

POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

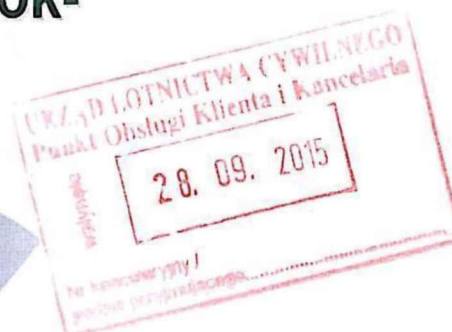
KANCELARIA GŁÓWNA
MINISTERSTWA INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

2015-09-28

Nk.

BEZPOŚREDNIO

Roczne sprawozdanie z działalności PAŻP - za 2014 rok -



Akceptuję i przedkładam do zatwierdzenia

p.o. Prezesa
Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

Magdalena Jaworska

Data i podpis

p.o. Prezes 25. 09. 2015
Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

p.o. Kierownika Działu
Planowania i Sprawozdawczości

Magdalena Zielińska 25/09/2015
Magdalena Zielińska

Dyrektor Biura Finansów

Ewa Suchora-Natkaniec
Ewa Suchora-Natkaniec

WARSZAWA
wrzesień 2015 rok

STRONA IDENTYFIKACJI DOKUMENTU

OPIS DOKUMENTU

Tytuł: Roczne sprawozdanie z działalności PAŻP za 2014 rok

Oznaczenie Referencyjne:

Wydanie:

2015

Data wydania: 25.09.2015

Abstrakt

Niniejszy dokument jest sprawozdaniem z działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej za 2014 rok, opracowanym zgodnie z zapisami Ustawy o PAŻP oraz zgodnie z wymogami krajowymi i europejskimi. Dokument ten stanowi odzwierciedlenie pracy Agencji w 2014 roku, przedstawia opis kierunków realizowanych działań w kontekście przyjętej strategii oraz realizację priorytetowych zadań.

Słowa kluczowe

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej Sprawozdanie

Kontakt:

Magdalena Zielińska

Klaudiusz Kott

tel.:

(0-22) 574-62-57

(0-22) 574-50-68

Jedn. Organizacyjna:

A-AM-AF-AFC

A-AE-AEE

STATUS I RODZAJ DOKUMENTU

STATUS	KLASYFIKACJA	DOSTĘPNOŚĆ
Projekt ☐	Publiczny ☐	Intranet ☐
Projekt do akceptacji ☒	Zastrzeżony ☐	Internet - www. ☐
Propozycja wydania ☐	Wewnętrzny PAŻP ☐	pansa.pl ☐
Zatwierdzony ☐	Do użytku służbowego ☒	Wersja papierowa ☒

KOPIA ELEKTRONICZNA

SYSTEM PODSTAWOWY	MEDIA	OPROGRAMOWANIE
Microsoft Windows XP	Typ: Dysk twardy	MS Word 2007 PL

SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ PIERWSZA – WSTĘP	5
ROZDZIAŁ PIERWSZY – INFORMACJE OGÓLNE.....	5
ROZDZIAŁ DRUGI – TERMINOLOGIA I DEFINICJE	8
ROZDZIAŁ TRZECI – STRUKTURA PAŻP, JAKOŚĆ I DOSKONALENIE ORGANIZACJI	12
CZĘŚĆ DRUGA – REALIZACJA CELÓW STRATEGICZNYCH I ZADAŃ W POSZCZEGÓLNYCH OBSZARACH DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ AGENCJI	15
ROZDZIAŁ PIERWSZY – CEL STRATEGICZNY S1 – UTRZYMANIE WYSOKIEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU LOTNICZEGO (SAFETY).....	17
1.1. Utrzymanie i doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego (SMS) S1.C1.	17
1.2. Zapewnienie ciągłości świadczonych usług S1.C5.	18
ROZDZIAŁ DRUGI – CEL STRATEGICZNY S2 – ZAPEWNIENIE WYMAGANEJ POJEMNOŚCI PRZESTRZENI POWIETRZNEJ (CAPACITY)	18
2.1. Dostosowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych S2.C1.....	18
2.2. Doskonalenie kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną S2.C2.	19
2.3. Doskonalenie technologii pracy kontrolerów ruchu lotniczego S2.C3.	19
ROZDZIAŁ TRZECI – CEL STRATEGICZNY S3 – MINIMALIZOWANIE PRZEZ PAŻP NEGATYWNEGO WPŁYWU LOTNICTWA NA ŚRODOWISKO (ENVIRONMENT)	19
3.1. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu na środowisko w zakresie ATM S3.C1.	19
ROZDZIAŁ CZWARTY – CEL STRATEGICZNY S4 – OPTYMALIZOWANIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ (COST EFFECTIVENESS)	20
ROZDZIAŁ PIĄTY – ZAGADNIENIA HORYZONTALNE	21
5.1. Służby Żeglugi Powietrznej.....	21
5.2. Służba Informacji Lotniczej (AIS) S1.C4	21
5.3. Ochrona meteorologiczna lotnictwa S1.C5.Z2	22
5.4. Zarządzanie zasobami ludzkimi.....	22
5.4.1. Rekrutacja	22
5.4.2. Realizacja planu zatrudnienia	23
5.4.3. Szkolenia	27
5.5. Finansowanie UE	29
5.5.1. POIŚ 2007-2013	29
5.5.2. POIŚ 2014-2020	30
5.5.3. 7 Program Ramowy GSA	30
5.5.4. Projekty TEN-T	30
5.5.5. Program PECS	31
5.6. Udział PAŻP w inicjatywach międzynarodowych	32
5.6.1. Bałtycki FAB	32
5.6.2. SESAR	32
5.6.3. Gate One Cooperation Platform	33
5.6.4. Usługi Scentralizowane (Centralised Services)	34
5.7. Koordynacja lotniczych działań poszukiwawczo-ratowniczych (ASAR), współpraca cywilno-wojskowa S2.C2.Z4; S2.C2.Z6; oraz działania w obszarze zarządzania kryzysowego S1.C5.....	34
5.8. Uczestnictwo PAŻP w procesie legislacyjnym S1.C5; S4	35
ROZDZIAŁ SZÓSTY – OCENA SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA - WSKAŹNIKI	35
6.1. Realizacja wskaźników	35
6.2. Benchmarking względem europejskich ANSPs	38

ROZDZIAŁ SIÓDMY – WYNIKI OPERACYJNE W 2014 ROKU	39
CZĘŚĆ TRZECIA – OPIS SYTUACJI EKONOMICZNEJ W 2014 ROKU ORAZ OCENA REALIZACJI PLANU FINANSOWEGO	42
ROZDZIAŁ PIERWSZY – RYNEK USŁUG LOTNICZYCH W POLSCE W 2014 ROKU	42
CZĘŚĆ CZWARTA – ZAKOŃCZENIE	45

CZĘŚĆ PIERWSZA – WSTĘP

ROZDZIAŁ PIERWSZY – INFORMACJE OGÓLNE

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej utworzona na mocy ustawy z dnia 8 grudnia 2006 roku o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. 2006 nr 249, poz. 1829 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o PAŻP”, jest instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej, certyfikowaną i wyznaczoną - zgodnie z ustawą z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393) oraz prawem UE - przez ministra właściwego ds. transportu do zapewniania służb żeglugi powietrznej w Rejonie Informacji Powietrznej FIR Warszawa.”. Agencja jest uprawniona i zobowiązana do zarządzania przestrzenią powietrzną oraz przepływem ruchu lotniczego oraz zapewnienia służb żeglugi powietrznej (ANS), w tym:

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

Ponadto Agencja:

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

Roczne sprawozdanie z działalności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej za 2014 rok zawiera informacje o zrealizowanych w 2014 roku celach i zadaniach określonych w dokumentach programowych i planistycznych. W 2014 roku podstawowymi dokumentami planistycznymi PAŻP były: *Krajowy Plan Skuteczności Działania na lata 2012-2014*, *Plan roczny na 2014 rok*, *Plan pięcioletni na lata 2014-2018*. Niniejszy dokument jest narzędziem monitoringu realizacji powyższych Planów.

Agencja opracowuje roczne sprawozdania z działalności zgodnie z przepisami prawa krajowego oraz unijnego, w szczególności zgodnie z ustawą o PAŻP oraz wymogami dotyczącymi sprawozdawczości zawartymi w załączniku I Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 roku ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej, zmieniającego Rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. U. UE L 271/23 z dnia 18.10.2011 r.).

Pozostałe akty prawne krajowe, w oparciu o które przygotowano roczne sprawozdanie z działalności PAŻP:

- 1) Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393);
- 2) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 28 marca 2007 roku w sprawie nadania statutu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2007, Nr 56, poz. 378);
- 3) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 15 maja 2007 roku w sprawie opłat nawigacyjnych (Dz. U. z 2007 roku, nr 92, poz. 619);

- 4) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 sierpnia 2013 roku w sprawie sposobu i trybu rozliczania i dokumentowania kosztów związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej za loty zwolnione z opłat nawigacyjnych (Dz. U 2013 poz. 1009);
- 5) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 roku w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. 2012 poz. 912);
- 6) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 października 2012 roku w sprawie zwolnienia z obowiązku stosowania przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1191/2010 w odniesieniu do opłat terminalowych; Dz. U. 2012, nr 0, poz. 1161 z dn. 24 października 2012 r.;
- 7) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia z dnia 25 lipca 2013 roku w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 1148);
- 8) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 roku w sprawie przekazania MON funkcji wynikającej ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego (Dz. U. Nr 210, poz. 1524);
- 9) Decyzja Administracyjna Ministra Infrastruktury nr MO-21/2-4/09 z dnia 2 marca 2009 roku o nałożeniu zadań obronnych na PAŻP;
- 10) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 roku w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. z 2013 roku, poz. 1147);
- 11) Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 13 czerwca 2008 roku w sprawie sposobu współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 117, poz. 741);
- 12) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 roku w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR (Dz. U. nr 224, poz. 2283 z późn. zm.), w tym:
 - ESARR 1 - nadzór nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym,
 - ESARR 2 - składanie meldunków oraz rozpatrywanie nieprawidłowości w ruchu lotniczym,
 - ESARR 3 - wykorzystanie systemów zarządzania bezpieczeństwem przez organy zarządzania ruchem lotniczym,
 - ESARR 4 - ocena i ograniczanie ryzyka w systemie zarządzania ruchem lotniczym,
 - ESARR 5 - wymagania do personelu służb zarządzania ruchem lotniczym (wspólnotowa licencja kontrolera ruchu lotniczego) oraz do personelu technicznego i inżynierskiego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym,
 - ESARR 6 - wymagania dotyczące oprogramowania systemów zarządzania ruchem lotniczym.
- 13) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 grudnia 2012 roku w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych (Dz. U. 2013 nr 0 poz. 121);
- 14) Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych – przyjęty Uchwałą Nr 86/2007 Rady Ministrów w dniu 8 maja 2007 roku;
- 15) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2009 roku w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych (Dz. U. 2009 nr 61 poz. 500);
- 16) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 lipca 2013 roku w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk (Dz. U. 2013, poz. 810) – dotyczy m.in. udzielania zezwoleń na zmianę cech lotniska np. rozbudowę infrastruktury;
- 17) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 kwietnia 2010 roku zmieniające rozporządzenie w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych (Dz. U. 2010 nr 77 poz. 508);
- 18) Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych - z późniejszymi zmianami (Dz. U. 2009, nr 157, poz. 1240);
- 19) Ustawa budżetowa na rok 2014 z dnia 24 stycznia 2014 r. (Dz. U. z 2014 r., poz. 162).

Pozostałe akty prawne wspólnotowe, w oparciu o które przygotowano Roczne sprawozdanie z działalności PAŻP:

- 1) Umowa wielostronna w sprawie opłat trasowych, sporządzona w Brukseli dnia 12 lutego 1981 roku (Dz.U.06.238.1725);
- 2) Rozporządzenie WE nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 10 marca 2004 roku ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z dnia 31.03.2004) z późniejszymi zmianami (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE 1070/2009 z 21 października 2009);
- 3) Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 10 marca 2004 roku w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z dnia 31.03.2004) z późniejszymi zmianami (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE 1070/2009 z 21 października 2009);
- 4) Rozporządzenie WE nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 10 marca 2004 roku w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z dnia 31.03.2004) z późniejszymi zmianami (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE 1070/2009 z 21 października 2009);
- 5) Rozporządzenie WE nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 10 marca 2004 roku w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z dnia 31.03.2004) z późniejszymi zmianami (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE 1070/2009 z 21 października 2009);
- 6) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 roku zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa (Dz. U. UE L 300 z dnia 14.11.2009 r.);
- 7) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) Nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 roku ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. U UE L 201 z dnia 03.08.2010 r.);
- 8) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 roku ustanawiające wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego (Dz. U. UE L 186/27 z dnia 7 lipca 2006 r.);
- 9) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 roku ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (Dz. U. UE L 342/20 z dnia 24.12.2005 r.);
- 10) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 roku ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. U. UE L 341 z dnia 07.12.2006 r.);
- 11) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 roku ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. U. UE L 23/6 z dnia 27.01.2010 r.);
- 12) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1361/2008 z dnia 16 grudnia 2008 roku zmieniające rozporządzenie (WE) nr 219/2007 w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) (Dz. U. UE L 352/12 z dnia 31.12.2008 r.);
- 13) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1191/2010 z dnia 16 grudnia 2010 roku zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1794/2006 ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. U. UE L 333/6 z dnia 17.12.2010 r.);
- 14) Decyzja Rady (WE) z dnia 8 października 2012 roku zatwierdzająca zrewidowany europejski centralny plan zarządzania ruchem lotniczym projektu SESAR (ATM Master Plan);
- 15) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 roku w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniające Rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. U. UE L 271/15 z dnia 18.10.2011 r.);
- 16) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym (Dz. U. UE L 123/1 z dnia 4.05.2013 r.);
- 17) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014 z dnia 27 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia wspólnego projektu pilotażowego wspierającego realizację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie (Dz. U. UE L 190/19 z dnia 28.06.2014 r.).

Jeżeli nie zastrzeżono inaczej, dane przedstawione w niniejszym sprawozdaniu pochodzą z systemów operacyjnych PAŻP.

ROZDZIAŁ DRUGI – TERMINOLOGIA I DEFINICJE

A4	Ugrupowanie linii lotniczych tworzących SESAR Deployment Alliance
A6	Ugrupowanie ANSPs współpracujące w ramach Programu SESAR
A-CDM	Airport Collaborative Decision-making – Lotniskowy system wspólnego podejmowania decyzji
ACC	Area Control Centre or Area Control – centrum kontroli obszaru lub kontrola obszaru
ADQ	Aeronautical Data Quality – jakość informacji lotniczej
ADV-TWR	Advanced Tower – zaawansowane TWR
AFTN	Aeronautical Fixed Telecommunication Network – stała telekomunikacyjna sieć lotnicza
AFUA	Advanced Flexible Use of Airspace – zaawansowane elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej
Agencja	PAŻP – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
AIM	Aeronautical Information Management – zarządzanie informacją lotniczą
AIP	Aeronautical Information Publication – Zbiór Informacji Lotniczych
AIS	Aeronautical Information Service - służba informacji lotniczej
AMC	Wspólne cywilno-wojskowe ośrodki ASM
AMHS	ATS Message Handling System – system przekazywania depech ATS
AMS2000+	System Zarządzania Ruchem Lotniczym wykorzystywany przez PAŻP do listopada 2013 r.
ANS CR	Czeska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
ANSP	Air Navigation Services Provider – instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej
APP	Approach Control – organ kontroli zbliżania
ASM	Airspace Management – zarządzanie przestrzenią powietrzną
ATC	Air Traffic Control – kontrola ruchu lotniczego
ATCO	Air Traffic Controller – kontroler ruchu lotniczego
ATFCM	Air Traffic Flow and Capacity Management – zarządzanie przepływem ruchu lotniczego i pojemnością przestrzeni
ATFM	Air Traffic Flow Management – zarządzanie przepływem ruchu lotniczego
ATM	Air Traffic Management – zarządzanie ruchem lotniczym
ATS	Air Traffic Services – służby ruchu lotniczego
AUSTROCONTROL	austriacka instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
AWOS	Automated Weather Observing System – Automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych
B4	Konsorcjum złożone z ANSPs z Polski, Republiki Czeskiej, Litwy i Słowacji którego celem jest grupowy udział w SESAR Joint Undertaking (SJU)
CAT	Common Airspace Tool – narzędzie zarządzania przestrzenią powietrzną w FIR Warszawa
CCO	Continuous Climb Operations (operacje z ciągłym wznoszeniem)
CDA/CDO	Continuous Descent Approach/Continuous Descent Operations – podejście z ciągłym zniżaniem/ operacje z ciągłym zniżaniem
CEO	Chief Executive Officer (Prezes/Dyrektor Zarządzający)
CFT	Call for Tender – zaproszenie do składania ofert
CNS	Communication Navigation Surveillance – Łączność, Nawigacja, Dozorowanie
COOPANS	Cooperation of Air Navigation Service Providers – partnerstwo branżowe ANSPs z Austrii, Chorwacji, Danii, Irlandii i Szwecji oraz producenta system ATM (Thales)
CROATIA CONTROL	Chorwacka instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
CRCO	Central Route Charging Office – Centralne Biuro Opłat Trasowych
CS	Centralised Service – usługa scentralizowana
CTR	Controlled Zone – Strefa Kontrolowana Lotniska
CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
CZRL	Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym
DCT	Direct flights – lot po prostej

DFS	Deutsche Flugsicherung – niemiecka instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
DME	Distance Measuring Equipment – urządzenie do pomiaru odległości
DSNA	Direction des services de la navigation aérienne - department of air navigation services – instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej we Francji
DVOR	Doppler VOR – VOR dopplerowski
ECAC	European Civil Aviation Conference – Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service – Europejski Satelitarny System Wspomagania
eNAIRE	Hiszpańska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
ENAV	Włoska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
ER	(En – route) - trasowe
ESARR	EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement – wymagania EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa
ESRA	EUROCONTROL Statistical Reference Area – obszar statystyczny EUROCONTROL
ESSIP	European Single Sky ImPlementation – Europejski Plan Wdrożeniowy dla Jednolitej Przestrzeni Powietrznej
EU	European Union – Unia Europejska
EUROAT	Zasady dla lotów OAT w przestrzeni kontrolowanej Europy
EUROCONTROL	European Organization for the Safety of Air Navigation – Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej
FAB	Functional Airspace Block – Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej
FABEC	Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej skupiający ANSPs z Belgii, Francji, Holandii, Luksemburga, Niemiec, Szwajcarii oraz MUAC (Maastricht Upper Area Center)
FIR	Flight Information Region – Rejon Informacji Powietrznej
FIS	Flight Information Services – Służba Informacji Powietrznej
FUA	Flexible Use of Airspace – elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej
GATE ONE	platforma współpracy 11 ANSPs z Europy Środkowo-Wschodniej
GNSS	Global Navigation Satellite System – globalny system nawigacji satelitarnej
GSA	European GNSS Agency - Europejska Agencja ds. GNSS
HUNGAROCNTR	Węgierska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
IAA	irlandzka instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
ICAO	International Civil Aviation Organization – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
IDSG	Interim Deployment Steering Group – Tymczasowa Grupa sterująca ds. wdrażania (SESAR)
IFR	Instrument Flight Rules – przepisy wykonywania lotów według przyrządów
ILS	Instrument Landing System – system lądowania według wskazań przyrządów
INEA	Innovation&Networks Executive Agency – Agencja Wykonawcza ds. Innowacyjności i Sieci
IMGW PIB	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy
KE	Komisja Europejska
KPA	Key Performance Area – kluczowy obszar skuteczności działania
KPI	Key Performance Indicator – kluczowy wskaźnik działania
KPSD	Krajowy Plan Skuteczności Działania obejmujący lata 2012-2014 (RP1)
KRL	Kontroler Ruchu Lotniczego
LCC	Low-cost carrier – przewoźnik niskokosztowy
LFV	Luftfartsverket – szwedzka instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
LPS	Słowacka instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
LSM	Local Safety Manager – Lokalny Kierownik ds. Bezpieczeństwa
LSSIP	Local Single Sky ImPlementation – Lokalny Plan Wdrożeniowy dla Jednolitej Przestrzeni Powietrznej
MET	Służba meteorologiczna
MiIR	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
MON	Ministerstwo Obrony Narodowej
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre – instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej w górnej przestrzeni powietrznej Belgii, Holandii, Luksemburga i północno-zachodniej części Niemiec
MVS	Movements – operacje lotnicze
NATO	North Atlantic Treaty Organization – Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego

