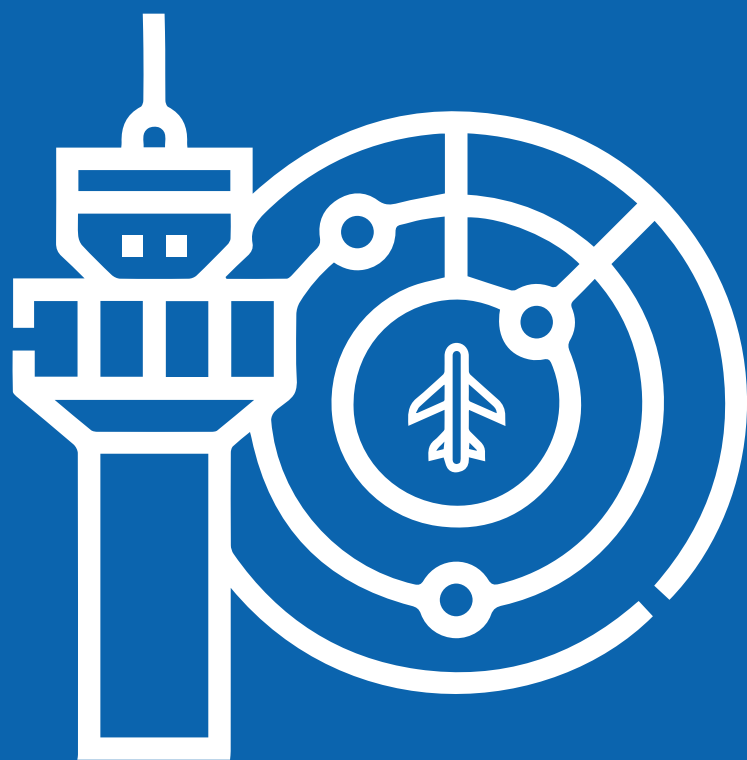




КОНТРОЛА ЛЕТЕЊА
СРБИЈЕ И ЦРНЕ ГОРЕ
SMATSA ДОО БЕОГРАД

ИЗВЕШТАЈ О ПОСЛОВАЊУ

за 2022. годину



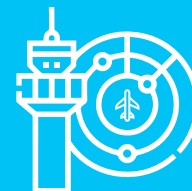


ИЗВЕШТАЈ О ПОСЛОВАЊУ

за 2022. годину

САДРЖАЈ

1	Уводна реч директора	7
2	О Контроли летења Србије и Црне Горе	10
2.1	Профил организације	10
2.2	АТМ / АНС услуге и функције	10
2.3	Додатне услуге	11
3	Година 2022. у бројевима	13
3.1	Подаци о саобраћају у ваздушном простору надлежности SMATSA доо	13
3.2	Структура запослених у 2022. години	20
4	Пословни резултати који су обележили 2022. годину	22
4.1	Унапређење управљања ваздушном пловидбом	22
4.1.1	Унапређења у области АТМ	23
4.1.2	Унапређење опреме, система и инфраструктуре	25
4.1.3	Унапређење АИС услуга	26
4.1.4	Унапређење МЕТ услуга	28
4.2	Унапређење сарадње са релевантним организацијама, регулаторним телима и државним органима	29
4.3	Развој конкурентних комерцијалних услуга	29
4.3.1	Калибража ЗРНС из ваздуха	30
4.3.2	Центар за обуку АНС особља	31
4.4	Унапређење друштвене одговорности и заштита животне средине	34
4.5	Унапређење система управљања безбедношћу	35
4.6	Унапређење успешности система организације и управљања ресурсима	35
4.7	Развој и унапређење људског потенцијала	36
4.8	Показатељи ефикасности пословања	37
4.8.1	Показатељи и циљеви у односу на Шему оствареног учинка	37
4.8.2	Показатељи квалитета пружених услуга	48
4.8.3	Додатни показатељи успешности	50



5	Информационе технологије	53
6	Консултовање са корисницима услуга	56
6.1	Управљање ваздушним саобраћајем – ATM	56
6.2	Ваздухопловно информисање – AIS	57
6.3	Ваздухопловне метеоролошке услуге – MET	58
6.4	Калибража ЗРНС из ваздуха	58
7	Финансијски извештаји	61
7.1	Биланс успеха	61
7.1.1	Пословни приходи	62
7.1.2	Пословни и остали расходи	63
7.2	Биланс стања	65
7.3	Извештај о новчаним токовима	68
8	Нефинансијско извештавање	72
8.1	Политике које се примењују унутар SMATSA доо	74
8.1.1	Успостављене политике унутар SMATSA доо	74
8.1.2	Људски ресурси	75
8.1.3	Управљање ризицима	75
8.1.4	Заштита животне средине	76
9	Ознаке и скраћенице	78
10	Индекс табела и слика	84
10.1	Индекс табела	84
10.2	Индекс слика	85
11	Прилози	86
11.1	Прилог 1 – Организациона структура SMATSA доо	86
11.2	Прилог 2 – Одлука EUROCONTROL Проширеног комитета бр. 21/170 од 25. 11. 2021. године	87

01





Уводна реч директора

Овом приликом бих потврдио уверење, изнето у завршном делу Извештаја о пословању за 2021. годину, да ће у 2022. години бити бољих резултата и много више оптимизма.

За *SMATSA* доо 2022. година остаће забележена као година потпуног опоравка ваздушног саобраћаја након пандемије вируса *COVID-19*. Опоравак ваздушног саобраћаја, као и додатни саобраћај који је обилазио зоне које су услед ратних дејстава у Украјини недоступне, резултирали су са рекордних 775 000 *IFR* летова у ваздушном простору надлежности *SMATSA* доо. Са становишта пружања услуга контроле летења летња сезона 2022. била је изузетно захтевна, посебно оптерећена великим, до сада незабележеним бројем дана са лошим временским условима. И поред наведеног, обим саобраћаја који је забележен потврђује да су корисници видели *SMATSA* доо као поузданог и пожељног пружаоца услуга.

Остварени су одлични финансијски резултати који се огледају у високом нивоу пословних прихода и нето финансијском резултату. Мере за очување финансијске стабилности компаније и рационализацију пословања, примењене у претходним годинама, као одговор на негативна финансијска кретања у време пандемије *COVID-19*, дале су резултат. Нето задуженост компаније је смањена, док је обим инвестиција наставио да прати оперативне потребе компаније. Настављена је реализација Програма модернизације *SUSAN*.

Крајем 2022. године започели смо са пружањем услуге контроле летења из новог контролног торња на аеродрому Никола Тесла Београд. У анексу Центра контроле летења Београд у употребу су пуштени симулатор и тест систем главног система за обраду података о лету *FAMUS TopSky-ATC*.



Комплетиран је пројекат унапређења софтвера система *FAMUS TopSky-ATC (Step 2)* и у оперативни рад уведени нови софтверски алати за пружање услуга контроле летења. Настављане се активности на изградњи радарске станице Бесна кобила. Пројекат успостављања *SMATSA IP* комуникационе мреже је у завршној фази. Пројектна и пропратна документација за остале актуелне пројекте планиране Програмом *SUSAN* је комплетирана, тако да се очекује покретање поступака у наредном периоду.

У другој половини 2022. године поставили смо основе за нови десетогодишњи циклус стратешког планирања *SMATSA* доо и прилагођавање околностима које у наредним годинама предвиђа нова *SES 2+* регулатива – која је у припреми.

Током 2022. године смо интензивирали координацију и припреме за пројекат проширења простора слободног планирања летења (*Southeast Common Sky Initiative Free Route Airspace – SECSI FRA*) спајањем са италијанским простором слободног планирања летења (*FRA IT*). Реализација пројекта се планира у 2024. години.

Током претходне године наши ресурси су значајно ангажовани на пословима у вези са концесијом на Аеродрому Никола Тесла Београд, а посебно на активностима које треба да омогуће оперативни рад нове полетно-слетне стазе.

Израђене су процедуре за инструментално летење за нову полетно-слетну стазу, метео и навигациона опрема на аеродрому је унапређена, ваздухопловно-техничка инфраструктура прилагођена је новим околностима.

SMATSA доо је препознала људски потенцијал као најважнији ресурс, те остаје посвећена образовању контролора летења спровођењем дуалног модела образовања са Ваздухопловном академијом Београд, уз задржавање опције школовања ваздухопловно-оперативног особља и у свом Тренинг-центру у складу са потребама.

Експерти *SMATSA* доо успешно су сарађивали са надлежним државним органима по питањима доношења нове регулативе, а кроз редовне провере надзорних органа Србије и Црне Горе потврђен је висок степен усаглашености са прописима заснованим на уредбама ЕУ.

Захваљујем свим запосленима, менаџменту и органима управљања без чијег ангажовања не би било могуће остварити овакве резултате.

Предраг Јовановић

Директор Контроле летења Србије и Црне Горе *SMATSA* доо Београд

02





О Контроли летења Србије и Црне Горе

2.1 Профил организације

Контрола летења Србије и Црне Горе SMATSA доо Београд пружа ATM / ANS услуге и функције у ваздушном простору за који је надлежна и обавља додатне делатности, посредно и непосредно у вези са пружањем наведених услуга и функција.

Оснивачи SMATSA доо су Влада Републике Србије и Влада Црне Горе.

2012. године, након закључења Споразума о сарадњи у области ваздушног саобраћаја између Републике Србије и Црне Горе, уговором који су потписале обе владе потврђен је континуитет постојања заједничког пружаоца услуга у ваздушној пловидби – SMATSA доо.

SMATSA доо пружа услуге и обавља своје делатности у складу с националном и међународном регулативом и међународним споразумима. У складу са својим надлежностима и овлашћењима, SMATSA доо заступа интересе својих оснивача у релевантним међународним ваздухопловним организацијама и активно учествује у раду ваздухопловних форума и асоцијација.

2.2 ATM / ANS услуге и функције

Основну делатност SMATSA доо представља пружање ATM / ANS услуга и функција које обухватају следеће:

- пружање услуга у ваздушној пловидби (ANS):
 - услуге у ваздушном саобраћају (ATS);
 - ваздухопловне метеоролошке услуге (MET);
 - услуге ваздухопловног информисања (AIS);
 - услуге комуникације, навигације и надзора (CNS);
- управљање ваздушним саобраћајем (ATM):
 - услуге у ваздушном саобраћају (ATS);
 - функција управљања ваздушним простором (ASM);

- функција управљања протоком ваздушног саобраћаја (ATFM).
- услуге пројектовања процедура инструменталног летења (FPD).

Простор надлежности SMATSA доо обухвата ваздушни простор изнад:

1. Републике Србије;
2. Црне Горе;
3. Међународних вода у Јадранском мору и
4. Босне и Херцеговине изнад ужег дела у непосредној близини границе са Републиком Србијом и са Црном Гором.



Слика 1.

Територија изнад које SMATSA доо пружа услуге у ваздушној пловидби

2.3 Додатне услуге

Поред АТМ / АНС услуга и функција, SMATSA доо пружа и следеће услуге:

1. Обуку особља пружалаца услуга у ваздушној пловидби (TRE), обухватајући обуку АТСО, ВТО и ВМО;
2. Калибражу уређаја и система из ваздуха (CAL) и
3. Обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова (CAMO) и одржавање ваздухоплова (MO).



03

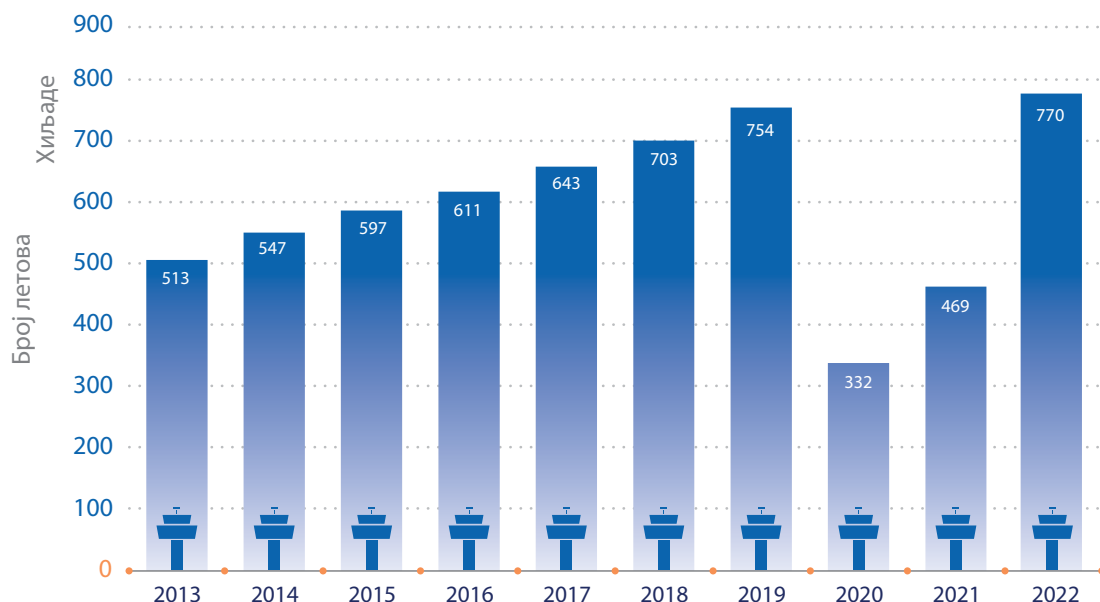




Година 2022. у бројевима

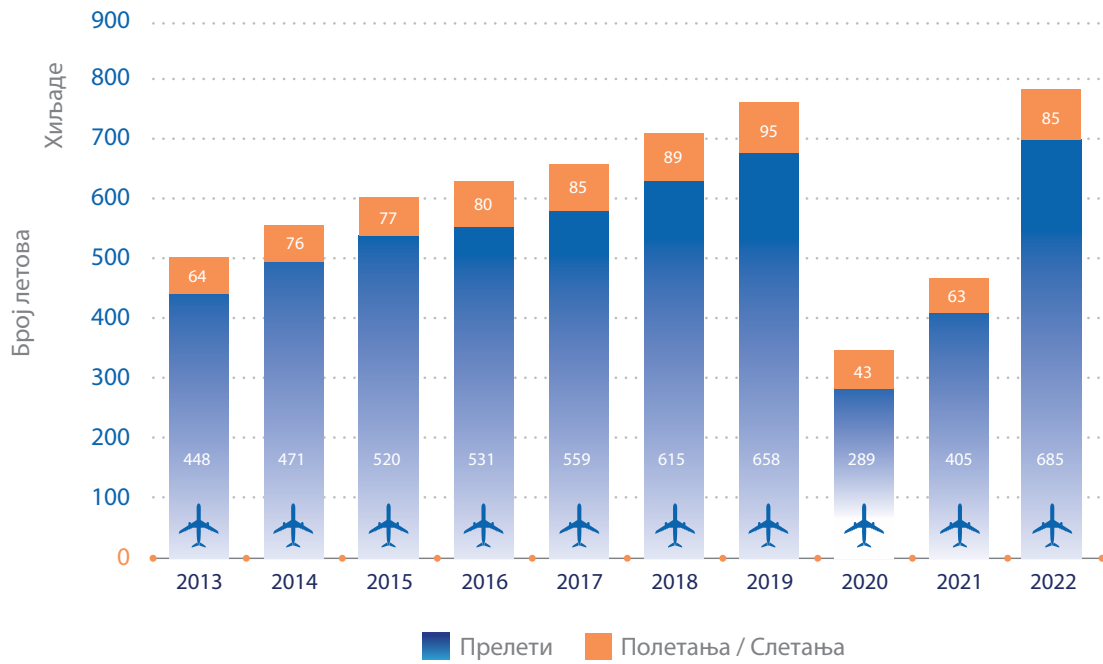
У ваздушном простору надлежности SMATSA доо, у 2022. години је реализовано приближно 770 000 IFR летова, што представља повећање од 64% у односу на 2021. годину (око 2% пораста у односу на 2019. годину, последњу референтну годину пре избијања пандемије коронавируса). Република Србија и Црна Гора су једне од ретких држава у Европи у чијим ваздушним просторима је забележен опоравак ваздушног саобраћаја у 2022. години, односно пораст у односу на период од пре пандемије. На повећање броја летова у ваздушном простору надлежности SMATSA доо имао је утицај и сукоб у Украјини, односно затварање ваздушног простора Украјине и делова Украјини суседних држава и дерутирање саобраћаја ка простору региона коме припада и ваздушни простор надлежности SMATSA доо. У летњој сезони 2022. године забележен је дан са највећим бројем IFR летова (3 400), а у најоптерећенијем вршном сату у сезони је реализован 241 IFR лет.

3.1 Подаци о саобраћају у ваздушном простору надлежности SMATSA доо



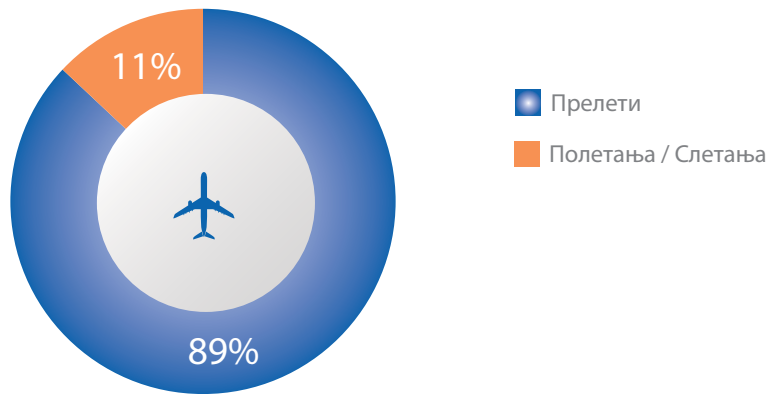
Слика 2.

Укупан број IFR летова у периоду од 2013. до 2022. године

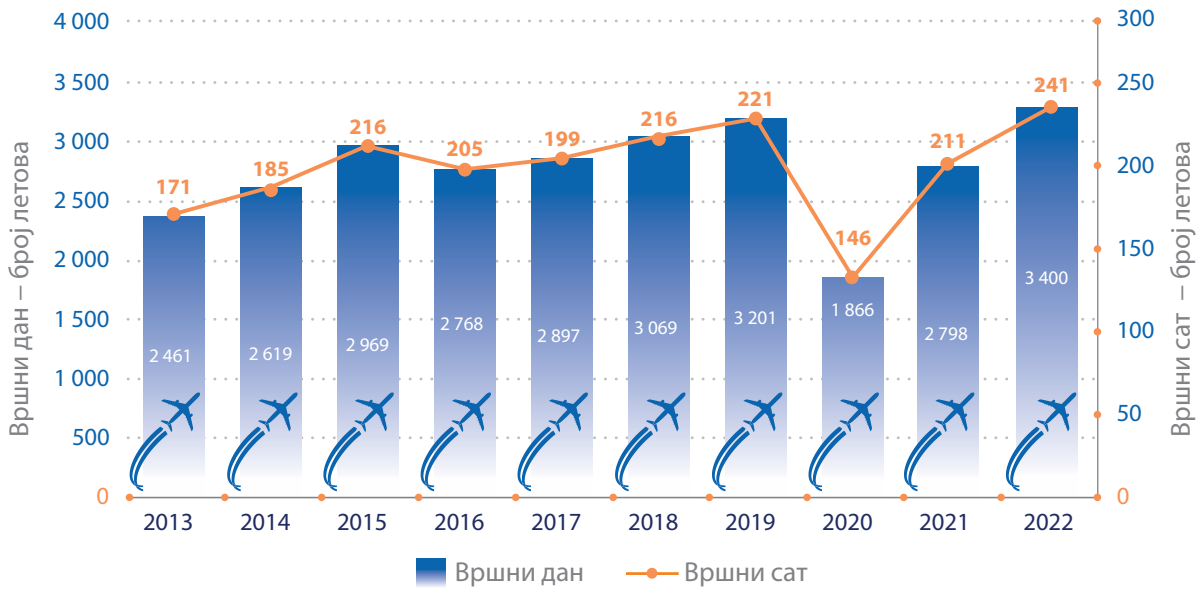


Слика 3.
Број IFR прелета и полетања / слетања у периоду од 2013. до 2022. године

