

Warszawa, dnia 1 lutego 2017 r.

Poz. 74

**OGŁOSZENIE NR 2
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 1 lutego 2017 r.

w sprawie sprawozdania z działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej za 2015 r.

Na podstawie art. 128a ust. 2 w związku z art. 23 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 904, 1361 i 1948) ogłasza się sprawozdanie z działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej za 2015 r., stanowiące załącznik do ogłoszenia.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

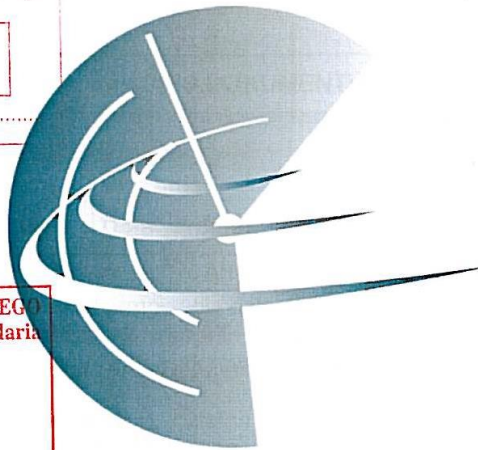
Maciej Kozłowski

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Ministerstwo Infrastruktury
i Budownictwa

2016 -11- 3 0

Nr.....
BEZPOŚREDNIO



URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
Punkt Obsługi Klienta i Kancelaria

wplynięto 30. 11. 2016

Nr kancelaryjny /
podpis przyjmującego.....

Roczne sprawozdanie z działalności PAŻP - za 2015 rok -

Akceptuję i przedkładam do zatwierdzenia

p.o. Prezesa
Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

Magdalena Jaworska

29/11/16

Data i podpis
p.o. Prezesa

Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

Kierownik Działu
Planowania i Sprawozdawczości

Magdalena Zielińska

Dyrektor Biura Finansów

Ewa Szychora-Natkaniec

Zastępca Prezesa
ds. Finansowo-Administracyjnych

Janusz Niedziela

Warszawa, listopad 2016 rok

Warszawa, listopad 2016 rok

STRONA IDENTYFIKACJI DOKUMENTU

OPIS DOKUMENTU		
Tytuł: Roczne sprawozdanie z działalności PAŻP za 2015 rok		
Oznaczenie Referencyjne: A-AM-AF-AFC	Wydanie: 2016	
	Data wydania: 29.11.2016	
Abstrakt		
<p>Niniejszy dokument stanowi podsumowanie działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej za rok 2015. Został opracowany zgodnie z zapisami ustawy o PAŻP oraz zgodnie z wymogami krajowymi i europejskimi, jak również w oparciu o wytyczne ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>Celem dokumentu jest prezentacja działań podejmowanych przez Agencję w okresie sprawozdawczym. Kluczowe dla funkcjonowania PAŻP były w szczególności działania, których efektem jest rozpoczęty w roku sprawozdawczym proces rewizji <i>Planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019</i>. Ostateczny wynik przedmiotowego procesu wpłynie na funkcjonowanie Agencji w kolejnych latach oraz przyszłe decyzje dotyczące kierunków działań podejmowanych w ramach PAŻP. Dokument zawiera również sprawozdanie z finansowej działalności Agencji.</p>		
Słowa kluczowe		
PAŻP – Sprawozdanie		
Kontakt: Magdalena Zielińska Klaudiusz Kott	tel.: (0-22) 574-62-57 (0-22) 574-50-68	Jedn. Organizacyjna: A-AM-AF-AFC A-AE-AEE
STATUS I RODZAJ DOKUMENTU		
STATUS	KLASYFIKACJA	DOSTĘPNOŚĆ
Projekt X Projekt do akceptacji Propozycja wydania Zatwierdzony	Publiczny Zastrzeżony Wewnętrzny PAŻP Do użytku służbowego X	Intranet Internet – www.pansa.pl Wersja papierowa X
KOPIA ELEKTRONICZNA		
SYSTEM PODSTAWOWY	MEDIA	OPROGRAMOWANIE
Microsoft Windows 10	Typ: Dysk twardy	MS Word 2016 PL

Spis treści

Terminologia i definicje	6
I. Część pierwsza. Wprowadzenie i podstawy sprawozdawczości	12
1. Informacje ogólne.....	12
1.1. Podstawy prawne działalności	12
1.2. Status formalno-prawny i własnościowy	15
1.3. Zakres działalności i struktura organizacyjna	15
1.4. Zasady prowadzenia gospodarki finansowej.....	16
1.5. Jakość i doskonalenie organizacji	17
1.6. Analiza działalności PAŻP	18
2. Opis metodyki sprawozdawczości	18
II. Część druga. Sprawozdanie z realizacji planu rzeczowego	19
1. KPA-1. Bezpieczeństwo. Cel strategiczny S1 – Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego	19
1.1. Utrzymanie i doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego (SMS).....	19
1.2. Zapewnienie ciągłości świadczonych służb	20
2. KPA-2. Pojemność. Cel strategiczny S2 – Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej	20
2.1. Dostosowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych	20
2.2. Doskonalenie kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną	21
2.3. Doskonalenie technologii pracy kontrolerów ruchu lotniczego i zapewnienie personelu ATS adekwatnego do potrzeb operacyjnych	21
3. KPA-3. Ochrona Środowiska. Cel strategiczny S3 – Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko.....	22
3.1. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu na środowisko w zakresie ATM.....	22
4. KPA-4. Efektywność kosztowa. Cel strategiczny S4 – Optymalizowanie efektywności kosztowej	22
5. Zagadnienia horyzontalne.....	23
5.1. Służby Żeglugi Powietrznej.....	23
5.1.1. Dostosowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych	23
5.1.2. Doskonalenie kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną	24
5.1.3. Służby ATC na nowo uruchamianych lotniskach kontrolowanych	25
5.2. Służba Informacji Lotniczej (AIS).....	25
5.3. Osłona meteorologiczna lotnictwa	25
5.4. Zarządzanie zasobami ludzkimi	26

5.4.1.	Plan zatrudnienia	26
5.4.2.	Szkolenia	30
5.5.	Działalność inwestycyjna	33
5.5.1.	Zadania inwestycyjne zrealizowane i w trakcie realizacji	34
5.6.	Finansowanie UE	36
5.6.1.	Projekt POLiŚ 2007-2013	36
5.6.2.	Projekt POLiŚ 2014-2020	37
5.6.3.	Projekt LRPO	38
5.6.4.	HEDGE Next	38
5.6.5.	IDSG	39
5.6.6.	FLIPA	39
5.7.	Udział PAŻP w inicjatywach międzynarodowych	39
5.7.1.	Bałtycki FAB	39
5.7.2.	SESAR	41
5.7.3.	Konsorcjum B4	42
5.7.4.	Grupa A6	43
5.7.5.	Usługi Scentralizowane	43
5.7.6.	Gate One	43
5.7.7.	Współpraca z państwami spoza UE	44
5.8.	Koordinacja lotniczych działań poszukiwawczo-ratowniczych (ASAR), współpraca cywilno-wojskowa oraz działania w obszarze zarządzania kryzysowego	44
5.8.1.	Działania poszukiwawczo-ratownicze	44
5.8.2.	Współpraca cywilno-wojskowa	44
5.8.3.	Zarządzanie kryzysowe	45
6.	Ocena skuteczności działania – wskaźniki	45
6.1.	Realizacja wskaźników PSD RP2	45
6.2.	Benchmarking względem europejskich ANSPs	46
III.	Część trzecia. Sprawozdanie z realizacji planu finansowo-ekonomicznego	48
1.	Wpływ sytuacji makroekonomicznej i rynkowej na działalność PAŻP w roku sprawozdawczym	50
1.1.	Czynniki makroekonomiczne i rynek usług lotniczych	50
1.2.	Wyniki operacyjne PAŻP	52
1.3.	Opłaty nawigacyjne	55
IV.	Część czwarta. Kluczowe czynniki sukcesu i ryzyka	56
1.	Czynniki sukcesu	56
2.	Ryzyka	56
2.1.	Ryzyka finansowe działalności PAŻP	56
2.1.1.	Ryzyko utraty płynności finansowej	57
2.1.2.	Ryzyko ruchu	57

2.1.3.	Podział kosztów	59
2.1.4.	Ryzyko inflacyjne.....	59
2.1.5.	Poziom kosztu kapitału	61
2.1.6.	Ryzyko przekroczenia wartości zapisanych w ustawie budżetowej	61
2.1.7.	Ryzyko prawne.....	62
2.1.8.	Ryzyko zwrotu/niepełnego wykorzystania dotacji POliŚ 2007-2013	63
2.2.	Ryzyka w obszarze operacyjnym	63
2.3.	Ryzyka w obszarze zarządzania personelem.....	64
2.4.	Ryzyka w obszarze działalności inwestycyjnej	64
3.	Zarządzanie ryzykiem	65
3.1.	Ryzyka finansowe działalności PAŻP	65
3.1.1.	Ryzyko: utraty płynności, ruchu, kosztów, inflacyjne, ustalonego poziomu kosztu kapitału.....	65
3.1.2.	Ryzyko przekroczenia wartości zapisanych w ustawie budżetowej na rok 2015 65	
3.1.3.	Ryzyko prawne.....	66
3.1.4.	Ryzyko zwrotu/niepełnego wykorzystania dotacji POliŚ 2007-2013	66
3.2.	Ryzyka w obszarze operacyjnym	66
3.3.	Ryzyka w obszarze zarządzania personelem.....	66
3.4.	Ryzyka w obszarze działalności inwestycyjnej	67
4.	Rewizja PSD RP2	68
V.	Część piąta. Zakończenie	69
VI.	Część szósta. Załączniki	70
	Załącznik 1: Struktura organizacyjna Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wg stanu na dzień 31.12.2015 r.	70

Terminologia i definicje

A6	Ugrupowanie ANSPs współpracujące w ramach Programu SESAR
ACC	(Area Control Centre or Area Control) – centrum kontroli obszaru lub kontrola obszaru
ACS	(Area Control Surveillance) – uprawnienie kontroli obszaru radarowej
A-CDM	(Airport Collaborative Decision Making) – lotniskowy system wspólnego podejmowania decyzji
ADI	(Aerodrome Control Instrument) – uprawnienie kontroli lotniska instrumentalnej
AFUA	(Advanced Flexible Use of Airspace) – zaawansowane elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej
AIP	(Aeronautical Information Publication) – publikacja informacji lotniczej
AIS	(Aeronautical Information Service) – Służba Informacji Lotniczej
AIXM	(Aeronautical Information Exchange Model) – Model Wymiany Danych Lotniczych
ANS	(Air Navigation Services) – Służby Żeglugi Powietrznej
ANS CR	Instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej z Republiki Czeskiej
ANSP	(Air Navigation Services Provider) – Instytucja zapewniająca Służby Żeglugi Powietrznej
APP	(Approach Control) – organ kontroli zbliżania
APS	(Approach Control Surveillance) – uprawnienie kontroli zbliżania radarowej
ARCC	Cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa
ASAR	Poszukiwanie i ratownictwo lotnicze
A-SMGCS	(Advanced surface movement guidance and control system) – zaawansowany system zarządzania ruchem w porcie lotniczym
ATC	(Air Traffic Control) – Kontrola Ruchu Lotniczego
ATCO	(Air Traffic Controller) – kontroler ruchu lotniczego
ATFCM	(Air Traffic Flow and Capacity Management) – Zarządzanie Przepływem i Pojemnością Ruchu Lotniczego
ATFM	(Air Traffic Flow Management) – Zarządzanie Przepływem Ruchu Lotniczego
ATM	(Air Traffic Management) – Zarządzanie Ruchem Lotniczym
ATM MP	(ATM Master Plan) – Europejski Centralny Plan Wdrażania ATM
ATS	(Air Traffic Services) – Służby Ruchu Lotniczego
ATZ	(Aerodrome Traffic Zone) – strefa ruchu lotniskowego
AWOS	(Automated Weather Observing System) – automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych
B4	Konsorcjum ANSPs z Europy Środkowo-Wschodniej przygotowujące wspólny wniosek aplikacyjny do SJU
Baltic FAB	Bałtycki FAB – Bałtycki Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej ustanowiony pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Litewską
BARIP	Board of Airline Representatives in Poland – Rada Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce
BEST MNL	(BEST Micro Nav Limited) – symulator wykorzystywany do szkolenia podstawowych technik kontroli ruchu lotniczego (szkolenia wstępnego)
BVLOS	Uprawnienia do wykonywania lotów poza zasięgiem i w zasięgu wzroku operatora bezzałogowego statku powietrzego
CANSO	(Civil Aviation Navigation Services Providers Organization) – Organizacja Dostawców Służb Żeglugi Powietrznej Lotnictwa Cywilnego
CDA	(Continuous Descent Approach) – podejście z ciągłym zniżaniem
CDO	(Continuous Descent Operations) – operacje z ciągłym zniżaniem

CEM	(Collaborative Environmental Management) – współpraca w zarządzaniu aspektami środowiskowymi
CNS	(Communication Navigation Surveillance) – łączność, nawigacja, dozorowanie
CRCO	(Central Route Charges Office) – Centralne Biuro Opłat Trasowych
Croatia Control	Chorwacka instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
COM	(Communications) – łączność
COOPANS	(Cooperation of Air Navigation Service Providers) – partnerstwo branżowe ANSPs z Austrii, Chorwacji, Danii, Irlandii i Szwecji oraz producenta systemu ATM (Thales)
CPDLC	(Controller Pilot Data Link Communications) – łączność kontroler-pilot linią przesyłania danych
CS	(Centralised Services) – usługi scentralizowane
CTR	(Control Zone) – strefa kontrolowana lotniska
CZ	Centrum Zapasowe
CZRL	Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym
Danube FAB	Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej skupiający ANSPs z Bułgarii i Rumunii
DCT	(Direct) – lot po prostej
DFS	(Deutsche Flugsicherung) – niemiecka instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
DME	(Distance Measuring Equipment) – radio-odległościomierz
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
DUC	(Determined Unit Cost) – ustalony koszt jednostkowy
EASA	(European Aviation Safety Agency) – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego
EATMN	(European Air Traffic Management Network) – Europejska Sieć Zarządzania Ruchem Lotniczym
ENAIRE	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) – Spanish Airports and Air Navigation – hiszpańska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
ENAV	Ente Nazionale di Assistenza al Volo – włoska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
EPDE	Lotnisko Dęblin
EPWW	(Flight Information Region Warszawa) – Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa)
ER	(En-route) – trasowe
ERP	(Enterprise Resource Planning) – planowanie zasobów przedsiębiorstwa, system informatyczny służący wspomaganie zarządzaniem przedsiębiorstwem
ESARR	(EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement) – wymagania EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa
EUROCONTROL	(European Organization for the Safety of Air Navigation) – Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej
Eurostat	(European Statistical Office) – Europejski Urząd Statystyczny
FAB	(Functional Airspace Block) – Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej
FABCE	(FAB Central Europe) – Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej skupiający ANSPs z Austrii, Bośni i Hercegowiny, Chorwacji, Republiki Czeskiej, Węgier, Słowacji i Słowenii
FIR	(Flight Information Region) – Rejon Informacji Powietrznej
FIS	(Flight Information Services) – Służba Informacji Powietrznej
FL	(Flight level) – poziom lotu
FRA	(Free Route Airspace) – przestrzeń powietrzna wolnych lotów

GAT	(General Aviation Transport) – ogólny ruch lotniczy
GATE ONE	Porozumienie zawarte przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej Europy Środkowej i Wschodniej (Austrii, Bośni i Hercegowiny, Bułgarii, Czech, Chorwacji, Polski, Litwy, Węgier, Rumunii, Słowacji i Słowenii)
GNSS	(Global Navigation Satellite System) – globalny system nawigacji satelitarnej
GO FRA	(Gate One Free Route Airspace) – przestrzeń powietrzna wolnych lotów w ramach Gate One
GSA	(European GNSS Agency) – Europejska Agencja ds. GNSS
GUS	Główny Urząd Statystyczny
Hungaro Control	Węgierska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
IANS	(Institute of Air Navigation Services – EUROCONTROL) – Instytut Służb Żeglugi Powietrznej przy EUROCONTROL
IATA	(International Air Transport Association) – Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych
ICAO	(International Civil Aviation Organisation) – Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego
IFR	(Instrument Flight Rules) – przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów
ILS	(Instrumental Landing System) – system lądowania wg wskazań przyrządów
IMGW PIB	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy
Indra	Dostawca systemu operacyjnego P_21 i platformy symulatorowej do tego systemu
INEA	(Innovation & Networks Executive Agency) – Agencja Wykonawcza ds. Innowacyjności i Sieci
ITEC	(Interoperability Through European Collaboration) – interoperacyjność w ramach współpracy europejskiej, program rozwoju nowej generacji systemu zarządzania ruchem lotniczym
ITS	Indywidualny Tok Szkolenia
KE	Komisja Europejska
KIO	Krajowa Izba Odwoławcza
KPA	(Key Performance Area) – kluczowy obszar skuteczności działania
KRL	Kontroler ruchu lotniczego
LOT	PLL LOT – Polskie Linie Lotnicze LOT
LPS	Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky – słowacka instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
LSM	(Local Safety Manager) – Lokalny Specjalista ds. Bezpieczeństwa
LSSIP	(Local Single Sky ImPlementation) – Krajowy Plan Wdrażania Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej
MATZ	(Military Aerodrome Traffic Zone) – wojskowa strefa ruchu lotniskowego
MET	Osłona meteorologiczna
MFW	Międzynarodowy Fundusz Walutowy
MiIB	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa
MLAT	(Multilateration) – pozycjonowanie hiperboliczne
MO	(Management Office) – Biuro Zarządzania FAB
MON	Ministerstwo Obrony Narodowej
MRT	Wojskowe trasy na małych wysokościach
MSSR	(Secondary Surveillance Radar) – radar wtórny
MVS	(Movements) – operacje lotnicze
NATS	(National Air Traffic Services) – brytyjska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
NAV	(Navigation) – nawigacja
NM	(Nautical Mile) – mila morska

NMC	(Network Management Cell) – komórka zarządzania siecią
NMOC	(Network Manager Operations Centre) – Centrum Operacyjne Zarządzającego Siecią
OAT	(Operational Air Traffic) – operacyjny ruch lotniczy
OJT	(On the Job Training) – praktyka na stanowiskach operacyjnych
OJTI	(On the Job Training Instructor Endorsement) – uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia operacyjnego
OOU	Obszar Ograniczonego Użytkowania
OPS	Ośrodek Planowania Strategicznego
OR	Ośrodek radiokomunikacji
OR/RX	OR odbiorczy
OR/TX	OR nadawczy
Oro Navigacja	Litewska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
OSPA	Ośrodek Szkolenia Personelu ATS
OSTI	(On the Simulator Training Instructor Special Endorsement) – uzupełniające uprawnienie specjalne instruktora symulatorowego
PANDORA	Zintegrowany system danych operacyjnych
PANS	(Provision of Air Navigation Services) – dostawca służb żeglugi powietrznej
PANSA	(Polish Air Navigation Services Agency) – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PAŻP	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PCP	(Pilot Common Projects) – wspólny projekt pilotażowy wspierający realizację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie
P_21	(PEGASUS_21) – system zarządzania ruchem lotniczym ATM
PFRON	Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych
PKB	Produkt krajowy brutto
PKBWL	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
PLL LOT	Polskie Linie Lotnicze LOT
PLX	(Planning Extension) – system zarządzania elektronicznymi bazami danych lotniczych
POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PPE	Pracowniczy Program Emerytalny
PPL	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”
PRB	(Performance Review Body) – organ weryfikujący skuteczność działania w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES)
PRINCE2	(Projects In Controlled Environments) – Projekty w sterowanym środowisku – metodyka zarządzania projektami oparta na międzynarodowych standardach
PRU	(Performance Review Unit) – organ odpowiedzialny za monitorowanie i przegląd skuteczności działania europejskiego systemu ANS
PSD RP2	Plan skuteczności działania służb żeglugi powietrznej Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019
PSR	(Primary Surveillance Radar) – radar pierwotny
RAD	(Radar endorsement) – uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru
RAT	(Risk Analysis Tool) – metodologia narzędzia analizy ryzyka
Rejestr LUN	Rejestr Lotniczych Urządzeń Naziemnych
RI	(Runway Incursion) – nagle wtargnięcie na drogę startową
RNAV	Nawigacja trasowa
RP1	(Reference Period) – okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania na lata 2012-2014
RP2	(Reference Period) – okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania na lata 2015-2019
RPA	(Remotely Piloted Aircraft) – bezzałogowy statek powietrzny
SAR	(Search and Rescue) – Poszukiwanie i Ratownictwo

SDM	(SESAR Deployment Manager) – kierownik komórki procesu realizacji Programu SESAR
SES	(Single European Sky) – Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna
SESAR	(Single European Sky ATM Research) – Program Jednolitego Systemu Zarządzania Ruchem Lotniczym Nowej Generacji
SID	(Standard Instrument Departure) – standardowy odlot według wskazań przyrządów
SJU	(SESAR Joint Undertaking) – Wspólne Przedsięwzięcie SESAR
SKO	Samorządowe Kolegium Odwoławcze
Skyguide	Szwajcarska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
SLA	(Service Level Agreement) – umowa utrzymania i systematycznego poprawiania ustalonego między klientem a usługodawcą poziomu jakości usług
Slovenia Control	Słoweńska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
SMI	(Separation minima infringement) – naruszenie minimów separacji
SMS	(Safety Management System) – System Zarządzania Bezpieczeństwem
SPOC	(Search & Rescue Point of Contact) – punkt kontaktowy działań poszukiwawczo-ratowniczych
STAM	(Short-Term ATFCM Measures) – proces zarządzania przepływem ruchu lotniczego i pojemnością sektorów
STATFOR	(Statistics and Forecasts Service) – jednostka ds. statystyk i prognoz ruchu lotniczego EUROCONTROL
SU	(Service Units) – jednostki usługowe dla usług trasowych
SU-L	(Service Units – Landing) – jednostki usługowe dla usług terminalowych
SUP ATM	(Supervisor ATM) – kierownik zmiany ATM
SUR	(Surveillance) – dozоровanie
SWIM	System-wide Information Management – systemowe zarządzanie informacją
SZBI	System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji
SZ RP	Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej
TMA	(Terminal Manoeuvring Area) – rejon kontrolowany węzła lotnisk
TNC	(Terminal Navigation Charge) – opłata terminalowa
TRA	(Temporary Reserved Area) – strefa czasowo zarezerwowana
TSA	(Temporary Segregated Area) – strefa czasowo wydzielona
TWR	(Aerodrome Control Tower) – wieża kontroli lotniska lub organ kontroli lotniska
UE	Unia Europejska
UKSATSE	(Ukrainian State Air Traffic Services Enterprise) – ukraińska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego
UFP	Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 885 z późn. zm.)
VHF	(Very High Frequency) – bardzo wysoka częstotliwość – fale ultrakrótkie
VFR	(Visual Flight Rules) – przepisy wykonywania lotów z widocznością
VOR	(VHF Omni-directional Range) – radiolatarnia
WE	Wspólnota Europejska
WoP	Wniosek o płatność
wkw	Wydatki kwalifikowane
ZDP	Zarząd Dróg Powiatowych
ZFŚS	Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych
ZSZ	Zintegrowany System Zarządzania
ZUS	Zakład Ubezpieczeń Społecznych

KOD ICAO:	NAZWA PORTU LOTNICZEGO:
EPBY	Port Lotniczy Bydgoszcz – Szwedkowo
EPGD	Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy
EPKK	Port Lotniczy Kraków – Balice
EPKT	Port Lotniczy Katowice – Pyrzowice
EPLB	Port Lotniczy Lublin
EPLL	Port Lotniczy Łódź – Lublinek
EPMO	Port Lotniczy Warszawa/Modlin
EPPO	Port Lotniczy Poznań – Ławica
EPRA	Port Lotniczy Radom – Sadków
EPZ	Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka
EPSC	Port Lotniczy Szczecin – Goleniów
EPSY	Port Lotniczy Olsztyn – Mazury
EPWA	Port Lotniczy Chopina w Warszawie
EPWR	Port Lotniczy Wrocław – Strachowice
EPZG	Port Lotniczy Zielona Góra – Babimost

I. Część pierwsza. Wprowadzenie i podstawy sprawozdawczości

1. Informacje ogólne

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej utworzona na mocy ustawy z dnia 8 grudnia 2006 roku o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2015 r., poz. 1641), zwanej dalej ustawą o PAŻP, jest instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej, certyfikowaną i wyznaczoną zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r., poz. 1393, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą Prawo lotnicze oraz prawem UE przez ministra właściwego ds. transportu do zapewniania służb żeglugi powietrznej w Rejonie Informacji Powietrznej FIR Warszawa.

Roczne sprawozdanie z działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej za 2015 rok, zwane dalej „Sprawozdaniem” zostało opracowane zgodnie z przepisami zawartymi w krajowych i unijnych aktach prawnych, w tym art. 6. ust. 2. pkt 4 ustawy o PAŻP oraz wymogami dotyczącymi sprawozdawczości zawartymi w załączniku I rozporządzenia Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 roku ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej, zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. U. UE L 271/23 z dnia 18.10.2011 r.).

Sprawozdanie zawiera informacje o zrealizowanych w 2015 roku celach i zadaniach określonych w dokumentach programowych i planistycznych. W 2015 roku podstawowymi dokumentami planistycznymi PAŻP były *Plan skuteczności działania służb żeglugi powietrznej Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019*, zwany dalej PSD RP2 oraz *Plan roczny na 2015 rok* i *Plan pięcioletni na lata 2015-2019*, zatwierdzone przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa w dniu 3 grudnia 2015 r. Niniejszy dokument stanowi narzędzie monitoringu realizacji powyższych Planów.

1.1. Podstawy prawne działalności

Wykaz aktów prawnych stanowiących podstawę prawną działalności PAŻP.

Akty prawne krajowe:

- 1) Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2015 r., poz. 1641).
- 2) Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r., poz. 605, z późn. zm.).
- 3) Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 885 z późn. zm.).
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie nadania statutu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2016 r., poz. 39)¹.
- 5) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 r. w sprawie opłat nawigacyjnych (Dz. U. z 2007 r., Nr 92, poz. 619).
- 6) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR (Dz. U. z 2004 r., Nr 224, poz. 2283, z późn. zm.), w tym:
 - ESARR 1 – nadzór nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym;
 - ESARR 2 – składanie meldunków oraz rozpatrywanie nieprawidłowości w ruchu lotniczym;
 - ESARR 3 – wykorzystanie systemów zarządzania bezpieczeństwem przez organy zarządzania ruchem lotniczym;
 - ESARR 4 – ocena i ograniczenia ryzyka w systemie zarządzania ruchem lotniczym;

¹ Rozporządzenie zastąpiło rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 28 marca 2007 r. w sprawie nadania statutu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2007 r. Nr 56, poz. 378).

- ESARR 5 – wymagania do personelu służb zarządzania ruchem lotniczym (wspólnotowa licencja kontrolera ruchu lotniczego) oraz do personelu technicznego i inżynierskiego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym;
 - ESARR 6 – wymagania dotyczące oprogramowania systemów zarządzania ruchem lotniczym.
- 7) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 lipca 2013 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk (Dz. U. z 2013 r., poz. 810).
 - 8) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 sierpnia 2013 roku w sprawie sposobu i trybu rozliczania i dokumentowania kosztów związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych (Dz. U. z 2013 r., poz. 1009).
 - 9) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie planów skuteczności działania (Dz. U. z 2014 r., poz. 680).
 - 10) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 1229).
 - 11) Ustawa z dnia 5 grudnia 2014 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z realizacją ustawy budżetowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 1877).
 - 12) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 sierpnia 2015 r. w sprawie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego (Dz. U. z 2015 r., poz. 1547).

Akty prawne wspólnotowe:

- 1) Umowa Wielostronna w sprawie opłat trasowych, sporządzona w Brukseli dnia 12 lutego 1981 r. (Dz. U. z 2006 r., Nr 238, poz.1725).
- 2) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – jednolite podstawy prawne do stworzenia Jednolitej Przestrzeni Powietrznej; Dz. U. UE L 96 z dnia 31.03.2004 r.)².
- 3) Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – określenie wspólnych wymogów bezpiecznego i sprawnego zapewniania służb żeglugi powietrznej we Wspólnocie (Dz. U. UE L 96 z dnia 31.03.2004 r.)³.
- 4) Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 roku w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – wsparcie koncepcji stopniowo wzrastającej operacyjnej integracji przestrzeni powietrznej w kontekście wspólnej polityki transportowej oraz ustanowienia wspólnych procedur projektowania, planowania i zarządzania zapewniających sprawną i bezpieczną realizację zarządzania ruchem lotniczym (Dz. U. UE L 96 z dnia 31.03.2004 r.)⁴.
- 5) Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 roku w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym – osiągnięcie interoperacyjności pomiędzy różnymi systemami, częściami składowymi i stosownymi procedurami EATMN, jak również zapewnienie skoordynowanego i szybkiego wprowadzenia nowych, uzgodnionych i zatwierdzonych

² Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r., zmieniającym 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 (Dz. U. UE L 300/34).

