



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY



RAPORT ROCZNY 2012

Szanowni Państwo,

Rok 2012 był pierwszym rokiem funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w ramach wymagań skuteczności działania drugiego pakietu Jednolitej Przestrzeni Powietrznej. Na początku 2012 roku PAŻP zakończyła pracę związaną z przygotowaniem pierwszego Krajowego Planu Skuteczności Działania służb żeglugi powietrznej na lata 2012-2014, zgodnie ze wspólnotowymi regulacjami prawnymi. W dokumencie przedstawione zostały działania PAŻP, jakie będą podejmowane, aby przyczynić się do realizacji celów ogólnounijnych (*EU-wide targets*), w czterech kluczowych obszarach działania, w tym przede wszystkim w obszarach pojemności przestrzeni powietrznej (i tym samym redukcji opóźnień w ruchu lotniczym) oraz efektywności kosztowej.

Wydarzeniem, które w największym stopniu wywarło wpływ na działania PAŻP, szczególnie w pierwszej połowie 2012 roku, były Mistrzostwa Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012™. Decyzja UEFA o przyznaniu Polsce i Ukrainie praw do organizacji Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012, skutkowała podjęciem istotnych działań w zakresie planowania zasobów i inwestycji PAŻP na długo przed turniejem. Można się było bowiem spodziewać, że największa w historii tej części Europy impreza sportowa spowoduje duży, ponadplanowy wzrost natężenia ruchu lotniczego.

Dzięki odpowiednio wcześniej podjętym przygotowaniom do UEFA EURO 2012™, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej była bardzo dobrze przygotowana do obsługi zwiększonego ruchu lotniczego podczas turnieju. Wielomiesięczny, zakrojony na szeroką skalę, proces przygotowań, obejmował nie tylko rozwój infrastruktury komunikacyjnej, nawigacyjnej i dozoru, ale przede wszystkim implementację nowych rozwiązań operacyjnych i organizacyjnych.

Ubiegły rok stał także pod znakiem przygotowań PAŻP do uruchomienia dwóch nowych lotnisk komunikacyjnych w Modlinie i Lublinie. W związku

z powyższym, w 2012 roku trwały intensywne prace związane z oddaniem operacyjnym pomocy nawigacyjnych na ww. lotniskach (DVOR/DME).

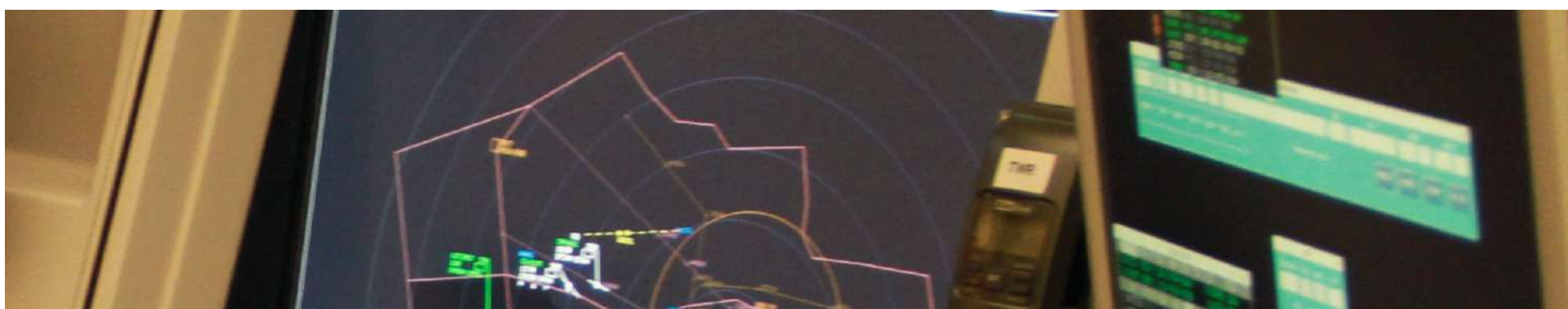
W 2012 roku trwały prace między PAŻP a Oro Navigacija w celu formalnego ustanowienia Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej, jako ważnego elementu inicjatywy Single European Sky.

Był to rok, w którym Agencja kontynuowała realizację wieloletniego programu inwestycyjnego, ukierunkowanego na zwiększenie efektywności operacyjnej i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej przy utrzymaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Zaawansowaniu uległy prace nad wdrożeniem kluczowego projektu inwestycyjnego Agencji, tj. systemu zarządzania ruchem lotniczym – PEGASUS_21, a także wielu inwestycji infrastruktury obiektowej i CNS.

Ponadto, w 2012 roku PAŻP kontynuowała prace nad wprowadzeniem wielu nowoczesnych i innowacyjnych rozwiązań, których celem było zwiększenie bezpieczeństwa i przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej. Wśród nich do najważniejszych należały działania zmierzające do wprowadzenia nowych rozwiązań RNAV / GNSS w przestrzeni powietrznej, pozwalających na lepsze jej wykorzystanie przez wszystkich użytkowników.

Wyniki 2012 roku pokazują, że PAŻP, realizując plany inwestycyjne, prowadząc działania o charakterze operacyjno-organizacyjnym oraz kontynuując pozyskanie nowej kadry personelu licencjonowanego, uzyskała stabilność w zakresie kosztów operacyjnych i utrzymuje optymalny poziom kosztów pracy – z punktu widzenia wypełnianych zadań – pozostając jednym z najefektywniejszych dostawców usług ATM/CNS w Europie.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej



Najważniejsze wydarzenia w 2012 roku

Styczeń:

- do Komisji Europejskiej przekazano Addendum do Krajowego Planu Skuteczności Działania służb żeglugi powietrznej na lata 2012-2014.

Marzec:

- podpisano umowę z firmą INDRA Sistemas S.A. regulującą zasady udziału PAŻP w projektach SESAR,
- uruchomiono radarową służbę kontroli zbliżania na lotnisku we Wrocławiu,
- wprowadzono nową organizację przestrzeni powietrznej.

Kwiecień:

- złożono w Komisji Europejskiej komplet dokumentów rejestracyjnych Baltic FAB.

Maj:

- uruchomiono operacyjnie urządzenie nawigacyjne DVOR/DME na lotnisku w Gdańsku.

Czerwiec:

- uruchomiono operacyjnie systemy radiolokacyjne na lotniskach w Poznaniu i Wrocławiu,
- uruchomiono operacyjnie urządzenia nawigacyjne DVOR/DME na lotniskach w Katowicach, Modlinie, Wrocławiu i Zielonej Górze,

- uruchomiono operacyjnie system ATIS na lotniskach w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie i Wrocławiu,
- wzięto udział w Mistrzostwach Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012™.

Lipiec:

- uruchomiono dwunaste lotnisko kontrolowane w Polsce: Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin,
- podpisano umowę o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej.

Sierpień:

- zakończono budowę wieży kontroli ruchu lotniczego na lotnisku w Rzeszowie.

Listopad:

- uruchomiono operacyjnie wieżę kontroli ruchu lotniczego na lotnisku w Łodzi,
- podpisano przez szefów PAŻP oraz Oro Navigacja umowę współpracy w ramach Baltic FAB.

Grudzień:

- uruchomiono trzynaste lotnisko kontrolowane w Polsce: Port Lotniczy Lublin,
- podpisano umowę z Centrum Unijnych Projektów Transportowych o dofinansowanie projektu „Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym” ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.



Foto Andrzej Karwowski

Kluczowe wyniki operacyjne i finansowe

Pozycja	2012	2011	Zmiana 12/11
Ruch en-route (ilość operacji – MVS)	675 758	645 262	+4,7%
Liczba kontrolowanych godzin operacji IFR (000)	402	382	+5,2%
Łączne opóźnienia ATFM po trasie (000 minut)	352	422	-16,6%
Wartość opóźnień ATFM na trasie (min./lot)	0,5	0,63	-20,6%
Stan zatrudnienia (etaty)	1 744,39	1 721,30	+1,3%
Zatrudnienie – ATCO in OPS	469,08	449,83	+4,3%
Przychody ze sprzedaży ogółem (000) w PLN	747 350	674 900	+10,7%
Koszty działalności operacyjnej (000) w PLN	663 731	619 116	+7,2%
Zysk ze sprzedaży (000) w PLN	83 619	55 784	+49,9%
Zysk z działalności operacyjnej (000) w PLN	75 582	46 936	+61,0%
Zysk brutto (000) w PLN	47 327	68 446	-30,8%
Zysk netto (000) w PLN	37 093	55 647	-33,3%

Ruch lotniczy

W Polsce odnotowano wzrost ruchu lotniczego pomimo trwającego spowolnienia gospodarczego na świecie, mającego istotny wpływ na kształtowanie się ruchu lotniczego.

Wykonanie ruchu en-route w 2012 roku w ujęciu liczby operacji (MVS) było wyższe w porównaniu z 2011 rokiem o 4,7%, zaś wykonanie ruchu terminalowego było wyższe o 7,6% w stosunku do roku poprzedniego. Dla porównania według statystyk EUROCONTROL, w 2012 roku zanotowano spadek ruchu lotniczego w Europie (w obszarze ESRA – *EUROCONTROL Statistical Reference Area*) na poziomie -2,2% (w 2011 roku wzrost o 3,1%).

Ruch lotniczy (ilość operacji – MVS)	2012	2011	Zmiana 12/11
Łączny ruch IFR	879 126	834 284	+5,4%
ruch en-route	675 758	645 262	+4,7%
ruch terminalowy	203 368	189 022	+7,6%

Największy wzrost ruchu lotniczego zanotowany został w czerwcu i lipcu 2012 roku: w czerwcu zanotowano wzrost ruchu en-route o 11% w stosunku do czerwca 2011 roku oraz wzrost ruchu terminalowego o 16,9% w czerwcu i 19,6% w lipcu 2012 roku w stosunku do tych samych miesięcy roku poprzedniego.

Istotnym czynnikiem wzrostu ruchu lotniczego, szczególnie w ruchu terminalowym, były Mistrzostwa Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012™.

Największa liczba operacji terminalowych w 2012 roku odnotowana została w Porcie Lotniczym Warszawa im. F. Chopina i wyniosła 68 001.

Spadek ruchu terminalowego w Porcie Lotniczym Warszawa im. F. Chopina w 2012 roku w stosunku do roku ubiegłego wynika z operacyjnego uruchomienia w lipcu 2012 roku lotniska Warszawa-Modlin i przeniesienia na nowe lotnisko części operacji, szczególnie przewoźników nisko kosztowych.

Ruch lotniczy na lotniskach kontrolowanych (ilość operacji – MVS)	2012	2011	Zmiana 12/11
Bydgoszcz	2 400	2 030	+18,2%
Gdańsk	18 504	15 081	+22,7%
Katowice	13 582	13 522	+0,4%
Kraków	19 031	15 913	+19,6%
Lublin	24	-	-
Łódź	2 384	1 682	+41,7%
Poznań	10 926	9 754	+12,0%
Rzeszów	3 672	3 367	+9,0%
Szczecin	2 986	2 260	+32,1%
Warszawa	68 001	68 487	-0,7%
Warszawa-Modlin	3 217	-	-
Wrocław	12 321	10 723	+14,9%
Zielona Góra	392	280	+40,0%

Struktura operacji lotniczych

Struktura operacji lotniczych w 2012 roku kształtowała się w bardzo podobny sposób do roku poprzedniego.

Największy udział w operacjach lotniczych ogółem miały operacje tranzytowe (ponad 57%). Operacje startów i lądowań stanowiły ponad 34%, a operacje krajowe 8,5% wszystkich wykonanych operacji lotniczych w 2012 roku w FIR Warszawa. Należy podkreślić, że w 2012 roku po raz pierwszy nie zanotowany został wzrost udziału lotów tranzytowych. Zwiększeniu uległ natomiast udział lotów krajowych, będący pochodną UEFA EURO 2012™.

Struktura operacji lotniczych w 2012 roku

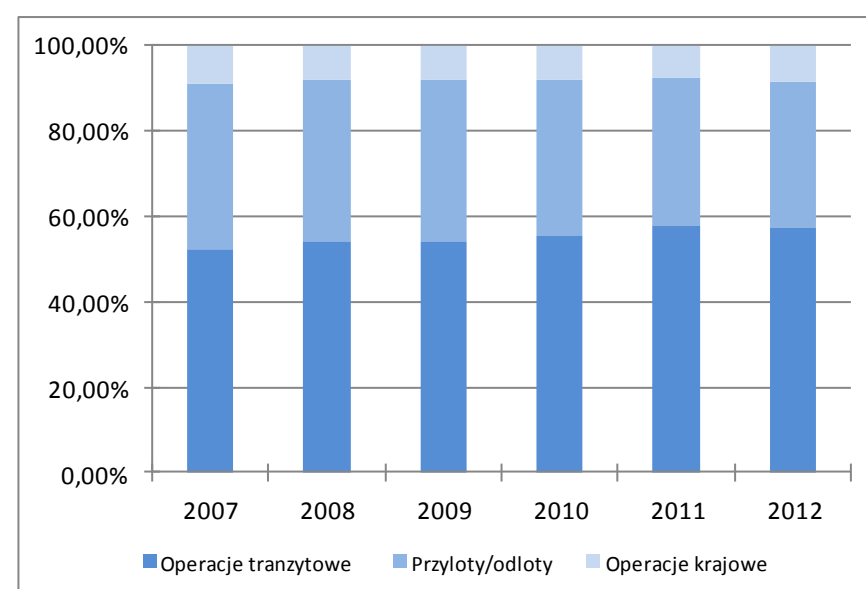




Foto Andrzej Karwowski

Opóźnienia w ruchu lotniczym

Jednym z podstawowych mierników poziomu jakości świadczonych usług są opóźnienia w ruchu lotniczym.

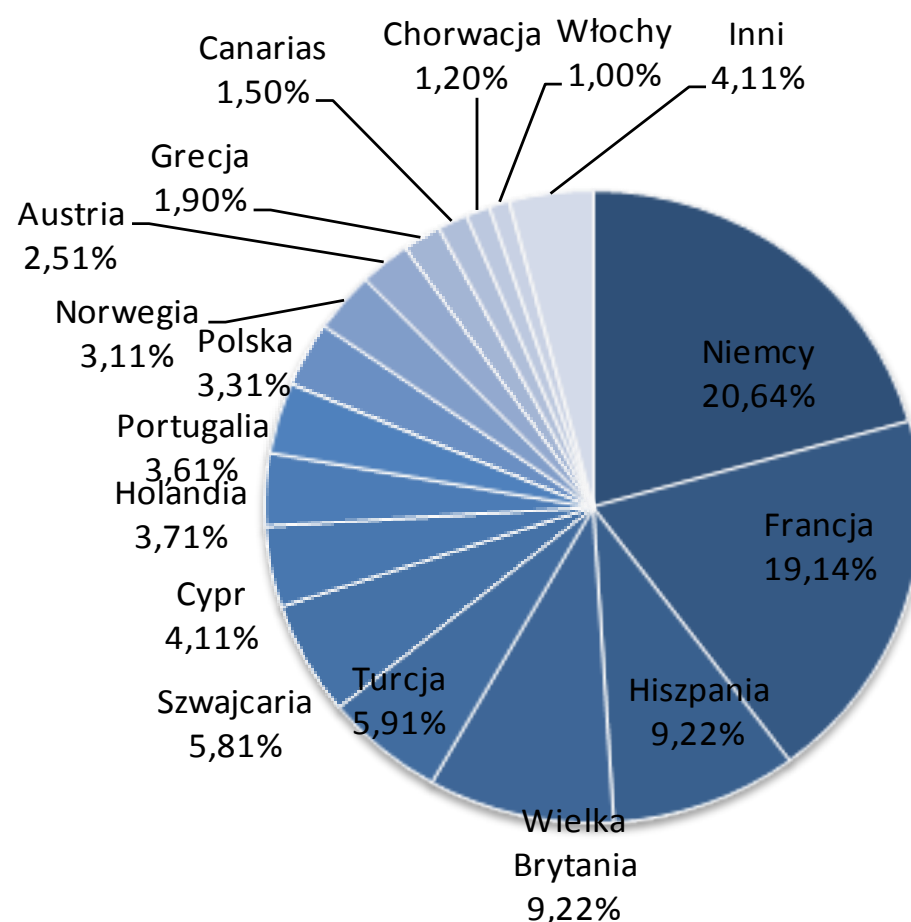
Docelowo, decydujący wpływ na minimalizację opóźnień w ruchu lotniczym będzie miało wdrożenie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym w FIR Warszawa, w następstwie którego będzie możliwe wprowadzenie nowej architektury sektorów kontroli ruchu lotniczego, umożliwiającej podniesienie przepustowości przestrzeni powietrznej do poziomu wymaganego przez systematycznie wzrastający poziom ruchu lotniczego.

Do czasu całkowitego wdrożenia nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym, a także biorąc pod uwagę ograniczenia techniczne związane z brakiem możliwości rozwoju systemu kontroli ruchu lotniczego, głównymi działaniami PAŻP w zakresie redukcji opóźnień w 2012 roku były:

- doskonalenie organizacji pracy służb ruchu lotniczego, umożliwiające podniesienie wydajności kontrolerów ruchu lotniczego,
- kontynuacja działań w zakresie elastycznego zarządzania pojemnościami,
- bieżąca modyfikacja architektury przestrzeni powietrznej.

Realizacja powyższych działań umożliwiła w 2012 roku zredukowanie opóźnień o ponad 20% w stosunku do roku poprzedniego (0,5 min/lot w 2012 roku w stosunku do 0,63 min/lot w 2011 roku), co jest szczególnie warte podkreślenia w sytuacji obserwowanego w 2012 roku wzrostu poziomu ruchu lotniczego, w tym gwałtownego, choć krótkotrwałego, wzrostu ruchu podczas UEFA EURO 2012™.

Udział ANSP w łącznych opóźnieniach ATFM w Europie w 2012 roku

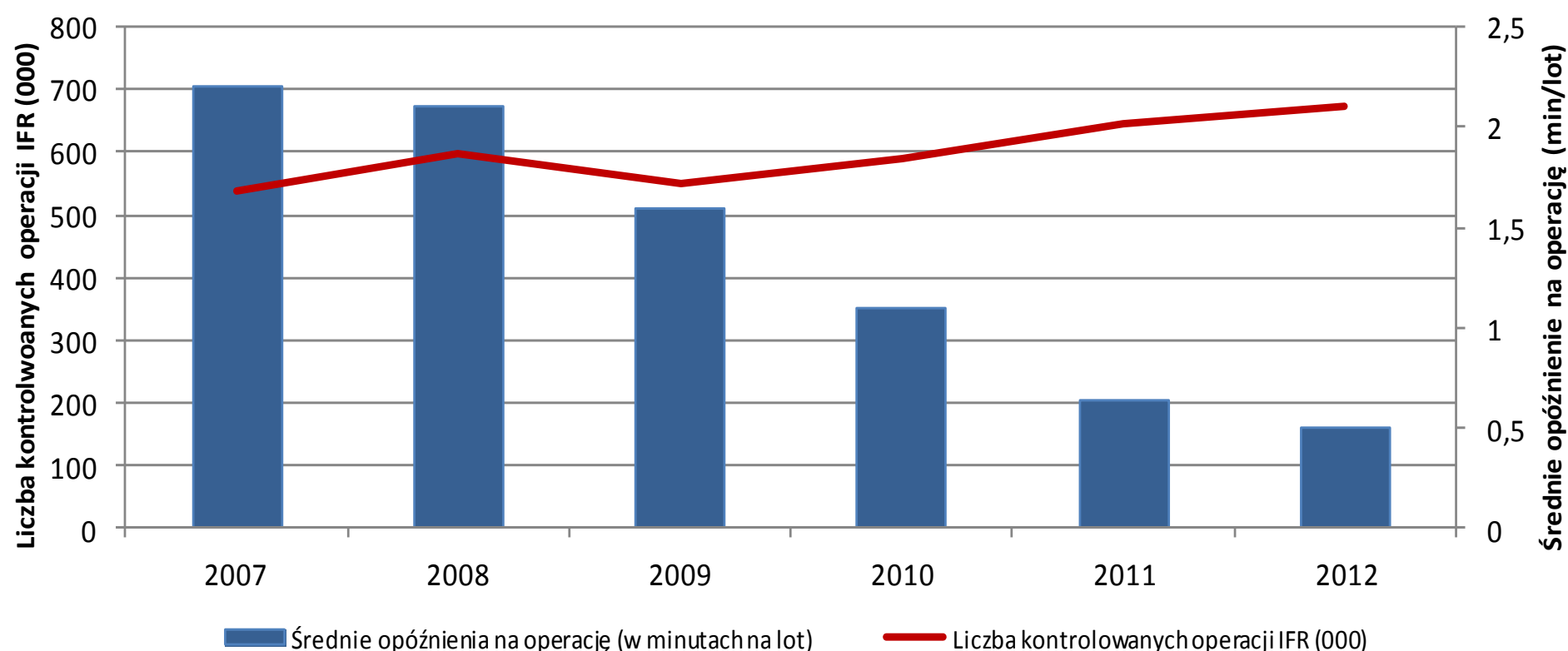


W skali europejskiej, Polska odpowiadała za 3,3% łącznych (trasowych i terminalowych) opóźnień zmierzonych w 2012 roku.