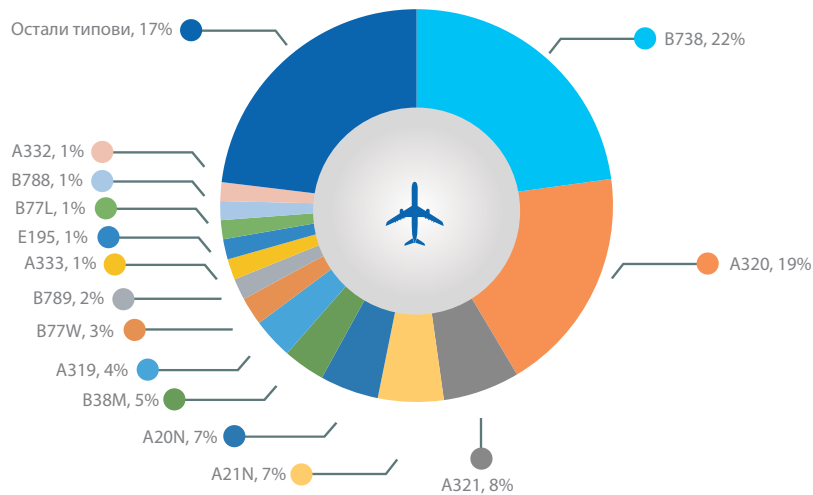




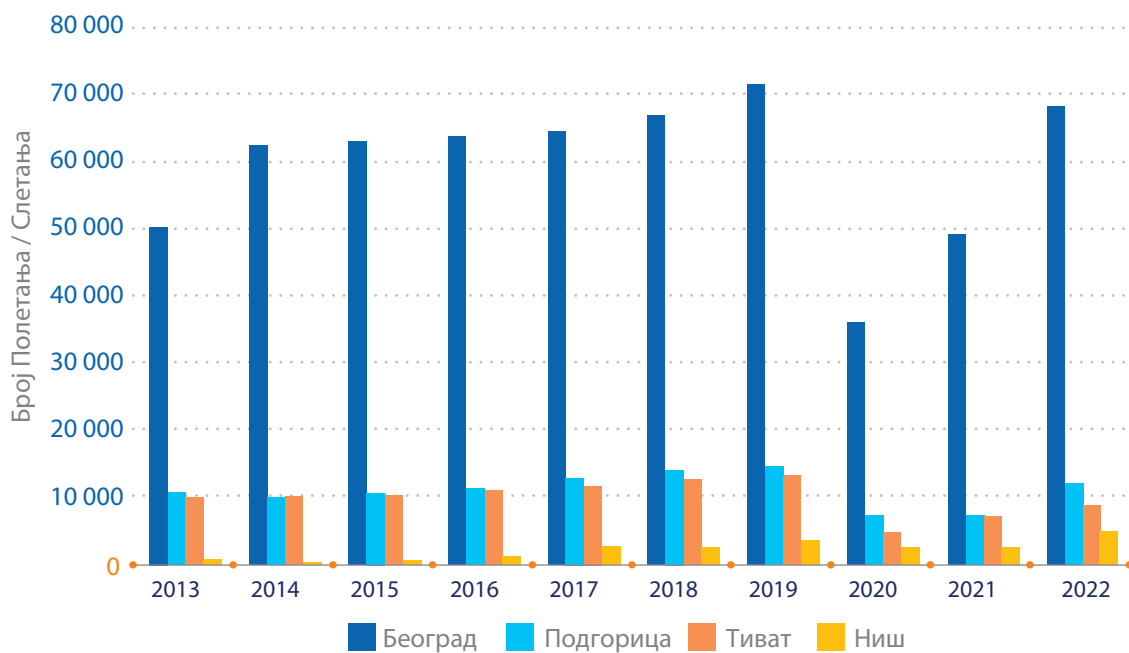
Слика 4.
Расподела IFR летова у 2022. години



Слика 5.
Вршни дан и вршни сат у периоду од 2013. до 2022. године

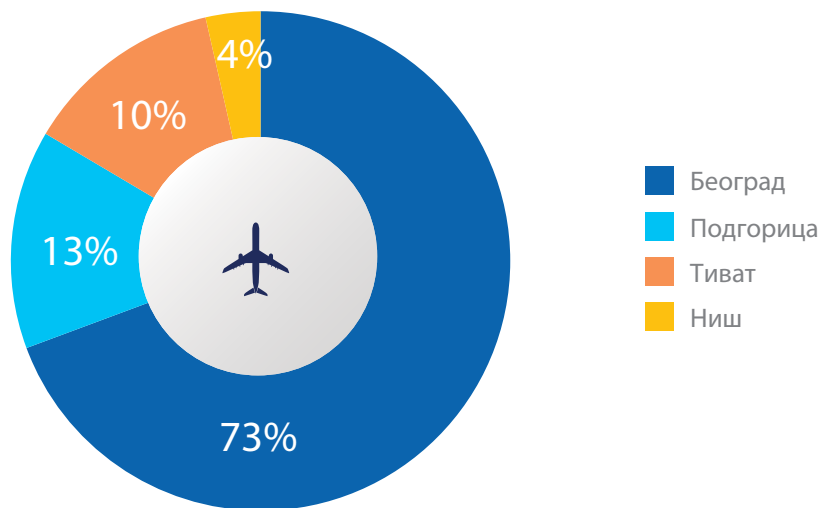


Слика 6.
Учешће појединих типова ваздухоплова у 2022. години



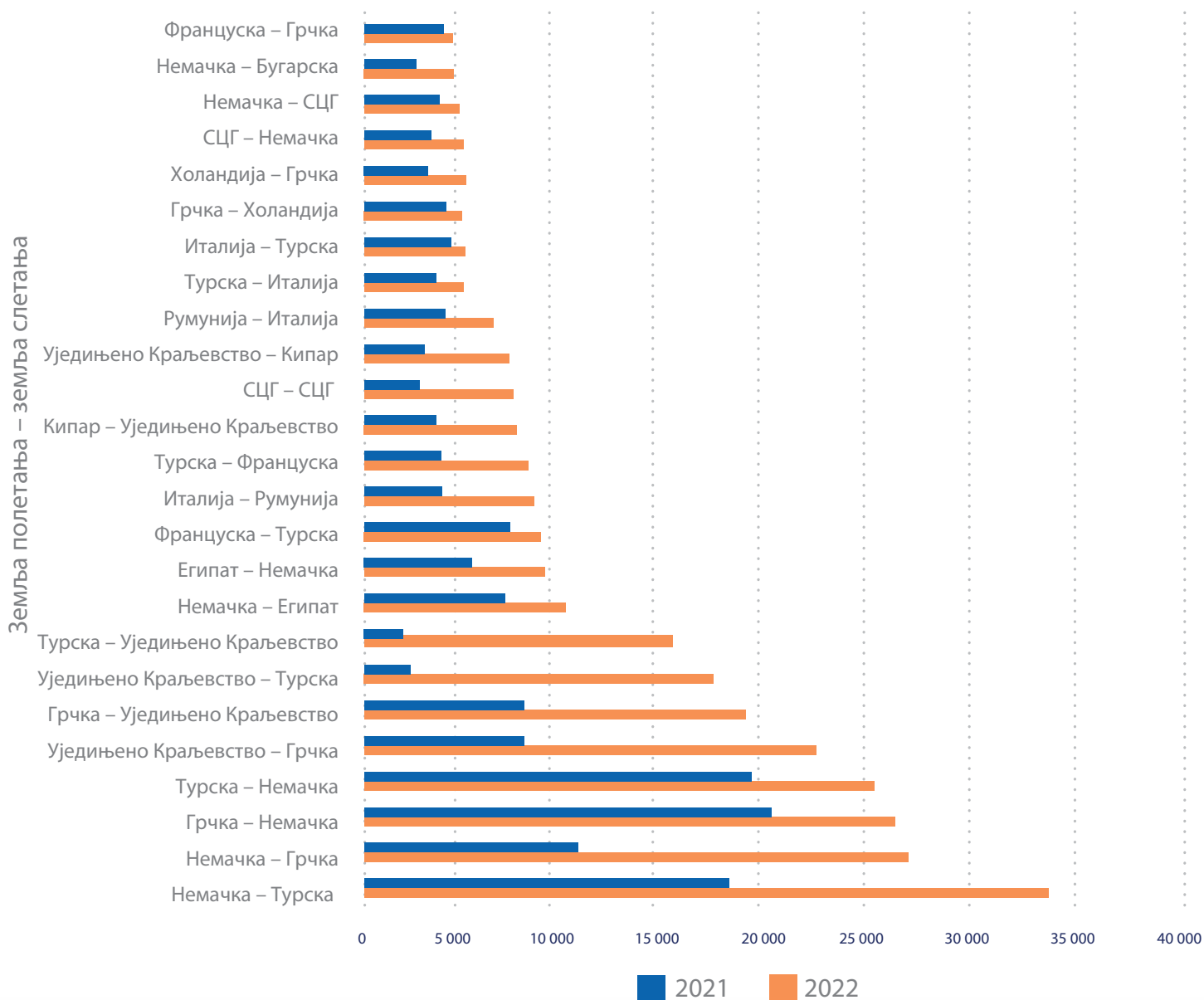
Слика 7.

Број IFR полетања и слетања по аеродромима у периоду од 2013. до 2022. године



Слика 8.

Расподела саобраћаја по аеродромима у 2022. години

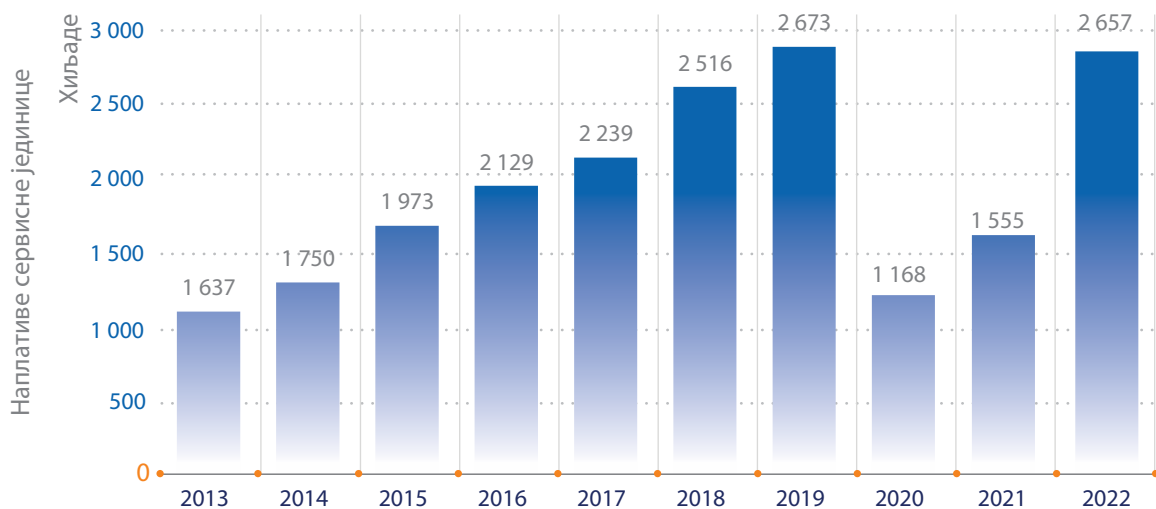


Слика 9.

Број IFR летова у ваздушном простору надлежности SMATSA доо по земљама полетања / слетања у 2021. и 2022. години¹

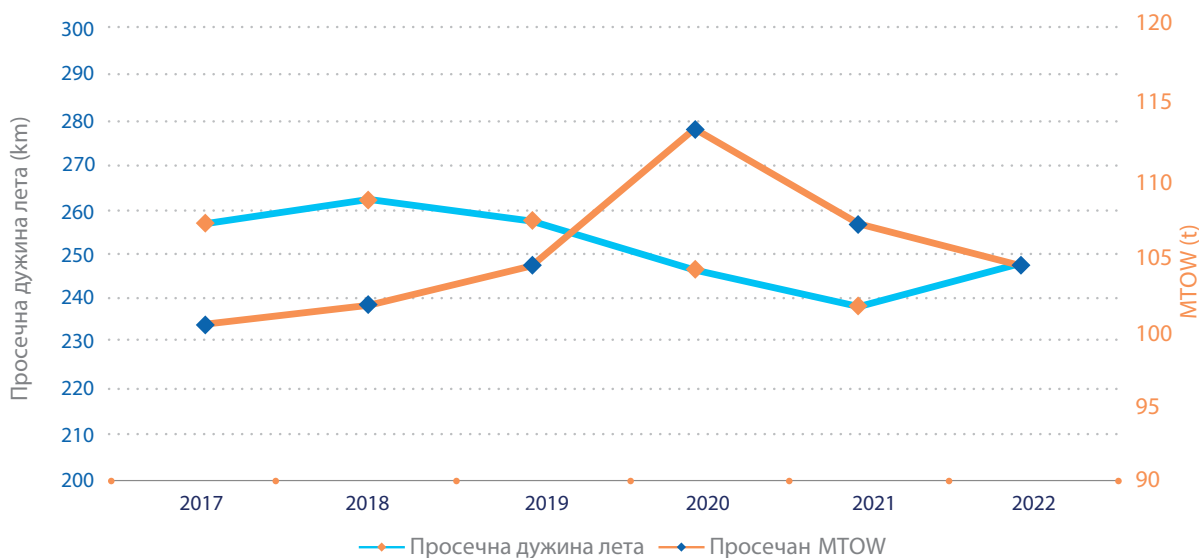
¹ На слици је приказано првих 25 парова земаља





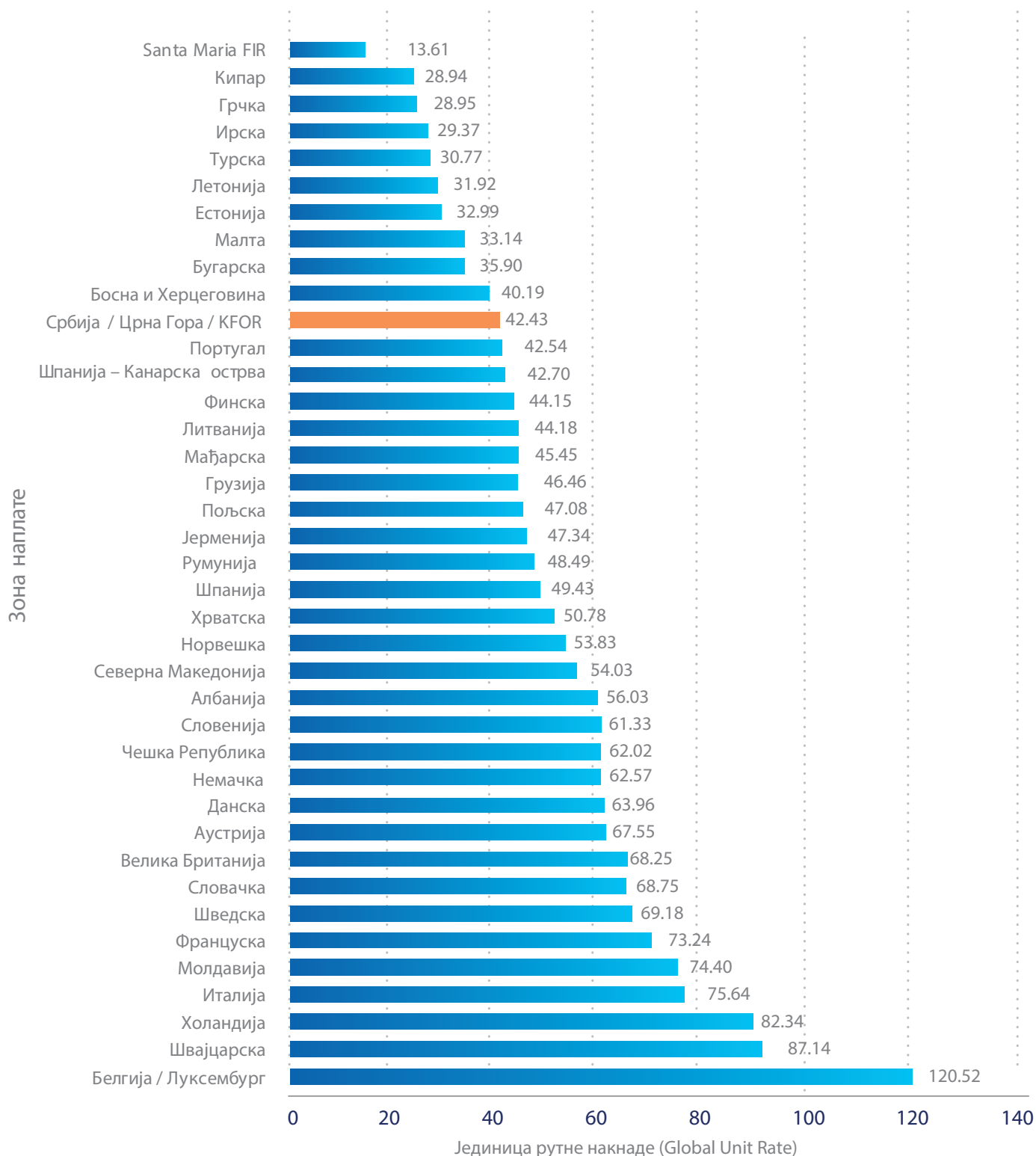
Слика 10.

Број наплативих сервисних јединица у периоду од 2013. до 2022. године



Слика 11.

Просечна дужина лета и просечан MTOW² у FIR Београд у периоду од 2017. до 2022. године



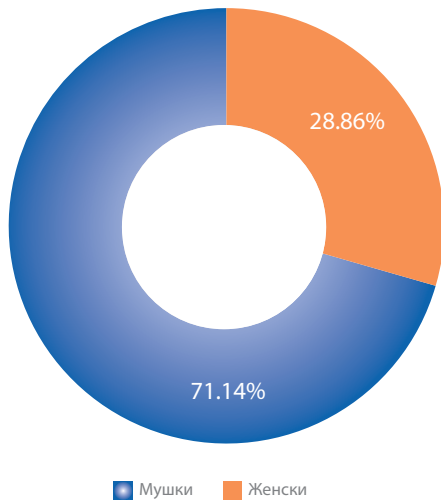
Слика 12.
Јединица рутне накнаде у 2022. години



3.2 Структура запослених у 2022. години

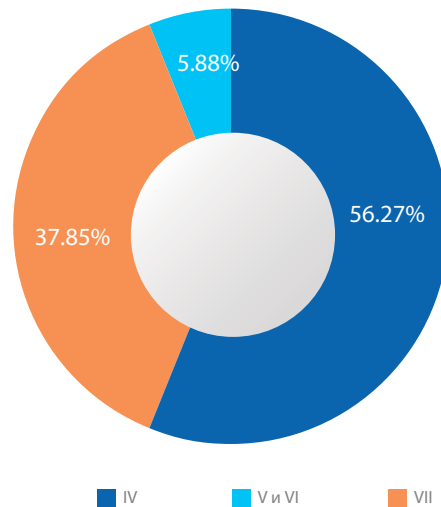
Структура запослених у оквиру SMATSA доо се није значајно мењала у односу на претходне године.

На следећим сликама, приказана је структура запослених на крају 2022. године према полу, квалификационим групама и старосној структури.

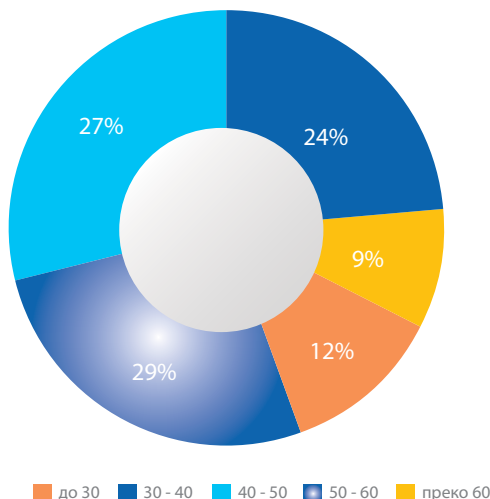


Слика 13.
Структура запослених према полу

Слика 14.
Структура запослених према квалификационим групама



Слика 15.
Старосна структура запослених



04





Пословни резултати који су обележили 2022. годину

4.1 Унапређење управљања ваздушном пловидбом

Реализација планираних активности у кључним сервисима и функцијама SMATSA доо, а пре свих у ATM, CNS, MET и AIS, као и константно улагање у унапређење система за пружање услуга у ваздушној пловидби, омогућили су одржавање високог нивоа безбедности и ефикасност у пружању услуга. У 2022. години, SMATSA доо је наставила са спровођењем активности у циљу даљег унапређења квалитета услуга у ваздушној пловидби и прилагођавања околностима које ће у наредним годинама утицати на пословање пружалаца услуга у ваздушној пловидби на европском простору (SES 2+ регулатива у припреми). У другој половини 2022. године постављене су основе за нови десетогодишњи циклус стратешког планирања SMATSA доо и започети су преговори са произвођачем ATM система око преласка на нови пословни модел, чија примена је планирана од 2028. године.





4.1.1 Унапређења у области АТМ

У 2022. години завршен је један од најзначајнијих пројеката у оквиру Програма модернизације SUSAN – Изградња анекса зграде ЦКЛ и новог контролног торња на аеродрому Никола Тесла у Београду. Пружање услуге контроле летења са новог контролног торња на аеродрому Никола Тесла успостављено је у децембру 2022. године.

Крајем 2022. године успешно су завршене и активности на унапређењу TopSky-АТС система (корак 2). Надограђен је софтвер унапређењем корисничких функционалности летења, data link функционалности, предикције трајекторије, као и додавање АМАН функционалности и алата за анализу параметара Safety Nets и ТСТ функционалности (DART tool). Имплементацијом ових функционалности омогућено је да TopSky-АТС систем за обраду података буде у складу са захтевима и у предвиђеним роковима дефинисаним регулативом Европске комисије ЕС 716/2014, АТМ Мастер планом и SESAR DP 2015. Унапређеним софтвером значајно се повећава капацитет пружања услуга контроле летења, што практично значи већи број ваздухоплова по сату и омогућава SMATSA да прихвати саобраћај у случајевима када суседне контроле летења у региону то нису у стању да учине.

