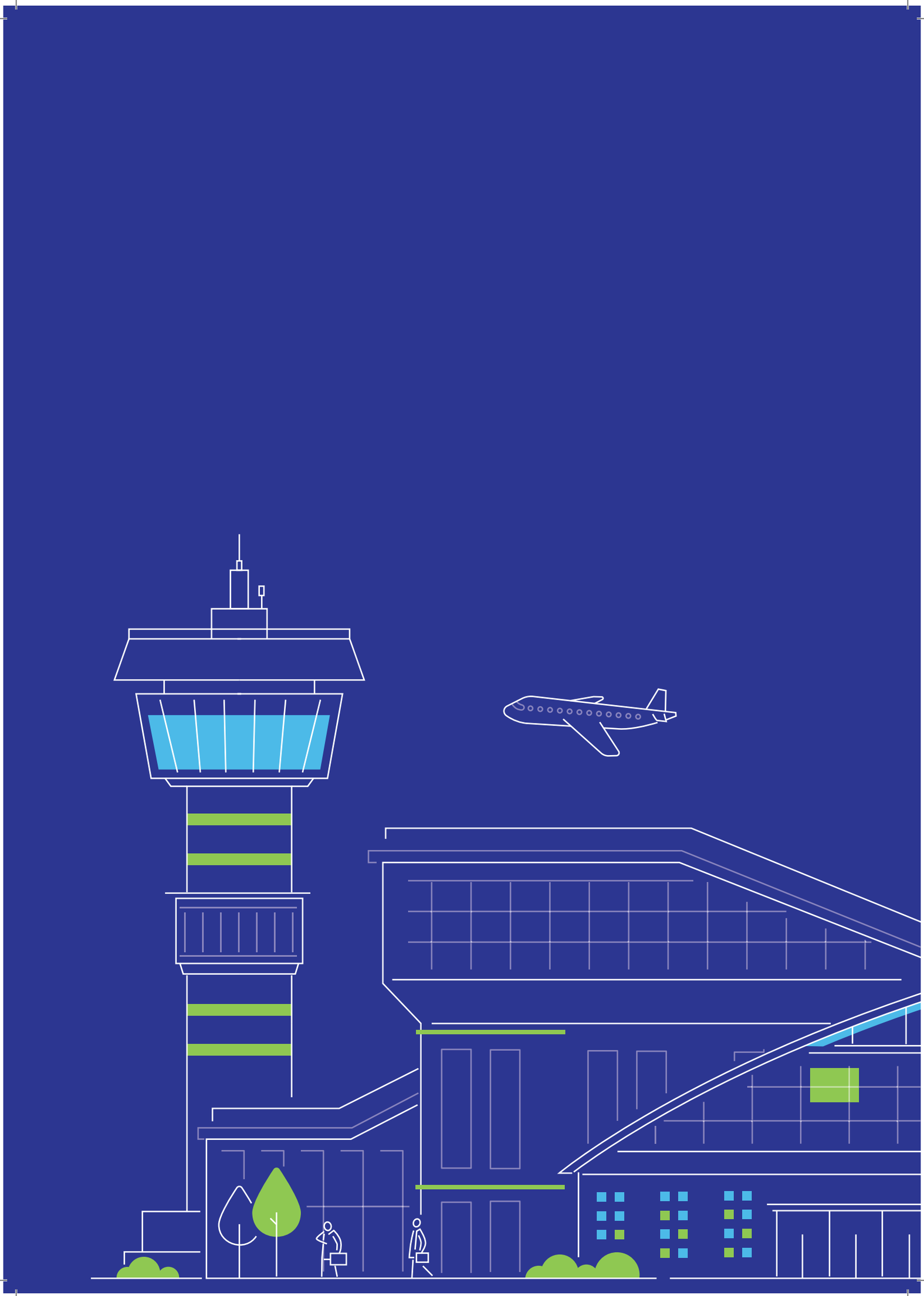
КОНТРОЛА ЛЕТЕЊА
СРБИЈЕ И ЦРНЕ ГОРЕ
SMATSA ДОО БЕОГРАД

ИЗВЕШТАЈ О ПОСЛОВАЊУ

за 2024. годину



smatsa

ИЗВЕШТАЈ О ПОСЛОВАЊУ

за 2024. годину

САДРЖАЈ

1 Уводна реч 7

2 О Контроли летења Србије и Црне Горе 11

2.1 Профил организације 11

2.2 ATM/ANS услуге и функције 11

2.3 Додатне услуге 12

3 Година 2024. у бројевима 14

3.1 Подаци о саобраћају у ваздушном простору надлежности SMATSA 14

4 Пословни резултати који су обележили 2024. годину 22

4.1 Унапређење управљања ваздушном пловидбом 22

4.1.1 Унапређења у области ATM 23

4.1.2 Унапређење опреме, система и инфраструктуре 24

4.1.3 Унапређење AIS услуга 28

4.1.4 Унапређење MET услуга 29

4.2 Унапређење сарадње са релевантним организацијама, регулаторним телима и државним органима 30

4.3 Развој конкурентних комерцијалних услуга 31

4.3.1 Калибража 3PHC из ваздуха 31

4.3.2 Центар за обуку ANS особља 31

4.4 Унапређење друштвене одговорности и заштита животне средине 36

4.5 Унапређење система управљања безбедношћу 37

4.6 Развој и унапређење људског потенцијала 39

4.7 Показатељи ефикасности пословања 40

4.7.1 Показатељи и циљеви у односу на Шему оствареног учинка 41

4.7.2 Показатељи квалитета пружених услуга 50

4.7.3 Додатни показатељи успешности 53

5 Информационе технологије 55

6 Консултовање са корисницима услуга 57

6.1 Управљање ваздушним саобраћајем – ATM 57

6.2 Ваздухопловно информисање – AIS 58

6.3 Ваздухопловне метеоролошке услуге – MET 58

6.4 Калибража ЗРНС из ваздуха 59

7 Финансијски извештаји 61

7.1 Биланс успеха 61

7.1.1 Пословни приходи 62

7.1.2 Пословни и остали расходи 62

7.2 Биланс стања 64

7.3 Извештај о новчаним токовима 66

8 Нефинансијско извештавање 70

8.1 Политике које се примењују унутар SMATSA 72

8.1.1 Успостављене политике унутар SMATSA 72

8.1.2 Људски ресурси 73

8.1.3 Управљање ризицима 78

8.1.4 Заштита животне средине 80

9 Ознаке и скраћенице 82

10 Индекс табела и слика 86

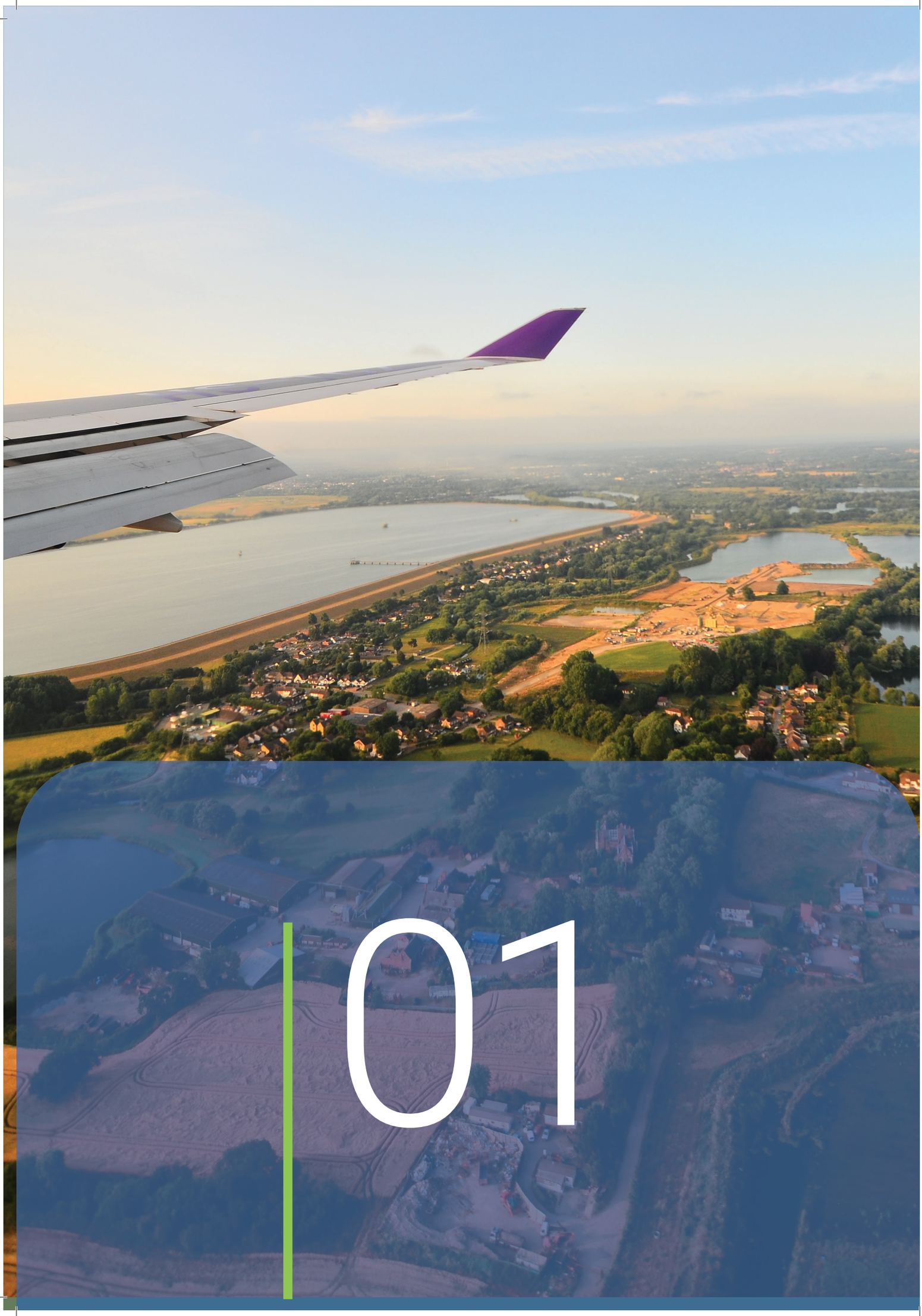
10.1 Индекс табела 86

10.2 Индекс слика 87

11 Прилози 88

11.1 Прилог 1 – Организациона структура SMATSA 89

11.2 Прилог 2 – Одлука EUROCONTROL Проширене комисије бр. 23/176 од 28. 11. 2023. године 90



01

Уводна реч

Иза нас, 2024. година остаје као година рекорда, изазова и шанси, током које је SMATSA доо превазишла све претходне рекорде у обиму ваздушног саобраћаја, а истовремено наставила са реализацијом амбициозних стратешких приоритета SMATSA и припремама за излазак у сусрет новим технолошким захтевима и пословним моделима пружања услуга у ваздушном саобраћају заснованим на регулаторним захтевима.

Током 2024. године услугу смо пружили за 976.000 IFR летова, што је 9,5% више него претходне године. Прелети су забележили пораст од 10%, а полетања и слетања нешто више од 5%.

Пружање услуга контроле летења је и у 2024. години, посебно током летње сезоне, било изузетно оперативно оптерећено сложеним временским приликама и великом бројем операција. До изражаја су дошли обученост и вештине контролора летења, модерни и напредни алати система за управљање ваздушним саобраћајем, адекватна решења у организацији и управљању ваздушним простором надлежности SMATSA, као и реализација инфраструктурних пројеката и улагања у системе и опрему за комуникацију, навигацију и надзор.

Не смемо заборавити да су услуге пружане војним корисницима из обе државе оснивача и да је кроз систем цивилно-војне координације у сложеним саобраћајним условима услуга пружана на начин да се изађе у сусрет специфичним захтевима војног саобраћаја на обострано задовољство.

Значајно смо ангажовали ресурсе на излазак у сусрет оперативним изазовима на аеродрому Никола Тесла Београд и прилагођавању околностима честих измена конфигурација маневарских површина и повратка на оперативну употребу главне полетно-слетне стазе.

У 2024. години смо почели са применом CPDLC (Controller Pilot Data Link), проширено је подручје прекограничног слободног планирања лета (Free Route Airspace) повезивањем SECSI FRA и FRA IT, смањена је норма раздвајања у завршној контролисаној области (TMA) Београд са 5 NM на 3 NM. Пројекат Унапређења Cybersecurity TopSky ATC система је покренут и приведен у завршну фазу, док су интензивиране све припремне активности, обављен преговарачки процес и обезбеђени извори финансирања како би се пројекат Унапређења TopSky-ATC система на TopSky-ATC One систем довео до фазе пред закључење уговора. Тиме је SMATSA поставила важне основе за испуњење оперативних, технолошких, регулаторних и корпоративних захтева, који представљају изазов у наредним годинама, али пружају шансу за потврду да пружамо квалитетну услугу и да смо пожељни и значајни пружалац услуга на пан-европском простору.

Услуге комуникације, навигације и надзора су инфраструктурно унапређене почетком оперативног коришћења података са нових радарских станица Бесна Кобила и Београд, као и са новог уређаја на станици Кошевац. Почела је оперативна употреба VoIP про-

токола (Voice over Internet Protocol) за потребе сервиса говорне комуникације земља-ваздух, настављен пројекат унапређења DME инфраструктуре, припремне активности за значајно унапређење VHF/UHF инфраструктуре.

Услуге калибраже из ваздуха су пружане на комерцијалним основама корисницима из региона и на изваневропским локацијама, као и за потребе SMATSA.

Нису изостала ни инфраструктурна унапређења и подизање нивоа квалитета услуга ваздухопловног информисања, као ни ваздухопловно-метеоролошких услуга.

Кадровски потенцијал представља кључан ресурс SMATSA и посебан аспект је на подмлађивању оперативног особља и привлачењу младих талената. Настављене су интензивне активности на селекцији кандитата за обуку за контролоре летења, као и на усавршавањима и обукама контролора летења и осталог особља и у тренинг центру SMATSA и у радним јединицама. Сарадња са Ваздухопловном академијом Београд је представљала значајан аспект активности SMATSA у сегменту обука будућих кадрова.

Показатеље ефикасности пословања смо задржали у зацртаним оквирима и идентификовали области у којима постоји простор за њихово унапређење.

Сарађивали смо успешно са националним надзорним телима Републике Србије (ДЦВ) и Црне Горе (АЦВ), као и са надлежним институцијама обе државе оснивача. Сарадња и резултати потврђују висок степен усаглашености SMATSA са регулаторним захтевима.

Интензивирали смо сарадњу са консултантским партнером на трогодишњем пројекту реализације стратешких приоритета SMATSA, као и активно учествовали на међународном плану у раду стручних и управљачких тела EUROCONTROL, CANSO, осталих међународних ваздухопловних и струковних организација и асоцијација.

Све наведено представља значајан залог за будуће захтеве и изазове који следе у наредним годинама.

Захваљујемо свим запосленима, руководиоцима и органима управљања на ангажману и посвећености који су допринели резултатима пословања SMATSA и да ће интензивнији и динамичнији рад у наредним годинама потврдити поверење корисника SMATSA и подићи на виши ниво корпоративну репутацију наше компаније.

02

О Контроли летења Србије и Црне Горе

2.1 Профил организације

Контрола летења Србије и Црне Горе SMATSA доо Београд (у даљем тексту: SMATSA) 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 су Влада Републике Србије и Влада Црне Горе.

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

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

2.2 ATM/ANS услуге и функције

Основну делатност SMATSA 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) и
  - услуге комуникације, навигације и надзора (CNS);
- управљање ваздушним саобраћајем (ATM)
  - услуге у ваздушном саобраћају (ATS);
  - функција управљања ваздушним простором (ASM) и
  - функција управљања протоком ваздушног саобраћаја (ATFM).
- услуге пројектовања процедура инструменталног летења (FPD).

Простор надлежности SMATSA обухвата ваздушни простор изнад:

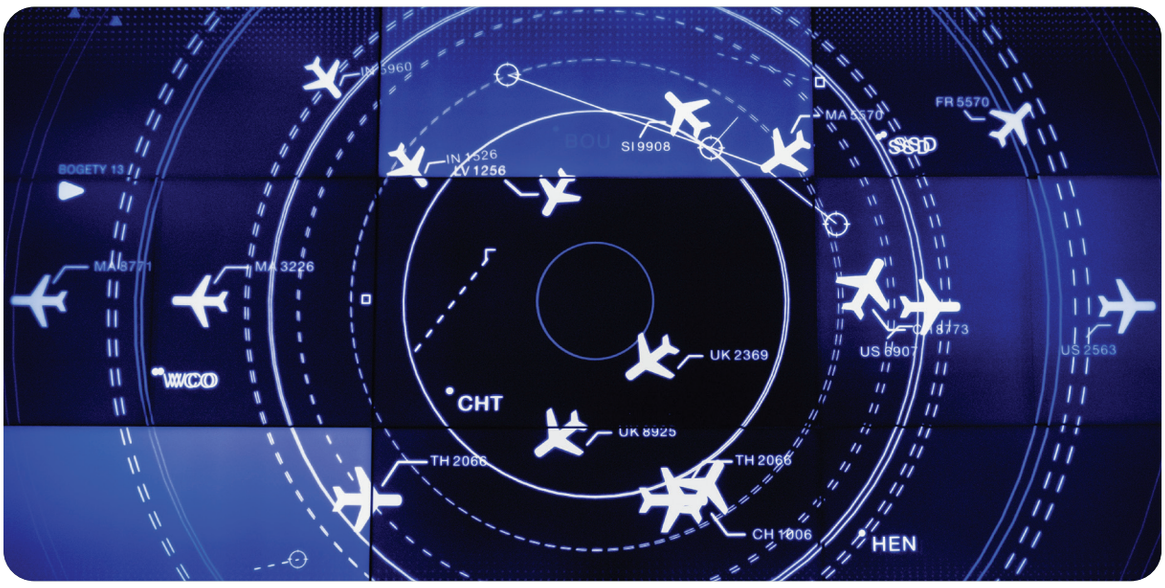
- Републике Србије;
- Црне Горе;
- Међународних вода у Јадранском мору и Босне и Херцеговине изнад ужег дела у непосредној близини границе са Републиком Србијом и са Црном Гором.

Слика 1.
Територија изнад које SMATSA пружа услуге у ваздушној пловидби

2.3 Додатне услуге

Поред ATM/ANS услуга и функција, SMATSA пружа и следеће услуге:

1. Обуку особља пружалаца услуга у ваздушној пловидби (TRE), обухватајући обуку ATCO, BTO и BMO;
2. Калибражу уређаја и система из ваздуха (CAL) и
3. Обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова (CAMO).



03

Година 2024. у бројевима

У 2024. години SMATSA је забележила значајан раст броја IFR летова, који је у поређењу са 2023. годином порастао за око 10%. Овај тренд раста се огледа и у повећању броја прелета за 10%, док је број полетања и слетања порастао за око 5%.

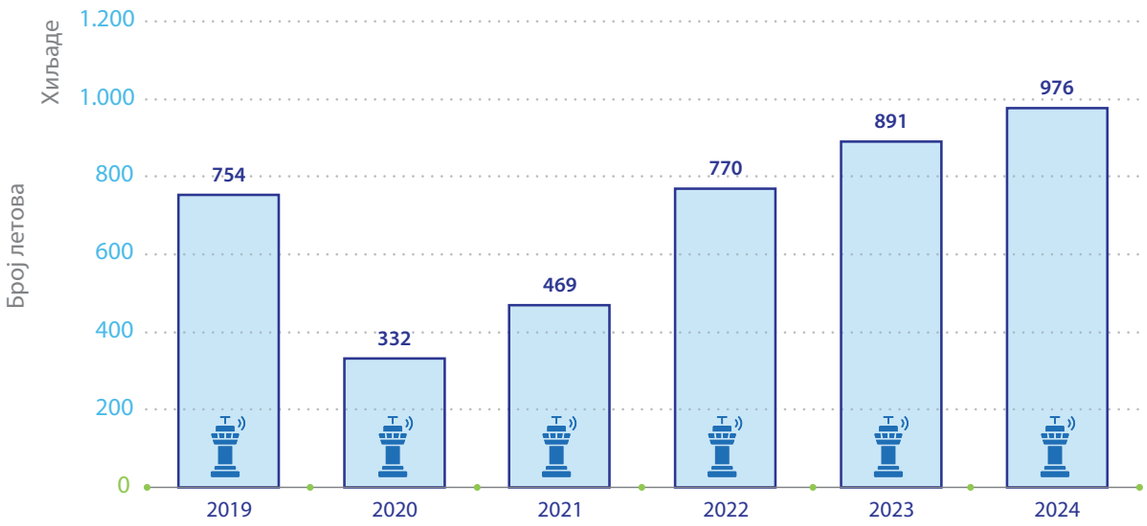
Расподела прелета и полетања / слетања је остала у оквирима уобичајених вредности, при чему прелети чине 89% укупног саобраћаја, док полетања и слетања учествују са 11%.

Ова година била је значајна и по томе што је SMATSA забележила историјски највећи број летова у једном дану, када је 4.143 IFR лета прошло кроз контролисани ваздушни простор. Такође, у оквиру овог рекордног опсега саобраћаја, забележен је и вршни сат са највише летова икада – 273 IFR лета у једном сату.

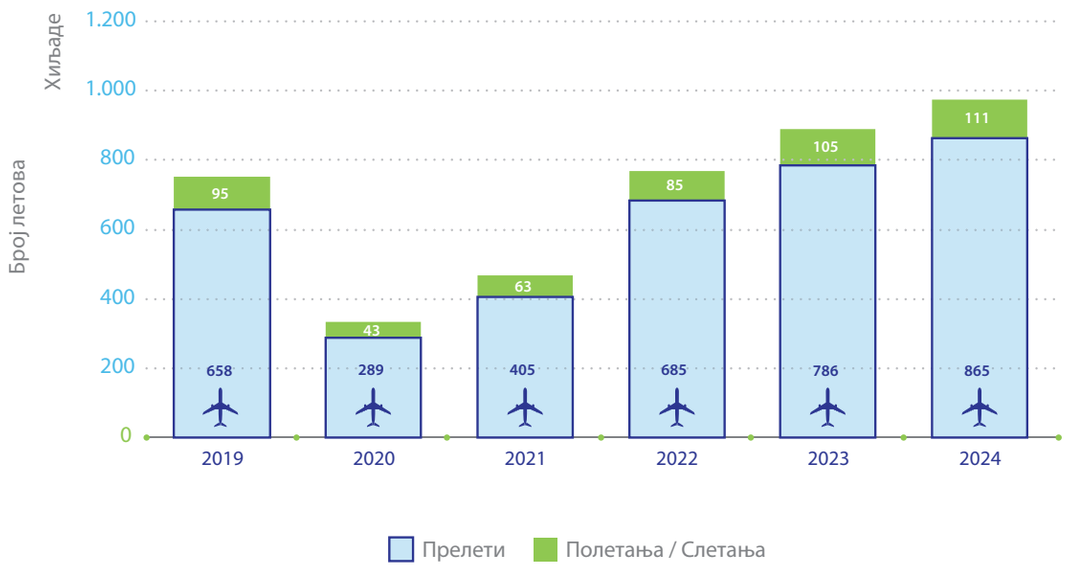
Ови резултати сведоче о континуираном расту авио-саобраћаја и значају SMATSA у обезбеђивању сигурног и ефикасног управљања ваздушним простором Србије и Црне Горе.

