



LETNO POROČILO 2019



KAZALO

UVOD	6
VIZIJA, POSLANSTVO IN VREDNOTE DRUŽBE.....	6
KONKURENČNA USMERITEV	7
RAZVOJNE USMERITVE	7
OSNOVNI PODATKI O DRUŽBI	9
STATUS IN DEJAVNOST.....	10
ORGANIZIRANOST DRUŽBE.....	11
POROČILO DIREKTORJA	13
POROČILO NADZORNEGA SVETA	15
IZJAVA O UPRAVLJANJU DRUŽBE	20
I POSLOVNO POROČILO	24
1 KLJUČNI DOGODKI TER VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2019 IN PO KONCU POSLOVNEGA LETA.....	24
2 POMEMBNI POSLOVNI PODATKI IN KAZALNIKI USPEŠNOSTI	32
2.1 KAZALNIKI USPEŠNOSTI.....	33
3 IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA V LETU 2019.....	35
3.1 KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA	35
3.2 PODROČJE LETALSKIH TELEKOMUNIKACIJ	36
3.3 IZVAJANJE LETALSKIH INFORMACIJSKIH SLUŽB	37
3.4 PODROČJE KADROV	39
3.4.1 Razvoj zaposlenih	42
3.4.2 Usposabljanje operativnega osebja navigacijskih služb zračnega prometa	43
3.5 PODROČJE ZA VARNOST V ZRAČNEM PROMETU	45
3.6 STALNOST SKLADNOSTI Z ZAHTEVAMI ZA IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA.....	49
3.7 PODROČJE ZA KAKOVOST	50
3.8 PODROČJE VAROVANJA.....	50
3.9 PODROČJE INFORMATIKE	51
3.10 PODROČJE KIBERNETSKE VARNOSTI.....	52
3.11 MEDNARODNO SODELOVANJE	52
3.11.1 Projekt Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (Functional Airspace Block Central Europe – FAB CE).....	52
3.11.2 Drugo sodelovanje	53
3.12 PRILAGODLJIVA UPORABA ZRAČNEGA PROSTORA – FUA.....	54
3.13 POSVETOVANJE Z UPORABNIKI	54
3.14 JAVNA NAROČILA.....	55
4 PODATKI O ZRAČNEM PROMETU ZA LETO 2019.....	57
4.1 UVOD	57
4.2 ANALIZA ZRAČNEGA PROMETA.....	58
4.2.1 Promet v fazi preleta	60
4.2.2 Promet v fazi terminala.....	68

4.2.3	Povzetek analize zračnega prometa	69
4.3	ANALIZA REGULACIJ IN ZAMUD LETA 2019	70
5	INVESTICIJE	71
6	UPRAVLJANJE TVEGANJ	73
6.1	STRATEŠKA TVEGANJA	74
6.2	FINANČNA TVEGANJA	77
6.3	OPERATIVNA TVEGANJA	78
6.4	INFORMACIJSKA TVEGANJA	81
7	TRAJNOSTNI RAZVOJ	84
8	KLJUČNI NAČRTI ZA LETO 2020 IN PRIČAKOVANJA GLEDE RAZVOJA DRUŽBE	87
II	RAČUNOVODSKO POROČILO	90
1	POROČILO NEODVISNEGA REVIZORJA	90
2	RAČUNOVODSKI IZKAZI DRUŽBE	92
2.1	IZKAZ FINANČNEGA POLOŽAJA NA DAN 31. 12. 2019	92
2.2	IZKAZ POSLOVNEGA IZIDA ZA OBDOBJE OD 1. 1. DO 31. 12. 2019	94
2.3	IZKAZ DRUGEGA VSEOBSEGAJOČEGA DONOSA ZA LETO 2019	95
2.4	IZKAZ UPORABE BILANČNEGA DOBIČKA ZA LETO 2019	95
2.5	IZKAZ DENARNIH TOKOV ZA LETO 2019	96
2.6	IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2019	97
2.7	IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2018	97
3	PRILOGA K RAČUNOVODSKIM IZKAZOM	98
3.1	POVZETEK RAČUNOVODSKIH USMERITEV IN PREDPOSTAVK	98
3.2	POJASNILA K POSTAVKAM RAČUNOVODSKIH IZKAZOV	109
3.2.1	Neopredmetena sredstva	109
3.2.2	Opredmetena osnovna sredstva	110
3.2.3	Dolgoročne finančne naložbe	111
3.2.4	Odložene terjatve za davke	111
3.2.5	Zaloge	111
3.2.6	Kratkoročne poslovne terjatve	111
3.2.7	Denarna sredstva	112
3.2.8	Kapital	112
3.2.9	Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitev	113
3.2.10	Nekratkoročne finančne obveznosti	115
3.2.11	Kratkoročne finančne obveznosti	116
3.2.12	Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev	116
3.2.13	Druge kratkoročne poslovne obveznosti	116
3.2.14	Obveznosti za davek od dohodkov pravnih oseb	116
3.2.15	Druge kratkoročne obveznosti	117
3.2.16	Prihodki od prodaje iz pogodb	117
3.2.17	Drugi poslovni prihodki	117
3.2.18	Stroški materiala in storitev	117

3.2.19 Stroški dela.....	118
3.2.20 Odpisi vrednosti.....	119
3.2.21 Drugi poslovni odhodki.....	119
3.2.22 Finančni odhodki.....	119
3.2.23 Davčni obračun – davek od dohodka pravnih oseb.....	120
3.2.24 Poštena vrednost.....	120
3.2.25 Uporaba MSRP za priznavanje presežnih prihodkov zaradi učinka usklajevalnega mehanizma na bodoče prihodke v skladu z uredbami Evropske unije.....	122
3.2.26 Finančni instrumenti in obvladovanje finančnih tveganj.....	122
3.2.27 Izvajanje drugih dejavnosti.....	124
3.2.28 Posli s povezanimi osebami.....	124
3.2.29 Dogodki po datumu izdelave izkaza finančnega položaja.....	125
3.2.30 Potencialne obveznosti.....	125
3.2.31 Zneski, porabljeni za revizorja.....	125
3.2.32 Druga razkritja.....	125
3.2.33 Predlog delitve dobička.....	126
3.2.34 Izjava o odgovornosti poslovodstva.....	126
POMEN IZRAZOV IN KRATIC.....	128

SEZNAM PRIKAZOV

Prikaz 1: Organizacijska shema.....	11
Prikaz 2: Lokacije družbe.....	12
Prikaz 3: Struktura zaposlenih po spolu na dan 31. 12. 2019.....	40
Prikaz 4: Starostna struktura zaposlenih.....	41
Prikaz 5: Izobrazbena struktura zaposlenih.....	42
Prikaz 6: Število izpolnjenih poročil leta 2019 po organizacijskih enotah.....	47
Prikaz 7: Število poročil za posamezni trend 2019.....	48
Prikaz 8: Poročila po letih.....	48
Prikaz 9: FIR Ljubljana.....	57
Prikaz 10: Sektor Dolsko.....	57
Prikaz 11: Sektor Mura.....	57
Prikaz 12: Terminalne cone v FIR Ljubljana.....	57
Prikaz 13: Razdelitev IFR-letov glede na fazo leta in glede na zračni prostor.....	58
Prikaz 14: IFR-leti v FIR Ljubljana.....	59
Prikaz 15: IFR-leti v sektorju Dolsko.....	59
Prikaz 16: IFR-leti v fazi preleta v FIR Ljubljana.....	60
Prikaz 17: Enote storitve v fazi preleta v FIR Ljubljana.....	60
Prikaz 18: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Dolsko.....	61
Prikaz 19: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Mura.....	61
Prikaz 20: Promet od leta 2011 do leta 2019.....	64
Prikaz 21: Promet v letih 2017, 2018, predvidevanja za 2019 in dejanski promet 2019.....	65

Prikaz 22: Promet po nivojih leta v sektorju Dolsko v letu 2019.....	66
Prikaz 23: Povprečno število IFR-letov v sektorju Dolsko po dnevih v tednu (poletna sezona in celoletno).....	67
Prikaz 24: Promet po urah (UTC).....	67
Prikaz 25: IFR-leti v fazi terminala.....	68
Prikaz 26: Enote storitve v fazi terminala	69
Prikaz 27: Sistem upravljanja s tveganji.....	73

SEZNAM TABEL

Tabela 1: Analiza finančnega položaja.....	32
Tabela 2: Obdelani načrti leta (FPL) in sporočila, vezana na FPL v letu 2019	38
Tabela 3: Struktura zaposlenih na dan 31. 12. 2019	40
Tabela 4: Starostna struktura zaposlenih.....	41
Tabela 5: Izobrazbena struktura zaposlenih	41
Tabela 6: Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah družbe v letu 2019	47
Tabela 7: Število poročil za posamezni trend 2019	47
Tabela 8: Statistika poročil za obdobje 2011–2019	48
Tabela 9: Postopki skladno z Zakonom o javnem naročanju na splošnem področju	56
Tabela 10: Postopki skladno z Zakonom o javnem naročanju na infrastrukturnem področju.....	56
Tabela 11: Število IFR-letov v Republiki Sloveniji v obdobju 2010–2019	59
Tabela 12: Število vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2010–2019	60
Tabela 13: Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2010–2019.....	60
Tabela 14: Število enot storitve v fazi preleta v obdobju 2010–2019.....	61
Tabela 15: Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2010–2019	62
Tabela 16: Mejniki v številu IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2010–2019	63
Tabela 17: Število sektorskih ur v obdobju 2010–2019	63
Tabela 18: Število VFR-letov v obdobju 2010–2019.....	64
Tabela 19: Število IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2010–2019.....	68
Tabela 20: Podatki o prometu za posamezne letališke kontrole zračnega prometa (LKZP)	68
Tabela 21: Število enot storitve v fazi terminala v obdobju 2010–2019.....	69

UVOD

Kontrola zračnega prometa je služba, ki z nevidno roko nadzira, vodi in koordinira zračni promet – vsak dan, ob vsakem vremenu in po vsem svetu.

VIZIJA, POSLANSTVO IN VREDNOTE DRUŽBE

Vizija

Za uporabnike zračnega prostora vsak dan zagotavljamo varno in zanesljivo izvajanje storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa.

Z visoko usposobljenimi in motiviranimi strokovnjaki v podjetniškem duhu in v korist svojih strank dosegamo odličnost pri zagotavljanju zmogljivostno prilagodljivih, cenovno ugodnih, stroškovno učinkovitih, sonaravnih in kakovostnih storitev navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanja zračnega prometa v slovenskem in regionalnem zračnem prostoru.

Poslanstvo

Družba je kot zanesljiva organizacija povsem predana zagotavljanju varnosti v procesu vodenja in upravljanja zračnega prometa.

Smo proaktivni in produktivni, skupaj s poslovnimi in institucionalnimi partnerji z inovativnimi rešitvami neprestano izboljšujemo letalsko omrežje enotnega evropskega neba.

Družba se s svojim poslanstvom zavezuje:

- biti certificirani izvajalec storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa po predpisih o enotnem evropskem nebu, določen za zagotavljanje varnih, zmogljivostno prilagodljivih, cenovno ugodnih, stroškovno učinkovitih, sonaravnih in kakovostnih storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru ter po potrebi zunaj njega;
- biti pripravljena zagotavljati storitve upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa kot dejavni partner znotraj funkcionalnih blokov zračnega prostora na svojem območju.

Poslanstvo bo uresničevalo visoko usposobljeno in motivirano osebje.

Vrednote družbe

V družbi smo prepoznali in opredelili skupne vrednote, ki vodijo vse zaposlene in so del organizacijske kulture družbe ter predstavljajo temelj poslanstva in vizije družbe.

VARNOST STORITEV

Doseganje, zagotavljanje in stalno izboljševanje varnostnih ravni in ciljev je osnovno vodilo družbe z namenom doseganja odličnosti pri izvajanju varnih, zmogljivostno prilagodljivih, cenovno sprejemljivih, stroškovno učinkovitih, sonaravnih in kakovostnih storitev. Varnosti storitev je dodeljena prednost v primerjavi z drugimi vrednotami družbe.

ZANESLJIVOST

Za svoje partnerje, stranke in interesne skupine želimo biti zanesljiv partner pri izvajanju dejavnosti.

ODGOVORNOST

Z odgovornim odnosom sodelavcev do izvajanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa želimo zagotavljati varen, red in učinkovit zračni promet.

PROFESIONALIZEM

Dosežen s kompetentnostjo, natančnostjo, skrbnostjo, vestnostjo in z odgovornim izpolnjevanjem visokih standardov izvajanja delovnih procesov.

USLUŽNOST

V družbeno odgovornih odzivih deležnikom.

SPOŠTLJIVOST

S poštenim, nepristranskim, odkritim, zaupljivim in prijaznim odnosom do sodelavcev, industrijskih kolegov in deležnikov.

EKIPNOST

Dosežena z nediskriminatornim, soodvisnim in vzajemno dopolnjujočim se skupinskim delom s sodelavci, industrijskimi kolegi in deležniki.

ZNANJE

Gradimo na dvigovanju ravni splošnega, strokovnega in specializiranega znanja zaposlenih. Prizadevamo si razvijati human odnos do dela in ljudi v delovnem procesu ter ljudi usposabljati za hitro prilagajanje spremembam. Vlagamo v izobraževanje posameznika za razvoj delovne kariere in njegove osebne rasti.

KONKURENČNA USMERITEV

Družba je zavezana h krepitvi sodelovanja s sosednjimi državami in svoje vloge pri predvidenem preoblikovanju zračnega prostora v regiji. To je povezano z glavnim ciljem zagotavljanja varnega, nemotenega in učinkovitega pretoka zračnega prometa. Skladno s predpisanimi cilji Evropske unije o stroškovni učinkovitosti izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu se v sodelovanju z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz sosednjih držav krepijo sinergijski učinki izvajanja služb za stroškovno učinkovitost v regiji. Razvoj funkcionalnih blokov zračnega prostora pomeni uresničevanje ene od bistvenih zahtev zakonodaje o enotnem evropskem nebu (Single European Sky – SES) kot ključnega mehanizma, ki predstavlja okvir, ki so ga države članice vzpostavile za okrepljeno sodelovanje in integracijo, kar vodi k bolj racionalni organizaciji zračnega prostora in zagotavljanju storitev, z namenom izpolnitve pričakovanih uporabnikov zračnega prostora. Družba namreč aktivno prispeva k doseganju ciljev Evropske komisije v povezavi z oblikovanjem funkcionalnih blokov zračnega prostora v Evropi v okviru Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (Functional Airspace Block Central Europe – FAB CE) ter v okviru tega k ohranjanju konkurenčnosti lastnega znanja in visokih tehnoloških zmogljivosti zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru v prihodnje.

RAZVOJNE USMERITVE

Družba je nosilka dovoljenja za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, in sicer za izvajanje služb zračnega prometa, komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb, služb obdelave podatkov na avtomatiziranih sistemih ter letalskih informacijskih služb. Družba zagotavlja tehnično in operativno zmogljivost ter strokovno znanje za upravljanje zračnega prometa in izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa varno, neprekinjeno, zmogljivo prilagodljivo, cenovno ugodno, stroškovno učinkovito ter sonaravno in kakovostno; to stalno prilagaja dejanski, trenutni ali kakršni koli prihodnji gostoti letalskih prometnih tokov v danem zračnem prostoru. Podrejeno slednjemu je družba nosilka certifikata organizacije za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa in nosilka dovoljenja za delo letalske šole za usposabljanje operativnega osebja izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa.

V družbi smo skladno z zahtevami Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in z Aktom o ustanovitvi sprejeli petletni poslovni načrt za obdobje 2020 – 2024, ki je skladno z zahtevami slovenske zakonodaje in evropskih predpisov o enotnem evropskem nebu strateški dokument in vsebuje razvojno strategijo družbe, s katero se izkazuje prispevek k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa, z izboljšanjem celotne učinkovitosti navigacijskih služb zračnega prometa.

Razvojne usmeritve, kot jih povzema veljavni Poslovni načrt 2020 – 2024, so usmerjene v doseganje in izboljševanje učinkovitosti navigacijskih služb zračnega prometa na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti skladno s področji, opredeljenimi v okviru uspešnosti iz osrednjega načrta ATM in skladno z Načrtom izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo, ki skladno z evropskimi predpisi o enotnem evropskem nebu (SES) določa zavezujoče (in druge) cilje uspešnosti, ki si jih je Republika Slovenija postavila za tretje referenčno

obdobje spremljanja kazalnikov uspešnosti (Key Performance Indicators – KPI) v letih 2020 – 2024 pri zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanju zračnega prometa.

Poslovni načrt izkazuje zadostnost finančnih in upravnih virov oziroma finančne moči v obdobju med letoma 2020 in 2024 za zagotovitev ustrezne tehnične in operativne zmogljivosti ter strokovnega znanja za izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanja zračnega prometa, pa tudi morebitni vpliv na pristojbine za uporabnike, ki bi bil posledica izvajanja strategije in poslovnega načrta, ter določa naslednje razvojne usmeritve družbe za doseg strateških ciljev:

- ostati določen za izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa (Designated ATM/ANS);
- ohranjati dovoljenja (certifikate) za izvajanje dejavnosti družbe;
- prizadevati si za stalno izboljševanje ravni varnosti storitev družbe;
- krepiti vlogo družbe v mednarodnem okolju in dejavno prispevati k uresničevanju ciljev enotnega evropskega neba;
- ohranjati konkurenčnost znanja, veščin in kompetenc zaposlenih;
- prispevati k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti;
- odzivati se na spremembe v zunanjem okolju s prilagodljivo in racionalno organizacijo služb in procesov;
- s tehnološkim razvojem prispevati k dodani vrednosti za uporabnike storitev;
- prizadevati si za sodoben integriran koncept varnosti (varovanja).

V tretjem referenčnem obdobju med letoma 2020 in 2024 družba uvršča doseganje vseevropskih ciljev uspešnosti med pomembne strateške usmeritve. Za to obdobje so bili opredeljeni vseevropski cilji in kazalniki za vsa štiri ključna področja spremljanja uspešnosti, ki so: zmogljivost, stroškovna učinkovitost, varnost in okolje. Skladno z Izvedbeno uredbo Komisije št. 317/2019/EU je bil pripravljen osnutek Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo za tretje referenčno obdobje spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti, ki izkazuje prispevek Republike Slovenije in družbe k doseganju opredeljenih vseevropskih ciljev uspešnosti.

S tehnološkim razvojem bo velikost zračnega prostora posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa postajala vedno manj pomembna. Vse bolj pa postaja pomembna umeščenost zračnega prostora posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa glede na prevladujoče prometne tokove zračnega prometa. Čezmejno sodelovanje pri načrtovanju zračnega prostora ter konsolidacija sistemov ATM in infrastrukture CNS bodo omogočali drugačno načrtovanje zračnega prostora, kjer državne meje ne bodo več predstavljale mej zračnega prostora (ter sektorskih mej), ampak bodo meje posameznih sektorjev lahko postavljene optimalno glede na vzorec prometa s ciljem zagotavljanja čim večje učinkovitosti izvajanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Za obstoj in razvoj družbe, kot enega manjših a kompleksnejših izvajalcev storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa v Evropi, je ključnega pomena ustrezno upravljanje in načrtovanje zračnega prostora z aktivnim regionalnim sodelovanjem ter strokovno uvajanje tehnoloških in operativnih izboljšav, ki bodo ustrezno podprte s specifičnimi analizami stroškov in koristi, z namenom, da bi dokazali njihovo dodano vrednost.

S kakovostnim, zmogljivostno prilagodljivim, cenovno ugodnim in stroškovno učinkovitim izvajanjem dejavnosti bo poslovanje družbe ob doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti usmerjeno k najpomembnejšemu cilju – zagotavljanju varnosti v zračnem prometu. Vse to je uresničljivo izključno in samo ob ohranjanju in razvoju potrebnega strokovnega kadra, ki ima ustrezna specifična znanja in se zaveda pomena varnosti pri izvajanju dejavnosti družbe.

OSNOVNI PODATKI O DRUŽBI

Družba: KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA SLOVENIJE, d. o. o.
SLOVENIA CONTROL, Slovenian Air Navigation Services, Limited

Skrajšani naziv družbe: KZPS, d. o. o.
SLOVENIA CONTROL, Ltd.

Sedež družbe:
Zgornji Brnik

Poslovni naslov družbe:
Zgornji Brnik 130 n, 4210 Brnik – aerodrom

AFTN: LJLAYFAX
Matična številka: 1913301
Identifikacijska številka: SI18930492

Transakcijski računi:
Banka Intesa Sanpaolo d. d.: SI56 1010 0004 3347 840
UniCredit Banka Slovenija, d. d.: SI56 2900 0005 5404 414
Nova Ljubljanska banka, d. d.: SI56 0292 2025 4167 737
SKB banka d. d.: SI56 0313 4100 0517 835

Registrski organ: Okrožno sodišče v Kranju

Glavna dejavnost: 52.230 Spremljajoče storitvene dejavnosti v zračnem prometu
Lastništvo: 100-odstotno lastništvo Republike Slovenije
Znesek osnovnega kapitala: 5.525.705,66 EUR

Število zaposlenih: 228 (na dan 31. 12. 2019)

Stiki:
Telefonska številka: 00 386 4 20 40 000
Številka telefaksa: 00 386 4 20 40 001
Elektronska pošta: info@sloveniacontrol.si
Spletna stran: www.sloveniacontrol.si

Organi upravljanja družbe: ustanovitelj, nadzorni svet in direktor

Ustanovitelj:
Ustanoviteljica in edina družbenica družbe je Republika Slovenija. Pravice ustanovitelja v imenu in za račun Republike Slovenije na podlagi Zakona o Slovenskem državnem holdingu (Uradni list RS, št. 25/14) izvaja Slovenski državni holding, d. d.

Direktor:
dr. Franc Željko Županič

Nadzorni svet:
Predstavniki ustanovitelja:
mag. Dušan Hočevar, predsednik
Marija Šeme Irman, MBA, namestnica predsednika
mag. Gorazd Čibej, član
mag. Nikolaj Abrahamsberg, član

Predstavnika delavcev:
Žiga Ogrizek, član
Davor Mizerit, član (do 19. 2. 2020)

Podatki o družbah, v katerih ima Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., poslovni delež:

Družba: FABCE, letalske storitve, d. o. o.

Sedež: Zgornji Brnik

Poslovni naslov: Zgornji Brnik 130 n, 4210 Brnik – aerodrom

Osnovni kapital: 36.000 EUR

Knjigovodska vrednost naložbe: 16.000 EUR

Poslovni delež Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o.: 1/6 osnovnega kapitala družbe, ki znaša 36.000 EUR

Družba FABCE, letalske storitve, d. o. o., je bila ustanovljena 17. 10. 2014, v sodni register pri Okrožnem sodišču v Kranju pa je bila vpisana 17. 11. 2014.

STATUS IN DEJAVNOST

Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., je bila ustanovljena leta 2004 na podlagi Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, in sicer skladno s takrat veljavnima Zakonom o gospodarskih družbah in Zakonom o gospodarskih javnih službah ter v povezavi s takrat veljavnim Zakonom o letalstvu. Družba ima status javnega podjetja, saj svojo osnovno dejavnost zagotavlja v pogojih obvezne republiške gospodarske javne službe. Skladno z Aktom o ustanovitvi družbe ima tri organe upravljanja: ustanovitelja, nadzorni svet in direktorja. Ustanoviteljske pravice v imenu in za račun Republike Slovenije izvaja Slovenski državni holding, d. d., na podlagi Zakona o Slovenskem državnem holdingu (Uradni list RS, št. 25/14).

Glavna dejavnost družbe skladno s standardno klasifikacijo dejavnosti je 52.230 – spremljajoče storitvene dejavnosti v zračnem prometu, kamor spadata vodenje in kontrola zračnega prometa, ki se izvajata v naslednjih navigacijskih službah zračnega prometa:

- službah zračnega prometa;
- komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih službah (službe letalskih telekomunikacij);
- letalskih informacijskih službah.

Družba je usposobljena za varno, kakovostno in učinkovito izvajanje dejavnosti vodenja in kontrole zračnega prometa v vseh fazah leta zrakoplovov ter varnega poteka prometa na letališčih, izvajanje služb letalskih informacij, izvajanje nadgradnje, uvedbe in vzdrževanja tehničnih sistemov in naprav za vodenje in kontrolo zračnega prometa ter za usposabljanje in zagotavljanje kompetentnosti operativnega osebja. Družba z izvajanjem gospodarske javne službe ponuja storitve javnega interesa in je edina te vrste v Republiki Sloveniji, zato je tudi položaj zaposlenih poseben in primerljiv le z družbami, ki izvajajo enako dejavnost v tujini. S strokovnim znanjem zaposlenih, ki morajo imeti za izvajanje dejavnosti posebna dovoljenja, s katerimi izkazujejo zahtevana znanja in sposobnosti, pospešuje razvoj področja zračnega prometa s sodelovanjem v domačih in mednarodnih razvojnih aktivnostih ter ustvarjalno prispeva k odločitvam v korist Republike Slovenije.

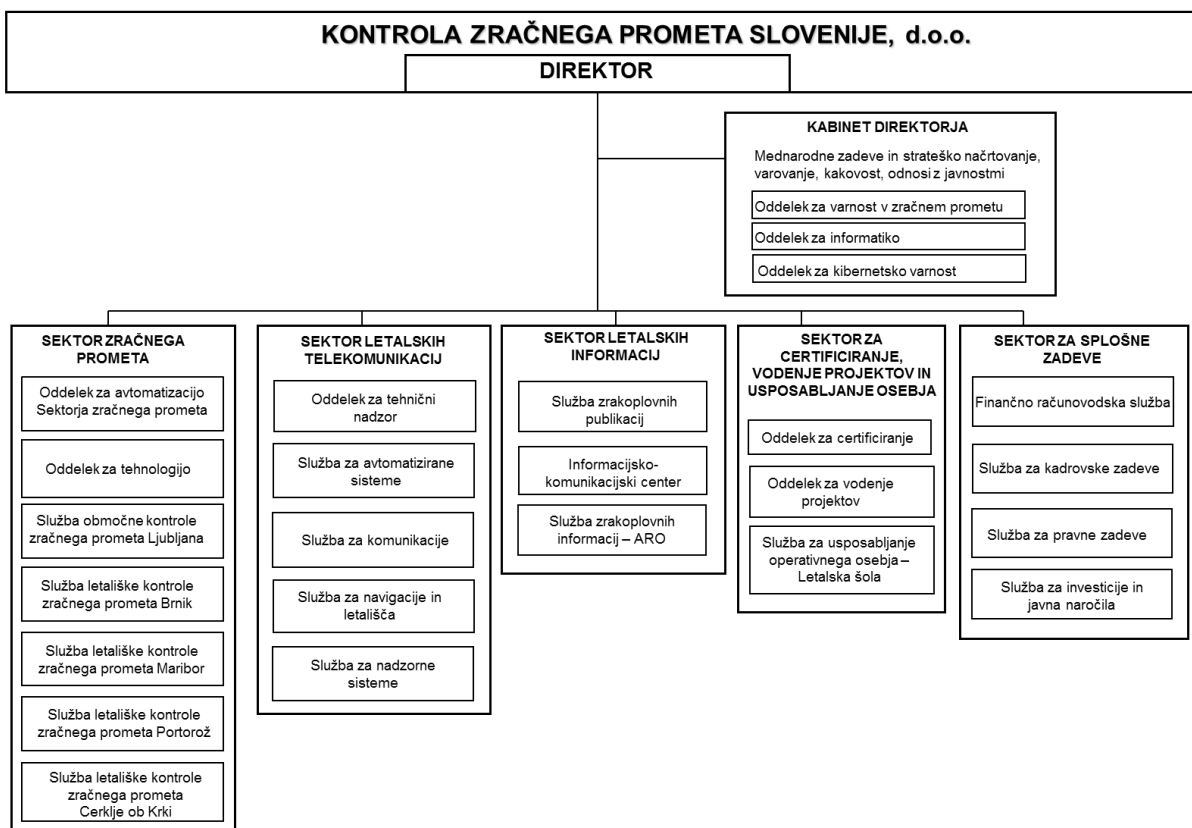
Družba je v letu 2014 z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa Avstrije, Češke, Hrvaške, Madžarske in Slovaške ustanovila skupni pravni subjekt – gospodarsko družbo v statusni obliki družbe z omejeno odgovornostjo, FABCE, letalske storitve, d. o. o. (v nadaljevanju: FABCE, d. o. o.) s sedežem v Republiki Sloveniji, in sicer z namenom izpolnjevanja zahtev zakonodaje o enotnem evropskem nebu in krepitve medsebojnega sodelovanja na področju izvajanja skupnih projektov, svetovanja, usposabljanja osebja ter javnih naročil. Družba FABCE, d. o. o., je bila ustanovljena 17. 10. 2014, ko so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa Avstrije, Češke, Hrvaške, Madžarske, Slovaške in Slovenije podpisali družbeno pogodbo, v sodni register pri Okrožnem sodišču v Kranju pa je bila vpisana 17. 11. 2014. Glavna dejavnost FABCE, d. o. o., je 70.220 – drugo podjetniško in poslovno svetovanje. Osnovni kapital FABCE, d. o. o., znaša 36.000 EUR, vplačan v denarju, vsi družbeniki pa imajo enak delež v osnovnem kapitalu. Organi FABCE, d. o. o., so: direktor, nadzorni svet in skupščina; zadnja dva sta sestavljena iz predstavnikov vseh šestih družbenikov.

ORGANIZIRANOST DRUŽBE

Organizacijska struktura družbe podpira varno, nepretrgano, učinkovito in trajnostno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih zagotavlja družba, ter ustrezno prilagodljivost in odzivnost na spremembe v okolju, v katerem posluje. Notranja organizacija družbe je predmet rednega preverjanja in se po potrebi spreminja z namenom dodatnega izboljšanja izvajanja dejavnosti.

Notranja organizacija in sistemizacija delovnih mest v družbi sta določeni s Pravilnikom o notranji organiziranosti in sistemizaciji delovnih mest, ki opredeljuje ključne naloge oziroma aktivnosti, katerih procesi se izvajajo v posameznih organizacijskih enotah. Organizacija družbe je podrejena izvajanju glavne dejavnosti, zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, s ciljem učinkovitega upravljanja, vodenja in izvajanja poslovnih procesov, upoštevajoč zahteve predpisov, značilnosti dejavnosti in poslovnega okolja, skladno z Zakonom o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19) (v nadaljevanju: Zakon o letalstvu), Zakonom o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in evropsko zakonodajo o enotnem evropskem nebu.

Prikaz 1: Organizacijska shema



Glavna dejavnost družbe, vodenje in kontrola zračnega prometa, se izvaja v okviru treh operativnih sektorjev:

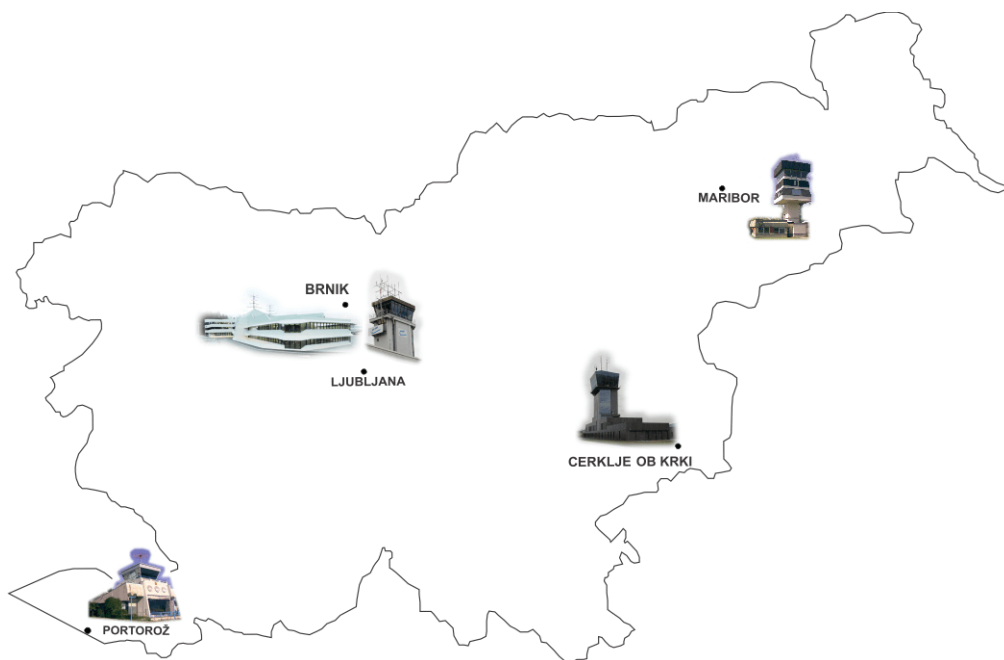
- Sektorja zračnega prometa;
- Sektorja letalskih telekomunikacij;
- Sektorja letalskih informacij.

V okviru Sektorja za certificiranje, vodenje projektov in usposabljanje osebja se izvajajo naloge na področju certificiranja in vodenja projektov ter Službe za usposabljanje operativnega osebja – Letalske šole.

Naloge, povezane s kadrovskimi, pravnimi in finančno-računovodskimi zadevami, ter naloge, povezane z investicijami in javnimi naročili, se izvajajo v okviru Sektorja za splošne zadeve.

Posebno mesto v organizaciji imajo naloge, povezane z upravljanjem varnosti v zračnem prometu, mednarodnimi zadevami in strateškim načrtovanjem, kakovostjo in varovanjem, informacijsko tehnologijo, kibernetško varnostjo ter odnosi z javnostmi, ki se opravljajo v okviru Kabineta direktorja.

Prikaz 2: Lokacije družbe



Delo se opravlja na sedežu družbe v prostorih Centra za vodenje in kontrolo zračnega prometa – ATCC na naslovu Zgornji Brnik 130 n. Poleg tega se delo opravlja tudi na letališčih Jožeta Pučnika Ljubljana, Edvarda Rusjana Maribor, Portorož in Cerklje ob Krki.

POROČILO DIREKTORJA

V zračnem prostoru Republike Slovenije smo v letu 2019 beležili nadaljevanje trenda visoke rasti prometa. Opravljenih je bilo 459.597 letov po pravilih instrumentalnega letenja, t. i. IFR-letov, kar predstavlja 8,6-odstotno povečanje glede na leto 2018, kar je bistveno več od 1,2-odstotne rasti prometa v Evropi (EU-28). Rast prometa se je odrazila tudi v rasti števila enot storitev (»service units«) v preletu slovenskega zračnega prostora, ki se je v letu 2019 povečal za 9,7 odstotka glede na leto 2018 in je bil 14,8 odstotka nad načrtovanim, medtem ko je bilo število enot storitve v fazi terminala glede na leto 2018 nižje za 9,7 odstotka in 1,83 odstotka pod planom. Ob tem velja omeniti, da so bile dovoljene zamude za Območno kontrolo zračnega prometa Ljubljana v poletni sezoni 2019 0,22 min/let, medtem ko so bile dejansko povzročene minimalne zamude v zračnem prometu 0,004 min/let oziroma v skupnem seštevku 1.547 minut, kar je seveda pomemben prispevek k zagotavljanju zmogljivosti evropskega sistema ATM.

Rast prometa v preletu slovenskega zračnega prostora se zrcali tudi v uspešnem poslovanju družbe. V letu 2019 je družba ustvarila dobrih 41,8 mio EUR prihodkov od prodaje, kar je za 5,8 odstotka več kot leta 2018, medtem ko so celotni prihodki družbe znašali dobrih 42,7 mio EUR. Družba je poslovno leto zaključila s 4,6 mio EUR čistega dobička. Kljub dobrim rezultatom je preteklo leto zaznamoval stečaj največjega poslovnega partnerja družbe v terminalu, slovenskega letalskega prevoznika. Čeprav so izpad prometa v zadnji četrtini leta na najbolj rentabilnih povezavah delno že nadomestili drugi letalski prevozniki, se je ta na letni ravni odrazil v padcu prometa v fazi terminala.

V družbi smo nadaljevali aktivno delovanje v mednarodnem prostoru, tako v okviru Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope – FAB Central Europe (FAB CE) kot na ravni sodelovanja z mednarodnimi organizacijami in interesnimi skupinami (Eurocontrol, ICAO, CANSO, BLUE MED, Gate One, DANUBE FAB). Implementacija in nadaljnji razvoj FAB CE se na ravni izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa izvajata prek skupnega pravnega subjekta – gospodarske družbe FABCE, letalske storitve, d. o. o., katere družbenica je tudi družba. V letu 2019 smo s partnerji v okviru FAB CE sodelovali pri vrsti projektov, med katerimi velja omeniti zlasti projekte, usmerjene v optimizacijo zračnega prostora (z bolj intenzivnim čezmejnim sodelovanjem) ter v optimizacijo regijske infrastrukture, skupne nabave, oblikovanje FAB CE skupine za kibernetiko varnost (FAB CE Cyber Security Group) in pripravo načrtov izvedbe za države članice FAB CE. Večina aktivnosti se bo nadaljevala tudi v letu 2020, glavni cilji delovanja FAB CE pa so zajeti v novi izdaji FAB CE strategije za obdobje 2020–2030 (FAB CE Strategy 2020 – 2030), ki smo jo direktorji izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE potrdili 18. februarja 2020 na Dunaju.

Z dejavno in proaktivno vključenostjo si družba prizadeva za ohranjanje pomembne vloge na ravni izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE in krepitev vloge družbe pri izvajanju storitev navigacijskih služb zračnega prometa v regiji. Slednje je potencial, ki ga mora družba razvijati z aktivnim delovanjem v evropskem in mednarodnem merilu tudi v prihodnje. Aktivno in uspešno sodelovanje predstavnikov družbe in Ministrstva za infrastrukturo s predstavniki preostalih šestih držav članic bistveno prispeva k delovanju FAB CE skladno s predpisi Evropske unije o enotnem evropskem nebu.

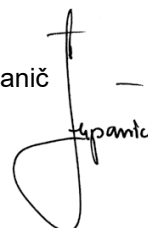
Družba je tudi v letu 2019 nadaljevala uspešno koriščenje evropskih mehanizmov sofinanciranja tehnoloških razvojnih programov družbe in nadaljevala pet tehnoloških projektov, ki so usmerjeni v prihodnost družbe in ekonomsko korist uporabnikov slovenskega zračnega prostora. Pomemben projekt za družbo je predvsem postavitev in uspešna implementacija prve faze multilateracijskega sistema za nadzor zračnega prometa »Slovenia Wide Area Multilateration System – SLOWAM« (SLOWAM), ki predstavlja tehnološko napredno in stroškovno učinkovitejšo rešitev za nadomestitev obstoječih radarskih nadzornih sistemov pri pokrivanju zračnega prostora, kar bo prispevalo k boljši detekciji letal, zlasti v vzhodnem delu Slovenije. Za družbo izkoriščanje evropskih mehanizmov sredstev za financiranje tehnoloških projektov ni le gibalo, s pomočjo katerega družba izpolnjuje zahteve zakonodajnega okvira enotnega evropskega neba, ampak tudi gonilo izboljševanja tehnične opremljenosti in vir novih znanj, ki so rezultat sodelovanja na področju dejavnosti vodenja in kontrole zračnega prometa v mednarodnem merilu.

