

**RAPORT ROCZNY
POLSKIEJ AGENCJI
ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

**ANNUAL REPORT OF
POLISH AIR NAVIGATION
SERVICES AGENCY**

2013



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



Spis treści

KLUCZOWE WYNIKI OPERACYJNE I FINANSOWE POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZEJ ■ KEY OPERATIONAL AND FINANCIAL RESULTS OF POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY	4
INFORMACJE OGÓLNE O POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZEJ ■ GENERAL INFORMATION ON POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY.....	5
STRATEGIA POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZENEJ ■ STRATEGY OF POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY	7
Najważniejsze wydarzenia w działalności Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej w 2013 r. ■ The most significant events in the activity of Polish Air Navigation Services Agency in 2013.	7
Polska Agencja Żegluga Powietrznej na arenie międzynarodowej ■ Polish Air Navigation Services Agency on the international scene	8
KLUCZOWE OBSZARY DZIAŁANIA POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ ■ KEY AREAS OF OPERATION OF POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY	9
Zarządzanie przestrzenią powietrzną ■ Airspace management	9
Zarządzanie zasobami ludzkimi oraz szkolenia ■ Human resources management and training	10
Polityka kadrowa i płacowa ■ Human Resources and Remuneration policy	11
CNS, infrastruktura i porty lotnicze ■ CNS, infrastructure and airports	15
REALIZACJA CELÓW STRATEGICZNYCH COMPLETION OF STRATEGIC OBJECTIVES	18
1. Bezpieczeństwo ■ Safety	18
2. Pojemność przestrzeni powietrznej ■ 2. Airspace capacity	21
3. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko ■ 3. PANSA minimizing the negative environmental impact of aviation	22
4. Efektywność kosztowa ■ 4. Cost-effectiveness	24
Realizacja Krajowego Planu Skuteczności Działania w 2013 roku ■ Implementation of the National Performance Plan in 2013	25
Założony cel w zakresie efektywności kosztowej został osiągnięty. ■ The objective for cost efficiency was achieved.	26
WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA ■ INTERNATIONAL COOPERATION	27
Funkcjonalny Blok Przestrzeni (FAB) ■ Functional Airspace Block (FAB)	27
Konsorcjum ANSPs coordination within Interim Deployment Steering Group ■ The ANSPs coordination within Interim Deployment Steering Group consortium	28
GATE ONE Cooperation Platform ■ GATE ONE Cooperation Platform	29

ĆWICZENIE VIGILANT SKIES 2013 ■ THE VIGILANT SKIES 2013 EXERCISE	31
Inne ■ Other	31
 RUCH LOTNICZY W POLSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ W 2013 roku AIR TRAFFIC IN POLISH AIRSPACE IN 2013	33
Rynek usług lotniczych w Polsce w 2013 roku ■ Air services market in Poland in 2013	39
 PRZEGLĄD SYTUACJI FINANSOWEJ ■ REVIEW OF THE FINANCIAL SITUATION	43
Przychody ■ Revenue	44
Koszty ■ Costs	48
Sprawozdanie z sytuacji finansowej ■ Statement of financial condition	50
Proces konsultacji z użytkownikami służb żeglugi powietrznej ■ The process of consultation with the users of air navigation services	56
 RAPORT NIEZALEŻNEGO AUDYTORA ■ INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT	65
 DEFINICJE I SKRÓTY ■ DEFINITIONS AND ABBREVIATIONS	70

KLUCZOWE WYNIKI OPERACYJNE I FINANSOWE POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZEJ

KEY OPERATIONAL AND FINANCIAL RESULTS OF POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Pozycja Item	2012	2013	Trend 2013/2012
Ruch en-route (ilość operacji – MVS) En-route traffic (number of operations – MVS)	675 758	684 451	↑
Liczba kontrolowanych godzin operacji IFR (000) Total IFR flight-hours controlled (000)	402	403	↑
Łączne opóźnienia ATFM po trasie (000 minut) Total ATFM en-route delays (000 minutes)	352	344	↓
Wartość opóźnień ATFM na trasie (min./lot) ATFM en-route delays value (min./flight)	0,5	0,5	—
Stan zatrudnienia (etaty) Employment status at the end of the year	1 744	1 753	↑
Zatrudnienie – ATCO in OPS Employment – ATCO in OPS	469	483	↑
Przychody ze sprzedaży ogółem (000) w PLN Total sales revenue (000) in PLN	747 350	735 930	↓
Przychody z usług nawigacji trasowej Revenue from en-route navigation services	614 477	624 259	↑
Przychody z usług nawigacji terminalowej Revenue from terminal navigation services	116 684	99 796	↓
Koszty działalności operacyjnej (000) w PLN Operating activity costs (000) in PLN	663 731	664 967	↑
Zysk ze sprzedaży (000) w PLN Profit on sale (000) in PLN	83 619	70 963	↓
Zysk z działalności operacyjnej (000) w PLN Profit from operating activity (000) in PLN	75 582	65 327	↓
Zysk brutto (000) w PLN Gross profit (000) in PLN	47 327	58 899,7	↑
Zysk netto (000) w PLN Net profit (000) in PLN	37 093	40 514	↑

INFORMACJE OGÓLNE O POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Funkcjonująca od 1 kwietnia 2007 roku Polska Agencja Żegluga Powietrznej (PAŻP) jest państwowym organem odpowiedzialnym za zarządzanie krajową przestrzenią powietrzną (FIR Warszawa), działającym na mocy Ustawy o Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej z dnia 8 grudnia 2006 roku.

Głównym celem Agencji jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego statków powietrznych w polskiej przestrzeni powietrznej. Kontrola ruchu lotniczego odbywa się na trzech poziomach:

- kontroli obszaru – ustanowionej w celu sprawowania kontroli ruchu lotniczego wobec lotów kontrolowanych wykonywanych w drogach lotniczych,
- kontroli zbliżania – ustanowionej w celu sprawowania kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych statków powietrznych przylatujących i odlatujących (w Warszawie jest to obszar o promieniu około 100 km).
- kontroli lotniska – ustanowionej w celu sprawowania kontroli ruchu lotniczego w ruchu lotniskowym.

Dodatkowo Polska Agencja Żegluga Powietrznej zapewnia służbę informacji powietrznej „Flight Information Services” (FIS) w przestrzeni niekontrolowanej. Współdziała także z organami poszukiwania i ratownictwa „Search and Rescue” (SAR), zapewniając pełnienie służby alarmowej. Funkcje te PAŻP realizuje – między innymi – poprzez zapewnienie wysokiej jakości świadczonych usług i zaawansowanego technologicznie naziemnego sprzętu nawigacyjnego i telekomunikacyjnego, współpracę z organizacjami międzynarodowymi oraz poprzez zapewnienie środków (technicznych, jak i zasobów ludzkich) w celu zapewnienia służb „Air Traffic Services” (ATS).

W 2013 roku PAŻP obsłużyła 684 451 operacji lotniczych „en-route” i 207 283 operacji w ruchu terminalowym. Średnio PAŻP obsługuje ponad dwa tysiące operacji lotniczych dziennie.

Ważnym elementem działalności Polskiej Agencji Żegluga Powietrznej jest aktywność na forum międzynarodowym – w ramach wielu inicjatyw, np. A6, GATE ONE, SESAR Joint Undertaking, Deployment Manager, na rzecz poprawy bezpieczeństwa, zwiększenia przepustowości europejskiej przestrzeni powietrznej oraz rozwoju branży lotniczej.

GENERAL INFORMATION ON POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Operating since April 1, 2007, Polish Air Navigation Services Agency (PANSa) is the national body responsible for the management of the national airspace (FIR Warszawa), acting pursuant to the Act on the Polish Air Navigation Services Agency dated 8 December 2006.

The Agency's main objective is to ensure the safety of air traffic of aircraft in the Polish airspace. Air traffic control is carried out at three levels:

- area control – established to provide control of en-route air traffic.
- approach control – established to control of air traffic in Terminal Manoeuvring Areas around airports (in Warsaw this is an area with a radius of about 100 km).
- airport control – established to exercise control of air traffic in airports.

In addition, Polish Air Navigation Services Agency provides Flight Information Services (FIS) in uncontrolled airspace. It also cooperates with Search and Rescue (SAR) bodies, providing alert services. PANSa performs these functions – among others – by ensuring high quality of provided services and technologically advanced ground-based navigation and telecommunication equipment, cooperation with international organizations, and by providing resources (both technical and human resources) to provide Air Traffic Services (ATS).

In 2013 PANSa handled 684 451 “en-route” air operations and 207 283 terminal traffic operations. On average, PANSa handles more than two thousand flight operations per day.

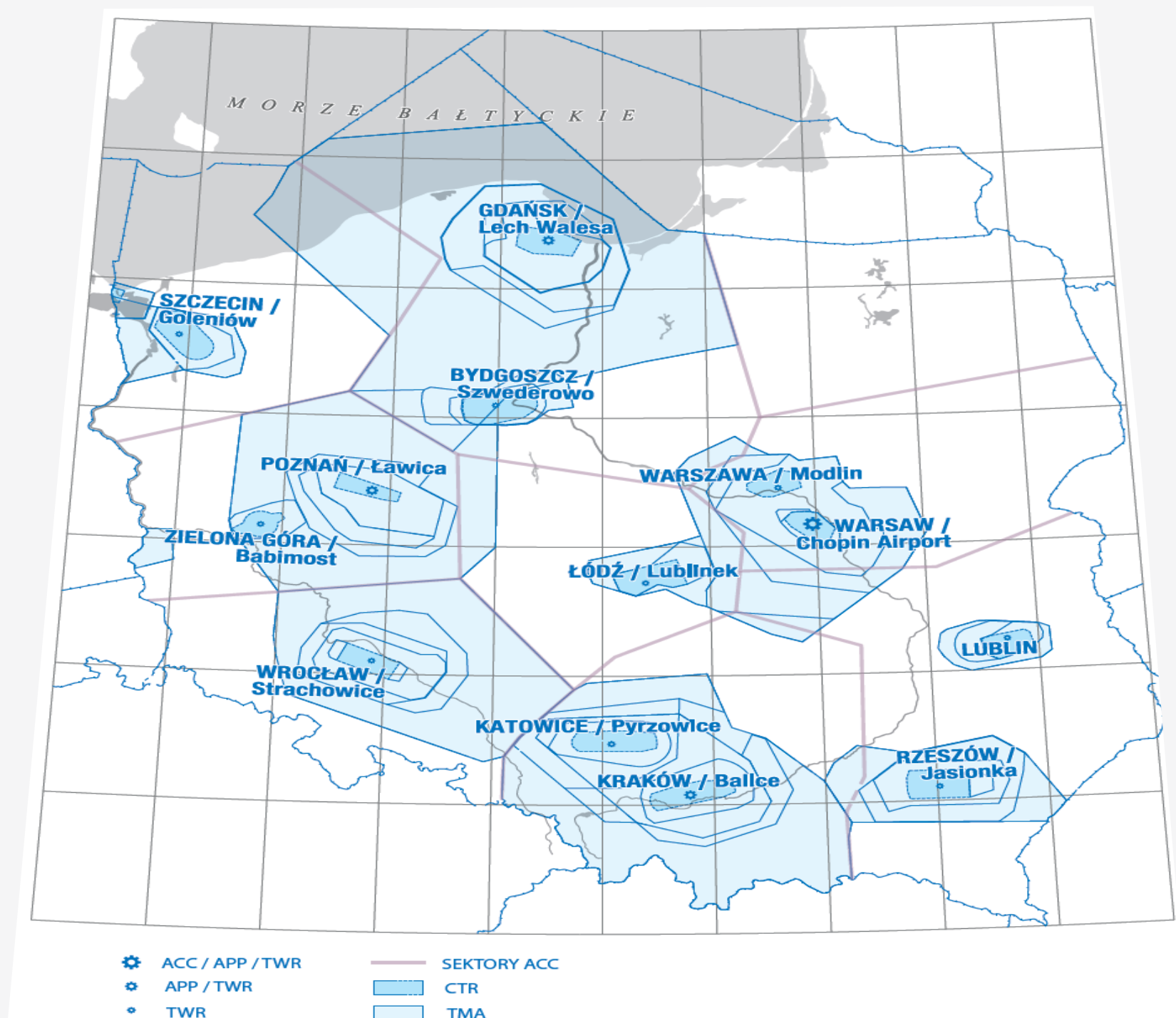
An important element of Polish Air Navigation Services Agency's operation is activity on the international forum – as a part of a number of initiatives, for example. A6 Alliance, GATE ONE, the SESAR Joint Undertaking, SESAR Deployment Manager, aimed at improvement of safety, increase of the capacity of European airspace and the development of the aviation industry.

Ponadto w celu zwiększenia efektywności zarządzania ruchem lotniczym nad Europą Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wspólnie z litewskim odpowiednikiem Oro Navigacija świadczą usługi nawigacyjne w ramach Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej (Baltic FAB).

Furthermore, in order to increase the efficiency of air traffic management over Europe, Polish Air Navigation Services Agency, along with its Lithuanian counterpart – Oro Navigacija – provides navigation services within the Functional Airspace Block (Baltic FAB).

Geograficzny obszar FIR Warszawa wynosi 334 000 km².

The geographical area of FIR Warsaw covers 334 000 km².



SEKTORY ACC – ACC sectors

STRATEGIA POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Misja

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

Wizja

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

Cele strategiczne:

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

Najważniejsze wydarzenia w działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w 2013 r.

Nowy system zarządzania ruchem lotniczym

Wdrożenie operacyjne nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS_21 było najważniejszym zadaniem zrealizowanym przez PAŻP w 2013 roku. Realizacja tego przedsięwzięcia wymagała odpowiedniej organizacji służb ruchu lotniczego, ścisłej współpracy ze służbami odpowiedzialnymi za zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie bezpieczeństwem ruchu lotniczego, a także z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i Network Managerem.

W listopadzie 2013 roku system PEGASUS został wdrożony do pracy operacyjnej wraz z zakupionym oprogramowaniem zapewniającym wymaganą funkcjonalność. Ostatnia faza realizacji umowy przewidywana na lata 2014/2015 będzie wiązała się z rozszerzeniem funkcjonalności systemu.

Nowy system umożliwi obsługę zwiększającej się liczby operacji m.in. z uwagi na możliwość nie tylko poziomego, ale również pionowego podziału sektorowego przestrzeni powietrznej oraz stosowanie nowoczesnych narzędzi koordynacyjnych w organach kontroli ruchu lotniczego.

STRATEGY OF POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Mission

Provision of high quality air navigation services, beneficial for users and environmentally friendly.

Vision

Strengthening PANSA's position in Europe as a competitive and financially viable air navigation services provider, offering an adequate level of safety and quality of services in accordance with the needs of airspace users.

Strategic objectives:

- maintenance of a high level of air traffic safety,
- ensuring the required airspace capacity,
- PANSA minimizing the negative environmental impact of aviation,
- optimization of cost-effectiveness.

The most significant events in the activity of Polish Air Navigation Services Agency in 2013.

New air traffic management system

Operational implementation of new air traffic management system PEGASUS_21 was the most important task completed by PANSA in 2013. Completion of this undertaking required proper organization of air traffic services, close cooperation with the departments responsible for airspace management and air traffic safety management, as well as the Civil Aviation Authority and the Network Manager.

In November 2013, the PEGASUS system was implemented for operational work, along with the purchased software providing the required functionality. The last phase of the implementation of the agreement envisaged for 2014/2015 will entail expanding the functionality of the system.

The new system shall allow for handling an increasing number of operations among other things due to the possibility of not only horizontal, but also vertical split and application of modern coordination tools in air traffic control units.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej na arenie międzynarodowej

- W 2013 roku została ratyfikowana Umowa o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską, umożliwiając tym samym wypełnienie wymogów wynikających z pakietu legislacyjnego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej II (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 roku zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa). W 2013 roku ukonstytuowały się także organy zarządzające FAB.
- 6 listopada 2013 roku instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej (ANSP) z dziesięciu państw, których terytorium sięga od Bałtyku po Morze Czarne, podpisały porozumienie o współpracy strategicznej, w sprawie utworzenia regionalnej platformy współpracy „GATE ONE”. Umowa została podpisana w Sofii przez prezesów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z Austrii, Bułgarii, Czech, Chorwacji, Polski, Litwy, Węgier, Rumunii, Słowacji i Słowenii. Celem porozumienia jest promowanie efektywności europejskiego zarządzania ruchem lotniczym poprzez intensyfikację współpracy pomiędzy uczestniczącymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz zapewnienie mocniejszego i lepiej skoordynowanego uczestnictwa regionu w europejskich procesach decyzyjnych.

Polish Air Navigation Services Agency on the international scene

- The year 2013 saw the ratification of the agreement on the establishment of the Baltic Functional Airspace Block between the Republic of Poland and the Republic of Lithuania, thus enabling the fulfillment of requirements arising from the legislative package of the Single European Sky II (Regulation of the European Parliament and the Council (EC) No. 1070/2009 dated October 21, 2009, amending Regulation (EC) No. 549/2004, (EC) No. 550/2004, (EC) No. 551/2004 and (EC) No. 552/2004 in order to improve the performance and sustainable development of the European aviation system). 2013 also saw the establishment of the FAB governing bodies.
- On November 6th, 2013, the institutions providing air navigation services (ANSP) from the ten countries the territories of which extend from the Baltic to the Black Sea, signed an agreement on strategic cooperation in the establishment of a regional cooperation platform, “GATE ONE”. The agreement was signed in Sofia by the CEOs of institutions providing air navigation services from Austria, Bulgaria, Czech Republic, Croatia, Poland, Lithuania, Hungary, Romania, Slovakia and Slovenia. The aim of the agreement is to promote the efficiency of the European air traffic management through increased cooperation among the participating institutions providing air navigation services, and to ensure a stronger and better coordinated participation of the region in European decision-making.



KLUCZOWE OBSZARY DZIAŁANIA POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Zarządzanie przestrzenią powietrzną

Do istotnych zadań w obszarze zarządzania przestrzenią powietrzną realizowanych oraz zakończonych w 2013 roku należy zaliczyć:

- opracowanie fazy przejściowej programu P2010+ polegającej na implementacji podziału pionowego na obecnych sektorach GAT ACC przy zachowaniu obecnych kształtów TMA EPWA, EPGD, EPKK i EPPO pełniących rolę dolnych sektorów ACC (ze względu na aktualne zasoby krl ACC);
- działania optymalizujące proces elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, między innymi w zakresie dynamicznego zarządzania przestrzenią w rejonach kontrolowanych lotnisk oraz w strefach ruchu lotniskowego wprowadzono rejony lotów dla poszczególnych użytkowników, dostępne na bieżąco w zależności od konfiguracji lotów w danej przestrzeni. Ponadto w 2013 r. w ramach tymczasowego wydzielania przestrzeni zabezpieczono 45 ćwiczeń wojskowych, 78 zawodów, pikników lotniczych oraz 58 organizacji skoków spadochronowych;
- w ramach poprawy efektywności wykorzystania przestrzeni dokonano rozwoju procedur GAT/OAT m.in. w zakresie wykonywania lotów próbnych oraz rozwoju współpracy cywilno-wojskowej poprzez wdrożenie nowych i aktualizację wcześniej stosowanych procedur w zakresie przepływu informacji i wykorzystania przestrzeni;
- kontynuację działań mających na celu dalszą optymalizację trajektorii lotów pod kątem redukcji kosztów dla operatorów statków powietrznych związanych z wykonywaniem operacji w FIR Warszawa. Wprowadzenie w 2013 roku kilkunastu nowych DCT, w połączeniu z wcześniej opublikowanymi, przyczyniło się do uzyskania korzyści o charakterze ekonomicznym: dla operatorów statków powietrznych oszczędności na poziomie około 450.000 kg paliwa, tj. około 400.000\$ oraz środowiskowym poprzez zmniejszenie emisji CO₂ o 1.400.000 kg;

KEY AREAS OF OPERATION OF POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

Airspace management

Essential tasks in the area of airspace management implemented and completed in 2013 include:

- development of the transitional phase of the P2010+ program, involving the implementation of the vertical split on the existing GAT ACC sectors while maintaining the current architecture of TMA EPWA, EPGD, EPKK and EPPO serving as the lower ACC sectors (due to the current ACC air traffic controllers resources);
- actions optimizing the process of flexible use of airspace, among others, within the scope of dynamic airspace management in controlled zones of aerodromes and in aerodrome traffic zones, regions of flights for individual users, available on a flexible basis, depending on the configuration of the flights within a given space were introduced. Furthermore, in 2013, as a part of temporary airspace division, 45 military exercises, 78 competitions, air picnics and 58 skydiving events were secured;
- as a part of the actions aimed at improvement of the efficiency of use of the airspace, the development of GAT / OAT procedures took place, among others, within the scope of carrying out test flights and the development of civil-military cooperation through the implementation of new procedures and update of the previously used procedures for the flow of information and use of airspace;
- continuation of efforts to further optimize flight trajectories in terms of reducing costs for aircraft operators related to the performance of operations in FIR Warszawa. The introduction in 2013 of several new DCT, combined with those previously published, contributed to obtaining benefits of an economic nature: for aircraft operators – savings of approximately 450 000 kg of fuel, i.e. approx. \$ 400 000, and of environmental nature – by reducing CO₂ emissions by 1 400 000 kg;

- wprowadzenie pierwszych w Polsce nieprecyzyjnych procedur podejścia do lądowania z wykorzystaniem sensora GNSS NPA-GNSS (wdrożono operacyjnie 23 procedury dla EPBY, EPGD, EPKK, EPKT, EPLB, EPPO, EPRZ, EPWA, EPWR, EPZG, EPMO, EPSC);
- wdrożenie sensora GNSS w operacjach terminalowych (SID/STAR) dla lotnisk EPWA i EPMO.

Należy podkreślić, że w ramach szeroko pojętego zarządzania przestrzenią powietrzną, w 2013 roku wykonano szereg działań, których skutki będą widoczne dopiero w 2014 roku. Do najważniejszych należy zaliczyć prace nad wdrożeniem procedur RNAV SID/STAR w TMA Kraków, TMA Gdańsk oraz TMA Poznań South, jak również prace nad wprowadzeniem precyzyjniejszej odmiany procedur NPA-LPV oraz wprowadzenie procedur podejścia z prowadzeniem pionowym z wykorzystaniem wysokościomierza barometrycznego (NPA APV BARO-VNAV).

Zarządzanie zasobami ludzkimi oraz szkolenia

Działania w zakresie polityki personalnej podejmowane w 2013 roku opierały się przede wszystkim na realizacji celów strategicznych Agencji, w tym na zapewnieniu stałego i zrównoważonego procesu pozyskiwania i rozwoju kadry pracowniczej o pożądanych kwalifikacjach i kompetencjach, ze szczególnym uwzględnieniem, personelu ATM/CNS, a także na rozpoczęciu w IV kw. procesu restrukturyzacji obszaru zarządzania zasobami ludzkimi w kierunku poprawy efektywności zarządczej i funkcyjnej.

Szkolenia

Kluczowym elementem polityki kadrowej PAŻP jest ciągły rozwój personelu oparty na kwalifikacyjnych i kompetencyjnych wymogach stanowiskowych.

Istotną rolę w procesie kształcenia personelu operacyjnego odegrały w 2013 r. zintensyfikowane szkolenia familiaryzacyjne: P-21FAM, przygotowujące kontrolerów ruchu lotniczego do pracy w zaimplementowanym w dniu 25 listopada 2013 r. nowym systemie operacyjnym Pegasus 21.

- the introduction of the first in Poland non-precise landing approach procedures using the GNSS NPA-GNSS sensor (23 operationally implemented procedures for EPBY, EPGD, EPKK, EPKT, EPLB, EPPO, EPRZ, EPWA, EPWR, EPZG, EPMO, EPSC);
- implementation of the GNSS sensor in terminal operations (SID/STAR) for EPWA and EPMO airports.

It should be noted that in the context of a widely understood airspace management, in 2013, a series of actions, the effects of which will be visible only in 2014, were performed. The most important actions include works on the implementation of RNAV SID/STAR procedures in TMA Kraków, TMA Gdańsk and TMA Poznań South, as well as works on introduction of a precise NPA-LPV procedures, and introduction of approach procedures with vertical guidance with the use of a barometric altimeter (NPA APV BARO-VNAV).

Human resources management and training

Activities in terms of personnel policy undertaken in 2013 were based primarily on the completion of the strategic objectives of the Agency, including ensuring a continuous and sustainable process of acquisition and development of personnel with the desired qualifications and skills, with particular emphasis on ATM / CNS personnel, as well as starting in the fourth quarter of the process of restructuring the area of human resource management to improve management and functional efficiency.

Training

Continuous staff development based on qualifications and positional competence requirements is a key element of PANSA personnel policy.

Intensified familiarization training played an important role in the education process of the operating personnel in 2013: P-21FAM, preparing air traffic controllers to work with the new operating system – Pegasus 21 -implemented on 25 November 2013.

Kolejnym działaniem w obszarze szkolenia lotniczego było podjęcie w końcu 2013 roku decyzji o rozbudowie platformy testowej systemu P_21 o funkcję symulatora odzwierciedlającego realne środowisko pracy KRL.

W 2013 roku kontynuowano również wiele innych inicjatyw szkoleniowych, które umożliwiały doskonalenie kompetencji zarówno personelu operacyjnego, jak i innych grup zawodowych PAŻP, a w szczególności:

- Szkolenia „Team Resource Management” (TRM) – sesje mające na celu wzmocnienie współpracy i umiejętności komunikowania się dla poprawy bezpieczeństwa wykonywanej pracy operacyjnej i nie dopuszczania do sytuacji krytycznych;
- szkolenie Critical Incident Stress Management – szkolenie uczy odpowiedniego zachowania po zaistnieniu zdarzenia krytycznego;
- szkolenie z zakresu odpowiedzialność karnej i cywilnej w lotnictwie cywilnym, związane z inicjatywą „Just Culture”, którą PAŻP podejmuje wspólnie z Urzędem Lotnictwa Cywilnego;
- szkolenia informatyczne dla pracowników wsparcia operacyjnego i technicznego przygotowujące personel do nadzorowania i opracowywania nowych programów, rozwoju dotychczasowych systemów i tworzenia odpowiednich zabezpieczeń w narzędziach funkcjonujących w PAŻP.

Polityka kadrowa i płacowa

W roku 2013 zarządzanie kadrami i płacami realizowane było objęte oddzielną funkcją zarządczą realizowaną równolegle z funkcją szkoleniowo-rozwojową Agencji.

Another action in the field of aviation training was making the decision at the end of 2013 to expand the P_21 system test platform with a simulator function, reflecting the real ATCO working environment.

In 2013, many other training initiatives were continued that allowed for enhancing the competences of both the operational personnel and other PANSA professional groups, in particular:

- “Team Resource Management” (TRM) training – sessions designed to strengthen the cooperation and communication skills to improve the safety of operational work performed, and not allowing emergency situations to occur;
- Critical Incident Stress Management training – this training teaches appropriate behavior after the occurrence of a critical event;
- training in criminal and civil liability in civil aviation, connected with the initiative “Just Culture” which PANSA undertakes in association with the Civil Aviation Authority;
- IT training for employees of operational and technical support preparing the personnel to supervise and develop new programs, develop existing systems and create appropriate security measures in the tools operating in PANSA.

Human Resources and Remuneration policy

In 2013, personnel and wage management was implemented under a separate management function implemented in parallel with the training and development function of the Agency.