³ Jak wyżej.

⁴ Jak wyżej.

- koncepcji operacyjnych bądź technologii w zarządzaniu ruchem lotniczym (Dz. U. UE L 96 z dnia 31.03.2004 r.)⁵.
- 6) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej – wzmacnia i harmonizuje stosowanie rozporządzenia (WE) nr 549/2004 (Dz. U. UE L 342/20 z dnia 24.12.2005 r.).
 - 7) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1361/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 219/2007 w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) (Dz. U. UE L 352/12 z dnia 31.12.2008 r.).
 - 8) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni (Dz. U. L 13/3 z dnia 17.01.2009, z późn. zm.).
 - 9) Decyzja Rady 2009/320/WE z dnia 30 marca 2009 r. zatwierdzająca centralny plan zarządzania europejskim ruchem lotniczym projektu badawczego ATM (SESAR) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (ATM Master Plan) (Dz. U. UE L 95/41 z dnia 09.04.2009 r.).
 - 10) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 roku ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. U. UE L 23/6 z dnia 27.01.2010 r., z późn. zm.).
 - 11) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. U. L 185/1 z dnia 15.07.2011 r.).
 - 12) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. U. UE L 271/15 z dnia 18.10.2011 r.).
 - 13) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. U. UE L 271/23 z dnia 18.10.2011 r.).
 - 14) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 roku w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym (Dz. U. UE L 123/1 z dnia 4.05.2013 r.).
 - 15) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych (Dz. U. UE L 128/1 z dnia 9.05.2013 r.).
 - 16) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiające wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. U. UE L 128/31 z dnia 9.05.2013 r.).
 - 17) Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 11 marca 2014 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania dla sieci zarządzania ruchem lotniczym oraz progi alarmowe na drugi okres odniesienia obejmujący lata 2015-2019 (Dz. U. UE L 71/20 z dnia 12.03.2014 r.).
 - 18) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014 z dnia 27 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia wspólnego projektu pilotażowego wspierającego realizację

⁵ Jak wyżej.

centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie (Dz. U. L 190/19 z dnia 28.06.2016 r.).

- 19) Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchwalające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz. U. L 63/1 z dnia 6.03.2015 r.).
- 20) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/348 z dnia 2 marca 2015 r. dotycząca zgodności niektórych celów zawartych w planach krajowych lub planach dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przedłożonych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004, z ustalonymi na drugi okres odniesienia parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi na obszarze całej Unii (notyfikowana jako dokument nr C(2015) 1293) (Dz. U. L 60/55 z dnia 4.03.2015 r.).
- 21) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/670 z dnia 27 kwietnia 2015 r. w sprawie ustalenia zgodności stawek jednostkowych w strefach pobierania opłat na rok 2015 na podstawie art. 17 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013 (notyfikowana jako dokument nr C(2015) 2635) (Dz. U. L. 110/25 z dnia 29.04.2015 r.).

1.2. Status formalno-prawny i własnościowy

PAŻP jest państwową osobą prawną i podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu. Prawa i obowiązki państwowej władzy nadzorującej w rozumieniu wybranych aktów prawnych UE oraz inne prawa i obowiązki w zakresie wykonywania bieżącego nadzoru nad realizacją zadań przez Agencję, wykonuje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W 2015 r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej realizowała samodzielną działalność na podstawie aktów prawnych wymienionych w podrozdziale 1.1. *Podstawy prawne działalności*.

1.3. Zakres działalności i struktura organizacyjna

PAŻP jest instytucją zapewniającą zarządzanie przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego oraz zapewniającą służby żeglugi powietrznej (ANS), w tym:

- służby ruchu lotniczego (ATS);
- służby łączności (COM);
- służby nawigacji (NAV);
- służby dozoru (SUR);
- służby informacji lotniczej (AIS).

Ponadto PAŻP:

- dostarcza użytkownikom przestrzeni powietrznej informacji meteorologicznych wytworzonych przez instytucje certyfikowane w tym obszarze;
- zapewnia projektowanie procedur lotu;
- kontroluje z powietrza urządzenia i systemy łączności lotniczej, nawigacji i dozoru przestrzeni powietrznej;
- prowadzi szkolenia i udziela konsultacji w zakresie ANS;
- prowadzi działalność badawczo – rozwojową w zakresie ANS;
- dokonuje zakupu, utrzymania oraz modernizacji infrastruktury.

Struktura organizacyjna PAŻP wg stanu na dzień 31.12.2015 r.:

- pion Prezesa PAŻP;
- pion zastępcy Prezesa do spraw żeglugi powietrznej;
- pion zastępcy Prezesa ds. finansowo-administracyjnych.

W poszczególnych pionach wydzielone są biura, działy, zespoły, ośrodki lub samodzielne stanowiska.

Załącznik 2 do niniejszego sprawozdania przedstawia szczegółowy schemat organizacyjny Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wg stanu na dzień 31.12.2015 r.

1.4. Zasady prowadzenia gospodarki finansowej

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

PAŻP prowadzi działalność w oparciu o plan finansowy, który określa w szczególności: przychody, koszty, wynik finansowy brutto, obowiązkowe obciążenia wyniku finansowego, wynik finansowy netto, proponowany podział lub pokrycie wyniku finansowego.

Wygenerowany przez Agencję zysk netto, po zatwierdzeniu sprawozdania finansowego decyzją ministra właściwego ds. transportu, zostanie przeznaczony na zwiększenie funduszu zapasowego⁶.

PAŻP, jako inna państwowa osoba prawna w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 885 z późn. zm.), zwanej dalej UFP, ma obowiązek przekazywania danych do ustawy budżetowej. Ujmowane w ustawie budżetowej zapisy dotyczące Agencji są jedynie odzwierciedleniem jej gospodarki finansowej i nie generują – w sferze realnej – ani przychodów ani kosztów dla budżetu państwa.

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

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

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

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

- liczba operacji trasowych, ciężar statków powietrznych oraz długość trasy przebytej nad terytorium Polski, jako podstawowe wyznaczniki dla liczby naliczonych service units (SU) w nawigacjach ruchu tranzytowego oraz nawigacjach do startów i lądowań;
- liczba oraz ciężar statków powietrznych lądujących w „kontrolowanych” polskich portach lotniczych, jako podstawowe wielkości dla liczby service units (SU-L) w usługach terminalowych.

Dalszy podział przychodów nawigacyjnych jest zdeterminowany rodzajem opłaty pobieranej w zależności od rodzaju świadczonej usługi nawigacyjnej.

Do kalkulacji przychodów z przelotów tranzytowych oraz przychodów z nawigacji do startów i lądowań (doloty) stosowana jest opłata za usługi trasowe. Iloczyn jej wartości jednostkowej i wielkości prognozowanych service units dla tego obszaru stanowi wartość przychodów za usługi en-route w przestrzeni kontrolowanej.

⁶ Szczegółowe zasady pokrywania wyniku finansowego zostały określone w art. 9 ust. 8 i 9 ustawy o PAŻP. W przypadku wystąpienia straty netto, Agencja przewiduje zgodnie z ustawą o PAŻP, pokrycie jej z funduszu zapasowego. W przypadku wystąpienia sytuacji, gdyby strata netto przewyższała fundusz zapasowy zastosowanie będą miały zapisy określone w art. 9 ust. 9 przedmiotowej ustawy.

Do kalkulacji przychodów z tytułu nawigacji terminalowej stosowana jest stawka dla usług terminalowych. Iloczyn jej wartości jednostkowej oraz wielkości prognozowanych service units dla tego obszaru stanowi wartość przychodów za usługi terminalowe.

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

W związku ze świadczeniem usług nawigacyjnych Agencja uzyskuje także przychody z tytułu dotacji celowej z budżetu państwa stanowiące zwrot kosztów ponoszonych przez Agencję na rzecz statków powietrznych uprawnionych do zwolnienia (zgodnie z art. 130 ust. 7 ustawy Prawo lotnicze). Wartość tej kwoty jest obliczana w części dotyczącej lotów VFR według metody kosztu krańcowego i księgowana na wyodrębnionych kontach w systemie finansowo-księgowym zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 sierpnia 2013 roku.

1.5. Jakość i doskonalenie organizacji

Zgodnie z UFP w Agencji funkcjonuje system kontroli zarządczej, wspierający zarządzanie w obszarze zapewnienia realizacji celów i zadań PAŻP, z wykorzystaniem utrzymywanego w PAŻP Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością, Środowiskowego i BHP.

W 2015 r. kontrola zarządcza realizowana była m.in. poprzez:

- 1) zarządzanie organizacją w oparciu o obowiązujące regulacje wewnętrzne (Regulamin Organizacyjny, Zarządzenia, Polecenia Służbowe, Pisma Okólne, Decyzje, Pełnomocnictwa oraz Upoważnienia);
- 2) zarządzanie jakością w oparciu o Zintegrowany System Zarządzania (ZSZ), w tym System Zarządzania Bezpieczeństwem (ang. Safety Management System - SMS). (do dokumentacji ZSZ zalicza się Politykę PAŻP, Księgę ZSZ, Księgę SMS, Procedury Systemowe, Karty Procesu, Procedury postępowania, Instrukcje postępowania);
- 3) realizację celów strategicznych PAŻP, w tym zarządzanie ryzykiem (określone w planach strategicznych PAŻP, *Planie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019*).

Ponadto weryfikacja skuteczności oraz efektywność systemu kontroli zarządczej w roku sprawozdawczym była wspierana mechanizmami kontrolnymi, realizowanymi poprzez działania kontrolno-audytowe prowadzone przez instytucje zewnętrzne oraz kompetencyjnie odpowiedzialne komórki organizacyjne PAŻP. Realizacja zaleceń oraz rekomendacji sformułowanych przez wskazane podmioty wpływała bezpośrednio na doskonalenie systemu kontroli zarządczej w Agencji w roku sprawozdawczym 2015.

W roku 2015 w celu poprawy funkcjonowania kontroli zarządczej podjęte zostały w szczególności następujące działania:

- 1) zaktualizowano i uproszczono procedurę zakupową;
- 2) wprowadzono zmiany do statutu PAŻP;
- 3) wprowadzono zmiany organizacyjne i usprawniono proces zarządzania inwestycjami;
- 4) ujednociono wzory umów inwestycyjnych wprowadzając ogólne zasady zawierania i realizacji umów na dostawy, usługi i roboty budowlane.

Kontynuowano proces zmian organizacyjnych i strukturalnych w PAŻP sprzyjający efektywnemu zarządzaniu organizacją, co w konsekwencji znalazło odzwierciedlenie w pozytywnej certyfikacji PAŻP potwierdzającej spełnienie wymagań krajowych i międzynarodowych we wszystkich obszarach działalności Agencji.

1.6. Analiza działalności PAŻP

Od początku 2015 roku PAŻP realizowała swoje zadania w oparciu o cele określone na poziomie Bałtyckiego FAB, w *Planie skuteczność działania służb żeglugi powietrznej Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019*, zwanym dalej PSD RP2. Opisane w niniejszym dokumencie działania odnosiły się zatem do pierwszego roku obowiązywania powyższego dokumentu dla drugiego okresu referencyjnego (RP2). W kontekście powyższego Kierownictwo Agencji monitorowało procesy zachodzące w otoczeniu wewnętrznym i zewnętrznym PAŻP, podejmowało działania kierunkowe, zmierzające do optymalizacji procesów zarządczych na poziomie organizacji oraz dla zapewnienia jej właściwego finansowania. Dla sytuacji finansowej Agencji duże znaczenie miała zmiana czynników ruchomych i makroekonomicznych w stosunku do przyjętych w PSD RP2. W konsekwencji w okresie sprawozdawczym zanotowano niższe niż planowano przychody ze sprzedaży. Kierownictwo Agencji, realizując aktywnie politykę przeciwdziałania skutkom negatywnego oddziaływania czynników zewnętrznych na funkcjonowanie organizacji podjęło szereg środków zaradczych, ograniczających ich bezpośredni wpływ na PAŻP. W październiku 2015 r. Prezes Agencji przedłożył ministrowi właściwemu ds. transportu *Plan działań restrukturyzacyjnych Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej*.

Przedłożony *Plan działań restrukturyzacyjnych PAŻP* był podstawą do zapewnienia pokrycia kosztów osobowych Agencji na 2015 r. w związku z realizacją ustawy budżetowej i w tym zakresie został zaakceptowany przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa dnia 3 grudnia 2015 r.

Ponadto bieżąca analiza skutków implementowanych rozwiązań oraz pogarszająca się, pod wpływem czynników zewnętrznych, sytuacja finansowa PAŻP, skutkowałą wystąpieniem w grudniu 2015 r. Prezesa Agencji do ministra właściwego ds. transportu oraz Prezesa ULC z wnioskiem o rozpoczęcie procedury rewizji PSD RP2 opisanej w Części czwartej *Kluczowe czynniki sukcesu i ryzyka* rozdział 4. *Rewizja PSD RP2*.

2. Opis metodyki sprawozdawczości

Sprawozdanie z działalności PAŻP jest dokumentem przygotowywanym w oparciu o wytyczne ministra właściwego ds. transportu, tworzoną w cyklu jednorocznym, monitorującą obszary i zadania określone w dokumentach planistycznych, w tym w planie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, planie rocznym i pięcioletnim.

Część pierwsza Sprawozdania zawiera informacje ogólne, w tym podstawy prawne oraz zasady prowadzenia działalności i gospodarki finansowej. Ponadto w tej części ujęto informacje dotyczące diagnozy działalności PAŻP w okresie sprawozdawczym.

Część druga dotyczy realizacji planu rzeczowego, na który składa się m.in. opis działań zrealizowanych w 2015 roku w głównych obszarach działalności PAŻP – KPA, którymi są: bezpieczeństwo, pojemność, ochrona środowiska i efektywność kosztowa. Ponadto w tej części przedstawiono wskaźniki realizacji skuteczności działania, a także zagadnienia horyzontalne, w tym zarządzanie zasobami ludzkimi i działalność inwestycyjną oraz prace prowadzone w ramach inicjatyw międzynarodowych.

Część trzecią stanowi sprawozdanie z realizacji planu finansowo-ekonomicznego, w skład którego wchodzi informacje o sytuacji makroekonomicznej i rynkowej, sytuacji finansowej PAŻP oraz realizacji wskaźników finansowych w roku 2015.

Część czwarta porusza kwestie kluczowych czynników sukcesu i ryzyka, jak również zarządzania ryzykiem w odniesieniu do poszczególnych obszarów działalności PAŻP.

Sprawozdanie stanowi kompleksową informację z działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej przedstawianą ministrowi właściwemu ds. transportu po zaopiniowaniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

II. Część druga. Sprawozdanie z realizacji planu rzeczowego

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

Zgodnie z podstawowym założeniem rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych, plany skuteczności działania opracowane zostały na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB).

W niniejszym rozdziale opisano podjęte działania PAŻP w obszarach strategicznych, odzwierciedlających kluczowe obszary działania (KPA), zdefiniowane w PSD RP2:

1. utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego (S1);
2. zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej (S2);
3. minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko (S3);
4. optymalizowanie efektywności kosztowej (S4).

Działania Agencji w istotnych obszarach strategicznych, które bezpośrednio lub pośrednio wpisywały się w więcej niż jeden obszar strategiczny lub wykraczały swoim zakresem poza ramy określone w PSD RP2 opisano w rozdziale 5. *Zagadnienia horyzontalne*.

1. KPA-1. Bezpieczeństwo. Cel strategiczny S1 – Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego

W 2015 r. w obszarze bezpieczeństwa realizowano działania mające na celu podniesienie poziomu kultury bezpieczeństwa (Safety Culture)⁷ oraz efektywności SMS:

1.1. Utrzymanie i doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego (SMS)

- 1) Wprowadzenie polityki bezpieczeństwa w PAŻP i powołanie Komitetu ds. Just Culture;
- 2) Wprowadzenie nowych zasad powoływania LSM poprzez zaangażowanie w zarządzanie bezpieczeństwem w zakresie wykraczającym poza dotychczasową odpowiedzialność, czyli poza zakres swoich organów ATS;
- 3) Doskonalenie sposobu zgłaszania zdarzeń, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego oraz procedur badania incydentów lotniczych w obszarze operacyjnym i technicznym poprzez wykorzystanie ERKZ – elektronicznego systemu raportowania zdarzeń w ATM - oraz określenie nowych funkcji w systemie pozwalających na zwiększenie jego funkcjonalności dla użytkowników;
- 4) Wprowadzenie jednolitych zasad powierzania pracownikom operacyjnym (kontrolerzy ATC, informatorzy FIS) funkcji inspektorów prowadzących badanie zdarzeń lotniczych oraz zwiększenie zaangażowania pracowników operacyjnych w badanie zdarzeń;
- 5) Przeprowadzanie analiz bezpieczeństwa dla zmian w systemach ATM/CNS oraz monitorowanie wdrażania wymagań bezpieczeństwa z nich wynikających;
- 6) Doskonalenie metodologii SOAM⁸ w grupie pracowników zajmujących się badaniem zdarzeń lotniczych, a także kandydatów na inspektorów prowadzących badania zdarzeń lotniczych;
- 7) Wprowadzenie nowych zasad prowadzenia przeglądów bezpieczeństwa, zakładające zwiększenie metod ankietowych wśród personelu operacyjnego;

⁷ Opomiarowanie prezentowane w tabeli nr 14. Realizacja wskaźników PSD RP2 w roku 2015.

⁸ SOAM (Safety Occurrence Analysis Methodology) – metodologia zalecana przez EUROCONTROL. Zakłada badanie zdarzeń w zgodzie z założeniami Just Culture (badanie zdarzenia nie powinno być nakierowane tylko na udział człowieka w badanym zdarzeniu, lecz także na okoliczności natury organizacyjnej, które często pozostają ukryte i dopiero ich wskazanie pozwala prawidłowo ocenić kontekst badanego zdarzenia).

- 8) Współpraca z branżowymi organizacjami międzynarodowymi, takimi jak CANSO, EUROCONTROL, EASA i ICAO oraz organami i organizacjami krajowymi takimi jak PKBWL, ULC, Siły Powietrzne, porty lotnicze i przewoźnicy, ośrodki akademickie i badawczo-rozwojowe.

1.2. Zapewnienie ciągłości świadczonych służb

- 1) Rozwój/aktualizacja planów awaryjnych w związku ze zmianami w systemie funkcjonalnym ATM, w szczególności dotyczącymi wdrożenia operacyjnego systemu P_21, współpracy z NMOC oraz organizacji pracy poszczególnych organów ATS w przypadkach awarii;
- 2) Rozwój i utrzymanie infrastruktury CNS/ATM poprzez realizację zadań/projektów inwestycyjnych – zakres zrealizowanych zadań przedstawiony został w Załączniku 1 do Sprawozdania.

W 2015 r. nie zarejestrowano żadnego wypadku lotniczego z bezpośrednim lub pośrednim udziałem ATM. Odnotowano wyłącznie jeden incydent, który po zbadaniu zakwalifikowano jako poważny (kategorii zagrożenia A) z pośrednim udziałem ATM.

2. KPA-2. Pojemność. Cel strategiczny S2 – Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej

W 2015 r. PAŻP realizowała działania sprzyjające zapewnieniu pojemności przestrzeni powietrznej i redukcji opóźnień zgodnie z oczekiwaniami użytkowników przestrzeni, osiągając wyznaczony cel w PSD RP2.

Zrealizowano cel – wskaźnik opóźnień trasowych⁹ wyniósł 0,19 min/lot w stosunku do planowanego 0,26 min/lot i był znacznie lepszy od wskaźnika z roku 2014, kiedy wynosił 0,79 min/lot przy planowanym 0,48 min/lot.

Rys. 1. Wielkość opóźnień trasowych na tle ruchu lotniczego MVS w latach 2010-2015



Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Działania, które pozwoliły na osiągnięcie rezultatu znacznie lepszego niż planowany na rok 2015 w zakresie KPA-2 Pojemność:

2.1. Dostosowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych

- 1) Implementacja funkcjonalności systemu ATM i rozwoju infrastruktury CNS/ATM – na platformie testowej umożliwiającej szkolenia, na bazie których PAŻP mogła przygotować się do pierwszego etapu podziału pionowego;

⁹ Realizacja wskaźnika za 2015 rok zaprezentowana została w podrozdziale 6.1. Realizacja wskaźników PSD RP2.

- 2) Modernizacja systemu ATM m.in. o funkcjonalności niezbędne dla wdrożenia pionowej koordynacji między sektorami kontroli ruchu;
- 3) Uzyskanie do końca 2015 roku pokrycia radiowego dla potrzeb terminowego wprowadzenia podziału pionowego w marcu 2016 r.;
- 4) Realizacja inwestycji odtworzeniowych, gwarantujących nieprzerwane funkcjonowanie infrastruktury wykorzystywanej przez służby ruchu lotniczego.

2.2. Doskonalenie kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną

- 1) Zastosowano uzgodnione z EUROCONTROL scenariusze ruchowe, przesuwające ruch do mniej obciążonych sektorów ACC;
- 2) Elastycznie wykorzystywano „Eurorestrykcje ruchowe¹⁰” w sezonie letnim, podczas nadmiernego przeciążenia przestrzeni powietrznej w szczytach ruchu;
- 3) W pełni implementowano I fazę narzędzi STAM, wykorzystywanych do zarządzania przestrzenią, (zakończony cel LSSIP FCM04);
- 4) Optymalizowano zastosowanie konfiguracji sektorów ACC w zależności od zmiennych potrzeb przepływu ruchu;
- 5) Zastosowano nowe konfiguracje sektorów ACC, dopasowane do zmienności przepływu ruchu;
- 6) Weryfikowano i na bieżąco urealniano parametry „occupancy” w konfiguracjach sektorowych, z zachowaniem granic wykonalności w odniesieniu do długotrwałego obciążenia pracą służb operacyjnych – znacząca minimalizacja ilości regulacji ATFM w sezonie letnim;
- 7) Wydłużono czas otwarcia maksymalnej liczby sektorów niezbędnego dla zapewniania płynnego ruchu;
- 8) Wprowadzono funkcję Traffic Managera w obszarze zarządzania przedtaktycznego i taktycznego w ścisłej współpracy z Network Manager EUROCONTROL¹¹;
- 9) Monitorowano przepływy ruchu w zakresie dynamicznego reagowania na nieprzewidywany wzrost lub nieregularność rozkładu ruchu.

2.3. Doskonalenie technologii pracy kontrolerów ruchu lotniczego i zapewnienie personelu ATS adekwatnego do potrzeb operacyjnych

- 1) Wdrożono zmiany w technologii pracy personelu służb ACC po ich uprzedniej walidacji na platformie symulatorowej;
- 2) Zoptymalizowano rozkłady dobowe pracy kontrolerów ACC (w oparciu o monitoring wielkości ruchu, opóźnień dziennych, wskaźnika godzinowego liczby operacji);
- 3) Przeprowadzono działania edukacyjne na rzecz utrzymania wysokiego poziomu kompetencji i kwalifikacji personelu operacyjnego¹²;

¹⁰ Eurorestrykcje, to uzgodnione pomiędzy PAŻP i Network Managerem tymczasowe restrykcje wprowadzone na sezon letni 2015 wprowadzające zakaz planowania przez FIR EPWW lotów pomiędzy wybranymi parami lotnisk. Ich wykorzystanie było dostosowane do aktualnych potrzeb w odniesieniu do wielkości ruchu w danym dniu, stąd elastyczność wykorzystania w określonych godzinach.

¹¹ Nadrzędnym celem Network Manager jest przyczynienie się do realizacji celów skuteczności działania w sieci paneuropejskiej w zakresie bezpieczeństwa, pojemności, ochrony środowiska i efektywności kosztowej. Priorytetem Network Manager jest współpraca operacyjna i promowanie wspólnego podejmowania decyzji. Europejska sieć ATM obejmuje wszystkie kraje Unii Europejskiej i państwa członkowskie EUROCONTROL (41) a także inne, które posiadają umowy dwustronne z Network Manager.

¹² Szkolenia opisane zostały w podrozdziale 5.4.2. *Szkolenia*.

- 4) Kontynuowano intensywne szkolenia podstawowe, mające na celu redukcję braków kadrowych personelu operacyjnego.

3. KPA-3. Ochrona Środowiska. Cel strategiczny S3 – Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko

Obszar ochrony środowiska w opisywanym okresie sprawozdawczym objęty był celem PSD RP2 w zakresie wskaźnika horyzontalnej efektywności lotu. Realizacja celu wspierana była działaniami, wymienionymi poniżej:

3.1. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu na środowisko w zakresie ATM

- 1) Zakończenie w czwartym kwartale 2015 r. głównego etapu wdrożenia Direct Routing (FRA like) w FIR EPWW – szacowane korzyści dla linii lotniczych to około 420–450 tys. NM redukcji dystansu, co przełoży się na ponad 2,5 tys. ton oszczędności paliwa oraz redukcję emisji CO₂ sięgającą około 9 tys. ton;
- 2) Prace nad implementacją koncepcji FRA, sprzyjającej poprawie efektywności lotów po trasie – podjęte działania w obszarze wdrożenia funkcjonalności były zharmonizowane z projektem wprowadzania pionowego podziału przestrzeni powietrznej i opierały się na ścisłej współpracy z partnerem z Bałtyckiego FAB;
- 3) Współpraca z operatorami portów lotniczych w zakresie działań ograniczających uciążliwość transportu lotniczego i portów lotniczych wobec społeczności lokalnych;
- 4) Wspólnie z PPL zmodernizowano pierwszą fazę standardowej trasy SID z Lotniska Chopina w Warszawie w celu minimalizacji naruszeń Obszaru Ograniczonego Użytkowania (OOU);
- 5) Technika lądowania CDA/CDO – na Lotnisku Chopina w Warszawie zrealizowano 44 289 lądowań techniką CDA, co stanowiło 62,9% wszystkich operacji lądowań, roczna redukcja zużycia paliwa wyniosła szacunkowo od 2 214 do 6 643 ton, a redukcja emisji CO₂ od 6 976 do 20 927 ton;
- 6) Wspieranie kluczowych interesariuszy w radzeniu sobie z oddziaływaniem na środowisko w okolicach lotnisk (CEM);
- 7) Prace nad projektem A-CDM – wspólne podejmowanie decyzji przyczyniające się do ograniczenia emisji CO₂, realizacja projektu była kontynuowana wspólnie z: PPL, PLL LOT i podmiotami handlingowymi: LS Airport Services i Welcome Airport Services;
- 8) Dostosowanie procedur dolotowych i odlotowych do wymagań zarządzającego lotniskiem.

4. KPA-4. Efektywność kosztowa. Cel strategiczny S4 – Optymalizowanie efektywności kosztowej

W obszarze efektywności kosztowej w okresie referencyjnym RP2 określono cele w zakresie ustalonych kosztów jednostkowych (DUC) dla trasowych służb żeglugi powietrznej, a także cele dla ustalonych kosztów jednostkowych (DUC) dla służb terminalowych (lotniskowych).

Cel efektywności kosztowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej został spełniony zarówno w ujęciu krajowym, jak i dla PAŻP¹³.

W roku 2015 nie został spełniony cel efektywności kosztowej dla trasowych służb żeglugi powietrznej¹⁴.

Przyczyną braku realizacji celu efektywności kosztowej dla trasowych służb żeglugi powietrznej w roku 2015 był spadek liczby trasowych jednostek usługowych

¹³ Wartości wskaźnika dla 2015 r. zostały przedstawione w Części drugiej podrozdział 6.1 *Realizacja wskaźników PSD RP2*.

¹⁴ Wartości wskaźnika dla 2015 r. zostały przedstawione w Części drugiej podrozdział 6.1 *Realizacja wskaźników PSD RP2*.

w porównaniu z prognozami ujętymi w PSD RP2, któremu towarzyszyła deflacja w miejsce prognozowanej inflacji na rok 2015.

Powyższe czynniki warunkujące wykonanie celów efektywności kosztowej omówiono w Części trzeciej Sprawozdania, tj. w podrozdziałach 1.1 *Czynniki makroekonomiczne i rynek usług lotniczych*, 1.2 *Wyniki operacyjne PAŻP* oraz Części czwartej, rozdział 2. *Ryzyka*.