Ob prizadevanju družbe za zagotavljanje predpisanih ravni storitev in varnosti zračnega prometa bodo aktivnosti in projekti družbe tudi v prihodnje osredotočeni na tvorno sodelovanje z vsemi deležniki na področju letalstva, s ciljem prispevati k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa z izboljšanjem splošne učinkovitosti navigacijskih služb zračnega prometa na ključnih področjih uspešnosti: varnosti, zmogljivosti, okolja in stroškovne učinkovitosti ter razvoja sodobnega poslovnega modela izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa. Ustrezen prispevek Republike Slovenije in družbe k doseganju

vseevropskih ciljev uspešnosti v novem, torej tretjem petletnem referenčnem obdobju 2020–2024 spremljanja uspešnosti, je izkazan skozi nov Načrt izvedbe (Performance Plan) za Republiko Slovenijo.

Pogled na uspešno preteklo leto in napoved nove rasti v začetku leta 2020 se ob pojavu pandemije COVID-19, ki je nenadoma spremenila naša življenja, zdita s kratke časovne distance precej spremenjena. Oster padec letalskega prometa v mesecu marcu 2020 in skoraj popolna ustavitev letalskih operacij po svetu, ki je posledica ukrepov držav za zaježitev širjenja okužbe in blažitev posledic pandemije, ter napovedana gospodarska kriza v globalnem merilu so nas v zelo kratkem času postavili pred nov izziv, ko bo za izhod iz krize v naslednjih mesecih in morda letih še toliko bolj na preizkušnji medsebojno sodelovanje in solidarnost. Tudi v letalstvu, kjer bo za ponoven zagon in rast potrebno sodelovanje med vsemi deležniki.

dr. Franc Željko Županič
DIREKTOR

Handwritten signature of dr. Franc Željko Županič in blue ink. The signature is stylized and includes the name 'Županič' written in a cursive script.

POROČILO NADZORNEGA SVETA

Sestava nadzornega sveta

V skladu s 14. členom Akta o ustanovitvi javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o. ima nadzorni svet družbe šest članov, od katerih štiri člane imenuje ustanovitelj, dva člana pa svet delavcev.

V letu 2019 so nadzorni svet sestavljali naslednji člani, predstavniki ustanovitelja:

- mag. Dušan Hočevar, predsednik nadzornega sveta, magister upravnih ved. Dne 23. 11. 2016 je bil s strani ustanovitelja ponovno imenovan za člana in 12. 12. 2016 izvoljen za predsednika nadzornega sveta, z mandatom do 23. 11. 2020;
- Marija Šeme Irman, MBA, članica, univ. dipl. ekonomistka, MBA, imenovana od 29. 8. 2016, namestnica predsednika od 26. 9. 2016, z mandatom do 29. 8. 2020;
- mag. Gorazd Čibej, član, magister prava, imenovan od 29. 8. 2016, z mandatom do 29. 8. 2020;
- mag. Nikolaj Abrahamsberg, član, magister prava, imenovan od 23. 11. 2016, z mandatom do 23. 11. 2020

ter naslednja člana, predstavnika delavcev:

- Žiga Ogrizek, član, dipl. ekonomist. Ponovno je bil imenovan za člana 1. 7. 2016, z mandatom do 30. 6. 2020;
- Davor Mizerit, član, dipl. inženir tehnologije prometa, imenovan 1. 7. 2016, z mandatom do 30. 6. 2020.

Davorju Mizeritu je mandat člana nadzornega sveta in revizijske komisije prenehal s sklepom sveta delavcev z dne 21. 2. 2020.

Članstvo članov organov nadzora v organih vodenja ali nadzora drugih družb:

- mag. Dušan Hočevar: predsednik nadzornega sveta Javnega komunalnega podjetja Grosuplje, d. o. o.;
- mag. Nikolaj Abrahamsberg: namestnik predsednika nadzornega sveta Elektro Primorska d. d.;
- Marija Šeme Irman, MBA: predsednica nadzornega sveta družbe Elektrooptika d. d.;
- Žiga Ogrizek: predsednik nadzornega sveta v družbi FABCE, d. o. o.

Seje nadzornega sveta v letu 2019

V letu 2019 je imel nadzorni svet družbe 13 sej, od tega osem rednih in pet dopisnih. Člani nadzornega sveta so v polnem številu delovali na vseh sejah, z izjemo ene redne seje, ki se je ni udeležil član mag. Nikolaj Abrahamsberg in z izjemo dveh dopisnih sej, od katerih se ene ni udeležil mag. Dušan Hočevar, ene pa mag. Gorazd Čibej.

Notranja organizacija nadzornega sveta in komisij nadzornega sveta

Nadzorni svet je skozi celotno leto 2019 deloval v nespremenjeni sestavi.

Člani so pri svojem odločanju delovali neodvisno in izpolnili izjave o neodvisnosti, v katerih so se izrekli za neodvisne. Delovali so z najvišjo mero strokovnosti, pripravljenosti na razpravo o predmetu posameznih gradiv ter pripravljenosti na konstruktivno sodelovanje. O obravnavanih gradivih so člani nadzornega sveta po potrebi pridobili dodatne informacije in pojasnila. Ob spoštovanju visokih meril etičnosti ter spoštovanja poslovnih skrivnosti so sprejemali odločitve v skladu s svojimi pristojnostmi.

Nadzorni svet je konec leta 2018 ustanovil štiričlansko revizijsko komisijo nadzornega sveta in imenoval dva člana izmed članov nadzornega sveta ter eno zunanjo članico, neodvisno strokovnjakinjo za štiriletni mandat, svet delavcev pa je imenoval enega člana, predstavnika delavcev. Naloge revizijske komisije je nadzorni svet opredelil s Poslovnikom o delu revizijske komisije, ki je usklajen z Zakonom o gospodarskih družbah (ZGD-1), konkretne naloge pa v letnem načrtu dela revizije komisije.

Nadzorni svet v letu 2019 ni imenoval ad hoc komisij.

Spremljanje in nadzorovanje poslovanja družbe ter druge aktivnosti nadzornega sveta

Nadzorni svet je v letu 2019 pretežni del svojega dela namenil spremljanju in nadzorovanju poslovanja družbe, predvsem finančnega stanja. V okviru spremljanja finančnega stanja je bil s strani družbe redno seznanjan s periodičnimi poročili o poslovanju, finančni položaj pa je nadzorni svet preverjal tudi ob obravnavi drugih zadev, ki so imele finančne posledice.

Nadzorni svet je pregledal poročilo in sodeloval pri rednem pregledu korporativnega upravljanja družbe v upravljanju, ki ga je izvedla notranja revizija SDH na podlagi pristojnosti ustanovitelja iz Akta o ustanovitvi. Notranja revizija SDH je ocenila korporativno upravljanje v družbi kot dobro in ni izdala priporočil, temveč zgolj pobude, ki jih je nadzorni svet obravnaval ter pripravil načrt ukrepov za njihovo izvedbo. Na podlagi načrta ukrepov je sprejel nov Poslovnik o delu nadzornega sveta, s katerim je uvedel sprejem letnega načrta dela nadzornega sveta, letnega načrta izobraževanja, proračun nadzornega sveta in revizijske komisije ter dopolnil spremljanje realizacije sklepov preteklih sej. Nadzorni svet je v letu 2019 sprejel tudi Politiko raznolikosti in kompetenčni profil članov nadzornega sveta, s poslovodstvom prenovil Politiko upravljanja ter sodeloval pri pripravi Dividendne politike družbe.

Nadzorni svet je redno spremljal izvajanje ukrepov za optimizacijo stroškov v družbi. Zadolževanje je potekalo v okviru načrtovanega, družba pa je vselej redno in pravočasno pokrivala svoje finančne obveznosti. Aktivno je izvajal nadzor nad investicijami in stroški družbe z obravnavanjem in podajanjem soglasja k poslom družbe, katerih vrednost presega 100.000 EUR brez DDV. Nadzorni svet je veliko časa namenil tudi spremljanju in sprejemanju ukrepov za poplačilo terjatev družbe do Adrie Airways, d. o. o.

Preverjanje poslovanja je poleg finančnega vidika zajemalo tudi vidik zakonitosti in skladnosti poslovanja, preverjanje doseganja poslovnih načrtov, spremljanje upravljanja tveganj ter realizacijo sklepov nadzornega sveta in ustanovitelja. Nadzorni svet ni zaznal kršitev zakonov, akta o ustanovitvi ali drugih aktov družbe oz. sklepov ustanovitelja. Vsi zapadli sklepi nadzornega sveta, sprejeti v letu 2019, so realizirani.

Med letom se je nadzorni svet redno seznanjal z izvajanjem investicij v družbi, ki so podrobneje opredeljene v poglavju Investicije v letnem poročilu. V okviru svojih pristojnosti je nadzorni svet odločal o soglasjih k sklenitvi pogodb in aneksov k pogodbam, ki so se nanašale na investicije družbe.

Nadzorni svet je v sodelovanju z revizijsko komisijo odločil, da se izvede notranja revizija s področja izvajanja nabav v letu 2018 s pomočjo zunanjega izvajalca in družbi naložil izvedbo načrta ukrepov za uskladitev s priporočili notranjega revizorja.

Nadzorni svet je v letu 2019 preveril sestavljeno in revidirano letno poročilo družbe za leto 2018, h kateremu ni imel pripomb in ga je potrdil. S potrjenim letnim poročilom se je seznanil ustanovitelj.

Člani nadzornega sveta so se udeleževali izobraževalnih srečanj, ki jih je organiziral Slovenski državni holding, d. d.

Nadzorni svet je sprejel Letni poslovni načrt 2020 Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o., ki je podlaga za izvajanje dejavnosti in poslovanje družbe v letu 2020, kar bo zagotovilo:

- varno, kakovostno in učinkovito izvajanje dejavnosti vodenja in kontrole zračnega prometa ter upravljanja z zračnim prometom;
- sledenje tehnološkemu razvoju sistemov in naprav za vodenje in kontrolo zračnega prometa z uresničevanjem načrtovanih investicij, ki družbi omogoča dosegati operativne cilje na področjih varnosti, kapacitete in ekonomičnosti poslovanja ter s tem dolgoročni razvoj in obstoj družbe;
- aktivno vlogo družbe pri razvoju predvidenega preoblikovanja zračnega prostora v regiji v okviru Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (FAB CE), kot tudi širše, skladno z zahtevami evropske zakonodaje;
- ustrezno strokovno usposobljenost, socialno varnost in motiviranost zaposlenih.

Nadzorni svet je sprejel tudi petletni Poslovni načrt družbe za leto 2020 – 2024, ki je usklajen z osnutkom Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo, ki skladno z evropskimi predpisi o enotnem evropskem nebu (SES) določa zavezujoče cilje uspešnosti, ki si jih je Republika Slovenija postavila za tretje referenčno obdobje spremljanja kazalnikov uspešnosti (Key Performance Indicators – KPI) v obdobju 2020 – 2024 pri zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanju zračnega prometa.

Nadzorni svet je v letu 2019 uspešno vzpostavil svoje elektronsko poslovanje ter redno sledil pretoku dokumentacije in podatkov ter se udeleževal sestankov med družbo in ustanoviteljem, katerega pristojnosti izvršuje Slovenski državni holding, d. d.

Vrednotenje učinkovitosti nadzornega sveta

Nadzorni svet je v letu 2019 izvedel vrednotenje lastne učinkovitosti skladno s Priročnikom za vrednotenje učinkovitosti nadzornih svetov, ki ga je sprejelo Združenje nadzornikov Slovenije. Nadzorni svet je posvetil posebno pozornost analizi izvedenega vrednotenja in sprejel Akcijski načrt za izboljšanje delovanja nadzornega sveta družbe, ki ga je do konca leta tudi izvedel, tako da je sprejel Politiko raznolikosti, izdelal kompetenčne profile članov nadzornega sveta in sprejel nov Poslovnik o delu nadzornega sveta družbe, ki določa sprejem letnega načrta izobraževanja članov nadzornega sveta in sprejem letnega proračuna nadzornega sveta. Nadzorni svet in revizijska komisija v letu 2019 nista izvedla vrednotenja učinkovitosti revizijske komisije, saj je slednja v tem letu šele začela s svojim delovanjem.

Delo revizijske komisije nadzornega sveta

Revizijsko komisijo nadzornega sveta so v letu 2019 sestavljali naslednji člani, od katerih so trije člani hkrati člani nadzornega sveta, ena članica pa je zunanja, neodvisna strokovnjakinja:

- Marija Šeme Irman, MBA, je bila dne 6. 12. 2018 s strani nadzornega sveta imenovana za predsednico revizijske komisije z mandatom do 6. 12. 2022 oziroma do prenehanja funkcije članice nadzornega sveta;
- mag. Dušan Hočevar, je bil dne 6. 12. 2018 s strani nadzornega sveta imenovan za namestnika predsednice revizijske komisije z mandatom do 6. 12. 2022 oziroma do prenehanja funkcije člana nadzornega sveta;
- Davor Mizerit, je bil dne 17. 10. 2018 s strani sveta delavcev imenovan za člana, predstavnika delavcev v revizijski komisiji z mandatom do 17. 10. 2022 oziroma do prenehanja funkcije člana nadzornega sveta;
- Urška Kiš, univ. dipl. ekonomistka, pooblaščenka revizorka, je bila dne 6. 12. 2018 s strani nadzornega sveta imenovana za zunanjo članico revizijske komisije, neodvisno strokovnjakinjo z mandatom do 6. 12. 2022.

Revizijska komisija nadzornega sveta je v letu 2019 začela s svojim delovanjem in se sestala na šestih rednih sejah, katerih so se udeležili vsi člani, medtem ko korespondenčnih sej ni bilo.

Predsednica je o delu revizijske komisije poročala nadzornemu svetu. Pri točkah dnevnega reda nadzornega sveta, ki jih je obravnavala tudi komisija, je pojasnila njena stališča in priporočila. Vsi člani nadzornega sveta imajo stalen dostop do gradiva in zapisnikov sej revizijske komisije na elektronskem portalu nadzornega sveta, kar zagotavlja transparentnost delovanja in večjo učinkovitost dela nadzornega sveta.

Revizijska komisija je na svoji ustanovni seji izvedla uvajanje članov v funkcijo ter oblikovala predlog Poslovnika o delu revizijske komisije nadzornega sveta družbe in Letni načrt dela revizijske komisije za leto 2019, ki ju je nadzorni svet sprejel.

Revizijska komisija je v letu 2019 obravnavala osnutek Letnega poročila in revidirano Letno poročilo družbe za leto 2018 in nadzornemu svetu predlagala, naj ju sprejme. Preverila je tudi revizorjevo poročilo, o poteku revizije poslovnih rezultatov pa je članom komisije poročal revizorski partner zunanjega revizorja Ernst & Young d. o. o., Ljubljana.

Revizijska komisija je obravnavala kvartalna poročila o poslovanju družbe pred posredovanjem le-teh ustanovitelju in jih preverila zlasti z računovodskega in finančnega vidika ter vidika upravljanja s tveganji, o čemer je predsednica komisije poročala nadzornemu svetu. V letu 2019 je bilo v medletnih poročilih uvedeno dodatno poročanje o poslovanju družbe brez vpliva usklajevalnega mehanizma in obvezne spremembe, kot jih narekujejo spremembe mednarodnih standardov računovodskega poročanja.

Posebno sejo je revizijska komisija namenila seznanitvi in proučitvi vpliva usklajevalnega mehanizma na določitev cene storitev in računovodske izkaze družbe in predlagala razširitev računovodskega poročanja z dodatnimi postavkami, ki razkrivajo poslovanje družbe brez vplivov usklajevalnega mehanizma, kar je nadzorni svet sprejel.

Revizijska komisija je proučila pogodbo o izvajanju revizijskih storitev z zunanjim revizorjem pred podpisom s strani predsednika nadzornega sveta, preverila neodvisnost revizorja in izvedla oceno revizijskega dela, proučila predvideni načrt revizije in sestavo revizijske ekipe za revizijo računovodskih izkazov za leto 2019. Ocenila je, da v družbi ni potrebno organizirati notranje revizijske službe, temveč se notranja revizija izvaja z zunanjimi izvajalci, kar je potrdila tudi notranja revizija SDH pri pregledu korporativnega upravljanja družbe v maju 2019. Sodelovala je v postopku izbire zunanjega izvajalca notranje revizije ter proučila njegovo poročilo po zaključku revizije in načrt ukrepov za uskladitev z njegovimi priporočili. Revizijska komisija je preverila tudi postopke notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonitosti v družbi.

Stroški delovanja nadzornega sveta in njegovih komisij

Ustanovitelj družbe je dne 31. 5. 2019 sprejel sklep, s katerim je na novo določil višino sejin članov nadzornega sveta in članov komisij nadzornega sveta. Poleg tega je spremenil tudi višino osnovnega plačila za opravljanje funkcije v nadzornem svetu ter višino doplačil za opravljanje funkcije za člane komisij in jih uskladil s Kodeksom korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države, ki ga je izdal Slovenski državni holding, d. d. Nadzorni svet družbe je dne 20. 8. 2019 sprejel sklep, s katerim je uskladil višino prejemkov zunanje članice revizijske komisije nadzornega sveta s spremembo prejemkov ostalih članov revizijske komisije. Izplačila posameznim članom nadzornega sveta in članom revizijske komisije so podrobneje predstavljena v računovodskem poročilu družbe.

Letno poročilo družbe za leto 2019

Nadzorni svet in revizijska komisija nadzornega sveta sta po zaključku poslovnega leta 2019 preverila sestavljeno in revidirano letno poročilo družbe za leto 2019 in predlog za uporabo bilančnega dobička, ki ga je družba v skladu z ZGD-1 predložila v revidiranje izbrani revizijski družbi Ernst & Young, d. o. o. Letno poročilo družbe je pripravljeno skladno z ZGD-1 in Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja (MSRP). Poročilo predstavlja pogoje in rezultate poslovanja družbe v letu 2019, sestavljeno pa je iz dveh delov, in sicer iz poslovnega poročila in računovodskega poročila.

Poslovno poročilo predstavlja poslovanje družbe v letu 2019. Opredeljuje ključne dogodke in vplive na poslovanje v letu 2019 in po koncu poslovnega leta, pomembne poslovne podatke in kazalnike uspešnosti za leto 2019 vključno s podatki o poslovanju brez vpliva usklajevalnega mehanizma, izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v letu 2019 s poročilom o razvoju zaposlenih in zagotavljanju ustrezno usposobljenega operativnega osebja, kot izjemno pomembnega dejavnika za izvajanje dejavnosti družbe. Poleg omenjenega poslovno poročilo vsebuje še poročilo o najpomembnejših investicijah v letu 2019 in upravljanju s tveganji, ki jim je družba izpostavljena ter prispevek družbe k trajnostnemu razvoju, podatke o zračnem prometu ter ključne načrte za leto 2020 in pričakovanja glede razvoja družbe.

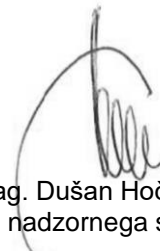
V zvezi s preveritvijo računovodskega poročila nadzorni svet ugotavlja, da je računovodsko poročilo sestavljeno jasno in pregledno, da računovodski izkazi izkazujejo resničen in pošten prikaz premoženja in obveznosti družbe, njenega finančnega položaja ter poslovnega izida. Podana je razčlenitev računovodskih izkazov kot tudi pojasnilo k posameznim postavkam računovodskih izkazov. Dodatno je družba v letnem poročilu skladno s predlogom revizijske komisije razkrila tudi učinke usklajevalnega mehanizma.

Nadzorni svet je na 129. redni seji, dne 28. 5. 2020, obravnaval revidirano Letno poročilo družbe za leto 2019 in poročilo revizijske komisije nadzornega sveta o preveritvi nerevidiranega in revidiranega Letnega poročila družbe za leto 2019 ter nanj nima pripomb in ga potrjuje. Nadzorni svet zavzema pozitivno stališče do revizorjevega poročila revizijske družbe Ernst & Young, d. o. o. Preveril je tudi predlog za uporabo bilančnega dobička, ki je skladen z Dividendno politiko družbe in o tem sprejel sklep. Predlog upošteva pomemben padec v obsegu prometa zaradi epidemije virusa COVID-19 in posledično poslabšanje rezultata poslovanja in likvidnostne situacije družbe. Nadzorni svet je ocenil poslovanje družbe v letu 2019 kot uspešno.

Načrti v letu 2020

V letu 2020 si bo nadzorni svet še naprej prizadeval za redno in učinkovito izvajanje nadzora nad poslovanjem družbe, podkrepjeno z delovanjem revizijske komisije nadzornega sveta. Posebno pozornost bo namenil rednemu spremljanju mesečnih in četrletnih podatkov o poslovanju, računovodskim izkazom poslovanja, poslovnem načrtovanju, postopkom sklepanja pomembnejših poslov, ki se nanašajo na izdatke družbe, in spremljanju obvladovanja tveganj, vključno z izvedbo

notranje revizije z zunanjimi izvajalci. Dodatno se bo nadzorni svet posvetil poslovanju družbe FAB CE, d. o. o., v kateri ima družba kapitalsko naložbo in spremljanju obvladovanja posledic epidemije virusa COVID-19.



mag. Dušan Hočevar
predsednik nadzornega sveta

IZJAVA O UPRAVLJANJU DRUŽBE

Na podlagi petega odstavka 70. člena Zakona o gospodarskih družbah (Uradni list RS, št. 65/09 – uradno prečiščeno besedilo, 33/11, 91/11, 32/12, 57/12, 44/13 – odl. US, 82/13, 55/15, 15/17 in 22/19 – ZPosS) (v nadaljevanju: Zakon o gospodarskih družbah) in četrtega odstavka 26. člena Akta o ustanovitvi, družba podaja izjavo o upravljanju za leto 2019.

1. IZJAVA O SKLADNOSTI S KODEKSOM UPRAVLJANJA

Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., je v letu 2019 poslovala skladno s Kodeksom korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države (v nadaljnjem besedilu: Kodeks), ki ga je maja 2017 sprejel Slovenski državni holding, d. d. (v nadaljnjem besedilu tudi: SDH). SDH je novembra 2019 sprejel spremenjeni Kodeks, ki se je začel uporabljati s 1. 1. 2020, zato se izjava o skladnosti s Kodeksom nanaša na predhodno verzijo Kodeksa, ki je veljala v letu 2019. Kodeks je objavljen na spletni strani www.sdh.si. Družba predmetni Kodeks upošteva smiselno glede na lastniško strukturo, velikost in svojo dejavnost. Posamezna odstopanja od Kodeksa so predstavljena v nadaljevanju.

Izjava o neodvisnosti (točka 6.6.1 Kodeksa)

Člani nadzornega sveta enkrat letno izpolnijo izjave o neodvisnosti, družba pa na spletni strani javno objavi, ali so se člani izjavili za odvisne oziroma neodvisne.

2. IZJAVA O SKLADNOSTI S PRIPOROČILI

V letu 2019 je Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., upoštevala tudi Priporočila in pričakovanja Slovenskega državnega holdinga, ki jih je marca 2018 sprejel SDH. Priporočila so objavljena na spletni strani www.sdh.si. Priporočila družba upošteva smiselno glede na lastniško strukturo, velikost in svojo dejavnost, posamezna odstopanja od njih pa so predstavljena v nadaljevanju.

Triletno poslovno načrtovanje družbe (Priporočilo št. 1)

Družba je navedeno priporočilo spoštovala oz. spoštuje glede na zahteve slovenske zakonodaje in evropskih predpisov o enotnem evropskem nebu, zlasti pa določbe:

- Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, (Uradni list RS, št. 30/06 – uradno prečiščeno besedilo, 109/09, 62/10 – ZLet-C in 18/11 – ZUKN-A);
- Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 1035/2011 z dne 17. oktobra 2011 o skupnih zahtevah za izvajanje služb navigacijskih služb v zračnem prometu ter o spremembi uredb (ES) št. 482/2008 in (EU) št. 691/2010 (UL L 271, 18. 10. 2011, str. 23), ki je bila nazadnje spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 448/2014 z dne 2. maja 2014 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 s posodobitvijo sklicevanj na priloge k Čikaški konvenciji (UL L 132, 3. 5. 2014, str. 53) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije št. 1035/2011/EU) oziroma Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/373 z dne 1. marca 2017 o skupnih zahtevah za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa ter njihov nadzor, razveljavitvi Uredbe (ES) št. 482/2008, izvedbenih uredb (EU) št. 1034/2011, (EU) št. 1035/2011 in (EU) 2016/1377 ter spremembi Uredbe (EU) št. 677/2011 (UL L 62, 8. 3. 2017, str. 1) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije št. 2017/373/EU);
- Akta o ustanovitvi.

Skladno z določbami navedenih dokumentov družba pripravlja letni in petletni poslovni načrt.

Optimizacija stroškov dela – objava zavezujočih kolektivnih pogodb (Priporočilo št. 4)

Za družbo zavezujoče kolektivne pogodbe so objavljene na interni spletni strani družbe, tako da so z njihovo vsebino lahko seznanjeni vsi, na katere se kolektivne pogodbe nanašajo. Poleg tega je skladno z 28. členom Zakona o kolektivnih pogodbah (Uradni list RS, št. 43/06 in 45/08 – ZArbit) Kolektivna pogodba za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa s spremembami in dopolnitvami objavljena tudi v Uradnem listu RS, št. 92/2015.

Skupščine družb – dostopnost gradiv (Priporočilo št. 6)

Družba na svoji spletni strani ne objavlja gradiva za skupščino, ker je njen edini ustanovitelj in družbenik Republika Slovenija, za katero ustanoviteljske pravice izvaja Slovenski državni holding, d. d., ki mu družba ustrezno zagotovi dostopnost gradiva.

3. SISTEM SKLADNOSTI POSLOVANJA IN KORPORATIVNE INTEGRITETE

Sistem skladnosti poslovanja in korporativne integritete v družbi temelji na doslednem spoštovanju za družbo merodajne in zavezujoče slovenske in evropske zakonodaje, strokovnih standardov in priporočil mednarodnih organizacij s področja dejavnosti družbe, Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države, smernic in priporočil SDH, Akta o ustanovitvi družbe in sprejete Politike upravljanja družbe ter internih aktov družbe.

Skladnost poslovanja za družbo predstavljajo aktivnosti zagotavljanja, da družba in njeni zaposleni ravnajo v skladu z relevantnimi predpisi, zavezujočimi standardi in priporočili, upravljanja konfliktov interesov ter preprečevanja in ukrepanja v primeru nezakonitega in neetičnega ravnanja.

Na področju upravljanja konfliktov interesov ter preprečevanja in ukrepanja v primeru nezakonitega in neetičnega ravnanja je družba sprejela Etični kodeks, s katerim je opredelila temeljna etična načela in pravila ravnanja in delovanja organov družbe in vseh zaposlenih, razmerja do njenih deležnikov, predvsem do uporabnikov storitev, poslovnih partnerjev, uradnih oseb, javnosti in medijev ter širše družbe. Družba s sprejetim mehanizmom etičnih načel in integritete uresničuje visoko raven etičnega delovanja, s čimer je omogočeno uveljavljanje še višjih etičnih standardov in večje ozaveščenosti ter uveljavljanje in spoštovanje vrednot, ki zaposlene spodbujajo k odgovornemu odnosu do družbe, uporabnikov storitev in njenih partnerjev ter ostalih deležnikov, doseganje visokih poslovnih ciljev ter osebne rasti in razvoja. Etični kodeks je javno objavljen na spletni strani družbe, zaposlenim v družbi pa je dostopen tudi na internih spletnih straneh.

Nadalje Politika upravljanja družbe opredeljuje tudi zaveze o ugotavljanju nasprotja interesov in neodvisnosti direktorja ter članov nadzornega sveta, ukrepe v primeru nastopa okoliščin, ki pomenijo konflikt interesov, kot je izpolnjevanje izjave o neodvisnosti članov nadzornega sveta, obveščanje članov nadzornega sveta v primeru konflikta interesov in izločitev članov nadzornega sveta pri glasovanju.

Družba tudi skozi sistem vodenja kakovosti zagotavlja in stalno preverja skladnost procesov in dokumentacije z veljavnimi predpisi in standardi. Glede na notranje in zunanje zahteve se stalno usklajuje in posodablja interno dokumentacijo in nadgrajuje sodelovanje med procesi. Družba ima skladno z mednarodnim standardom ISO 9001:2015 vzpostavljen sistem obvladovanja tveganj, ki se preverja na periodičnih sestankih odbora za upravljanje s tveganji, z notranjimi presojami sistema kakovosti, ki se izvajajo vsaj enkrat letno ter z letnimi zunanjimi presojami akreditacijske hiše po navedenem ISO standardu.

Področje skladnosti poslovanja je učinkovito podprto tudi s sistemom certificiranja, s katerim družba zasleduje temeljni cilj, ohranjanje skladnosti izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa s skupnimi zahtevami in s tem ohranjanje veljavnosti certifikata sposobnosti za izvajanje storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa. Gre za zagotavljanje skladnosti z Izvedbeno uredbo Komisije št. 2017/373/EU o skupnih zahtevah za izvajalce storitev ter njihov nadzor, ki določajo enotna pravila o certificiranju in nadzoru izvajalcev storitev ter definirajo zahteve glede skladnosti in sprejemljivih načinov zagotavljanja skladnosti izvajalcev. Na tej podlagi vzpostavljen sistem zagotavlja sistematično preverjanje, zagotavljanje in nadzor skladnosti izvajalca storitev, z merodajnim slovenskim in evropskim pravnim okvirom enotnega evropskega neba ter mednarodnimi standardi.

Družba je prav tako sprejela Pravilnik o sistemu notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonitosti v družbi, s katerim je vzpostavila sistem notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonitosti v družbi ter mehanizem zaščite prijaviteljev. Vzpostavljen sistem vključuje mehanizem ustreznega in učinkovitega odziva na prijave, sistem sledljivosti prijav, odgovor prijavitelju, vodenje registra prijav ter periodično poročanje nadzornemu svetu o prijavih in ukrepih za odpravo oziroma morebitno sankcioniranje nepravilnosti.

4. OPIS GLAVNIH ZNAČILNOSTI SISTEMOV NOTRANJIH KONTROL IN UPRAVLJANJA TVEGANJ V DRUŽBI V POVEZAVI S POSTOPKOM RAČUNOVODSKEGA POROČANJA

Družba upravlja s tveganji in ima vzpostavljen sistem notranjih kontrol. Namen sistema notranjih kontrol je zagotoviti učinkovito in uspešno delovanje, zanesljivost računovodskega poročanja in skladnost z veljavnimi zakoni ter drugimi zunanjimi in notranjimi predpisi.

Računovodski izkazi so sestavljeni skladno z mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela Evropska unija (MSRP), in Zakonom o gospodarskih družbah. Podatki v računovodskih izkazih

temeljijo na knjigovodskih listinah in poslovnih knjigah, vodenih skladno z MSRP. Predstavljajo resnično in pošteno sliko premoženjskega stanja družbe in izidov poslovanja za leto 2019. Računovodski izkazi skupaj s pojasnili so izdelani na osnovi predpostavke o nadaljnjem poslovanju družbe.

Pri pripravi so upoštevane temeljne računovodske predpostavke: upoštevanje nastanka poslovnih dogodkov, časovne neomejenosti delovanja in kakovostne značilnosti računovodskih izkazov – te so predvsem: razumljivost, ustreznost, zanesljivost in primerljivost. Pri računovodskih usmeritvah so upoštevana osnovna računovodska načela: previdnost, prednost vsebine pred obliko in pomembnost. Družba zagotavlja pravilnost, popolnost in resničnost računovodskega poročanja z več kontrolami, kot so: usklajevanje postavk s kupci in dobavitelji, kontrola popolnosti zajemanja podatkov, kontrola razmejitev dolžnosti in odgovornosti, kontrola omejitve dostopa do računovodskih evidenc in kontrola nadziranja. Proces računovodenja je informacijsko podprt, zato so vse navedene kontrole povezane tudi s sistemi kontrole, vgrajenimi v informacijsko tehnologijo. Tveganja, povezana z informacijsko tehnologijo, in preostala tveganja so podrobneje opisana v poglavju Upravljanje tveganj.

Družba zagotavlja pravilnost, popolnost in resničnost računovodskega poročanja tudi z izpolnjevanjem zahtev, ki jih predpisuje mednarodni standard ISO 9001:2015.

Družba se skladno z Zakonom o gospodarskih družbah po velikosti uvršča med srednje družbe in kot taka nima vzpostavljene notranjerevizijske dejavnosti, notranjerevizijske storitve pa po potrebi zagotavlja s pomočjo zunanjih izvajalcev. Dodaten nadzor nad upravljanjem s tveganji, sistemom notranjih kontrol in računovodskim poročanjem ter notranjo in zunanjo revizijo pa je vzpostavljen z revizijsko komisijo nadzornega sveta družbe, ki je bila ustanovljena decembra 2018. Družba ugotavlja, da se okoliščine in pogoji poslovanja družbe v letu 2019 niso bistveno spremenili oziroma pri svojem poslovanju ni prepoznala in izmerila povečane stopnje tveganja. Družba posluje v strogo reguliranem okolju, skladno s slovensko in evropsko zakonodajo, evropskimi standardi, standardi in priporočili mednarodnih organizacij na področju civilnega letalstva ter mednarodnimi pogodbami, ki zavezujejo Republiko Slovenijo. Stalno skladnost z merodajnim pravnim okvirom zagotavlja z vzpostavljenim sistemom notranjega in zunanjega nadzora izpolnjevanja zahtev za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa. Sistem notranjih kontrol in upravljanje s tveganji pa je v družbi, poleg sistema zagotavljanja stalne skladnosti s skupnimi zahtevami za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, učinkovito podprt še s sistemom upravljanja varnosti, s sistemom vodenja kakovosti po mednarodnem standardu ISO 9001:2015 ter sistemom varovanja.

5. PODATKI O DELOVANJU SKUPŠČINE DRUŽBE

Edini ustanovitelj družbe je Republika Slovenija. Pristojnosti ustanoviteljice so podrobneje opredeljene z Aktom o ustanovitvi. Ustanovitelj je svoje pristojnosti v letu 2019 uresničeval prek Slovenskega državnega holdinga, d. d.

Ustanovitelj kot edini družbenik svoje pristojnosti uresničuje s sprejemanjem sklepov.

6. PODATKI O SESTAVI IN DELOVANJU ORGANOV VODENJA IN NADZORA

Skladno z določbami Zakona o gospodarskih družbah in Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa je uveden dvotirni sistem upravljanja družbe z enim direktorjem in nadzornim svetom. Direktor skladno z Aktom o ustanovitvi vodi in organizira delo ter poslovanje družbe, nadzorni svet pa nadzoruje vodenje poslov.


Direktorja na predlog nadzornega sveta imenuje ustanovitelj za mandatno dobo pet let. Direktor družbe je dr. Franc Željko Županič, ki je v družbi zaposlen na podlagi individualne pogodbe o zaposlitvi od 21. 3. 2008, ko je bil prvič imenovan na funkcijo direktorja. Sedanji, tretji mandat, ki ga je nastopil 22. 3. 2018, se direktorju izteče 22. 3. 2023. Delo direktorja v letu 2019 je podrobneje predstavljeno v poglavju Poročilo direktorja.

Nadzorni svet družbe skladno z Aktom o ustanovitvi sestavlja šest članov, od katerih so štiri člani predstavniki ustanovitelja, dva člana pa sta predstavnika delavcev. Nadzorni svet je ustanovil revizijsko komisijo nadzornega sveta, ki ima štiri člane, od katerih je zunanja članica neodvisna strokovnjakinja. Podrobneje sta sestava in delovanje nadzornega sveta ter revizijske komisije predstavljena v Poročilu o delu nadzornega sveta za leto 2019.

Spoštovanje zakonodaje, Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države, smernic in priporočil, Politike upravljanja družbe ter internih aktov družbe na področju korporativnega

upravljanja so za družbo pomembna vodila za skrbno, gospodarno in odgovorno upravljanje družbe. V družbi si prizadevamo za skladnost poslovanja in spoštovanje določil vsakokrat veljavnega kodeksa in priporočil ustanovitelja ter za prenos in uveljavljanje načel dobre poslovne prakse vodenja in upravljanja družbe.

dr. Franc Željko Županič
DIREKTOR



mag. Dušan Hočevar
PRESEDNIK NADZORNEGA SVETA



Zgornji Brnik, 13. 3. 2020

2. POSLOVNO POROČILO

1 KLJUČNI DOGODKI TER VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2019 IN PO KONCU POSLOVNEGA LETA

V letu 2019 je rast prometa po številu letov (IFR-leti) v Republiki Sloveniji z 8,6 % sledila trendu rasti iz leta 2018, ko je bila zabeležena 9,7-odstotna rast glede na predhodno leto, medtem ko je bila v območju EU-28 zabeležena 1,2-odstotna rast števila letov, kar je bistveno manj kot v preteklih letih. Rast prometa v slovenskem zračnem prostoru se je odrazila tudi v rasti števila enot storitev v preletu slovenskega zračnega prostora. Obseg prometa v preletu slovenskega zračnega prostora, izražen v enotah storitve (»service units«), se je v letu 2019 povečal za 9,7 % glede na leto 2018 oz. je bil za 14,8 % nad načrtovanim, medtem ko je število servisnih enot v fazi terminala glede na leto 2018 nižje za 9,7 % in 1,83 % pod planom.