Stan zatrudnienia w etatach oraz osobach w PAŻP 2012 i 2013 rok

Employment status PANSA in 2012 and 2013

Kategoria PRU PRU category	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31-12-2012 r. Employment status 31-12-2012.	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31-12-2013 r. Employment status 31-12-2013.	Różnica Difference	Stan zatrudnienia w osobach na dzień 31-12-2012 r. Employment status in employees for 31-12-2012.	Stan zatrudnienia w osobach na dzień 31-12-2013 r. Employment status in employees for 31-12-2013.	Różnica Difference
Kontrolerzy ruchu lotniczego Air Traffic Controllers (ATCO)	469,08	483,86	14,78	475,0	490	15
Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań Air Traffic Controllers on other duties	5,00	6,00	1,00	5,0	6	1
Praktykanci ruchu lotniczego Ab-initio trainees	54,00	43,00	-11,00	54,0	43	-11
Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego On-the-job trainees	20,50	33,50	13,00	21,0	36	15
Asystenci ATC ATC assistants	88,18	72,00	-16,18	88,3	73	-15,30
Pracownicy wsparcia operacyjnego OPS-support	273,28	287,70	14,42	274,7	289	14,30
Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli Technical support for operations CNS/ATM monitoring and control system staff	336,00	337,00	1,00	337,0	338	1
Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM Technical support staff for the development and implementation of CNS/ATM systems	63,20	60,20	-3,00	64,0	61	-3
Pracownicy administracyjni ATC assistants Administration staff	325,40	321,53	-3,87	329,0	325	-4
Pracownicy służb pomocniczych Staff for ancillary services	109,75	108,75	-1,00	111,0	110	-1
Razem PAŻP PANSA total	1 744,39	1 753,54	9,15	1 759,0	1 771	12

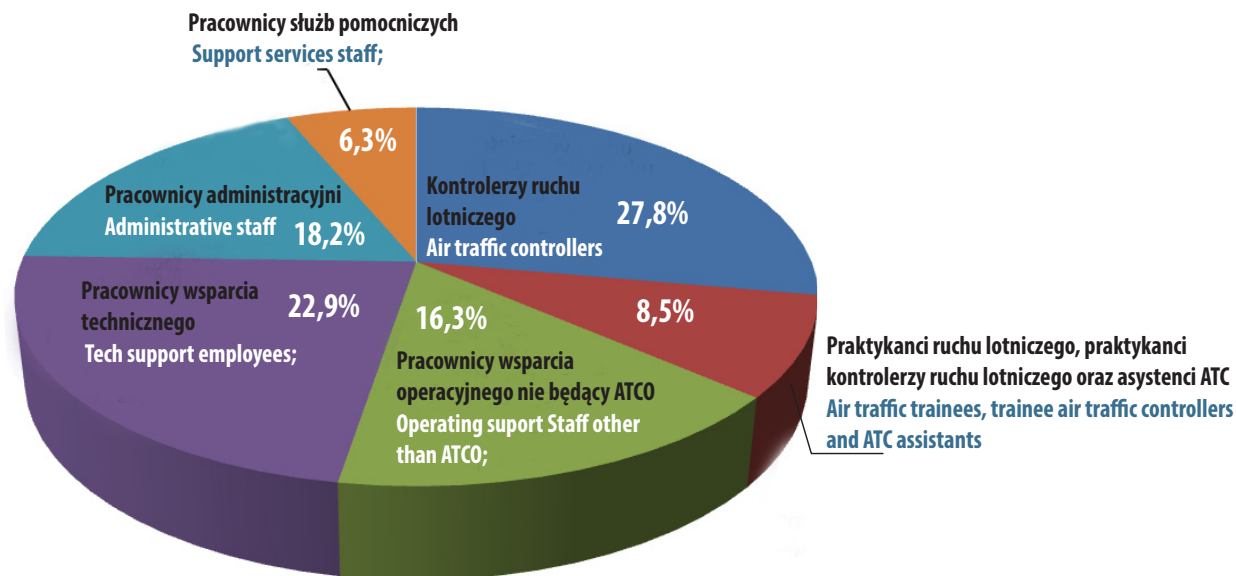
Realizacja planu zatrudnienia 2013 roku

Implementation of the employment plan for 2013

Kategoria PRU PRU category	Planowany stan zatrudnienia w etatach na dzień 31-12-2013 r. Planned employment status 31-12-2013.	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31-12-2013 r. Employment status 31-12-2013	Różnica Difference
Kontrolerzy ruchu lotniczego Air Traffic Controllers (ATCO)	575,25	483,86	-91,39
Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań Air Traffic Controllers on other duties	5,00	6,00	1,00
Praktykanci ruchu lotniczego Ab-initio trainees	22,00	43,00	21,00
Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego On-the-job trainees	64,00	33,50	-30,50
Asystenci ATC ATC assistants	88,50	72,00	-16,50
Pracownicy wsparcia operacyjnego OPS-support	285,30	287,70	2,40
Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli Technical support for operations CNS/ATM monitoring and control system staff	372,50	337,00	-35,50
Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM Technical support staff for the development and implementation of CNS/ATM systems	67,20	60,20	-7,00
Pracownicy administracyjni Administration staff	344,98	321,53	-23,45
Pracownicy służb pomocniczych Staff for ancillary services	117,25	108,75	-8,50
Razem PAŻP PANSA total	1 941,98	1 753,54	-188,44

Udział % danej kategorii w zatrudnieniu ogółem (w przeciętnych etatach FTE) w 2013 r.

Percentage of categories in total employment (in average FTE full time positions) in 2013



Źródło: Opracowanie na podstawie danych PAŻP

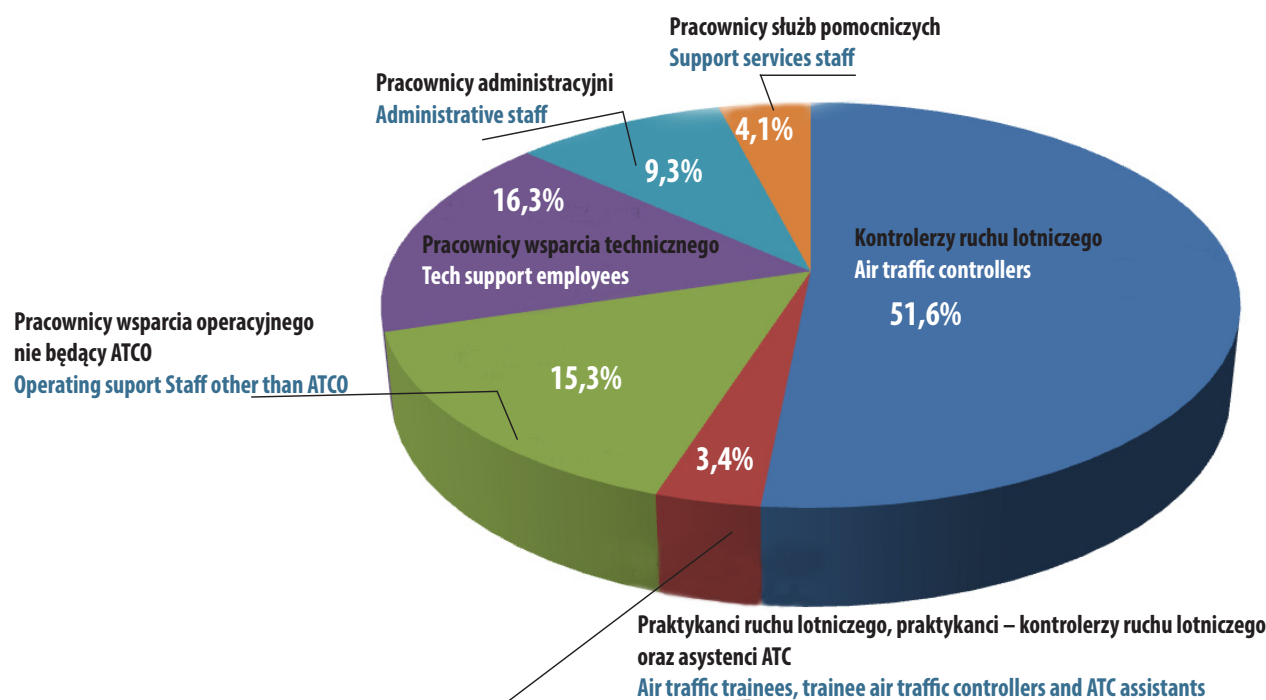
Source: Study based on PANSA data.

Ponad połowę całości kosztów zatrudnienia PAŻP stanowiły koszty zatrudnienia kontrolerów ruchu lotniczego (51,6%). Kolejne grupy pod względem udziału kosztów to pracownicy wsparcia technicznego (ogółem 16,3 %), operacyjnego (15,3%) oraz pracownicy administracyjni (9,3 %).

More than half of PANSA's total employment costs were employment costs of air traffic controllers (51.6%). Other groups in terms of the share of the costs are support staff (a total of 16.3%), operational (15.3%) and administration staff (9.3%).

Udział % kosztów danej kategorii w kosztach zatrudnienia ogółem w 2013 r.

Percentage of categories in total employment costs in 2013



Źródło: Opracowanie na podstawie danych PAŻP

Source: Study based on PANSA data.

CNS, infrastruktura i porty lotnicze

Rozwój infrastruktury CNS (komunikacyjnej, nawigacyjnej i dozoru) jest priorytetowym działaniem, gdyż wpływa bezpośrednio i pośrednio na możliwość osiągnięcia celów, niosących za sobą nie tylko poprawę jakości i bezpieczeństwa ruchu lotniczego, ale również wzrost pojemności i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej, tym samym wzrost efektywności zarządzania przestrzenią powietrzną. Bieżące działania PAŻP, skupiają się na uzupełnianiu pokrycia radiolokacyjnego niezbędnego dla obsługi rosnącego ruchu lotniczego w regionach. Na poszczególnych lotniskach instalowane są urządzenia DVOR/DME, które zapewniają podejścia instrumentalne na oba kierunki dróg startowych a także wspomagają nawigację w rejonie lotnisk. Modernizacji poddawane są systemy ILS, które tego wymagają i jednocześnie zapewniamy PANSA zapewnia instalację sprzętu pozwalającego na pracę w kategorii II a tam gdzie jest to uzasadnione i możliwe technicznie instalowane są ILS-y gotowe do pracy w kategorii III.

W 2013 roku kontynuowano prace mające na celu zakończenie realizacji etapu trzeciego związanego z instalacją centralnego systemu ATM w CZRL Warszawa wraz z końcową integracją centralnego systemu ATM z lokalnymi systemami. System Pegasus_21 został wdrożony w listopadzie 2013 roku do pracy operacyjnej wraz z zakupionym oprogramowaniem zapewniającym wymagane funkcjonalności. Dokonano oblotów i certyfikacji, przeprowadzono proces szkolenia personelu operacyjnego. Ostatnia faza realizacji umowy przewidywana na rok 2014 będzie wiązała się z rozszerzeniem systemu o kolejne 10 konsol dwustanowiskowych i będzie uwzględniała również oprogramowania związane z tą zmianą w systemie.

W 2013 roku oddano do użytku operacyjnego realizowane przez PAŻP w ostatnim czasie inwestycje w zakresie:

1. Modernizacji eksploatowanych systemów COM
 - zakup i wymiana VCS Warszawa
2. Utrzymanie infrastruktury NAV
 - wymiana ILS/DME Wrocław
 - wymiana ILS/DME Warszawa RWY33

CNS, infrastructure and airports

Development of CNS infrastructure (communication, navigation and surveillance) is a priority action, as it affects directly and indirectly the possibility of achieving the objectives which carry behind not only improvement of the quality of air traffic safety, but also the increase of the capacity and capacity of Polish capacity of Polish airspace, thus increasing the efficiency of airspace management. PANSA current activities are focused on supplementing the surveillance coverage necessary to handle the growing air traffic in the regions. DVOR / DME beacons are installed at each airport, providing instrument approaches for both directions of the runways, and support navigation in the area of aerodromes. ILS systems undergo modernization on an ongoing basis, and at the same time PANSA provides the installation of equipment enabling work in category II, and where reasonable and technically possible, ILS-s ready for work in category III are installed.

2013 saw continuation of the works aimed at the completion of the third phase associated with the installation of a central ATM system in ATM Center Warsaw along with the final integration of the central ATM system with local systems. In November 2013, the Pegasus_21 system was implemented for operational work, along with the purchased software providing the required functionality. Test flights and certifications took place, the training process for operations personnel was conducted. The last phase of the implementation of the agreement envisaged for 2014 will be associated with the extension of the system with further 10 twin post consoles, and it will also include software associated with this change in the system.

Investments in the following scope were put into operational use by PANSA in 2013:

1. upgrade of operated COM systems
 - purchase and replacement of VCS Warsaw
2. Maintenance of the NAV infrastructure
 - Replacement of ILS/DME Wrocław
 - Replacement of ILS/DME Warsaw RWY33,

3. Rozwój infrastruktury NAV

- posadowienie DVOR/DME Bydgoszcz
- posadowienie DME Czaplinek
- posadowienie DME Płońsk
- posadowienie DME Izbica
- instalacja ILS/DME Świdnik

PAŻP zlecił budowę nowoczesnej wieży kontroli ruchu lotniczego na poznańskim lotnisku.

Budowa nowej wieży kontroli ruchu lotniczego ma na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego poprzez zapewnienie odpowiednich warunków pracy służb kontroli ruchu lotniczego. Poznańska inwestycja Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, jest jednym z zadań składających się na program „Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym” o łącznej wartości ponad 475 mln złotych. Program inwestycyjny „Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym” jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T, Działanie 6.3 Rozwój sieci lotniczej TEN-T.

PAŻP dla lubelskiego lotniska

Port Lotniczy Lublin jest najnowszym polskim lotniskiem, działającym zaledwie pół roku. Mimo jeszcze relatywnie niedużego ruchu, PAŻP przywiązuje wielką wagę do rozwoju tego położonego najdalej na wschód polskiego lotniska. Inwestycje poczynione przez PAŻP na potrzeby Portu Lotniczego Lublin to wieża kontroli ruchu lotniczego, zestaw radiolatarni z dalmierzem DVOR/DME oraz ILS.

Służba Informacji Lotniczej (AIS)

Agencja jako podmiot certyfikowany zapewnia służby informacji lotniczej (AIS). W 2013 roku PAŻP kontynuowała zadania obejmujące sporządzanie, sprawdzanie, gromadzenie, redagowanie, formatowanie, publikowanie, przechowywanie i rozpowszechnianie danych i informacji lotniczych dotyczących całego terytorium RP oraz obszarów poza jego terytorium, w których RP jest odpowiedzialna za zapewnienie służb ruchu lotniczego. Najważniejsze zadania zrealizowane w tym zakresie w 2013 roku to przede wszystkim:

- prace nad nowymi produktami AIS/AIM, które dostępne będą od 2014 roku;

3. Development of NAV infrastructure

- installation of DVOR/DME Bydgoszcz
- foundation of DME Czaplinek
- foundation of DME Płońsk
- foundation of DME Izbica
- installation of ILS/DME Świdnik

PANSA commissioned the construction of a modern air traffic control tower at Poznań airport.

Construction of a new air traffic control tower is aimed at increasing the level of air traffic safety by ensuring proper working conditions for air traffic control services. The Poznań-based investment of the Polish Air Navigation Services Agency is one of the tasks that make up the program “Development of Infrastructure of the National Air Traffic Management Body” with a total value of over 475 million PLN. The investment program “Development of Infrastructure of the National Air Traffic Management Body” is co-financed by the European Union Cohesion Fund under the Infrastructure and Environment Programme, Priority VI Road and air TEN-T network, Measure 6.3 Development of the TEN-T air network.

PANSA at the Lublin airport

Lublin Airport is the newest Polish airport, which has been operating for only half a year. Although the traffic there is still relatively small, PANSA attaches great importance to the development of the farthest east-laying Polish airport. The investments made by PANSA for the purposes of Lublin Airport are an air traffic control tower, a DVOR / DME beacon and ILS.

Aeronautical Information Service (AIS)

The Agency, as a certified entity, provides aeronautical information services (AIS). In 2013 PANSA continued the tasks involving the preparation, checking, collecting, editing, formatting, publishing, storage and dissemination of data and aeronautical information for the entire territory of the Republic of Poland (RP) and the areas outside its territory, in which the RP is responsible for providing air traffic services. The main tasks carried out in this regard in 2013 are:

- works on new AIS / AIM products, which will be available in 2014;

- prace nad przygotowaniem AIS do implementacji rozporządzenia Komisji (UE) nr 73/2010 z 26 stycznia 2010 roku, ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Aeronautical Data Quality – ADQ), – drugi etap wchodzący w życie 01.07.2014 roku;
 - uruchomienia i rozpoczęcie testów systemu IAS 8.2;
 - zakup i wdrożenie operacyjne oprogramowania do przekazywania danych od dostawców za pomocą bezpośredniego połączenia elektronicznego;
 - wydanie nowej mapy VFR edycja 2013 rok;
 - opracowanie i wydruk nowej wersji mapy ASM edycja 2013 rok.
- works on the preparation of AIS for the implementation of the Commission Regulation (EU) No. 73/2010 dated January 26, 2010, laying down requirements on the quality of data and aeronautical information for the Single European Sky (Aeronautical Data Quality – ADQ), – the second stage entering into force on 01.07.2014;
 - startup and start of testing of the IAS 8.2 system;
 - purchase and operational implementation of software for transferring data from suppliers using a direct electronic link;
 - issuance of a new edition of the VFR map for 2013;
 - development and printout of a new version of the ASM map, 2013 edition.



REALIZACJA CELÓW STRATEGICZNYCH

W celu realizacji długoterminowej wizji rozwoju związanej ze zdobyciem znaczącej i trwałej pozycji w Europie, jako dostawcy służb żeglugi powietrznej oferującego wysokiej jakości usługi z zachowaniem wymaganego poziomu bezpieczeństwa, a zwłaszcza aby efektywnie wypełniać swoje ustawowe zadania, PAŻP w strategicznych dokumentach wyraźnie określiła cele, do realizacji których dąży. Zdefiniowane cele strategiczne, odzwierciedlające kluczowe obszary działania KPA na poziomie wspólnotowym, realizowane są przez szereg przedsięwzięć o charakterze zarówno inwestycyjnym, jak i organizacyjnym w większości zharmonizowanych z europejskimi kierunkami rozwoju. Realizacja wszystkich założonych celów strategicznych Agencji ma fundamentalne znaczenie dla jej prawidłowego funkcjonowania obecnie, jak i w daleko zakrojonej perspektywie czasowej. Stanowi niejako fundament dla rozwoju optymalnych warunków do zapewnienia sprawnej obsługi ruchu lotniczego w FIR Warszawa teraz, jak i posłuży do przygotowania nowoczesnego zaplecza dla działania w ramach powstających funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

Cele strategiczne PAŻP, w oparciu o które realizowane były działania Agencji w 2013 roku obejmowały:

- 1) utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego;
- 2) zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej;
- 3) minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko;
- 4) optymalizowanie efektywności kosztowej.

1. Bezpieczeństwo

W celu zapewnienia najwyższych standardów bezpieczeństwa, traktowanych przez PAŻP jako priorytetowe zadanie związane ze sprawowaniem służby zarządzania ruchem lotniczym, w 2013 roku podjęte zostały następujące działania:

- 1) Doskonalenie procesów dotyczących zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego.

Ogólnym celem zarządzania bezpieczeństwem jest minimalizowanie udziału PAŻP w wypadkach i incydentach statków powietrznych i ograniczanie skutków zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo. Zgodnie z powyższym, wszelkie zdarzenia operacyjne lub techniczne mające istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, są bezzwłocznie zgłaszane do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) oraz na jej zlecenie badane.

COMPLETION OF STRATEGIC OBJECTIVES

In order to realize the long-term vision of development associated with obtaining a significant and long-term position in Europe as a provider of air navigation services offering high quality services while maintaining the required level of safety, and particularly in order to effectively carry out its statutory tasks, in strategic documents PANSA has clearly identified the objectives that it aims to implement. Defined strategic objectives, reflecting key performance areas at Community level are carried out by a number of undertakings of both investment and organizational nature, mostly harmonized with European development directions. Completion of all the Agency's strategic goals has fundamental meaning to its proper functioning, both now and in the far-reaching time perspective. It is a foundation for the development of optimal conditions for ensuring efficient handling of air traffic in the FIR Warszawa right now, and will be used to prepare modern facilities for operation within the emerging functional airspace blocks.

The PANSA strategic objectives, which were the basis of the Agency's activities carried out in 2013, included:

- 1) maintenance of a high level of air traffic safety;
- 2) ensuring the required airspace capacity;
- 3) PANSA minimizing the negative environmental impact of aviation;
- 4) optimization of cost-effectiveness.

1. Safety

In order to ensure the highest standards of safety, treated by PANSA as a priority task associated with the provision of air traffic management service, in 2013, the following actions were taken:

- 1) Improving processes dealing with the management of air traffic safety.

The overall objective of safety management is to minimize PANSA's participation in aircraft accidents and incidents, and mitigation of results of events affecting safety. In accordance with the above, any operational or technical events that have a significant impact on the safety of air traffic are reported immediately to the AAIB - Aircraft Accident Investigation Board (PKBWL) and examined on its behalf.

Zgodnie z wykazem zdarzeń podlegających obowiązkowemu zgłoszeniu w 2013 roku do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych zgłaszano zdarzenia ATM/CNS, w podziale na zdarzenia operacyjne, zdarzenia techniczne oraz zdarzenia organizacyjne.

W 2013 roku w PAŻP przeprowadzono 104 postępowania wyjaśniające zdarzenia ATM oraz CNS. Zakończono także 8 postępowań wyjaśniających zarejestrowanych w 2012 roku.

Kontynuowano również prowadzenie „Rejestru zgłoszeń ATM”, w którym odnotowywano przebieg zgłoszeń, jak również sposób ich dalszego monitoringu. Ponadto kontynuowano prowadzenie rejestru monitorowania zaleceń i rekomendacji wydanych przez ULC.

2) Doskonalenie Kultury Bezpieczeństwa w PAŻP.

W ramach działań rozwijania i doskonalenia kultury bezpieczeństwa w PAŻP, w roku 2013 wyznaczeni zostali kontrolerzy ruchu lotniczego do pełnienia funkcji Local Safety Manager (LSM) w poszczególnych organach ATS. Do zadań LSM należy współpraca z Biurem Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Lotniczego i Jakości Usług (AB) w zakresie:

- analiz bezpieczeństwa ruchu lotniczego dotyczących reprezentowanego organu służb ruchu lotniczego;
- systemu raportowania i wyjaśniania zdarzeń w ruchu lotniczym;
- procesu certyfikacji PAŻP oraz audytowania w ramach nadzoru bieżącego ULC;
- przeglądów, monitorowania i promocji bezpieczeństwa ruchu lotniczego w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami prawa i rozwoju kultury bezpieczeństwa w poszczególnych ośrodkach PAŻP.

Kolejnym działaniem w zakresie promocji i rozwoju bezpieczeństwa było zorganizowanie w 2013 roku II Warsztatów pt. „Rozwój Kultury Bezpieczeństwa w PAŻP” z udziałem LSM z poszczególnych organów ATS, przedstawicieli Biura Biura Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Lotniczego oraz kierownictwa.

3) JUST CULTURE warsztaty.

„Just Culture”, czyli Kultura Sprawiedliwego Traktowania w aspekcie raportowania zdarzeń w lotnictwie cywilnym była tematem warsztatów prawniczych dla prokuratorów. To pierwsze w Polsce warsztaty prawne poświęcone tej tematyce. Organizatorami spotkania był Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Głównym celem zorganizowania warsztatów było przybliżenie środowisku lotniczemu oraz prokuratorom tematyki Kultury Sprawiedliwego Traktowania („Just Culture”) oraz jej praktycznych zastosowań.

According to the list of events subject to mandatory reporting in 2013, ATM / CNS events were reported to the State Commission on Aircraft Accident Investigation, broken down into operating events, technical events and organizational events.

In 2013 PANSa conducted 104 explanatory proceedings concerning ATM and CNS events. 8 explanatory proceedings recorded in 2012 were completed.

Maintenance of the “ATM reports register” was also continued, wherein the course of the reports, as well as the manner of their further monitoring were recorded. Furthermore, keeping a record of monitoring of the guidelines and recommendations issued by the ULC was continued.

2) Improving Safety Culture in PANSa.

As part of the development and improvement of safety culture in PANSa, in 2013 several air traffic controllers were appointed to act as Local Safety Managers (LSM) in various organs of ATS. LSM's tasks include working with the Office of Air Traffic Safety Management and Quality of Service (AB) within the scope of:

- air traffic safety analyses concerning the represented air traffic services unit;
- reporting and explanation system for events in air traffic;
- PANSa certification and auditing process under the ongoing supervision of Polish Civil Aviation Office;
- maintenance, monitoring and promotion of aviation safety, in order to ensure compliance with the requirements of the law and the development of safety culture in respective PANSa centers.

The next action for the promotion and development of security was the organization in 2013, of the II Workshop “Development of Safety Culture in PANSa”, with the participation of LSM from individual ATS bodies, representatives of the PANSa Safety Bureau and the management.

3) JUST CULTURE workshop.

Just Culture, in terms of event reporting in civil aviation was the subject of legal workshop for prosecutors. This is the first legal workshop on this subject in Poland. The meeting was organized by Civil Aviation Authority and Polish Air Navigation Services Agency. The main objective of the workshop was to familiarize the aviation environment and prosecutors with the subject of Just Culture and its practical applications.

4) Analiza bezpieczeństwa przy wprowadzaniu zmian w systemach funkcjonalnych ATM/CNS.

W ramach działań proaktywnych, Agencja przygotowuje analizy zagrożeń funkcjonalnych dla każdej zmiany w systemie zarządzania ruchem lotniczym. W wyniku analiz, po określeniu zagrożeń i ustaleniu ich poziomu, ustala się wymagania bezpieczeństwa, jakie powinny zostać spełnione przed wprowadzeniem zmiany, w trakcie jej wprowadzania i po jej wprowadzeniu. Utrzymywanie wysokich standardów bezpieczeństwa związane było również z podejmowaniem działań inwestycyjnych zmierzających do stałej poprawy jakości świadczonych usług.

W 2013 roku PAŻP osiągnęła założone cele bezpieczeństwa. Podstawowe cele w tym zakresie to utrzymanie poziomu bezpieczeństwa z poprzedniego roku, a tam gdzie to możliwe, podniesienie go przy wzrastającym ruchu lotniczym, czyli niedoprowadzenie do wypadku lotniczego oraz ograniczenie liczby incydentów z bezpośrednim i pośrednim udziałem służb ATM. W 2013 roku nie został zarejestrowany żaden wypadek lotniczy z bezpośrednim lub pośrednim udziałem ATM. Wystąpiły natomiast cztery poważne incydenty, które zostały zbadane przez PAŻP na zlecenie PKBWL, w celu określenia i podjęcia działań zapobiegawczych na przyszłość. Dla porównania, w 2012 roku zarejestrowano dwa poważne incydenty, które na zlecenie PKBWL, były przedmiotem badań PAŻP, zaś w 2011 roku nie zanotowano żadnego poważnego incydentu.

Dodatkowo należy podkreślić wzrost ilości zgłaszanych zdarzeń w odniesieniu do lat ubiegłych, zarówno w zakresie zdarzeń ATM, jak również CNS oraz organizacyjnych – o 4% (ATM), 18,5% (CNS) oraz 12% (organizacyjne) w porównaniu z rokiem 2012. Jedną z przyczyn takiego trendu jest wzrost świadomości personelu w zakresie konieczności zgłaszania zdarzeń, wynikający z prowadzonych szkoleń SMS.

5) Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego to priorytetowe zadanie Agencji, które wymaga kompleksowego podejścia do wszystkich aspektów jej funkcjonowania, od stałego doskonalenia służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w ruchu lotniczym poprzez dostosowywanie sprzętu, oprogramowania czy procedur do obowiązujących, restrykcyjnych wymogów prawa krajowego i międzynarodowego. Realizacja pierwszego z celów strategicznych osiągnana była w roku sprawozdawczym – 2013, głównie poprzez:

4) Security analysis during introduction of changes to ATM / CNS functional systems.

As part of proactive activities, the Agency prepares a functional hazard analysis for each change in the system of air traffic management. As a result of analyses, after determining the risks and determining their level, safety requirements are established that must be met before the change is introduced, in the course of its introduction and after its introduction. Maintaining high safety standards was also associated with making investments leading to constant improvement of the quality of services provided.

In 2013 PANSA achieved its safety objectives. The basic objectives in this regard are to maintain the safety level from the previous year, and where possible, to increase the safety level during the increasing air traffic, i.e. prevention of air accidents and limiting the number of incidents with direct and indirect participation of ATM services. In 2013 no accidents with direct or indirect ATM participation were recorded. There were however four serious incidents that were examined by PANSA upon request of the AAIB in order to determine and undertake preventive measures in the future. For comparison, in 2012 two serious incidents were recorded that were subject of PANSA investigations upon PKBWL request, and in 2011 no serious incidents were recorded.

In addition, it is worthwhile to point out the increase in the reported events in comparison to previous years, both in terms of ATM events, as well as CNS and organizational events – by 4% (ATM), 18.5% (CNS) and 12% (organizational) in comparison with 2012. One of the reasons for such a trend is the increase of personnel awareness in terms of the need for event reporting, resulting from the conducted SMS trainings.

5) Maintenance of a high level of air traffic safety.

Maintenance of a high level of air traffic safety is a priority task of the Agency that requires a comprehensive approach to all aspects of its operation, from continuous improvement of the services responsible for the safety of air traffic through adapting the equipment, software and procedures to current, restrictive requirements of national and international law.

Completion of the first of the strategic objectives was achieved in the reporting year 2013, mainly by:

- udoskonalenie systemu monitorowania zdarzeń lotniczych,
- rozwój kultury bezpieczeństwa,
- rozwój i doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS),
- systemowe zabezpieczenie niezawodności pracy sprzętu technicznego,
- podniesienie poziomu technologicznego świadczonych usług.

Zapewnienie podniesienia poziomu bezpieczeństwa w zakresie świadczonych przez PAŻP usług ATM/CNS, odbywa się poprzez systematyczne, sformalizowane, jednoznaczne i systemowe działania zgodnie z przyjętą polityką bezpieczeństwa, w celu ograniczania występowania zdarzeń, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego. Świadomość powtarzalności występowania pewnego rodzaju sytuacji w przestrzeni powietrznej, pociągająca za sobą działania zmierzające do ich eliminacji wpływa w konsekwencji na ograniczenie występowania incydentów i zwiększenia płynności ruchu w danym obszarze.

Nieodzownym elementem związanym z działalnością zarządzających przestrzenią powietrzną jest utrzymanie i doskonalenie posiadanej infrastruktury komunikacyjnej, nawigacyjnej, dozoru, jak i wspomagającej pracę służb. System radiokomunikacyjny stanowi odzwierciedlenie zapotrzebowania operacyjnego, wynikającego z natężenia ruchu lotniczego. Planowane działania dotyczące rozwoju infrastruktury COM, zmierzają do przygotowania systemu radiokomunikacyjnego pod nowy podział sektorowy przestrzeni powietrznej. Wzrost liczby operacji w ruchu lotniczym wymaga od zarządzającego zapewnienia i zastosowania infrastruktury oraz systemów, umożliwiających obsłużenie ruchu lotniczego na wymaganym poziomie.

2. Pojemność przestrzeni powietrznej

Opóźnienia w ruchu lotniczym

W 2013 roku średnie opóźnienie utrzymało się na tym samym poziomie, co w roku ubiegłym i wyniosło 0,5 min/lot.

- improvement of aviation occurrences monitoring system,
- development of safety culture,
- development and improvement of the safety management system (SMS),
- systemic security of the operational reliability of technical equipment,
- increasing the technological level of the provided services.

Ensuring raising of the level of SAFETY in terms of ATM / CNS services provided by PANSa is done through systematic, formal, explicit and systemic actions in accordance with the established security policy, in order to reduce the frequency of occurrences affecting the safety of air traffic. Awareness of recurrence of such situations in the airspace, entailing actions aiming at elimination of their influence in consequence influences the reduction of the occurrence of incidents and an increase of the flow of traffic in the given area.

An indispensable element related to the activities of airspace management is to maintain and improve the existing communication, navigation and surveillance infrastructure, and infrastructure supporting the operation of the ATC services. The radio communication system reflects the operational demand resulting from the volume of air traffic. Planned activities for the COM infrastructure development, are aimed at preparing a radio communication system for the new sectorial division of airspace. The increase in the number of air traffic operations requires the manager to provide and apply infrastructure and systems enabling handling air traffic at the required level.

2. Airspace capacity

Delays in air traffic

In 2013, the average delay remained at the same level as in the previous year and amounted to 0.5 min / flight.

Poziom średniego opóźnienia w ruchu lotniczym FIR Warszawa w latach 2009-2013.

The level of average delay in air traffic for FIR Warszawa in the years 2009-2013.

Rok Year	2009	2010	2011	2012	2013
Minuty opóźnień (suma roczna) Minutes of delay (yearly total)	930 390	678 440	435 533	354 600	358 138
Średnie opóźnienie Average delay	1,7	1,1	0,6	0,5	0,5
% udział PL w Europie % share of PL in Europe	6,0%	2,0%	2,5%	3,3%	4,2%

Źródło: opracowanie własne PAŻP na podstawie danych CFMU.

Source: PANSA's own study on the basis of CFMU data.

Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej

Miernikiem poziomu jakości świadczonych usług, w tym miernikiem pojemności przestrzeni powietrznej są opóźnienia w ruchu lotniczym. Decydujący wpływ na minimalizację opóźnień w ruchu lotniczym ma wdrożenie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym w FIR Warszawa, w następstwie którego będzie możliwe wprowadzenie nowej architektury sektorów kontroli ruchu lotniczego, umożliwiającej podniesienie przepustowości przestrzeni powietrznej do poziomu wymaganego przez systematycznie wzrastające natężenie ruchu lotniczego. Głównymi obszarami pozostającymi dla działań wspierających realizację tego celu w 2013 roku były:

- wdrożenie operacyjne nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS_21;
- kontynuacja działań mających na celu doskonalenie organizacji pracy służb ruchu lotniczego, umożliwiające podniesienie wydajności kontrolerów ruchu lotniczego;
- kontynuacja działań w zakresie elastycznego zarządzania pojemnościami;
- bieżąca modyfikacja architektury przestrzeni powietrznej.

3. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko

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

Ensuring the required airspace capacity

Delays in air traffic are a measure of the level of quality of services provided and also a measure of airspace capacity. Implementation of a new air traffic management system in FIR Warszawa has a decisive influence on the minimization of air traffic delays, following which it will be possible to introduce a new architecture of air traffic control sectors, enabling the increase of airspace capacity to the level required by the systematically increasing volume of air traffic.

The main areas remaining for activities supporting this objective in 2013 were:

- operational implementation of the new air traffic management system PEGASUS_21;
- continuation of activities aimed at improving the organization of the operation of air traffic services, allowing to increase the efficiency of air traffic controllers;
- continuation of activities in the scope of flexible management of capacities;
- ongoing modification of the architecture of airspace.

3. PANSA minimizing the negative environmental impact of aviation

Activities of the Polish Air Navigation Services Agency as part of reducing the negative impact of air transport on the environment are aimed at effective fulfillment of the tasks contained in the ESSIP (European Single Sky Implementation) and the European ATM Master Plan, including primarily the following:

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

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

W 2013 roku najważniejsze działania prośrodowiskowe PAŻP obejmowały przede wszystkim dalszą optymalizację trajektorii lotów pod kątem redukcji kosztów związanych z wykonywaniem operacji w FIR Warszawa dla operatorów statków powietrznych. W tym zakresie, wprowadzenie w 2013 roku nowych DCT, w połączeniu z wcześniej opublikowanymi, przyczyniło się do uzyskania korzyści o charakterze ekonomicznym (dla operatorów statków powietrznych) oraz środowiskowym – ocenia się, że z tytułu wprowadzenia DCT, w samym tylko 2013 roku możliwe było skrócenie dystansu o 65 567 NM, co z kolei przełożyło się na oszczędności paliwa (459 ton) i tym samym redukcję emisji CO₂ (1442 ton).

Abstrahując od priorytetowego zagadnienia dotyczącego horyzontalnej efektywności lotów podejmowane są zadania z zakresu wertykalnej efektywności lotów. W 2013 roku zostały przeprowadzone szkolenia wspierające w zakresie umożliwienia realizacji podejść do lądowania techniką CDO w portach lotniczych w Gdańsku i Poznaniu. Zamiarem PAŻP jest systematyczne zwiększanie liczby operacji lotniczych wykonywanych ww. techniką, co będzie miało wymierne przełożenie na zmniejszenie emisji CO₂.

Wyniki pomiarów wykonywanych przez PAŻP wskazują, że łącznie w 2013 roku, w TMA Warszawa, zrealizowano 36 989 operacji techniką CDO. Biorąc pod uwagę szacunki opracowane przez EUROCONTROL, mówiące o oszczędności zużycia paliwa od 50 do 150 kg na dolot, należy stwierdzić, że wykonanie przez PAŻP 36 989 operacji spowodowało zmniejszenie zużycia paliwa od 1 850 do 3 700 ton oraz niższą emisję CO₂ od 5 548 do 16 645 ton.

W celu zwiększania świadomości ekologicznej, w PAŻP przeprowadzane są także szkolenia z zakresu wpływu Agencji na środowisko dla kandydatów na kontrolerów oraz kontrolerów ruchu lotniczego.

- reduction of the emission of pollutants (CO₂ and NO_x) into the air during the combustion of fuel by aircraft and
- reduction of the level of noise generated by aircraft in the course of air traffic operations.

PANSA, in terms of environmental protection in the area of ATM, puts the main emphasis on efficient management of airspace and efficient flow of air traffic in order to achieve improvement in horizontal flight efficiency. Another action taken in the ATM is dissemination and promotion of the CDO (Continuous Descent Operation) landing technique in the largest controlled airports in FIR Warszawa.

In 2013, PANSA's most important pro-environment actions comprised mainly further optimization of flight trajectories in terms of reduction of costs associated with the operations in FIR Warszawa for aircraft operators. In this respect, the introduction in 2013 of new DCT, combined with those previously published, contributed to the benefits of an economic (for aircraft operators) and environmental nature – it is estimated that due to the introduction of DCT, in 2013 alone it was possible to shorten the distance by 65 567 NM, which in turn resulted in fuel savings (459 tons), and thus reduction of CO₂ emission (1442 tons).

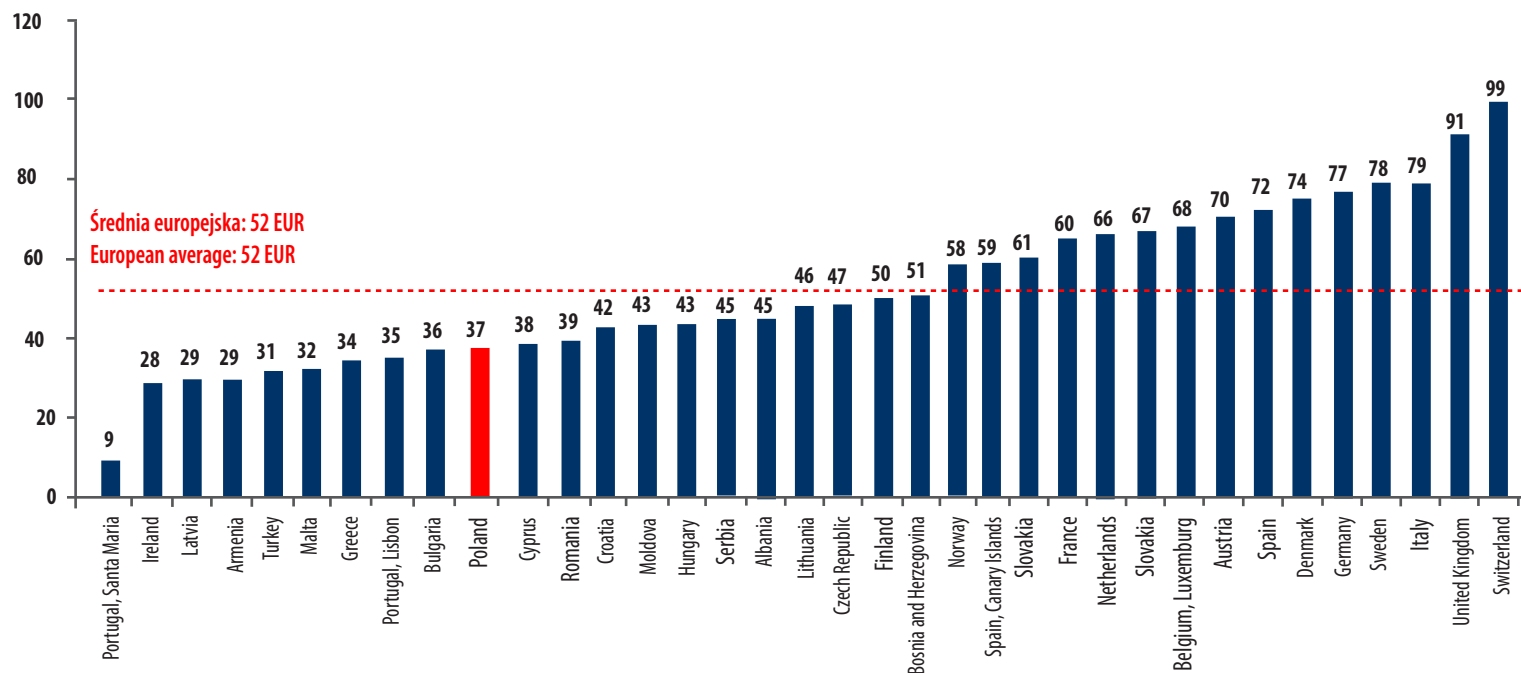
Apart from the priority issue concerning horizontal flight efficiency, tasks concerning vertical flight efficiency are undertaken. Support training in the field of enabling the implementation of landing approaches using the CDO technique was conducted in 2013 at the airports in Gdańsk and Poznań. PANSA's intention is to systematically increase the number of flight operations performed using the above technique, which will have a measurable impact on the reduction of CO₂ emissions.

The results of measurements performed by PANSA indicate that in total in 2013, 36 989 CDO technique operations were completed in TMA Warsaw. Taking into account the estimates developed by EUROCONTROL dealing with fuel savings from 50 to 150 kg per flight, it must be noted that PANSA's performance of 36 989 operations resulted in a reduction in fuel consumption from 1 850 to 3 700 tonnes and lower CO₂ emission from 5 548 to 16 645 tonnes.

In order to increase environmental awareness, trainings regarding the environmental impact of the Agency for candidates for controllers and air traffic controllers are also conducted in PANSA.

4. Efektywność kosztowa

Wykres poniżej przedstawia jak kształtowała się stawka jednostkowa trasowej opłaty nawigacyjnej w krajach EU w 2013 r.



4. Cost-effectiveness

The graph below shows how the unit rate developed for the route navigation charges in the EU countries in 2013.

Zatwierdzona stawka jednostkowa opłaty za nawigację terminalową – stawka TNC – w 2013 r. wynosiła 812,38 PLN. Stawka ta, w związku z kosztami przygotowania i zapewnienia służb żeglugi powietrznej w nowych portach lotniczych, uległa wzrostowi o około 4 procent w porównaniu ze stawką obowiązującą w 2012 r. (781,06 PLN).

The approved unit rate for terminal navigation charges – the TNC rate – in 2013 amounted to PLN 812.38. In relation to the costs of preparing and providing air navigation services in the new airports, this rate has grown by about 4 percent compared with the rate in force in 2012 (PLN 781.06).



Realizacja Krajowego Planu Skuteczności Działania w 2013 roku

Rok 2013 był drugim rokiem funkcjonowania PAŻP w ramach wymagań skuteczności działania SES II. W 2013 roku PAŻP realizowała szereg, opisanych wcześniej, działań, zmierzających do zapewnienia wzrostu efektywności działania Agencji, w tym kontynuowano, rozpoczęty w roku poprzednim, proces mierzenia i oceny skuteczności działania (performance) w powiązaniu z pomiarem mierników procesowych. Pomiar efektywności działania pozwolił na analizę wartości wskaźników, ich ewentualnych odchyłeń w stosunku do wartości zaplanowanych oraz na podjęcie działań korygujących, szczególnie w odniesieniu do tych obszarów i wskaźników dotyczących aspektów skuteczności działania, które są przedmiotem oceny w pierwszym okresie referencyjnym w ramach europejskiego systemu skuteczności działania (lata 2012-2014). W związku z tym, działania PAŻP w 2013 roku koncentrowały się na uzyskaniu spójności między wskaźnikami analizowanymi wewnątrz Agencji a wskaźnikami, które obowiązują w krajowym planie skuteczności działania.

Poniższa tabela przedstawia cele zaplanowane na lata 2012 i 2013 na poziomie kraju w obszarze pojemności i efektywności kosztowej, zawarte w Krajowym Planie Skuteczności Działania.

Tab. Kluczowe wskaźniki wykonania dla Pierwszego Okresu Referencyjnego (RP1)

KPA – kluczowy obszar wykonania KPA – key performance area	KPI	2012 wartość planowana planned value	2012 wartość zrealizowana obtained value	2013 wartość planowana planned value	2013 wartość zrealizowana obtained value
Pojemność Capacity	Minuty opóźnienia trasowego ATFM (w minutach lotu na trasie) Minutes of ATFM en-route delay (in minutes per flight)	1,0 min/lot 1.0 min/flight	0,5 min/lot 0.5 min/flight	1,5 min/lot 1.5 min/flight	0,5 min/lot 0.5 min/flight
Efektywność kosztowa Cost-effectiveness	Stawka jednostkowa dla służb żeglugi powietrznej na trasie (w PLN) w cenach 2009 roku Unit rate for en-route air navigation services (in PLN) in the prices from 2009	145,62	137,54*	145,12	130,59

* dane skalkulowane na bazie kosztów zapewnienia służb żeglugi powietrznej dla 2012 roku, prezentowanych przez ULC w ostatecznych tabelach raportujących

Implementation of the National Performance Plan in 2013

The year 2013 was the second year of PANSA’s operation under the requirements of SES II performance. In 2013 PANSA implemented a number of previously described actions, aimed at ensuring the increased efficiency of the Agency, including the continuation of the process of measuring and evaluating performance, which started in the previous year, in conjunction with the measurement of process metrics. The performance measurement allowed for an analysis of the value of these indicators, their possible deviations in relation to the planned values and for taking up corrective measures, especially in relation to those areas and indicators pertaining to the performance indicators that are the subject of evaluation in the first reference period in the European performance scheme (the years 2012-2014).

Consequently, PANSA’s actions in 2013 focused on achieving consistency between the indicators analyzed within the Agency and the indicators that are valid in the national performance plan.

The following table sets out the objectives planned for the years 2012 and 2013 at the national level in the area of capacity and cost effectiveness, as contained in the National Performance Plan.

Table. Key performance indicators for the first Reference Period (RP1)

* data calculated on the basis of the costs of providing air navigation services for 2012, presented by the ULC in the final reporting tables

Założony cel w zakresie efektywności kosztowej został osiągnięty.

Ustalona stawka jednostkowa dla służb żeglugi powietrznej na trasie w PLN wyrażająca stosunek między kosztami ustalonymi PAŻP, z wyłączeniem kosztów innych podmiotów, niezależnych od PAŻP a prognozą ruchu, wyniosła w 2013 roku 115,74 PLN w stosunku do planowanej wartości 131,17 PLN.

W 2013 roku, PAŻP obsłużyła 683 468 operacji lotniczych, co stanowi w porównaniu do roku ubiegłego (673 381 operacji lotniczych) wzrost o 1,5%. Na tle spadającego ruchu w Europie, statystyki ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej wyglądają znacząco lepiej. Średnie opóźnienie ATFM w Polsce w 2013 r. wyniosło 0,5 minuty na lot, wobec planowanych w KPSD na 2012 rok wartości opóźnień na poziomie 1,5 min/lot.

Od roku 2007 PAŻP ogranicza opóźnienia, poprawiając jednocześnie efektywność ekonomiczną, co jest potwierdzeniem poprawy jakości świadczonych usług.

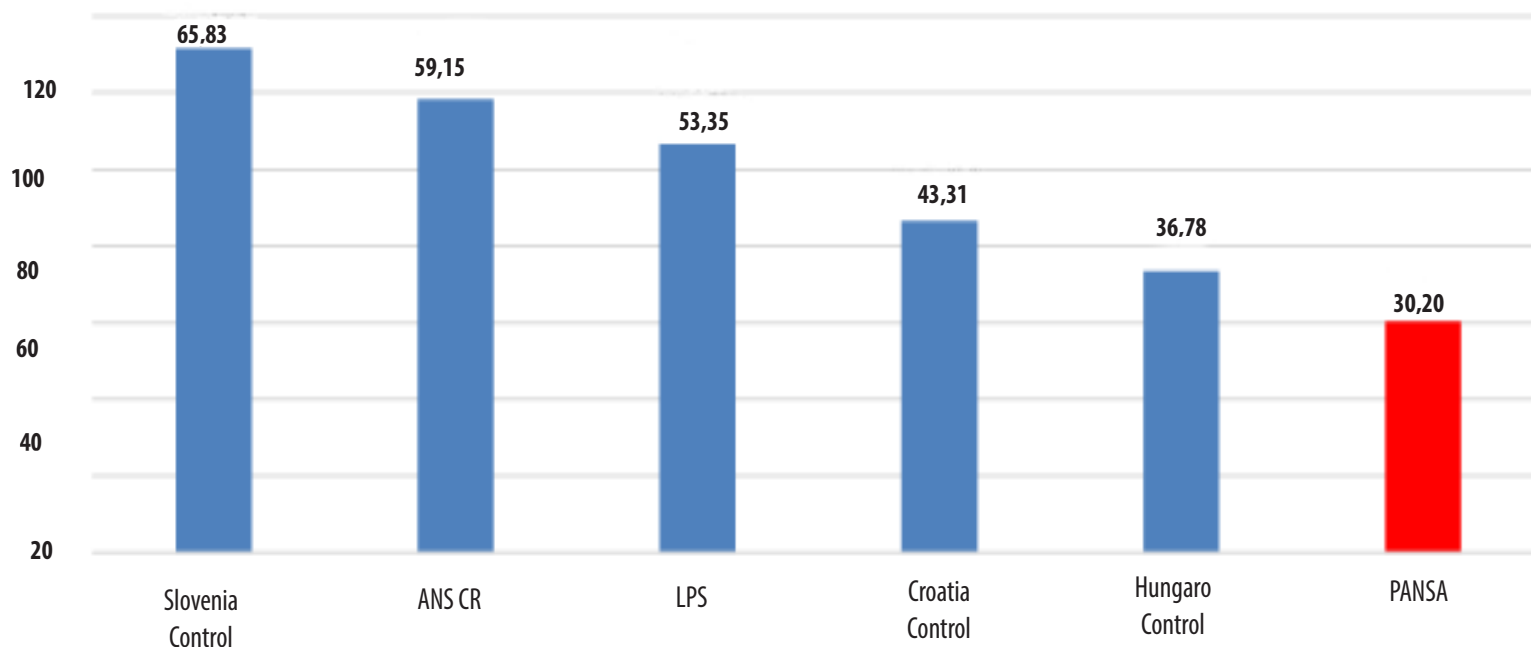
The objective for cost efficiency was achieved.

The unit rate established for en-route air navigation services in PLN expressing the ratio between PANSA's determined costs, excluding the costs of other entities, independent of PANSA, and the traffic forecast, in 2013 amounted to PLN 115.74 in relation to the estimated value of PLN 131.17.

In 2013, PANSA handled 683 468 flight operations, which compared to the previous year (673 381 air operations) is an increase of 1.5%. Against the background of falling traffic in Europe, air traffic statistics in Polish airspace look significantly better. Average ATFM delay in Poland in 2013 amounted to 0.5 minutes per flight, compared to the delay values at 1.5 min / flight planned for the year 2012 in the National Performance Plan.

Since 2007, PANSA has been reducing delays while improving economic efficiency, which confirms the improvement of the quality of the services provided.

Porównanie Unit rate w 2013 r. w krajach Grupy „CENTRAL EUROPE”
Comparison of the Unit rate in 2013 in the countries of the “CENTRAL EUROPE” Group



Trasowa opłata nawigacyjna jest jedną z najniższych stawek spośród państw członkowskich Eurocontrol, a najniższą w grupie „CENTRAL EUROPE” w latach 2012 i 2013.

The unit rate is one of the lowest rates among the Member States of Eurocontrol, and the lowest in the „CENTRAL EUROPE” group in the years 2012 and 2013.

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

Funkcjonalny Blok Przestrzeni (FAB)

W 2013 roku została ratyfikowana i rozpoczęła swoje obowiązywanie Umowa o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Litewską, umożliwiając tym samym wypełnienie wymogów wynikających z pakietu legislacyjnego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej II (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 roku zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa). W 2013 roku ukonstytuowały się także organy zarządzające FAB.

Najważniejsze zrealizowane zadanie dotyczyło przygotowania Planu Wdrożenia Baltic FAB, który został przesłany do Komisji Europejskiej do oceny. Plan Wdrożenia zawiera opis i harmonogram implementacji wszystkich polsko-litewskich projektów, który realizacja doprowadzi do osiągnięcia celów dla jakich powołano Baltic FAB. Plan Wdrożenia zawiera 10 projektów w trzech głównych obszarach – przestrzeni, techniczno – operacyjnym oraz organizacyjnym.

Projekty w obszarze przestrzeni są skoncentrowane na optymalizacji sposobu zarządzania przestrzenią i utworzeniu Free Route Airspace.

Obszar techniczny zawiera projekty z zakresu optymalizacji sposobu świadczenia służb jak i uzyskania korzyści z ujednolicenia infrastruktury technicznej.

Obszar organizacyjny dotyczy możliwych do uzyskania korzyści z wymiany najlepszych praktyk jak i współpracy w zakresie SAR i MET.

INTERNATIONAL COOPERATION

Functional Airspace Block (FAB)

The year 2013 saw the ratification and entry into force of the agreement on the establishment of the Baltic Functional Airspace Block between the Republic of Poland and the Republic of Lithuania, thus enabling the fulfillment of requirements arising from the legislative package of the Single European Sky II (Regulation of the European Parliament and the Council (EC) No. 1070/2009 dated October 21, 2009, amending Regulation (EC) No. 549/2004, (EC) No. 550/2004, (EC) No. 551/2004 and (EC) No. 552/2004 in order to improve the performance and sustainable development of the European aviation system). 2013 also saw the establishment of the FAB governing bodies.

The most important completed task related to the preparation of the Baltic FAB Implementation Plan, which was sent to the European Commission for assessment. The Baltic FAB Implementation Plan contains a description and schedule of implementation of all the Polish-Lithuanian projects that will lead to the implementation of the objectives for which Baltic FAB was established. The Implementation Plan includes 10 projects in three main areas – airspace, technical – operational and organizational area.

Projects in the airspace area are focused on optimization of airspace management and creation of Free Route Airspace. The technical area contains projects from the field of optimization of the manner of provision of services and profiting from standardization of the technical infrastructure.