Foto Andrzej Karwowski

Wielkość ruchu lotniczego i poziom opóźnień w 2012 roku



Strategia

Kierunki rozwoju Agencji wynikają z konieczności jak najefektywniejszego wykorzystania zasobów technicznych i optymalizacji działań w zakresie polityki rozwoju personelu CNS/ATM oraz uwzględniania w coraz większym stopniu aspektów efektywności oraz potrzeb rozwojowych PAŻP.

Najważniejsze założenia koncepcji operacyjnej

- wykorzystanie korzyści z utworzenia Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni w obszarach: operacyjnym, technicznym, finansowym, zasobów ludzkich i bezpieczeństwa,
- rozwój i maksymalizację korzyści operacyjnych oraz finansowych ze współpracy międzynarodowej w ramach Inter-FAB oraz z państwami trzecimi, nie będącymi członkami FAB,
- rozwój działań, wpisujących się w realizację Planu Strategicznego Sieci (Network Strategy Plan) na lata 2012-2019,
- tworzenie nowych sektorów APP bez budowy nowych lokalnych ośrodków kontroli zbliżania i z wykorzystaniem istniejącej lub obecnie realizowanej powierzchni, a docelowo zintegrowanie funkcjonalne lokalnych APP,

- wdrożenie planów organizacyjno-inwestycyjnych oraz odpowiednich rozwiązań technicznych zapewniających ciągłość pracy służb operacyjnych,
- dążenie do stworzenia warunków umożliwiających funkcjonowanie organów kontroli lotniska w formule jednostki biznesowej w oparciu o efektywność operacyjną i kosztową,
- monitorowanie efektów wprowadzonej nowej alokacji kosztów między TNC a ENR,
- gotowość do zapewnienia lotniskowych służb informacji i kontroli lotnisk dla nowopowstających lotnisk z uwzględnieniem priorytetu osiągania efektywności kosztowej (TNC),
- oparcie planów awaryjnych w odniesieniu do zapewniania służby kontroli lotnisk o rozwiązania alternatywne,
- uwzględnienie w perspektywie długoterminowej możliwości rozszerzenia świadczenia cywilnych służb na lotniska wojskowe,
- uwzględnienie w perspektywie średnio- i długookresowej możliwości przekazania zarządzającym lotniskami urządzeń komunikacyjnych, lotniskowych i nawigacyjnych (ILS).

Misja

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

Wizja

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

Cele strategiczne

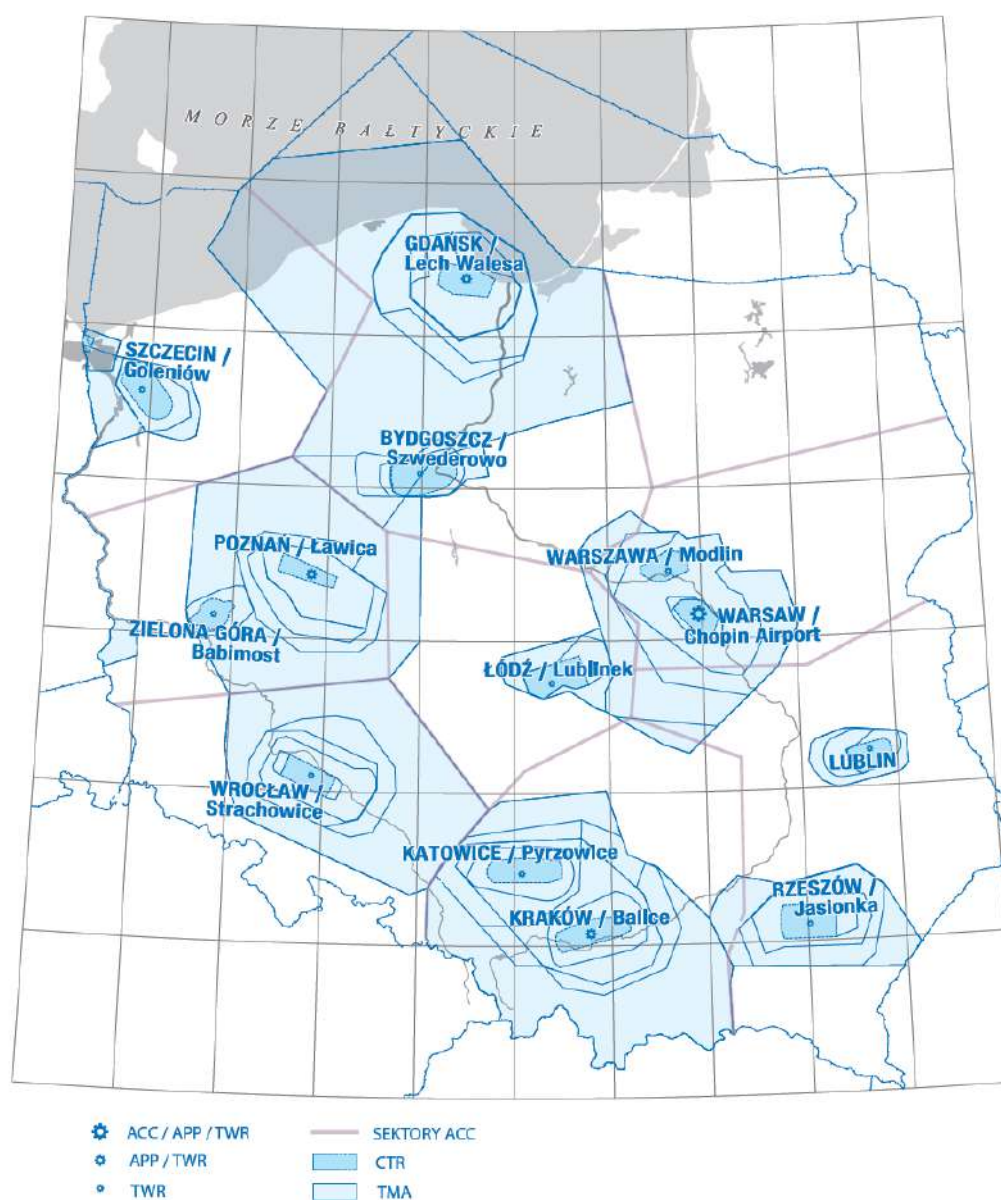
1. Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
2. Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej,
3. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko,
4. Optymalizowanie efektywności kosztowej.

Obszar działalności PAŻP – FIR Warszawa

Geograficzny obszar FIR Warszawa wynosi 334 000 km².



Foto Andrzej Karwowski



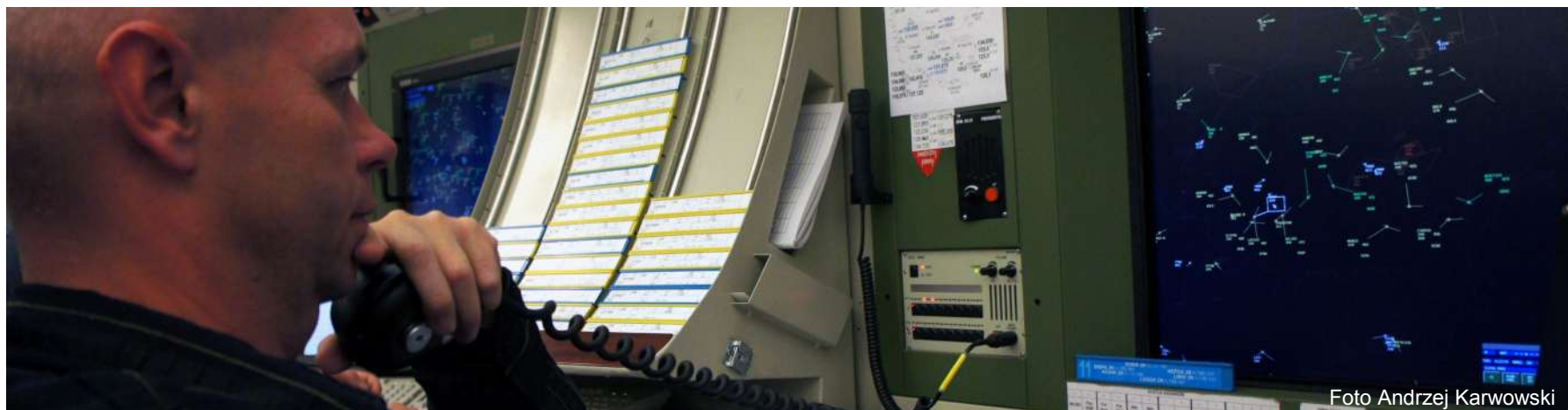


Foto Andrzej Karwowski

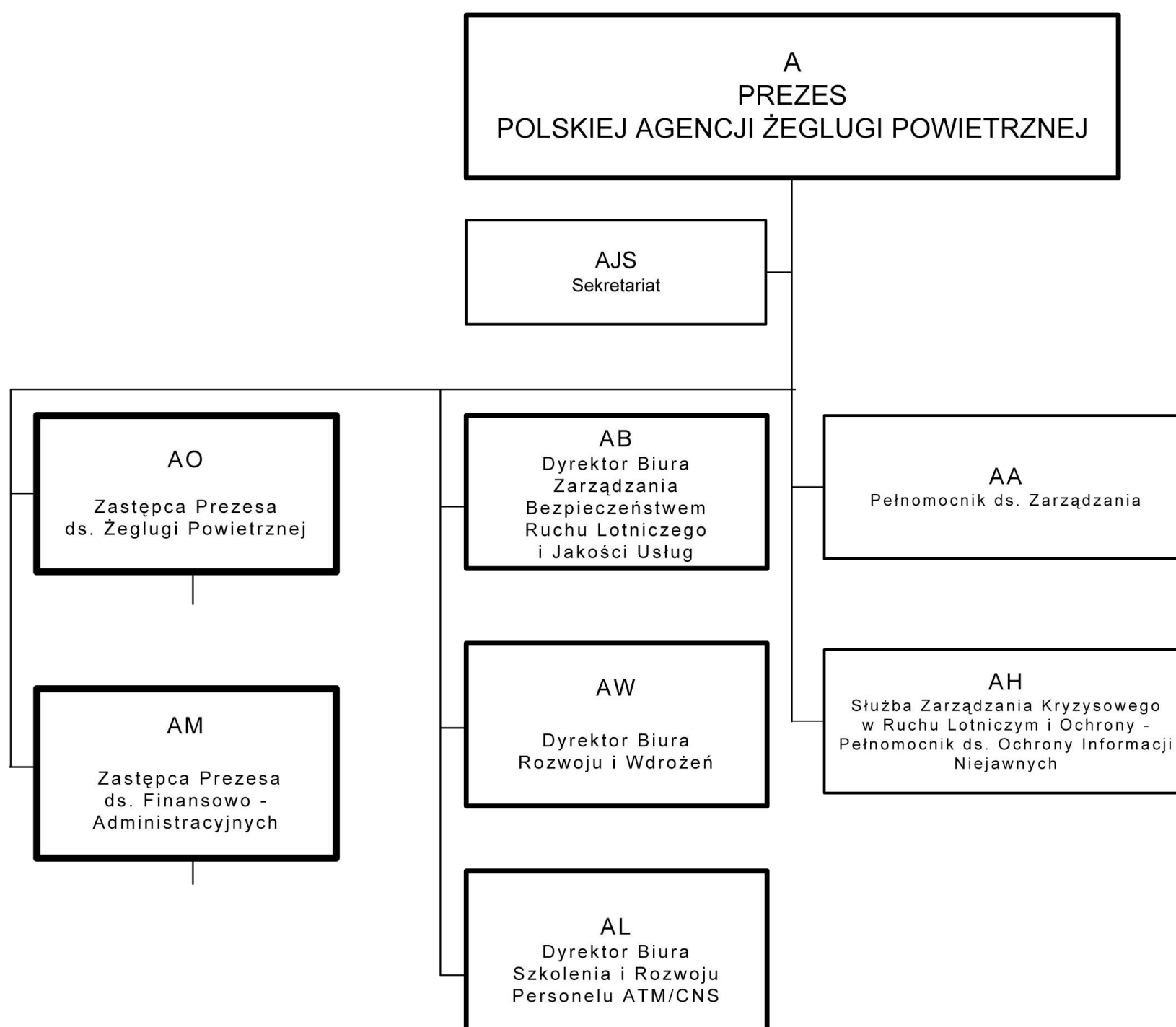
Struktura Organizacyjna

PAŻP prowadzi swoją działalność na podstawie:

- Ustawy z dnia 8 grudnia 2006 roku o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,
- Statutu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej nadanego rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 28 marca 2007 roku,
- Regulaminu Organizacyjnego Agencji,
- Regulaminu Pracy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,
- Regulaminu Wynagradzania dla pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (zatwierdzonego przez Ministra Infrastruktury w dniu 12 lipca 2010 roku, wejście w życie 1 sierpnia 2010 roku) wraz z aneksami.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest podmiotem certyfikowanym, w myśl Ustawy Prawo Lotnicze i prawa Unii Europejskiej, do zapewniania służb żeglugi powietrznej i wyznaczonym przez Ministra właściwego ds. transportu do świadczenia tych służb w określonych częściach przestrzeni powietrznej FIR Warszawa.

Struktura organizacyjna PAŻP w 2012 roku



Realizacja inicjatywy Single European Sky

Funkcjonalny Blok Przestrzeni (FAB)



W 2012 roku aktywność PAŻP w obszarze FAB była skupiona głównie na spełnieniu wymogów formalnych, wynikających z pakietu legislacyjnego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej SES II, jak i na realizacji korzyści, jakie zostały zidentyfikowane na etapie wcześniejszych prac. Projekt Baltic FAB jest prowadzony przy współpracy Ministerstw właściwych do spraw transportu Polski oraz Litwy, odpowiednich organów nadzoru nad lotnictwem cywilnym, jak również władz wojskowych obu krajów.

Opierając się na podpisanej w dniu 17 lipca 2012 roku Umowie o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską, w celu pogłębienia dotychczasowej operacyjnej współpracy PAŻP i litewskiej Oro Navigacija, w dniu 19 listopada 2012 roku podpisano w Wilnie umowę o współpracy pomiędzy oboma instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.

W ramach działań związanych z utworzeniem Baltic FAB, w 2012 roku zrealizowane zostały następujące zadania:

- 6 kwietnia 2012 roku Baltic FAB przesłał do Komisji Europejskiej dokumenty rejestracyjne. W ramach procesu konsultacji, Komisja Europejska (KE) zamieściła dokumenty Baltic FAB na swojej stronie internetowej, rozpoczynając procedurę konsultacyjną z właściwymi interesariuszami,
- 11 maja 2012 roku w Brukseli odbyło się spotkanie przedstawicieli Baltic FAB tj. PANSA, Oro Navigacija, MTBiGM, ULC z Komisją Europejską, EUROCONTROL (DSS), EASA, IATA, PRB/U, Network Manager, IFATCA oraz przedstawiciela Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego,
- 3 lipca 2012 roku biuro Baltic FAB PMO otrzymało dokument zawierający wszystkie formalne uwagi dotyczące materiałów zgłoszeniowych FAB-u do Komisji Europejskiej,
- 3 grudnia 2012 roku przesłano do KE kompleksową odpowiedź na pytania i komentarze interesariuszy, jak i zaktualizowany komplet dokumentów rejestracyjnych, będący wynikiem uwzględnienia ww. uwag formalnych do przesyłanych w kwietniu 2012 roku dokumentów rejestracyjnych.

Ponadto, w 2012 roku PAŻP na bieżąco współpracowała z firmą Helios przy *Feasibility Study* dotyczącego Bałtyckiego FAB.

SESAR

W 2012 roku PAŻP stała się członkiem zawiązanego wiosną 2012 roku konsorcjum podmiotów świadczących służby żeglugi powietrznej p.n. *ANSPs coordination within Interim Deployment Steering Group (IDSG)*.

Celem prac konsorcjum jest zdefiniowanie, wykonanie i utrzymanie projektów inwestycyjnych i operacyjnych, które w krótko- i średnioterminowej perspektywie przyczyniać się będą do realizacji założeń Programu SESAR. Prace konsorcjum są dofinansowane ze środków TEN-T, a zakres czasowy obejmuje lata 2012-2014.

Założeniem konsorcjum jest udział w nim przynajmniej jednego reprezentanta każdego z Funkcjonalnych Bloków Przestrzeni. PAŻP, uczestnicząc w tym przedsięwzięciu, zobowiązana jest tym samym do koordynacji działań razem z Oro Navigacija.

W listopadzie 2012 roku oficjalnie została podpisana Umowa Konsorcjum *ANSPs coordination within IDSG*, a w grudniu Decyzją Komisji Europejskiej przyznana została pomoc finansowa na realizację prac konsorcjum. Budżet całego przedsięwzięcia wynosi 3 628 000 EUR, zaś przyznana pomoc finansowa UE wynosi 50%, tj. 1 814 000 EUR. Budżet PAŻP na udział w pracach konsorcjum wynosi 112 892 EUR, a kwota pomocy finansowej UE dla PAŻP z tytułu udziału w pracach konsorcjum wynosi 56 446 EUR.



Foto Andrzej Karwowski

Realizacja planu skuteczności działania

Rok 2012 był pierwszym rokiem funkcjonowania PAŻP w ramach wymagań skuteczności działania SES II.

Poniższa tabela przedstawia cele zaplanowane na 2012 rok na poziomie kraju w obszarze pojemności i efektywności kosztowej, zawarte w Krajowym Planie Skuteczności Działania służb żeglugi powietrznej na lata 2012-2014 oraz faktyczne wykonanie.

KPA – kluczowy obszar działania/KPI – kluczowy wskaźnik działania	2012 plan	2012 wykonanie
Pojemność/minuty opóźnienia trasowego (min./lot)	1,0	0,5
Efektywność kosztowa / Ustalona stawka jednostkowa dla służb żeglugi powietrznej na trasie (w PLN) w cenach 2009 roku	145,62	134,13

Kluczowe obszary działania

Bezpieczeństwo



Zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa było priorytetowym zadaniem dla PAŻP. Podejmowane w tym zakresie działania polegały na kompleksowym podejściu do wszelkich aspektów funkcjonowania Agencji jako podmiotu świadczącego służby żeglugi powietrznej. Utrzymywanie wysokich standardów bezpieczeństwa związane było również z podejmowaniem działań inwestycyjnych zmierzających do stałej poprawy jakości świadczonych usług.

W 2012 roku PAŻP osiągnęła założone cele bezpieczeństwa

Podstawowe cele w tym zakresie to utrzymanie poziomu bezpieczeństwa z poprzedniego roku, a tam gdzie to możliwe, podniesienie go przy wzrastającym ruchu lotniczym, czyli niedoprowadzenie do wypadku lotniczego oraz ograniczenie liczby incydentów z bezpośrednim i pośrednim udziałem służb ATM.

W 2012 roku nie został zarejestrowany żaden wypadek lotniczy z bezpośrednim lub pośrednim udziałem ATM. Wystąpiły natomiast dwa poważne incydenty, które zostały zbadane przez PAŻP na zlecenie PKBWL, w celu określenia i podjęcia działań zapobiegawczych na przyszłość.

Pojemność przestrzeni powietrznej

Na działalność PAŻP w obszarze zarządzania przestrzenią powietrzną i służb żeglugi powietrznej w 2012 roku największy wpływ miały przygotowania do Mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012™ oraz przygotowania do uruchomienia dwóch nowych lotnisk komunikacyjnych w Modlinie i Lublinie.

Zarządzanie przestrzenią powietrzną

Do istotnych zadań realizowanych oraz zakończonych w 2012 roku należy zaliczyć:

- kontynuację zadań Programu „Polska przestrzeń powietrzna 2010+” (PP2010+), mających na celu opracowanie i harmonizację projektów związanych z reorganizacją istniejących oraz wdrożeniem nowych elementów i struktur przestrzeni powietrznej na potrzeby nowej konfiguracji polskiej przestrzeni powietrznej na lata 2010+ (podział pionowy sektorów ACC) z uwzględnieniem planowanej wymiany systemu kontroli ruchu lotniczego,
- wdrożenie zmian w strukturze przestrzeni powietrznej, w tym:
 - wdrożenie zmian granic: TMA Gdańsk, TMA Wrocław (TMA Poznań South), TMA Szczecin TMA Rzeszów,
 - wdrożenie podziału wewnętrznego TMA Gdańsk; wprowadzenie

LTMA i UTMA Gdańsk, umożliwiające czasowe uruchamianie stanowiska DIR w rejonie kontrolowanym lotniska Gdańsk, reorganizację sieci dróg lotniczych w TMA Gdańsk i TMA Poznań, reorganizację przestrzeni powietrznej w związku z uruchomieniem nowego lotniska w Modlinie i Lublinie,

- kontynuację Programu reorganizacji przestrzeni niekontrolowanej oraz elastycznych struktur (MIL/GA),
- zakończenie realizacji projektu podniesienia górnej granicy FIR Warszawa do FL660,
- wdrożenie nowych procedur lotu w tym SID i STAR na lotniskach m.in. EPGD, EPPO, EPWR (dostosowanie do kontroli radarowej),
- kontynuację działań mających na celu dalszą optymalizację trajektorii lotów pod kątem redukcji kosztów związanych z wykonywaniem operacji w FIR Warszawa dla operatorów statków powietrznych,
- kontynuację działań związanych z przygotowaniem i publikacją dokumentacji operacyjnej, w tym opracowanie dokumentacji operacyjnej związanej z organizacją UEFA EURO 2012™ oraz nowo otwieranymi lotniskami w Modlinie i Lublinie.