Упркос повећаном обиму саобраћаја, ниво безбедности и ефикасности услуга остао је на највишем нивоу, захваљујући стручности и технолошким унапређењима у оквиру SMATSA, чиме је потврђена њена улога као кључног фактора у обезбеђивању непрекидне подршке авио превозиоцима.

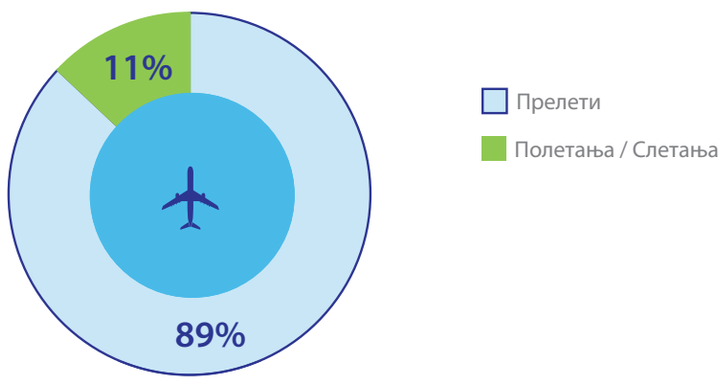
3.1 Подаци о саобраћају у ваздушном простору надлежности SMATSA



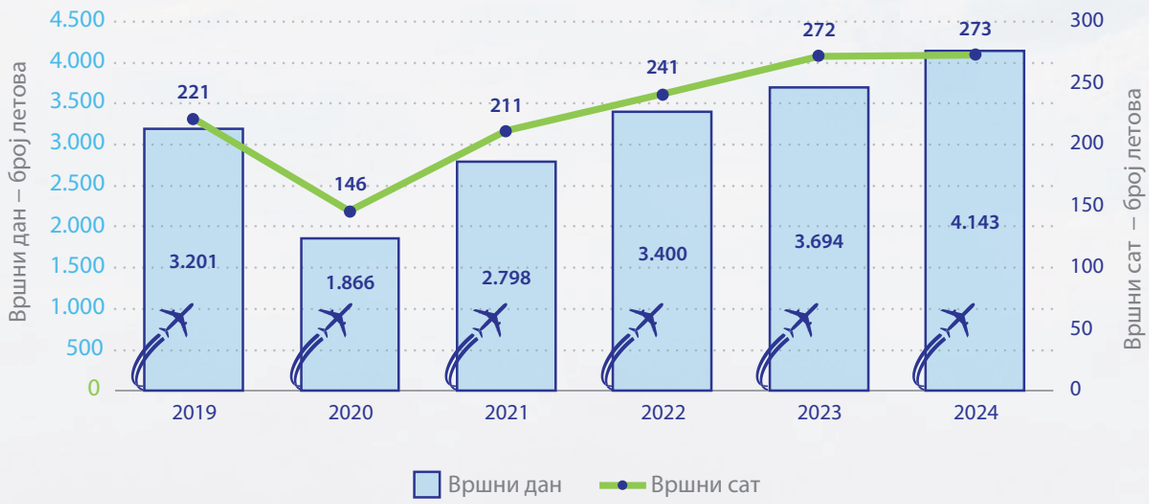
Слика 2.
Укупан број IFR летова у периоду од 2019. до 2024. године



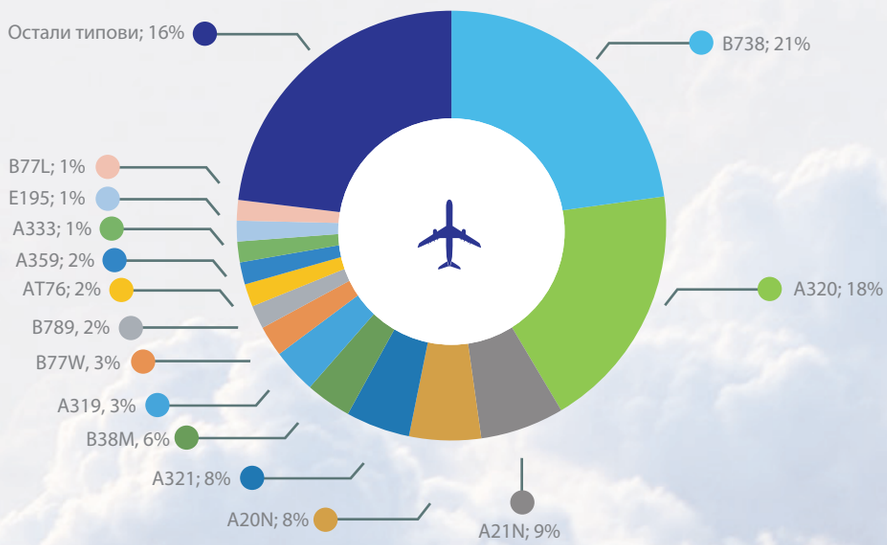
Слика 3.
Број IFR прелета и полетања / слетања у периоду од 2019. до 2024. године



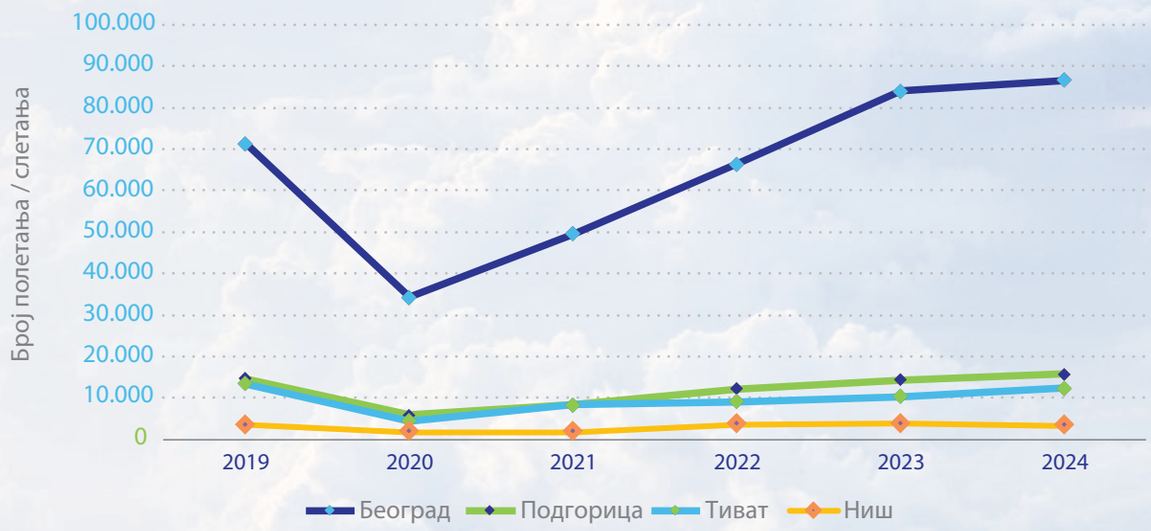
Слика 4.
Расподела IFR летова у 2024. години



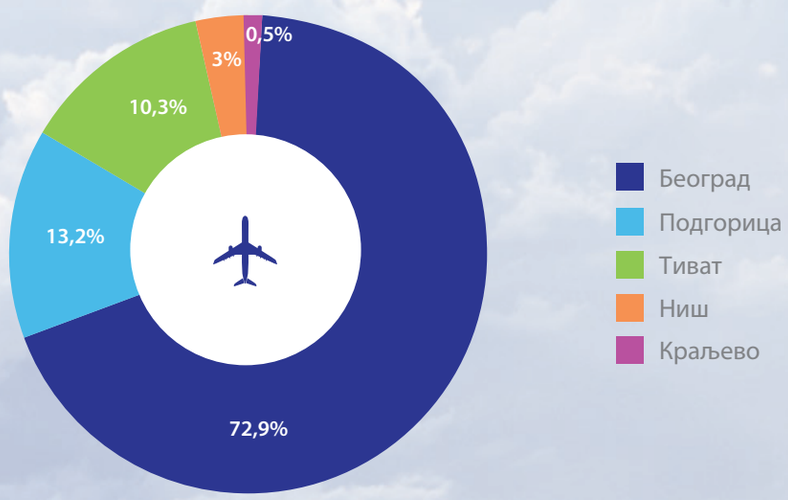
Слика 5.
Вршни дан и вршни сат у периоду од 2019. до 2024. године



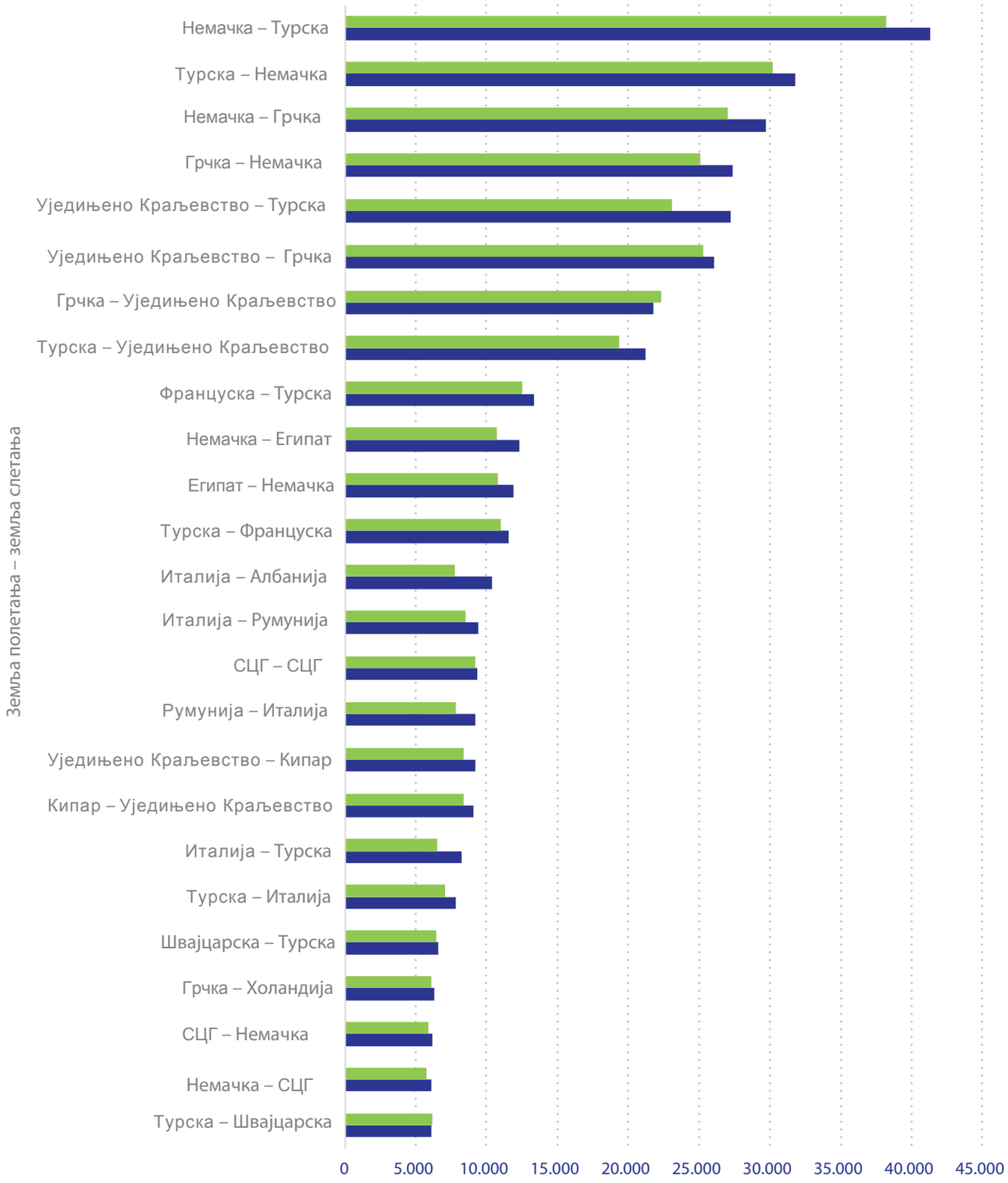
Слика 6.
Учешће појединих типова ваздухоплова у 2024. години



Слика 7.
Број IFR полетања и слетања по аеродромима у периоду од 2019. до 2024. године



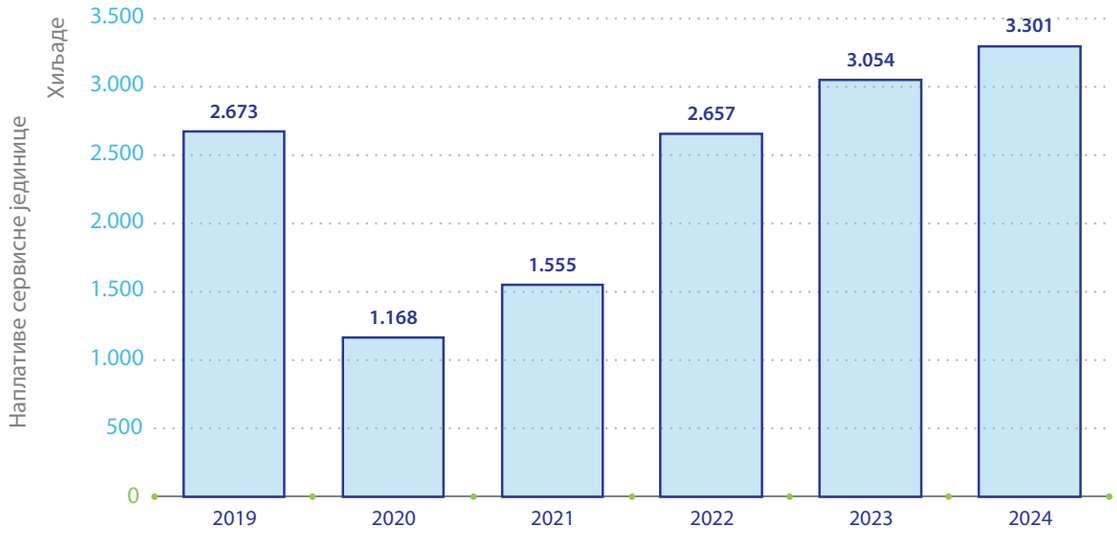
Слика 8.
Расподела саобраћаја по аеродромима у 2024. години



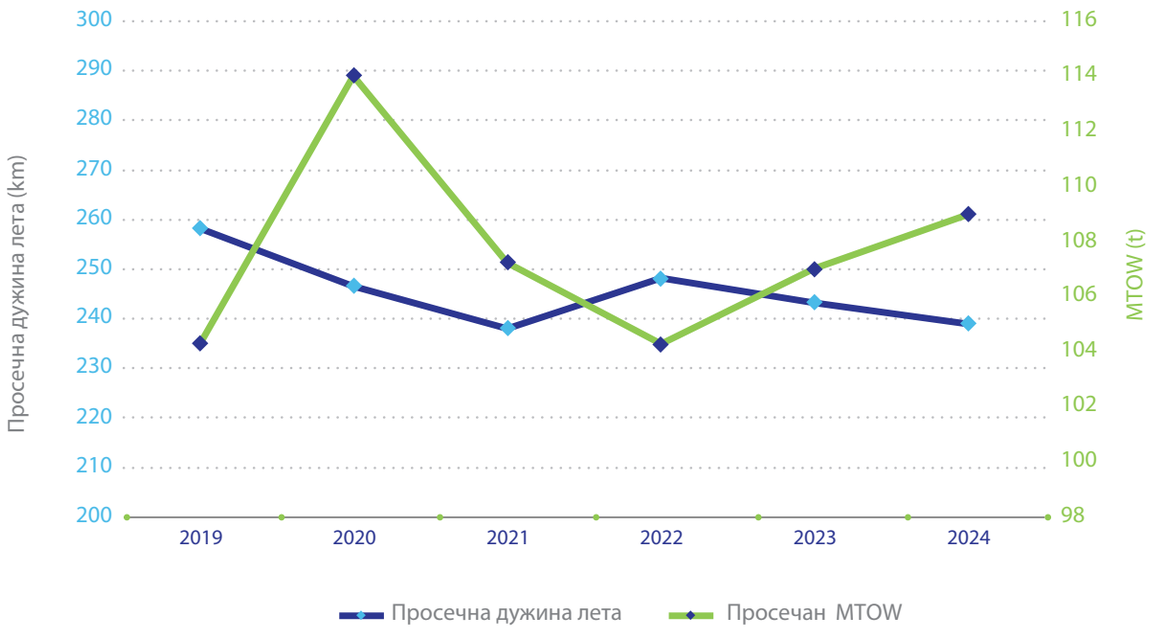
Слика 9.

Број IFR летова у ваздушном простору надлежности SMATSA по земљама полетања / слетања у 2023. и 2024. години[1]

[1] На слици је приказано првих 25 парова земаља

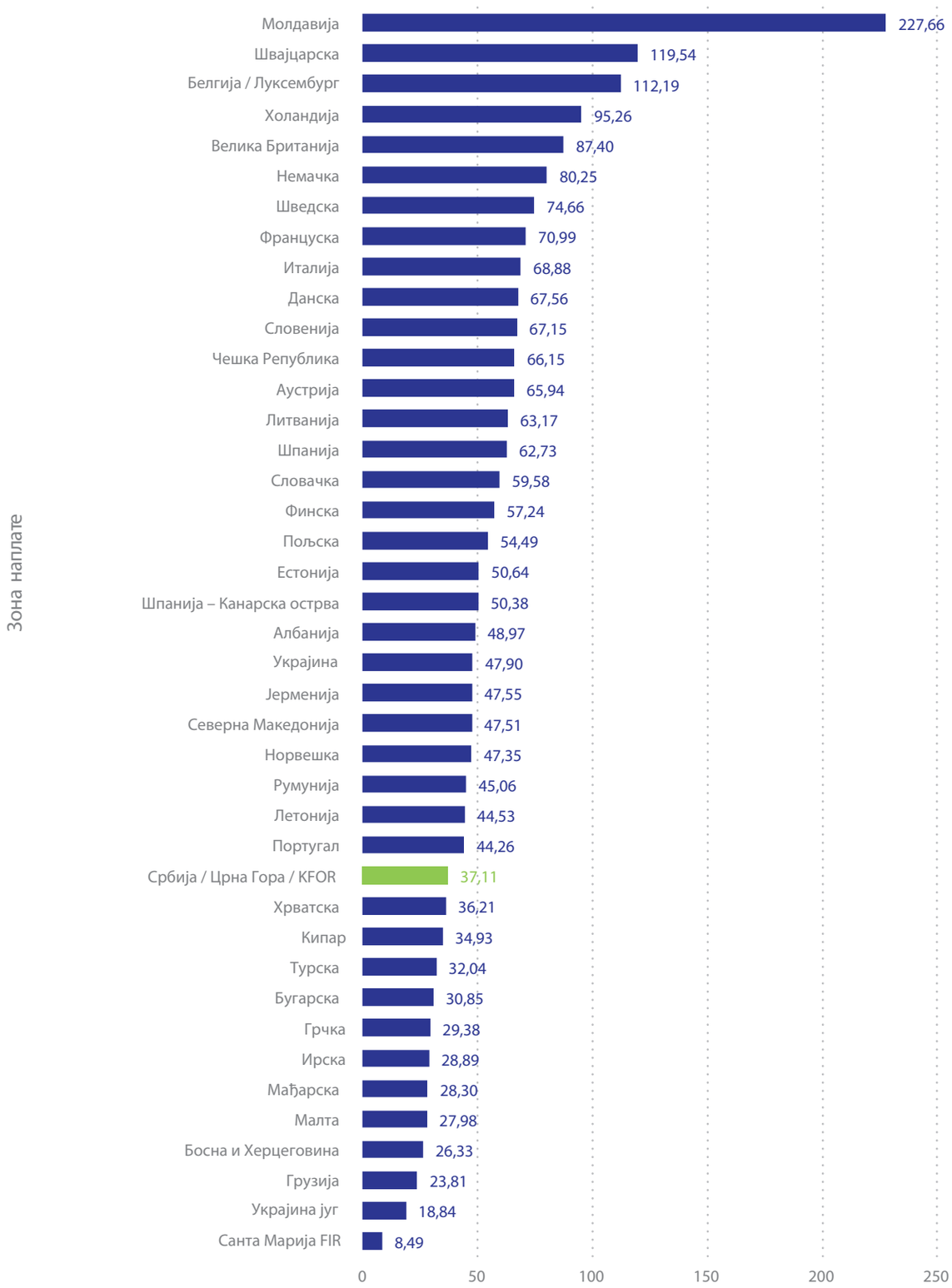


Слика 10.
Број наплативих сервисних јединица у периоду од 2019. до 2024. године

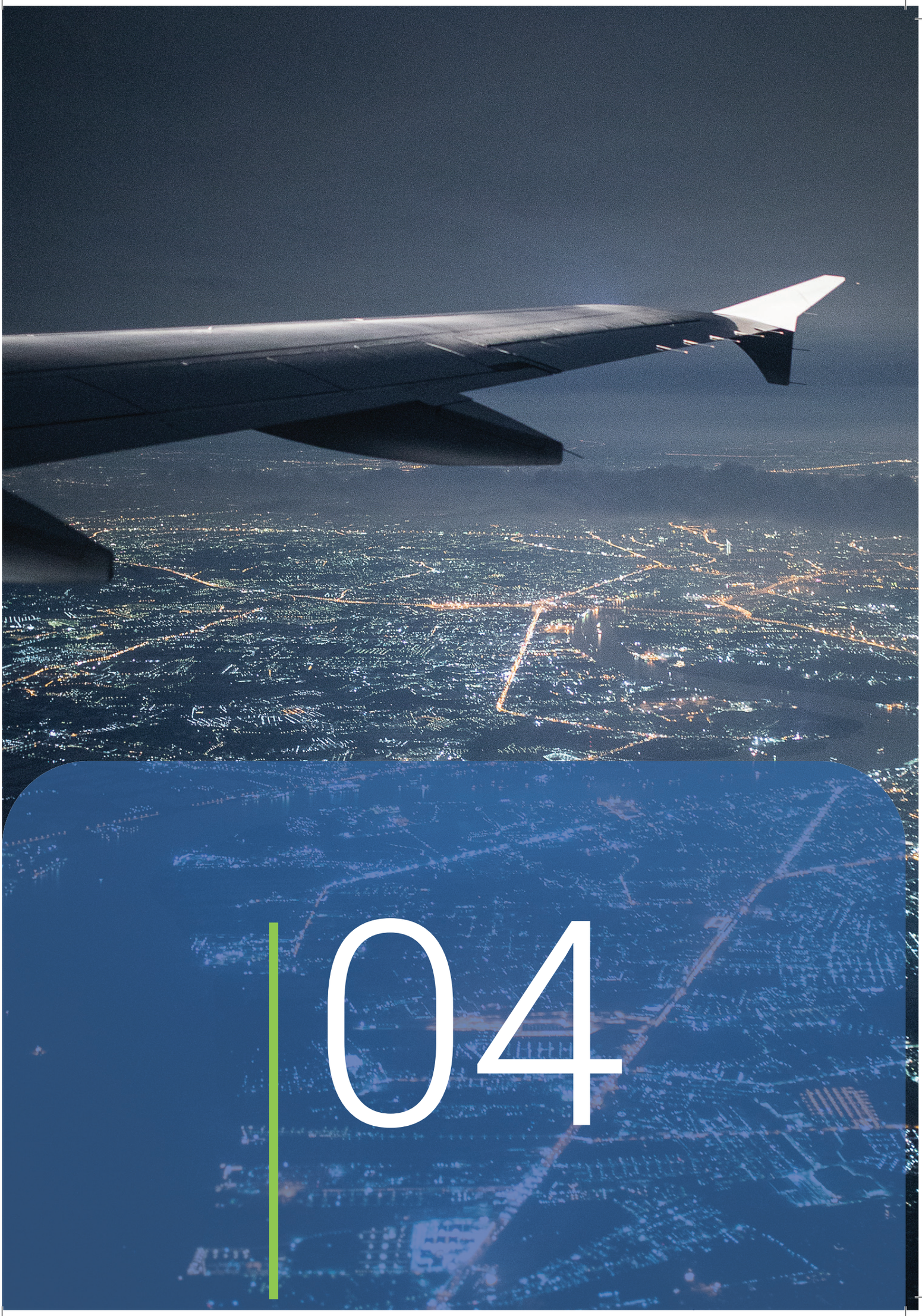


Слика 11.
Просечна дужина лета и просечан MTOW[2] у FIR Београд у периоду
од 2019. до 2024. године

[2] Maximum take-off weight



Слика 12.
Јединица рутне накнаде у 2024. години



04

Пословни резултати који су обележили 2024. годину

4.1 Унапређење управљања ваздушном пловидбом

Константан рад на одржању високог нива безбедности и прихватљиве ефикасности пружања услуга у 2024. години настављен је кроз успешну реализацију планираних активности у кључним сервисима и функцијама SMATSA, а пре свих у ATM, CNS, MET и AIS, као и константном улагању у унапређењу система за пружање услуга у ваздушној пловидби. Спроведен је значајан број активности у циљу унапређења квалитета услуга у ваздушној пловидби.