The organizational area pertains to the possible profits from exchanging best practices, as well as cooperation in terms of SAR and MET.



Konsorcjum ANSPs coordination within Interim Deployment Steering Group

W 2013 roku PAŻP kontynuowała prace w konsorcjum podmiotów świadczących służby żeglugi powietrznej p.n. ANSPs coordination within Interim Deployment Steering Group (IDSG). Celem prac konsorcjum jest zdefiniowanie, wykonanie i utrzymanie projektów inwestycyjnych i operacyjnych, które w krótko – i średnioterminowej perspektywie przyczyniać się będą do realizacji założeń Programu SESAR.

W trakcie prac konsorcjum wypracowane zostały propozycje priorytetowych pakietów projektów, które mają za zadanie zsynchronizować obecnie realizowane przedsięwzięcia wdrożeniowe przez poszczególne ANSPs w Europie. Wypracowany pakiet projektów, poddany przez uczestników konsorcjum analizie pod kątem wewnętrznych terminów realizacji i zakresu geograficznego, będzie stanowił załączek wspólnych projektów („common projects”), które z kolei mają być trzonem zasadniczej fazy wdrażania Programu SESAR, tj. fazy rozmieszczania (lata 2014-2020). Priorytetowe pakiety projektów zdefiniowane w ramach prac konsorcjum tworzą tzw. (SESAR) Interim Deployment Programme i obejmują następujące obszary:

- Collaborative flight planning and demand and capacity balancing tools,
- Airspace management improvements and data sharing,
- Airport CDM,
- Air-Ground Data link,
- Automated assistance to controllers for seamless coordination, transfer and dialogue,
- RNP approaches,
- Continuous Descent Operations/Continuous Climb Operations (CDO/CCO).

W celu synchronizacji działań na szczeblu Interim Deployment Steering Group oraz Single Sky Committee, w 2013 roku zrealizowane zostały dwa cykle monitorowania i raportowania Interim Deployment Programme (...). Dla zwiększenia porównywalności danych między raportującymi postępy prac w ramach IDP ANSPs, wypracowane zostały kamienie milowe, stanowiące istotny element cykli sprawozdawczych IDP. W 2013 roku wypracowane zostały również rekomendacje dla dalszych działań.

The ANSPs coordination within Interim Deployment Steering Group consortium

In 2013 PANSA continued works in the consortium of providers of air navigation services called the ANSPs coordination within Interim Deployment Steering Group (IDSG). The aim of the consortium is to define, execute and maintain investment and operating projects, which in a short – and medium term perspective will contribute to the implementation of the SESAR Programme objectives.

During the works of the consortium, proposals for priority packages of projects were developed that are designed to synchronize the implementation projects currently performed by individual ANSPs in Europe. The developed package of projects submitted by the members of the consortium for analysis in terms of internal realization deadlines and geographical scope, will form the nucleus of common projects, which in turn will be the core of the fundamental implementation phase of the SESAR Programme, i.e. the deployment phase (years 2014-2020). Priority project packages defined during the works of the consortium form the so-called (SESAR) Interim Deployment Programme and include the following areas:

- Collaborative flight planning and demand and capacity balancing tools,
- Airspace management improvements and data sharing,
- Airport CDM,
- Air-Ground Data link,
- Automated assistance to controllers for seamless coordination, transfer and dialogue,
- RNP approaches,
- Continuous Descent Operations/Continuous Climb Operations (CDO/CCO).

In order to synchronize the actions at the level of Deployment Interim Steering Group and the Single Sky Committee, in 2013 there were completed two cycles of monitoring and reporting for the Interim Deployment Programme (three cycles were originally planned). Milestones were developed to increase the comparability of data between those reporting progress within the IDP ANSPs, forming an important element of the IDP reporting cycles. 2013 also saw the development of recommendations for further actions.

GATE ONE Cooperation Platform

6 listopada 2013 roku, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej (ANSP) z dziesięciu państw, których terytorium sięga od Bałtyku po Morze Czarne, podpisały porozumienie o współpracy strategicznej, w sprawie utworzenia regionalnej platformy współpracy.

Celem strategicznego sojuszu nazwanego GATE ONE, obejmującego obszar trzech funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, jest promowanie efektywności europejskiego zarządzania ruchem lotniczym poprzez intensyfikację współpracy pomiędzy uczestniczącymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej. Ponadto, celem jest również zapewnienie mocniejszego i lepiej skoordynowanego uczestnictwa regionu w europejskich procesach decyzyjnych.

Umowa została podpisana w Sofii przez prezesów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z Austrii, Bułgarii, Czechach, Chorwacji, Polski, Litwy, Węgier, Rumunii, Słowacji i Słowenii. Strony uzgodniły przystąpienie ANSP Bośni i Hercegowiny na kolejnym posiedzeniu w styczniu 2014 roku.

Przestrzeń powietrzna usytuowana pomiędzy morzami: Bałtyckim i Czarnym, jest jedną z najważniejszych bram do Europy. Region ten obsługuje ruch lotniczy, podtrzymujący zarówno więzi pomiędzy centralnymi i północnymi krajami Unii Europejskiej, jak również z Azją i Bliskim Wschodem. Intensywny ruch lotniczy ma tu miejsce zarówno w relacji wschód – zachód jak i północ – południe,

Obecne zmiany w europejskiej branży zarządzania ruchem lotniczym, skłaniają do przyjęcia założenia, że regionalne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, działające w podobnych warunkach, mogą być skuteczniejsze w realizacji swoich interesów, gdy w kwestiach strategicznych będą ściślej współpracować i koordynować swoje działania.

Co więcej, muszą dążyć do wypracowania wspólnego, regionalnego stanowiska, w kluczowych dla całej europejskiej branży zarządzania ruchem lotniczym, zagadnieniach technicznych i ekonomicznych.

Założyciele GATE ONE podkreślili, że wspierają realizację jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES), w celu promowania konkurencyjności europejskiego transportu lotniczego oraz europejskich podmiotów z sektora. Dzięki SES podróż samolotem będzie szybsza i bardziej komfortowa, przy jednoczesnym łagodzeniu skutków emisji spalin przez sektor.

GATE ONE Cooperation Platform

On November 6th, 2013, the institutions providing air navigation services (ANSP) from the ten countries the territories of which extend from the Baltic to the Black Sea, signed an agreement on strategic cooperation in the establishment of a regional cooperation platform.

The aim of the strategic alliance called GATE ONE, covering the area of three functional airspace blocks, is to promote the efficiency of the European air traffic management through increased cooperation between the participating institutions providing air navigation services. In addition, the aim is to ensure a stronger and better coordinated participation of the region in European decision-making processes.

The agreement was signed in Sofia by the presidents of institutions providing air navigation services from Austria, Bulgaria, Czech Republic, Croatia, Poland, Lithuania, Hungary, Romania, Slovakia and Slovenia. The parties agreed the accession of ANSPs from Bosnia and Herzegovina at the next meeting in January 2014.

The airspace located between the seas: Baltic Sea and Black Sea, is one of the most important gateways to Europe. This region handles air traffic supporting both the ties between the central and the northern countries of the European Union, as well as Asia and the Middle East. Intensive air traffic occurs here both in the east – west and the north – south direction,

The current changes in the European air traffic management industry suggest an assumption that regional institutions providing air navigation services operating in similar conditions may be more effective in realizing their interests when they closely cooperate and coordinate their actions in strategic issues.

What is more, they must strive to develop a common regional position in the technical and economic issues essential for the entire European air traffic management industry.

GATE ONE founders stressed that they support the implementation of the Single European Sky (SES), in order to promote the competitiveness of the European air transport and the European entities of the sector. Owing to SES, air travel will be faster and more comfortable, while at the same time mitigating the impact of exhaustion fume emission of the sector.

Stwierdzono jednocześnie, że w trakcie reformy europejskiego systemu kontroli ruchu lotniczego, należy unikać przeregulowania i nakładania na instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej niepotrzebnych obciążeń biurokratycznych.

Sygnatariusze porozumienia GATE ONE odnieśli się do celów SES określonych przez Komisję Europejską, w tym do konieczności dalszych prac nad pakietem SES II Plus dla oparcia na nim działań legislacyjnych.

Założyciele platformy strategicznej GATE ONE obejmującej przestrzeń powietrzną trzech funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (Baltic FAB, Danube FAB i FAB CE), zwrócili uwagę na konieczność opracowania nowych regionalnych form współpracy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej przekraczającej granice funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i posługujących się różnymi systemami technicznymi i przestrzeni powietrznej.

Umowa została podpisana w Sofii przez prezesów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z Austrii, Bułgarii, Czech, Chorwacji, Polski, Litwy, Węgier, Rumunii, Słowacji i Słowenii.

At the same time it was stated that during the reform of the European air traffic control system one should avoid overregulation and imposing unnecessary bureaucratic burden on institutions providing air navigation services.

The GATE ONE signatories referred to the SES objectives set out by the European Commission, including the need for further work on the SES II Plus package in order to base legislative action on it.

The founders of the GATE ONE strategic platform covering the airspace of the three functional airspace blocks (Baltic FAB, Danube FAB and FAB CE), stressed the need to develop new forms of regional cooperation between institutions providing air navigation services, exceeding the boundaries of functional airspace blocks and using different technical systems and airspace structure.



ĆWICZENIE VIGILANT SKIES 2013

Trzecie już w historii, międzynarodowe ćwiczenia, które miały na celu przetestowanie europejskiego systemu Information Exchange System (IES) inicjatywy CAI (Cooperative Airspace Initiative) Rady Rosja-NATO odbyły się w trzech regionach geograficznych, znajdujących się w zakresie operacyjnego zainteresowania CAI: Bodø (Norwegia) – Murmańsk (Rosja), Warszawa (Polska) – Kaliningrad (Rosja) oraz Ankara (Turcja) – Rostów nad Donem (Rosja). Przeprowadzone zostały symulowane (zobrazowanie komputerowe) oraz realne (z użyciem w czasie rzeczywistym sił i środków) incydenty lotnicze w międzynarodowej przestrzeni powietrznej.

W ćwiczeniu obok struktur dowódczych Sojuszu uczestniczyły wydzielone siły i środki czterech państw: Rosji, Turcji, Norwegii i Polski.

Ćwiczeniami kierowali Dyrektorzy ze strony NATO oraz Rosji, ulokowani w centrach koordynacyjnych CAI, z których jedno znajduje się w Polsce (Warszawa), a drugie w Rosji (Moskwa). Obecne ćwiczenie, uwzględniające wnioski z poprzednich ćwiczeń prowadzonych w roku 2011 i 2012, miały na celu dalsze testowanie i konsolidację procesów, procedur i zdolności sieci CAI.

Inicjatywa CAI została uruchomiona podczas szczytu NATO-Rosja w Rzymie, w maju 2002 r. Jej celem jest wzmocnienie współpracy w ramach obserwacji przestrzeni powietrznej i koordynacji ruchu powietrznego w kontekście zwalczania ataków terrorystycznych z użyciem cywilnych samolotów oraz ułatwienie zarządzania informacjami na temat bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej potrzebnego do reakcji na incydenty związane z bezpieczeństwem.

Inne

W 2013 roku PAŻP kontynuowała udział w konsorcjach realizujących dwa projekty międzynarodowe dofinansowane ze źródeł UE:

- SHERPA (Support ad-Hoc to Eastern Region Pre-operational Actions in GNSS) – projekt polegał na organizacji cyklu warsztatów i spotkań dedykowanych dla szeroko rozumianego środowiska lotniczego Europy Środkowej i Wschodniej (z Polski, Estonii, Bułgarii, Grecji i Turcji), w celu zbadania możliwości i następnie harmonizacji metod wdrożenia GNSS ww. krajach; w wyniku zrealizowanego projektu potwierdzona została możliwość wykonania walidacji i opublikowania procedury podejścia do lądowania LPV GNSS w najbliższym czasie. projekt finansowany był w ramach VII Programu Badawczego UE, ze środków GSA (European GNSS Agency);

THE VIGILANT SKIES 2013 EXERCISE

The third international exercises that were designed to test the European Information Exchange System (IES) of the CAI (Cooperative Airspace Initiative) initiative of the Russia-NATO Council were held in three geographic regions, located in the range of CAI operating interest: Bodø (Norway) – Murmansk (Russia), Warsaw (Poland) – Kaliningrad (Russia) and Ankara (Turkey) – Rostov-on-Don (Russia). Simulated (computer display) and real (using real-time forces and means) aviation incidents in international airspace were conducted.

In the exercise, next to NATO command structures separate forces and means from four countries participated as well: Russia, Turkey, Norway and Poland.

The exercises were led by directors from NATO and Russia, located in CAI coordination centers, one of which is located in Poland (Warsaw), and the other in Russia (Moscow).

The current exercise, taking into account the conclusions of previous exercises conducted in 2011 and 2012, were aimed at further testing and consolidation of processes, procedures and CAI network capacity.

The CAI initiative was launched during the NATO-Russia summit in Rome in May 2002. Its purpose is to strengthen the co-operation within the framework of observation of airspace and air traffic coordination in the context of combating terrorist attacks using civilian aircraft, and to facilitate the management of information on safety in the air space needed to respond to security incidents.

Other

In 2013 PANSA continued participation in the consortia implementing two international projects co-financed from EU sources:

- SHERPA (Support Ad-Hoc Eastern Region Pre-operational Actions in GNSS) – the project involved the organization of a series of workshops and meetings dedicated to the broadly understood aeronautical community of Central and Eastern Europe (from Poland, Estonia, Bulgaria, Greece and Turkey) in order to examine the possibility and then harmonize the methods of implementation of GNSS in the aforementioned countries; as a result of the realized project, the ability to perform validation and publication of the LPV GNSS procedure in the near future was confirmed. The project was co-funded under the VII EU Research Programme, from GSA (European GNSS Agency) funds;

- HEDGE Next – projekt ten, w polskiej części, polega na opracowaniu procedur podejść do lądowania opartych o GPS na lotnisku Warszawa Babice; projekt finansowany jest w ramach VII Programu Badawczego UE, ze środków GSA (European GNSS Agency); przy jego realizacji PAŻP współpracuje z Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym i lotniskiem Warszawa Babice PILDO LABS z Hiszpanii i HELIOS z Wielkiej Brytanii.

Ponadto, w 2013 roku PAŻP aktywnie uczestniczyła w kluczowych dla ANSPs instytucjach m.in. EUROCONTROL, CANSO oraz ICAO, wpływając na brzmienie przygotowywanych stanowisk, raportów oraz projektów aktów prawnych prezentowanych następnie na forum międzynarodowym.

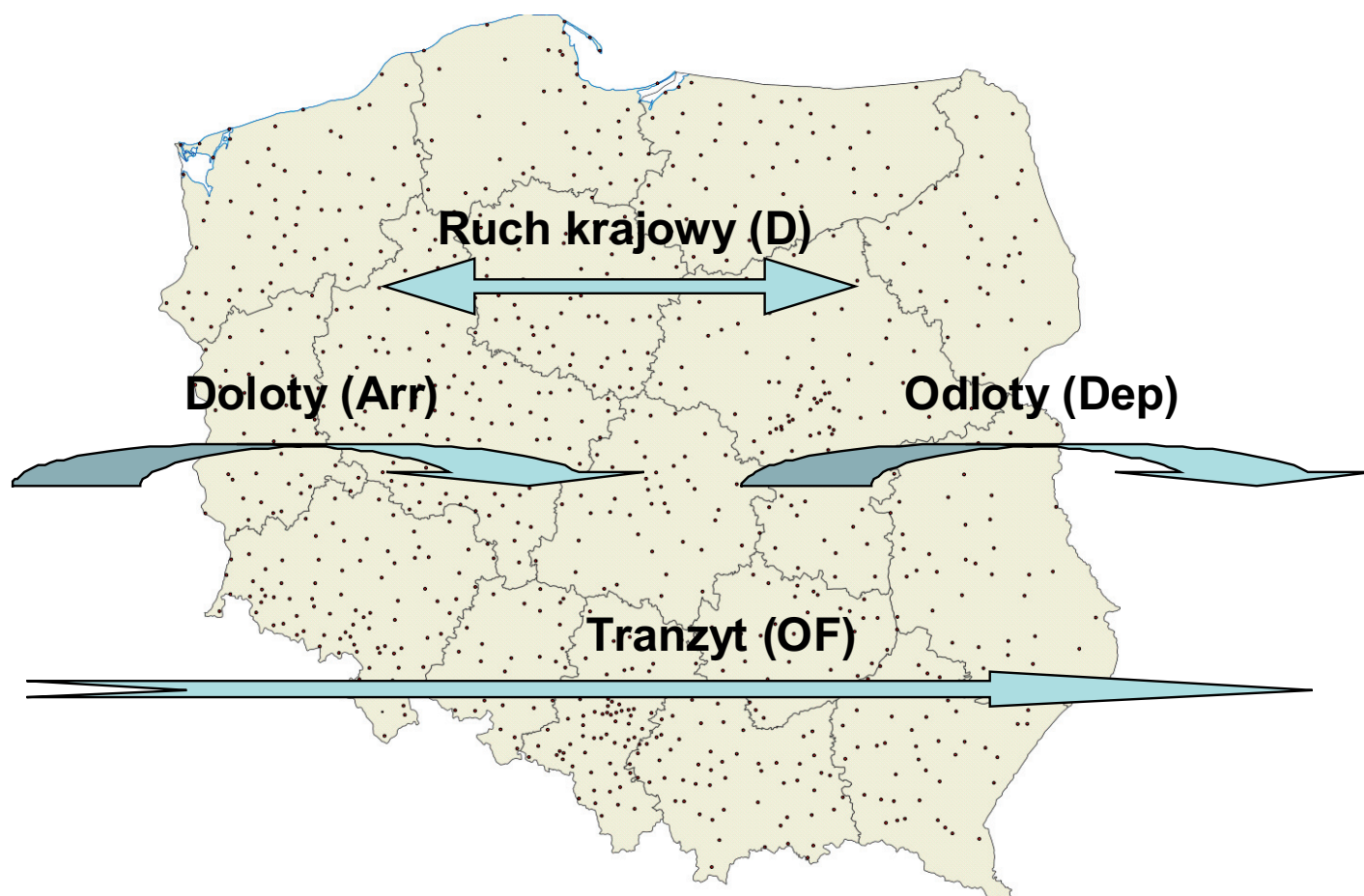
- HEDGE Next – this project, in its Polish part, involves developing procedures for landing approaches based on GPS at the Warsaw Babice airport; the project is funded under the VII EU Research Programme, from GSA (European GNSS Agency) funds; for its implementation, PANSa cooperates with the Polish Medical Air Rescue and the Warsaw Babice airport, PILDO LABS from Spain and HELIOS from the UK.

In addition, in 2013 PANSa actively participated in institutions key for the ANSPs, including EUROCONTROL, CANSO and ICAO, affecting the wording of the prepared positions, reports and draft legislation presented on the international forum afterwards.



RUCH LOTNICZY W POLSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ W 2013 roku

AIR TRAFFIC IN POLISH AIRSPACE IN 2013



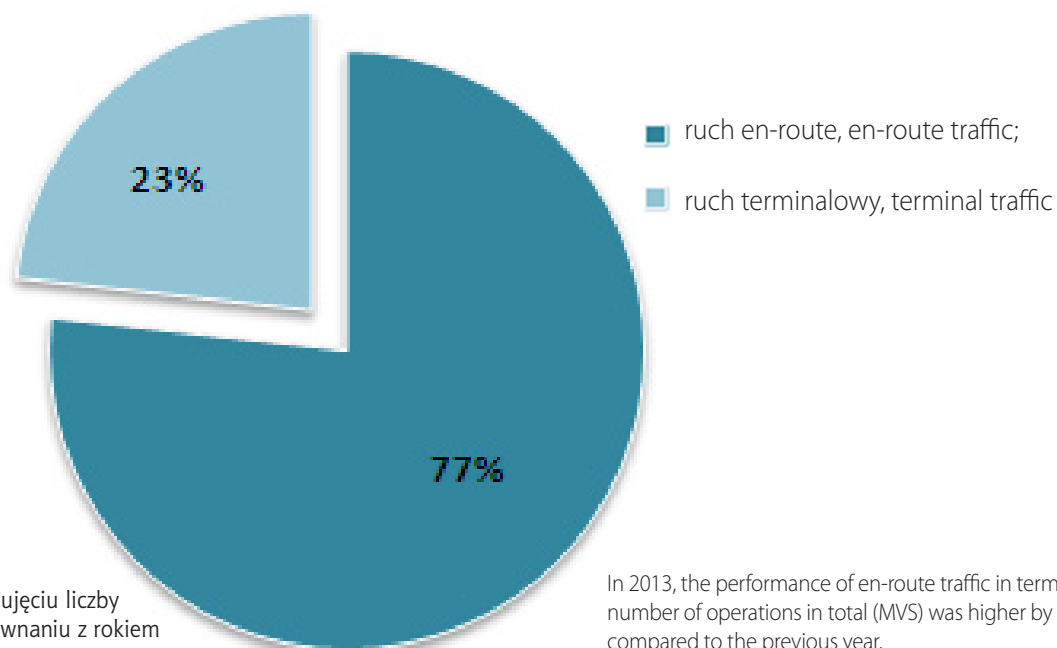
W 2013 roku w polskiej przestrzeni powietrznej wykonano następującą liczbę operacji lotniczych:

- ruch en-route – 684 451 MVS,
- ruch terminalowy – 207 283 MVS.

In 2013, the following number of flight operations was performed in the Polish airspace:

- en-route traffic – 684 451 MVS,
- terminal traffic – 207 283 MVS.

Operacje lotnicze 2013 Aviation operations 2013;



Wykonanie ruchu en-route w 2013 roku w ujęciu liczby operacji ogółem (MVS) było wyższe w porównaniu z rokiem poprzednim o 1,3%.

In 2013, the performance of en-route traffic in terms of the number of operations in total (MVS) was higher by 1.3% compared to the previous year.

Wielkość ruchu en-route w latach 2012-2013 (MVS)

En-route traffic volume in the years 2012-2013 (MVS)

Wyszczególnienie Breakdown Różnica	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Razem Total
MVS													
2012*	49 959	44 944	50 490	52 826	59 722	66 908	68 096	65 171	62 572	57 835	49 260	47 975	675 758
2013*	49 933	45 290	51 843	54 794	61 188	66 753	70 065	66 836		63 078	60 669	49 865	44 137
2013P**	51 000	44 929	52 698	54 609	62 288	66 304	71 482	69 688	67 325	62 467	53 239	53 971	710 000
Zmiana Change 2013/2012(%)	-0,1%	0,8%	2,7%	3,7%	2,5%	-0,2%	2,9%	2,6%	0,8%	4,9%	1,2%	-8,0%	1,3%
Zmiana 2013/2013P (%) Change	-2,1%	0,8%	-1,6%	0,3%	-1,8%	0,7%	-2,0%	-4,1%	-6,3%	-2,9%	-2,9%	-18,2%	-3,6%

* Dane na podstawie miesięcznych raportów SERVICE UNITS PER BILLING ZONE przygotowanych przez Eurocontrol / CRCO

** Plan roczny PAŻP na 2013 rok

* Data on the basis of SERVICE UNITS PER BILLING ZONE monthly reports prepared by EUROCONTROL / CRCO

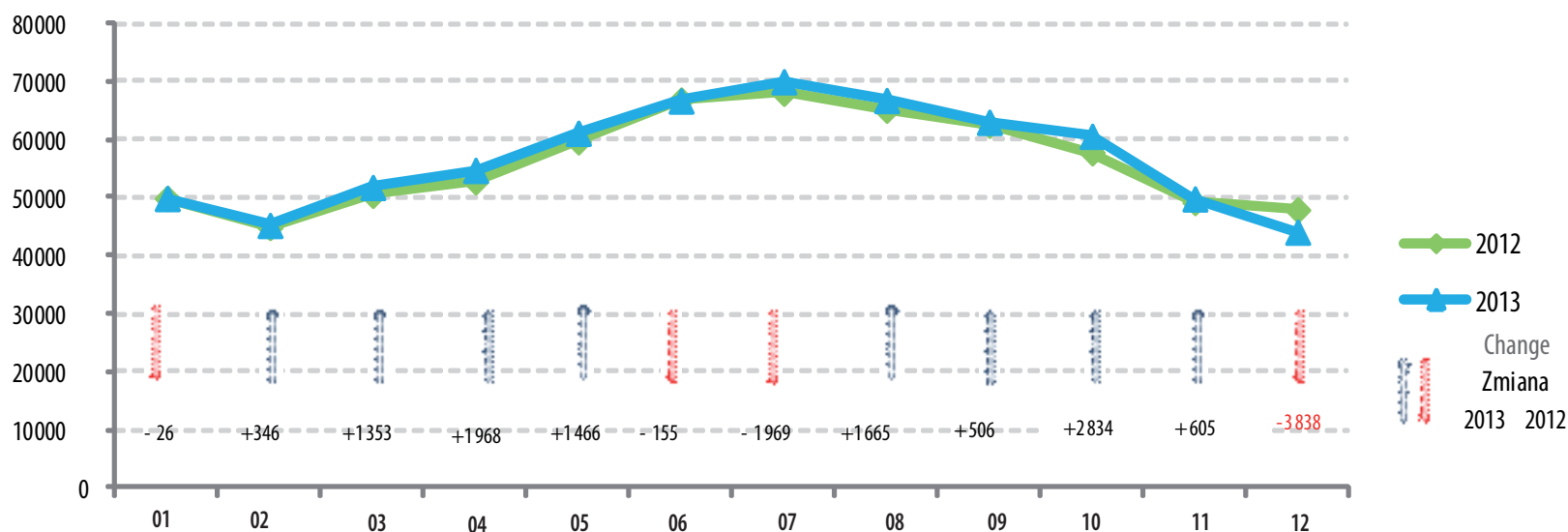
** PANSA Yearly Plan for 2013

Ilość SU (zgodna z raportem „2013 Actual SU” przygotowywanym przez Eurocontrol/CRCO) wynosi 3 983 698 dla roku 2013.

The SU number (in line with the report „2013 Actual SU” prepared by Eurocontrol/CRCO) is 3 983 698 for the year 2013.