Leto 2019

Januar

- Družba je opravila zunanjo certifikacijsko presojo sistema kakovosti po mednarodnem standardu ISO 9001:2015 in s tem podaljšala veljavnost omenjenega certifikata.
- Družba je v okviru obiska predstavnika organa PRB v sodelovanju s predstavniki Ministrstva za infrastrukturo in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije organizirala skupen sestanek s predstavitvijo družbe.
- V skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 29/2009 z dne 16. januarja 2009 o zahtevah glede storitev podatkovnih zvez za enotno evropsko nebo (UL L št. 13, z dne 17. 1. 2009, str. 3), kakor je bila nazadnje spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/208 z dne 14. januarja 2020 o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 29/2009 o zahtevah glede storitev podatkovnih zvez za enotno evropsko nebo (UL L 43, z dne 17. 2. 2020, str. 72) (v nadaljevanju: Uredba Komisije št. 29/2009/ES) se je uspešno zaključila implementacija storitve Datalink – CPDLC, tj. podatkovne povezave tipa zemlja-zrak med kontrolorjem zračnega prometa in pilotom, ki so jo kontrolorji zračnega prometa v Območni kontroli zračnega prometa Ljubljana začeli uporabljati 16. januarja.
- Družba je v okviru projekta »Postavitev in implementacija multilateracijskega sistema za nadzor zračnega prometa« (Slovenia Wide Area Multilateration System – SLOWAM) dosegla pomemben mejnik v prvi fazi razvoja projekta in uspešno zaključila »Site Acceptance Test« (SAT).
- Z mesecem januarjem se je začelo vzporedno delovanje centraliziranega tehnično nadzornega centra (CTNC) in lokalnih TNC Brnik in TNC MB ter začetek šolanja osebja za CTNC.

Februar

- Po mesecu dni vzporednega delovanja centraliziranega TNC ATCC ter TNC Brnik in TNC Maribor je bilo s 1. februarjem 2019 vzpostavljeno centralizirano izvajanje tehničnega nadzora iz centraliziranega tehnično-nadzornega centra TNC ATCC. Vzporedno se je nadaljevalo šolanje dodatnega osebja za delo v CTNC.
- Izvedena je bila menjava centralne požarne pregrade in IPS modula (Intrusion Prevention System) v operativnem okolju.

Marec

- S 1. marcem je stopila v veljavo sprememba notranje organiziranosti družbe, ki se nanaša predvsem na manjšo spremembo organizacije dela neoperativnih služb. Z omenjeno spremembo je bil ustanovljen Sektor za certificiranje, vodenje projektov in usposabljanje osebja, na katerega so se prenesle naloge na področju certificiranja in vodenja projektov ter Službe za usposabljanje operativnega osebja – Letalske šole, ki je s tem postala samostojna organizacijska enota v okviru novoustanovljenega sektorja.
- Na svetovnem kongresu ATM (World ATM Congress 2019), ki je potekal med 12. in 14. marcem v Madridu, je projekt »South East Common Sky Initiative Free Route Airspace« (SECSI FRA – čezmejni zračni prostor brez zračnih poti) izvajalcev navigacijskih služb Slovenije, Avstrije, Bosne in Hercegovine, Hrvaške ter Srbije in Črne gore prejel prestižno nagrado »Single European Sky Award« v kategoriji »Network Performance«.
- Z uradnim odprtjem centra za usposabljanje Fraportove letalske akademije, ki trenutno izvaja 36 programov s področja letaliških storitev in ukrepanja v izrednih razmerah, bo družba kot partner

sodelovala v ponudbi strokovnih usposabljanj s področja letalstva, predvsem na področju izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa.

- Predstavniki družbe so se udeležili ICAO Global Reporting Format (GRF) Implementation Symposium na sedežu ICAO v Montrealu.
- Predstavniki družbe so se udeležili 23. sestanka skupine ICAO EANPG (AFSG – Aeronautical Fixed Services Group) v Parizu.

April

- Družba je kot vsako leto v sodelovanju z Geodetskim inštitutom Slovenije (GIS) pripravila novo VFR letalsko karto, ki je namenjena predvsem pilotom, jadralnim pilotom in jadralnim padalcem ter pilotom jadralnih in motornih zmajev. Družba vsakemu imetniku pilotske licence in pilotu učencu v Republiki Sloveniji omogoča pridobitev ene VFR letalske karte brezplačno.
- Predstavniki družbe so se udeležili rednega sestanka skupine »AIM SWIM Team« v okviru organizacije Eurocontrol (Eurocontrol Agency Advisory Board). Omenjena skupina odloča o razvoju AIS/AIM področja v Evropi.
- Izvajalo se je šolanje osebja SNL za uporabo SW orodja DEMETER (DME – Distance Measuring Equipment).

Maj

- Med 11. majem in 15. junijem je potekala mednarodna vojaška vaja »IMMEDIATE RESPONSE 2019«, pri pripravi in izvedbi katere je družba aktivno sodelovala.
- Družba je sredi maja izvedla menjavo strežnikov TMCS na sistemu VCS v LKZP Portorož in LKZP Maribor. S tem se je podaljšala življenjska doba obeh sistemov za govorno komunikacijo VCS 3020X Rel 4.1 za najmanj tri leta.
- Predstavniki družbe oziroma skrbnik projekta se je udeležil sestanka delovnih skupin ATSB in PSSG za projekt New PENS. Skupina PSSG skrbi za upravljanje omrežja PENS, skupina ATSB pa za upravljanje omrežja NewPENS. Glavna tema obeh sestankov je bila migracija z omrežja PENS na omrežje NewPENS.
- Direktor družbe se je udeležil sestanka generalnih direktorjev GATE ONE v Bukarešti, na katerem je bil sklenjen dogovor o dveh dokumentih: »Airspace Architecture Study – common position« in »Report of the Wise Persons Group«, ki bosta igrala ključno vlogo pri oblikovanju prihodnosti evropskega sistema ATM.
- Predstavniki družbe so se v sklopu varnostnega cilja – varnostno izboljševanje (Safety Promotion) z namenom spoznavanja in uvajanja prepoznanih in dobrih praks iz mednarodnega okolja udeležili varnostne konference na temo varnostnih predpisov, postopkov in navodil, na kateri so bile predstavljene dobre prakse, identificirane na področju dela organizacij Flight Safety Foundation, European Regions Airline Association in organizacije Eurocontrol.
- Notranja revizija Slovenskega državnega holdinga, d. d., je izdala Poročilo o rednem pregledu poslovanja družbe v upravljanju: Pregled korporativnega upravljanja družbe KZPS, d. o. o., v katerem je na podlagi izvedenega pregleda poslovanja ocenila, da je stanje korporativnega upravljanja v družbi dobro.
- Direktor družbe se je udeležil varnostne konference generalnih direktorjev v Kopenhagnu (CEO Safety Conference), ki jo je organizirala organizacija Eurocontrol v sodelovanju z NAVIAIR in EASA. Na konferenci sta bili obravnavani dve temi, in sicer varnostni podatki (Safety Data) ter dostop javnosti in kibernetična varnost (Public Domain and Cybersecurity).
- Predstavniki družbe so se udeležili 22. rednega sestanka Sveta FAB CE v Zagrebu.
- Družba je v septembru opravila prehod s starega PENS omrežja na NewPENS na treh mednarodnih AMHS povezavah, in sicer z Eurocontrol Haren ter Bretigny in z avstrijskim izvajalcem Austrocontrol.
- Družba je uspešno prestala varnostni pregled operativnega okolja (t. i. penetracijski test), ki ga je izvedlo zunanje podjetje.
- Prvi kandidati so uspešno zaključili OJT (usposabljanje na delovnem mestu) šolanje za CTNC.

Junij

- Predstavniki družbe so se udeležili ustanovnega sestanka Letališke partnerske skupine za okolje. Skupina je bila ustanovljena na pobudo Fraport Slovenija, d. o. o., s ciljem izboljšanja kakovosti okolja na območju Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. Poleg predstavnikov družbe in Fraporta Slovenija, d. o. o., so bili v skupino imenovani tudi predstavniki Adrie Airways, d. o. o., Ministrstva

za infrastrukturo, Javne agencije Republike Slovenije za civilno letalstvo in strokovnjak za merjenje hrupa.

- Družba je tvorno sodelovala pri pripravi in izvedbi mednarodne vojaške vaje »ASTRAL KNIGHT 2019«, ki je potekala med 3. in 6. junijem. Glavno območje aktivnosti je bilo v zračnem prostoru nad Jadranskim morjem in istrskim polotokom ter je zajemalo zračni prostor Republike Slovenije, Republike Hrvaške in Republike Italije.
- Družba je svojo aktivno vlogo odigrala tudi pri pripravi in izvedbi mednarodne vojaške vaje »ADRIATIC STRIKE 2019«, ki je potekala med 3. in 7. junijem.
- Družba je v sodelovanju s predstavniki Ministrstva za obrambo in Slovenske vojske pristopila k aktivnostim v zvezi s podaljšanjem pogodbe za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa na vojaškem letališču Cerklje ob Krki.
- Direktor družbe se je udeležil rednega sestanka generalnih direktorjev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v okviru projekta FAB CE (FAB CE CEOC) v Sarajevu, na katerem so obravnavali poročilo ANSB, poročilo NMB, poročilo »Social Dialogue« foruma, FAB CE strategijo, FAB CE Safety Management Review Report 2018, FAB CE Performance Report in poročilo usklajevalnega odbora.
- Direktor družbe je skupaj s predstavniki Ministrstva za infrastrukturo sodeloval na 51. sestanku začasnega sveta organizacije Eurocontrol (Provisional Council) v Bruslju.
- Predstavniki družbe so se udeležili rednega junijskega zasedanja Razširjenega odbora za pristojbine na zračnih poteh (Enlarged Committee for Route Charges) organizacije Eurocontrol v Bruslju, na katerem so bile v postopku posvetovanja s predstavniki uporabnikov storitev navigacijskih služb zračnega prometa obravnavane in potrjene končne stroškovne baze za leto 2018 ter preliminarne stroškovne baze in cene storitev držav članic za leto 2020.

Julij

- Družba je skladno z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 (UL L 56, z dne 25. 2. 2019, str. 1) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije št. 317/2019/EU) v sodelovanju z Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije organizirala posvetovanja s predstavniki uporabnikov zračnega prostora glede načrta izvedbe, stroškovnih baz in cen storitev za novo, tretje referenčno obdobje 2020 – 2024 spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti, ki so potekala v prostorih družbe. Poleg predstavnikov Ministrstva za infrastrukturo in Agencije Republike Slovenije za okolje, so se posvetovanj udeležili predstavniki organizacije Eurocontrol (Performance Review Unit, Performance Review Body in predstavnik Network Managerja), Evropske komisije, združenja letalskih prevoznikov IATA in predstavnik letalskega prevoznika Lufthansa. Republika Slovenija je predpisane konzultacije glede doseganja vseevropskih ciljev uspešnosti za novo referenčno obdobje uspešno opravila.
- 18. julija je družba DRI, upravljanje investicij, Družba za razvoj infrastrukture, d. o. o., prevzela obratovanje letališča Edvarda Rusjana Maribor.
- Družba je v juliju končala SW in HW nadgradnjo sistema za snemanje govora in slike VDR.

Avgust

- Družba je sodelovala z Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije in Ministrstvom za infrastrukturo v procesu nadzora Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), ki je potekal v zadnjem tednu meseca avgusta in v začetku septembra. Subjekt presoje nadzora ICAO je bila sicer agencija kot nacionalni nadzorni organ, družba pa je v nadzoru sodelovala kot izvajalec storitev navigacijskih služb zračnega prometa v okviru načrtovanega obiska industrije.
- Dne 29. 8. 2019 je bil pri Okrožnem sodišču v Kranju vpisan nov Akt o ustanovitvi javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o. (prečiščeno besedilo) z dne 20. 8. 2019.
- Zadnji avgustovski dan je prinesel nov mejnik v opravljanju storitev družbe. Dosežen je bil dnevni absolutni rekord (31. 8. 2019) – 1551 operacij in nov mesečni rekord – 41.931 operacij.
- Uspešno je bilo zaključeno šolanje prve skupine kandidatov za delo v CTNC.

September

- Družba je začela selitev radarja Watchman z lokacije letališča Jožeta Pučnika Ljubljana na Brnik na lokacijo Soteški hrib. S tem se je začel izvajati načrt izboljšav radarskega pokrivanja predvsem v luči boljše pokritosti s primarnim signalom.

- Končala se je menjava strojne opreme Jeti in RDD (Radar Data Display) na vseh letaliških kontrolah zračnega prometa.
- Izvedeno je bilo letalsko umerjanje navigacijskih (NAV) naprav na vseh mednarodnih letališčih v Republiki Sloveniji.
- Družba je pripravila osnutek Poslovnega načrta 2020–2024 in Letnega poslovnega načrta za leto 2020, ki ju je nadzorni svet družbe obravnaval na 124. redni seji, ki je potekala 6. 9. 2019. Letni in petletni poslovni načrt družbe skladno z Aktom o ustanovitvi sprejme nadzorni svet, na podlagi 8. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa pa ga naknadno odobri minister, pristojen za promet.
- Predstavniki družbe se je skupaj s predstavniki Ministrstva za infrastrukturo in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije udeležil delovnega sestanka z župani gorenjskih občin na temo problematike hrupa, ki ga povzroča letalski promet na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana.
- Med 17. in 19. 9. 2019 je v prostorih družbe potekala delavnica na temo kibernetске varnosti, ki jo je v sodelovanju z organizacijo Eurocontrol organizirala Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije. Na delavnici so poleg predstavnikov agencije in organizacije Eurocontrol sodelovali predstavniki družbe in vseh relevantnih deležnikov na področju letalstva in kibernetске varnosti v Republiki Sloveniji.
- Družba je 20. 9. 2019 skladno s sklepom ustanovitelja izplačala Republiki Sloveniji udeležbo v dobičku v znesku 1.500.000,00 EUR.
- Skladno s Sklepom Vlade Republike Slovenije o izvedbi mednarodne vaje »Vaja letalska nesreča Karavanke 2019« je družba med 20. in 22. 9. 2019 sodelovala pri izvedbi omenjene vaje letalske nesreče, organizirane v sodelovanju med slovenskimi, avstrijskimi in italijanskimi državnimi organi.
- Direktor se je kot predstavnik družbe v okviru delegacije Republike Slovenije skladno s Sklepom Vlade Republike Slovenije udeležil 40. Skupščine Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), ki je potekala v Montrealu.
- Družba je 28. 9. 2019 sodelovala na Dnevu odprtih vrat letališča Portorož. Rdeča nit dogodka je bil osebni stik z upravljalci in uporabniki letališča, zato je družba zainteresirani strokovni in laični javnosti omogočila ogled letalske kontrole zračnega prometa (TWR), predstavila poklic kontrolorja zračnega prometa in izzive, s katerimi se srečuje pri svojem delu.
- 30. 9. 2019 je vodstvo Adrie Airways, d. o. o., obvestilo javnost, da je na kranjsko okrožno sodišče vložilo predlog za stečaj letalskega prevoznika, o katerem je sodišče s sklepom o začetku stečajnega postopka odločilo 2. 10. 2019.

Oktober

- Nadaljevale so se aktivnosti, povezane s predstavitvijo radarja Watchman na Soteški hrib, predvsem izvedba mehansko električnih prilagoditev in izdelav vmesnikov za pritrditev anten na obstoječi stolp.
- Družba je pripravila končni petletni Poslovni načrt 2020–2024 in Letni poslovni načrt za leto 2020, ki ju je na 125. redni seji dne 14. 10. 2019 obravnaval in sprejel nadzorni svet družbe. V okviru obravnave gradiva se je nadzorni svet seznanil tudi z vplivom t. i. usklajevalnega mehanizma na poslovanje družbe in mnenjem revizorske družbe Ernst & Young d. o. o., Ljubljana v zvezi z računovodskim evidentiranjem učinkov omenjenega mehanizma ter dividendno politiko družbe. Poslovna načrta in sprejeta dividendna politika sta bila posredovana v seznanitev SDH.
- Evropska komisija je 17. 10. 2019 sprejela sklep o skladnosti cen na enoto storitve v fazi preleta za leto 2019 za slovensko območje zaračunavanja z Izvedbenima uredbama Komisije št. 390/2013/EU in št. 391/2013/EU.
- Predstavniki družbe so se udeležili nacionalnega seminarja o hibridnih grožnjah, ki ga je organiziralo Ministrstvo za obrambo v sodelovanju z Natovim poveljstvom za specialne operacije (NSHQ).
- Izvedena sta bila delavnica za ILS 420 in nadaljevanje šolanja osebja za CTNC.
- Družba je izvedla menjavo glavnega antenskega sistema VHF/UHF na lokaciji Krim.
- Zaposleni na področju varovanja in upravljanja dokumentarnega gradiva (vložišče) so se udeležili usposabljanja za delo z nevarnimi snovmi za primere oziroma pošiljke z nevarnimi snovmi, ki ga je izvedla Gasilsko reševalna služba Kranj.

November

- Predstavniki družbe so se udeležili rednega novembrskega zasedanja Razširjenega odbora za pristojbine na zračnih poteh (Enlarged Committee for Route Charges) organizacije Eurocontrol, na katerem so bile v postopku posvetovanja s predstavniki uporabnikov storitev navigacijskih služb zračnega prometa obravnavane stroškovne baze in cene storitev držav članic za leto 2020. Cene

na enoto storitev navigacijskih služb zračnega prometa je konec novembra potrdila Razširjena komisija Eurocontrol (Enlarged Commission).

- Predstavniki družbe so se udeležili 23. rednega sestanka Sveta FAB CE v Zagrebu.
- 20. novembra 2019 so predstavniki družbe uspešno sodelovali v mednarodni vaji »VOLCEX 19«, v okviru katere je bila izvedena simulacija izbruha vulkana Vezuv v Italiji.
- V sklopu predstavitve radarja na lokacijo Soteški hrib se je izvedlo večje število testiranj in nastavitvev parametrov zaradi zagotavljanja ustreznosti podatkov.
- Predstavniki družbe so na ravni FAB CE začeli aktivno sodelovati v projektu »SSR monitoring«, katerega namen je zaščita spektra frekvenc, ki se uporabljajo za detekcijo letal.
- Družba se je na ravni FAB CE vključila tudi v projekt ADS-B implementacija, s katerim se bo začel postopek uvajanja podatkov, pridobljenih preko sistema ADS-B.
- Organizirana je bila delavnica Teorija in praksa letalskega umerjanja, na kateri so sodelovali predstavniki družbe.

December

- V sklopu predstavitve radarja Watchman na novo lokacijo na Soteškem hribu so bila uspešno zaključena testiranja in pridobljeno dovoljenje Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije za uporabo radarskih podatkov v sistemu kontrole zračnega prometa.
- Družba je uspešno končala migracijo operativnih aplikacij z omrežja PENS na omrežje NewPENS.
- V začetku decembra je bil s testiranjem in potrditvijo delovanja opreme uspešno zaključen prvi del projekta lastnih mikrovalovnih (MW) povezav.
- Na podlagi 12. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa je ministrica za infrastrukturo s sklepoma z dne 6. 12. 2019 odobrila stroškovni bazi in ceni za storitve na zračnih poteh ter za storitve na terminalu za Republiko Slovenijo za leto 2020. V letu 2020 znaša cena na enoto storitve na zračnih poteh 51,79 EUR, medtem ko znaša cena na enoto storitve na terminalu 222,90 EUR.
- Družba in Republika Slovenija, Ministrstvo za infrastrukturo, sta dne 30. 12. 2019 sklenila Pogodbo o ureditvi medsebojnih razmerij in ustanovitvi stavbne pravice za namen zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa v Republiki Sloveniji, na podlagi katere je bila družbi podeljena stavbna pravica na zemljiščih na širšem območju letališč Jožeta Pučnika Ljubljana in Edvarda Rusjana Maribor.
- Družba je s soglasjem nadzornega sveta prenovila Politiko upravljanja.
- Nadzorni svet je sprejel Politiko raznolikosti, ki jo je družba objavila na javni spletni strani.
- V mesecu decembru je družba uspešno zaključila proces presoj Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije skladnosti z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU, ki je stopila v veljavo 28. 3. 2017, uporabljati pa se je začela 2. 1. 2020. Družba je uspešno podaljšala veljavnost dovoljenja (certifikata) izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa. Poleg omenjenega je družba pridobila nov certifikat in s tem pravico za izvajanje privilegijev za upravljanje pretoka zračnega prometa (ATFM) in upravljanje zračnega prostora (ASM).
- Družba je skupaj z ostalimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa držav članic FAB CE in s FABCE, d. o. o., podpisala FAB CE Cyber Security Group (FCSG) Non Disclosure Agreement (NDA).
- S FABCE, d. o. o., in s hrvaškim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa (Hrvatska kontrola zračne plovitve) je družba podpisala »some – in SLA« – Framework Agreement for procurement of spare parts for CNS System.
- Med češkim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa (ANS CR), slovaškim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa (LPS), FABCE, d. o. o., in družbo je bil sklenjen »some – in SLA« – Framework Agreement for performance planning RP3 Coordination Support.
- Družba je z avstrijskim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa (ACH), češkim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa (ANS CR), hrvaškim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa (CCL), madžarskim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa (HCL) in družbo FABCE, d. o. o., sklenila »some – in SLA« – Framework Agreement for ADS-B Deployment.
- Družba je v decembru opravila prehod s starega PENS omrežja na NewPENS na mednarodni AMHS povezavi z italijanskim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa ENAV in opravila prehod s starega PENS omrežja na NewPENS na vseh EAD povezavah.

Leto 2020

Januar

- 15. in 16. januarja 2020 je potekala zunanja certifikacijska presoja sistema vodenja po mednarodnem standardu ISO 9001:2015, na podlagi katere je bila družbi podaljšana veljavnost certifikata sistema vodenja kakovosti (SL22019Q, 18. 1. 2022).
- Ministrstvo za infrastrukturo je s sklepom z dne 15. 1. 2020 skladno z 8. členom Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa odobrilo Poslovni načrt 2020–2024 in Letni poslovni načrt za leto 2020.
- Predstavniki družbe in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije so se udeležili sestanka s predstavniki hrvaškega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa (Hrvatska kontrola zračne plovitve) in hrvaške agencije za civilno letalstvo (Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo) na temo ureditve problematike CTR Letališča Portorož.
- Konec meseca januarja so začele letalske družbe ukinjati povezave s Kitajsko zaradi pojava in širitve koronavirusa SARS-CoV-2 (COVID-19) na Kitajskem, Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) pa je razglasila izredne razmere po svetu.

Februar

- Družba je kot izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, ki je del kritične infrastrukture Republike Slovenije in izvajalec bistvenih storitev, pristopila k izdelavi načrta ukrepov za zagotavljanje neprekinjenega poslovanja oziroma delovanja družbe. Ukrepi so bili opredeljeni stopenjsko glede na stopnjevanje krize oziroma širjenja koronavirusa COVID-19 ter razdeljeni na splošne ukrepe in ukrepe, povezane z operativnimi službami.
- Na 11. korespondenčni seji skupščine FABCE, d. o. o., je bil potrjen Poslovni načrt družbe FABCE, d. o. o., za leti 2020 in 2021.
- Direktor družbe je z direktorji izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE v okviru sestanka direktorjev (FAB CE CEO Committee), ki je potekal 18. februarja 2020 na Dunaju, sodeloval pri potrditvi nove strategije FAB CE, »FAB CE Strategy 2020 - 2030«, s katero bo FAB CE prispeval k bodočemu razvoju ATM v regiji.
- Organiziran je bil skupni pripravljalni sestanek predstavnikov družbe in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije z namenom priprave na EASA standardizacijsko inšpekcijo družbe kot izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa.

Marec

- V začetku marca je družba začela s prvo fazo ukrepov v zvezi s pojavom koronavirusa COVID-19, ki so se nanašali na splošna opozorila glede ustrezne higijene in preventivnega ravnanja zaposlenih, z rednim obveščanjem zaposlenih o informacijah, ki so jih sporočale pristojne državne institucije.
- 4. in 5. marca 2020 je v družbi potekal nadzor inšpektorjev organizacije EASA v okviru standardizacijskega EASA nadzora Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije kot nacionalnega nadzornega organa.
- Družba je z Agencijo Republike Slovenije za okolje podpisala Dogovor o nakazovanju sredstev za zagotavljanje meteoroloških služb za tretje referenčno obdobje (2020–2024) in Aneks št. 1 k omenjenemu dogovoru za leto 2020.
- Z Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije sta bila podpisana Dogovor o nakazovanju sredstev za pokrivanje stroškov v zvezi s certifikacijo in stalnim nadzorom dovoljenja za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa za tretje referenčno obdobje (2020–2024) in Aneks št. 1 k omenjenemu dogovoru za leto 2020.
- 9. marca 2020 je Svet za nacionalno varnost Republike Slovenije sprejel ukrepe za zajezitev širjenja okužbe s koronavirusom COVID-19.
- 10. marca 2020 je Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije zaradi širjenja koronavirusa COVID-19 sprejelo sklep, s katerim se je zaradi zagotovitve javnega reda, varovanja določenih oseb, okolitev in objektov ter zagotavljanja varnosti ljudi in premoženja na območju javnih letališč državnega in lokalnega pomena prepovedalo pristanke vseh zrakoplovov iz italijanskih letališč, ki so se nahajala na območjih, ogroženih zaradi epidemije COVID-19, iz Kitajske, Južne Koreje in Irana za obdobje od 10. 3. 2020 do 31. 3. 2020 z možnostjo podaljšanja in z možnostjo razširitve prepovedi letov zaradi dodatnih ogroženih območij.
- 11. marca 2020 je Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) izbruh koronavirusa COVID-19 razglasila za pandemijo.

- Skladno z ukrepi Sveta za nacionalno varnost je družba prešla na drugo fazo izvajanja ukrepov s ciljem zmanjšanja možnosti okužbe zaposlenih v družbi in zagotovitve neprekinjenega zagotavljanja storitev. Z vidika organizacije operativnih služb, ki so nujne za nemoteno zagotavljanje storitev, so bile vse operativne službe, službe zračnega prometa, tehnične službe (komunikacijske, navigacijske in nadzorne službe ter službe za avtomatizirane sisteme in tehnično nadzorni center) ter službe letalskih informacij organizirane tako, da se je zagotovila ustrezna razpoložljivost zdravega osebja. Delo je bilo organizirano v obliki stalnih ekip, ki so po obsegu omejene in prilagojene realnim potrebam zagotavljanja storitev v slovenskem zračnem prostoru in na slovenskih mednarodnih letališčih, vključujoč vojaško letališče Cerklje ob Kri. Družba je o sprejetih ukrepih obvestila Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije in pričela z rednim dnevnim poročanjem Ministrstvu za infrastrukturo oziroma preko ministrstva štabu Civilne zaščite Republike Slovenije.
- 16. marca 2020 je Vlada Republike Slovenije, kot ostale članice Evropske unije, sprejela Odlok o prepovedi opravljanja zračnih prevozov v Republiki Sloveniji, s katerim je bilo zaradi zagotavljanja varnosti ljudi in premoženja prepovedano opravljanje mednarodnega rednega in posebnega (čarterskega) prevoza potnikov ter letenje zrakoplovov splošnega letalstva s pristanki na območja javnih letališč državnega in lokalnega pomena, in sicer za obdobje:
 - od 17. marca 2020 (od 00:00 ure) do 30. marca 2020 (do 24:00 ure) za mednarodni zračni prevoz, ki se opravlja v Evropski uniji na podlagi predpisov Evropske unije, ter
 - od 17. marca 2020 (od 00:00 ure) do preklica za mednarodni zračni prevoz iz držav ali v države, ki niso članice Evropske unije.
 Z Odlokom o prepovedi opravljanja zračnih prevozov v Republiki Sloveniji, ki ga je Vlada Republike Slovenije sprejela 28. marca 2020 in je stopil v veljavo 31. marca 2020, je bila prepoved podaljšana:
 - od 31. marca 2020 (od 00:00 ure) do 13. aprila 2020 (do 24:00 ure) za mednarodni zračni prevoz, ki se opravlja v Evropski uniji na podlagi predpisov Evropske unije, ter
 - od 31. marca 2020 (od 00:00 ure) do preklica za mednarodni zračni prevoz iz držav ali v države, ki niso članice Evropske unije.
- Prepovedi letalskega potniškega prometa, ki so bile posledica ukrepov držav na pandemijo COVID-19, so se odrazile v drastičnem padanju zračnega prometa, ki je prizadelo tako letalske prevoznike, obratovalce letališč kot izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa. Podatki organizacije Eurocontrol o številu letov v slovenskem zračnem prostoru so že v marcu nakazali negativen trend, ki bo izredno negativno vplival na poslovanje in likvidnost družbe v letu 2020.

April

- Vlada Republike Slovenije je zaradi zagotavljanja varnosti ljudi in premoženja z Odlokom o prepovedi opravljanja zračnih prevozov v Republiki Sloveniji 10. aprila 2020 podaljšala prepoved opravljanja mednarodnega rednega in posebnega (čarterskega) prevoza potnikov ter letenje zrakoplovov splošnega letalstva s pristanki na območja javnih letališč državnega in lokalnega pomena za obdobje:
 - od 14. aprila 2020 (od 00:00 ure) do 27. aprila 2020 (do 24.00 ure) za mednarodni zračni prevoz, ki se opravlja v Evropski uniji na podlagi predpisov Evropske unije, ter
 - od 14. aprila 2020 (od 00:00 ure) do preklica za mednarodni zračni prevoz iz držav ali v države, ki niso članice Evropske unije.
- 11. aprila 2020 je stopil v veljavo Zakon o interventnih ukrepih za zajezitev epidemije COVID-19 in omilitve njenih posledic za državljane in gospodarstvo (ZIUZEOP; Uradni list RS, št. 49/2020), ki je zaokrožil prvi paket sistemskih ukrepov Republike Slovenije, namenjenih omilitvi negativnih posledic epidemije COVID-19 za državljane in gospodarstvo.
- Do 14. aprila 2020 je organizacija Eurocontrol pridobila soglasje držav članic za dva medsebojno usklajena ukrepa pomoči, namenjena letalskim prevoznikom in izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, ki vključujeta:
 - odlog plačil storitev navigacijskih služb zračnega prometa za letalske družbe za mesece februar, marec, april in maj 2020;
 - soglasje k zadolžitvi Eurocontrola na finančnem trgu z namenom pokrivanja približno 51 % stroškov poslovanja ter s tem zagotavljanja nemotenega delovanja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa za obdobje štirih mesecev (februar–april 2020) kot posledice izpada zračnega prometa in odloga plačil storitev letalskim prevoznikom.
- Mednarodni denarni sklad (IMF) je objavil svetovno gospodarsko napoved, v kateri je zaradi pandemije COVID-19 napovedal recesijo svetovnega gospodarstva s padcem globalnega bruto domačega proizvoda (BDP) za 3 % z možnostjo okrevanja gospodarske aktivnosti in 5,8-odstotno rastjo BDP že v letu 2021 ob predpostavki, da pandemija v drugi polovici leta 2020 izzveni. Medtem ko napoved v evrskem območju v letu 2020 napoveduje 7,5-odstotni padec BDP, napoved za Republiko Slovenijo predvideva 8-odstotni padec BDP z možnostjo 5,4-odstotne rasti v letu 2021.

- Krčenje svetovnega gospodarstva in omejitve v zračnem prometu so se odrazile v globokem padcu letalske industrije. Mednarodno združenje letalskih prevoznikov IATA (International Air Transport Association) je 14. aprila 2020 ocenilo izgube letalskih prevoznikov zaradi pandemije koronavirusa COVID-19 za leto 2020 v višini 314 milijard USD ob 55-odstotnem padcu prihodkov glede na leto 2019 ter napovedalo, da je ogroženih 25 milijonov delovnih mest, od tega samo v Evropi 5,6 milijona, če se razmere v treh mesecih ne bodo začele obračati na bolje s ponovnim odpiranjem mednarodnih letalskih povezav.

2 POMEMBNI POSLOVNI PODATKI IN KAZALNIKI USPEŠNOSTI

Družba se financira s prihodki iz naslova pristojbin na zračnih poteh in terminalnih pristojbin, ki jih plačujejo letalski prevozniki. Stroške opravljenih storitev letalskim prevoznikom zaračunava Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (Eurocontrol), ki nato sredstva za opravljene storitve nakaže družbi.

Skladno z Mednarodnim sporazumom in Izvedbeno uredbo Komisije št. 391/2013/EU ter smernicami organizacije Eurocontrol, Principi za oblikovanje stroškovnih baz in izračuna pristojbin na zračnih poteh, se v skupni stroškovni bazi Republike Slovenije za oblikovanje stroškovne baze upoštevajo stroški družbe, Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (kot nacionalnega nadzornega organa) in Agencije Republike Slovenije za okolje (za storitve letalske meteorologije). Ugotovljeni stroški v povezavi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa so sestavljeni iz stroškov dela, materialnih stroškov, amortizacije in stroškov kapitala, ki nastajajo pri opravljanju navigacijskih služb zračnega prometa v fazi preleta, in se financirajo s pristojbinami na zračnih poteh; ta načela se smiselno uporabljajo tudi za oblikovanje terminalne stroškovne baze, kjer se ugotovljeni stroški navigacijskih služb zračnega prometa na terminalnih financirajo s terminalnimi pristojbinami. Cena na enoto storitve (pristojbina) se določi na osnovi predvidenih stroškov in prometa v naslednjem letu. Morebitna odstopanja dejanskih prihodkov od načrtovanih se po določenem ključu, upoštevajoč mehanizem delitve tveganj in spodbud, upoštevajo pri izračunu cene pristojbine čez dve leti (»traffic risk sharing revenue« ali »traffic risk sharing loss«).

Za leto 2019 je bila izračunana cena na enoto storitve na zračnih poteh za Republiko Slovenijo v višini 59,51 EUR, v letu 2018 je cena znašala 61,71 EUR in cena enote storitve za storitve na terminalu na vseh treh mednarodnih letališčih 211,21 EUR, v letu 2018 je cena znašala 205,33 EUR.

Tabela 1: Analiza finančnega položaja

v EUR	2019	2018	Indeks 2019/2018
Poslovni prihodki	42.723.051	40.023.015	107
EBIT	5.492.948	4.123.166	130
EBITDA	9.743.440	8.230.113	118
Čisti dobiček	4.585.114	3.204.968	143
Nekratkoročna sredstva	27.345.080	26.238.509	104
Kratkoročna sredstva	10.610.872	8.377.338	127
Kapital	24.736.997	21.909.903	113
Nekratkoročne obveznosti	2.714.496	2.625.000	103
Kratkoročne obveznosti	7.972.333	7.933.403	100
Kazalniki	2019	2018	Indeks 2019/2018
EBIT marža	12,86 %	10,30 %	125
EBITDA marža	22,81 %	20,56 %	111
Donosnost kapitala (ROE)	19,66 %	15,29 %	129
Donosnost sredstev (ROA)	12,64 %	9,18 %	138
Finančni vzvod	1,53	1,58	97
Število zaposlenih	2019	2018	Indeks 2019/2018
Konec leta	228	229	100

Družba je v letu 2019 poslovala uspešno in nad pričakovanji. V letu 2019 so bili ustvarjeni poslovni prihodki v višini 42.723.051 EUR; od tega so znašali prihodki od prodaje 41.817.617 EUR. Družba je ustvarila prihodke iz naslova pristojbin na zračnih poteh v višini 37.119.930 EUR, 3.371.984 EUR iz naslova terminalnih pristojbin in 1.325.703 EUR drugih prihodkov od prodaje. Največji delež v prihodkih od prodaje je bil ustvarjen iz naslova preletnih pristojbin (88,77 %), sledijo prihodki iz terminalnih pristojbin (8,06 %). Delež prodaje na domačem trgu je znašal 2,37 %, na tujem trgu (pretežno EU) pa 97,63 %. Drugi poslovni prihodki so znašali 905.434 EUR, od tega predvsem prejete subvencije EU 232.190 EUR, in prihodki povezani s poslovnimi učinki, v višini 673.244 EUR.

Družba je v letu 2019 redno poravnavala svoje obveznosti, tako do dobaviteljev kot do zaposlenih in državnih institucij, ter na dan 31. 12. 2019 ni imela neporavnanih zapadlih obveznosti.

Družba je v letu 2019 poslovala še boljše kot v letu 2018, kar se odraža v bistveno višjem poslovnem izidu iz poslovanja (EBIT), višjem poslovnem izidu iz poslovanja pred deprecijacijo in amortizacijo (EBITDA), višjem čistem poslovnem izidu in boljših kazalnikih.

Uspešno leto 2019 se v finančnem položaju družbe odraža v višji postavki kratkoročnih sredstev v primerjavi s preteklim letom zaradi višjega stanja denarnih sredstev. Učinek uvedbe mednarodnega standarda računovodskega poročanja 16 je viden v povišanju postavk nekratkoročnih sredstev in nekratkoročnih obveznosti.

Pri analizi poslovanja družbe v letu 2018 in 2019 je treba upoštevati, da je bilo poslovanje družbe v navedenih letih nad načrtovanim prometom, kar se pozitivno odraža v boljšem poslovanju od načrtovanega, negativni učinek uspešnega poslovanja pa se bo skozi izračun cene zaradi usklajevalnega mehanizma odrazil v poslovanju družbe v letih 2020 in 2021.

Zaradi načina določanja višine pristojbine v posameznem letu, ki je med drugim odvisna od števila načrtovanih preletov ter priletov/odletov in predvidene inflacije oz. realiziranih preletov ter priletov/odletov in dejanske inflacije – t. i. usklajevalni mehanizem, se družba v posameznem letu sooča z razliko v višini prihodkov (presežek ali primanjkljaj). Razlika iz posameznega leta (n) se namreč upošteva v določitvi cene čez dve leti (n + 2). V primeru poslovanja v letih 2018 in 2019 ta razlika pomembno vpliva na tekoči poslovni izid družbe kot tudi na poslovni izid čez dve leti.

KAZALNIKI USPEŠNOSTI

Skladno z Izvedbeno uredbo Komisije št. 390/2013/EU morajo države članice EU pripraviti načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa. Načrt izvedbe (Performance Plan) skladno z evropskimi predpisi o enotnem evropskem nebu predstavlja za državo članico zavezujoč dokument, ki povzema zavezujoče in druge cilje uspešnosti, ki jih morajo države članice EU dosegati v posameznem referenčnem obdobju pri zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa. Glavni namen načrta je določiti usmeritve in načine doseganja predvidenih ciljev uspešnosti na ključnih področjih varnosti, zmogljivosti, okolja in stroškovne učinkovitosti za izvajalce navigacijskih služb in nacionalni nadzorni organ. Načrt izvedbe mora vključevati tudi vse z zakonodajo določene finančne in druge podatke za obdobje trajanja poročevalnega obdobja, ki morajo biti skladni s podatki poslovnih načrtov izvajalcev navigacijskih služb in nacionalnih nadzornih organov ter s stroškovnimi bazami države članice. Skladen mora biti s cilji Evropske unije, kot so določeni v Izvedbenem sklepu Komisije o vzpostavitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za mrežo za upravljanje zračnega prometa in mejnih vrednosti opozarjanja za drugo referenčno obdobje 2015–2019.