Ponadto, w ramach szeroko pojętego zarządzania przestrzenią powietrzną, w 2012 roku wykonano szereg działań, których skutki będą widoczne dopiero w 2013 roku. Do najważniejszych należy zaliczyć prace nad wdrożeniem pierwszych w Polsce procedur podejścia do lądowania w oparciu o sensor GNSS dla dziesięciu lotnisk. Ponadto, przygotowano projekt Planu implementacji PBN (*Performance-based navigation*), który został przesłany do Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jako propozycja PAŻP do rozpoczęcia prac wdrożeniowych.

Służby żeglugi powietrznej

Najważniejsze zrealizowane zadania w tym obszarze obejmują:

- realizację testów i szkoleń wynikających z procesu implementacji nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS_21,
- istotne rozszerzenie współpracy z EUROCONTROL (DNM), szczególnie w zakresie wspólnych działań harmonizujących podczas UEFA EURO 2012™, przeniesienia operacji do nowego systemu PEGASUS_21 oraz wszechstronnych działań operacyjnych związanych z zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego i pojemnościami sektorów ACC,
- utworzenie nowych organów kontroli lotniska, w tym:
 - uruchomienie operacyjne służby kontroli lotniska w Modlinie (15 lipca),
 - uruchomienie operacyjne służby kontroli lotniska w Lublinie (17 grudnia),
 - operacyjne uruchomienie nowego obiektu TWR Łódź (16 listopada),
 - operacyjne wdrożenie systemu ATIS (poza EPWA, 4 czerwca),
 - wdrożenie nowych procedur dynamicznego zarządzania strefami na poziomie ASM2 i ASM3 w związku z uruchomieniem lotniska w Lublinie,
 - kontynuację prac w ramach projektu CDO (*Continuous Descent Operations*)
 - rozpoczęcie współpracy z Boeing/LOT/Jepessen w celu optymalizacji profili wykonywanych operacji w fazie lądowania.

Kluczowe obszary działania

W obszarze służb ruchu lotniczego podejmowano działania w zakresie optymalizowania efektywności kosztowej. W tym celu poddawano stałej analizie wymiar zapewnianych lotniskowych służb ATS w stosunku do potrzeb wynikających z dystrybucji i wielkości ruchu lotniczego, głównie w takich jednostkach jak: TWR Bydgoszcz, TWR Modlin, TWR Szczecin oraz TWR Zielona Góra. Jednym z priorytetów była także optymalizacja kosztów zapewnianych służb, co zrealizowano poprzez opracowanie oraz wdrożenie w I kwartale 2012 roku procedur stanowiskowych w warunkach SPO (*Single Person Operations*).

Realizacja działań w obszarze zarządzania przestrzenią powietrzną i służb żeglugi powietrznej umożliwiła w 2012 roku osiągnięcie wskaźnika opóźnień na poziomie 0,5 min./lot, co oznacza jego poprawę w stosunku do roku poprzedniego o ponad 20%.

Ochrona środowiska

Działania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w obszarze ochrony środowiska nakierowane są na efektywne wypełnianie zadań zawartych w ESSIP (*European Single Sky Implementation*) oraz *European ATM Master Plan*, w tym przede wszystkim na:

- zmniejszanie emisji zanieczyszczeń (CO_2 i NO_x) do powietrza w trakcie spalania paliwa przez statki powietrzne oraz
- ograniczanie poziomu hałasu generowanego przez statki powietrzne przy prowadzeniu ruchu lotniczego.

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

W 2012 roku najważniejsze działania prośrodowiskowe PAŻP obejmowały przede wszystkim dalszą optymalizację trajektorii lotów pod kątem redukcji kosztów związanych z wykonywaniem operacji w FIR Warszawa dla operatorów statków powietrznych. W tym zakresie, wprowadzenie w 2012 roku nowych DCT, w połączeniu z wcześniej opublikowanymi, przyczyniło się do uzyskania korzyści o charakterze ekonomicznym oraz środowiskowym. Ocenia się, że z tytułu wprowadzenia DCT, w samym tylko 2012 roku możliwe było skrócenie dystansu przebytego przez statki powietrzne o 20800 NM, co z kolei przełożyło się na oszczędności paliwa (148 ton) i tym samym redukcję emisji CO_2 (460 ton).

Abstrahując od priorytetowego zagadnienia dotyczącego horyzontalnej efektywności lotów podejmowane są zadania z zakresu wertykalnej efektywności lotów. W 2012 roku wdrożono operacje wykonywane techniką CDO w portach lotniczych w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu oraz na nowym lotnisku w Modlinie. Zamiarem PAŻP jest systematyczne zwiększanie liczby operacji lotniczych wykonywanych ww. techniką średnio o około 7% rocznie, co będzie miało wymierne przełożenie na zmniejszenie emisji CO_2 .

Wyniki pomiarów wykonywanych przez PAŻP wskazują, że łącznie w 2012 roku w TMA Warszawa, zrealizowano 37 676 operacji techniką CDO. Biorąc pod uwagę szacunki opracowane przez EUROCONTROL, mówiące o oszczędności zużycia paliwa od 50 do 150 kg na dolot, należy stwierdzić, że wykonanie przez PAŻP w 2012 roku



Foto Andrzej Karwowski

37 676 operacji spowodowało zmniejszenie zużycia paliwa od 1 884 do 3 768 ton oraz niższą emisję CO_2 od 5 653 do 16 958 ton. Intencją PAŻP w niedalekiej przyszłości jest również wdrożenie techniki CCO (*Continuous Climb Operations*).

Efektywność kosztowa

W ramach optymalizacji kosztów działalności, w 2012 roku kontynuowana była weryfikacja poszczególnych rodzajów kosztów, takich jak: koszty osobowe, koszty usług, pozostałe koszty operacyjne, w tym w szczególności: koszty szkoleń, koszty podróży służbowych oraz koszty remontów.

Jednym z ważniejszych wyzwań, przed jakim stanęła PAŻP w 2012 roku, była optymalizacja kosztów pracy poprzez zwiększenie efektywności pracy służb operacyjnych oraz pozostałych pracowników (poprzez zmiany w technologii pracy oraz usprawnianie przebiegu procesów głównych i wspomagających).

Finansowa efektywność kosztowa

Ogólny wskaźnik finansowej efektywności kosztowej według metodologii EUROCONTROL/PRU (koszty świadczenia usług ATM/CNS na zagregowane godziny lotów) w roku 2012 wyniósł dla PAŻP 299 EUR. Średnio w Europie wskaźnik ten wyniósł 439 EUR.

Oznacza to dalszą poprawę wskaźnika finansowej efektywności kosztowej w stosunku do 2011 roku w PAŻP.

Ekonomiczna efektywność kosztowa

Wskaźnikiem, który poza finansowym aspektem, uwzględnia również jakość świadczonych usług, tj. koszty opóźnień w ruchu lotniczym, jest wskaźnik ekonomicznej efektywności kosztowej. W 2012 roku wskaźnik ten dla PAŻP uległ poprawie w stosunku do roku 2011 i osiągnął poziom 361 EUR (spadek o ok 10%), przy średniej w Europie 489 EUR.

Ustalona stawka jednostkowa

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest jednym z najbardziej konkurencyjnych cenowo dostawców usług żeglugi powietrznej w Europie. W 2012 roku ustalona stawka jednostkowa (w cenach z 2009 roku) w ruchu en-route, wyniosła 134,13 PLN.



Foto Andrzej Karwowski

Inwestycje

Działalność inwestycyjna PAŻP w 2012 roku koncentrowała się przede wszystkim na zadaniach, wspierających przygotowanie PAŻP do obsługi ruchu lotniczego podczas Mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012™ oraz na kontynuacji prac zmierzających do uruchomienia i wdrożenia operacyjnego nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS_21 w FIR EPWW.

Zarówno kontynuowane z lat poprzednich, jak i rozpoczęte w 2012 roku inwestycje będą służyć przede wszystkim dostosowaniu Agencji i świadczonych przez nią służb do potrzeb użytkowników przestrzeni powietrznej, wprowadzeniu pionowego podziału przestrzeni powietrznej, oraz rozwoju szeroko rozumianej działalności operacyjnej Agencji i zapewnieniu jej odpowiedniej efektywności.

Nakłady inwestycyjne poniesione przez PAŻP w 2012 roku wyniosły 78.297 tys. PLN. Poniższa tabela przedstawia krótkie zestawienie wartości poniesionych nakładów na strategiczne grupy zadaniowe.

Informacje dotyczące poniesionych nakładów inwestycyjnych w związku z realizacją zadań, zaplanowanych przez PAŻP na 2012 rok. (w PLN)

Grupy zadań	Nakłady w 2012 roku
Systemy ATM	1 316 829
Systemy i ośrodki radiokomunikacyjne	5 114 538
Pomoce nawigacyjne	9 550 707
Systemy radiolokacyjne	28 569 694
Infrastruktura obiektowa	12 578 159
Pozostałe inwestycje	21 167 353

Zarządzanie personelem



Foto Andrzej Karwowski

Na dzień 31 grudnia 2012 roku zatrudnionych w PAŻP było 1.759 osób, co oznacza 1,5% wzrost zatrudnienia w stosunku do zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2011 roku, przy przeciętnym rocznym zatrudnieniu 1.738,25 osób. W przeliczeniu na liczbę etatów, zatrudnienie na dzień 31 grudnia 2012 roku w PAŻP wyniosło 1.744,39 etatów, przy przeciętnym rocznym zatrudnieniu – 1.727,09 etatów.

Stan zatrudnienia w PAŻP na dzień 31.12.2012 roku – alokacja pracowników wg specyfikacji *Performance Review Unit* – EUROCONTROL

Kategoria PRU	Stan zatrudnienia w etatach (31.12.11)	Stan zatrudnienia w etatach (31.12.12)	Zmiana 12/11	Stan zatrudnienia w osobach (31.12.11)	Stan zatrudnienia w osobach (31.12.12)	Zmiana 12/11
Kontrolerzy ruchu lotniczego (1)		469,08	+19,25	452,00	475,00	+23,00
Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań (2)	9,00	5,00	-4,00	9,00	5,00	-4,00
Praktykanci ruchu lotniczego (3)	28,00	54,00	+26,00	28,00	54,00	+26,00
Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego (4)	39,50	20,50	-19,00	40,00	21,00	-19,00
Asystenci ATC (5)	90,30	88,18	-2,13	90,30	88,30	-2,00
Pracownicy wsparcia operacyjnego (6)	268,30	273,28	+4,98	269,70	274,70	+5,00
Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli (7)	342,00	336,00	-6,00	343,00	337,00	-6,00
Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM (8)	64,20	63,20	-1,00	65,00	64,00	-1,00
Pracownicy administracyjni (9)	320,41	325,40	+4,99	325,00	329,00	+4,00
Pracownicy służb pomocniczych (10)	109,75	109,75	0,00	111,00	111,00	0,00
Razem	1 721,30	1 744,39	+23,09	1 733,00	1 759,00	+26,00

Najliczniejszą grupę zawodową w PAŻP w 2012 roku stanowili, podobnie jak w latach poprzednich, kontrolerzy ruchu lotniczego (25,8%). Kolejne grupy pod względem liczebności to pracownicy wsparcia technicznego (ogółem 19,9%), pracownicy administracyjni (19,0%) oraz pracownicy wsparcia operacyjnego (15,6%).

Prawie połowę całości kosztów zatrudnienia PAŻP stanowiły koszty zatrudnienia kontrolerów ruchu lotniczego (47,1%). Kolejne grupy pod względem udziału kosztów to pracownicy wsparcia technicznego (ogółem 15,2%), operacyjnego (14,9%) oraz pracownicy administracyjni (10,1%).



Nadrzędnym celem PAŻP w ramach przygotowań do UEFA EURO 2012™ było dostosowanie przepustowości polskiej przestrzeni powietrznej do okresowo zwiększonego ruchu lotniczego w trakcie wydarzenia sportowego z zachowaniem najwyższych standardów bezpieczeństwa, zapewnieniem właściwego przepływu ruchu lotniczego oraz zapewnieniem minimalizacji opóźnień dla ruchu nie powiązanego z imprezą sportową.

Mistrzostwa Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012™ stanowiły największe wyzwanie dla kontroli ruchu lotniczego w historii PAŻP. Osiągnięcie sukcesu było możliwe dzięki wielkiemu zaangażowaniu Biura Służb Operacyjnych i znakomitej współpracy z partnerami zewnętrznymi.

Najważniejszy element przygotowań PAŻP do UEFA EURO 2012™ stanowiły projekty operacyjno-organizacyjne, ponieważ one w bezpośredni sposób przyczyniły się do zwiększania pojemności przestrzeni powietrznej, tym samym pozytywnie wpływając na redukcję opóźnień. Zadania o charakterze inwestycyjnym pełniły rolę wspomagającą.

Przestrzeń powietrzna

W tym obszarze najważniejsze projekty dotyczyły wprowadzenia zmian w strukturach przestrzeni powietrznej rejonów kontrolowanych lotnisk (TMA) głównych turnieju, tj.: TMA Gdańsk, TMA Poznań oraz TMA Wrocław (dotychczasowe TMA Wrocław nosi teraz nazwę TMA Poznań South).

Zmiany granic TMA

Modyfikacje przestrzeni powietrznej polegały na powiększeniu przestrzeni poszczególnych TMA (rozszerzenie poziome i pionowe), co sprawiło, że część statków powietrznych dolatujących i odlatujących do/z poszczególnych lotnisk krócej przebywała w sektorach ACC, zwiększając jednocześnie przepustowość przestrzeni FIR Warszawa tych sektorów ACC, które były najbardziej obciążone ruchem lotniczym w trakcie imprezy sportowej.

Reorganizacja dróg lotniczych

Poza powiększeniem rejonów kontrolowanych lotnisk, przygotowana i wdrożona została reorganizacja dróg lotniczych w rejonach TMA Gdańsk, TMA Poznań oraz TMA Rzeszów. Projekt reorganizacji sieci dróg lotniczych

w TMA Gdańsk miał na celu odseparowanie ruchu dolotowego od odlotowego do/z lotniska w Gdańsku w kierunku zachodnim oraz północno-zachodnim. Dualizacja potoków dolotowych/odlotowych do/z lotniska w Gdańsku zmniejszyła stopień skomplikowania ruchu lotniczego oraz zwiększyła bezpieczeństwo operacji lotniczych. Wprowadzenie nowych dróg lotniczych w rejonie TMA Poznań związane było z planowanym uruchomieniem nowego lotniska w Berlinie. We współpracy z przedstawicielami Ukrainy zmodyfikowano również drogi lotnicze w rejonie Rzeszowa w celu zapewnienia odseparowania ruchu dolotowego z ruchem odlotowym do/z lotniska we Lwowie.

Przepływ ruchu lotniczego

Na czas trwania turnieju finałowego UEFA EURO 2012™ został opracowany specjalny zbiór restrykcji RAD (*Route Availability Document* – zbiór restrykcji regulujących przepływ ruchu lotniczego w drogach lotniczych (wraz z profilem pionowym lotu)), których celem było odciążenie niektórych sektorów kontroli obszaru lub też przekierowanie potoków ruchu lotniczego w sektory niedociążone, co pozwoliło na optymalizację rozłożenia natężenia ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.

Oprócz przygotowanego dodatkowego zestawu restrykcji RAD, które regulują potoki ruchu lotniczego w określonych przedziałach czasu, przygotowano także „*Re-routing scenarios*”, które są bardziej elastyczną formą kanalizowania potoków ruchu lotniczego. Polegają na zmianie planowanej trasy lotu w celu ominięcia przeciążonych sektorów przestrzeni powietrznej. Scenariusze te stanowią zbiór alternatywnych tras dla lotów, które zwykle planują się przez przeciążony sektor przestrzeni powietrznej i mogą być aktywowane dynamicznie w celu przesunięcia tras lotów w sektory mniej dociążone.



Organizacja służb KRL

Radarowa kontrola zbliżania

Podstawowym projektem w tym obszarze było uruchomienie radarowej kontroli zbliżania dla lotniska we Wrocławiu. Do chwili wprowadzenia nowej służby, na wrocławskim lotnisku sprawowana była bowiem proceduralna kontrola zbliżania, która w istotny sposób ograniczała możliwości wzrostu ilości operacji startów i lądowań.

Radarowa służba kontroli zbliżania dla lotniska we Wrocławiu uruchomiona została 8 marca 2012 r. Wprowadzenie jej (z przyczyn optymalizacyjnych służba zapewniana jest z ośrodka PAŻP w Poznaniu, stąd nazwa TMA Poznań South) w istotny sposób zwiększyło pojemność przestrzeni TMA, co z kolei pozwoliło na znaczny wzrost ilości obsługiwanych samolotów w pełni zaspokajający potrzeby operacyjne lotniska we Wrocławiu. Pozwoliło to również na odciążenie sektora kontroli obszaru ACC EPWWT poprzez wyłączenie części ruchu dolotowego i odlotowego do/z lotniska we Wrocławiu z tego sektora.

Stanowiska GND

Istotne przedsięwzięcie stanowiło także wprowadzenie stanowisk GND na lotniskach w Gdańsku, Poznaniu i Wrocławiu.

Przewidywania dotyczące liczby operacji podczas UEFA EURO 2012™ mówiły nawet o 150-200 dodatkowych operacjach w dni meczowe. Stało się jasne, że tak istotny wzrost ruchu lotniczego spowoduje znaczący wzrost obciążenia stanowiska kontrolera ruchu lotniczego.

W celu wyeliminowania możliwości popełnienia błędu w najbardziej wrażliwym sektorze kontroli ruchu lotniczego, tj. startów i lądowań statków powietrznych, postanowiono dokonać podziału odpowiedzialności kontrolera TWR na dwa stanowiska operacyjne obsługiwane przez uprawniony personel, tj.: stanowisko TWR-ADC, przeznaczone tylko do kontroli startów i lądowań oraz stanowisko TWR-GND, przeznaczone tylko do kontroli ruchu lotniczego na drogach kołowania, a także koordynacji ruchu na płytach postojowych.

Przeznaczenie stanowiska ADC tylko do kontroli startów i lądowań zredukowało znacznie obciążenie tego stanowiska oraz zwiększyło efektywność pracy i wzrost przepustowości lotniska, tym samym pozytywnie wpływając na minimalizację opóźnień.

APP Director

W maju 2012 roku w ośrodku terenowym PAŻP w Gdańsku uruchomiona została nowa służba APP Gdańsk DIRECTOR. Stanowisko to, pełniące funkcję wspomagającą dla stanowiska zbliżania (APP), zostało uruchomione w celu usprawnienia organizacji ruchu lotniczego w dni o największym jego natężeniu.

W celu wprowadzenia nowej służby oraz dla zwiększenia efektywności pracy oraz utrzymania właściwego poziomu płynności ruchu lotniczego dokonano podziału pionowego sektora TMA Gdańsk: na górną przestrzeń UTMA (Upper TMA) i dolną, tj. LTMA (Lower TMA). Od maja 2012 roku w UTMA służbę kontroli ruchu lotniczego pełni kontroler zbliżania (APP), zaś w LTMA działa DIR. Dzięki temu zwiększona została pojemność całego TMA Gdańsk z 24 operacji na godzinę do 40 operacji na godzinę.

Dzięki nowej służbie kontrolerzy zbliżania z ośrodka PAŻP w Gdańsku nie tylko mogli sprostać intensywnym operacjom do i z lotniska w Gdańsku, ale również dzięki zawartym na czas turnieju porozumieniom operacyjnym z ośrodkami kontroli ruchu lotniczego z Malmö, Kaliningradem i ACC Warszawa, możliwe stało się wspomaganie pracy kontrolerów obszaru (ACC) poprzez odciążanie obciążonych sektorów.

Współpraca PAŻP i EUROCONTROL

Eksperti operacyjni PAŻP uczestniczyli w pracach nad przygotowaniem scenariuszy ruchu lotniczego (scenariusze ATFCM – *Air Traffic Flow and Capacity Management*). Ww. prace prowadzone były wspólnie z EUROCONTROL (DNM) oraz UkSATSE (ukraińska instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej).

Efektom prac przedstawicieli PAŻP stało się opracowanie projektów kanalizacji potoków ruchu podczas trwania turnieju piłkarskiego w celu odciążenia sektorów kontroli ruchu lotniczego i minimalizacji opóźnień, jakie mogły wystąpić w przypadku dużego natężenia ruchu lotniczego.

Dodatkowo, na czas turnieju PAŻP oddelegowała do EUROCONTROL (DNM) kilku pracowników operacyjnych z ACC i operatorów FMP (*Flow Management Position*) w celu zapewnienia lepszej koordynacji, elastycznego i dynamicznego zarządzania slotami ATFM, scenariuszami ATFCM oraz sterowania potokami ruchu lotniczego w czasie rzeczywistym.

Koordynacja rozkładów lotów

Przedstawiciele PAŻP współpracowali z Koordynatorem rozkładów lotów (ACL International Ltd.) w celu ułożenia przez ACL siatki połączeń w taki sposób, by planowane operacje lotnicze nie powodowały nadmiernych spięrzeń w jednostce czasu, co mogłoby spowodować niepożądane opóźnienia w całym ruchu lotniczym. Owocem współpracy PAŻP z ACL stała się publikacja suplementu AIP dotyczącego powiązania planów lotów z czasem na start lub lądowanie. W przypadku bowiem zamierzonego lądowania lub startu na/z portu lotniczego koordynowanego bez uprzednio przydzielonego czasu na start lub lądowanie przez koordynatora rozkładów lotów, plan lotu przewoźnika mógł zostać odrzucony. Możliwość zastosowania takiego rozwiązania pozytywnie wpłynęła na uporządkowanie ruchu lotniczego.

