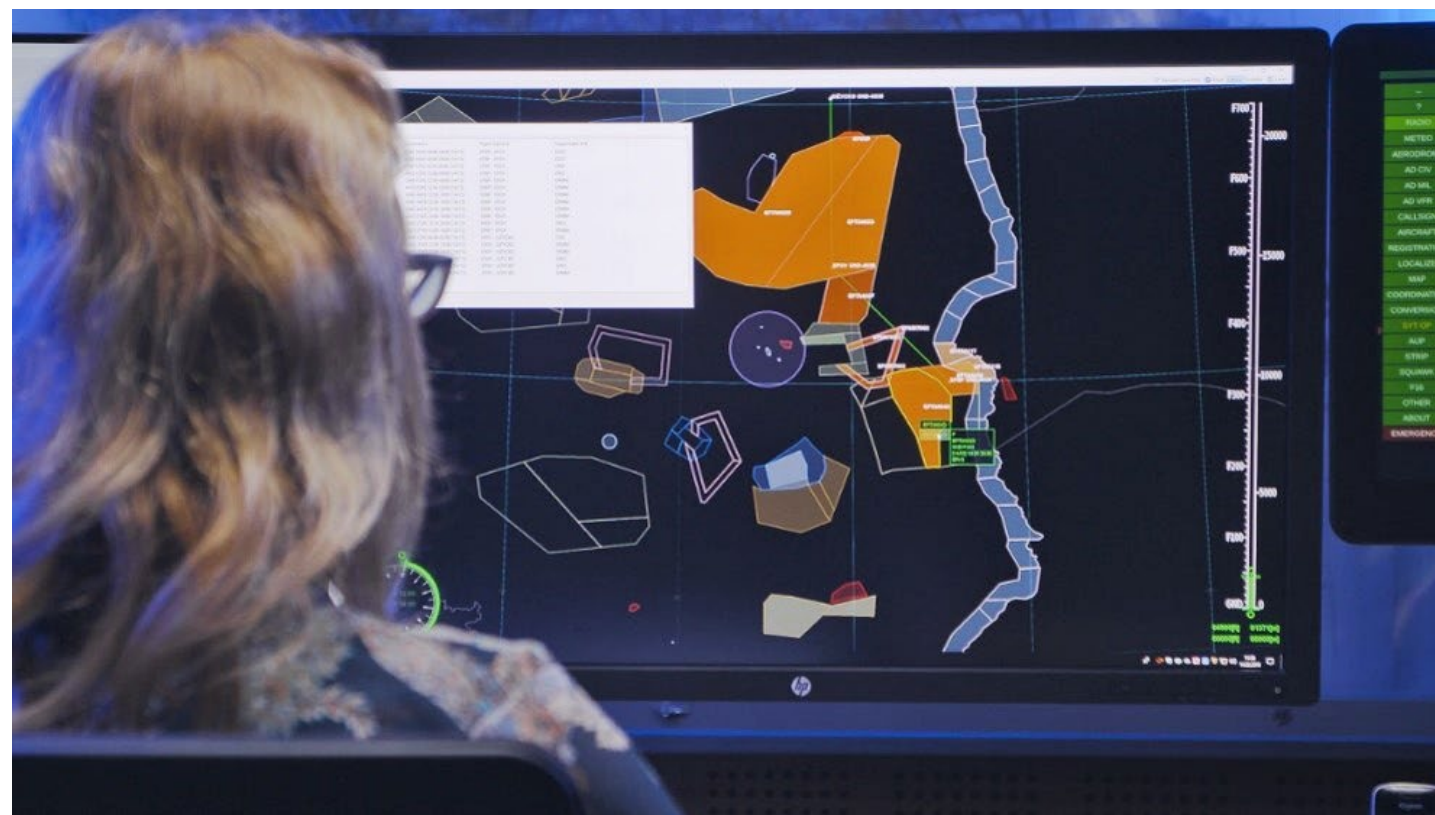




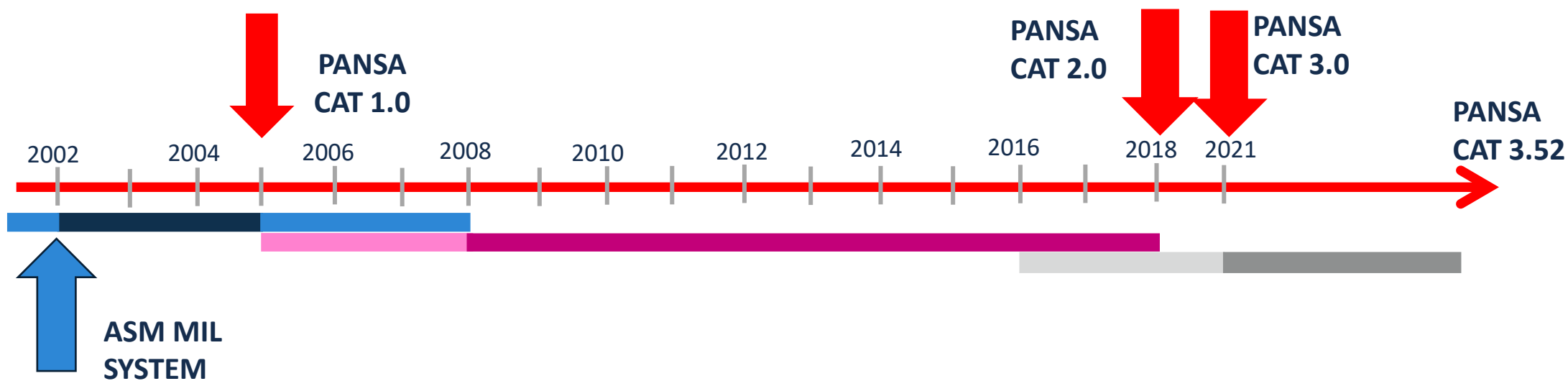
Autorski system wsparcia zaawansowanego zarządzania przestrzenią powietrzną



COMMON
AIRSPACE
TOOL by PANSA



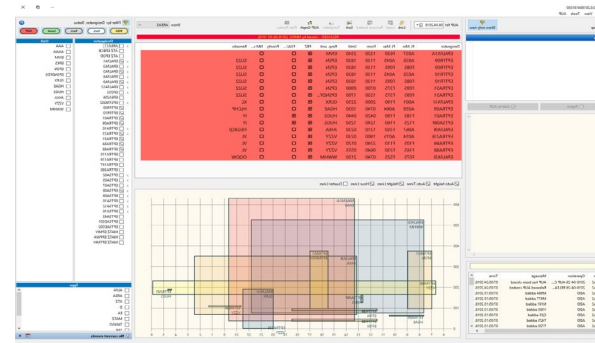
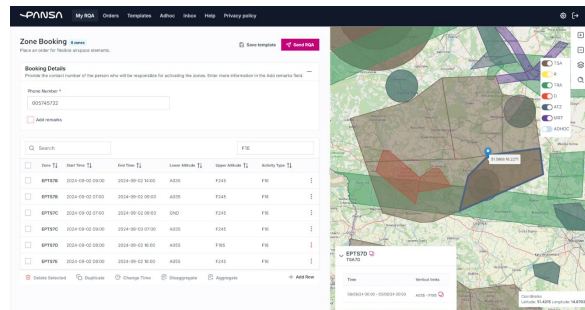
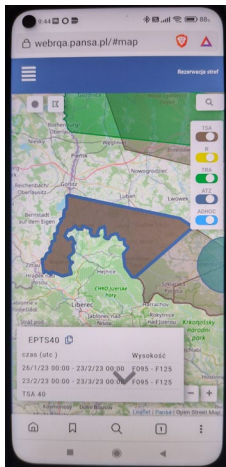
Stąła współpraca z wojskiem w zakresie rozwoju systemów wspierających zarządzanie przestrzenią





Wsparcie kompleksowego zarządzanie przestrzenią powietrzną na wszystkich poziomach ASM