Ruch en-route w poszczególnych miesiącach 2012 i 2013 roku w ujęciu liczby operacji

En-route traffic in individual months of the year 2012 and 2013 in terms of number of operations



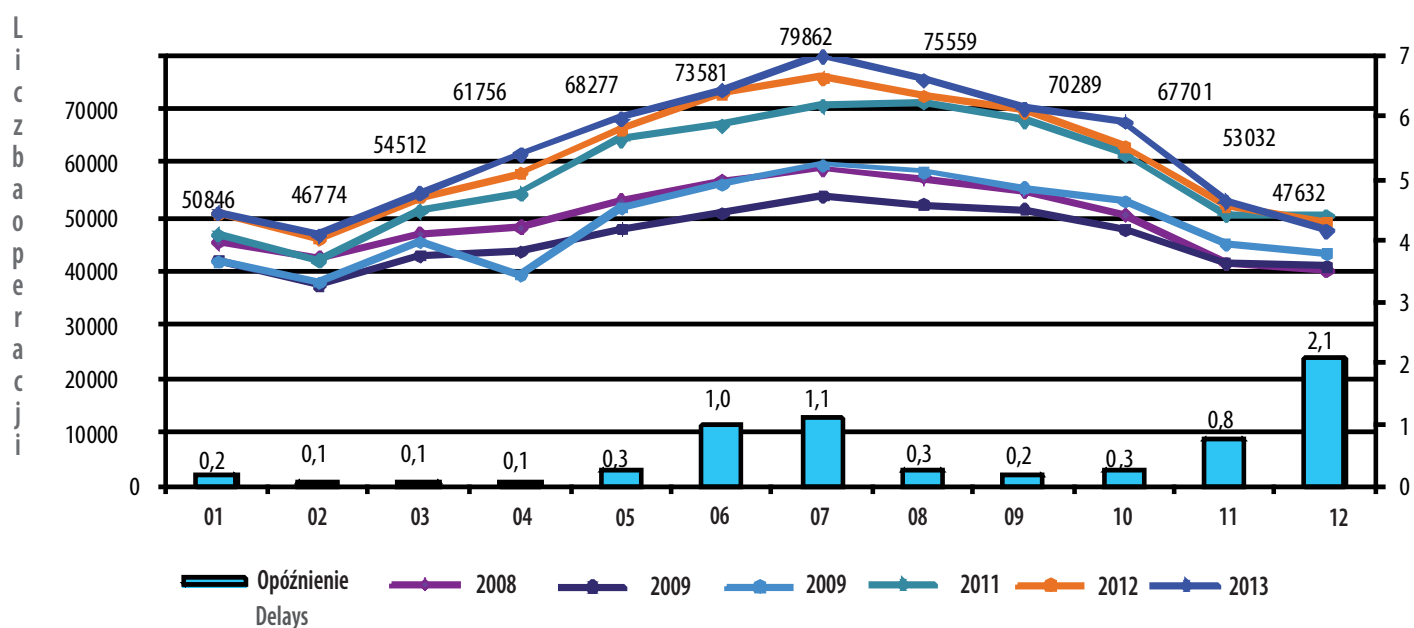
Szczegółowa informacja dotycząca kształtowania się ruchu terminalowego w poszczególnych miesiącach 2013 oraz 2012 roku została zawarta w poniższej tabeli.

Detailed information regarding the formation of the terminal traffic in individual months in the year 2013 and 2012 is included in the table below.

**Całkowita liczba operacji
(łącznie z operacjami wielokrotnego podejścia)**

**The total number of operations
(including operations of multiple approach)**

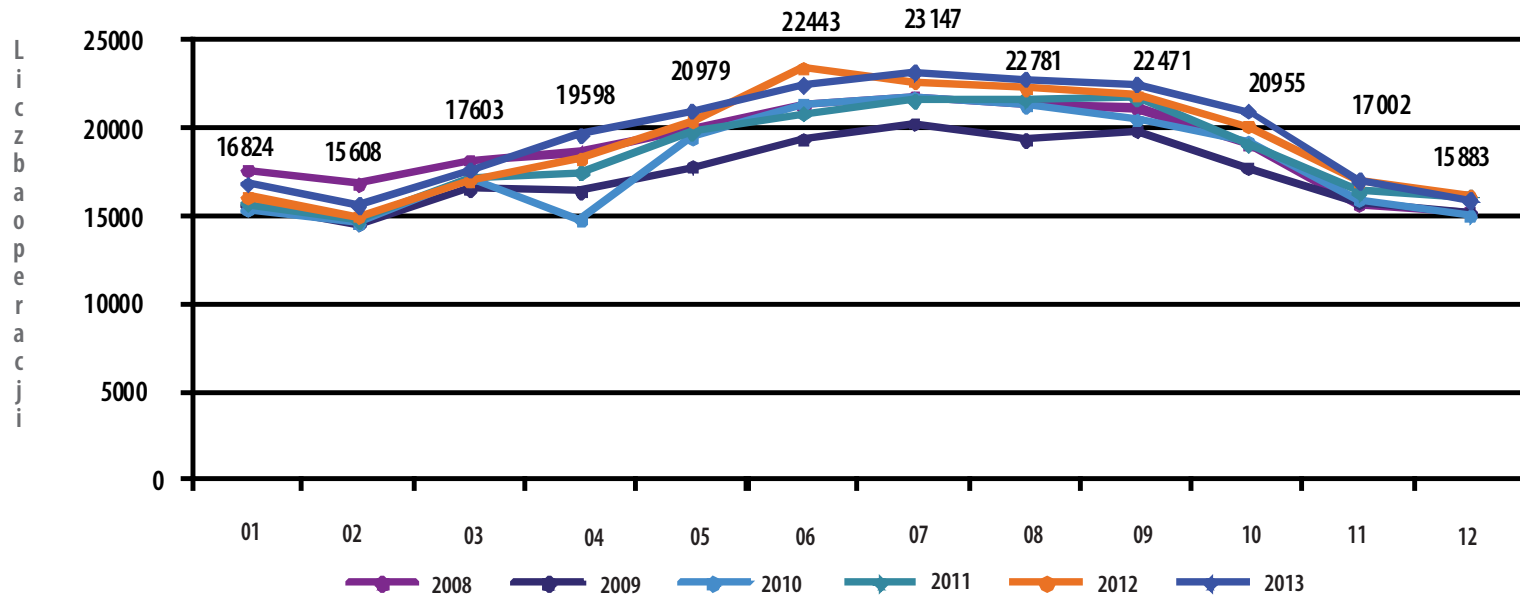
**Liczba operacji (2008 – Grudzień 2013)
Number of operations (2008 – December 2013)**



Liczba operacji dojazdów/odjazdów do FIR Warszawa.

Terminal traffic size in the years 2012-2013 (MVS, SU-L)

Terminal traffic size in the years (2008 – Grudzień 2013)



Wielkość ruchu terminalowego w latach 2012-2013 roku (MVS, SU-L)

Terminal traffic size in the years 2012-2013 (MVS, SU-L)

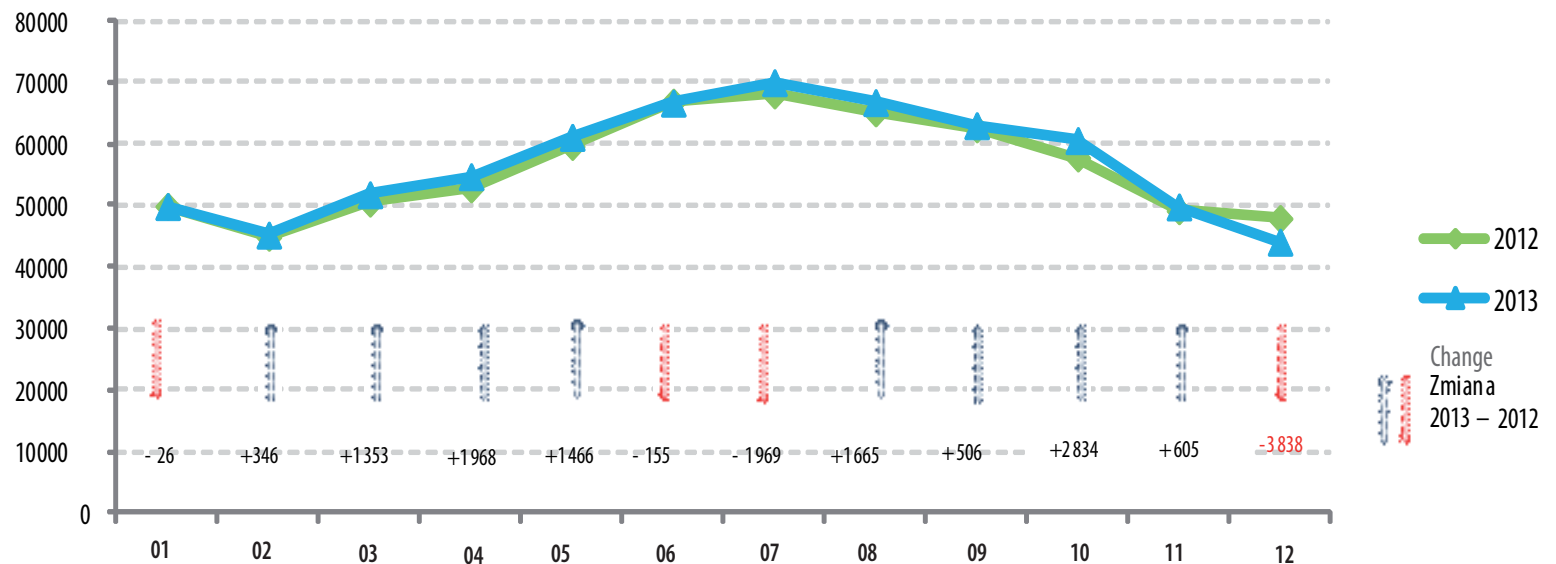
Wyszczególnienie Breakdown	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Razem Total
MVS													
2012	12 342	11 766	14 439	17 147	19 723	21 471	22 390	20 388	19 547	17 773	14 215	12 167	203 368
2013	12 813	12 039	13 995	17 692	19 131	19 941	22 668	21 336	20 259	19 294	14 353	13 762	207 283
2013P	13 886	13 466	16 844	19 160	21 495	19 655	23 645	23 100	20 629	17 794	14 728	14 321	218 723
Zmiana 2013/2012(%) Change	3,8%	2,3%	-3,1%	3,2%	-3,0%	-7,1%	1,2%	4,6%	3,6%	8,6%	1,0%	13,1%	1,9%
Zmiana 2013/2012P (%) Change	-7,7%	-10,6%	-16,9%	-7,7%	-11,0%	1,5%	-4,1%	-7,6%	-1,8%	8,4%	-2,5%	-3,9%	-5,2%
SU-L													
2012	10 062	9 400	10 720	12 135	14 140	16 214	15 756	14 270	13 966	12 716	10 508	10 431	150 318
2013	11 010	9 693	10 991	12 105	13 670	14 411	14 833	14 525	14 160	13 196	10 852	10 202	149 648
2013P	11 136	10 464	11 860	12 480	13 658	14 178	14 831	14 838	15 113	13 337	11 476	11 521	154 892
Zmiana (%) Change	9,4%	3,1%	2,5%	-0,2%	-3,3%	-11,1%	-5,9%	1,8%	1,4%	3,8%	3,3%	-2,2%	-0,4%
Zmiana (%) Change	-1,1%	-7,4%	-7,3%	-3,0%	0,1%	1,6%	0,0%	-2,1%	-6,3%	-1,1%	-5,4%	-11,5%	-3,4%

Źródło: Źródłem danych dla lat 2012 – 2013 był System finansowo-księgowy Oracle uzupełniony o dane z Systemu ARMS.

Source: The source of the data for the years 2012 – 2013 was the Financial and accounting system Oracle, supplemented with data from the ARMS System.

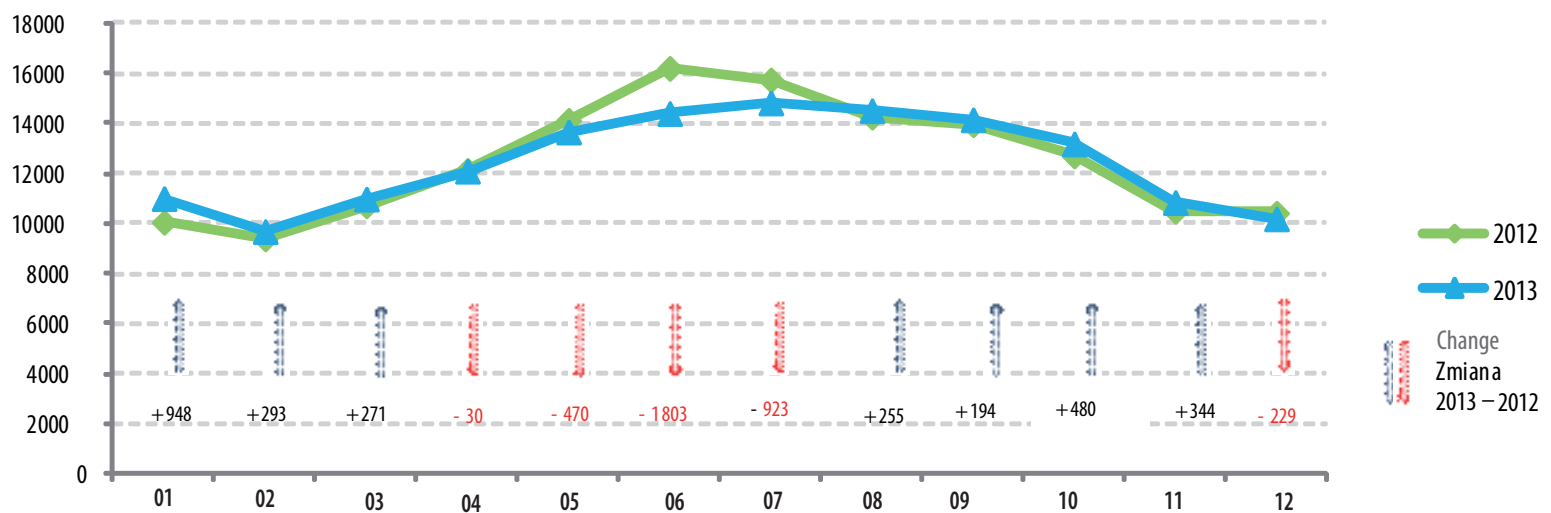
Ruch terminalowy w poszczególnych miesiącach 2012 i 2013 roku w ujęciu liczby operacji

Terminal traffic in individual months of the year 2012 and 2013 in terms of number of operations



Ruch terminalowy w poszczególnych miesiącach 2012 i 2013 roku w ujęciu terminalowych jednostek usługowych

Terminal traffic in individual months of the year 2012 and 2013 in terms of terminal service units



W całym 2013 roku ruch terminalowy obejmował każdą próbę podejścia do lądowania (z przyziemieniem lub bez). Liczba operacji lotniczych opłaconych przez przewoźników z opłat nawigacyjnych wykonanych w 2013 roku wyniosła 147 040 (zwolnione SU-L w 2013 roku wyniosły 2 608).

In the entire year 2013 the terminal traffic included every approach to landing (with or without touchdown). The number of flight operations paid by carriers from air navigation charges made in 2013 amounted to 147 040 (SU-L released in 2013 amounted to 2 608).

Liczba operacji terminalowych (MVS) w latach 2012 – 2013

Number of terminal operations (MVS) in the years 2012 – 2013

	Liczba operacji terminalowych (MVS) w 2012 r. The number of terminal operations (MVS) in 2012.	Liczba operacji terminalowych (MVS) w 2013 r. The number of terminal operations (MVS) in 2013.
Port Lotniczy Warszawa im. F. Chopina F. Chopin Warsaw Airport	68 001	72 319
Port Lotniczy Kraków im. Jana Pawła John Paul II Kraków Airport	19031	23317
Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy L. Wałęsa Gdańsk Airport	18504	17575
Port Lotniczy Katowice Pyrzowice Katowice – Pyrzowice Airport	13582	14994
Port Lotniczy Wrocław Starachowice im. M. Kopernika M. Kopernik Wrocław Starachowice Airport	12321	12595
Port Lotniczy Poznań Ławica im. H. Wieniawskiego H. Wieniawski Poznań Ławica Airport	10926	10601
Port Lotniczy Rzeszów Jasionka Rzeszów Jasionka Airport	3672	19786
Port Lotniczy Bydgoszcz Szwederowo im. J. Paderewskiego J. Paderewski Bydgoszcz Szwederowo Airport	2400	3868
Port Lotniczy Szczecin Goleniów im. NSZZ Solidarność NSZZ Solidarność Szczecin Goleniów Airport	2986	5829
Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta Łódź W. Reymont Airport	2384	19971
Port Lotniczy Zielona Góra Babimost Zielona Góra – Babimost Airport	392	561
Port Lotniczy Warszawa Modlin Warsaw Modlin Airport	3217	1608*
Port Lotniczy Lublin Świdnik Lublin Świdnik Airport	24**	4259

* wyłączone z użytkowania 22.12.2012 – 24.06.2013

** uruchomione w grudniu 2012 r.

* removed from use 22.12.2012 – 24.06.2013

** commissioned in December 2012

Rynek usług lotniczych w Polsce w 2013 roku

W 2013 roku polska gospodarka utrzymywała się na ścieżce umiarkowanego wzrostu gospodarczego. Według danych GUS wzrost PKB dla Polski w skali roku wyniósł 1,6% (w 2012 roku 2,0%). Jest to wynik zbliżony do oczekiwań, a znaczną poprawę koniunktury i przyspieszenie tempa wzrostu gospodarczego odnotowano dopiero pod koniec roku. W IV kw. 2013 roku wzrost PKB dla Polski osiągnął 2,7% w porównaniu z IV kw. 2012 r. Do wzrostu PKB przyczynił się głównie pozytywny wpływ eksportu netto i krajowego popytu konsumpcyjnego, przy bliskim neutralnemu wpływie popytu inwestycyjnego. Na tle krajów europejskich kondycja polskiej gospodarki została oceniona korzystnie. Według szacunków EUROCONTROL z lutego 2014 r. w obszarze ESRA 08 (EUROCONTROL Statistical Reference Area) w 2013 roku osiągnięto wzrost gospodarczy na poziomie 0,4% (w 2012 roku spadek o 0,1%). Sytuacja gospodarcza w Europie uległa nieznacznej poprawie, ale w wielu krajach odnotowano wolniejsze tempo wzrostu gospodarczego, a nawet spadek PKB w wyniku słabszej europejskiej koniunktury gospodarczej, utrzymujących się od trzech lat wysokich cen ropy naftowej na świecie oraz niestabilnej sytuacji gospodarczej w wielu państwach.

W Polsce odnotowano niewielki wzrost popytu na usługi lotnicze wskutek dobrej koniunktury gospodarczej. Zgodnie ze statystykami EUROCONTROL z lutego 2014 r. liczba wszystkich operacji trasowych obsługiwanych w tym okresie w polskiej przestrzeni powietrznej FIR wzrosła o 1,3% w stosunku do roku poprzedniego (w 2012 roku wzrost o 4,6%). Dla porównania według dostępnych statystyk EUROCONTROL, w całym 2013 roku zanotowano spadek ruchu lotniczego w obszarze ESRA08 na poziomie 1,1% (w 2012 roku spadek o 2,4%). Poprawę wyników osiągnięto przede wszystkim dzięki coraz lepszej globalnej sytuacji ekonomicznej na świecie oraz dynamicznie rozwijającemu się rynkowi lotniczemu w Rosji i Turcji. Negatywny wpływ na loty w całej Europie w 2013 roku miały protesty społeczne i konflikty zbrojne w krajach arabskich, szczególnie w Syrii oraz Egipcie z powodu kryzysu politycznego trwającego od 2011 roku.

Aviation services market in Poland in 2013

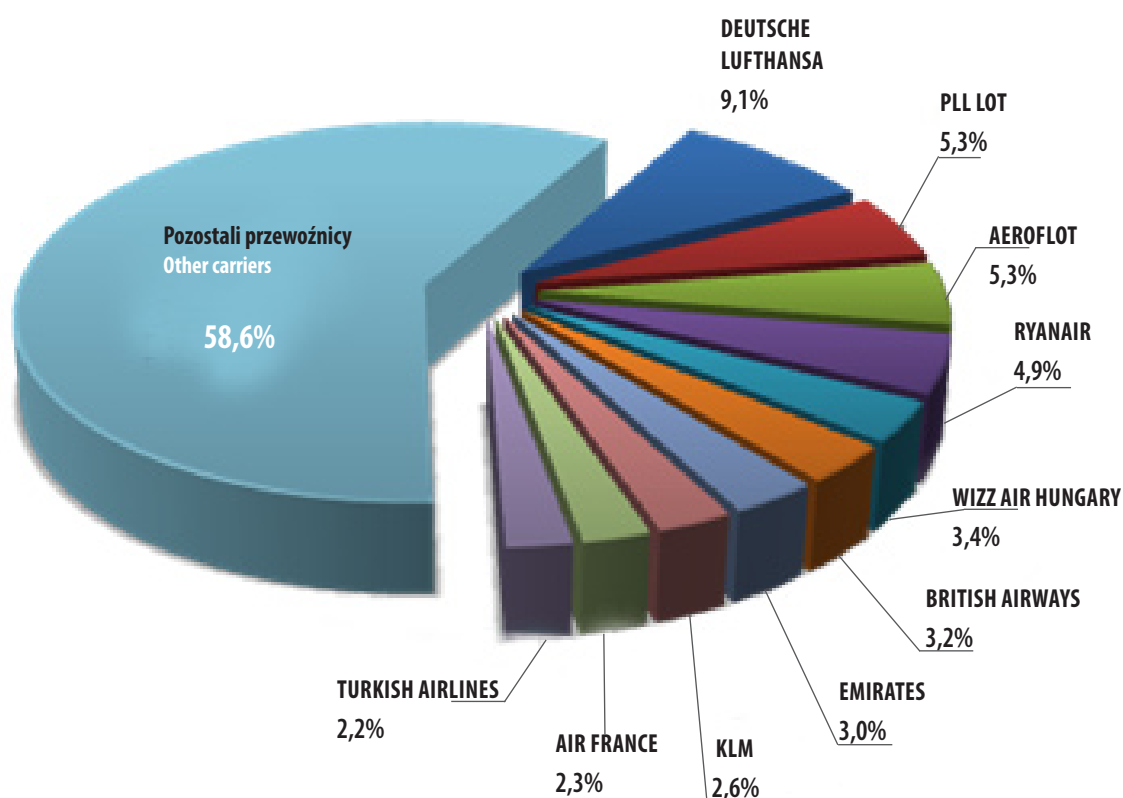
In 2013 the Polish economy remained on a path of moderate growth. According to the Central Statistical Office (CSO) data, gross domestic product (GDP) growth for Poland per year was 1.6% (2.0% in 2012). This is a result close to expectations, and a significant upturn in the economy and acceleration of the pace of economic growth was observed only at the end of the year. In the IV quarter of 2013 the GDP growth for Poland reached 2.7% compared to the IV quarter of 2012. GDP growth was mainly conditioned by the positive impact of net exports and domestic consumer demand, with close to neutral impact of investment demand. Against the background of European countries, the condition of the Polish economy was rated favorably. According to estimates by EUROCONTROL from February 2014, the ESRA 08 area (EUROCONTROL Reference Statistical Area) achieved economic growth at the level of 0.4% in 2013 (a decrease of 0.1% in 2012). The economic situation in Europe improved considerably, but many countries experienced a slower rate of economic growth or even a decline in GDP as a result of weaker European economic situation, high oil prices persisting for three years worldwide and economic instability in many countries.

In Poland, there was a slight increase in demand for air services as a result of a good economic situation. In accordance to EUROCONTROL statistics from February 2014, the number of all en-route operations handled in that period in Polish FIR airspace increased by 1.3% in relation to the previous year (growth by 4.6% in 2012). In comparison, according to available EUROCONTROL statistics, throughout the entire year 2013 a decline in air traffic in the area ESRA08 at the level of 1.1% was noted (a decline of 2.4% in 2012). An improvement in results was achieved primarily thanks to the improving global economic situation in the world and rapidly growing aviation market in Russia and Turkey. Public protests and armed conflicts in the Arab countries, especially in Syria and Egypt, due to the ongoing political crisis started in 2011, had a negative impact on flights across Europe in 2013.

W 2013 roku opłata za świadczone przez PAŻP usługi trasowe zatwierdzona została przez EUROCONTROL na poziomie niższym o 3,3% w stosunku do roku poprzedniego, w wysokości 150,20 PLN (w 2012 roku 155,40 PLN) – podane kwoty nie uwzględniają tzw. stawki administracyjnej. Ustalona przez ULC stawka opłaty terminalowej na 2013 rok w wysokości 812,38 PLN (w 2012 roku 781,06 PLN) stosowana była w ramach jednej strefy niezależnie od lokalizacji lotniska. Przychody Agencji z tytułu usług nawigacyjnych łącznie w ok. 47% wygenerowane zostały w 2013 roku przez największych użytkowników polskiej przestrzeni powietrznej (dziesięciu w usługach trasowych oraz dziesięciu w usługach terminalowych). Poniżej przedstawiono udział przewoźników lotniczych w przychodach uzyskanych ze świadczenia usług trasowych oraz usług terminalowych.

In 2013, the PANSA En-Route Unit Rate was approved by EUROCONTROL at a level lower by 3.3% compared to the previous year, amounting to PLN 150.20 (in 2012 PLN 155.40) – the amounts do not include the so-called administrative rate. Terminal Unit Rate set by the ULC for 2013 in the amount of PLN 812.38 (PLN 781.06 in 2012) was applied within a single zone, regardless of the location of the airport. Agency revenue in respect of navigation services, in total approx. 47%, were generated in 2013 by the largest Polish airspace users (ten in en-route services and ten in terminal services). The following is the share of air carriers in the revenues derived from the provision of en-route services and terminal services.

Udział głównych użytkowników w przychodach trasowych w 2013 roku



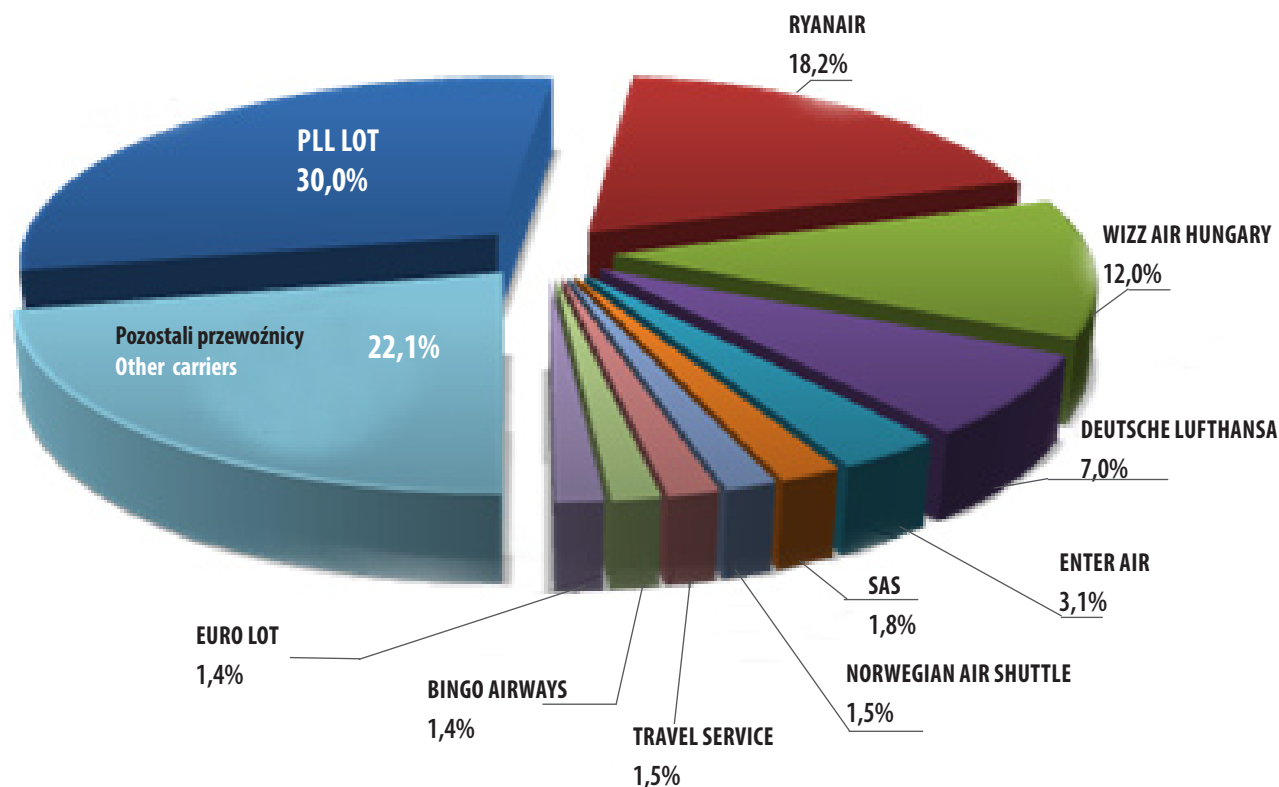
Share of main users in en-route revenue in 2013

W porównaniu do roku poprzedniego struktura udziału poszczególnych przewoźników lotniczych w przychodach ze sprzedaży usług trasowych Agencji pozostała na zbliżonym poziomie. Wiodącą w tym segmencie pozycję utrzymała niemiecka firma Deutsche Lufthansa oferując loty z większości polskich lotnisk najczęściej do portów przesiadkowych we Frankfurcie i Monachium. Od wielu lat jest to główny przewoźnik nie tylko w Polsce, ale także w całej Europie.