NATS	Brytyjska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
NAVIAIR	Duńska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
NMOC	Network Manager Operations Centre - Centrum Operacyjne Network Manager
NOTAM	Notice to Airmen – NOTAM
OAT	Operational Air Traffic – operacyjny ruch lotniczy
OR	Ośrodek radiokomunikacyjny
Oro Navigacija	Litewska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
PANSA	Polish Air Navigation Services Agency – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PAŻP	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PEGASUS_21	Nowy System Zarządzania Ruchem Lotniczym PEGASUS_21
PKBWL	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
PLL LOT	Polskie Linie Lotnicze LOT
POliŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PPL	Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze
PRB	Performance Review Body w EUROCONTROL
PRU	Performance Review Unit w EUROCONTROL
PSD	Plan Skuteczności Działania na poziomie FAB (RP2)
RLUN	Rejestr Lotniczych Urządzeń Naziemnych
RNAV	Area Navigation – nawigacja obszarowa
RNP	Required navigation performance – wymagana zdolność nawigacyjna
RP	Rzeczpospolita Polska
RTS	Real-time simulation – symulacja w czasie rzeczywistym
SAR	Search and Rescue – Służba Poszukiwania i Ratownictwa
SDA	SESAR Deployment Alliance – Konsorcjum ANSPs, portów lotniczych oraz linii lotniczych nakierowane na współpracę przy realizacji Programu SESAR, które otrzymało od Komisji Europejskiej mandat na pełnienie funkcji Komórki kierownika procesu wdrożenia SESAR
SDAG	SESAR-related Deployment Airport Group – ugrupowanie portów lotniczych nakierowane na realizację SESAR i objęte zakresem rozporządzenia KE 716/2014 ws. wspólnych projektów
SDM	SESAR Deployment Manager – Komórka kierownika procesu wdrożenia SESAR
SES	Single European Sky – Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna
SESAR	Single European Sky ATM Research – Program badawczo-rozwojowy ATM dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej
SJU	SESAR Joint Undertaking – Wspólne Przedsięwzięcie SESAR
SLOVENIACONTROL	Słoweńska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
SMS	Safety Management System – System Zarządzania Bezpieczeństwem
SOP	System ocen pracowniczych
SSR	Secondary Surveillance Radar – radar wtórny dozoru
SSRL SZ RP	Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP
STAM	Short-term ATFCM Measures – krótkookresowe środki ATFCM
STATFOR	Statistics and Forecast Service of EUROCONTROL – Służba Statystyki i Prognoz EUROCONTROL
SU	Service Unit – trasowa jednostka usługowa
SU-L	Landing Service Unit – terminalowa jednostka usługowa
TEN-T	Transeuropean Transport Network- Program transeuropejskiej sieci transportowej
TMA	Terminal Manoeuvring Area – Rejon Kontrolowany Lotniska
TNC	Terminal Navigation Charge – opłata terminalowa
TWR	Aerodrome Control Tower – wieża kontroli lotniska
UE	Unia Europejska
UkSATSE	Ukraińska instytucja świadcząca służby żeglugi powietrznej
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego
UTC	United Time Coordinated – uniwersalny czas koordynowany
VCS	Voice Communications System – system komunikacji głosowej
VFR	Visual Flight Rules – przepisy wykonywania lotów z widocznością
VOR	VHF Omnidirectional Range – radiolatarnia ogólnokierunkowa bardzo wysokiej częstotliwości

Porty lotnicze:

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

ROZDZIAŁ TRZECI – STRUKTURA PAŻP, JAKOŚĆ I DOSKONALENIE ORGANIZACJI

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w 2014 roku realizowała samodzielną 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 PAŻP;
- Regulaminu Pracy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
- Regulaminu Wynagradzania dla Pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz z aneksami (zatwierdzonego przez Ministra Infrastruktury w dniu 12 lipca 2010 roku, obowiązującego od dn. 1 sierpnia 2010 roku).

W 2014 roku do Zarządzenia nr 1 z dnia 30.03.2007 r. Prezesa PAŻP w sprawie wprowadzenia „Regulaminu Organizacyjnego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej” wprowadzono dwukrotnie zmiany, tj.:

1. Zarządzeniem Prezesa PAŻP nr 7 z dnia 24 stycznia 2014 r.;
2. Zarządzeniem Prezesa PAŻP nr 40 z 28 lutego 2014 r.

Struktura organizacyjna Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na dzień 31 grudnia 2014 roku przedstawiała się następująco:

1. Pion Prezesa PAŻP

- Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Lotniczego i Jakości Usług;
- Biuro Szkolenia i Rozwoju Personelu ATM/CNS;
- Biuro Rozwoju i Wdrożeń;
- Służba Zarządzania Kryzysowego w Ruchu Lotniczym i Ochrony;

Ponadto:

- Dyrektor ds. Zarządzania Strategicznego;

2. Pion Zastępcy Prezesa ds. Żeglugi Powietrznej

- Biuro Zarządzania Przestrzenią Powietrzną i Przygotowania Operacyjnego;
- Biuro Służb Ruchu Lotniczego;
- Biuro Służb Technicznych;

3. Pion Zastępcy Prezesa ds. Finansowo – Administracyjnych

- Biuro Administracyjne;
- Biuro Finansów;
- Biuro Głównego Księgowego.

Zmiany w składzie Zarządu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej¹:

- Z dniem 1 stycznia 2014 roku Minister Infrastruktury i Rozwoju Elżbieta Bieńkowska odwołała Pana Macieja Piotrowskiego ze stanowiska Zastępcy Prezesa ds. Finansowo-Administracyjnych;
- Z dniem 15 kwietnia 2014 roku Minister Infrastruktury i Rozwoju Elżbieta Bieńkowska powołała Pana Macieja Rodaka na stanowisko Zastępcy Prezesa ds. Żeglugi Powietrznej;
- Z dniem 15 września 2014 roku Minister Infrastruktury i Rozwoju Elżbieta Bieńkowska powołała Panią Magdalenę Jaworską na stanowisko Zastępcy Prezesa ds. Finansowo-Administracyjnych;

¹Z dniem 10 lutego 2015 roku Prezes Rady Ministrów na wniosek Ministra właściwego ds. transportu odwołał Pana Krzysztofa Kapisa z funkcji Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, jednocześnie powierzył z dniem 11 lutego 2015 roku pełnienie obowiązków Prezesa Pani Magdalenie Jaworskiej dotychczasowej Z-cy Prezesa PAŻP;

Minister Infrastruktury i Rozwoju Maria Wasiak, na wniosek p.o. Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Magdaleny Jaworskiej, powierzyła w dniu 24 marca 2015 roku Panu Pawłowi Babińskiemu pełnienie obowiązków zastępcy Prezesa ds. Żeglugi Powietrznej.

- Z dniem 17 października 2014 roku Minister Infrastruktury i Rozwoju Maria Wasiak odwołała Pana Macieja Rodaka ze stanowiska Zastępcy Prezesa ds. Żeglugi Powietrznej.

W skład Zarządu Agencji na dzień 31 grudnia 2014 roku wchodził:

- Krzysztof Kapis – Prezes Agencji;
- Magdalena Jaworska – Zastępca Prezesa ds. Finansowo-Administracyjnych;
- Zastępca Prezesa ds. Żeglugi Powietrznej – stanowisko nieobsadzone.

Jakość i doskonalenie organizacji

PAŻP posiada m. in. następujące certyfikaty potwierdzające spełnienie wymagań krajowych i międzynarodowych:

- 1) Certyfikat Instytucji Zapewniającej Służby Żeglugi Powietrznej nr PL-02/2011, zatwierdzony 16.06.2014 r. przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ważny do 15.06.2017 r.),
- 2) Certyfikat ISO 9001:2008 dla AIS nr PL001996/A/1/P obejmujący System Zarządzania Jakością obejmujący gromadzenie, przetwarzanie i publikowanie Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych. Dostarczanie informacji lotniczych w biurach odpraw załóg w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu. Wystawiony 31.10.2013 r. przez Bureau Veritas Certification Polska Sp. z o.o. (ważny do 30.10.2016 r.),
- 3) Certyfikat ISO 9001:2008 dla PAŻP nr PL004027//P obejmujący zarządzanie służbami żeglugi powietrznej (ANS) oraz zarządzanie ruchem lotniczym (ATM). Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu lotniczego (SMS). Szkolenie personelu ATM, ANS. Utrzymanie, badania i rozwój infrastruktury, wykonywanie lotów kontrolno-pomiarowych oraz zarządzanie informacją meteorologiczną dla potrzeb służb ATS. Wystawiony 01.07.2014 r. przez Bureau Veritas Certification Polska Sp. z o.o. (ważny do 30.06.2017 r.),
- 4) Certyfikat PN-N-18001:2004 dla PAŻP nr PL004029/P obejmujący zarządzanie służbami żeglugi powietrznej (ANS) oraz zarządzanie ruchem lotniczym (ATM). Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu lotniczego (SMS). Szkolenie personelu ATM, ANS. Utrzymanie, badania i rozwój infrastruktury, wykonywanie lotów kontrolno-pomiarowych oraz zarządzanie informacją meteorologiczną dla potrzeb służb ATS. Wystawiony 01.07.2014 r. przez Bureau Veritas Certification Polska Sp. z o.o. (ważny do 30.06.2017 r.),
- 5) Certyfikat ISO 14001:2004 dla PAŻP nr PL004028/P obejmujący zarządzanie służbami żeglugi powietrznej (ANS) oraz zarządzanie ruchem lotniczym (ATM). Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu lotniczego (SMS). Szkolenie personelu ATM, ANS. Utrzymanie, badania i rozwój infrastruktury, wykonywanie lotów kontrolno-pomiarowych oraz zarządzanie informacją meteorologiczną dla potrzeb służb ATS. Wystawiony 01.07.2014 r. przez Bureau Veritas Certification (Polska) Sp. z o.o. (ważny do 30.06.2017 r.),
- 6) Certyfikat Organizacji Obsługowej nr PL.145.039 wystawiony 19.09.2007 r. przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ważny bezterminowo),
- 7) Certyfikat Ośrodka Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego nr PL-16/CAPTO/2008 zatwierdzony 11.02.2015 r. przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ważny do 14.02.2016 r.),
- 8) Certyfikat Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu nr PL.MG.505 wystawiony 02.12.2008 r. przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ważny bezterminowo),
- 9) Certyfikat Usług Lotniczych (AWC) Nr 259/15 wystawiony 24.04.2015 r. przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ważny do 31.12.2015 r.).

Zintegrowany System Zarządzania (ZSZ)

Zintegrowany System Zarządzania w PAŻP wpływa na realizację celów strategicznych Agencji poprzez podnoszenie poziomu jakości usług, zapewnienie standaryzacji działań oraz poprawę jakości środowiska pracy.

W roku 2014 niezależna jednostka certyfikująca Bureau Veritas Certification Polska Sp. z o.o. zrealizowała następujące działania audytowe:

- 1) zewnętrzny audyt recertyfikacyjny w zakresie potwierdzenia zgodności Systemu Zarządzania Jakością i Systemu Zarządzania BHP w PAŻP z wymaganiami normy ISO 9001:2008 oraz normy PN-N 18001:2004 – maj 2014 roku;

- 2) zewnętrzny audyt nadzoru w zakresie potwierdzenia zgodności Systemu Zarządzania Jakością w obszarze AIS i Systemu Zarządzania Środowiskowego w PAŻP z wymaganiami normy ISO 9001:2008 oraz normy ISO 14001:2004 – maj 2014 roku.

CZĘŚĆ DRUGA – REALIZACJA CELÓW STRATEGICZNYCH I ZADAŃ W POSZCZEGÓLNYCH OBSZARACH DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ AGENCJI

Rok 2014 był kolejnym rokiem funkcjonowania PAŻP w ramach wymagań skuteczności działania SES II Pierwszego okresu referencyjnego RP1 na lata 2012-2014 - Rozp. UE 691/2010.

Krajowy plan skuteczności działania (KPSD) służb żeglugi powietrznej na lata 2012-2014 opracowany został przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, jako państwową władzę nadzorującą, w odniesieniu do czterech ustalonych przez Komisję Europejską obszarów skuteczności działania: bezpieczeństwa, przepustowości, ochrony środowiska i efektywności kosztowej, z uwzględnieniem określonych ogólnounijnych celów skuteczności działania.

Obowiązkowe cele ogólnounijne zostały ustalone w odniesieniu do dwóch obszarów: przepustowości (opóźnienie ATFM na trasie) oraz efektywności kosztowej (trasowa ustalona stawka jednostkowa).

Informacja o realizacji wskaźników skuteczności działania została ujęta w rozdziale VI niniejszego dokumentu „OCENA SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA – WSKAŹNIKI”.

Zdefiniowane cele strategiczne PAŻP, odzwierciedlające kluczowe obszary działania (KPA) na poziomie wspólnotowym, realizowane są przez przedsięwzięcia o charakterze inwestycyjnym oraz nieinwestycyjnym, które zharmonizowane są z europejskimi kierunkami rozwoju (European ATM Master Plan). Realizacja założonych celów strategicznych stanowi fundament dla rozwoju optymalnych warunków do zapewnienia sprawnej obsługi ruchu lotniczego w FIR Warszawa oraz do przygotowania nowoczesnego zaplecza dla działania w ramach powstających funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

Cele strategiczne PAŻP, na realizacji których skupione są działania Agencji obejmują:

- 1. Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego (S1),**
- 2. Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej (S2),**
- 3. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko (S3),**
- 4. Optymalizowanie efektywności kosztowej (S4).**

Działania planowane i realizowane przez PAŻP zostały pogrupowane wokół czterech ww. celów strategicznych (S1-S4), a następnie skaskadowane na cele cząstkowe (C) do zadań strategicznych (Z). Kaskadowanie celów strategicznych na cele cząstkowe i zadania strategiczne przedstawia tab. 1. Podział taki odzwierciedla również załącznik nr 1 do Sprawozdania z działalności zawierający szczegółowe informacje o realizowanych w Agencji zadaniach inwestycyjnych i nieinwestycyjnych.

Tab. 1 Kaskadowanie celów strategicznych PAŻP

CEL STRATEGICZNY	CELE CZĄSTKOWE	ZADANIA STRATEGICZNE
S1. Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego	S1.C1. Utrzymanie i doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego (SMS)	S1.C1.Z1. Rozwój i doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) S1.C1.Z2. Rozwój kultury bezpieczeństwa (safety)
	S1.C2. Utrzymanie infrastruktury CNS oraz wspomagającej	S1.C2.Z1. Utrzymanie infrastruktury COM S1.C2.Z2. Utrzymanie infrastruktury NAV S1.C2.Z3. Utrzymanie infrastruktury SUR S1.C2.Z4. Zapewnienie narzędzi wspomagających pracę służb
		S1.C3.Z1. Rozwój infrastruktury COM S1.C3.Z2. Rozwój infrastruktury NAV S1.C3.Z3. Rozwój infrastruktury SUR S1.C3.Z4. Rozwój infrastruktury wspomagającej dla służb
		S1.C4.Z1. Przejście z AIS do AIM. S1.C4.Z2. Zapewnienie jakości danych lotniczych (ADQ).
		S1.C5.Z1. Rozwój planów awaryjnych S1.C5.Z2. Zabezpieczenie techniczne ciągłości świadczonych służb
	S1.C3. Rozwój infrastruktury CNS oraz wspomagającej	
	S1.C4. Wdrożenie nowoczesnych urządzeń i technologii w zarządzaniu informacją lotniczą	
	S1.C5. Zapewnienie ciągłości świadczonych służb	
	S2.C1. Dostosowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych	S2.C1.Z1. Wdrożenie i doskonalenie systemu zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS_21
	S2.C2. Dokształcanie kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną	S2.C2.Z1. Rozwój struktur przestrzeni powietrznej S2.C2.Z2. Rozwój sieci dróg lotniczych RNAV S2.C2.Z3. Rozwój dróg warunkowych S2.C2.Z4. Rozwój tras i przestrzeni OAT S2.C2.Z5. Optymalizacja trajektorii lotów S2.C2.Z6. Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej S2.C2.Z7. Udoskonalanie procesu zarządzania przestrzenią powietrzną S2.C2.Z8. Modernizacja systemu terminalowych przestrzeni powietrznych S2.C2.Z9. Rozwój procedur podejścia do lądowania i startu
S2. Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej	S2.C3. Dokształcanie technologii pracy kontrolerów ruchu lotniczego	S2.C3.Z1. Narzędzia i systemy CNS/ATM wspomagające prace kontrolerów ruchu lotniczego S2.C3.Z2. Poprawa środowiska pracy kontrolerów ruchu lotniczego
	S2.C4. Zapewnienie personelu ATS adekwatnego do potrzeb operacyjnych	S2.C4.Z1. Udoskonalanie infrastruktury szkoleniowej OSL S2.C4.Z2. Rozwój i szkolenie personelu ATS w celu podniesienia kwalifikacji
	S3.C1. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu na środowisko w zakresie ATM	S3.C1.Z1. Uwzględnienie aspektów środowiskowych w działalności operacyjnej S3.C1.Z2. Optymalizacja operacji lotniskowych
	S3.C2. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu na środowisko w zakresie ATM	
S3. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko	S4.C1. Rozwój działalności operacyjnej PAŻP	S4.C1.Z1. Integracja funkcjonalna ACC/APP (Zintegrowane Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym) S4.C1.Z2. Rozwój TWR
	S4.C2. Rozwój pozaoperacyjnej działalności PAŻP	S4.C2.Z1. Zwiększenie przychodów z działalności pozanawigacyjnej PAŻP.
	S4.C3. Budowa FAB	S4.C3.Z1. Rozwój Baltic FAB S4.C3.Z2. Rozwój powiązań inter-FAB
	S4.C4. Podnoszenie efektywności pracy pracowników PAŻP	S4.C4.Z1. Wzrost produktywności pracowników operacyjnych S4.C4.Z2. Wzrost produktywności pracowników pozaoperacyjnych
	S4.C5. Podnoszenie poziomu jakości usług	S4.C5.Z1. Rozwój i wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w zakresie zarządzania S4.C5.Z2. Doskonalenie i zabezpieczenie infrastruktury informatycznej w obszarze zarządzania PAŻP
	S4.C6. Dokształcanie systemu rozwoju zawodowego	S4.C6.Z1. Doskonalenie systemu ocen pracowniczych (SOP) S4.C6.Z2. Doskonalenie polityki zarządzania personelem
	S4.C1. Rozwój działalności operacyjnej PAŻP	
	S4.C2. Rozwój pozaoperacyjnej działalności PAŻP	
	S4.C3. Budowa FAB	
	S4.C4. Podnoszenie efektywności pracy pracowników PAŻP	
	S4.C5. Podnoszenie poziomu jakości usług	
S4. Optymalizowanie efektywności kosztowej	S4.C6. Dokształcanie systemu rozwoju zawodowego	
	S4.C1. Rozwój działalności operacyjnej PAŻP	
	S4.C2. Rozwój pozaoperacyjnej działalności PAŻP	
	S4.C3. Budowa FAB	
	S4.C4. Podnoszenie efektywności pracy pracowników PAŻP	
	S4.C5. Podnoszenie poziomu jakości usług	

Źródło: opracowanie własne PAŻP.