W celu ograniczenia skutków rozbieżności w zakresie efektywności kosztowej dla trasowych służb żeglugi powietrznej wynikających z przyczyn zewnętrznych (ruchu wyrażonego w liczbie trasowych jednostek usługowych oraz deflacji), Agencja prowadziła działania związane z monitoringiem ponoszonych kosztów w zakresie:

- 1) kosztów zatrudnienia m.in. poprzez bieżącą analizę czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego, aktualizację zapotrzebowania na kontrolerów ruchu lotniczego oraz optymalizację wykorzystania i rozwoju zasobów ludzkich wewnątrz PAŻP np. poprzez relokację pracowników oraz monitoring budżetu wynagrodzeń ujętego w ustawie budżetowej¹⁵ na 2015 rok oraz PSD RP2¹⁶.
- 2) pozostałych kosztów, m.in. w zakresie usług obcych i pozostałych kosztów rodzajowych¹⁷;
- 3) usprawnienia działań związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym, kooperacja z Network Managerem¹⁸;
- 4) weryfikacji procesu szkolenia personelu operacyjnego¹⁹.

Pomimo prowadzonych powyższych działań i nie przekroczenia zaplanowanego poziomu kosztów dla roku 2015, **przy niższej liczbie trasowych jednostek usługowych oraz deflacji** nie zrealizowano celu w zakresie trasowej efektywności kosztowej.

PAŻP wypełniając cele statutowe w zakresie zapewnienia wysokiej jakości usług, przy zachowaniu wymaganego poziomu bezpieczeństwa, nie może w długim horyzoncie czasowym wprowadzać ograniczeń kosztowych, które przy niższej liczbie trasowych jednostek usługowych oraz niższej inflacji niż zakładane w PSD RP2 umożliwiłyby realizację trasowego celu w zakresie efektywności kosztowej w RP2.

Organy krajowe również uznały, iż realizacja celu w zakresie trasowej efektywności kosztowej zgodnej z PSD RP2 nie jest możliwa i w związku z tym w lipcu 2016 roku złożono wnioski w sprawie rewizji PSD RP2 w tym zakresie.

Informacje szczegółowe nt. rewizji PSD RP2 zamieszczone zostały w Części czwartej rozdział 4. *Rewizja PSD RP2*.

5. Zagadnienia horyzontalne

W niniejszym rozdziale przedstawiono działania PAŻP, wypełniające bezpośrednio lub pośrednio swoim zakresem więcej niż jeden kluczowy obszar KPA i uwzględniające specyfikę funkcjonowania Agencji oraz jej otoczenie instytucjonalne, jak również wykonane wartości wskaźników w zakresie PSD RP2.

5.1. Służby Żeglugi Powietrznej

5.1.1. Dostosowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych

¹⁵ Środki na wynagrodzenia powiększone zostały o 20 000 tys. PLN, zgodnie z zapisami ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z realizacją ustawy budżetowej na 2015 rok.

¹⁶ Opisano w Części drugiej podrozdział 5.4.1. *Plan zatrudnienia oraz w Części trzeciej podrozdział 2.2.1.3. Koszty pracownicze*.

¹⁷ Opisano w Części trzeciej podrozdział 2.2.1. *Koszty operacyjne*

¹⁸ Opisano w Części drugiej podrozdział 2.2. *Doskonalenie kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną*.

¹⁹ Opisano w Części drugiej podrozdział 5.4.2. *Szkolenia*.

- 1) Rozwinięto funkcjonalność obecnego systemu zarządzania ruchem lotniczym P_21.
- 2) Rozpoczęto prace zmierzające do docelowego wdrożenia platformy walidacyjnej iTEC, umożliwiającej aktywne uczestnictwo PAŻP w pracach nad przyszłym europejskim systemem iTEC²⁰ oraz przygotowanie pełnej specyfikacji dla nowego systemu ATM w Polsce, który zastąpi obecny system P_21 po roku 2020.
- 3) Przeprowadzono szkolenia operacyjne, założeniem których była maksymalna unifikacja stanowisk szkoleniowych z funkcjonalnością systemu P_21 i wdrożenie szkoleń pre-OJT na platformie symulatora „site-specific” zalecanego przez EUROCONTROL w specyfikacji pn. „Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training” oraz w opiniach ULC, nadzorującego prawidłowość procesów wdrażania zmian w systemie funkcjonalnym ATM.

Funkcjonalność systemu P_21 znajduje swoje odzwierciedlenie we wszystkich kluczowych obszarach działalności PAŻP.

5.1.2. Doskonalenie kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną

- 1) Przeprowadzono prace przygotowujące do implementacji pierwszego etapu podziału pionowego w FIR Warszawa, tj. podziału pionowego przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa w oparciu o obecne sektory GAT ACC na dwie warstwy²¹;
- 2) Stworzono kompleksowy harmonogram wdrożenia zmiany operacyjnej;
- 3) Przeprowadzono prace nad opracowaniem technologii pracy i procedur operacyjnych;
- 4) Zakończono proces pozyskiwania nowych częstotliwości oraz inwestycji budowy nowych ośrodków radiokomunikacyjnych;
- 5) Rozpoczęto złożony proces szkolenia personelu operacyjnego.

Rys. 2. Podział pionowy przestrzeni powietrznej na dwie warstwy w FIR Warszawa



Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Oczekiwane efekty wprowadzenia I etapu podziału pionowego przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa to:

- 1) usprawnienie przepływu ruchu lotniczego,

²⁰ W celu osiągnięcia pełnej interoperacyjności w ramach Bałtyckiego FAB, zgodnie z projektem 2.2. pn. Convergence of ATM systems in the Baltic FAB ACCs and Cross Borders Service provision with Joint Contingency Service Provision, koncepcja zakupu platformy walidacyjnej iTEC oraz nowego systemu dla Oro Navigacja realizowana jest w ramach jednego postępowania przetargowego. Dodatkowo projekt ten po stronie PAŻP został zgłoszony w ramach INEA, jako projekt wpisujący się w realizację Programu SESAR, zgodnie z rozporządzeniem nr 716/2014 w sprawie ustanowienia wspólnego projektu pilotażowego wspierającego realizację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie.

²¹ Agencja wprowadziła I etap podziału pionowego przestrzeni powietrznej Polski w marcu 2016 roku. W istniejących dotychczas jednowarstwowych sektorach kontroli ruchu lotniczego wyodrębniona została warstwa górna i warstwa dolna..

- 2) zmniejszenie opóźnień,
- 3) skrócenie tras lotów,
- 4) zmniejszenie emisji CO₂,
- 5) poprawa konkurencyjności oferowanych przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej usług dla użytkowników polskiej przestrzeni.

5.1.3. Służba ATC na nowo uruchamianych lotniskach kontrolowanych

- 1) Osiągnięto gotowość i uruchomiono służby kontroli lotniska na lotnisku Radom-Sadków;
- 2) Wyznaczono PAŻP do zapewnienia służby kontroli lotniska i zbliżania na lotnisku Olsztyn-Mazury (EPSY), zgodnie z Decyzją Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 16 lipca 2015 roku;
- 3) Opracowano i poddano procedurze zatwierdzania nową strukturę przestrzeni powietrznej i zmiany w systemie funkcjonalnym ATM polegające na utworzeniu CTR i TMA dla lotniska Olsztyn–Mazury.

5.2. Służba Informacji Lotniczej (AIS)

W okresie obejmującym niniejsze sprawozdanie Agencja realizowała działania w zakresie:

- 1) realizacji wymogów rozporządzenia Komisji (UE) nr 73/2010 w zakresie elektronicznego przesyłania danych za pomocą narzędzia PLX;
- 2) prac zmierzających do zawarcia porozumienia pn. Service Level Agreement z zarządzającymi lotniskami opublikowanymi w AIP VFR Polska;
- 3) prac nad optymalizacją kosztów zapewnienia usług Briefingu oraz realizacją projektu pn. „Integrated Web Briefing”, zapewniającego dostarczanie kompleksowych informacji przed lotem;
- 4) prac nad zmianą struktury bazy danych z formatu AIXM 4.5 na AIXM 5.1;
- 5) opracowywania i przygotowywania map lotniczych VFR – w wersji drukowanej i elektronicznej;
- 6) przeprowadzania cyklu komercyjnych szkoleń dla dostawców danych do AIS, będących jednym z wymogów opisanych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 73/2010;
- 7) rozszerzenia gamy produktów o dedykowane dla użytkownika wersje mapy VFR (wycinki konkretnych rejonów, sprzedaż wersji elektronicznej mapy w popularnie użytkowanych formatach na urządzeniach mobilnych);
- 8) prac nad stworzeniem dedykowanych map w skali 1:250 000;
- 9) prac związanych z integracją służb AIS Polski i Litwy, polegających na wykorzystaniu wspólnej bazy danych AIS dla FAB, wspólnego oprogramowania oraz integracji części zadań AIS.

5.3. Ochrona meteorologiczna lotnictwa

W obszarze meteo w 2015 r. zrealizowano następujące działania:

- 1) kontynuowano współpracę z IMGW PIB, podmiotem wyznaczonym do 31 grudnia 2019 roku do świadczenia służby meteorologicznej w FIR Warszawa (z wyłączeniem lotniska w Radomiu);
- 2) rozpoczęto współpracę ze Spółką Radom Meteo, podmiotem wyznaczonym do 31 grudnia 2019 roku do świadczenia służby meteorologicznej na lotnisku Radom/Sadków;
- 3) utrzymywano mechanizmy nadzoru nad bezpieczeństwem oraz jakością usług meteorologicznych (system weryfikacji/monitoringu danych meteorologicznych zgodnie ze wskaźnikami określonymi w SLA) jako jednego z warunków prawidłowego funkcjonowania służb ruchu lotniczego;
- 4) utrzymywano system MeteoFlight w zakresie przesyłania zintegrowanego zobrazowania WZ do systemu P_21;
- 5) rozwijano system prezentacji danych METEO wdrożonego dla potrzeb służb ruchu lotniczego w ramach zintegrowanego systemu danych operacyjnych PANDORA.

W zakresie systemu PANDORA działania ukierunkowane były na: profilowaniu prezentacji danych meteorologicznych w odniesieniu do poszczególnych stanowisk operacyjnych ATS, dodawaniu nowych produktów w przypadku zapotrzebowania służb operacyjnych oraz dostępności w IMGW PIB.

We współpracy z IMGW PIB prowadzono prace specjalizujące prezentację wskaźników zagrożeń w systemie MeteoFlight w odniesieniu do wymagań personelu operacyjnego.

Testowano prototyp systemu wizualizacji prognoz wiatru i turbulencji na różnych wysokościach.

5.4. Zarządzanie zasobami ludzkimi

5.4.1. Plan zatrudnienia

Zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2015 roku w PAŻP zatrudnionych było 1 861 osób, co oznacza 2,14% wzrost w stosunku do zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2014 roku, przy przeciętnym rocznym zatrudnieniu 1 854,06 osób. W przeliczeniu na liczbę etatów, zatrudnienie na dzień 31 grudnia 2015 roku w PAŻP wyniosło 1 839,45 etatu, przy przeciętnym rocznym zatrudnieniu – 1 833,47 etatu.

Tab. 1. Stan zatrudnienia w etatach oraz osobach na dzień 31.12.2015 r. w porównaniu do stanu zatrudnienia na dzień 31.12.2014 r.

Kategoria PRU		Stan zatrudnienia w etatach		Różnica	Stan zatrudnienia w osobach		Różnica
		31.12.2014 r.	31.12.2015 r.		31.12.2014 r.	31.12.2015 r.	
1	Kontrolerzy ruchu lotniczego	481,92	495,54	13,62	489	503	14
2	Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań	10,00	26,68	16,68	10	27	17
3	Praktykanci ruchu lotniczego	47,90	69,40	21,50	48	70	22
4	Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego	51,50	62,50	11,00	54	67	13
5	Asystenci ATC	75,25	69,75	-5,50	76	70	-6
6	Pracownicy wsparcia operacyjnego	294,60	291,00	-3,60	297	293	-4
7 A	Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli	333,00	329,50	-3,50	334	330	-4
7 B	Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM	57,20	52,33	-4,87	58	54	-4
8	Pracownicy administracyjni	343,98	342,50	-1,48	347	346	-1
9	Pracownicy służb pomocniczych	108,25	100,25	-8,00	109	101	-8
Razem		1 803,60	1 839,45	35,85	1 822	1 861	39

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Wzrost zatrudnienia w 2015 r. o 35,85 etatu jest wynikiem zrealizowanych zewnętrznych procesów rekrutacyjnych, które skutkowały zwiększeniem zatrudnienia o 133,69 etatu i równoległym w tym samym okresie zmniejszeniem zatrudnienia o 97,84 etatu.

Tab. 2. Realizacja zatrudnienia w 2015 r.

Kategoria PRU	Zatrudnienie zewnętrzne	Zwiększenie wymiaru czasu pracy	Zwiększenie zatrudnienia ogółem	Zmniejszenie zatrudnienia	Zmniejszenie wymiaru czasu pracy	Zmniejszenie zatrudnienia ogółem

	etat	osoba	etat	etat	etat	osoba	etat	etat
Kontrolerzy ruchu lotniczego	-	-	1,29	1,29	1,00	1	0,50	1,50
Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań	-	-	-	-	-	-	-	-
Praktykanci ruchu lotniczego	65,50	68	-	65,50	5,50	6	-	5,50
Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego	2,50	4	-	2,50	4,00	4	-	4,00
Asystenci ATC	-	-	-	-	2,00	2	-	2,00
Pracownicy wsparcia operacyjnego	17,00	17	0,45	17,45	25,80	26	0,25	26,05
Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli	22,00	22	0,50	22,50	26,00	26	-	26,00
Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM	1,00	1	-	1,00	1,00	1	0,88	1,88
Pracownicy administracyjni	21,75	22	1,20	22,95	23,75	24	2,11	25,86
Pracownicy służb pomocniczych	-	-	0,50	0,50	5,00	5	0,05	5,05
Razem	129,75	134	3,94	133,69	94,05	95	3,79	97,84

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

W celu zapewnienia służb KRL w 2015 r. przeprowadzono zgodnie z harmonogramem 3 kursy dla kandydatów na kontrolera ruchu lotniczego: w marcu szkolenie rozpoczęło 26 osób, w czerwcu - 17 osób, a w październiku - 20 osób. Z uwagi na to, że prognoza zapotrzebowania na kontrolerów ruchu lotniczego była w 2015 r. cyklicznie weryfikowana i aktualizowana, powyższe wykonanie liczby osób zatrudnionych zostało w trakcie roku zmodyfikowane o aktualne zapotrzebowanie kontrolerów w organach ruchu lotniczego.

Tab. 3. Realizacja kursów dla kandydatów na kontrolera ruchu lotniczego w 2015 r.

Data rozpoczęcia kursu	Kategoria PRU	Organ kontroli ruchu lotniczego	Planowana liczba osób	Liczba osób zatrudnionych
03.2015	Praktykant ruchu lotniczego	ACC	15	15
		APP	2	2
		TWR	9	9
Suma			26	26
06.2015	Praktykant ruchu lotniczego	ACC	1	2
		APP	8	7
		TWR	9	8
Suma			18	17
10.2015	Praktykant ruchu lotniczego	ACC	14	13
		APP	3	2
		TWR	10	5
Suma			27	20
Razem			71	63

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Tab. 4. Realizacja liczby licencji kontrolera ruchu lotniczego w 2015 r.

Kategoria PRU	Organ kontroli ruchu lotniczego	Planowany przyrost licencji	Planowana liczba ATCO na 31-12-2015 r.	Przyrost licencji	Liczba ATCO
Kontroler ruchu lotniczego	ACC	4	145	6	140
	APP	12	116	8	118
	TWR	19	235	20	245
Razem		35	496	34	503

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

W ramach optymalizacji wykorzystania i rozwoju zasobów ludzkich wewnątrz PAŻP, w 2015 r. dokonywano relokacji pracowników.

Relokacja pracowników skutkująca zmianą kategorii PRU miała na celu optymalizację zatrudnienia, w tym utrzymanie wysoko wykwalifikowanych zasobów ludzkich wewnątrz

organizacji oraz wyeliminowanie niedoboru personelu w poszczególnych obszarach funkcjonowania Agencji. Relokacja miała charakter:

- 1) pionowy – przyjęcie lub rezygnacja z funkcji kierowniczej, ukończenie szkolenia teoretycznego i rozpoczęcie szkolenia praktycznego w służbach ruchu lotniczego, rozpoczęcie szkolenia na inny organ kontroli ruchu lotniczego w celu uzyskania nowego uprawnienia lotniczego oraz degradacja (np. utrata uprawnień z przyczyn zdrowotnych);
- 2) poziomy – zwiększenie zakresu zadań jednostek organizacyjnych lub ich likwidacja w ramach zmian regulaminowych oraz zmiana zakresu zadań poszczególnych pracowników.

W ramach doskonalenia polityki zarządzania personelem, w 2015 roku realizowano procesy obejmujące:

- 1) zatrudnienie personelu na stanowisko praktykant ruchu lotniczego, celem przygotowania (wyszkolenia) do uzyskania licencji kontrolera ruchu lotniczego z uwzględnieniem skuteczności szkolenia (68 osób);
- 2) pozyskanie praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego dla zapewnienia możliwie szybkiej obsady w organach (4 osoby);
- 3) uzyskanie planowanych licencji kontrolerskich, w celu zniwelowania braków kadrowych w kategorii zawodowej PRU – kontroler ruchu lotniczego (34 licencje);
- 4) pozyskanie pracowników wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli w celu zapewnienia ciągłości pracy usług nawigacyjnych i dozoru (23 osoby), powodujące zmiany w strukturze wiekowej (odmłodzenie kadr, zwłaszcza personelu technicznego odpowiedzialnego za nadzór nad systemami i urządzeniami CNS/ATM);
- 5) zatrudnienie nowego personelu z naboru zewnętrznego, posiadającego już doświadczenie i potrzebne kwalifikacje - 39 osób (zmiany w sferze poziomu kwalifikacji prowadzące do wzrostu kompetencji pracowniczych);
- 6) przeprowadzenie relokacji pracowników wewnątrz organizacji z uwagi na ograniczenie zatrudnienia w pozostałych grupach zawodowych PRU do niezbędnego minimum, z uwagi na wymogi Planu finansowego PAŻP zawartego w ustawie budżetowej.

Tab. 5. Realizacja planu zatrudnienia w etatach w 2015 r.

Kategoria PRU	Planowany stan zatrudnienia	Stan zatrudnienia	Różnica
	na 31.12.2015 r.		
Kontrolerzy ruchu lotniczego	539,44	495,54	-43,90
Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań	6,00	26,68	20,68
Praktykanci ruchu lotniczego	19,00	69,40	50,40
Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego	82,00	62,50	-19,50
Asystenci ATC	79,25	69,75	-9,50
Pracownicy wsparcia operacyjnego	289,70	291,00	1,30
Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli	356,00	329,50	-26,50
Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM	60,20	52,33	-7,87
Pracownicy administracyjni	332,53	342,50	9,97
Pracownicy służb pomocniczych	108,75	100,25	-8,50
Razem	1 872,87	1 839,45	-33,42

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Różnice w planowanym i wykonanym stanie zatrudnienia na dzień 31.12.2015 r. wyszczególnione w tabeli są wynikiem następujących czynników:

- 1) braku zgłoszeń osób w trakcie procesu rekrutacji o odpowiednich kwalifikacjach lub rezygnacja kandydatów z przyjęcia oferty pracy w PAŻP;
- 2) zmiany kategorii PRU wykwalifikowanego personelu (np. z powodu utraty uprawnień lotniczych z przyczyn zdrowotnych);

- 3) weryfikacji prognozowanej liczby licencji kontrolerów ruchu lotniczego, która uwzględniała zarówno urealnione zapotrzebowanie zgodne z wymaganiami operacyjnymi, jak również procent skuteczności szkolenia określony na jego poszczególnych etapach przez Ośrodek Szkolenia Personelu ATS (OSPA);
- 4) różnicy w czasie pomiędzy przyjętym do planowania, a rzeczywistym czasem szkolenia na kontrolera ruchu lotniczego (rzeczywiste szkolenie odbywa się w indywidualnym czasie, z uwagi na personalne umiejętności i predyspozycje uczenia się poszczególnych praktykantów) – w procesie planowania zatrudnienia, w 2015 r. przyjęto bazowy statystycznie średni czas od momentu rozpoczęcia szkolenia w OSPA do uzyskania licencji kontrolera ruchu lotniczego;
- 5) eliminacji kandydatów podczas kolejnych etapów procesu szkolenia (np. kandydaci na kontrolerów ruchu lotniczego, którzy nie sprostali wymaganiom szkolenia praktycznego);
- 6) oddelegowaniu kontrolerów ruchu lotniczego do innych zadań (np. udział w projektach specjalnych, nauczanie w ośrodku szkoleniowym, prace w charakterze instruktora na symulatorze lub powołanie na stanowisko kierownicze);
- 7) pozyskaniu pracowników do kategorii „pracownicy wsparcia operacyjnego” w drodze rekrutacji wewnętrznej (np. praktykantów ruchu lotniczego, którzy nie ukończyli kolejnego etapu szkolenia, a którzy z racji nabytej wiedzy w PAŻP, mogą być wykorzystani do pracy na stanowiskach takich jak: operator symulatora, specjalista ds. dokumentacji ruchu lotniczego czy informator służby informacji powietrznej);
- 8) relokacji pracowników pomiędzy kategoriami PRU w ramach rekrutacji wewnętrznych (np. pozyskanie praktykantów ruchu lotniczego z innych kategorii zawodowych) lub z powodu zmian organizacyjnych;
- 9) zewnętrznych regulacji prawnych, przywróceniu do pracy na mocy wyroku sądu, zawarciu umów na zastępstwo z uwagi na: urlopy macierzyńskie i wychowawcze oraz długotrwałe zwolnienia lekarskie.

Wzrost liczby pracowników administracyjnych względem planu wynika z relokacji, czy też zmian regulaminowych – np. zatrudnienie praktykanta ruchu lotniczego, który nie ukończył kolejnego etapu szkolenia, specjalisty Biura Odpraw Załóg, czy też asystenta kontrolera ruchu lotniczego, którzy z racji nabytej wiedzy przesunięci zostali na stanowiska przypisane do kategorii PRU *pracownicy administracyjni*. Pomimo to zatrudnienie w tej kategorii zawodowej zmalało o 1,48 etatu (z 343,98 na koniec 2014 r. do 342,50 etatu na dzień 31.12.2015 r., co zostało zaprezentowane w Tab. nr 1. pozycja *Pracownicy administracyjni*).

W roku 2015 w związku z realizacją *Planu działań restrukturyzacyjnych PAŻP* w obszarze zatrudnienia zostały podjęte działania dotyczące:

- 1) służb ruchu lotniczego (m.in. nowe licencje KRL, zatrudnianie praktykantów ruchu lotniczego, zmiana reguł wynagradzania KRL ACC OAT, zapewnienie służby TWR na lotniskach Warszawa/Modlin i Lublin, udział KRL w projektach realizowanych w ramach przyjętego Planu inwestycyjnego na lata 2015-2020 oraz strategii branżowych PAŻP);
- 2) instruktorów OSPA – uzupełnianie etatów w związku z odejściami pracowników na emeryturę;
- 3) odpraw emerytalnych i nagród jubileuszowych w ramach "Regulaminu przyznawania dodatkowych świadczeń dla pracowników, którzy do dnia 31 grudnia 2015 roku osiągną powszechny wiek emerytalny i decydują się na rozwiązanie umowy o pracę za porozumieniem stron".

W okresie od 30 czerwca do 31 grudnia 2015 r. z powyższego programu skorzystało 71 uprawnionych pracowników zakwalifikowanych do kategorii PRU:

- Asystenci ATC (4 osoby),

- Pracownicy wsparcia operacyjnego (23 osoby),
- Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli (22 osoby),
- Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM (1 osoba),
- Pracownicy administracyjni (17 osób),
- Pracownicy służb pomocniczych (4 osoby).

Głównym celem programu było odmłodzenie kadr, zwłaszcza personelu technicznego odpowiedzialnego za nadzór nad systemami i urządzeniami CNS/ATM (średni wiek pracowników, którzy skorzystali z rozwiązań zawartych w *Regulaminie dodatkowych świadczeń* to 66,7 lat), ale tylko w przypadkach niezbędnych. Do odtworzenia zaplanowanych zostało jedynie 18,00 etatów. W 2015 r. odtworzono 7,00 etatów zaspokajając najpilniejsze potrzeby, na pozostałe rozpoczęto procedurę rekrutacyjną (wedle zasady, aby na to samo miejsce pracy nie było zatrudnionych równolegle dwóch pracowników).

Uwolnione środki w latach następnych z tytułu planowanego zatrudnienia pracowników, którzy skorzystali z rozwiązań zawartych w programie wykorzystane zostaną na zakończenie sporu zbiorowego ze Związkiem Zawodowym Pracowników Technicznych PAŻP w ramach Porozumienia zawartego 24 lipca 2015 r. w zakresie dodatku certyfikacyjnego, ze skutkiem od 1 lipca 2016 r.

Środki na opisane powyżej działania uzyskane zostały z uruchomienia kwoty 20 000 tys. PLN, zgodnie z zapisami ustawy o *zmianie niektórych ustaw w związku z realizacją ustawy budżetowej na 2015 rok*.

5.4.2. Szkolenia

W tabeli poniżej przedstawiono dane dotyczące realizacji w 2015 roku planu szkoleń pracowniczych w podziale na kategorie PRU i obszary tematyczne.

Tab. 6. Realizacja obszarów tematycznych szkoleń wg kategorii PRU w 2015 r.

Obszar tematyczny	Kategoria PRU**																				Nieskategoryzowane***	Suma końcowa P=Plan	Suma końcowa W=Wykonanie	
	1		2		3		4		5		6		7A		7B		8		9					
	P	W	P	W	P	W	P	W	P	W	P	W	P	W	P	W	P	W	P	W				P
ATM	166	78	5	6			1	2	24	16	96	55	19	28	10	5	20	13	52	69			393	272
Audyt i Kontrola											2	3				1	22	33					24	37
Aviation English	95	74	2						1														98	74
Bezpieczeństwo	9	107				13		23		13	19	57	1	56	1	17	179	57					209	343
BHP		203		3		43		4		42		71		82		17	6	105		46	552	558	616	
CNS	2	3	1	2							10	17	184	183	4	16		3					201	224
CT/TRM		53		1				6		10		2									60	60	72	
Finanse i Księgowość																	78	73					78	73
HR, Zarządzanie, kompetencje tzw. "miękkie"	1	32	1	6						7	13	47	4	56	3	10	216	145		2	130	368	305	
IT											15	4	193	185	30	12	1 015	31	46	5			1 299	237
J. angielski*	17	19	1	3		1	2			4	52	41	24	104		9	87	129	17	25			200	335
J. angielski – FIS*											42	31											42	31
Medycyna													12				14	19					26	19
MS Office	4	1				1		1			17	22	67	7	2	6	100	161	68				258	199
PR		1															18	3					18	4
Przepisy Prawne, PZP, Administracja	11	47	1	5		1		2		2	13	35	152	29	14	13	200	122	1	1			392	257
Świadomość Ochrony Lotnictwa Cywilnego	12	3				1		2	1	1		4		9					12	1			25	21
Ref. OJTI	48	55		1							5	1						3					53	60
Samolot											13	17		3	32	34							45	54
Transport		1					1				2	2	24	15			2	4					28	23
Trenerskie	4	2		2				1			25	17	1	5			6	7					36	34
Elektryczne, energetyczne												1	41	114				2					41	117
Zarządzanie projektami	2	17								3	4	32	12	13	25	37	62	76	1	3			106	181
Suma końcowa	371	696	11	29	0	60	3	42	26	98	328	459	734	889	121	177	2 025	986	197	152	742	4 558	3 588	

* Pracownicy PAŻP uczestniczą w wielu międzynarodowych grupach roboczych, opracowują oraz korzystają w bieżącej pracy z międzynarodowych dokumentów, prowadzą prezentacje, negocjacje, spotkania i szkolenia w języku angielskim w związku z powyższym niezbędne jest systematyczne utrzymywanie oraz podnoszenie kompetencji w zakresie języka angielskiego.

** Przypisanie opisu do numeru kategorii zawodowej PRU znajduje się w tabeli nr 1 w niniejszym rozdziale.

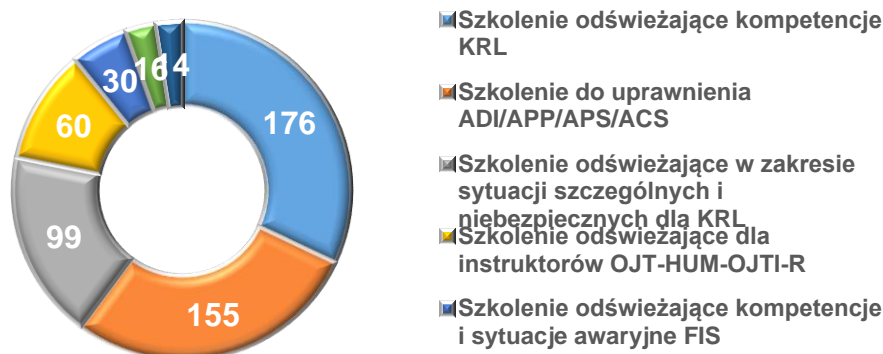
*** Pozycja „Nieskategoryzowane” dotyczy szkoleń, które w momencie planowania nie są przypisywane do danej osoby, a co za tym idzie także do kategorii PRU. Są to szkolenia zamknięte (grupowe), takie jak BHP, TRM/CT i Zarządzanie.