4.1.1 Унапређења у области ATM

Имплементација CPDLC (Controller Pilot Data Link) 24. фебруара 2024. године представља значајан корак у модернизацији комуникације између контролора летења и пилота. CPDLC омогућава размену порука путем data link-а, смањујући оптерећење говорне комуникације, чиме се повећава тачност и ефикасност у издавању инструкција. Иако је гласовна комуникација и даље примарни начин издавања инструкција и информација пилотима, CPDLC унапређује процес размене информација и смањује ризик од потенцијалних грешака.

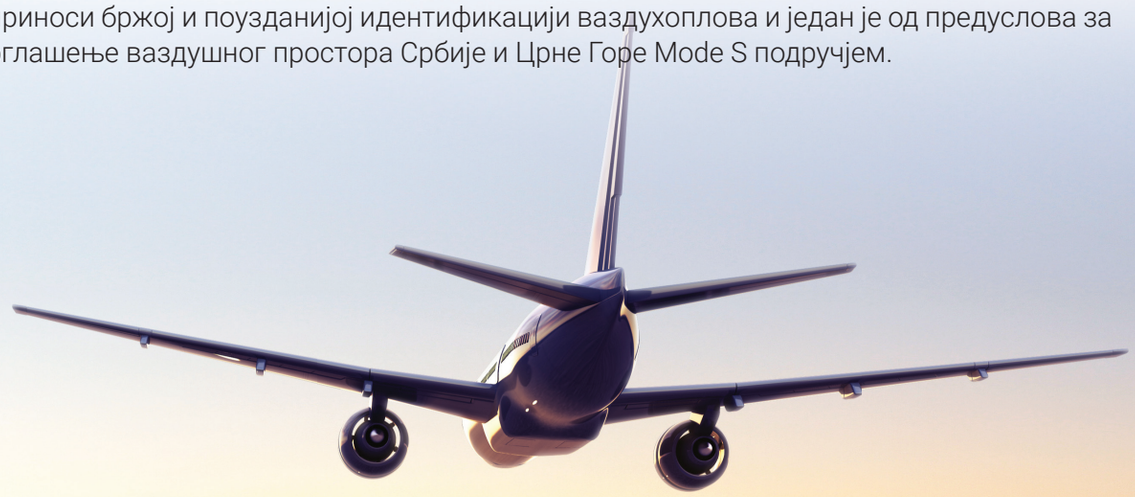
У марту је успешно завршено проширење подручја прекограничног слободног планирања лета (Free Route Airspace) повезивањем SECSI FRA и FRA IT, што пилотима и оператерима омогућава већу флексибилност у планирању летова. Ово унапређење доприноси ефикаснијем коришћењу ваздушног простора, смањењу временских кашњења и оперативних трошкова, уз истовремено побољшање укупне ефикасности ваздушног саобраћаја.

Почетком године је омогућено смањење минимума раздвајања у завршној контролисаној области (TMA) Београд са 5 на 3 Nm, захваљујући претходној модернизацији радарских система. Ова промена доприноси повећању капацитета контроле летења, оптимизацији ваздушног простора и смањењу потрошње горива, што има позитивне ефекте на оперативне трошкове авио-превозилаца и смањење емисије штетних гасова.

Успостављена је аутоматска електронска размена података о стању полетно-слетне стазе на аеродромима Подгорица и Тиват, што омогућава бржу и ефикаснију координацију аеродромске контроле летења са оператерима аеродрома. Овим унапређењем знатно се скраћује време потребно за прикупљање и размену података, што доприноси већој оперативној ефикасности и безбедности летова.

Крајем новембра успешно је завршено подешавање трекера за радарске станице Бесна Кобила, Београд (TAR), Кошевац и Муртеница, чиме је унапређена поузданост и квалитет података у ваздушном простору под надлежношћу SMATSA. Ова унапређења доприносе већој тачности и сигурности у пружању услуга контроле летења.

Аутоматизација размене података са војском Србије која је имплементирана крајем године, представља важан корак у процесу интеграције цивилних и војних система, чиме је завршена фаза усаглашавања података између система одбране и SMATSA. Овај напредак доприноси бржој и поузданијој идентификацији ваздухоплова и један је од предуслова за проглашење ваздушног простора Србије и Црне Горе Mode S подручјем.



4.1.2 Унапређење опреме, система и инфраструктуре

У складу са циљевима Јединственог европског неба који се односе на усклађивање операција и контролних система ваздушног саобраћаја ради побољшања безбедности, ефикасности и смањења кашњења у ваздушном саобраћају, један од основних задатака SMATSA је да имплементира нове технологије, континуирано улаже у опрему, системе и инфраструктуру, али и у стручне кадрове потребне за реализацију изазова конкуреног окружења.

Крајем фебруара 2024. године, након успешно изведених радова на повезивању са телекомуникационим провајдером ARINC за потребе увођења CM (Context Management) и CPDLC (Controller Pilot Data Link) сервиса, остварени су услови за почетак коришћења услуга. Веза ка провајдеру ARINC је остварена преко провајдера SITA.

Након успешне инсталације, DMT (Datalink Monitoring Tool) је започео са оперативном употребом током априла месеца 2024. године, и од тада се користи за потребе анализе перформанси datalink-а и CPDLC сервиса.

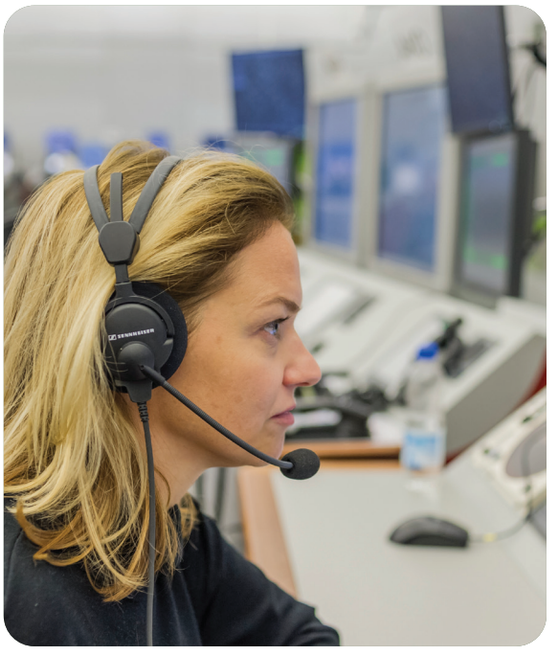
Током 2024. године успешно је завршена имплементација SDDS (Surveillance Data Distribution System), система за дистрибуцију радарских података. Систем је у оперативној употреби од 18. децембра 2024. године.

Једна од најважнијих активности у домену унапређења система SMATSA током 2024. године односила се на побољшање сервиса пружања радарских података и пуштање у рад радарских система на локацијама Београд и Бесна Кобила.

Након успешно завршеног пробног рада, 21. марта 2024. године почели су оперативно да се користе PSR и SSR системи на радарским станицама (РС) Београд и РС Бесна Кобила. Почетку оперативног коришћења претходило је фино подешавање главног трекера за обраду радарских података са ових станица. На овај начин значајно је унапређено прекривање радарским сервисом.

Од 25. марта 2024. године, SMATSA је започела са оперативном употребом VoIP протокола (Voice over Internet Protocol) за потребе сервиса говорне комуникације земља–ваздух у области надлежности ЦКЛ, ТМА и АКЛ Београд.

Овој промени претходило је вишегодишње планирање, инсталирање и тестирање нове опреме, као и подешавања параметара свих система у ланцу говорне комуникације (више стотина радио уређаја на удаљеним локацијама телекомуникационих центара у Србији и Црној Гори, преносна IP комуникациона мрежа, систем за говорну комуникацију) са циљем да транзиција буде неприметна са становишта контролора летења.



До краја 2024. године све везе координације на релацији земља–земља у оквиру SMATSA такође су реализоване коришћењем VoIP протокола. Овај степен реализације сервиса говорне комуникације применом VoIP протокола сврстао је SMATSA међу свега неколико провајдера у Европи који су све, или велику већину својих веза говорне координације, реализовали применом VoIP протокола. Радови на изградњи објекта РС Бесна кобила са приводном инфраструктуром завршени су у јуну 2024. године. Након тога, започете су активности на прикупљању документације и изради извештаја о техничком прегледу објекта. Прибављена је сагласност МУП РС на изведене радове у погледу примењених мера заштите од пожара, док се извештај о техничком прегледу очекује у првом кварталу 2025. године.

Средином јула 2024. године почело је оперативно коришћење радарских података са РС Кошевац, на којој је претходно, у периоду од краја марта до јуна месеца, извршена замена постојећег радарског система и успешно спроведен пријем на локацији (SAT), провера из ваздуха и пробни рад. Почеком децембра 2024. године почело је оперативно коришћење унапређеног секундарног радара на РС Муртеница.

Сви запослени ангажовани на наведеним активностима показали су изузетан ниво професионализма и посвећености, што је омогућило реализацију у врло кратким временским роковима у вези са чим су похвале упутили и суседни провајдери са којима се радарски подаци размењују у складу са одговарајућим уговорима о размени радарских података.

Током 2024. године још увек нису решена имовинско-правна и инфраструктура питања која би омогућила имплементацију секундарног радарског система (SSR) на локацији Врсута у циљу унапређења радарског прекривања југозападног простора надлежности SMATSA. Међутим, закључен је уговор и започета је израда елабората изградње далековода за потребе напајања радарске станице, што је само један од предуслова за почетак реализацији овог циља у будућности.

Током 2024. године извршена је инсталација новог DME и пријем на локацији VOR/DME BLC – Блаце.

За време реконструкције главне полетно-слетне стазе (ПСС) аеродрома Никола Тесла Београд, извршена је реконструкција грађевинских објеката који се користе за смештање радио-навигационе, метео и пратеће опреме за потребе главне полетно-слетне стазе. Истовремено је извршена санација антенских система ILS 12R и ILS 30L (система за инструментално слетање за потребе главне ПСС).

Крајем новембра 2024. године, SMATSA је испунила све услове у домену пружаоца услуга у ваздушном саобраћају, неопходне за повратак операција на реконструисану главну полетно-слетну стазу на аеродрому Никола Тесла Београд, а у складу са Уговором о пословно-техничкој сарадњи закљученим са концесионаром Belgrade Airport d. o. o. и грантором Аеродромом Никола Тесла.

Услед приоритизације пројекта унапређења и имплементације процедура инструменталног слетања на аеродромима Батајница и Краљево и активности на пројекту унапређења DME инфраструктуре и пројекта замене DME уређаја у Србији и Црној Гори, није било значајнијих активности на пројекту модернизације и рационализације NDB уређаја у Србији и Црној Гори у току 2024. године.

Када је у питању унапређење VHF/UHF радио мреже, током 2024. године завршена је израда Плана детаљне регулације (ПДР) за локације Маљен и Радан.

За локацију Маљен је добијена сагласност општина Мионица и Пожега, док за локацију Радан није било могуће прибавити сагласност општине Бојник с обзиром на то да на једној од парцела право коришћења има Министарство одбране. Покренут је процес парцелације и куповине земљишта на планини Маљен за потребе изградње нових ТКЦ, док ће се за прибављање парцела на локацији Радан обавити додатне консултације са релевантним субјектима. Очекује се да ће земљиште бити обезбеђено током 2025. године. Имајући у виду наведено, још увек нису створени предуслови за израду техничке документације за изградњу објеката са приводном електроенергетском инфраструктуром и електроенергетском и телекомуникационом инфраструктуром за међуповезивање објеката на поменутим локацијама.

Када је у питању набавка, имплементација и интеграција A-SMGCS система са припадајућим сензорима за надзор за потребе АКЛ Београд – Фаза 1, у 2024. години је закључен Анекс (Измена) бр. 4 Уговора о кредиту са Европском инвестиционом банком, која је дала сагласност на објављивање конкурсне документације почетком септембра 2024. године, након чега је објављен јавни позив за подношење понуда.

Почетком 2025. године очекује се израда извештаја о поступку набавке са предлогом за избор економски најповољније понуде.

Спроведен је поступак јавне набавке за имплементацију ATIS/VOLMET система и очекује се да почетком 2025. године буде закључен уговор.

Током 2024. године закључен је уговор за израду техничке документације у циљу унапређења електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре у зони полетно-слетних стаза на аеродромима Батајница, Краљево, Ниш, Вршац и Тиват. Овом техничком документацијом ће, између осталог, бити обухваћени и инфраструктурни радови неопходни за унапређење и имплементацију процедура инструменталног слетања на аеродромима Батајница и Краљево. У току 2024. године израђени су пројектни задатак са правно-економском анализом и инвестициони програм и отпочео је рад на техничкој спецификацији за набавку ILS/DME система за аеродроме у Батајници и Краљеву.

У децембру 2024. године завршена је реализација уговора за израду техничке документације за доградњу објекта ТКЛ Подгорица, као један од предуслова за спровођење набавке и пријаву предметних радова. Други предуслов за покретање набавке радова, пријаву градилишта и спровођење ове активности је прибављање одговарајућег доказа о власништву над објектом и парцелом, који није обезбеђен у току 2024. године.

Крајем новембра 2024. године, закључен је уговор за набавку припремних грађевинских радова са услугом пројектовања за инсталацију МЕТ опреме у Србији и Црној Гори, која подразумева унапређење аутоматских осматрања, аквизиције, приказа и генерисања МЕТ информација. Припремне активности за спровођење реализације овог уговора очекује се током 2025. године.

4.1.3 Унапређење AIS услуга

Обезбеђивање ваздухопловних података неопходних за сигурну, редовну и ефикасну ваздушну пловидбу врши се путем услуга ваздухопловног информисања (AIS – Aeronautical Information Services). Ове услуге имају за циљ да обезбеде стандардизован и поуздан приступ ваздухопловним информацијама и подацима који су неопходни за оперативну употребу у међународном цивилном ваздухопловству.

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

Током 2024. године интензивно се наставило са радом на усклађивању са захтевима који су уведени регулативом (ЕУ) 2020/469 – измене и допуне заједничких захтева ATM/ANS и захтева за AIS. С тим у вези, предузети су и почетни кораци ка остваривању аутоматизације и интеграције претполетног информисања.

На тему транзиције и миграције са EAD на eEAD одржане су две радионице у организацији EUROCONTROL. Учесници радионице упознали су се са: временским оквиром транзиције и миграције на eEAD, планирањем рада, планираним резултатима и структуром документа стратегије, као и начином коришћења докумената. Осим тога, презентоване су будуће акције и планови за развој, транзицију и имплементацију eEAD.

У организацији EUROCONTROL, одржана су и два састанка групе Aeronautical Information Management Group (AIMG-07 и AIMG-08). На састанцима су представљени извештаји различитих група и пројеката (IMT/NDTECH, AIRI, ACADIA, EASA, ICAO и др) и успостављена је нова група IMT (Information Management Team) која треба да се бави будућом AIM дигитализацијом на стратешком нивоу.

Осим тога, 2024. година бележи унапређења система EAD на Release 15.3 и потом на Release 16 која су захтевала софтверску и хардверску припрему система, спроведена у сарадњи са ICT сектором.

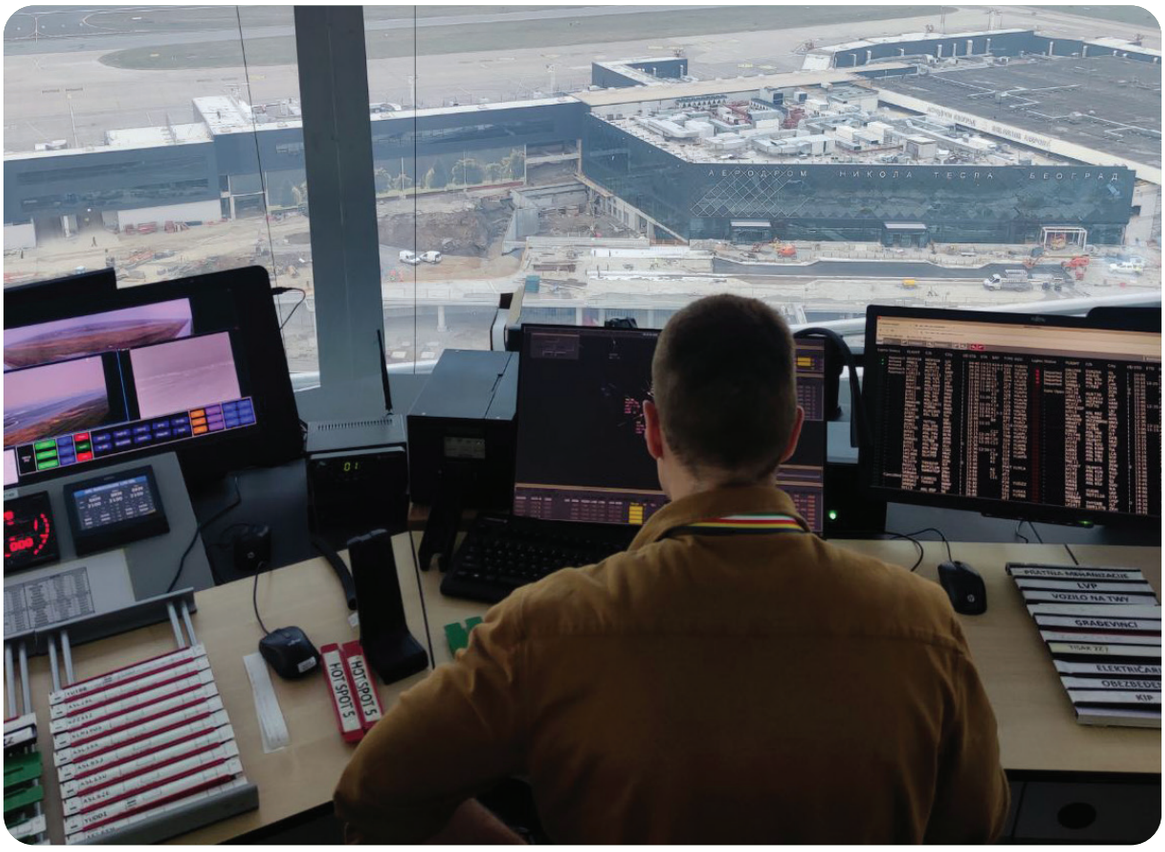
4.1.4 Унапређење МЕТ услуга

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

Током 2024. године, за потребе EUROCONTROL Network Manager и обласне контроле летења SMATSA, израђена је хармонизована прогноза конвекције EUMETNET CBCF. Прогноза је свакодневно израђивана за текући дан и један дан унапред, а затим је достављана шефу смене Обласне контроле летења.

Инсталирана је и нова верзија софтвера на IBL систему који се оперативно користи на локацијама ЦКЛ/АКЛ Београд, АКЛ Батајница, АКЛ Ниш, АКЛ Краљево, АКЛ Подгорица и АКЛ Тиват. Овим унапређењем постигнута је усаглашеност са Анексом 3 ICAO, а односи се на размену метео информација. Такође је имплементиран и модул за управљање улогама и задацима МЕТ прогностичара у IBL систему чиме је омогућен увид у листу редовних послова током смене. На састанку са представницима компаније IBL, запослени одељења МЕТ имали су прилику да се упознају са новим функционалностима софтверских пакета у оквиру овог система.

Током 2024. године, представници SMATSA учествовали су и на више међународних скупова попут састанака метеоролошке групе у оквиру ICAO Европске групе за планирање ваздушног саобраћаја (EANPG) и присуства на глобалном догађају Meteorological World Expo на коме традиционално учествује око 200 компанија које се баве истраживањем, развојем технологија и производњом опреме у области метеорологије.