ROZDZIAŁ PIERWSZY – CEL STRATEGICZNY S1 – UTRZYMANIE WYSOKIEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU LOTNICZEGO (SAFETY)

Zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 691/2010, w pierwszym okresie odniesienia ustalenie celów w zakresie skuteczności działania w obszarze bezpieczeństwa nie było obligatoryjne. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania w obszarze *safety* podlegały jednak monitorowaniu przez krajowe organy nadzoru.

Realizacja celu S1 osiągnięta była w roku sprawozdawczym 2014, głównie poprzez:

1.1. Utrzymanie i doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego (SMS) S1.C1.

• Rozwój i doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) (S1.C1.Z1)

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

W 2014 roku do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych zgłoszono łącznie 1 456 zdarzeń ATM/CNS, w tym 7 zdarzeń organizacyjnych, 40 zdarzeń technicznych oraz 1409 zdarzeń operacyjnych.

Przeprowadzono w PAŻP 567 postępowań wyjaśniających oraz oceny zdarzeń ATM/CNS. Zakończono także 48 postępowań wyjaśniających i ocen zdarzeń zarejestrowanych w roku 2013.

• Rozwój kultury bezpieczeństwa (Safety) (S1.C1.Z2)

W ramach działań rozwijania i doskonalenia kultury bezpieczeństwa w PAŻP kontynuowano współpracę z kontrolerami wyznaczonymi do pełnienia funkcji Local Safety Manager (LSM) w poszczególnych organach ATS. W 2014 roku współpraca Biura Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Lotniczego i Jakości Usług oraz LSM odbywała się w następujących obszarach:

- analizy bezpieczeństwa ruchu lotniczego dotyczących reprezentowanego organu służb ruchu lotniczego;
- system raportowania i wyjaśniania zdarzeń w ruchu lotniczym;
- proces certyfikacji PAŻP oraz audytowania w ramach nadzoru bieżącego ULC;
- przeglądy, monitorowanie i promocja bezpieczeństwa ruchu lotniczego w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami prawa i rozwoju kultury bezpieczeństwa w poszczególnych ośrodkach PAŻP.

• Monitoring i promocja bezpieczeństwa (S1.C1.Z1; S1.C1.Z2)

W 2014 roku opracowano cztery okresowe raporty o stanie bezpieczeństwa w FIR Warszawa (za 2013 rok oraz za pierwszy, drugi i trzeci kwartał roku 2014), uwzględniające zestawienia zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego oraz obejmujące obszary, w których najczęściej te zdarzenia miały miejsce. Przygotowano, opublikowano i rozdystrybuowano wśród personelu operacyjnego 4 Biuletyny Bezpieczeństwa „Bezpiecznik” wraz z dodatkowym numerem specjalnym poświęconym zagadnieniom MODE S.

• Rozpowszechnianie doświadczeń z zakresu bezpieczeństwa (S1.C1.Z1.; S1.C1.Z2)

W 2014 roku kontynuowano szkolenia uświadamiające w zakresie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) skierowane do personelu operacyjnego, technicznego oraz do pracowników administracyjnych. W 2014 roku odbyło się 7 szkoleń SMS, w których udział wzięły 82 osoby, w tym 4 szkolenia przeznaczone dla personelu administracyjnego oraz 3 szkolenia przeznaczone dla personelu służb ruchu lotniczego. Ponadto przeprowadzono 1 szkolenie dla praktykantów ruchu lotniczego.

• Analizy bezpieczeństwa przy wprowadzaniu zmian w systemach funkcjonalnych ATM/CNS (S1.C1.Z2)

W 2014 roku opracowano analizy zagrożeń funkcjonalnych dla każdej zmiany w systemie zarządzania ruchem lotniczym. Każda zmiana w elementach, podsystemach lub systemie ATM/CNS, podlegała ocenie oraz klasyfikacji pod względem jej wpływu na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, zgodnie z zapisami zawartymi w karcie procesu KP-SMS – „Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu lotniczego.

Przeglądy bezpieczeństwa (S1.C1.Z1; S1.C1.Z2)

Zrealizowano dwa rodzaje przeglądów bezpieczeństwa – okresowe (zgodnie z Planem przeglądów bezpieczeństwa na rok 2014) oraz celowe (pozaplanowe, przeprowadzane na polecenie Dyrektora Biura Zarządzania Bezpieczeństwa Ruchu Lotniczego i Jakości Usług).

1.2. Zapewnienie ciągłości świadczonych służb S1.C5.

• Rozwój planów awaryjnych (S1.C5.Z1)

W 2014 roku dokonano aktualizacji planów awaryjnych w związku ze zmianami w systemie funkcjonalnym ATM, w szczególności dotyczącymi wdrożenia operacyjnego systemu Pegasus_21, współpracy z NMOC oraz organizacji pracy poszczególnych organów ATS w przypadkach awarii.

W 2014 roku nie zarejestrowano żadnego wypadku lotniczego z bezpośrednim lub pośrednim udziałem ATM. Odnotowano 4 incydenty, które po zbadaniu zakwalifikowano jako poważne incydenty (kategorii zagrożenia A), w tym 3 z bezpośrednim udziałem ATM oraz 1 bez udziału ATM. W procesie badania zdarzeń określono wnioski i wymagania bezpieczeństwa w celu eliminacji lub ograniczenia występowania podobnych zdarzeń w przyszłości.

Cel S1 realizowany był również poprzez:

- utrzymanie infrastruktury CNS oraz wspomagającej S1.C2 (S1.C2.Z1; S1.C2.Z2; S1.C2.Z3; S1.C2.Z4);
- rozwój infrastruktury CNS oraz wspomagającej S1.C3 (S1.C3.Z1; S1.C3.Z2; S1.C3.Z3; S1.C3.Z4);
- wdrożenie nowoczesnych urządzeń i technologii w zarządzaniu informacją lotniczą S1.C4 (S1.C4.Z1; S1.C4.Z2).

Szczegółowy zakres realizowanych zadań opisano w części Rozdziału IV podrozdział 4.1.1. „Inwestycje” oraz załączniku nr 1 do niniejszego dokumentu.

Działania podjęte do realizacji celu S1 w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi zostały opisane szczegółowo w Rozdziale V „Pozostałe istotne działania PAŻP w 2014 roku - w ramach zarządzania zasobami ludzkimi”.

W 2014 roku PAŻP osiągnęła założone cele bezpieczeństwa, których podstawową przesłanką było utrzymanie dotychczasowego poziomu bezpieczeństwa, a przy założeniu wzrastającego ruchu lotniczego - jego dodatkowe podniesienie w obszarach, w których było to możliwe.

ROZDZIAŁ DRUGI – CEL STRATEGICZNY S2 – ZAPEWNIENIE WYMAGANEJ POJEMNOŚCI PRZESTRZENI POWIETRZNEJ (CAPACITY)

Zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 691/2010, w pierwszym okresie odniesienia ustalenie celów w zakresie skuteczności działania w obszarze Capacity było obligatoryjne.

Miernikiem pojemności przestrzeni powietrznej są **opóźnienia trasowe w ruchu lotniczym** [min/lot].

Decydujący wpływ na minimalizację opóźnień w ruchu lotniczym miało wdrożenie w listopadzie 2013 roku nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym w FIR Warszawa. Zrealizowana w 2014 roku wartość wskaźnika opóźnień trasowych na poziomie **0,79 min/lot** jest wynikiem niższym od zaplanowanego w KPSD - 0,48 min/lot. Szczegółowa prezentacja wskaźnika znajduje się w Rozdziale VI *Ocena skuteczności działania* – podrozdział 6.1. *Realizacja wskaźników*.

Najważniejsze czynności wykonane w 2014 roku w ramach realizacji celu strategicznego S2:

2.1. Dostosowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych S2.C1.

• Realizacja wdrożenia nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym: S2.C1.Z1

- podniesiono parametry przepustowości przestrzeni zgodnie z *Planem Wykonawczym Pojemności*, uwzględniając procesy adaptacji kontrolerów ACC, aktualizacji oprogramowania PEGASUS_21 oraz doskonalenia współpracy operacyjnej;

- w maju 2014 zakończono proces redukcji pojemności i przywrócono 100% poziom odpowiadający systemowi AMS2000+. Faktyczna przepustowość była jednak ograniczona w zakresie parametru *occupancy*, którego zwiększenie ze względów bezpieczeństwa operacji nie było możliwe przed sezonem letnim;
- wspólnie z Network Managerem opracowano pakiet środków ATFCM mających na celu zminimalizowanie opóźnień i uczynienie przepływu ruchu wykonalnym na poziomie deklarowanych pojemności godzinowych w sytuacji znacznego i nieprzewidzianego wzrostu ruchu w lipcu 2014 (efekt sytuacji w zachodniej Ukrainie, strajki w Europie i związane z nimi zaburzenia przepływu ruchu lotniczego w Europie Zachodniej) ;

2.2. Doskonalenie kompleksowego zarządzania przestrzenią powietrzną S2.C2.

- Zoptymalizowano i uelastyczniono ilość i czas otwarcia maksymalnej ilości sektorów ACC; S2.C2.Z1
- Przywrócono stosowanie dynamicznego zarządzania pojemnościami sektorowymi (praca z użyciem RATE) oraz stosowanie lokalnych narzędzi redukcji opóźnień (STAM); S2.C2.Z1
- Wprowadzono nowe konfiguracje sektorów łączonych ACC celem podniesienia wydajności systemu i minimalizacji opóźnień trasowych; S2.C2.Z1
- Wprowadzono uzgodnione z NMC EUROCONTROL scenariusze ruchowe, których zadaniem było odciążenie sektorów ACC wykazujących przekroczenia przepływu ruchu w godzinach szczytowych
- Uniknięto stosowania Euro-restrykcji i scenariuszy generujących omijanie FIR Warszawa

2.3. Doskonalenie technologii pracy kontrolerów ruchu lotniczego S2.C3.

- Zoptymalizowano rozkład dobowy pracy kontrolerów ACC pod kątem efektywności; S2.C3.Z1
- Prowadzono ciągły monitoring wielkości dobowego ruchu, opóźnień dziennych, rozkładu ruchu przewidywanego i wykonanego, wskaźnika godzinowego ilości operacji; S2.C3.Z1

Działania podjęte do realizacji celu S2.C4 w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi zostały opisane szczegółowo w rozdziale V „Pozostałe istotne działania PAŻP w 2014 roku - w ramach zarządzania zasobami ludzkimi”.

ROZDZIAŁ TRZECI – CEL STRATEGICZNY S3 – MINIMALIZOWANIE PRZEZ PAŻP NEGATYWNEGO WPLYWU LOTNICTWA NA ŚRODOWISKO (ENVIRONMENT)

Zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 691/2010, w pierwszym okresie odniesienia ustalenie celów w zakresie skuteczności działania w obszarze środowisko nie było obligatoryjne. PAŻP monitoruje dodatkowe wskaźniki środowiskowe prezentowane w Rozdziale 6 – Ocena Skuteczności Działania – Wskaźniki.

Realizacja celu strategicznego S3 w 2014 r. obejmowała:

3.1. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu na środowisko w zakresie ATM S3.C1.

- **Zmniejszanie emisji zanieczyszczeń (CO₂ i NO_x)** do powietrza w trakcie spalania paliwa przez statki powietrzne S3.C1 (S3.C1.Z1; S3.C1.Z2);

Wprowadzenie w 2014 roku nowych DCT, przyczyniło się do uzyskania korzyści o charakterze ekonomicznym (dla operatorów statków powietrznych) oraz środowiskowym – w 2014 roku możliwe było **skrócenie dystansu o 8 316 NM**, co z kolei przełożyło się na **oszczędności paliwa (588 ton)** i tym samym **redukcję emisji CO₂ (1 850 ton)**.

Rozpowszechniano i promowano lądowania techniką CDA/CDO na największych lotniskach kontrolowanych w FIR Warszawa. Wyniki pomiarów wykonywanych przez PAŻP wskazują, że łącznie w 2014 roku, w TMA Warszawa, zrealizowano 39 834 operacji techniką CDO. Biorąc pod uwagę szacunki opracowane przez EUROCONTROL, mówiące o oszczędności zużycia paliwa od 50 do 150 kg na dolot. **Wykonanie przez PAŻP**

39 834 operacji spowodowało zmniejszenie zużycia paliwa od 1 992 do 5 975 ton oraz niższą emisję CO₂ od 6 274 do 18 822 ton.

Zadaniem wpisującym się w kwestie ochrony środowiska jest uruchomienie projektu A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) na lotnisku Chopina w Warszawie. Projekt ten realizowany jest wspólnie przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPL), PAŻP, LOT oraz firmy handlingowe: LS Airport Services i Welcome Airport Services. W wyniku jego wdrożenia spodziewane są korzyści w postaci: skrócenia czasów kołowania, zmniejszenia zużycia paliwa, zmniejszenia emisji CO₂ i NO_x oraz zwiększenia świadomości operacyjnej.

- **Optymalizacja operacji lotniskowych - ograniczanie poziomu hałasu generowanego przez statki powietrzne** przy prowadzeniu ruchu lotniczego S3.C1 (S3.C1.Z1 i Z2).

W 2014 r. w siedmiu portach lotniczych o największym natężeniu ruchu (Gdańsk, Kraków, Katowice, Modlin, Poznań, Warszawa, Wrocław) obowiązywały uzgodnione pomiędzy PAŻP i zarządzającymi portami lotniczymi procedury ograniczenia hałasu. Procedury opublikowane w AIP Polska obejmują m.in.: wykonywanie podejść ww. techniką CDA/CDO, wykonywanie zakrętów przez A/C - po osiągnięciu określonej wysokości, ograniczenia w stosowaniu przez A/C rewersorów, ograniczenia w wykonywaniu operacji w godzinach nocnych, ustalenie preferencji wyboru kierunku drogi startowej w użyciu, monitorowanie hałasu. Nowe procedury ograniczania hałasu w 2014 r. wdrożono na lotnisku we Wrocławiu, Poznaniu, a na przełomie 2014 i 2015 r. także w Gdańsku. Biorąc pod uwagę szacunki opracowane przez EUROCONTROL, stosowanie techniki CDA/CDO pozwala obniżyć poziom hałasu na ziemi o 1-5 dB na operację lotniczą.

Pozostałe zadania w obszarze ochrony środowiska realizowane w 2014 roku to:

- Zagospodarowanie odpadów S3.C1 (S3.C1.Z1);
- Opiniowanie programów technicznych w zakresie ochrony środowiska S3.C1 (S3.C1.Z1);
- Doskonalenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania w zakresie Środowiska (S3.C1.Z2);
- Utrzymanie dopuszczalnego poziomu emisji pól elektromagnetycznych do środowiska S3.C1 (S3.C1.Z2);
- Minimalizacja zużycia energii elektrycznej m.in. poprzez zastosowanie oświetlenia LED S3.C1 (S3.C1.Z2).

W 2014 roku rozpoczęto przygotowania do uruchomienia projektu ADV-TWR (*Advanced Tower*) na krajowych lotniskach komunikacyjnych. Projekt ADV-TWR traktowany jest przez EUROCONTROL jako uzupełnienie A-CDM, wdrażany jest na lotniskach o mniejszym natężeniu ruchu lotniczego. ADV-TWR umożliwia bezpośrednią współpracę pomiędzy TWR a *Network Manager Operations Centre* w EUROCONTROL (NMOC) poprzez przesyłanie depech *Departure Planning Information* (DPI) z TWR do NMOC.

ROZDZIAŁ CZWARTY – CEL STRATEGICZNY S4 – OPTYMALIZOWANIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ (COST EFFECTIVENESS)

Największy wpływ na efektywność kosztową mają dwa obszary skuteczności działania: kosztowy oraz pojemności przestrzeni. Wyróżnia się dwa główne nośniki kosztów, tj. koszty pracy licencjonowanego personelu operacyjnego oraz koszty rozwoju, modernizacji i utrzymania infrastruktury technicznej.

Pojemność przestrzeni mierzona jest natomiast w minutach opóźnienia na operację lotniczą. Dla użytkowników przestrzeni powietrznej opóźnienia te stanowią źródło dodatkowych kosztów, co wskazuje na bezwzględną zależność pomiędzy tymi dwoma obszarami. Jedną z analizowanych przyczyn opóźnień jest niedobór personelu operacyjnego, który nasila się w okresach wzmożonego ruchu lotniczego.

Działania w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi, realizowane w 2014 roku w ramach celu strategicznego S4 przedstawiono w odpowiednich podrozdziałach Rozdziału V „Zagadnienia horyzontalne”.

W Rozdziale V zawarto również informacje dotyczące rozwoju działalności operacyjnej (S4.C1) oraz działalności pozaoperacyjnej (S4.C2), a także zrealizowanych w 2014 roku działań w zakresie budowy FAB (S4.C3).

Koszty poniesione na realizację powyższych działań w podziale na koszty operacyjne, pozostałe koszty operacyjne i finansowe zostały zawarte w części Finansowej Sprawozdania rozdział II „Sprawozdanie z całkowitych dochodów”.

Cele i wskaźniki zaplanowane na lata 2012-2014 na poziomie kraju w obszarze efektywności kosztowej, zawarte w Krajowym Planie Skuteczności Działania zaprezentowane są w Rozdziale nr VI Ocena skuteczności działania – podrozdział 6.1. *Realizacja wskaźników*.