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

W roku 2015 wykonano mniejszą liczbę szkoleń niż planowano, jednakże zrealizowane zostały szkolenia generujące wyższe koszty i charakteryzujące się lepszą jakością i efektywnością. Realizowane szkolenia w 2015 roku bezpośrednio przekładały się na wykonywane zadania przez pracowników PAŻP.

Mniejsza liczba przeszkolonych osób wynikała z konieczności nie przekroczenia zaplanowanych kosztów, tym samym optymalizację efektywności kosztowej.

Rys. 3. Liczba uczestników szkoleń przeprowadzonych w OSPA (struktura) w 2015 r.



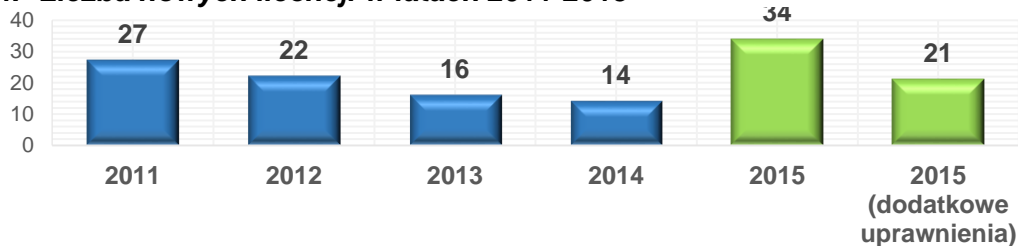
Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

W 2015 r. w OSPA podjęto działania pozwalające uzyskać poprawę wyników szkolenia, tj.:

- 1) przygotowano wieloletni plan szkoleń personelu ATC na lata 2015-2019, realizujący zapotrzebowanie na kontrolerów ruchu lotniczego;
- 2) w ramach osiągnięcia prognozowanej liczby licencji kontrolerów ruchu lotniczego zwiększono liczbę kursów szkolenia wstępnego, zwiększono liczbę kandydatów do licencji ACS oraz zweryfikowano plany zapotrzebowania na licencje ADI;
- 3) przejęto planowanie i organizację szkoleń dla personelu licencjonowanego i ze świadectwami kwalifikacji, realizowane przez zagraniczne organizacje szkoleniowe (HUM-OJTI-R, HUM-SUP, TWR/RAD, Aviation English);
- 4) zaimplementowano usprawnienia zarówno w procesie szkolenia teoretycznego jak i praktycznego (na bieżąco przygotowywane są modyfikacje programów szkoleń, dostosowując ich zawartość do aktualnych potrzeb szkoleniowych oraz międzynarodowych standardów i wytycznych, zmodyfikowano również zawartość merytoryczną programów szkolenia wstępnego);
- 5) uruchomiono proces pozyskania nowej kadry dydaktycznej (wykładowców i instruktorów), który m.in. ma na celu wyeliminowanie ścisłej specjalizacji wykładowców, wymianę pokoleniową instruktorów OSTI;
- 6) podjęto działania zmierzające do pozyskania liczby pseudopilotów niezbędnej do zapewnienia właściwej rytmiki szkolenia dla wszystkich szkoleń;
- 7) wdrożono nową strukturę organizacyjną, w której jasno zostały określone zadania w obszarze planowania i realizacji szkoleń;
- 8) uruchomiono proces prowadzenia analiz funkcjonowania OSPA, umożliwiający monitorowanie aktualnej informacji z zakresu skuteczności i efektywności organizacyjnej realizowanych działań;
- 9) w ramach zapewnienia odpowiedniej infrastruktury szkoleniowej, podjęto działania z zakresu modernizacji symulatora BEST MNL.

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

Rys. 4. Liczba nowych licencji w latach 2011-2015



Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

5.5. Działalność inwestycyjna

W kontekście przeprowadzonych w 2015 r., zgodnie z *Planem działań restrukturyzacyjnych PAŻP*, procesów usprawniających w obszarze realizacji zadań inwestycyjnych, w roku tym stopień wykonania Planu inwestycji na lata 2015-2019 (z marca 2014 r., przygotowanego na potrzeby wkładu PAŻP do PSD RP2) bez uwzględnienia zadań pozaplanowych wyniósł odpowiednio: w ujęciu finansowym: 78,31%, zaś w ujęciu rzeczowym: 53,33% (w odniesieniu do Planu inwestycji na lata 2015-2020 stopień wykonania planu inwestycji w roku 2015 wyniósł: 94,17% w ujęciu finansowym, a 77,78% rzeczowo - również bez uwzględniania zadań pozaplanowych).

W ramach ww. procesów podjęto działania mające na celu sprawniejsze przygotowanie i przeprowadzenie procesu udzielania zamówień publicznych wykorzystujące nowe procedury wewnętrzne i skracające proces (tj. zmianę Procedury „Zakupy”, zmianę Regulaminu Organizacyjnego w celu uporządkowania rozproszenia zadań i odpowiedzialności, wprowadzenie wzorców umownych w celu skrócenia procesu przygotowawczego oraz powołanie Pełnomocnika ds. zamówień publicznych i umów) oraz wdrożono system monitoringu realizacji inwestycji.

W niniejszym dokumencie zawarte są odniesienia do następujących planów inwestycyjnych:

- Planu inwestycji na lata 2015-2019²²;
- Planu inwestycji na lata 2015-2020²³.

Wartość nakładów inwestycyjnych poniesionych w 2015 r. wyniosła ponad 168 499 tys. PLN.

Tab. 7. Wartość nakładów inwestycyjnych poniesionych w 2015 r. w odniesieniu do ww. planów inwestycyjnych w podziale na KPA²⁴ (w PLN)

Nazwa pozycji	Plan inwestycji 2015-2020	Nakłady wykonane 2015	Różnica plan – wykonanie	Plan inwestycji 2015-2019	Nakłady wykonane 2015	Różnica plan – wykonanie
Pojemność	121 990 477	117 837 792	4 152 685	114 591 199	91 049 710	23 541 489
Bezpieczeństwo	44 050 350	40 157 460	3 892 890	36 900 000	33 779 535	3 120 465
Efektywność	3 350 000	2 977 793	372 207	12 594 900	2 977 793	9 617 107
Niesklasyfikowane	8 413 674	6 473 704	1 939 970	3 764 381	3 630 553	133 828
Razem nakłady do planu – rok 2015	177 804 501	167 446 749	10 357 752	167 850 480	131 437 591	36 412 889
Nakłady do zadań pozaplanowych ²⁵	0	1 052 651	-1 052 651	0	37 061 809	-37 061 809
Razem nakłady 2015	177 804 501	168 499 400	9 305 101	167 850 480	168 499 400	-648 920

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

²² Plan inwestycji na lata 2015-2019 z marca 2014 r., przygotowany na potrzeby wkładu PAŻP do PSD RP2, będący podstawą sporządzenia *Planu rocznego na 2015 rok*.

²³ Zaktualizowany Plan inwestycji na lata 2015-2020 zatwierdzony w maju 2015 roku.

²⁴ Obszar KPA Środowisko nie został wyodrębniony w tabeli, ponieważ większość inwestycji zaklasyfikowanych do 3 wyróżnionych KPA wpływa pośrednio na realizację obszaru S3.

²⁵ Na zadania pozaplanowe w kwocie 1 052 651 PLN składają się głównie drobne nakłady inwestycyjne nieprzewidziane na etapie planowania. W Załączniku 1 znajdują się one w arkuszach dla grupy drugiej, czwartej oraz piętnastej oznaczone kolorem niebieskim.

Różnice w wartościach planowanych nakładów w odniesieniu do ww. planów inwestycji wynikają przede wszystkim z zaistniałych zmian w okresie między marcem 2014, kiedy powstawał wkład PAŻP do PSD RP2 (2015-2019) i początkiem 2015 r., kiedy aktualizowano Plan inwestycji na lata 2015-2020. W Załączniku 1: Plan inwestycji na lata 2015-2019 zawarto szczegółowe informacje dotyczące różnic w wartościach i terminach realizacji wykonania zadań inwestycyjnych wchodzących w skład ww. planów inwestycji.

Główne przyczyny opóźnień bądź braku realizacji zaplanowanych na rok 2015 zadań inwestycyjnych zawartych w PSD RP2:

- 1) długotrwałe ustalenia z zarządzającymi portami lotniczymi, na terenie których realizowane są inwestycje PAŻP (ILS/DME Rzeszów, ILS/DME Gdańsk, TWR Kraków i TWR Katowice);
- 2) odstąpienie od umowy z wybranym wykonawcą z przyczyn leżących po stronie wykonawcy (System ERP, System suchego gaszenia CZRL);
- 3) realizacja anulowanego zadania w ramach innego zadania (Modernizacja P_21 – sprzęt i oprogramowanie w ramach zadania pn.: Modernizacja systemu ATM, Monitoring CNS w portach regionalnych w ramach zadania pn.: Monitoring urządzeń CNS, Wdrożenie sieci Wireless w ramach zadania pn. Modernizacja sieci LAN cz.3).

5.5.1. Zadania inwestycyjne zrealizowane i w trakcie realizacji

Rozwój i utrzymanie infrastruktury COM:

- 1) w ramach prac nad wdrożeniem do pracy operacyjnej Ośrodków Radiokomunikacyjnych w lokalizacjach: Gdańsk, Kraków, Poznań, Szczecin (Chociwel), Szymany, Włocławek i Drezdenko w 2015 roku zakończono realizację następujących Ośrodków Radiokomunikacyjnych:
 - a) wpisanych w 2015 roku do Rejestru LUN: OR Warszawa, OR Kraków, OR Szymany i OR Somonino (wchodzący w skład OR Gdańsk);
 - b) planowanych do wpisania do Rejestru LUN w 1Q 2016 r.: OR Trzebielino OR/RX, OR Trzebielino OR/TX i OR Kokoszki (wchodzących w skład OR Gdańsk), OR Poznań, OR Szczecin (Chociwel) i OR Drezdenko;
 - c) planowanych do wpisania do Rejestru LUN po włączeniu operacyjnym do systemu ACC: OR Włocławek i OR Rzeszów.
- 2) w ramach realizacji zadania dotyczącego wdrożenia podziału międzykanałowego prowadzono postępowanie przetargowe na wymianę/dostosowanie systemu radiokomunikacyjnego APP/TWR do pracy z separacją międzykanałową 8,33 kHz;
- 3) w ramach realizacji zadania dotyczącego budowy 24 OR-ów, dokonano wyboru lokalizacji i pozyskano grunty pod osiem ośrodków radiokomunikacyjnych (Połczyn Zdrój, Chojnice, Piła, Lidzbark, Wysokie Mazowieckie, Krotoszyn, Radom, Brzesko).

Rozwój i utrzymanie infrastruktury NAV:

- 1) zakończono realizację, wpisano do Rejestru LUN oraz oddano operacyjnie: DME Jędrzejów, DME Nowy Targ, DVOR/DME Czempin, a także oddano operacyjnie ILS/DME Warszawa RWY 33 FMM (instalacja monitora pola dalekiego) i ILS/DME Katowice;
- 2) kontynuowano prace nad budową: ILS/DME w lokalizacjach Rzeszów i Gdańsk, DVOR/DME Szymany oraz DME-OR Działyń (realizacja umów z wykonawcami), DME-OR Wieluń i DME-OR Olsztyn (postępowanie przetargowe w celu wyboru wykonawcy).

Rozwój i utrzymanie infrastruktury SUR:

- 1) kontynuowano prace nad systemem radiolokacyjnym Kraków, które z przyczyn leżących po stronie wykonawców nie zostało zrealizowane;

- 2) kontynuowano prace nad hiperbolicznym pokryciem radiolokacyjnym, które z uwagi na upadłość firmy będącej wykonawcą systemu nie zostało zrealizowane.

Zgodnie z planem kontynuowano prace nad Radarem Rzeszów, PSR MSSR Warszawa, MLAT dla FIR Warszawa, Systemem A-SMGCS. Jednocześnie niewielkie opóźnienie spowodowane planami budowy elektrowni wiatrowych, co opóźniło znalezienie lokalizacji dla tych inwestycji, wystąpiło w realizacji takich zadań jak: system radiolokacyjny płn.-wsch., radar pld.-wsch. (wtórny), radar MSSR płn.-zach.

Również zgodnie z planowanym zakresem realizowano zadania związane z systemem zarządzania ruchem lotniczym, tj. modernizacją systemu ATM – zmiana wobec PSD RP2 związana z planami modernizacji P_21 oraz rozbudową P_21 o CPDLC wymaganą rozporządzeniem Komisji (WE) nr 29/2009.

W zakresie rozwoju TWR oddano operacyjnie wieżę kontroli ruchu lotniczego w Poznaniu. Ponadto kontynuowano prace nad TWR Katowice, TWR Kraków oraz TWR Modlin.

Tab. 8. Zestawienie grup zadań inwestycyjnych o najwyższym priorytecie realizowanych w 2015 r. w powiązaniu ze skutkami operacyjnymi (w PLN)

Nazwa zadania inwestycyjnego	Skutek operacyjny związany z realizacją celu	Działania podjęte w 2015 r.	Plan inwestycji 2015-2019	Plan inwestycji 2015-2020	Nakłady poniesione w 2015
OR-y w 6 lokalizacjach	Podział pionowy (dwuwarstwowy) tj. 10 sektorów ACC + 2 rezerwa	Zakończono realizację OR-ów w 6 lokalizacjach	3 220 000	12 704 613	12 287 542
Rozbudowa platformy testowej P_21		Zakończono realizację inwestycji	0	5 663 056	5 551 769
OR-y w 8 lokalizacjach	Podział pionowy trzywarstwowy tj. 14 sektorów ACC + 2 rezerwa	Prace nad pozyskaniem gruntów pod realizację OR-ów w 8 lokalizacjach	0	600 000	39 485
System radiolokacyjny Kraków	Separacja pozioma 3NM (TMA)	Końcowe etapy realizacji inwestycji	18 535 524	17 340 327	10 867 158
Hiperboliczne pokrycie radiolokacyjne		Prace nad przejęciem zobowiązań przez inną firmę z powodu upadłości wykonawcy	0	3 670 000	0
PSR MSSR Warszawa		Zrealizowano roboty budowlane	24 535 524	12 967 762	12 805 111
Radar pld.-wsch.(wtórny)	Separacja pozioma 5NM	Na etapie prac projektowych	0	75 460	372 530
DME w lokalizacji: Wieluń, Olsztyn i Działyń	Utrzymanie pokrycia RNAV w ER	DME Olsztyn i Wieluń – prace komisji przetargowej; DME Działyń – realizacja umowy z wykonawcą – prace projektowe	1 100 000	1 200 000	1 005 985
Samolot pomiarowy	Zapewnienie narzędzi do kontroli jakości parametrów CNS	Zakończono realizację inwestycji	36 500 000	33 117 350	33 116 535
Biurowiec szkolno-administracyjny	Utrzymanie standardów i warunków świadczenia usług	Podpisano umowę oraz realizowano roboty budowlane, które zakończono w styczniu 2016 r.	15 000 000	21 795 779	24 754 844
ITC-wymiana platformy FDP dla Pegasus	Wdrożenie narzędzi poprawiających komfort i efektywność pracy operacyjnej	Zakończono negocjacje z dostawcą i realizowano umowę (zakończono 2 z 3 planowanych etapów)	0	16 597 004	24 201 659

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Projekty rozwojowe realizowane na lotniskach w 2015 roku obejmowały:

- 1) procedury NPA RNAV-GNSS, które zostały wdrożone na wszystkich lotniskach, procedury APV BARO-VNAV wdrożone na lotniskach w Katowicach i Gdańsku;
- 2) wdrożenie CAT II na lotnisku Gdańsk – Rębiechowo w oparciu o istniejące urządzenia ILS (za większość zadań przy wdrażaniu CAT II, w tym za harmonogram wdrożenia, odpowiada zarządzający portem);
- 3) projekt Remote Tower – zaplanowane prace zostały wykonane.

5.6. Finansowanie UE

W roku 2015 Agencja zaangażowana była w projekty POIiŚ oraz projekt LRPO.

5.6.1. Projekt POIiŚ 2007-2013

W roku 2015 kontynuowano rzeczową i finansową realizację indywidualnego projektu PAŻP w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 pn. "Rozwój Infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym".

Dnia 17 czerwca 2015 r. podpisano aneks do Umowy o dofinansowanie²⁶.

Tab. 9. Projekt POIiŚ 2007-2013

Nr projektu	Okres realizacji projektu	Wartość wydatków ogółem (w PLN)	W tym wartość dofinansowania UE (w PLN)*
Aneks nr POIS.06.03.00-00-009/11-01 do Umowy o dofinansowanie nr POIS.06.03.00-00-009/11-00 z dnia 7 grudnia 2012 r. Projektu "Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym" POIS.06.03.00-00-009/11	1.01.2007 do 31.12.2015	560 791 094,00	290 673 438,90

* wpływ ostatniej transzy dofinansowania planowany jest na rok 2017

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

W 2015 r. PAŻP złożyła cztery wnioski o płatność na kwotę wydatków kwalifikowanych wynoszącą 85 128 246,74 PLN, z czego w roku 2015 otrzymano refundację z tytułu trzech wniosków o płatność na kwotę 57 944 858,55 PLN. W 2015 r. wpłynęły również środki w wysokości 5 951 638,89 PLN z tytułu wniosku o płatność dotyczącego wydatków poniesionych w okresie do 30.11.2014 r. (9 Wniosek o Płatność złożony w 2014 r.). Razem w 2015 r. odnotowano wpływ dotacji w wysokości 63 896 497,44 PLN²⁷ (zwrócono kwotę 464 092,29 PLN w związku z usunięciem z zakresu projektu zadania TWR Kraków²⁸).

²⁶ 6 maja 2016 roku podpisano Aneks 02 do Umowy o dofinansowanie – kwota wydatków ogółem to: 576 545 009,62 PLN. Kwota wydatków kwalifikowalnych ujętych w Aneksie to: 340 412 343,23 PLN, kwota dofinansowania to: 289 350 491,61 PLN.

²⁷ W Planie na rok 2015 zakładano wpływ dotacji w wysokości 105 808 300 PLN (szczegółową informację dotyczącą zaplanowanej dotacji oraz dotacji otrzymanej w podziale na zadania inwestycyjne zaprezentowano w Załączniku 1: Plan inwestycji na lata 2015-2019).

²⁸ W 2016 roku (do 12.05.2016 r.) otrzymano dotację w wysokości 10 260 439,89 PLN.

Tab. 10. Zestawienie wniosków o płatność, dla których dotacja wpłynęła w 2015 roku z uwzględnieniem wniosku o płatność, dla którego dotacja wpłynęła w lutym 2016 roku

Liczba porządkowa WoP *1)	Wniosek za okres do / (data poniesienia ostatniego wydatku w ramach danego wniosku) *2)	Data zatwierdzenia WoP *3)	Data wypłaty środków *4)	Kwota wydatków kwalifikowalnych objętych wnioskiem *5) (PLN)	Kwota wydatków uznanych za kwalifikowane - po autoryzacji *6) (PLN)	Otrzymana dotacja w 2015 roku (PLN)
WoP 9	do 2014-11-30/ 2014-11-23	2015-02-24	2015-03-11	7 262 298,02	7 001 928,11	5 951 638,89
WoP 10	do 2015-02-28/ 2015-02-27	2015-05-27	2015-06-17	9 879 661,91	9 262 156,04	7 872 832,63
WoP 11	do 2015-05-31/ 2015-05-27	2015-12-16	2015-12-21	59 812 644,93	53 627 983,02	45 583 785,56
WoP 12	do 2015-08-31/ 2015-08-18	2015-11-26	2015-12-21	5 280 282,78	5 280 282,78	4 488 240,36
WoP 13	do 2015-10-31/2015-10-23	2016-02-01	2016-02-16	10 155 657,12	9 945 791,91	-
Podsumowanie:						
Cztery WoP (nr: 10-13) złożone w 2015 r.				85 128 246,74	78 116 213,75	-
Trzy WoP (nr: 10-12) złożonych w 2015 r.				74 972 589,62	68 170 421,84	-
WoP złożony w 2014 r. (9 WoP) oraz WoP (10-12 WoP) złożone w 2015 r. – dla których uzyskano dotację w 2015 r.				82 234 887,64	75 172 349,95	63 896 497,44

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

*1) liczba porządkowa jest liczbą kolejnego WoP za dany okres;

*2) data wskazana na WoP obejmuje pełny miesiąc (może się różnić od daty faktycznie poniesionego ostatniego wydatku)/data poniesienia ostatniego wydatku;

*3) data ostatniej otrzymanej przez PAŻP w ramach danego WoP "Informacji dla beneficjenta o wynikach weryfikacji wniosku o płatność";

*4) data waluty na rachunku PAŻP;

*5) kwota wkw wynikająca ze złożonego WoP;

*6) kwota wkw wynikająca z ostatniej "Informacji dla beneficjenta o wynikach weryfikacji wniosku o płatność".

5.6.2. Projekt POLiŚ 2014-2020

Plan roczny na 2015 rok nie przewidywał dofinansowania w ramach Projektu POLiŚ 2014-2020. W związku z tym w Załączniku 1: Plan inwestycji na lata 2015-2019 nie przypisano zadań inwestycyjnych do ww. projektu.

W maju 2015 roku Agencja skierowała do ministra właściwego ds. transportu zgłoszenie przedstawiające wstępny opis projektu. W lipcu 2015 roku został zatwierdzony szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 wraz z Wykazem projektów zidentyfikowanych, na którym umieszczono projekt PAŻP. Następnie opracowano i przekazano deklarację PAŻP o przygotowaniu projektu uwzględniającą harmonogram projektu.

W ramach projektu pn. „Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym - etap II” (POLiŚ 2014-2020), realizowanego w ramach priorytetu III: Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Działanie 3.1 Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T, będącego dalszym etapem inwestycji w infrastrukturę łączności (ośrodki radiokomunikacyjne²⁹), nawigacji (DME/OR³⁰, DVOR/DME³¹, ILS/DME³²), dozoru (system

²⁹ Zał. 1: OR-Ground Stations (OR: Połczyn Zdrój [IK440708], Krotoszyn [IK440910], Wysokie Mazowieckie [IK440712], Brzesko [IK440614], Piła [IK440615], Wrocław [IK440616], Chojnice [IK440618], Radom [IK440619], Rzeszów II [IK440620], Lidzbark [IK440822], Biała Piska [IK450801], Kraśnik [IK450802], Wyszaków [IK450901], Działoszyce [IK450902], Gąbin [IK450903], Sieradz II [IK450904], Wągrowiec [IK450905], Leszno [IK450906], Kluczbork [IK450907])

³⁰ Zał. 1: DVOR/DME (DME: Wieluń [IK190091], Olsztyn [IK190098], Działyn [IK190100], Rudka [IK442026])

³¹ Zał. 1: DVOR/DME (DVOR/DME: Okęcie [IK430802], Poznań [IK430901], TMA Warszawa [IK450702])

³² Zał. 1: ILS/DME (Poznań [IK421101], Kraków [IK430801], Gdańsk [IK100875])

radiolokacyjny³³ i radary³⁴) o szacunkowym maksymalnym całkowitym koszcie realizacji 166 050 tys. PLN.

5.6.3. Projekt LRPO

W 2015 r. PAŻP podpisała umowę o dofinansowanie Projektu³⁵: "Zakup i budowa instalacji ILS (systemu wspomaganie lądowania przy ograniczonej widzialności) w Porcie Lotniczym Zielona Góra/Babimost" w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013. Udział dofinansowania UE to 85% wydatków kwalifikowalnych.

Tab. 11. Projekt LRPO

Nr projektu	Okres realizacji projektu	Wartość wydatków ogółem (PLN)	W tym wartość dofinansowania UE (PLN)
Umowa nr: RPLB.01.01.00-08-001/14-00 Projektu pn.: "Zakup i budowa instalacji ILS (systemu wspomaganie lądowania przy ograniczonej widzialności) w Porcie Lotniczym Zielona Góra/Babimost" w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013	18.01.2013 do 30.09.2015	4 645 601,76	3 183 676,70

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

W 2015 r. złożono jeden wniosek o płatność³⁶ na kwotę wydatków kwalifikowanych wynoszących 3 733 502 PLN, co daje wartość planowanej dotacji w wysokości 3 173 476,70 PLN³⁷. Nie uzyskano w roku 2015 wpływu środków z tego tytułu.

Tab. 12. Zestawienie wniosków o płatność, złożonych w 2015 roku

Liczba porządkowa WoP *1)	Wniosek za okres do / (data poniesienia ostatniego wydatku w ramach danego wniosku)	Data zatwierdzenia WoP	Data wypłaty środków	Kwota wydatków kwalifikowalnych objętych wnioskiem (PLN)	Kwota wydatków uznanych za kwalifikowane - po autoryzacji (PLN)
1 WoP	2015-09-30/2014-04-10	-	-	3 733 502,00	3 733 502,00

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

5.6.4. HEDGE Next

Projekt zakończył się w połowie 2014 r. po wykonaniu lotów walidacyjnych i opracowaniu analizy bezpieczeństwa. Projekt był kontynuacją projektu HEDGE realizowanego na lotniskach w Mielcu i w Katowicach. Kwota udziału PAŻP w projekcie ze środków UE wyniosła 11 700,32 EUR. Ze względów formalnych, niezawinionych przez PAŻP, projekt nie został jeszcze do końca rozliczony. Procedura rozliczania przewiduje przedstawienie przez poszczególnych członków konsorcjum sprawozdań finansowych za pierwszy i drugi okres realizacji projektu. Po zatwierdzeniu przez GSA sprawozdań wszystkich członków konsorcjum za dany okres, GSA informuje PILDO (lider konsorcjum) o możliwości uruchomienia płatności, która jest realizowana po wystawieniu przez konsorcjanta faktury za dany okres realizacji projektu. Sprawozdania za pierwszy okres realizacji zostały zatwierdzone pod koniec 2015 r., a wykazany w nim przychód PAŻP w kwocie 13 555,92 PLN, został ujęty w przychodach pozanawigacyjnych. Ze względu na opóźnienia w wyjaśnianiu sprawozdania finansowego za drugi okres projektowy przez jednego z konsorcjantów, płatność za drugi okres rozliczeniowy nie została dotychczas uruchomiona.

³³ Zał. 1: Radio location system (system radiolokacyjny płn.-wsch. [IK520007])

³⁴ Zał. 1: Radio location system (modernizacja radaru MSSR Rzeszów [IK111402], Radar pld.-wsch. (wtórny) [IK410121], Radar MSSP płn.-zach. [IK430402], modernizacja radaru Katowice [IK430804])

³⁵ Dnia 8 kwietnia 2016 r. podpisano Aneks nr RPBL.01.01.00-08-001/14-01 do Umowy o dofinansowanie nr RPLB.01.01.00-08-001/14-00, zgodnie z którym kwota wydatków kwalifikowalnych to: 3 733 502,00 PLN, a przewidziane dofinansowanie to: 3 173 476,70 PLN.

³⁶ W kwietniu 2016 roku złożono korektę wniosku o płatność z wnioskowaną kwotą dofinansowania w wysokości 3 173 476,70 PLN.

³⁷ W dniu 12 maja 2016 r. otrzymano wpłatę dotacji w wysokości 3 173 476,70 PLN.

5.6.5. IDSG

W 2014 roku PAŻP prowadziła działania w konsorcjum instytucji świadczących służby żeglugi powietrznej pn. ANSPs coordination within Interim Deployment Steering Group (IDSG), które w założeniu miało stanowić tzw. „przedsionek” dla procesu wdrożenia Programu SESAR, tj. SESAR Deployment Manager (SDM). Priorytetowe pakiety projektów zdefiniowane w ramach prac konsorcjum tworzyły tzw. (SESAR) Interim Deployment Programme. Prace konsorcjum były dofinansowane ze środków TEN-T (obecnie INEA), a zakres czasowy obejmował okres od kwietnia 2012 roku do września 2014 roku. W roku 2015 Agencja dysponowała otrzymaną w roku 2012 dotacją ze środków UE w kwocie zaliczkowej 28 223 EUR (114 909,94 PLN). Do dnia 31 grudnia 2015 r. Agencja wykorzystowała kwotę 76 273,10 PLN, z czego w roku 2015 wykorzystano 20 198,61 PLN, którą zaprezentowano w przychodach ze sprzedaży – dotacje UE.