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

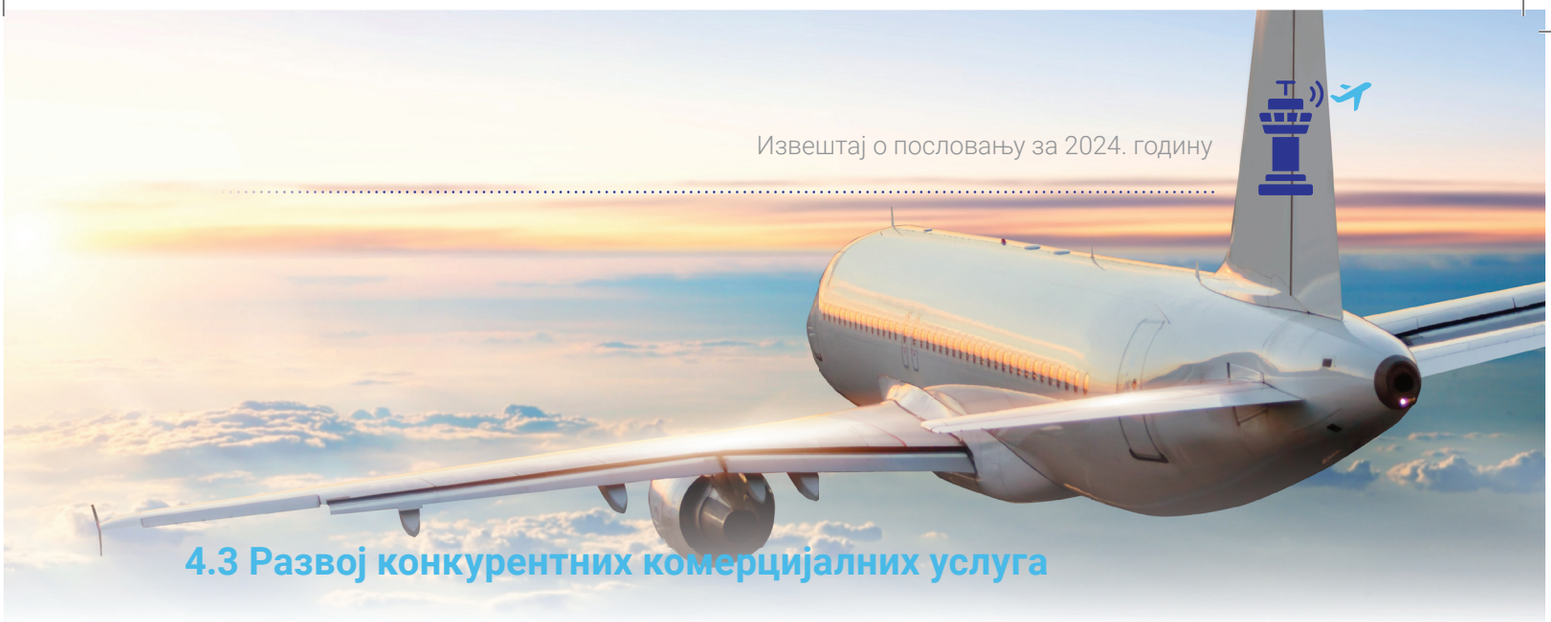
SMATSA континуирано спроводи активности на унапређењу партнерских односа и јачању сарадње са релевантним организацијама и корисницима услуга, што подразумева спровођење политика, одговарајућих регулатива и технолошких решења од значаја за пословање.

Током 2024. године настављена је сарадња са Eurocontrol, ДЦВ и АЦВ у вези са планираном имплементацијом апликације CARMA (Compliance and Resource Management Application / Compliance and Regulation Management Application), која треба да допринесе ефикаснијем праћењу, анализи и извештавању о усаглашености SMATSA са регулаторним захтевима.

У циљу усаглашавања активности за имплементацију (ЕУ) регулативе 2023/893 SMATSA је од априла 2024. године узела учешће у радној групи за имплементацију ове регулативе (захтеви за обуку ATCO), и договорени су кораци и динамика усаглашавања активности. Очекује се примена Правилника ДЦВ и АЦВ (којом се транспонује регулатива 2023/893) од септембра / октобра 2025. године.

Крајем јануара 2024. године, ступили су на снагу Правилници ДЦВ и АЦВ (којом се транспонује регулатива 2020/469) и у Републици Србији и Црној Гори, а који обухватају измене / допуне заједничких захтева ATM/ANS и захтева за ATS, MET, AIS, FPD.

Након спроведених активности ради усаглашавања SMATSA са захтевима, ДЦВ је у јуну месецу издао, а АЦВ признао измену / допуну провајдерског сертификата, који поред услуга / функција ATS, CNS, MET, AIS, ASM, ATFM препознаје и FPD услугу. ДЦВ и АЦВ су током 2024. године према захтевима регулативе 2020/469 вршили надзор над SMATSA. Проверено је 64 (од укупно 95) нових захтева, према којима је дефинисано 11 неусаглашености.



4.3 Развој конкурентних комерцијалних услуга

Спровођење комерцијалних услуга унутар SMATSA је током 2024. године било усмерено на пружање услуга калибраже за потребе корисника из региона и шире.

4.3.1 Калибража ЗРНС из ваздуха

SMATSA поседује све неопходне ресурсе, у виду стручног кадра и савремене опреме, који омогућавају пружање услуге калибраже земаљских радио- навигационих средстава (ЗРНС) из ваздуха, валидације процедура инструменталног летења из ваздуха, као и услуге испитивања које 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 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 2024. 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 144 калибраже, од чега 132 калибража према годишњем плану и 12 ванредних калибража. Од укупног броја калибража (144), 100 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, осим школовања за сопствене потребе, пружа услуге обуке и екстерним корисницима, и то како организацијама, тако и појединцима.

Најзначајније обуке за сопствене потребе, реализоване у 2024. 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 2024. години

Назив обуке	Степен реализације и образложење
ПОЧЕТНА ОБУКА (INITIAL TRAINING) ОБУКА ЗА СТИЦАЊЕ ОВЛАШЋЕЊА (BASIC + RATING TRAINING) ОБУКА ЗА СТИЦАЊЕ НОВОГ / ДОДАТНОГ ОВЛАШЋЕЊА	Реализовано је 5 обука са укупно 43 полазника обука. **Проценат успешности је 100 % (5/5).** **Проценат издатих Сведочанстава / Уверења / Потврда: 88.2% (15 од 17).**
КОНТИНУИРАНА ОБУКА **(CONTINUATION TRAINING)**	Реализовано је 42 обука са укупно 215 полазника обука. **Проценат успешности је 100% (42/42).**
ОСВЕЖЕЊЕ ЗНАЊА ИЗ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ЕНГЛЕСКОГ ЈЕЗИКА (REF AVE)	Реализовано је 14 обука са укупно 132 полазника обука. **Проценат успешности је 100% (14/14).**
ОБУКА ЗА ПОСЕБНА ОВЛАШЋЕЊА (DEVELOPMENT TRAINING) (DEVELOPMENT TRAINING REFRESHER)	Реализовано је 10 обука са укупно 128 полазника обука. Конкурс за ASSE обуку је окончан 15. 11. 2024. године, међутим због кратког рока и смањених капацитета Центра за обуку ANS особља, планирана обука је пренета у 2025. годину. **Проценат успешности је 91 % (10/11).** **Проценат издатих Сведочанстава / Уверења / Потврда: 100% (128 од 128).**
ОБУКА ЗА ЛОКАЦИЈСКО ОВЛАШЋЕЊЕ **(UNIT TRAINING)**	Реализовано је 5 обука са 11 полазника обука. **Проценат успешности је 100% (5/5).**
ОБУКА CNS ОСОБЉА	Реализовано је 5 обука са укупно 15 полазника обука. **Проценат успешности је 100% (5/5).**

Назив обуке	Степен реализације и образложење
ОБУКА МЕТ ОСОБЉА	Реализовано је 4 обуке изван плана обука за 2024. годину, са укупно 4 полазника обука. Планирана обука за стицање овлашћења процењивача није реализована у 2024. години због измене Правилника о обукама и центрима за обуку МЕТ особља, па је њено одржавање померено за 2025. годину. **Проценат успешности је 0% (0/1).** **Напомена: Реализоване 4 додатне обуке.**
ОСТАЛЕ ОБУКЕ Професионална војна лица за рад у ОКЗ и АВП; Обука за псеудо-пилота; AVE за 52. Класу Контролора летења; Почетна обука AIS особља за радно место специјалиста за ваздухопловну картографију; Дообука контролора летења из АКЛ Београд због повратка у оперативну употребу реконструисане PSS 12L-30R на аеродрому Никола Тесла; Радионица освежења знања ИТО; Обука за рад са војним ваздухопловима у Црној Гори; Пракса студента завршне године Одсека за ваздушни саобраћај и транспорт Саобраћајног факултета у Београду; Тестирање кандидата из нивоа знања енглеског језика – провера.	Реализовано је 47 обука са 338 полазника обука. **Проценат успешности је 100% (3/3).** **Напомена: Реализовано је 14 додатних обука и 30 припрема / процена / провера из енглеског језика.**
УКУПНО	**Обуке су реализоване: 97.2% (70 од 72).** **Спроведено: 118 обука са 754 полазника.** **Проценат издатих Сведочанстава / Уверења / Потврда: 98.62% (143 од 145)**

4.3.2.1 Обуке у оперативним јединицама контроле летења

Поред обука које су реализоване у Центру за обуку ANS особља, током 2024. године спроведене су и обуке у оперативним јединицама, како је представљено у табели.

Табела 2. Реализација планираних активности у 2024. години у оквиру TRE

Назив обуке	Степен реализације и образложење
ЦКЛ Београд 1. Обука за стицање посебног овлашћења OJTI; 2. Обука за радно место сарадник за обраду плана лета / псеудо-пилот; 3. Обука за радно место координатор за проток саобраћаја; 4. Дообука за коришћење CPDLC.	1. Планирано – 12 кандидата, реализовано – 19, успешно завршено – 19. Проценат успешности 158,3%; 2. Планирано – 1 кандидат, реализовано – 1, успешно завршено – 1. Проценат успешности 100%; 3. Планирано – 1 кандидат, реализовано – 1, успешно завршено – 1. Проценат успешности 100%. 4. Планирано – 147 кандидата, реализовано – 144, успешно завршено – 144. Проценат успешности 97,95%.
ТКЛ Београд 1. Обука за стицање посебног овлашћења за локацију APS-TCL LYBA; 2. Дообука за увођење норме раздвајања од 3NM у простору надлежности TMA Београд; 3. Обука контролора летења за рад са војним ваздухопловима.	1. Планирано – 4 кандидата, реализовано – 4, успешно завршено – 4. Проценат успешности 100%; 2. Планирано – 53 контролора летења, реализовано – 53, успешно завршено – 53. Проценат успешности 100%; 3. Планирано – 5 контролора летења, реализовано – 5, успешно завршено – 5. Проценат успешности 100%.
АКЛ Београд Обука за стицање посебног овлашћења за локацију ADI-GMC/AIR LYBE.	Планирано – 7 кандидата, реализовано – 7, успешно завршено – 4. Проценат успешности 57,14%.
АКЛ Батајница 1. Обука за стицање посебног овлашћења за локацију ADI-TWR и APP LYBT; 2. Обука за шефове смена.	1. Планирано – 3 кандидата, реализовано – 3, успешно завршено – 3. Проценат успешности 100%; 2. Планирано – 2 кандидат, реализовано – 2, успешно завршено – 2. Проценат успешности 100%.
АКЛ Ниш 1. Обука за стицање посебног овлашћења за локацију ADI-TWR и APP LYNI; 2. Обука за стицање посебног овлашћења OJTI.	1. Планирано – 5 кандидата, реализовано – 5, успешно завршено – 5. Проценат успешности 100%; 2. Планирано – 1 кандидат, реализовано – 1, успешно завршено – 1. Проценат успешности 100%.
АКЛ Подгорица Обука за стицање посебног овлашћења за локацију ADI-TWR LYPG.	Планирано – 5 кандидата, реализовано – 5, успешно завршено – 3. Проценат успешности 60%.

Табела 3. Реализоване обуке у 2024. години у оквиру МЕТ

Назив обуке	Степен реализације и образложење
Почетна обука за ваздухопловно-метеоролошког прогностичара – теоријски део	1 кандидат: успешност спроведене обуке: 100%
Почетна обука за ваздухопловно-метеоролошког прогностичара – практични део	6 кандидата: успешност спроведене обуке: 100%
Додатна обука за обласног ваздухопловно-метеоролошког прогностичара	1 кандидат: успешност спроведене обуке: 100%
Почетна обука за ваздухопловно-метеоролошког техничара – теоријски део	3 кандидата: успешност спроведене обуке: 100%.
Почетна обука за ваздухопловно-метеоролошког техничара – практични део	2 кандидата: успешност спроведене обуке: 100%.
Посебна обука ваздухопловно-метеоролошког прогностичара за овлашћење инструктор	2 кандидата: успешност спроведене обуке: 100%.
Посебна обука ваздухопловно-метеоролошког техничара за овлашћење инструктор	3 кандидата: успешност спроведене обуке: 100%.

4.4 Унапређење друштвене одговорности и заштита животне средине

У циљу унапређења друштвене одговорности током јуна 2024. године, сертификациона кућа Societe Generale de Surveillance (SGS) Београд д. о. о. је завршила интегрисану надзорну проверу EMS система у циљу одржавања издатог сертификата за Стандард за систем управљања животном средином и ISO 14001:2015 (EMS) сертификата.

Провера је спроведена на следећим локацијама:

- Анекс ЦКЛ Београд: QMS, EMS (системски захтеви);
- АКЛ Ниш: ATM, CNS, MET, AIS и EMS и
- АКЛ Краљево: ATM, CNS, AIS и EMS.

На основу успешне провере, потврђена је важност сертификата ISO 14001:2015 (EMS) сертификат.

Такође, као једно од важних разматраних питања у вези са подизањем нивоа друштвене одговорности, односило се на кооперацију заинтересованих страна у вези са праћењем и смањењем буке на Аеродрому Београд (БА).

У оквиру успостављања балансираног приступа управљања буком, који је у организацији Аеродрома Београд, успостављена је сарадња различитих заинтересованих страна, АД Аеродром Никола Тесла, SMATSA, Air Serbia, Директорат цивилног ваздухопловства, као и других релевантних организација. Пројекат је реализован уз стручну помоћ Саобраћајног факултета Универзитета у Београду и Института за саобраћајна истраживања (ЦИП).

У том контексту израђена је Стратешка карта буке за београдски аеродром која представља кључни алат за процену и планирање смањења нивоа буке у околини аеродрома. Стратешка карта буке је представљена свим заинтересованим странама укључујући и широ јавност како би се омогућило сагледавање потенцијалних утицаја на становништво и животну средину, након чега су надлежни органи за заштиту животне средине дали своју сагласност на Стратешку карту.

Заједнички пројекат смањења буке је усклађен са националним прописима за смањење буке, а даље активности ће бити усмерене на креирање и разматрање предлога за дефинисање акционих планова за смањење буке у околини Аеродрома Београд као што су оперативне процедуре, оперативна ограничења, смањење буке на извору, зонирање околине аеродрома и комуникација у сарадњи са заинтересованим странама.

Законски рад по питању заштите животне средине током 2024. године односио се на мерење нискофреквентног (НФ) и високофреквентног (ВФ) зрачења са уређаја на локацијама у Србији, мониторинг нејонизујућег високофреквентног (ВФ) зрачење са уређаја на локацијама у Црној Гори.

У складу са захтевима из Закона о заштити нејонзујућих зрачења и угрожености подручја повећане осетљивости под утицајем нискофреквентних нејонизујућих зрачења са SMATSA уређаја, спроведена су прва мерења на затеченим и новим изворима нискофреквентног нејонизујућег зрачења о чему је издато осам извештаја. Измерене вредности су показале усклађеност са законским захтевима.

Започета су прва мерења високофреквентног нејонизујућег зрачења са новоинсталираних SMATSA уређаја почев од VHF/UHF радио станице на новом торњу АКЛ Београд. Поред тога, у оквиру динамике периодичних мерења успостављен је мониторинг мерења високофреквентног зрачења са постојећих уређаја на локацијама у Црној Гори.

У оквиру пројекта замене DME уређаја у 2024. години урађена је једна оцена за локацију „DME Topola".

Управљање отпадом у SMATSA се може сматрати да је скоро достигло нулти ниво отпада који се даје на депоновање (Zero waste). Предато је 99% комерцијалног опасног и неопасног отпада овлашћеним оператерима на даљи третман, рециклажу, односно на поновну употребу.

Саветодавни одбор за заштиту животне средине и социјална питања Аеродрома Београд (ESAC) са својим активностима по питању заштите животне средине са заинтересованим странама, имао је два редовна састанка у току 2024. године. Чланови саветодавног одбора су представници Аеродрома Београд, АД Аеродром Никола Тесла, SMATSA, „Air Serbia", Директорат цивилног ваздухопловства (ДЦВ), Министарство заштите животне средине, Министарство финансија, Општина Сурчин и други. Разматрана је стратешка карта буке за аеродром Београд и околна подручја и представљени су предлози за дефинисање акционог плана за смањење буке у околини аеродрома Београд.

4.5 Унапређење система управљања безбедношћу

Рад на унапређењу система управљања безбедношћу током 2024. године настављен је кроз учешће представника SMATSA у радним групама које се одржавају у организацији EUROCONTROL.

У фебруар месецу експертски тим SMATSA присуствовао је састанку радне групе STUG (Safety Tools User Group), која се бави континуираним унапређењем техничких решења које провајдери услуга користе у домену безбедности.

У оквиру пројекта који се спроводи под окриљем радне групе SAFOPS (Operational Safety Group) експерти SMATSA су учествовали у изради акционог плана GAPPRI (Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions).

У септембру 2024. године представници SMATSA учествовали су на уводном састанку радне групе за анализу преоптерећења (Overload Occurrences Analysis Working Group – OCAWG) којим је представљен пројекат који ће обухватити израду материјала са упутствима и смерницама који ће бити прослеђен свим провајдерима.

У периоду од априла до новембра 2024. године спроведена је анализа кроз упитник SoE SMS (The Standard of Excellence in Safety Management Systems), која има за циљ да пружаоцима услуга у ваздушној пловидби помогне у побољшању система управљања безбедношћу у складу са ICAO Анексом 19 и релевантним законодавством EU. Поред попуњавања упитника, додатне информације се прикупљају кроз телефонски разговор са представником EUROCONTROL/CANSO, чиме се добија свеобухватна слика о безбедносним достигнућима провајдера.

У сличном периоду, путем упитника који се односи на испољене IFR и RWY incursion догађаје у простору надлежности SMATSA, спроведена је и евалуација CANSO Global Safety Metrics за 2024. годину.

Средином октобра одржана је обука из области управљања променама „Change Management Workshop". Полазници обуке упознати су са регулаторним захтевима у домену управљања променама, а у складу са Уредбом 2017/373, њеним прихватљивим начинима усаглашености (AMC) и упутствима (GM). Обуку су спровели предавачи из EUROCONTROL.

У фебруару 2024. године спроведена је надзорна провера EASA у Црној Гори, која је обухватила и проверу SMATSA у организационим јединицама АКЛ Подгорица и АКЛ Тиват. У складу са резултатима провере, током године успешно су спроведене активности на отклањању уочених неусаглашености према одобреним корективним мерама, након којих је АЦВ затворио предметне налазе.

4.6 Развој и унапређење људског потенцијала

У периоду од јануара до августа 2024. године, успешно је спроведен конкурс и процес селекције кандидата, полазника обуке за дозволе контролора летења и одговарајућих овлашћења.

Конкурс је спроведен у сарадњи са Високом школом струковних студија „Ваздухопловна академија“, на основу Уговора о дуалном моделу образовања и пословно-техничкој сарадњи. У том процесу, дефинисане су надлежности, улоге и кораци у процесу селекције. Кандидати који су испунили формално-правне услове конкурса упућивани су у наредне елиминационе етапе селекционе процедуре.

Такође је спроведен и реализован конкурс за пријем 24 кандидата полазника обуке за стицање дозволе контролора летења и одговарајућих овлашћења, на основу којег је извршена евалуација пријаве кандидата о испуњености формално-правних услова конкурса. Такође, спроведено је и више интерних конкурса:

- Интерни конкурс за избор кандидата за упућивање на обуку шефа смене за потребе Сектора терминалне и аеродромске контроле летења.
- Интерни конкурс за избор кандидата за упућивање на обуку процењивача за потребе Сектора терминалне и аеродромске контроле летења.
- Интерни конкурс за избор кандидата за упућивање на обуку инструктора контроле летења на радном месту (OJTI) за потребе Сектора терминалне и аеродромске контроле летења.

Што се тиче екстерних конкурса током 2024. године, из базе потенцијалних кандидата SMATSA спроведена је селекција кандидата за више радних места ваздухопловно техничког особља (позиције инжењера и техничара) у оквиру Сектора за ваздухопловну технику и Сектора за терминалне и аеродромске контроле летења и особља ваздухопловног информисања (AIS).

Спроведен је и пријем кандидата из екстерних извора на стручно усавршавање / оспособљавање за потребе метеоролошких техничара у АКЛ Подгорица, АКЛ Тиват и АКЛ Вршац и метеоролошког прогностичара у АКЛ Подгорица.

Током 2024. године, формиран је већи број комисија, већи број радних група са фокусом на услове и критеријуме за избор кандидата различитих профила и специјалности, праћење успешности кандидата на обукама, за унапређење процедура у области управљања људским ресурсима, као и радна група за израду Плана интегритета у складу са одредбама Закона о спречавању корупције и Упутства за израду и спровођење Плана интегритета.

Поред наведених активности запослени из SMATSA су били и ангажовани у својству предавача у процесу обуке свог ваздухопловног особља за контролоре летења у TKL, ATI, ALG, ABG и CKL, курса за стицање посебног овлашћења OJTI, курса освежења знања за OJTI и ASSE, HUM basic и rating, OJT обука (pre-OJT), обука за стицање новог додатног овлашћења ADI у APP, CNS basic, CNS инструктора, MET инструктора, обука калибража, обука ПВЛ особља и почетна обука AIS особља.

Запослени SMATSA, били су додатно ангажовани на спровођењу наставе на Високој школи струковних студија „Ваздухопловна академија“ – у оквиру студијског програма основних струковних студија – Контрола летења.