Kampania informacyjna i publikacje

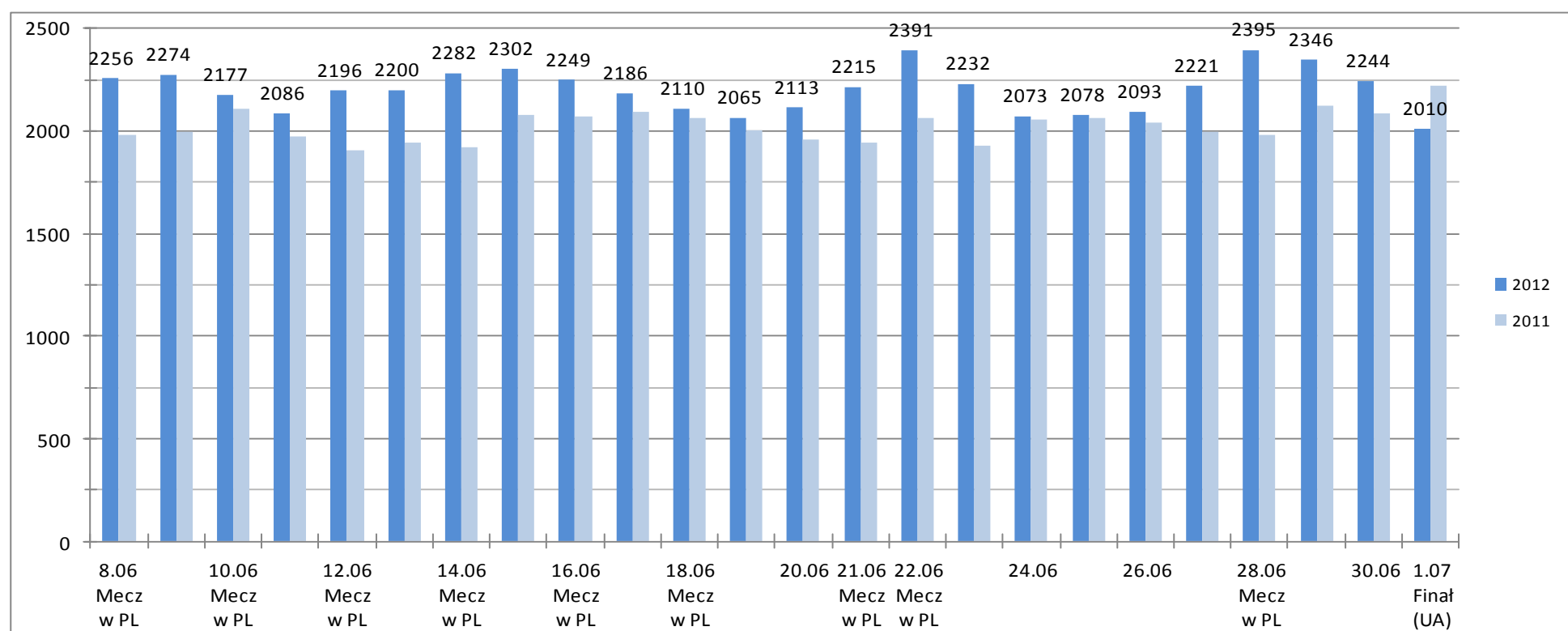
Od początku 2012 roku aktywność PAŻP skupiała się również na rozpowszechnianiu wiedzy i informacji wśród użytkowników przestrzeni powietrznej nt. działań podejmowanych przez Agencję w ramach przygotowań do EURO 2012. W tym celu, na głównej stronie internetowej PAŻP, utworzona została zakładka poświęcona przygotowaniom PAŻP do turnieju.

PAŻP przygotowała również szereg publikacji lotniczych do AIP Polska (Zbiór Informacji Lotniczych), dedykowanych na potrzeby turnieju, takich jak np.:

- Suplement do AIP dot. tymczasowych procedur dla koordynowanych portów lotniczych (poziom 3) podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012™ w Gdańsku im. Lecha Wałęsy (EPGD/GDN), Poznaniu / Ławicy (EPPO/POZ), Chopina w Warszawie (EPWA/WAW) oraz Wrocławiu/Strachowicach (EPWR/WRO).
- Suplement do AIP dot. ograniczeń w przestrzeni powietrznej podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012™,
- Suplement do AIP dot. procesu kontroli zgodności planów lotu w koordynowanych portach lotniczych podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012™ Suplement do AIP uruchomienia stanowisk GND na lotniskach w Gdańsku), Poznaniu i Wrocławiu podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012™.

Ruch lotniczy

Statystyka ruchu IFR w FIR Warszawa w okresie 8 czerwca – 1 lipca 2011 i 2012 r.



Średnie opóźnienie w okresie UEFA EURO 2012™ mierzone w minutach na operację lotniczą (ruch *en-route*, tj. ruch na trasie), wyniosło **0,81 min./lot**, podczas gdy w tym samym okresie roku 2011, w warunkach mniejszego poziomu ruchu, średnie opóźnienie na operację lotniczą wyniosło 1,33 min. Należy podkreślić, że w analizach i symulacjach wykonanych przed turniejem, PAŻP zaprojektowała opóźnienia na poziomie średnio 2 min./lot podczas trwania imprezy sportowej, przy jednoczesnych przewidywaniach EUROCONTROL na poziomie ponad 3 min./lot.

Tak dobry wynik w zakresie opóźnień, przy jednoczesnym znacznym wzroście ruchu, to zasługa znakomitej pracy wszystkich kontrolerów ruchu lotniczego PAŻP. Należy również przy tym przypomnieć i podkreślić niezwykle istotną rolę grupy ekspertów operacyjnych z kontroli obszaru (ACC), którzy przebywając podczas trwania turnieju w EUROCONTROL (DNM) na bieżąco (*real-time*) koordynowali proces harmonijnego przepływu ruchu oraz na bieżąco informowali regionalne ośrodki kontroli ruchu lotniczego w Polsce o sytuacji operacyjnej.

Mistrzostwa Europy w piłce nożnej to trzecia co do wielkości impreza sportowa na świecie (po Igrzyskach Olimpijskich i Mistrzostwach Świata w piłce nożnej). Porty lotnicze oraz instytucje zapewniające służby

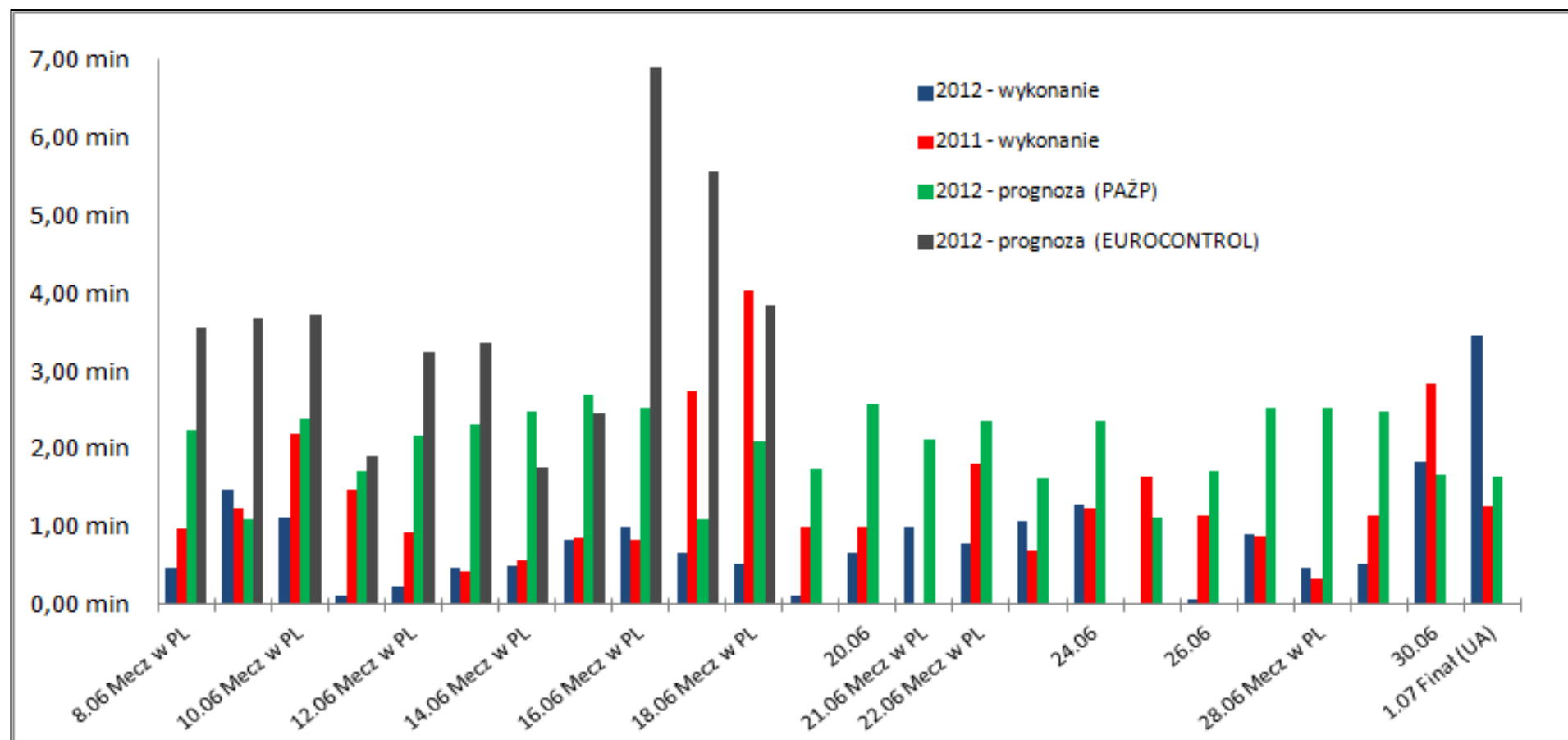
Tak było również w przypadku UEFA EURO 2012™. Porty Lotnicze w Gdańsku, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu oraz Polska Agencja Żegludgi Powietrznej stanowiły bowiem niezwykle istotny element w ramach zadania związanego z transportem kibiców drogą lotniczą do i z miejsc rozgrywek. Ich trudna do przeceniania rola polegała na zapewnieniu płynnej, bezpiecznej i sprawnej obsługi przejściowo zwiększonego ruchu lotniczego, zarówno w ujęciu liczby pasażerów, jak i operacji lotniczych.

Zdobyta wiedza i doświadczenia stanowi unikalny *know-how*, który będzie mógł zostać wykorzystany przy okazji kolejnych dużej rangi wydarzeń o charakterze masowym.

W okresie trwania UEFA EURO 2012™ (od 8 czerwca do 1 lipca 2012 r.) w FIR Warszawa zanotowano wzrost ruchu lotniczego o 8,6% stosunku do tego samego okresu 2011 roku (loty IFR – loty wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów).

Opóźnienia w ruchu lotniczym

Statystyka opóźnień w ruchu IFR w FIR Warszawa w okresie 8 czerwca – 1 lipca 2011 i 2012 r. (opóźnienia w min./lot) oraz prognozy opóźnień w trakcie UEFA EURO 2012™ wg PAŻP i EUROCONTROL



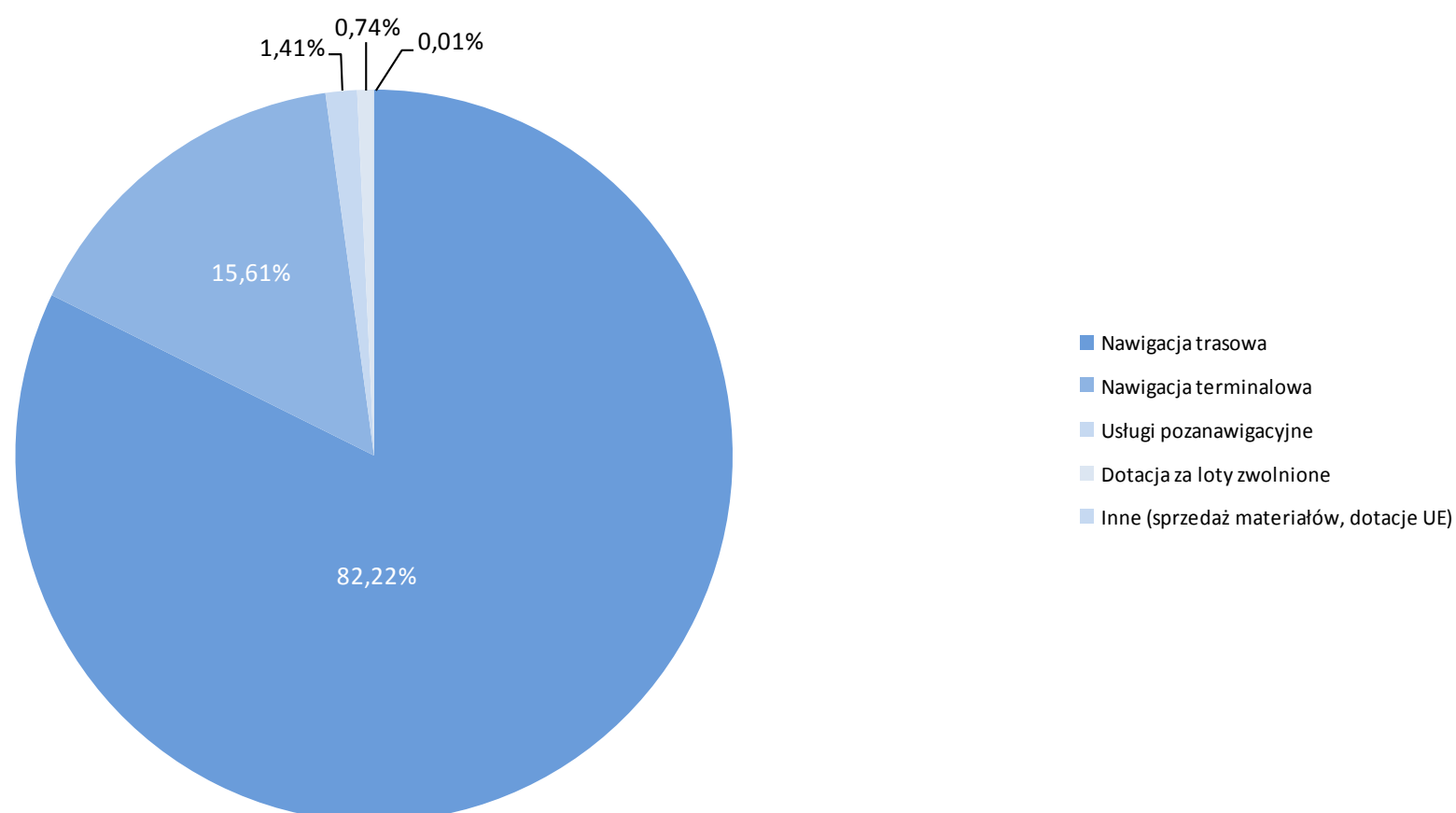
Wyniki finansowe

W 2012 roku PAŻP osiągnęła zysk netto w wysokości 37 093 tys. PLN

Pozycja	2012 (000)	2011 (000)	Zmiana 12/11
Przychody ze sprzedaży usług	747 350	674 900	+72 450
Koszty działalności operacyjnej	663 731	619 116	+44 015
Zysk ze sprzedaży	83 619	55 784	+27 834
Pozostałe przychody operacyjne	3 555	1 347	+2 208
Pozostałe koszty operacyjne	11 592	10 194	+1 397
Zysk z działalności operacyjnej	75 582	46 936	+28 645
Przychody finansowe	2 079	21 666	- 19 587
Koszty finansowe	30 334	157	30 177
Zysk brutto	47 327	68 446	-21 119
Podatek dochodowy	14 292	25 086	-10 794
Podatek odroczony	- 4 058	-12 287	8 229
Zysk netto	37 093	55 647	-18 554

Źródła przychodów ze sprzedaży usług PAŻP w 2012 roku (w tys. PLN)

Pozycja	2012 (000)
Przychody z usług nawigacyjnych	736 691
Nawigacja trasowa	614 477
Nawigacja terminalowa	116 684
Dotacja za loty zwolnione	5 530
Przychody przyszłych okresów z tytułu rozliczeń z przewoźnikami	0
Przychody z usług pozanawigacyjnych	10 563
Przychody ze sprzedaży materiałów	24
Dotacje UE	72
Przychody ze sprzedaży	747 350



Przychody

Analiza struktury przychodów z działalności PAŻP pokazuje, iż dominujący udział w przychodach ogółem miały przychody ze sprzedaży usług, które za dwanaście miesięcy 2012 roku wyniosły 747 350 tys. PLN. Źródłem wypracowanych na takim poziomie przychodów były przede wszystkim świadczone przez Agencję usługi lotnicze z tytułu nawigacji trasowej i nawigacji terminalowej.

Przychody ze sprzedaży usług nawigacyjnych w 2012 roku wzrosły znacznie w porównaniu do 2011 roku, na co wpływ miała zmiana stawki za usługi nawigacji trasowej, o 23 grosze, ale w głównej mierze wpłynął na to wzrost ruchu w stosunku do 2011r. (+4,7%). Stawka za usługi nawigacji terminalowej uległa znacznemu obniżeniu z 1 051,03 PLN w 2011 roku do 781,06 PLN w 2012 roku, tj. o 269,97 PLN. Obowiązująca od początku 2012 roku stawka opłaty terminalowej została ustalona przez prezesa ULC i obowiązywała na wszystkich lotniskach w Polsce.

Zmiana stawek wynikała m.in. ze zmiany alokacji kosztów na poszczególne służby. Zgodnie z założeniami do KPSD na lata 2012-2014 i wynikami konsultacji z przewoźnikami Agencja w roku 2012 wprowadziła zmianę w alokacji kosztów pomiędzy usługi trasowe i terminalowe. Zmiana dotyczyła odmiennego traktowania kosztów służb APP, które według nowej alokacji ujmowane były dla wybranych lokalizacji w kosztach trasowych.

Stawki za usługi nawigacyjne w latach 2010-2012 (w PLN)

Pozycja	2012	2011	2010	Zmiana 12/11
Stawka jednostkowa – nawigacja trasowa	155,40	155,17	165,88	+0,23
Stawka jednostkowa – nawigacja terminalowa	781,06	1051,03	867,88	-269,97

Struktura sprzedaży usług nawigacyjnych i pozanawigacyjnych PAŻP w 2012 rok

Wyniki finansowe

Koszty

Całkowita wartość kosztów ogółem poniesionych przez PAŻP w 2012 roku wyniosła 705 657 tys. PLN.

Najważniejsi użytkownicy przestrzeni powietrznej

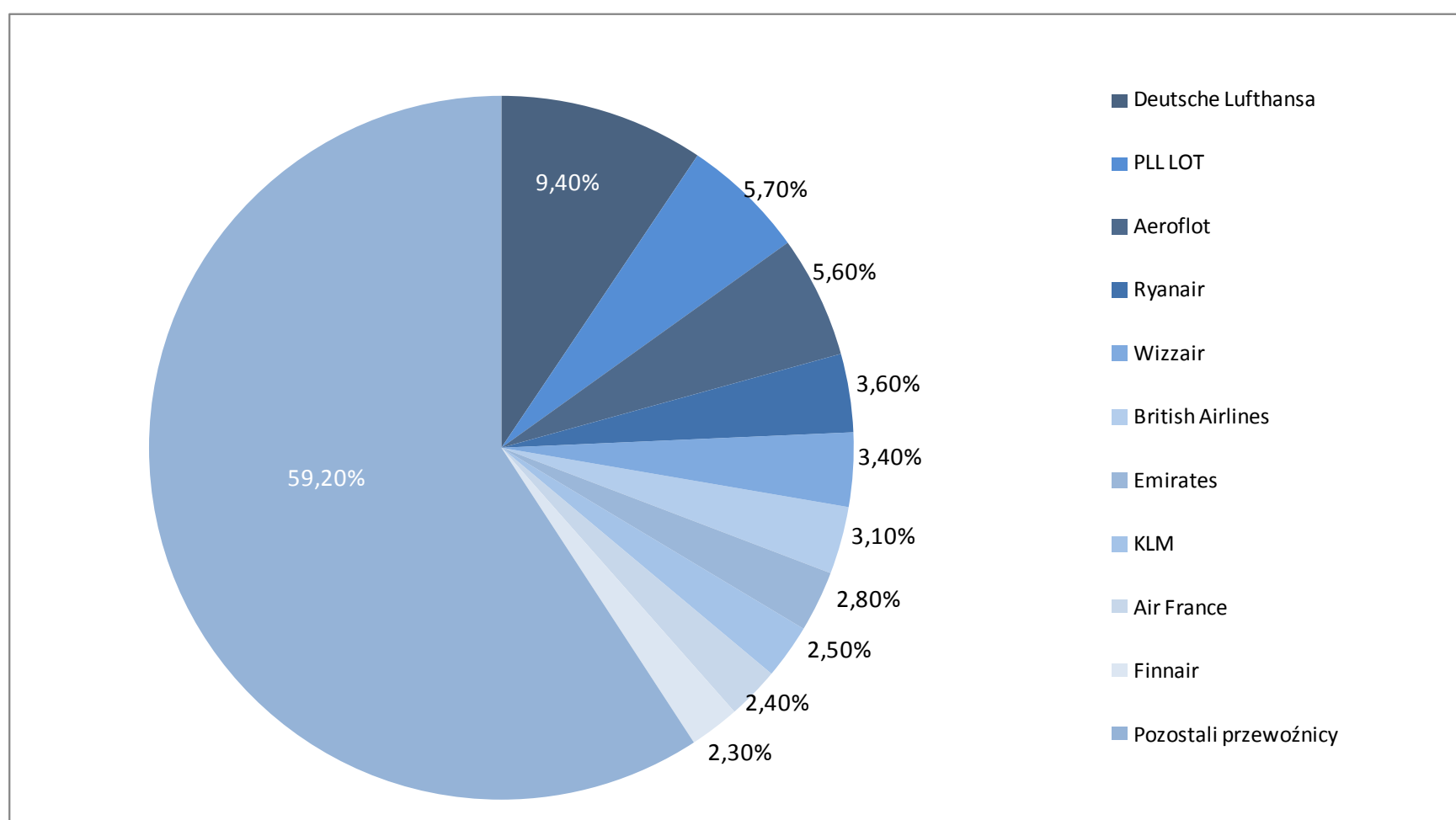
Struktura udziału poszczególnych przewoźników lotniczych w przychodach ze sprzedaży usług trasowych Agencji w 2012 roku pozostaje na zbliżonym poziomie. Wiodącą w tym segmencie pozycję utrzymała niemiecka firma Deutsche Lufthansa oferując loty z większości polskich lotnisk najczęściej do portów przesiadkowych we Frankfurcie i Monachium.