ROZDZIAŁ PIĄTY – ZAGADNIENIA HORYZONTALNE

5.1. Służby Żeglugi Powietrznej

Główne działanie Służby Żeglugi Powietrznej w 2014 roku to przywrócenie wielkości obsługiwanego ruchu, po wprowadzeniu do użytku operacyjnego w listopadzie 2013 roku nowego systemu ATM – PEGASUS_21 oraz zapewnienie ciągłości pracy służb i utrzymanie na wysokim poziomie wydajności operacyjnej - szczególnie wobec zidentyfikowanych braków kadrowych w grupie kontrolerów ruchu lotniczego (na poziomie ok. 20%). Opis działań szczegółowych dotyczących Służby Żeglugi Powietrznej znajduje się w Części II, Rozdział Drugi - Cel strategiczny S2 - Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej (Capacity). Wśród pozostałych zadań zrealizowanych w 2014 roku, należy wymienić:

- przygotowanie planu redukcji braków kadrowych (wieloletni plan szkoleń – listopad 2014 roku) oraz planu ograniczenia godzin nadliczbowych w służbach kontroli ruchu lotniczego (korekta planu rekrutacji, grafików i rosterów); S2.C4.; S4.C4;
- przygotowanie do modernizacji funkcjonalności PEGASUS_21; S2.C1;
- opracowanie planu wdrożenia podziału pionowego; S2.C2;
- utrzymywanie współpracy z narodowym przewoźnikiem PLL LOT w trybie cyklicznych spotkań koordynacyjno-informacyjnych;
- przygotowanie do wdrożenia EUROAT; S2.C2.
- poprawę skuteczności zarządzania pojemnością między innymi poprzez przygotowanie do wdrożenia w 2015 r. „Traffic Managera”; S2.C2;
- udział personelu służb ruchu lotniczego w symulacji RTS w ramach realizacji projektu PP2010+. S2.C3.

5.2. Służba Informacji Lotniczej (AIS) S1.C4

W 2014 roku PAŻP realizowała zadania obejmujące upowszechnianie danych i informacji lotniczych dotyczących całego terytorium RP oraz obszarów poza jego terytorium, w których RP jest odpowiedzialna za zapewnienie służb ruchu lotniczego. Najważniejsze zadania zrealizowane w tym zakresie w 2014 roku:

- zakończenie prac nad przygotowaniem AIS do implementacji rozporządzenia Komisji (UE) nr 73/2010 z 26 stycznia 2010 roku, ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (*Aeronautical Data Quality – ADQ*), - drugi etap, który wszedł w życie 01.07.2014 r. (S1.C4.Z2);
- uruchomienie i wprowadzenie do pracy operacyjnej systemu IAS 8.2 (S1.C4.Z1);
- zakup i wdrożenie operacyjne oprogramowania do przekazywania danych od dostawców za pomocą bezpośredniego połączenia elektronicznego (S1.C4.Z2);
- zakończenie procesu zmiany wartości w jednostkach metrycznych w AIP Polska, AIP VFR oraz MIL AIP na wartości w jednostkach alternatywnych dla lotnictwa zgodnie z Załącznikiem 5 do Konwencji chicagowskiej; S1.C5; S1.C5.Z2;
- rozpoczęcie sprzedaży mapy VFR oraz map zawartych w AIP VFR w wersji elektronicznej, których dystrybucją zajmowała się niemiecka firma (IFOS); S4.C2.; S4.C2.Z1;

- przeprowadzenie trzech szkoleń komercyjnych dla dostawców danych do AIS, będących jednym z wymogów opisanych w Rozporządzenia Komisji Europejskiej (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 roku. S4.C2.; S4.C2.Z1.

5.3. Ośłona meteorologiczna lotnictwa S1.C5.Z2

W 2014 r. realizowano umowę z IMGW PIB dot. dostarczania danych i informacji meteorologicznych dla potrzeb PL Lublin i PL Warszawa/Modlin, która obowiązywała do 31 grudnia 2014 roku.

W 2014 roku kontynuowano działania związane m.in. z prezentacją danych meteorologicznych w Zintegrowanym Systemie Danych Operacyjnych PANDORA. System został uruchomiony operacyjnie w CZRL Warszawa (listopad 2013), a w ośrodkach terenowych PAŻP w II kw. 2014 r.

We współpracy z IMGW PIB kontynuowano realizację projektu MeteoFlight - „Wyznaczenie i wizualizacja stref zagrożeń meteorologicznych (WZ) z wykorzystaniem radarów meteorologicznych dla potrzeb służb ruchu lotniczego”. System MeteoFlight prezentuje tzw. Wskaźniki Zagrożeń (WZ), wyznaczone na podstawie wybranych parametrów meteorologicznych. Zobrazowanie systemu MeteoFlight zostało zintegrowane z systemem PANDORA i jest dostępne testowo na wszystkich stanowiskach służb ruchu lotniczego PAŻP. PAŻP jest właścicielem automatycznych systemów pomiarowych parametrów meteorologicznych AWOS zlokalizowanych na 11 lotniskach kontrolowanych, a od grudnia 2014 roku na 10 lotniskach kontrolowanych (system AWOS na lotnisku EPZG wykreślony z RLUN, Zarządzający we współpracy z firmą Romny na lotnisku EPZG oddał do użytku operacyjny system Combitech AWOS7). Dla potrzeb ośłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, na mocy zawartej umowy, Agencja odpłatnie udostępniała IMGW PIB, w roku sprawozdawczym – 2014, dane z systemów AWOS.

5.4. Zarządzanie zasobami ludzkimi

5.4.1. Rekrutacje

W 2014 roku została przeprowadzona kompleksowa analiza współpracy z firmą zewnętrzną, odpowiedzialną za wsparcie w realizacji procesów rekrutacji, która wykazała, że wykonawca nie znał specyfiki działalności PAŻP i nie zapewniał satysfakcjonującego poziomu jakości kandydatów.

Czynniki te zaważyły na decyzji o zakończeniu współpracy z firmą zewnętrzną w dniu 31.12.2014 r.

Procesy rekrutacji i selekcji w PAŻP, doskonalone były w 2014 roku poprzez:

- opracowanie nowej Procedury Rekrutacji i Selekcji;
- uczestnictwo w procesie Zleceniodawcy lub wskazanej przez niego osoby odpowiedzialnej za dokonanie oceny merytorycznej kandydata;
- realizowanie w pierwszej kolejności rekrutacji wewnętrznej. W sytuacji braku właściwych kompetencji oraz kwalifikacji wewnątrz organizacji zleceniodawca uprawniony był do wystąpienia z prośbą o zgodę na rekrutację zewnętrzną;
- realizację rekrutacji zewnętrznej tylko po uzyskaniu zgody Prezesa PAŻP;
- realizację procesu rekrutacji na kurs dla kandydatów na kontrolera ruchu lotniczego zgodnie z europejskimi standardami z wykorzystaniem narzędzi oferowanych przez EUROCONTROL;
- zastosowanie w procesie rekrutacji do PAŻP oświadczeń o treści „Czy w PAŻP jest zatrudniony członek Pani/Pana rodziny lub osoba pozostająca z Panią/Panem we wspólnym pożyciu, krewny lub powinowaty do drugiego stopnia lub osoba związana z Panią/Panem z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli?”.

Szczegółowe dane w zakresie przeprowadzonych naborów w 2014 roku prezentowane są w tabeli poniżej:

Tab. 2 Rekrutacje w PAŻP

Rodzaj rekrutacji	Liczba realizowanych naborów		Liczba etatów, na które prowadzone były nabory	
	na kurs dla kandydatów na kontrolera ruchu lotniczego	na pozostałe stanowiska w PAŻP	na kurs dla kandydatów na kontrolera ruchu lotniczego	na pozostałe stanowiska w PAŻP
Rekrutacje wewnętrzne	2	81	79*	110
Rekrutacje zewnętrzne	2	44	79*	69

* liczba etatów łącznie w naborach zewnętrznych i wewnętrznych

Źródło: opracowanie własne PAŻP

Udział rekrutacji w poszczególnych kategoriach PRU wygląda następująco:

Tab. 3 Rekrutacja w 2014 roku według kategorii PRU

Kategoria PRU	Rekrutacja wewnętrzna	Rekrutacja zewnętrzna
Kontrolerzy ruchu lotniczego	nie dotyczy	nie dotyczy
Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań	100%	-
Praktykanci ruchu lotniczego	nie dotyczy	nie dotyczy
Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego	nie dotyczy	nie dotyczy
Asystenci ATC	-	-
Pracownicy wsparcia operacyjnego	75%	25%
Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli	24%	76%
Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM		
Pracownicy administracyjni	65%	35%
Pracownicy służb pomocniczych	-	-

*łącznie dla obu kategorii

Źródło: opracowanie własne PAŻP

5.4.2. Realizacja planu zatrudnienia

W ramach realizacji zadania strategicznego **S4.C5.Z2 Doskonalenie polityki zarządzania personelem** ze względu na dbałość o optymalizację kosztową oraz w celu zapewnienia wykwalifikowanego personelu ATM/CNS adekwatnego do potrzeb operacyjnych, PAŻP planowała pozyskanie odpowiedniej liczby pracowników oraz optymalizację wykorzystania i rozwoju zasobów ludzkich wewnątrz organizacji.

W 2014 roku, zostały przeprowadzone dwa nabory (luty oraz wrzesień 2014 r.) na kurs dla kandydatów na kontrolera ruchu lotniczego, w celu wyłonienia osób posiadających odpowiednie kwalifikacje i umiejętności wymagane na stanowisku kontrolera ruchu lotniczego.

W procesie planowania zatrudnienia, w 2014 r. przyjęto jako bazowy do rozliczeń - statystycznie średni czas szkolenia od momentu jego rozpoczęcia w Ośrodku Szkolenia Lotniczego do uzyskania licencji kontrolera ruchu lotniczego.

Stan zatrudnienia

W 2014 roku w PAŻP kontynuowano system raportowania w podziale na kategorie Performance Review Unit – EUROCONTROL (PRU), a przedstawiane dane zgodne są z metodologią alokowania personelu i raportowania, która jest na bieżąco uzgadniana z EUROCONTROL.

Tab. 4 Stan zatrudnienia w etatach oraz osobach na dzień 31.12.2014 r. w porównaniu do stanu zatrudnienia na dzień 31.12.2013 r.

Kategoria PRU	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31-12-2013 r.	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31-12-2014 r.	Różnica	Stan zatrudnienia w osobach na dzień 31-12-2013 r.	Stan zatrudnienia w osobach na dzień 31-12-2014 r.	Różnica
Kontrolerzy ruchu lotniczego	483,86	481,92	-1,94	490	489	-1
Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań	6,00	10,00	4,00	6	10	4
Praktykanci ruchu lotniczego	43,00	47,90	4,90	43	48	5
Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego	33,50	51,50	18,00	36	54	18
Asystenci ATC	72,00	75,25	3,25	73	76	3
Pracownicy wsparcia operacyjnego	287,70	294,60	6,90	289	297	8
Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli	337,00	333,00	-4,00	338	334	-4
Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM	60,20	57,20	-3,00	61	58	-3
Pracownicy administracyjni	321,53	343,98	22,45	325	347	22
Pracownicy służb pomocniczych	108,75	108,25	-0,50	110	109	-1
Razem PAŻP	1 753,54	1 803,60	50,06	1 771	1 822	51

Źródło: opracowanie własne PAŻP.

W okresie od 01.01.2014 r. do 31.12.2014 r. w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej miały miejsce:

- przyjęcia zewnętrzne – zostało zatrudnionych 87,65 etatu, w tym:
 - praktykant ruchu lotniczego – 45,90 etatu,
 - praktykant-kontroler ruchu lotniczego – 1,00 etat,
 - kontroler ruchu lotniczego 0,25 etatu,
- zwiększenie wymiaru czasu pracy pracowników zatrudnionych – 2,96 etatu.

W tym samym okresie zatrudnienie zmniejszyło się o 37,50 etatu, z tego:

- ustanie stosunku pracy w związku z przejściem na emeryturę lub rentę – 7,00 etatów,
- rozwiązanie umowy o pracę z upływem okresu na jaki została zawarta – 1,50 etatu,
- wygaśnięcie stosunku pracy w związku ze śmiercią pracownika – 2,00 etaty,
- rozwiązanie umowy o pracę za wypowiedzeniem przez pracodawcę – 10,50 etatu
- rozwiązanie umowy o pracę na mocy porozumienia stron – 11,50 etatu, w tym:
 - praktykant ruchu lotniczego – 3,00 etaty,

- praktykant-kontroler ruchu lotniczego – 0,50 etatu,
- rozwiązanie umowy o pracę za wypowiedzeniem przez pracownika – 5,00 etatów,
- zmniejszenie wymiaru czasu pracy pracowników zatrudnionych – 3,04 etatu.

Na dzień 31 grudnia 2014 roku zatrudnionych było w PAŻP 1 822 osoby, co oznacza 2,9% wzrost zatrudnienia w stosunku do zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2013 roku, przy przeciętnym rocznym zatrudnieniu 1 784,13 osoby. W przeliczeniu na liczbę etatów, zatrudnienie na dzień 31 grudnia 2014 roku w PAŻP wyniosło 1 803,60 etatu, przy przeciętnym rocznym zatrudnieniu – 1 767,31 etatu.

Tab. 5 Realizacja planu zatrudnienia w 2014 roku²

Kategoria PRU	Planowany stan zatrudnienia w etatach na dzień 31-12-2014 r.	Stan zatrudnienia w etatach na dzień 31-12-2014 r.	Różnica
Kontrolerzy ruchu lotniczego	520,79	481,92	-38,87
Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań	4,00	10,00	6,00
Praktykanci ruchu lotniczego	46,00	47,90	1,90
Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego	72,00	51,50	-20,50
Asystenci ATC	86,18	75,25	-10,93
Pracownicy wsparcia operacyjnego	278,63	294,60	15,97
Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli	371,00	333,00	-38,00
Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM	68,20	57,20	-11,00
Pracownicy administracyjni	345,30	343,98	-1,32
Pracownicy służb pomocniczych	112,25	108,25	-4,00
Razem PAŻP	1 904,35	1 803,60	-100,75

Źródło: opracowanie własne PAŻP.

Różnice w planowanym i wykonanym stanie zatrudnienia na dzień 31.12.2014 r. wyszczególnione w tabeli są wynikiem następujących czynników:

- ograniczenia zatrudnienia do niezbędnego minimum z uwagi na wymogi Planu Finansowego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej zawartego w Ustawie Budżetowej na rok 2014,
- przygotowania do wdrożenia w listopadzie 2013 r. nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym Pegasus_21. Konsekwencją realizacji tego projektu było wstrzymanie szkolenia praktycznego praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego w okresie począwszy od III kwartału 2013 r. do końca I kwartału 2014 r.,
- braku zgłoszeń osób w trakcie procesu rekrutacji o odpowiednich, wymaganych kwalifikacjach lub rezygnacja kandydatów z przyjęcia oferty pracy w PAŻP, zmiany kategorii PRU wykwalifikowanego personelu (np. z powodu utraty uprawnień lotniczych z przyczyn zdrowotnych),

² Podawane w planach liczby pracowników zatrudnionych w poszczególnych kategoriach PRU, w tym kontrolerów ruchu lotniczego, są wartościami pożądanymi (wynikającymi z potrzeb operacyjnych, strategicznych) uwzględniające cele PAŻP na dzień planowania. Wg metodologii Eurocontrol, alokacja pracowników do kategorii PRU odbywa się po analizie zakresu zadań i czasu, który poświęcony jest na wykonanie danych czynności. Główne różnice wynikają z faktu, że w planie mamy do czynienia z pracownikami, których czynności alokowane były proporcjonalnie pomiędzy dwiema kategoriami: „Asystenci ATC” oraz „Pracownicy wsparcia operacyjnego”. Są to m.in. zadania Zespołu Przedtaktycznego Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz Zespołu Taktycznego Zarządzania Przestrzenią Powietrzną. W trakcie 2014 r. ustalono, iż ww. zadania będą alokowane wyłącznie do kategorii „Pracownicy wsparcia operacyjnego”.

- zmiany sposobu alokacji pomiędzy kategorią „Asystenci ATC” oraz „Pracownicy wsparcia operacyjnego”,
- różnicy w czasie pomiędzy przyjętym do planowania a rzeczywistym czasem szkoleniem na kontrolera ruchu lotniczego (rzeczywiste szkolenie odbywa się w indywidualnym czasie, z uwagi na personalne umiejętności i predyspozycje uczenia się poszczególnych praktykantów).
- eliminacji kandydatów podczas kolejnych etapów procesu szkolenia (np. kandydaci na kontrolerów ruchu lotniczego, którzy nie sprostali wymaganiom szkolenia praktycznego),
- oddelegowania kontrolerów ruchu lotniczego do innych zadań (np. udział w projektach specjalnych, nauczanie w ośrodku szkoleniowym, prace w charakterze instruktora na symulatorze lub prace na stanowisku kierowniczym),
- konieczności przeszkolenia kontrolerów ruchu lotniczego z uprawnieniami kontroli proceduralnej obszaru do uprawnień kontroli radarowej obszaru z uwagi na wdrożenie nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym Pegasus_21,
- pozyskania pracowników do kategorii „pracownicy wsparcia operacyjnego” w drodze rekrutacji wewnętrznej (np. praktykantów ruchu lotniczego, którzy nie ukończyli kolejnego etapu szkolenia, a którzy z racji nabytej wiedzy w PAŻP, mogą być wykorzystani do pracy na stanowiskach takich jak: operator symulatora, specjalista ds. dokumentacji ruchu lotniczego czy specjalista ds. analiz bezpieczeństwa ruchu lotniczego),
- realokacji pracowników pomiędzy kategoriami PRU w ramach rekrutacji wewnętrznych (np. pozyskanie praktykantów ruchu lotniczego z innych kategorii zawodowych) lub z powodu zmian organizacyjnych (np. planowane wyodrębnienie Ośrodka Szkolenia Lotniczego i konieczność zatrudnienia pracowników do obsługi symulatora).

Pozyskanie niższej, niż zaplanowana w 2014 r. liczby kontrolerów ruchu lotniczego było skutkiem kilku nakładających się na siebie czynników:

- zawieszaniem w latach poprzednich naborów na kurs dla kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego,
- brakiem możliwości szybkiego uzupełnienia „strat” (wynikających ze wstrzymania naborów) poprzez zwiększenie liczby kursów dla potencjalnych kontrolerów ruchu lotniczego z uwagi na ograniczenia Ośrodka Szkolenia Lotniczego (logistyczne i dydaktyczne),
- brakiem możliwości pełnego zaangażowania instruktorów OJT w szkolenie większej liczby praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego na stanowiskach operacyjnych z uwagi na bieżące, rosnące w sezonie potrzeby operacyjne przy nadal niewystarczającej liczbie kontrolerów ruchu lotniczego,
- przedłużającym się procesem wdrożenia nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym Pegasus_21 w miejsce systemu AMS2000+.

W roku sprawozdawczym 2014, szczególnie w grupie zawodowej kontrolerów ruchu lotniczego zidentyfikowano następujące ryzyka w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi:

- wzrost i/lub osiągnięcie limitu godzin nadliczbowych w organach ATC, które zapewniają służby na 2 lub więcej lotniskach;
- wzrost liczby godzin nadliczbowych w organach ATC związany z koniecznością kontynuowania szkoleń zawodowych kontrolerów ruchu lotniczego (utrzymanie kompetencji zawodowych, udział w zespołach projektowych etc.).