У циљу унапређења капацитета обласне контроле летења током 2022. године припремана је нова секторизација ЦКЛ Београд. Након симулације различитих сценарија, изабрано је решење чија се оперативна примена планира у априлу 2023. године. У складу са планираним датумом примене, током 2022. године спроведене су активности на измени документације, обуке и адаптација техничких уређаја и система који треба да омогуће примену новог модела.

У децембру 2022. године у оперативни рад пуштен је и алат за подршку шефу смене контроле летења приликом избора адекватне секторске конфигурације – унапређење које доприноси обезбеђењу услова за опслуживање већег обима саобраћаја без генерисања додатног кашњења.

У оквиру унапређења цивилно-војне координације и размене података успешно је завршена инсталација система LARA, чије се пуштање у оперативни рад очекује почетком наредне године.

У сарадњи са представницима хеликоптерских јединица Војске Србије и Дирекције полиције Министарства унутрашњих послова, покренута је иницијатива увођења PBN хеликоптерских процедура у РС, која обухвата израду и примену: RNP APCH, PinS, RNP 0.3 LLR и STAR/SID процедура. Ажурирани су планови транзиције на PBN за Републику Србију и за Црну Гору.





Експерти SMATSA доо спровели су свеобухватну израду процедура за нову уметнуту стазу на аеродрому Београд (BCIR) и прилагођавање концепта операција полетања и слетања за две паралелне, блиско размакнуте стазе. Израђен је комплет PBN и конвенционалних процедура, неопходних за несметано одвијање операција на две стазе, укључујући оптимизацију и рационализацију потребних процедура, на начин који ће бити применљив и у будућности, након трансфера операција на главну стазу 12L/30R.

SMATSA доо је 8. јуна 2022. године била домаћин партнерима у програму слободног планирања летења (FRA, Free Route Airspace) у оквиру Иницијативе заједничког неба југоисточне Европе (SECSI, Southeast Europe Common Sky Initiative) – Аустроконтрол (Аустрија), Словенија контрол (Словенија), Хрватска контрола зрачне пловидбе (Хрватска), Албконтрол (Албанија) и М-НАВ (Република Северна Македонија) на којем су утврђене смернице за даље проширење прекограничних области слободног планирања летења на ваздушне просторе Италије и Мађарске / Румуније / Бугарске и даље на север.

Партнери SECSI иницијативе су потврдили јединство и решеност за непрекидно унапређење опција за планирање летења за своје кориснике. Краћа растојања за планирање летења смањују потрошњу горива, што даље доводи до смањених трошкова пословања и мање емисије угљен-диоксида, истовремено доприносећи амбициозним европским циљевима за елиминацију штетних гасова до 2050. године. SECSI партнери настављају заједнички рад налажењем решења за изазове које постављају компликовани саобраћајни токови у циљу задржавања безбедности на високом нивоу, у складу са индикаторима безбедности дефинисаних националном и Европском регулативом.





4.1.2 Унапређење опреме, система и инфраструктуре

Имплементација нових технологија у складу са захтевима Јединственог европског неба је један од основних задатака SMATSA доо, који захтева континуирано улагање у опрему, системе и инфраструктуру, али и стручне кадрове потребне за реализацију ових задатака.

Прва фаза набавке и имплементације радарског система у оквиру пројекта инсталације терминалног радара за потребе ТМА Београд је настављена током године, и подразумевала је рад на техничкој документацији, усаглашавању и хармонизацији захтева.

У оквиру пројекта инсталације радарског система (PSR+SSR) на локацији Бесна кобила, обезбеђено је телекомуникационо повезивање са АКЛ Ниш коришћењем DWDM сервиса, реализована је обука у фабрици, као и FAT радарског система. У августу 2022. године експерти Испоручиоца извршили су Site survey у циљу припреме за активности инсталације радарских система који се планира за наредну годину.

С обзиром на проблеме који су се појавили приликом израде техничке документације за изградњу објекта радарске станице Врсута и споразумног раскида Уговора о дугорочном закупу непокретности на локацији Врсута, измењена је локација инсталације радарског система који је иницијално био намењен овој локацији. На основу спроведених анализа предвиђено је да се предметни радарски систем инсталира на локацији Кошевац.

Крајем године је потписан Сертификат о коначном пријему пројекта „SMATSA IP комуникациона мрежа“, чиме је пројекат и формално завршен. Током наредне године се очекује миграција свих оперативних сервиса, чија архитектура то омогућава, на предметну инфраструктуру.

Као резултат планова за развој аеродрома Никола Тесла, као и пројеката SMATSA доо који су у непосредној вези, SMATSA доо и концесионар аеродрома

су се током 2022. године перманентно координирали у циљу усаглашавања различитих питања од интереса:

- имплементације нових система и изградње нових објеката и инфраструктуре,
- заштите или измештања постојеће инфраструктуре и
- израде процедура током периода спровођења радова на аеродрому.

Условљени изградњом нове уметнуте ПСС, завршени су радови на измештању инфраструктуре око постојеће ПСС и завршена је инсталација и тестирање навигационих система и метеоролошке опреме. Додатно, током 2022. године извршена је и транзиција у новоизграђени објекат метеоролошке станице.





4.1.3 Унапређење AIS услуга



Услуге ваздухопловног информисања (AIS – Aeronautical Information Services) обезбеђују проток ваздухопловних информација које су неопходне за безбедно, редовно и ефикасно обављање међународног и домаћег ваздушног саобраћаја. Ваздухопловни подаци и информације, стављају се на располагање свим корисницима за оперативну употребу.

Процеси ваздухопловног информисања усклађени су са међународним стандардима и препорученом праксом садржаном у заједничким захтевима Јединственог европског неба.

Средином априла прошле године, одржана је онлајн обука EAD WFM Operations (WFM-OPS), а након тога, средином маја у Мадриду је одржана обука AICM/AIXM 5.1 Basic. Обе обуке су одржане у организацији GroupEAD (у име EUROCONTROL-а) и намењене су AIS/AIM особљу. Знања стечена на овим обукама јесу предуслов за наставак обуке за рад у новој бази статичких и динамичких података – Static and Dynamic Data (SDD). Планирано је да учесници стечено знање примене приликом транзиције са постојеће базе статичких података у оквиру EAD-а – Static Data Operations (SDO) на SDD и



за рад на новом систему, који се заснива на употреби AIXM 5.1 модела за размену ваздухопловних података.

У Центру контроле летења Београд 25. маја је одржан састанак поводом отвореног питања неутврђене границе између области информисања у лету (FIR – Flight Information Region) Београд и Загреб, као и предлога SMATSA доо да се размотре могућности за решавање овог питања на основама дефинисања привремене северне границе између ова два FIR-а. Учешће су узели представници: МО, ВС (Генералштаб, као и Команда РВ и ПВО), МСП (Група за границе), МГСИ, ДЦВ-а и SMATSA. Састанак је инициран сходно договору са састанка одржаног 31. марта 2022. године у Министарству спољних послова, у циљу разматрања проблема прибављања дозволе за прелет државне границе ради заокрета ваздухоплова у току аерофотограметријског снимања пограничног подручја у рејону реке Дунав, на државној граници са Републиком Хрватском.

Средином октобра 2022. године, у Франкфурту, Немачка, двоје запослених из Одељења за NOTAM, као део Континуиране обуке, похађало је обуку за INO DP (*International NOTAM Operation Data Provider*). Обуку су заједно спровели GroupEAD и Frequentis AD, који су у име EUROCONTROL-а за то овлашћени. Полазници су се упознали са могућностима EAD INO DP апликације, која је *предвиђена за обраду и објављивање динамичких AIS података – NOTAM*.

Обука за сертификацију и надзор у вези са ваздухопловним картама одржана је од 2. до 4. новембра у организацији EASA-е, у просторијама ДЦВ-а. Обука је обухватила употребу стандарда ICAO Анекса 4 и 15, као и ICAO Дос 8697 при изради карата и имплементацију ЕУ регулативе 373/2017 и 469/2020.

У периоду од 14. до 17. новембра, међународни NOTAM биро учествовао је у вежби симулације вулканске активности са ерупцијом вулкана на Канарским острвима и контаминације ваздушног простора изнад већег дела Европе вулканским пепелом – VOLCEX22. Вежба је извођена у ваздушном простору Републике Србије, Црне Горе, као и у ваздушном простору изнад Јадранског мора изван територијалних вода Црне Горе до граница утврђених међународним споразумима и успешно је спроведена.

Крајем године, у сарадњи са ИТ сектором, успешно је извршено унапређење система EAD на Release 15. Овим унапређењем постигнуто је додатно побољшање EAD услуге у вези са накнадним додавањем недостајућих садржаја у еAIP, претрагом докумената и порукама упозорења о насталим променама. Промена је имплементирана успешно и класификована као рутинска.

У другој половини 2022. године, на недељном нивоу су одржавани састанци са оператером Belgrade Airport у вези са увођењем нове полетно-слетне стазе. Састанцима су такође присуствовали и представници Аеродрома Никола Тесла Београд, Air Serbia и Директората цивилног ваздухопловства. На састанцима се говорило о међусобној координацији и достављању потребних података на даљу обраду и унос у базу података до краја године, како би подаци били благовремено објављени и употреба нове полетно-слетне стазе, са припадајућим рулним стазама, била омогућена.



4.1.4 Унапређење МЕТ услуга

У циљу одржавања високог нивоа безбедности, редовности и експедитивности ваздушне пловидбе, SMATSA доо пружа ваздухопловне метеоролошке услуге поштујући како националне, тако и међународне стандарде и прописе.

Током 2022. године, Служба за МЕТ услуге је учествовала у пројекту Cross Border Convection Forecast, односно изради хармонизоване прогнозе конвекције EUMET-NET CBCF за потребе EUROCONTROL Network Manager-а као и за потребе Обласне контроле летења SMATSA доо. Пројектом су обухваћена 22 провајдера МЕТ услуга. Прогноза је израђивана свакодневно, у сезони грмљавинских непогода, за текући и наредни дан.

У циљу праћења развоја технологија и опреме у области метеорологије, представници МЕТ су посетили међународни сајам метеоролошке опреме Meteorological World Expo. Сајам је одржан у Паризу, а учествовало је око 200 компанија. Током боравка од произвођача метеоролошке опреме и софтвера прибављене су информације о новим производима и технолошким достигнућима у овој области.

Крајем прошле године, успешно је закључен и извршен уговор са произвођачем IBL софтвера за набавку два модула Volumetric 3D Radar Processing & Vertical Profiler Module license и OPMET monitoring, као и једне тест клијентске радне станице. Овом инвестицијом унапређен је апликативни софтвер за прогностичке радне станице са хардвером (IBL систем).

Током 2022. године, успешно је имплементирана функција METAR AUTO на аеродрому Тиват.



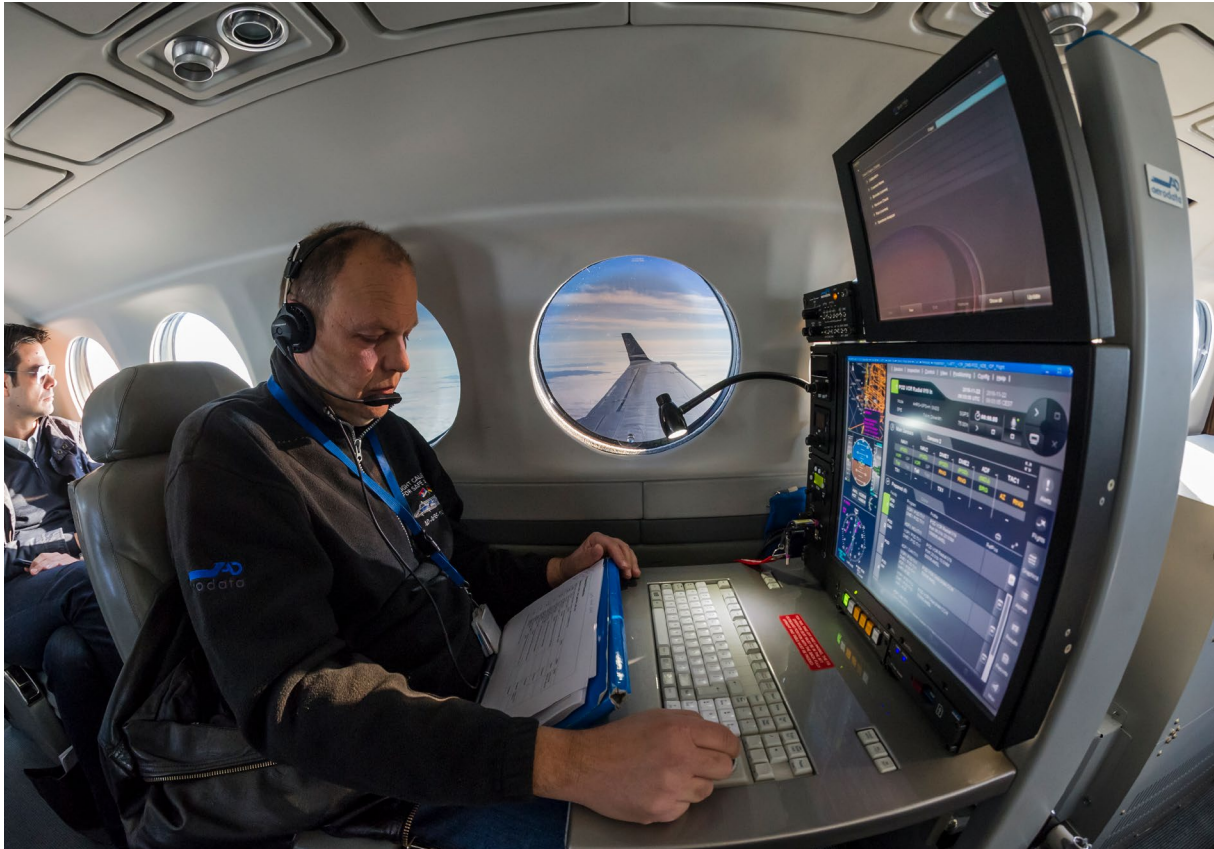


4.2 Унапређење сарадње са релевантним организацијама, регулаторним телима и државним органима

SMATSA доо континуирано спроводи активности које имају за циљ спровођење политика, одговарајућих регулатива и технолошких решења од значаја за пословање. Управо због тога, SMATSA доо одлучно ради на унапређењу партнерских односа и јачању сарадње са релевантним организацијама и корисницима услуга.

4.3 Развој конкурентних комерцијалних услуга

Развој комерцијалних услуга унутар SMATSA доо је током 2022. године био усмерен на пружање услуга калибраже за потребе корисника из региона и шире.



4.3.1 Калибража ЗРНС из ваздуха

SMATSA доо поседује све неопходне ресурсе, у виду стручног кадра и савремене опреме, који омогућавају пружање услуге калибраже земаљских радио-навигационих средстава (ЗРНС) из ваздуха, вршење провера летних процедура, као и услуге испитивања која се односе на одабир локације за постављање новог ЗРНС-а. У ту сврху се користи модеран ваздухоплов Hawker Beechcraft King Air 350 са уграђеном опремом за калибражу (AD-AFIS-260) који SMATSA доо користи за сопствене потребе, али и пружа услуге екстерним корисницима.

Услуге се пружају у складу са захтевима и препорукама који су дефинисани у документима Међународне организације за цивилну авијацију (International Civil Aviation Organization – ICAO) – Annex 10, Annex 14 и Doc 8071.

У 2022. години извршене су редовне и ванредне калибраже и валидације процедура из ваздуха по основу закључених уговора.

Годишњи план калибраже по средствима је остварен 100%. Реализовано је укупно 262 калибража, од чега 255 калибража према годишњем плану и 7 ванредних калибража. Од укупног броја калибража (262), 123 је реализовано према уговорима са екстерним корисницима.



4.3.2 Центар за обуку ANS особља

Центар за обуку ANS особља је овлашћени центар за школовање и усавршавање контролора летења, ваздухопловно-техничког и ваздухопловно-метеоролошког особља. Програми обуке усклађени су са захтевима ESARR, националном и међународном регулативом, као и са ICAO стандардима. Центар за обуку ANS особља (у даљем тексту ЦО), осим школовања за сопствене потребе, пружа услуге обуке и екстерним корисницима, како организацијама, тако и појединцима.

Ангажовање инструктора теоријске обуке из ЦО на предавању у оквиру студијског програма основних струковних студија – контрола летења на Високој школи струковних студија Ваздухопловна академија (у даљем тексту ВА) довело је значајно повећања оптерећења на наставно особље у ЦО.

Главни разлог је измена у динамици предавања какву је до сада примењивао ЦО. Са релативно малим бројем предавача, ЦО је успевао да испуни све задатке обуке обзиром да су се предавања одвијала у просторијама ЦО па је и било могуће ангажовати истог предавача и на више од једне обуке (на дневном / недељном нивоу).

Међутим, промена динамике предавања условљена системом студирања на ВА (по фиксним семестрима) довела је до фиксног распореда ангажовања предавача из ЦО на дневном (недељном) нивоу, услед одласка предавача из ЦО на предавање у ВА, што је представљало велики изазов у пословању ЦО током 2022. године.

У Центру за обуку ANS особља током 2022. године је одржано преко 100 обука са преко 630 полазника обуке којима је ЦО пружио одговарајућу услугу. У односу на 2021. годину у ЦО одржано 12% више обука са 8.1% већим бројем полазника обуке и претпоставка је да ће се тај број константно увећавати.

Најзначајније обуке за сопствене потребе, реализоване у 2022. години, у складу са Планом извођења обука у Центру за обуку ANS особља, приказане су у наредној табели.





Табела 1. Реализације обука у оквиру Центра за обуку ANS особља у 2022. години

Назив обуке	Број обука	Број полазника	Степен реализације и образложење
Почетна обука (Initial Training) Обука за стицање овлашћења (Basic + Rating Training) Обука за стицање новог/ додатног овлашћења	5	62	100% Процент издатих Сведочанстава / Уверења / Потврда: 77.5% (31 од max 40)
Континуирна обука (Continuation Training)	33	168	100%
Обука за посебна овлашћења (Development Training, Development Training Refresher)	10	69	100% Процент издатих Сведочанстава / Уверења / Потврда: 100% (69 од max 69)
Обука за локацијско овлашћење (Unit Training)	4	20	100%
Обука CNS особља	3	18	100%
Обука MET особља	5	8	100%
Остале обуке <ul style="list-style-type: none">ПВЛ за рад ОКЗ и АВП;AVE за 49. Класу КЛ – Група III;Припрема и процена путем ТЕА теста;Тестирање кандидата из нивоа знања енглеског језика.	43	294	100% Процент издатих Сведочанстава / Уверења / Потврда: 100% (8 од max 8)
Укупно	103	639	100% Процент издатих Сведочанстава / Уверења / Потврда: 92.3% (108 од max 117)



4.3.2.1. Обуке у оперативним јединицама контроле летења

Табела 2. Обуке у оперативним јединицама контроле летења у 2022. години

Назив обуке	Степен реализације и образложење
Обука за стицање ACS LYBA овлашћења (ЦКЛ Београд)	Планирано 10 кандидата, реализовано – 9 успешно завршено – 9. Процент успешности 100%. Прелазна фаза обуке (49. класа – група III – ACS) планирано 12 кандидата, реализовано – 12, успешно завршене – 12. Процент успешности 100%.
Обука за стицање APS-TCL LYBA овлашћења (ТКЛ Београд)	Планирано 4 кандидата, реализовано – 4, успешно завршене – 4. Процент успешности 100%. Преобука планирано 1 контролор летења, реализовано – 1, успешно завршено – 1. Процент успешности 100%.
Обука за стицање ADI-GMC/AIR LYBE овлашћења (АКЛ Београд)	Планирано 6 кандидата, реализовано – 6, успешно завршене – 3. Процент успешности 50%.
Обука за стицање ADI-TWR и APP LYKR овлашћења (АКЛ Краљево)	Планирано 5 кандидата, реализовано – 5, успешно завршене – 5. Процент успешности 100%.
Обука за стицање овлашћења ADI-TWR LYPG (АКЛ Подгорица)	Планирано 4 кандидата, реализовано – 4, успешно завршене – 4. Процент успешности 100%.

Током године су реализовани састанци са представницима Ваздухопловне академије на којима су договоране активности везане за модалитете студирања и упис нове класе за стицање дозволе контролора летења по дуалном систему образовања, као и активности на признавању положених испита контролора летења који се школују уз рад.



4.4 Унапређење друштвене одговорности и заштита животне средине

У току 2022. године Тим проверавача сертификационе куће Societe Generale de Surveillance (SGS) из Београда спровео је ресертификациону проверу система менаџмента квалитетом (QMS) и система менаџмента животном средином (EMS). Провера је спроведена на локацијама: SMATSA Training Center (QMS и EMS (системски део), обука КЛ и ВТО), ЦКЛ Београд (ATS, ASM, АТФМ, FPD и CNS), седишту SMATSA доо (PAR, NAB, LGS и HUM), АКЛ Батајници (ATS, CNS, AIS и EMS) и магацину у Крњешевцима (EMS). На основу успешне провере, потврђена је усаглашеност са захтевима ISO 9001:2015 и ISO 14001:2015 стандарда и издате су нове верзије сертификата.

Годину 2022. је обележило више значајних активности у вези са заштитом животне средине.