Czołową pozycję na rynku przewozów na polskich lotniskach od wielu lat zajmuje PLL LOT.

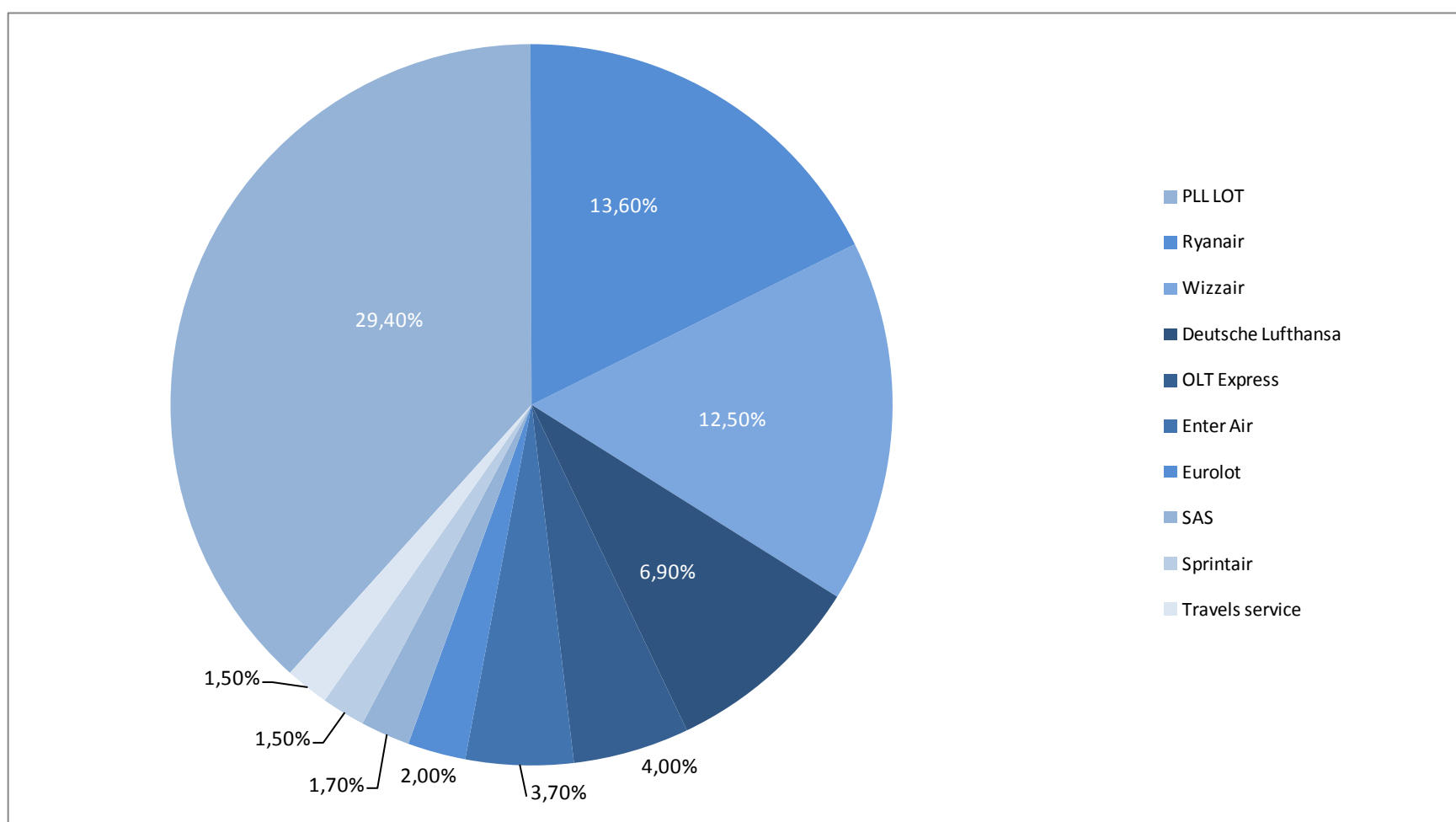
Koszty ogółem poniesione przez PAŻP w 2012

Pozycja	2012
Koszty działalności operacyjnej	663 731
Pozostałe koszty operacyjne	11 592
Koszty finansowe	30 334
Koszty	705 657

Udział głównych użytkowników w przychodach trasowych w 2012 roku



Udział głównych użytkowników w przychodach terminalowych w 2012 roku



Sprawozdanie z sytuacji finansowej

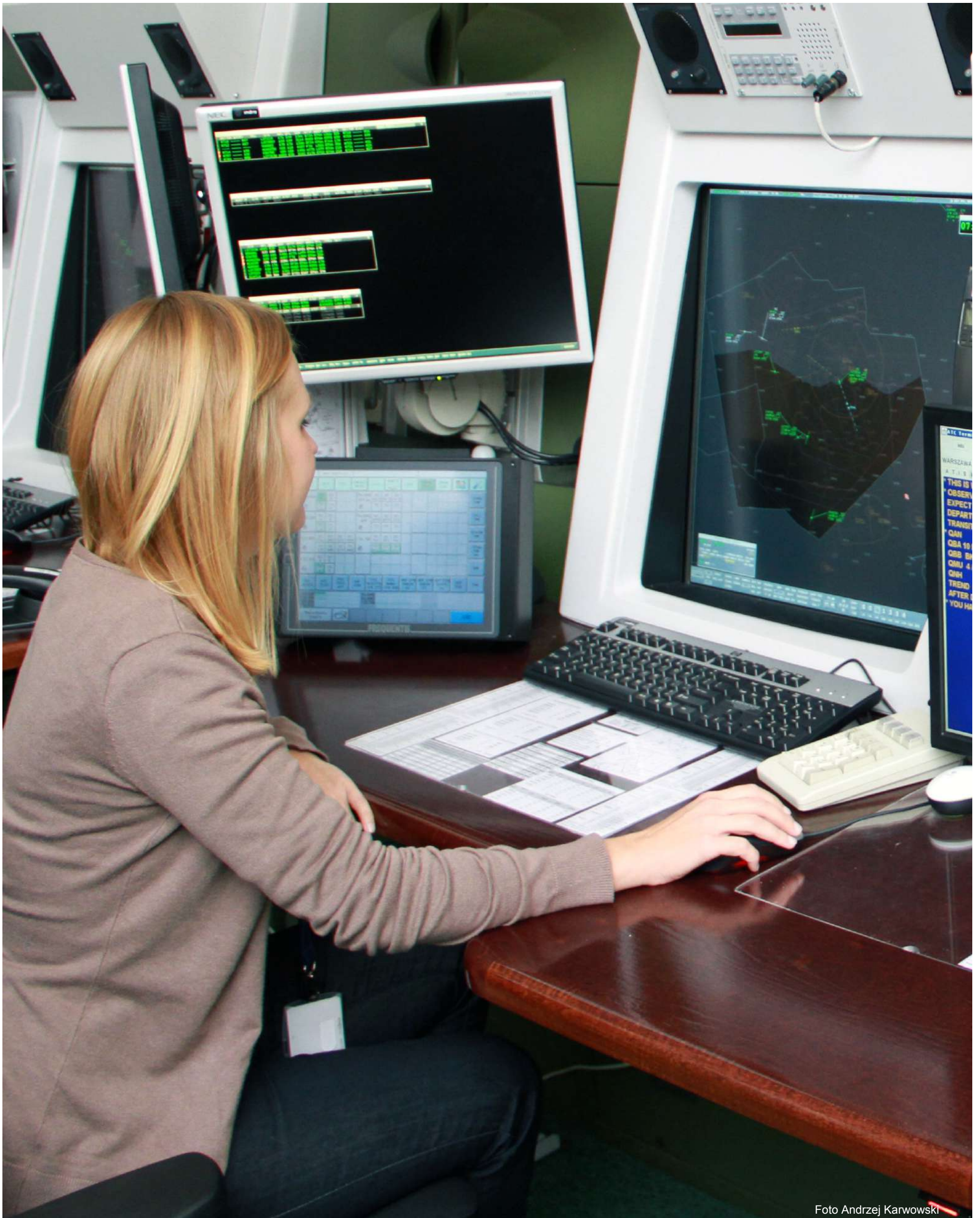


Foto Andrzej Karwowski

Sprawozdanie z sytuacji finansowej

SPRAWOZDANIE Z CAŁKOWITYCH DOCHODÓW za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2012 roku

		Rok zakończony 31/12/2012	Rok zakończony 31/12/2011
		PLN	PLN
	Nota		
Przychody ze sprzedaży	9	747 350 017,82	674 899 853,94
Koszty działalności operacyjnej	10	663 731 442,70	619 115 632,49
Zysk ze sprzedaży		83 618 575,12	55 784 221,45
Pozostałe przychody operacyjne	12.1	3 555 287,45	1 346 802,11
Pozostałe koszty operacyjne	12.2	11 591 997,92	10 194 597,18
Zysk z działalności operacyjnej		75 581 864,65	46 936 426,38
Przychody finansowe	12.3	2 079 196,09	21 666 492,11
Koszty finansowe	12.4	<u>30 333 925,59</u>	156 637,32
Zysk brutto		47 327 135,15	68 446 281,17
Podatek dochodowy	13.1	10 233 892,91	12 798 996,48
Zysk netto		37 093 242,24	55 647 284,69
Inne całkowite dochody netto za okres sprawozdawczy		-	-
Całkowite dochody ogółem		<u>37 093 242,24</u>	55 647 284,69

SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ – AKTYWA na dzień 31 grudnia 2012 roku

	NOTY	31/12/2012	31/12/2011
		PLN	PLN
Aktywa trwałe		691 106 082,83	654 924 849,62
Wartości niematerialne	14	31 606 513,38	26 132 782,77
Rzeczowe aktywa trwałe	15	598 661 666,71	571 841 637,80
Zaliczki na rzeczowe aktywa trwałe w budowie		1 184 852,45	1 280 088,13
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	13.3	56 129 777,45	51 225 839,23
Należności długoterminowe	18.1	51 478,85	1 026 270,85
Inne rozliczenia międzyokresowe	19.1	3 471 793,99	3 418 230,84
Aktywa obrotowe		322 699 280,98	290 691 780,82
Zapasy	17	453 940,66	372 995,98
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	18.2	128 509 374,51	129 704 028,78
Należności z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych	13.4	4 932 040,00	4 939 936,00
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	19.2	3 333 315,85	2 632 413,38
Środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych	19.3	185 470 609,96	153 042 406,68
Aktywa razem		1 013 805 363,81	945 616 630,44

Sprawozdanie z sytuacji finansowej

SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ – PASYWA na dzień 31 grudnia 2012 roku

	NOTY	31/12/2012	31/12/2011
		PLN	PLN
Fundusz własny, w tym:		670 843 781,54	633 750 539,30
Fundusz założycielski	25.1	475 021 841,32	475 021 841,32
Fundusz zapasowy	25.1	158 728 697,98	103 081 413,29
Zysk bieżący	25.2	37 093 242,24	55 647 284,69
Zobowiązania długoterminowe		113 452 625,97	93 277 066,21
Rezerwy długoterminowe	21.3	103 355 305,87	83 508 260,75
Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	13.3	9 724 696,09	8 879 014,96
Pozostałe zobowiązania długoterminowe	24.3	372 624,01	889 790,50
Zobowiązania krótkoterminowe		229 508 956,30	218 589 024,93
Rezerwy krótkoterminowe	21.3	16 310 165,68	11 164 535,79
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania	24.2	59 302 053,79	47 206 870,14
Rozliczenia międzyokresowe	21.1	153 896 736,83	160 217 619,00
Pasywa razem		1 013 805 363,81	945 616 630,44

SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W FUNDUSZACH WŁASNYCH za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2012 roku

	Fundusz założycielski	Fundusz zapasowy	Wyniki zatrzymane	Razem
Na dzień 31 grudnia 2010	475 021 841,32	78 821 099,02	24 260 314,27	578 103 254,61
Podział zysku za rok ubiegły	-	24 260 314,27	-24 260 314,27	-
Zysk za rok obrotowy	-	-	55 647 284,69	55 647 284,69
Inne całkowite dochody ogółem	-	-	-	-
Na dzień 31 grudnia 2011	475 021 841,32	103 081 413,29	55 647 284,69	633 750 539,30

	Fundusz założycielski	Fundusz zapasowy	Wyniki zatrzymane	Razem
Na dzień 31 grudnia 2011	475 021 841,32	103 081 413,29	55 647 284,69	633 750 539,30
Podział zysku za rok ubiegły	-	55 647 284,69	-55 647 284,69	-
Zysk za rok obrotowy	-	-	37 093 242,24	37 093 242,24
Inne całkowite dochody ogółem	-	-	-	-
Na dzień 31 grudnia 2012	475 021 841,32	158 728 697,98	37 093 242,24	670 843 781,54

SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

za rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2012 roku

	Rok zakończony Rok zakończony 31/12/2012	Rok zakończony 31/12/2011
	PLN	PLN
Przepływy środków pieniężnych z działalności operacyjnej		
Zysk brutto	47 327 135,15	68 446 281,17
Korekty razem	69 733 685,53	59 657 065,41
Amortyzacja	46 166 661,74	47 972 272,06
(Zyski) / Straty z tytułu różnic kursowych	10 656 552,40	-8 554 212,66
Odsetki	-2 024 102,68	-2 299 656,11
(Zysk) / Strata z działalności inwestycyjnej	-72 760,01	236 022,73
Zmiana stanu należności	2 172 004,27	-11 570 099,58
Zmiana stanu zapasów	-80 944,68	451 856,09
Zmiana stanu rezerw	24 992 675,01	5 233 031,90
Zmiana stanu zobowiązań	9 314 060,23	-897 918,27
Zmiana stanu rozliczeń międzyokresowych	-7 075 347,79	61 167 230,79
Zapłacony podatek	-14 292 150,00	-25 411 201,00
Inne korekty	-22 962,96	-6 670 260,54
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	117 060 820,68	128 103 346,58
Wpływy ze zbycia wartości niematerialnych oraz rzeczowych aktywów trwałych	5 338,00	-
Wydatki na wartości niematerialne oraz rzeczowe aktywa trwałe	-76 025 695,46	-71 666 116,44
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-76 020 357,46	-71 666 116,44
Przepływy środków pieniężnych z działalności finansowej		
Odsetki otrzymane	2 079 196,03	2 454 333,62
Odsetki zapłacone	-55 093,35	-154 677,51
Inne wpływy finansowe (dotacje)	22 962,96	6 670 260,54
Splata zobowiązań z tytułu leasingu finansowego	-2 773,18	-55 810,24
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	2 044 292,46	8 914 106,41
	Rok zakończony 31/12/2012	Rok zakończony 31/12/2011
Zwiększenia / zmniejszenia netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	43 084 755,68	65 351 336,55
Zmiana stanu środków pieniężnych z tytułu różnic kursowych	-10 656 552,40	8 554 212,66
Bilansowa zmiana stanu środków pieniężnych	32 428 203,28	73 905 549,21
Saldo otwarcia środków pieniężnych	153 042 406,68	79 136 857,47
Saldo zamknięcia środków pieniężnych, tym:	185 470 609,96	153 042 406,68
o ograniczonej możliwości dysponowania	3 923 007,31	2 383 043,68

Wykazana w przepływach środków pieniężnych z działalności operacyjnej pozycja „Inne korekty” dotyczy dotacji pozyskanych z Urzędu Lotnictwa Cywilnego na realizację zadań obronnych.

Polityka rachunkowości

Informacje ogólne

Sprawozdanie finansowe Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej obejmuje rok obrotowy zakończony dnia 31 grudnia 2012 roku oraz zawiera dane porównawcze za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2011 roku.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej („Agencja”) została utworzona na mocy Ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z dnia 8 grudnia 2006 roku (Dz. U. 2006 Nr 249, 1829).

Siedziba Agencji mieści się w Warszawie, ul. Wieżowa 8.

Agencja nie jest wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego. Agencji nadano numer statystyczny REGON 140886771.

Czas trwania Agencji jest nieoznaczony.

Podstawowym przedmiotem działalności Agencji jest:

- zapewnienie bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego zgodnie z przepisami Unii Europejskiej;
- dostarczenie użytkownikom przestrzeni powietrznej informacji meteorologicznych;
- dokonywanie zakupu, utrzymanie oraz modernizowanie urządzeń i systemów łączności lotniczej, nawigacji i dozoru przestrzeni powietrznej;
- kontrolowanie z powietrza systemów łączności lotniczej, nawigacji i dozoru przestrzeni powietrznej;
- prowadzenie szkoleń i udzielania konsultacji w zakresie żeglugi powietrznej;
- prowadzenie działalności badawczo-rozwojowej w zakresie żeglugi powietrznej;
- zapewnianie projektowania procedur lotu.

Agencja działa na podstawie Ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z dnia 8 grudnia 2006 roku (Dz. U. 2006 Nr 249, 1829) oraz statutu.

Agencja działa zgodnie z następującymi planami działalności:

- pięcioletnim – corocznie aktualizowanym,
- rocznym – w skład, którego wchodzi plan finansowy obejmujący rok obrotowy pokrywający się z rokiem kalendarzowym,

opracowywanymi zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. (DZ.URZ. UE. L 2005 nr 335 z późn. zm.) ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej. Prezes Agencji przedstawia do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw transportu zaopiniowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego projekty planów, o których mowa powyżej, w terminie do dnia 1 grudnia każdego roku.

Roczne sprawozdanie sporządzono przy założeniu kontynuowania działalności gospodarczej w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień zatwierdzenia niniejszego sprawozdania finansowego, nie są nam znane okoliczności, które wskazywałyby na istnienie zagrożeń dla kontynuowania przez Agencję działalności.

Zasady rachunkowości

Podstawa sporządzenia sprawozdania finansowego

Począwszy od 1 kwietnia 2007 roku (tj. od dnia powstania) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, zgodnie z Ustawą o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z dnia 8 grudnia 2006 roku (Dz. U. Nr 249, poz. 1829), sporządza sprawozdanie finansowe do celów statutowych zgodnie z MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE.

Waluta pomiaru i waluta sprawozdania finansowego

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

Przeliczanie pozycji wyrażonych w walucie obcej

Transakcje wyrażone w walutach innych niż polski złoty są przeliczane na dzień ich przeprowadzenia na złote polskie przy zastosowaniu średniego kursu ogłoszonego dla danej waluty przez Narodowy Bank Polski z dnia poprzedzającego ten dzień.

Na dzień bilansowy aktywa i zobowiązania pieniężne wyrażone w walutach obcych wycenia się po obowiązującym na ten dzień średnim kursie ogłoszonym dla danej waluty przez Narodowy Bank Polski.

Powstałe z przeliczenia różnice kursowe ujmowane są odpowiednio w pozycji przychodów lub kosztów finansowych.

Następujące kursy zostały przyjęte dla potrzeb wyceny na dzień bilansowy:

Wykaz walut występujących na dzień bilansowy		31 grudnia 2011 roku
USD	3,0996	3,4174
EUR	4,0882	4,4168
GBP	5,0119	5,2691
CAD	3,1172	nie dotyczy
CHF	nie dotyczy	3,6333

Rzeczowe aktywa trwałe

Rzeczowe aktywa trwałe wykazywane są według ceny nabycia lub kosztu wytworzenia pomniejszonych o odpisy amortyzacyjne (umorzeniowe), a także o odpisy z tytułu utraty wartości. Rzeczowe aktywa trwałe w budowie wykazuje się w wysokości ogółu kosztów pozostających w bezpośrednim związku z ich nabyciem lub wytworzeniem, pomniejszonych o odpisy z tytułu utraty wartości. Rzeczowe aktywa trwałe w budowie nie podlegają amortyzacji do czasu zakończenia budowy i przekazania środka trwałego do używania.