5.6.6. FLIPA

Projekt realizowany był na zlecenie firmy GMV i finansowany ze środków Europejskiej Agencji Kosmicznej w ramach programu PECS. PAŻP nie jest beneficjentem projektu i uczestniczyła w tym projekcie w charakterze podwykonawcy. Głównym celem działania było zorganizowanie opartej o technologię internetową platformy, dostępnej dla wielu użytkowników, przeznaczonej do analizy procedur lotu opartych o EGNOS. PAŻP udzieliła GMV wsparcia w zakresie zdefiniowania wymagań, dostarczenia uwag użytkowników, a także dostarczyła dane z rzeczywistych oblotów procedur oraz wzorca szablonu z raportu po walidacji lotniczej. Realizację projektu zakończono w grudniu 2014 roku. Ostatnia płatność za projekt została uregulowana w 2015 r., kiedy to PAŻP uzyskała przychód w kwocie 56 463,44 PLN ujęty w przychodach ze sprzedaży usług pozanawigacyjnych.

5.7. Udział PAŻP w inicjatywach międzynarodowych

Istotnym narzędziem realizacji zamierzeń operacyjnych i biznesowych Agencji jest jej aktywność na forum organizacji międzynarodowych, która prowadzona jest w ramach wielu sformalizowanych inicjatyw.

5.7.1. Bałtycki FAB

Zgodnie z obowiązującym PSD RP2, Agencja we współpracy z litewskim odpowiednikiem Oro Navigacija, w okresie sprawozdawczym podejmowała następujące działania:

- 1) określenie wskazówek strategicznych dla Bałtyckiego FAB i ich zatwierdzenie na poziomie ministrów transportu obu krajów (sierpień 2015 r., Wilno);
- 2) porozumienie o wspólnym zakupie nowego systemu ATM dla Bałtyckiego FAB, jak i przystąpieniu PAŻP i Oro Navigacija do grupy systemowej iTEC (październik 2015 r., Wilno);
- 3) realizacja projektów wskazanych w Planie Wdrożenia FAB (proces całoroczny).

Tab. 13. Projekty ujęte w Planie Wdrożenia Baltic FAB (BalticFAB Implementation Programme)

Nazwa projektu w ramach	Opis/zakres projektu	Okres realizacji
Współpraca ASM/ATFCM w ramach Baltic FAB (projekt 1.1)	Uwzględnienie aspektów niezbędnych do zaplanowania zastosowania FUA w ramach Baltic FAB, w tym zarządzanie przepływem ruchu i przestrzenią powietrzną.	grudzień 2013 – wrzesień 2018
Ustanowienie FRA (Free Route Airspace) w ramach Baltic FAB (projekt 1.2)	Wdrożenie FRA w przestrzeni powietrznej Baltic FAB.	listopad 2013 – czerwiec 2018
Harmonizacja przepisów i procedur w ramach Baltic FAB (projekt 2.1)	Opracowanie jednolitego zbioru zasad, przepisów i procedur dotyczących świadczenia usług nawigacyjnych w ramach FAB (usługi transgraniczne – cross-border).	grudzień 2013 – czerwiec 2016
Konwergencja systemów ATM w ramach Baltic FAB ACCs i Cross Borders Service (projekt 2.2)	Osiągnięcie konwergencji systemu ATM umożliwiającej osiągnięcie optymalnego wykorzystania zasobów technicznych i osobowych wynikających z niższych kosztów i wyższej wydajności operacyjnej w ramach Baltic FAB. Będzie to możliwe dla dwóch ANSP działających w tym samym systemie ATM w celu dostarczenia usługi ATM drugiej stronie, w przypadku zaistnienia takiej ewentualności, bez konieczności budowania awaryjnego centrum ATM.	grudzień 2013 – czerwiec 2019
Optymalizacja infrastruktury technicznej ATM/CNS w ramach Baltic FAB (projekt 2.3)	Optymalizacja infrastruktury ATM/CNS poprzez lepsze wykorzystanie obecnych zasobów, wspólnego planowania i utrzymania (konserwacji urządzeń).	grudzień 2013 – październik 2015 (w trakcie)
Skoordynowanie i zapewnienie służb AIS w ramach Baltic FAB (projekt 2.4)	Optymalizacja służb AIS i zapewnienia świadczenia usług awaryjnych	2013–2017
Wzmocnienie współpracy z sąsiednimi FAB oraz współpraca z krajami spoza UE (projekt 3.1)	Zwiększenie efektywności lotu, efektywności kosztowej i zapewnienie spójności operacyjnej zgodnie z celami skuteczności działania SES	W trakcie
Wymiana najlepszych praktyk pomiędzy stronami w ramach Baltic FAB (projekt 3.2)	Osiągnięcie długookresowych oszczędności w obszarze personelu nieoperacyjnego i kosztów operacyjnych niezwiązanych z personelem poprzez wymianę najlepszych praktyk/ doświadczeń w ramach Baltic FAB, w tym świadczenia wybranych usług (np.: loty kalibracyjne)	2013–2018
Optymalizacja świadczenia służb MET w ramach Baltic FAB (projekt 3.3)	Optymalizacja świadczenia służb MET w ramach Baltic FAB i zapewnienia świadczenia służb awaryjnych	2013–2017
Koordynowanie służb SAR w ramach Baltic FAB (projekt 3.4)	Optymalizacja świadczenia służb SAR w ramach Baltic FAB i zapewnienia świadczenia służb awaryjnych	2013–2017

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Ponadto, Agencja jako uczestnik FAB kontynuowała współpracę z sąsiednimi ANSPs w kontekście wzmocnienia powiązań operacyjno-technicznych z sąsiednimi inicjatywami FAB (inter-FAB)³⁸.

Przedstawiciele Agencji uczestniczyli w pracach ciał stałych FAB (Rada, Zarząd, Biuro Zarządzania, Komitety), jak też poszczególnych grup roboczych i zespołów zadaniowych

³⁸ Współpraca dotyczy Konsorcjum B4, Grupy A6 oraz Inicjatywy Gate One, które szczegółowo zostały opisane odpowiednio w podrozdziałach: 5.7.3, 5.7.4 i 5.7.6.

utworzonych do realizacji konkretnych zadań Bałtyckiego FAB. W 2015 r. odbyło się posiedzenie Rady i Zarządu FAB jak i spotkanie ministrów właściwych do spraw transportu poświęcone akceptacji Strategic Guidelines dla Bałtyckiego FAB.

Finansowanie pracy Agencji w ramach Bałtyckiego FAB, zgodnie z umową państwową oraz umową o współpracy w ramach FAB z Oro Navigacija, odbywało się w ramach budżetu obu ANSP. W PAŻP finansowanie Management Office (MO) realizowane było w ramach budżetu wyodrębnionej jednostki z wykorzystaniem środków zaplanowanych na ten cel w budżecie PAŻP.

5.7.2. SESAR

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

PAŻP, jako jeden z członków-założycieli SESAR Deployment Alliance³⁹, który w grudniu 2014 roku otrzymał od KE mandat na pełnienie funkcji SESAR Deployment Manager (SDM), w roku 2015 aktywnie uczestniczył w pracach SDM. Agencja delegowała do SDM swojego pracownika w celu pełnienia funkcji oficera łącznikowego dla europejskich ANSPs (ang. Civil ANSPs Liaison Officer). Refinansowanie udziału przedstawiciela PAŻP w pracach SDM przedstawiono w Części trzeciej, w podrozdziale 2.1.1.3. *Przychody ze sprzedaży – dotacje UE*. Dodatkowo Agencja włączyła się również w prace związane z konsultowaniem Deployment Programme 2015 (DP2015), który stanowi merytoryczną podstawę do cyklicznych zaproszeń do składania wniosków o dofinansowanie projektów, ogłaszanych przez agendę KE, tj. INEA, w ramach tzw. CEF Transport Call for Proposals. W ramach procesu konsultacji DP2015, opracowanego przez SDM, eksperci PAŻP brali udział w pracach tzw. Stakeholders' Consultation Platform, zarówno w grupie sterującej, jak i grupach tematycznych dotyczących komunikacji Air/Ground – Ground/Ground oraz En-route/TMA.

Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 409/2013 w sprawie definicji wspólnych projektów (*Pilot Common Projects – PCP*), ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym, tj. rozporządzenia dotyczącego ustanowienia SDM, członkowie SDM są zobowiązani do przeprowadzenia przynajmniej jednego projektu wdrożeniowego, wpisującego się w PCP i tym samym zgodnego z zakresem Programu SESAR. W tym celu, w 2015 roku, PAŻP kontynuowała wdrażanie projektu o nazwie „1st part of the upgrade of the P_21 PEGASUS system to SESAR functionalities – Test and Validation Platform”, który został zgłoszony do 2014 CEF Transport Call for proposal i który, po pozytywnej ocenie INEA/KE, otrzymał dofinansowanie ze środków UE. Wartość projektu wynosi 6,6 mln EUR, zaś przyznane wsparcie wspólnotowe 3,3 mln EUR. Koordynatorem projektu jest SDM.

Ponadto, PAŻP w ramach prac koordynowanych przez SDM dotyczących. tzw. Indication of Interest, przedstawiła do SDM listę projektów, które z jednej strony miały zostać zgłoszone do współfinansowania UE w ramach kolejnego zaproszenia do składania wniosków o dofinansowanie, a z drugiej miały w części pokryć braki (tzw. „gaps”) zidentyfikowane w DP2015 dla Polski/PAŻP.

Ostatecznie, w ramach 2015 CEF Transport Call for proposal, który został opublikowany 5 listopada 2015 r., PAŻP zgłosiła, lub współuczestniczy, w następujących projektach:

- 1) ECG communication System Upgrade (system przekazujący dane dotyczące planów lotu, a jego zadaniem jest dostarczenie rozwiązania pozwalającego na utrzymanie ciągłości usług w sytuacjach awaryjnych, w tym również umożliwienie docelowo pracy jako systemu rozproszonego): budżet projektu obejmującego nakłady inwestycyjne, koszty pracy

³⁹ Konsorcjum ANSPs, portów lotniczych oraz linii lotniczych nakierowane na współpracę przy realizacji Programu SESAR, które otrzymało od KE mandat na pełnienie funkcji komórki kierownika procesu wdrożenia SESAR.

- oraz koszty podróży służbowych, wynosi 1 567 500 EUR, a oczekiwana kwota dofinansowania to 1 332 375 EUR;
- 2) Implementation of Datalink services for the ATM in FIR Warsaw (wprowadzenie komunikacji elektronicznej w relacjach pilot-kontroler, obecnie komunikacja na potrzeby zarządzania ruchem lotniczym w relacji pilot-kontroler realizowana jest z wykorzystaniem tylko usługi transmisji sygnału mowy, celem projektu jest zapewnienie w tej komunikacji dodatkowej usługi polegającej na transmisji danych): budżet projektu obejmującego nakłady inwestycyjne, koszty pracy oraz koszty podróży służbowych, wynosi 9 683 000 EUR, a oczekiwana kwota dofinansowania to 8 230 550 EUR;
 - 3) LAN Network upgrade (rozbudowa lokalnej sieci komputerowej łączącej komputery na terenie PAŻP – rozdzielanie usług sieciowych dedykowanych do wykorzystywania w środowisku produkcyjnym – operacyjnym oraz w środowisku back-office): budżet projektu obejmującego nakłady inwestycyjne, koszty pracy oraz koszty podróży służbowych, wynosi 2 009 500 EUR, a oczekiwana kwota dofinansowania to 1 708 075 EUR;
 - 4) SWIM Governance Deployment (bezpośrednie korzyści biznesowe dla ATM poprzez zapewnienie dostępu do informacji o odpowiedniej jakości, dostarczanej do właściwych użytkowników we właściwym czasie): projekt realizowany we współpracy z DSNA, PAŻP pełni w projekcie funkcję kontrybutora, zadanie nie ma charakteru inwestycyjnego, budżet projektu obejmującego koszty pracy oraz koszty podróży służbowych, wynosi 111 504 EUR, a oczekiwana kwota dofinansowania to 94 778 EUR.

Ponadto, w zakresie programu badawczo-rozwojowego SESAR 2020, w 2015 roku Agencja uczestniczyła w procesie akcesyjnym umożliwiającym uzyskanie statusu członka SESAR Joint Undertaking (SJU), reprezentując tym samym Konsorcjum B4 w procesie szczegółowego definiowania zakresu poszczególnych projektów SESAR 2020 i sposobu ich realizacji. PAŻP powołała strukturę zarządzającą procesem przygotowania propozycji (Oferty) PAŻP i jej partnerów krajowych na zadania R&D (ang. Research and Development) w Programie SESAR 2020 oraz zapewniła właściwe wsparcie kadrowe realizacji tego zadania.

5.7.3. Konsorcjum B4⁴⁰

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

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

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

Równocześnie, Agencja reprezentowała Konsorcjum B4 w Aliansie A6, czyli grupie ANSP także kandydujących do SJU (COOPANS, DFS, DSNA, ENAIRE, ENAV, NATS i Skyguide) jako jednej z trzech grup interesariuszy Programu SESAR 2020, w procesie koordynacji wspólnego scenariusza zaangażowania tej grupy w Program SESAR 2020 (ang. A6+ Contribution Scenario), zarówno na poziomie roboczym (A6+/R&D Working Group), jak i strategicznym (A6 Strategy Board w kontekście SESAR 2020).

⁴⁰ B4 zostało powołane we wrześniu 2014 roku celem wspólnego przystąpienia do SESAR Joint Undertaking dla realizacji projektów w Programie SESAR 2020 dostawców służb żeglugi powietrznej: PAŻP (Polska), Oro Navigacija (Litwa), ANS CR (Republika Czeska), LPS (Słowacja).

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

5.7.4. Grupa A6⁴¹

W dniu 21 września 2015 r. w Brukseli zakończył się proces podpisywania nowego Memorandum of Cooperation, w związku z którym Agencja stała się pełnoprawnym członkiem najważniejszej grupy europejskich dostawców służb żeglugi powietrznej.

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

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

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

5.7.5. Usługi Scentralizowane

W 2015 r. Agencja zaangażowana była w procedury przetargowe, w wyniku których EUROCONTROL wybierze dostawców usług scentralizowanych (CS).

W celu realizacji CS#4-AFUAS PAŻP kontynuowała swoją działalność w Konsorcjum SOFIAXL⁴², którego celem jest dostawa systemu CS4-AFUAS oraz zapewnienie usług dla europejskiego rynku żeglugi powietrznej.

Planowane na jesień 2015 zakończenie negocjacji pomiędzy EUROCONTROL i Konsorcjum oraz podpisanie umowy na dostawę CS#4-AFUAS w związku z przedłużającą się procedurą oceny ofert nie doszło do skutku.

5.7.6. Gate One⁴³

W roku sprawozdawczym PAŻP kontynuowała działania na rzecz rozwoju inicjatywy, której celem 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 tego regionu w europejskich procesach decyzyjnych.

W roku 2015 w ramach Gate One odbyły się trzy spotkania:

- 1) 4th Meeting of the Gate One CEOs (czerwiec – Bratysława);
- 2) Gate One Coordination Committee (wrzesień – Sofia);
- 3) 5th Meeting of the Gate One CEOs (grudzień – Sofia).

⁴¹ W skład grupy A6 wchodzi najwięksi dostawcy służb żeglugi powietrznej w Europie (niemiecki DFS, brytyjski NATS, francuski DSNA, hiszpański ENAIRE i włoski ENAV), grupa skandynawska NORACON, a od 2015 roku grupa skandynawsko-austriacka COOPANS, PAŻP oraz Konsorcjum polsko-litewsko-czesko-słowackie B4, reprezentowane przez PAŻP. Grupa powstała dla celów koordynowania prac badawczo-rozwojowych i inwestycyjnych głównych dostawców służb żeglugi powietrznej w Programie SESAR.

⁴² Konsorcjum SOFIAXL zostało utworzone w odpowiedzi na ogłoszony przez EUROCONTROL przetarg na dostarczenie scentralizowanych usług wymiany danych w zaawansowanym zarządzaniu przestrzenią powietrzną (AFUA). W jego skład wchodzi hiszpańska firma Indra, niemiecka spółka zależna Avitech, a także narodowi dostawcy służb żeglugi powietrznej – PAŻP, litewska Oro Navigacija i ukraińska UksATSE.

⁴³ Strategiczne porozumienie zawarte w listopadzie 2013 roku pierwotnie przez 10 instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z Europy Środkowo-Wschodniej, reprezentujących trzy funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (FAB Bałtycki, FABCE i Danube FAB). W lutym 2014 roku do Gate One dołączyła ANSP z Bośni i Hercegowiny.

W ramach prac grupy zostały poruszone tematy stworzenia Gate One Free Route Airspace (GO FRA), przyszłej roli EUROCONTROL oraz Network Managera, programu SESAR i jego roli dla ANSPs. Projekt GO FRA to przedsięwzięcie, które mogłoby obejmować przestrzeń 13 członków Gate One i być jednym z największych projektów FRA w Europie. Byłaby to współpraca trzech FAB (Bałtyckiego FAB, FABCE, Danube FAB) oraz innych państw. PAŻP powinna stanowić jeden z głównych filarów tego projektu, gdyż działa w kraju granicznym UE z bardzo dużym ruchem nieregulowanym z Bliskiego i Dalekiego Wschodu oraz Rosji. Ze względu na położenie polskiej przestrzeni powietrznej, w projekcie tym muszą zostać zaimplementowane takie rozwiązania, które pozwolą na połączenie innych projektów FRA w europejskiej przestrzeni powietrznej z projektem GO FRA, jak również takie, które pozwolą na usprawnienie przepływu ruchu lotniczego w FIR Warszawa a tym samym na wypełnianie celów unijnych wyznaczanych dla określonych okresów odniesienia.

5.7.7. Współpraca z państwami spoza UE

W czwartym kwartale 2015 roku PAŻP rozpoczęła przygotowania do zacieśnienia współpracy z państwami nie będącymi członkami UE, w tym w szczególności z Ukrainą. Współpraca dotyczyć będzie przede wszystkim prac w zakresie stabilizacji sytuacji ruchowej związanej ze zmianami potoków ruchowych oraz umacnianiu i rozwoju działalności operacyjnej.

5.8. Koordynacja lotniczych działań poszukiwawczo-ratowniczych (ASAR), współpraca cywilno-wojskowa oraz działania w obszarze zarządzania kryzysowego

5.8.1. Działania poszukiwawczo-ratownicze⁴⁴

- 1) Koordynacja działań poszukiwawczo-ratowniczych w FIR Warszawa przez stanowisko kierownika zmiany ATM (SUP ATM) oraz poprzez ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ARCC);
- 2) Aktywne uczestnictwo w komunikacji i wymianie informacji w czasie akcji ratunkowych.

5.8.2. Współpraca cywilno-wojskowa

- 1) Pozyskiwanie przez PAŻP danych z wojskowych stacji radiolokacyjnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie ochrony informacji niejawnych;
- 2) Współużytkowanie terenów będących we własności MON w celu posadowienia urządzeń radionawigacyjnych PAŻP;
- 3) Harmonizacja ruchu GAT-OAT: w związku z wymaganiami ustanowionymi w „Specyfikacji EUROCONTROL dotyczącej ujednoczonych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT)”, PAŻP podjęła działania w ramach współpracy cywilno-wojskowej zmierzające do wdrożenia EUROAT w FIR Warszawa. W sierpniu 2015 r. podpisane zostało „Porozumienie o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego SZ RP w sprawie wykonywania lotów wojskowych statków powietrznych w ruchu OAT”. Porozumienie ma na celu ujednoczenie zasad współpracy oraz określenie podziału odpowiedzialności pomiędzy cywilnymi służbami ATS i odpowiednimi organami SZ RP odpowiedzialnymi za zabezpieczenie lotów.

⁴⁴ W Dz. U. z 2015 r. poz. 1547 zostało opublikowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 sierpnia 2015 r. w sprawie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego, które weszło w życie w dniu 21 października 2015 r. i nałożyło obowiązek powołania i uruchomienia w strukturach PAŻP operacyjnego, cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ARCC).

5.8.3. Zarządzanie kryzysowe

- 1) Szkolenia z obszaru zarządzania kryzysowego dla pracowników PAŻP zgodnie z wymogami określonymi w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego;
- 2) Ochrona infrastruktury krytycznej: monitorowanie zmian i aktualizacja stanu i modernizacji urządzeń, systemów i obiektów zaliczonych do infrastruktury krytycznej określonych w Planie Ochrony Infrastruktury Krytycznej CZRL PAŻP.

6. Ocena skuteczności działania – wskaźniki

6.1. Realizacja wskaźników PSD RP2

Dla PSD RP2 wyznaczono wskaźniki dla czterech obszarów KPA.

Tab. 14. Realizacja wskaźników PSD RP2 w roku 2015

KPA	Nazwa wskaźnika	Wartość planowana wg PSD RP2 2015	Wykonanie 2015
Bezpieczeństwo (Safety)	Efektywność zarządzania bezpieczeństwem	1. Osiągnięcie poziomu C ⁴⁵ 2. Osiągnięcie poziomu D ⁴⁶	1. A 2. A ⁴⁷
	Stosowanie klasyfikacji dotkliwości w oparciu o metodologię narzędzia analizy ryzyka (RAT) w stosunku do zgłoszeń	100% A-E SMI & RI do 2017 r., 80% AA-C ATM-S do 2017 r.; 100% do 2019 r.	100% A-E SMI & RI (ground score) 100% AA-C ATM-S (ground score) ⁴⁸
	Rozwój kultury bezpieczeństwa w organizacji – Just Culture	Wskaźnik jakościowy	Wskaźnik jakościowy ⁴⁹
Pojemność (Capacity)	Wskaźnik opóźnień trasowych ATFM	0,26 min/lot	0,19 min/lot ⁵⁰
	Wskaźnik opóźnień terminalowych dla przylotów	Cel krajowy - 0,04 min/lot Cel dla portu lotniczego EPWA (Warszawa) - 0,08 min/przylot Cel dla pozostałych portów lotniczych - 0,00 min/lot	Wskaźnik krajowy - 0,04 min/lot Wskaźnik dla portu lotniczego EPWA (Warszawa) - 0,03 min/lot Wskaźnik dla pozostałych portów lotniczych - 0,00 min/lot ⁵¹

⁴⁵ Cel na poziomie FAB-ANSP (Safety Culture - Kultura bezpieczeństwa).

⁴⁶ Cel na poziomie FAB-ANSP (wszystkie elementy poza Safety Culture).

⁴⁷ Na podstawie BFAB Performance Monitoring Report marzec 2016.

⁴⁸ 100% zastosowania metodologii RAT wymagane od 2017 roku.

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

⁵⁰ Zrealizowana w 2015 r. wartość wskaźnika opóźnień trasowych na poziomie 0,19 min/lot jest wynikiem znacznie lepszym od zaplanowanego w PSD RP2 (0,26 min/lot), dzięki działaniom opisanym w Części drugiej, rozdziale 2. KPA-2. *Pojemność*.

⁵¹ Cel dla pozostałych lotnisk został wykonany z wyjątkiem lotniska EPKK, gdzie uzyskano wskaźnik = 0,21 min/lot spowodowany koniecznością redukcji pojemności TMA Kraków i CTR Kraków wynikającą z prowadzonych przez PL Kraków prac remontowych na polu manewrowym lotniska oraz wymiany przez PAŻP radaru dozoru.

KPA	Nazwa wskaźnika	Wartość planowana wg PSD RP2 2015		Wykonanie 2015
Ochrona Środowiska (Environment)	Wskaźnik horyzontalnej efektywności lotu na trasie	1,50% ⁵²		1,64% ⁵³
Efektywność kosztowa (Cost effectiveness) dla Polski w 2015 roku	Ustalony koszt jednostkowy/ ustalone koszty jednostkowe (DUC) dla trasowych służb żeglugi powietrznej	130,30 PLN (ceny 2009)		142,77 PLN (ceny 2009)
	Ustalony koszt jednostkowy/ ustalone koszty jednostkowe (DUC) dla terminalowych służb żeglugi powietrznej	778,80 PLN (ceny 2012)		749,63 PLN (ceny 2012)
Efektywność kosztowa (Cost effectiveness) dla ANSP w 2015 roku	-	Cel pierwotny	Cel aktualny*	-
	Ustalony koszt jednostkowy/ ustalone koszty jednostkowe (DUC) dla trasowych służb żeglugi powietrznej	115,91 PLN (ceny 2009)	115,86 PLN (ceny 2009)	126,57 PLN ⁵⁴ (ceny 2009)
	Ustalony koszt jednostkowy/ ustalone koszty jednostkowe (DUC) dla terminalowych służb żeglugi powietrznej	753,56 PLN (ceny 2012)	665,72 PLN (ceny 2012)	654,36 PLN ⁵⁵ (ceny 2012)

* W kosztach przyjętych do określenia planowanej efektywności kosztowej w PSD RP2 dla PAŻP na rok 2015 dla wartości pierwotnych uwzględniono koszty osłony meteo, natomiast dla celu aktualnego nie uwzględniono tych kosztów, ze względu na wyznaczenie instytucji odpowiedzialnych za świadczenie tych usług i tym samym przeniesienie kosztów do ich baz kosztowych.

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

6.2. Benchmarking względem europejskich ANSPs

Średnia wartość stawki opłaty trasowej w Europie w 2015 roku wynosiła 53 EUR.

Spośród państw członkowskich skupionych w EUROCONTROL, tylko Malta, Łotwa, Irlandia, Bułgaria, Turcja i Armenia miały niższą od polskiej cenę za usługi nawigacji trasowej.

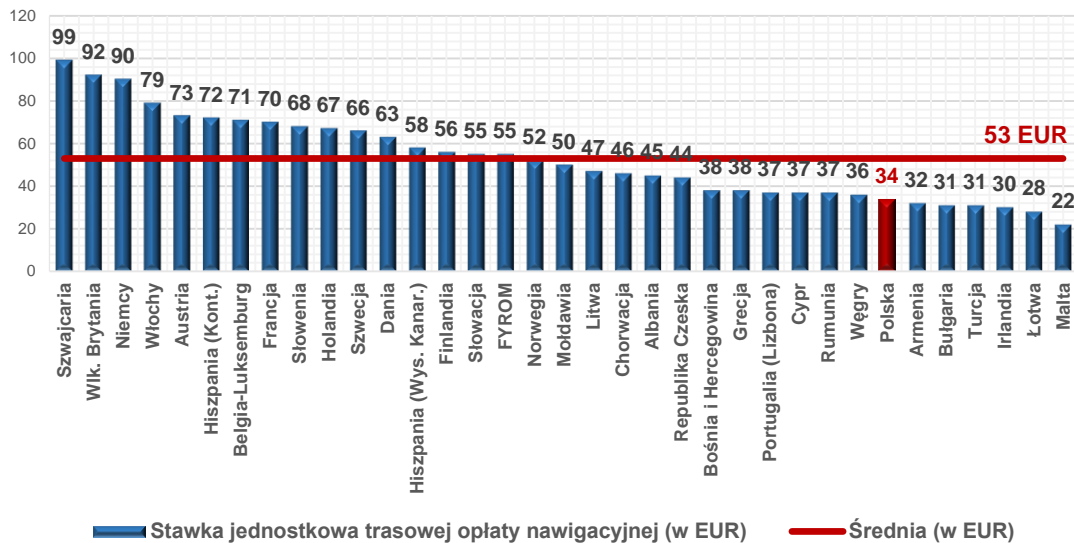
⁵² Parametr wyznaczony dla Bałtyckiego FAB.

⁵³ Wskaźnik w 2015 r. dla Bałtyckiego FAB 1,64%, dla PAŻP 1,63%. Negatywny wpływ na wykonanie wskaźnika w ramach S3 Ochrona Środowiska miały czynniki niezależne od Agencji tj.: kryzys ukraiński (w następstwie wydarzeń – re-routing), ćwiczenia militarne przeprowadzane wielokrotnie w ciągu roku (częste rezerwacje przestrzeni przez stronę wojskową), niska trasowa stawka jednostkowa (zachęcająca do wydłużenia trasy ze względów ekonomicznych).

⁵⁴ Cel dla trasowych służb żeglugi powietrznej nie został spełniony. Przyczyny oraz środki zaradcze służące usunięciu rozbieżności opisane zostały w Części drugiej rozdział 4 KPA-4. *Efektywność kosztowa*.

⁵⁵ Cel dla terminalowych służb żeglugi powietrznej został spełniony (spadek DUC o 12,69 PLN) ze względu na ruch wyższy niż planowany.