У 2022. години SMATSA доо је генерисала 33.18 тоне отпада, од чега 27.7 тона опасног. Управљање отпадом у SMATSA доо се може сматрати да је скоро достигло нулти ниво отпада који се даје на депоновање (Zero waste). Отпад генерисан на локацијама у Србији и Црној Гори преко овлашћених оператера даје се директно оператерима на поновну употребу, односно рециклажу. Количина од 22.25 тоне отпада се даје оператерима на складиштење који имају задатак да проследе даље отпад на рециклажу. Количина отпада која се депонује је 52 kg односно 0.15% од укупне генерисане количине отпада.

На основу информација са састанка саветодавног Одбора за заштиту животне средине и социјална питања (ESAC), чији су чланови представници Аеродрома Београд, даваоца концесије Аеродром Никола Тесла Београд, SMATSA доо, „Air Serbia“, Министарства заштите животне средине, Министарства финансија, Министарства за рад, запошљавање, борачка и социјална питања, Директората цивилног ваздухопловства и Општине Сурчин, у области заштите од буке на комплексу београдског аеродрома у 2022. години биле су значајне следеће теме:

- Питања израде нацрта подзаконских аката који ће дефинисати улоге и одговорности између главних заинтересованих страна („Air Serbia“, SMATSA доо, ДЦВ, БА) у домену заштите од буке на аеродрому и у околним насељеним местима, са посебним освртом на процесуирање жалби које је поднела заинтересована јавност;
- Прикупљање података у сарадњи са другим субјектима заштите животне средине, података неопходних за израду Стратешке карте буке за аеродром Београд до 2024. године.

У контексту утицаја нејонизујућих зрачења (НЈЗ) на животну средину, а која се емитују са уређаја и система у власништву SMATSA доо на локацијама у Црној Гори у току 2022. године, комплетирана су мерења емисије зрачења и спроводе се све неопходне мре за заштиту професионално изложених лица и животне средине. Поступци мерења нејонизујућих зрачења са уређаја и система распоређених на локацијама у Србији, такође се редовно спроводе као и мере у области заштите.



4.5 Унапређење система управљања безбедношћу

У септембру 2022. године, а према захтевима Регулативе ЕУ 2017/373, запослени унутар SMATSA доо учествовали су на обуци у вези са израдом безбедносне аргументације за промене у функционалном систему (Assessment of Changes to the Functional System SAF-CHG-AC-1).

4.6 Унапређење успешности система организације и управљања ресурсима

У 2022. години успешно је спроведена јавна набавка и започет пројекат Дигиталне трансформације и израде система финансијског пословања са оптимизацијом пословних процеса.

Пројекат имплементације ERP пословног решења поверен је домаћој компанији M&I Systems Group из Новог Сада и има за циљ дигитализацију комплетног пословања кроз имплементацију информационог система и унапређење пословних процеса – од оперативних до управљачких.

Додатна вредност за SMATSA доо од имплементације ERP пословног решења:

- Увођење стандардизације у процесу рада;
- Смањење грешака у раду;
- Подизање квалитета пословања на виши ниво, уз знатно брже и лакше управљање и праћење процеса рада предузећа;
- Аутоматизација пословних процеса кроз лако коришћење и разумевање процеса рада.
- Рачуноводство и финансије;
- Евиденција и праћење реализације уговора;
- Фактурисање услуга (евиденција и управљање комерцијалним пословима);
- Управљање основним средствима (укључујући материјално књиговодство, магацин основних средстава и резервних делова);
- Финансијско планирање;
- Управљање људским ресурсима;
- Обрачун зарада, благајна и евиденција службених путовања.

Како би се покрили сви пословни процеси у наведеним компанијама предмет имплементације су следећи модули (процеси) ERP система:





Током 2022. године завршене су прве две фазе пројекта које се односе на припрему, анализу и дизајн новог ERP система, док је завршетак пројекта предвиђен за наредну годину.

Такође, у новембру 2022. године започет је пројекат „Оптимизација централног информационог процеса за BPM – Business Process Management“ који има за циљ успостављање јединствене базе пословних процеса која ће бити основа за целовиту и избалансирану употребу новог система финансијског пословања (ERP).

Поред тога, уложен је велики труд и на реализацији софтверског решења за планирање и праћење реализације пословања, чије се коначно пуштање у оперативни рад очекује у 2023. години.

4.7 Развој и унапређење људског потенцијала

На основу утврђених потреба по организационим јединицама, током 2022. године успешно је спроведен процес селекције кандидата полазника обуке за стицање дозволе контролора летења и одговарајућих овлашћења (APP Краљево и APP Вршац). Конкурс је спроведен у сарадњи са Високом школом струковних студија „Ваздухопловна академија“, на основу Уговора о дуалном моделу образовања и пословно-техничкој сарадњи.

Такође, спроведени су процеси селекције за пријем кандидата – полазника обуке за стицање дозволе контролора летења и одговарајућих овлашћења (APP Подгорица, APP Тиват) и полазника обуке за стицање дозволе контролора летења и одговарајућих овлашћења (ADI/TWR и APP Краљево, ADI/TWR и APP Вршац).



Сprovedено је више процеса екстерних регрутација и селекција за потребе Сектора за ваздухопловну технику (CNS) и Сектора за управљање ваздушним саобраћајем, метеоролошке услуге и услуге ваздухопловног информисања – Служба за ваздухопловне метеоролошке услуге (MET) и више интерних конкурса за потребе потребе Сектора за терминалне и аеродромске контроле летења (TER).

Запослени у Одељењу HUM.10 су током 2022. године ангажовани у оквиру студијског програма основних струковних студија – контрола летења на Високој школи струковних студија „Ваздухопловна академија“ и обука које су спроведене у Центру за обуку ANS особља.

Услед значајног ангажовања запослених из Одељења HUM.10 у процесима регрутације, селекције и обука спроведених током 2022. године, све активности на успостављању путева развоја каријере запослених и система за подизање нивоа задовољства запослених померене су на 2023. и 2024. годину.

4.8 Показатељи ефикасности пословања

4.8.1 Показатељи и циљеви у односу на Шему оствареног учинка

4.8.1.1 Безбедност

Стање система управљања безбедношћу пружаоца услуга у ваздушној пловидби заснива се на праћењу безбедносних индикатора (SMS индикатори) дефинисаних у оквиру Шеме оствареног учинка којима се оцењује:

1. Ефикасност система управљања безбедношћу;
2. Ниво употребе RAT методологије и
3. Ниво примене културе правичности и поверења (Just Culture).

С обзиром на то да регулатива која се односи на Шему оствареног учинка још увек није обавезујућа за Републику Србију и Црну Гору, SMS индикатори прате се у циљу припреме за имплементацију регулативе у правни систем која се очекује у наредном периоду.

Ниво безбедности у систему SMATSA доо заснива се на оцени и праћењу безбедносних индикатора установљених у различитим деловима система, а у складу са прихватљивим нивоом безбедности који су дефинисали Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије и Агенција за цивилно ваздухопловство Црне Горе. Вредности безбедносних индикатора за 2022. годину представљене су у наредним табелама.



Табела 3. Циљане и остварене вредности SMS индикатора по захтеву ДЦВ за 2022. годину

Група SMS индикатора		Остварен ниво безбедности
I.1.	Ефективност система управљања безбедношћу <i>SMS Effectiveness</i>	<ol style="list-style-type: none">1. Управљање политиком безбедности и безбедносним циљевима; C2. Управљање безбедносним ризицима; C3. Безбедносне гаранције; није мерено4. Унапређење безбедности; C5. Безбедносна култура. B <p>Signed summary report for the 2022 SoE in SMS Measurement – 01.01.2023.</p>
I.2.	Ниво употребе RAT методологије <i>Application of RAT Methodology</i>	<ol style="list-style-type: none">1. Нарушавање безбедног раздвајања ваздухоплова: 01. RAT C4; ET-AYW/ASL71Y 08.01.2022. 02. RAT B4; WUK1949 11.03.2022. 03. RAT B4; EZS95PH/THY52AY 14.03.2022. 04. RAT A2; VV/YU-BSC 19.04.2022. 05. RAT E4; ASL87B/ASL78U 17.07.2022. 06. RAT C4; AUA796/CXI96XJ 21.07.2022. 07. RAT E4; FDB1KS/ASL78U 05.08. 2022.2. CNS RAT C4; TopSky-ATC FDP funkcionalnost 01.06.2022. <p>B</p> <p>Signed summary report for the 2022 SoE in SMS Measurement – 01.01.2023.</p>
I.3.	Ниво примене културе правичности и поверења <i>Application Just Culture (Safety Culture)</i>	<p>B</p> <p>Signed summary report for the 2022 SoE in SMS Measurement – 01.01.2023.</p>



Табела 4. Циљане и остварене вредности индикатора безбедности по захтеву ДЦВ за 2022. годину

Група индикатора озбиљности догађаја са утицајем АТМ-а на нивоу SMATSA доо		Остварен и Прихватљив ниво безбедности
I-4	Број удеса са утицајем АТМ-а у FIR Београд <i>ATM caused Accidents</i>	Нула (0) удеса са уделом АТМ прихватљива вредност је 0.0017
I-5	Број озбиљних незгода са утицајем АТМ-а у FIR Београд <i>ATM caused Serious Incidents</i>	Једна (1) озбиљна незгода са уделом АТМ прихватљива вредност је 1 Аларм 1
I-6	Број битних незгода са утицајем АТМ-а у FIR Београд <i>ATM caused Major Incidents</i>	Једна (1) битна незгода са уделом АТМ прихватљива вредност је 15 Аларм 11
I-7	Број значајних незгода са утицајем АТМ-а у FIR Београд <i>ATM caused Significant Incidents</i>	Две (2) значајне незгоде са уделом АТМ прихватљива вредност је 17 Аларм 13
Група АТМ Индикатора за праћење одређене врсте догађаја		Остварен и Прихватљив ниво безбедности
I-8	Број <i>RWY/TWY Incursion</i> са утицајем АТМ-а	(1 RWY) (0 TWY) 5
I-9	Број <i>RWY Excursion</i> са утицајем АТМ-а	(0) 5
I-10	Број <i>Separation Minima Infringement</i> и <i>Inadequate separation</i> са утицајем АТМ-а и простору надлежности ЦКЛ Београд (<i>ACC+TER</i>)	(3) 15
I-11	Број <i>Separation Minima Infringement</i> и <i>Inadequate separation</i> , са утицајем АТМ-а у простору надлежности аеродромских КЛ	(0) 10
I-12	Број <i>Airspace infringement</i> са утицајем АТМ-а	(0) 15
I-13	Остали догађаји са утицајем АТМ-а категорије С и више (као што су <i>Missed approach / go-around/ Rejected T/O</i> и сл)	(0) 25



Група CNS индикатора (АТМ специфични догађаји)		Остварен и Прихватљив ниво безбедности
I-14	Број отказа DPS (систем <i>TopSky</i>)	просечно 0 кварова годишње <8 догађаја (кварова) годишње
I-15	Укупно трајање прекида рада SSR радарских станица	вредност индикатора је 4.89 мин. <500 минута годишње
I-16	Укупно трајање прекида рада PSR радарских станица	вредност индикатора је 18.45 мин. <2 000 минута годишње
I-17	MTBO-средње време између отказа LLZ ILS-a 12 (CAT III)	MTBO[h]= 4.378 ³ >4 500 часова годишње
I-18	MTBO-средње време између отказа LLZ ILS-a 30 (CAT I)	MTBO[h]= / >1 500 часова годишње
I-19	Број губитака или деградација једне или више радних фреквенција	просечно 3.33 прекида сервиса на годишњем нивоу <50 догађаја годишње
Група ASM-ATFCM индикатора капацитета		Остварен и Прихватљив ниво безбедности
I-20	FUA – Процент искоришћености захтеваних алокација ваздушног простора (Процент искоришћених захтева за алокацију ваздушног простора у односу на њихов укупан број)	82.25% Вредности се не прописују већ се прати тренд.
I-21	Просечно време кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисано АТМ-ом (Average Delay per IFR Movement)	0.94199 ⁴ минута по IFR лету <0.1 минута/ IFR лету

³ Током 2022. године постојала су два атипична отказа јер су вероватно инсекти (пчеле) ушли у антене и изазвали неодговарајуће интегрално мониторингање сигнала због чега је мониторинг систем искључио уређај. Реалне мониторингске антене испред антенских система нису детектовале промене у сигналу. Иако се уређај искључио услед неодговарајућег мониторингања ово је ипак дефинисано као отказ уређаја. Нове антене за LOC ће имати и тзв. tropical kit који треба да спречи да инсекти и гмизавци улазе у антене.

⁴ Разлози су изузетно неповољне временске прилике и пораст саобраћајне потражње далеко изнад STATFOR HIGH прогнозе, вероватно и као последица сукоба у Украјини.



Табела 5. Прихватљиви и остварени сигурносни (процесни) индикатори за 2022. годину по захтеву АЦВ

Догађаји са директним АТМ учешћем (Група АТМ индикатора)		Остварено	Испуњен / није испуњен прихватљив ниво сигурности
SI.1	Број несрећа са уделом АТМ-а <i>ATM caused Accidents</i>	Нула (0) несрећа са уделом АТМ	0.0029
SI.2	Број озбиљних незгода са уделом АТМ-а <i>ATM caused Serious Incidents</i>	Нула (0) озбиљних незгода са уделом АТМ	2 Аларм 2
SI.3	Број битних незгода са уделом АТМ-а <i>ATM caused Major Incidents</i>	Нула (0) битних незгода са уделом АТМ	24 Аларм 18
АТМ специфични догађаји (Група CNS индикатора)		Остварено	Испуњен / није испуњен прихватљив ниво сигурности
SI.4	Број губитака или деградација једне или више радних фреквенција (земља-ваздух)	3 губитака сервиса на годишњем нивоу	ИСПУЊЕН
SI.5	Доступност надзорне функције рада SSR радарских станица	Ковиона – без прекида Муртеница – 57 минута Кошевац – без прекида Српска Гора – без прекида	ИСПУЊЕН
SI.5	Доступност надзорне функције рада PSR радарских станица	Ковиона – без прекида Муртеница – искључен Српска Гора – без прекида	ИСПУЊЕН
SI.6	Доступност функција за обраду података и дистрибуцију	0 кварова	ИСПУЊЕН



SI.7	Доступност навигацијске функције LOC 36 (CAT I) на LYPG	није било отказа – МТ-ВО[h] = /	ИСПУЊЕН
SI.7	Доступност навигацијске функције LOC TIV	није било отказа – МТВО[h] = /	ИСПУЊЕН
SI.8	Доступност енергетских система	Није било потпуног прекида електроенергетског напајања оперативних уређаја (Расположивост 100%)	ИСПУЊЕН
SI.9	Угрожавање сигурности (безбједности) АТМ система	Ометање ласером – 25 Ометања дроном – 2 Неприхватљиво понашање путника у ваздухоплову – 4 Покушаји обијања објекта – 3 (АКЛ Подгорица на локацији Локатор „GO“ / спољни маркер „OM“, село Гостиљ – Подгорица и то 28.05.2022, 03.06.2022. и 09.06.2022. године)	ПРАТИ СЕ



Табела 6. Прихватљиве и остварене вредности индикатора ризика операција по захтеву АЦВ за 2022. годину

Risk	SPI	Тренутна вредност	Неприхватљива вредност
Total Performance – подразумева групу индикатора која представља праћење броја несрећа и озбиљних незгода са утицајем АТМ и без њега GA – General Aviation CAT – Commercial Air Transport	CAT Fatal Accidents	0	>0
	GA Fatal Accidents	0	>0
Runway Excursion – подразумева сет индикатора који као предводници могу водити ка догађају RE . Наведени индикатори се прате пре свега због специфичности LYTV, одсуство RESA-а, локалних временских услова и слично.	Para Fatal Accidents	0	>0
	CAT Serious Incidents	0	>0
	CAT Ground Accidents	0	>0
	Unstabilized approach	25	↑
	<i>Rejected take off</i>	0	3+
	<i>Deep landing events</i>	0	3+
	<i>Other abnormal runway contact</i>	0	3+
	Adverse weather in approach causing MA	0	↑
	Relevant tech: <i>Landing gear / trust reversers / flaps malfunction / brakes</i>	1	3+
	CFIT <i>Control Flight into Terrain</i>	(E)GPWS warning Terrain warning	0
<i>Glide Slope deviation</i>		0	3+
<i>Incorrect altimeter settings</i>		0	3+
<i>Position / navigation errors</i>		0	3+
<i>Map / charts / FMS errors</i>		0	3+
<i>Relevant Tech: e.g. RADALT</i>		0	3+
<i>Below MSA</i>		0	3+
<i>Level bust</i>		0	3+
MAC <i>Midair Collision</i>	ACAS / TCAS warning	0	↑
	Airspace infringement	7	↑
	<i>(Hi Risk) Loss of Separatio</i>	0	3+



Табела 6. Прихватљиве и остварене вредности индикатора ризика операција по захтеву АЦВ за 2022. годину

Risk	SPI	Тренутна вредност	Неприхватљива вредност
LOC-I <i>Loss of Control – In flight</i>	Overspeed or low speed event	0	↑
	Turbulence, wake vortex, wind shear, thunderstorm, lightning strike	0	↑
	<i>Icing, anti-icing</i>	0	3+
	<i>Weight and balance errors</i>	0	3+
	<i>Flight control system failures</i>	0	3+
	Abnormal state of aircraft (attitude, bank, pitch, configuration)	0	3+
	<i>Relevant tech: eg FCS, technical occurrences</i>	16	3+
	<i>Loading errors</i>	0	3+
Runway Incursion	<i>Birdstrike – судар / удар птица и ваздухоплова</i>	72	↑
	<i>Animals on rwy</i>	10	↑
	<i>Aircraft on rwy</i>	0	3+
	<i>Vehicle / person on rwy</i>	0	3+
Aircraft Unsafe Environment – Подразумева индикаторе који прате догађаје узроковане појавом ватре и дима на ваздухоплову и декомпресије.	<i>Fire or smoke in the aircraft</i>	0	3+
	<i>Decompression</i>	0	3+
External Interference – Подразумева индикаторе који се прате у делу операција дрона, ласерског ометања и сигурност информационих и комуникационих система.	<i>Lasers</i>	25	3+
	<i>Drones</i>	2	3+
	<i>Cyber security</i>	0	3+
ATM technical – Подразумева догађаје у вези са отказима техничких система контроле летења.	<i>Occurrences related to CNS</i>	9 ⁵	↑
GA – General Aviation индикатори који се одвојено прате од првог сета индикатора	<i>Accidents (non fatal)</i>	0	↑
Paraglider – индикатори који се одвојено прате од првог сета индикатора	<i>Accidents (non fatal)</i>	0	↑

⁵ 2 – TopSky-ATC део у АТI – прекиди на преносном путу;

1 – TAZ NDB АТI – осигурач;

1 – TopSky-ATC делови у АРG и АТI – MFS апликација на FDP серверу у СКЛ Београд;

1 – 118.2MHz АРG – конектор;

2 – LOC Тиват АТI – Пријаве пилота ваздухоплова, уређај у захтеваним перформансама;

1 – TopSky-ATC део у АРG – прекид на преносној мрежи у Београду и

1 – TopSky-ATC део у АРG и други системи и функције – отказ система за непрекидно напајање.



4.8.1.2 Трошковна ефикасност

Јединица рутне накнаде за зону наплате „Србија–Црна Гора–КФОР“ за 2022. годину одобрена је и усвојена на седници Проширене комисије (Enlarged Committee) EUROCONTROL одржаној у новембру 2021. године. Одлуком Проширене комисије бр. 21/170 од 25.11.2021. године (Прилог 2) утврђена је висина јединице рутне накнаде од 42.21 ЕУР (*National Unit Rate*), односно 42.43 ЕУР (*Global Unit Rate*) која укључује административну таксу EUROCONTROL.

Као и претходне године, у 2022. години није дошло до одступања вредности месечно усклађиване јединичне цене рутне накнаде, како за зону наплате „Србија–Црна Гора–КФОР (42.21 ЕУР), тако и за вредност рутне накнаде, која је припадала искључиво делу SMATSA доо (34.77 ЕУР). То је последица пре свега минималне осцилације у кретању курса РСД у односу на ЕУР у прошлој години.

4.8.1.3 Капацитет

Индикатор капацитета оцењује ефикасност пружања услуге у простору надлежности пружаоца услуга у ваздушној пловидби. Ефикасност се оцењује на основу просечног времена кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисаног АТМ-ом. Индикатор обухвата све IFR летове у FIR Београд, за које се утврђује кашњење генерисано радом пружаоца услуга у ваздушној пловидби. Из података о кашњењу и о укупном броју летова прорачунава се вредност индикатора. Индикатор је изражен као апсолутна вредност и прати се на годишњем нивоу.