Wartość początkowa rzeczowych aktywów trwałych obejmuje ich cenę nabycia lub koszt wytworzenia. Cena nabycia obejmuje cenę zakupu składnika aktywów (tj. kwotę należną sprzedającemu pomniejszoną o podlegające odliczeniu podatki: od towarów i usług oraz akcyzowy), obciążenia o charakterze publicznoprawnym (w przypadku importu) oraz koszty bezpośrednio związane z zakupem i przystosowaniem składnika aktywów do stanu zdatnego do używania, w szczególności:

- koszty przygotowania miejsca użytkowania,
- koszty dostawy, załadunku i wyładunku,
- koszty instalacji,
- honoraria za usługi inżynierów, architektów i innych profesjonalistów,
- szacowane koszty demontażu i usunięcia składnika majątkowego, a także koszty renowacji miejsca użytkowania, w stopniu w jakim ujmuje się je jako rezerwę.

Agencja dokonuje zwiększenia wartości środków trwałych o wartość nakładów poniesionych podczas regularnych remontów generalnych, które są niezbędne do dalszego funkcjonowania środka trwałego. Wartość początkową stanowiącą cenę nabycia lub koszt wytworzenia środka trwałego powiększają koszty jego ulepszenia. Wartość początkową środków trwałych podwyższają koszty finansowania zewnętrznego, które można bezpośrednio przyporządkować nabyciu, budowie lub wytworzeniu dostosowywanego składnika aktywów. Zgodnie z MSR 23 „Koszty finansowania zewnętrznego” stanowią odsetki oraz inne koszty ponoszone przez jednostkę w związku z pożyczaniem środków finansowych.

Amortyzacja jest naliczana metodą liniową przez szacowany okres użytkowania danego składnika aktywów, wynoszący:

Typ	Okres
Budynki dzierżawione	Okres najmu
Budynki i budowle	20-40 lat
Meble i wyposażenie	10-15 lat
Pojazdy mechaniczne	4-10 lat
Statki powietrzne	10-20 lat
Sprzęt elektroniczny (w tym sprzęt telekomunikacyjny)	7-15 lat
Wyposażenie ogólne	7-10 lat
Sprzęt komputerowy	3-10 lat

Okres użytkowania oraz metodę amortyzacji składników aktywów trwałych weryfikuje się nie rzadziej niż raz do roku, i w razie konieczności – koryguje z efektem od początku właśnie zakończonego roku obrotowego.

Wartości niematerialne

Początkowe ujęcie składnika wartości niematerialnych następuje według ceny nabycia lub kosztu wytworzenia. Cena nabycia lub koszt wytworzenia jest kwotą zapłaconych środków pieniężnych lub ich ekwiwalentów lub wartością godziwą innych dóbr przekazanych z tytułu nabycia składnika aktywów w momencie jego nabycia lub wytworzenia, lub tam gdzie ma to zastosowanie - wartością przypisaną do danego składnika aktywów w momencie początkowego ujęcia wynikającego z wymogów uregulowanych w innych MSR/MSSF.

Składnik wartości niematerialnych nabyty w oddzielnej transakcji ujmowany jest w wartości, która obejmuje:

- cenę zakupu, łącznie z cłami importowymi i niepodlegającymi odliczeniu podatkami od zakupu, pomniejszoną o upusty handlowe i rabaty; oraz
- nakłady bezpośrednio związane z przygotowaniem składnika aktywów do użytkowania zgodnie z jego planowanym przeznaczeniem;
- koszty finansowania zewnętrznego, które można bezpośrednio przyporządkować nabyciu lub wytworzeniu dostosowywanego składnika aktywów.

Na dzień bilansowy wartości niematerialne są wykazywane w cenie nabycia lub koszcie wytworzenia pomniejszonym o umorzenie i odpisy aktualizujące z tytułu utraty wartości.

Okresy użytkowania są poddawane corocznej weryfikacji, a w razie potrzeby, korygowane z efektem od początku właśnie zakończonego roku obrotowego.

Okres użyteczności ekonomicznej wartości niematerialnych ustalany jest w przedziale od 3 do 8 lat w przypadku podstawowego oprogramowania oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, oprogramowania użytkowego. Jeżeli wynikający z umowy okres użytkowania określonej wartości niematerialnej jest dłuższy lub krótszy od przedstawionych powyżej okresów amortyzacji to dla celów amortyzacji przyjmuje się okres amortyzacji zawarty w umowie.

Utrata wartości aktywów trwałych oraz wartości niematerialnych

W odniesieniu do odpisów aktualizujących z tytułu utraty wartości Agencja stosuje zasady określone w MSR 36 „Utrata wartości aktywów”. Z przesłanką utraty wartości mamy do czynienia w sytuacjach, kiedy istnieje duże prawdopodobieństwo, że wykazywany w księgach jednostki składnik aktywów nie przyniesie w przyszłości w znaczącej części lub w całości przewidywanych korzyści ekonomicznych. W sytuacjach takich jednostka dokonuje dokładnego szacunku wartości odzyskiwalnej danego składnika aktywów. W przypadku stwierdzenia, iż wartość bilansowa jest wyższa niż wartość odzyskiwalna – jednostka dokonuje odpisu aktualizującego w ciężar pozostałych kosztów operacyjnych. Spadek wartości odzyskiwalnej będącej ceną sprzedaży pomniejszoną o koszty zbycia poniżej wartości księgowej składnika aktywów oznaczać będzie utratę wartości. Skutek utraty wartości ujmowany jest w kosztach bieżącego okresu.

Amortyzacja

Amortyzacja jest naliczana metodą liniową przez szacowany okres użytkowania danego składnika aktywów. Okres użytkowania oraz metodę amortyzacji składników aktywów trwałych weryfikuje się nie rzadziej niż raz do roku, i w razie konieczności – koryguje z efektem od początku właśnie zakończonego roku obrotowego.

Aktywa finansowe

W momencie początkowego ujęcia składnik aktywów finansowych wycenia się według wartości godziwej, powiększonej, w przypadku składnika aktywów finansowych niekwalifikowanych jako wyceniane według wartości godziwej przez wynik finansowy, o koszty transakcji, które mogą być bezpośrednio przypisane do nabycia lub emisji składnika aktywów finansowych.

Na potrzeby wyceny składnika aktywów finansowych po początkowym ujęciu, Agencja kwalifikuje aktywa finansowe do czterech następujących kategorii:

- aktywa finansowe wyceniane według wartości godziwej przez wynik finansowy;
- inwestycje utrzymywane do terminu wymagalności;
- pożyczki i należności;
- aktywa finansowe dostępne do sprzedaży.

Agencja posiada aktywa finansowe z kategorii:

- Pożyczki udzielone i należności własne.

Pożyczki udzielone i należności własne to niezaliczane do instrumentów pochodnych aktywa finansowe o ustalonych lub możliwych do ustalenia płatnościach, nienotowane na aktywnym rynku. Zalicza się je do aktywów obrotowych, o ile termin ich wymagalności nie przekracza 12 miesięcy od dnia bilansowego. Pożyczki udzielone i należności własne o terminie wymagalności przekraczającym 12 miesięcy od dnia bilansowego zalicza się do aktywów trwałych.

Zapasy

Materiały nieprzechodzące przez magazyn, ujmowane są bezpośrednio przy zakupie w ciężar kosztów, o ile nie stanowią istotnych w ocenie Agencji składników majątku na dzień bilansowy, zalicza się do nich następujące rodzaje materiałów:

- materiały biurowe oraz papier,
- prasa, wydawnictwa, książki,
- paliwa, oleje i smary,
- części zamienne do samochodów,
- artykuły spożywcze nabyte na cele reprezentacji,
- inne materiały o charakterze ogólnym.

Materiały przechodzące przez magazyn w ciągu roku obrotowego ujmowane są w księgach rachunkowych według rzeczywistych cen zakupu.

Poniesione koszty zakupu materiałów (cła importowe, inne podatki niepodlegające odliczeniu, a także koszty transportu, załadunku, wyładunku i inne koszty dające się bezpośrednio przyporządkować do pozyskania materiałów minus opusty, rabaty handlowe i inne podobne pozycje) odpisywane są w całości w koszty okresu, w którym koszty te poniesiono. Jeżeli na dzień bilansowy w/w koszty stanowią istotne w ocenie Agencji wartości – uwzględniane są w wartości bilansowej zapasów.

Dla materiałów fizycznie przechodzących przez magazyn prowadzi się ewidencję ilościową w magazynie oraz ewidencję ilościowo-wartościową w służbach księgowych.

Do ustalania kosztów z tytułu rozchodu (zużycia, sprzedaży, nieodpłatnego przekazania) rzeczowych składników aktywów obrotowych stosowana jest metoda FIFO (pierwsze weszło – pierwsze wyszło).

Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności

Należności krótkoterminowe, stanowiące część aktywów obrotowych jednostki obejmują należności z tytułu dostaw i usług niezależnie od umownego terminu ich zapłaty oraz z pozostałych tytułów, wymagane w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego, z wyłączeniem tych należności, które spełniają warunki zaliczenia do aktywów finansowych. Niespełniające tych warunków należności powinny być zaliczane do aktywów trwałych jednostki.

Należności ujmowane są pierwotnie w wartościach godziwych. W przypadku stosowania normalnych terminów płatności, uznanych w praktyce na rynku w transakcjach o podobnym charakterze, za wartość godziwą uznaje się ich wartość nominalną powstałą w dniu rozpoznania przychodu.

Należności z tytułu dostaw i usług:

- o terminie zapadalności powyżej 180 dni, wyceniane są na dzień bilansowy wg zamortyzowanego kosztu (tj. zdyskontowane przy użyciu efektywnej stopy procentowej);
- o terminie zapadalności do 180 dni wyceniane są wg wartości nominalnej wraz z należnymi na dzień bilansowy odsetkami za nieterminowe płatności i innymi tytułami zasądzonymi prawomocnym wyrokiem sądu.

Odsetki za nieterminowe płatności ujmowane są w księgach rachunkowych w momencie wystawienia noty odsetkowej w korespondencji z przychodami finansowymi.

Należności wyrażone w walutach obcych wycenia się na dzień bilansowy po obowiązującym na ten dzień średnim kursie ogłoszonym dla danej waluty przez Narodowy Bank Polski.

W sprawozdaniu z sytuacji finansowej należności wykazuje się w kwocie netto jako różnicę między stanem należności a stanem odpisów aktualizujących ich wartość. Wartość należności jest aktualizowana przy uwzględnieniu stopnia prawdopodobieństwa ich zapłaty poprzez dokonanie odpisu aktualizującego. Odpisów aktualizujących dokonuje się drogą indywidualnej analizy każdej z należności.

Pozostałe należności obejmują w szczególności należności z tytułu podatków, dotacji, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych świadczeń.

Środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych

Środki pieniężne i lokaty krótkoterminowe wykazane w sprawozdaniu z sytuacji finansowej obejmują aktywa w formie krajowych środków płatniczych, walut obcych i dewiz oraz inne aktywa finansowe, które są płatne i wymagalne w ciągu od 3 do 8 miesięcy od dnia ich otrzymania, wystawienia, nabycia lub założenia lokaty.

Krótkoterminowe aktywa pieniężne wycenia się według wartości nominalnej.

Składniki aktywów pieniężnych wycenia się na dzień bilansowy po średnim kursie ogłoszonym dla danej waluty przez Narodowy Bank Polski na ten dzień.

Fundusze własne

Fundusze Agencji ujmowane są w sprawozdaniu finansowym zgodnie ze wzorem sprawozdania finansowego.

Tworzy się następujące fundusze Agencji:

- fundusz założycielski,
- fundusz zapasowy,
- inne fundusze tworzone na podstawie odrębnych przepisów.

Rezerwy

Rezerwy na zobowiązania

Rezerwy tworzone są w przypadku, gdy na Agencji ciąży prawny lub zwyczajowy obowiązek wynikający z przeszłych zdarzeń i prawdopodobne jest, że wypełnienie tego obowiązku wiązać się będzie z wypływem korzyści ekonomicznych. Istotne rezerwy są ustalane poprzez dyskontowanie oczekiwanych przyszłych przepływów środków pieniężnych w oparciu o stopę przed opodatkowaniem, która odzwierciedla bieżące szacunki rynkowe zmian wartości pieniądza w czasie oraz - gdzie ma to zastosowanie - ryzyko związane z danym składnikiem pasywów.

Do rezerw zalicza się między innymi:

- rezerwę na nagrody jubileuszowe i odprawy emerytalne;
- rezerwę na odszkodowania;
- rezerwę na umowy rodzące obciążenia;
- rezerwę z tytułu odroczonego podatku dochodowego;
- rezerwę na koszty korekty z tytułu różnicy między zafakturowanymi w danym roku przychodami a rzeczywiście poniesionymi kosztami;
- rezerwę na niewykorzystane urlopy.

Koszt utworzenia rezerwy na koszt korekty z tytułu różnicy pomiędzy zafakturowanymi w danym roku przychodami a rzeczywiście poniesionymi kosztami ujmowany jest jako pomniejszenie przychodu ze sprzedaży usług lotniczych. Wykorzystanie rezerwy ujmowane jest jako powiększenie przychodu ze sprzedaży usług lotniczych a rozwinięcie dyskonta rezerwy ujmowane jest w kosztach finansowych.

Koszt utworzenia pozostałych rezerw ujmowany jest w kosztach operacyjnych albo w kosztach finansowych, w zależności od tego, który z nich najlepiej odzwierciedla okoliczności uzasadniające jej utworzenie. Rozwiązanie rezerwy na skutek ustąpienia ryzyka lub zniknięcia uzasadniających jej utworzenie jest ujmowane w pozycji przychodów operacyjnych lub przychodów finansowych.

Rezerwy na zobowiązania inne niż finansowe wycenia się według wiarygodnie oszacowanej wartości.

Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania

Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania dzieli się na zobowiązania długo i krótkoterminowe stosując kryteria:

- wymagające zapłaty w ciągu 12 miesięcy od dnia bilansowego zaliczane są do zobowiązań krótkoterminowych,
- wszystkie zobowiązania, niebędące ani zobowiązaniami z tytułu dostaw i usług, ani niespełniające kryteriów zaliczania do krótkoterminowych, stanowią zobowiązania długoterminowe.

Zobowiązania z tytułu dostaw i usług o terminie zapadalności powyżej 180 dni wycenia się na dzień bilansowy wg zamortyzowanego kosztu (tj. zdyskontowane przy użyciu efektywnej stopy procentowej), powiększone o ewentualne należne na dzień wyceny odsetki za zwłokę.

Na dzień 31 grudnia 2012 roku żadne zobowiązania finansowe nie zostały zakwalifikowane do kategorii wycenianych w wartości godziwej przez wynik finansowy.

Pozostałe zobowiązania niefinansowe obejmują w szczególności zobowiązania wobec urzędu skarbowego z tytułu podatku od towarów i usług, podatku dochodowego od osób fizycznych, składek ZUS oraz zobowiązania z tytułu otrzymanych zaliczek, które będą rozliczone poprzez dostawę środków trwałych. Pozostałe zobowiązania niefinansowe ujmowane są w kwocie wymagającej zapłaty.

Świadczenia pracownicze

Pracowniczy Program Emerytalny

Pracowniczy Program Emerytalny został utworzony w dniu 26.05.2008 r. na podstawie umowy zakładowej zawartej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej jako pracodawcą a Reprezentacją Pracowników reprezentowaną przez 5 związków zawodowych działających w momencie podpisania umowy. Program został utworzony w formie grupowego ubezpieczenia na życie.

Rezerwy na odprawy emerytalne i nagrody jubileuszowe

Zgodnie z zakładowymi systemami wynagradzania pracownicy Agencji mają prawo do nagród jubileuszowych oraz odpraw emerytalnych. Nagrody jubileuszowe są wypłacane pracownikom po przepracowaniu określonej liczby lat. Odprawy emerytalne są wypłacane jednorazowo, w momencie przejścia na emeryturę. Wysokość odpraw emerytalnych i nagród jubileuszowych zależy od stażu pracy oraz średniego wynagrodzenia pracownika. Agencja tworzy rezerwę na przyszłe zobowiązania z tytułu odpraw emerytalnych i nagród jubileuszowych w celu przyporządkowania kosztów do okresów, których dotyczą. Wartość rezerw na zobowiązania z tytułu nagród jubileuszowych oraz odpraw emerytalnych wyliczana jest przez uprawnionego, niezależnego aktuarium. Stopa dyskontowa stanowi obowiązującą na dzień bilansowy stopę zwrotu z papierów wartościowych o niskim ryzyku z terminem zapadalności zbliżonym do terminu zobowiązań. Zyski i straty z obliczeń aktuarialnych są rozpoznawane w sprawozdaniu z całkowitych dochodów.

Rozpoznanie przychodów

Przychody

Przychody są ujmowane tylko wówczas, gdy istnieje prawdopodobieństwo uzyskania przez jednostkę gospodarczą korzyści ekonomicznych z tytułu przeprowadzonej transakcji. Jeżeli jednak rodzi się niepewność dotycząca ściągłości należnej kwoty już zaliczonej do przychodów, wówczas nieściągalną kwotę lub kwotę, w odniesieniu, do której odzyskanie przestało być prawdopodobne, ujmuje się w kosztach, a nie jako korektę pierwotnie ujętej kwoty przychodów. Przychody są rozpoznawane po pomniejszeniu o podatek od towarów i usług (VAT) oraz rabaty. Przy ujmowaniu przychodów obowiązują również kryteria przedstawione poniżej.

Przychody ze sprzedaży usług

Głównym źródłem przychodów Agencji powstających z działalności gospodarczej są przychody z tytułu świadczonych usług. Usługi świadczone przez Agencję związane są z zapewnieniem w przestrzeni powietrznej następujących służb:

- służby zarządzania ruchem lotniczym,
- służby łączności,
- służby nawigacji,
- służby dozoru oraz
- służby informacji lotniczej.

Usługi świadczone przez Agencję dotyczą następujących sfer działalności:

- utrzymywania kontroli ruchu lotniczego,
- zapewniania służby informacji powietrznej,
- zapewniania służby alarmowej,
- planowania ruchu lotniczego nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- prowadzenia biur odpraw załóg.

Przychody Agencji wynikają z trzech rodzajów opłat:

- opłat trasowych,
- opłat terminalowych oraz
- opłat za usługi pozanawigacyjne.

Powyższe opłaty (z wyłączeniem usług pozanawigacyjnych) kalkulowane są na podstawie podstaw kosztowych i przewidywanego ruchu lotniczego.

Opłaty trasowe

Opłata za usługi nawigacji trasowej obejmuje zapewnienie przez Agencję statkom powietrznym służb żeglugi powietrznej w fazie lotu po trasie, w przestrzeni powietrznej kontrolowanej rejonu informacji powietrznej FIR Warszawa. Opłata pobierana jest za każdy lot statku powietrznego w przestrzeni powietrznej kontrolowanej polskiego rejonu informacji powietrznej FIR Warszawa.

Opłata trasowa za dany lot równa jest iloczynowi stawki jednostkowej ustalonej dla opłat za trasowe służby żeglugi powietrznej oraz ilości trasowych jednostek dla tego lotu.

Stawka jednostkowa opłaty trasowej obliczana jest przez podzielenie prognozowanych kosztów związanych z trasowymi służbami żeglugi powietrznej przez prognozowaną liczbę objętych opłatami trasowymi jednostek usługowych za dany rok. Prognozowane koszty obejmują również saldo wynikające z niepełnego lub nadmiernego pokrycia kosztów w poprzednich latach.

Opłaty terminalowe

Opłata terminalowa za dany lot w określonej strefie pobierania opłat terminalowych równa jest iloczynowi stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat terminalowych oraz ilości terminalowych jednostek usługowych dla tego lotu.

Stawka jednostkowa w danej strefie pobierania opłat terminalowych obliczana jest przez podzielenie prognozowanych kosztów związanych z terminalowymi służbami żeglugi powietrznej przez prognozowaną liczbę objętych opłatami terminalowymi jednostek usługowych za dany rok. Prognozowane koszty obejmują również saldo wynikające z niepełnego lub nadmiernego pokrycia kosztów w poprzednich latach.

Przychody odsetkowe

Odsetki za nieterminowe płatności ujmowane są w księgach rachunkowych w momencie wystawienia noty odsetkowej w korespondencji z przychodami finansowymi.

Transakcje z podmiotem założycielskim

Agencja zgodnie z ustawą o PAŻP jest państwową osobą prawną, podlega Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Nadzór nad realizacją zadań przez Agencję wykonuje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC). Stosownie do postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28.04.2010 r. w sprawie uiszczania wpłaty na rachunek dochodów budżetu państwa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Dz.U. Nr 75, poz. 477) w roku 2011 Agencja na finansowanie zadań oraz wydatków ULC wpłaciła na powyższe konto kwotę 9 851 420,00 PLN. Wpłata dokonana w roku 2012 wyniosła 10 836 111,00 PLN i wniesiona została na podstawie § 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15.03.2012 (Dz.U. z 2012 r., poz. 301).

4.1. Niepewność szacunków

Poniżej omówiono podstawowe założenia dotyczące przyszłości i inne kluczowe źródła niepewności występujące na dzień bilansowy, z którymi związane jest istotne ryzyko znaczącej korekty wartości bilansowych aktywów i zobowiązań w następnym roku obrotowym.