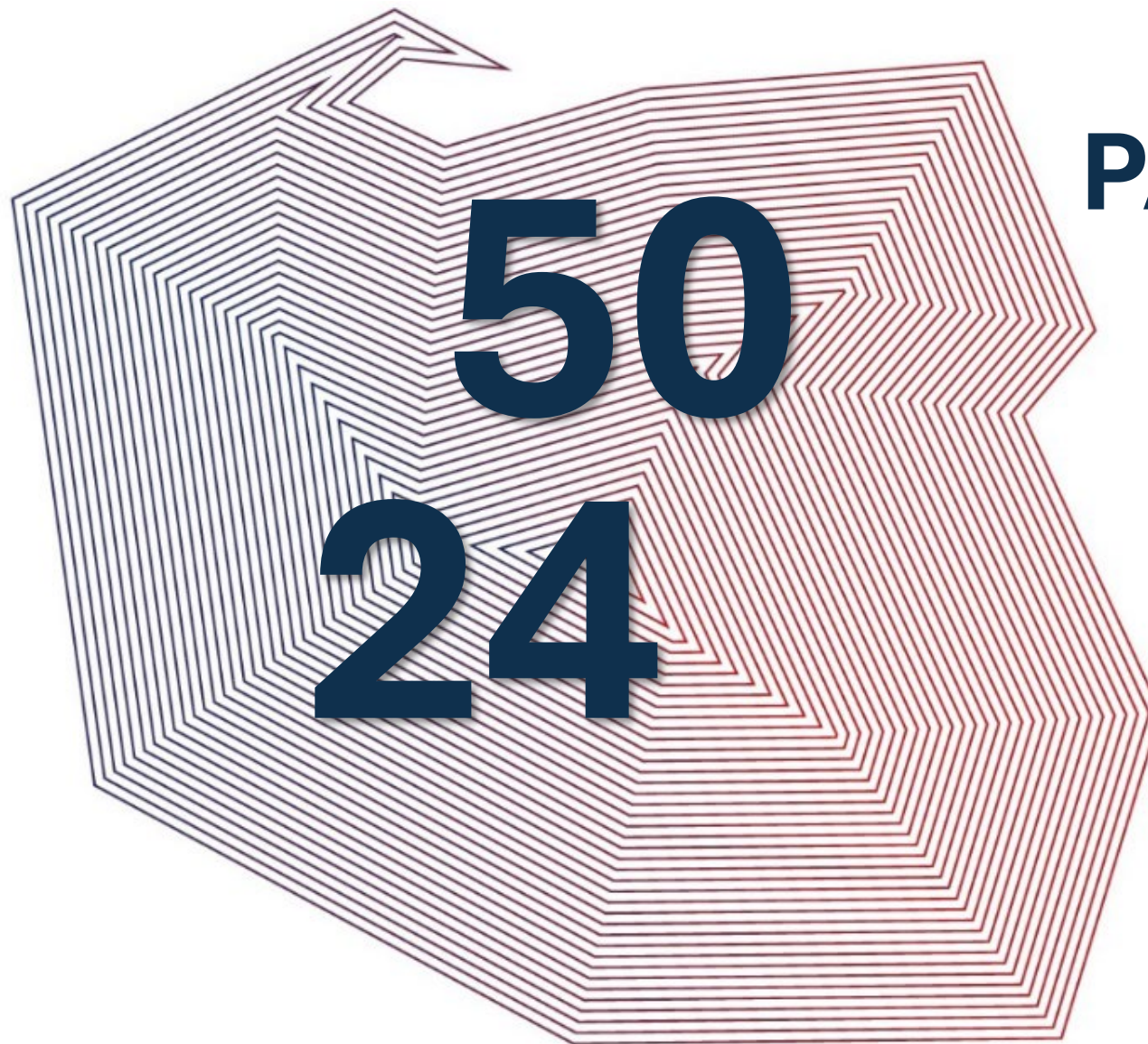
- ✓ rezerwacja struktur przestrzeni powietrznej
- ✓ codzienne przygotowanie planu wykorzystania przestrzeni powietrznej (AUP)
- ✓ wykorzystanie i monitoring struktur przestrzeni powietrznej w czasie rzeczywistym