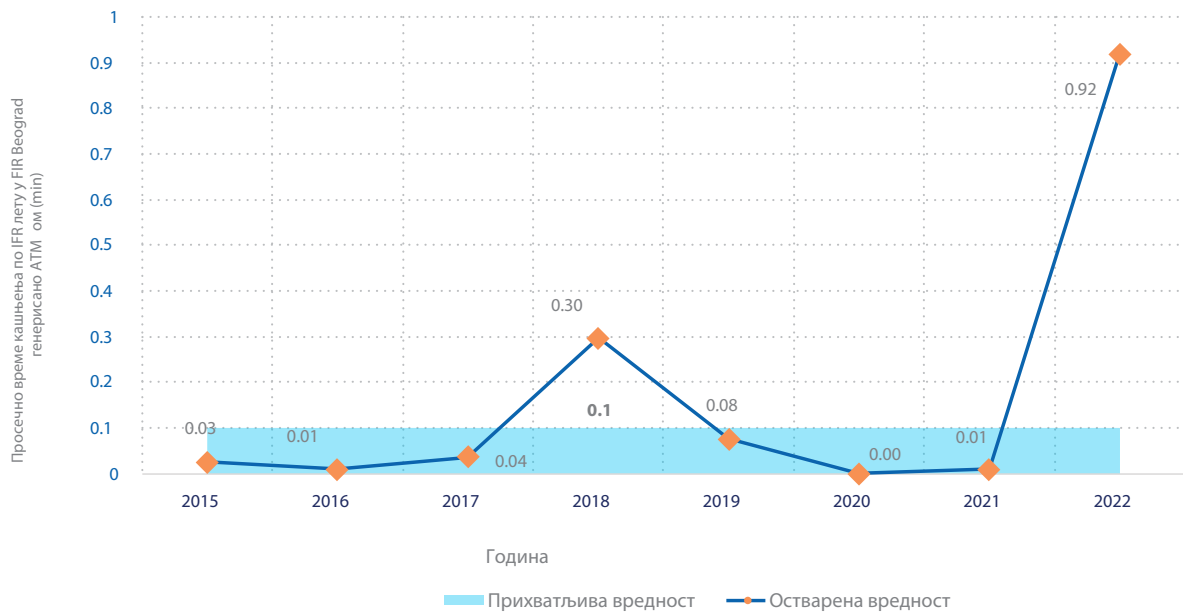
Индикатори капацитета и њихове прихватљиве вредности, ваздухопловне власти Републике Србије су дефинисале на националном нивоу у документу Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, „Ваздушна пловидба у Републици Србији, индикатори безбедности и капацитета и прихватљиви ниво безбедности од 2020. до 2025. године“.

Прихватљива и остварена вредност индикатора капацитета за 2022. годину наведена је у наредној табели.

Табела 7. Вредности индикатора капацитета у 2022. години⁶

Индикатор капацитета	Прихватљива вредност	Остварена вредност
Просечно време кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисано АТМ-ом	<0.1 минут / IFR лету	0.92 минута / IFR лету

⁶ Извор података: *European ANS Performance Data Portal* (<http://ansperformance.eu/>).



Слика 17.

Просечно време кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисано АТМ-ом у периоду од 2015. до 2022. године

Највећи број регулација саобраћаја у ваздушном простору надлежности SMATSA доо у 2022. години је уведен услед неповољних временских прилика које су генерисале 60% кашњења. Поред лоших временских околности, један од разлога за увођење регулација ваздушног саобраћаја је и повећање саобраћајне потражње изнад прогнозиране за коју је SMATSA доо димензионисала своје ресурсе.

Узроци који су довели до непланираног измештања токова и последичног повећања обима саобраћаја су настали услед кризе у Украјини. Дошло је до затварања ваздушног простора Украјине, делова Пољске и Молдавије, као и до рестрикција које су међусобно увеле ЕУ и Русија. Наведени фактори довели су до укидања саобраћајних токова из Русије и Украјине ка југозападу и повећања саобраћаја који обилази простор Русије по југоисточној оси, којој припада и простор надлежности SMATSA доо.

Суочени са истим проблемима, мађарски пружалац услуга је такође уводио регулације што је токове саобраћаја померало даље на југ, у ваздушни простор Србије.

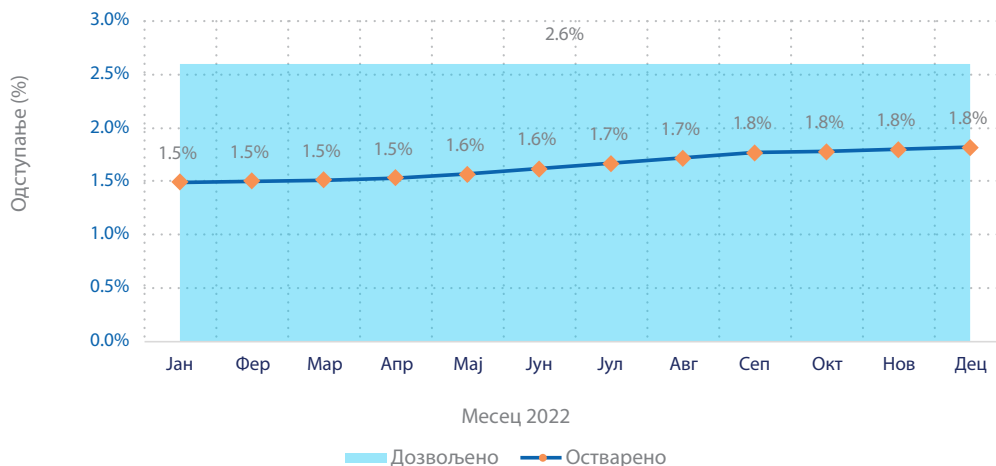
4.8.1.4 Заштита животне средине

Ниво заштите животне средине оцењује се на бази просечне ефикасности хоризонталног лета, индикатора препознатог у уредбама које се тичу Шеме оствареног учинка, у оквиру регулативе Јединственог европског неба. Остварене вредности поменутих индикатора се прате на основу података EUROCONTROL – Performance Review Unit (PRU).



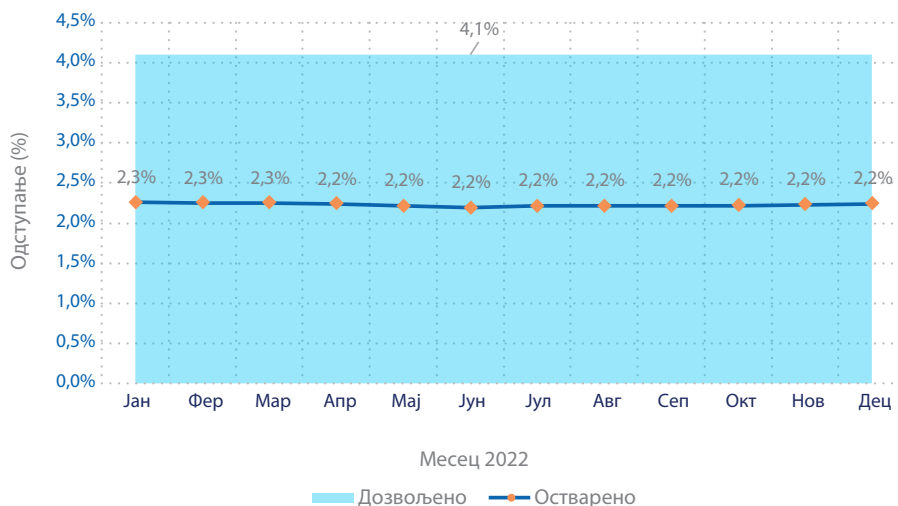
Циљне вредности индикатора дефинисане су на следећи начин:

1. Индикатор одступања стварне путање лета у односу на путању по великом кругу (КЕА – *Key performance Environment indicator based on Actual trajectory*). Просечна ефикасност хоризонталног лета представља одступање стварне путање лета од 2.6% у односу на путању по великом кругу.



Слика 18. КЕА – индикатор одступања стварне путање лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2022. години⁷

2. Индикатор одступања путање у последњем поднетом плану лета у односу на путању по великом кругу (КЕР – *Key performance Environment indicator based on last filed flight plan*). Просечна ефикасност хоризонталног лета представља одступање последње достављене путање лета од 4.1% у односу на путању по великом кругу.



Слика 19. КЕР – индикатор одступања путање у последњем поднетом плану лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2022. години⁸

⁷ Извор података: *European ANS Performance Data Portal* (<http://ansperformance.eu/>).

⁸ Извор података: *European ANS Performance Data Portal* (<http://ansperformance.eu/>).



4.8.2 Показатељи квалитета пружених услуга

Спровођење анализе циљева квалитета SMATSA доо врши се у периоду од годину дана. На основу анализе испуњености циљева квалитета за 2022. годину, резултати су представљени на састанку Комитета за менаџмент системе (QMS).

Табела 8. Анализа испуњености циљева квалитета за 2022. годину

Услуга	Циљ	Планирано	Остварено	Образложење
АТМ	Просечно кашњење по IFR лету које је на годишњем нивоу генерисала SMATSA	Мање од 0.0475 минута	Не	Према подацима EUROCONTROL NMOC током 2022. године просечно кашњење по IFR лету које је генерисала SMATSA доо износило је 0.94199 минута. Разлози су изузетно неповољне временске прилике и пораст саобраћајне потражње далеко изнад STATFOR HIGH прогнозе и као последица сукоба у Украјини. Пораст саобраћаја на ниво изнад 2019. године није био очекиван.
	Процент ваздухоплова који полећу из простора надлежности SMATSA доо у оквиру временске толеранције издатог слота	Већи од 83%	Да	Према подацима EUROCONTROL NMOC током 2022. године остварена је вредност од 89.22% ваздухоплова који полећу из простора надлежности SMATSA доо у оквиру временске толеранције издатог слота, на годишњем нивоу.
	Број озбиљних инцидената, за које је анализом утврђено да их је узроковао АТМ	Мањи од 3 (за Србију) Мањи од 2 (за Црну Гору)	Да Да	Увидом у базу догађаја која се води у SAF.00 за 2022. годину, пријављено је укупно 757 догађаја, од којих је 15 захтевало даљу анализу одељења SAF.00. У истом периоду забележен је један удес ваздухоплова, без утицаја АТМ. Догодило се 6 озбиљних инцидената у 2022. години, од којих један са утицајем АТМ.
СНС	Системска расположивост техничких уређаја и система у надлежности SMATSA доо који непосредно утичу на пружање услуга	$A(t) = 99.9\%^9$	Да	И поред наведених изузетака у одступању од жељених вредности системске расположивости за системе у надлежности SMATSA доо, а услед примењене појединачне и групне редундантности СНС уређаја и система, током 2022. године, може се сматрати да је за све уређаје, системе и сервисе који непосредно утичу на пружање услуга циљ квалитета из домена СНС испуњен.

⁹ Изузев на локацији Поникве за потребе AFIS Ужице, где је системска расположивост техничких уређаја и система који се користе за пружање AFIS услуга 75%.



Табела 8. Анализа испуњености циљева квалитета за 2022. годину

Услуга	Циљ	Планирано	Остварено	Образложење
	Тачност прогноза за аеродром (TAF) у оквиру пожељне тачности (према ICAO Annex 3, Attachment B)	већа од 80%	Да	Резултати анализе остварења прогноза за аеродром (TAF): за LYBT 93.8%, за LYBE 94.3%, за LYVR 91.4%, за LYKV 92.8%, за LYNI 94.7%, за LYPG 96.6%, за LYTV 94.4%, односно просечно за све аеродроме 94.0% чиме је постигнута пожељна оперативна тачност дата у ICAO Annex 3, Attachment B.
MET	Број успешно обучених полазника у односу на укупан број полазника обуке изражен у процентима	100%	Да	Сви полазници успешно су завршили предвиђене обуке.
	Процент благовремено пристиглих MET информација у NOC Beograd у оквиру пожељне благовремености достављања MET информација (према EUR DOC 018, Appendix F)	већи до 95%	Да	За све аеродроме је током 2022. испуњен циљ квалитета према EUR DOC 018, Appendix F. Просечно за све аеродроме METAR (99.58%) и TAF (98.71%).
AIS	Оцена квалитета података (Q)	Већа од 0.8	Да	Оцењивање квалитета је спроведено на узорку од 100 података. Просечна оцена за овај узорак износи 0.993.
FDP	Однос објављених NOTAM-а за исправку уочених грешака на публикованим IFP које је проузроковало особље FDP, у односу на укупан број публикованих IFP	мањи од 0.0281	Да	У 2022. години није било објављених NOTAM-а за исправку уочених грешака на публикованим IFP које је проузроковало особље FDP.



Табела 8. Анализа испуњености циљева квалитета за 2022. годину

Услуга	Циљ	Планирано	Остварено	Образложење
TRE	Оствареност броја часова теоријске наставе за текућу годину за сваку започету групу кандидата у Центру за обуку ANS особља	100%	Да	Часови теоријске обуке су реализовани у складу са одговарајућим Решењима за одвијање обуке.
	Оствареност броја часова практичне обуке за текућу годину за сваку започету групу кандидата у Центру за обуку ANS особља	100%	Да	Часови практичне обуке су реализовани у складу са одговарајућим Решењима за одвијање обуке.
	Однос издатих сертификата / уверења / потврда о завршеној обуци са бројем полазника обуке, за сваку започету групу кандидата у Центру за обуку ANS особља	100%	Не	Током 2022. године издато је укупно 108 сведочанстава, уверења или потврда за 117 полазника обука за које је предвиђено издавање сведочанства, уверења или потврда у складу са документом TRE.PROC.011 (Издавање сертификата, уверења и потврда у Центру за обуку ANS особља). Процент реализације је 92.3%.
CAL	Реализација годишњег плана калибраже	100%	Да	Годишњи план калибраже по средствима у 2022. години је остварен 100%. Реализовано је укупно 262 калибража, од чега 255 калибража према годишњем плану и 7 ванредних калибража. Од укупног броја калибража, 123 је реализовано према уговорима са екстерним корисницима.

4.8.3 Додатни показатељи успешности

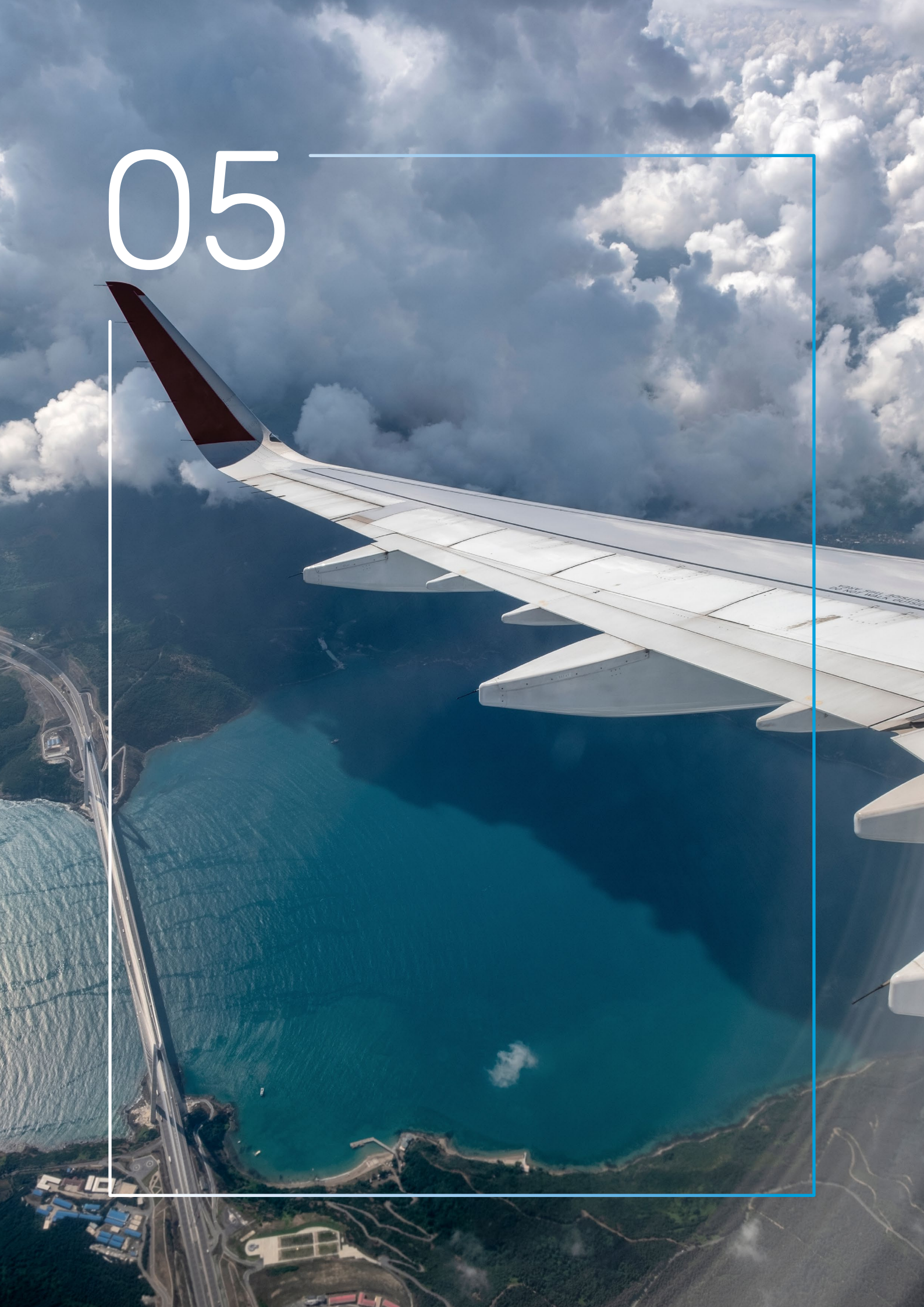
Поред показатеља успешности обухваћених европском и домаћом регулативом, односно циљевима квалитета, SMATSA доо прати успешност пословања одређених области на основу интерно утврђених индикатора пословања. Вредности додатних индикатора у односу на постављене циљеве приказани су у наредној табели.



Табела 9. Додатни показатељи / индикатори успешности у 2022. години

Индикатори	Циљна вредност за 2022.	Остварено
STO 01 – Унапређење управљања ваздушном пловидбом		
Број преоптерећења које су пријавили контролори летења	< 20 годишње	0
Поштовање слотова на аеродрому Београд (LYBE)	> 83%	85.8%
Поштовање слотова на аеродрому Тиват (LYTV)	> 83%	98.3%
Поштовање слотова на аеродрому Подгорица (LYPG)	> 83%	98.2%
Поштовање слотова на аеродрому Ниш (LYNI)	> 83%	98.3%
Оцена квалитета ваздухопловних података	> 0.80	0.993
Озбиљност приговора корисника AIS услуга	< 9.90 годишње	0.11
STO 03 – Развој конкурентних комерцијалних услуга		
Број пројеката повезаних са SESAR	> 1	100%
Број састанака одржаних по години са представницима контрола летења у окружењу	> 2	> 2
STO 06 – Унапређење успешности система организације и управљања ресурсима		
Реализација плана набавки / инвестиција	>80%	45.32%
STO 07 – Унапређење и развој људског потенцијала		
Просечан број дана у години по запосленом проведених на конференцијама или креативним радионицама	> 1.5	Због рестрикција уведених у погледу планирања путовања и упућивања на обуке у 2022. години, које су последица економских ефеката пандемије коронавируса, није могуће дати адекватне податке везане за наведене индикаторе.
Просечан број дана у години проведених на обуци за оперативна радна места (изражено по особи)	> 3	

05





Информационе технологије

У оквиру информационих технологија, током 2022. године су реализоване многе активности на изради, развоју, унапређењу и одржавању апликативних решења и мрежних и системских сервиса које су допринеле аутоматизацији процеса, заштити података и корпоративне мреже и поједностављењу свакодневних активности и послова.

Почетком године је извршена надоградња апликације за унос и приказ фреквенција активних сектора суседних контрола летења на контролорским позицијама Тор-Sky-АТС система. Додата је нова страница са домаћим секторским конфигурацијама и припадајућим фазама и аутоматизован је процес уноса фреквенција на позицији FDA. Фреквенције суседних FIR-ова и активна секторска конфигурација приказују се на 1Кx1К екранима преко X11 протокола, док се измена фреквенција и одабир конфигурација врши на радној станици FDA извршиоца.

SMATSA доо је развила in-house решење – Апликација за унос и преглед оперативних докумената – Document Viewer, коју контролори летења користе у свакодневном раду. Документа се приказују на 1Кx1К екранима преко X11 протокола, док се ажурирање постојећих и унос нових докумената обавља кроз посебну апликацију која садржи одговарајући кориснички интерфејс.

Локално развијена апликација „Планирање пословања SMATSA доо“, током године је допуњена дељеним сервисима за обрачун амортизације и трошка капитала, како за средства у употреби, тако и за средства чија је имплементација у току.

Током године се активно учествовало у раду тимова:

- Тим за имплементацију и развој апликативног решења „Планирање и праћење реализације пословања“;
- Тим за реализацију пројекта „Оптимизација централног информационог процеса за BPM – Business Process Management“;
- Тим за информациону инфраструктуру у оквиру пројекта „Дигитална трансформација и израда система финансијског пословања са оптимизацијом пословних процеса“;
- Тим за имплементацију Complexity Tool-а.