4.7 Показатељи ефикасности пословања

Темељи Шеме оствареног учинка су постављени још 2004. године уредбама 549/2004 и 550/2004 Европске комисије. Шема оствареног учинка подразумева референтни период од три до пет година. До краја 2024. године завршена су три референтна периода, док ће четврти почети 2025. године и трајаће до 2029. године. Праћење успешности пословања пружалаца услуга у ваздушној пловидби се спроводи кроз индикаторе у оквиру 4 кључне области: безбедност, капацитет, трошковна ефикасност и заштита животне средине.

Уредбе и Одлуке Европске комисије везане за референтне периоде Шеме оствареног учинка нису преведене у домаће законодавство, чиме SMATSA није у обавези да извештава у вези са њима. Међутим, с обзиром на активности у вези са могућом будућом интеграцијом ECAA партнера, SMATSA у Пословном плану наводи своје циљне вредности у односу на четири кључне области Шеме оствареног учинка и извештава у вези са тим, у мери у којој је то могуће, а у складу са националним законским обавезама.

Поред показатеља успешности пословања дефинисаних кроз Шему оствареног учинка, SMATSA прати успешност пословања и на основу интерних показатеља успешности – индикатора по стратешким областима, као и на основу показатеља квалитета пружених услуга.

Такође, у циљу потврде успешно успостављеног система квалитета, у јуну 2024. године, сертификациона куће Societe Generale de Surveillance (SGS) Београд д. о. о. спровела је надзорну провеу QMS система. На основу резултата провере, SMATSA је потврдила усаглашеност са захтевима стандарда за систем управљања квалитетом и важење сертификата ISO 9001:2015 (QMS).

Провера је спроведена на следећим локацијама:

- Анекс ЦКЛ Београд: QMS, EMS (системски захтеви);
- АКЛ Ниш: ATM, CNS, MET, AIS и EMS и
- АКЛ Краљево: ATM, CNS, AIS и EMS.

4.7.1 Показатељи и циљеви у односу на Шему оствареног учинка

4.7.1.1 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 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 2024. годину представљене су у наредним табелама.

Табела 4. Циљане и остварене вредности SMS индикатора
по захтеву ДЦВ за 2024. годину

Група SMS индикатора		Остварен ниво безбедности
I.1	Ефективност система управљања безбедношћу *SMS Effectiveness*	1. Управљање политиком безбедности и безбедносним циљевима: D 2. Управљање безбедносним ризицима: C 3. Безбедносне гаранције: није мерено 4. Унапређење безбедности: / 5. Безбедносна култура: B Summary report for the 2024 SoE in SMS Measurement.
I.2	Ниво употребе RAT методологије *Application of RAT Methodology*	1. Нарушавање безбедног раздвајања ваздухоплова: 02. RAT C3 – 1 догађај 04. RAT C4 – 2 догађаја 05. RAT C5 – 1 догађај 06. RAT E2 – 1 догађај 07. RAT E4 – 1 догађај 08. RAT E5 – 1 догађај 2. CNS – ATM Speciffic occurance 041. RAT E1 – ACC, TBG, TPG 083. RAT A4 – TPG 204. RAT B3 – ABG 214. RAT B4 – ABG 693. RAT B3/C3 – ACC
I.3	Ниво примене културе правичности и поверења *Application Just Culture (Safety Culture)*	B Summary report for the 2024 SoE in SMS Measurement.

Табела 5. Циљане и остварене вредности индикатора безбедности по захтеву ДЦВ за 2024. годину

Група индикатора озбиљности догађаја са утицајем АТМ-а на нивоу SMATSA		**Остварен и *Прихватљив* ниво безбедности**
I.4	Број удеса са утицајем АТМ-а у FIR Београд *ATM caused Accidents*	Нула (0) удеса са уделом АТМ *прихватљива вредност је 0,00392*
I.5	Број озбиљних незгода са утицајем АТМ-а у FIR Београд *ATM caused Serious Incidents*	Нула (0) озбиљних незгода са уделом АТМ *прихватљива вредност је 3* *Аларм 2*
I.6	Број битних незгода са утицајем АТМ-а у FIR Београд *ATM caused Major Incidents*	Нула (0) битних незгода са уделом АТМ *прихватљива вредност је 19* *Аларм 14*
I.7	Број значајних незгода са утицајем АТМ-а у FIR Београд *ATM caused Significant Incidents*	Шест (6) значајних незгода са уделом АТМ *прихватљива вредност је 39* *Аларм 29*
Група *АТМ* Индикатора за праћење одређене врсте догађаја		**Остварен и *Прихватљив* ниво безбедности**
I.8	Број *RWY/TWY Incursion* са утицајем *АТМ*-а	(1 RWY) *5*
I.9	Број *RWY Excursion* са утицајем *АТМ*-а	(0) *5*
I.10	Број *Separation Minima Infringement* и *Inadequate separation* са утицајем *АТМ-а* и простору надлежности ЦКЛ Београд (*ACC+TER*)	(6) *15*
I.11	Број *Separation Minima Infringement* и *Inadequate separation*, са утицајем *АТМ-а* у простору надлежности аеродромских КЛ	(4) *10*
I.12	Број *Airspace infringement* са утицајем *АТМ-а*	(0) *15*
I.13	Остали догађаји са утицајем *АТМ-а* категорије *C* и више (као што су *Missed approach / go-around / Rejected T/O* и слично)	(1) *25*

Група *CNS* индикатора (ATM специфични догађаји)		Остварен и *Прихватљив* ниво безбедности
I.14	Број отказа DPS (систем *TopSky*)	Просечно 0 кварова годишње *<8 догађаја (кварова) годишње*
I.15	Укупно трајање прекида рада *SSR* радарских станица	Вредност индикатора је 17,68 мин. *<500 минута годишње*
I.16	Укупно трајање прекида рада *PSR* радарских станица	Вредност индикатора је 28,34 мин. *<2.000 минута годишње*
I.17	*MTBO*-средње време између отказа *LLZ ILS-a 12L*[3] *(CAT III)*	MTBO[h]= / *>4.500 часова годишње*
I.18	*MTBO*-средње време између отказа *LLZ ILS-a 30R (CAT I)*	MTBO[h]= / *>1.500 часова годишње*
I.19	Број губитака или деградација једне или више радних фреквенција	Просечно 6,33 прекида сервиса на годишњем нивоу *<50 догађаја годишње*
Група *ASM-ATFCM* индикатора капацитета		**Остварен и *Прихватљив* ниво безбедности**
I.20	*FUA* – Проценат искоришћености захтеваних алокација ваздушног простора (Проценат искоришћених захтева за алокацију ваздушног простора у односу на њихов укупан број)	95,37% *Вредности се не прописују већ се прати тренд.*
I.21	Просечно време кашњења по *IFR* лету у *FIR* Београд генерисано *ATM*-ом (*Average Delay per IFR Movement*)	0,76562 минута по IFR лету *<0,1 минута / IFR лету*

[3] Напомена: Уређаји LLZ (LOC) 12L и LLZ (LOC) 30R су се оперативно користили у периоду од 28. 11. до 31. 12. 2024. године. Уређај LLZ (LOC) 12R се оперативно користио у периоду од 1. 1. до 27. 11. 2024. године и за њега није прописан индикатор.

Табела 6. Прихватљиви и остварени сигурносни (процесни) индикатори за 2024. 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 *ATM caused Accidents*	Нула (0) несрећа са уделом АТМ	0,00203
SI.2	Број озбиљних незгода са уделом АТМ-а *ATM caused Serious Incidents*	Нула (0) озбиљних незгода са уделом АТМ	2 *Аларм 1*
SI.3	Број битних незгода са уделом АТМ-а *ATM caused Major Incidents*	Шест (0) битних незгода са уделом АТМ	10 *Аларм 7*
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)*	8 губитака сервиса на годишњем нивоу	ИСПУЊЕН
SI.5	Доступност надзорне функције рада *SSR/Mode S* радарских станица	Ковиона – без прекида Муртеница – без прекида Кошевац – без прекида Српска Гора – без прекида РС Београд – без прекида РС Бесна Кобила – 214,9 мин	ИСПУЊЕН
SI.5	Доступност надзорне функције рада *PSR* радарских станица	Ковиона – 0,33 минута Муртеница – без прекида Српска Гора – без прекида РС Београд – без прекида РС Бесна Кобила – 393,12 мин	ИСПУЊЕН
Догађаји са директним АТМ учешћем (Група АТМ индикатора)		**Остварено**	**Испуњен / није испуњен прихватљив ниво сигурности**
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 – MTBO[h] = /	ИСПУЊЕН
SI.7	Доступност навигацијске функције LOC TIV	Није било отказа – MTBO[h] = /	ИСПУЊЕН
SI.8	Доступност енергетских система	Није било потпуног прекида електроенергетског напајања оперативних уређаја (Расположивост 100%)	ИСПУЊЕН
SI.9	Угрожавање сигурности (безбедности) АТМ система	без догађаја	ПРАТИ СЕ

4.7.1.2 Трошковна ефикасност

Јединица рутне накнаде за зону наплате „Србија–Црна Гора–КФОР“ за 2024. годину одобрена је и усвојена на седници Проширене комисије (Enlarged Committee) EUROCONTROL одржаној у новембру 2023. године. Одлуком Проширене комисије бр. 23/176 од 28. 11. 2023. године (Прилог 2) утврђена је висина јединице рутне накнаде од 37 ЕУР (***National Unit Rate***), односно 37,11 ЕУР (***Global Unit Rate***) која укључује административну таксу EUROCONTROL. Вредност рутне накнаде која је припадала SMATSA у 2024. години износила је 32,35 ЕУР.

Као и претходних година, у 2024. години није дошло до одступања вредности месечно усклађиване јединичне цене рутне накнаде за зону наплате „Србија–Црна Гора–КФОР“, што је пре свега последица минималне осцилације у кретању курса РСД у односу на ЕУР у току године.

4.7.1.3 Капацитет

Индикатор капацитета представља меру задовољавања саобраћајне потражње у простору надлежности пружаоца услуга у ваздушној пловидби. Индикатор представља просечно време кашњења по IFR лету у простору надлежности SMATSA. Индикатор се израчунава дељењем укупног кашњења са укупним бројем IFR летова, на нивоу ANSP.

Прихватљиве вредности за индикатор капацитета дефинисане су 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“.

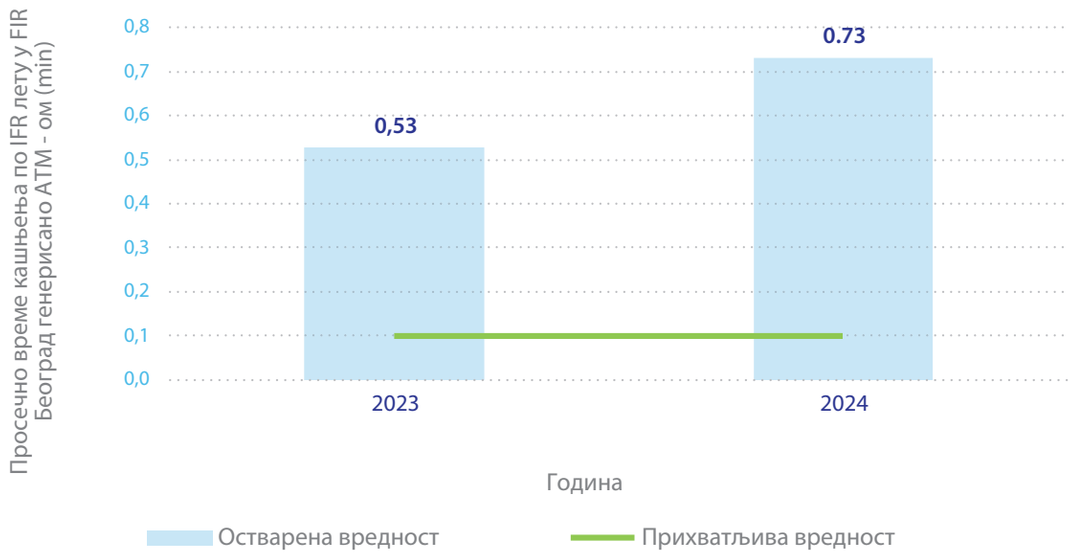
Подаци о прихватљивим и оствареним вредностима индикатора капацитета за 2024. годину су наведени у следећој табели.

Табела 7. Вредности индикатора капацитета у 2024. години[4]

Индикатор капацитета	Прихватљива вредност	Остварена вредност
Просечно време кашњења по IFR лету у FIR Beograd	<0,1 минут/ IFR лету	0,73[5] минута/ IFR лету

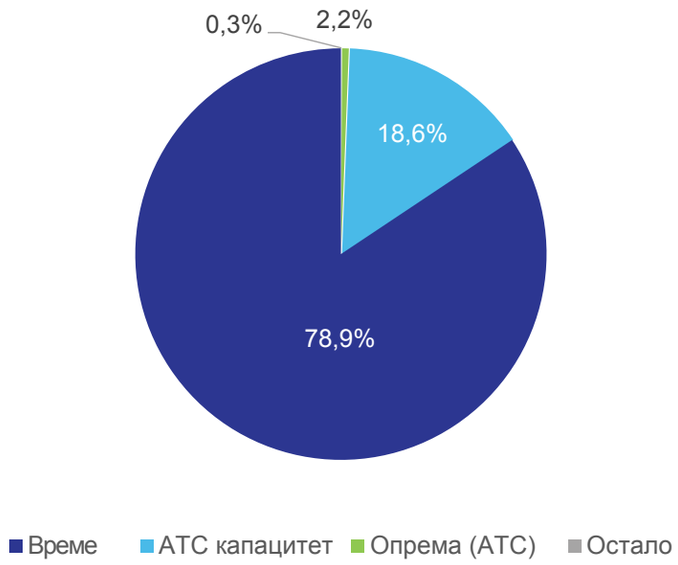
[4] Извор података: ***European ANS Performance Data Portal*** (*http://ansperformance.eu/data*), коначни подаци за 2024. годину на нивоу ANSP.

[5] Eurocontrol дефинише и референтне вредности за сваку обласну контролу летења. За 2024. годину за ACC Београд је одређена референтна вредност која је разматрана кроз циљеве квалитета SMATSA (поглавље 4.7.2).



Слика 13.
Просечно време кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисано ATM-ом
у 2023. и 2024. години

Највећи број регулација саобраћаја у ваздушном простору надлежности SMATSA у 2024. години је уведен услед неповољних временских услова које су генерисале скоро 79% кашњења. Од укупно 718.399 минута кашњења, услед лоших временских прилика генерисано је 567.001 минута кашњења. Капацитет контроле летења (ATC Capacity) је генерисао нешто мање од 19% кашњења, док је због недовољног броја расположивог особља (ATC Staffing) генерисано око 2% кашњења. Поред наведених разлога, мање од 1% кашњења у 2024. години припада „Other" категорији. У оквиру „Other" категорије налазе се кашњења услед управљања ваздушним простором (Airspace Management), кашњења услед отказа опреме, капацитета аеродрома и аеродромских контрола летења, обустава рада, као и кашњења из осталих разлога.



Слика 14.
Разлози кашњења у FIR Београд у 2024. години

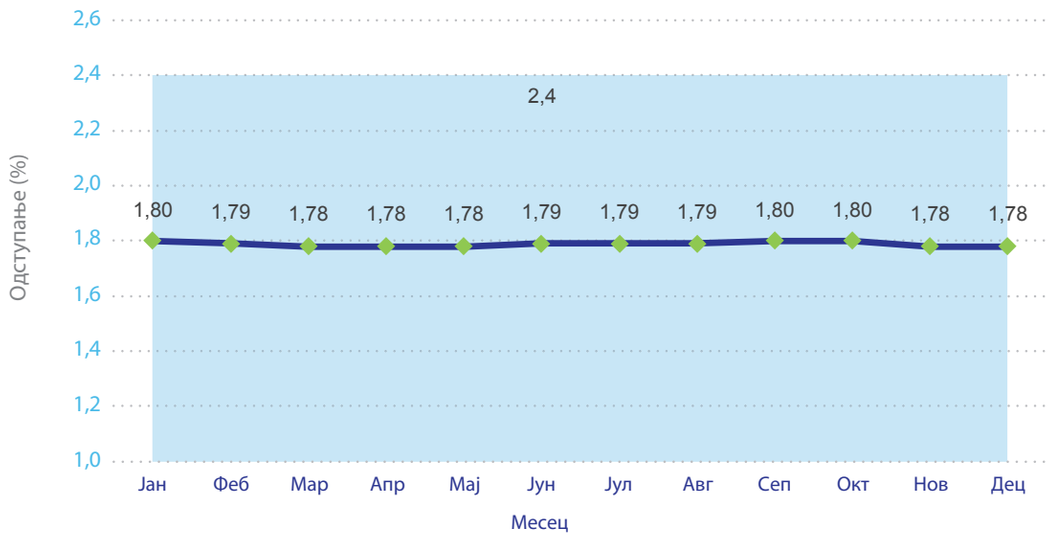
4.7.1.4 Заштита животне средине

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:

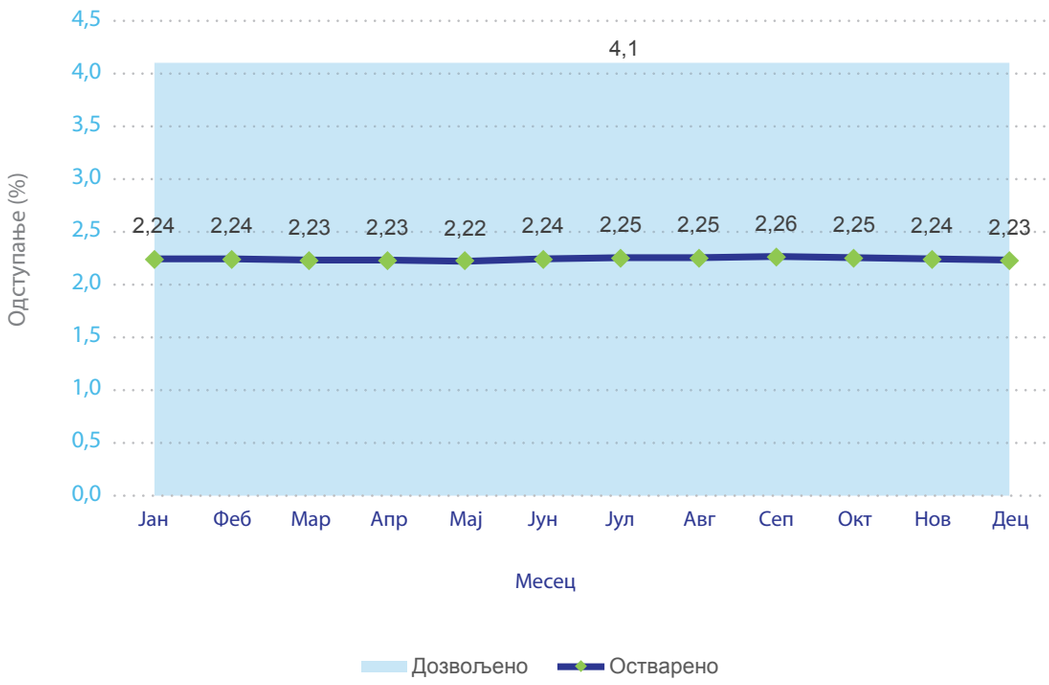
1. Индикатор одступања стварне путање лета у односу на путању по великом кругу (KEA – *Key performance Environment indicator based on Actual trajectory*). Просечна ефикасност хоризонталног лета представља одступање стварне путање лета у дозвољеној мери од 2,4% у односу на путању по великом кругу.

2. Индикатор одступања путање у последњем поднетом плану лета у односу на путању по великом кругу (KEP – *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 15.

КЕА – индикатор одступања стварне путање лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2024. години[6]



Слика 16.

КЕР – индикатор одступања путање у последњем поднетом плану лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2024. години[7]

[6] Извор података: *European ANS Performance Data Portal* (*http://ansperformance.eu/*).
[7] Извор података: *European ANS Performance Data Portal* (*http://ansperformance.eu/*).

4.7.2 Показатељи квалитета пружених услуга

Спровођење анализе циљева квалитета SMATSA врши се у периоду од годину дана. На основу анализе испуњености циљева квалитета за 2024. годину, резултати су представљени на састанку Комитета за менаџмент системе (QMS).

Табела 8. Анализа испуњености циљева квалитета за 2024. годину

Услуга	Циљ	Планирано	Остварено	Образложење
ATM	Просечно кашњење по IFR лету које је генерисала SMATSA на годишњем нивоу	Мање од 0,08 минута	Не	Према подацима EUROCONTROL NMOC током 2024. године просечно кашњење по IFR лету које је генерисала SMATSA износило је **0,76562** минута. Додатни фактори који су утицали на кашњења су: • изузетно неповољне временске прилике и пораст саобраћајне потражње изнад STATFOR HIGH прогнозе, једним делом као последица сукоба у Украјини и на Блиском истоку; • проблеми са капацитетима за пружање услуга у ваздушном саобраћају држава из окружења; • висина јединице рутне накнаде која омогућава корисницима да, чак и уз избор дужих рутних опција остваре планирани профит.
	Проценат ваздухоплова који полећу из простора надлежности SMATSA у оквиру временске толеранције издатог слота	Већи од 83%	Да	Према подацима EUROCONTROL NMOC током 2024. године остварена је вредност од **90,03%** летова који су полетели из простора надлежности SMATSA у оквиру временске толеранције издатог ATFM слота, на годишњем нивоу.
	Број озбиљних незгода, за које је анализом утврђено да их је узроковала ATM	Мањи од 2 (за Србију) Мањи од 2 (за Црну Гору)	Да	Током 2024. године није било озбиљних незгода за које је анализом утврђено да их је су узроковала ATM.

Услуга	Циљ	Планирано	Остварено	Образложење
CNS	Системска расположивост техничких уређаја и система у надлежности SMATSA који непосредно утичу на пружање услуга	A(t) = 99,9%[8]	Да	Циљ квалитета из CNS домена је испуњен за највећи број система и сервиса за које се прати. Циљ квалитета није испуњен за појединачан систем / сервис у 14 случајева, али наведено није имало утицаја на пружање услуга услед примењене појединачне и групне редундантности CNS уређаја и система, као што је претходно образложено.
	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 94,1%, за LYBE 93,7%, за LYVR 91,0%, за LYKV 93,7%, за LYNI 93,2%, за LYPG 95,8%, за LYTV 95,3%, односно просечно за све аеродроме 93,8% 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	У 2024. години, сви полазници успешно су завршили предвиђене обуке.
	Проценат 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 током 2024. испуњен је циљ квалитета, односно проценат достављања MET информација, према EUR DOC 018, Appendix F. Просечно за Све аеродроме METAR (99,85%) и TAF (99,68%).
AIS	Оцена квалитета података	Већа од 0,81	Да	Оцењивање квалитета је спроведено на узорку од 100 података. Просечна оцена за овај узорак износи 0,991.