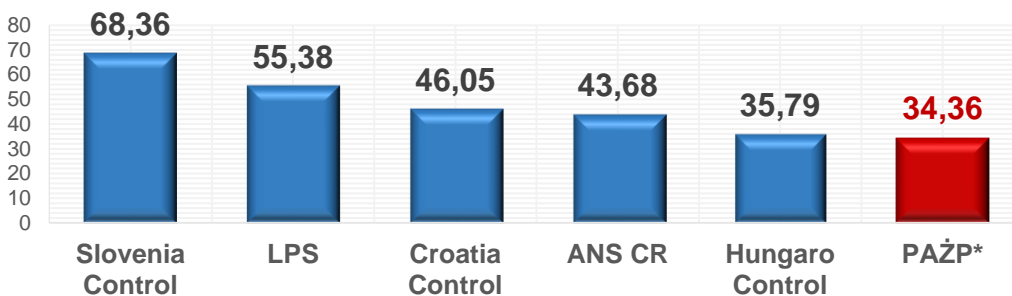
Rys. 5. Stawka jednostkowa trasowej opłaty nawigacyjnej w krajach członkowskich EUROCONTROL w 2015 roku



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

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

Rys. 6. Stawka jednostkowa trasowej opłaty nawigacyjnej w grupie „Central Europe” w 2015 roku (w EUR)



* bez uwzględnienia stawki administracyjnej⁵⁶

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

⁵⁶ Stawka administracyjna doliczana jest do stawki krajowej przez Centralne Biuro Opłat Trasowych EUROCONTROL (CRCO) w związku z obsługą wielostronnego systemu opłat trasowych.

III. Część trzecia. Sprawozdanie z realizacji planu finansowo-ekonomicznego

Agencja, zgodnie z ustawą o PAŻP, w 2015 roku prowadziła samodzielną gospodarkę finansową, z uwzględnieniem prawa krajowego i UE, a także umów międzynarodowych, w oparciu o plan finansowy na 2015 rok ujęty w *Planie rocznym na 2015 rok* oraz w *Planie pięcioletnim na lata 2015-2019*.

Plan roczny na 2015 rok oraz *Plan pięcioletni na lata 2015-2019* ostatecznie zatwierdzone zostały przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa w dniu 3 grudnia 2015 roku⁵⁷.

Szczegółowa informacja dotycząca realizacji przez PAŻP wartości zapisanych w ustawie budżetowej na 2015 rok została umieszczona w rozdziale 3. *Budżet PAŻP w ustawie budżetowej na 2015 rok*.

Dane finansowe ujęte w Planie na 2015 rok uwzględniają cele wyznaczone dla Polski, które zostały zawarte w przekazanym przez ULC do KE w czerwcu 2014 roku PSD RP2.

Działalność PAŻP jest jednorodna pod względem wykonywanych usług. Agencja prowadzi sprawozdawczość opartą na jednym segmencie działalności – branży lotniczej.

Poniżej przedstawiono podstawowe informacje finansowo-operacyjne charakteryzujące działalność PAŻP w porównaniu do danych poprzedniego roku i planowanych.

⁵⁷ DL-III-0971-73.13-RK/14

Tab. 15. Kluczowe wyniki operacyjne i finansowe PAŻP

Część	Pozycja	Miara	Wykonanie 2014	Plan 2015	Wykonanie 2015	Odchylenie od planu	Stopień realizacji planu (%)	Zmiana 2015-2014
Operacyjna	ER	tys. SU	3 930,7	4 362,8	3 880,0	-482,8	88,9%	-50,7
	ER	tys. MVS	702,0	741,0	699,6	-41,4	94,4%	-2,4
	TNC	tys. SU-L	156,2	159,8	166,2	6,4	104,0%	10,0
	TNC	tys. MVS	234,8	216,7	274,7	58,0	126,7%	39,9
	Opóźnienia trasowe	min/lot	0,79	0,26	0,19	-0,07	73,1%	-0,60
	Liczba pracowników	etat	1 803,6	1 872,9	1 839,5	-33,4	98,2%	35,9
Finansowa	Wartości niematerialne oraz rzeczowe aktywa trwałe	mIn PLN	676,5	804,3	784,0	-20,3	97,5%	107,5
	Nabycie wartości niematerialnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	mIn PLN	91,5	170,0	178,7	8,7	105,1%	87,2
	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	mIn PLN	391,5	339,8	330,6	-9,2	97,3%	-60,9
	Przychody ze sprzedaży	mIn PLN	726,9	809,1	711,8	-97,4	88,0%	-15,1
	Wynik finansowy netto	mIn PLN	-28,6	60,1	18,5	-41,7	30,7%	47,1
	Złota reguła bilansowa	-	0,9	1,0	0,8	-0,1	85,3%	-0,1
	Wskaźnik natychmiastowej płynności	-	2,4	3,0	2,0	-1,0	66,7%	-0,4
	Poziom inflacji	%	0,1	2,38	-0,7	-3,08	-29,4%	-0,8
	En-route - stawka jednostkowa	PLN	147,4	143,9	143,9	-	-	-3,5
	TNC - stawka jednostkowa	PLN	699,8	740,3	740,3	-	-	40,5

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

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

1.1. Czynniki makroekonomiczne i rynek usług lotniczych

Gospodarka

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

Według wstępnych danych GUS wzrost PKB w Polsce w 2015 roku wyniósł 3,6% i był wyższy o 0,3% od danych za 2014 rok.

W 2015 roku odnotowano deflację na poziomie 0,7% głównie z powodu utrzymujących się w ubiegłym roku cen paliw (wobec inflacji na poziomie 0,1% za rok 2014).

Tab. 16. Inflacja w latach 2014-2015

Wyszczególnienie (średniorocznie)	Jednostka miary	Rok 2014	Rok 2015
Prognozowana inflacja zgodna z PSD	%	1,458	2,375
Faktyczna inflacja wg MFW	%	-0,025	-0,933
Faktyczna inflacja wg Eurostat	%	0,1	-0,7

Źródło: Opracowanie własne PAŻP na podstawie danych MFW zawartych w "World Economic Outlook Database" kwiecień 2016 oraz Eurostat.

Rynek lotniczy w Polsce w 2015 roku

Mimo iż, pod względem liczby odprawianych pasażerów europejski rynek lotniczy rozwija się stosunkowo wolno, Polska co roku odnotowuje kolejne rekordy. Z roku na rok zwiększa się liczba podróży i połączeń, a także nowych lotnisk.

Według danych ULC liczba obsługiwanych pasażerów na polskich lotniskach wyniosła 30 391 992 w 2015 roku i tym samym wzrosła o 3 339 676 (11,0%) w stosunku do liczby pasażerów zarejestrowanych w 2014 roku, co oznacza dynamikę wzrostu dwa razy większą niż średnia światowa.

Porty lotnicze

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

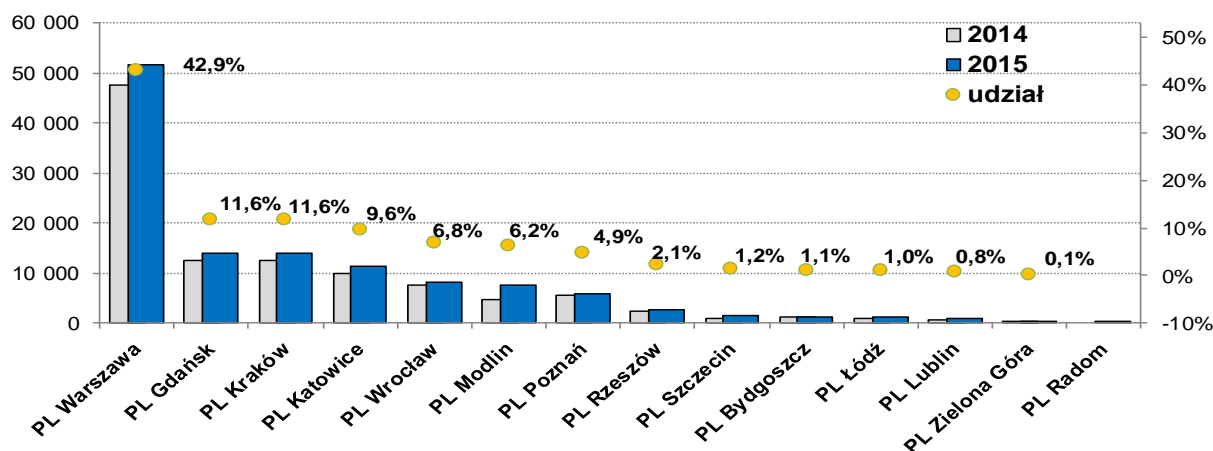
Lotnisko Warszawa/Modlin jest jednym z najszybciej rosnących portów lotniczych w całej Europie. W 2016 roku Modlin planuje po raz pierwszy osiągnąć liczbę 3 mln odprawionych pasażerów, co oznacza 100% przepustowości lotniska. Z kolei lotnisko w Radomiu ma duży problem z utrzymaniem przewoźników i od początku listopada 2015 r. do kwietnia 2016 r. lotnisko nie obsługiwało żadnych samolotów za wyjątkiem prywatnych.

W 2015 roku PAŻP uzyskała przychody ze sprzedaży z tytułu nawigacji terminalowej wyższe o 8,6% w porównaniu do 2014 roku. Wzrost tych przychodów w ramach poszczególnych krajowych portów lotniczych związany był m.in. ze zwiększeniem łącznej ilości płatnych operacji terminalowych SU-L (wzrost o 6,7% w stosunku do 2014 r.) oraz ze zwiększeniem stawki opłaty terminalowej z 699,80 PLN w 2014 roku do 740,28 PLN w 2015 roku, tj. o 5,8%.

Największym lotniskiem w Polsce jest Port Lotniczy Chopina w Warszawie, którego udział w krajowym rynku lotniczym wynosi ok. 43%. Wielkość przychodów TNC uzyskanych dla tego lotniska wzrosła o 8,4% w porównaniu do roku 2014 natomiast porty regionalne łącznie wygenerowały przychody TNC wyższe o 16,4%.

Na kolejnych miejscach podobnie jak w poprzednim roku znalazły się porty lotnicze w: Gdańsku, Krakowie oraz w Katowicach.

Rys. 7. Przychody terminalowe PAŻP wg portów lotniczych w 2015 roku (w tys. PLN)



Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Połączenia lotnicze

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

Po strąceniu w lipcu 2014 roku malezyjskiego samolotu nad Donbasem przestrzeń powietrzna w tym rejonie została zamknięta. Żeby ją ominąć, kurs zmieniło wiele samolotów latających między zachodnią Europą a Bliskim Wschodem. Razem z Ukrainą omijają jednak także Polskę. W efekcie ruch tranzytowy na tych kierunkach zmniejszył się w polskiej przestrzeni powietrznej o ok. 20-30 proc na korzyść m.in. Słowacji, Rumunii i Bułgarii. Straty PAŻP są tym większe, że polską przestrzeń powietrzną omijają duże statki powietrzne, np. typu Boeing 747-400 o wadze 396 ton, które generują znaczące przychody ze względu na zależność przychodu liczonego w jednostkach usługowych SU (*service unit*) od m.in. masy samolotu i długości trasy.

Spadek ilości trasowych jednostek usługowych (SU) w roku 2015 w porównaniu z planem nie przekłada się proporcjonalnie na zmniejszenie ilości trasowych operacji lotniczych (MVS). Wynika to ze wzrostu ilości samolotów lecących z Rosji w kierunkach zachodnich i południowych, które też omijają Ukrainę. Loty te obsługiwane są jednak przez mniejsze samoloty, które płacą mniej za korzystanie przestrzeni powietrznej, choć koszt ich obsługi wynosi tyle samo co koszt obsługi dużych samolotów (wysokość wynagrodzeń pracowników kontroli ruchu lotniczego jest powiązana z ilością obsługiwanych MVS, a nie ilości SU).

Jeśli chodzi o połączenia w Polsce, zdecydowana większość polskich lotnisk odnotowała wzrost nowych połączeń, czego efektem była rekordowa liczba obsługiwanych tras w 2015 r.

Przewoźnicy

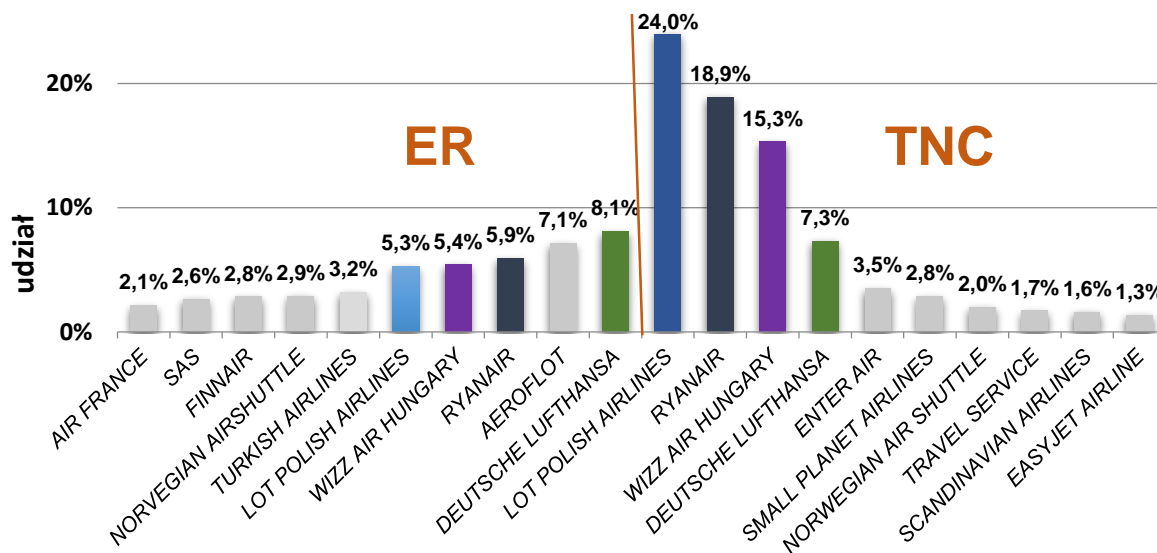
Największy wzrost na polskim rynku lotniczym nastąpił u przewoźników niskokosztowych. W 2015 liderami spośród tanich linii lotniczych byli Ryanair oraz Wizzair. Rywalizacja między wspomnianymi przewoźnikami (zwiększanie oferty, obniżki cen biletów, zmniejszenie stawek za przewóz bagażu) były głównym motorem wzrostu w polskich portach lotniczych w omawianym okresie.

LOT pozostaje w trudnej sytuacji finansowej i kolejny rok z rzędu odnotował stratę finansową netto. Ponieważ przez okres minimum 10 lat przewoźnik nie może korzystać z pomocy publicznej, rok 2015 oznaczał szukanie inwestora strategicznego dla narodowego przewoźnika. Dalsze losy LOT będą miały duży wpływ na strategię lotnictwa w Polsce, gdyż spółka posiada 25% udziałów rynku lotniczego w Polsce.

Polski rynek lotniczy postrzegany jest przez przewoźników lotniczych jako atrakcyjny i o dużym potencjale wzrostu.

Podobnie jak w poprzednim roku z głównych lotnisk korzystali najczęściej przewoźnicy tacy jak: LOT, Ryanair, Wizz Air Hungary, Deutsche Lufthansa. W 2015 roku, tak jak w latach ubiegłych, utrzymała się tendencja sezonowości ruchu lotniczego, tj. wzrosły przychody PAŻP uzyskane ze świadczenia usług nawigacyjnych w miesiącach letnich.

Rys. 8. Udział głównych użytkowników w przychodach trasowych oraz w przychodach terminalowych PAŻP w 2015 roku



Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

1.2. Wyniki operacyjne PAŻP

Operacje lotnicze w 2015 roku

W 2015 roku w polskiej przestrzeni powietrznej wykonano następującą liczbę operacji lotniczych:

- ruch en-route – 699 612 MVS,
- ruch terminalowy – 274 685 MVS.

Wykonanie ruchu en-route w 2015 roku w ujęciu liczby operacji ogółem (MVS) było niższe w porównaniu z rokiem poprzednim o 0,3% oraz niższe w stosunku do wielkości ujętych w Planie na 2015 rok o 5,6%.

Tab. 17. Wielkość całkowitego ruchu trasowego w latach 2014-2015 roku oraz porównanie do Planu na 2015 rok (MVS, SU)

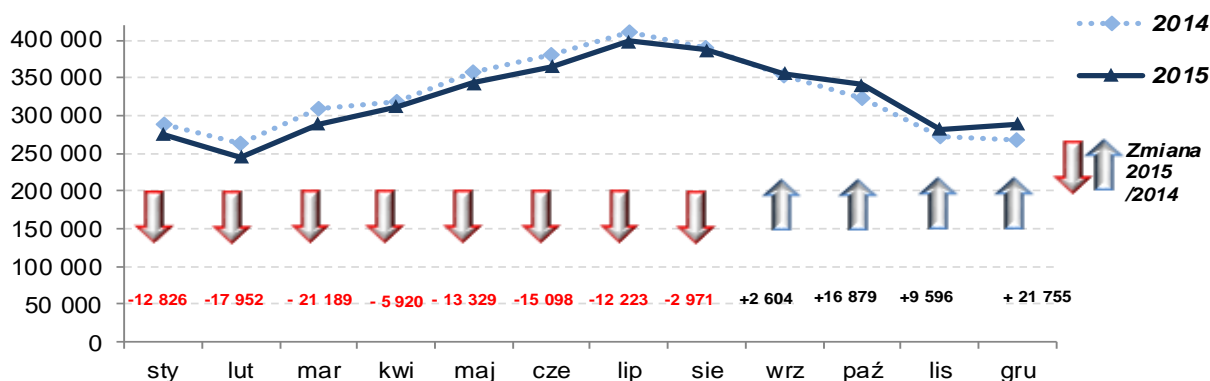
Wyszczególnienie	Razem	
	MVS	SU
2014	702 000	3 930 688
2015	699 612	3 880 013
2015 Plan*	741 000	4 362 840
Zmiana 2015/2014 (%)	-0,3%	-1,3%
Zmiana 2015/2015 P (%)	-5,6%	-11,1%

* Plan roczny na 2015 rok zatwierdzony przez MliB

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

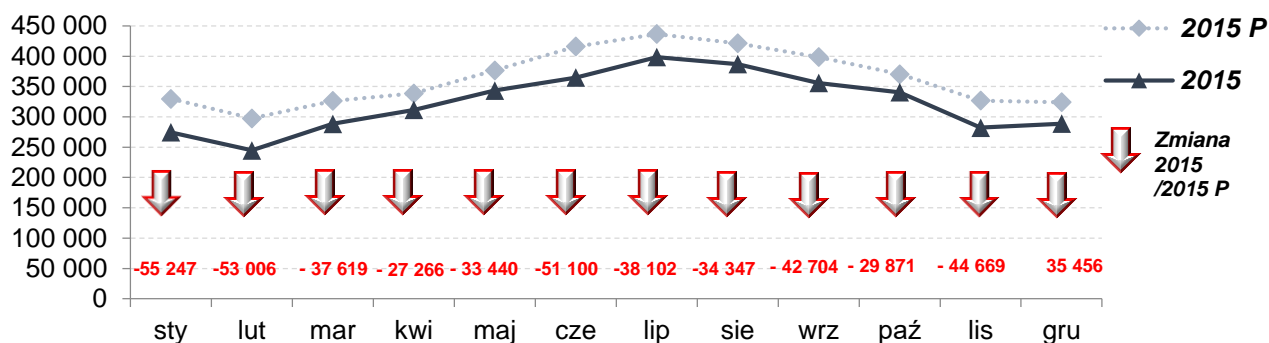
Szczegółową informację dotyczącą kształtowania się ruchu lotniczego trasowego w poszczególnych miesiącach omawianego okresu przedstawiają poniższe wykresy.

Rys. 9. Całkowity ruch en-route w poszczególnych miesiącach 2014 i 2015 roku w ujęciu trasowych jednostek usługowych (SU)



Źródło: Dane dla lat 2014 - 2015 pochodzą z raportów prezentowanych przez CRCO (www.eurocontrol.int/Service/Units/Dashboard).

Rys. 10. Całkowity ruch en-route w poszczególnych miesiącach 2015 roku w porównaniu do Planu na 2015 rok w ujęciu trasowych jednostek usługowych (SU)



Źródło: Dane dla wykonania roku 2015 pochodzą z raportów prezentowanych przez CRCO (www.eurocontrol.int/Service/Units/Dashboard).

Dane do planu na rok (2015 P) pochodzą z Planu rocznego na 2015 rok zatwierdzonego przez MliB.

Informacja dotycząca kształtowania się ruchu terminalowego w latach 2014-2015 oraz porównanie do Planu na 2015 rok została przedstawiona w poniższej tabeli.

Tab. 18. Wielkość całkowitego ruchu terminalowego w latach 2014-2015 roku oraz porównanie do Planu na 2015 rok (MVS, SU-L)

Wyszczególnienie	Razem	
	MVS	SU-L
2014	234 815	156 168
2015 ⁵⁸	274 685	166 156
2015 Plan*	216 723	159 800
Zmiana 2015/2014 (%)	17,0%	6,4%
Zmiana 2015/2015 P (%)	26,7%	4,0%

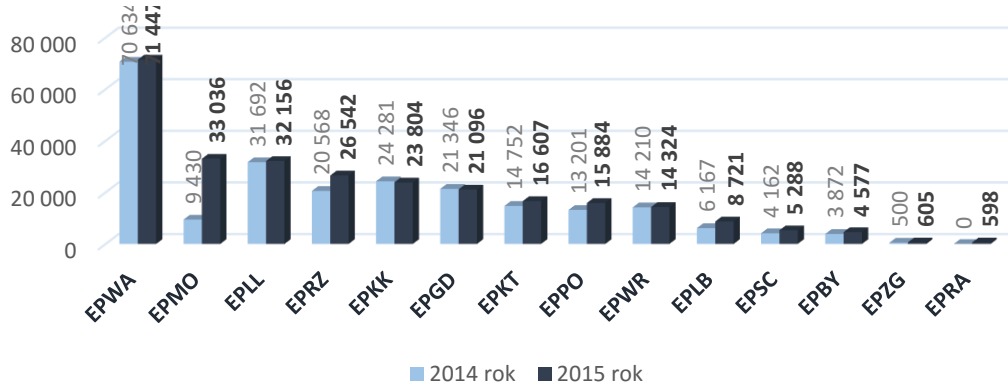
* Plan roczny na 2015 rok zatwierdzony przez MliB

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

⁵⁸ Różnica pomiędzy wykonaniem dla roku 2015 terminalowych jednostek usługowych pokazywanym przez PAŻP (166,16 tys.) i Network Managera (167,10 tys.), wynika z tego, że PAŻP oblicza zrealizowany ruch lotniczy na podstawie rzeczywistej sprzedaży zafakturowanej uwzględniającej reklamacje składane przez operatorów statków powietrznych, natomiast wykonanie ruchu lotniczego wg Network Managera oparte jest o szacunek (Network nie fakturuje TNC w Polsce). Dodatkowo PAŻP posiada od części przewoźników zestawienie floty lotniczej (nr rejestracyjny – MTOW statku powietrznego) i na tej podstawie dokonuje obliczenia jednostek SU-L dla konkretnego statku powietrznego.

Największa liczba operacji terminalowych (MVS) w 2015 roku odnotowana została w Porcie Lotniczym Warszawa im. F. Chopina i wyniosła 71 447 MVS. Szczegółową informację na temat ruchu odnotowanego we wszystkich portach przedstawia poniższy wykres.

Rys. 11. Wielkość całkowitego ruchu terminalowego w 2015 roku w poszczególnych portach lotniczych (MVS)

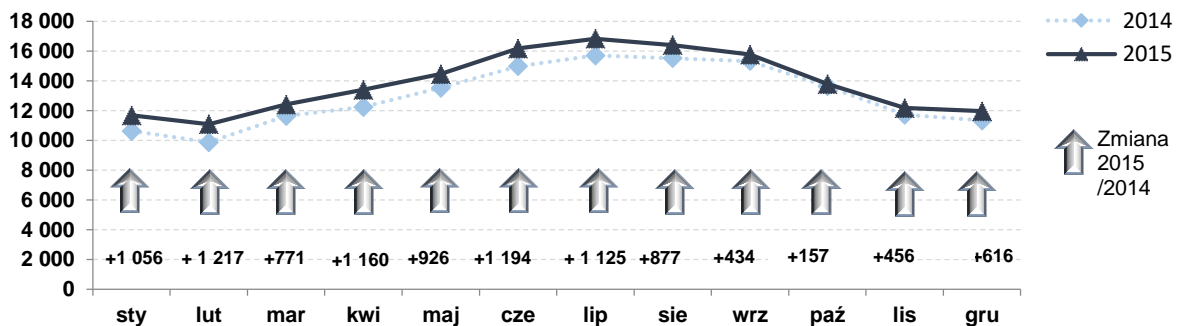


Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

W 2015 roku ruch terminalowy obejmował każdą próbę podejścia do lądowania (z przyziemieniem lub bez). Liczba operacji lotniczych opłaconych przez przewoźników z opłat nawigacyjnych wykonanych w 2015 roku wyniosła 162 973 SU-L (zwolnione SU-L w 2015 roku wyniosły 3 183).

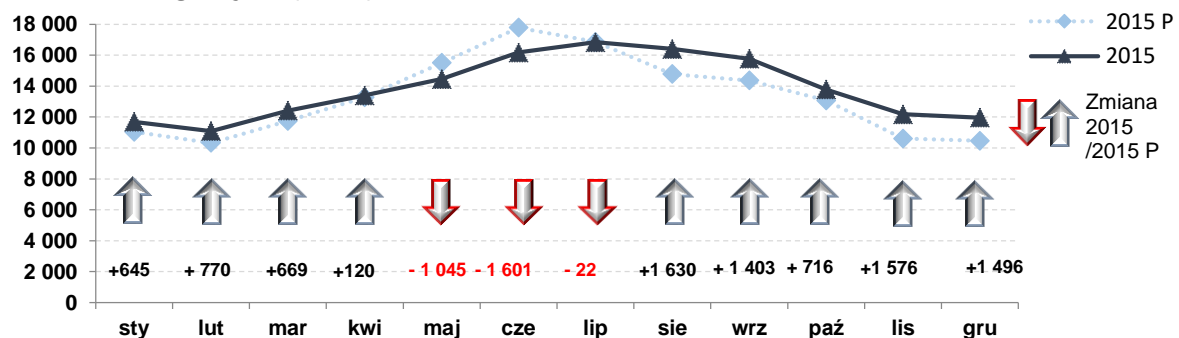
Szczegółową informację dotyczącą kształtowania się ruchu lotniczego terminalowego w poszczególnych miesiącach omawianego okresu przedstawiają poniższe wykresy.

Rys. 12. Całkowity ruch terminalowy w poszczególnych miesiącach 2014 i 2015 roku w ujęciu terminalowych jednostek usługowych (SU-L)



Źródło: Dane do wykonania lat 2014 - 2015 pochodzą z systemu walidacyjno-sprawozdawczego PAŻP.

Rys. 13. Całkowity ruch terminalowy w poszczególnych miesiącach 2015 roku w porównaniu do Planu na 2015 rok w ujęciu terminalowych jednostek usługowych (SU-L)



Źródło: Dane do wykonania roku 2015 pochodzą z systemu walidacyjno-sprawozdawczego PAŻP. Dane do planu na rok 2015 (2015 P) pochodzą z Planu rocznego na 2015 rok zatwierdzonego przez MiIB.

1.3. Opłaty nawigacyjne

PAŻP, z tytułu zapewniania użytkownikom w polskiej przestrzeni powietrznej służby żeglugi powietrznej podczas wykonywania lotów w rejonie informacji powietrznej FIR Warszawa, tzn. w czasie przelotu nad terytorium naszego kraju oraz lotów wykonywanych do/z polskich lotnisk kontrolowanych, pobierała następujące opłaty:

- opłata za usługę nawigacji trasowej,
- opłata za usługę nawigacji terminalowej.

Stawki opłat nawigacyjnych na 2015 rok ustalone zostały w oparciu o wytyczne zawarte w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 391/2013.

Stawka jednostkowa opłaty terminalowej dla strefy pobierania opłat terminalowych w polskiej przestrzeni powietrznej decyzją Prezesa ULC z dnia 27 listopada 2014 roku⁵⁹ została ustanowiona w wysokości 740,28 PLN na okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 roku.

Stawka jednostkowa opłaty trasowej była analizowana przez Komisję Rozszerzoną Europejskiej Organizacji do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL, a następnie decyzją Komisji nr 132 z dnia 5 grudnia 2014 roku została zatwierdzona w proponowanej przez PAŻP wartości. Wysokość wprowadzonej w życie od dnia 1 stycznia 2015 roku stawki opłaty trasowej wynosiła 143,89 PLN (34,36 EUR).

Opłata trasowa nie uwzględnia tzw. stawki administracyjnej.