Agencja w 2014 r. podjęła działania zapobiegawcze, celem wyeliminowania ryzyk w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi poprzez:

- monitorowanie i modyfikowanie planów zatrudnienia uwzględniające zmieniający się stan zatrudnienia wewnątrz organizacji w kategoriach zawodowych PRU (realokacja pracowników), zmniejszający się stan zatrudnienia (odejścia pracowników),
- zniwelowanie braków kadrowych w określonych kategoriach zawodowych PRU poprzez zatrudnienie w określonych sytuacjach wyszkolonego personelu z naboru zewnętrznego posiadającego już doświadczenie i potrzebne kwalifikacje, czy też dla zapewnienia możliwie szybkiej obsady w otwieranych organach PAŻP, pozyskanie osób posiadających uprawnienia praktykanta kontrolera ruchu lotniczego.

5.4.3. Szkolenia

Tab. 6 Szkolenia w PAŻP (koszty w PLN)

Lp.	Szkolenia	Plan	Wykonanie
1	Szkolenia – suma łączna	7 271 523	3 384 616
2	Szkolenia pracowników – krajowe	3 170 456	1 413 174
3	Szkolenia pracowników – zagraniczne	1 849 203	690 166
4	Szkolenia pracowników – dot. ŚTiWN	1 863 747	1 131 145
5	Szkolenia pracowników – dopłaty do studiów	388 117	150 131

Źródło: opracowanie własne PAŻP.

Jako przyczyny niższego niż planowano wykonania kosztów szkoleń należy wymienić: przedłużające się procedury przetargowe oraz uzyskiwanie niższych ofert (bez utraty jakości) podczas udzielania zamówień, zarówno w trybie PZP, jak i poza ustawą PZP.

W ramach szkoleń zagranicznych realizowano głównie cel **S2.C4.Z2 Rozwój i szkolenie personelu ATS w celu podniesienia kwalifikacji** poprzez prowadzone szkolenia „Aviation English” dla personelu licencjonowanego (KRL), zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 roku ustanawiającym szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.

W 2014 roku zostało przeszkolonych 85 kontrolerów ruchu lotniczego. Celem przedmiotowego szkolenia było przygotowanie personelu licencjonowanego do cyklicznych egzaminów ELPAC, zgodnie z wymogami ICAO oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ruchu lotniczym (**S1**).

W 2014 roku rozpoczęto cykl szkoleń związanych z zarządzaniem projektami w celu poprawy skuteczności realizacji inwestycji, obejmujących m.in. zakup i montaż specjalistycznych urządzeń CNS. **S2.C4.Z2 i S2.C1.Z1.**

Wykonano szkolenia Local Safety Management (SA1 i SA2 łącznie 40 pracowników), które zostało przeprowadzone przez EUROCONTROL Institute of Air Navigation Services w Polsce, celem przygotowania kontrolerów ruchu lotniczego do pełnienia funkcji Local Safety Manager. Tym samym pozyskano narzędzia i metodologię do analizy zmian w systemie ATM/ANS. **S1.C1.Z2.**

W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu dydaktycznego oraz przekazywania wiedzy w ramach wewnętrznych szkoleń, PAŻP realizował szkolenia trenerskie, w tym szkolenia rozwijające i odświeżające techniki prowadzenia zajęć przez trenerów oraz instruktorów prowadzących praktyki stanowiskowe (OJT). W 2014 roku z tego typu szkoleń skorzystało łącznie 70 trenerów/instruktorów. W 2014 roku szkolenia odświeżające HUM-OJTIREF prowadzone były przez instruktorów z ośrodka IANS EUROCONTROL. W ramach szkoleń HUM-OJTIREF zostało przeszkolonych 46 kontrolerów ruchu lotniczego – instruktorów OJT **S2.C1.Z1, S4.C6.Z2, S2.C4.Z2.**

Szczegółową informację na temat liczby pracowników przeszkolonych w poszczególnych obszarach w 2014 roku przedstawia poniższa tabela.

Tab. 7 Szkolenia w PAŻP w poszczególnych obszarach

OBSZAR SZKOLEŃ	ILOŚĆ PRACOWNIKÓW PLANOWANYCH DO PRZESZKOLENIA	ILOŚĆ PRACOWNIKÓW PRZESZKOLONYCH	WYKONANIE - LICZBA UCZESTNIKÓW - %
Szkolenia językowe: Aviation English dla KRL, Specjalistyczne szkolenie dla pracowników, DOFINANSOWANIE j. angielskiego we własnym zakresie.	393	193	49%
Szkolenia z obszaru IT, CNS/ATM, zarządzania projektami: obsługa urządzeń, systemów, oprogramowania itp.	1 450	417	29%
Szkolenia dla personelu licencjonowanego związane z pracą zespołową, szczególnie w trudnych sytuacjach: TRM, CISM	271	31	11%
BEZPIECZEŃSTWO	125	60	48%
BHP	772	433	56%
ZAKUPY (PZP) – aktualizacja przepisów	102	234	229%
FINANSE I KSIĘGOWOŚĆ	104	35	34%
TRANSPORT	63	59	94%
ZSZ, KONTROLA I AUDYT	31	41	132%
SAMOLOT - obsługa	15	5	33%
HR, PRZEPISY, TRENERSKIE, MEDYCINA	152	380	250%
METEOROLOGICZNE	20	46	230%
Szkolenia związane z utrzymaniem uprawnień pracowników (urządzenia elektroenergetyczne, chłodnicze, elektryczne)	63	105	167%
MS Office	121	281	232%
RAZEM	3 682	2 320	63%

Źródło: opracowanie własne PAŻP.

Tab. 8 Szkolenia w PAŻP w poszczególnych grupach pracowników – wg kat. PRU

PRU	Ilość osób przeszkolonych
1 - Kontrolerzy ruchu lotniczego	417
2 - Kontrolerzy ruchu lotniczego oddelegowani do innych zadań	9
3 - Praktykanci ruchu lotniczego	1
4 - Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego	14
5 - Asystenci ATC	28
6 - Pracownicy wsparcia operacyjnego	237
7A - Pracownicy wsparcia technicznego operacyjnych systemów CNS/ATM, monitoringu i kontroli	728
7B - Pracownicy wsparcia technicznego ds. rozwoju i wdrożeń systemów CNS/ATM	105
8 - Pracownicy administracyjni	648
9 - Pracownicy służb pomocniczych	133
Suma końcowa	2 320

Źródło: opracowanie własne PAŻP

5.5. Finansowanie UE

5.5.1. POLiŚ 2007-2013

W 2014 roku kontynuowano realizację indywidualnego projektu PAŻP w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 „Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym”. Umowa o dofinansowanie opiewała na kwotę 297,10 mln PLN, natomiast wartość całkowita inwestycji przekraczała 475,81 mln PLN. 13 czerwca 2014 roku Komisja Europejska wydała decyzję potwierdzającą dofinansowanie projektu ze środków Funduszu Spójności.

Projekt obejmuje w szczególności inwestycje w nową infrastrukturę, których celem jest poprawa bezpieczeństwa, zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej oraz zmniejszenie negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko naturalne.

Elementami infrastruktury powstałymi w ramach realizacji projektu są:

- sieć radioodległościomierzy (DME) oraz radioodległościomierzy kolokowanych z radiolatarniami ogólnokierunkowymi (VOR/DME) umożliwiającą statkom powietrznym określenie ich pozycji; realizacja celu S1 (utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego) poprzez S1.C3 (rozwój infrastruktury CNS oraz wspomagającej); S1.C3.Z2 (rozwój infrastruktury NAV);
- nowe systemy lądowania według wskazań przyrządów zlokalizowane na czterech lotniskach; realizacja celu S1 (utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego) poprzez S1.C2 (utrzymanie infrastruktury CNS oraz wspomagającej); S1.C2.Z2 (utrzymanie infrastruktury NAV);
- nowe ośrodki kontroli ruchu lotniczego pozwalające na zarządzanie ruchem lotniczym oraz ruchem pojazdów na wybranych lotniskach; S4 (optymalizowanie efektywności kosztowej) poprzez S4.C1 (rozwój działalności operacyjnej PAŻP), S4.C1.Z2 (rozwój TWR);
- ośrodki radiokomunikacji (OR) zapewniające utrzymanie łączności radiowej między statkami powietrznymi a organem zarządzania ruchem lotniczym; S1 (utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego) poprzez S1.C3 rozwój infrastruktury CNS oraz wspomagającej; S1.C3.Z1 (rozwój infrastruktury COM);
- infrastrukturę dozoru (radary pierwotne i wtórne) obejmująca sieć urządzeń dostarczających informacji o statku powietrznym (jego lokalizacji, prędkości, numerze identyfikacyjnym itp.) wraz z siecią przesyłu danych pomiędzy radarami (PRANET) oraz system monitorowania informujący o awariach radarów wchodzących w skład sieci; S1 (utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego) poprzez S1.C2 (utrzymanie infrastruktury CNS oraz wspomagającej); S1.C2.Z3 (utrzymanie infrastruktury SUR);
- klimatyzację zamontowaną w centrum kontroli ruchu lotniczego; S1 (utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego) poprzez S1.C5 (zapewnienie ciągłości świadczonych usług); S1.C5.Z2 (zabezpieczenie techniczne ciągłości świadczonych usług);
- system zarządzania ruchem lotniczym PEGASUS_21 (*Polish Enhanced Generation ATC System for Unified Solutions of 21st Century*) wraz z urządzeniami pomocniczymi tj.: S2. (zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej) poprzez S2.C1 (dostosowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym do potrzeb operacyjnych); S2.C1.Z1 (wdrożenie i doskonalenie systemu PEGASUS 21);

W ramach rozliczania projektu, PAŻP przedkładał cyklicznie (w trybie kwartalnym) Instytucji Pośredniczącej II stopnia wnioski o płatność. W 2014 r. PAŻP złożyła 4 wnioski:

- w marcu 2014 r. na kwotę wydatków kwalifikowanych: 4 183 tys. PLN, pozyskując 3 388 tys. PLN dotacji;
- w czerwcu 2014 r. na kwotę wydatków kwalifikowanych: 12 655 tys. PLN, pozyskując 10 404 tys. PLN dotacji;
- we wrześniu 2014 r. na kwotę wydatków kwalifikowanych: 7 405 tys. PLN, pozyskując 6 038 tys. PLN dotacji;

- w grudniu 2014 r. na kwotę wydatków kwalifikowalnych: 7 262 tys. PLN, występując o 5 951 tys. PLN dotacji (wpływ na rachunek w 2015 r.).

Pod względem stanu zaawansowania finansowego projektu łącznie w 2014 r. PAŻP wystąpiła o 31 505 tys. PLN. Z uwagi na czas oceny wniosków o płatność w 2014 r. odnotowano wpływ dotacji w wysokości 24 435 tys. PLN, co obejmuje rozliczenie 3 wniosków o płatność złożonych w 2014 r. i części wydatków kwalifikowalnych przedkładanych w 2013 r.

Z przyznanej dla PAŻP maksymalnej kwoty dotacji 297 101 tys. PLN, pozostaje do pozyskania 148 232 tys. PLN. Z otrzymanych 148 869 tys. PLN do wykorzystania w latach następnych pozostaje dotacja w wysokości 127 753 tys. PLN.

Pod względem stanu zaawansowania rzeczowego projektu z ogólnej liczby 61 zadań, w latach 2008-2013 – 36 zadań osiągnęło wskaźnik produktu, natomiast w 2014 roku -13 zadań: TWR Poznań, OR Szymany, OR Kraków, DVOR/DME Łódź, ILS/DME Szczecin, DME Trzebnica, DME Linin, DME Wicko, DME Nowy Targ, System ATM PEGASUS_21, Modyfikacja i rozbudowa systemów VCS (Poznań, Wrocław i Rzeszów), Rozbudowa sieci teletransmisyjnej, System VCS OKRL Gdańsk wymiana. Na lata następne wskaźnik produktu pozostaje do osiągnięcia dla 12 zadań.

5.5.2. POliŚ 2014-2020

W 2014 roku PAŻP przygotowała wstępne założenia do ewentualnego aplikowania o środki w ramach nowej perspektywy finansowej na lata 2014-2020. W związku z brakiem szczegółowych dokumentów programowych została określona wyłącznie ogólna koncepcja zakresu projektu, który stanowił będzie drugi etap projektu POliŚ „Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym”, zmierzającego do dalszej poprawy bezpieczeństwa, pojemności, przepustowości przy ograniczeniu negatywnego wpływu na środowisko.

5.5.3. 7 Program Ramowy GSA

HEDGE Next (S2.C2.Z9)

Projekt był kontynuacją projektu HEDGE realizowanego na lotniskach w Mielcu i w Katowicach. Projekt HEDGE NEXT był realizowany przez międzynarodowe konsorcjum w ramach 7 Programu Ramowego ze środków GSA (GNSS Supervisory Agency). W polskiej części projektu zostały opracowane procedury podejścia do lądowania dla śmigłowców typu PinS (Point in Space) dla lotniska Babice.

Projekt zakończył się w połowie 2014 roku po wykonaniu lotów walidacyjnych i opracowaniu analizy bezpieczeństwa. Kwota udziału PAŻP w projekcie ze środków UE wyniosła 11 700,32 EUR. Dotacja wpłynie po dokonaniu rozliczenia finansowego projektu w 2015 roku.

SHERPA (Support ad-Hoc to Eastern Region Pre-operational Actions in GNSS) (S2.C2.Z9)

W 2014 roku nastąpiło rozliczenie finansowe projektu, rozpoczętego w marcu 2012 roku. Projekt dotyczył organizacji cyklu warsztatów i spotkań dedykowanych dla szeroko rozumianego środowiska lotniczego Europy Środkowej i Wschodniej (z Polski, Estonii, Bułgarii, Grecji i Turcji), w celu zbadania możliwości i następnie harmonizacji metod wdrożenia procedur podejścia do lądowania LPV GNSS.

Projekt był finansowany z VII Programu Ramowego ze środków GSA. Kwota wykorzystana przez PAŻP w 2014 roku wyniosła 35 856 PLN.

5.5.4. Projekty TEN-T

Konsorcjum ANSPs coordination within Interim Deployment Steering Group

W 2014 roku PAŻP kontynuowała prace w konsorcjum instytucji świadczących służby żeglugi powietrznej p.n. ANSPs coordination within Interim Deployment Steering Group (IDSG), które w założeniu miało stanowić „przedsionek” dla komórki kierownika procesu wdrożenia SESAR, tj. SESAR Deployment Manager (zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 roku w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym).

Prace w ramach ww. konsorcjum zostały zakończone we wrześniu 2014 roku. Wypracowany pakiet projektów, poddany przez uczestników konsorcjum analizie pod kątem wewnętrznych terminów realizacji i zakresu geograficznego, stanowił załączek wspólnych projektów („common projects”), które z kolei mają być trzonem zasadniczej fazy wdrażania Programu SESAR, tj. fazy rozmieszczania (lata 2014-2020).

Priorytetowe pakiety projektów zdefiniowane w ramach prac konsorcjum tworzyły tzw. (SESAR) Interim Deployment Programme i obejmowały następujące obszary wpisujące się w realizowane przez PAŻP cele strategiczne:

- Collaborative flight planning and demand and capacity balancing tools, - Cel S2. Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej;
- Airspace management improvements and data sharing, – Cel S3. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko oraz S1. Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego;
- Airport CDM – Cel S2. Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej, Cel: S3. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko, Cel S1. Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz Cel S4. Optymalizowanie efektywności kosztowej;
- Air-Ground Data link – Cel S2. Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej, Cel S1. Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego oraz Cel S4. Optymalizowanie efektywności kosztowej;
- Automated assistance to controllers for seamless coordination, transfer and dialogue – Cel S2. Zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej, oraz Cel S4. Optymalizowanie efektywności kosztowej;
- RNP approaches – Cel S1. Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego;
- Continuous Descent Operations/Continuous Climb Operations (CDO/CCO). – Cel S3. Minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko.

Prace konsorcjum były dofinansowane ze środków TEN-T (obecnie INEA), a zakres czasowy obejmował okres od kwietnia 2012 roku do września 2014 roku.

W 2014 roku PAŻP dysponowała otrzymaną w 2012 roku dotacją ze środków UE w kwocie zaliczkowej 28 223 EUR (114 909,94 PLN). Agencja wykorzystała łączną kwotę 56 074,49 PLN, z czego w roku 2012 wykorzystała kwotę 23 692,11 PLN, w 2013 roku 21 215,28 PLN, zaś w 2014 roku wykorzystała kwotę 11 167,10 PLN.

5.5.5. Program PECS

FLIPA (S2.C2.Z9)

Projekt realizowany był na zlecenie firmy GMV i finansowany ze środków Europejskiej Agencji Kosmicznej w ramach programu PECS. PAŻP nie jest beneficjentem projektu i brała w nim udział w charakterze podwykonawcy. Jej udział w przedsięwzięciu polegał na sprzedaży swoich usług firmie GMV. Głównym celem działania było zorganizowanie opartej o technologię internetową platformy, dostępnej dla wielu użytkowników, przeznaczonej do analizy procedur lotu opartych o EGNOS, która mogłaby służyć do następujących zadań:

- dla ANSP do analizowania jakości procedur lotu uzyskanych danych w czasie testów z powietrza,
- dla ANSP, do analizowania wpływu jakie nowe wersje system EGNOS mogą mieć na istniejące procedury lotu bez konieczności powtarzania walidacji powietrznej (o ile istnieją dane z poprzednich oblotów),
- dla ESA, do przeprowadzenia weryfikacji rozwoju EGNOS pod kątem jakości danych uzyskiwanych w rzeczywistych procedurach lotu.

PAŻP brała udział w projekcie udzielając GMV wsparcia w zakresie zdefiniowania wymagań, dostarczenia uwag użytkowników, a także dostarczyła dane z rzeczywistych oblotów procedur oraz wzorca szablonu z raportu

po walidacji lotniczej (na podstawie wyników uzyskanych z wcześniej zakończonych projektów HEDGE I APV Mielec).

Realizację projektu zakończono w grudniu 2014 roku. PAŻP jako podwykonawca firmy GMV w 2014 roku osiągnęła przychód z tytułu sprzedaży usług w kwocie 9 006,00 EUR netto (37 823,40 PLN). Pozycję tę zaewidencjonowano jako przychód ze sprzedaży usług pozanawigacyjnych z tytułu usług doradczych, co zostało ujęte w tab. 19 Realizacja przychodów PAŻP ze sprzedaży usług pozanawigacyjnych.

Pozostała kwota w wysokości 16 614,84 EUR zostanie ujęta w przychodach ze sprzedaży usług w 2015 roku.

5.6. Udział PAŻP w inicjatywach międzynarodowych

5.6.1 Bałtycki FAB

Działania na rzecz rozwoju Baltic FAB wpisują się w realizację celów strategicznych PAŻP, a w szczególności celu strategicznego S4 (Optymalizowanie efektywności kosztowej).

W 2014 roku aktywność PAŻP w obszarze FAB była skupiona głównie na wykonaniu prac zaplanowanych w Baltic FAB Implementation Programme oraz na rozwoju współpracy między FAB i innymi krajami nie będącymi członkami FAB.