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

Услуга	Циљ	Планирано	Остварено	Образложење
FDP	Однос објављених NOTAM-а за исправку уочених грешака на публикованим IFP које је проузроковало особље FPD, у односу на укупан број публикованих IFP	Мањи од 0,0281	Да	Вредност индикатора процеса FPD за 2024. годину износи 0.
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	Сви започети курсеви током 2024. године су завршени у складу са одобреним плановима и програмима и планираним бројевима часова практичне 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 2023. године, издато је укупно 15 сведочанстава за завршене почетне обуке – INITIAL TRAINING (од могућих 17) и 128 уверења за завршене обуке за посебна овлашћења – DEVELOPMENT TRAINING и DEVELOPMENT TRAINING REFRESHER (од могућих 128) за полазнике обука за које је предвиђено издавање сведочанства и уверења у складу са документом TRE.PROC.011. (Издавање сертификата, уверења и потврда у Центру за обуку ANS особља). Проценат реализације је 98,62%. Почетна обука је реализована са успешношћу од 88,2%.
CAL	Реализација годишњег плана калибраже	100%	Да	Годишњи план калибраже по средствима је остварен 100%. Реализовано је укупно 144 калибраже, од чега 132 калибраже према годишњем плану и 12 ванредних калибража. Од укупног броја калибража (144), 100 је реализовано према уговорима са екстерним корисницима.

4.7.3 Додатни показатељи успешности

Поред показатеља успешности обухваћених европском и домаћом регулативом, односно циљевима квалитета, SMATSA прати успешност пословања на основу интерно утврђених индикатора.

Остварене вредности додатних индикатора у односу на постављене циљеве приказани су у наредној табели.

Табела 9. Додатни показатељи / индикатори успешности у 2024. години

Индикатори	Циљна вредност за 2024.	Остварено
Број преоптерећења које су пријавили контролори летења	< 20 годишње	0
Поштовање слотова на аеродрому Београд (LYBE)	> 83%	87,12%
Поштовање слотова на аеродрому Тиват (LYTV)	> 83%	98,61%
Поштовање слотова на аеродрому Подгорица (LYPG)	> 83%	98,42%
Поштовање слотова на аеродрому Ниш (LYNI)	> 83%	95,76%
Број пријављених догађаја	< 10 годишње	0
Просечан број дана у години по запосленом проведених на конференцијама или креативним радионицама	> 1.5	Подаци нису доступни
Просечан број дана у години проведених на обуци за оперативна радна места (изражено по особи)	> 3	Подаци нису доступни

05

Информационе технологије

У 2024. години, реализоване су бројне активности усмерене на унапређење IT инфраструктуре, безбедности и развоја софтверских решења[9].

Током 2024. године, у координацији са IT тимом аеродрома Београд, неометано је пружан сервис терминалној контроли летења, који се односи на коришћене апликације од стране аеродрома Београд. У последњем кварталу, имплементирана је и апликација за одабир оптималне секторске конфигурације, док је током целе године вршено синхронизовање интерно развијених апликативних решења са новим секторским конфигурацијама.

У 2024. години, рађено је на унапређењу сајбер безбедности, као и комуникационог сегмента TOPSky ATC система, укључујући анализу ризика и дефинисање мера за њихово смањење. Ради побољшања и детекције аномалија IT система, извршена је адаптација и опремање сајбер безбедности собе за мониторинг за надзор корпоративних информационих система (SOC). У циљу побољшања сајбер безбедности запослени из овог сектора су учествовали у пенетрационим тестовима које је организовала француска компанија Thales.

Надограђена је серверска и мрежна опрема, укључујући нови принт сервер и систем за дељење фајлова (CIFS) у ТКЛ Краљево, и замењена мрежна опрема у АКЛ Тиват.

Ради ефикасније подршке оперативном особљу, радило се на унапређењу интерно развијених апликација, као што је Ростер апликација, док је током целе године пружана и континуирана подршка, ажурирање и одржавање осталих апликација које се користе у свакодневном раду.

Значајнији пословни пројекти заокружени у овом периоду су:

- хардверска и софтверска надоградња EAD система;
- инсталирање новог система за складиштење података;
- нова верзија Check point;
- проширење DATA центра ЦКЛ Београд;
- ажурирање система за backup података на нову верзију.

[9] Информациони систем фаза – IAM (Identity and Access Management), у оквиру пословног пројекта BP 01.01.01 који је у 2023. години укинут због ограничених услова за реализацију, није настављен ни у 2024. години

06

Консултовање са корисницима услуга

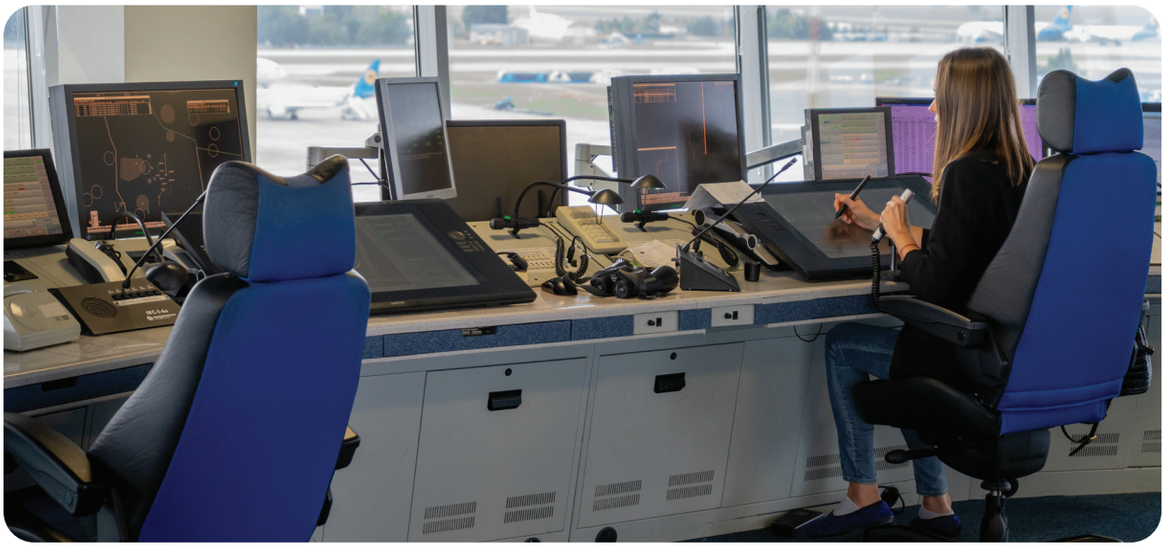
6.1 Управљање ваздушним саобраћајем – ATM

2024. годину је обележио наставак опоравка од последица пандемије без изгледа да ће европски саобраћај достићи ниво из 2019. године. Међутим, саобраћајна тражња на југоисточној оси европског ваздушног саобраћаја је наставила да расте знатно више од осталих токова. 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 летњој сезони 2024. године, EUROCONTROL је за RNDSG/113 састанак израдио анализу летње сезоне. Током излагања председавајућег изнете су информације о кашњењима, али без уобичајеног наглашавања генератора, већ уз констатацију да је на целокупну ситуацију утицало више фактора које и није било могуће у потпуности предвидети.

SMATSA је, у складу са својим стратешким опредељењем, и у 2024. години наставила са активностима које за циљ имају повећање ефикасности летења и проналажења решења да се што успешније одговори прогнозираној саобраћајној тражњи. У склопу ових активности SMATSA је 2024. годину посветила унапређењу система за пружање услуга, активностима у организацији пружања услуга (измене секторских конфигурација) и проширењу концепта слободног планирања рута омогућавањем прекограничног планирања летова између две FRA области: SECSI FRA и FRAIT.

У децембру 2024. године спроведен је редован консултативни процес са корисницима услуга / функција из домена ATM (спортско и аматерско летење, привредна авијација, правна и физичка лица, војска, полиција итд).



6.2 Ваздухопловно информисање – AIS

Анализа испитивања задовољства корисника AIS услугом врши се на основу кварталних извештаја о квалитету података из SDO, PAMS и INO апликација Европске базе AIS података (EAD), захтева корисника везаних за објављене ваздухопловне податке и Упитника о задовољству корисника.

Тренд грешака у EAD апликацијама анализиран је за период од последњег квартала 2023. до трећег квартала 2024. године.

У складу са објављеним начином контакта у случају уочених грешака или пропуста (GEN 0.1, тачка 4) у ваздухопловним публикацијама, Служба за ваздухопловно информисање (AIS.00), прикупља, анализира и поступа са захтевима корисника у складу са процедуром AIS.PROC.012 – Поступање са захтевима корисника.

Анализом попуњених Упитника о задовољству корисника, констатовано је да су корисници оценили пружање услуга ваздухопловног информисања одличном оценом.

6.3 Ваздухопловне метеоролошке услуге – MET

Током 2024. године електронском поштом су примљене две примедбе ATCO на пружање MET услуга које су се односиле на прогнозу метеоролошких услова за започињање припрема за операције LVP на аеродрому Никола Тесла. Резултати анализе коју је спровела MET служба су достављени надлежним руководиоцима OJ.

Увидом у испуњене и достављене копије испуњених образаца Књиге утисака ваздухопловних корисника за 2024. годину из организационих јединица, у складу са QM.PROC.007, тачка 4.3.1.1, испитивање задовољства корисника MET услуга путем упитника, уочено је да сви исказани коментари корисника одражавају задовољство корисника пруженим MET услугама. Такође, сарадњу са метеоролошим особљем корисници су оценили као одличну.

6.4 Калибража ЗРНС из ваздуха

Анкетом су обухваћена 4 испитаника иностраних наручиоца 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 5.00 на основу попуњених формулара CAL.FORM.040 – Испитивање задовољства корисника у калибражи из ваздуха.

Табела 10. Резултати анкете о задовољству корисника услуга калибраже ЗРНС из ваздуха у 2024. 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	5,0
Одзив на додатне захтеве	5,0
СРЕДЊА ОЦЕНА	5,0

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 1. 1. до 31. 12. 2024. године (у 000 РСД)

Елементи (у '000 РСД)	2023. Реализација	2024. План	2024. Реализација	2024. Реализација / 2024. План	2024. Реализација / 2023. Реализација
Пословни приходи	**14.032.742**	**14.475.020**	**14.598.169**	**0,9%**	**4,0%**
Приходи од продаје	13.876.211	14.336.699	14.419.041	0,6%	3,9%
Домаће тржиште	823.777	839.721	851.321	1,4%	3,3%
Ино тржиште	13.052.434	13.496.978	13.567.720	0,5%	3,9%
Остали пословни приходи	156.531	138.321	179.128	29,5%	14,4%
Пословни расходи	**12.342.632**	**13.643.200**	**13.574.305**	**-0,5%**	**10,0%**
Трошкови материјала, горива и енергије	327.816	364.062	300.864	-17,4%	-8,2%
Зараде, накнаде и остали лични расходи	8.143.350	9.118.000[10]	9.074.868	-0,5%	11,4%
Производне услуге	813.515	1.105.549	1.046.851	-5,3%	28,7%
Амортизација	1.816.526	1.700.000	1.969.881	15,9%	8,4%
Резервисања	235.217	100.000	131.988	32,0%	-43,9%
Нематеријални трошкови	1.006.208	1.255.589	1.049.853	-16,4%	4,3%
Пословни добитак	**1.690.110**	**831.820**	**1.023.864**	**23,1%**	**-39,4%**
EBITDA	**3.506.636**	**2.531.820**	**2.993.745**	**118,2%**	**-14,6%**
EBITDA %	**24.99%**	**17.49%**	**20.51%**	**-**	**-17,9%**
Финансијски приходи	55.599	31.920	330.999	937,0%	495,3%
Финансијски расходи	281.691	290.979	396.934	36,4%	40,9%
Остали приходи	116.933	25.340	121.496	379,5%	3,9%
Остали расходи	103.391	109.000	84.612	-22,4%	-18,2%
Добитак из редовног пословања пре опорезивања	**1.477.560**	**489.101**	**994.813**	**203,4%**	**-32,7%**
Нето добитак / губитак пословања које се обуставља	-9.262	-	-54.595	-	489,5%
Порески расход / приход	-267.983	-	-169.518	-	-36,7%
Нето добитак	**1.200.315**	**489.101**	**770.700**	**57,6%**	**-35,8%**

[10] У Годишњем плану износ је у складу са Одлуком о интерној прерасподели планираних средстава у Финансијском плану SMATSA за 2024. годину, Бр. FIN.01-652/1 од 6. 12. 2023. године

7.1.1 Пословни приходи

Пословни приходи које је остварила SMATSA на основу рутних накнада, терминалних накнада и осталих прихода у 2024. години, виши су за 4% у односу на 2023. годину, док су истовремено за 0,9% виши у односу на планирану вредност.

Приход од рутних накнада:

Према подацима CRCO (Central Route Charges Office), у 2024. години је фактурисано 987.650 летова, што представља повећање од 9,5% у односу на 2023. годину. Број наплативих сервисних јединица у зони наплате Србија–Црна Гора– КФОР је износио 3.300.744, што је за 8% више него у 2023. години, када је реализовано 3.054.083 наплативих сервисних јединица. Јединица рутне накнаде у 2024. години за зону наплате Србија–Црна Гора–КФОР је износила 37,00 евра (National Unit Rate), у односу на 39,37 евра у 2023. години (смањење за око 6%). На основу реализованог броја летова, сервисних јединица, јединице рутне накнаде и кључа расподеле прихода међу ентитетима који учествују у трошковној бази, у 2024. години, на основу података CRCO, за SMATSA фактурисано је око 106,9 милиона евра прихода од рутних накнада, или 3,6% више него у 2023. години.

Приход од терминалних накнада:

У терминалу је у 2024. години фактурисано 58.656 полетања, што представља повећање од 9,2% у односу на 2023. годину када је фактурисано 53.716 полетања. Од домаћих авио компанија реализовано је 45% фактурисаног прихода, док од иностраних 55%. На основу реализованог саобраћаја у терминалу у 2024. години, фактурисано је 16.297.758 евра, или за око 7% више него у 2023. години (15.169.096 евра). Уједно је у терминалу реализовано 11% више прихода од планираног.

Остали пословни приходи:

Ова група прихода првенствено обухвата приходе од пружања услуга радарских података и радио комуникације, као и приходе од услуга калибраже.

7.1.2 Пословни и остали расходи

Трошкови материјала, горива и енергије:

Реализација трошкова материјала, горива и енергије је за 8,2% нижа и односу на 2023. годину, односно за 17,4% у односу на Финансијски план за 2024. годину, првенствено због слабије реализације на позицији трошкови резервних делова, али и ниже потрошње електричне енергије.

Трошкови зарада:

Реализација трошкова зарада, накнада зарада и осталих личних расхода готово је на истом нивоу у односу на планирану вредност у Финансијском плану за 2024. годину.

Реализација трошкова зарада, накнада зарада и осталих личних расхода у 2024. години у односу на 2023. години, резултат је пуне примене одредби Колективног уговора, као и примене одлука из 2023. године које су имале свој потпуни ефекат у 2024. години (одлука о промени бруто вредности бода).

Трошкови производних услуга:

Трошкови производних услуга су за 5,3% нижи у односу на вредност у Финансијском плану за 2024. годину, док су са друге стране за 28,7% виши у односу на 2023. годину, пре свега због повећања трошкова услуга одржавања основних средстава, као и због трошкова обезбеђења имовине.

Трошкови амортизације:

Реализација трошкова амортизације је за 15.9% виша у односу на планирану вредност, док је са друге стране за 8.4% виша у односу на претходну годину услед активације нових инвестиција, као и трошкова амортизације имовине с правом коришћења по МСФИ 16.

Трошкови резервисања:

У 2024. години извршена је процена резервисања на дан 31. 12. 2024. године по основу отпремнина (65.387 хиљада динара), јубиларних награда (23.594 хиљаде динара) и трошкова судских спорова (43.007 хиљада динара). Као ефекат актуарског обрачуна евидентиран је актуарски добитак у износу од 17.941 хиљаду динара.

Нематеријални трошкови:

Нематеријални трошкови 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. Ови трошкови су за 16,4% нижи у односу на вредност у Финансијском плану за 2024. годину, док су за 4,3% изнад резултата из 2023. године. Разлози нешто виших трошкова на овој позицији у 2024. години у односу на претходну су, пре свега, виша контрибуција за Еуроконтрол и веће издвајање за трошкове платног промета.

Остали расходи:

На позицији Остали расходи евидентиран је износ од 84.612 хиљада динара који највећим делом обухвата: расходе од усклађивања вредности потраживања од купаца 37.858 хиљада динара и расходе по основу директног отписа потраживања у иностранству у износу 44.853 хиљаде 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 нето износу од 54.595 хиљада динара. На позицији прихода из ранијих година евидентиран је износ од 888 хиљаде динара, а на позицији расхода из ранијих година евидентиран је износ од 55.483 хиљаде динара.

Нето резултат:

Нето резултат је позитиван и износи 770.700 хиљада динара. Повећању нето добити у односу на планирану вредност допринеле су боља реализација пословних прихода и нижа реализација пословних расхода у односу на планирану вредност.

7.2 Биланс стања

Табела 12. Биланс стања на дан 31. 12. 2024. године (у 000 РСД)

АКТИВА (у '000 РСД)	2023. Реализација	2024. Реализација
Стална имовина	**19.034.563**	**19.651.566**
Нематеријална улагања	258.014	261.224
Некретнине, постројења и опрема	17.986.695	18.708.398
Дугорочна потраживања	789.854	681.944
Обртна имовина	**5.125.799**	**5.043.274**
Залихе	74.757	80.862
Потраживања по основу продаје	1.967.368	1.997.339
Друга потраживања	175.181	180.137
Готовински еквиваленти и готвина	2.695.997	2.568.046
Краткорочна активна временска разграничења	212.496	216.890
Укупна актива	**24.160.362**	**24.694.840**
Ванбилансна актива	1.122.929	763.284
ПАСИВА (у '000 РСД)	**2023. Реализација**	**2024. Реализација**
Капитал	**11.153.489**	**11.942.267**
Основни капитал	1.873.820	1.873.820
Резерве	507.044	507.044
Ревалоризационе резерве	3.285.167	3.283.830
Нераспоређена добит	5.487.458	6.457.165
Нереализовани добици / губици	-	-179.592
Дугорочна резервисања и обавезе	**9.531.320**	**9.590.923**
Дугорочна резервисања	1.131.328	1.091.302
Дугорочне обавезе	8.399.992	8.499.621
Одложене пореске обавезе	**487.733**	**437.185**
Краткорочне обавезе	**2.987.820**	**2.724.465**
Краткорочне финансијске обавезе	1.365.771	1.072.953
Примљени аванси	15.173	15.050
Обавезе из пословања	746.676	912.595
Остале краткорочне обавезе	829.080	691.325
Краткорочна пасивна временска разграничења	31.120	32.542
Укупна пасива	**24.160.362**	**24.694.840**
Ванбилансна пасива	1.122.929	763.284

Стална имовина на дан 31. 12. 2024. године износи 19.651.566 хиљада динара, што је за око 3,24% више у односу на претходну годину. На позицији дугорочних потраживања евидентиран је износ 681.944 хиљаде динара, који се односи на потраживање SMATSA по основу продаје SMATSA Ваздухопловне академије.

Потраживања по основу продаје на дан 31. 12. 2024. године износе 1.997.339 хиљада динара и учествују са 39,6% у структури укупне обртне имовине.

Услед стабилног саобраћаја, а самим тим и прихода из основне делатности, готовина на крају периода износила је 2.568.046 хиљада динара (око 21.7 милиона ЕУР).

На позицији дугорочних обавеза, на дан 31. 12. 2024. године, SMATSA бележи износ од 8.499.621 хиљаде динара (око 72 милиона ЕУР). Ова позиција се односи на дугорочне кредите од ЕИБ и ЕБРД. 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 1.072.953 хиљада динара (око 9 милиона ЕУР), а односи се у највећој мери на део обавеза по основу кредита и закупа (МСФИ 16) који доспевају до једне године.

7.3 Извештај о новчаним токовима

У вези са новчаним токовима из оперативних (пословних) активности у 2024. години, SMATSA је остварила нето прилив од 2.581.705 хиљада динара.

SMATSA је повукла средства из кредита од ЕБРД у износу 163.968 хиљада динара, која су искоришћена за наставак инвестиционих активности. С друге стране, на име отплате кредита, који су узети у претходим годинама, плаћено је 949.527 хиљада динара, од чега 501.500 хиљада динара за кредите у земљи, односно 448.027 хиљада динара за кредите у иностранству.

У 2024. години, SMATSA је наставила са инвестиционим улагањима тако да је укупан одлив готовине по овом основу износио 1.466.930 хиљада динара.