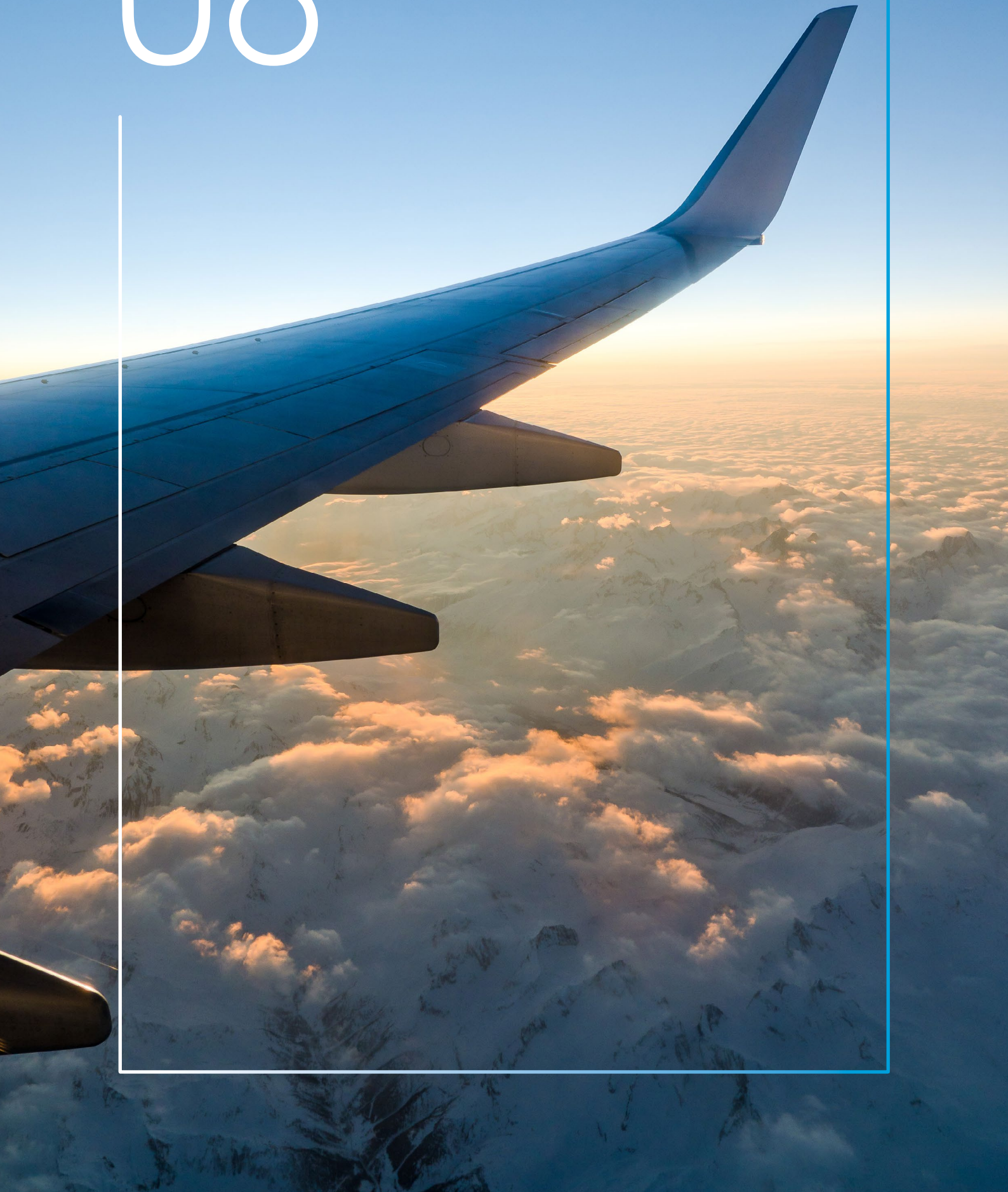


Везано за мрежне и системске сервисе у оквиру SMATSA доо, током године су реализоване следеће најважније активности:

- Унапређење и замена застарелих мрежних уређаја на EAD, METEO, и АДМИН мрежи и њихово повезивање на SMATSA IP мрежу;
- Надоградња система за размену порука између CADAS и EAD система (EAD BFBox);
- Унапређење везе са PXM3 за пренос METEO података;
- Модернизација софтвера SMATSA дата-центра на најновију верзију софтвера за управљање виртуализацијом рачунара и контејнера;
- Транзиција са VDI рачунара који су користили оперативни систем Windows 7 на оперативни систем Windows 11;
- Успостављање система за бекап свих рачунара корисника на локацијама SKL и OKL;
- Имплементација нових и надоградња постојећих алата за cyber security operation center (SOC);
- Имплементација решења за пружање удаљене подршке корисницима;
- Пресељење и инсталација нове опреме за бежични пренос података у нови торањ и анекс зграде;
- Имплементација EUROCONTROL LARA система за подршку у управљању ваздушним простором у FIR Београд.



06





Консултовање са корисницима услуга

6.1 Управљање ваздушним саобраћајем – АТМ



У првој половини 2022. године забележен је даљи опоравак саобраћаја од последица пандемије, без изгледа да ће саобраћај достићи ниво из 2019. године. Међутим, ступањем на снагу летњег реда летења број операција на југоисточној оси европског саобраћаја је почео нагло да расте, тако да се почетком лета већ могло наслутити да ће укупан број операција надмашити ниво из 2019. године. Ова промена у тражњи је, у одређеној мери, све учеснике (оператере аеродрома, авио-превозиоце, ANSP) затекла неспремне. Уз врло честе појаве неповољних временских услова, оваква ситуација је довела до пораста генерисаног кашњења далеко изнад очекиваног. Иако су изостали формални извештаји корисника услуга (IATA, A4E, AIRE) о прошлој летњој сезони, EUROCONTROL је израдио анализу летње сезоне у којој су изнете информације о кашњењима без уобичајеног наглашавања генератора, већ уз констатацију да је на целокупну ситуацију утицало више фактора које није било могуће у потпуности предвидети.



Током 2022. године извршена је размена информација са ваздухопловним компанијама које су директни корисници и са организацијама које врше редистрибуцију ваздухопловних података (Jeppesen, NAVBLUE, Lido).

Консултације са корисницима у вези са процедурама инструменталног летења спровођене су на редовној бази.

6.2 Ваздухопловно информисање – AIS

Анализа испитивања задовољства корисника вршила се на основу тромесечних извештаја о квалитету података из SDO, PAMS и INO апликација Европске базе AIS података (EAD), приговора корисника и на основу Упитника о задовољству корисника (AIS.FORM.122).

Анализа тренда грешака у EAD апликацијама спроведена је за период од последњег квартала 2021. до трећег квартала 2022. године. Анализа објављених NOTAM-а коју тромесечно прави EAD у периоду од октобра 2021. до септембра 2022. године обухватила је 573 NOTAM-а. Пронађено је 8 грешака, што је 0.67 грешака месечно. Узрок ових грешака нису неадекватне процедуре већ људски фактор или неслагање са локалном праксом.

У складу са прописаним начином контакта у случају уочених грешака или пропуста (GEN 0.1, тачка 4) у ваздухопловним публикацијама, Служба за ваздухопловно информисање је прикупљала, анализирала и поступала са приговорима у складу са AIS.PROC.012 – Поступање са приговорима и грешкама.

Током 2022. године примљена су два приговора у вези са пружањем услуга ваздухопловног информисања и оба су решена. Према озбиљности приговора један је оцењен као битан, а други као мање битан. Оба приговора су имала низак утицај на безбедност.

Анализом приговора није утврђено постојање неког системског проблема или појаве приговора веће учесталости. Анализом достављених упитника о задовољству корисника за 2022. годину, констатовано је да су корисници оценили пружање услуга ваздухопловног информисања одличном оценом.

Примљено је 12 попуњених упитника о задовољству корисника. Број упитника који је оцењен одличном оценом је 9. Оценом врло добро је оцењено 2 упитника, а 1 упитник је оцењен оценом добро.





6.3 Ваздухопловне метеоролошке услуге – МЕТ

Током 2022. године, нису примљени коментари и жалбе корисника на пружање МЕТ услуга путем редовне поште.

Увидом у копије достављених, образаца из Књиге утисака ваздухопловних корисника за 2022. годину, у складу са QM.PROC.007, уочено је да су сви исказани коментари одражавали задовољство корисника пруженим МЕТ услугама. Такође, сарадњу са метеоролошким особљем корисници су оценили као одличну.

У децембру 2022. године, спроведен је редован консултативни процес са осталим корисницима услуга из домена МЕТ (спортско и аматерско летење, привредна авијација, правна и физичка лица, војска, полиција итд), слањем мејла заинтересованим странама са линком на web форму упитника о квалитету МЕТ услуга. Само један корисник је попунио упитник, садржајем афирмативне природе, тако да није било потребе за детаљнијом анализом и предузимањем мера у циљу унапређења МЕТ услуга.

6.4 Калибража ЗРНС из ваздуха

Анкетом је обухваћено 4 испитаника иностраних наручилаца услуга калибраже ЗРНС из ваздуха. На постављена питања одговарали су испитаници који су непосредно задужени за стање исправности и квалитет рада свих ЗРНС и испитаници задужени за координацију у реализацији калибраже из ваздуха.

Средња оцена квалитета услуга калибраже из ваздуха је 4.95.

Све планиране активности у 2022. години су реализоване у потпуности.

Годишња анализа резултата анкете је дата у наредној табели.





Табела 10. Резултати анкете о задовољству корисника услуга калибраже ЗРНС из ваздуха у 2022. години

Активност	Средња оцена
Степен координације активности пре, током и после извршења калибраже ЗРНС	5.0
Квалитет у комуникацији посаде с техничким особљем на земљи приликом извршења калибраже ЗРНС	5.0
Квалитет, потпуност и благовременост извештаја о извршеној калибражи ЗРНС	5.0
Усклађеност планираних и реализованих активности	4.75
Одзив на додатне захтеве	5.0
СРЕДЊА ОЦЕНА	4.95

На основу бројчаних оцена датих у табели и издвојених коментара испитаника може се закључити да Служба за калибражу, професионално и квалитетно врши услуге калибраже из ваздуха, за иностраног наручиоца.



07





Финансијски извештаји

7.1 Биланс успеха

Табела 11. Биланс успеха за период од 01. 01. до 31. 12. 2022. године (у 000 РСД)

Елементи (у '000 РСД)	2021 Реализација	2022 План	2022 Реализација	2022 Реализација / 2022 План	2022 Реализација / 2021 Реализација
Пословни приходи	7 548 612	10 317 542	12 359 935	19.8%	63.7%
Приходи од продаје	7 335 480	10 185 958	12 231 772	20.1%	66.7%
Домаће тржиште	409 192	482 530	598 508	24.0%	46.3%
Ино тржиште	6 926 288	9 703 427	11 633 264	19.9%	68.0%
Остали пословни приходи	213 132	131 584	128 163	-2.6%	-39.9%
Пословни расходи	8 672 757	10 060 413	10 101 650	0.4%	16.5%
Трошкови материјала, горива и енергије	188 645	204 777	227 093	10.9%	20.4%
Зараде накнаде и остали лични расходи	5 221 370	6 400 000	6 659 178	4.0%	27.5%
Производне услуге	860 373	1 056 960	805 296	-23.8%	-6.4%
Амортизација	1 508 991	1 466 267	1 525 637	4.0%	1.1%
Резервисања	164 528	90 000	100 298	11.4%	-39.0%
Нематеријални трошкови	717 209	842 409	784 148	-6.9%	9.3%
Расходи од усклађивања вредности имовине	11 641	-	-	-	-
Пословни резултат	-1 124 145	257 129	2 258 285	778.3%	-



ЕБИТДА	384 846	1 723 396	3 783 922	119.6%	883.2%
ЕБИТДА%	5.10%	16.70%	30.61%	-	-
Финансијски приходи	10 482	1 840	80 937	4 298.8%	672.2%
Финансијски расходи	183 395	198 802	327 649	64.8%	78.7%
Остали приходи	114 607	37 920	45 644	20.4%	-60.2%
Остали расходи	241 246	45 000	327 905	628.7%	35.9%
Добитак / губитак из редовног пословања пре опорезивања	-1 423 697	53 086	1 729 312	3 157.5%	-
Нето добитак / губитак пословања које се обуставља	-22 893	-11 000	-56 806	-	-
Порески приход / расход периода	134 192	-6 313	-355 001	-	-
Нето резултат	-1 312 398	35 773	1 317 505	3 582.9%	-

7.1.1 Пословни приходи

Пословни приходи које је SMATSA доо генерисала у 2022. години су за чак 63.7% виши у односу на 2021. годину, док су истовремено за 19.8% виши у односу на планирану вредност. Овај резултат последица је, пре свега, значајног опоравка ваздушног саобраћаја у 2022. години, односно повећања прихода од рутних и терминалних накнада, што је уједно довело и до повећања пословних прихода.

Приход од рутних накнада:

Према подацима Централног бироа за наплату рутних накнада – CRCO, у 2022. години је фактурисано укупно око 780 000 летова, што представља повећање од 65% у односу на 2021. годину, када је фактурисано око 474 000 летова. Број наплативих сервисних јединица у 2022. години у зони наплате Србија–Црна Гора–КФОР је износио 2 657 203, што је за 70% више него у 2021. години, када је реализовано 1 555 559 наплативих сервисних јединица. Разлог већег пораста сервисних јединица од броја летова у 2022. години је повећање просечне дужине лета у 2022. години. Јединица рутне накнаде у 2022. години за зону наплате Србија–Црна Гора–КФОР је износила 42.21 евра (*National Unit Rate*), у односу на 41.45 евра у 2021. години (повећање за око 2%). На основу реализованог броја летова, сервисних јединица, јединице рутне накнаде и кључа расподеле прихода међу ентитетима који учествују у трошковној бази, у 2022. години, на основу података CRCO за SMATSA доо је фактурисано 92 441 937 евра прихода од рутних накнада, или 71% више него у 2021. години.

Приход од терминалних накнада:

У терминалу је у 2022. години фактурисано 43 315 полетања, што представља повећање од 28% у односу на 2021. годину када је фактурисано 33 773 полетања. Од домаћих авио компанија реализовано је 43% фактурисаног прихода, док од



иностраних 57%. На основу реализованог саобраћаја у терминалу у 2022. години, фактурисано је 11 712 799.07 евра, или за 38% више него у 2021. години (8 432 464.20 евра). Уједно је реализовани саобраћај у терминалу 14% већи од планираног.

Остали пословни приходи:

Ова група прихода обухвата приходе од пружања услуге калибраже, школовања ваздухопловног особља, реализована средства из ЕУ фондова, као и пружање услуга радарских података и радио комуникације.

Ова група прихода је на нивоу планиране вредности, а значајно је мања у односу на 2021. годину због продаје SMATSA Ваздухопловне академије у Вршцу, с обзиром на то да у 2022. години није било прихода од пружања услуге школовања пилота и одржавања ваздухоплова.

7.1.2 Пословни и остали расходи

Трошкови материјала, горива и енергије:

Реализација трошкова материјала, горива и енергије је за 20.4% виша у односу на 2021. годину, односно за 10.9% у односу на Финансијски план због веће потрошње и више цене горива и електричне енергије.

Трошкови зарада:

Реализација трошкова зарада, накнада зарада и осталих личних расхода је за 4% виша у односу на вредност у Финансијском плану за 2022. годину.

Повећање поменуте категорије од 27.5% у 2022. години у односу на претходну годину, највећим делом је последица тога што је током првих 9 месеци 2021. године важила одлука, којом је бруто вредност бода на основу које се врши обрачун трошкова зарада запослених смањена за 20%. Бруто вредност бода враћена је на првобитну вредност од октобра 2021. године и примењивана је током 2022. године.

Осим тога, SMATSA доо је са репрезентативним синдикатима у 2022. години закључила нови Колективни уговор (ОУ/ДИР – 335/1, од 18. јуна 2022. године), чије одредбе такође имају утицаја на ниво реализације трошкова зарада, накнада зарада и осталих личних расхода.

Трошкови производних услуга:

Трошкови производних услуга су за 6.4% нижи у односу на 2021. годину док су, са друге стране, за 23.8% нижи у односу на планирану вредност. Фиксни трошкови, попут трошкова за одржавање система и опреме, представљају већину издатака на овој позицији. Смањење трошкова производних услуга резултат је каснијег закључења уговора у односу на планирани датум, односно мањег финансијског издвајања по овом основу у односу на план. Осим тога, у току 2021. године дошло је до промене уговора везано за закуп земљишта у Нишу у погледу смањења првобитно уговореног износа и динамике плаћања која је пролонгирана и продужена до августа месеца 2022. године.

Трошкови амортизације:

Реализација трошкова амортизације је за 4% виша у односу на планирану вредност, али је на готово истом нивоу у односу на 2021. годину, пре свега због примене



Међународног стандарда финансијског извештавања 16 (МСФИ 16), као и промена у вези са проценом вредности имовине. Почев од 2021. године Друштво је у обавези да примењује рачуноводствени стандард МСФИ 16 који, између осталог, један део трошкова дугорочних закупа препознаје кроз трошкове амортизације.

Трошкови резервисања:

У 2022. години извршена је процена резервисања на дан 31.12.2022. године по основу отпремнина (89 714 хиљада динара), јубиларних награда (6 044 хиљаде динара) и трошкова судских спорова (4 540 хиљада динара). Такође, укинута су раније обрачуната дугорочна резервисања за јубиларне награде у износу од 27 300 хиљада динара. Као ефекат актуарског обрачуна евидентиран је актуарски добитак у износу од 187 703 хиљаде динара.

Нематеријални трошкови:

Нематеријални трошкови, који се у основи односе на осигурања имовине, моторних возила, осигурање од опште одговорности из делатности, осигурање запослених, трошкове хигијене у објектима, трошкове репрезентације и издвајања на име контрибуције за Eurocontrol су за скоро 7% нижи у односу на вредност у Финансијском плану за 2022. годину, док су за 9.3% изнад резултата из 2021. године. Разлози нешто виших трошкова на овој позицији у 2022. години су, пре свега, резултат умањеног износа по основу Eurocontrol контрибуције у 2021. години.

Остали расходи:

На позицији Остали расходи евидентиран је износ од 24 751 хиљада динара који највећим делом обухвата: директан отпис потраживања у износу 16 211 хиљада динара, губитке по основу продаје средстава у износу од 5 564 хиљаде динара, трошкове спорова у износу од 828 хиљада динара.

Губитак пословања који се обуставља:

На овој позицији Биланса успеха евидентиран је негативан нето ефекат (већи расходи од прихода) на резултат по основу губитака пословања које се обуставља, промена рачуноводствених политика и исправки грешака из ранијих година, у износу од 56 806 хиљада динара по основу накнадно пристигле документације из ранијих година. На позицији прихода из ранијих година евидентиран је износ од 8 454 хиљаде динара, а на позицији расхода из ранијих година евидентиран је износ од 65 260 хиљада динара.

Нето резултат:

Нето резултат је био позитиван и износио је 1 317 505 хиљада динара као последица значајног опоравка саобраћаја у 2022. години. У Финансијском плану за 2022. годину био је планиран добитак од 35 773 хиљада динара. Значајно повећање нето добити у односу на планирану вредност последица је, пре свега, боље реализације пословних прихода, који су за 63.7% виши у односу на план.



7.2 Биланс стања

Табела 12. Биланс стања на дан 31. 12. 2022. године (у 000 РСД)

АКТИВА (у '000 РСД)	2018 Реализација	2019 Реализација	2020 Реализација	2021 Реализација	2022 Реализација
Стална имовина	14 967 560	15 850 968	16 959 726	19 942 084	18 741 011
Нематеријална улагања	90 966	112 868	84 545	66 544	226 926
Некретнине постројења и опрема	14 876 594	15 738 100	16 875 181	18 753 986	17 618 170
Дугорочни финансијски пласмани	-	-	-	-	-
Дугорочна потраживања	-	-	-	1 121 554	895 915
Обртна имовина	3 108 257	3 369 062	2 747 661	4 840 216	5 334 089
Залихе	177 095	156 878	114 850	73 711	72 295
Потраживања по основу продаје	1 362 005	1 659 235	1 208 021	1 619 367	1 909 067
Друга потраживања	14 962	219 234	117 452	66 915	133 911
Краткорочни финансијски пласмани	-	-	-	-	-
Готовински еквиваленти и готовина	1 427 318	1 169 259	1 157 483	2 939 824	3 063 199
Краткорочна активна временска разграничења	126 877	164 456	149 855	140 399	155 617
Укупна актива	18 075 817	19 220 030	19 707 387	24 782 300	24 075 100
Ванбилансна актива	837 082	878 755	2 206 026	1 828 281	1 139 208



ПАСИВА (у '000 РСД)	2018 Реализација	2019 Реализација	2020 Реализација	2021 Реализација	2022 Реализација
Капитал	14 148 874	14 258 882	9 899 696	8 740 197	10 253 173
Основни капитал	1 873 820	1 873 820	1 873 820	1 873 820	1 873 820
Резерве	507 044	507 044	507 044	507 044	507 044
Ревалоризационе резерве	3 418 341	3 385 720	3 346 892	3 384 475	3 425 576
Нераспоређена добит	8 408 630	8 548 244	4 171 940	3 056 052	4 446 733
Нереализовани добици/губици	-58 961	-55 946		-81 194	-
Дугорочна резервисања и обавезе	2 207 996	2 901 531	6 822 850	12 388 157	9 243 367
Дугорочна резервисања	916 198	935 665	789 563	913 452	695 192
Дугорочне обавезе	1 291 798	1 965 866	6 033 287	11 474 705	8 548 175
Одложене пореске обавезе	589 101	588 749	566 238	435 487	505 390
Краткорочне обавезе	1 129 846	1 470 868	2 418 603	3 218 459	4 073 170
Краткорочне финансијске обавезе	430 982	204 739	39 684	1 581 783	2 460 485
Примљени аванси	141 051	136 040	118 777	20 566	14 634
Обавезе из пословања	502 897	592 253	1 138 348	753 631	659 943
Остале краткорочне обавезе	49 946	506 979	1 093 010	836 094	915 124
Краткорочна пасивна временска разграничења	4 970	30 857	28 784	26 385	22 984
Укупна пасива	18 075 817	19 220 030	19 707 387	24 782 300	24 075 100
Ванбилансна пасива	837 082	974 419	2 206 026	1 828 281	1 139 208



Стална имовина на дан 31. 12. 2022. године износи 18 741 011 хиљада динара, што је за око 6% ниже у односу на претходну годину. То је последица престанка закупа на локацији Врсута, који је у претходној години третиран у складу са стандардом МСФИ 16, и активирању инвестиција током 2022. године, чиме је ова позиција умањена за инвестиције које нису више у припреми. На позицији дугорочна потраживања евидентиран је износ 895 915 хиљада динара, који се односи на потраживање SMATSA доо по основу продаје SMATSA Ваздухопловне академије.