W ramach działań związanych z wdrażaniem Baltic FAB, w 2014 roku zrealizowano następujące zadania (S4.C3.Z1. Rozwój Baltic FAB):

- Opracowanie Planu Wdrożenia FAB - opis i harmonogram implementacji wszystkich polsko-litewskich projektów, którego realizacja ma doprowadzić do osiągnięcia celów, dla jakich powołano Baltic FAB. Plan Wdrożenia zawiera 10 projektów w trzech głównych obszarach – przestrzeni, techniczno-operacyjnym oraz organizacyjnym. Udział w posiedzeniach Zarządu Baltic FAB;
- Udzielenie odpowiedzi Komisji Europejskiej w ramach procedury EU Pilot;
- Utworzenie wraz z Oro Navigacją - w ramach rozwijania współpracy między FAB – oraz partnerami z Czech i Słowacji konsorcjum B4 na rzecz wspólnego uczestnictwa w SJU i przygotowanie wspólnej oferty w ramach Centralised Services (CS4);
- Uczestnictwo w platformie współpracy między wszystkimi inicjatywami FAB. Pierwsze spotkanie wszystkich FAB odbyło się z inicjatywy FABEC w listopadzie 2014 w Amsterdamie.

5.6.2 SESAR

• Obszar badawczo-rozwojowy SESAR

W związku z przedłużeniem działalności Wspólnego Przedsięwzięcia SESAR (SESAR Joint Undertaking, SJU) do 2024 roku (pierwotnie, na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 219/2007, funkcjonowanie SJU przewidziane było do 2016 roku), odpowiedzialnego za koordynowanie działań badawczo-innowacyjnych prowadzonych w ramach SESAR i zarządzanie nimi zgodnie z centralnym planem ATM, PAŻP w 2014 r. wyraziła zainteresowanie uczestnictwem w tym obszarze programu SESAR. Wstąpienie PAŻP do SESAR JU stało się możliwe z chwilą ogłoszenia formalnego zaproszenia do wyrażenia zainteresowania członkostwem we Wspólnym Przedsięwzięciu SESAR, które miało miejsce na początku lipca 2014 r.

W celu realizacji ww. zamierzeń, PAŻP zwróciła się do partnera FAB Baltic, tj. Oro Navigacja oraz trzech innych ANSPs z Europy Środkowo-Wschodniej, tj. ANS CR z Republiki Czeskiej, Hungarocontrol z Węgier oraz LPS ze Słowacji, z propozycją grupowego członkostwa w SJU. Na podstawie wyrażonego zainteresowania, na początku września 2014 roku zostało formalnie zawiązane konsorcjum o nazwie B4, w składzie którego ostatecznie znalazły się: PAŻP, ANS CR, LPS oraz Oro Navigacja.

Konsorcjum, którego funkcję koordynatora pełni PAŻP, w dniu 30 września 2014 r. złożyło w SJU wniosek aplikacyjny o członkostwo we Wspólnym Przedsięwzięciu SESAR. Do udziału w pracach ww. konsorcjum, każdy z jego uczestników zaprosił instytucje naukowe i przedstawicieli przemysłu ATM, które, pełniąc rolę partnerów stowarzyszonych/podwykonawców, będą stanowić istotną wartość dodaną i wsparcie w zakresie realizacji projektów R&D w przypadku pozytywnej decyzji SJU ws. nowych członków.

Wspólny wniosek aplikacyjny B4 został pozytywnie oceniony przez służby SJU na początku listopada 2014 r. i tym samym konsorcjum B4 zostało zaproszone do dalszych rozmów z SJU w ramach wieloetapowego procesu negocjacji o członkostwo we Wspólnym Przedsięwzięciu SESAR.

- **Obszar wdrożenia SESAR (SESAR deployment)**

W 2014 roku, na podstawie zaangażowania PAŻP w prace konsorcjum *ANSPs coordination within Interim Deployment Steering Group*, Agencja została zaproszona przez sojusz A6 do przygotowania wspólnej oferty dot. ustanowienia SESAR Deployment Manager, która stanowiła odpowiedź na zaproszenie Komisji Europejskiej z czerwca 2014 roku do składania ofert – Call for proposals for the establishment of the SESAR deployment framework partnership.

W czerwcu 2014 roku PAŻP podpisała list intencyjny z sojuszem A6: DFS (Niemcy), DSNA (Francja), ENAIRe (Hiszpania), ENAV (Włochy), NATS (Wielka Brytania) oraz COOPANS [alians następujących ANSPs: Austro Control (Austria), Croatia Control (Chorwacja), IAA (Irlandia), LFV (Szwecja) oraz Naviar (Dania)].

Z uwagi na fakt, że zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 409/2013, Komisja Europejska oczekiwała, że w skład komórki kierownika procesu wdrożenia SESAR będą wchodzić wszystkie ugrupowania zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną, oferta dot. ustanowienia SESAR Deployment Manager została przygotowana przez trzy grupy podmiotów:

- ANSPs (wspomniana współpraca ugrupowania A6 i PAŻP),
- porty lotnicze (SESAR-related Deployment Airport Group, SDAG, zrzeszające 25 portów lotniczych, reprezentowane w Airport Council International Europe oraz te, które są w zakresie geograficznym wspólnych projektów zgodnie z Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 716/2014 z dnia 27 czerwca 2014 roku),
- linie lotnicze (ugrupowanie A4, zrzeszające następujących przewoźników: Air France-KLM, easyJet, IAG oraz Lufthansa).

Oferta ww. trzech grup podmiotów została złożona do Komisji Europejskiej w połowie października 2014 r. Propozycja przedstawiająca wizję procesu wdrożenia wspólnych projektów została opisana w tzw. wstępnym programie wdrażania SESAR (Preliminary Deployment Programme v.0). W dniu 5 grudnia 2014 roku KE, po analizie złożonych materiałów, podpisała z SDA umowę partnerstwa ramowego (Framework Partnership Agreement), nominując tym samym SDA do pełnienia roli SESAR Deployment Managera.

Uczestnictwo PAŻP w SESAR Deployment Manager umożliwia realne kształtowanie programu wdrażania SESAR (Deployment Programme), który będzie stanowił jeden z pierwszych i najważniejszych produktów prac SDM.

Pod koniec 2014 r., w wyniku przeprowadzonego naboru, do nowo utworzonej instytucji został oddelegowany pracownik PAŻP na stanowisko Civil ANSPs Liaison Officer, który jest punktem kontaktowym dla ANSPs w relacjach z SDM.

5.6.3 Gate One Cooperation Platform

Gate One to strategiczne porozumienie zawarte w listopadzie 2013 roku pierwotnie przez 10³ instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z Europy Środkowo-Wschodniej, reprezentujących trzy funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (FAB Bałtycki, FABCE i Danube FAB). W lutym 2014 roku do Gate One dołączyła ANSP z Bośni i Hercegowiny.

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

W 2014 roku odbyły się dwa spotkania Gate One na poziomie CEOs, podczas których przedmiotami rozmów były przede wszystkim kwestie związane z Programem SESAR i uczestnictwem tej części Europy w strukturach zarówno SESAR Joint Undertaking, jak i przyszłego SESAR Deployment Manager.

³ Umowa została podpisana w Sofii w 2013 roku przez szefów instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z Austrii, Bułgarii, Chorwacji, Czech, Litwy, Polski, Rumunii, Słowacji, Słowenii oraz Węgier.

5.6.4 Usługi Scentralizowane (Centralised Services)

W 2014 roku EUROCONTROL wystąpiło z inicjatywą ustanowienia szeregu usług scentralizowanych, z których mogłyby korzystać wszystkie kraje Unii Europejskiej, ogłaszając przetarg publiczny na realizację przedmiotowych usług.

PAŻP w 2014 r. odpowiadając na CFI EUROCONTROL zadeklarowała gotowość do udziału w pracach nad CS#4 AFUAS (Advanced Flexible Use of Airspace Support Service) oraz CS#7-3 SAT-NAV (Satellite-Navigation) w ramach konsorcjów, które przygotowują oferty w odpowiedzi na ogłoszone CFT (Call for Tender)⁴.

W 2014 roku PAŻP wyraził także zainteresowanie usługą **CS7-3 SAT-NAV** i pozytywnie przeszedł weryfikację I etapu. Podjęto między innymi rozmowy z firmą GMV jako potencjalnym liderem konsorcjum, oraz Skyguide jako dostawcą usług żeglugi powietrznej z poza Unii Europejskiej⁵.

5.7. Koordynacja lotniczych działań poszukiwawczo-ratowniczych (ASAR), współpraca cywilno-wojskowa S2.C2.Z4; S2.C2.Z6; oraz działania w obszarze zarządzania kryzysowego S1.C5.

W 2014 roku w ramach współpracy cywilno-wojskowej rozpoczęto prace nad wdrożeniem EUROAT w FIR Warszawa. W tym celu odbyły się wspólne rozmowy PAŻP-ULC-SSRL SZ RP. Prezes ULC wydał „Wytyczne Prezesa ULC z dn. 24.12.2014 roku w sprawie stosowania wymagań ustanowionych przez Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej – Specyfikacji EUROCONTROL dotyczącej ujednoliconych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT*)” – (cel wg LSSIP: AOM13.1). Prowadzono prace nad ukończeniem "Porozumienia o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego SZ RP w sprawie obiegu informacji o ruchu lotniczym i wykonywania lotów OAT", którego podpisanie przewidywane jest w 1-szej połowie 2015 roku. W ramach rozwoju nowych procedur i narzędzi wspierających zarządzanie przestrzenią powietrzną zgodnych z SESAR, rozszerzono porozumienie z wojskiem o współużytkowanie przez Siły Zbrojne systemu zarządzania przestrzenią powietrzną (CAT), którego twórcą i właścicielem jest PAŻP. Zasady współpracy zostały zawarte w Porozumieniu o współdziałaniu operacyjnym pomiędzy PAŻP a Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną.

Ponadto w ramach działań zmierzających do pozyskania informacji i zobrazowania radiolokacyjnego z wojskowych źródeł w celu wykorzystania do zapewniania służb ruchu lotniczego w czasie pokoju i realizacji wspólnych zadań na rzecz obronności kraju – w czasie innym niż pokój – w 2014 roku przeprowadzono szereg spotkań i konsultacji ze stroną wojskową, w wyniku których określono zakres współpracy i wstępne możliwości realizacji wspólnych przedsięwzięć wynikających z potrzeb narodowych w zakresie bezpieczeństwa i obronności.

W zakresie działań poszukiwawczo-ratowniczych (SAR), Agencja, zgodnie z zobowiązaniem wynikającym z ustawy o PAŻP, jest zobligowana do realizacji zadań mających na celu zapewnienie koordynacji lotniczych działań (ASAR) i koordynuje działania poszukiwawczo-ratownicze w FIR Warszawa przez stanowisko SUP ATM, które jednocześnie pełni zadania SPOC (search & rescue point of contact).

Ramy prawne i szczegółowe przepisy wykonawcze, w oparciu o które, celowym byłoby zawieranie umów dotyczących ASAR pomiędzy MON a PAŻP nie były wdrożone. Współpraca wojskowo-cywilna realizowana była w 2014 r. na podstawie Aneksu 12, przepisów ruchu lotniczego oraz dobrej praktyki lotniczej.

PAŻP jest elementem ASAR jako SPOC przeznaczonym do współpracy i koordynacji międzynarodowej i krajowej. Służby ATS PAŻP oraz dyżurne jednostki MON (centra dowodzenia, radionamierzania i dozoru) uczestniczą w działaniach poszukiwawczo - ratowniczych prowadzonych w FIR Warszawa."

⁴ W celu realizacji CS#4-AFUAS PAŻP uczestniczy w Konsorcjum SOFIAXL, którego celem jest dostawa systemu CS4-AFUAS oraz zapewnienie usług dla europejskiego rynku żeglugi powietrznej. Konsorcjum SOFIAXL w ramach projektu zamierza dostarczyć demonstrator systemu CS4-AFUA a następnie, w jego drugiej fazie 2 (lata 2017+), chce zapewnić usługę dystrybucji i analizy danych AFUA dla użytkowników przyłączonych do scentralizowanego systemu. System CS4-AFUAS pozwoli zarówno cywilnym, jak i wojskowym użytkownikom na maksymalnie efektywne wykorzystanie europejskiej przestrzeni powietrznej, a także na redukcję kosztów użytkowania infrastruktury. Wdrażane rozwiązanie poprawi zarówno bezpieczeństwo, jak też efektywność wykorzystania przestrzeni powietrznej w Europie. CS#4 4 jest jednym z głównych priorytetów zidentyfikowanych przez EUROCONTROL i jednocześnie pierwszym serwisem, na który ogłoszono przetarg.

⁵ Projekt SAT-NAV polegać będzie na zapewnieniu usługi predykcji RAIM dla systemu GPS, zapewnieniu usługi rejestrowania danych GNSS do celów powypadkowych, monitorowania jakości systemów GNSS (na podstawie analizy jakości sygnału w przestrzeni nadawanego przez satelity konstelacji podstawowych (np. GPS, GLONASS, GALILEO, BAIDOU) i wspomagających (np. EGNOS, GAGAN, SDCM), oraz dystrybucji propozycji NOTAM GNSS w oparciu o pozostałe usługi.

5.8. Uczestnictwo PAŻP w procesie legislacyjnym S1.C5; S4

W 2014 roku Polska Agencja Żeglugi Powietrznej uczestniczyła w opiniowaniu krajowych projektów aktów prawnych opracowywanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Ministerstwo Obrony Narodowej i inne jednostki administracji rządowej oraz przez posłów, na różnych etapach prac legislacyjnych nad tymi projektami (konsultacje wewnątrzresortowe, konsultacje społeczne, uzgodnienia międzyresortowe, Komisja Prawnicza). Projekty te dotyczyły spraw z obszaru lotnictwa cywilnego lub związanych z działalnością PAŻP. Ogółem zaopiniowano, zgłaszając propozycje nowych zapisów, 70 projektów aktów prawnych zewnętrznych, tj. koncepcji i założeń do ustaw (4), ustaw (15), rozporządzeń ministrów lub Rady Ministrów (39), umów i porozumień międzynarodowych (12); między innymi zaopiniowano: projekt Koncepcji Władzy Lotnictwa Państwowego, projekt założeń i projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (inicjatywa MON), 2 projekty ustawy o zmianie ustawy-Prawo lotnicze (MliR), projekt ustawy o komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego „Porty lotnicze”, projekt założeń do zmiany ustawy o ochronie granicy państwowej, projekt założeń do nowelizacji ustawy i planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, projekt ustawy o handlu emisjami, poselski projekt ustawy o utworzeniu Polskiej Agencji Kosmicznej, projekt kodeksu urbanistyczno-budowlanego, projekt ustawy o budżecie na rok 2015, projekty 4 porozumień pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Czechami, Litwą, Niemcami i Słowacją w sprawie wojskowej współpracy lotniczej.

Ponadto PAŻP wyrażała opinię w sprawie projektów aktów prawa UE otrzymywanych z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, np. projektu rozporządzenia Rady UE zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 219/2007 dot. SESAR i przedłużającego przedsięwzięcie do roku 2020 oraz częściowo uczestniczyła w pracach roboczych nad opracowywaniem projektów prawa UE z tytułu udziału w pracach organizacji i stowarzyszeń międzynarodowych oraz instytucji UE.

ROZDZIAŁ SZÓSTY – OCENA SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA - WSKAŹNIKI

Krajowy plan skuteczności działania (KPSD) służb żeglugi powietrznej opracowany został w odniesieniu do czterech, ustalonych przez Komisję Europejską obszarów skuteczności działania: bezpieczeństwa, przepustowości, ochrony środowiska i efektywności kosztowej, z uwzględnieniem określonych ogólnounijnych celów skuteczności działania.

Obowiązkowe cele ogólnounijne zostały ustalone w odniesieniu do dwóch obszarów: przepustowości (opóźnienie ATFM na trasie) oraz efektywności kosztowej (trasowa ustalona stawka jednostkowa).

6.1. Realizacja wskaźników

Poniższa tabela przedstawia cele i ich realizację w obszarze Pojemność (Capacity), zaplanowane na lata 2012 – 2014 na poziomie krajowym, zawarte w Krajowym Planie Skuteczności Działania.

Tab. 9 Realizacja wskaźnika opóźnień trasowych w poszczególnych latach (min/lot)

KPA- kluczowy obszar działalności	KPI - kluczowy wskaźnik wykonania	Plan wg KPSD	Wykonanie
Pojemność (Capacity)	Wskaźnik opóźnień trasowych [min/lot]		
2012		1,00	0,50
2013		1,50	0,51
2014		0,48	0,79

Źródło: opracowanie własne PAŻP.

Zrealizowana w 2014 r. wartość wskaźnika opóźnień trasowych na poziomie **0,79 min/lot** jest wynikiem niższym od zaplanowanego w KPSD - 0,48 min/lot.

Na wskaźnik ten wpłynęły przede wszystkim:

- brak możliwości wprowadzenia I Etapu podziału pionowego przestrzeni ze względu na ograniczoną liczbę dostępnych częstotliwości,
- zapotrzebowanie przekraczające pojemność systemu ATM,
- przeciążenie sektorów (niespodziewany wzrost ruchu w sezonie letnim), znaczne przekroczenia w stosunku do deklarowanych przez PAŻP operacji godzinowych i związana z tym konieczność utrzymania wymaganego poziomu bezpieczeństwa,
- braki kadrowe (latem 2014 r. – ok. 20%),
- przedłużający się proces wdrażania nowego systemu ATM (uwarunkowania adaptacyjne personelu, dostrajanie systemu ATM),
- intensyfikacja operacji lotniczych NATO w FIR Warszawa.

Z uwagi na ciągłość realizacji fazy *Transition* w 2014 r. po uruchomieniu systemu PEGASUS_21, podczas której stopniowo przywracano wartości pojemności sektorów ACC, dokonano weryfikacji prognozy na podstawie symulacji opóźnień, z uwzględnieniem nowych uwarunkowań (w tym brak możliwości wprowadzenia podziału pionowego w 2014 roku), która wykazała możliwość osiągnięcia rezultatu 0,8 min/lot. Faktyczne wykonanie wskaźnika (0,79 min/lot) potwierdziło te przypuszczenia, pomimo wystąpienia nieprzewidywalnych czynników utrudniających osiągnięcie lepszego wyniku (w tym kryzys na Ukrainie).

Poniższa tabela przedstawia cele zaplanowane na lata 2012-2014 na poziomie kraju w obszarze efektywności kosztowej, zawarte w Krajowym Planie Skuteczności Działania.

Tab. 10 Realizacja wskaźnika efektywności kosztowej

KPA- kluczowy obszar działalności	KPI - kluczowy wskaźnik wykonania	Plan wg KPSD	Wykonanie
Efektywność kosztowa	Stawka ustalona dla służb żeglugi powietrznej na trasie w PLN (ceny 2009)		
2012		145,62	137,54*
2013		145,12	130,59
2014		137,28	151,29**

Źródło: opracowanie własne PAŻP.