Compared to the previous year, the share structure of individual air carriers in revenues from sales of en-route services of the Agency remained at a similar level. The leading position in this segment remained with the German company Deutsche Lufthansa, offering flights from most Polish airports mostly to hubs in Frankfurt and Munich. For many years this has been the main carrier, not only in Poland but also in Europe.

Udział głównych użytkowników w przychodach terminalowych w 2013 roku

Share of main users in en-route revenue in 2013



Czołową pozycję na rynku przewozów na polskich lotniskach od wielu lat zajmuje PLL LOT. W 2013 roku wartość przychodów PAŻP ogółem należnych od PLL LOT za usługi nawigacyjne (trasowe i terminalowe) świadczone na rzecz tej firmy pozostała na poziomie zbliżonym do roku 2012. Zgodnie ze statystykami PAŻP w 2013 roku ilość wykonanych przez PLL LOT operacji terminalowych w polskich portach lotniczych w stosunku do roku poprzedniego spadła o 2,9%. PLL LOT wykonywał regularne operacje z większości lotnisk komunikacyjnych w Polsce do zagranicznych portów, utrzymując jednocześnie krajową siatkę połączeń. W 2013 roku przewozy międzynarodowe w Polsce rozwijały się dynamicznie niż loty krajowe, głównie za sprawą przewoźników niskokosztowych (m.in. Ryanair, Wizz Air Hungary, Norwegian Air Shuttle, Air Berlin, EasyJet). Wg ULC liczba pasażerów obsługiwanych przez przewoźników LCC w polskich portach lotniczych w ruchu regularnym wzrosła o 18% zwiększając udział w rynku do 54%.

PLL LOT has maintained the leading position in the transport market on Polish airports for many years. In 2013, total PANSAs revenues due from PLL LOT for navigation services (en-route and terminal) provided to the company remained at a similar level to 2012. According to PANSAs statistics, in 2013 the number of terminal operations performed by PLL LOT at Polish airports in relation to the previous year declined by 2.9%. PLL LOT performed regular operations from most commercial airports in Poland to foreign ports, while maintaining the national network of connections. In 2013, international transport in Poland grew more dynamically than domestic flights, mainly due to low-cost carriers (such as Ryanair, Wizz Air Hungary, Norwegian Air Shuttle, Air Berlin, EasyJet). According to ULC, the number of passengers handled by LCC carriers at Polish airports in regular traffic increased by 18%, increasing the market share to 54%.

W 2013 roku w wyniku wzrostu o 4% opłaty za usługi terminalowe PAŻP uzyskała wyższe przychody TNC w ramach poszczególnych krajowych portów lotniczych. Łączna ilość płatnych operacji terminalowych, za które Agencja uzyskała przychody TNC w 2013 roku spadła o ok. 5%. Nadal najwięcej lotów odbywało się z portu lotniczego w Warszawie. Udział w rynku głównego lotniska w Polsce wzrósł do 47% (w 2012 roku 44%) względem portów regionalnych. Wielkość przychodów TNC uzyskanych dla tego lotniska wzrosła o 11% wobec roku 2012 natomiast porty regionalne łącznie wygenerowały przychody TNC niższe o 2,5%. W ramach portów regionalnych dobre wyniki osiągnięto dla portu lotniczego w Krakowie oraz Gdańsku. Na tych lotniskach najczęściej latali przewoźnicy tacy jak: Wizz Air Hungary, PLL LOT, Ryanair, Deutsche Lufthansa. Zgodnie ze statystykami ULC w 2013 r. z polskich portów lotniczych latano przede wszystkim do Londynu, Frankfurtu, Oslo, Monachium i Paryża. W 2013 roku, podobnie jak w latach ubiegłych, z powodu sezonowości ruchu lotniczego wzrosły przychody PAŻP uzyskane ze świadczenia usług nawigacyjnych w miesiącach letnich.

In 2013, as a result of an increase of 4% of the terminal unit rate, PANSA generated higher TNC revenues within the individual national airports. The total amount of chargeable terminal operation, for which the Agency generated TNC revenues in 2013 decreased by approx. 5%. Still the majority of flights took place from the airport in Warsaw. The market share of the main airport in Poland rose to 47% (44% in 2012) in relation to regional airports. The size of the TNC revenue obtained for this airport increased by 11% compared to the year 2012, while regional airports in total generated TNC revenues lower by 2.5%. In terms of regional airports, good results were achieved for the airports in Kraków and Gdańsk. These airports were used most often by: Wizz Air Hungary, PLL LOT, Ryanair, Deutsche Lufthansa. According to ULC statistics, in 2013 flights from Polish airports were headed mainly to London, Frankfurt, Oslo, Munich and Paris. In 2013, as in previous years, due to the seasonality of air traffic, PANSA revenues derived from the provision of navigation services in the summer months increased.



PRZEGLĄD SYTUACJI FINANSOWEJ

Agencja w 2013 roku wygenerowała zysk netto w wysokości 40 514 tys. PLN, który po zatwierdzeniu sprawozdania finansowego decyzją Ministra właściwego ds. transportu zostanie przeznaczony na zwiększenie funduszu zapasowego.

Poniższa tabela przedstawia kwoty zrealizowanych przez PAŻP wyników, które przedstawione zostały na czterech poziomach: zysku ze sprzedaży (będącego nadwyżką zrealizowanych przychodów nad poniesionymi kosztami podstawowej działalności operacyjnej), zysku z działalności operacyjnej (uwzględniającego zysk ze sprzedaży skorygowany o pozostałe przychody i koszty operacyjne), zysku brutto (uwzględniającego zysk z działalności operacyjnej skorygowany o przychody i koszty finansowe) oraz zysku netto (uwzględniającego zysk brutto skorygowany o bieżący i odroczony podatek dochodowy).

Sprawozdanie z całkowitych dochodów za 2013 rok
(zaokrąglone do tys. PLN).

REVIEW OF THE FINANCIAL SITUATION

The Agency generated a net profit of PLN 40 514 thousand in 2013, which, after approval of the financial statement by the Minister of Transport, will be used to increase the reserve fund. The following table shows the amounts of the results realized by PANSA that are presented on four levels: the profit from the sale (which is the surplus of realized revenues over operating activity expenditures incurred), the profit from operating activity (taking into account the profit from sales adjusted for other operating income and expenses), gross profit (taking into account the operating profit adjusted for financial income and expenses) and net income (taking into account the gross profit adjusted for current and deferred income tax).

Statement of total income for 2013
(rounded up to thousands of PLN).

Wyszczególnienie Description	Wykonanie w tys. PLN 2013 r. Performance in thousands PLN 2013	Wykonanie w tys. PLN 2012 r. Performance in thousands PLN 2012	Zmiana w tys. PLN 2013-2012 Change in thousands PLN 2013-2012
Przychody ze sprzedaży usług Revenues from sales of services	735 930	747 350	- 11 419
Koszty działalności operacyjnej Operating expenses	664 967	663 731	1 235
Zysk ze sprzedaży Profit on sales	70 963	83 619	- 12 656
Pozostałe przychody operacyjne Other operating revenues	13 143	3 555	9 588
Pozostałe koszty operacyjne Other operating expenses	18 778	11 592	7 186
Zysk z działalności operacyjnej Profit on operating activities	65 328	75 582	- 10 254
Przychody finansowe Financial revenues	2 789	2 079	709
Koszty finansowe Financial expenses	9 217	30 334	- 21 117
Zysk brutto Gross profit	58 900	47 327	11 573
Podatek dochodowy Income tax	23 322	14 292	9 029
Podatek odroczony Deferred tax	- 4 936	- 4 058	- 878
Zysk netto Net profit	40 514	37 093	3 421

Przychody

Analiza struktury przychodów z działalności PAŻP pokazuje, iż dominujący udział w przychodach ogółem miały przychody ze sprzedaży usług, które za dwanaście miesięcy 2013 roku wyniosły 735 930 tys. PLN. Źródłem wypracowanych na takim poziomie przychodów były przede wszystkim świadczone przez Agencję usługi lotnicze, w tym z tytułu:

- nawigacji trasowej,
- nawigacji terminalowej.

Przychody ze sprzedaży usług

Na wielkość przychodów ze sprzedaży usług nawigacyjnych w 2013 roku w porównaniu do 2012 roku wpływ miała zmiana m.in. stawek za usługi nawigacji.

Stawka opłaty trasowej na 2013 rok uległa zmniejszeniu o 5,20 PLN w stosunku do stawki obowiązującej w 2012 roku, natomiast stawka za usługi nawigacji terminalowej uległa zwiększeniu z 781,06 PLN w 2012 roku do 812,38 PLN w 2013 roku, tj. o 31,32 PLN. Obowiązująca od początku 2013 roku stawka opłaty terminalowej została ustalona przez prezesa ULC i obowiązywała na wszystkich lotniskach w Polsce.

Zasadniczy wpływ na poziom stawek miał przewidywany wzrost ruchu lotniczego oraz fakt, że Agencja, z inicjatywy Komisji Europejskiej, zobligowana została do osiągnięcia celu ogólnoeuropejskiego w zakresie efektywności kosztowej, pomimo faktu, że stawka ER w FIR Warszawa jest jedną z najniższych w Europie.

Szczegółową informację na temat wysokości stawek w latach 2011 – 2013 zawiera poniższa tabela. Stawki za usługi nawigacji trasowej nie uwzględniają tzw. stawki administracyjnej.

Revenue

Analysis of the structure of revenues from PANSA's activities shows that the dominant share in total revenues was held by revenues from the sales of services, which for the twelve months of the year 2013 amounted to PLN 735 930 thousand. The source of revenue developed at this level were primarily the air services provided by the Agency, including those relating to:

- en-route navigation,
- terminal navigation.

Revenues from sales of services

The size of revenues from the sale of navigation services in 2013 compared to 2012 was affected by the change of i.a. the navigation service rates.

The en-route unit rate for 2013 was reduced by PLN 5.20 in relation to the rate in force in 2012, while the rate for terminal navigation services was increased from PLN 781.06 in 2012 to PLN 812.38 in 2013, i.e. by about PLN 31.32. The terminal charge rate in force since the beginning of 2013 was determined by the President of the ULC and in force at all airports in Poland.

The forecasted increase in air traffic and the fact that the Agency, due to the initiative of the European Commission, was obliged to achieve the pan-European objective in terms of cost efficiency was a significant impact on the level of rates, despite the fact that the ER rate of in FIR Warszawa is one of the lowest in Europe.

Detailed information on the rates in the years 2011 – 2013 can be found in the following table. Rates for en-route navigation services do not include the so-called administrative rate.

Stawki za usługi nawigacyjne w latach 2011 – 2013 w PLN

Unit Rates in the years 2011 – 2013 in PLN.

Wyszczególnienie Breakdown	2013	2012	2011	Zmiana 2013-2012 Change
Nawigacja trasowa <i>En-route navigation;</i>				
Stawka jednostkowa Unit rate	150,20	155,40	155,17	-5,20
Nawigacja terminalowa <i>Terminal navigation</i>				
PL Warszawa	812,38	781,06	1 051,03	31,32
PL Kraków				
PL Gdańsk				
PL Bydgoszcz				
PL Katowice				
PL Łódź				
PL Szczecin				
PL Poznań				
PL Rzeszów				
PL Wrocław				
PL Zielona Góra				

Wartość wypracowanego przychodu ze sprzedaży uwzględniającego podział na poszczególne grupy usług przedstawiona została w poniższej tabeli.

The value of sales revenue generated taking into account the breakdown into individual groups services shown in the following table.

Źródła przychodów ze sprzedaży usług PAŻP w 2013 roku
(zaokrąglone do tys. PLN).

Source of revenue from the sales of PANSA services in 2013
(rounded up to thousands of PLN).

Wyszczególnienie Description	31.12.2013 r. (w tys. PLN) 31.12.2013 (in thousands of PLN)
Przychody z usług nawigacyjnych, w tym: <i>Revenue from navigation services, including:</i>	724 055
nawigacja trasowa <i>en-route navigation</i>	624 259
nawigacja terminalowa <i>terminal navigation</i>	99 796
dotacja za loty zwolnione <i>subsidy for exempted flights</i>	0
Przychody z usług pozanawigacyjnych <i>Revenue from non-navigation services</i>	11 067
Przychody ze sprzedaży materiałów <i>Revenue from the sale of materials</i>	3
Dotacje UE <i>EU subsidies</i>	804
Przychody ze sprzedaży <i>Revenue from sale</i>	735 930

Ujęcie rozliczenia z przewoźnikami w przychodach ze sprzedaży usług nawigacyjnych w 2013 roku (zaokrąglone do tys. PLN).

Statement of settlements with carriers in revenues from sales of navigation services in 2013 (rounded up to thousands of PLN).

Wyszczególnienie Description	ER (w tys. PLN) (in thousands of PLN)	TNC (w tys. PLN) (in thousands of PLN)
Przychody z usług nawigacyjnych, w tym: Revenue from – navigation services, including:	624 259	99 796
– przychody 2013 r. – revenues 2013	598 603	119 712
– rozliczenie w czasie 2008 r. – settled during 2008.	5 285	
– rozliczenie w czasie 2010 r. – settled during 2010.	16 456	
– rozliczenie w czasie 2011 r. – settled during 2011.	11 477	3 138
– zmiana szacunku dotycząca 2012 r. – change of estimate concerning 2012.		–6 817
– przychód przyszłych okresów rok 2013 (niepełne rozliczenie under/over z lat poprzednich) – revenue of future periods 2013 (incomplete under / over settlement from previous years)	–267	
– przychód przyszłych okresów rok 2013 (korekta inflacyjna) – revenue of future periods 2013 (inflationary adjustment)	–7 293	
– przychód przyszłych okresów rok 2013 – revenue of future periods 2013		–16 237



Przychody ze sprzedaży usług nawigacyjnych

Usługi nawigacyjne rozumiane są jako usługi służb ruchu lotniczego oraz zapewnienia infrastruktury dla operacji lotniczych i służb ruchu lotniczego. Usługi nawigacyjne stanowią najważniejsze źródło przychodów PAŻP. Przychody ze sprzedaży usług nawigacyjnych PAŻP (uwzględniające wartość mechanizmu rozliczenia z przewoźnikami szczegółowo omówionego w powyższej tabeli) w stosunku do uzyskanych w 2012 roku spadły o 12 636 tys. PLN, tj. o 1,7%, osiągając wartość 724 055 tys. PLN.

Przychody ze sprzedaży usług pozanawigacyjnych

Usługi pozanawigacyjne rozumiane są jako usługi Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej inne niż zapewnienie ruchu lotniczego i infrastruktury lotniczej dla służb ruchu lotniczego – tj. sprzedaż danych radarowych oraz danych meteorologicznych dla osłony lotniska, sprzedaż publikacji lotniczych, dzierżawa gruntów i budynków, loty kontrolno-pomiarowe, wynajem powierzchni, działalność telekomunikacyjna i teletechniczna, usługi doradcze i szkoleniowe.

Przychody ze sprzedaży usług pozanawigacyjnych stanowią niewielką część przychodów ze sprzedaży usług. Przychody te w 2013 roku osiągnęły wartość 11 067 tys. PLN i były wyższe w stosunku do wypracowanych w roku 2012 o 504 tys. PLN, głównie za przyczyną wyższych niż przed rokiem przychodów z tytułu publikacji lotniczych- AIP, map, biuletynów VFR oraz wyższych przychodów z tytułu przychodów z lotów kontrolno – pomiarowych. Koszty związane z działalnością pozanawigacyjną były wyłączone z podstaw kosztowych, służących do wyliczania opłat nawigacyjnych: trasowej i terminalowej. Wartość przychodów pozanawigacyjnych w poszczególnych grupach usług zrealizowanych przez PAŻP w okresie dwunastu miesięcy 2013 roku została przedstawiona w poniższej tabeli.

Revenues from sales of navigation services

Navigation services are understood as services for air traffic services and provision of infrastructure for aviation operations and air traffic services. Navigation services are PANSA's most important source of revenue. PANSA's revenues from the sale of navigation services (taking into account the value of the settlement mechanism with the carriers discussed in detail in the table above) decreased by PLN 12 636 thousand compared to those generated in 2012., i.e. by 1.7%, reaching the value of PLN 724 055 thousand.

Revenues from sales of non-navigation services

Non-navigation services are understood as Polish Air Navigation Services Agency's services other than the provision of air traffic and aviation infrastructure for air traffic services – i.e. sales of radar data and airport meteorological data, sales of aviation publications, lease of land and buildings, control and measurement flights, space rental, telecommunications and teletechnical activities, consultancy and training services.

Revenues from the sales of non-navigation services form a small part of the revenues from the sales of services. These revenues reached the value of PLN 11,067 thousand in 2013 and were higher compared to those obtained in 2012 by PLN 504 thousand, mainly due to income from aviation publications – AIP, maps, VFR newsletters higher than the year before, and higher revenues due to income from control – measurement flights. The costs associated with non-navigation operation were excluded from the cost bases, used for calculating navigation charges: en-route and terminal charges. The value of the non-navigation revenues in individual groups of services provided by PANSA for the period of twelve months in 2013 is presented in the table below.



Przychody ze sprzedaży usług pozanawigacyjnych PAŻP
(zaokrąglone do tys. PLN).

Revenue from the sales of PANSA's non-navigation services
(rounded up to thousands of PLN).

Wyszczególnienie Description	31.12.2013 r. (w tys. PLN) (in thousands of PLN)
Przychody z usług pozanawigacyjnych, w tym: Revenue from non-navigation services, including:	11 067
– wynajem powierzchni – lease of land, buildings and machines	1 216
– dzierżawa gruntów i budynków oraz maszyn – space rental	43
– udostępnianie mediów – provision of utilities	148
– loty kontrolno – pomiarowe – control and measurement flights	1 158
– działalność telekomunikacyjna i teletechniczna – telecommunications and teletechnical activity	497
– publikacje lotnicze – AIP, mapy, biuletyny VFR – aviation publications – AIP, maps, VFR newsletters	996
– dane meteorologiczne dla osłony lotniska – meteorological data to cover airports	3 682
– sprzedaż danych radarowych – sale of radar data	2 901
– sprzedaż usług szkoleniowych – sale of training services	340
– pozostałe usługi pozanawigacyjne – other non-navigation services	86

Dominujący udział w wartości przychodów ze sprzedaży usług pozanawigacyjnych miały przychody z tytułu sprzedaży danych meteorologicznych oraz sprzedaż danych radarowych stanowiąc odpowiednio: 33,3% oraz 26,2% całkowitej wartości przychodów ze sprzedaży usług pozanawigacyjnych.

The dominant share in the revenues from sales of non-navigation services can be attributed to revenues from the sale of meteorological data and the sale of radar data, constituting accordingly: 33.3% and 26.2% of total value of revenues from sales of non-navigation services.

Koszty

Całkowita wartość kosztów ogółem poniesionych przez PAŻP w okresie dwunastu miesięcy 2013 roku wyniosła 692 962 tys. PLN. Główne pozycje kosztów to:

- koszty działalności operacyjnej 664 967 tys. PLN;
- pozostałe koszty operacyjne 18 778 tys. PLN;
- koszty finansowe 9 217 tys. PLN.

Costs

The total value of the total costs incurred by PANSA for the period of twelve months of the year 2013 amounted to PLN 692 962 thousand . The main cost items are:

- operating activity costs PLN 664 967 thousand PLN;
- other operating costs PLN 18 778 thousand PLN;
- financial costs PLN 9 217 thousand.

Koszty działalności operacyjnej

Koszty działalności operacyjnej stanowiły zdecydowanie największą pozycję, tj. 96,0% kosztów ogółem PAŻP. Wartość kosztów działalności operacyjnej poniesionych przez PAŻP w poszczególnych pozycjach kosztów w 2013 roku została przedstawiona w poniższej tabeli.

Koszty działalności operacyjnej (zaokrąglone do tys. PLN).

Operating activity costs

Operating expenses constituted by far the largest item, i.e. 96.0% of total PANSAs costs. The value of the operating activity costs incurred by PANSAs per individual cost item in the year 2013 is presented in the table below.

Operating activity costs (rounded up to thousands of PLN)

Wyszczególnienie Description	31.12.2013 r. (w tys. PLN) (in thousands of PLN)
Koszty działalności operacyjnej, w tym: Operating activity costs, including:	664 967
– amortyzacja – depreciation	56 903
– zużycie materiałów i energii – consumption of materials and energy	12 344
– podatki i opłaty – taxes and charges	15 081
– usługi obce – external services	69 517
– koszty pracownicze – employee costs	462 397
– pozostałe koszty rodzajowe – other costs by type	48 726

Dominujący udział w kosztach działalności operacyjnej w 2013 roku miały koszty zatrudnienia (pracownicze) w kwocie 462 397 tys. PLN, których głównymi pozycjami były koszty wynagrodzeń w wysokości 357 600 tys. PLN oraz koszty ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń w wysokości 85 894 tys. PLN. Koszty wynagrodzeń oraz świadczeń na rzecz pracowników z uwagi na usługowy charakter działalności PAŻP, mają dominujący udział w wartościach kosztów bieżących. Z analizy struktury tych kosztów wynika, że łączna ich wartość sięga około 69,5% wartości kosztów operacyjnych ogółem.

Kolejnymi znaczącymi wartościowo, wśród kosztów działalności operacyjnej, pozycjami kosztowymi były:

- amortyzacja,
- osłona meteorologiczna (z grupy kosztów usługi obce),
- składki i opłaty członkowskie EUROCONTROL (z grupy pozostałe koszty rodzajowe).

A dominant share in operating expenses in 2013 can be attributed to "labour" (employee) costs in the amount of PLN 462 397 thousand, out of which the main items were remuneration costs in the amount of PLN 357 600 thousand and the costs of social security and other benefits in the amount of PLN 85 894 thousand. The employee remuneration and benefit costs, due to the service nature of PANSAs activities, have a dominant share in the values of current costs. The analysis of the structure of these costs shows that their total value amounts to approximately 69.5% of total operating costs.

Other significant cost items in terms of value among the operating costs were:

- depreciation,
- meteorological services (from the external services cost group)
- EUROCONTROL membership fees (from the other costs by type cost group).

Sprawozdanie z sytuacji finansowej

Suma bilansowa PAŻP na dzień 31.12.2013 r. wyniosła 1 185 752 tys. PLN.

Aktywa i pasywa PAŻP na dzień 31.12.2013 r.
(zaokrąglone do tys. PLN).

Wyszczególnienie Description	Stan na dzień 31.12.2013 r. (w tys. PLN) As of 31.12.2013. (in thousands of PLN)	Wyszczególnienie Description	Stan na dzień 31.12.2013 r. (w tys. PLN) As of 31.12.2013. (in thousands of PLN)
Aktywa razem Total assets	1 185 752	Pasywa razem Total liabilities	1 185 752
Aktywa trwałe Fixed assets	697 353	Fundusz własny Equity	711 358
Aktywa obrotowe Current assets	488 398	Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania Liabilities and provisions for liabilities	474 394

Statement of financial condition

PANSA's balance sheet total as of 31.12.2013 Amounted to PLN 1 185 752 thousand .

PANSA's assets and liabilities as of 31.12.2013 (rounded up to thousands of PLN).

Aktywa

Aktywa trwałe na dzień 31.12.2013 r. wyniosły 697 353 tys. PLN, tj. 58,8% sumy bilansowej. Natomiast pozostałe 41,2%, tj. 488 398 tys. PLN stanowił majątek obrotowy. Tak duży udział aktywów trwałych w sumie bilansowej jest podyktowany potrzebami prowadzonej działalności wymagającej istotnego zaangażowania kapitału.

Aktywa PAŻP na dzień 31.12.2013 i 31.12.2012 roku
(zaokrąglone do tys. PLN).

Assets

The fixed assets as of 31.12.2013 amounted to PLN 697 353 thousand, i.e. 58.8% of the balance sheet total. Whereas the remaining 41.2%, i.e. PLN 488 398 thousand constitutes working capital. Such a high share of fixed assets in the balance sheet total is dictated by the needs of the conducted activity requiring a significant engagement of capital.

PANSA's assets as of 31.12.2013
(rounded up to thousands of PLN).

Wyszczególnienie Description	31.12.2013 r. (w tys. PLN) (in thousands of PLN)	31.12.2012 r. (w tys. PLN) (in thousands of PLN)	Zmiana 2013 – 2012 (w tys. PLN) Change 2013 – 2012 (in thousands of PLN)
Aktywa razem Total assets	1 185 752	1 013 805	171 946
Aktywa trwałe Fixed assets	697 353	691 106	6 247
Aktywa obrotowe Fixed assets	488 398	322 699	165 699

Z analizy struktury posiadanego w 2013, jak i w 2012 roku przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej majątku wynika, że Agencja dysponowała rzeczowymi aktywami trwałymi na łączną kwotę 599 082 tys. PLN, na które głównie składały się rzeczowe aktywa trwałe w postaci: urządzeń technicznych i maszyn, budynków i budowli, gruntów (w tym praw wieczystego użytkowania gruntów), środków transportu, pozostałych rzeczowych aktywów trwałych oraz rzeczowych aktywów trwałych w budowie.

**Rzeczowe aktywa trwałe na dzień 31.12.2013 i 31.12.2012 r.
(zaokrąglone do tys. PLN).**

The analysis of the capital held by the Polish Air Navigation Services Agency in 2013, as well as in 2012, shows that the Agency had tangible fixed assets for a total amount of PLN 599 082 thousand at its disposal, which mainly consisted of tangible assets in the form of: machinery and equipment, buildings and structures, lands (including perpetual usufruct rights), means of transport, other tangible fixed assets and tangible fixed assets under construction.

**Tangible fixed assets as of 31.12.2013 and 31.12.2012
(rounded up to thousands of PLN).**

Wyszczególnienie Description	Wartość księgowa netto na dzień 31.12.2013 r. (w tys. PLN) Net book value as of 31.12.2013 (in thousands of PLN)	Wartość księgowa netto na dzień 31.12.2012 r. (w tys. PLN) Net book value as of 31.12.2012 (in thousands of PLN)	Zmiana wartości 2013 – 2012 (w tys. PLN) Change in the value 2013 – 2012 (in thousands of PLN)
Rzeczowe aktywa trwałe, w tym: Tangible fixed assets, including:	522 435	530 234	- 7 799
– grunty (w tym prawo wieczystego użytkowania gruntu) – lands (including right to perpetual usufruct)	121 583	121 434	149
– budynki i budowle – buildings and structures	154 789	155 805	- 1 016
– urządzenia techniczne i maszyny – technical equipment and machines	234 285	239 850	- 5 565
– środki transportu – vehicles	5 415	6 913	- 1 497
– inne – other	6 363	6 232	131
Rzeczowe aktywa trwałe w budowie Tangible fixed assets under construction	76 647	68 428	8 219
Razem Total	599 082	598 662	420

Majątek obrotowy stanowi około 41,2% wartości aktywów. Znaczącą pozycją aktywów obrotowych w 2013 roku były środki pieniężne. Stan środków pieniężnych i ich ekwiwalentów odnotowany na dzień 31.12.2013 r. wyniósł 365 102 tys. PLN i był wyższy w porównaniu do stanu z dnia 31.12.2012 roku o 179 632 tys. PLN. Wysoki poziom gotówki wynika m. in. z odnotowane-

The working capital constitutes around 41.2% of the asset value. Cash was a significant item of working assets in 2013. The cash and cash equivalents balance recorded on the day of 31.12.2013 amounted to PLN 365 102 thousand and was higher compared to the balance from 31.12.2012 by PLN 179,632 thousand. The high level of cash results from i.a.

go wpływu transz dofinansowania unijnego (POIiŚ), związanego z finansowaniem projektu „Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym”. PAŻP w okresie do dnia 31.12.2013 roku odnotowała wpływ ww. środków w wysokości 124 435 tys. PLN. Środki pieniężne i ich ekwiwalenty wykazane w sprawozdaniu z sytuacji finansowej obejmują aktywa w formie krajowych środków płatniczych, walut obcych i dewiz oraz inne aktywa finansowe, które są płatne i wymagalne w ciągu od 3 do 8 miesięcy od dnia ich otrzymania, wystawienia, nabycia lub założenia lokaty.