Потраживања по основу продаје на дан 31. 12. 2022. године износе 1 909 067 хиљада динара и учествују са 35.8% у структури укупне обртне имовине.

Услед повећања саобраћаја, а самим тим и прихода из основне делатности, готовина на крају периода износила је 3 063 199 хиљада динара (скоро 26 милиона ЕУР).

На позицији дугорочних обавеза, на дан 31. 12. 2022. године, SMATSA доо бележи износ од 8 548 175 хиљада динара (око 72.4 милиона ЕУР). Ова позиција се односи на дугорочне кредите од ЕИБ и ЕБРД, као и кредите за ликвидност, које је SMATSA доо била принуђена да обезбеди како би очувала ликвидност и наставила редовно да измирује своје обавезе према добављачима у периоду пандемије. У оквиру ове позиције урачунат је и износ обавеза по основу дугорочних закупа обрачунат у складу са рачуноводственим стандардом МСФИ 16.

На позицији краткорочних финансијских обавеза евидентиран је износ од 2 460 485 хиљада динара (око 20.9 милиона ЕУР), а односи се у највећој мери на део обавеза по основу кредита и закупа (МСФИ 16) који доспевају до једне године.

Укупан капитал на крају 2022. године, значајно је увећан у односу на претходну годину због регистравања нето добитка од 1 317 505 хиљада динара.





7.3 Извештај о новчаним токовима

Табела 13. Извештај о новчаним токовима у периоду од 01. 01. до 31. 12. 2022. године (у 000 РСД)

Позиција	АОП	Износ	
		Текућа година	Претходна година
А. ТОКОВИ ГОТОВИНЕ ИЗ ПОСЛОВНИХ АКТИВНОСТИ			
I. Приливи готовине из пословних активности (1 до 4)	3001	12 086 095	7 537 796
1. Продаја и примљени аванси у земљи	3002	540 069	383 282
2. Продаја и примљени аванси у иностранству	3003	11 137 946	6 640 104
3. Примљене камате из пословних активности	3004	9 157	1 642
4. Остали приливи из редовног пословања	3005	398 923	512 768
II. Одливи готовине из пословних активности (1 до 8)	3006	9 197 751	7 778 145
1. Исплате добављачима и дати аванси у земљи	3007	1 185 843	960 632
2. Исплате добављачима и дати аванси у иностранству	3008	925 955	972 864
3. Зараде накнаде зарада и остали лични расходи	3009	6 948 099	5 709 786
4. Плаћене камате у земљи	3010	73 514	68 464
5. Плаћене камате у иностранству	3011	64 340	47 716
6. Порез на добитак	3012		18 683
7. Одливи по основу осталих јавних прихода	3013		
8. Остали одливи из пословних активности	3014		
III. Нето прилив готовине из пословних активности (I-II)	3015	2 888 344	
IV. Нето одлив готовине из пословних активности (II-I)	3016		240 349
В. ТОКОВИ ГОТОВИНЕ ИЗ АКТИВНОСТИ ИНВЕСТИРАЊА			
I. Приливи готовине из активности инвестирања (1 до 5)	3017	-	-
1. Продаја акција и удела	3018		
2. Продаја нематеријалне имовине, некретнина, постројења, опреме и биолошких средстава	3019		
3. Остали финансијски пласмани	3020		
4. Примљене камате из активности инвестирања	3021		
5. Примљене дивиденде	3022		
II. Одливи готовине из активности инвестирања (1 до 3)	3023	1 211 399	2 287 289
1. Куповина акција и удела	3024		



Табела 13. Извештај о новчаним токовима у периоду од 01. 01. до 31. 12. 2022. године
(у 000 РСД)

Позиција	АОП	Износ	
		Текућа година	Претходна година
2. Куповина нематеријалне имовине, некретнина, постројења, опреме и биолошких средстава	3025	1 211 399	2 287 289
3. Остали финансијски пласмани	3026		
III. Нето прилив готовине из активности инвестирања (I-II)	3027		
IV. Нето одлив готовине из активности инвестирања (II-I)	3028	1 211 399	2 287 289
V. ТОКОВИ ГОТОВИНЕ ИЗ АКТИВНОСТИ ФИНАНСИРАЊА			
I. Приливи готовине из активности финансирања (1 до 7)	3029	76 031	4 433 199
1. Увећање основног капитала	3030		
2. Дугорочни кредити у земљи	3031		1 003 000
3. Дугорочни кредити у иностранству	3032	76 031	3 430 199
4. Краткорочни кредити у земљи	3033		
5. Краткорочни кредити у иностранству	3034		
6. Остале дугорочне обавезе	3035		
7. Остале краткорочне обавезе	3036		
II. Одливи готовине из активности финансирања (1 до 8)	3037	1 629 064	123 369
1. Откуп сопствених акција и удела	3038		
2. Дугорочни кредити у земљи	3039	772 104	
3. Дугорочни кредити у иностранству	3040	402 585	79 969
4. Краткорочни кредити у земљи	3041		
5. Краткорочни кредити у иностранству	3042		
6. Остале обавезе	3043	454 375	43 400
7. Финансијски лизинг	3044		
8. Исплаћене дивиденде	3045		
III. Нето прилив готовине из активности финансирања (I-II)	3046		4 309 830
IV. Нето одлив готовине из активности финансирања (II-I)	3047	1 553 033	
Г. СВЕГА ПРИЛИВ ГОТОВИНЕ (3001 + 3017 + 3029)	3048	12 162 126	11 970 995
Д. СВЕГА ОДЛИВ ГОТОВИНЕ (3006 + 3023 + 3037)	3049	12 038 214	10 188 803
Ђ. НЕТО ПРИЛИВ ГОТОВИНЕ (3048 – 3049) ≥ 0	3050	123 912	1 782 192
Е. НЕТО ОДЛИВ ГОТОВИНЕ (3049 – 3048) ≥ 0	3051		



Табела 13. Извештај о новчаним токовима у периоду од 01. 01. до 31. 12. 2022. године (у 000 РСД)

Позиција	АОП	Износ	
		Текућа година	Претходна година
Ж. ГОТОВИНА НА ПОЧЕТКУ ОБРАЧУНСКОГ ПЕРИОДА	3052	2 939 824	1 157 483
З. ПОЗИТИВНЕ КУРСНЕ РАЗЛИКЕ ПО ОСНОВУ ПРЕРАЧУНА ГОТОВИНЕ	3053	1 750	282
И. НЕГАТИВНЕ КУРСНЕ РАЗЛИКЕ ПО ОСНОВУ ПРЕРАЧУНА ГОТОВИНЕ	3054	2 287	133
Ј. ГОТОВИНА НА КРАЈУ ОБРАЧУНСКОГ ПЕРИОДА (3050 - 3051 + 3052 + 3053 - 3054)	3055	3 063 199	2 939 824

У вези са новчаним токовима из оперативних (пословних) активности у 2022. години, SMATSA је по први пут од 2020. године, односно почетка пандемије изазване коронавирусом, остварила суфицит од 2 888 344 хиљада динара.

SMATSA доо је повукла средства из кредита од ЕБРД у износу 76 031 хиљада динара, која су искоришћена за наставак инвестиционих активности. Услед стабилизације пословања у 2022. години није било потребе за додатним кредитним задуживањима, док је са друге стране на име отплате кредита, који су узети у претходим годинама, потрошено 1 174 689 хиљада динара, од чега 772 104 хиљада динара за кредите у земљи, односно 402 585 хиљада динара за кредите у иностранству.

У 2022. години, SMATSA доо је наставила са инвестиционим улагањима тако да је укупан одлив готовине по овом основу износио 1 211 399 хиљада динара. Готовина на крају периода износила је 3 063 199 хиљада динара.

08





Нефинансијско извештавање

Ослањајући се на европску упоредну праксу, нефинансијско извештавање уведено је у домаће законодавство усвајањем измена и допуна Закона о рачуноводству.

С тим у вези, нефинансијски извештај треба да садржи „информације неопходне за разумевање развоја, пословних резултата и положаја правног лица, као и резултата његових активности које се односе минимум на заштиту животне средине, социјална и кадровска питања, поштовање људских права, борбу против корупције и питања у вези са подмићивањем“.

На основу Закона о привредним друштвима Републике Србије („Службени гласник РС“, бр. 36/11, бр. 99/11, бр. 83/14, бр. 5/15, бр. 44/18 и бр. 95/18), Закона о привредним друштвима Црне Горе („Службени лист РЦГ“, бр. 6/02, и „Службени лист ЦГ“, бр. 17/07, бр. 80/08, 40/10, бр. 36/11), Закона о ваздушном саобраћају Републике Србије („Службени гласник РС“, бр. 73/10, бр. 57/11, бр. 93/12, бр. 45/15 и бр. 83/18), Закона о ваздушном саобраћају Црне Горе („Службени лист ЦГ“, бр. 66/08 и бр. 30/17), Споразума о сарадњи у области ваздушног саобраћаја, Влада Републике Србије и Влада Црне Горе закључиле су Уговор о континуитету. Овим уговором се потврђује континуитет постојања заједничког пружаоца услуга у ваздушној пловидби – Контроле летења Србије и Црне Горе SMATSA доо Београд, са циљем да обавља делатност у складу са прописима о ваздушном саобраћају у државама оснивачима, међународним уговорима, међународним стандардима и препорученој пракси.

Пословање SMATSA доо је у потпуности усклађено са националном и међународном регулативом, међународним споразумима и европским системом управљања ваздушним саобраћајем. На основу Међународне конвенције о сарадњи у области безбедности ваздушне пловидбе („Службени лист СЦГ“ – Међународни уговори, бр. 18/04, 19/04 и 04/05), и у складу са Мултилатералним споразумом о рутним накнадама („Службени лист СЦГ“ – Међународни уговори, број 04/05), Република Србија и Црна Гора су, од 1. јула 2007. године, интегрисане у систем EUROCONTROL) који примењује 40 земаља чланица.

За коришћење услуга у ваздушној пловидби у ваздушном простору Републике Србије и ваздушном простору Црне Горе – Области информисања у лету Београд (FIR/UIR Београд), односно зони наплате Србија–Црна Гора–КФОР, SMATSA доо остварује приход од рутних накнада.

Јединствени систем који примењује 40 земаља чланица EUROCONTROL-а, којим је суштински дефинисан пословни модел SMATSA доо, подразумева утврђивање трошковних основа на бази којих се, на годишњем нивоу, утврђују планирани и реализовани рутни приходи и расходи. Све државе чланице су се обавезале на до-



следну примену општеприхваћених принципа за утврђивање трошковне основе за рутне накнаде и обрачун висине јединице рутне накнаде. С тим у вези, приходи који се остварују из рутних накнада се користе за покриће рутних расхода, односно из рутних накнада се могу финансирати искључиво рутни трошкови (трошкови настали у вези са пружањем услуга у ваздушној пловидби и функционисањем система, као и трошкови EUROCONTROL-а).

Висина јединице рутне накнаде (Unit Rate) се обрачунава на основу одобрених, прихватљивих рутних трошкова и прогнозе ваздушног саобраћаја.

С обзиром на то да рутни трошкови представљају основу за одређивање висине јединице рутне накнаде, исти морају бити одговарајуће презентовани и усаглашени са представницима корисника услуга у ваздушној пловидби (процес консултација са представницима корисника услуга). С тим у вези, Друштво подноси предлог трошковне основе за наредну годину (заједно са свим осталим ентитетима у заједничкој зони наплате), која се разматра и коначно одобрава на новембарској седници EUROCONTROL Проширеног одбора (Enlarged Committee for Route Charges). На предлог EUROCONTROL Проширеног одбора и Привременог савета, одлуку о утврђивању висине јединице рутне накнаде за све земље чланице доноси EUROCONTROL Проширена комисија (Enlarged Commission).

За коришћење услуга у ваздушној пловидби у области терминалних контрола летења (за пружене услуге контроле летења за ваздухоплове који полећу или слећу на аеродроме у Србији и Црној Гори), корисници ваздухоплова плаћају и терминалну накнаду. Обрачун и фактурисање терминалних накнада од септембра 2019. године се врши у складу са Закључком Владе Републике Србије, 05 број: 343-7454/2019-1 од 25. јула 2019. године и на основу измене документа „Правилник о мерилима за обрачун и одређивање висине накнада за пружање услуга у ваздушној пловидби“ („Службени гласник Републике Србије», бр. 55/19 од 2. августа 2019. године), односно у складу са Одлуком Владе Црне Горе о начину обрачуна терминалне накнаде за коришћење услуга у ваздушној пловидби („Службени лист ЦГ”, број 53/19 од 16. септембра 2019. године).

Како би изашла у сусрет повећаном обиму саобраћаја, како због престанка пандемије, тако и услед промена токова саобраћаја услед сукоба у Украјини, SMATSA доо је током 2022. године наставила са инвестирањем у нове технологије, системе, опрему и инфраструктуру, а у циљу одржавања безбедности, експедитивности, ефикасности и повећања капацитета, продуктивности и континуиране усклађености са регулаторним захтевима.



8.1 Политике које се примењују унутар SMATSA доо

У погледу члана 37. Закона о рачуноводству и увођења Нефинансијског извештавања, а на основу става 3, одељак 2. и 3., у наставку је приказано на који начин SMATSA доо, послује у односу на 4 кључна сегмента пословања и које политике примењује у вези са тим питањима.

8.1.1 Успостављене политике унутар SMATSA доо

Главни циљ SMATSA доо, који произилази из документа Политика менаџмент система (MS.POL.001), јесте одржавање постојећег нивоа безбедности ваздушног саобраћаја, односно да се њен утицај у догађају, озбиљној незгоди или удесу сведе на најмању могућу меру у ваздушном простору надлежности SMATSA доо, до практично прихватљивог нивоа (As Low As Reasonably Practicable).

На основу прикупљених и расположивих података о догађајима у 2022. години, на састанку Комитета за менаџмент системе – домен безбедности, констатовано је да SMATSA доо ради у оквиру дефинисаног прихватљивог нивоа безбедности.

Политика безбедности (Safety Policy) је заједно са Политиком културе поверења, Политиком квалитета, Политиком обезбеђивања и Политиком заштите животне средине и одрживог развоја, заједно са принципима безбедности и заштите на раду и менаџментом ризицима интегрисана у један документ, MS.POL.001 – Политика менаџмент система. На овај начин омогућено је да се кроз приступ једном документу обезбеди увид / коришћење свих политика менаџмент система.

Интегрисање свих политика у један документ извршено је у складу са захтевима регулативе (ЕУ) 2017/373 и 2015/340.

Документ MS.POL.001, Политика менаџмент система, постављен је интерно на SMATSA портал (под домен MS) и јавно публикован на веб страници SMATSA доо, чиме је доступан не само запосленима у SMATSA доо, већ и широј јавности.



Током 2022. године ступила је на снагу Политика запошљавања и обучавања особља (HUM.POL.002), којом су утврђени основни принципи запошљавања, обука запослених који обављају оперативне послове и запослених који обављају послове и задатке подршке пружања услуга у SMATSA доо. У складу са Законом о заштити података о личности Републике Србије, SMATSA доо је још 2020. године именовала Лице за заштиту података о личности и донела документа којима се дефинишу и описују процеси заштите података о личности (ZPOL.POL.001 – Политика заштите података о личности). Сходно одредбама Законом о заштити података о личности Републике Србије, Лице за заштиту података о личности је самостално у раду и не представља део Сектора за развој људских ресурса, правне и опште послове.

8.1.2 Људски ресурси

Дана 18. јуна 2022. године потписан је нови Колективни уговор (ОУ/ДИР – 335/1, са применом од 1. јула), који је закључен на период од две године.

Такође, од септембра 2022. године у примени је Политика запошљавања и обучавања особља, којом су утврђене надлежности руководиоца организационих јединица у процесима дефинисања, планирања и спровођења обука запослених.

На основу ове Политике, од септембра 2022. године у примени је документ Обука запослених који обављају послове и задатке подршке пружању услуга (HUM.DOC.003), којим се детаљније описују поступци обуке запослених.

Током 2022. године спровођене су све законима прописане мере у спречавању превара и борбе против корупције.

8.1.3 Управљање ризицима

Управљање ризицима се у SMATSA доо спроводи на више нивоа, а детаљно је дато у оквиру процедуре RMS.PROC.001 – Управљање ризицима пословних процеса. У склопу интерног процеса стратешког планирања, код израде планских докумената према захтевима ваздухопловне регулативе, идентификују се стратешки ризици и опасности којима су изложени најзначајнији инвестициони пројекти, као догађаји који могу да доведу до неиспуњења постављених циљева пословања.

Стратешко планирање, управљање и одлучивање дато је кроз стратешки документ (PAR.STG.001) и Стратешки ризици PAR.PLN.001 – сагледавање ризика који се јављају током планирања и имплементације инвестиционих улагања (инвестиционих пројеката или улагања инвестиционог карактера).

Сагледавају се и оперативни ризици на нивоу менаџмент система, тј. нежељени догађаји из домена безбедности, обезбеђивања, квалитета и усаглашености, животне средине и безбедности и здравља на раду.

По питању угрожености пословања, у циљу идентификовања опасности које могу да доведу до прекида или великог поремећаја у пружању услуга, израђен је и одржава се регистар пословних ризика који обухвата идентификоване регулаторне, финансијске, репутационе, ИТ, оперативне, као и ризике из домена управљања људским ресурсима.



Према успостављеној методологији, процењени су ризици и сагледане постојеће мере контроле којима се умањује утицај ризика на остварење пословних циљева SMATSA доо.

На редовној основи се врши разматрање и преиспитивање идентификованих ризика, њиховог утицаја на пословање SMATSA доо и ефективност постојећих мера контроле. Као финансијски ризици идентификовани су догађаји који имају негативан утицај на формирање трошковне базе, реализацију финансијског плана и плана инвестиција, као и на текућу ликвидност.

Поред тога, разматрају се догађаји који могу да доведу до нерасположивости компетентног лиценцираног и особља служби подршке, прекида у раду информационо-комуникационих технологија (ИКТ систем), неусаглашености SMATSA доо са регулаторним захтевима, пада репутације и сл.

У оквиру процеса управљања ризицима пословних процеса, као и свеобухватног праћења и управљања ризицима, континуирано се идентификују опасности које могу да доведу до великог угрожавања или престанка одвијања пословних процеса у SMATSA доо.

У 2022. години дошло је до смиривања стања по питању утицаја пандемије коронавируса на пословање SMATSA доо и до утицаја на обим саобраћаја и на оперативну расположивост интерних људских ресурса. Међутим, и даље је присутан продужени негативан утицај пандемије на финансирање (продужење рокова реализације инвестиционих пројеката, повећања цена опреме и материјала и сл). По питању реализације инвестиционих пројеката, поред наведеног, константно је присутан ризик недовољне расположивости људских ресурса. Значајан утицај на пословање SMATSA доо има и криза у Украјини и затварање делова украјинског, руског и белоруског ваздушног простора. То утиче на повећање обима саобраћаја и

на могуће одступање од прогнозираног саобраћаја у простору надлежности SMATSA доо, што има директан утицај на трошковну базу. Такође, и даље је присутан ризик слабије реализације инвестиција, али за који постоје адекватне идентификоване мере умањења. Што се потенцијалне неусаглашености организације са регулаторним захтевима тиче, ризик је на ниском нивоу, с обзиром на то да је успостављен менаџмент систем који обухвата и функцију праћења усаглашености.

Кроз документ SCM.PROC.001 – Ризици са становишта обезбеђивања, сагледавају се претње тј. нежељени догађаји из домена обезбеђивања који могу утицати на безбедно функционисање система за пружање услуга контроле летења и управљања ризицима обезбеђивања.

8.1.4 Заштита животне средине

Индикатори животне средине дати су кроз Политику менаџмент система MS.POL.001, Пословник о заштити животне средине EMS.MAN.001, али обрађени су детаљније и кроз процедуре EMS.PROC.001– 005, а односе се на:

- Емисије гасова са ефектом стаклене баште;
- Остале емисије и отпадне воде, укључујући супстанце које оштећују озонски омотач, азотне оксиде (НОКС), сумпорне оксиде (СОКС) и хемикалије;
- Стварање отпада, укључујући опасан отпад;
- Смањивање отпада и праксе рециклирања;
- Коришћење и/или производњу опасних хемикалија и супстанци;
- Потрошњу енергије и енергетску ефикасност.