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

** stawka zgodna ze skorygowanymi tabelami sprawozdawczymi opłat trasowych (uwzględniającymi faktyczne wykonanie roku 2014 oraz aktualną prognozę wykonania kosztów Eurocontrol w roku 2014) przekazanymi przez ULC w dniu 28.05.2015 roku

Przyczyny rozbieżności w realizacji krajowego celu w zakresie efektywności kosztowej w 2014 roku:

- wzrost o 0,49% (3 236 547 PLN w wartościach nominalnych) poniesionych krajowych kosztów ustalonych w 2014 roku w stosunku do adekwatnej wartości przyjętej w PSD - przekroczenie krajowych kosztów ustalonych było następstwem przekroczenia kosztów ustalonych PAŻP o 0,31% (1 828 710 PLN w wartościach nominalnych oraz kosztów Eurocontrol o 12,56% (4 776 348 PLN w wartościach nominalnych).
- negatywny wpływ czynników zewnętrznych (niezależnych od PAŻP) takich jak: odchylenie pomiędzy planowaną a faktyczną ilością jednostek usługowych (SU) dla 2014 roku wynoszące -5,54% oraz niższa niż przyjęta w PSD inflacja (dotyczy to lat 2012, 2013 i 2014).⁶

⁶ Gdyby faktyczna inflacja dla lat 2012-2014 oraz faktyczna ilość jednostek usługowych (SU) odpowiadały wartościom ujętym w PSD to faktyczny współczynnik efektywności kosztowej dla 2014 roku wynosiłby 137,96 PLN i nieznacznie odbiegał od celu. Dodatkowo gdyby wskazane powyżej założenia zostały spełnione

Rozbieżność w wysokości stawek ustalonych dla służb żeglugi powietrznej na trasie przedstawionych w treści niniejszego rozdziału wynikają z faktu, iż w tab. nr 10 prezentowana jest stawka ustalona dla służb żeglugi powietrznej na trasie (ceny 2009), zgodnie z ostatecznymi tabelami raportującymi dla całej Polski, gdzie planowana na 2014 rok stawka wynosi (137,28 PLN) zaś wykonana (151,29 PLN).

Natomiast w tabeli nr 11. została zaprezentowana ustalona stawka jednostkowa w PLN dla PAŻP (stosunek między kosztami ustalonymi PAŻP, z wyłączeniem kosztów innych podmiotów, niezależnych od PAŻP a prognozą ruchu) (w cenach 2009 roku). Stawka ustalona jako cel PAŻP na 2014 rok w wartości 123,82 została przekroczona i wyniosła 136,20 PLN.

Realizacja dodatkowych wskaźników wykonania w 2014 roku

Poniższa tabela przedstawia zestawienie monitorowanych przez PAŻP wskaźników planowanych na rok 2014 z ich wartościami wykonanymi. Wskaźniki zostały pogrupowane według kluczowych obszarów działalności KPA. Wskaźniki te nie są objęte wspólnotowym schematem skuteczności działania w latach 2012-2014.

Tab. 11 Wykaz dodatkowych wskaźników wykonania PAŻP 2014 roku (kluczowe obszary KPA)

KPA – kluczowy obszar działalności	KPI	2014 – wartość planowana	2014 – wartość zrealizowana
Bezpieczeństwo	<i>Wskaźnik poziomu bezpieczeństwa liczony na liczbę operacji w danym roku*</i>	≤ 0,545	0,096**
Ochrona środowiska	<i>Wskaźnik horyzontalnej efektywności lotu na trasie (dla FIR Warszawa)</i>	w RP1 wskaźnik niewyznaczony	1,65
	<i>Liczba operacji lotniczych zrealizowanych techniką CDA</i>	32 760	39 834
Efektywność kosztowa	<i>Stawka jednostkowa dla służb żeglugi powietrznej na trasie (w PLN) wg tabel finansowych CRCO</i>	147,43	159,36
	<i>Ustalona stawka jednostkowa dla służb żeglugi powietrznej na trasie w PLN (stosunek między kosztami ustalonymi PAŻP, z wyłączeniem kosztów innych podmiotów, niezależnych od PAŻP a prognozą ruchu) (w cenach 2009 roku)</i>	123,82	136,20
	<i>Terminalowa stawka jednostkowa dla służb żeglugi powietrznej (w PLN) wg tabel finansowych CRCO</i>	699,80	738,69
	<i>Ogólny wskaźnik finansowej efektywności kosztowej (koszty świadczenia usług ATM/CNS/zagregowana godzina lotu (w PLN i w EUR))</i>	1 341 PLN 353 EUR	1 214,48 PLN 289,16 EUR
	<i>Wskaźnik wydajności kontrolera ruchu lotniczego na godzinę pracy (zagregowane godz. lotu / godz. pracy KRL)</i>	0,99	0,90

Źródło: opracowanie własne PAŻP.

* Całkowita liczba naruszeń separacji IFR/IFR w kategoriach A i B – liczone na 100 000 operacji w danym roku

** Planowana wartość na rok 2014 została osiągnięta

Cel efektywności kosztowej nie został spełniony przez PAŻP w 2014 roku. Stawka ustalona jako cel na rok 2014 w wartości 123,82 PLN została przekroczona o 12,38 PLN i wyniosła 136,20 PLN. Ze względu na fakt, iż koszty za 2014 rok zawierają dowiązanie rezerwy na roszczenia z tytułu bezumownego korzystania z gruntu oraz rezerwę na wypłatę odszkodowań z tytułu wywłaszczenia gruntów w kwocie 76 679 904 PLN o charakterze niepieniężnym oraz fakt, iż w latach 2012 i 2013 cel efektywności kosztowej został osiągnięty i był znacznie poniżej zakładanego poziomu, Agencja nie przewiduje podejmowania działań służących usunięciu powyższej luki.

oraz dodatkowo koszty Eurocontrol kształtowały się na poziomie ustalonym dla 2014 roku, wówczas faktyczny współczynnik efektywności wyniósłby 136,96 PLN.

Dodatkowy wskaźnik tzw. Ogólny wskaźnik finansowej efektywności kosztowej (koszty świadczenia usług ATM/CNS/zagregowana godzina lotu liczony wg metodologii PRU dla wszystkich krajów członkowskich) przedstawia się pozytywnie, od kilku lat trend wskaźnika jest malejący, co w tym przypadku oznacza poprawę efektywności kosztowej.

Powyższa tabela przedstawia osiągnięcie zaplanowanego wskaźnika poziomu bezpieczeństwa w 2014 r. w rozumieniu wskaźnika poziomu bezpieczeństwa liczonego na liczbę operacji w danym roku.

Wskaźnikiem mierzącym skuteczność działania w obszarze KPA.2 Ochrona środowiska jest wskaźnik horyzontalnej efektywności lotu na trasie, oznaczający różnicę pomiędzy długością odcinka na trasie faktycznej trajektorii a optymalną trajektorią, która zazwyczaj jest ortodromą. Dla pierwszego okresu odniesienia nie przewidziano obowiązkowego KPI w zakresie ochrony środowiska dla obszaru FIR Warszawa. W obszarze tym PAŻP monitoruje dodatkowy wskaźnik, tj. liczba operacji lotniczych zrealizowanych techniką CDA, potwierdzający pozytywny trend.

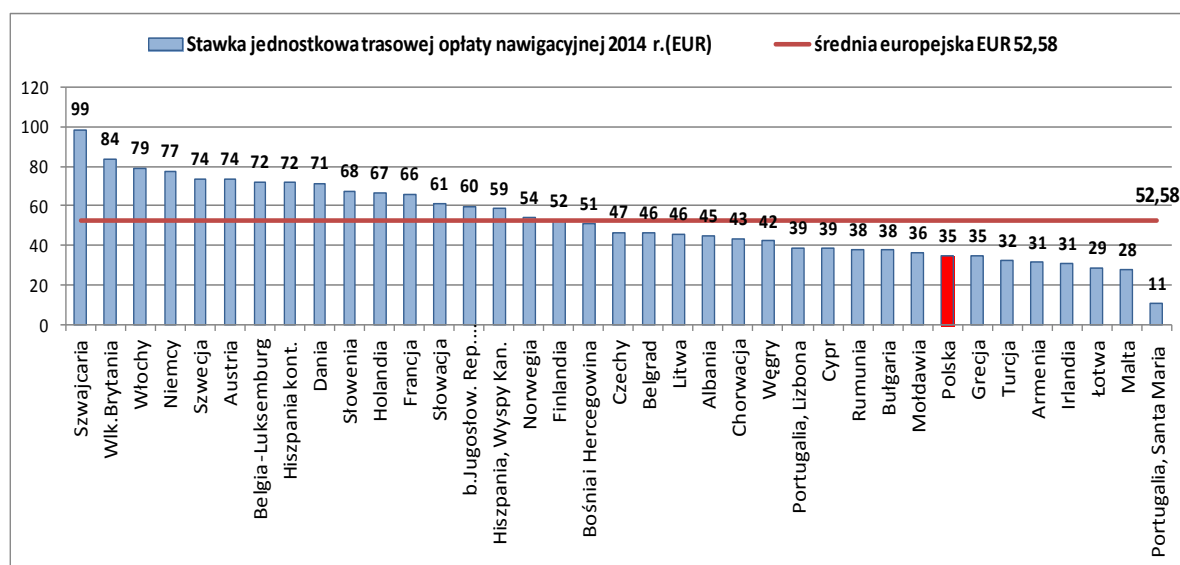
6.2. Benchmarking względem europejskich ANSPs

Średnia wartość stawki opłaty trasowej w Europie w 2014 roku wynosiła 52,58 EUR.

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

Wykres poniżej przedstawia jak kształtowała się stawka jednostkowa trasowej opłaty nawigacyjnej w krajach UE w 2014 roku.

Rys.1. Stawka jednostkowa trasowej opłaty nawigacyjnej w krajach EU w 2014 roku

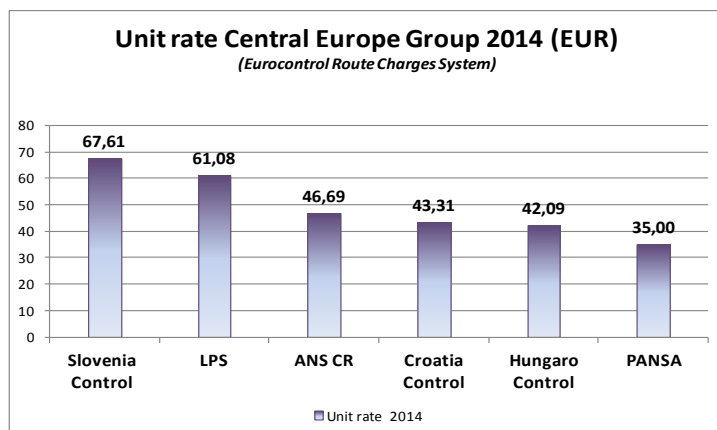


Źródło: PAŻP na podstawie „EUROCONTROL Route Charges System”.

Zatwierdzona stawka jednostkowa opłaty za nawigację terminalową - stawka TNC - w 2014 roku wynosiła 699,80 PLN. Stawka ta uległa obniżeniu o około 13 procent w porównaniu ze stawką obowiązującą w 2013 roku (812,38 PLN).

Na potrzeby benchmarkingu, PRB (Performance Review Body EUROCONTROL) dokonało podziału europejskich ANSPs na grupy. PAŻP została przydzielona do "CENTRAL EUROPE", grupy krajów działających w podobnych warunkach ekonomicznych i podobnym środowisku operacyjnym, a są to Republika Czeska, Węgry, Słowacja, Chorwacja, Polska.

Rys.2. Unit rate w 2014 roku w krajach Grupy „CENTRAL EUROPE”



Źródło: PAŹP na podstawie „EUROCONTROL Route Charges System”.

Trasowa opłata nawigacyjna jest jedną z najniższych spośród państw członkowskich EUROCONTROL, a najniższą w grupie „CENTRAL EUROPE” w latach 2013 i 2014.

ROZDZIAŁ SIÓDMY – WYNIKI OPERACYJNE W 2014 ROKU

Operacje lotnicze w 2014 roku

W 2014 roku w polskiej przestrzeni powietrznej wykonano następującą liczbę operacji lotniczych:

- ruch en-route – 702 000 MVS,
- ruch terminalowy – 234 815 MVS.

Wykonanie ruchu en-route w 2014 roku w ujęciu liczby operacji ogółem (MVS) było wyższe w porównaniu z rokiem poprzednim o 2,6%. Natomiast było niższe w stosunku do wielkości ujętych w Planie na 2014 rok o 4,5%.

Informacja dotycząca kształtowania się ruchu trasowego w latach 2013-2014 oraz porównanie do Planu na 2014 rok została przedstawiona w poniższej tabeli.

Tab. 12 Wielkość ruchu trasowego w latach 2013-2014 roku oraz porównanie do Planu na 2014 rok (MVS, SU)

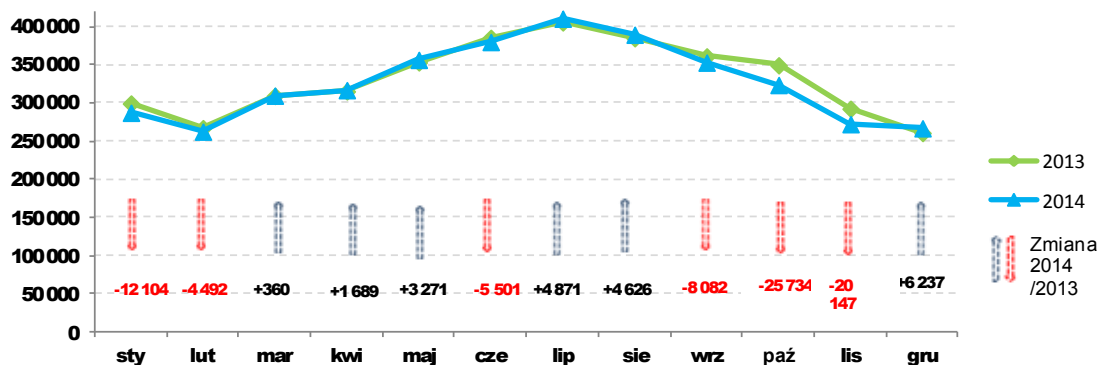
Wyszczególnienie	Razem	
	MVS	SU
2013	684 451	3 983 698
2014	702 000	3 930 688
2014 Plan*	735 000	4 230 000
Zmiana 2014/2013 (%)	2,6%	-1,3%
Zmiana 2014/2014 P (%)	-4,5%	-7,1%

* Plan roczny PAŹP na 2014 rok, przy czym ilość jednostek usług trasowych SU na 2014 rok przyjęta jako podstawą sporządzenia KPSD wynosi 4 161 000.

Źródło: opracowanie własne PAŹP.

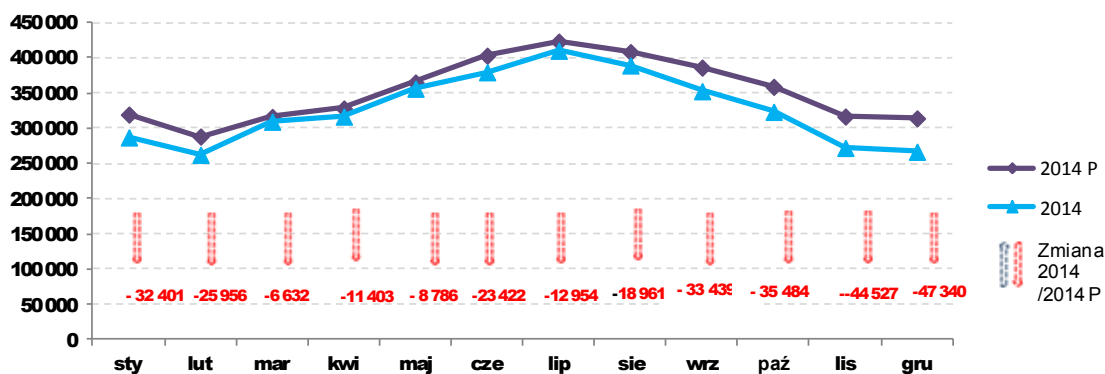
Szczegółową informację dotyczącą kształtowania się ruchu lotniczego trasowego w poszczególnych miesiącach omawianego okresu przedstawiają poniższe wykresy.

Rys.3. Ruch en-route w poszczególnych miesiącach 2013 i 2014 roku w ujęciu trasowych jednostek usługowych (SU)



Źródło: opracowanie własne PAŻP.

Rys.4. Ruch en-route w poszczególnych miesiącach 2014 roku w porównaniu do Planu na 2014 rok w ujęciu trasowych jednostek usługowych (SU)



Źródło: opracowanie własne PAŻP.

Informacja dotycząca kształtowania się ruchu terminalowego w latach 2013-2014 oraz porównanie do Planu na 2014 rok została przedstawiona w poniższej tabeli.

Tab. 13 Wielkość ruchu terminalowego w latach 2013-2014 roku oraz porównanie do Planu na 2014 rok (MVS, SU-L)

Wyszczególnienie	Razem	
	MVS	SU-L
2013	207 283	149 648
2014	234 815	156 168
2014 Plan*	220 020	162 244
Zmiana 2014/2013 (%)	13,3%	4,4%
Zmiana 2014/2014 P (%)	6,7%	-3,7%

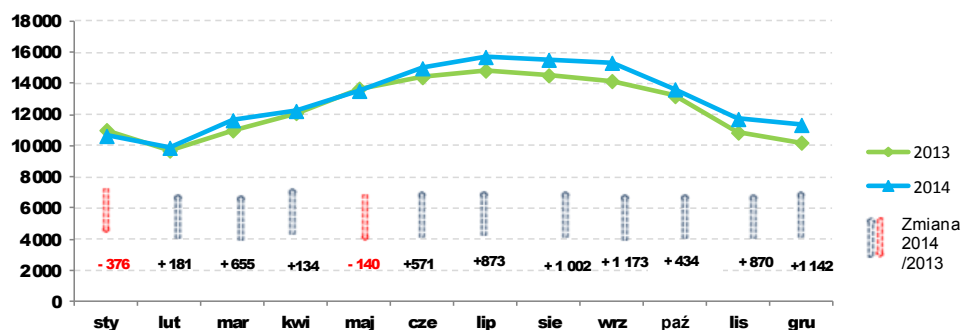
*Plan roczny PAŻP na 2014 rok

Źródło: System finansowo-księgowy Oracle uzupełniony o dane z Systemu ARMS

W 2014 roku ruch terminalowy obejmował każdą próbę podejścia do lądowania (z przyziemieniem lub bez). Liczba operacji lotniczych opłaconych przez przewoźników z opłat nawigacyjnych wykonanych w 2014 roku wyniosła 152 794 SU-L (zwolnione SU-L w 2014 roku wyniosły 3 374).

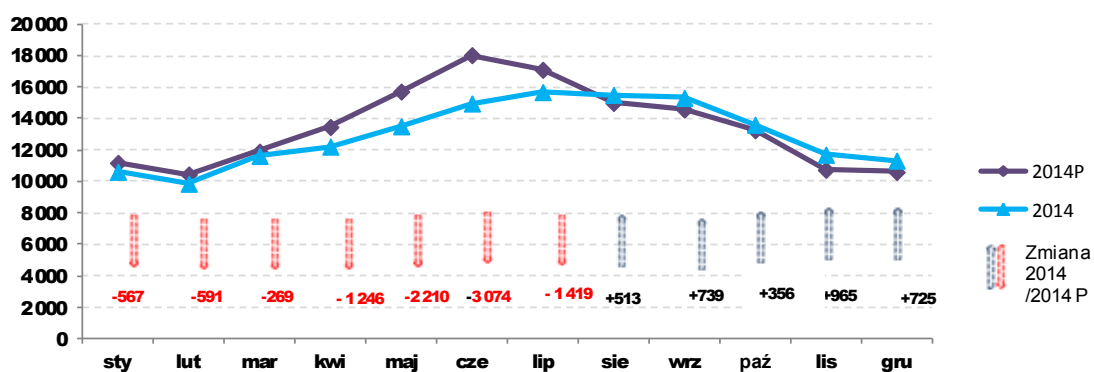
Szczegółową informację dotyczącą kształtowania się ruchu lotniczego terminalowego w poszczególnych miesiącach omawianego okresu przedstawiają poniższe wykresy.