Tab. 19. Stawki za usługi nawigacji (w PLN)

Wyszczególnienie	2015	2014	Zmiana 2015-2014
Nawigacja trasowa			
Stawka jednostkowa	143,89	147,43	-3,54
Nawigacja terminalowa			
EPWA	740,28	699,80	40,48
EPGD			
EPKK			
EPKT			
EPLL			
EPBY			
EPPO			
EPRZ			
EPSC			
EPWR			
EPZG			
EPMO			
EPLB			
EPRA			

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

W 2015 roku, podobnie jak w roku 2014, przyjęto, że stawka opłaty terminalowej pobierana będzie w jednej strefie niezależnie od lokalizacji lotniska.

⁵⁹ Decyzja numer ULC-LER-3/4170-0022/04/14.

IV. Część czwarta. Kluczowe czynniki sukcesu i ryzyka

1. Czynniki sukcesu

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w roku sprawozdawczym świadczyła służby żeglugi powietrznej w oparciu o przyjęte wysokie standardy w obszarze bezpieczeństwa i jakości usług, zgodnie z posiadanymi certyfikatami. Pomimo niesprzyjających czynników zewnętrznych makroekonomicznych i operacyjnych (odchylen wielkości ruchu lotniczego nawigacji trasowej wyrażonej w SU), Agencja dążyła do optymalizacji efektywności kosztowej, w poszczególnych obszarach jej funkcjonowania.

W roku 2015 kluczowymi czynnikami prowadzącymi do osiągnięcia sukcesu były:

- 1) aktywny udział PAŻP w wielu inicjatywach na forum międzynarodowym, przybliżający Agencję do finalizowania zamierzeń operacyjnych i biznesowych, w tym:
 - a) współpraca przy realizacji projektów w ramach Bałtyckiego FAB;
 - b) aktywne uczestnictwo w Programie SESAR, w szczególności sukcesywne zwiększanie zaangażowania w obszar badawczo-rozwojowy;
- 2) realizacja zadań inwestycyjnych ujętych w planie, w tym:
 - a) prace przygotowujące do wprowadzenia pionowego podziału FIR Warszawa na dwie warstwy;
 - b) dalsza implementacja systemu P_21.
- 3) wprowadzenie w ramach rozwoju kultury bezpieczeństwa polityki Just Culture, czyli polityki sprawiedliwego traktowania, której zadaniem jest m.in. umożliwienie i zwiększenie przepływu informacji dotyczących poziomu bezpieczeństwa w wykonywanych przez pracowników działaniach – wszystkie zgłoszenia niepożądanych zdarzeń lub nieprawidłowości w celu analizy i korekty obowiązujących procedur, stanowią istotne źródło informacji w kontekście ciągłej poprawy bezpieczeństwa.

Ponadto w efekcie skoordynowanych działań modernizacyjnych i szkoleniowych osiągnięto w 2015 r. sprawność operacyjną pozwalającą na obsługę ruchu lotniczego o natężeniu porównywalnym do roku 2014, przy czym zredukowano wskaźnik opóźnień z 0,79 do 0,19 min/lot. Tym samym zrealizowana wartość wskaźnika w 2015 roku była niższa o 0,07 min/lot od zaplanowanej w PSD RP2 (0,26 min/lot).

Wyszczególnione działania, w tym wdrażanie nowoczesnych rozwiązań miały istotny wpływ na usprawnienie systemu zarządzania ruchem lotniczym PAŻP, a tym samym kształtowały pozycję konkurencyjną i budowały wizerunek Agencji jako solidnego partnera w europejskim systemie zarządzania ruchem lotniczym. Kontynuowanie powyższych procesów i wprowadzanie nowych rozwiązań, w tym systematyczna implementacja poszczególnych zadań inwestycyjnych, będą warunkować przyszłą pozycję PAŻP jako instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej na poziomie oczekiwanym przez użytkowników przestrzeni powietrznej.

2. Ryzyka

2.1. Ryzyka finansowe działalności PAŻP

PAŻP wykonując działania ustawowe w interesie publicznym podlega przepisom rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013 oraz obowiązującego do 31 grudnia 2014 r. rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006. Zgodnie z przywołanymi regulacjami Agencja zobowiązana jest do nieprzekraczania kosztów usług nawigacyjnych ustalonych w PSD RP2 (przy zaplanowanej wielkości ruchu lotniczego wyrażonego w jednostkach usługowych SU i SU-L). Przy rozliczeniach z użytkownikami szczególnie istotne znaczenie

mają przyjmowane wcześniej do planów parametry, m.in. takie jak: wielkość wskaźnika inflacji oraz wielkości ruchu lotniczego (w podziale na jednostki usługowe SU i SU-L) w kolejnych latach. Wartości faktycznie zrealizowanych kosztów świadczenia usług i parametry ruchowe oraz ogłoszony wskaźnik inflacji odnoszone są do wartości tzw. „kosztów ustalonych”, które zatwierdzone zostały na drugi okres odniesienia przez KE. PAŻP ponosi część ryzyka wynikającego z założeń, które zostały przyjęte w latach poprzednich, m.in. w oparciu o założenia makroekonomiczne publikowane przez MFW.

2.1.1. Ryzyko utraty płynności finansowej

Ryzykiem finansowym, które ma najpoważniejsze skutki w przypadku realizacji jest utrata płynności Agencji.

Ryzyko to spowodowane być może realizacją ryzyk opisanych poniżej, w szczególności realizacją ryzyka ruchowego i inflacyjnego. Na moment sporządzania *Rocznego sprawozdania z działalności PAŻP za 2015 rok* ryzyko to można uznać za bardzo niskie. Świadczą o tym wysokie wskaźniki płynności gotówkowej. Ryzyko utraty płynności zwiększa się w przyszłych latach przy założeniu braku rewizji PSD RP2 i można je oszacować jako wysokie. Konsekwencje zmaterializowania się tego ryzyka należą do krytycznych. Skutkiem utraty płynności jest brak możliwości kontynuacji działalności w długim okresie. Efektem zwiększenia się ryzyka utraty płynności jest zaangażowanie PAŻP w rewizję PSD RP2.

2.1.2. Ryzyko ruchu

Po zakończeniu danego okresu ustala się stosunek faktycznej ilości jednostek usługowych do ilości jednostek usługowych ustalonych przed rozpoczęciem okresu odniesienia zgodnie z art. 13 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 391/2013.

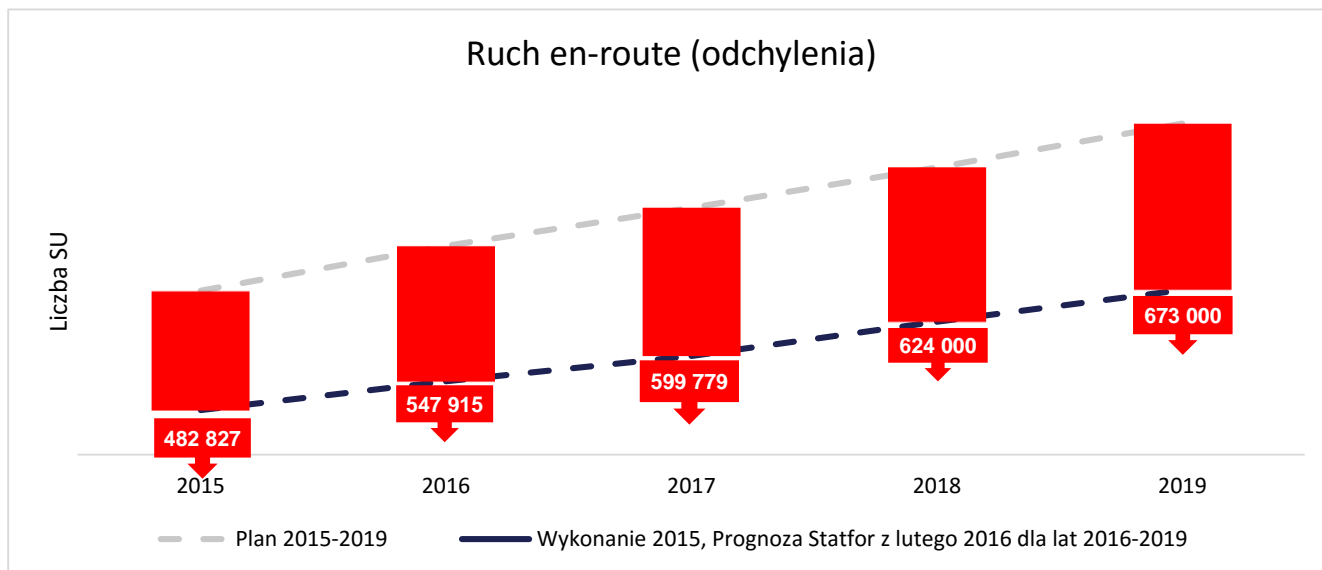
W związku z wyłączeniem opłat nawigacyjnych usług terminalowych z podziału ryzyka ruchowego w RP2, powyższe zapisy mają zastosowanie jedynie do opłat nawigacyjnych usług trasowych.

W roku 2015 r. faktyczna łączna ilość trasowych jednostek usługowych (SU) była niższa niż ustalona w PSD RP2 o 11,1% (o 482,8 tys. jednostek usługowych w ujęciu bezwzględnym) w związku z tym, zmaterializowało się ryzyko ruchowe w zakresie trasowych jednostek usługowych - SU (konsekwencje materializacji ryzyka duże). W następstwie powyższego Agencja utraciła 64 811 tys. przychodów z tytułu opłat trasowych, z których to 39 043 tys. zostanie odzyskane w roku 2017.

Zgodnie z zapisami PSD RP2 próg alarmowy odnośnie wielkości ruchu lotniczego, ustalony został na poziomie 10%. Przekroczenie tego progu może prowadzić do wdrożenia mechanizmu ostrzegawczego, mogącego skutkować korektą PSD RP2. Agencja obecnie podejmuje działania mające na celu rewizję PSD RP2, co zostało opisane w rozdziale 4. *Rewizja PSD RP2*.

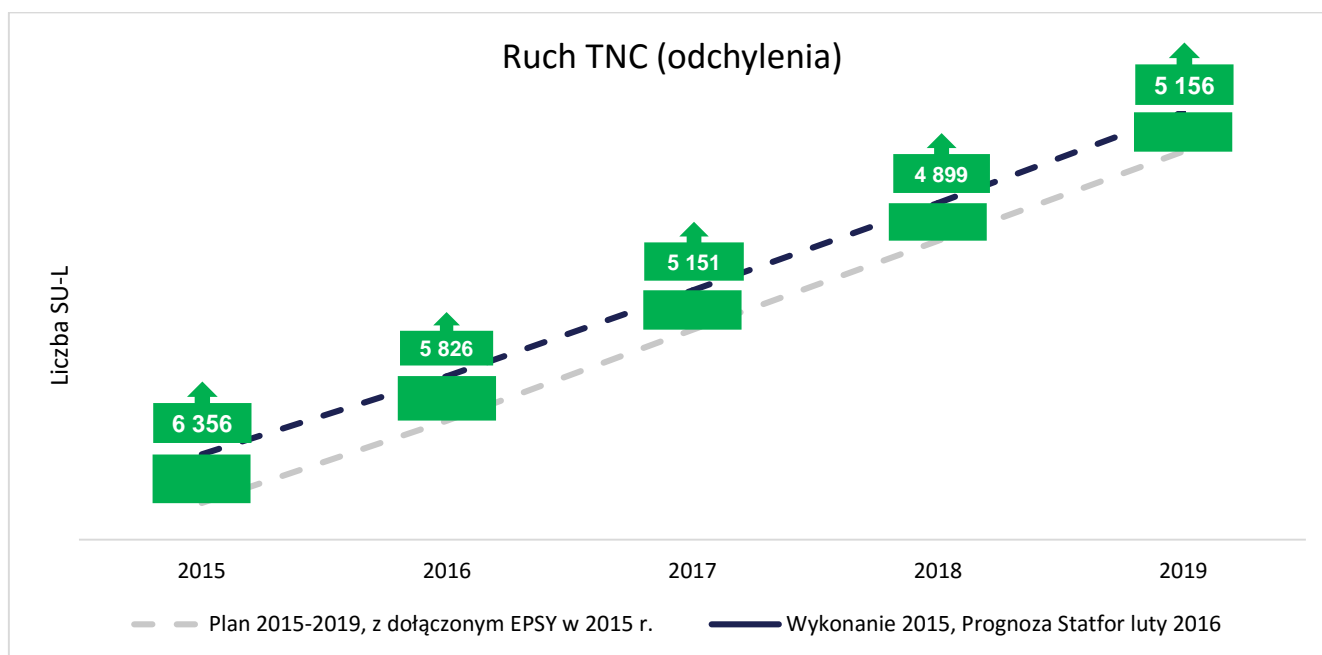
Poniżej przedstawiono różnice w ruchu lotniczym (SU i SU-L) między projekcjami przyjętymi do Planu 2015-2019 bazującymi na prognozach Statfor z lutego 2014 roku skorygowanymi poprzez dodanie w części TNC ilości SU-L dla uruchamianego w 2016 r. lotniska PL Olsztyn–Mazury, a prognozami Statfor opublikowanymi w lutym 2016 roku. Łącznie dla lat 2015-2019, w przypadku ruchu en-route Statfor obniżył prognozę o 12,5%, natomiast dla ruchu terminalowego prognoza została podwyższona o 3,0%.

Rys. 14. Porównanie prognoz ruchu en-route dla lat 2015-2019



Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Rys. 15. Porównanie prognoz ruchu TNC dla lat 2015-2019



Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Zarówno prognozy zawarte w *Planie pięcioletnim na lata 2015-2019* jak i wykonanie 2015 roku nie zawierają wartości SU-L dla lotniska PL Olsztyn–Mazury (EPSY), które to zostało włączone do PSD RP2 w połowie roku 2015 roku i dotyczyło zmiany prognoz (zwiększenie o EPSY) w latach 2016-2019 (ze względu na planowane uruchomienie lotniska EPSY w II kwartale 2015 roku).

W poniższej tabeli przedstawiono także wartości prognoz z uwzględnieniem wartości i odchylenie w stosunku do najnowszej prognozy opublikowanej przez Network Manager datowanej na luty 2016 roku.

Tab. 20. Porównanie zestawień TNC (liczba SU-L)

Źródło danych	2015	2016	2017	2018	2019
Plan 2015-2019	159 800	169 700	181 300	192 700	204 100
Plan 2015-2019 (z dołączonym EPSY w poł. 2015 r.)	159 800	170 574	182 449	194 101	205 744
Wykonanie 2015 wg PAŻP, Prognoza Network Manager luty 2016 dla lat 2016-2019	166 156	176 400	187 600	199 000	210 900
Odchylenie (Prognoza Network Manager luty 2016 - Plan 2015-19 z EPSY)	6 356	5 826	5 151	4 899	5 156

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Kolejne lata potwierdzają negatywne tendencje w kształtowaniu się prognoz trasowego ruchu lotniczego w całym okresie PSD RP2, który ma największy wpływ na poziom osiągniętych przez PAŻP przychodów ze sprzedaży usług nawigacyjnych. W zakresie trasowych jednostek usługowych (SU) szacuje się, iż w kolejnych latach prawdopodobieństwo zmaterializowania się ryzyka ruchowego jest wysokie, a konsekwencje materializacji ryzyka duże.

Skutkiem realizacji ryzyka ruchowego będzie utrata przychodów trasowych (głównego źródła przychodów PAŻP), co może przyczynić się do pogorszenia sytuacji finansowej, a w dłuższym okresie utraty płynności.

2.1.3. Podział kosztów

Na każdy okres odniesienia ustalana jest wysokość kosztów, które mogą zostać poniesione przez instytucję zapewniającą służbę żeglugi powietrznej w danym okresie. Nadwyżka poniesionych kosztów nad kosztami ustalonymi nie będzie mogła być rozliczona z użytkownikami przestrzeni powietrznej. Jeśli w całym okresie odniesienia faktyczne koszty znajdują się poniżej ustalonych kosztów określonych na początku okresu odniesienia, różnicę zatrzymuje instytucja zapewniająca służbę żeglugi powietrznej.

Faktycznie poniesione przez PAŻP w roku 2015 koszty opłat trasowych (po wyłączeniu kosztów na zapewnienie lotów VFR) były niższe od kosztów ustalonych na ten rok ujętych w tabeli sprawozdawczej PAŻP o 41 314 tys. PLN. Adekwatna różnica w przypadku opłat terminalowych wyniosła 2 666 tys. PLN.

Kwoty te, zgodnie z obowiązującymi mechanizmami rozliczeń z przewoźnikami nie są zwracane przewoźnikom, powinny one jednak pokryć ryzyko ruchowe oraz ryzyko inflacyjne, które opisane zostały w tym rozdziale.

W roku 2015 ryzyko podziału kosztów zmaterializowało się (konsekwencje materializacji ryzyka - duże), w związku z tym, iż utracone przychody z tytułu ryzyka ruchowego oraz ryzyko inflacyjne nie zostały pokryte niższymi poniesionymi kosztami.

W kolejnych latach ryzyko przekroczenia kosztów ustalonych jest bardzo wysokie w związku z koniecznością poniesienia kosztów operacyjnych (kosztów wynagrodzeń, amortyzacji) na wyższym poziomie niż ustalono w RP2, a konsekwencje materializacji ryzyka duże.

Konieczność rewizji kosztów jest jednym z elementów zgłaszanej przez Polskę rewizji PSD RP2. Brak rewizji w tym zakresie może przyczynić się do pogorszenia sytuacji finansowej, a w dłuższym okresie utraty płynności.

2.1.4. Ryzyko inflacyjne

W związku z obowiązującymi przepisami, po zakończeniu danego okresu ustala się różnice pomiędzy kosztami ustalonymi wyrażonymi w wartościach nominalnych przed rozpoczęciem okresu odniesienia a kosztami ustalonymi w oparciu o faktyczną inflację odnotowaną przez KE (Eurostat). Tak określoną korektę inflacyjną rozlicza się z użytkownikami przestrzeni powietrznej w roku n+2. Należy zaznaczyć, że przy uwzględnieniu obecnego stanu, w którym to Agencja jest płatnikiem składki EUROCONTROL, ryzyko inflacyjne w zakresie rozbieżności

kosztów ustalonych EUROCONTROL a kosztami ww. faktycznymi ma wpływ na działalność PAŻP.

Należy zaznaczyć, że wartość mechanizmu korekty inflacyjnej skalkulowanego dla roku 2015, uwzględnia negatywne odchylenie pomiędzy rzeczywistą inflacją dla 2014 roku (0,1%) a inflacją ustaloną dla tego roku w PSD RP2 (1,458%) a także odchylenie pomiędzy ustaloną w PSD RP2 inflacją na 2015 rok (2,375%) a inflacją rzeczywistą (-0,7%).

W związku z tym ryzyko inflacyjne zmaterializowało się (konsekwencje materializacji ryzyka - duże).

Tab. 21. Realizacja prognoz inflacji w latach 2014-2015

Wyszczególnienie	Jednostka miary	Rok 2014	Rok 2015
Prognozowana inflacja zgodna z PSD	%	1,458	2,375
Rzeczywista inflacja odnotowana	%	0,1	-0,7

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Zaprezentowane w tabeli nr 56 wartości korekt inflacyjnych dla usług nawigacyjnych powstałe w 2015 roku będą podlegały rozliczeniu z użytkownikami przestrzeni powietrznej w 2017 roku poprzez obniżenie stawki trasowej i terminalowej.

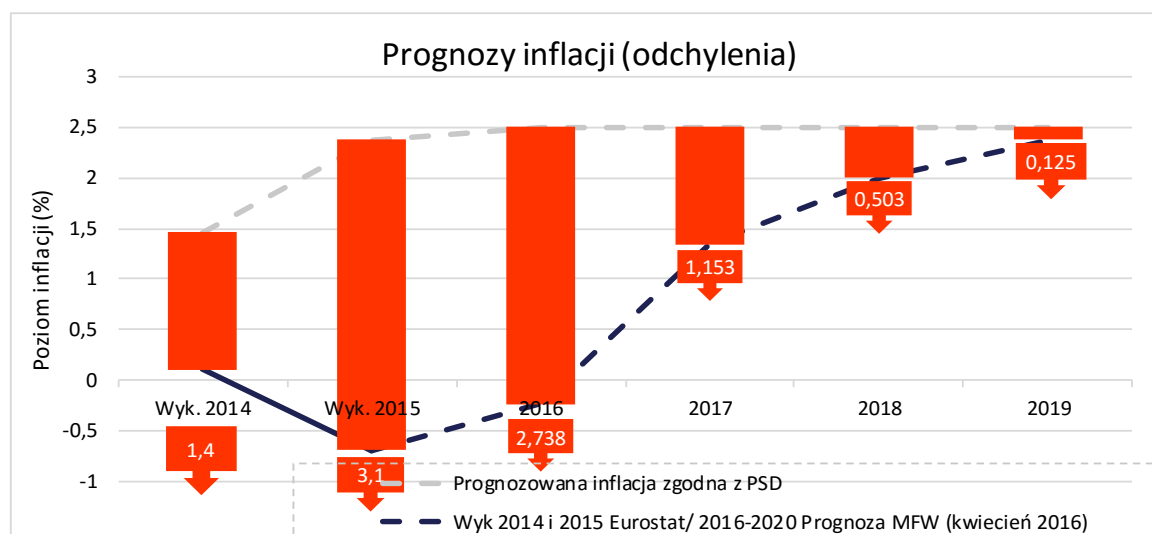
Tab. 22. Korekta inflacyjna od kosztów ustalonych trasowych i terminalowych powstała w 2015 roku (dane w tys. PLN)

Wyszczególnienie	Wartość korekty
Korekta inflacyjna od trasowych kosztów ustalonych w tabeli PAŻP	25 200
Korekta inflacyjna od trasowych kosztów ustalonych tabeli NSA dotycząca EUROCONTROL, którą ponosi PAŻP	1 817
Korekta inflacyjna od terminalowych kosztów ustalonych w tabeli PAŻP	4 801

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Prognozowana inflacja na kolejne lata wg MFW z kwietnia 2016 roku jest znacznie niższa niż inflacja ustalona w PSD RP2. Takie znaczące odchylenia od prognozowanych przez MFW wartości inflacji skutkować będą negatywnie na sytuacji finansowej Agencji w przyszłości. Szacuje się, iż w kolejnych latach prawdopodobieństwo zmaterializowania się ryzyka inflacyjnego jest bardzo wysokie, a konsekwencje materializacji ryzyka duże. Zmiana prognozowanej inflacji jest jednym z obszarów rewizji PSD RP2.

Rys. 16. Prognozy inflacji - odchylenia



Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

2.1.5. Poziom kosztu kapitału

W tabelach nr 57 oraz 58 zaprezentowano porównanie wartości kosztu kapitału (wraz z elementami determinującymi jego wartość) przyjętymi w PSD RP2, a obecnymi wartościami kosztu kapitału wyliczonymi na rok 2015 przy uwzględnieniu zaktualizowanych wartości aktywów oraz wartościami, jakie Agencja mogłaby oszacować, gdyby istniała możliwość zastosowania stopy kosztu kapitału odzwierciedlającej warunki makroekonomiczne na koniec 2015 roku. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż stopa kosztu kapitału w PSD RP2 została obniżona w toku prac nad wkładem PAŻP do PSD RP2 i nie odzwierciedlała faktycznego zapotrzebowania na koszt kapitału.

Tab. 23. Porównanie wartości kosztu kapitału PAŻP dla usług trasowych w 2015 roku (dane w PLN)

Wyszczególnienie	2015 Rok	Wykonanie 2015 Rok ze stopą kosztu kapitału z PSD RP2	Wykonanie 2015 Rok ze stopą kosztu kapitału aktualną	Różnica
	PSD RP2			
1	2	3	4	5=4-2
Aktywa trwałe	667 036 697	672 558 163	672 558 163	5 521 466
Aktywa obrotowe	34 493 808	27 045 749	28 256 685	-6 237 123
Aktywa razem	701 530 504	699 603 911	700 814 848	-715 656
Stopa kosztu kapitału	5,95%	5,95%	6,91%	0,96%
Koszt kapitału	41 741 065	41 626 433	48 426 306	6 685 241

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

Tab. 24. Porównanie wartości kosztu kapitału PAŻP dla usług terminalowych w 2015 roku (dane w PLN)

Wyszczególnienie	2015 Rok	2015 Rok wykonanie ze stopą z PSD RP2	2015 Rok wykonanie ze stopą aktualną	Różnica
	PSD RP2			
1	2	3	4	5=4-2
Aktywa trwałe	116 528 186	112 388 168	112 388 168	-4 140 018
Aktywa obrotowe	-3 800 627	8 984 219	9 197 574	12 998 201
Aktywa razem	112 727 559	121 372 388	121 585 743	8 858 184
Stopa kosztu kapitału	5,95%	5,95%	6,91%	0,96%
Koszt kapitału	6 707 290	7 221 657	8 401 575	1 694 285

Źródło: Opracowanie własne PAŻP.

W roku 2015 zmaterializowało się ryzyko związane z kosztem kapitału, który nie był wystarczający na pokrycie innych ryzyk, w tym ruchowego i inflacyjnego (konsekwencje materializacji ryzyka - duże). W latach 2016-2019 ustalony poziom kosztu kapitału również będzie niewystarczający w celu pokrycia oszacowanych ww. ryzyk. Brak rewizji w tym zakresie może przyczynić się do pogorszenia sytuacji finansowej, a w dłuższym okresie utraty płynności. Szacuje się, iż w kolejnych latach prawdopodobieństwo, iż koszt kapitału w ujęciu kwotowym nie pokryje ryzyk biznesowych (ryzyko ruchowe i ryzyko inflacyjne) oraz ryzyk finansowych, związanych z koniecznością posilkowania się finansowaniem dłużnym w przypadku braku rewizji PSD RP2 jest bardzo wysokie, a konsekwencje materializacji ryzyka duże.

2.1.6. Ryzyko przekroczenia wartości zapisanych w ustawie budżetowej

Mimo iż bazy kosztowe opłat trasowych i terminalowych spełniają wszystkie wymogi zawarte w przepisach krajowych i europejskich dla dostawców usług nawigacyjnych, rokrocznie - poczynając od roku 2011 - wysokość kosztów wynagrodzeń w Agencji podlega skorygowaniu/obniżeniu w ramach prac nad ustawą budżetową, w związku z zapisami ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z realizacją ustawy budżetowej.

Ministerstwo Finansów dokonuje zmian do ustawy budżetowej polegających na zmniejszeniu wartości kosztów wynagrodzeń i ich pochodnych przy jednoczesnym zwiększeniu o wartość ww. zmniejszeń wysokości pozostałych kosztów funkcjonowania. Powyższe powoduje, iż poszczególne pozycje kosztów są niezgodne z wartościami kosztów ujętych w PSD RP2, który Polska, działając w oparciu o przepisy UE, uzgadnia z KE, zobowiązując się do realizacji ogónoeuropejskich celów skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej.

Przesyłając dane do ustawy budżetowej na 2015 rok przed zatwierdzeniem Planów działalności, Agencja zgłaszała zastrzeżenie, iż dane te mają jedynie charakter szacunkowy (informacyjny) i mogą ulec zmianie podczas procesu planowania wynikającego z procedury ustanawiania podstaw kosztowych opłat nawigacyjnych i trybu konstruowania planu finansowego PAŻP zgodnego z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 roku.

Wymogi zawarte w rozporządzeniach Ministra Finansów, określających szczegółowy sposób, tryb i terminy opracowania materiałów do ustawy budżetowej nie pokrywają się z terminami określonymi w rozporządzeniach unijnych oraz w ustawie o PAŻP.

Zgodnie z art. 5 ustawy o PAŻP, plany roczne i pięcioletnie kierowane są przez Prezesa Agencji do zaopiniowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do dnia 1 listopada, a po ich zaopiniowaniu, do dnia 1 grudnia kierowane są do zatwierdzenia przez ministra właściwego ds. transportu, co następuje już po skierowaniu ustawy budżetowej pod obrady Sejmu. Sytuacja taka ma miejsce od początku powstania PAŻP i konieczność zmiany stosownych zapisów była przez Agencję wielokrotnie sygnalizowana.

W roku 2015 w związku z uruchomieniem kwoty 20 mln PLN zapisanej dla PAŻP (zgodnie z art. 14 ust. 5 i 6 ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z realizacją ustawy budżetowej na 2015 rok), nie przekroczono wartości kosztów osobowych, zapisanych w ustawie budżetowej na 2015 r.

Konsekwencją przekroczenia wartości z ustawy budżetowej mogłoby być naruszenie dyscypliny finansów publicznych, z dużymi konsekwencjami materializacji ryzyka.

2.1.7. Ryzyko prawne

W związku z nieuregulowanym stanem prawnym części nieruchomości pozostających w posiadaniu PAŻP i zgłaszanymi na drodze sądowej przez spadkobierców dawnych właścicieli gruntów roszczeniami w stosunku do Agencji, PPL i Skarbu Państwa o wydanie gruntów i wypłaty odszkodowań istnieje ryzyko, że Agencja w przyszłości będzie musiała dokonać wypłat zasądzonych odszkodowań.