Leto 2019 pokriva peto leto drugega referenčnega obdobja med letoma 2015 in 2019, v katerem so opredeljeni vseevropski cilji in kazalniki uspešnosti za vsa štiri ključna področja spremljanja uspešnosti, tj. zmogljivost, stroškovna učinkovitost, varnost in okolje. Skladno z Izvedbeno uredbo Komisije št. 390/2013/EU so države članice Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (Avstrija, Hrvaška, Madžarska, Slovaška, Češka in Slovenija, razen Bosne in Hercegovine, ki je sicer članica FAB CE, a ni članica EU in ni zavezana k pripravi načrta) 7. maja 2015 podpisale Načrt izvedbe (Performance Plan) 2015–2019 za FAB CE za drugo poročevalsko obdobje ter ga na podlagi člena 13 Izvedbene uredbe Komisije št. 390/2013/EU predložile Evropski komisiji.

Sprejeti Načrt izvedbe (Performance Plan) 2015–2019 za FAB CE jasno določa vse zdajšnje in predvidene aktivnosti v FAB CE, ki jih države članice izvajajo s skupnim namenom, da se dosežejo čim večja optimizacija storitev navigacijskih služb zračnega prometa, stroškovna učinkovitost in delovanje FAB CE skladno z operativnimi zahtevami, ne glede na državne meje, kar bo pripomoglo k popolni skladnosti s predpisi o enotnem evropskem nebu. Evropska komisija je 15. aprila 2016 sprejela Izvedbeni sklep 2016/599 o skladnosti določenih ciljev, vključenih v revidirane nacionalne načrte ali načrte funkcionalnih blokov zračnega prostora z vseevropskimi cilji uspešnosti za drugo referenčno obdobje (UL L 103, z dne 19. 4. 2016, str. 37), ki je naslovljen tudi na države članice FAB CE. Načrt izvedbe (Performance Plan) 2015–2019 za FAB CE za drugo referenčno obdobje spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti izkazuje tudi prispevek Republike Slovenije k doseganju opredeljenih vseevropskih ciljev uspešnosti.

Načrt izvedbe (Performance Plan) 2015–2019 za FAB CE in v tem okviru tudi za Republiko Slovenijo določa usmeritve in načine doseganja predvidenih ciljev uspešnosti na ključnih področjih za vse izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, poleg družbe torej še za službo letalske meteorologije, ki jo zagotavlja Agencija Republike Slovenije za okolje, in nacionalni nadzorni organ navigacijskih služb zračnega prometa, tj. Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije.

Izvedbena uredba Komisije št. 390/2013/EU zahteva za drugo referenčno obdobje (RP2, 2015–2019) določitev ciljev in kazalnikov uspešnosti na vseh štirih področjih spremljanja uspešnosti, tj. zmožljivost, stroškovna učinkovitost, varnost in okolje. Skladno s tem je družba v Letnem poslovnem načrtu 2019 te opredelila kot zavezujoče kazalnike uspešnosti, njihove vrednosti pa v odnosu do vseevropskih ciljev uspešnosti za potrebe leta 2019, ter zbirala in ocenjevala podatke za spremljanje varnostnih kazalnikov uspešnosti.

Zavezujoči cilji in kazalniki uspešnosti na ključnih področjih spremljanja uspešnosti so skladno z nacionalnim načrtom izvedbe 2015–2019 in Letnim poslovnim načrtom družbe 2019 opredeljeni tako, da se:

- na področju zmožljivosti kot zavezujoč kazalnik uspešnosti obravnava in meri vrednost »povprečne preletne zamude upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM)« na let (»en-route ATFM delay per flight«), in sicer v okviru Centra območne kontrole zračnega prometa Ljubljana (ACC Ljubljana);
- na področju stroškovne učinkovitosti se kot zavezujoč kazalnik uspešnosti obravnava in meri vrednost »povprečne cene enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa«, izražene v realni vrednosti v EUR v letu 2009 (»determined unit rate for en-route ANS in real terms, EUR 2009«) v okviru letalskega informativnega območja Ljubljana (FIR Ljubljana);
- na področju varnosti so kot ključni kazalniki uspešnosti določeni: učinkovitost upravljanja varnosti (Effectiveness of Safety Management – EoSM), uporaba metodologije RAT (Application of the severity classification based on the Risk Analysis Tool Methodology – RAT) in kultura pravičnosti (Just Culture);
- na področju okolja sta bila za drugo referenčno obdobje 2015–2019 kot zavezujoča kazalnika uspešnosti določena »povprečna horizontalna preletna učinkovitost leta za dejansko pot leta« in »povprečna horizontalna preletna učinkovitost leta za zadnji oddani načrt leta«.

Na področju zmožljivosti referenčne ciljne vrednosti zamud določi organizacija Eurocontrol; za Republiko Slovenijo je bila vrednost zamude leta 2019 določena kot 0,22 minute na let. Dejanska vrednost tega kazalnika leta 2019 je znašala 0,004 minute na let in je bila bistveno boljša od ciljne vrednosti kazalnika.

Določeni cilji zamud za referenčno obdobje 2015–2019 za Republiko Slovenijo so vključno s ciljem za leto 2019 skladni z vseevropskimi cilji; ciljna vrednost za leto 2019 (0,22 minute na let) je za leto 2019 v Republiki Sloveniji bistveno boljša od vseevropskega cilja, ki je 0,50 minute na let.

Izvedbena uredba Komisije št. 390/2013/EU določa trend zniževanja povprečne cene na enoto storitve v Evropi. V okviru FAB CE je za Republiko Slovenijo določen cilj zniževanje povprečne realne cene enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa na osnovi leta 2009 v drugem referenčnem obdobju (RP2, 2015–2019) za 4,2 % letno, kar dejansko od leta 2009 naprej pomeni zniževanje cene v obdobju 2009–2019 za 2,9 % letno. Družba in z njo Republika Slovenija sta dosegli cenovno učinkovitost s ceno enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa, ki je ob upoštevanju učinkov usklajevalnega mehanizma iz prvega referenčnega obdobja (RP1, 2012–2014) v letu 2019 nominalno znašala 59,51 EUR. Z navedeno ceno enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa je družba poslovala pozitivno in dosegla čisti dobiček poslovnega leta v višini 4.585.113,81 EUR. Evropska komisija je 17. 10. 2019 sprejela sklep o skladnosti cen na enoto storitve v fazi preleta za leto 2019 za slovensko območje zaračunavanja z Izvedbenima uredbama Komisije št. 390/2013/EU in št. 391/2013/EU.

Ciljna vrednost na področju okolja se ne določa na ravni držav, ampak na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora in je bila za leto 2019 na ravni FAB CE definirana v vrednosti 1,81 %. To pomeni, da so dejansko uporabljene zračne poti letal v FAB-u lahko le 1,81 % daljše od najkrajših možnih poti preleta FAB-a; k doseganju cilja na eni strani prispevajo vsi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v FAB-u, ki morajo omogočiti razpoložljivost najkrajših poti (Free Route Airspace – FRA), na drugi strani pa morajo omenjene poti uporabniki storitev tudi uporabiti. Cilj v FAB CE v letu 2019 ni bil izpolnjen, saj je bila dosežena vrednost 2,13 %. Razlog nedoseganja cilja je bila neuporaba najkrajših poti s strani uporabnikov – letalskih družb in velika pogostost nevihtnega vremena v poletnih mesecih, kar je privedlo do daljših preletenih poti letal.

Vrednosti kazalnikov uspešnosti na področju varnosti so določene in jih je treba dosegati na nacionalni ravni in ravni FAB, in sicer pri izvajalcih navigacijskih služb zračnega prometa in na ravni držav članic. Družba je dosegla tudi cilje na področju varnosti in tako izpolnila vse cilje Načrta izvedbe (Performance Plan) 2015–2019 za FAB CE za leto 2019.

3 IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA V LETU 2019

Družba izvaja storitve navigacijskih služb zračnega prometa v Republiki Sloveniji skladno s slovensko in evropsko zakonodajo, evropskimi standardi, standardi in priporočili Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljevanju: ICAO) in organizacije Eurocontrol ter sklenjenimi operativnimi delovnimi sporazumi (Letter of Agreement – LoA) s sosednjimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ter z mednarodnimi pogodбами, ki zavezujejo Republiko Slovenijo. Kot izvajalka navigacijskih služb zračnega prometa družba na podlagi dovoljenja (certifikata) izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa (št. 37290-17/2013/15-CAA0606 z dne 29. 11. 2013, ki je bil z odločbo št. 37290-2/2017/16-CAA0611 z dne 30. 11. 2017 podaljšan do 1. 12. 2021), ki ga je izdala Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije, izvaja storitve upravljanja, vodenja in kontrole zračnega prometa, zagotavljanja letalskih informacij, potrebnih za uporabnike zračnega prostora, ter zagotavljanja, nadgrajevanja in vzdrževanja komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih sistemov za vodenje in kontrolo zračnega prometa. Poleg tega pa je od 20. 12. 2019 družba nosilka certifikatov št. 37290-3/2019/7-CAA0602 za izvajanje upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM lokalno, kar pomeni znotraj FIR/AoR Ljubljana) in upravljanja zračnega prostora (ASM) na taktični ravni. Na podlagi pridobljenega certifikata organizacije za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa št. 60404-13/2017/4 z dne 9. 6. 2017 ter dovoljenja za delo Letalske šole št. 60404-21/2017/9-CAA0611 z dne 18. 12. 2017 (dopolnjenega z odločbo št. 60404-26/2018/3-CAA0611 z dne 14. 11. 2018), ki ju je izdala Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije, v okviru družbe deluje Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola, ki skrbi za strokovno usposobljenost operativnega osebja navigacijskih služb zračnega prometa.

V Letnem poslovnem načrtu za leto 2019 je družba opredelila naslednje cilje:

1. varnost v zračnem prometu;
2. prepustnost zračnega prostora;
3. sprejem, obdelava in objava letalskih informacij v skladu z zahtevami Uredbe Komisije št. 73/2010/EU;
4. razvoj zaposlenih;
5. mednarodno sodelovanje;
6. ohranitev močne vloge družbe v FABCE, letalske storitve, d. o. o.;
7. zagotavljanje stalne skladnosti s skupnimi zahtevami za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa za ohranjanje certifikata izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa ter zahtevami enotnega evropskega neba;
8. doseganje ciljev uspešnosti Načrta izvedbe (Performance Plan) 2015–2019 za FAB CE.

Družba je pri izvajanju svoje osnovne dejavnosti leta 2019 izvajala vse aktivnosti ter načrtovane investicije in projekte na področju infrastrukture skladno z letnimi in strateškimi cilji družbe.

KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA

Zagotavljanje varnega, urejenega in ekspeditivnega pretoka zračnega prometa je prednostna naloga Sektorja zračnega prometa (v nadaljevanju: SZP). Družba zagotavlja preletno kontrolo zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru, razen zgornjega dela sektorja Mura, in v delu avstrijskega zračnega prostora (del avstrijske Koroške); zagotavlja tudi službe letališke in priletne kontrole zračnega prometa na treh mednarodnih letališčih, in sicer Jožeta Pučnika Ljubljana, Edvarda Rusjana Maribor in Portorož, ter letališko kontrolo zračnega prometa na letališču Cerklje ob Krki. Leta 2019 je Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana (v nadaljevanju: OKZP) izvajala storitve v delu italijanskega zračnega prostora na območju, imenovanem »KANIN-area«. V delu sektorja Mura je zagotavljanje služb zračnega prometa zaradi operativnih razlogov preneseno na avstrijsko podjetje Austro Control, v primeru avstrijske Koroške pa zaradi enakih razlogov z avstrijskega izvajalca na našo družbo.

Pomembnejše aktivnosti in dogodki, realizirani v okviru SZP leta 2019, so:

Kapaciteta

- S potrebnimi kadri je bila zagotovljena ustrezna odprtost sektorjev glede na promet, ki je bil na letni ravni v sektorju Dolsko večji za 7,2 %. V letu 2019 je bilo 8 regulacij in s tem 1.547 minut povzročenih zamud v zračnem prometu. Povzročene zamude so znašale 0,004 min/let, kar predstavlja eno od najnižjih zamud v celotnem evropskem zračnem prostoru.

Procedure

- Sprotno so se posodabljali operativni dokumenti, kot so navodila in sporazumi (med enotami SZP in sosednjimi – tujimi kontrolami zračnega prometa).

- Predstavniki sektorja so aktivno sodelovali pri projektu čezmejnega zračnega prostora brez zračnih poti »South East Common Sky Initiative Free Route Airspace« – SECSI FRA. Glavni poudarek je bil namenjen optimizaciji operativnih postopkov pri načrtovanju letov ter medsektorski koordinaciji tako znotraj družbe kot tudi s sosednjimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.
- S ciljem razumevanja gibanja prometnih tokov prek ozemlja Republike Slovenije so se na mesečni bazi analizirali:
 - ekonomsko-gospodarski kazalniki v državah, kamor leti večina prevoznikov prek slovenskega ozemlja;
 - trendi na glavnih parih letališč (»airport city pairs«: npr. Pariz – Carigrad, München – Antalya, itd.).
- V povezavi s političnimi razmerami in kriznimi območji Bližnjega vzhoda se je spremljalo:
 - podatke o obsegu in odklonih prometnih tokov v Republiki Sloveniji in neposredni okolici;
 - podatke turističnih agencij glede zasedenosti počitniških kapacitet v okolici Bližnjega vzhoda, Sredozemskega in Rdečega morja.
- Izvajala sta se čezmejna sprotna koordinacija in sodelovanje pri analizi sezone 2019, s poudarkom na okoliščinah, ki so bile povezane z nevihtnim vremenom in posledičnimi odkloni glavnih prometnih tokov v regiji.
- Nadaljevale so se priprave na izvedbo optimizacije procedur in volumnov kontroliranega zračnega prostora Republike Slovenije pod nivojem letenja (FL) 245.
- S ciljem boljše pretočnosti so se nadaljevale aktivnosti za končno pridobitev dovoljenja za izvajanje nadzorne kontrole z normo razdvajanja 3NM.
- Nadaljevale so se aktivnosti za implementacijo instrumentnih procedur in terminalne cone TMA letališča Cerklje ob Krki.

Tehnične izboljšave

- V letu 2019 so bile izvedene nadgradnje programske opreme, ki so omogočile varno in zanesljivo vodenje zračnega prometa.
- Implementirana je bila podatkovna povezava z letali CPDLC (Controller-Pilot Data Link Communications), ki omogoča zmanjšanje verbalne komunikacije med pilotom in kontrolorjem zračnega prometa in s tem povečanje varnosti.
- Implementirana ali izboljšana so bila orodja, ki kontrolorju zračnega prometa omogočajo lažje zaznavanje potencialnih konfliktov (izboljšano vertikalno preverjanje – improved vertical probing, izboljšano orodje za preverjanje minimalne razdalje med letali v horizontalni smeri – improved horizontal direct probing, izboljšana funkcija iskanja – improved search function, izboljšana sprostitev – improved release).
- Implementiran je bil prikaz vertikalnega profila leta letala.
- Povečan je nabor OLDI (On-line Data Interchange) sporočil za izmenjavo podatkov s sosednjimi kontrolami zračnega prometa, kar zmanjšuje potrebo po verbalni komunikaciji. S temi nadgradnjami smo dosegli cilje interoperabilnosti v skladu z evropsko zakonodajo.
- Zaključen je bil projekt simulatorja; tako stolpni kot radarski simulator sta v polni funkciji.
- Implementirane so bile tehnične izboljšave sistemov FDPS (Flight Data Processing System) in SDPS (Surveillance Data Processing System); prekinitev v delovanju navedenih operativnih sistemov ni bilo.

Sektor je redno posodabljal dokumentacijo za delo.

Podrobna analiza s podatki o zračnem prometu v letu 2019 je podana v poglavju 4 – Podatki o zračnem prometu.

PODROČJE LETALSKIH TELEKOMUNIKACIJ

Temeljne dejavnosti Sektorja letalskih telekomunikacij (v nadaljevanju: SLT) so: nepretrgano 24/7 izvajanje tehničnega nadzora nad funkcionalnimi ATM in operativnimi sistemi družbe ter preventivno, kurativno in evolucijsko vzdrževanje teh funkcionalnih ATM in operativnih sistemov. Evolucijsko vzdrževanje pa pri tem ni omejeno zgolj na obstoječe sisteme, temveč je razširjeno tudi na njihov razvoj in na razvoj lastnih novih sistemov ali specifičnih funkcionalnosti sistemov in nenazadnje na načrtovanje, postavljanje in vpeljevanje novih sistemov v operativno obratovanje. Leto 2019 je zaznamovala izrazita intenzivnost aktivnosti SLT v vsaki (pod)domeni sektorske dejavnosti (podrobnosti so opisane tudi v poglavju o investicijah).

Za zagotavljanje zmožnosti izvajanja dejavnosti sektorja so bila v letu 2019 opravljena usposabljanja operativnega osebja sektorja za nova pooblastila v dovoljenjih za delo tehničnega osebja kontrole letenja, osvežitvena usposabljanja za ohranjanje kompetenc operativnega osebja, s podporo Službe za

usposabljanje operativnega osebja – Letalske šole pa so bila ustrezno podaljšana pooblastila v dovoljenjih za delo tehničnega osebja kontrole letenja.

Dejavnost sektorja se je izvajala redno in v skladu z mesečnimi načrti vzdrževanja, pri večjih vzdrževalnih delih pa tudi ob posebej določenih terminih, usklajenih na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora FAB CE. Skladno s standardi ICAO so bila izvedena redna letalska umerjanja vseh radionavigacijskih naprav, za potrebe drugih naročnikov pa tudi letalska umerjanja svetlobnih teles. Operativno osebje sektorja je tvorno in aktivno vpeto v vrsto mednarodnih teles, ki delujejo na področju komunikacij, navigacij in nadzora ter obdelave podatkov (CNS) kot tehnično-tehnoloških dejavnosti pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa, s ciljem, da bi ne le ostali v koraku s tempom tehnološkega razvoja, pač pa tudi sodelovali v prihodnjem tehnološkem razvoju. V okviru slednjega gre poudariti mednarodno vpetost na področju kibernetске varnosti (Cybersecurity).

Z vidika uresničevanja temeljnega poslanstva je leto 2019 zaznamovano s predstavitvijo radarja Watchman z Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana na lokacijo Soteški hrib nad Belinko. S tem se je začel izvajati načrt izboljšav radarskega pokrivanja, predvsem v luči boljše pokritosti s primarnim signalom, saj smo do sedaj imeli oba primarna radarja tako rekoč na eni lokaciji.

SLT je v letu 2019 poleg nadgrajenih sistemov VCS (Voice Communication System) in VDR (Voice Data Recording), s katerimi je bila podaljšana njihova življenjska doba, zaključil prvi del projekta lastnih MW povezav (MicroWave – mikrovalovne povezave), s katerim bo družba povečala redundanco v govorni komunikaciji A/G in zmanjšala odvisnost od ponudnikov telekomunikacijskih storitev.

SLT v letu 2019 ni uresničil ali dosegel pomembnih mejnikov samo v vrsti investicijskih projektov (podrobneje opisanih v poglavju o investicijah), ampak je tudi uspešno razvijal lastne produkte v podporo procesa vodenja in kontrole zračnega prometa. V prvi vrsti gre za razvoj avtomatiziranih sistemov v okviru projekta ADaaS2, katerega cilj je razvoj prototipa operativnega sistema, s katerim si lahko družba v prihodnje zagotovi konkurenčno prednost in možnost dodatne tržno usmerjene dejavnosti zagotavljanja operativnih storitev za druge izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa. K slednjemu gre dodati, da je prihodnji potencial konkurenčne prednosti in zlasti potencial začetka izkoriščanja novonastale tržne priložnosti pogojen s certifikacijo v skladu z zahtevami za »Air Traffic Management Data Service Provider«, ki pa so še v postopku določitve, določa pa jih Evropska agencija za varnost v letalstvu EASA. Za potrebe SZP je bila razvita in implementirana vrsta novih funkcionalnosti avtomatiziranih sistemov v podporo procesu vodenja in kontrole zračnega prometa, kar vključuje tudi razvoj meteorološkega informacijskega sistema za letališke kontrole zračnega prometa – TWR QAM, s katerim se prikazujejo podatki, posredovani iz meteorološke (METEO) službe Agencije Republike Slovenije za okolje na posameznih letaliških kontrolnih stolpih na delovnih pozicijah kontrolorjev zračnega prometa.

V januarju 2019 je SLT skladno s pogodbo med družbo in Ministrstvom za obrambo Republike Slovenije zaključil civilno certifikacijo vseh navigacijskih sredstev na vojaškem letališču Cerklje ob Krki.

V letu 2019 v okviru delokroga SLT ni bilo pomembnejših izpadov oziroma degradacij sistemov, ki bi vplivali na varnost zračnega prometa ali kapaciteto zračnega prostora.

Na dan 1. 1. 2019 se je začelo centralizirano izvajanje tehničnega nadzora iz centraliziranega tehnično-nadzornega centra v TNC ATCC (CTNC). Istočasno pa je v obdobju enega meseca do 31. 1. 2019 teklo vzporedno delovanje centraliziranega TNC ATCC ter TNC Brnik in TNC Maribor. Od 1. 2. 2019 se tehnični nadzor nad funkcionalnim ATM in operativnimi sistemi izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa izvaja iz centraliziranega TNC ATCC. Namen in cilj centralizacije izvajanja tehničnega nadzora iz ene lokacije centraliziranega tehnično-nadzornega centra TNC ATCC je namreč povečanje obsega delovnega časa operativnega osebja vseh služb SLT, ki bi bil razpoložljiv za izvajanje preventivnega in evolucijskega vzdrževanja. Metoda doseganja opisanega cilja temelji na zmanjšanju števila delovnih ur, ki so sicer potrebne za obratovanje decentraliziranih TNC-jev ob hkratnem povečanju števila nadzornikov, ki izvajajo nadzor v centraliziranem TNC. Posledično se tako zmanjša povprečno letno število delovnih ur, ki jih operativni delavec SLT opravi z izvajanjem nalog v TNC. Na račun slednjega pa se poveča letni obseg delovnega časa operativnih delavcev vseh služb SLT, ki je razpoložljiv za izvajanje preventivnega in evolucijskega vzdrževanja.

IZVAJANJE LETALSKIH INFORMACIJSKIH SLUŽB

Letalske informacijske službe, ki se izvajajo v okviru Sektorja letalskih informacij (v nadaljevanju: SLI), zagotavljajo pravočasne objave in distribucijo posodobljenih letalskih informacij z izdajanjem Zbornika

letalskih informacij (AIP) in sporočil NOTAM, informacij pilotom pred vzletom, s sprejemom in oddajo načrtov leta, zagotavljanjem in upravljanjem aeronavtičnega omrežja fiksnih telekomunikacij (AFS) in drugimi storitvami, povezanimi s potrebami uporabnikov po varnem letenju. Poleg del in nalog, povezanih z zagotavljanjem letalskih informacij skladno z mednarodnimi standardi in priporočeno prakso, SLI izvaja tudi operativna dela in naloge, povezane z obdelavo in distribucijo podatkov, potrebnih za pravilno obračunavanje preletnih in terminalnih pristojbin. SLI je vse leto redno vzdrževal sistem vodenja dokumentacije. Pomembnejše aktivnosti in dosežki so predstavljeni v nadaljevanju.

Služba zrakoplovnih informacij (ARO) je v letu 2019 obdelala 24.694 načrtov letov (v nadaljevanju: FPL). V primerjavi z letom 2018 to pomeni 4,04-odstotno povečanje. Delež oddanih FPL prek spletnega portala eARO je med vsemi obdelanimi FPL znašal 45,4 %, kar pomeni 2,41-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2018.

Tabela 2: Obdelani načrti leta (FPL) in sporočila, vezana na FPL v letu 2019

	FPL VSI	FPL eARO	PIB	DEP	ARR	DLA	CNL	CHG	REA	KC	HOSP	VSE OBDELAVE
JAN	995	518	1.112	178	111	95	107	20	30	361	54	3.581
FEB	1.629	716	1.060	275	258	80	113	33	33	581	47	4.825
MAR	2.031	956	1.163	368	332	143	167	48	82	679	0	5.969
APR	1.842	928	1.247	348	345	137	165	34	91	675	46	5.858
MAJ	1.827	841	1.333	384	406	137	165	36	188	720	40	6.077
JUN	3.364	1.376	1.269	821	969	243	253	77	263	1.387	102	10.124
JUL	2.801	1.178	1.356	560	720	193	214	59	285	1.200	98	8.664
AVG	2.850	1.191	1.350	669	772	215	199	40	235	1.246	120	8.887
SEP	2.649	1.213	1.133	485	569	236	175	33	147	1.006	69	7.715
OKT	2.397	1.075	615	403	433	220	168	53	94	999	49	6.506
NOV	833	471	654	135	121	93	119	24	17	316	20	2.803
DEC	1.476	753	700	223	236	151	136	19	34	613	35	4.376
SKUPAJ	24.694	11.216	12.992	4.849	5.272	1.943	1.981	476	1.499	9.783	680	75.385

Opomba:

FPL (Flight Plan) – Načrt poleta; PIB (Pre-Flight Information Bulletin) – Predpoletni informacijski bilten, DEP (Departure) – odhod; ARR (Arrival) – prihod; DLA (Delay) – zamuda; CNL (Cancel) – odpoved; CHG (Change) – sprememba; REA (Ready Message) – sporočilo o pripravljenosti; KC (klicni center); HOSP (Hospital) – medicinski let.

Število izdelanih PIB (Pre-Flight Information Bulletin) v letu 2019 je bilo 11.216. V primerjavi z letom 2018 se je število izdanih PIB zmanjšalo, kar je posledica stečaja Adrie Airways, d. o. o., v začetku meseca oktobra. Posledično se je število komercialnih letov z Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana zmanjšalo.

Z učinkovitim razporejanjem zaposlenih v okviru centralizirane pisarne ARO so bile obremenitve enakomerno razporejene med vse zaposlene v ARO službi. Na vstopno številko klicnega centra je družba v letu 2019 zabeležila 10.029 klicev, kar je 6,25-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2018. Stopnja odzivnosti je bila 97,08 %. Trenutno je zabeleženih več kot 1.150 registriranih uporabnikov storitve eARO. Skupno družba beleži 34.213 operacij uporabe eARO storitve, kar je 11,15 % več kot v letu 2018. V kontekstu celotne uporabe eARO storitve družba beleži v letu 2019 povečanje uporabe orodja, predvsem v segmentu priprave na let (izdelava PIB), medtem ko je rast na segmentu oddaje načrtov poleta zmerna.

Družba je v letu 2019 z izbranim izvajalcem sodelovala pri razvoju nove aplikacije eARO. Nova aplikacija je bila do konca leta 2019 razvita, v začetku leta 2020 je predviden samo še prevzem.

V Informacijsko-komunikacijskem centru (IKC) so se v sklopu procesa izdajanja sporočil NOTAM izvedle aktivnosti v zvezi z izboljšavo procesa izdaje sporočil NOTAM v aplikaciji WebADP. Spremenjen je del procesa, kjer se izvaja kontrola kvalitete izdanih sporočil NOTAM. Skupaj je bilo v letu 2019 izdanih 4.128 sporočil NOTAM, kar pomeni 2,28-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2018. Izdelanih je bilo tudi 4.202 PIB, kar je 4,23-odstotno zmanjšanje v primerjavi z letom 2018. Zmanjšanje je posledica racionalizacije postopkov pri prejemnikih PIB.

Po uspešno izvedeni nadgradnji sistema AFTN za pretok aeronavtičnih sporočil, predvsem sporočil NOTAM, načrtov letov in sporočil, ki so povezana z načrti letov, ter drugih aeronavtičnih sporočil v sistem AMHS je v letu 2018 sistem obratoval brez večjih sprememb.

V letu 2019 so se na pobudo Ministrstva za infrastrukturo začeli pogovori o uvedbi enotnega orodja za izdajo dovoljenj zrakoplovom, ki za letenje v slovenskem zračnem prostoru ta dovoljenja potrebujejo. Družba v tem procesu sodeluje kot dobavitelj načrtov leta in sporočil, vezanih na načrte leta. Z uvedbo novega enotnega orodja bo predvsem Ministrstvo za obrambo imelo boljši in bolj strukturiran pregled nad izdanimi dovoljenji pri svojem delu za potrebe nadzora zračnega prostora. Družba bo za potrebe tega procesa uporabila poseben odjemalec AFTN prometa, ki je bil razvit decembra 2018 za potrebe seznanjanja Ministrstva za obrambo z vsemi prejetimi načrti letov. Omenjeni odjemalec AFTN prometa je že v operativni uporabi.

Mednarodne povezave do centrov AMHS na Dunaju, v Rimu ter v Harenu in Breitignyju so delovale brez prekinitev. Redno, v AIRAC ciklu, so se izvajala preverjanja »Contingency« procedur s centroma v Harenu in Breitignyju. Vsa preverjanja so bila izvedena brez ugotovljenih težav. Mednarodna povezava AFTN do centra na Dunaju, ki služi kot redundantna možnost sprejema in oddaje aeronavtičnih sporočil, v letu 2019 ni bila uporabljena.

SLI je v septembru 2019 uspešno izvedel preklon AMHS sistema na New PENS mrežo z organizacijo Eurocontrol in avstrijskim izvajalcem Austro Control, v decembru 2019 pa še z italijanskim izvajalcem ENAV. Na ta način je družba uspešno migrirala vse mednarodne AMHS povezave na New PENS.

Redno, v AIRAC ciklih, so bile vzdrževane tabele AMC (Air Traffic Services Messaging Management Centre), ki omogočajo pretvorbo adres med AFTN in AMHS sistemom.

V Službi zrakoplovnih publikacij (SZPUB) so se nadaljevale aktivnosti za neposredno izmenjavo podatkov med družbo in Eurocontrolovo bazo podatkov EAD SDD (EAD Static and Dynamic Data), kot to zahteva Uredba Komisije (EU) št. 73/2010 z dne 26. januarja 2010 o zahtevah glede kakovosti letalskih podatkov in letalskih informacij za enotno evropsko nebo (UL L št. 23, z dne 27. 1. 2010, str. 6), ki je bila spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 1029/2014 z dne 26. septembra 2014 o spremembi Uredbe (EU) št. 73/2010 o zahtevah glede kakovosti letalskih podatkov in letalskih informacij za enotno evropsko nebo (UL L št. 284, z dne 30. 9. 2014, str. 9) (v nadaljevanju: Uredba Komisije št. 73/2010/EU). Nadgrajeni so bili procesi, postopki in delovna navodila SZPUB ter uporabniški priročniki, ki dokazujejo skladnost z omenjeno uredbo.

SZPUB je sodeloval pri pripravi DPI (Data Provision Index) in DQR (Data Quality Requirements), ki so osnova za sporazume z dobavitelji podatkov, ki jih objavlja Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije na svoji spletni strani.

SLI je v septembru 2019 podpisal SLA (Service Level Agreement) za dobavo aeronavtičnih podatkov z upravljalcem letališča Jožeta Pučnika Ljubljana (Fraport Slovenija, d. o. o.), v okviru družbe pa je bil tak dogovor (SLA) podpisan s Sektorjem letalskih telekomunikacij.

Izdelan je bil zemljevid Slovenije VFR v merilu 1:250.000. Tudi v letu 2019 je bilo vloženega precej dela v objavo čezmejnega projekta »Free route airspace«, imenovanega SECSI FRA, in sprememb le tega. Pri tem je bilo treba pogosto usklajevati aktivnosti objave in shranjevanja podatkov s službami AIS sosednjih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, pa tudi z organizacijo Eurocontrol.

SZPUB je tudi v letu 2019 intenzivno sodeloval pri pripravi državne politike zajema podatkov terena in ovir (eTOD) ter prihodnji izmenjavi podatkov in vnosu v bazo podatkov AIXM.

SLI je v decembru 2019 uspešno izvedel preklon vse opreme EAD na New PENS mrežo.

PODROČJE KADROV

Aktivnosti na področju kadrov so usmerjene v doseganje ciljev družbe, zastavljenih v petletnem načrtu in letnih poslovnih načrtih, predvsem strateškega cilja družbe, ki je razvoj zaposlenih. Razvoj zaposlenih, zlasti njihovega strokovnega znanja, je poleg tehnične in operativne zmogljivosti tisti tretji steber, ki zagotavlja, da je družba kot izvajalka navigacijskih služb zračnega prometa sposobna izvajati naloge na varen, učinkovit, neprekinjen in trajnosten način, in to za vsakršno povpraševanje uporabnikov zračnega prostora.

Na dan 31. 12. 2019 je imela družba 228 zaposlenih. Število zaposlenih se je v primerjavi z letom 2018 zmanjšalo za enega.

Delovna razmerja, sklenjena v letu 2019:

- v okviru Službe za kadrovske zadeve je bila v oktobru zaposlena delavka na delovnem mestu svetovalec za določen čas zaradi nadomeščanja začasno odsotne delavke;
- v okviru Sektorja letalskih telekomunikacij je bil v decembru zaposlen delavec na delovnem mestu višji tehnolog.

V letu 2019 je zaradi upokojitev prenehalo delovno razmerje trem delavcem:

- v juniju delavcu na delovnem mestu kontrolor zračnega prometa – vodja izmene v Službi letališke kontrole zračnega prometa Portorož;
- v juliju delavki na delovnem mestu specialist letalskih informacij – inštruktor v Službi zrakoplovnih informacij ARO;
- v avgustu delavcu na delovnem mestu operater specialist za obdelavo podatkov o letih in posredovanje informacij zrakoplovom v Službi območne kontrole zračnega prometa.

Tabela 3 v nadaljevanju prikazuje strukturo zaposlenih po skupinah delovnih mest v družbi na dan 31. 12. 2019.

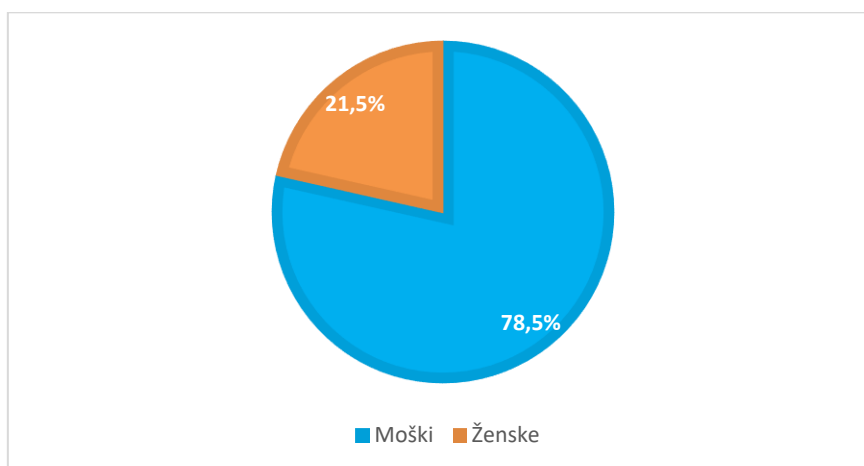
Tabela 3: Struktura zaposlenih na dan 31. 12. 2019

Struktura zaposlenih	
Skupina delovnih mest na področju kontrole zračnega prometa, ki zahtevajo dovoljenje za delo oz. licenco – licencirano osebje	
• skupina delovnih mest služb zračnega prometa – kontrolorji zračnega prometa	108
• skupina delovnih mest služb zračnega prometa – operaterji (FDT + FIS)	16
• skupina delovnih mest službe letalskih telekomunikacij	36
• skupina delovnih mest služb letalskih informacij	23
Skupaj licencirano osebje	183
Ne licencirano osebje	45
Skupaj vsi zaposleni	228

Struktura zaposlenih po spolu

Družba je v letu 2019 zaposlovala 21,5 % žensk (49 žensk, kar je enako število kot leta 2018) in 78,5 % ali 179 moških, kar je za enega manj kot leta 2018.

Prikaz 3: Struktura zaposlenih po spolu na dan 31. 12. 2019



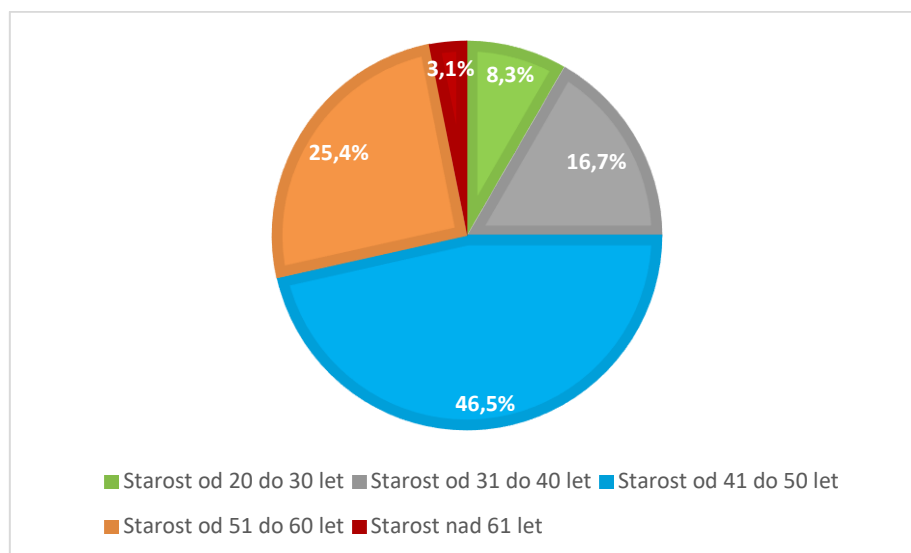
Starostna struktura zaposlenih

Povprečna starost zaposlenih se tudi v letu 2019 ni bistveno spremenila glede na leto 2018 in je znašala 46 let. Skoraj polovica vseh zaposlenih, natančneje 46,5 % oziroma 106 zaposlenih, je starih med 41 in 50 let. 25 % zaposlenih oziroma 57 zaposlenih je starih do vključno 40 let, 28,5 % zaposlenih oziroma 65 zaposlenih pa je starejših od 51 let.