Са аспекта европских захтева који се односе на смањење емисије гасова са ефектом стаклене баште у зони аеродрома успостављени су циљеви у оквиру LSSIP – за 2022. за Србију. Циљ ENV 01 – Примена операција CDO (continuous descent operations) односи се на зону аеродрома у прилазним операцијама. Примена ове технике очекује се од краја 2023. године са имплементацијом PBN процедура. Применом CDO операција може се остварити смањење потрошње горива оквирно 51 кг по лету и бука се може смањити до 5 dB.

Циљ ENV 03 – Примена операција CCO (continuous climb operations) за смањење емисије гасова, тренутно није у примени.

Отпадне воде са осталих локација SMATSA доо у Србији и Црној Гори се испуштају у канализационе системе.

Супстанце и гасови које могу имати утицај на животну средину, а користе се у системима за климатизацију, јесу под контролом у оквиру затворених система за климатизацију и редовно се одржавају.

У системима за гашење пожара се користе еколошки прихватљиви гасови, тако да су утицаји на озонски омотач сведени на прихватљиву меру и под контролом су.

У 2022. години SMATSA доо је генерисала 33.2 тоне отпада, од чега 27.7 опасног. Процент количине отпада који се предаје на неки вид поновне употребе је преко 90%. У SMATSA доо се прате трендови у односу количине генерисаног опасног и неопасног отпада. Такође се прате и видови коначног поступања са отпадом где оператери који преузимају отпад потврђују сертификатом начин поновне употребе, односно рециклаже.

У SMATSA доо се, у већим количинама и на више локација, на прописан начин складишти еко-дизел за потребе рада дизел агрегата.

Ризици са становишта штетног утицаја на животну средину, појашњени су кроз процедуру EMS.PROC.002, и дају преглед процене ризика за све аспекте и утицаје на животну средину који потичу из делатности SMATSA доо. Мере за смањење ризика прате се кроз одговарајућу документацију која је свима доступна на интерном порталу.





9 Ознаке и скраћенице

ACC	Area Control Center (Обласна контрола летења)
ACS	Area Control Surveillance (Надзорна обласна контрола)
ADI	Aerodrome Control Instrument (Инструментална аеродромска контрола)
AFIS	Aerodrome Flight Information Services (Аеродромско информисање у лету)
AICM	Aeronautical Information Conceptual Model (Концептуални модел ваздухопловних информација)
AIM	Aeronautical Information Management (Управљање ваздухопловним информацијама)
AIP	Aeronautical Information Publication (Зборник ваздухопловних информација)
AIR	Air Control (Контрола у ваздуху)
AIRAC	Aeronautical Information Regulation And Control (Регулисање и контрола ваздухопловних информација)
AIRE	Airlines International Representation in Europe (Међународно представништво авио-компанија у Европи)
AIS	Aeronautical Information Services (Услуге ваздухопловног информисања)
AIXM	Aeronautical Information Exchange Model (Модел размене ваздухопловних информација)
ANS	Air Navigation Services (Услуге у ваздушној пловидби)
ANSP	Air Navigation Services Provider (Пружалац услуга у ваздушној пловидби)
APCH	Approach (Прилажење)
APV	Approach procedure with vertical guidance (Прилазна процедура са вертикалним навођењем)
APP	Approach Control (Прилазна контрола летења)
ARTAS	ATM Surveillance Tracker And Server (Надзор примаоца и сервера)
ASM	Air Space Management (Управљање ваздушним простором)
ASMT	Automatic safety monitoring tool (Алатка за аутоматско праћење безбедности)
ATC	Air Traffic Control (Контрола летења)
ATFM	Air Traffic Flow Management (Управљање протоком ваздушног саобраћаја)
ATM	Air Traffic Management (Управљање ваздушним саобраћајем)
ATCO	Air Traffic Controller (Контролор летења)
A4E	Airlines for Europe (Авио-компаније за Европу)



BANM	Balkan Aviation Normalization Meeting (Састанак BANM)
BSO	Basic Strategic Objective (Основни циљ)
CADAS	Comsoft Aeronautical Data Access System (Терминали за дистрибуцију телекомуникационих порука преко мреже AFTN)
CAL	Calibration (Калибража)
CAMO	Continuing Airworthiness Manager (Континуирана пловидбеност ваздухоплова)
CAT	Category (Kategorija)
CCTV	Closed Circuit Television (Систем видео-надзора)
CDO	Continuous descent operations (Континуиране операције снижавања)
CIMACT	Civil Military ATM Co-ordination Tool (Програм за војно-цивилно координисање ваздушног простора)
CM	Context Management (Управљање контекстом)
CNS	Communication, Navigation and Surveillance (Услуге комуникације, навигације и надзора)
CPDLC	Controller Pilot Data Link Communications
DME	Distance Measuring Equipment (Уређај за мерење одстојања)
DP	Deployment Programe (Програм имплементације)
DPS	Data Processing System (Систем за обраду података лета)
DVOR	Doppler VOR (Доплер VOR)
DWDM	Dense Wavelength-Division Multiplexing (Густо мултиплексирање по таласним дужинама)
EAD	European AIS Database (Европска AIS база података)
eAIP	electronic AIP (Електронски AIP)
EASA	European Aviation Safety Agency (Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја)
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development (Европска банка за обнову и развој)
EBITDA	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization (Профит пре одузимања камате, пореза на добит и амортизације)
EGNOS	European Geostationary Navigation Overlay Service (Услуге геостационарних сателита и мреже референтних земаљских станица и центара)
EMS	Environmental Management System (Систем заштите животне средине)
ENV	Environment (Заштита животне средине)
ERP	Enterprise Resource Planning (Планирање ресурса компаније)
ESARR	Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (Еуроконтрол регулаторно безбедносни захтеви)
EU	European Union (Европска унија)



EUR	Euro (Евро)
EUROCONTROL	European Agency for the Safety of Air Navigation (Европска организација за безбедност ваздушне пловидбе)
ESAC	Environmental and Social Advisory Council (Одбор за заштиту животне средине и социјална питања)
EVAIR	EUROCONTROL voluntary ATM incident reporting (EUROCONTROL извештавање приликом пријаве догађаја у области АТМ)
FAMUS	Future ATM Modernisation and Upgrade System (Пројекат модернизације и унапређења система управљања ваздушним саобраћајем)
FAT	Factory Acceptance Test (Фабрички пријем)
FDP	Flight Data Processing (Обрада података о лету)
FIR	Flight Information Region (Област информисања у лету)
FL	Flight level (Ниво лета)
FRA	Free Route Airspace (Простор слободног планирања рута)
FPD	Flight Procedure Design (Пројектовање процедура инструменталног летења)
GMC	Ground Movement Control (Контрола кретања на земљи)
HMI	Human-Machine Interface (интерфејс човек-машина)
HUM	Human Resources (Сектор за људске ресурсе, правне и опште послове)
IATA	The International Air Transport Association (Међународна асоцијација за ваздушни транспорт)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Међународна организација цивилног ваздухопловства)
IFR	Instrument flight rules (Правила инструменталног летења)
ILS	Instrument Landing System (Систем за инструментално слетање)
INO	International NOTAM Operations (Међународне NOTAM операције)
IP	Internet Protocol (Интернет протокол)
ISO	International Organization for Standardization (Међународна организација за стандардизацију)
LARA	Local and sub-Regional Airspace Management Support System (Локални и суб-регионални систем подршке за управљање ваздушним простором)
LNAV	Lateral Navigation (Латерална навигација)
LPV	Localizer Performance with Vertical guidance (Локалајзер са вертикалним навођењем)
LSSIP	Local Single Sky Implementation (Имплементација Јединственог европског неба)
LYBE	Belgrade Airport (Аеродром Београд)
LYKV	Kraljevo Airport (Аеродром Краљево)
LYNI	Nis Airport (Аеродром Ниш)



LYPG	Podgorica Airport (Аеродром Подгорица)
LYTV	Tivat Airport (Аеродром Тиват)
LYUZ	Uzice Airport (Аеродром Ужице/Поникве)
LYVR	Vrsac Airport (Аеродром Вршац)
MET	Aeronautical Meteorological Services (Ваздухопловне метеоролошке услуге)
MIL AIP	Military Aeronautical Information Publication (Војни зборник ваздухопловних информација)
MO	Maintanance Organisation (Одељење за одржавање ваздухоплова)
MSFI	International financial reporting standards (Међународни стандард финансијског извештавања)
MTBO	Mean Time Between Outages (Средње време између отказа)
MTOW	Maximum take of weight (Максимална тежина ваздухоплова при полетању)
NDB	NonDirectional radio Beacon (Неусмерени радио фар)
NM	Network Manager (Менаџер мреже)
NMOC	Network Manager Operations Centre (Оперативни центар менаџера мреже)
NOTAM	A notice distributed by means of telecommunication containing information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations (Порука која се дистрибуира путем телекомуникација, а која садржи информације о успостављању, стању или измени било ког ваздухопловног уређаја, службе, поступка или опасности, чије је благовремено познавање значајно за особље које учествује у припреми и реализацији лета)
OJT	On the job Training Instructor (Инструктор обуке на радном месту)
OPMET	Operational meteorological information in coded form (Оперативне метеоролошке информације за које је захтевано достављање у међународну размену)
PAMS	Publish AIP Management System
PANS-OPS	Procedures for Air Navigation Services – Aircraft OPerationS
PAR	Одељење за планирање, анализу и извештавање
PBN	Performance-based navigation (Навигација заснована на перформансама)
PreOJT	Pre On-the-Job Training (Обука која претходи обуци на радном месту)
PSR	Primary Surveillance Radar (Примарни надзорни радар)
QMS	Quality Management System (Систем менаџмента квалитетом)
RAT	Risk Analysis Tool (Алат за управљање ризиком)
RNP	Required navigation performance (Захтеване карактеристике система навигације)



RNPAPCH	Required navigation performance Approach (Захтеване карактеристике система навигације у фази прилажења)
RP	Reference Period (Референтни период)
SAT	Site Acceptance Test (Пријем на локацији)
SDD	Static and Dynamic Data (База статичких и динамичких података у оквиру EAD-а)
SDO	Static Data Operations (База статичких података у оквиру EAD-а)
SECSI FRA	South East Common Sky Initiative Free Route Airspace (Иницијатива слободног коришћења рута у заједничком ваздушном простору југоисточне Европе)
SES	Single European Sky (Јединствено европско небо)
SESAR	Single European Sky ATM Research (Иницијатива за модернизацију управљања ваздушним саобраћајем у простору Јединственог европског неба)
SMATSA	Serbia and Montenegro Air Traffic Services SMATSA IIc (Контрола летења Србије и Црне Горе SMATSA доо Београд)
SMS	Safety Managment System (Систем управљања безбедношћу)
SSR	Secondary Surveillance Radar (Секундарни надзорни радар)
STAR	Standard Instrument Arrival (Стандардни инструментални долазак)
SID	Standard Instrument Departure (Стандардни инструментални одлазак)
STO	Strategic Objective (Стратешки циљ)
SUR	Surveillance (Надзор)
SUSAN	SMATSA Upgrade of System for Air Navigation (Пројекат модернизације контроле летења)
TAF	Aerodrome forecast (Прогноза за аеродром)
TAR	Terminal Area Radar (Терминални радар)
TER	Сектор за терминалне и аеродромске контроле летења
TMA	Terminal Area (Терминална област)
TRE	Сектор за обуку ваздухопловног особља
TWR	Tower (Торањ)
UHF	Ultra High Frequency (Ултра висока фреквенција)
UPS	Uninterruptible power supply (Непрекидно напајање)
VCS	Voice Communication System (Систем за говорну комуникацију)
VDF	Variable frequency drive (Варијабилна фреквенција)
VHF	Very High Frequency (Врло висока фреквенција)
VOR	Very High Frequency Omni-directional Range (Свесмерни радио-фар врло високе фреквенције)



VNAV	Vertical Navigation (Вертикална навигација)
WFM	Workflow Management (Систем управљања токовима посла)
АНТ	Аеродром Никола Тесла
АКЛ	Аеродромска контрола летења
АЦВ	Агенција за цивилно ваздухопловство Црне Горе
ВС	Војска Србије
БА	Београдски аеродром
ДЦВ	Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије
ЕБРД	Евопска банка за обнову и развој
ЕЕ	Електро-енергетска
ЕИБ	Европска инвестициона банка
ИКТ	Информационо-комуникационе технологије
ЗРНС	Земаљска радио-навигациона средства
ЈКП	Јавно комунално предузеће
МГСИ	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
МО	Министарство одбране Републике Србије
МСФИ	Међународни стандарди финансијског извештавања
МСП	Министарство спољних послова
НЈЗ	Нејонизујућа зрачења
НОКС	Азотни оксиди
ОЈ	Организациона јединица
ПСС	Полетно-слетна стаза
РВ и ПВО РС	Ратно ваздухопловство и противваздухопловна одбрана Војске Србије
РС	Радарска станица
СОКС	Сумпорни оксиди
ТК	Телекомуникације
ТКЦ	Телекомуникациони центар
ЦКЛ	Центар контроле летења
ВТО	Ваздухопловно техничко особље
ВМО	Ваздухопловно метеоролошко особље
ВА	Висока школа струковних студија Ваздухопловна академија



10 Индекс табела и слика

10.1 Индекс табела

Табела 1. Реализације обука у оквиру Центра за обуку ANS особља у 2022. години	32
Табела 2. Обуке у оперативним јединицама контроле летења у 2022. години	33
Табела 3. Циљане и остварене вредности SMS индикатора по захтеву ДЦВ за 2022. годину	38
Табела 4. Циљане и остварене вредности индикатора безбедности по захтеву ДЦВ за 2022. годину	39
Табела 5. Прихватљиви и остварени сигурносни (процесни) индикатори за 2022. годину по захтеву АЦВ	41
Табела 6. Прихватљиве и остварене вредности индикатора ризика операција по захтеву АЦВ за 2022. годину	43
Табела 7. Вредности индикатора капацитета у 2022. години	45
Табела 8. Анализа испуњености циљева квалитета за 2022. годину	48
Табела 9. Додатни показатељи / индикатори успешности у 2022. години	51
Табела 10. Резултати анкете о задовољству корисника услуга калибраже ЗРНС из ваздуха у 2022. години	59
Табела 11. Биланс успеха за период од 01. 01. до 31. 12. 2022. године (у 000 РСД)	61
Табела 12. Биланс стања на дан 31. 12. 2022. године (у 000 РСД)	65
Табела 13. Извештај о новчаним токовима у периоду од 01. 01. до 31. 12. 2022. године (у 000 РСД)	68



10.2 Индекс слика

Слика 1. Територија изнад које SMATSA доо пружа услуге у ваздушној пловидби	11
Слика 2. Укупан број IFR летова у периоду од 2013. до 2022. године	13
Слика 3. Број IFR прелета и полетања / слетања у периоду од 2013. до 2022. године	14
Слика 4. Расподела IFR летова у 2022. години	15
Слика 5. Вршни дан и вршни сат у периоду од 2013. до 2022. године	15
Слика 6. Учешће појединих типова ваздухоплова у 2022. години	15
Слика 7. Број IFR полетања и слетања по аеродромима у периоду од 2013. до 2022. године	16
Слика 8. Расподела саобраћаја по аеродромима у 2022. години	16
Слика 9. Број IFR летова у ваздушном простору надлежности SMATSA доо по земљама полетања / слетања у 2021. и 2022. години	17
Слика 10. Број наплативих сервисних јединица у периоду од 2013. до 2022. године	18
Слика 11. Просечна дужина лета и просечан MTOW у FIR Београд у периоду од 2017. до 2022. године	18
Слика 12. Јединица рутне накнаде у 2022. години	19
Слика 13. Структура запослених према полу	20
Слика 14. Структура запослених према квалификационим групама	20
Слика 15. Старосна структура запослених	20
Слика 16. SECSI FRA партнери на састанку у Београду	24
Слика 17. Просечно време кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисано ATM-ом у периоду од 2015. до 2022. године	46
Слика 18. KEA – индикатор одступања стварне путање лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2022. години	47
Слика 19. KEP – индикатор одступања путање у последњем поднетом плану лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2022. години	47



11.2 Прилог 2 – Одлука EUROCONTROL Проширеног комитета бр. 21/170 од 25. 11. 2021. године

EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION

EUROCONTROL

- Decisions of the enlarged Commission -

DECISION No. 21/170

*relating to the determination of the unit rates for the period of application commencing
1 January 2022*

THE ENLARGED COMMISSION,

Having regard to the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation amended at Brussels on 12 February 1981 and in particular Article 5 thereof;

Having regard to the Multilateral Agreement relating to Route Charges dated 12 February 1981, and in particular Articles 3.2(e) and 6.1(a) thereof;

On the proposal of the enlarged Committee and the Provisional Council,

HEREBY TAKES THE FOLLOWING DECISION:

Sole Article

The unit rates annexed to the present decision are approved and shall enter into force on 1 January 2022.

Done at Brussels on 25 November 2021,

Renato Brkanović
Vice-President of the Commission

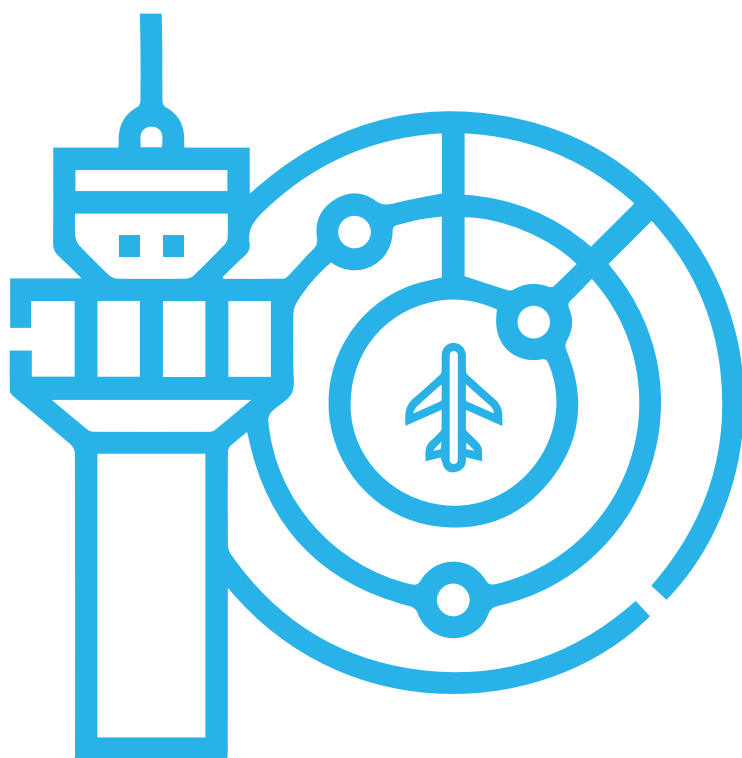
A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'R. Brkanović', written over a horizontal line.



Unit rates applicable from 1 January 2022

ZONE	Global unit rate euro	Exchange rate applied 1 euro =	
Belgium/Luxembourg *	120,52	-/-	
Germany *	62,57	-/-	
France *	73,24	-/-	
United Kingdom	68,25	0,856859	GBP
Netherlands *	82,34	-/-	
Ireland *	29,37	-/-	
Switzerland	87,14	1,08551	CHF
Portugal Lisboa *	42,54	-/-	
Austria *	67,55	-/-	
Spain Continental *	49,43	-/-	
Spain Canary *	42,70	-/-	
Portugal Santa Maria *	13,61	-/-	
Greece *	28,95	-/-	
Turkey	30,77	10,0675	TRY
Malta *	33,14	-/-	
Italy *	75,64	-/-	
Cyprus *	28,94	-/-	
Hungary	45,45	352,198	HUF
Norway	53,83	10,1910	NOK
Denmark	63,96	7,43447	DKK
Slovenia *	61,33	-/-	
Romania	48,49	4,94475	RON
Czech Republic	62,02	25,3744	CZK
Sweden	69,18	10,1650	SEK
Slovak Republic *	68,75	-/-	
Croatia	50,78	7,49002	HRK
Bulgaria	35,90	1,95397	BGN
North Macedonia	54,03	61,3086	MKD
Moldova	74,40	20,6186	MDL
Finland *	44,15	-/-	
Albania	56,03	121,244	ALL
Bosnia and Herzegovina	40,19	1,95537	BAM
Serbia/Montenegro/KFOR	42,43	117,490	RSD
Lithuania *	44,18	-/-	LTL
Poland	47,08	4,56584	PLN
Armenia	47,34	575,445	AMD
Latvia *	31,92	-/-	
Georgia	46,46	3,63405	GEL
Estonia *	32,99	-/-	
Ukraine	59,93	31,4962	UAH
Ukraine South	23,63	31,4962	UAH

*: State participating in the EMU.



Назив организације:
Контрола летења Србије и Црне Горе
SMATSA доо, Београд

Седиште:
Трг Николе Пашића 10, 11000 Београд
Република Србија, п.ф. 640

Матични број:
17520407

ПИБ:
103170161

Телефон:
+381 11 3218 123

Факс:
+381 11 3240 456

Електронска пошта:
kl@smatsa.rs

Интернет адреса:
www.smatsa.rs

Фотографије:
Игор Салингер





smatsa