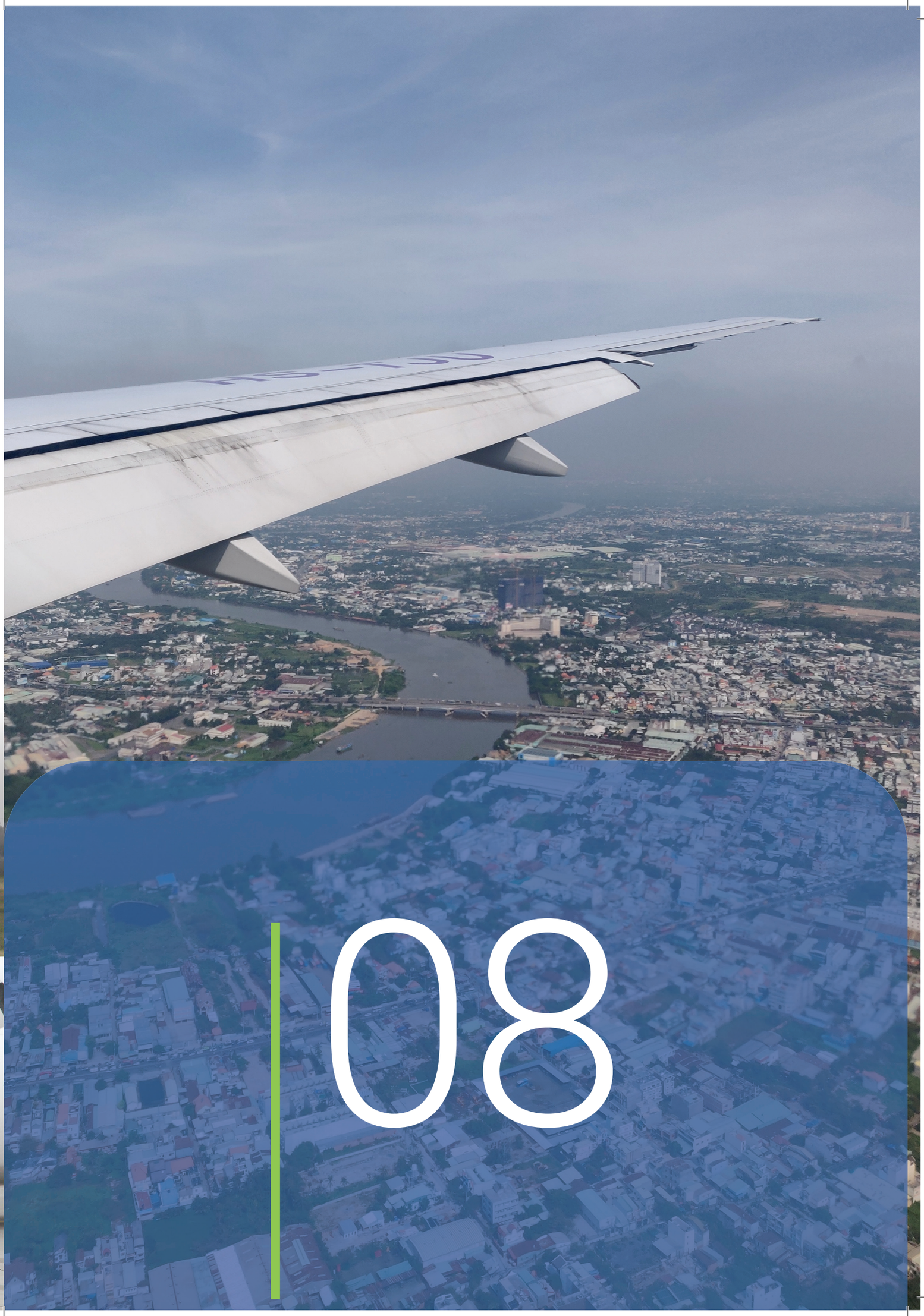
Готовина на крају периода износила је 2.568.046 хиљада динара.

Табела 13. Извештај о новчаним токовима у периоду од 1. 1. до 31. 12. 2024. године (у 000 РСД)

Позиција	Износ	
	Текућа година	Претходна година
А. ТОКОВИ ГОТОВИНЕ ИЗ ПОСЛОВНИХ АКТИВНОСТИ		
I. Приливи готовине из пословних активности (1 до 4)	**15.125.902**	**14.576.827**
1. Продаја и примљени аванси у земљи	862.639	860.317
2. Продаја и примљени аванси у иностранству	13.552.651	12.997.329
3. Примљене камате из пословних активности	34.156	11.572
4. Остали приливи из редовног пословања	676.456	707.609
II. Одливи готовине из пословних активности (1 до 8)	**12.544.197**	**11.527.919**
1. Исплате добављачима и дати аванси у земљи	1.750.132	1.747.379
2. Исплате добављачима и дати аванси у иностранству	1.085.176	1.016.929
3. Зараде, накнаде зарада и остали лични расходи	9.205.934	7.943.366
4. Плаћене камате у земљи	9.009	41.284
5. Плаћене камате у иностранству	239.775	193.220
6. Порез на добитак	254.171	585.741
7. Одливи по основу осталих јавних прихода		
8. Остали одливи из пословних активности		
III. Нето прилив готовине из пословних активности (I-II)	**2.581.705**	**3.048.908**
IV. Нето одлив готовине из пословних активности (II-I)		**-**

Позиција	Износ	
	Текућа година	Претходна година
Б. ТОКОВИ ГОТОВИНЕ ИЗ АКТИВНОСТИ ИНВЕСТИРАЊА		
I. Приливи готовине из активности инвестирања (1 до 5)	-	-
1. Продаја акција и удела		
2. Продаја нематеријалне имовине, некретнина, постројења, опреме и биолошких средстава		
3. Остали финансијски пласмани		
4. Примљене камате из активности инвестирања		
5. Примљене дивиденде		
II. Одливи готовине из активности инвестирања (1 до 3)	**1.466.930**	**2.123.062**
1. Куповина акција и удела		
2. Куповина нематеријалне имовине, некретнина, постројења, опреме и биолошких средстава	1.466.930	2.123.062
3. Остали финансијски пласмани		
III. Нето прилив готовине из активности инвестирања (I-II)		
IV. Нето одлив готовине из активности инвестирања (II-I)	**1.466.930**	**2.123.062**
В. ТОКОВИ ГОТОВИНЕ ИЗ АКТИВНОСТИ ФИНАНСИРАЊА		
I. Приливи готовине из активности финансирања (1 до 7)	**163.968**	**1.175.617**
1. Увећање основног капитала		
2. Дугорочни кредити у земљи		
3. Дугорочни кредити у иностранству	163.968	1 175.617
4. Краткорочни кредити у земљи		
5. Краткорочни кредити у иностранству		
6. Остале дугорочне обавезе		
7. Остале краткорочне обавезе		
II. Одливи готовине из активности финансирања (1 до 8)	**1.399.204**	**2.465.848**
1. Откуп сопствених акција и удела		
2. Дугорочни кредити у земљи	501.500	1 663.649
3. Дугорочни кредити у иностранству	448.027	361.283
4. Краткорочни кредити у земљи		
5. Краткорочни кредити у иностранству		
6. Остале обавезе	449.677	440.916
7. Финансијски лизинг		
8. Исплаћене дивиденде		

Позиција	Износ	
	Текућа година	Претходна година
III. Нето прилив готовине из активности финансирања (I-II)		
IV. Нето одлив готовине из активности финансирања (II-I)	**1.235.236**	**1.290.231**
Г. СВЕГА ПРИЛИВ ГОТОВИНЕ	**15.289.870**	**15.752.444**
Д. СВЕГА ОДЛИВ ГОТОВИНЕ	**15.410.331**	**16.116.829**
Ђ. НЕТО ПРИЛИВ ГОТОВИНЕ		
Е. НЕТО ОДЛИВ ГОТОВИНЕ	120.461	364.385
Ж. ГОТОВИНА НА ПОЧЕТКУ ОБРАЧУНСКОГ ПЕРИОДА	2.695.997	3.063.199
З. ПОЗИТИВНЕ КУРСНЕ РАЗЛИКЕ ПО ОСНОВУ ПРЕРАЧУНА ГОТОВИНЕ	640	96
И. НЕГАТИВНЕ КУРСНЕ РАЗЛИКЕ ПО ОСНОВУ ПРЕРАЧУНА ГОТОВИНЕ	8.130	2.913
Ј. ГОТОВИНА НА КРАЈУ ОБРАЧУНСКОГ ПЕРИОДА	**2.568.046**	**2.695.997**



08

Нефинансијско извештавање

У складу са уведеном европском праксом, нефинансијско извештавање је интегрисано у токове домаћег законодавства усвајањем измена и допуна Закона о рачуноводству.

По том основу, нефинансијски извештај садржи све оне „информације неопходне за разумевање развоја, пословних резултата и положаја правног лица, као и резултата његових активности које се односе 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, 99/11, 83/14, 5/15, 44/18, 95/18, 91/19 и 109/21), Закона о привредним друштвима Црне Горе („Службени лист РЦГ“, бр. 6/02, 17/07, 80/08, 40/10, 36/11, 65/20), Закона о ваздушном саобраћају Републике Србије („Службени гласник РС“, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 – др. закон, 83/18, 9/20, 62/23), Закона о ваздушном саобраћају Црне Горе („Службени лист ЦГ“, бр. 66/08, 30/12, 30/17 и 82/20), 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 д. о. о, 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 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 4/05), и у складу са Мултилатералним споразумом о рутним накнадама („Службени лист СЦГ“ – Међународни уговори, број 4/05), Република Србија и Црна Гора су, од 1. јула 2007. године, интегрисане у систем EUROCONTROL) који примењује 41 земља 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 остварује приход од рутних накнада.

Јединствени систем који примењује 41 земља чланица EUROCONTROL-а, којим је суштински дефинисан пословни модел SMATSA, 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 доследну 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 фунционисањем система, као и трошкови EUROCONTROL).

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 наканде за све земље чланице доноси EUROCONTROL Проширена комисија (Enlagred 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“, број 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).

SMATSA је и током 2024. 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, као одговора на захтеве повећаног обима саобраћаја.

8.1 Политике које се примењују унутар SMATSA

У погледу Закона о рачуноводству („Службени гласник РС“, бр. 73/19 и 44/21 – др. закон) и увођења Нефинансијског извештавања, а на основу члана 37. став 3, одељци 2. и 3, у наставку је приказано на који начин SMATSA послује и које политике примењује.

8.1.1 Успостављене политике унутар SMATSA

SMATSA послује као пружалац ATM/ANS услуга и функција, као организација за обуку особља пружалаца услуга у ваздушној пловидби, као пружалац услуге калибраже уређаја и система из ваздуха и као организација за обезбеђивање континуиране пловидбености. Као таква је успоставила и одржава менаџмент систем, који обухвата управљање безбедношћу (SMS), менаџмент квалитетом (QMS), праћење усаглашености (CM), управљање обезбеђивањем (SeMS), менаџмент безбедношћу и здрављем на раду (OHS), менаџмент животном средином (EMS) и менаџмент ризицима (RMS).

Политика менаџмент система даје опис свеобухватне филозофије и принципа у погледу безбедности, културе поверења, квалитета, обезбеђивања, безбедности и здравља на раду, заштите животне средине и ризика.

Главни циљ SMATSA, 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 у надлежности SMATSA, до практично прихватљивог нивоа (As Low As Reasonably Practicable).

У складу са расположивим и прикупљеним подацима о догађајима, може се констатовати да је SMATSA током 2024. године пословала у оквиру дефинисаних / прихваћених нивоа безбедности.

У 2024. години донет је правилник HUM.PRA.015 – Етички кодекс и правила понашања запослених. Овим кодексом утврђени су етички принципи и правила понашања запослених и на други начин радно ангажованих лица у SMATSA, са циљем очувања и унапређења

њиховог достојанства и угледа професије, као и ради очувања и унапређења пословног угледа и интегритета SMATSA.

На основу Закона о спречавању корупције и Упутства за израду и спровођење Плана интегритета, у SMATSA донета је Одлука о именовању лица која ће обављати послове координације у вези са доношењем, спровођењем и извештавањем о спровођењу Плана интегритета. Формирана је и Радна група за израду Плана интегритета у трећем циклусу и на њихов предлог усвојен је План интегритета SMATSA, који је Агенција за спречавање корупције примила и прихватила. Такође, на основу Закона о спречавању корупције и Упутства за израду и спровођење плана интегритета, SMATSA донела је Одлуку којом је усвојен Извештај о спровођењу плана интегритета која је предата Агенцији за спречавање корупције.

8.1.2 Људски ресурси

Управљање људским ресурсима (Human Resources Management – HRM) представља свеобухватан и кохерентан приступ у процесу регрутовања и селектовања кандидата ради радног ангажовања, као и у процесу развоја запослених у компанији. То је логичан и организован, јасан и разумљив след активности базиран на пословној политици, стратегији пословања, потребама и развоју компаније.

Узимајући у обзир да су запослени основни ресурс спровођења пословних активности у компанији, SMATSA је, у складу са политиком и стратегијом развоја, као и на основу дефинисаног Пословног плана, успоставила систем управљања људским ресурсима.

Основни циљ успостављања система управљања људским ресурсима је обезбеђивање оптималног броја извршилаца са адекватним знањима, вештинама, и способностима за обављање својих послова и задатака на безбедан, ефикасан, сталан и одржив начин.

Посвећеност SMATSA се огледа кроз примену најсавременијих одобрених метода у процесима функција управљања људским ресурсима који произилазе из системског планирања процеса регрутације љуских ресурса, систематизације послова и задатака, као и заштите и безбедности на раду.

Документом којим су ближе утврђена права, обавезе и одговорности послодавца у сегменту безбедности и здравља на раду у SMATSA односи се на Правилник о безбедности и здрављу на раду. Методологије које се користе за управљање ризицима на радном месту обухватају идентификацију опасности и штетности, анализу њиховог појављивања и процену насталих последица, процену ризика, уз предлог мера за елиминисање или смањење нивоа ризика, праћење ефекта предузетих мера.

Идентификација опасности и процена ризика на радном месту врши се за сва радна места осматрањем, разговором са запосленима и утврђивањем стварног стања на радном месту. Идентификоване опасности, процена ризика и мере за безбедан и здрав рад на радном месту дефинисане су Актом за процену ризика на радним местима.

Када је реч о обуци ваздухопловног кадра, SMATSA је са Ваздухопловном академијом потписала Уговор о дуалном моделу образовања и пословно-техничкој сарадњи. Упис нових класа КЛ на почетну обуку (Initial Training) за стицање дозволе студента КЛ/дозволе КЛ и одговарајућих овлашћења студената који су уписани за потребе SMATSA врши се на студијском програму (програм основних струковних студија – Контрола летења) по дуалном

моделу образовања на Високој школи струковних студија Ваздухопловна академија. Одговарајуће овлашћење за аеродромску инструменталну контролу летења за торањ (ADI/TWR) се стиче у складу са сертификатом Центра за обуку ANS особља тј. по његовим одобреним и сертификованим програмима и плановима почетне обуке. У том смислу, састанци и билатерална сарадња са Ваздухопловном академијом одржава се непрекидно, по разним питањима везаним за модуле спровођења наставе.

У складу са устаљеном праксом и потписаним Уговором о пословно-техничкој сарадњи са Саобраћајним факултетом Универзитета у Београду, у Центар за обуку ANS особља долазе студенти завршних година (III и IV) са Одсека за ваздушни саобраћај и транспорт Саобраћајног факултета Универзитета у Београду или са Ваздухопловне академије (III и IV година средње школе) по основу њиховог захтева уз одобрење директора SMATSA. Током 2024. године су на основу Протокола о сарадњи закљученог између Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Универзитета у Београду и Уговора о пословно-техничкој сарадњи закљученог са Саобраћајним факултетом Универзитета у Београду, организоване су и спровођене стручне праксе у ОЈ SMATSA.

У складу са налазима са провере ДЦВ-а и АЦВ-а, у 2024. години је донета и нова верзија документа за обуку запослених који обављају послове и задатке подршке пружању услуга, обавеза ОЈ да израђују, доносе и ажурирају планове обука запослених, као и надлежности руководилаца ОЈ у процесима дефинисања, планирања и спровођења обука запослених у ОЈ којима руководе.

Овом верзијом документа успоставља се списак ОЈ у којима се спроводе послови и задаци подршке пружању услуга, обавеза тих ОЈ да израђују, доносе и ажурирају планове обука запослених, као и надлежности руководилаца ОЈ у процесима дефинисања, планирања и спровођења обука запослених у ОЈ којима руководе. Такође, дефинисан је списак програма обука за појединачне ОЈ у складу са процедуром за праћење обука и усавршавање запослених.

Предавање у Центру за обуку особља се врши на основу одобрених планова и програма и наставног материјала Директората Цивилног ваздухопловства Републике Србије. У оквиру основне обуке, Центар користи материјале EUROCONTROL које плаћа на основу потписаног трогодишњег уговора.

Када је реч о погодностима и бенефицијама запослених током 2024. године потписани су Споразум о продужењу рока важења Колективног уговора (21. 6. 2024. године) и 2 (два) анекса Колективног уговора (Анекс IV од 3. 7. 2024. године и Анекс V од 20. 9. 2024. године). Спроведене су све одредбе Колективног уговора и припадајућих анекса.

Што се тиче заштита здравља запослених SMATSA у оквиру својих надлежности спроводи активности везане за организацију и евиденцију лекарских прегледа контролора летења и пилота и активности надзора злоупотребе психоактивних супстанци (ПАС), у складу са одредбама Закона о ваздушном саобраћаја и припадајућим подзаконским актима.

Послови организације и спровођења промоције здравља запослених (систематски прегледи, специјалистички прегледи и слично) у SMATSA врше се у оквиру послова додатног приватног здравственог осигурања.

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

У следећој табели, приказана је структура запослених на крају 2024. године према квалификационој структури и дозволама / потврдама особља за пружање услуга у ваздушној пловидби.

Табела 14. Структура запослених по квалификацијама

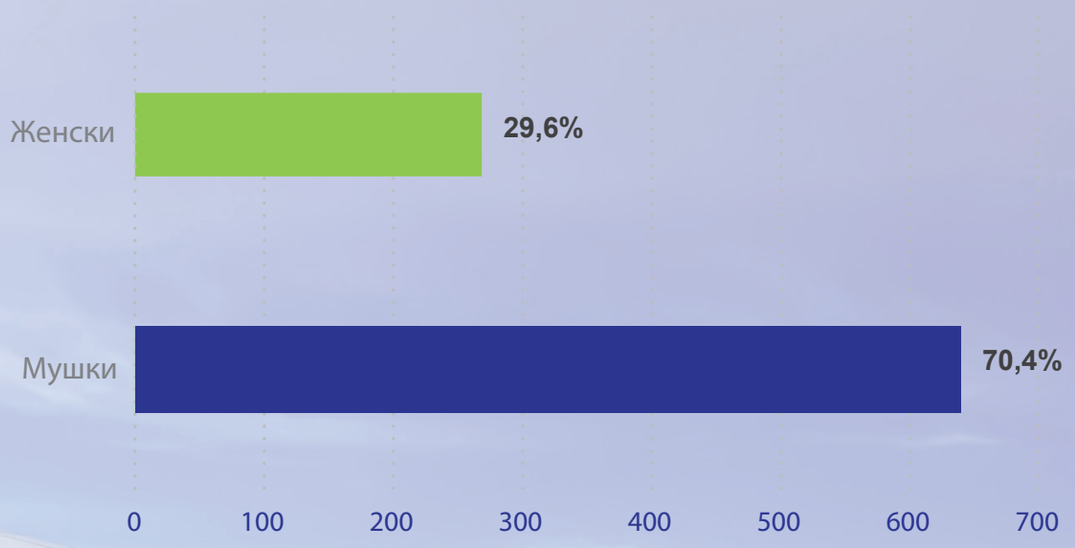
КВАЛИФИКАЦИОНА СТРУКТУРА	БРОЈ ЗАПОСЛЕНИХ
VIII	**5**
VII укупно	**360**
VII + ШКОЛА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА	90
VII + дозвола (VTO) ваздухопловно-техничког особља	77
VII + потврда (VMO) ваздухопловно-метеоролошког особља	41
VII	152
VI укупно	**53**
VI + ШКОЛА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА	27
VI + дозвола (VTO) ваздухопловно-техничког особља	11
VI + потврда (VMO) ваздухопловно-метеоролошког особља	2
VI	13
V	3
IV укупно	**488**
IV + ШКОЛА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА	371
IV + дозвола (VTO) ваздухопловно-техничког особља	66
IV + потврда (VMO) ваздухопловно-метеоролошког особља	43
IV	8
III	**3**
I	**1**
Укупно	**913**

У следећој табели, приказана је структура запослених на крају 2024. године према броју запослених по секторима.

Табела 15. Структура запослених по секторима

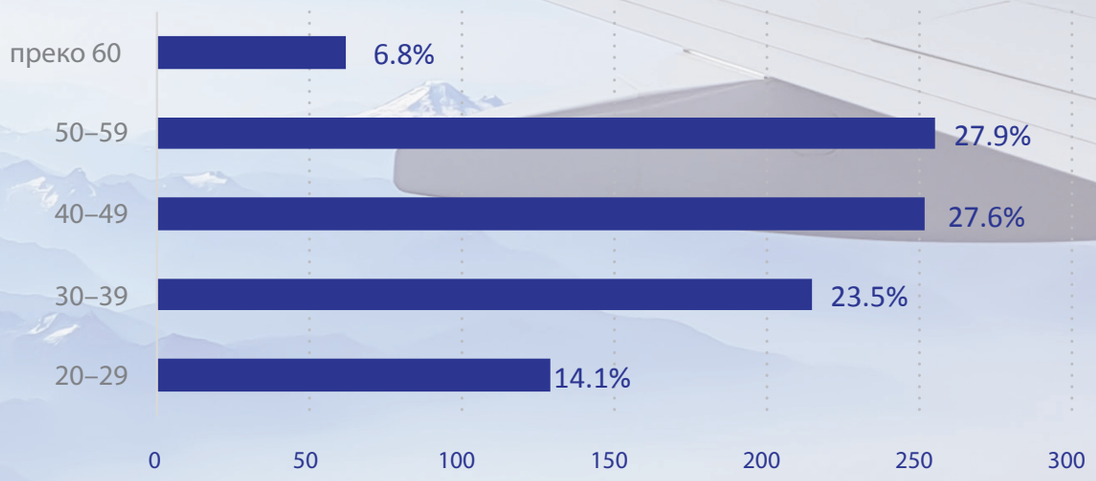
СЕКТОРИ	БРОЈ ЗАПОСЛЕНИХ
Сектор за управљање ваздушним саобраћајем, метеоролошке услуге и услуге ваздухопловног информисања – AMI	81
Сектор за обласну контролу летења ЦКЛ Београд – ACC	179
Сектор за терминалне и аеродромске контроле летења – TER	356
Сектор за ваздухопловну технику – CNS	120
Сектор за менаџмент системе – SMS	25
Сектор за информационе и комуникационе технологије – ICT	14
Сектор за обуку ваздухопловног особља – TRE	26
Служба за калибражу – CAL	11
Сектор за инвестиционе послове – INV	19
Сектор за економске и финансијске послове – FIN	30
Интерна ревизија – IRV	1
Сектор за људске ресурсе, правне и опште послове – HUM	39
Центар за стратешки развој и међународну сарадњу – STM	3
Кабинет – KAB	9
Укупно:	**913**

На следећој слици, приказана је структура запослених на крају 2024. године према полу.



Слика 17.
Структура запослених према полу

На следећој слици, приказана је структура запослених на крају 2024. године према старосној структури.



Слика 18.
Старосна структура запослених

8.1.3 Управљање ризицима

Управљање ризицима се у SMATSA спроводи на више нивоа, а детаљно је дато у оквиру процедуре RMS.PROC.001 – Управљање ризицима пословних процеса.

Узимајући у обзир специфичност пословних процеса, као и различитост услова у којима се пословни процеси реализују, процена ризика пословних процеса у SMATSA се врши у свим организационим јединицама појединачно и спроводи се континуирано.