Tabela 4: Starostna struktura zaposlenih

Starost zaposlenih/Stanje na dan	31. 12. 2019
Starost zaposlenih od 20 do 30 let	19
Starost zaposlenih od 31 do 40 let	38
Starost zaposlenih od 41 do 50 let	106
Starost zaposlenih od 51 do 60 let	58
Starost zaposlenih nad 61 let	7
Skupaj	228

Prikaz 4: Starostna struktura zaposlenih

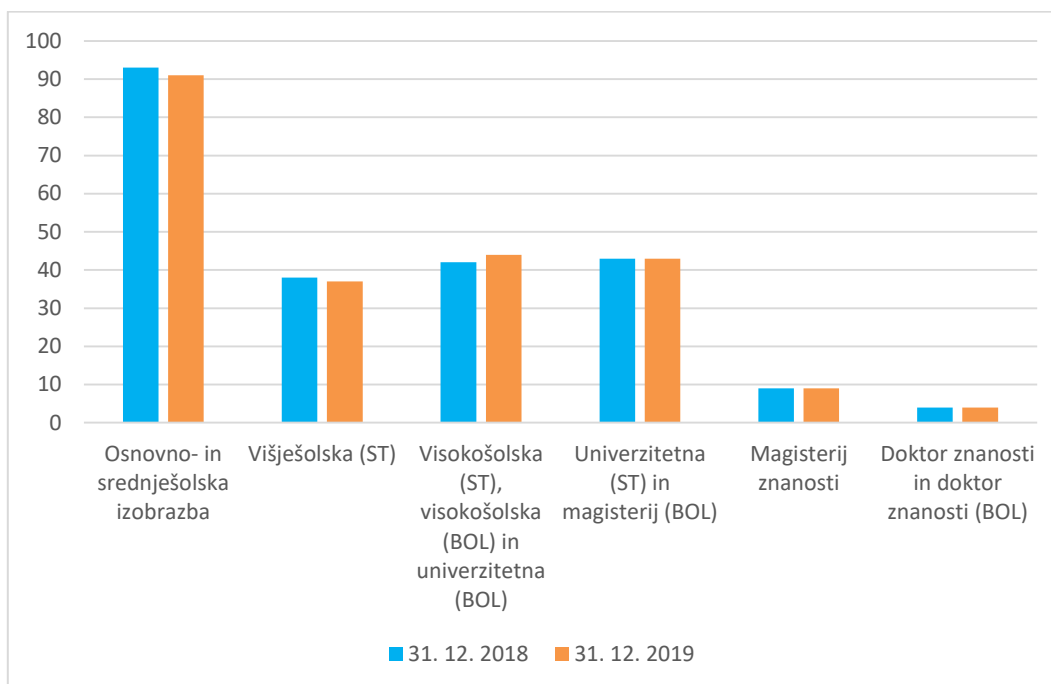


Struktura zaposlenih glede na izobrazbo

Struktura zaposlenih glede na izobrazbo se glede na leto 2018 in predhodna leta ni bistveno spremenila. Zaradi upokojitev se je do konca leta 2019 zmanjšalo število zaposlenih z osnovno in srednješolsko ter višješolsko izobrazbo, medtem ko se je zaradi zaposlitev povečalo število zaposlenih v skupini z visokošolsko (ST), visokošolsko (BOL) in univerzitetno (BOL) izobrazbo.

Tabela 5: Izobrazbena struktura zaposlenih

Izobrazba/Stanje na dan	Stopnja	31. 12. 2018	31. 12. 2019
Osnovno- in srednješolska izobrazba		93	91
Višješolska (ST)	VI/1	38	37
Visokošolska (ST), visokošolska (BOL) in univerzitetna (BOL)	VI/2	42	44
Univerzitetna (ST) in magisterij (BOL)	VII	43	43
Magisterij znanosti	VIII/1	9	9
Doktor znanosti in doktor znanosti (BOL)	VIII/2	4	4
Skupaj		229	228

Prikaz 5: Izobrazbena struktura zaposlenih**3.1.1 Razvoj zaposlenih**

Za izvajanje glavne dejavnosti vodenja in kontrole zračnega prometa so kadri eden izmed virov, ki najmočneje vplivajo na uspešnost izvajanja dejavnosti. Kakovosten kader je s svojim znanjem, sposobnostjo, ustvarjalnostjo, delovnimi izkušnjami in motiviranostjo opredeljen kot najpomembnejše premoženje družbe, zato so kadrovske politike usmerjene v stalno pridobivanje in ohranjanje ustreznih kompetenc z nenehnim izobraževanjem in izpopolnjevanjem zaposlenih. Leta 2019 je družba pri razvoju zaposlenih uresničila naslednje načrtovane cilje:

Izvajanje usposabljanj, izobraževanje in izpopolnjevanje znanja zaposlenih

Družba dosledno izpolnjuje zaveze, sprejete v Razvojni strategiji izobraževanja zaposlenih, kjer je kot strateški cilj opredelila vlaganje v izobraževanje in izpopolnjevanje zaposlenih. V ta namen družba za vsako leto izdela načrt usposabljanja zaposlenih, v katerem so načrtovana izobraževanja in usposabljanja operativnega osebja in strokovna izobraževanja neoperativnega osebja. V okviru tega ukrepa je družba glede na potrebe delovnih procesov v letu 2019 zagotavljala udeležbo zaposlenih na seminarjih, delavnicah in izobraževanjih z delovnega področja, za katere je ocenila, da so pomembni za razvoj stroke ali seznanitev z zakonodajnimi spremembami. Družba je v letu 2019 za tiste zaposlene, ki jih je pooblastila kot odgovorne osebe za določene evidence osebnih podatkov oz. za obdelavo osebnih podatkov, organizirala delavnico s tematiko varstva osebnih podatkov. Prav tako je za vse zaposlene organizirala obvezno usposabljanje za dostop do tajnih podatkov družbe.

Družba je izvedla vsa predpisana usposabljanja operativnega osebja za pridobitev in vzdrževanje dovoljenj za delo. Prav tako je v letu 2019 nadaljevala usposabljanje šestih kandidatov za pridobitev dovoljenja za delo kontrolorja zračnega prometa (podrobneje pojasnjeno v poglavju 3.4.2).

V okviru teoretičnih osvežitvenih seminarjev je družba nadaljevala z usposabljanjem zaposlenih na področju obvladovanja stresa na delovnem mestu. Cilj predmetnega usposabljanja je bil seznanitev zaposlenih s konkretnimi napotki in vajami za vodenje sebe in drugih z namenom obvladovanja negativnih učinkov stresa na delovnem mestu, zmanjšanja števila stresnih situacij ter preprečevanja pojava izgorelosti.

Krepitev organizacijske kulture

Organizacijska kultura kot skupen sistem vrednot, prepričanij in ravnanj v organizaciji povezuje zaposlene med seboj in je pomemben dejavnik uspešnosti podjetja, ki ga je treba razvijati in nadgrajevati. Družba si prizadeva za krepitev delovne motivacije in organizacijske pripadnosti zaposlenih. Omenjena kategorija je pomemben dejavnik spodbude in zavzetosti zaposlenih, da v

največji možni meri pri svojem delu izkoriščajo svoja znanja in izkušnje. V tem smislu družba spodbuja medsebojno sodelovanje za doseganje boljših rezultatov in krepitev zavedanja zaposlenih, da sodelujejo pri ustvarjanju rezultatov, ter spodbuja občutek odgovornosti posameznikov in samega tima. Pri usmerjanju različnih aktivnosti si je družba prizadevala izboljšati področja, na katerih so se v anketi o zadovoljstvu zaposlenih, ki je bila izvedena v sodelovanju s Svetom delavcev v letu 2018, pokazale možnosti za izboljšave.

Krepitev komunikacije

V družbi so razvite različne formalne in neformalne oblike komunikacije in obveščanja zaposlenih, vodstvo in vodje vseh ravni pa so vse leto dostopni za pogovor z zaposlenimi. V okviru teh razgovorov lahko zaposleni predstavijo svoje predloge, izrazijo kritiko in se pogovorijo o pričakovanih v povezavi s svojim delom ter tudi o svojem osebnem in strokovnem razvoju. Za zaposlene iz skupine delovnih mest služb zračnega prometa, komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (službe letalskih telekomunikacij), letalskih informacijskih služb in iz skupine delovnih mest za podporo službam na področju kontrole zračnega prometa pa poleg že zgoraj omenjenih oblik komuniciranja potekajo tudi razgovori z zaposlenimi v okviru rednih letnih posvetovalnih sestankov v posameznem sektorju. Družba z zaposlenimi komunicira tudi v okviru socialnega dialoga s svetom delavcev in reprezentativnimi sindikati pri delodajalcu. Komunikacija in obveščanje zaposlenih potekata tako v obliki sestankov kot prek internega portala, elektronske pošte in spletne strani družbe, poleg naštetih oblik pa tudi prek neformalnih srečanj.

Skrb za varstvo pri delu in zdravje zaposlenih

Družba je v letu 2019 zagotovila redne usmerjene obdobje zdravstvene preglede za zaposlene, ki jih v okviru preventivnih zdravstvenih ukrepov opredeljuje zdravstveni del ocene tveganja delovnih mest. Poleg omenjenega je organizirala cepljenje zaposlenih proti gripi in klopnemu meningitisu.

Izvedena je bila meritev sevalnih obremenitev na posameznih lokacijah z namenom varovanja delavcev pred tveganji zaradi izpostavljenosti elektromagnetnim sevanjem, opravljeno pa je bilo tudi usposabljanje delavcev, ki bi lahko bili izpostavljeni elektromagnetnim sevanjem.

Družba je za vse vodje organizirala ciljno usmerjene delavnice, v okviru katerih so bile poudarjene naslednje teme: medsebojni odnosi ter komuniciranje z zaposlenimi, podajanje in sprejemanje kritike, delegiranje nalog in obvladovanje stresa. Namen delavnic je bil tudi podpora vodjem, da bi pri svojem delu okrepili večšine, s katerimi se na zaposlene prenašajo vrednote družbe, s čimer se pripomore, da zaposleni čutijo večjo pripadnost k družbi.

V okviru skupine za zdravje so se nadaljevale aktivnosti skladno s sprejeto Strategijo promocije zdravja pri delu. Pozornost je bila posvečena zdravi in uravnoteženi prehrani, splošni telesni dejavnosti in gibanju v delovnem okolju, preprečevanju poškodb pri delu, predvsem z vidika ergonomskih ukrepov na delovnem mestu, skrbi za duševno zdravje, preprečevanju in obvladovanju stresa ter ozaveščanju in preprečevanju mobinga na delovnem mestu. Družba spodbuja zaposlene k skrbi za njihovo zdravje tudi z objavo različnih prispevkov in nasvetov s področja zdravja na portalu družbe.

3.1.2 Usposabljanje operativnega osebja navigacijskih služb zračnega prometa

Zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa, in to v pogojih vsakršne stopnje povpraševanja v zračnem prostoru, zahteva visoko usposobljeno operativno osebje služb zračnega prometa, komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb ter letalskih informacijskih služb. V povezavi z usposobljenostjo je treba poudariti, da gre za izrazito specifično usposobljenost, ki je le v redkih in posplošenih primerih primerljiva z usposobljenostjo na splošnem trgu dela. Specialističnost usposobljenosti operativnih delavcev družbe je še toliko pomembnejša in zahtevnejša, če se upošteva nenehen tehnološki razvoj na področju izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa. Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola tako zagotavlja, da operativno osebje družbe dosega in ohranja zahtevane ustrezne visoke kvalifikacije in kompetence, specifične za dejavnost izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa. Zahtevana visoka usposobljenost operativnega osebja navigacijskih služb zračnega prometa je edinstvena v tolikšni meri, da na nacionalnem trgu dela ta specifična usposobljenost ni neposredno na voljo. To pomeni, da mora izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ustrezno usposobiti osebje, da dejansko doseže operativni status, nato pa mora usposobljenost tudi dokazljivo ohranjati na ustrezni oziroma na predpisano visoki ravni.

V letu 2019 je Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola nadaljevala izvajanje dveh stalnih in temeljnih aktivnosti:

- usposabljanje operativnega osebja;

- posodabljanje sistema usposabljanja operativnega osebja, in sicer za zagotovitev skladnosti z novimi skupnimi zahtevami za izvajalce storitev ATM/ANS, kot jih določa nova Izvedbena uredba Komisije št. 2017/373/EU.

Letalska šola je v letu 2019 izvedla naslednja usposabljanja in aktivnosti za potrebe vseh treh operativnih sektorjev (SZP, SLT in SLI):

- usposabljanje za rating nadzornega območnega kontrolorja zračnega prometa (ACS);
- usposabljanje za pridobitev pooblastila enote (LJLA) k ratingu nadzornega območnega kontrolorja zračnega prometa (ACS) – usposabljanje na delovnem mestu – kandidati BHANSA;
- teoretično in praktično usposabljanje za pridobitev pooblastila pomočnika kontrolorja letenja za letalska obvestila – operater NOTAM;
- usposabljanje osebja SLI za pridobitev pooblastila operater NOTAM v dovoljenju za delo pomočnika kontrolorja letenja;
- v celoti so bila izvedena nadaljevalna usposabljanja v vseh operativnih enotah SZP s ciljem ohranjanja kompetentnosti kontrolorjev zračnega prometa, vključujoč usposabljanje za ohranjanje usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa in usposabljanje za ravnanje v nujnih primerih, pri čemer je ohranjanje kompetentnosti prvi pogoj podaljševanja veljavnosti pooblastil v licencah kontrolorjev zračnega prometa;
- s ciljem ohranjanja sposobnosti poučevanja ter ohranjanja oz. izpolnjevanja pogojev za podaljševanje veljavnosti pooblastila inštruktor za usposabljanje na delovnem mestu (v nadaljevanju: OJTI) v licenci kontrolorja zračnega prometa sta bila za kontrolorje zračnega prometa s pooblastilom inštruktor (OJTI) izvedena dva tečaja osvežitvenega usposabljanja s področja spretnosti praktičnega poučevanja za OJTI in STDI (pooblastilo za inštruktorja na napravah za letalsko usposabljanje);
- s ciljem ohranjanja sposobnosti ocenjevanja ter ohranjanja oz. izpolnjevanja pogojev za podaljševanje veljavnosti pooblastila ocenjevalec (ASSESSOR) v licenci kontrolorja zračnega prometa sta bila za kontrolorje zračnega prometa s pooblastilom ocenjevalec (ASSESSOR), izvedena dva tečaja osvežitvenega usposabljanja na področju spretnosti ocenjevanja;
- imetniki dovoljenja za delo tehničnega osebja kontrole letenja (ATSEP) so bili pri proizvajalcu usposobljeni za izvajanje postavljanja, upravljanja, vzdrževanja, umik iz obratovanja opreme internega mikrovalovnega omrežja oziroma vrnitev vanj;
- osvežitveno usposabljanje tehničnega osebja za delo v tehnično-nadzornem centru TNC, ki je pogoj trajne veljavnosti certifikata o usposobljenosti za izvajanje nadzora v centraliziranem TNC;
- usposabljanje na delovnem mestu v centraliziranem TNC;
- usposabljanje imetnikov dovoljenja za delo tehničnega osebja kontrole letenja po programu usposabljanja za inštruktorje tehničnega osebja in ocenjevalce tehničnih spretnosti (pooblastilo ATI/TSA) v skladu z novimi zahtevami Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU;
- dopolnilna jezikovna usposabljanja splošne in letalske angleščine za ohranjanje in dvig ravni jezikovne usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa.

Letalska šola je za osebje vseh treh operativnih sektorjev in osebje kabineta direktorja organizirala in usklajevala tudi usposabljanja v tujini – na Inštitutu navigacijskih služb zračnega prometa (IANS), ki deluje v okviru organizacije Eurocontrol in Entry Point North.

Letalska šola kot organizacija za usposabljanje je v letu 2019 izvajala vsa potrebna in zahtevana usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa skladno s certifikatom, dodeljenim na podlagi uredbe o licenciranju kontrolorjev zračnega prometa – Uredbe Komisije (EU) št. 340/2015 z dne 20. februarja 2015 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za licence in certifikate kontrolorjev zračnega prometa v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 805/2011 (UL L št. 63, z dne 6. 3. 2015, str. 1) (v nadaljevanju: Uredba Komisije št. 340/2015/EU). Letalska šola je za neprekinjeno zagotavljanje pogojev izvajanja usposabljanja operativnega osebja izvajala aktivnosti posodabljanja sistema usposabljanj, na podlagi katerih se ohranja veljavnost certifikata organizacije za usposabljanje kot tudi dovoljenja za delo Letalske šole. Slednje je temeljna formalna podlaga za izvajanje vseh potrebnih in zahtevanih usposabljanj drugega strokovnega osebja navigacijskih služb zračnega prometa, to je operativnega osebja sektorjev SLT in SLI. Pri tem je leto 2019 zadnje leto, v katerem je dovoljenje za delo Letalske šole v skladu z Zakonom o letalstvu potrebno kot formalna osnova za usposabljanje drugega strokovnega osebja izvajalca storitev ATM/ANS.

Z začetkom uporabe Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU o skupnih zahtevah za izvajalce storitev ATM/ANS so ti v zvezi z usposabljanjem operativnega osebja dolžni od 2. 1. 2020 neposredno slediti zahtevam te uredbe. Posledica slednjega je administrativna razbremenitev procesa usposabljanja operativnega osebja z vidika izvajanja pod-procesa izpolnjevanja pogojev za ohranjanje veljavnosti ali

podaljševanje dovoljenja za delo Letalske šole. Ta administrativna razbremenitev pa ne povzroča optimizacije dela, saj omenjene nove zahteve iz Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU izvajalcu storitev ATM/ANS nalagajo obveznost vzpostavitve kompleksnih procesov zagotavljanja usposobljenosti operativnega osebja, pooblaščenja operativnega osebja za izvajanje operativnih nalog in procesov zagotavljanja ohranjanja pooblaščenosti operativnega osebja. Vsi ti kompleksni procesi so bili v Službi za usposabljanje operativnega osebja – Letalski šoli v letu 2019 razviti in uspešno implementirani z datumom začetka izvajanja vsebovanih postopkov na dan 2. 1. 2020. V zvezi s tem je Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola ob koncu leta 2019 realizirala proces pooblaščenja operativnega osebja za izvajanje operativnih nalog tako, da so operativni vsi delavci, ki izvajajo naloge v okviru upravljanja zračnega prometa (SZP) in upravljanja aeronavtičnih podatkov (SLI in SZP), ter v okviru nalog tehničnega osebja za področje varnosti zračnega prometa (SLT) izdala vsa potrebna pooblastila, da lahko družba nemoteno izvaja storitve ATM/ANS v prehodu na nove skupne zahteve za izvajalce ATM/ANS na dan 2. 1. 2020 (v skladu z začetkom uporabe Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU).

PODROČJE ZA VARNOST V ZRAČNEM PROMETU

Varnost v zračnem prometu je ključnega pomena za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa in je rdeča nit v vseh poslovnih procesih. Sistem upravljanja varnosti v družbi izpolnjuje zahteve Izvedbene uredbe Komisije št. št. 1035/2011/EU v povezavi z uveljavitvijo programa enotnega evropskega neba in zahteve enakovrednih nacionalnih predpisov. Na tej podlagi je za področje upravljanja varnosti v zračnem prometu družba deklarirana kot certificirani izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa. Sistem upravljanja varnosti družbe dosega ciljno raven zrelosti za izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa, kar se preverja s stalnim nadzorom ključnih kazalnikov, ki ga izvaja Evropska agencija za varnost v letalstvu EASA.

Organizacijsko strukturo sistema upravljanja varnosti sestavljajo Oddelek za varnost v zračnem prometu, ki deluje v okviru Kabineta direktorja, Varnostni svet in SMS skupina, pri čemer imajo člani in zaposleni natančno opredeljene naloge in odgovornosti v povezavi z varnostjo v zračnem prometu. Preiskovalne komisije in odgovorne osebe za izvedbo ocen varnostnega vpliva kot časovno omejene aktivnosti sistema upravljanja varnosti se določijo na podlagi sklepov vodstva družbe.

Število izpolnjenih poročil o varnostnih dogodkih v družbi se je v obdobju od 2011 do 2019 ustalilo, kar kaže na uspešnost spodbujanja kulture poročanja.

Kulturi pravičnosti in njeni uveljavitvi v družbi je posvečena posebna pozornost, saj prinaša izboljšanje učinkovitosti in kakovosti procesov poročanja ter izmenjave varnostnih podatkov, kar omogoča kakovostne analize in posredovanje spoznanj vsem sodelujočim partnerjem na področju varnosti v zračnem prometu.

Kultura pravičnosti skladno z definicijo, objavljeno v Uredbi (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu, spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 in (ES) št. 1330/2007 (UL L 122, z dne 24. 4. 2014, str. 18), ki je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L št. 212, z dne 21. 8. 2018, str. 1) (v nadaljevanju: Uredba Komisije št. 376/2014/EU), pomeni kulturo, po kateri operativno strokovno osebje in drugi zaposleni, odgovorni za varnost v zračnem prometu (to so predvsem strokovno osebje s področja zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa – kontrolorji zračnega prometa, tehnično osebje, inženirji, piloti, strokovno osebje na letališčih), niso kaznovani za dejanja, opustitve ali odločitve, ki so skladne z njihovo usposobljenostjo, kjer pa se huda malomarnost, naklepne kršitve ali destruktivna dejanja ne tolerirajo.

V okviru sistema upravljanja varnosti v družbi si – vzporedno z izvajanjem osnovnih procesov doseganja, zagotavljanja in izboljševanja varnosti v zračnem prometu – prizadevamo doseči najvišjo mogočo raven varnostne kulture vseh zaposlenih. Sistem upravljanja varnosti v podjetju zagotavlja:

- zmanjšanje tveganja za letalsko nesrečo, incident ali varnostni dogodek, ki ga prinaša izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, na najnižjo razumno in v praksi uresničljivo raven;

- umestitev sprejemljive ravni varnosti na prvo mesto v primerjavi s komercialnimi, okoljskimi, socialnimi in drugimi družbenimi dejavniki pri izvajanju storitev navigacijskih služb zračnega prometa;
- osebno zavedanje pomena varnosti in odgovornosti vseh zaposlenih pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa;
- določitev odgovornosti za varnost na vseh ravneh vodenja za doseganje zadovoljive učinkovitosti storitev navigacijskih služb zračnega prometa z zavezanostjo in sodelovanjem vseh zaposlenih v podjetju;
- jasen in proaktiven pristop k sistematičnemu upravljanju varnosti pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa z namenom stalnega izboljševanja;
- uporabo načel kulture pravičnosti v procesih poročanja in preiskovanja varnostnih dogodkov ter z njimi povezanih korektivnih ukrepov.

Stalne aktivnosti področja za varnost so leta 2019 potekale v obliki sodelovanja z:

- drugimi sektorji in s službami družbe v povezavi z izvajanjem procesov in aktivnosti sistema upravljanja varnosti;
- Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije;
- Ministrstvom za infrastrukturo in Ministrstvom za obrambo Republike Slovenije;
- Evropsko agencijo za varnost v letalstvu – EASA;
- Mednarodno organizacijo civilnih izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa – CANSO;
- Evropsko organizacijo za varnost zračne plovbe – Eurocontrol;
- letalskimi prevozniki v slovenskem zračnem prostoru;
- organizacijskimi strukturami za upravljanje varnosti v zračnem prometu sosednjih držav in sodelujočih držav v projektu FAB CE.

V poslovnem načrtu za leto 2019 so bili z namenom zagotavljanja učinkovitosti procesov sistema upravljanja varnosti ter zagotavljanja visoke ravni individualne in organizacijske varnostne kulture v okviru cilja varnost zračnega prometa opredeljeni trije operativni varnostni cilji:

- zagotavljanje varnosti – »Safety Assurance«;
- doseganje varnosti – »Safety Achievement«;
- izboljševanje varnosti – »Safety Promotion«.

Realizacija aktivnosti v okviru operativnih ciljev zagotavljanja varnosti, doseganja varnosti in izboljševanja varnosti se kaže v dejstvu, da je sistem upravljanja varnosti v družbi vse do konca leta 2019 brez neskladij izpolnjeval zahteve Izvedbene uredbe Komisije št. 1035/2011/EU in bo od 2. 1. 2020 naprej deloval v skladu z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU, enotnega evropskega neba in nacionalnih predpisov. Poleg tega je sistem upravljanja varnosti družbe na podlagi letnega merjenja in stalnega nadzora ključnih kazalnikov za varnost, ki ga izvaja agencija EASA, ponovno dosegel ciljno raven učinkovitosti upravljanja varnosti (EoSM) za izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

Uresničeni ukrepi v okviru operativnega cilja »Zagotavljanje varnosti – Safety Assurance« so bili izvedeni v obliki naslednjih osnovnih aktivnosti:

- učinkovito izvajanje formaliziranih procesov sistema upravljanja varnosti skladno z dokumentom »Operational Safety Management Manual« (SAF-OSMAN);
- revidiranje obstoječih dokumentov sistema upravljanja varnosti skladno z novimi regulativnimi zahtevami in opredeljenimi dobrimi praksami na področju upravljanja varnosti v zračnem prometu;
- usposabljanje zaposlenih v povezavi z upravljanjem varnostnih tveganj pri uvajanju sprememb v funkcionalni sistem upravljanja zračnega prometa v družbi;
- sodelovanje in usmerjanje aktivnosti pri izdelavi varnostnih ocen za načrtovane spremembe funkcionalnega sistema upravljanja zračnega prometa v družbi.

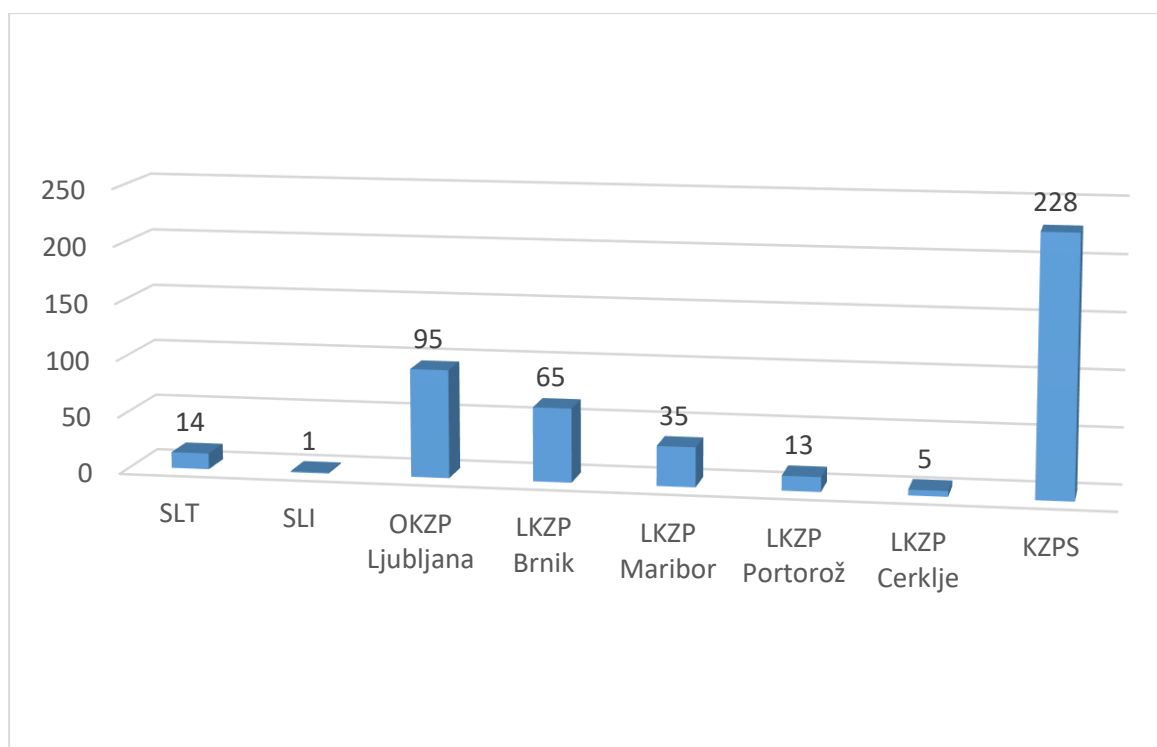
Uresničitev ukrepov v okviru operativnega cilja »Doseganje varnosti – Safety Achievement« se kaže v naslednjih dejstvih:

- v procesu poročanja v okviru sistema upravljanja varnosti ni bilo nobenega varnostnega dogodka vrste AA in vrste A z neposrednim vplivom služb družbe;
- Oddelek za varnost v zračnem prometu za določevanje tveganja posameznih varnostnih dogodkov uporablja zadnjo verzijo orodja RAT (Risk Analysis Tool) organizacije Eurocontrol, s katero je bil v letu 2017 podpisan sporazum o uporabi orodja in baze podatkov eTOKAI/RAT, z začetkom praktične uporabe v januarju 2018 ter uspešnim nadaljevanjem v celotnem obdobju do konca leta 2019.

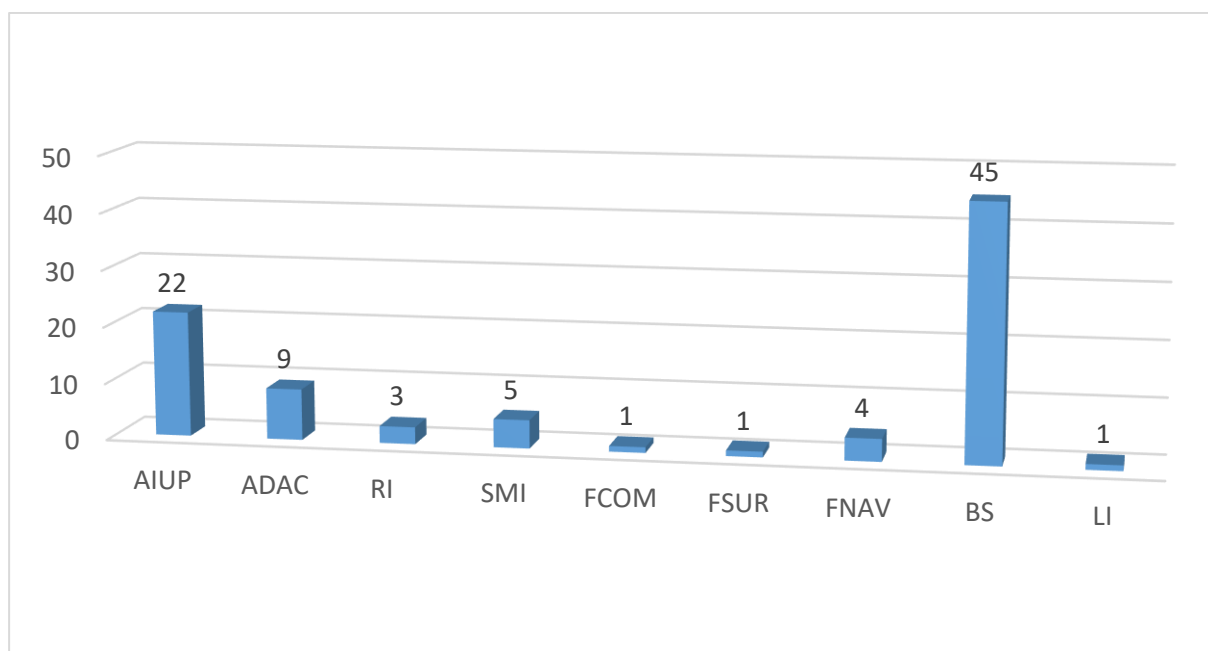
Tabela 6: Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah družbe v letu 2019

Organizacijska enota	Število poročil 2019
Sektor letalskih telekomunikacij – SLT	14
Sektor letalskih informacij – SLI	1
OKZP Ljubljana	95
LKZP Brnik	65
LKZP Maribor	35
LKZP Portorož	13
LKZP Cerklje ob Krki	5
SKUPAJ	228

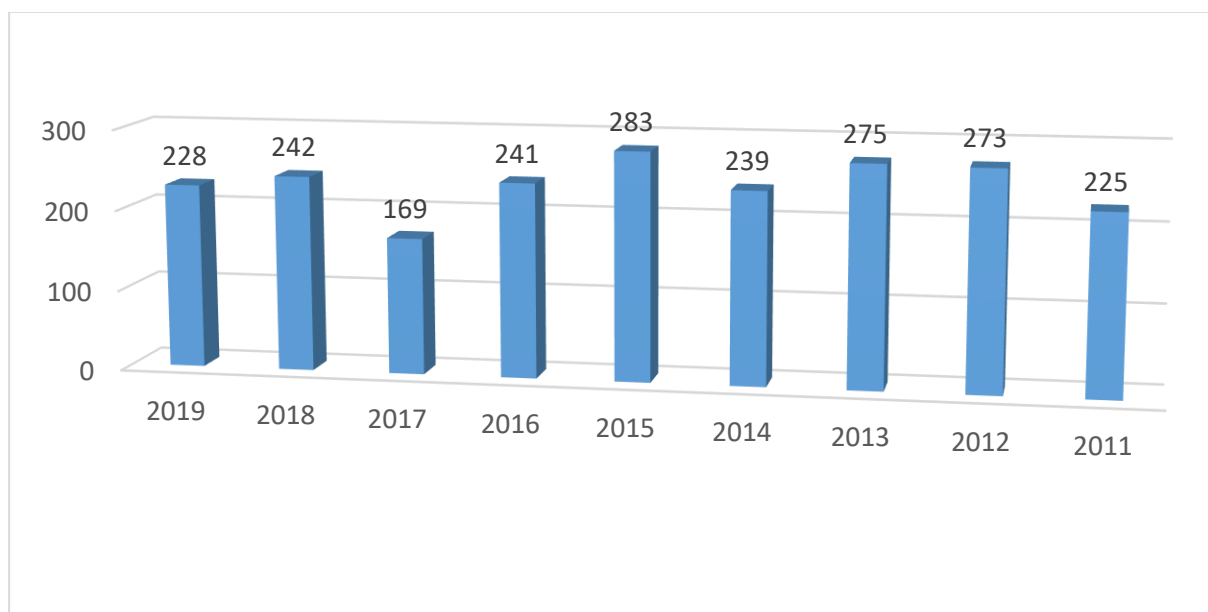
Podatki v tabeli vsebujejo podatke iz obveznega in prostovoljnega poročanja.

Prikaz 6: Število izpolnjenih poročil leta 2019 po organizacijskih enotah**Tabela 7: Število poročil za posamezni trend 2019**

Trendi KZPS	Število
AIUP: Kršitev zračnega prostora – 376A10b	22
ADAC: Odstopanje od navodil KZP – 376A9	9
RI: Nepooblaščen vstop na VPS – 376A7b	3
SMI: Kršitev minimalnega ločevanja – 376A2	5
FCOM: Degradacija COM funkcije – 376B3	1
FSUR: Degradacija SUR funkcije – 376B4	1
FNAV: Degradacija NAV funkcije -376B6	4
BS: Trk zrakoplova s pticami – 376A5b	45
LI: Laserska osvetlitev zrakoplova – 376C3d	1

Prikaz 7: Število poročil za posamezni trend 2019**Tabela 8: Statistika poročil za obdobje 2011–2019**

Organizacijska enota	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
SZP	213	210	148	194	246	179	225	229	180
SLT	14	27	18	37	30	51	39	37	28
SLI	1	5	3	10	7	9	11	7	17
OKZP Ljubljana	95	102	55	83	78	60	82	87	74
LKZP Brnik	65	53	40	39	73	55	70	53	47
LKZP Maribor	35	35	29	29	55	26	33	44	30
LKZP Portorož	13	12	19	28	32	27	28	19	24
LKZP Cerklje ob Krki	5	8	5	15	8	11	12	26	5
SKUPAJ	228	242	169	241	283	239	275	273	225

Prikaz 8: Poročila po letih

Uresničeni ukrepi v okviru operativnega cilja »Izboljševanje varnosti – Safety Promotion« so bili izvedeni v obliki naslednjih osnovnih aktivnosti:

- Sodelovanje pri izvajanju aktivnosti v projektu FAB CE na področju upravljanja varnosti v okviru skupine SAF SubC.
- Sodelovanje v delovnih skupinah organizacije Eurocontrol:
 - SIGS: Safety Improvement Sub Group,
 - ST: Safety Team,
 - SAF-Tools: Safety Tools Users Group.
- Spremljanje in izvajanje varnostnih pobud ATM na evropski ravni:
 - Call Sign Similarity,
 - Prevention of Airspace Infringement,
 - Prevention of Runway Incursion,
 - Prevention of Level Bust,
 - Prevention of Runway Excursion,
 - Top5 ATM Safety Operation Priorities,
 - Sodelovanje v programu ES2 organizacije Eurocontrol.
- Sodelovanje v delovnih telesih mednarodne organizacije CANSO:
 - CESAFA,
 - CESAFA-AB,
 - CANSO/ICAO RASG.

STALNOST SKLADNOSTI Z ZAHTEVAMI ZA IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA

Družba je v letu 2019 nenehno izpolnjevala in izkazovala izpolnjevanje zahtev za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, kot je to določeno z evropskim regulativnim okvirom enotnega evropskega neba in posebej z Izvedbeno uredbo Komisije št. 1035/2011/EU, ki določa te skupne evropske zahteve za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ter z drugimi enakovrednimi in podrejenimi mednarodnimi in nacionalnimi zavezujočimi akti.

Zaradi prihajajočega začetka uporabe Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU je družba v letu 2019 aktivno izvajala naloge in aktivnosti za potrebe implementacije zahtev zadevne uredbe, ki jih je družba identificirala kot manko v primerjavi z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije št. 1035/2011/EU, ki je dne 2. 1. 2020 prenehala veljati. Bistvene naloge in aktivnosti družbe so bile usmerjene v implementacijo ter izkazovanje skladnosti z zahtevami s področja sistema upravljanja s spremembami (KZPS funkcionalnega sistema) in s področja prehoda z nacionalnih dovoljenj tehničnega osebja kontrole letenja (TOKL) na dovoljenja za delo tehničnega osebja za področje varnosti zračnega prometa (ATSEP), ki jih sedaj izdaja družba. Podobno so bili vzpostavljeni temelji za izdajo pooblastil v internih dovoljenjih osebja za področje upravljanja zračnega prometa (ATM) in osebja za področje upravljanja aeronavtičnih podatkov (AIM), vzpostavljen je bil proces izpolnjevanja zahtev s področja upravljanja zračnega prostora (ASM) in področja upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM). Za slednji dve področji: upravljanje zračnega prostora (ASM) ter upravljanje pretoka zračnega prometa (ATFM) je družba na podlagi zahtev Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU pridobila certifikat izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa za storitve upravljanja zračnega prostora (ASM) ter upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM).

Za potrebe implementacije zahtev Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU je družba aktivno sodelovala z nacionalnim nadzornim organom Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije (CAA) pri imenovanju ter predvsem delovanju in izvajanju nalog delovne skupine, ustanovljene za prehod in implementacijo zahtev Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU.

Tudi v letu 2019 je družba bodisi za stalno izpolnjevanje ter izkazovanje izpolnjevanja zahtev za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa glede na Izvedbeno uredbo Komisije št. 1035/2011/EU kot tudi za potrebe izpolnjevanja ter izkazovanja izpolnjevanja zahtev s takrat prihajajočo Izvedbeno uredbo Komisije št. 2017/373/EU aktivno sodelovala s CAA za izvedbo CAA stalnih, inšpekcijskih ali certifikacijskih nadzorov. Dodati velja, da je z vidika Oddelka za certificiranje hkratno izkazovanje skladnosti z dvema ločenima naboroma zahtev za izvajanje storitev družbe predstavljalo poseben izziv ter izrazito povečano intenzivnost in obseg dela, ki pa je bil načrtovano omejen na leto 2018 in zlasti 2019.