Rys.5. Ruch terminalowy w poszczególnych miesiącach 2013 i 2014 roku w ujęciu terminalowych jednostek usługowych (SU-L)



Źródło: opracowanie własne PAŻP.

Rys.6. Ruch terminalowy w poszczególnych miesiącach 2014 roku w porównaniu do Planu na 2014 rok w ujęciu terminalowych jednostek usługowych (SU-L)



Źródło: opracowanie własne PAŻP.

Największa liczba operacji terminalowych (MVS) w 2014 roku odnotowana została w Porcie Lotniczym Warszawa im. F. Chopina i wyniosła 70 634 MVS. Szczegółową informację na temat ruchu odnotowanego we wszystkich portach przedstawia poniższa tabela.

Tab. 14 Wielkość ruchu terminalowego (MVS) w latach 2013-2014 roku w poszczególnych portach

Port Lotniczy	2014 rok	2013 rok
EPWA	70 634	72 319
EPGD	21 346	17 575
EPKK	24 281	23 317
EPKT	14 752	14 994
EPLL	31 692	19 971
EPBY	3 872	3 868
EPPO	13 201	10 601
EPRZ	20 568	19 786
EPSC	4 162	5 829
EPWR	14 210	12 595
EPZG	500	561
EPMO	9 430	1 608
EPLB	6 167	4 259
RAZEM	234 815	207 283

Źródło: opracowanie własne PAŻP.

CZĘŚĆ TRZECIA – OPIS SYTUACJI EKONOMICZNEJ W 2014 ROKU ORAZ OCENA REALIZACJI PLANU FINANSOWEGO

Agencja, zgodnie z ustawą o PAŻP, w 2014 roku prowadziła samodzielną gospodarkę finansową, z uwzględnieniem prawa krajowego i Unii Europejskiej, a także umów międzynarodowych, w oparciu o plan finansowy na 2014 rok ujęty w „Planie rocznym PAŻP na 2014 rok” oraz w „Planie pięcioletnim PAŻP na lata 2014-2018”.

„Plan roczny PAŻP na 2014 rok” oraz „Plan pięcioletni na lata 2014-2018” ostatecznie zatwierdzone zostały przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju w dniu 1 września 2014 roku. Plany te zostały skorygowane zgodnie z wytycznymi MliR⁷ z dnia 28 maja 2014 roku odnośnie korekty wartości Planu Agencji dotyczących m.in. dotacji z tytułu zapewnienia służb żeglugi powietrznej dla lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych oraz kosztów wynagrodzeń do wartości zgodnych z zapisanymi w załączniku nr 14 do Ustawy Budżetowej na rok 2014 z dnia 24 stycznia 2014 roku (Dz. U. z 2014 roku poz. 162). Pozycja „pozostałe koszty rodzajowe” została odpowiednio powiększona o wartość korekty kosztów wynagrodzeń i ich pochodnych. Szczegółowa informacja dotycząca przedmiotowych zmian została umieszczona w rozdziale trzecim Realizacja Ustawy Budżetowej na 2014 rok.

Dane finansowe zawarte w Planie na 2014 rok oparte są na celach krajowych zawartych we wkładzie PAŻP do „Krajowego Planu Skuteczności Działania na lata 2012-2014”.

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

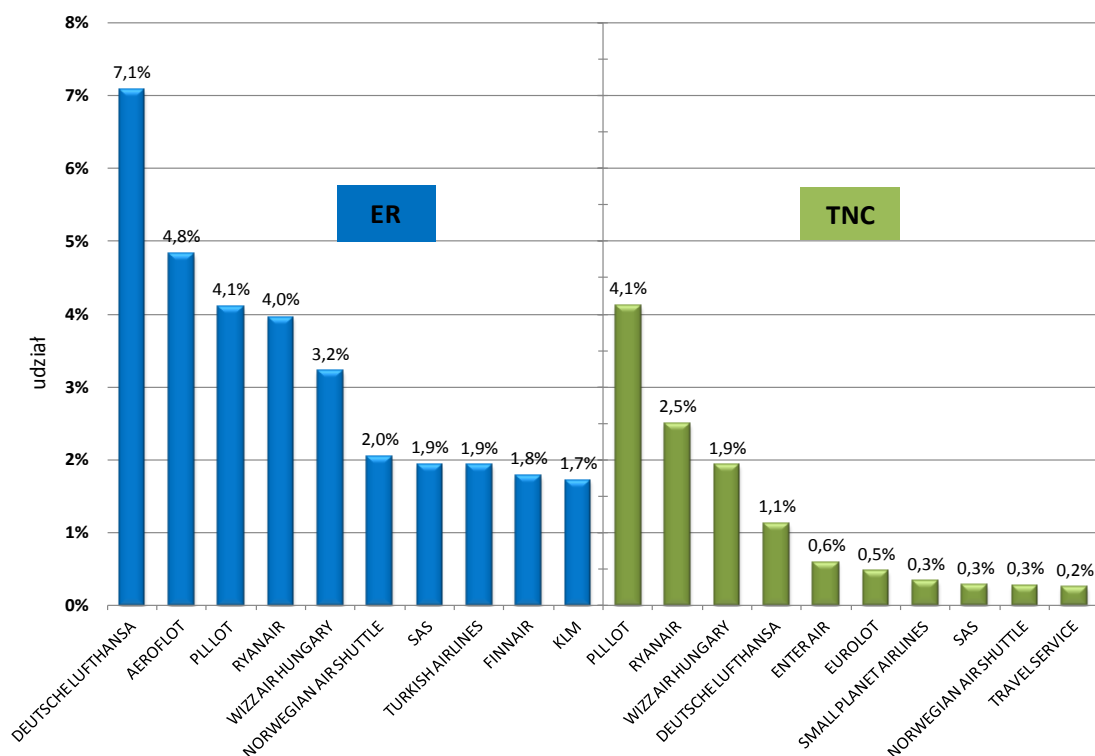
ROZDZIAŁ PIERWSZY – RYNEK USŁUG LOTNICZYCH W POLSCE W 2014 ROKU

W 2014 roku odnotowano stopniowe ożywienie polskiej gospodarki. Według danych GUS w poszczególnych kwartałach 2014 roku obserwowany był stabilny wzrost PKB: w I kw. 3,4%, w II kw. 3,5%, w III kw. 3,3% oraz w IV kw. 3,1%, co w całym roku pozwoliło uzyskać wzrost o 3,3% (w 2013 roku 1,6%). Przyspieszenie tempa wzrostu gospodarczego nastąpiło w wyniku popytu krajowego. Przyczyniły się do tego wzrost konsumpcji o 3%, przy wzroście udziału w PKB oraz dynamiczne ożywienie inwestycji (wzrost o 11,6%). Dla dalszego rozwoju gospodarczego Polski istotne jest utrzymanie optymalnego poziomu inflacji. W 2014 roku średnioroczny wskaźnik inflacji pozostał na niezmiennym poziomie w stosunku do cen z roku poprzedniego a w drugim półroczu omawianego roku GUS zanotował deflację (miesięczna inflacja była na poziomie od -0,1% do -1,0%), jednocześnie znacznie odbiegając od zakładanego w Ustawie Budżetowej poziomu 2,4%. Na tle krajów europejskich kondycja polskiej gospodarki została oceniona korzystnie. Według szacunków EUROCONTROL z lutego 2015 roku w obszarze ESRA08 (*EUROCONTROL Statistical Reference Area*) w 2014 roku osiągnięto wzrost gospodarczy na poziomie 1,4% (w 2013 roku wzrost o 0,4%). W 2014 roku trwało ożywienie gospodarcze w większości krajów Europy. Polska należała w tym okresie do najszybciej rozwijających się krajów w Unii Europejskiej. Wzrost gospodarczy stymulował popyt na usługi transportu lotniczego. Zgodnie ze statystykami EUROCONTROL z lutego 2015 roku liczba wszystkich operacji trasowych obsługiwanych w 2014 roku w polskiej przestrzeni powietrznej FIR wzrosła o 1,4% w stosunku do roku poprzedniego (w 2013 roku wzrost o 1,1%). W obszarze ESRA08 w omawianym okresie zanotowano wzrost ruchu lotniczego na poziomie 1,7% (w 2013 roku spadek o 1,1%). Poprawę wyników osiągnięto przede wszystkim dzięki coraz lepszej globalnej sytuacji ekonomicznej na świecie. Bardziej dynamiczny niż przewidywano wzrost ruchu lotniczego odnotowano w południowo-wschodniej Europie natomiast w wyniku konfliktów zbrojnych zmniejszył się ruch w Syrii, Iraku, Libii oraz na Półwyspie Synaj i Ukrainie.

Przychody Agencji z tytułu usług nawigacyjnych łącznie w ok. 44% wygenerowane zostały w 2014 roku przez największych użytkowników polskiej przestrzeni powietrznej (dziesięciu w usługach trasowych oraz dziesięciu w usługach terminalowych). Poniżej przedstawiono udział przewoźników lotniczych w przychodach uzyskanych ze świadczenia usług trasowych oraz usług terminalowych.

⁷ Pismo nr DL-III-0971-32-KR/14

Rys.7. Udział głównych użytkowników w przychodach trasowych oraz w przychodach terminalowych w 2014 roku

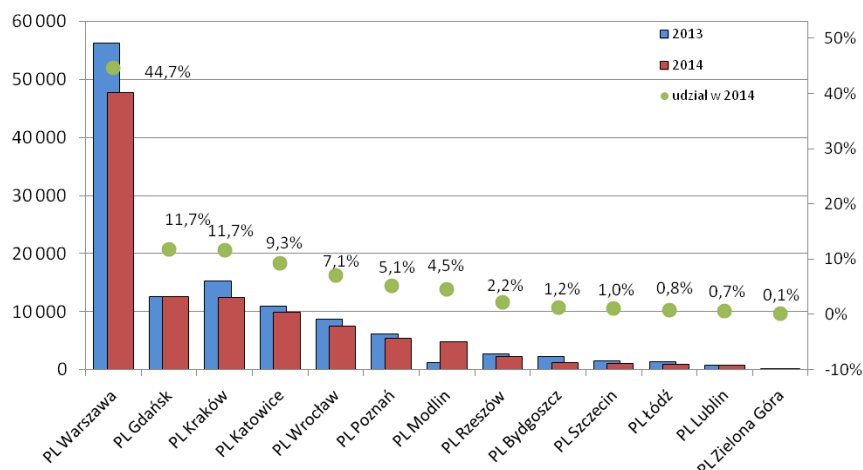


Źródło: opracowanie własne PAŻP.

W porównaniu do 2013 roku struktura udziału głównych przewoźników lotniczych w przychodach ze sprzedaży usług trasowych Agencji pozostała na zbliżonym poziomie. W 2014 roku na liście największych użytkowników przestrzeni powietrznej pojawił się Norwegian Air Shuttle, SAS oraz Finnair. Wiodącą w tym segmencie pozycję utrzymała niemiecka firma Deutsche Lufthansa oferując loty z większości polskich lotnisk najczęściej do portów przesiadkowych we Frankfurcie i Monachium. Od wielu lat jest to główny przewoźnik nie tylko w Polsce, ale także w całej Europie.

Czołową pozycję na rynku przewozów na polskich lotniskach od wielu lat zajmuje PLL LOT. W 2014 roku Agencja uzyskała od tego przewoźnika przychody z tytułu świadczenia usług nawigacyjnych (trasowych i terminalowych) w wysokości 57 980 tys. PLN. W porównaniu do roku poprzedniego wartość ta jest niższa o ok. 14% w wyniku obniżenia stawki opłaty terminalowej z 812,38 PLN w 2013 roku do 699,80 PLN w 2014 roku. Zgodnie ze statystykami PAŻP w 2014 roku także ilość wykonanych przez PLL LOT operacji terminalowych w polskich portach lotniczych w stosunku do roku poprzedniego spadła o 9%. PLL LOT wykonywał regularne operacje z większości lotnisk komunikacyjnych w Polsce do zagranicznych portów, utrzymując jednocześnie krajową siatkę połączeń. W 2014 roku przewozy międzynarodowe w Polsce rozwijały się bardziej dynamicznie niż loty krajowe. Znaczący udział w rynku stanowili przewoźnicy niskokosztowi (m.in. Ryanair, Wizz Air Hungary, Norwegian Air Shuttle, EasyJet, Germanwings). W 2014 roku zgodnie ze statystykami EUROCONTROL z lutego 2015 roku liczba operacji wykonanych przez przewoźników LCC w polskiej przestrzeni powietrznej wzrosła o 33%.

Rys.8. Przychody terminalowe wg portów lotniczych w 2014 roku (w tys. PLN)



Źródło: opracowanie własne PAŻP

W 2014 roku w wyniku obniżenia o 13,8% opłaty za usługi terminalowe PAŻP uzyskała niższe przychody TNC w ramach poszczególnych krajowych portów lotniczych. Łączna ilość płatnych operacji terminalowych, za które Agencja uzyskała przychody TNC w 2014 roku pozostała na zbliżonym poziomie. Nadal najwięcej lotów odbywało się z portu lotniczego w Warszawie. Udział w rynku głównego lotniska w Polsce wyniósł ok. 45% (w 2013 roku 47%). Wielkość przychodów TNC uzyskanych dla tego lotniska spadła o 15% wobec roku 2013 natomiast porty regionalne łącznie wygenerowały przychody TNC niższe o 7%. Na kolejnych miejscach znalazły się porty lotnicze w Gdańsku oraz Krakowie. Podobnie jak w poprzednim roku z głównych lotnisk korzystali najczęściej przewoźnicy tacy jak: Wizz Air Hungary, PLL LOT, Ryanair, Deutsche Lufthansa. W 2014 roku, tak jak w latach ubiegłych, z powodu sezonowości ruchu lotniczego wzrosły przychody PAŻP uzyskane ze świadczenia usług nawigacyjnych w miesiącach letnich.

CZĘŚĆ CZWARTA – ZAKOŃCZENIE

W roku 2014 Polska Agencja Żeglugi Powietrznej realizowała cele strategiczne, zgodnie z Krajowym Planem Skuteczności Działania RP1 na lata 2012 – 2014:

- Cel strategiczny S1 – *utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego (Safety)* – w roku sprawozdawczym podejmowano horyzontalne działania zmierzające do zapewnienia użytkownikom przestrzeni powietrznej wysokiego poziomu bezpieczeństwa. W 2014 roku nie został zarejestrowany żaden wypadek lotniczy z bezpośrednim lub pośrednim udziałem ATM
- Cel strategiczny S2 – *zapewnienie wymaganej pojemności przestrzeni powietrznej (Capacity)* – w roku sprawozdawczym kontynuowano implementację nowego systemu zarządzania ruchem lotniczym w FIR Warszawa PEGASUS_21, umożliwiającego osiągnięcie przepustowości przestrzeni powietrznej na poziomie wymaganym przez Komisję Europejską. Faktycznie zrealizowana wartość wskaźnika opóźnień trasowych na poziomie 0,79 min/lot jest wynikiem poniżej zaplanowanego na 2014 r. wskaźnika 0,48 min/lot. Jednakże wynik taki jest pozytywny w kontekście warunków jakie miały miejsce w obszarze capacity w 2014 roku, a opisanych szczegółowo w Sprawozdaniu.
- Cel strategiczny S3 – *minimalizowanie przez PAŻP negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko (Environment)* – w roku sprawozdawczym Agencja prowadziła działania pro-środowiskowe zmierzające do optymalizacji trajektorii lotów pod kątem redukcji kosztów związanych z wykonywaniem operacji w FIR Warszawa dla operatorów statków powietrznych. W 2014 r. wprowadzono nowe DCT, co w połączeniu z już opublikowanymi przyczyniło się do uzyskania korzyści o charakterze ekonomicznym oraz środowiskowym (redukcja emisji CO₂ – 1850 ton). Jednocześnie promowano lądowania techniką CDO na największych lotniskach kontrolowanych w FIR Warszawa zmierzających do zmniejszenia zużycia paliwa oraz emisji CO₂.
- Cel strategiczny S4 – *optymalizowanie efektywności kosztowej (Cost effectiveness)* – w roku sprawozdawczym Agencja prowadziła horyzontalne działania zmierzające do dalszej optymalizacji efektywności kosztowej w zakresie operacyjnym i pozaoperacyjnym, uwzględniając cele PAŻP dotyczące utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa, stałego zwiększania pojemności przestrzeni powietrznej oraz ograniczaniu negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko naturalne.

Kluczowym etapem funkcjonowania Agencji w roku sprawozdawczym było rozpoczęcie implementacji wielopoziomowego programu naprawczego. W zakresie inwestycyjnym w 2014 r. zweryfikowano plany inwestycyjne PAŻP na kolejne lata, podjęto działania zmierzające do poprawy efektywności planowania oraz realizacji zadań inwestycyjnych, w tym rozpoczęto wdrażanie metodyki zarządzania projektami opartej na międzynarodowych standardach Prince 2. W zakresie organizacyjnym dokonano przeglądu procesów zarządczych, w szczególności skupiono się na obszarze zarządzania zasobami ludzkimi, obejmujących pozyskiwanie i szkolenie kadr. Wprowadzono m.in. zmiany dotyczące planowania, harmonogramów oraz systemu szkolenia kandydatów na KRL, a także usprawniono obszar rekrutacji kadry.

Ponadto Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w 2014 r. zaangażowana była w wiele inicjatyw o charakterze międzynarodowym, tj.:

- Bałtycki FAB – w roku sprawozdawczym aktywność PAŻP skoncentrowana była na realizacji działań ujętych w Baltic FAB Implementation Programme zawierającym opis i harmonogram implementacji projektów polsko – litewskich, który ma doprowadzić do osiągnięcia celów Baltic FAB.
- SESAR – w roku sprawozdawczym Polska Agencja Żeglugi Powietrznej aktywnie uczestniczyła w działaniach związanych z realizacją Programu SESAR, zarówno w obszarze badawczo-rozwojowym (rozpoczęto proces zmierzający do uzyskania członkostwa w SESAR Joint Undertaking), jak i wdrożeniowym (PAŻP jest jednym z członków-założycieli SESAR Deployment Manager).
- Gate One Cooperation Platform – w roku sprawozdawczym Polska Agencja Żeglugi Powietrznej kontynuowała działania na rzecz rozwoju inicjatywy, której celem jest promowanie efektywności europejskiego zarządzania ruchem lotniczym.
- Usługi Scentralizowane – w roku sprawozdawczym Agencja zaangażowana była w procedury przetargowe, w wyniku których EUROCONTROL wybierze dostawców usług scentralizowanych. PAŻP zgłosiła zainteresowanie w zakresie realizacji usług CS#4AFUAS oraz CS#7-3 SAT-NAV.