Wycena rezerw

Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych zostały oszacowane za pomocą metod aktuarialnych. Przyjęte w tym celu założenia zostały przedstawione w nocie 21, 22, 23.

Rozliczenia z przewoźnikami

Stosownie do uregulowań wynikających z Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 roku zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 341 z 07.12.2006), wytycznych EUROCONTROL z października 2011 r. (dokument nr 11.60.01) oraz Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 października 2012 roku w sprawie wyłączenia opłat terminalowych spod rygoru w/w rozporządzenia, w rozliczeniach z użytkownikami przestrzeni powietrznej Agencja uwzględnia poniższe zasady.

Opłaty trasowe

Przychody

Po zakończeniu danego okresu ustala się stosunek faktycznej ilości jednostek usługowych do ilości jednostek usługowych ustalonych przed rozpoczęciem okresu odniesienia. Wspomniany stosunek stanowi podstawę do obliczenia kwoty utraconych przychodów lub dodatkowych przychodów podlegających rozliczeniu z przewoźnikami przestrzeni powietrznej. W przypadku, gdy faktyczna liczba jednostek usługowych przekracza prognozowaną dla danego okresu ilość jednostek usługowych o ponad 2%, to 70% dodatkowych przychodów uzyskanych przez Agencję ponad 2% różnicy między faktyczną i prognozowaną ilością jednostek usługowych podlega rozliczeniu z użytkownikami przestrzeni powietrznej w roku $n+2$. W sytuacji gdy faktyczna ilość jednostek usługowych będzie wyższa o co najmniej 10%, dodatkowe przychody Agencji w kwocie przekraczającej 10% różnicy między faktyczną a prognozowaną ilością jednostek usługowych podlegają rozliczeniu z użytkownikami przestrzeni powietrznej w roku $n+2$. Kwoty utraconych przychodów ustalane są w adekwatny sposób w przypadku, gdy faktyczna ilość jednostek usługowych będzie niższa od prognozowanej ilości odpowiednio o 2% lub 10%. Podlegają one rozliczeniu z użytkownikami przestrzeni powietrznej nie wcześniej niż w roku $n+2$.

W sytuacji, gdy wzrost faktycznej liczby jednostek usługowych w stosunku do prognozowanej liczby jednostek usługowych jest niższy niż 2% lub gdy spadek faktycznej liczby jednostek usługowych w stosunku do prognozowanej liczby jednostek usługowych jest wyższy niż 2%, w/w Rozporządzenie nie przewiduje wzajemnych rozliczeń z użytkownikami.

Koszty

Po zakończeniu danego okresu ustala się różnice pomiędzy kosztami ustalonymi wyrażonymi w wartościach nominalnych przed rozpoczęciem okresu odniesienia a kosztami ustalonymi dostosowanymi w oparciu o faktyczną inflację odnotowaną przez Komisję Europejską (Eurostat). Innymi słowy, korekta inflacyjna obrazuje rozbieżność w cenach realnych pomiędzy kosztami ustalonymi a faktycznie poniesionymi. Tak określoną korektę inflacyjną rozlicza się z użytkownikami przestrzeni powietrznej w roku $n+2$.

W przypadku, gdy faktyczna ilość jednostek usługowych będzie niższa od prognozowanej ilości jednostek usługowych korekta z tytułu nadmiernego zwrotu kosztów poniesionych / niedoboru kosztów poniesionych z lat poprzednich podlegająca rozliczeniu w n roku ulegnie niepełnemu rozliczeniu w stosunku do sytuacji gdyby faktyczna ilość jednostek usługowych była równa prognozowanej ilości jednostek usługowych. Nierozliczona część korekty podlega rozliczeniu z użytkownikami przestrzeni powietrznej w roku $n+2$.

Po zakończeniu danego okresu ustala się również różnicę pomiędzy faktyczną a ustaloną przed rozpoczęciem okresu odniesienia kwotą kosztów poza kontrolą. Katalog rodzajowy kosztów poza kontrolą, zatwierdzany przez organ nadzorujący przed rozpoczęciem okresu odniesienia, dotyczy nieprzewidzianych zmian w krajowym prawie w zakresie składek emerytalnych, nieprzewidzianych zmian w krajowym prawie podatkowym mających zastosowanie do podmiotów objętych w/w rozporządzeniem, tj. Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz nieprzewidzianych kosztach lub przychodach wynikających z dwustronnych albo wielostronnych umów międzynarodowych zawartych przez Polskę. Kwota kosztów poza kontrolą podlega rozliczeniu z użytkownikami przestrzeni powietrznej. Ze względu na brak precyzyjnych uregulowań oraz praktyki, o czym mowa w nocie 27.1, należy podkreślić, że nie ma pewności czy Agencja będzie mogła koszty poza kontrolą rozliczyć w sposób przedstawiony powyżej.

Opłaty terminalowe

Na mocy Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 października 2012 roku w sprawie wyłączenia opłat terminalowych spod rygoru Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 roku, różnica powstała pomiędzy przychodami wygenerowanymi ze świadczenia usług nawigacji terminalowej w roku 2012 a rzeczywiście poniesionymi w tym okresie kosztami służb, podlega dalszemu rozliczeniu z użytkownikami przestrzeni powietrznej. Celem stosowanego mechanizmu korekty jest zapewnienie, że ostatecznie zwracane są jedynie rzeczywiście poniesione koszty służb.

W przypadku, gdy łączna wartość zafakturowanych w roku „ n ” usług nawigacji terminalowej przewyższa rzeczywiście poniesione koszty służb w roku „ n ”, Agencja tworzy rezerwę na kwotę różnicy.

Nadmierny zwrot kosztów otrzymany w roku „ n ”, wynikający z różnicy między przychodami a poniesionymi kosztami zostanie przeniesiony i zawarty w podstawie kosztowej na okres do pięciu lat (dla lat od „ $n+2$ ” do „ $n+6$ ”) i zawarty w odnośnych podstawach kosztowych.

Kwota korekty z tytułu nadmiernego zwrotu rzeczywiście poniesionych kosztów przypadająca do rozliczenia w kolejnym roku obrotowym („ $n+1$ ”) wykazywana jest jako krótkoterminowe pozostałe rezerwy. Kwota korekty przypadająca do rozliczenia w latach następujących po kolejnym roku obrotowym („ $n+2$ ” i więcej) wykazywana jest jako długoterminowe pozostałe rezerwy.

Rozliczenie rezerw z wyżej wymienionego tytułu dokonywane jest jednorazowo, na koniec roku obrotowego.

W sytuacji, gdy po zakończeniu danego roku okaże się, że stawki za przeloty nie pokryły kosztów spełniających wymogi zaliczenia do bazy kosztowej, Agencja ma prawo odpowiednio powiększyć stawki na przyszłe lata (począwszy od roku $n+2$) z tytułu niepokrycia kosztów za dany rok obrotowy.

Składnik aktywów z tytułu podatku odroczonego

Agencja rozpoznaje składnik aktywów z tytułu podatku odroczonego bazując na założeniu, że w przyszłości zostanie osiągnięty zysk podatkowy pozwalający na jego wykorzystanie. Pogorszenie uzyskiwanych wyników podatkowych w przyszłości mogłoby spowodować, że założenie to stałoby się nieuzasadnione.

Stawki amortyzacyjne

Wysokość stawek amortyzacyjnych ustalana jest na podstawie przewidywanego okresu ekonomicznej użyteczności składników rzeczowego majątku trwałego oraz wartości niematerialnych. Agencja dokonuje weryfikacji przyjętych okresów ekonomicznej użyteczności na podstawie bieżących szacunków.

Odpis na należności

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

4.2. Podstawa sporządzenia sprawozdania finansowego

Począwszy od 1 kwietnia 2007 roku (tj. od dnia powstania) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, zgodnie z Ustawą o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z dnia 8 grudnia 2006 roku (Dz. U. Nr 249, poz. 1829), sporządza sprawozdanie finansowe do celów statutowych zgodnie z MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE.

4.3. Waluta pomiaru i waluta sprawozdania finansowego

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

Nota 9 Przychody ze sprzedaży

Analiza przychodu ze sprzedaży Agencji prezentuje się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2012	Rok zakończony 31/12/2011
	PLN	PLN
Usługi nawigacyjne, w tym:	736 691 296,55	664 819 076,20
Nawigacja trasowa	614 476 875,66	576 612 023,88
Nawigacja terminalowa	116 684 273,43	139 326 142,47
Dotacja na loty zwolnione	5 530 147,46	7 278 851,85
Przychód przyszłych okresów	-	-58 397 942,00
Usługi pozanawigacyjne, w tym:	10 563 173,99	9 007 822,82
Pomiary parametrów meteorologicznych	3 684 933,35	2 246 177,67
Dane radarowe	2 799 337,83	2 560 920,00
Sprzedaż materiałów	23 767,84	6 328,31
Dotacje UE	71 779,44	1 066 626,61
Razem	747 350 017,82	674 899 853,94
Sprzedaż dla płatników krajowych	51 948 989,60	49 752 217,27
Sprzedaż dla płatników zagranicznych	695 401 028,22	625 147 636,67
Razem	747 350 017,82	674 899 853,94

Dotacje

Dotacje na loty zwolnione w kwocie 5 530 147,46 zł przysługują PAŻP na podstawie zapisu art. 130 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (Dz.U. z 2012 r. poz. 933 ze zm.). Szczegółowe zasady ustalania wartości przysługującej dotacji zostały określone w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 5 lipca 2007 r. w sprawie sposobu i trybu rozliczania i dokumentowania wydatków związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych (Dz. U. 124 z 2007 r. poz. 866 uchylone w dniu 19.03.2013 r.). W roku 2012 Agencja otrzymała dotacje ze środków Unii Europejskiej w łącznej kwocie 39 891 EUR (162 997,27 PLN). Dotacje te przeznaczone były na realizację zadań dla projektu SHERPA realizowanego w ramach Siódmego Programu Ramowego Unii Europejskiej (7PR) w zakresie badań i rozwoju technologicznego (2007-2013) ustanowionego decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1982/2006/WE z dnia 18 grudnia 2006 r. – kwota 11.668 EUR (48 087,33 PLN) oraz na realizację zadań na

rzecz „Koordynacji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w ramach IDSG” w zakresie transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej nr 2011-EU-93005-S z dnia 11 grudnia 2012 r. – kwota 28 223 EUR (114 909,94 PLN).

Do dnia 31 grudnia 2012 Agencja z otrzymanych środków wykorzystowała kwotę 71 779,44 PLN, z czego otrzymaną dotację na projekt SHERPA wykorzystowała w całości, tj. w wysokości 48 087,33 PLN, natomiast na realizację zadań na rzecz Koordynacji w ramach IDSG PAŻP wykorzystowała kwotę 23 692,11 PLN. Kwoty wykorzystanej dotacji mogą być poddawane weryfikacji na zasadach obowiązujących w UE. Wysyłane do UE sprawozdania z poniesionych kosztów przewidzianych do refundacji zostały zaakceptowane. Działalność Agencji jest jednorodna pod względem wykonywanych usług i dlatego w całości zaliczana jest do jednego segmentu operacyjnego w rozumieniu MSSF 8.

Nota 10 Koszty działalności operacyjnej

	Rok zakończony 31/12/2012	Rok zakończony 31/12/2011
	PLN	PLN
Amortyzacja rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych	46 166 661,74	47 972 272,06
Zużycie materiałów i energii	13 259 132,37	12 161 467,82
Koszty pracownicze (nota 11)	473 764 123,19	431 992 258,72
Usługi obce, w tym:	68 954 466,29	74 613 137,69
Usługi remontowe	2 692 506,01	2 777 045,93
Usługi informatyczne	816 724,18	774 457,69
Ochrona obiektów	2 656 577,25	3 795 255,69
Przeglądy techniczne	2 378 147,27	2 253 680,87
Doradztwo strategiczne, techniczne i finansowe	1 146 637,63	4 111 412,82
Ochrona meteorologiczna	31 594 940,61	30 991 620,00
Czynsze i opłaty dzierżawy	16 795 999,09	19 996 049,09
Usługi prawnicze	664 922,32	784 140,49
Audyt	122 700,00	144 800,00
Podatki i opłaty, w tym:	14 392 831,72	13 347 462,52
Opłata na ULC	10 836 111,00	9 851 420,00
Pozostałe koszty rodzajowe, w tym:	47 194 227,39	39 029 033,68
Składki i opłaty członkowskie	36 044 825,10	28 886 016,32
Podróże służbowe	4 656 159,00	3 622 987,69
Ubezpieczenia majątkowe	1 782 761,68	1 626 862,36
Razem koszty rodzajowe	663 731 442,70	619 115 632,49

Nota 11 Koszty zatrudnienia

W tabeli poniżej przedstawiono informację o stanie zatrudnienia na dzień 31 grudnia (z uwzględnieniem Prezesa i dwóch zastępców Prezesa):

	Na dzień 31/12/2012	Na dzień 31/12/2011
Liczba pracowników	1 759	1 733
Przeciętne zatrudnienie	1 738	1 719

	Rok zakończony 31/12/2012	Rok zakończony 31/12/2011
Wynagrodzenia	363 484 075,83	347 958 702,90
Koszty ubezpieczeń społecznych i innych świadczeń w tym:	85 682 007,08	76 122 520,90
Pracowniczy Program Emerytalny	22 376 051,47	18 636 415,21
Koszty świadczeń emerytalnych i jubileuszowych	19 460 078,28	3 425 956,92
Rezerwa na niewykorzystane urlopy	5 137 962,00	4 485 078,00
Koszty świadczeń pracowniczych ogółem, w tym:	473 764 123,19	431 992 258,72
Pozycje ujęte w kosztach operacyjnych	473 764 123,19	431 992 258,72

Pracowniczy Program Emerytalny został utworzony w dniu 26.05.2008 r. na podstawie umowy zakładowej zawartej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej jako pracodawcą a Reprezentacją Pracowników reprezentowaną przez 5 związków zawodowych działających w momencie podpisania umowy. Program został utworzony w formie grupowego ubezpieczenia na życie z ubezpieczeniowym funduszem kapitałowym. Zarządzającym środkami jest AVIVA Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie S.A.

Pracodawca zobowiązał się do opłacania na rzecz Towarzystwa Ubezpieczeń składkę podstawową w wysokości 7 % wynagrodzenia za każdego pracownika uczestniczącego w programie emerytalnym.

Uczestnik programu ma prawo do deklarowania składki dodatkowej poprzez kwotowe określenie jej wysokości.

Składkę podstawową pomniejszoną o koszty obsługi Programu i składkę dodatkową w całości inwestuje się zgodnie z zasadami działania Funduszu Obligacji PPE, Funduszu Stabilnego Wzrostu PPE, Funduszu Zrównoważonego PPE, Funduszu Akcji PPE. Wypłata środków zgromadzonych na rachunku uczestnika następuje na wniosek uczestnika w momencie osiągnięcia przez niego wieku 60 lat (mężczyźni) lub po przedstawieniu przez niego decyzji o przyznaniu prawa do emerytury i ukończeniu przez niego 55 roku życia (kobiety) lub po ukończeniu przez uczestnika 70 lat, jeśli wcześniej nie wystąpił z wnioskiem o wypłatę środków lub w przypadku śmierci uczestnika na wniosek osoby uprawnionej.

Nota 12 Przychody i koszty

Nota 12.1 Pozostałe przychody operacyjne

	Rok zakończony 31/12/2012	Rok zakończony 31/12/2011
	PLN	PLN
Dotacje rządowe	22 962,96	10 553,00
Inne	3 532 324,49	1 336 249,11
Razem	3 555 287,45	1 346 802,11

12.3 Przychody finansowe

	Rok zakończony 31/12/2012	Rok zakończony 31/12/2011
	PLN	PLN
Przychody odsetkowe:	2 079 196,09	2 454 333,92
Lokaty bankowe	886 849,76	1 694 323,24
Pozostałe pożyczki i należności	1 192 346,33	760 010,68
Zyski z tytułu różnic kursowych	-	19 212 158,19
Razem	2 079 196,09	21 666 492,11

Nota 12.2 Pozostałe koszty operacyjne

	Rok zakończony 31/12/2012	Rok zakończony 31/12/2011
	PLN	PLN
Utworzenie odpisów aktualizujących wartość składników aktywów - odpis aktualizujący wartość należności	7 021 081,37	5 510 796,20
Koszty likwidacji środków trwałych	32 444,41	236 022,73
Pozostałe	4 538 472,14	4 447 778,25
Razem	11 591 997,92	10 194 597,18

12.4 Koszty finansowe

	Rok zakończony 31/12/2012	Rok zakończony 31/12/2011
	PLN	PLN
Koszty odsetek – kaucje i wadia		15 305,92
Koszty odsetkowe pozostałe	36 309,62	139 371,59
Koszty odsetkowe razem	55 093,35	154 677,51
Straty z tytułu różnic kursowych	19 294 110,24	-
Rozwinięcie dyskonta dotyczącego rezerwy z tytułu rozliczeń z przewoźnikami	10 984 722,00	-
Pozostałe	-	1 959,81
Razem koszty finansowe	30 333 925,59	156 637,32



Foto Andrzej Karwowski

Nota 13 Podatek dochodowy

Nota 13.1 Obciążenia podatkowe

Główne składniki obciążenia podatkowego za rok zakończony dnia 31 grudnia 2012 roku przedstawiają się następująco:

	Rok zakończony 31/12/2012	Rok zakończony 31/12/2011
Sprawozdanie z całkowitych dochodów		
<u>Bieżący podatek dochodowy</u>		
Bieżące obciążenie z tytułu podatku dochodowego	14 292 150,00	25 086 435,00
<u>Odroczony podatek dochodowy</u>		
Związany z powstaniem i odwróceniem się różnic przejściowych	-4 058 257,09	-12 287 438,52
Obciążenie podatkowe wykazane w sprawozdaniu z całkowitych dochodów	10 233 892,91	12 798 996,48

Nota 13.3 Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Odroczony podatek dochodowy wynika z następujących pozycji:

	Sprawozdanie z sytuacji finansowej		Sprawozdanie z całkowitych dochodów za rok zakończony
	<u>31 grudnia 2012</u>	<u>31 grudnia 2011</u>	<u>31 grudnia 2012</u>
Rezerwa z tytułu podatku odroczonego			
Przychody niepodatkowe	122 335,71	55 857,35	66 478,36
Różnica w wartości netto majątku	9 602 360,38	8 823 157,61	779 202,77
Rezerwa z tytułu podatku odroczonego	9 724 696,09	8 879 014,96	845 681,13
Aktywa z tytułu podatku odroczonego			
Odprawy emerytalne i inne świadczenia	21 331 840,24	17 634 425,40	3 697 414,84
Niewykorzystane urlopy	3 487 182,29	2 510 969,51	976 212,78
Niewypłacone wynagrodzenia z narzutami	325 492,48	270 064,08	55 428,40
Odpis aktualizujący wartość należności	3 868 738,36	2 534 732,89	1 334 005,47
Przyszłe zobowiązania	26 725 327,19	27 930 378,10	-1 205 050,91
Odpis aktualizujący zapasy	1 925,00	1 925,00	-
Przyszłe zobowiązania – niewypłacone odszkodowania	389 271,89	343 344,25	45 927,64
Aktywa z tytułu podatku odroczonego brutto	56 129 777,45	51 225 839,23	4 903 938,22
Odpis aktualizujący wartość aktywa z tytułu podatku odroczonego	-	-	-
Aktywa z tytułu podatku odroczonego netto	56 129 777,45	51 225 839,23	4 903 938,22
Zmiana wyniku finansowego z tytułu odroczonego podatku dochodowego	-4 058 257,09	-12 287 438,52	
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	56 129 777,45	51 225 839,23	
Rezerwa z tytułu podatku odroczonego	9 724 696,09	8 879 014,96	

Rozliczenia podatkowe oraz inne obszary działalności podlegające regulacjom (na przykład sprawy celne czy dewizowe) mogą być przedmiotem kontroli organów administracyjnych, które uprawnione są do nakładania wysokich kar i sankcji. Brak odniesienia do utrwalonych regulacji prawnych w Polsce powoduje występowanie w obowiązujących przepisach niejasności i niespójności. Często występujące różnice w opiniach, co do interpretacji prawnej przepisów podatkowych zarówno wewnątrz organów państwowych, jak i pomiędzy organami państwowymi i przedsiębiorstwami, powodują powstawanie obszarów niepewności i konfliktów. Zjawiska te powodują, że ryzyko podatkowe w Polsce jest znacząco wyższe niż istniejące zwykle w krajach o bardziej rozwiniętym systemie podatkowym.

Rozliczenia podatkowe mogą być przedmiotem kontroli przez okres pięciu lat, począwszy od końca roku, w którym nastąpiła zapłata podatku. W wyniku przeprowadzanych kontroli dotychczasowe rozliczenia podatkowe Agencji mogą zostać powiększone o dodatkowe zobowiązania podatkowe.

Część bieżąca podatku dochodowego ustalona została według stawki równej 19% dla podstawy opodatkowania podatkiem dochodowym.