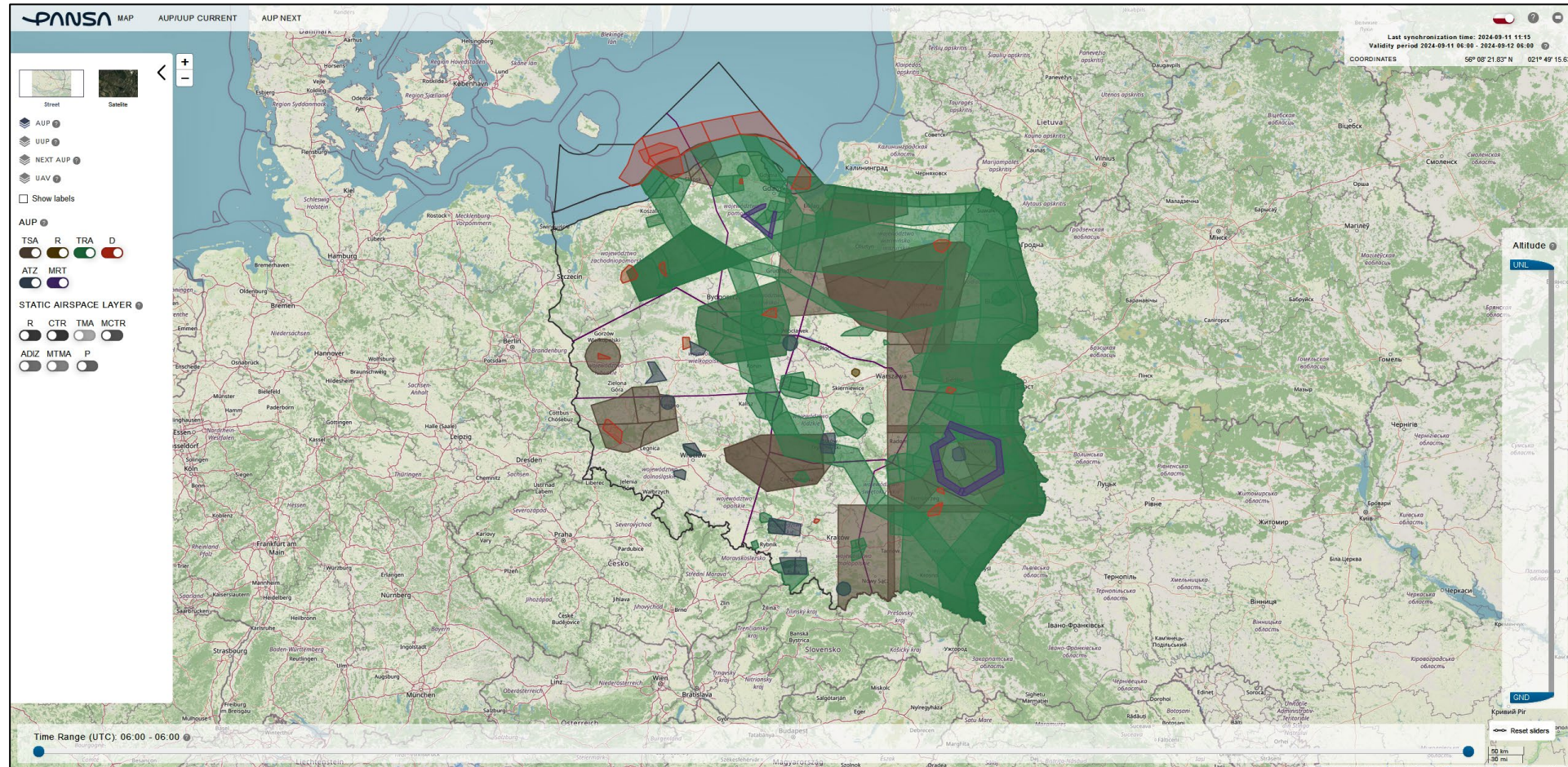


**Terminale systemu
wymiana informacji
w czasie
rzeczywistym**

wojsko



PAŹP





Dziękujemy!