Odszkodowania te mogą dotyczyć gruntów będących bezpośrednio we władaniu PAŻP oraz, na zasadzie solidarności (50%), gruntów będących we władaniu PPL. Odszkodowaniem mogą być objęte: wartość wywłaszczenia z gruntów, bezumowne korzystanie z gruntów, utrata wartości gruntów.

W roku 2014, Agencja dowiązała rezerwę na roszczenia spadkobierców przedwojennych właścicieli tych nieruchomości do kwoty 95 099 491 PLN (w latach wcześniejszych z tego tytułu utworzono rezerwy o wartości 2 736 791,50 PLN). W roku 2015 wartość tej rezerwy wzrosła o 3 125 467 PLN i na koniec 2015 roku wynosi 98 224 958 PLN.

Na powyższą wartość składa się rezerwa na roszczenia z tytułu bezumownego korzystania z gruntów w kwocie 83 223 367 PLN oraz rezerwa na wypłatę odszkodowań z tytułu wywłaszczenia gruntów przejętych pod realizację inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego w kwocie 15 001 591 PLN.

Wzrost rezerwy na roszczenia z tytułu bezumownego korzystania z gruntów w latach 2014-2015 wynika ze znacznego wzrostu ryzyka dokonania wypłat z tego tytułu na skutek zmiany w 2014 roku stanu faktycznego w odniesieniu do dużo większego obszaru niż to miało miejsce w latach poprzednich w wyniku założenia przez spadkobierców dawnych właścicieli gruntów

nowych ksiąg wieczystych dla znacznej liczby działek i rozszerzenia, w ślad za tym, swoich roszczeń sądowych kierowanych w stosunku do PPL i Agencji.

W 2015 roku nie zmaterializowało się ryzyko prawne w związku z trwającym ww. postępowaniem sądowym.

Szacuje się, iż w kolejnych latach prawdopodobieństwo zmaterializowania się ryzyka prawnego jest wysokie, a konsekwencje materializacji ryzyka duże (konieczność wypłaty odszkodowań, na które zostały utworzone rezerwy).

2.1.8. Ryzyko zwrotu/niepełnego wykorzystania dotacji POliŚ 2007-2013

Występuje ryzyko wstrzymania lub zwrotu części dotacji w ramach POliŚ 2007-2013 w przypadku zidentyfikowania przez instytucję systemu zarządzania i kontroli POliŚ 2007-2013 przesłanek do zwrotu środków przez beneficjenta. Zgodnie z art. 207 ust. 1 UFP, gdy środki przeznaczone na realizację programów finansowanych z udziałem środków europejskich są:

- 1) wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem,
- 2) wykorzystane z naruszeniem procedur,
- 3) pobrane nienależnie lub w nadmiernej wysokości,

podlegają zwrotowi przez beneficjenta wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, liczonymi od dnia przekazania środków.

W 2015 roku zmaterializowało się ryzyko zwrotu/niepełnego wykorzystania dotacji POliŚ 2007-2013 (mała konsekwencja materializacji ryzyka). W 2015 roku dokonano zwrotu dotacji otrzymanej w ramach POliŚ 2007-2013. Zwrot na kwotę 464 092,29 PLN, dotyczył zadania TWR Kraków i spowodowany był wyłączeniem zadania z zakresu projektu z uwagi na to, że okres realizacji projektu wykracza poza 2016 rok.

Prawdopodobieństwo zwrotu dotacji POliŚ 2007-2013 w latach kolejnych określa się jako niskie z uwagi na stały monitoring realizacji programów finansowanych z udziałem środków europejskich (mały efekt materializacji ryzyka). Ryzyko niepodjęcia w całości kwoty (289,3 mln PLN) określonej w podpisanym w dniu 6 maja 2016 roku Aneksie 02 do Umowy o dofinansowanie, jest również oceniane jako niskie (konsekwencje materializacji ryzyka - małe).

Dodatkową konsekwencją zwrotu dotacji jest konieczność zapłaty odsetek zgodnie z UFP, co pogorsza sytuację finansową Agencji.

2.2. Ryzyka w obszarze operacyjnym

1. Opóźnienie wdrożenia podziału pionowego, po dacie uwzględnienia szkoleń w grafikach ACC, może wiązać się z koniecznością organizacji kolejnego etapu szkolenia (powtórzenia szkoleń).
2. Możliwość wystąpienia braków w ciągłości pracy urządzeń/systemów CNS, spowodowana czynnikami wewnętrznymi i zewnętrznymi⁶⁰.
3. Przedłużający się okres procedowania zmiany w systemie funkcjonalnym ATM, audyty etc. – opóźnienie w dostarczeniu wymaganej dokumentacji oznacza brak zgody na zmianę w systemie funkcjonalnym.
4. Ryzyko związane z bezpieczeństwem operacji – wpływ działania służb PAŻP na powstanie ryzyka zderzenia samolotów w powietrzu i/lub z obiektami naziemnymi.

⁶⁰ Przykłady czynników wewnętrznych: błąd ludzki w czasie eksploatacji urządzeń, czynniki zewnętrzne tj. warunki atmosferyczne, gwałtowne ulewę, wyładowania atmosferyczne powodujące brak ciągłości pracy urządzeń komunikacyjnych, nawigacyjnych i dozoru.

Czynniki ryzyka identyfikowane i ograniczane w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

W roku 2015 ciągłość operacyjna została zachowana (nie nastąpiła materializacja ryzyka).

Mimo rosnącego ruchu lotniczego w kolejnych latach, prawdopodobieństwo realizacji ryzyka w obszarze operacyjnym ocenia się jako niskie w związku ze stosowanymi działaniami zapobiegawczymi.

Konsekwencje zmaterializowania ryzyk operacyjnych, zwłaszcza związanych z bezpieczeństwem operacji, należą do krytycznych dla Agencji. W przypadku realizacji ryzyka w obszarze operacyjnym np. wypadku lotniczego stosowana jest procedura ZSZ Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu lotniczego w PAŻP.

2.3. Ryzyka w obszarze zarządzania personelem

1. Niezrealizowanie planu zatrudnienia (brak kandydatów o wymaganych kwalifikacjach).
2. Ograniczenia związane z wymogami planu finansowego PAŻP zawartego w ustawie budżetowej.
3. Utrata doświadczonego, wykwalifikowanego personelu.
4. Brak wystarczających środków na zapewnienie wynagrodzeń, należnych zgodnie z obowiązującym Regulaminem Wynagradzania.
5. Ryzyko braku certyfikatu szkoleniowego dla OSPA.

W roku 2015 zarządzanie personelem pozwoliło na utrzymanie ciągłości świadczonych usług oraz nie przekroczenie wartości zapisanych w ustawie budżetowej na 2015 rok, co oznaczało brak materializacji ryzyka.

Prawdopodobieństwo zmaterializowania ryzyka w sferze zarządzania personelem w przyszłych latach określa się jako średnie, w sferze niepełnego zabezpieczenia środków w PSD RP2 na wynagrodzenia – jako wysokie (konsekwencje materializacji ryzyka - duże). Urzeczywistnienie się ryzyka np. braku kandydatów do pracy o odpowiednich wymaganych kwalifikacjach oznacza potrzebę np. znalezienia zastępstwa, lub akceptację faktu powstania nadgodzin do czasu trwałego znalezienia kandydata spełniającego wymagania na danym stanowisku pracy.

Brak rewizji PSD RP2 we wnioskowanym przez Polskę zakresie może spowodować brak środków na wypłatę wynagrodzeń zgodnie z obowiązującym w PAŻP Regulaminem Wynagradzania.

2.4. Ryzyka w obszarze działalności inwestycyjnej

W 2015 r. zmaterializowało się ryzyko w obszarze działalności inwestycyjnej w formie opóźnień w realizacji inwestycji głównie z następujących powodów:

1. Przedłużających się procedur administracyjnych związanych z procesem inwestycyjnym. Ryzyko odnotowano w realizacji inwestycji DME/OR Działyń (brak zgody ZDP na przeprowadzenie kabla w pasie przydrogowym - wykonawca odwołał się do SKO, które stwierdziło, że decyzja ZDP była niezasadna).
2. Nieterminowych realizacji postępowań przetargowych. W 2015 r. unieważniono 5 z 70 prowadzonych postępowań przetargowych, w tym 4 z powodu braku ofert i 1 z powodu wniesienia odwołania do KIO, w wyniku której należało przeprowadzić ponowny wybór najkorzystniejszej oferty.
3. Nieprawidłowego wykonania umowy m.in. dotyczy problemów wykonawcy systemu radiolokacyjnego Kraków z osiągnięciem wymaganego poziomu zobrazowania.

4. Ogłoszenie upadłości przez wykonawcę hiperbolicznego pokrycia radiolokacyjnego na końcowym etapie realizacji zadania.

Konsekwencje materializacji ryzyka w działalności inwestycyjnej w 2015 r. były małe.

W przypadku niezrealizowania inwestycji zgodnie z założeniami Agencja podejmuje działania korygujące, które mają na celu zrealizowanie inwestycji zgodnie z zamierzeniami. Do przykładowych działań naprawczych stosowanych przez PAŻP można zaliczyć możliwość odmowy odbioru przedmiotu umowy do czasu usunięcia stwierdzonych wad.

Prawdopodobieństwo realizacji ryzyk w przyszłych latach w działalności inwestycyjnej określono jako wysokie (konsekwencje materializacji ryzyka - duże). Konsekwencją wystąpienia ww. ryzyk jest nieterminowa realizacja inwestycji, co przekłada się na stopień realizacji Planu inwestycji PAŻP.

Poniżej przedstawiono listę potencjalnych ryzyk w obszarze działalności inwestycyjnej na kolejne lata.

1. Przedłużające się procedury administracyjne związane z procesem inwestycyjnym: pozyskiwaniem gruntów pod inwestycje, pozyskiwanie pozwoleń na budowę, opinii środowiskowych itp.
2. Zagrożenia terminowej realizacji postępowań przetargowych (konieczność powtórzenia postępowania, odwołania oferentów do KIO).
3. Możliwość protestów społecznych przy pozyskiwaniu gruntów pod inwestycje w obszarze NAV i SUR skutkujące potrzebą zabezpieczenia alternatywnych lokalizacji.
4. Zagrożenie wynikające z niepełnego zrealizowania warunków umowy Agencji z podwykonawcą, a w szczególności wykonania przedmiotu umowy z nienależytą starannością m.in. niezgodnie z zatwierdzoną dokumentacją projektową, zasadami wiedzy technicznej lub z wadami.
5. Trudności finansowe podwykonawców w trakcie realizacji zadania.

3. Zarządzanie ryzykiem

3.1. Ryzyka finansowe działalności PAŻP

3.1.1. Ryzyko: utraty płynności, ruchu, kosztów, inflacyjne, ustalonego poziomu kosztu kapitału

1. Monitorowanie ponoszonych kosztów, wielkości ruchu wyrażonego w jednostkach usługowych SU i SU-L oraz inflacji w porównaniu do wartości zapisanych w PSD RP2.
2. Monitorowanie stanu gotówki na rachunkach PAŻP.
3. Wystąpienie rozbieżności między prognozowaną a faktyczną inflacją (tj. zmiana trendu z uprzednio planowanej inflacji na deflację) oraz zrealizowanie dużo niższego ruchu trasowego liczonego w jednostkach usługowych (SU) zdeterminowały Polskę do przekazania wniosku do KE o rewizję PSD RP2.
4. Identyfikacja i ocena ryzyk niemożliwych do przewidzenia na etapie przygotowywania PSD RP2.

3.1.2. Ryzyko przekroczenia wartości zapisanych w ustawie budżetowej na rok 2015

1. Monitorowanie wielkości kosztów zwłaszcza wynagrodzeń i ich pochodnych w porównaniu do wartości zapisanych w ustawie budżetowej na 2015 rok i nie przekroczenie wartości zapisanych w ustawie budżetowej na 2015 rok.

2. Uruchomienie kwoty 20 000 tys. PLN w 2015 roku w związku z zatwierdzeniem w dniu 3 grudnia 2015 roku przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa *Planu działań restrukturyzacyjnych PAŻP* (zgodnie z art. 14 ust. 5 i 6 ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z realizacją ustawy budżetowej na 2015 rok).

3.1.3. Ryzyko prawne

1. Uaktualnianie w księgach wysokości kosztów roszczeń i odszkodowań na podstawie raportu rzeczoznawcy majątkowego przygotowanego dla celów sprawozdania finansowego za okres kończący się 31 grudnia 2015 roku.
2. Monitorowanie wpływu dowiązywanych rezerw na wynik bieżącego roku.
3. Współpraca Agencji z zewnętrzną kancelarią prawną w zakresie reprezentacji PAŻP przed sądem w sprawie prowadzonej przeciwko Agencji przez właścicieli gruntów.

3.1.4. Ryzyko zwrotu/niepełnego wykorzystania dotacji POliŚ 2007-2013

1. Monitoring zadań inwestycyjnych oraz nieinwestycyjnych aspektów realizacji projektu POliŚ 2007-2013, w celu zrealizowania jego wskaźników i celów⁶¹,
2. Dopelnienie należytej staranności w ewidencji księgowej oraz opisywaniu i archiwizacji dokumentacji prowadzonej w ramach programu POliŚ 2007-2013.

3.2. Ryzyka w obszarze operacyjnym

1. Zweryfikowanie oraz uzupełnienie planu wdrożenia pierwszego etapu podziału przestrzeni powietrznej.
2. Monitoring pracy urzędzeń/systemów CNS.
3. Monitoring procesu zmiany w systemie funkcjonalnym ATM.
4. Identyfikacja i ograniczanie ryzyka zdarzeń (zderzenie, incydent) w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem; wdrożenie polityki Just Culture, podnoszącej poziom bezpieczeństwa poprzez zachęcanie pracowników PAŻP do zgłaszania wszelkich zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego.
5. Ubezpieczenia OC z Konsorcjum: Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji WARTA S.A., Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A. i Generali Towarzystwo Ubezpieczeń S.A.

3.3. Ryzyka w obszarze zarządzania personelem

1. Ujęcie kosztów wynagrodzeń zgodnych z obowiązującym w PAŻP Regulaminem Wynagradzania we wniosku do KE o rewizję PSD RP2.
2. Niwelowanie braków kadrowych w kategoriach zawodowych PRU poprzez zatrudnienie wyszkolonego personelu z naboru zewnętrznego posiadającego już doświadczenie i potrzebne kwalifikacje, bądź relokacją pracowników wewnątrz organizacji.
3. Modyfikowanie planów zatrudnienia uwzględniające zmieniający się stan zatrudnienia wewnątrz organizacji w kategoriach zawodowych PRU (relokacja pracowników).
4. Zweryfikowanie kosztów w obszarze zatrudnienia o kwotę 20 000 tys. PLN, którą uruchomiono w związku z zatwierdzeniem w dniu 3 grudnia 2015 roku przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa *Planu działań restrukturyzacyjnych PAŻP* (zgodnie z art. 14 ust. 5 i 6 ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z realizacją ustawy budżetowej na 2015 rok).

⁶¹ Do marca 2016 r. osiągnięto wszystkie wskaźniki rezultatu – tak jak zakładano w Aneksie 01 do Umowy o dofinansowanie z 17.06.2015 r. dla projektu POliŚ 2007-2013. Pozostałe do osiągnięcia 2 wskaźniki produktu (systemy radiolokacyjne Warszawa i Kraków) zostaną osiągnięte w 2016 r.

5. Aktualizacja planu zatrudnienia w trakcie 2015 roku, w wyniku której zmodyfikowano zapotrzebowanie na kontrolerów w organach ruchu lotniczego. Aktualizacja wynikała z konieczności dopasowania do wydajności Ośrodka Szkolenia (głównie ograniczonej dostępności instruktorów i dostępności symulatora, w związku z procesem wdrażania podziału pionowego przestrzeni).

Proces szkolenia kontrolerów do pracy w podziale pionowym (4P) wymógł weryfikację priorytetów. Szkolenie symulatorowe 4P mogło odbyć się wyłącznie przy 100% frekwencji uczestników oraz instruktorów prowadzących. Oddelegowanie kilkunastu kontrolerów dziennie do szkoleń 4P spowodowało znaczne ograniczenie dostępnego personelu operacyjnego.

W celu realizacji projektu wdrożenia podziału pionowego dodatkowo przyjęto ograniczenia w planowaniu urlopów. Umożliwiło to zapewnienie wymaganej ilości kontrolerów do pracy operacyjnej. Kolejnym ograniczeniem pozwalającym na zaplanowanie grafików przy wymaganej ilości kontrolerów oraz realizacji kluczowego szkolenia było wstrzymanie szkoleń z udziałem czynnych instruktorów OJT. Skutkiem takich działań w obszarze zarządzania personelem było z jednej strony osiągnięcie wyznaczonego na 2015 rok celu w zakresie opóźnień, zaś z drugiej strony wpłynęło na wydłużenie procesu szkolenia kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego.

6. Podjęcie działań korygujących w OSPA. Zidentyfikowane ryzyka w procesie szkolenia personelu ATS dotyczyły głównie realizacji wszystkich działań naprawczych po audycie ULC w roku 2014, tj. opracowanie i wdrożenie strategii rozwoju ośrodka, zapewnienia odpowiedniej liczby instruktorów, wykładowców i pseudo pilotów w OSPA. Podjęte działania mające na celu wyeliminowanie lub ograniczenie wystąpienia ryzyka zapewniły, przedłużenie ważności certyfikatu CAPTO dla OSPA w 2015r., opracowano projekt strategii rozwoju OSPA na 2015-2020 z planem realizacji działań, zatrudniono 2 instruktorów (z uprawnieniem APS i ADI/APP). Jednakże w roku 2015 odeszło na emeryturę 6 instruktorów, co skutkowało powstaniem niedoboru instruktorów i koniecznością uruchomienia procesu naboru na stanowisko instruktora OSPA. Proces rekrutacji został rozpoczęty.

3.4. Ryzyka w obszarze działalności inwestycyjnej

1. Doskonalenie struktur organizacyjnych Agencji odpowiedzialnych za planowanie i realizację inwestycji poprzez wyodrębnienie komórek organizacyjnych ukierunkowanych na proces inwestycyjny, wykorzystujący narzędzia umożliwiające monitoring i natychmiastowe reagowanie na występujące opóźnienia w stosunku do założonych harmonogramów.
2. Usprawnienie procesu planowania z założeniem ryzyk opóźnienia procesów przetargowych, co urealni termin realizacji inwestycji. Wdrażanie metodyki zarządzania projektami opartej na międzynarodowych standardach PRINCE2.
3. Zabezpieczenie w postaci wariantów alternatywnych (dotyczy np. gruntów), w przypadku wystąpienia protestów społecznych uniemożliwiających realizację inwestycji.
4. Ciągły monitoring realizacji warunków umów z wykonawcami, dokładanie należytej staranności pracowników odpowiedzialnych. Umieszczenie w umowach z podwykonawcami zapisów gwarantujących wykonanie przedmiotu umowy z należytą starannością, w szczególności zgodnie z: zatwierdzoną dokumentacją projektową, zasadami wiedzy technicznej, bez wad i usterek oraz odpowiednimi obowiązującymi przepisami. Możliwość odmowy odbioru przedmiotu umowy do czasu usunięcia stwierdzonych wad.

4. Rewizja PSD RP2

W wyniku wystąpienia w 2015 roku niekorzystnych uwarunkowań mających wpływ na zapewnienie ciągłości działania PAŻP i utrzymanie możliwości rozwoju w długim okresie czasu, Kierownictwo PAŻP podjęło strategiczną decyzję o zainicjowaniu procesu rewizji PSD RP2.

W dniach 12/13 kwietnia 2016 roku przedłożono KE propozycję rewizji PSD RP2 z wyższymi kosztami kapitału oraz kosztami personalnymi na lata 2017-2019.

W dniu 19 maja 2016 propozycja rewizji PSD RP2 została poddana konsultacjom z użytkownikami przestrzeni powietrznej oraz ich przedstawicielami. Użytkownicy wyrazili ogólne poparcie dla rewizji, przy zastrzeżeniu obniżenia zakresu i poziomu kosztów. Polska przychyliła się do postulatów użytkowników i obniżyła planowane koszty.

W dniu 7 lipca 2016 MliB przedłożyło Komisji Europejskiej wniosek o rewizję *Planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019* w zakresie trasowej efektywności kosztowej Polski (Sygn. DL.I471.47.2016.MZ). W przedmiotowym piśmie wymieniono najistotniejsze czynniki będące przyczyną postulowanej zmiany PSD RP2:

1. Zmiana w prognozach ruchowych (siedmioletnia prognoza EUROCONTROL z lutego 2017 vs prognoza z lutego 2014 (scenariusz bazowy) stanowiących podstawę dla PSD RP2,
2. Rewizja kosztów (zarówno CAPEX – nakłady inwestycyjne jak i OPEX – koszty operacyjne) spowodowanych m.in. przez planowany wzrost pojemności FIR WAW,
3. Niemożliwe do przewidzenia na etapie przygotowywania PSD RP2 okoliczności wpływające na poziom kosztów pracowniczych,
4. Różnice w stawkach inflacji (inflacja rzeczywista dla lat 2014–2015 oraz aktualnie prognozowany stawki dla lat 2016-2019.

Do postulowanej rewizji PSD RP2 przyjęto w szczególności następujące założenia:

1. Zaktualizowane koszty ustalone w ujęciu nominalnym dla okresu 2016-2019 – wartości obniżone w stosunku do wartości przekazanych do KE w dniu 12 kwietnia 2016,
2. Brak zmian w kosztach nominalnych dla lat 2016-2019 dla podmiotów innych niż PAŻP tj. IMiGW, EUROCONTROL, Radom Meteo,
3. Rzeczywiste stopy inflacji podawane przez Eurostat dla roku 2014 (0,10) oraz 2015 (0,70), służące do kalkulacji DUC oraz zaktualizowane poziomy inflacji dla lat 2016-2019,
4. Zaktualizowane prognozy stawek inflacji według prognozy MFW z kwietnia 2016 tj. 2016: -0,238%, 2017: 1,347%; 2018: 1,997%; 2019: 2,375%),
5. Zaktualizowana prognoza ruch dotycząca trasowych jednostek usługowych SU dla lat 2016-2019 (scenariusz bazowy prognozy siedmioletniej EUROCONTROL z lutego 2016),
6. Koszty amortyzacji oraz baza aktywów trwałych przy założeniu całkowitej realizacji planu inwestycji,
7. Brak zmian w kosztach, ruchu, stopie inflacji dla roku 2015, mimo iż zmiany w założeniach w opinii Polski są w pełni uzasadnione,
8. Brak zmian w bazie kosztów terminalowych i celu na RP2 mimo iż takowa rewizja wydaje się zasadna, gdyż jest ścisły związek między zmianą kosztów en-route i terminalowych. Zmienione założenia ruchowe i inflacyjne będą miały zastosowanie do celów kalkulacji DUC począwszy od 2016 roku.

V. Część piąta. Zakończenie

Przedstawiona w niniejszym dokumencie informacja stanowi podsumowanie działań realizowanych w roku 2015 przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. W okresie sprawozdawczym PAŻP wykonywała zadania w oparciu o *Plan skuteczności działania służb żeglugi powietrznej dla Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019*, *Plan roczny na 2015 rok* i *Plan pięcioletni na lata 2015-2019*.

W wyniku przeprowadzonej w 2015 r. przez Kierownictwo Agencji analizy działalności zdiagnozowano obszary wymagające działań wykraczających poza zakres opisany w powyższych planach. Wśród najważniejszych wymienić należy reorganizację struktury przestrzeni powietrznej oraz odbudowę i modernizację służb operacyjnych, w szczególności służb ruchu lotniczego. Podjęto środki zaradcze o charakterze operacyjnym i finansowym, w tym między innymi:

- zweryfikowano plan inwestycji;
- podjęto działania optymalizujące zarządzanie służbami ruchu lotniczego;
- zintensyfikowano procesy szkoleniowe personelu operacyjnego, zmierzające do zapewnienia kadry, odpowiadającej oczekiwaniom rynku i użytkowników przestrzeni powietrznej.

Jednocześnie działania podjęte w obszarze zatrudnienia, wymagały uruchomienia dodatkowych środków finansowych. Kwota w wysokości 20 000 tys. PLN uzupełniająca finansowanie kosztów restrukturyzacji została uruchomiona zgodnie z zapisami ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z realizacją ustawy budżetowej na 2015 rok.

W związku z występowaniem w roku sprawozdawczym negatywnych czynników zewnętrznych w obszarze ruchu lotniczego oraz w obszarze makroekonomicznych wskaźników finansowych, bezpośrednio wpływających na pogarszającą się kondycję finansową Agencji, Kierownictwo PAŻP podjęło decyzję o zainicjowaniu procesu rewizji PSD RP2.

W dniu 7 lipca 2016 r. MliB przedłożyło Komisji Europejskiej wniosek o rewizję *Planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej Bałtyckiego FAB na lata 2015-2019* – w zakresie trasowej efektywności kosztowej Polski (Sygn. DL.I471.47.2016.MZ).

Niezależnie od kondycji finansowej PAŻP, na bieżąco monitorowano i w zależności od potrzeb korygowano kluczowe parametry działania Agencji w celu zapewnienia odpowiedniej jakości świadczonych usług, w zakresie:

- zapewnienia ciągłości świadczonych służb oraz utrzymania i rozwoju infrastruktury CNS;
- doskonalenia polityki zarządzania personelem zmierzające do uzyskania optymalnej wielkości, struktury i wykszolenia zatrudnionych pracowników, w tym zapewnienia wymaganej potrzebami operacyjnymi liczby personelu operacyjnego;
- rozwoju kultury bezpieczeństwa, ze szczególnym uwzględnieniem kultury sprawiedliwego traktowania (Just Culture), w tym zwiększenia przepływu informacji dotyczących poziomu bezpieczeństwa w wykonywanych przez pracowników działaniach;
- efektywnego prowadzenia operacji lotniczych (lotów „po prostej” – En-route DCT) oraz wdrażania koncepcji Free Route Airspace (FRA) w celu uzyskania poprawy efektywności lotów po trasie;
- prac nad implementacją pierwszego etapu podziału pionowego przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa w celu usprawnienia przepływu ruchu lotniczego przy jednoczesnym zachowaniu najwyższego poziomu bezpieczeństwa, zmniejszenia opóźnień, redukcji długości lotów i ograniczenia emisji CO₂;

- działalności inwestycyjnej i prac koncepcyjnych, w tym projektów służących realizacji celów operacyjnych np. rozwój systemu ATM P_21, czy realizacja projektów wpisujących się w Program SESAR.

Działania podjęte w 2015 r. przez Kierownictwo Agencji skutkowały znaczącym zwiększeniem wydolności operacyjnej i organizacyjnej PAŻP, w tym między innymi:

- zwiększono pojemność przestrzeni powietrznej, przygotowując Agencję do wdrożenia rozwiązania systemowego w postaci pionowego podziału przestrzeni powietrznej;
- ograniczono opóźnienia do poziomu 0,19 min/lot, tj. poniżej celu 0,26 min/lot, określonego w PSD RP2;
- elastycznie zarządzano strukturami służb i przestrzeni powietrznej w okresach największego natężenia ruchu, poprzez stosowanie optymalnych rozwiązań operacyjnych;
- wdrożono rozwiązanie Direct Routing (FRA like) w FIR EPWW, sprzyjające ochronie środowiska naturalnego oraz zmniejszające zużycie paliwa;
- implementowano dodatkowe rozwiązania w obszarze bezpieczeństwa poprzez wprowadzenie polityki Just Culture;
- usprawniono proces planowania oraz realizacji inwestycji, co w konsekwencji znalazło odzwierciedlenie w wysokiej realizacji planu inwestycyjnego;
- zwiększono zaangażowanie Agencji na forum międzynarodowym, w tym poprzez udział w projektach wdrożeniowych i badawczo-rozwojowych Programu SESAR;

Należy podkreślić, że opisane w niniejszym Sprawozdaniu działania zrealizowane w roku 2015 mają na celu doprowadzenie PAŻP do równowagi finansowej i tworzenia wspólnie z partnerami biznesowymi silnego ogniwa w budowaniu zintegrowanego systemu transportowego. Podjęte działania prowadzą również do wzrostu konkurencyjności usług oferowanych przez PAŻP, jak również wymiernego udziału w zwiększeniu dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego zarówno w wymiarze krajowym, jak i europejskim.

Warunkiem niezbędnym powyższego jest zapewnienie odpowiednich przychodów Agencji, adekwatnych do faktycznie świadczonych, wysokiej jakości usług, co uwarunkowane jest wynikami procesu rewizji PSD RP2.

VI. Część szósta. Załączniki

Załącznik 1: Struktura organizacyjna Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wg stanu na dzień 31.12.2015 r.