Družba je v letu 2019 dosegla cilje, načrtovane za implementacijo, izpolnjevanje ter izkazovanje zahtev Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU, ki sta jih družba in CAA določili v sklopu imenovanja, delovanja in izvajanja nalog delovne skupine, ustanovljene za prehod in implementacijo zahtev Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU.

PODROČJE ZA KAKOVOST

Akreditacijska hiša Bureau Veritas Certification je v januarju 2020 izvedla certifikacijsko presojo po mednarodnem standardu 9001:2015 in s tem družbi podaljšala veljavnost certifikata sistema vodenja kakovosti (SL22019Q, 18. 1. 2022).

Certifikacijska presoja je zajemala področja vodenja družbe, služb zračnega prometa (ATS), storitev letalskih informacijskih služb (AIS), storitev komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (ATM/CNS) ter usposabljanje osebja s področja kontrole zračnega prometa. Certifikacijska presoja se je izvajala na lokacijah družbe: na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, Letališču Edvarda Rusjana Maribor in letališču Portorož. Na presoji je akreditacijska hiša podala eno neskladje, ki ga družba že odpravlja. Kljub temu je družba pokazala višjo stopnjo zrelosti, kar je rezultat dela vseh zaposlenih v družbi in kaže na napredek, trdo delo in ozaveščenost o pomembnosti izboljšav v procesih. Rezultati zunanje presoje so dali iztočnice in priporočila za izboljšave vseh področij v družbi.

Skladno z načrtom notranjih presoj so bile od oktobra do decembra 2019 izvedene notranje presoje, v katerih so sodelovali usposobljeni notranji presojevalci družbe. Notranja presoja je potekala v vseh procesih. Rezultati notranje presoje so bili izhodišče za popravke in preventivne ukrepe v posameznih procesih, na podlagi katerih so bile opravljene tudi posodobitve posameznih poslovnih procesov skladno z dejanskim stanjem.

Družba izvaja preventivne in korektivne ukrepe, povezane s sistemom vodenja kakovosti. Vzpostavljen ima sistem za obvladovanje tveganj, v okviru katerega se redno preverjajo in posodablja ugotovljena tveganja. Tedensko potekajo kolegiji na ravni vodstva, pri čemer se spremlja tekoče poslovanje družbe in vse spremembe, pomembne za delovanje družbe.

PODROČJE VAROVANJA

Družba je na področju varovanja v letu 2019 načrtovala, izvajala in nadzorovala ukrepe in postopke za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, zagotavljala varnost družbe in s tem ustrezno okolje za izvajanje in nemoteno delovanje poslovnih procesov v družbi.

Skladno z Letnim načrtom nadzora kakovosti sistema varovanja v civilnem letalstvu in Letalskim varnostnim programom Republike Slovenije je družba skozi celotno obdobje izvajala notranje nadzore kakovosti sistema varovanja. Izvedenih je bilo 13 nadzorov na področjih fizičnega in tehničnega varovanja ter varnostne kulture, da bi zagotovili učinkovito in uspešno izvajanje nalog na področju varovanja ter zmanjšali možna odstopanja od uveljavljenih standardov, praks in postopkov. Nadzori niso ugotovili večjih odstopanj od zahtevanih standardov, kar sta potrdila tudi inšpekcijska nadzora, ki ju je opravila Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije.

Družba je v mesecu novembru vzpostavila Oddelek za kibernetiko kot centralno avtoriteto za področje informacijske in kibernetike varnosti, čigar naloge so med drugim priprava ustrezne strategije kibernetike varnosti, priprava in uveljavljanje oziroma vpeljava ustreznih postopkov za zagotavljanje kibernetike varnosti ter izvajanje nadzora nad notranjimi organizacijskimi enotami pri zagotavljanju njihovega dela oziroma doprinosa h kibernetiki varnosti.

Izvedeni sta bili varnostni testiranja (penetracijski test) dela operativnega okolja ter penetracijski test infrastrukturnega okolja (IoT; krmilnik; PLC enote), na podlagi katerih smo skupaj z zunanjim izvajalci in dobavitelji pristopili k iskanju rešitev za nadgradnjo kibernetike varnosti, še posebej k iskanju rešitev na področju naprav IoT.

Družba je sodelovala v okviru skupine za Kibernetiko varnost v sklopu FAB CE, kjer je bil v letu 2019 poudarek na iskanju oziroma pregledu potencialnih rešitev za zagotavljanje varnosti operativnih omrežij, kot npr. pasivna analitika in drugo, ter izmenjavi dobrih praks med sosednjimi kontrolami.

Na področju kritične infrastrukture je družba začela posamezne aktivnosti, povezane z zahtevami, ki izhajajo iz Zakona o kritični infrastrukturi (Uradni list RS, št. 75/17) (v nadaljevanju: Zakon o kritični infrastrukturi), ter zahtevami, ki izhajajo iz Zakona o informacijski varnosti (Uradni list RS, št. 30/18) (v

nadaljevanju: Zakon o informacijski varnosti). Skladno z zahtevami Zakona o kritični infrastrukturi, Navodilom za ocenjevanje tveganj za delovanje kritične infrastrukture ter Metodologijo za ocenjevanje tveganj delovanja kritične infrastrukture se je začelo izvajanje oziroma priprava Ocene tveganj za delovanje kritične infrastrukture družbe.

Na podlagi pridobljene ocene varnostnih tveganj je bila opravljena tudi revizija Načrtov fizičnega varovanja v skladu z Zakonom o zasebnem varovanju (Uradni list RS, št. 17/11).

Na področju obrambnega načrtovanja je družba dopolnila postopke, povezane z obrambnim načrtom družbe. V sklopu delovne dolžnosti so bile posodobljene evidence oziroma razporedi zaposlenih na delovno dolžnost, ki so bili prilagojeni dejanskemu stanju in izvajanju nalog s področja obrambnega načrtovanja. V četrtem kvartalu je družba pričela z izvajanjem osnovnega usposabljanja za dostop do tajnih podatkov za vse zaposlene v družbi, ki se nadaljuje tudi v letu 2020. Predstavniki družbe je sodeloval pri vaji oz. seminarju Hibridne grožnje, ki ga je pripravilo Ministrstvo za obrambo.

Vse leto so se dopolnjevali in izpopolnjevali posamezni postopki fizičnega in požarnega varovanja, potekalo je usposabljanje varnostnega osebja za uporabo tehničnih sredstev. Tehnični sistem varovanja smo nadgradili z nekaterimi rešitvami za učinkovitejše delovanje samega sistema.

Na področju požarne varnosti je družba prenovila oz. pripravila prenovljene požarne elaborate za lokacije LKZP Brnik, Maribor in Portorož ter centralni požarni elaborat za dislocirane radio-navigacijske objekte, v katerih so opredeljene oziroma podane smernice za nadaljnje zagotavljanje požarne varnosti objektov v lasti ali upravljanju družbe. Na objektu letališki stolp Portorož je bil prenovljen zastarel sistem varnostne razsvetljave, ki sedaj omogoča centralno napajanje svetilke varnostne razsvetljave, prenovljen pa je bil tudi načrt evakuacije.

PODROČJE INFORMATIKE

Poleg varnostnih prioritet je stalna strateška usmeritev Oddelka za informatiko izboljšati poslovanje in zaposlene opremiti z rešitvami, ki na eni strani zagotavljajo skladnost z zakonskimi zahtevami, na drugi strani pa prispevajo k produktivnosti. Eden od takih uspešnih projektov je bila zamenjava sistema DMS (Document Management System), ki je akreditiran in skladen z Zakonom o varstvu dokumentarnega in arhivskega gradiva ter arhivih (Uradni list RS, št. 30/06 in 51/14), hkrati pa omogoča hitrejšo postopke pri potrjevanju dokumentov, ki v večji meri potujejo v družbi elektronsko. Kot elektronsko podporo poslovanju pa v družbi stalno uvajamo nove elektronske procesne tokove.

V letu 2019 se je družba na področju informatike pospešeno ukvarjala z digitalizacijo poslovanja in digitalizacijo procesov. Poleg vzpostavljenega elektronskega poslovanja nadzornega sveta je družba prilagodila svoje notranje postopke naročanja in izpolnjevanja obrazcev na način, da je postopek potrjevanja pregleden, a hkrati mogoč na daljavo. To je tudi strateška usmeritev IT, ki z modernimi informacijskimi sredstvi in povezavami ni več zavezan striktni fizični prisotnosti uporabnikov, vendar lahko vsaj del svojih obveznosti opravi elektronsko in na daljavo, predvsem pa brez vplivov poslovnih odsotnosti na procese, pri katerih so odločitve ali potrjevanje v krajših časovnih okvirih.

Glede na odgovorno upravljanje življenjskih ciklov opreme in doseženo stopnjo dotrajanosti nekaterih informacijskih sredstev je družba izvajala konsolidacijo opreme skladno s tehnološkim razvojem in novitetami, ter posledično izvajala menjave zajetne količine dotrajane strojne opreme, ki je bila v svojem življenjskem ciklu učinkovito izrabljena. Učinki teh menjav so trojni. Prvič: odgovarjajo na izzive vse večjih potreb po povezovanju znotraj regije in FAB CE; drugič: zagotavljajo dodatne sisteme varovanja pred kibernetскими napadi; tretjič: predstavljajo konsolidacijo več kosov opreme v eno, s tem pa optimizacijo stroškov vzdrževanja in upravljanja teh sredstev. Konsolidacijo in menjavo dotrajanih sredstev bo družba nadaljevala tudi v letu 2020.

Na področju zagotavljanja povezav in povezljivosti informacijskih sredstev na pomembnejših lokacijah sta bili izvedeni stroškovna in zmogljivostna optimizacija ter zagotovljena dodatna raven zanesljivosti ob uporabi mobilnih tehnologij. Kot rešitev, finančno in izvedbeno neodvisna od telekomunikacijskih ponudnikov, je bil skupaj s področjem varovanja vzpostavljen načrt za brezžično mikrovalovno omrežje med kritičnimi lokacijami za zagotavljanje povezljivosti in ustrezne pasovne širine za vse odjemalce znotraj družbe, ki je bil delno izveden v letih 2017–2019, zaradi nekaterih migracij nadzornih sistemov pa bo preostanek izveden v letu 2020.

PODROČJE KIBERNETSKE VARNOSTI

V letu 2017 sta bili na področju informatike izvedeni preventivna celovita analiza in ocena tveganj, povezanih s posrednimi vplivi na operativne aktivnosti družbe. Ugotovitve so razkrile nekatera tveganja, povezana predvsem s potencialnimi izpadi, ki bi jih lahko povzročili kibernetški napadi na podporne infrastrukturne sklope. Aktivnosti in ukrepi za zmanjšanje verjetnosti teh tveganj so večinoma že izvedeni, nekatere dodatne rešitve, ki bi družbi omogočile predvsem ustrezen nadzor nad nenadnimi in neznanimi kibernetškimi napadi in s tem povezanimi tveganji, pa so bile dokončane v letu 2018, s čimer smo verjetnost teh tveganj zmanjšali na obvladljiv minimum. Ker je to področje izjemno pomembno po učinkih, ima pri izvedbi najvišjo prednost, hkrati pa se z vsako novo rešitvijo v svetu pojavijo nove kibernetške grožnje, zato je to področje izjemno pomembno in se stalno izboljšuje.

V skladu z načelom stalnega izboljševanja je bila v letu 2018 vzpostavljena delovna skupina za kibernetško varnost, katere namen je bil pripraviti strateško ureditev področja kibernetške varnosti celotnega podjetja. V procesu zbiranja informacij in rešitev na tem področju je prevladala odločitev za vzpostavitev enotne entitete za obvladovanje tveganj in izzivov tega področja, saj izpostavljenost kibernetškim tveganjem ne izbira področja oz. natančneje obsega vsa področja informacijske varnosti, tako varnost operativnih sistemov, sistemov industrijskega krmiljenja kot poslovnih informacijskih sistemov. V ta namen je družba konec leta 2019 formalno vzpostavila Oddelek za kibernetško varnost z namenom obvladovanja tega področja za celotno družbo. V procesu delovanja delovne skupine in kasneje oddelka se je družba tehnološko opremila z ustreznimi rešitvami, ki jih razvija skladno z načrtom delovanja in zmanjševanja ugotovljenih kibernetških tveganj. Področje je tehnološko zahtevno, storilci pa vedno bolj uporabljajo avtomatizirane sisteme za napade, zato se tudi delovanje oddelka močno osredotoča na uporabo avtomatiziranih orodij ob uporabi strojnega učenja in umetne inteligence. Oddelek za kibernetško varnost je v letu 2019 uspel opredeliti tudi primerna izobraževanja/šolanja, ki jih bo treba realizirati v letu 2020. Oddelek pripravlja ustrezne podlage skladno z Zakonom o informacijski varnosti in sodeluje z Upravo Republike Slovenije za informacijsko varnost ter SICERT-om in EATM-CERT-om (Eurocontrol). Družba je prevzela vodilno pobudo znotraj delovne skupine FAB CE v iskanju tehnoloških rešitev za kibernetško varovanje, upoštevajoč specifičnost panoge vodenja in upravljanja zračnega prometa in o svojih ugotovitvah, dobrih praksah in pristopih obveščala organizacijo Eurocontrol in druge deležnike.

MEDNARODNO SODELOVANJE

3.1.3 Projekt Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (Functional Airspace Block Central Europe – FAB CE)

Družba je prek svojih predstavnikov, ki skupaj s predstavniki Ministrstva za infrastrukturo zastopajo Republiko Slovenijo skladno s predpisi Evropske unije o enotnem evropskem nebu, tudi v letu 2019 aktivno in uspešno sodelovala pri delovanju projekta Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (Functional Airspace Block Central Europe – FAB CE). Aktivno sodelovanje med predstavniki družbe in predstavniki države se že več let kaže kot izjemno učinkovito in se mora na taki ravni nadaljevati tudi v prihodnje.

Implementacija in nadaljnji razvoj FAB CE se na ravni izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa izvajata prek skupnega pravnega subjekta – gospodarske družbe FABCE, letalske storitve, d. o. o., katere družbenica je tudi družba. Njene dejavnosti za zdaj obsegajo projektno vodenje, strokovno svetovanje, javna naročila in administrativne storitve kot podporo skupnim projektom izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.

V letu 2019 so se v okviru FAB CE izvajali naslednji projekti oziroma aktivnosti:

- rekonfiguracija zračnega prostora s poudarkom na čezmejni sektorizaciji, z glavnim ciljem povečati zmogljivost zračnega prostora;
- začetek izvajanja programa operativne odličnosti;
- priprava programa za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v izrednih razmerah ob zaprtju dela zračnega prostora v FAB CE;
- skupno načrtovanje vzdrževanja radarske infrastrukture;
- redna letna izdaja načrta zračnega prostora FAB CE;
- usklajena implementacija nadzora radarskih frekvenc v regiji;
- skupna implementacija nadzora podatkovne povezave CPDLC;
- skupna nabava rezervnih delov;

- oblikovanje FAB CE skupine za kibernetiko varnost (FAB CE Cyber Security Group) v skladu s sklenjenim sporazumom;
- priprava načrtov izvedbe za države članice FAB CE.

Nekateri od zgoraj navedenih projektov se izvajajo kot t. i. »some-in« projekti, torej z udeležbo le nekaterih družbenikov FABCE, letalske storitve, d. o. o., kar je skladno z družbeno pogodbo družbe FABCE, d. o. o., katere družbenica je družba.

V letu 2020 se bo nadaljevala večina zgoraj naštetih aktivnosti, še posebej pa se bodo intenzivirale aktivnosti, ki so skladne z AAS (European Airspace Architecture Study). Glavni cilji bodo zajeti v novi izdaji FAB CE strategije, najpomembnejši strateški projekti pa bodo usmerjeni v optimizacijo zračnega prostora (z bolj intenzivnim čezmejnim sodelovanjem) ter v optimizacijo regijske infrastrukture.

Družba je aktivno sodelovala v vseh zgoraj omenjenih obstoječih projektih FAB CE kot tudi pri načrtovanju novih projektov za prihodnost. Dodatno bo družba skladno s pogodbenimi dogovori družbi FABCE, d. o. o. tudi v prihodnje zagotavljala potrebno strokovno podporo pri izvedbi javnih naročil in pravnem svetovanju ter administrativno podporo in finančne storitve.

Proti Republiki Sloveniji in drugim članicam FAB CE še vedno poteka pilotni postopek št. 4578/2013/MOVE, ki ga je v letu 2013 začela Evropska komisija ob mnenju, da države članice FAB CE niso optimizirale navigacijskih služb zračnega prometa oziroma da te niso učinkovite, kot to zahtevajo predpisi EU o enotnem evropskem nebu. Družba je v letu 2019 sodelovala pri pripravi poročila o napredku in rezultatih FAB CE v skladu s predpisi o enotnem evropskem nebu. Evropska komisija je delo FAB CE ocenila kot pozitivno, odločitve o nadaljnjih postopanjih v zvezi z uradnim opominom pa bo Evropska komisija sporočila državam članicam po pregledu aktivnosti in stanja v drugih FAB-ih.

Skladno s Sporazumom FAB CE in Sporazumom o sodelovanju med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa aktivno delujejo stalne strukture projekta na strani držav (Svet FAB CE, Skupni civilno-vojaški koordinacijski odbor, Odbor nacionalnih nadzornih organov, Pravni odbor) in na strani izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa (Odbor direktorjev – CEO Committee, usmerjevalni odbor – Steering Committee in različni pododbori – SubCommittees). Družba je aktivno sodelovala pri pripravi gradiv in stališč Republike Slovenije za Svet FAB CE. Predstavniki družbe je v letu 2019 predsedoval usmerjevalnemu odboru FAB CE (FAB CE Steering Committee), zaradi pomanjkanja strokovnega kadra na Ministrstvu za infrastrukturo pa je družba za ministrstvo zagotovila kader in prevzela tudi sodelovanje v Pravnem odboru (Legal Committee) na državni ravni.

3.1.4 Drugo sodelovanje

Družba je nadaljevala sodelovanje pri pripravi pomembnega razvojnega dokumenta Lokalni načrt implementacije enotnega neba (Local Single Sky Implementation Plan – LSSIP) in pri pripravi pomembnih poročil organizaciji Eurocontrol o finančni učinkovitosti dejavnosti ATM (ATM Cost Effectiveness Report – ACE Report) ter spremljala razvoj projekta SESAR in delovanje združenj CANSO in ATCA.

Predstavniki družbe so v letu 2019 aktivno sodelovali pri pripravi stališč k predlogom dokumentov, ki jih pripravljata Evropska komisija in Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO), ter prek Ministrstva za infrastrukturo posredovali stališča in pripombe družbe predlagateljem pravnih in drugih aktov.

Družba je prav tako članica združenja GATE ONE, ki je bilo na podlagi posebnega sporazuma o sodelovanju med 13 izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa Srednje in Vzhodne Evrope (Cooperation Agreement on the Creation of the regional ANS Providers Platform (GATE ONE) of Central and Eastern Europe) ustanovljeno konec leta 2013. Podpisniki sporazuma so izvajalci storitev treh različnih funkcionalnih blokov zračnega prostora (FAB CE, BALTIC FAB in DANUBE FAB) ter dva izvajalca, ki še nista člana nobene iniciative FAB (M-NAV in SMATSA), namen združenja pa je skupno izražanje stališč v Evropski uniji, izmenjava izkušenj na področju ATM, zasledovanje skupnih ciljev in interesov na različnih področjih ter sodelovanje pri vzpostavitvi enotnega evropskega neba.

Družba je sodelovala pri pripravi izhodišč Republike Slovenije na 40. skupščini ICAO, ki je potekala od 24. septembra do 4. oktobra 2019 v Montrealu. Na skupščini, kjer se sprejema in oblikuje letalska politika in razvoj civilnega letalstva za naslednja tri leta, je sodelovalo 193 držav članic ICAO in veliko število mednarodnih organizacij. Vlada Republike Slovenije je direktorja družbe s sklepom imenovala v delegacijo Republike Slovenije, ki se je udeležila skupščine ICAO.

PRILAGODLJIVA UPORABA ZRAČNEGA PROSTORA – FUA

Republika Slovenija že vrsto let v sodelovanju z Ministrstvom za obrambo in drugimi uporabniki zračnega prostora uspešno udejanja koncept prilagodljive uporabe zračnega prostora FUA (Flexible Use of Airspace). V zvezi s tem obstajajo sporazumi o rezervaciji, uporabi in sproščanju zračnega prostora za posebne namene (Special Use of Airspace). Razmerje med rezerviranim in uporabljenim zračnim prostorom se zaradi dobrih postopkov usklajenega delovanja še izboljšuje.

Odbor za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije je opravil redni letni posvet z uporabniki in nadaljuje delo pri strateških ciljih, oblikovana pa sta politika zračnega prostora ter proces spremembe zračnega prostora. Odbor aktivno sodeluje s Celico za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije (v nadaljevanju: AMC – Airspace Management Cell) in sprti usklajuje vse aktivnosti.

Celica za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije je v letu 2019 uspešno sodelovala pri pripravi in izvedbi naslednjih vojaških vaj: »Adriatic Strike 2019«, »Ramstein Guard 2019«, »Immediate Response 2019«, »BAF para 2019«, »Open Skies 2019«, »Astral Knight 2019« ter nekaterih manjših aktivnostih Slovenske vojske. Zaradi velikega števila vojaških vaj je bilo potrebnega veliko usklajevanja z vsemi uporabniki zračnega prostora.

Celica za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije je organizirala posvet z Agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije, Ministrstvom za infrastrukturo, Slovensko vojsko in Vojaškim letalskim organom, na katerem se je razpravljalo o možnih izboljšavah na področju skupne uporabe zračnega prostora in obveščanju vseh deležnikov o začasnih zaporah zračnega prostora.

Celica za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije je obravnavala predlog Slovenske vojske glede spremembe/dopolnitve velikosti cone LJ(R)-4. Znotraj cone LJ(R)-4 naj bi se formirala še ena veliko manjša cona, ki bi služila za uničevanje minsko eksplozivnih sredstev (v nadaljevanju: MES). Do sedaj je Slovenska vojska za potrebe uničevanja MES zapirala celotno LJ(R)-4, za izvajanje aktivnosti pa potrebuje veliko manjšo cono – manj kot 10 % celotne R-4. Celica je k navedenemu predlogu podala pozitivno mnenje. Predlog je bil predstavljen članom Odbora na sestanku AMC v decembru 2019 in sedaj čaka na morebitno potrditev.

V letu 2020 bo po sklepu Vlade Republike Slovenije Slovenska vojska nadaljevala aktivnosti za razvoj Slovenske vojske, vzdrževanje povezanosti v sistemu kolektivne obrambe za zagotavljanje pripravljenosti za izvajanje nalog vojaške obrambe, sodelovanje v mednarodnih organizacijah in misijah ter sodelovanje pri izvajanju nalog zaščite in reševanja.

Družba pozdravlja vključevanje civilnih in vojaških deležnikov v postopke prilagojene uporabe zračnega prostora v Republiki Sloveniji in bo tudi v prihodnje aktivno sodelovala z Odborom za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije in AMC.

POSVETOVANJE Z UPORABNIKI

Družba nenehno prilagaja izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa uporabnikom teh storitev. Poudariti gre dinamično vpetost v usklajevanje med civilnimi in vojaškimi uporabniki zračnega prostora ter zlasti storitev služb zračnega prometa v sistemu prilagodljive uporabe zračnega prometa. Družba aktivno in koordinirano sodeluje v rednih, periodičnih posvetovanjih in usklajevanjih s komercialnimi uporabniki zračnega prometa (zastopanimi pretežno z interesnimi združenji) ter drugimi izvajalci služb zračnega prometa v vseevropskem omrežju (brez) zračnih poti. Zlasti v povezavi s slednjim v letu 2019 izstopajo posvetovanja z uporabniki zračnega prostora, povezana z uvedbo novega, večjega volumna zračnega prostora brez zračnih poti z že omenjenim projektom SECSI FRA.

S sosednjimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa so se odvila posvetovanja s ciljem dodatnega sodelovanja oz. širitve SECSI FRA področja. Dodana vrednost takega čezmejnega enotnega zračnega prostora brez zračnih poti je zmanjševanje emisij toplogrednih plinov, zmanjševanje porabe goriv in približevanje ciljem brezogljicne družbe, skrajševanje potovalnih časov in s tem izboljševanje mobilnosti. Z vidika strukturiranosti zračnega prostora gre za obsežnejše spremembe, ki strukture zračnega prostora sodelujočih držav, med njimi tudi slovenskega, smiselno medsebojno prilagajajo. Sočasno so omenjene spremembe del pričakovanih obsežnejših sprememb, ki sledijo ciljem enotnega evropskega neba.

Čez leto so se nadaljevale aktivnosti, povezane s pripravami na predvideno posodobitev zračnega prostora pod nivojem leta 245 (FL245). Glavni poudarek je bil namenjen oblikovanju osnutka dokumenta

za umeščanje instrumentnih procedur v zračni prostor, ki poleg splošno veljavnih pravil (ICAO, EU, Eurocontrol itd.) upošteva tudi posebnosti geografske konfiguracije in strukture uporabnikov zračnega prostora v Republiki Sloveniji. Strokovne službe družbe so nadaljevale pripravo osnutka priletno-odletnih postopkov ter umeščanja terminalne cone (TMA) letališča Cerklje ob Krki. S sosednjo Republiko Hrvaško so bile dogovorjene smernice za implementacijo procedur, tako na strani Republike Hrvaške za primer procedur Letališča Franjo Tuđman Zagreb kot na strani Republike Slovenije za primer letališča Cerklje ob Krki s ciljem zagotoviti varen in pretočen zračni prostor na obeh straneh meje.

V obdobju pred poletno sezono je družba za uporabnike splošnega letalstva po letalskih društvih ter v obliki strokovnih seminarjev organizirala predavanja o organizaciji zračnega prostora v Republiki Sloveniji.

Družba je skladno z Izvedbeno uredbo Komisije št. 317/2019/EU v sodelovanju z Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije organizirala posvetovanja s predstavniki uporabnikov zračnega prostora glede načrta izvedbe, stroškovnih baz in cen storitev za novo, tretje referenčno obdobje 2020 – 2024 spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti. Poleg predstavnikov Ministrstva za infrastrukturo in Agencije Republike Slovenije za okolje, so se posvetovanj udeležili predstavniki organizacije Eurocontrol, Evropske komisije, združenja letalskih prevoznikov IATA in predstavnik letalskega prevoznika Lufthansa. Republika Slovenija je predpisane konzultacije glede doseganja vseevropskih ciljev uspešnosti za novo referenčno obdobje uspešno opravila.

Kot vsako leto so bili predstavniki družbe vključeni v postopke formalnega posvetovanja z uporabniki storitev oziroma interesnimi skupinami na rednem junijskem in novembrskem zasedanju Razširjenega odbora za pristojbine na zračnih poteh (Enlarged Committee for Route Charges) v okviru organizacije Eurocontrol in Evropske komisije pri procesu formalnega posvetovanja z uporabniki storitev v povezavi z nacionalnimi stroškovnimi bazami in cenami storitev.

JAVNA NAROČILA

Družba je oseba javnega prava, ki je ustanovljena za opravljanje dejavnosti, ki je v splošnem interesu in nima industrijskega ali poslovnega značaja, ter opravlja dejavnost zagotavljanja infrastrukture za prevoznike po zraku. Družba je zavezanka za javna naročila, in sicer na podlagi Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18) (v nadaljevanju: ZJN-3) tako na splošnem kot na infrastrukturnem področju. Navedeno izhaja tudi iz Uredbe o informativnem seznamu naročnikov in obveznih informacijah v obvestilih za postopek naročila male vrednosti (Uradni list RS, št. 37/16).

Družba je pri nabavi blaga, storitev in gradenj, ki so neposredno povezane z zagotavljanjem letališke infrastrukture ali infrastrukture v drugih terminalih za prevoznike po zraku, kar spada v osnovno dejavnost, tj. zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa, izvajala postopke skladno z vsakokrat veljavno zakonodajo s področja javnega naročanja na infrastrukturnem področju. Za nabavo blaga, storitev in gradenj, ki niso v neposredni povezavi z osnovno dejavnostjo družbe, so se izvajali postopki skladno z vsakokrat veljavno zakonodajo s področja javnega naročanja na splošnem področju.

Leta 2019 je bilo izvedenih 479 postopkov oddaje javnih naročil; od tega so bili štirje postopki zaključeni brez oddaje, uspešno zaključenih postopkov oddaje javnih naročil pa je bilo 475 v skupni vrednosti 6.704.508,00 EUR brez DDV.

Od vseh izvedenih postopkov javnih naročil je bilo:

- 213 postopkov v skupni vrednosti 1.325.276,00 EUR brez DDV izvedenih skladno z Zakonom o javnem naročanju na splošnem področju;
- 262 postopkov v skupni vrednosti 5.379.232,00 EUR brez DDV izvedenih skladno z Zakonom o javnem naročanju na infrastrukturnem področju, medtem ko so bili štirje neodani (skupaj 266 postopkov).

Preglednici oziroma tabeli v nadaljevanju sta pripravljene na podlagi evidence, ki jo je družba skladno z ZJN-3 dolžna voditi. Omenjena evidenca vsebuje podatke o vseh postopkih javnih naročil družbe v letu 2019. Preglednici ne vključujeta treh postopkov v skupni vrednosti 176.538 EUR brez DDV oziroma sklenjenih pogodb za predmet naročila, ki se skladno z ZJN-3 šteje za izjemo oziroma za katerega se ZJN-3 ne uporablja (27. člen ZJN-3).

Tabela 9: Postopki skladno z Zakonom o javnem naročanju na splošnem področju

Izvedeni postopki oddaje javnih naročil, vključno z evidenčnimi naročili v letu 2019				
Vrsta	Št. postopkov	Št. neodanih	Št. oddanih	Vrednost v EUR
Blago	58	0	58	294.229
Gradnje	1	0	1	6.000
Storitev	154	0	154	1.025.047
	213	0	213	1.325.276

Tabela 10: Postopki skladno z Zakonom o javnem naročanju na infrastrukturnem področju

Izvedeni postopki oddaje javnih naročil, vključno z evidenčnimi naročili v letu 2019				
Vrsta	Št. postopkov	Št. neodanih	Št. oddanih	Vrednost v EUR
Blago	58	1	57	818.948
Gradnje	4	0	4	107.696
Storitev	204	3	201	4.452.588
	266	4	262	5.379.232

4 PODATKI O ZRAČNEM PROMETU ZA LETO 2019

UVOD

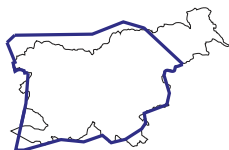
Družba izvaja storitve navigacijskih služb zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru (FIR Ljubljana) v imenu Republike Slovenije, in sicer skladno z Zakonom o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa. Področje odgovornosti, na katerem družba izvaja storitve navigacijskih služb zračnega prometa, je poleg Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa opredeljeno tudi v Sporazumih med sosednjimi centri območnih kontrol zračnega prometa (Letters of Agreement between Area Control Centres, v nadaljevanju: LoAs), ki določajo meje odgovornosti za izvajanje storitev v zračnih prostorih. Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana je tako skladno z LoAs zadolžena za izvajanje storitev v zračnem prostoru, ki ni enak FIR Ljubljana.

Prikaz 9: FIR Ljubljana



FIR Ljubljana je nacionalni zračni prostor, v katerem ima skladno s Čikaško konvencijo izključno suverenost Republika Slovenija in za katerega Republika Slovenija skladno z mednarodnimi pogodbami zaračunava pristojbine za izvedene storitve v vseh fazah leta (prelet, terminal), ne glede na to, kdo je dejanski izvajalec storitev.

Prikaz 10: Sektor Dolsko



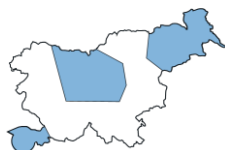
V fazi preleta je za izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa v sektorju Dolsko, ki vključuje tudi del avstrijskega, italijanskega in hrvaškega zračnega prostora, zadolžena Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana, medtem ko je za izvajanje storitev v sektorju Mura zadolžena Območna kontrola zračnega prometa Dunaj.

Prikaz 11: Sektor Mura



Poleg storitev v fazi preleta družba izvaja storitve tudi v fazi terminala, in sicer v terminalnih conah Ljubljana, Maribor in Portorož. Družba je tako zadolžena za izvajanje storitev v sektorju Dolsko v fazi preleta in vseh treh terminalnih conah.

Prikaz 12: Terminalne cone v FIR Ljubljana



Število enot storitev

Cena storitve za posamezen IFR-let, ki ni oproščen plačila pristojbine, se določi na podlagi produkta cene na enoto storitve («unit rate») v preletu oziroma terminalu in števila enot storitve v fazi preleta oziroma terminala.

Število enot storitve v fazi preleta («en-route service units») se izračuna po formuli:

$$\text{Število enot storitve v fazi preleta} = \frac{\text{razdalja}}{100} \times \left(\frac{MTOW}{50}\right)^{0,5}$$

Število enot storitve v fazi terminala («terminal service units») se izračuna po formuli:

$$\text{Število enot storitve v terminalu} = \left(\frac{MTOW}{50}\right)^{0,7}$$

pri čemer je:

razdalja – najkrajša razdalja v kilometrih med vhodno in izhodno točko v FIR Ljubljana;

MTOW – najvišja dovoljena vzletna teža letala («maximum take-off weight»).

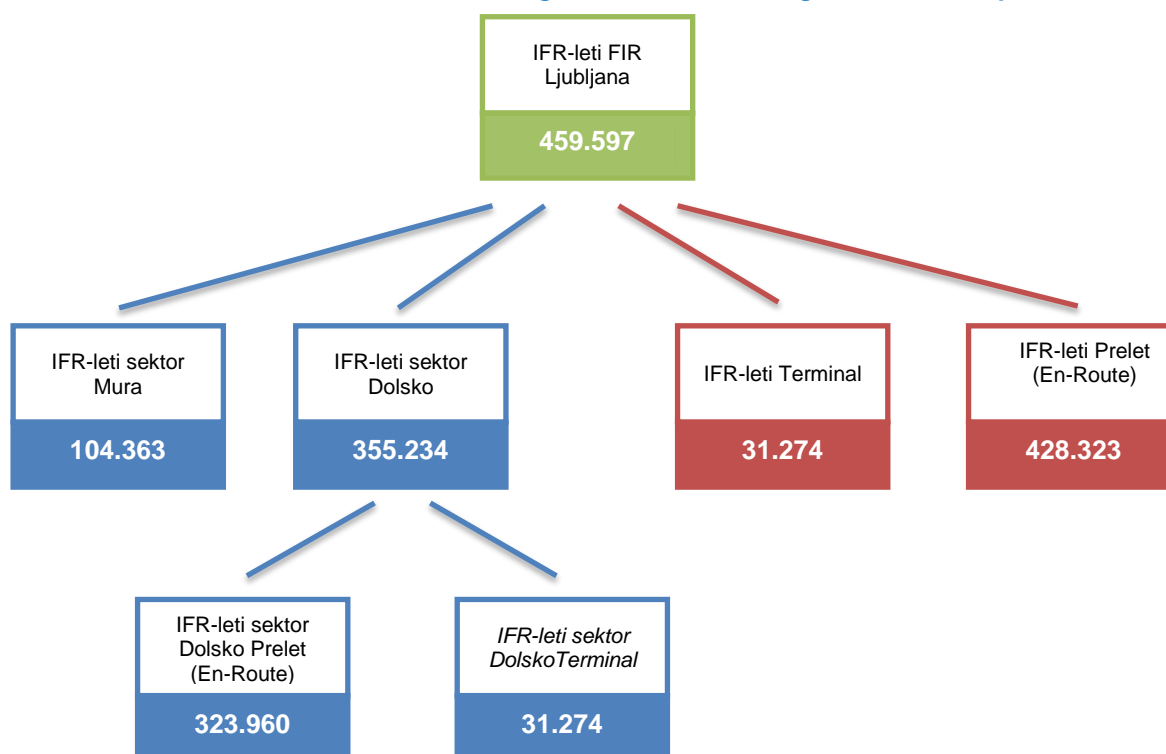
ANALIZA ZRAČNEGA PROMETA

Analiza zračnega prometa obravnava gibanje števila IFR-letov in povezanost tega gibanja s številom enot storitve, ki v fazi preleta in fazi terminala vplivajo na višino prihodka družbe. Vir podatkov, uporabljenih v analizi, so podatki družbe ter podatki organizacije Eurocontrol STATFOR in CRCO.

Leta 2019 je bilo v zračnem prostoru Republike Slovenije opravljenih skupaj 477.341 letov, od tega je bilo 17.744 VFR-letov (pravila vizualnega letenja) in 459.597 IFR-letov (pravila instrumentalnega letenja).

IFR-lete delimo glede na fazo leta na prelete in terminalne lete ter glede na del zračnega prostora, v katerem so leti izvedeni. Za boljšo ponazoritev se uporablja spodnji diagram, ki prikazuje dve različni razdelitvi IFR-letov.

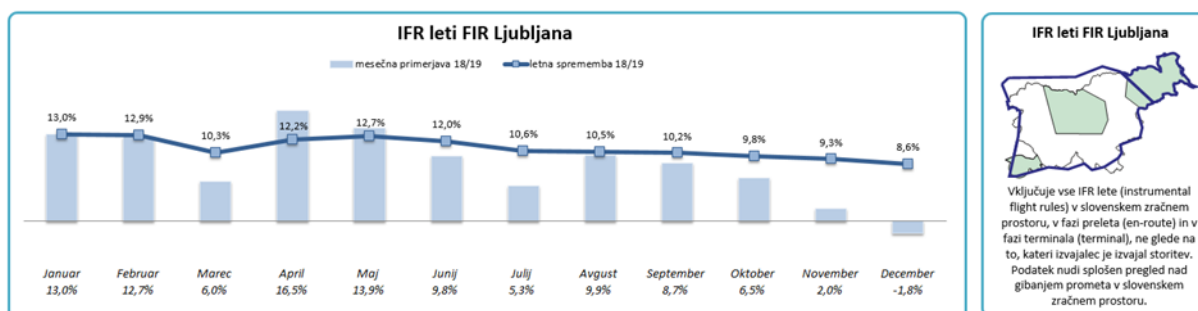
Prikaz 13: Razdelitev IFR-letov glede na fazo leta in glede na zračni prostor



FIR Ljubljana

V letu 2019 je bilo v primerjavi z letom 2018 v Republiki Sloveniji v povprečju za 8,6 % več vseh IFR-letov, na ravni EU-28 pa je število vseh IFR-letov naraslo za 1,2 %.