Nota 13.4 Bieżące aktywa i zobowiązania podatkowe

	<u>31/12/2012</u>	<u>31/12/2011</u>
	PLN	PLN
Bieżące aktywa podatkowe		
Należny zwrot podatku dochodowego	4 932 040,00	4 939 936,00
Razem	4 932 040,00	4 939 936,00

Dokonano ostatecznego wyliczenia za 2012 r. podatku dochodowego do zapłaty w kwocie 14 292 150,00 PLN i zaprezentowano go w Sprawozdaniu Finansowym. W ciągu roku dokonano wpłat zaliczek na poczet podatku dochodowego na kwotę 18 897 827,00 PLN, do zwrotu za rok 2012 pozostało 4 605 677,00 PLN. W tabeli „Bieżące aktywa i zobowiązania podatkowe” w pozycji „Należny zwrot podatku dochodowego” uwzględniono również nadwyżkę podatku dochodowego wynikającą z rozliczeń roku 2011 w kwocie 326 363,00 PLN. Nadpłata podatku dochodowego za 2011 r. została zwrócona na rachunek bankowy PAŻP w pierwszym kwartale 2013 r.

Nota 14 Wartości niematerialne

	Oprogramowanie i koncesje <u>31/12/2012</u>	Razem
Wartość brutto na dzień 31 grudnia 2011	45 341 694,87	45 341 694,87
Zwiększenia, w tym:	8 295 383,70	8 295 383,70
- nabycia	8 295 383,70	8 295 383,70
Zmniejszenia, w tym:	12 183,33	12 183,33
- likwidacja	12 183,33	12 183,33
Wartość brutto na dzień 31 grudnia 2012	53 624 895,24	53 624 895,24
Amortyzacja i odpisy aktualizujące na dzień 31 grudnia 2011	19 208 912,10	19 208 912,10
Zwiększenia, w tym:	2 821 653,09	2 821 653,09
- amortyzacja za okres	2 821 653,09	2 821 653,09
Zmniejszenia, w tym:	12 183,33	12 183,33
- likwidacja	12 183,33	12 183,33
Amortyzacja i odpisy aktualizujące na dzień 31 grudnia 2012	22 018 381,86	22 018 381,86
Wartość netto na dzień 31 grudnia 2011	26 132 782,77	26 132 782,77
Wartość netto na dzień 31 grudnia 2012	31 606 513,38	31 606 513,38

	Oprogramowanie i koncesje <u>31/12/2011</u>	Razem
Wartość brutto na dzień 31 grudnia 2010	42 548 551,78	42 548 551,78
Zwiększenia, w tym:	2 796 961,55	2 796 961,55
- nabycia	2 796 961,55	2 796 961,55
Zmniejszenia, w tym:	3 818,46	3 818,46
- likwidacja	3 818,46	3 818,46
Wartość brutto na dzień 31 grudnia 2011	45 341 694,87	45 341 694,87
Amortyzacja i odpisy aktualizujące na dzień 31 grudnia 2010	15 555 707,38	15 555 707,38
Zwiększenia, w tym:	3 656 895,34	3 656 895,34
- amortyzacja za okres	3 656 895,34	3 656 895,34
Zmniejszenia, w tym:	3 690,62	3 690,62
- likwidacja	3 690,62	3 690,62
Amortyzacja i odpisy aktualizujące na dzień 31 grudnia 2011	19 208 912,10	19 208 912,10
Wartość netto na dzień 31 grudnia 2010	26 992 844,40	26 992 844,40
Wartość netto na dzień 31 grudnia 2011	26 132 782,77	26 132 782,77



Foto Andrzej Karwowski

	Grunty własne	Prawo wieczystego użytkowania gruntów	Budynki i budowle	Urządzenia techniczne, maszyny	Rzeczowe aktywa trwałe w budowie	Środki transportu	Pozostałe aktywa trwałe	Razem
Wartość brutto na dzień 31 grudnia 2011 roku	11 118 278,85	110 306 909,75	165 316 388,70	354 664 187,26	91 723 454,46	14 003 306,10	16 545 945,71	763 678 470,83
Zwiększenia, w tym:	4 800,00	4 100,00	39 487 474,70	50 540 476,53	70 001 897,02	2 030 490,30	1 433 717,28	163 502 955,83
– nabycia	4 800,00	4 100,00	39 487 474,70	50 540 476,53	70 001 897,02	2 030 490,30	1 433 717,28	163 502 955,83
Zmniejszenia, w tym:			240 768,26	1 259 869,72	93 297 752,24	35 500,00	58 761,17	94 892 651,39
– oddane do użytkowania	-	-	-	-	93 293 131,14	-	-	93 293 131,14
– likwidacja/sprzedaż	-	-	240 768,26	1 259 869,72	4 621,10	35 500,00	58 761,17	1 599 520,25
Wartość brutto na dzień 31 grudnia 2012 roku	11 123 078,85	110 311 009,75	204 563 095,14	403 944 794,07	68 427 599,24	15 998 296,40	17 920 901,82	832 288 775,27
Amortyzacja i odpisy aktualizujące na dzień 31 grudnia 2011 roku	-	-	40 147 079,97	133 171 812,06	-	7 666 254,91	10 851 686,09	191 836 833,03
Odpis amortyzacyjny za okres	-	-	8 851 874,77	32 159 620,95	-	1 439 224,63	894 795,00	43 345 515,35
Zmniejszenia, w tym:	-	-	240 565,37	1 236 796,67	-	19 820,80	58 056,98	1 555 239,82
– likwidacja	-	-	240 565,37	1 236 796,67	-	19 820,80	58 056,98	1 555 239,82
Amortyzacja i odpisy aktualizujące na dzień 31 grudnia 2012 roku	-	-	48 758 389,37	164 094 636,34	-	9 085 658,74	11 688 424,11	233 627 108,56
Wartość netto na dzień 31 grudnia 2011 roku	11 118 278,85	110 306 909,75	125 169 308,73	221 492 375,20	91 723 454,46	6 337 051,19	5 694 259,62	571 841 637,80
Wartość netto na dzień 31 grudnia 2012 roku	11 123 078,85	110 311 009,75	155 804 705,77	239 850 157,73	68 427 599,24	6 912 637,66	6 232 477,71	598 661 666,71
Stopień zużycia od wartości początkowej			23,84%	40,62%		56,79%	65,22%	28,07%

	Grunty własne	Prawo wieczystego użytkowania gruntów	Budynki i budowle	Urządzenia techniczne, maszyny	Rzeczowe aktywa trwałe w budowie	Środki transportu	Pozostałe aktywa trwałe	Razem
Wartość brutto na dzień 31 grudnia 2010 roku	5 996 974,20	110 306 909,75	159 593 358,08	330 655 284,10	75 811 081,04	11 322 805,36	15 271 422,53	708 957 835,06
Zwiększenia, w tym:	5 121 304,65	-	5 815 737,96	26 849 375,86	56 951 897,19	2 711 550,74	1 455 849,32	98 905 715,72
– nabycia	5 121 304,65	-	5 815 737,96	26 849 375,86	56 951 897,19	2 711 550,74	1 455 849,32	98 905 715,72
Zmniejszenia, w tym:	-	-	92 707,34	2 840 472,70	41 039 523,77	31 050,00	181 326,14	44 185 079,95
– oddane do użytkowania	-	-	-	-	41 039 523,77	-	-	41 039 523,77
– likwidacja	-	-	92 707,34	2 840 472,70	-	31 050,00	181 326,14	3 145 556,18
Wartość brutto na dzień 31 grudnia 2011 roku	11 118 278,85	110 306 909,75	165 316 388,70	354 664 187,26	91 723 454,46	14 003 306,10	16 545 945,71	763 678 470,83
Amortyzacja i odpisy aktualizujące na dzień 31 grudnia 2010 roku	-	-	31 579 704,97	101 365 242,02	-	6 808 034,42	9 963 209,09	149 716 190,50
Odpis amortyzacyjny za okres	-	-	8 630 905,47	33 762 270,56	-	875 910,45	1 046 290,24	44 315 376,72
Zmniejszenia, w tym:	-	-	63 530,47	1 955 700,52	-	17 689,96	157 813,24	2 194 734,19
– likwidacja	-	-	63 530,47	1 955 700,52	-	17 689,96	157 813,24	2 194 734,19
Amortyzacja i odpisy aktualizujące na dzień 31 grudnia 2011 roku	-	-	40 147 079,97	133 171 812,06	-	7 666 254,91	10 851 686,09	191 836 833,03
Wartość netto na dzień 31 grudnia 2010 roku	5 939 667,63	110 306 909,75	128 013 653,11	229 290 042,08	75 811 081,04	4 514 770,94	5 308 213,44	559 241 644,56
Wartość netto na dzień 31 grudnia 2011 roku	11 118 278,85	110 306 909,75	125 169 308,73	221 492 375,20	91 723 454,46	6 337 051,19	5 694 259,62	571 841 637,80
Stopień zużycia od wartości początkowej			24,28%	37,55%		54,75%	65,59%	25,12%

Nota 18 Należności długoterminowe, z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności

Kaucja w kwocie 1 026 270,85 PLN stanowi zabezpieczenie do umów najmu dwóch budynków, których najem wygasa w maju 2013 r. Prowadzone są rozmowy w sprawie aneksowania umów najmu i przedłużenia okresu wynajmu do 31.12.2016 r. W związku z okresem obowiązywania umowy krótszym niż 12 miesięcy po dniu bilansowym należności długoterminowe w kwocie 974 792,00 PLN zostały zaprezentowane w należnościach krótkoterminowych z tytułu dostaw i usług i pozostałych.

Nota 18.1 Należności długoterminowe

	31/12/2012	31/12/2011
	PLN	PLN
Należności z tytułu kaucji	51 478,85	1 026 270,85

Nota 18.2 Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności

	31/12/2012	31/12/2011
	PLN	PLN
Należności z tytułu dostaw i usług (brutto)	135 277 459,63	132 511 979,74
Odpisy na należności zagrożone	-20 361 780,76	-13 340 699,39
Należności z tytułu dostaw i usług (netto), w tym:	114 915 678,87	119 171 280,35
Wymagalne w okresie do 12 miesięcy	114 915 678,87	119 171 280,35
Należności z tytułu innych podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych oraz innych świadczeń	5 123 778,37	7 588 554,16
Pozostałe należności	7 797 643,62	2 490 095,33
Należności od ZFŚS	672 273,65	454 098,94
Pozostałe należności	13 593 695,64	10 532 748,43
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności	128 509 374,51	129 704 028,78

Nota 19 Pozostałe aktywa

Nota 19.1 Inne rozliczenia międzyokresowe

	31/12/2012	31/12/2011
	PLN	PLN
Usługi i opłaty informatyczne, podpis elektroniczny	20 935,78	-
Dzierżawa kabla	92 311,80	105 658,20
Przeglądy techniczne i konserwacje, wsparcie	1 736 301,99	1 949 576,23
Gwarancje	943 076,23	693 413,83
Wieczyste użytkowanie, czynsze	679 168,19	669 582,58
Razem	3 471 793,99	3 418 230,84

Nota 19.2 Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe

	31/12/2012	31/12/2011
	PLN	PLN
Ubezpieczenia	1 481 289,66	1 585 738,29
Przeglądy techniczne i konserwacje	1 712 498,23	906 540,60
Usługi informatyczne	36 727,23	40 470,41
Składki i opłaty członkowskie	1 000,00	-
Pozostałe	101 800,73	99 664,08
Razem	3 333 315,85	2 632 413,38

Nota 19.3 Środki pieniężne i ekwiwalenty środków pieniężnych

	31/12/2012	31/12/2011
	PLN	PLN
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	21 124 969,96	16 121 606,68
Pozostałe środki pieniężne (lokaty)	164 345 640,00	136 920 800,00
Razem	185 470 609,96	153 042 406,68

Środki pieniężne w banku są oprocentowane według zmiennych stóp procentowych, których wysokość zależy od stopy oprocentowania jednodniowych lokat bankowych. Lokaty krótkoterminowe są dokonywane na różne okresy, od jednego dnia do 8 miesięcy, w zależności od aktualnego zapotrzebowania Agencji na środki pieniężne i są oprocentowane według ustalonych dla nich stóp procentowych.

Środki pieniężne, gotówka składają się ze środków pieniężnych w banku, w kasie oraz środków pieniężnych na lokatach bankowych o terminach realizacji od 1 dnia do 8 miesięcy. Wartość księgowa tych aktywów jest zbliżona do ich wartości godziwej.

Środki pieniężne w walutach obcych na dzień 31 grudnia 2012 roku wynoszą 41 208 580,99 EUR; 21 631,15 USD. Środki pieniężne w walutach obcych na dzień 31 grudnia 2011 roku wynosiły 32 801 407,74 EUR, 91 347,59 USD; 436,83 GBP oraz 1 863,60 CHF.

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania na dzień 31 grudnia 2012 r. wyniosły 3 923 007,31 PLN (2 383 043,68 PLN na dzień 31 grudnia 2011 r.).

Nota 25 Fundusz Agencji oraz wyniki zatrzymane

Nota 25.1 Fundusz Agencji

	31/12/2012	31/12/2011
	PLN	PLN
Fundusz założycielski	475 021 841,32	475 021 841,32
Fundusz zapasowy	158 728 697,98	103 081 413,29

Nota 25.2 Wyniki zatrzymane

	PLN
Proponowany podział wyniku za 2012 rok:	
Fundusz zapasowy	37 093 242,24

Wynik roku 2012 zostanie przeznaczony na zwiększenie funduszu zapasowego po zatwierdzeniu sprawozdania finansowego decyzją Ministra właściwego ds. transportu.

Nota 21 Rezerwy i rozliczenia międzyokresowe bierne

Nota 21.1 Rozliczenia międzyokresowe bierne

	31/12/2012	31/12/2011
	PLN	PLN
Koszty niewykorzystanych urlopów	18 353 591,00	13 215 629,00
Pozostałe, w tym:	135 454 145,83	146 912 990,00
Rezerwa z tytułu rozliczeń z przewoźnikami za lata 2008, 2010, 2011 i 2012	135 362 928,00	146 912 990,00
Dotacja ANS w ramach IDSG	91 217,83	-
Koszty związane z audytem	89 000,00	89 000,00
Razem	153 896 736,83	160 217 619,00

Nota 21.2 Podział rozliczeń międzyokresowych biernych na długo i krótkoterminowe

	31/12/2012	31/12/2011
	PLN	PLN
Rozliczenia krótkoterminowe		
Koszty niewykorzystanych urlopów	18 353 591,00	13 215 629,00
Rezerwy z tytułu rozliczeń z przewoźnikami za lata 2008, 2010, 2011	36 355 552,00	124 180 542,00
Dotacja ANS w ramach IDSG	91 217,83	-
Koszty związane z audytem	89 000,00	89 000,00
Rozliczenia długoterminowe		
Rezerwy z tytułu rozliczeń z przewoźnikami za lata 2008, 2010, 2011 i 2012	99 007 376,00	22 732 448,00
Razem	153 896 736,83	160 217 619,00

Nota 21.3 Rezerwy

2012	Stan na początek okresu	Utworzenie rezerwy w ciągu roku	Rozwiązanie / wykorzystanie rezerwy	Stan na koniec okresu	Rezerwy do roku	Rezerwy powyżej roku
	PLN	PLN	PLN	PLN	PLN	PLN
<u>Tytuł:</u>						
Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	8 879 014,96	1 083 196,97	237 515,84	9 724 696,09	-	9 724 696,09
Rezerwa na świadczenia pracownicze	92 812 765,31	28 362 320,48	8 902 242,20	112 272 843,59	11 102 476,89	101 170 366,70
Rezerwy inne	1 807 074,98	241 724,52	-	2 048 799,50	-	2 048 799,50
Rezerwa na koszty demontażu	52 956,25	83 183,42	-	136 139,67	-	136 139,67
Rezerwa na zwrot dotacji na loty zwolnione 2009 r.	-	3 111 740,62	-	3 111 740,62	3 111 740,62	-
Rezerwa na zwrot kar nieprawidłowo naliczonych i zarachowanych	-	2 095 948,17	-	2 095 948,17	2 095 948,17	-
Razem	103 551 811,50	34 978 114,18	9 139 758,04	129 390 167,64	16 310 165,68	113 080 001,96

Zmiana stanu rezerw na zobowiązania z tytułu świadczeń na nagrody jubileuszowe, odprawy emerytalne i rentowe w 2012 roku

2012	Stan na początek okresu	Koszty bieżącego zatrudnienia	Koszty odsetek	Zyski/straty aktuarialne	Świadczenia wyplacone	Inne zyski/straty aktuarialne	Stan na koniec okresu
	PLN	PLN	PLN	PLN	PLN	PLN	PLN
Tytuł:							
Nagrody jubileuszowe	78 497 568,58	6 715 496,31	3 827 316,27	13 940 425,87	-8 535 165,00	-783 788,50	93 661 853,53
Odprawy emerytalne	13 755 019,39	742 742,79	635 938,02	989 338,23	-356 978,34	2 085 519,52	17 851 579,61
Odprawy rentowe	560 177,34	51 105,59	27 398,34	101 521,99	-10 098,87	29 306,06	759 410,45
Razem	92 812 765,31	7 509 344,69	4 490 652,63	15 031 286,09	-8 902 242,21	1 331 037,08	112 272 843,59

Nota 24 Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania

Nota 24.1 Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe

	<u>31/12/2012</u>	<u>31/12/2011</u>
	PLN	PLN
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	14 575 209,78	11 676 045,67
w tym:		
wymagalne w okresie do 12 miesięcy	14 575 209,78	11 676 045,67

Nota 24.2 Zobowiązania pozostałe

Zobowiązania z tytułu wynagrodzeń	5 961 853,33	5 377 407,20
Zobowiązania z tytułu podatków, ubezpieczeń, ceł i innych świadczeń	19 672 201,37	15 521 108,93
Inne zobowiązania, w tym:	19 092 789,31	14 632 308,34
Zobowiązania z tytułu nabycia rzeczowych aktywów trwałych i wartości niematerialnych	15 000 343,90	12 733 613,79
Razem pozostałe	44 726 844,01	35 530 824,47
Razem zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe	59 302 053,79	47 206 870,14

Nota 24.3 Pozostałe zobowiązania długoterminowe

	<u>31/12/2012</u>	<u>31/12/2011</u>
	PLN	PLN
Zobowiązanie z tytułu kaucji	372 624,01	889 790,50
Razem	372 624,01	889 790,50



Foto Andrzej Karwowski

OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA

Dla Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

Opinia o sprawozdaniu finansowym

Przeprowadziliśmy badanie załączonego sprawozdania finansowego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z siedzibą w Warszawie, ul. Wieżowa 8 („PAŻP”, „Agencja”), na które składa się sprawozdanie z sytuacji finansowej sporządzone na dzień 31 grudnia 2012 r., sprawozdanie z całkowitych dochodów, sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym oraz sprawozdanie z przepływów pieniężnych za rok obrotowy kończący się tego dnia oraz informacje dodatkowe zawierające opis istotnych zasad rachunkowości oraz inne informacje objaśniające.

Odpowiedzialność Prezesa Agencji

Prezes Agencji jest odpowiedzialny za prawidłowość ksiąg rachunkowych oraz sporządzenie i rzetelną prezentację tego sprawozdania finansowego zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską i innymi obowiązującymi przepisami prawa oraz sporządzenie sprawozdania z działalności. Prezes Agencji jest odpowiedzialny również za kontrolę wewnętrzną, którą uznaje za niezbędną, aby sporządzane sprawozdania finansowe były wolne od nieprawidłowości powstałych wskutek celowych działań lub błędów.

Zgodnie z ustawą z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330) („ustawa o rachunkowości”), Prezes Agencji jest zobowiązany do zapewnienia, aby sprawozdanie finansowe oraz sprawozdanie z działalności spełniały wymagania przewidziane w tej ustawie.

Odpowiedzialność Biegłego Rewidenta

Naszym zadaniem jest, w oparciu o przeprowadzone badanie, wyrażenie opinii o tym sprawozdaniu finansowym oraz prawidłowości ksiąg rachunkowych stanowiących podstawę jego sporządzenia. Badanie sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień rozdziału 7 ustawy o rachunkowości, krajowych standardów rewizji finansowej wydanych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów oraz Międzynarodowych Standardów Rewizji Finansowej. Regulacje te nakładają na nas obowiązek postępowania zgodnego z zasadami etyki oraz zaplanowania i przeprowadzenia badania w taki sposób, aby uzyskać racjonalną pewność, że sprawozdanie finansowe i księgi rachunkowe stanowiące podstawę jego sporządzenia są wolne od istotnych nieprawidłowości.

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

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

Opinia

Naszym zdaniem, załączone sprawozdanie finansowe Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej przedstawia rzetelnie i jasno sytuację majątkową i finansową Agencji na dzień 31 grudnia 2012 r., wynik finansowy oraz przepływy pieniężne za rok obrotowy kończący się tego dnia, zostało sporządzone, we wszystkich istotnych aspektach, zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej, które zostały zatwierdzone przez Unię Europejską, jest zgodne z wpływającymi na treść sprawozdania finansowego przepisami prawa i postanowieniami statutu Agencji oraz zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych, we wszystkich istotnych aspektach, ksiąg rachunkowych.

Szczególne objaśnienia na temat innych wymogów prawa i regulacji

Sprawozdanie z działalności Agencji

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

W imieniu KPMG Audyt Sp. z o.o.
Nr ewidencyjny 458
ul. Chłodna 51
00-867 Warszawa


.....
Anna Godlewska
Kluczowy biegły rewident
Nr ewidencyjny 12298


.....
Monika Bartoszewicz
Dyrektor

24 maja 2013 r.



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

02-147 Warszawa ul. Wieżowa 8

Tel.: + 48 574 50 01
Faks: + 48 574 50 09
E-mail: info@pansa.pl