Z uwagi na specyfikę działalności, struktura majątku Agencji jest prawidłowa, a rosnąca wartość składników majątku obrotowego jest wynikiem wzrostu poziomu gotówki m. in. spowodowanego wpływem transz dofinansowania unijnego (POIiŚ), związanego z finansowaniem projektu „Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym”. PAŻP w okresie do dnia 31.12.2013 roku odnotowała wpływ środków z tytułu dotacji UE w wysokości 125 240 tys. PLN.

Aktywa warunkowe

Agencja w sprawozdaniu finansowym sporządzanym za okres kończący się 31.12.2013 roku zaprezentowała również aktywa warunkowe, które wynikają z uregulowań prawnych dotyczących rozliczeń z przewoźnikami – Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 roku zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 07.12.2006), wytycznych EUROCONTROL z października 2011 roku (dokument nr 11.60.01) oraz Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 października 2012 roku w sprawie wyłączenia opłat terminalowych spod rygoru w/w rozporządzenia.

Uwzględniając wartość pieniądza w czasie, wysokość warunkowych aktywów, jakie Agencja mogłaby rozpoznać na koniec 2013 roku z tytułu niezrealizowanych przychodów za rok 2009 wynosi 19 382 tys. PLN (gdzie 8 509 tys. PLN dotyczyłoby opłat trasowych a 10 873 tys. PLN opłat terminalowych) przy założeniu, iż kwota niezrealizowanego przychodu z tego tytułu za rok 2009 została oszacowana przez Agencję na poziomie 50 058 tys. PLN (odpowiednio 21 976 tys. PLN dla opłat trasowych i 28 083 tys. PLN dla opłat terminalowych), z której to kwota 10 012 tys. PLN (odpowiednio 4 395 tys. PLN dla opłat trasowych i 5 611 tys. PLN dla opłat terminalowych) przeznaczono na powiększenie stawki roku 2013.

the reported inflow of EU funding tranches (OPI & E), relating to the financing of the project „Development of Infrastructure of the National Air Traffic Management Body”. In the period up to 31.12.2013, PANSA noted the inflow of the above funds in the amount of PLN 124 435 thousand. The cash and cash equivalents shown in the statement of financial condition cover assets in the form of domestic means of payment, foreign exchange and foreign currency and other financial assets, which are due and payable within 3 to 8 months from the date of their receipt, issuance, purchase, or deposit.

Due to the specificity of the business activity, the Agency's asset structure is correct, and the growing value of working capital is a result of the increase in the cash level, i.a. due to the inflow of EU funding tranches (OPI & E), relating to the financing of the project „Development of Infrastructure of the National Air Traffic Management Body”. In the period up to 31.12.2013, PANSA noted the inflow of the EU funds in the amount of PLN 125 240 thousand.

Contingent assets

In the financial statement prepared for the period ending on 31.12.2013, the Agency also presented contingent assets, resulting from the legal regulations concerning settlements with carriers – Commission Regulation (EU) No. 1191/2010 dated December 16, 2010, amending Regulation (EC) No. 1794/2006 establishing a common charging scheme for air navigation services (Official Journal of Laws of the EU L 341 dated 07.12.2006), EUROCONTROL Guidelines dated October 2011 (document number 11.60.01), and the Ordinance of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy dated October 16, 2012, on the exemption of terminal charges from the rigor of the above regulation.

Taking into account the time value of money, the amount of contingent assets that the Agency could recognize at the end of 2013 from unrealized revenue for 2009 is PLN 19 382 thousand (where PLN 8 509 thousand would pertain to en-route charges, and PLN 10 873 thousand would pertain to terminal charges) assuming that the amount of unrealized revenue therefrom for the year 2009 was estimated by the Agency to be PLN 50 058 thousand (respectively PLN 21 976 thousand for en-route charges, and PLN 28 083 thousand for terminal charges), out of which the amount of PLN 10 012 thousand (respectively PLN 4 395 thousand for en-route charges, and PLN 5 611 thousand for terminal charges) was allocated to increase the rate from 2013.

Gdyby warunkowe aktywa z tytułu niezrealizowanego przychodu tytułu opłat trasowych za rok 2009 rozpoznane na koniec rok 2013 w wysokości 8 509 tys. PLN oraz warunkowe aktywa z tytułu niezrealizowanego przychodu z tytułu opłat terminalowych za rok 2009 rozpoznane na koniec roku 2013 w wysokości 10 873 tys. PLN zostały uwzględnione w sprawozdaniu finansowym, to po uwzględnieniu korekty z tytułu podatku odroczonego fundusz własny Agencji zwiększyłby się o 15 700 tys. PLN.

Pasywa

Z analizy źródeł finansowania majątku wynika, że fundusze własne Agencji w kwocie 711 358 tys. PLN stanowią 60,0% pasywów ogółem, natomiast pozostałe 40,0% to zobowiązania, rezerwy na zobowiązania i rozliczenia międzyokresowe w kwocie 474 394 tys. PLN. W pozycji „fundusz własny” główne wartości stanowią fundusz założycielski, fundusz zapasowy oraz zysk netto roku obrotowego.

Przeważająca część majątku PAŻP finansowana jest za pomocą funduszu własnego.

Pasywa PAŻP na dzień 31.12.2013 i 31.12.2012 roku (zaokrąglone do tys. PLN).

Wyszczególnienie Description	31.12.2013 r. (w tys. PLN) (in thousands of PLN)	31.12.2012 r. (w tys. PLN) (in thousands of PLN)	Zmiana 2013 – 2012 (w tys. PLN) Change 2013 – 2012 (in thousands of PLN)
Pasywa razem Total liabilities	1 185 752	1 013 805	171 946
Fundusz własny Equity	711 358	670 844	40 514
Zobowiązania długoterminowe Long-term liabilities	127 152	113 453	13 700
Zobowiązania krótkoterminowe Short-term liabilities	347 241	229 509	117 732

If the contingent assets due to unrealized income from en-route charges for 2009 identified at the end of the year 2013 in the amount of PLN 8 509 thousand and the contingent assets due to unrealized income from terminal charges for 2009 identified at the end of the year 2013 in the amount of PLN 10 873 thousand were included in the financial statement, then after taking into account the adjustments due to deferred tax, the Agency's equity would increase by PLN 15 700 thousand.

Liabilities

The analysis of the sources of financing of the assets shows that the Agency's equity in the amount of PLN 711 358 thousand constitute 60.0% of liabilities in total, whereas the remaining 40.0% are liabilities, provisions for liabilities and accruals in the amount of PLN 474 394 thousand. In the "equity" item, the main values are formed by the founding capital, supplementary capital and the net profit of the financial year.

The vast majority of PANSA's assets is financed through equity.

PANSA's liabilities as of 31.12.2013 and 31.12.2012 (rounded up to thousands of PLN).

W pozycji rozliczeń międzyokresowych, będących pozycją składową zobowiązań krótkoterminowych, istotne stanowią „Rozliczenie z przewoźnikami” gdzie znajduje się nierozliczona poprzez przychody ze sprzedaży usług część kwoty należna przewoźnikom w związku z obowiązującym PAŻP mechanizmem korygującym w kwocie 134 786 tys. PLN, z czego odpowiednio kwota 91 686 tys. PLN dotyczy rozliczeń długoterminowych oraz kwota 43 100 tys. PLN rozliczeń krótkoterminowych.

Należy zaznaczyć, iż z kwoty 134 786 tys. PLN 21 627 tys. PLN dotyczy roku 2013, 6 796 tys. PLN roku 2012, 54 483 tys. PLN roku 2011, 46 595 tys. PLN roku 2010 oraz 5 285 tys. PLN roku 2008. Szczegóły przedstawia poniższa tabela.

**Wartość mechanizmu korygującego uwzględniona w 2013 roku
(zaokrąglone do tys. PLN).**

In the accruals item, forming a component item of short-term liabilities, important are „Settlements with carriers”, where the part of the amount unsettled by the revenue from the sale of services payable to carriers in relation with PANSAs current correction mechanism in the amount of PLN 134 786 thousand, out of which respectively PLN 91 686 thousand pertains to long-term settlements, and the amount of PLN 43 100 thousand pertains to short-term settlements.

It should be noted that the amounts of PLN 134 786 thousand and PLN 21 627 thousand pertain to the year 2013, PLN 6 796 thousand pertains to the year 2012, PLN 54 483 thousand pertains to the year 2011, PLN 46 595 thousand pertains to the year 2010, and PLN 5 285 thousand pertains to the year 2008. The details are presented in the table below.

**The correction mechanism value included in 2013
(rounded up to thousands of PLN).**

Wyszczególnienie Description	31.12.2013 r. (w tys. PLN) (in thousands of PLN)
Wartość mechanizmu korygującego z tytułu rozliczenia, w tym: The correction mechanism value due to settlement, including:	134 786
– EN ROUTE 2013 rok (niepełne rozliczenie under/over z lat poprzednich) – EN-ROUTE 2013 (incomplete under / over settlement from previous years)	250
– EN ROUTE 2013 rok (korekta inflacyjna) – EN-ROUTE 2013 (inflationary adjustment)	6 826
– TNC 2013 – TNC 2013	14 551
– TNC 2012 (zmiana szacunku – poprzez wynik 2013) – TNC 2012 (change of estimate – through the 2013 result)	6 598
– rok 2012	198
– rok 2011	54 483
– rok 2010	49 595
– rok 2008	5 285

Zmiana rezerwy z tytułu rozliczeń z przewoźnikami dotycząca roku 2012 w wysokości 14 tys. PLN związana jest aktualizacją wartości dyskonta natomiast zmiana w wysokości 6 598 tys. PLN dotyczy zmiany wartości szacunkowych roku 2012 wpływających na wynik roku 2013.

Change of provision due to settlements with carriers pertaining to the year 2012 in the amount of PLN 14 thousand is related to the revaluation of the discount, whereas the change in the amount of PLN 6 598 thousand pertains to estimated values for 2012 influencing the result of 2013.

Przedmiotowej zmiany dokonano w wyniku szacunku stosownie do uregulowań wynikających z Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 roku zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej oraz wytycznych EUROCONTROL z października 2011 r. W przypadku opłat terminalowych, gdy po zakończeniu danego roku okaże się, że stawki za przeloty były ustalone w nadmiernej wysokości, Agencja zobowiązana jest pomniejszyć stawki za przyszłe lata z tytułu nadmiernego pokrycia kosztów za dany rok obrotowy. W przypadku opłat trasowych znajdują zastosowanie zasady zaprezentowane w nocie 4 szczegółowo opisanej w Sprawozdaniu finansowym PAŻP za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku.

Sprawozdanie z przepływów środków pieniężnych

Dynamika zarejestrowanych wielkości przepływów pieniężnych netto razem w roku 2013 jak i 2012 była podobna, przyjmując dodatni kierunek. Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej PAŻP za 2013 rok wyniosły 114 242 tys. PLN. Przepływy z działalności operacyjnej są to przepływy pieniężne pochodzące z podstawowej, statutowej działalności PAŻP i są związane bezpośrednio ze świadczonymi usługami. Przepływy te obejmują wpływy gotówkowe ze sprzedaży, wydatki z tytułu ponoszonych kosztów zakupu materiałów i surowców, płac, czynszów itp. Dodatnie saldo przepływów pieniężnych w obszarze działalności operacyjnej świadczy o zdolności Agencji do generowania gotówki na podstawowej działalności operacyjnej. Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej zasilają w gotówkę niezbędną do realizacji inwestycji. W związku z prowadzonymi procesami inwestycyjnymi w 2013 roku wydatki na nabycie wartości niematerialnych oraz rzeczowych aktywów trwałych wyniosły 61 862 tys. PLN. Ujemne przepływy wykazane w tym obszarze świadczą o które znaczących działaniach inwestycyjnych Agencji, zmierzających do zwiększenia wartości majątku trwałego. Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej w analizowanym okresie były dodatnie i wyniosły 127 989 tys. PLN. Przepływy te dotyczyły głównie wpływów z tytułu dotacji POIiŚ.

W poniższej tabeli przedstawiono zrealizowany w 2013 roku poziom przepływów pieniężnych.

The discussed change was made due to the estimate, in accordance with the provisions under Commission Regulation (EU) No. 1191/2010 dated December 16, 2010, amending the Commission Regulation (EC) No. 1794/2006, establishing a common charging scheme for air navigation services, and EUROCONTROL guidelines from October 2011. In the case of terminal charges, if after the end of the year it turns out that the rates for flights were fixed in excessive amounts, the Agency is required to reduce rates for future years due to the excessive coverage of costs for a given financial year. In the case of en-route charges, the principles presented in note 4 apply, described in detail in the PANSA Financial Statement for the financial year ended on December 31, 2013.

Cash flow statement

The dynamics of the recorded size of total net cash flow in 2013 and 2012 were similar, assuming a positive direction. The net cash flows from PANSA's operating activity for 2013 amounted to PLN 114 242 thousand. The flows from operating activity are cash flows coming from the PANSA's basic statutory activity and are directly associated with the services provided. These flows include cash receipts from sales, expenses incurred in the purchase of materials and supplies, wages, rents, etc. The positive balance of cash flows in the operating activity area demonstrates the Agency's ability to generate cash from basic operating activity. Cash flows from operating activity provide the cash necessary for the realization of investments. In connection with the investment processes conducted in 2013, expenditure on the acquisition of intangible and tangible fixed assets amounted to PLN 61 862 thousand. The negative flows found in this area demonstrate the Agency's significant investment operations, aimed at increasing the value of fixed assets. The net cash flows from PANSA's financial activity in the analyzed period amounted to PLN 127 989 thousand. These flows mostly pertained to the inflow from OPI & E funds.

The below table shows the level of cash flows realized in 2013.

Przepływy środków pieniężnych w 2013 roku
(zaokrąglone do tys. PLN).

The level of cash flows in 2013
(rounded up to thousands of PLN).

Wyszczególnienie Description	31.12.2013 r. (w tys. PLN) (in thousands of PLN)
Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej Cash flows from operating activity	114 242
Przepływy środków pieniężnych z działalności inwestycyjnej Cash flows from investing activity	- 61 862
Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej Cash flows from financing activity	127 989
Razem przepływy netto Total net flow	180 369
Zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych Change in cash balance due to foreign exchange differences	-737
Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych Balance sheet change in cash balance	179 632
Stan środków pieniężnych na początek okresu Cash balance at the beginning of the period	185 471
Stan środków pieniężnych na koniec okresu Cash balance at the end of the period	365 102

Utrzymujący się w okresie całego 2013 roku wysoki poziom środków pieniężnych umożliwił PAŻP niezakłóconą realizację działalności operacyjnej oraz procesów inwestycyjnych, bez konieczności posiłkowania się kredytem bankowym.

Środki pieniężne w walutach obcych na dzień 31.12.2013 r. wyniosły 55 615 tys. EUR oraz 7 tys. USD. Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania na 31.12.2013 r. wyniosły 2 743 tys. PLN.

Proces konsultacji z użytkownikami służb żeglugi powietrznej

Decyzją z dnia 24 grudnia 2012 roku Prezes ULC zatwierdził jedną strefę pobierania opłat terminalowych. Ustalona stawka pobierania opłat terminalowych w polskiej przestrzeni powietrznej w wysokości 812,38 PLN, zgodnie z decyzją znak ULC-LER-3/4170-0023/05/1 z dnia 27 grudnia 2012 roku weszła w życie z dniem 01 stycznia 2013 roku. Natomiast wysokość stawki opłaty trasowej została zatwierdzo-

The high level of cash sustained during the entire 2013 allowed PANSA smooth implementation of operating activity and investment processes, without resorting to a bank loan.

The cash in foreign currency for 31.12.2013 amounted to EUR 55 615 thousand, and USD 7 thousand . The cash and cash equivalents with restricted availability for 31.12.2013 amounted to PLN 2 743 thousand .

The process of consultation with the users of air navigation services

By the decision dated December 24, 2012, the President of ULC approved a single terminal charging zone. The fixed rate for terminal charging in Polish airspace in the amount of PLN 812.38, according to the decision ULC-LER-3/4170-0023/05/1 dated December 27, 2012, entered into force on January 1, 2013. Whereas the amount of the en-route charge was approved and implemented by Decision No 118 dated

na i wprowadzona w życie decyzją nr 118 z dnia 5 grudnia 2012 roku Europejskiej Organizacji do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL i wynosiła od dnia 1 stycznia 2013 roku EUR 36,56 łącznie z opłatą administracyjną (4,125 PLN/EUR).

W dniu 1 października 2013 roku, w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Warszawie odbyło się spotkanie konsultacyjne z użytkownikami przestrzeni powietrznej dotyczące baz kosztowych oraz stawek opłat na 2014 r. w zakresie usługi trasowej oraz na lata 2014-2018 w zakresie usługi terminalowej. Omawiane bazy kosztowe oraz stawki zostały skalkulowane dla usługi trasowej w oparciu o założenia Krajowego Planu Skuteczności Działania dla Pierwszego Okresu Referencyjnego natomiast dla usługi terminalowej na podstawie Planu Pięcioletniego. Podczas spotkania omówione zostały ponadto tematy dotyczące liczby stref opłat terminalowych w FIR Warszawa oraz możliwości wcześniejszego rozliczenia mechanizmu wyrównawczego.

Prezentacja kosztów operacyjnych w rozbiciu na koszty wytworzenia usług trasowych i terminalowych

Wartość kosztów działalności operacyjnej poniesionych przez Agencję na realizację wszystkich statutowych celów w 2013 wyniosła 664 967 270,81 PLN. Alokacja kosztów działalności operacyjnej została zaprezentowana poniżej w rozbiciu na usługi nawigacyjne oraz pozostałe usługi.

December 5, 2012 of the European Organization for the Safety of Air Navigation EUROCONTROL, and from January 1, 2013, amounted to EUR 36.56 including the administration fee (4.125 PLN / EUR).

On 1 October 2013, the Civil Aviation Authority in Warsaw held a consultation meeting with airspace users concerning the cost bases and rates for 2014 in terms of en-route services, and for the period 2014-2018 in terms of terminal services. The discussed cost bases and rates were calculated for en-route services on the basis of the assumptions of the National Performance Plan for the First Reference Period, and for terminal services – on the basis of the Five Year Plan. In addition, the issues regarding the number of terminal charge zones in FIR Warszawa and the possibilities of early settlement of the equalization mechanism were discussed during the meeting.

Presentation of the operating costs broken down into production costs of en-route and terminal services

The value of costs of operating activity incurred by the Agency for the implementation of all the statutory objectives in 2013 amounted to PLN 664 967 270.81. The allocation of costs of operating activity is presented below, broken down into navigation services and other services.



Alokacja kosztów działalności operacyjnej w rozbiu na usługi nawigacyjne oraz pozostałe usługi (zaokrąglone do tys. PLN).

The allocation of costs of operating activity broken down into navigation services and other services (rounded up to thousands of PLN).

Koszty działalności operacyjnej Operating expenses	Łącznie (w tys. PLN) Total (in thousands of PLN)	Nawigacja trasowa (w tys. PLN) En-route navigation (in thousands of PLN)	Nawigacja terminalowa (w tys. PLN) Terminal navigation (in thousands of PLN)	Pozostałe usługi (w tys. PLN) Other services (in thousands of PLN)	Koszty poza bazą kosztową PAŻP (w tys. PLN) Costs outside of the PANSA cost basis (in thousands of PLN)
1	2	3	4	5	6
Amortyzacja Depreciation	56 903	48 576	6 883	1 444	0
Zużycie materiałów i energii Consumption of materials and energy	12 344	10 412	1 599	333	0
Koszty pracownicze Employee costs	462 397	387 651	65 042	9 704	0
Wynagrodzenia Salaries	357 600	300 696	49 766	7 139	0
Koszty ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń z wyłączeniem PPE i szkoleń Costs of social security and other benefits excluding EPP and trainings	60 220	49 939	8 804	1 478	0
Szkolenia Training	3 425	2 875	466	84	0
Pracowniczy Program Emerytalny Employee Pension Plan	22 249	18 450	3 253	546	0
Zmiana stanu rezerw na świadczenia emerytalne i rentowe oraz nagrody jubileuszowe Change in provisions for retirement benefits and pensions and jubilee awards	14 507	12 030	2 121	356	0
Rezerwa na niewykorzystane urlopy Provision for unused leave	519	430	76	13	0
Rezerwa na niewypłacony dodatek szkodliwy oraz zobowiązania wobec ZUS Provision for unpaid harmful conditions allowance and liabilities towards ZUS	2 561	2 123	374	63	0
Rezerwa na zobowiązania dochodzone na drodze sądowej Provision for liabilities claimed at court	1 317	1 107	183	26	0
Usługi obce, w tym: External services, including:	69 517	34 493	5 896	971	28 157
Usługi nawigacyjne Navigation services	3 632	3 632	0	0	0

1	2	3	4	5	6
Usługi remontowe Renovation services	3 760	3 253	449	58	0
Usługi informatyczne IT services	3 045	2 504	459	83	0
Ochrona obiektów Facility security	2 502	2 057	377	68	0
Przeglądy techniczne Technical inspections	3 240	2 664	488	88	0
Doradztwo strategiczne, techniczne i finansowe Strategic, technical and financial consulting	724	595	109	20	0
Czynsze i opłaty dzierżawy Rent and lease payments	16 317	13 415	2 459	444	0
Usługi prawnicze Legal services	477	392	72	13	0
Audyt Audit	119	98	18	3	0
Pozostałe Others	7 156	5 883	1 078	195	0
Ośłona meteorologiczna Meteorological cover	28 544	0	387	0	28 157
Podatki i opłaty, w tym: Taxes and charges, including:	15 081	2 987	528	96	11 470
Opłata na ULC ULC fee	11 470	0	0	0	11 470
Pozostałe opłaty Other fees	3 611	2 987	528	96	
Pozostałe koszty rodzajowe, w tym: Other costs by type, including	48 726	10 138	2 007	151	36 429
Opłaty na rzecz EUROCONTROL EUROCONTROL fees	36 429	0	0	0	36 429
Pozostałe składki i opłaty członkowskie Other contributions and membership fees	182	152	30	0	0
Podróże służbowe Business trips	5 817	4 714	952	151	0
Ubezpieczenia majątkowe – pozostałe Property insurance – other	1 716	1 437	280	0	0
Pozostałe ubezpieczenia Other insurance	4 581	3 835	746	0	0
Razem Total	664 967	494 258	81 855	12 698	76 056

Koszty operacyjne w wysokości 75 914 tys. PLN zaprezentowane w kolumnie „Koszty poza bazą kosztową PAŻP” nie stanowią kosztów wytworzenia usług trasowych i terminalowych Agencji lecz pozostałych podmiotów zapewniających służby żeglugi powietrznej i są prezentowane w bazach kosztowych tychże podmiotów (ULC, dostawcy osłony meteorologicznej) lub ujmowane bezpośrednio w bazie skonsolidowanej dla całej strefy (koszty Eurocontrol). Zważywszy na fakt, iż to Agencja otrzymuje przychody z tytułu świadczonych usług trasowych i terminalowych dla FIR Warszawa, a następnie dokonuje rozliczeń z pozostałymi podmiotami, ujmowanie kosztów świadczenia w/w usług w kosztach operacyjnych Agencji jest zgodne z przyjętymi zasadami rachunkowości. Koszty wytworzenia usług trasowych i terminalowych definiowane jako koszty kwalifikowane zapewnienia służb żeglugi powietrznej podlegają alokacji zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 roku zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej, w dalszej części zwanym „Rozporządzeniem”. Zaprezentowany w w/w Rozporządzeniu schemat opłat odzwierciedla koszty ponoszone w sposób bezpośredni i pośredni przez wszystkie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej. Koszty kwalifikowane zapewnienia służb żeglugi powietrznej określone są zgodnie z księgami rachunkowymi a ich prezentacja odbywa się zgodnie z Art.6 w/w Rozporządzenia.

W związku z powyższym, jako koszt wytworzenia usług nawigacji trasowej i terminalowej kwalifikowane są nie tylko koszty operacyjne ale również pozostałe koszty operacyjne i koszty finansowe, które bezpośrednio lub pośrednio zostały poniesione przez Agencję w celu zapewnienia służb żeglugi powietrznej.

Operating costs in the amount of PLN 75 914 thousand presented in the column „Costs outside of the PANSA cost basis” do not constitute production costs of en-route and terminal services of the Agency but of other providers of air navigation services and are presented in the cost bases of those entities (ULC, a provider of meteorological cover) or included directly in the consolidated base for the whole zone (Eurocontrol costs). Given the fact that the Agency receives income from en-route and terminal services provided for FIR Warszawa, and then settles with the other entities, inclusion of the costs of provision of the above services in operating costs of the Agency is in line with accepted accounting principles. The production costs of en-route and terminal services defined as eligible costs of provision of air navigation services shall be allocated in accordance with Commission Regulation (EU) No. 1191/2010 dated December 16, 2010 amending Commission Regulation (EC) No. 1794/2006 establishing a common charging scheme for the use of air navigation services, hereinafter referred to as the „Regulation”. The charging scheme presented in the above Regulation reflects the costs incurred directly or indirectly by all air navigation service providers. Eligible costs of providing air navigation services shall be determined in accordance with the accounting books, and their presentation takes place in accordance with Art.6 of the above Regulation.

Consequently, not only operating costs, but also other operating costs and financial costs that are directly or indirectly incurred by the Agency in order to provide air navigation services are qualified as the cost of production of en-route and terminal navigation services.



Alokacja pozostałych kosztów operacyjnych w rozbiu na usługi nawigacyjne oraz pozostałe usługi (zaokrąglone do tys. PLN).

The allocation of other operating costs broken down into navigation services and other services (rounded up to thousands of PLN).

Pozostałe koszty operacyjne Other operating expenses	Łącznie (w tys. PLN) Total in thousands of PLN)	Nawigacja trasowa (w tys. PLN) En-route navigation in thousands of PLN)	Nawigacja terminalowa (w tys. PLN) Terminal navigation in thousands of PLN)	Pozostałe usługi (w tys. PLN) Other services in thousands of PLN)	Koszty poza bazą kosztową PAŻP (w tys. PLN) Costs outside of the PANSA cost basis in thousands of PLN)
Utworzenie odpisów aktualizujących wartość aktywów odpis aktualizujący należności Creation of impairment losses on assets – impairment of receivables Written off CRCO uncollectible receivables	6 502	–176	1 043	104	5 530
Odpisane należności nieściągalne CRCO	1 159	1 159	0	0	0
Koszty likwidacji rzeczowych aktywów trwałych Costs of liquidation of tangible fixed assets	817	697	99	21	0
Rezerwa na zwrot dotacji na loty zwolnione – 2007, 2008, 2010, 2011 Provision for return of grants for released flights – 2007, 2008, 2010, 2011	7 904	0	0	0	7 904
Pozostałe Others	2 397	1 956	377	65	0
Razem Total	18 778	3 636	1 519	190	13 434

Alokacja kosztów finansowych w rozbiu na usługi nawigacyjne oraz pozostałe usługi (zaokrąglone do tys. PLN).