У оквиру система управљања безбедношћу (Safety Management System – SMS), третирају се безбедносни ризици, односно уочавају се опасности које могу да доведу до угрожавања безбедности ваздухоплова, односно до догађаја узрокованог од стране ATM. У управљању променама које могу утицати на ниво безбедносног ризика, идентификују се потенцијалне опасности и предузимају мере за њихово управљање. Систем управљања обезбеђивањем у ваздухопловству (SeMS) бави се ризицима који могу утицати на објекте, ресурсе, особље или ИТ системе, у смислу угрожавања, оштећења или уништења. У склопу менаџмента безбедношћу и здрављем на раду, врши се процена ризика у односу на радну средину, односно третирају се опасности које из радне средине (са радног места) могу имати потенцијални утицај на здравље, обољевање или повреде запослених.

У оквиру система менаџмента животном средином (Environment Management System – EMS), третирају се ризици са становишта штетног утицаја на животну средину, односно анализира се утицај свих активности SMATSA на животну средину.

У оквиру праћења усаглашености (Compliance Monitoring) за процес обуке контролора летења, управља се организационим ризицима, односно опасностима које могу да доведу до неусаглашености са важећим захтевима регулативе, односно до губитка сертификата SMATSA као организације за обуку контролора летења.

У SMATSA као један од сегмената менаџент система, успостављен је и систем управљања пословним ризицима у складу са међународно признатом и научно утемељеном методологијом и стандардом. То је важан стратешки алат који је подршка код одлучивања ради постизања постављених циљева пословања и осигуравања дугорочне одрживости организације у свим пословним аспектима. Базира се на анализи окружења и контекста пословања организације и на анализи утврђених пословних циљева како би се идентификовале опасности и проценили ризици. Као резултат процеса, израђен је и одржава се регистар ризика, дефинисане су мере њиховог умањења, врши се надзор, комуникација и извештавање, као и континуирано праћење и ревидирање читавог процеса. Пословни ризици обухватају могуће опасности које би угрозиле пословање SMATSA, а обрађени су сценарији ризика из следећих области: стратешко планирање, оперативни послови – пружање услуга, технолошки развој, финансијски послови, информационо-комуникационе технологије, људски ресурси.

У оквиру процеса стратешког планирања, кроз стратешка документа SMATSA, дефинишу се стратешки пословни циљеви. Кроз Пословну стратегију SMATSA, утврђују се стратешки приоритети, када се врши и идентификација опасности које могу да угрозе њено остварење. Стратешки приоритети се детаљније разрађују кроз петогодишњи Стратешки план пословања, дефинисањем пословних циљева (business objective – BO), односно пословних пројеката (business projects – BP). На овом нивоу, врши се оцењивање пословних ризика који су идентификовани на нивоу пословних циљева, односно ризици идентификовани на нивоу приоритетних инвестиционих пројеката.

У оквиру процеса управљања инвестиционим пројектима, врши се идентификација опасности, односно процена ризика који током планирања и имплементације инвестиционих улагања (инвестиционих пројеката или улагања инвестиционог карактера), могу да доведу у питање њихову реализацију (пробијање рокова, недостак / нерасположивост људи као кључних носилаца свих активности, сложеност процеса прикупљања документационе основе пројекта, финансирање пројекта, утицај на друге пројекте и слично).

Уопштено, процес управљања ризицима се састоји од следећих корака:

1. идентификовање ризика,
2. процена ризика,
3. третман ризика (одговор на ризик),
4. праћење и извештавање о ризицима.

Приликом идентификовања ризика, разматрају се различита подручја, као могући потенцијални извори ризика, а то су: финансијски систем, планирање и процеси, екстерно, правно или политичко окружење, техничко-технолошки оквир, људски ресурси, инфраструктура, информационо-комуникационе технологије и сл.

Након што су идентификовани, ризици се процењују како би се извршила њихова категоризација и одредили приоритети и мере третмана. Процена самих ризика врши се кроз процену утицаја и вероватноће појављивања, док се њихова категоризација изводи укрштањем утицаја и вероватноће.

Третман ризика представља одређивање мера за управљање најзначајнијим ризицима, односно дефинисање радњи које је потребно предузети како би се ризик ограничио на прихватљив ниво или смањио његов утицај или вероватноћа појављивања.

Врши се континуирано праћење свих идентификованих ризика, укључујући и праћење спровођења мера за смањење ризика. Све активности у вези са управљањем ризицима се документују и врши се редовно извештавање и преиспитивање на нивоу Комитета за менаџмент системе.Током 2024. године у оквиру пројекта Унапређење Cyber Security TopSky-ATC система, спровођене су активности на пословима Cybersecurity Governance, конкретно процене ризика по питању информационе безбедности за ATM систем. У сарадњи са Thales Cyber Solutions, спровођене су радионице ради идентификовања сценарија опасности и претњи (fear events) по инфромациону безбедност, анализирани су сајбер ризици, спровођени су тестови пенетрације, као и одити ATM и ИКТ мреже, за потребе Cybersecurity monitoring функције. Анализа ризика базирана је на ISO 27005 методологији, која је истовремено у складу са Part-IS регулативом (EU) 2023/203.

8.1.4 Заштита животне средине

Политика заштите животне средине у SMATSA заснована је на захтевима стандарда SRPS ISO 14001:2015, а потврда реализације захтева потврђена је кроз екстерно сертификовани систем менаџмента животном средином – EMS.

Систем EMS обухвата контекст пословања SMATSA у оквиру предмета и подручја примене узимајући у обзир захтеве заинтересованих страна.

Политика животне средине интегрисана је у политику менаџмент система MS.POL.001, док су поступци управљања животном средином описани у оквиру Пословника о заштити животне средине EMS.MAN.001, а детаљније обрађени кроз процедуре EMS.PROC.001-005.

Систем менаџмента животном средином је у процесу усклађивања са захтевима за климатске промене који су саставни део нове допуне, односно измене стандарда ISO SRPS 14001:2015 из априла 2024. године.

SMATSA у оквиру своје основне и додатне делатности проширује контекст пословања који се односе на активности које могу довести до смањења емисије гасова са ефектом стаклене баште чиме се даје допринос ублажавању климатских промена.

Подстакнути сталним унапређењем пословних процеса побољшавамо и систем менаџмента животном средином – EMS, успостављамо циљеве и вреднујемо учинке у заштити животне средине.

Проактивним приступом и сарадњом са заинтересованим странама посвећени смо:

- ефикасној употреби ресурса и смањењу емисија гасова стаклене баште;
- сарадњи са заинтересованим странама кроз учешће у активностима на смањењу буке за аеродром Београд;
- одрживом управљању употребљеним ресурсима и праћењу животног циклуса производа;
- одвијању пословних процеса и реализацији пројеката усклађених са европском регулативом, националним законским захтевима држава оснивача SMATSA и осталим захтевима у области заштите животне средине;
- контроли свих аспеката који могу да имају утицај на климатске промене, квалитет ваздуха, воде и земљишта и очување природних карактеристика;
- подизању свести и едукацији запослених и спољно ангажованих пословних сарадника о поступању у складу са пословном политиком SMATSA у области заштите животне средине.

Руководство SMATSA посвећено је унапређењу стања животне средине и одрживом пословању, унапређењу комуникације са заинтересованим странама, као и пружању подршке акцијама друштвено одговорног пословања (Corporate Social Responsibility – CSR).

09 Ознаке и скраћенице

ACC	Area Control Center (Обласна контрола летења)
ACS	Area Control Surveillance (Надзорна обласна контрола)
ADI	Aerodrome Control Instrument (Инструментална аеродромска контрола)
AD WRNG	Aerodrome Warning (Упозорење за аеродром)
AIM	Aeronauical Information Management (Управљање ваздухопловним информацијама)
AIRAC	Aeronautical Information Regulation And Control (Регулисање и контрола ваздухопловних информација)
AIRMET	AIRman's METeorological Information (Метеоролошке информације за ваздухопловце)
AIS	Aeronautical Information Sevices (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)
APP	Approach Control (Прилазна контрола летења)
ARS	Special air-report (Специјални извештај из ваздуха)
ARTAS	ATM Surveillance Tracker And Server (Надзор примаоца и сервера)
ASM	Air Space Management (Управљање ваздушним простором)
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 (Удружење авиокомпанија Еврпске уније)
BP	Business Project (Пословни пројекат)
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)
CIFS	Common Internet File System (Систем за дељење фајлова)

CM	Context Management (Управљање садржајем)
CNS	Communication, Navigation and Surveillance (Услуге комуникације, навигације и надзора)
CPDLC	Controller Pilot Data Link Communications (Комуникација између контролора летења и пилота)
DME	Distance Measuring Equipment (Уређај за мерење одстојања)
DPS	Data Processing System (Систем за обраду података лета)
EAD	European AIS Database (Европска AIS база података)
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)
EURO-CONTROL	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)
FIR	Flight Information Region (Област информисања у лету)
FRA	Free Route Airspace (Простор слободног планирања рута)
FPD	Flight Procedure Design (Пројектовање процедура инструменталног летења)
GMC	Ground Movement Control (Контрола кретања на земљи)
HUM	Human Resources (Сектор за људске ресурсе, правне и опште послове)
IATA	The International Air Transport Association (Међународна асоцијација за ваздушни транспорт)
IBL	Application software for meteorological workstations with hardware from IBL manufacturer (Апликативни софтвер за прогностичке радне станице са хардвером произвођача IBL)
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 огранизација 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)
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	Ponikve Airport (Аеродром Ужице / Поникве)
LYVR	Vrsac Airport (Аеродром Вршац)
MESSIR	Application software for meteorological workstations with hardware from COROBOR manufacturer (Апликативни софтвер за прогностичке радне станице са хардвером произвођача COROBOR)
MET	Aeronautical Meteorological Services (Ваздухопловне метеоролошке услуге)
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)
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 телекомуникационих средстава, 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 летачких операцијама)
PAMS	Publish AIP Management System (Менаџмент сервис за објављивање ваздухопловних информација)
PAR	Planning, Analysis and Reporting Department Одељење за планирање, анализу и извештавање
PBN	Performance-based navigation (Навигација заснована на перформансама)
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)
SAT	Site Acceptance Test (Пријем на локацији)
SAWAS	Serbian Airports Weather Acquisition System (Софтверски пакет за аквизицију, мониторинг, генерисање и дистрибуцију ваздухопловних метеоролошких извештаја)
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)
SIGMET	Significant Meteorological Information (Значајне метеоролошке информације)
SMATSA	Serbia and Montenegro Air Traffic Services SMATSA llc (Контрола летења Србије и Црне Горе SMATSA д. о. о. Београд)

SMS	Safety Managment System (Систем управљања безбедношћу)
SSR	Secondary Surveillance Radar (Секундарни надзорни радар)
STO	Strategic Objective (Стратешки циљ)
TAF	Aerodrome forecast (Прогноза за аеродром)
TAR	Terminal Area Radar (Терминални радар)
TER	Terminal and Aerodrome Control Sector Сектор за терминалне и аеродромске контроле летења
TRE	ANS Personnel Training Center Сектор за обуку ваздухопловног особља
TWR	Tower (Торањ)
UHF	Ultra High Frequency (Ултра висока фреквенција)
VCS	Voice Communication System (Систем за говорну комуникацију)
VHF	Very High Frequency (Врло висока фреквенција)
АНТ	Аеродром Никола Тесла
АКЛ	Аеродромска контрола летења
АЦВ	Агенција за цивилно ваздухопловство Црне Горе
ВА	Висока школа струковних студија Ваздухопловна академија
ВС	Војска Србије
ВМО	Ваздухопловно метеоролошко особље
ВТО	Ваздухопловно техничко особље
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
МГСИ	Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре
МСФИ	Међународни стандард финансијског извештавања
НОКС	Азотни оксиди
ОЈ	Организациона јединица
ПСС	Полетно-слетна стаза
РС	Радарска станица
СОКС	Сумпорни оксиди
ТК	Телекомуникације
ТКЦ	Телекомуникациони центар
ЦКЛ	Центар контроле летења

10 Индекс табела и слика

10.1 Индекс табела

Табела 1. Реализације обука у оквиру Центра за обуку ANS особља у 2024. години 32

Табела 2. Реализација планираних активности у 2024. години у оквиру TRE 34

Табела 3. Реализоване обуке у 2024. години у оквиру MET 35

Табела 4. Циљане и остварене вредности SMS индикатора по захтеву ДЦВ за 2024. годину 42

Табела 5. Циљане и остварене вредности индикатора безбедности по захтеву ДЦВ за 2024. годину 43

Табела 6. Прихватљиви и остварени сигурносни (процесни) индикатори за 2024. годину по захтеву АЦВ 45

Табела 7. Вредности индикатора капацитета у 2024. години 46

Табела 8. Анализа испуњености циљева квалитета за 2024. годину 50

Табела 9. Додатни показатељи / индикатори успешности у 2024. години 53

Табела 10. Резултати анкете о задовољству корисника услуга калибраже ЗРНС из ваздуха у 2024. години 59

Табела 11. Биланс успеха за период од 1. 1. до 31. 12. 2024. године (у 000 РСД) 61

Табела 12. Биланс стања на дан 31. 12. 2024. године (у 000 РСД) 64

Табела 13. Извештај о новчаним токовима у периоду од 1. 1. до 31. 12. 2024. године (у 000 РСД) 66

Табела 14. Структура запослених по квалификацијама 75

Табела 15. Структура запослених по секторима 76

10.2 Индекс слика

Слика 1. Територија изнад које SMATSA пружа услуге у ваздушној пловидби 12

Слика 2. Укупан број IFR летова у периоду од 2019. до 2024. године 14

Слика 3. Број IFR прелета и полетања / слетања у периоду од 2019. до 2024. године 15

Слика 4. Расподела IFR летова у 2024. години 15

Слика 5. Вршни дан и вршни сат у периоду од 2019. до 2024. године 16

Слика 6. Учешће појединих типова ваздухоплова у 2024. години 16

Слика 7. Број IFR полетања и слетања по аеродромима у периоду од 2019. до 2024. године 17

Слика 8. Расподела саобраћаја по аеродромима у 2024. години 17

Слика 9. Број IFR летова у ваздушном простору надлежности SMATSA по земљама полетања / слетања у 2023. и 2024. години 18

Слика 10. Број наплативих сервисних јединица у периоду од 2019. до 2024. године 19

Слика 11. Просечна дужина лета и просечан MTOW у FIR Београд у периоду од 2019. до 2024. године 19

Слика 12. Јединица рутне накнаде у 2024. години 20

Слика 13. Просечно време кашњења по IFR лету у FIR Београд генерисано ATM-ом у 2023. и 2024. години 47

Слика 14. Разлози кашњења у FIR Београд у 2024. години 47

Слика 15. KEA – индикатор одступања стварне путање лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2024. години 49

Слика 16. KEP – индикатор одступања путање у последњем поднетом плану лета у односу на путању по великом кругу у Србији и Црној Гори у 2024. години 49

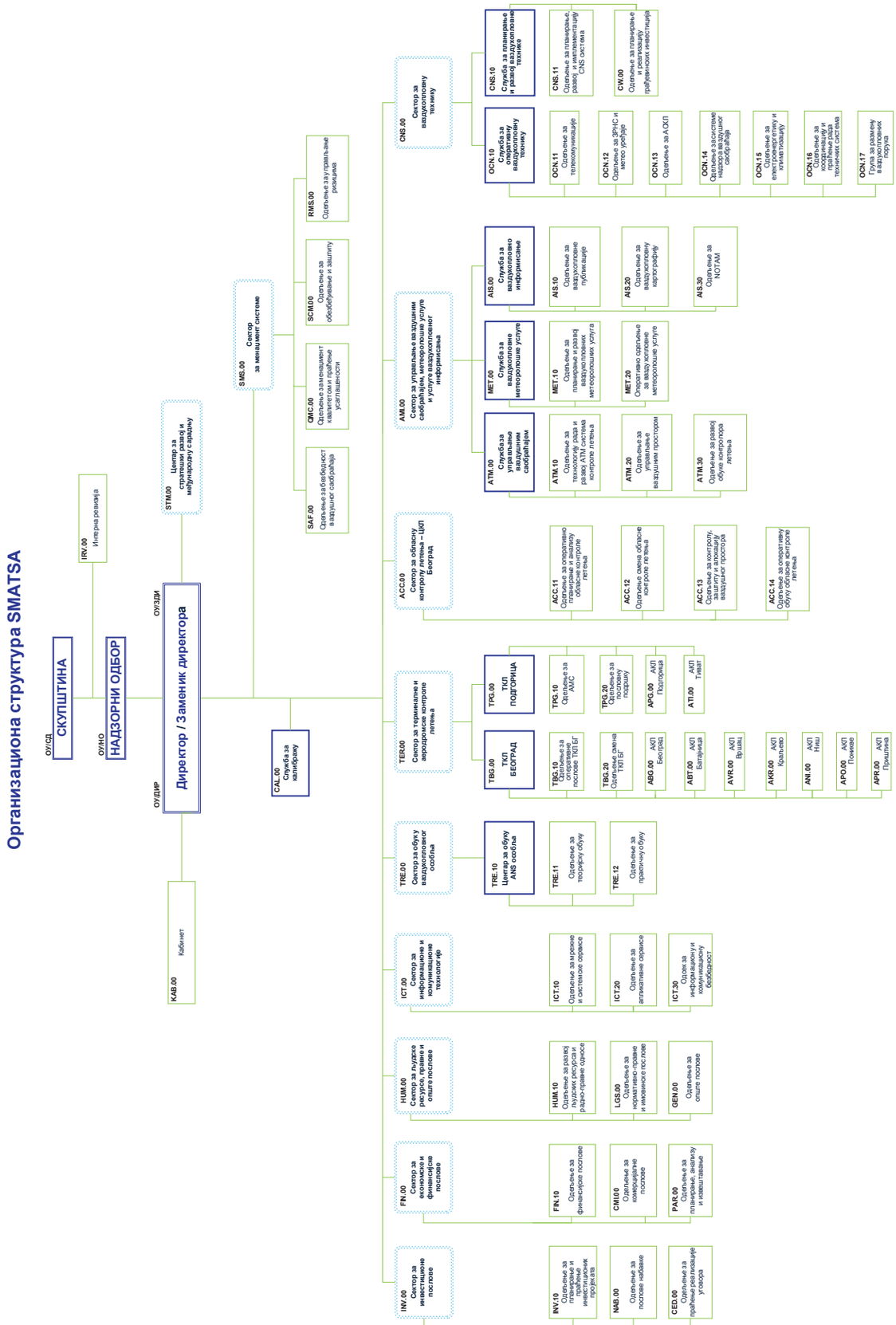
Слика 17. Структура запослених према полу 77

Слика 18. Старосна структура запослених 77

11 Прилози

Р. бр.	Назив прилога	Број страна прилога
1.	Организациона структура SMATSA	1
2.	Одлука EUROCONTROL Проширене комисије бр. 23/176 од 28. 11. 2023. године	2

11.1 Прилог 1 – Организациона структура SMATSA



11.2 Прилог 2 – Одлука EUROCONTROL Проширене комисије бр. 23/176 од 28. 11. 2023. године

EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION

EUROCONTROL

- Decisions of the enlarged Commission -

DECISION N°23/176

relating to the determination of the unit rates for the period of application commencing 1 January 2024

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 5.2 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 2024.

Done at Brussels on 28 November 2023,

Levan Karanadze
President of the Commission

Unit rates applicable from 1 January 2024

ZONE	Global unit rate euro	Exchange rate applied 1 euro =	
Belgium / Luxembourg *	112,19	-/-	
Germany *	80,25	-/-	
France *	70,99	-/-	
United Kingdom	87,40	0,861581	GBP
Netherlands *	95,26	-/-	
Ireland *	28,89	-/-	
Switzerland	119,54	0,959500	CHF
Portugal Lisboa *	44,26	-/-	
Austria *	65,94	-/-	
Spain Continental *	62,73	-/-	
Spain Canary *	50,38	-/-	
Portugal Santa Maria *	8,49	-/-	
Greece *	29,38	-/-	
Türkiye **	32,04	-/-	
Malta *	27,98	-/-	
Italy *	68,88	-/-	
Cyprus *	34,93	-/-	
Hungary	28,30	386,286	HUF
Norway	47,35	11,4432	NOK
Denmark	67,56	7,45448	DKK
Slovenia *	67,15	-/-	
Romania	45,06	4,96400	RON
Czech Republic	66,15	24,3528	CZK
Sweden	74,66	11,8272	SEK
Slovak Republic *	59,58	-/-	
Croatia *	36,21	-/-	
Bulgaria	30,85	1,95514	BGN
North Macedonia	47,51	61,2257	MKD
Moldova	227,66	19,1162	MDL
Finland *	57,24	-/-	
Albania	48,97	106,332	ALL
Bosnia and Herzegovina	26,33	1,95505	BAM
Serbia / Montenegro / KFOR	37,11	117,099	RSD
Lithuania *	63,17	-/-	
Poland	54,49	4,59894	PLN
Armenia	47,55	411,704	AMD
Latvia *	44,53	-/-	
Georgia	23,81	2,79556	GEL
Estonia *	50,64	-/-	
Ukraine	47,90	39,3572	UAH
Ukraine South	18,84	39,3572	UAH

** : State participating in the EMU.*
*** : State establishing its cost base in euro.*

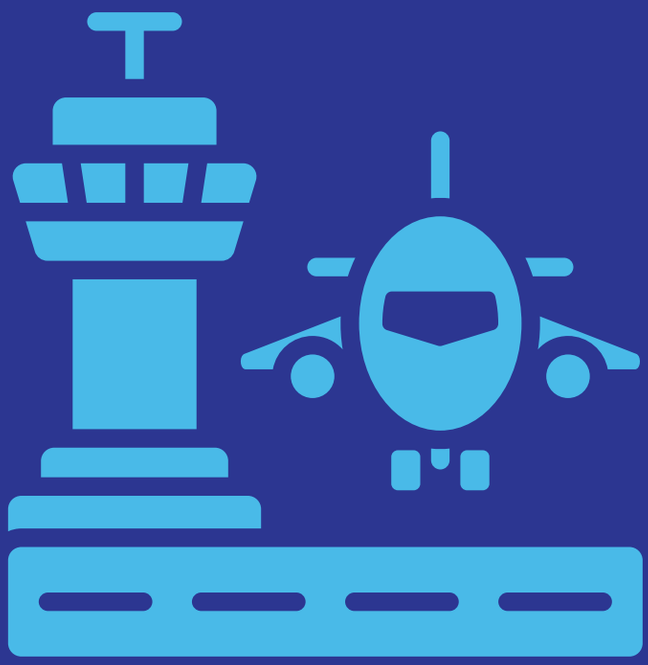
23-176 EN

Белешке

Белешке

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



КОНТРОЛА ЛЕТЕЊА
СРБИЈЕ И ЦРНЕ ГОРЕ

SMATSA ДОО БЕОГРАД