Prikaz 14: IFR-leti v FIR Ljubljana



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2019

V spodnji tabeli je predstavljeno gibanje števila vseh IFR-letov na območju Republike Slovenije v obdobju 2010–2019. Za primerjavo so navedene tudi stopnje rasti IFR-letov v EU-28. Navedene vrednosti se nanašajo na vse IFR-lete v FIR Ljubljana (faza preleta in terminala), ne glede na izvajalca storitev navigacijskih služb zračnega prometa in ne glede na fazo leta.

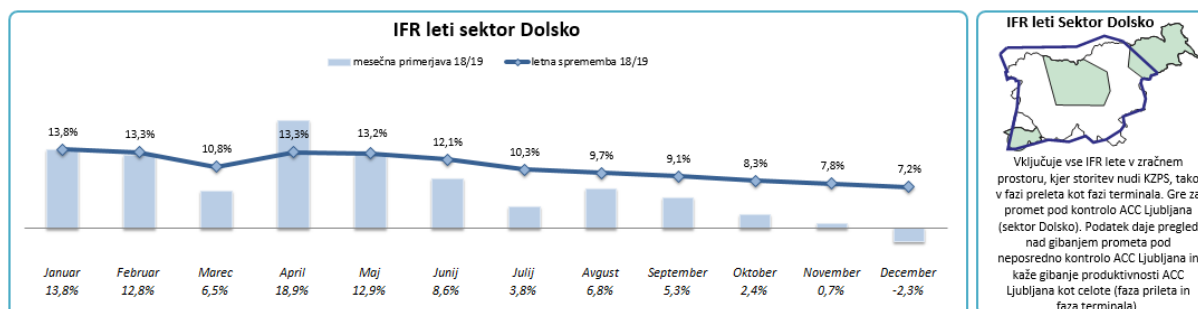
Tabela 11: Število IFR-letov v Republiki Sloveniji v obdobju 2010–2019

Leto	Število IFR-letov v RS	Stopnja rasti IFR-letov v RS (v odstotkih)	Stopnja rasti IFR-letov v EU-28 (v odstotkih)
2010	328.186	+4,8 %	+0,2 %
2011	352.789	+7,5 %	+2,6 %
2012	345.683	-2,0 %	-3,0 %
2013	329.004	-4,8 %	-1,7 %
2014	347.987	+5,8 %	+1,9 %
2015	347.122	-0,2 %	+1,6 %
2016	353.063	+1,7 %	+3,1 %
2017	385.897	+9,3 %	+3,8 %
2018	423.154	+9,7 %	+3,9 %
2019	459.597	+8,6 %	+1,2 %

Sektor Dolsko

V sektorju Dolsko, v katerem storitev izvaja družba prek Območne kontrole zračnega prometa Ljubljana (ACC Ljubljana), je leta 2019 v primerjavi z letom 2018 naraslo število vseh IFR-letov (faza preleta in terminala), in sicer v povprečju za 7,2 %.

Prikaz 15: IFR-leti v sektorju Dolsko



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2019

V tabeli 12 je predstavljeno gibanje števila vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2010–2019.

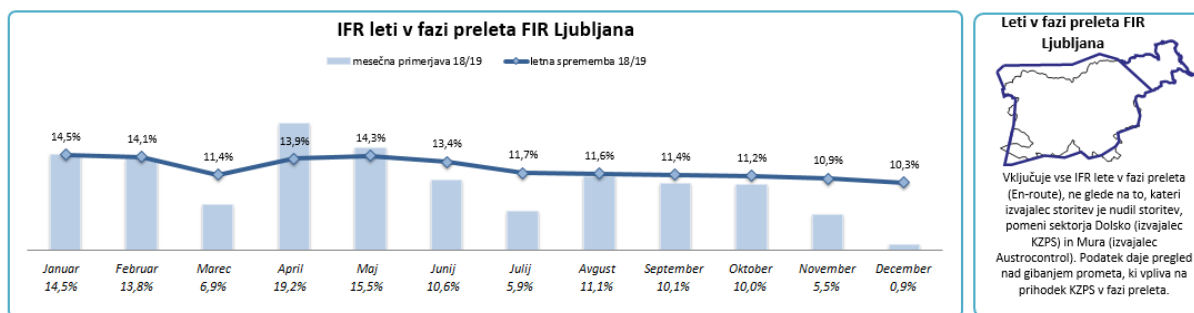
Tabela 12: Število vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2010–2019

Leto	Število IFR-letov v sektorju Dolsko	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	242.939	+7,0 %
2011	267.502	+10,1 %
2012	268.037	+0,2 %
2013	256.917	-4,1 %
2014	271.474	+5,7 %
2015	264.800	-2,5 %
2016	272.687	+3,0 %
2017	304.490	+11,7 %
2018	331.292	+8,8 %
2019	355.234	+7,2 %

4.1.1 Promet v fazi preleta

V fazi preleta se je število IFR-letov v letu 2019 v primerjavi z letom 2018 povečalo za 10,3 %.

Prikaz 16: IFR-leti v fazi preleta v FIR Ljubljana



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2019

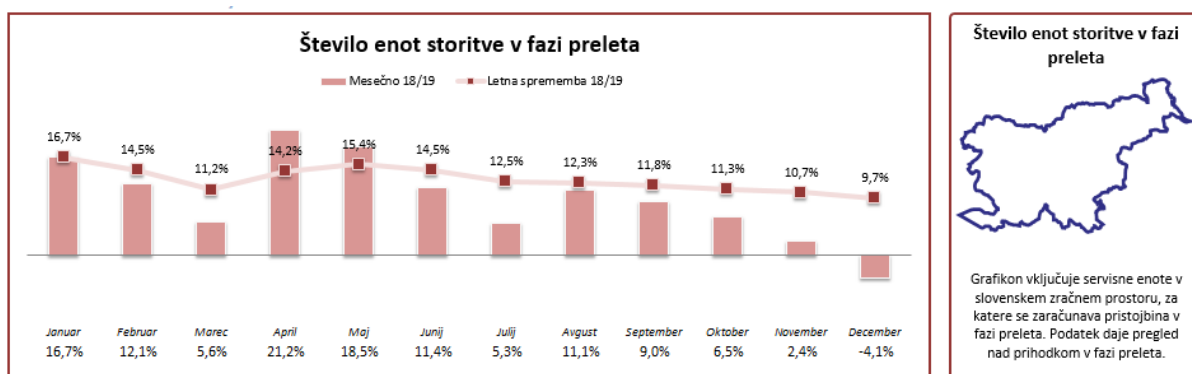
V tabeli 13 je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2010–2019.

Tabela 13: Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2010–2019

Leto	Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	291.619	+6,6 %
2011	318.056	+9,1 %
2012	314.554	-1,1 %
2013	299.655	-4,7 %
2014	319.717	+6,7 %
2015	316.955	-0,9 %
2016	323.362	+2,0 %
2017	352.738	+9,1 %
2018	388.404	+10,1 %
2019	428.323	+10,3 %

Število enot storitve v fazi preleta se je leta 2019 povečalo za 9,7 % glede na leto 2018. To pomeni povečanje za 19,5 % glede na leto 2017, 20,0 % glede na leto 2016, 34,5 % glede na leto 2015 ter na primer kar za 89,5 % glede na leto 2009.

Prikaz 17: Enote storitve v fazi preleta v FIR Ljubljana



V spodnji tabeli je predstavljeno gibanje števila enot storitve v fazi preleta v obdobju 2010–2019.

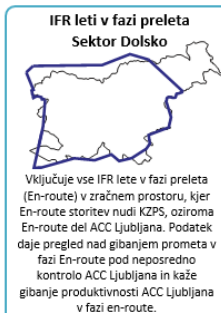
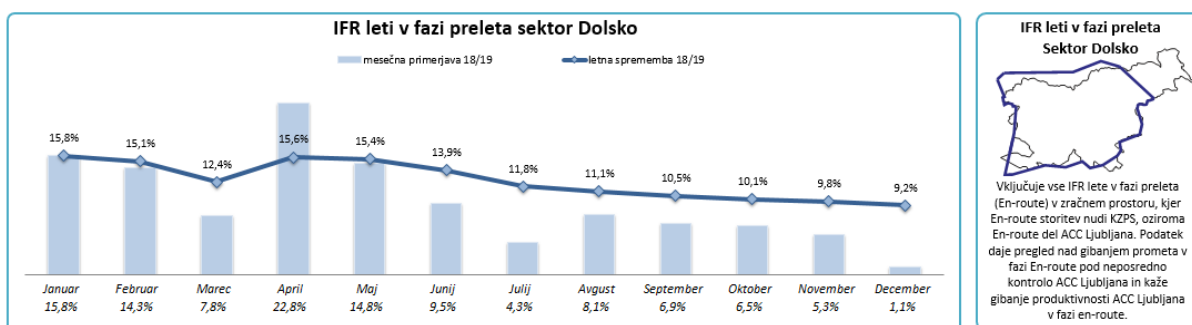
Tabela 14: Število enot storitve v fazi preleta v obdobju 2010–2019

Leto	Število enot storitve v fazi preleta	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	365.201	+10,3 %
2011	424.565	+16,3 %
2012	425.205	+0,1 %
2013	411.103	-3,3 %
2014	459.206	+11,7 %
2015	466.264	+1,5 %
2016	501.752	+7,6 %
2017	524.771	+4,6 %
2018	571.894	+9,0 %
2019	627.329	+9,7 %

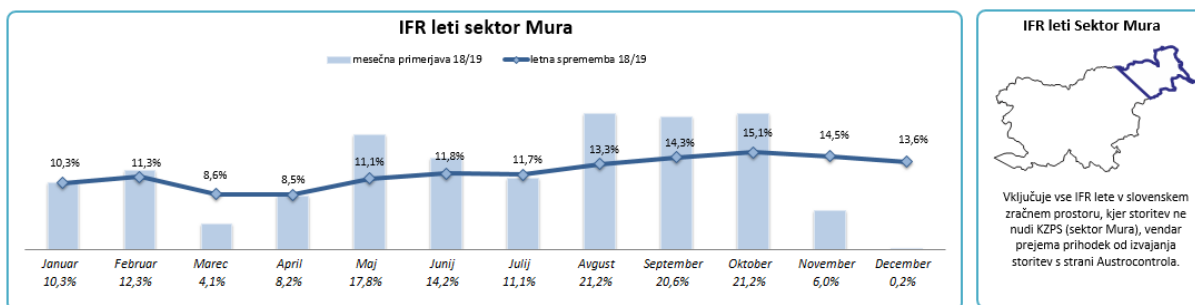
Gibanje števila IFR-letov in gibanje števila enot storitve nista vedno konsistentna, saj je število enot storitve v fazi preleta odvisno od preletene razdalje in teže letal. Preletene razdalje v sektorju Dolsko so namreč daljše kot v sektorju Mura.

V letu 2019 se je v primerjavi z letom 2018 število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko povečalo za 9,2 %, v sektorju Mura pa za 13,6 %. Število enot storitev se je tako v letu 2019 glede na predhodno leto povečalo za 9,7 %.

Prikaz 18: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Dolsko



Prikaz 19: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Mura



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2019

V spodnji tabeli je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2010–2019.

Tabela 15: Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2010–2019

Leto	Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko	Stopnja rasti (v odstotkih)	Število IFR-letov v sektorju Mura	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	206.372	+10,1 %	85.247	-0,9 %
2011	232.769	+12,8 %	85.287	+0,1 %
2012	236.908	+1,8 %	77.646	-9,0 %
2013	227.568	-3,9 %	72.087	-7,2 %
2014	243.204	+6,9 %	76.513	+6,1 %
2015	234.633	-3,5 %	82.322	+7,6 %
2016	242.986	+3,6 %	80.376	-2,4 %
2017	271.331	+11,7 %	81.407	+1,3 %
2018	296.542	+9,3%	91.862	+12,8 %
2019	323.960	+9,2 %	104.363	+13,6 %

IFR-promet pod kontrolo družbe

Podatki v nadaljevanju vključujejo le promet IFR, za katerega je bila odgovorna družba, torej se nanašajo na promet v sektorju Dolsko. Uporabljeni podatki so iz podatkovnih baz družbe in organizacije Eurocontrol (STATFOR).

Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana, ki opravlja storitev v sektorju Dolsko, je leta 2019 ugotovila 7,2-odstotno povečanje prometa v primerjavi z letom 2018. Skupaj je bilo v sektorju Dolsko leta 2019 izvedenih 355.234 letov, v povprečju 973 IFR-operacij dnevno. Ob tem so bili doseženi naslednji mejniki v primerjavi s preteklimi dosežki (število IFR-operacij).

Tabela 16: Mejniki v številu IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2010–2019

Maksimalne vrednosti v preteklih letih				
Leto	Največ IFR-operacij na uro je bilo 18. 8. 2019 med 10.00 in 11.00 UTC	Največ IFR-operacij na dan je bilo 31. 8. 2019	Največ IFR-operacij v tednu je bilo od 29. 7. 2019 do 4. 8. 2019	Največ IFR-operacij v letu je bilo opravljenih v avgustu 2019
2010	88	1.029	6.383	27.488
2011	91	1.184	7.129	30.861
2012	99	1.263	7.281	31.691
2013	99	1.255	7.223	31.106
2014	99	1.353	7.595	33.338
2015	97	1.306	7.344	32.113
2016	97	1.244	7.583	32.717
2017	105	1.427	8.341	36.285
2018	108	1.522	9.272	39.943
2019	110	1.551	9.613	41.931

Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana lahko zračni prostor, v katerem opravlja storitev, deli na največ pet vertikalnih sektorjev. S tem se preprečuje preobremenitev kontrolorjev zračnega prometa in skrbi za ustrezno pretočnost zračnega prostora. Število sektorskih ur dnevno je seštevek odprtosti vseh petih sektorjev. Podatek je neposredno povezan s človeškimi viri, ki so na voljo v Območni kontroli zračnega prometa Ljubljana.

V letu 2019 je bilo opravljenih 15.999 sektorskih ur. Na dan je bilo v letu 2019 opravljenih povprečno 43,8 sektorskih ur, kar predstavlja 2,1-odstotno rast glede na prejšnje leto.

Leta 2019 je Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana skupaj beležila največ 65 sektorskih ur dnevno. Vsi podatki o številu sektorskih ur so zbrani v spodnji tabeli.

Tabela 17: Število sektorskih ur v obdobju 2010–2019

Leto	Skupno število sektorskih ur	Stopnja rasti (v odstotkih)	Maksimalno dnevno število sektorskih ur	Stopnja rasti (v odstotkih)	Povprečno število sektorskih ur na dan	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	15.109		55		41,4	
2011	16.015	+6,0 %	58	+5,5 %	43,9	+6,0 %
2012	16.007	-0,05 %	65	+12,1 %	43,7	-0,5 %
2013	15.944	-0,4 %	64	-1,5 %	43,8	+0,2 %
2014	15.713	-1,5 %	65	+1,5 %	43,1	-1,5 %
2015	14.879	-5,3 %	59	-9,2 %	40,8	-5,3 %
2016	14.656	-1,5 %	58	-1,7 %	40,0	-1,8 %
2017	14.875	+1,5 %	58	+0,0 %	40,8	+1,8 %
2018	15.654	+5,2 %	66	+13,8 %	42,9	+5,3 %
2019	15.999	+2,1 %	65	-1,5 %	43,8	+2,1 %

Leta 2019 je Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana opravila 17.744 VFR-operacij, kar je 10,0 % več kot leta 2018.

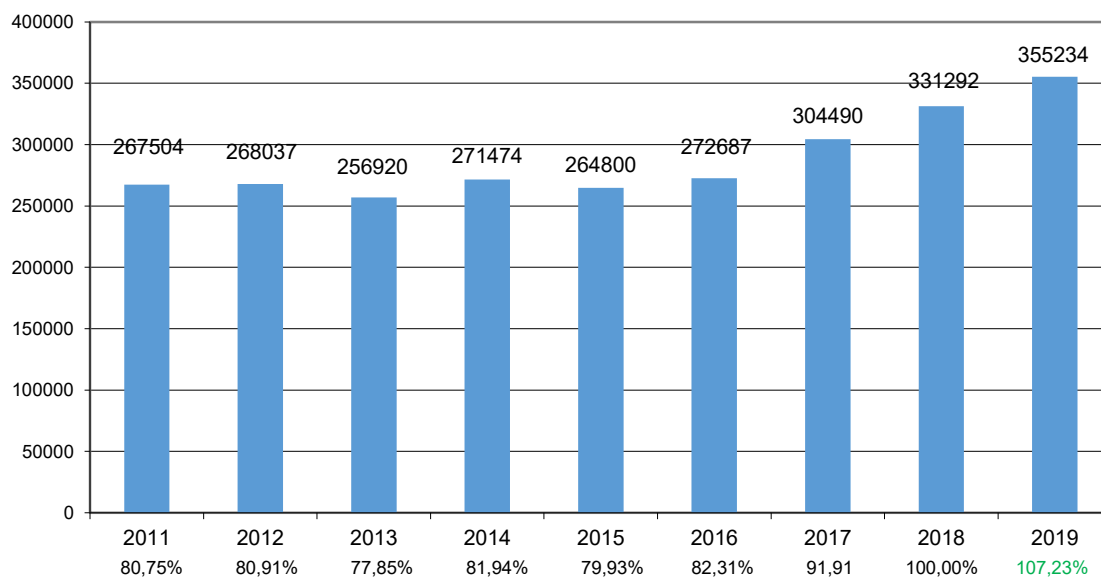
Tabela 18: Število VFR-letov v obdobju 2010–2019

Leto	Število VFR-letov	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	13.733	-8,0 %
2011	17.074	+24,3 %
2012	15.050	-11,9 %
2013	13.683	-9,1 %
2014	13.098	-4,3 %
2015	15.569	+18,9 %
2016	14.859	-4,6 %
2017	15.968	+7,5 %
2018	16.132	+1,0 %
2019	17.744	+10,0 %

Predvidevanja in realni promet leta 2019 v sektorju Dolsko

Leta 2019 je bil promet nad pričakovanji. Predviden je bil porast prometa za 5,7 %, ob koncu leta pa je bil v primerjavi z letom 2018 ugotovljen 7,2-odstotni porast dejanskega obsega IFR-prometa. Najizrazitejši razlogi za to so hitrejša rast gospodarstev Evropske unije, preusmeritev turističnih tokov (porast prometa proti Grčiji, Egiptu in Hrvaški), usmeritev nizkocenovnih prevoznikov na nove trge itd.

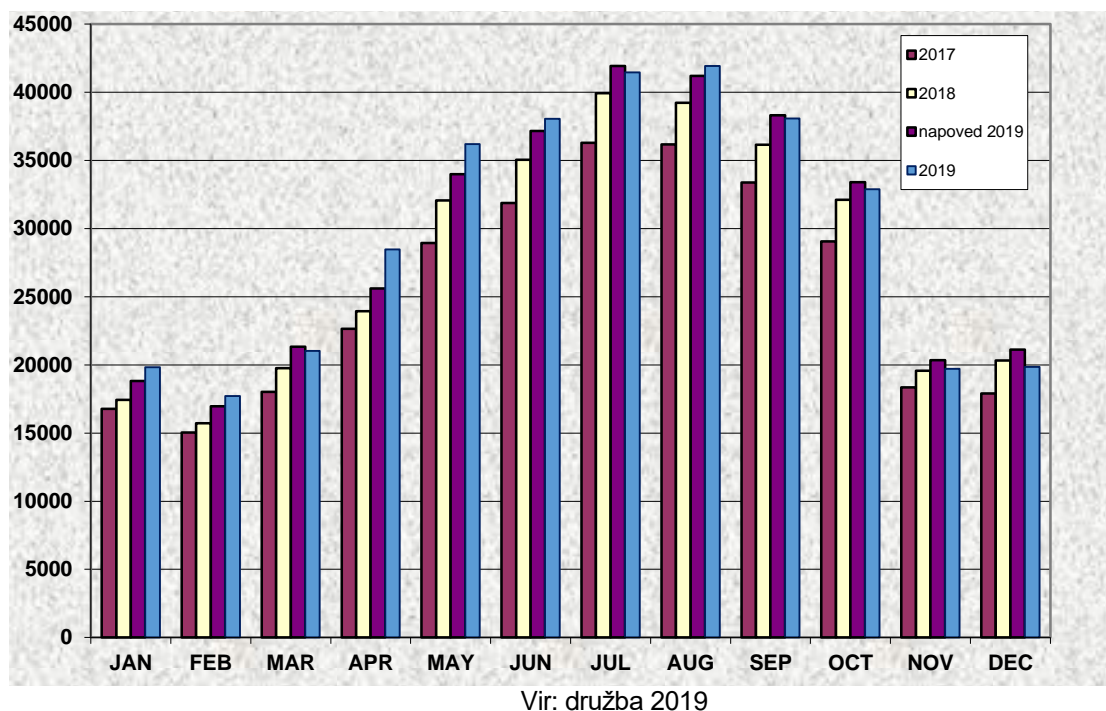
Prikaz 20: Promet od leta 2011 do leta 2019



Vir: družba 2019

Primerjava v prikazu 20 je predstavljena v odnosu na leto 2018 kot 100 %.

Prikaz 21: Promet v letih 2017, 2018, predvidevanja za 2019 in dejanski promet 2019



Podatki o nivojih leta

Podatki o nivojih leta so iz baze podatkov družbe. Upoštevane so vse spremembe do avtomatske predaje najave leta sosednji kontroli zračnega prometa.

V vrstici DEP (prikaz 22) so vsebovane vse IFR-operacije, začete na domačih letališčih. Zaradi preglednosti prikaza so združeni podatki pod FL120 in nad FL400.

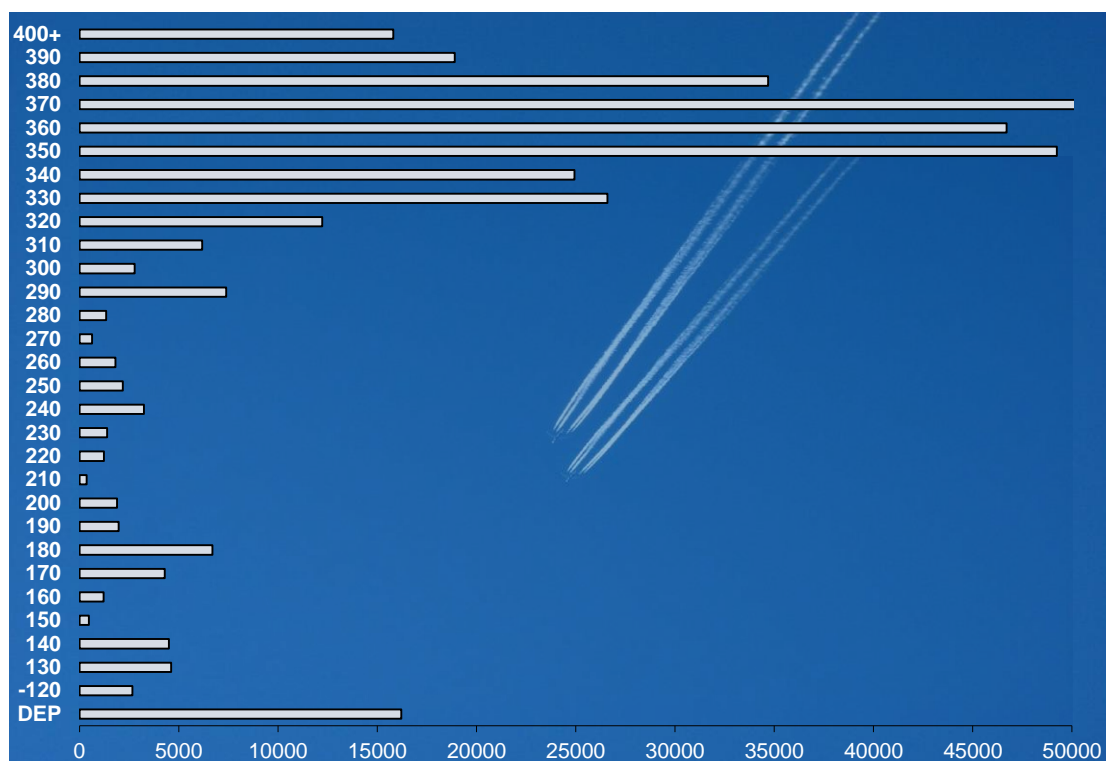
Višinski raspored letal najbolj zgovorno ponazarja podatek, da je na enem samem nivoju letenja (FL370) 14,98 % vsega IFR-prometa (odstotek je manjši zaradi restrikcij, vpeljanih z RAD). Najbolj obremenjeni nivoji leta so FL350 (višina 35.000 čevljev), FL360 in FL370, kjer leti 42 % letal.

Letalski promet v zračnem prostoru Republike Slovenije je razdeljen:

- nad FL280 81,61 % (2018: 81,61 %; 2017: 80,39 %; 2016: 79,75 %);
- pod FL280 18,39 % (2018: 18,39 %; 2017: 19,61 %; 2016: 20,25 %).

Primerjava z lanskim letom kaže, da je promet naraščal v obeh segmentih zračnega prostora.

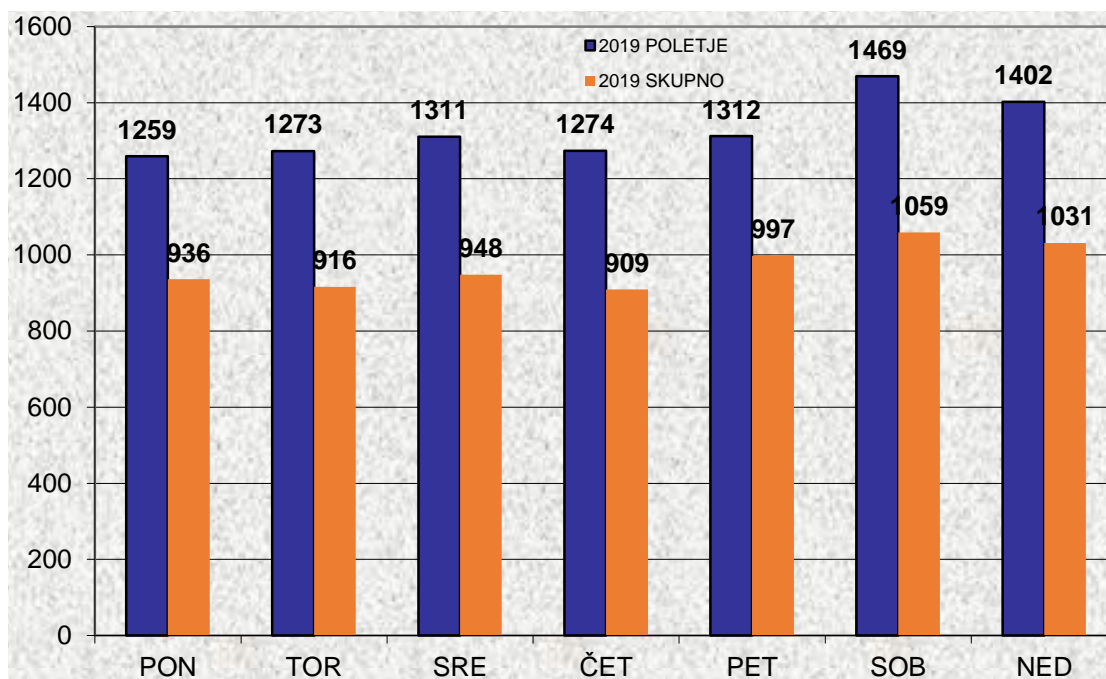
Prikaz 22: Promet po nivojih leta v sektorju Dolsko v letu 2019



Vir: družba 2019

Struktura prometa po dnevih

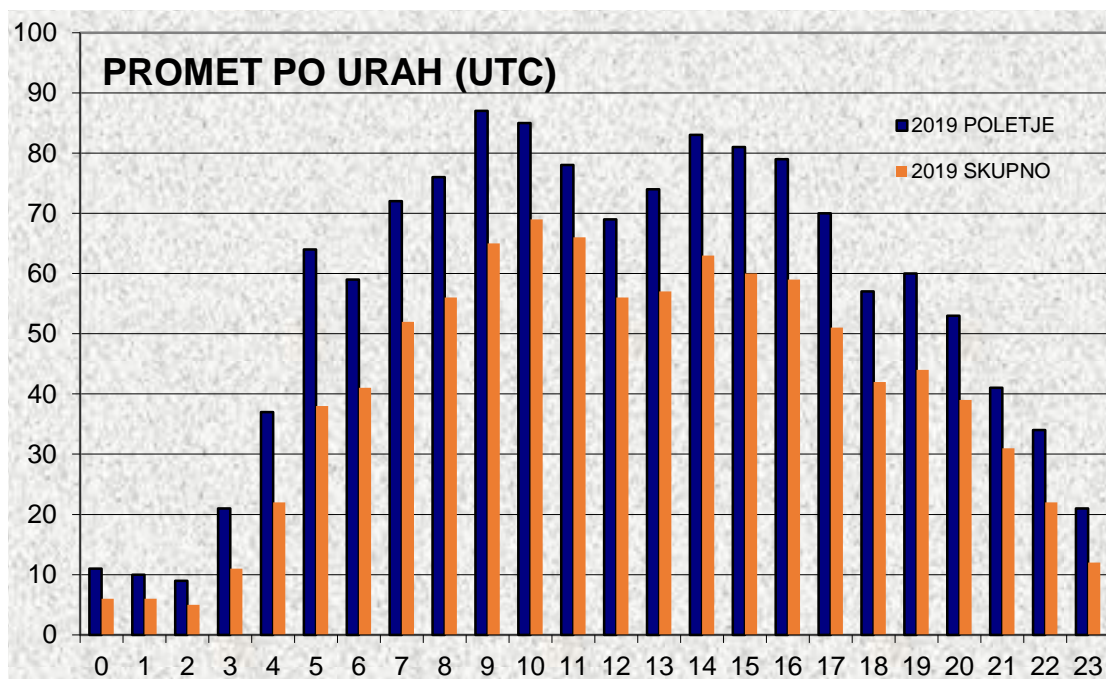
V sektorju Dolsko je število IFR-letov v celotnem letu razporejeno enakomerno po dnevih v tednu (drugi stolpec v prikazu 20). V spodnjem prikazu je z oranžnimi stolpci prikazano povprečno število letov v celotnem letu 2019. V posameznih obdobjih leta so nekatera odstopanja, ki se v drugih delih leta lahko izenačijo. Prvi stolpec prikazuje razporeditev IFR-letov v sektorju Dolsko po dnevih v poletni sezoni (1. julij–15. september), povprečje 11 tednov (najmanj 1.156 IFR-letov dnevno in največ 1.551 letov dnevno). Izrazitejša je sobota, ki je najbolj obremenjen dan. Povprečno je bilo v soboto v poletni sezoni 13,3 % več IFR-letov kot na povprečen torek in četrtek. Poleg številčne izrazitosti je opazna tudi izrazitost v kompleksnosti, saj je ob sobotah struktura prometa veliko kompleksnejša zaradi izrazito turističnega prometa na hrvaška letališča (Split, Pulj, Reka, Zadar).

Prikaz 23: Povprečno število IFR-letov v sektorju Dolsko po dnevih v tednu (poletna sezona in letoletno)

Vir: družba 2019

Povprečno število IFR-letov v sektorju Dolsko po urah dneva

Prikaz 24 prikazuje povprečno število IFR-letov v sektorju Dolsko po urah dnevno. Moder stolpec prikazuje povprečno število letov v urah v poletni sezoni, oranžen pa povprečno število letov v urah v celotnem letu.

Prikaz 24: Promet po urah (UTC)

Vir: družba 2019

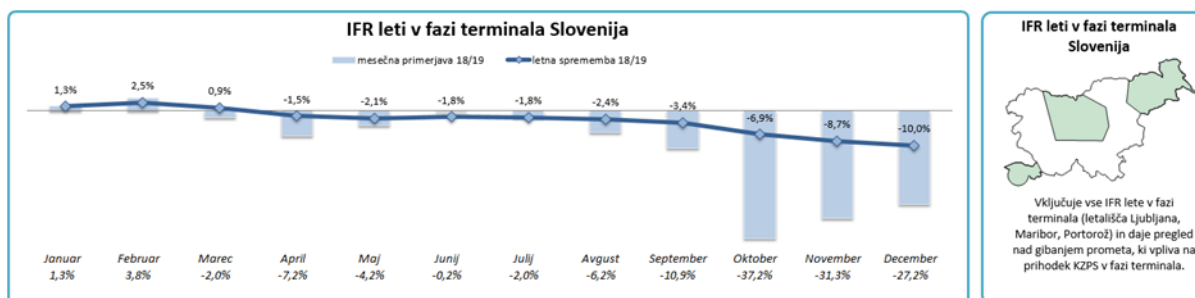
Prikaz 24 prikazuje urno povprečje in ne skupnega števila operacij, zato se vzorec med dnevi v tednu razlikuje. Bistven je porast zgodnjega jutranjega prometa v poletni sezoni, ki zahteva dodatne ure

odprtosti sektorjev. Precejšen problem je zagotovitev zadostnega števila kontrolorjev med 0700LT in 1900LT, kjer se pojavlja potreba po četrtem sektorju.

4.1.2 Promet v fazi terminala

V fazi terminala je v letu 2019 s prenehanjem delovanja slovenskega prevoznika Adrie Airways, d. o. o. število IFR-letov drastično upadlo, kar je vidno na spodnjem grafu.

Prikaz 25: IFR-leti v fazi terminala



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2019

V spodnji tabeli je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2010–2019.

Tabela 19: Število IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2010–2019

Leto	Število IFR-letov v fazi terminala	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	36.567	-7,7 %
2011	34.733	-5,0 %
2012	31.129	-10,4 %
2013	29.349	-5,7 %
2014	28.270	-3,7 %
2015	30.167	+6,7 %
2016	29.701	-1,5 %
2017	33.159	+11,6 %
2018	34.750	4,8 %
2019	31.274	-10,0 %

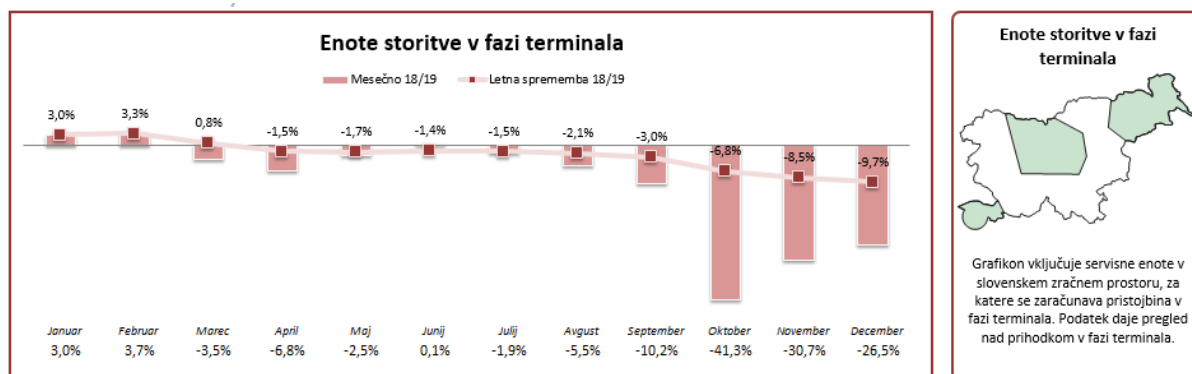
Osnovni podatki o prometu, pridobljeni od posameznih letaliških kontrol zračnega prometa, so zbrani v tabeli 20.

Tabela 20: Podatki o prometu za posamezne letališke kontrole zračnega prometa (LKZP)

	LKZP Portorož	LKZP Maribor	LKZP Brnik	LKZP Cerklje ob Krki
Število operacij IFR leta 2019	2.813	2.934	28.301	/
Povprečno dnevno število operacij IFR	7,7	8,1	77,6	/
Največje dnevno število operacij IFR	32	36	120	/
Število VFR leta 2019	15.307	28.659	12.051	6.353
Povprečno dnevno število operacij VFR	41,8	78,9	33	28,3
Največje dnevno število operacij VFR	157	280	116	114

Število enot storitve v fazi terminala se je leta 2019 v primerjavi z letom 2018 zmanjšalo za 9,7 %. Število enot storitve v fazi terminala je seveda zelo odvisno od števila IFR-letov v fazi terminala. V prikazu in tabeli v nadaljevanju je predstavljeno gibanje števila enot storitve v fazi terminala v obdobju 2010–2019.

Prikaz 26: Enote storitve v fazi terminala



Vir: Eurocontrol (CRCO), družba 2019

Tabela 21: Število enot storitve v fazi terminala v obdobju 2010–2019

Leto	Število enot storitve v fazi terminala	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	12.519	-6,1 %
2011	12.555	+0,3 %
2012	11.198	-10,8 %
2013	11.354	+1,4 %
2014	11.162	-1,7 %
2015	12.031	+7,8 %
2016	11.625	-3,4 %
2017	13.058	+12,3 %
2018	13.965	+6,9 %
2019	12.601	-9,7 %

4.1.3 Povzetek analize zračnega prometa

Število IFR-letov

Letalski promet si je po strmem padcu števila IFR-letov leta 2009, ki je bil posledica splošne gospodarske krize, v Republiki Sloveniji leta 2010 bistveno hitreje opomogel (2010/2009: +4,8 %) kot v EU-27 (2010/2009: 0,2 %) in je bil v Republiki Sloveniji celo višji kot leta 2008 (2010/2008: +0,4 %), kar pa ne velja za EU-27 (2010/2008: -7 %). Leta 2011 je bila v EU-27 nadaljnja rast 2,6-odstotna, medtem ko je bila v Republiki Sloveniji rast 7,5-odstotna. Leta 2012 je bila rast 1,8-odstotna v fazi preleta v sektorju Dolsko, medtem ko je v sektorju Mura promet v fazi preleta upadel za 9 %. V fazi terminala je bil padec še občutnejši, saj je promet upadel za 10,4 %. V letu 2013 je promet v vseh sektorjih in fazah leta upadel. Število IFR-letov v Republiki Sloveniji je v letu 2013 upadlo za 4,8 %, medtem ko je v EU-28 ugotovljen manjši padec, in sicer za 1,7 % IFR-letov. Leta 2014 smo znova dočakali porast skoraj vsega prometa. Število IFR-letov je v Republiki Sloveniji naraslo za 5,8 %, v EU-28 pa za 1,9 %. V letu 2015 je število IFR-letov v Republiki Sloveniji malce upadlo, namreč za 0,2 %, v EU-28 pa znova naraslo, za 1,6 %. Leta 2016 se je število IFR-letov v Republiki Sloveniji dvignilo za 1,7 %, v EU-28 pa za 3,1 %. Leto 2017 pa prinaša izrazit skok prometa za +9,3 %, v EU-28 pa 3,8 %. V letu 2018 se je v Republiki Sloveniji nadaljevala rast prometa z 9,7 %, medtem ko je znašala stopnja rasti na ravni EU-28 3,9 %. V letu 2019 v Republiki Sloveniji beležimo rast IFR prometa za 8,6 %, v EU-28 pa le 1,2 %.