The allocation of financing costs broken down into navigation services and other services (rounded up to thousands of PLN).

Koszty finansowe Financial expenses	Łącznie (w tys. PLN) Total (in thousands of PLN)	Nawigacja trasowa (w tys. PLN) En-route navigation (in thousands of PLN)	Nawigacja terminalowa (w tys. PLN) Terminal navigation (in thousands of PLN)	Pozostałe usługi (w tys. PLN) Other services (in thousands of PLN)	Koszty poza bazą kosztową PAŻP (w tys. PLN) Costs outside of the PANSA cost basis (in thousands of PLN)
Koszty odsetek – kaucje i wadia Interest costs – deposits and bid bonds	12	10	2	0,194	0
Koszty odsetkowe pozostałe Other interest costs	306	251	50	5	0
Odsetki od dotacji VFR i IFR Interests from VFR and IFR subsidies	2 660	0	0	0	2 660
Straty z tytułu różnic kursowych Losses due to exchange rate differences	1 075	– 56	0	1 130	0
Pozostałe Others	5 164	0	0	0	5 164
Razem Total	9 217	205	52	1 135	7 824

Koszty wytworzenia usług trasowych i terminalowych prezentowane są zgodnie z Rozporządzeniem, które nakazuje ujęcie kosztów zapewnienia służb żeglugi powietrznej w podziale na: koszty personelu, pozostałe koszty operacyjne, amortyzację, koszt kapitału i koszty wyjątkowe.

Należy zauważyć, że koszt kapitału nie jest kategorią bilansową i nie podlega dalszym rozważaniom.

W kosztach personelu ujęciu podlegają koszty pracownicze z wyłączeniem kosztów szkoleń (zgodnie z Rozporządzeniem). Pozostałe koszty operacyjne obejmują następujące kategorie kosztów rodzajowych: zużycie materiałów i energii, usługi obce, podatki i opłaty, pozostałe koszty rodzajowe oraz szkolenia z kosztów pracowniczych. Amortyzacja w pełni odpowiada amortyzacji z kosztów operacyjnych. Pozostałe koszty operacyjne i Koszty finansowe zaprezentowane powyżej, zgodnie z wytycznymi Rozporządzenia ujmowane są w pozycji Pozostałe koszty operacyjne. Koszty zapewnienia służb trasowych i terminalowych skalkulowane w oparciu o koszty sprawozdawcze podlegają następnie 2 korektom:

- korekta mająca na celu zrównanie przychodów operacyjnych i pozostałych operacyjnych z tytułu pozostałych usług z kosztami bezpośrednimi osiągnięcia tych przychodów. Przez koszt bezpośredni osiągnięcia przychodów operacyjnych i pozostałych operacyjnych z tytułu pozostałych usług należy rozumieć sumę kosztów operacyjnych i pozostałych operacyjnych oraz kategorii kosztu pozabilansowego jaką jest koszt kapitału (gdzie: 11 875 tys. PLN przychody operacyjne z pozostałych usług, 84 tys. PLN pozostałe przychody operacyjne z pozostałych usług, 12 698 tys. PLN koszty operacyjne alokowane na pozostałe usługi, 189 tys. PLN pozostałe koszty operacyjne alokowane na pozostałe usługi oraz 50 455 tys. PLN koszt kapitału alokowany na pozostałe usługi). W dalszej części powołując się na niniejszą korektę używa się zwrotu „korekta z tytułu zrównania przychodów z pozostałych usług z kosztami”;
- korekta polegająca na pomniejszeniu kosztów przypisanych odpowiednio usługom nawigacji trasowej i terminalowej o pozostałe przychody operacyjne i przychody finansowe generowane z tychże usług nawigacyjnych których alokację zaprezentowano poniżej.

The production costs of en-route and terminal services are presented according to the Regulation, which requires the recognition of costs incurred in providing air navigation services to be broken down into: staff costs, other operating costs, depreciation, capital cost and exceptional costs.

It should be noted that the capital cost is not a category of carrying amounts and is not subject to further consideration.

In terms of staff costs, staff costs are subject to inclusion, excluding the costs of trainings (according to the Regulation). The other operating costs include the following categories of costs by type: materials and energy consumption, outsourced services, taxes and fees, and other costs by type of and trainings financed out of employee costs. Depreciation fully corresponds to the depreciation from operating costs. Other operating costs and financial costs presented above, in accordance with the guidelines of the Regulation, are included in the item Other operating expenses. Costs of provision of en-route and terminal calculated on the basis of the cost of reporting costs shall consequently be subjected to two adjustments:

- adjustment aimed at aligning operating revenues and other operating income from other services with direct costs of achieving these revenues. The direct cost of achieving operating revenues and other operating income from other services is understood as the sum of operating costs and other operating income, and off-balance sheet cost category that is the cost of capital (where: PLN 11 875 thousand operating revenues from other services, PLN 84 thousand other operating revenues from other services, PLN 12,698 thousand operating revenues allocated to other services, PLN 189 thousand other operating revenues allocated to other services, and PLN 50,455 thousand capital cost allocated to other services). In the following part, while referencing the discussed adjustment, the term „adjustment due to alignment of revenues from other services with costs” is used;
- adjustment involving reduction of the costs assigned respectively to en-route and terminal navigation services by other operating income and financial income generated from these navigational services, the allocation of which is presented below.

Korekta polegająca na pomniejszeniu kosztów przypisanych odpowiednio usługom nawigacyjnym oraz pozostałym usługom o pozostałe przychody operacyjne (zaokrąglone do tys. PLN).

Adjustment involving reduction of the costs assigned respectively to navigation and other services by other operating income (rounded up to thousands of PLN).

Pozostałe przychody operacyjne Other operating revenues	Łącznie (w tys. PLN) Total (in thousands of PLN)	Nawigacja trasowa (w tys. PLN) En-route navigation (in thousands of PLN)	Nawigacja terminalowa (w tys. PLN) En-route navigation (in thousands of PLN)	Pozostałe usługi (w tys. PLN) Terminal navigation (in thousands of PLN)	Koszty poza bazą kosztową PAŻP (w tys. PLN) Other services (in thousands of PLN)
Dotacje Subsidies	9 384	0	0	23	9 361
Inne przychody operacyjne Other operating revenues	3 759	2 858	544	61	296
Razem Total	13 143	2 858	544	84	9 658

Korekta polegająca na pomniejszeniu kosztów przypisanych odpowiednio usługom nawigacyjnym oraz pozostałym usługom o przychody finansowe (zaokrąglone do tys. PLN).

Adjustment involving reduction of the costs assigned respectively to navigation and other services by financial income (rounded up to thousands of PLN).

Przychody finansowe Financial revenues	Łącznie (w tys. PLN) Total (in thousands of PLN)	Nawigacja trasowa (w tys. PLN) En-route navigation (in thousands of PLN)	Nawigacja terminalowa (w tys. PLN) Terminal navigation (in thousands of PLN)	Pozostałe usługi (w tys. PLN) Other services (in thousands of PLN)	Koszty poza bazą kosztową PAŻP (w tys. PLN) Costs outside of the PANSAs cost basis (in thousands of PLN)
Lokaty bankowe Bank deposits	338	0	0	338	0
Pozostałe pożyczki i należności Other loans and receivables	2 450	2 009	402	40	0
Razem Total	2 788	2 009	402	378	0

W celu podsumowania poniżej zaprezentowano koszty zapewnienia służb nawigacji trasowej i terminalowej przez Agencję w ujęciu zgodnym z Rozporządzeniem w rozbiciu na wszystkie składowe elementy determinujące wartości danych pozycji kosztów.

Koszty zapewnienia służb nawigacji trasowej i terminalowej przez Agencję w ujęciu zgodnym z Rozporządzeniem (zaokrąglone do tys. PLN).

To summarize, presented below are the costs of provision of en-route and terminal navigation services by the Agency included in accordance with the Regulation, broken down into all the components that determine the values of the given cost items.

The costs of the provision of en-route and terminal navigation services by the Agency included in accordance with the Regulation (rounded to thousands of PLN)

Wyszczególnienie zgodne z „Rozporządzeniem” Breakdown in line with the „Regulation”	Pozycja składowa Component item	Nawigacja trasowa (w tys. PLN) En-route navigation (in thousands of PLN)	Nawigacja terminalowa (w tys. PLN) Terminal navigation (in thousands of PLN)
Personel Personnel	Razem	385 660	64 725
	Koszty operacyjne Total	384 776	64 577
	Korekta z tytułu przychodów z pozostałych usług Adjustment due to revenues from other services	885	148
Pozostałe przychody operacyjne Other operating revenues	Razem Total	60 189	11 150
	Koszty operacyjne Operating costs	61 048	10 496
	Pozostałe koszty operacyjne i koszty finansowe Other operating costs and financial costs	3 841	1 571
	Korekta z tytułu przychodów z pozostałych usług Adjustment due to revenues from other services	167	29
	Pozostałe przychody operacyjne i przychody Other operating revenues and income	- 4 867	- 945
Amortyzacja Depreciation	Razem Total	48 712	6 902
	Koszty operacyjne Operating costs	48 576	6 883
	Korekta z tytułu przychodów z pozostałych usług Adjustment due to revenues from other services	136	19
Koszt kapitału Capital cost		19 702	3 325
Koszty wyjątkowe Exceptional costs		0	0
Koszty całkowite Overall costs		514 263	86 103

RAPORT NIEZALEŻNEGO AUDYTORA

Sprawozdanie z całkowitych dochodów
za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

Statement of overall income
for the financial year ended on December 31, 2013

	Nota Note	Rok zakończony Year ended 31/12/2013 PLN	Rok zakończony Year ended 31/12/2012 PLN
Przychody ze sprzedaży Revenue from sale	9	735 930 257,97	747 350 017,82
Koszty działalności operacyjnej Operating expenses	10	664 967 270,81	663 731 442,70
Zysk ze sprzedaży Profit on sales		70 962 987,16	83 618 575,12
Pozostałe przychody operacyjne Other operating revenues	12.1	13 143 088,45	3 555 287,45
Pozostałe koszty operacyjne Other operating expenses	12.2	18 778 080,30	11 591 997,92
Zysk z działalności operacyjnej Profit on operating activities		65 327 995,31	75 581 864,65
Przychody finansowe Financial revenues	12.3	2 788 539,23	2 079 196,09
Koszty finansowe Financial expenses	12.4	9 216 876,10	30 333 925,59
Zysk brutto Gross profit		58 899 658,44	47 327 135,15
Podatek dochodowy Income tax	13.1	18 385 313,05	10 233 892,91
Zysk netto Net profit		40 514 345,39	37 093 242,24
Inne całkowite dochody netto za okres sprawozdawczy Other overall net income for the reporting period		-	-
Całkowite dochody ogółem Total overall income		40 514 345,39	37 093 242,24

Załączone noty stanowią integralną część sprawozdania finansowego PAŻP

The accompanying notes are an integral part of the PANSA financial statement

Sprawozdanie z sytuacji finansowej

– aktywa – na dzień 31 grudnia 2013 roku

Statement of financial condition

– assets – as of december 31, 2013

	Nota Note	Rok zakończony Year ended 31/12/2013 PLN	Rok zakończony Year ended 31/12/2012 PLN
Aktywa trwałe Fixed assets		697 353 391,19	691 106 082,83
Wartości niematerialne Intangible assets	14	31 666 472,32	31 606 513,38
Rzeczowe aktywa trwałe Tangible fixed assets	15	599 081 930,30	598 661 666,71
Zaliczki na rzeczowe aktywa trwałe w budowie Advances for tangible fixed assets under construction		1 201 951,98	1 184 852,45
Należności długoterminowe Long-term receivables	18.1	1 016 225,93	51 478,85
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego Deferred tax assets	13.3	61 028 726,31	56 129 777,45
Inne rozliczenia międzyokresowe Other prepayments	19.1	3 358 084,35	3 471 793,99
Aktywa obrotowe Current assets		488 398 283,35	322 699 280,98
Zapasy Inventory	17	330 802,43	453 940,66
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności Receivables due to deliveries and services, and other receivables	18.2	114 161 875,77	128 509 374,51
Należności z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych Receivables due to corporate income tax	13.4	5 441 200,00	4 932 040,00
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe Short-term prepayments	19.2	3 362 089,52	3 333 315,85
Środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych Cash and cash equivalents	19.3	365 102 315,63	185 470 609,96
Aktywa razem Total assets		1 185 751 674,54	1 013 805 363,81

Załączone noty stanowią integralną część sprawozdania finansowego PAŻP

The accompanying notes are an integral part of the PANSA financial statement

Sprawozdanie z sytuacji finansowej

– pasywa – na dzień 31 grudnia 2013 roku

Statement of financial condition

– liabilities – as of December 31, 2013

	Nota Note	Rok zakończony Year ended 31/12/2013 PLN	Rok zakończony Year ended 31/12/2012 PLN
Fundusz własny, w tym: Equity, including:		711 358 126,93	670 843 781,54
Fundusz założycielski Founding capital	25.1	475 021 841,32	475 021 841,32
Fundusz zapasowy Supplementary capital	25.1	195 821 940,22	158 728 697,98
Zysk bieżący Current profit	25.2	40 514 345,39	37 093 242,24
Zobowiązania długoterminowe Long-term liabilities		127 152 132,41	113 452 625,97
Rezerwy długoterminowe Long-term provisions	21.3	116 294 756,30	103 355 305,87
Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego Provision for deferred income tax	13.3	9 687 365,00	9 724 696,09
Pozostałe zobowiązania długoterminowe Other long-term liabilities	24.3	1 170 011,11	372 624,01
Zobowiązania krótkoterminowe Short-term liabilities		347 241 415,20	229 508 956,30
Rezerwy krótkoterminowe Short-term provisions	21.3	23 921 981,03	16 310 165,68
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania Liabilities due to deliveries and services, and other liabilities	24.2	50 560 845,72	59 302 053,79
Rozliczenia międzyokresowe Prepayments	21.1	272 758 588,45	153 896 736,83
Pasywa razem Total liabilities		1 185 751 674,54	1 013 805 363,81

Załączone noty stanowią integralną część sprawozdania finansowego PAŻP

The accompanying notes are an integral part of the PANSA financial statement

Sprawozdanie z przepływów pieniężnych

za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2013 roku

Cash flow statement

for the financial year ended on December 31, 2013

	Nota Note	Rok zakończony Year ended 31/12/2013 PLN	Rok zakończony Year ended 31/12/2012 PLN
Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej Cash flows from operating activity			
Zysk brutto Gross profit		58 899 658,44	47 327 135,15
Korekty razem Total adjustments		55 342 456,98	69 733 685,53
Amortyzacja Depreciation	10	56 902 548,46	46 166 661,74
Zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych Change in cash balance due to foreign exchange differences Interest		736 868,29	10 656 552,40
Odsetki Interest		-2 748 671,33	-2 024 102,68
Strata / (Zysk) z działalności inwestycyjnej Loss / (Profit) loss on investing activities	26.2	1 141 619,24	-72 760,01
Zmiana stanu rezerw Change in the balance of provisions		20 551 265,78	24 992 675,01
Zmiana stanu zapasów Change in the balance of inventory	26.2	123 138,23	-80 944,68
Zmiana stanu należności Change in the balance of receivables	26.2	18 297 692,13	2 172 004,27
Zmiana stanu zobowiązań Change in the balance of liabilities	26.2	-4 605 727,51	9 314 060,23
Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych Change in the balance of prepayments	26.2	3 873 036,83	-7 075 347,79
Zapłacony podatek Tax paid		-28 762 793,00	-14 292 150,00
Inne korekty Other adjustments		-10 166 520,14	-22 962,96
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej Net cash from operating activities		114 242 115,42	117 060 820,68
Wpływy ze zbycia wartości niematerialnych oraz rzeczowych aktywów trwałych Proceeds from sale of intangible assets and tangible fixed assets		-	5 338,00
Wydatki na wartości niematerialne oraz rzeczowe aktywa trwałe Expenditure on intangible assets and tangible fixed assets	26.3	-61 862 483,69	-76 025 695,46
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej Net cash from investing activities		-61 862 483,69	-76 020 357,46
Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej Cash flows from financing activity			
Odsetki otrzymane Interest received	12.3	2 765 114,06	2 079 196,03
Odsetki zapłacone Interest paid	12.4	-16 442,73	-55 093,35
Inne wpływy finansowe (dotacje) Other financial inflows (subsidies)		125 240 270,90	22 962,96
Splata zobowiązań z tytułu leasingu finansowego Payment of liabilities due to financial leasing		-	-2 773,18
Środki pieniężne netto z działalności finansowej Net cash from financing activities		127 988 942,23	2 044 292,46

	Rok zakończony Year ended 31/12/2013 PLN	Rok zakończony Year ended 31/12/2012 PLN
Zwiększenia netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów Net increase in cash and cash equivalents	180 368 573,96	43 084 755,68
Zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych Change in cash balance due to foreign exchange differences	-736 868,29	-10 656 552,40
Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych Balance sheet change in cash balance	179 631 705,67	32 428 203,28
Saldo otwarcia środków pieniężnych Opening balance of cash	185 470 609,96	153 042 406,68
Saldo zamknięcia środków pieniężnych, w tym: Closing balance of cash, including:	365 102 315,63	185 470 609,96
o ograniczonej możliwości dysponowania with restricted availability	2 742 758,71	3 923 007,31

Załączone noty stanowią integralną część sprawozdania finansowego PAŻP

The accompanying notes are an integral part of the PANSA financial statement



DEFINICJE I SKRÓTY

ACC	Area Control Centre or Area Control – centrum kontroli obszaru lub kontrola obszaru
ACL	Airport Coordination Limited – koordynator rozkładów lotów dla lotniska Warszawa-Okęcie
ADI TWR	uprawnienia instrumentalnej kontroli lotniska
ADQ	Aeronautical Data Quality – jakość informacji lotniczej
AAIB	Aviation Accidents Investigation Board
AFIS	Aerodrome Flight Information Service – lotniskowa służba informacji powietrznej
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network – stała telekomunikacyjna sieć lotnicza
Agencja	PAŻP – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
AIM	Aeronautical Information Management – zarządzanie informacją lotniczą
AIP	Aeronautical Information Publication – Zbiór Informacji Lotniczych
AIS	Aeronautical Information Service – służba informacji lotniczej
AMC	Wspólne cywilno-wojskowe ośrodki ASM
ANSP	Air Navigation Services Provider – instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej
APP	Approach Control – organ kontroli zbliżania
ARL	Agencja Ruchu Lotniczego
ASM	Airspace Management – zarządzanie przestrzenią powietrzną
ATC	Air Traffic Control – kontrola ruchu lotniczego
ATCO	Air Traffic Controller – Kontroler ruchu lotniczego
ATFCM	Air Traffic Flow and Capacity Management – zarządzanie przepływem ruchu lotniczego i pojemnością przestrzeni
ATFM	Air Traffic Flow Management – zarządzanie przepływem ruchu lotniczego
ATM	Air Traffic Management – zarządzanie ruchem lotniczym
ATS	Air Traffic Services – służby ruchu lotniczego
AWOS	Automated Weather Observing System – Automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych
BULATSA	Bulgarian Air Traffic Services Authority – bułgarska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
CAI	Cooperative Airspace Initiative
CANSO	Civil Aviation Navigation Services Providers Organization – Organizacja Dostawców Służb Żeglugi Powietrznej Lotnictwa Cywilnego
CAT ABW	Centrum Antyterrorystyczne Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego
CCO	Continuous Climb Operations (operacje z ciągłym wznoszeniem)
CDA	Continuous Descent Approach – podejście z ciągłym zniżaniem
CDO	Continuous Descent Operations – operacje z ciągłym zniżaniem
CDM	Collaborative Decision-making – Wspólne podejmowanie decyzji
CDR	Conditional Route – droga warunkowa
CNS	Communication Navigation Surveillance – Łączność, Nawigacja, Dozorowanie
COP	Centrum Operacji Powietrznych
CRCO	Central Route Charging Office – Centralne Biuro Opłat Trasowych
CTR	Controlled zone – Strefa Kontrolowana Lotniska
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
CZRL	Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym
DCT	Direct flights – lot po prostej
DFS	Deutsche Flugsicherung – niemiecka instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
DME	Distance Measuring Equipment – urządzenie do pomiaru odległości
DNM	Direcorate Network Management (d. CFMU – Central Flow Management Unit, centralna jednostka zarządzania przepływem ruchu lotniczego)

DSNA	Direction des services de la navigation aérienne – department of air navigation services – instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej we Francji
DVOR	Doppler VOR – VOR dopplerowski
EANS	Estonian ANS – estońska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
EASA	European Aviation Safety Agency – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego
ENAV	Włoska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
ENR	En – route – trasowe
ESARR	EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement – wymagania EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa
ESRA	EUROCONTROL Statistical Reference Area – obszar statyczny EUROCONTROL
EU	European Union – Unia Europejska
EUROCONTROL	European Organization for the Safety of Air Navigation – Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej
EURO 2012	Mistrzostwa Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012™
FAB	Functional Airspace Block – Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej
FINNAVIA	Fińska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
FIR	Flight Information Region – Rejon Informacji Powietrznej
FIS	Flight Information Services – Służba Informacji Powietrznej
FMP	Flow Management Position – stanowisko zarządzania przepływem ruchu lotniczego
FTE	Full-time equivalent
FUA	Flexible Use of Airspace – elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej
GA	General Aviation – lotnictwo ogólne
GAT	General Aviation Traffic – ogólny ruch lotniczy
GND	Stanowisko operacyjne Ground
GNSS	Global Navigation Satellite System – globalny system nawigacji satelitarnej
GSA	European GNSS Agency – Europejska Agencja ds. GNSS
HUNGAROCNTR	Węgierska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
IATA	International Air Transport Association – Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych
ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
IDSG	Interim Deployment Steering Group – Tymczasowa Grupa sterująca ds. wdrażania (SESAR)
IFATCA	International Federation of Air Traffic Controllers' Associations – Międzynarodowe Stowarzyszenie Związków Kontrolerów Ruchu Lotniczego
IFR	Instrument Flight Rules – przepisy wykonywania lotów według przyrządów
ILS	Instrument Landing System – system lądowania według wskazań przyrządów
INOP	Instrukcja operacyjna
IMGW PIB	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy
KASOP	Konfiguracja Aktywnych Stanowisk Operacyjnych
KE	Komisja Europejska
KPA	Key Performance Area – kluczowy obszar skuteczności działania
KPI	Key Performance Indicator – kluczowy wskaźnik działania
KPSD	Krajowy Plan Skuteczności Działania
KRL	Kontroler Ruchu Lotniczego
LFV	Luftfartsverket – szwedzka instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
LGS	Latvijas Gaisa Satiksme – łotewska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
LoA	Letter of Agreement – porozumienie operacyjne
LTMA	Lower TMA – Dolne TMA
MCTR	Military CTR – strefa kontrolowana lotniska wojskowego

MI	Ministerstwo Infrastruktury
MON	Ministerstwo Obrony Narodowej
MTBiGM	Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre – instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej w górnej przestrzeni powietrznej Belgii, Holandii, Luksemburga i północno-zachodniej części Niemiec
MVS	Movements – operacje lotnicze
NATS	Brytyjska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
NAVIAIR	Duńska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
NAV Portugal	Navegacao Aerea de Portugal – Portugalska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
NOTAM	Notice to Airmen – NOTAM
OAT	Operational Air Traffic – operacyjny ruch lotniczy
OLDI	On-Line Data Interchange – wymiana danych koordynacyjnych w czasie rzeczywistym
OR	Ośrodek radiokomunikacyjny
PANSA	Polish Air Navigation Services Agency – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PAŻP	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PBN	Performance-based navigation – nawigacja w oparciu o osiągi
PEGASUS_21	Nowy System Zarządzania Ruchem Lotniczym PEGASUS_21
PKBWL	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
PLL LOT S.A.	Polskie Linie Lotnicze LOT Spółka Akcyjna
P-RNAV	Precyzyjna nawigacja obszarowa
POliŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PPL	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze
PRB	Performance Review Body w EUROCONTROL
PRU	Performance Review Unit w EUROCONTROL
RAD	Route Availability Document – zbiór restrykcji regulujących przepływ ruchu
RCA	Reduced Coordination Airspace – przestrzeń powietrzna o zredukowanej koordynacji
RCB	Rządowe Centrum Bezpieczeństwa
RNAV	Area Navigation – nawigacja obszarowa
RNP	Required navigation performance – wymagana zdolność nawigacyjna
RP	Rzeczpospolita Polska
RST	Runway Safety Team – Zespół ds Bezpieczeństwa na Drogach Startowych
RTS	Real-time simulation – symulacja w czasie rzeczywistym
SID	Standard Instrument Departure
SES	Single European Sky – Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna
SESAR	Single European Sky ATM Research – Program badawczo-rozwojowy ATM dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej
SMS	Safety Management System – System Zarządzania Bezpieczeństwem
SPO	Single Person Operations
SSR	Secondary Surveillance Radar – radar wtórny dozoru
STATFOR	Statistics and Forecast Service of EUROCONTROL – Służba Statystyki i Prognoz EUROCONTROL
SU	Service Unit – jednostka sprzedaży usług nawigacji trasowej
SU-L	Landing Service Unit – jednostka sprzedaży usług nawigacji terminalowej
TA	Terminal Area – przestrzeń powietrzna terminalowa
TEN-T	Transeuropean Transport Network- Program transeuropejskiej sieci transportowej
TMA	Terminal Manoeuvring Area – Rejon Kontrolowany Lotniska
TNC	Terminal Navigation Charge – opłata terminalowa
TSA	Temporary Segregated Area – strefa czasowo wydzielona

TRA	Temporary Reserved Airspace – czasowo zarezerwowana przestrzeń powietrzna
TRM	Team Resource Management
TWR	Aerodrome Control Tower – wieża kontroli lotniska
UE	Unia Europejska
UEFA	Union of European Football Associations – Unia Europejskich Związków Piłkarskich
UKSATSE	Ukraińska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego
UTC	Co-ordinated Universal Time – uniwersalny czas skoordynowany
UTMA	Upper TMA – Górne TMA
VCS	Voice Communications System – system komunikacji głosowej
VFR	Visual Flight Rules– przepisy wykonywania lotów z widocznością
VHF	Very High Frequency – bardzo wielka częstotliwość fale bardzo krótkie
VOR	VHF Omnidirectional Range – radiolatarnia ogólnokierunkowa bardzo wysokiej częstotliwości

Porty lotnicze:

EPBY	Port Lotniczy Bydgoszcz – Szwedkowo im. J. Paderewskiego
EPGD	Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy
EPKK	Port Lotniczy Kraków (Kraków Airport im. Jana Pawła II)
EPKT	Port Lotniczy Katowice – Pyrzowice (Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach)
EPLB	Port Lotniczy Lublin
EPLL	Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta
EPMO	Port Lotniczy Modlin
EPPO	Port Lotniczy Poznań – Ławica im. H. Wieniawskiego
EPRZ	Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka
EPSC	Port Lotniczy Szczecin – Goleniów im. NSZZ Solidarność
EPWA	Port Lotniczy Warszawa im. F. Chopina
EPWR	Port Lotniczy Wrocław – Strachowice im. M.Kopernika
EPZG	Port Lotniczy Zielona Góra – Babimost