V zračnem prostoru, v katerem storitev izvaja družba (sektor Dolsko v fazi preleta in trije terminali v fazi terminala), je promet v letu 2019 glede na prejšnje leto narasel za 7,2 %. Navedeno gibanje prometa velja kot povprečje obeh faz letov (preletna in terminalna). Sicer je promet v celotnem zračnem prostoru Republike Slovenije v fazi preleta narasel za 10,3 %, v sektorju Dolsko za 9,2 % in v sektorju Mura za 13,6 %.

Število enot storitve («service units»)

Število enot storitve v fazi preleta je po trendu sledilo gibanju prometa (2019/2018: +9,7 %). V primerjavi z letom 2009 pa je število enot storitve v fazi preleta bistveno višje (2019/2009: +89,5 %).

Število enot storitve v fazi terminala se je leta 2019 v primerjavi z letom 2018 znižalo za 9,7 %.

ANALIZA REGULACIJ IN ZAMUD LETA 2019

V letu 2019 je imel Center območne kontrole zračnega prometa Ljubljana (ACC Ljubljana) 8 regulacij (26 regulacij v letu 2018). To je povzročilo minimalne zamude v zračnem prometu (0,004 min/let) v skupnem seštevku 1.547 minut. Za primerjavo gre omeniti, da so zamude v letu 2018 znašale 0,015 min/let) oziroma v skupnem seštevku 5.000 minut. Ob tem je pomembno poudariti, da so bile dovoljene zamude za Območno kontrolo zračnega prometa Ljubljana v poletni sezoni 2019 0,22 min/let, kar pomeni, da bi lahko »ustvarili« do 22.504 minut zamud že samo v 11 tednih poletne sezone. Razloga za regulacije sta bila vreme in kapaciteta sektorjev. Objavljene sektorske konfiguracije in načrtovanje operativnega osebja so bili optimalni.

5 INVESTICIJE

V januarju 2019 je družba zaključila investicijski projekt vzpostavitve funkcionalnosti Datalink (CPDLC) oziroma podatkovnega prenosa komunikacije zemlja-zrak-zemlja med kontrolorji zračnega prometa na tleh in posadkami letal v zraku. Četudi gre za sledenje tehnološkemu napredku pri zagotavljanju tehnične podpore procesu vodenja in kontrole zračnega prometa, pa se ta projekt izvaja v prvi vrsti zaradi izpolnjevanja zakonskih zahtev (Uredba Komisije št. 29/2009/ES) po implementaciji tovrstnih zmogljivosti, saj zaradi specifičnosti slovenskega zračnega prostora na kratki rok ne gre pričakovati siceršnjih tehnično-tehnoloških prednosti ali bistvenih koristi tovrstnega sistema. Stopnja kompleksnosti implementacije funkcionalnosti podatkovnega prenosa komunikacije zemlja-zrak-zemlja v funkcionalni sistem je razlog, da je bil ta projekt zaključen skoraj eno leto kasneje od roka, ki ga opredeljuje omenjena uredba Evropske unije.

Prav tako sta preteklo leto zaznamovala uspešno nadaljevanje in zaključek prve faze pomembnega investicijskega projekta vzpostavitve multilateracije v zračnem prostoru Republike Slovenije, projekt »Slovenia Wide Area Multilateration System« (SLOWAM). Gre za sistem, ki je v nasprotju z aktivnimi radarskimi sistemi pretežno pasiven v določanju natančnega položaja letalnikov v kontroliranem zračnem prostoru in neodvisen od radarskih sistemov. Sistem multilateracije predstavlja tako povsem novo nadzorno verigo v slovenskem zračnem prostoru in s tem izrazito povečuje zmogljivost in robustnost odkrivanja letal in sledenja letal v zraku. Postavitev sprejemnih oz. sprejemno-oddajnih anten sistema na devetnajst (19) lokacij po vsej Republiki Sloveniji ter implementacija centralnega procesorja pridobljenih podatkov na matični lokaciji družbe, izvedba letalskega umerjanja sistema ter finih nastavitev v letu 2018 so omogočili izhodišče za končno operativno uporabo sistema, ki je bila vzpostavljena v marcu 2019. Leto 2019 je s stečajem in prenehanjem letalskih operacij Adrie Airways, d. o. o. zaznamovalo tudi projekt SLOWAM. Prenehanje letenja Adrie Airways, ki je bila nosilka pomembnega tržnega deleža letalskih operacij v terminalu in na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, namreč predstavlja tveganje izrazitega porasta cene terminalne pristojbine pri nespremenjenih stroškovnih osnovah, ki vključujejo stroške nadaljnjih aktivnosti (3 in 4) projekta SLOWAM. To sta aktivnosti vzpostavitve sistema multilateracije na manevrskih površinah in površinah za premikanje na samem letališču Jožeta Pučnika Ljubljana in postavitev radarja za spremljanje prometa po manevrskih površinah in površinah za premikanje tega letališča. Izrazit upad zračnega prometa na tem letališču iz operativno tehničnih vidikov zmanjšuje stopnjo upravičenosti vzpostavitve teh sistemov aktivnosti 3 in 4 projekta SLOWAM. To je razlog, da so se v letu 2019 začele aktivnosti ugotavljanja uporabnosti (učinkovitosti) ukrepa re-programiranja izvedbe projekta oziroma zamika implementacije aktivnosti 3 in 4 projekta kot ukrepa za zmanjšanje stroškov izvajanja storitev v terminalu (stopnja zrelosti teh aktivnosti v letu 2019 ni ustrezala odločitvi, le-ta je načrtovana za prvo četrtino leta 2020).

Leto 2019 je bilo zaznamovano z uspešno prestavitvijo radarja Watchman z Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana na novo lokacijo. Prestavitev radarja na novo lokacijo je bila izvedena v največji možni meri v lastni režiji z minimalnimi stroški. Pozitivni učinki projekta so dolgoročni, saj je družba s selitvijo na ustrežnejšo lokacijo dosegla ustrezno razpršenost primarnih radarjev in zadovoljivo dvakratno pokrivanje interesnega območja.

Na področju komunikacijskih sistemov je bila izvedena investicija v zamenjavo antenskega sistema na VHF lokaciji Krim ter vzpostavljena nova VHF lokacija na Slavniku, v prvi vrsti za izboljšanje komunikacije zemlja-zrak letališke kontrole zračnega prometa na letališču Portorož. Zaključeni sta bili tudi investiciji v SW in HW nadgradnjo sistema VDR in v postavitev lastnih MW povezav.

Na letališču Edvarda Rusjana Maribor je bila v letu 2019 izvedena priključitev opreme končnih uporabnikov na točkovno optično omrežje, ki zamenjuje dotrajano TK (baker) omrežje iz leta 1976. Začel se je projekt, s katerim je treba realizirati neodvisno elektroenergetsko priključitev vseh uporabnikov znotraj družbe, vključno s TWR MB. Z neodvisno in neposredno priključitvijo družbe na distributerja električne energije bo družba zagotovila elektroenergetsko neodvisnost od ostalih uporabnikov na letališču Edvarda Rusjana Maribor.

Družba je v letu 2019 z izbranim izvajalcem sodelovala pri razvoju nove aplikacije eARO. Predstavniki družbe so sodelovali predvsem v smislu strokovnega poznavanja področja in zahtev. Nova aplikacija je bila do konca leta 2019 razvita, v začetku leta 2020 je predviden končni prevzem.

V preteklih letih je družba začela aktivno delovati na področju pridobivanja evropskih sredstev, s katerimi si zagotavlja dodatne vire financiranja za vlaganja v nove sisteme in naprave, potrebne za zagotavljanje ustrezne tehnološke opremljenosti, skladnosti z zahtevami merodajnega pravnega okvira Evropske

unije, doseganja zahtevanih ravni varnosti in operativnih zmogljivosti ter ohranjanja konkurenčnosti njenih storitev. Med pomembne dosežke družbe tako štejemo uspešno pridobitev evropskih finančnih sredstev za sedem projektov, od katerih sta dva že zaključena. Pet projektov je pridobilo 50-odstotno sofinanciranje evropskih sredstev iz programa »Connect Europe Facilities – CEF«, dva pa sta pridobila 43-odstotno sofinanciranje.

Družba je do zdaj uspešno končala projekta »ATM Data as a service (ADaaS)« in projekt »Free Route Airspace from the Black Forest to the Black Sea (CEF FRA)«. Delo pri projektih ADaaS in CEF FRA se je začelo v letu 2015, uspešno sta bila končana v letu 2017. Končne obveznosti za projekt ADaaS so potekale v letu 2018, za projekt »Free Route Airspace from the Black Forest to the Black Sea (CEF FRA)« pa bodo potekale do leta 2021.

V letu 2019 je bil uspešno zaključen tudi projekt »FAB CE wide implementation of DAM and STAM Study« (DAM/STAM), kjer je družba delovala kot projektni partner, kot glavni nosilec in projektni koordinator pa je nastopala družba FABCE, d. o. o. Zaključen je bil tudi projekt »Air Ground Datalink Implementation« (Datalink), kjer je družba nastopala v vlogi nosilca in projektnega koordinatorja.

Družba je v letu 2019 v konzorciju skupaj s še petnajstimi partnerji (Eurocontrol, Austro Control (Avstrija), DSNA (Francija), ENAIRE (Španija), FINAVIA (Finska), IAA (Irska), LFV (Švedska), LVNL (Nizozemska), MNAV (Makedonija), NATS (Združeno kraljestvo), NAVIAIR (Danska), SMATSA (Srbija in Črna gora), NAV Portugal (Portugalska), Aéroports de Paris (Francija), Belgocontrol (Belgija)) nadaljevala sodelovanje v projektu »NewPENS Stakeholders Contribution for the Procurement and Deployment of NewPENS (NewPENS)«, ki je pridobil 50-odstotno sofinanciranje z evropskimi sredstvi (razpis CEF CALL 2016). Prve aktivnosti projekta so se začele v letu 2016, projekt pa se bo končal leta 2020.

Družba je nadaljevala tudi z izvajanjem projekta »ATM Data as a Service – Cluster Deployment« (ADaaS2)«, čigar implementacija predstavlja ključni element v pozicioniranju družbe v evropskem prostoru. Gre za projekt, ki je na pragu razvoja prototipa operativnega sistema, s katerim si lahko družba v prihodnje zagotovi konkurenčno prednost in možnost dodatne tržno usmerjene dejavnosti zagotavljanja operativnih storitev za druge izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa.

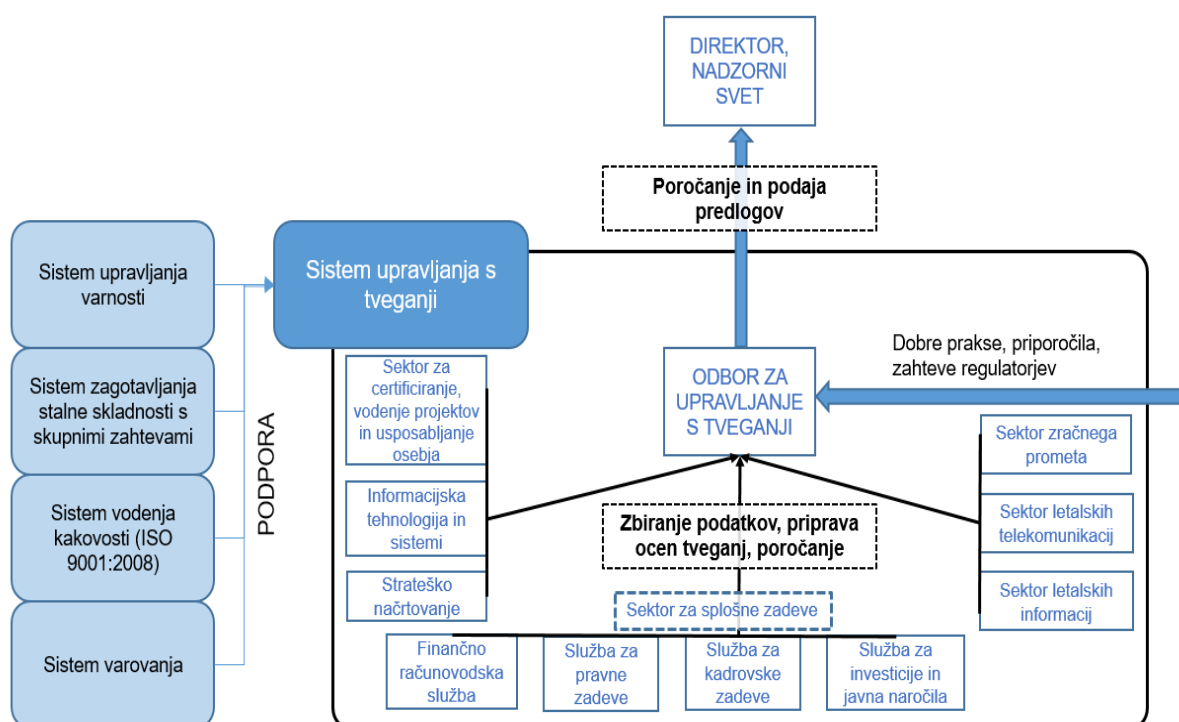
6 UPRAVLJANJE TVEGANJ

Dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa je zelo specifična in zahtevna, hkrati pa je izpostavljena številnim splošnim in posebnim tveganjem. Družba se zaveda pomena ustreznega sistema upravljanja tveganj, ki mora zagotavljati prepoznavanje in ocenjevanje, ustrezno spremljanje in vodenje pomembnih tveganj za stabilnost poslovanja in rezultatov.

Družba je upoštevaloč njeno dejavnost eden od ključnih dejavnikov varnosti v letalstvu in predstavlja element kritične infrastrukture države. Kot taka je zavezanica za obvezno organiziranje službe varovanja, obrambno načrtovanje in neločljiv element civilnega letalstva; dolžna je zagotavljati varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja v tehnologijo dela navigacijskih služb zračnega prometa ter ustrezno raven varnosti družbe in njenih procesov. Družba je na podlagi Zakona o informacijski varnosti (Uradni list RS, št. 30/18) in odločitve Vlade Republike Slovenije tudi določena kot izvajalec bistvenih storitev.

Sistem upravljanja tveganj v družbi je v povezavi z njeno dejavnostjo učinkovito podprt s sistemom upravljanja varnosti, sistemom zagotavljanja stalne skladnosti s skupnimi zahtevami za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, določenih z Izvedbeno uredbo Komisije št. 1035/2011/EU oziroma od 2. 1. 2020 z Izvedbeno uredbo Komisije št. 2017/373/EU, s sistemom vodenja kakovosti po mednarodnem standardu ISO 9001:2015 ter sistemom varovanja. Zaradi dejstva, da je varno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa za varnost zračnega prometa prioriteta družbe, je upravljanje varnostnih tveganj zagotovljeno z učinkovitim izvajanjem aktivnosti v sklopu sistema upravljanja varnosti. Pomembno je, da družba vzdržuje ustrezen pregled nad tveganji in zagotavlja ustrezne mehanizme za njihovo obvladovanje. S tem namenom je bila oblikovana delovna skupina (odbor) za upravljanje in nadzor nad upravljanjem tveganj. Umestitev, vloga in razmerja sistema upravljanja tveganj glede na druge oddelke oziroma organizacijske enote v družbi so povzeti v nadaljevanju.

Prikaz 27: Sistem upravljanja s tveganji



Družba uporablja kvantitativni pristop k vrednotenju tveganj, tj. tveganja so ovrednotena z vidika učinka na denarni tok, poslovni izid oziroma izkaz finančnega položaja družbe. Tveganja se ovrednotijo tako prek individualnega učinka na denarni tok, poslovni izid ali izkaz finančnega položaja kot tudi prek mejnega doprinosa k celotnemu tveganju – pri tem pa so upoštevane tudi morebitne soodvisnosti in povezave med posameznimi dejavniki tveganja.

Na sliko tveganosti družbe pomembno vplivajo enotna pravila Evropske unije (Izvedbena uredba Komisije št. 390/2013/EU in Izvedbena uredba Komisije št. 391/2013/EU ter Izvedbena uredba Komisije št. 317/2019/EU), ki določajo način oblikovanja nacionalnih stroškovnih baz in s tem cen na enoto storitev (t. i. »unit rate« oz. pristojbin) ter mehanizem za delitev tveganja, povezanega s prometom, inflacijo in investicijami, t. i. usklajevalni mehanizem. Družba tveganja kvantificira predvsem z vidika možnih negativnih učinkov na denarni tok, saj so slednji zaradi posebnega usklajevalnega mehanizma večji kot dolgoročnejsi kapitalski učinki tveganj.

Družba je prepoznala ključne vrste tveganj, ki jim je izpostavljena in mehanizme ter ukrepe za njihovo obvladovanje. Družba je kot ključna strateška tveganja prepoznala regulatorno tveganje, ki izhaja iz predhodno omenjenega usklajevalnega mehanizma (prek katerega se izražajo tudi učinki porasta cen nafte in upada gospodarske aktivnosti – recesije), tveganja v povezavi s strateškim načrtovanjem ter tveganja, povezana z ohranjanjem in obnavljanjem veljavnosti dovoljenja (certifikata) za izvajanje dejavnosti družbe. Med finančnimi tveganji je za družbo ključno kreditno tveganje, ki izhaja iz izpostavljenosti družbe do največje stranke v segmentu terminalnih pristojbin. V skupini operativnih tveganj pa so bila kot najpomembnejša prepoznana tveganje eksternega ekstremnega dogodka (varnostne krize in vojne, teroristični napadi, epidemije, izbruhi vulkanov itd.), tveganja, povezana z razvojem in vlaganji ter vzdrževanjem tehničnih sistemov in naprav, tveganja na področju varovanja (sabotaže, vandalizem in tveganje požara) ter tveganja, povezana s kadri. Ključni informacijski tveganji, ki ju je družba prepoznala, sta tveganje vdora v informacijski sistem in tveganje izpada ali uničenja primarnega in/ali sekundarnega podatkovnega centra.

Podrobneje so posamezna tveganja opisana v nadaljevanju. Družba v okviru vzpostavljenega sistema za upravljanje s tveganji nadaljuje s sistematičnim in neprekinjenim procesom ugotavljanja, spremljanja, merjenja oz. ocenjevanja in obvladovanja tveganj v zvezi s poslovanjem družbe ter poročanjem o upravljanju s tveganji.

STRATEŠKA TVEGANJA

Pri opredelitvi strateških tveganj mora družba upoštevati svojo opredeljeno strategijo in tveganja, ki izhajajo iz uresničevanja izbrane strategije. Dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa je strateškega pomena tudi za državo, zato je razvoj novih tehničnih sistemov, infrastrukture ter tehnoloških rešitev in operativne izvedbe vodenja in kontrole zračnega prometa strateško pomemben tudi za razvoj širše družbe. Družba je močno vpeta v mednarodno okolje globalnega zračnega prometa, zato je regionalno povezovanje na vseh področjih ključnega pomena, hkrati pa je zaradi mednarodne vpetosti pomembno spoštovanje mednarodnih pogodb in mednarodnih standardov računovodskega poročanja. Najpomembnejša tveganja, ki izhajajo iz opredeljene strategije in poslovanja družbe, so opisana v nadaljevanju.

Regulatorno tveganje – mehanizem delitve tveganja, povezanega s prometom in inflacijo (usklajevalni mehanizem): na sliko tveganosti družbe pomembno vpliva tveganje, ki je povezano z določbami Izvedbenih uredb Komisije št. 390/2013/EU, št. 391/2013/EU in št. 317/2019/EU (relevantna za tretje referenčno obdobje 2020–2024), ki določajo način oblikovanja nacionalnih stroškovnih baz in s tem cen na enoto storitev (t. i. »unit rate«) ter mehanizem za delitev tveganja, povezanega s prometom in inflacijo oziroma v tretjem referenčnem obdobju tudi tveganja iz naslova investicij. Skladno z omenjenimi uredbami mora Republika Slovenija in s tem družba pri pripravi stroškovnih baz, ki predstavljajo petletno (5) napoved stroškov izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, napovedati stroške izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, izražene v nominalni vrednosti, vključno z načrtovanimi investicijami, napovedi prometa skladno z zadnjimi sedemletnimi napovedmi organizacije Eurocontrol in predvideno višino inflacije, kot jo napoveduje Mednarodni denarni sklad. Po zaključku posameznega leta pa upoštevati vpliv t. i. usklajevalnega mehanizma iz naslova inflacije in delitve tveganj iz naslova prometa ter od 1. 1. 2020 naprej tudi tveganja iz naslova investicij, kot ga določa Izvedbena uredba Komisije št. 317/2019/EU. Ugotovljeni stroški, izraženi v nominalni vrednosti, se za vsako končano leto (n) prilagodijo na podlagi razlike med dejansko inflacijo in napovedano inflacijo za navedeno leto (n) ter vključijo kot prilagoditev za izračun cene na enoto za leto (n + 2). Podobno se v primeru odstopanja dejanskega prometa od napovedi prometa, kar privede do spremenjenega prihodka glede na predvideni prihodek, sproži mehanizem delitve tveganja iz naslova prometa, t. i. »traffic risk sharing« med izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa (družba) in uporabniki storitev (letalske družbe), ki v primeru odstopanja prometa:

- do +/-2%, celotno tveganje nosi izvajalec storitve;
- med +/-2% do +/-10%, 30 % tveganja nosi izvajalec, 70% pa uporabnik;
- nad +/-10% celotno tveganje nosi uporabnik storitev.

V najslabšem možnem scenariju tako izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa nosi tveganje iz naslova nihanja prometa do $-4,4\%$ na leto, z negativnim vplivom na prihodke, poslovni izid in likvidnostno situacijo.

Dodatno je izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa v tretjem referenčnem obdobju izpostavljen še mehanizmu tveganja, povezanega s stroški amortizacije in stroški kapitala, ki se nanaša na odstopanja dejanskih investicij od načrtovanih. Tveganje opisanega usklajevalnega mehanizma se izrazi v preveč oziroma premalo pridobljenih prihodkih (t. i. »over/under recovery«), ki jih je treba vključiti (vračati/poračunati) v izračun cene na enoto v letu $(n + 2)$.

V primerih občutnih odstopanj pri napovedi inflacije in napovedi prometa, kot jim je bila družba priča v zadnjih letih, prihaja do neustrezno visokih dobičkov v letu (n) , ki se odrazijo v izgubi v letu $(n + 2)$. Vpliv predhodno opisanega učinka odstopanj dejanske inflacije od napovedane in delitve tveganj iz naslova prometa, v obdobju RP3 pa tudi mehanizma tveganja, povezanega z investicijami, lahko vodi v občutno nihanje prihodkov in poslovnega izida družbe ter v nerealen prikaz uspešnosti poslovanja družbe, na katerega družba nima vpliva, saj je način določitve cene in s tem prihodkov ter poslovnega izida reguliran z evropskimi predpisi.

Medtem ko je tveganje, ki izhaja iz usklajevalnega mehanizma iz naslova inflacije, eksogeno in nanj družba nima vpliva, saj mora pri oblikovanju napovedi upoštevati mednarodne institucije, družba delitev tveganja, povezanega s prometom, obvladuje z uporabo čim bolj natančnih in realnih napovedi prometa za potrebe načrtovanja, predvsem statističnih napovedi organizacije Eurocontrol in baze podatkov družbe, rednim spremljanjem podatkov o gibanju prometa, prihodkov, stroškov in denarnih tokov ter koriščenjem kratkoročnih kreditnih linij, sklenjenih z izbranimi bankami za obdobje do enega leta.

Tveganja v povezavi z domačimi in tujimi predpisi: upravljanje zračnega prometa in izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa in s tem poslovanje družbe je podrejeno v prvi vrsti evropskemu področnemu pravnemu redu, pa tudi nacionalni zakonodaji. Oba komplementarna pravna reda se spreminjata z dinamiko razvoja globalnega zračnega prometa, to spreminjanje pa vpliva na poslovanje, v najbolj črnogledi negativni posledici pa celo na obstoj družbe. Neizpolnjevanje merodajne zakonodaje ima lahko za posledico izrek sankcij v inšpekcijskih in prekrškovnih postopkih. Čeprav gre za eksogeni razlog tveganja, družba z uspešnim sodelovanjem v mednarodnih in nacionalnih strokovnih telesih z znanjem lastnih strokovnjakov in s proaktivnim sistemskim pristopom k spremljanju in zagotavljanju izpolnjevanja zahtev merodajnega pravnega reda ta tveganja v izvedljivem delu obvladuje.

Tveganja v povezavi z mednarodnim povezovanjem: za uspešno delovanje in razvoj se mora družba nujno povezovati z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v drugih državah, nujno pa ji je v povezovanjih treba zagotoviti enakovredno vlogo. S tem v zvezi je najpomembnejše delovanje družbe v okviru funkcionalnega bloka zračnega prostora in širše s ciljem doseganja ciljev evropskih predpisov o enotnem evropskem nebu (Single European Sky – SES), saj bi neizpolnjevanje teh ciljev s strani Republike Slovenije lahko imelo za posledico izrek finančnih sankcij s strani Evropske unije za Republiko Slovenijo, medtem ko evropska zakonodaja ne predvideva neposrednih sankcij za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa.

Družba je zavezana h krepitvi svoje vloge in sodelovanja s sosednjimi državami pri predvidenem preoblikovanju zračnega prostora v regiji, tako na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora FAB CE kot v sodelovanju in povezovanju z drugimi FAB-i (BALTIC FAB, DANUBE FAB, BLUE MED FAB, GATE ONE), pa tudi pri aktivnem sodelovanju z mednarodnimi organizacijami na področju civilnega letalstva (Eurocontrol, ICAO, CANSO, ECAC, ATCA).

Tveganja v povezavi s strateškim načrtovanjem: naložbe v potrebno, drago in v zahtevno tehnično opremo in tehnologijo zahtevajo dolgoročno načrtovanje, mednarodne pogodbe in sodelovanje. Družba je skladno z evropsko zakonodajo enotnega evropskega neba (SES) kot izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa zavezana pripravljati letne in petletne poslovne načrte, ki morajo izkazovati skladnost z vsakokrat veljavnim načrtom izvedbe (Performance Plan) funkcionalnega bloka zračnega prostora, v katerega je vključena država. Načrti izvedbe skladno z omenjeno zakonodajo pokrivajo petletna referenčna obdobja (leto 2019 je zadnje leto drugega referenčnega obdobja (RP2) med letoma 2015 in 2019, ki ga pokriva Načrt izvedbe (Performance Plan) za FAB CE). Načrt izvedbe med drugim vključuje ugotovljene stroške za navigacijske službe zračnega prometa za vsako leto referenčnega obdobja in za vsako območje zaračunavanja ter predvidene naložbe, vključno s tistimi, ki so potrebne za doseganje ciljev uspešnosti, s podrobnim opisom njihove ustreznosti v zvezi z osrednjim načrtom za ATM v Evropi, strateškim načrtom omrežja in skupnimi projekti. V povezavi s strateškim načrtovanjem je družba izpostavljena tveganju, da v načrtu izvedbe ne predvidi vseh potrebnih naložb, ki izhajajo iz zavezujočih

predpisov, ki opredeljujejo zahteve glede nadaljnjega tehnološkega razvoja na področju navigacijskih služb zračnega prometa, zaradi česar se ji nato stroški takih naložb ne bodo povrnili skozi ceno enote storitev.

Družba obvladuje tveganje s strateškim načrtovanjem, regionalnim sodelovanjem in povezovanjem v okviru projekta FAB CE ter z načrtovanjem investicij skladno z evropskimi predpisi, ki opredeljujejo zahteve glede nadaljnjega tehnološkega razvoja (European ATM Master plan, SESAR).

Tveganja v povezavi s pridobivanjem in lastništvom sredstev: s sprejetjem sprememb Zakona o letalstvu in Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa so bile dane pravne podlage za prenos infrastrukture v lasti države, ki jo je uporabljala družba, na družbo kot kapitalski vložek, ki je bil realiziran v decembru 2013.

Družba je aktivno sodelovala z resornim ministrstvom za sklenitev generalne pogodbe med družbo in državo za dolgoročno ureditev medsebojnih razmerij v povezavi z uporabo zemljišč, na katerih stojijo objekti, sistemi in naprave, ki so namenjeni izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa. Pogodba o ureditvi medsebojnih razmerij in ustanovitvi stavbne pravice za namen zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa v Republiki Sloveniji je bila sklenjena 30. 12. 2019 za obdobje 30 let. S sklenitvijo pogodbe so urejena tudi razmerja v povezavi z uporabo zemljišč, na katerih stojijo objekti, ter sistemi in naprave, ki so z dokapitalizacijo prešli v last družbe in so namenjeni izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa. Družbi kot izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa je s tem omogočeno, da skladno s predpisi Evropske unije celovito načrtuje, razvija, nabavlja in vzdržuje zmogljivosti, ki so potrebne za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, predvsem za zagotavljanje varnosti in pretočnosti zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru.

Trg in struktura trga: sta eksogeni dejavnik, ki sproža tveganja, ki se v okviru Evropske unije, kjer se brišejo meje med državami, zlasti v zračnem prometu, izražajo v spreminjajoči se strukturi zračnega prometa. Pri tem gre za spreminjanje obsega zračnega prometa z vplivom na intenziteto obremenjenosti ključnih delovnih procesov vodenja in kontrole zračnega prometa in s kvantitativnim vplivom na servisne enote storitev služb zračnega prometa. Čeprav gre za eksogeni dejavnik in družba nima neposrednega vpliva na strukturo trga, med uporabniki storitev pa skladno z merodajnim pravnim redom ne sme razlikovati, se družba na posledična tveganja odziva v prvi vrsti z dinamičnim prilagajanjem zmogljivosti zračnega prostora v svoji domeni.

Ohranjanje in obnavljanje veljavnosti dovoljenja (certifikata) za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa: družba mora skladno s slovensko in evropsko zakonodajo izpolnjevati predpisane zahteve za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa ter ohranjati dovoljenje za izvajanje dejavnosti, ki je pogoj za opravljanje dejavnosti družbe. Gre za izrazit eksogen izvor tveganj, katerih obvladljivi del družba obvladuje s časovno progresivno sistemizirano metodologijo spremljanja in zagotavljanja skladnosti z zahtevami za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, zagotavljanjem zmogljivosti spremljanja skladnosti, proaktivnim razvojem metodologije vzročno-posledične analize za ugotavljanje razlogov potencialne pojavnosti neskladij, učinkovitim načrtovanjem in pravočasno izvedbo korektivnega ukrepanja ter z zagotavljanjem pogojev za razvoj potrebnih kompetenc za izkazovanje skladnosti z zahtevami.

Vseevropski cilji uspešnosti: doseganje ciljev, ki jih v načrtu izvedbe sprejme država kot zavezujoče cilje, prek katerih Republika Slovenija prispeva k doseganju vseevropskih ciljev in ciljev funkcionalnega bloka zračnega prostora FAB CE, pomembno vpliva na poslovanje družbe. Družba mora skladno z evropsko zakonodajo enotnega evropskega neba (SES) kot izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa izkazovati ustrezen prispevek k doseganju nacionalnih ciljev uspešnosti skladno z vseevropskimi cilji uspešnosti, kot so opredeljeni v vsakokrat veljavnem načrtu izvedbe (Performance Plan) funkcionalnega bloka zračnega prostora, v katerega je vključena država. Odgovornost za doseganje ciljev nosi Republika Slovenija.

Tveganja, povezana s tem, družba obvladuje s skladnostjo letnih in petletnih poslovnih načrtov s sprejetim načrtom izvedbe ter z rednim četrletnim in letnim spremljanjem uspešnosti doseganja zastavljenih ciljev na ključnih področjih uspešnosti, analiziranjem razlogov za odstopanja med rezultati in cilji, ter s poročanjem in pravočasnim ter učinkovitim sprejemanjem korektivnih ukrepov.

Zahteve sistema vodenja kakovosti po mednarodnih standardih: mednarodni standardi kakovosti pripomorejo k osredotočenosti podjetja na kakovost, kar prispeva k varčnejši in prožnejši organizaciji, ki je bolj usposobljena za osvajanje novih priložnosti na vedno bolj konkurenčnem globalnem trgu. Če družba standardov za vodenje kakovosti ne uvaja v svoje poslovanje, lahko izgubi zadovoljne odjemalce

in konkurenčno prednost na trgu, kar potencialno vpliva na izpad poslovnih prihodkov. Družba je uvedla podrobnejše popise tveganj po področjih in začela vzpostavljati sistem varovanja informacij SIST ISO/IEC 27001 z oceno varnostnih tveganj. Z vidika družbe je torej ključno tveganje in s tem največja možna izguba povezana z izgubo certifikata za izvajanje dejavnosti. Ukrepi družbe, s katerimi obvladuje tveganje v zvezi z zahtevami sistema vodenja kakovosti, so redno spremljanje in izpolnjevanje zahtev standarda, izobraževanje zaposlenih, izvajanje rednih notranjih presoj, spremljanje skladnosti s procesi in dokumentacijo in letne zunanje presoje akreditacijske hiše.

FINANČNA TVEGANJA

Družba je pri svojem poslovanju v večji ali manjši meri izpostavljena vsem finančnim tveganjem:

Obrestno tveganje: družba ima najete kredite, katerih obrestna mera je vezana na Euribor. Zaradi tega je družba izpostavljena tveganju spremembe (referenčne) obrestne mere – tveganju, da v določenem časovnem obdobju pride do večjih sprememb vrednosti Euribor, kar bi za družbo pomenilo spremembe v višini plačil obresti za najete kredite. Družba za zdaj še nima sklenjene pogodbe ščitenja pred tveganjem porasta Euribora, obrestno tveganje pa vendarle obvladuje s spremljanjem obrestnih mer, s pogajanjem za doseg konkurenčnih pogojev zadolževanja s kreditnimi institucijami, z načrtovanjem potrebnih dodatnih finančnih sredstev ter kvantifikacijo tveganja z vidika učinkov na denarni tok družbe kot podlago za odločanje o ustreznem finančnem zavarovanju pred omenjenim tveganjem.

Učinek morebitnih sprememb višine variabilnih obrestnih mer je ocenjen v računovodskem poročilu, v poglavju 3.2.27 Finančni instrumenti in obvladovanje finančnih tveganj.

Tveganje spremembe cene surovin: kljub temu da prodajne cene družbe niso neposredno povezane s ceno nekaterih surovin ali storitev, je družba pri poslovanju posredno izpostavljena tveganju spremembe cene nafte. Pri tem lahko spremembe cene nafte za družbo predstavljajo negativne učinke (nižjo prodajo) tako v primeru manjšega padca cene kot tudi v primeru velikega porasta cene nafte:

- Letalski prevozniki se srečujejo z optimizacijskim problemom, kjer robne pogoje predstavljajo cene nafte na eni in cene pristojbin na zračnih poteh na drugi strani. Tako lahko v primeru manjšega padca cene nafte letalski prevozniki s ciljem plačila nižjih pristojbin izbirajo daljše poti, kar za družbo efektivno pomeni nižje prihodke.
- V primeru visokega porasta cene nafte pa gre pričakovati splošno znižanje števila preletov, kar ponovno pomeni nižje prihodke za družbo.

Omenjeno tveganje družba obvladuje z uporabo čim bolj natančnih in realnih napovedi prometa za potrebe načrtovanja, predvsem statističnih napovedi organizacije Eurocontrol in baze podatkov družbe, rednim spremljanjem podatkov o gibanju prometa, prihodkov, stroškov in denarnih tokov ter koriščenjem kratkoročnih kreditnih linij, sklenjenih z izbranimi bankami za obdobje do enega leta.

Tveganje neizpolnitve obveznosti nasprotne stranke (kreditno tveganje): družba ima dva glavna vira prihodkov, in sicer prihodke iz pristojbin na zračnih poteh (v fazi preleta) in prihodke iz terminalnih pristojbin (v fazah prileta in odleta). Kreditno tveganje se pojavlja v segmentu terminalnih pristojbin, saj je za prihodke družbe iz terminalnih pristojbin značilna majhna razpršenost strank, pri čemer je ena stranka predstavljala več kot polovico prihodkov iz tega naslova. Z vidika kreditnega tveganja je pomembno, da prihodki iz opravljenih storitev v terminalu predstavljajo manj kot 10 odstotkov vseh prihodkov od prodaje.

Družba tveganje obvladuje z vključenostjo v skupni sistem zaračunavanja opravljenih storitev in izterjave prek organizacije Eurocontrol (stroške opravljenih storitev letalskim prevoznikom zaračunava organizacija Eurocontrol, ki nato sredstva za opravljene storitve nakaže družbi). Družba je spremljala poslovanje/finančno zdravje največjih strank ter prilagaja/podaljšuje pogoje odplačevanja, v primeru povečanega tveganja (npr. možnost stečaja) pa se družba lahko štiti z lastno kapitalsko rezervo (v tem primeru je potreba po kapitalu enaka pričakovani škodi iz naslova kreditnega tveganja), oziroma bi preverila možnost zavarovanja prek specializiranih zavarovalnic.

Do prenehanja delovanja največje stranke v segmentu terminalnih pristojbin (stečaja) je delež največje stranke predstavljal približno polovico prometa, zato je družba ves čas spremljala poslovanje oz. finančno zdravje te stranke. Največji partner v terminalu, Adria Airways, d. o. o., svojih obveznosti za opravljene storitve v terminalu že od leta 2010 ni redno plačevala. Vsled tega je višina celotnih in zapadlih obveznosti Adria Airways, d. o. o., za opravljene storitve v terminalu iz leta v leto, kot tudi med letom, nihala. Dne 2. 10. 2019 je bil objavljen sklep Okrajnega sodišča v Kranju o začetku stečajnega postopka in oklic o začetku stečajnega postopka nad Adria Airways, d. o. o. Na dan 2. 10. 2019, ko se

je začel stečajni postopek Adrie Airways d. o. o., so znašale terjatve družbe do Adrie Airways, d. o. o., za opravljene storitve v terminalu brez zamudnih obresti 434.603,55 EUR, kar je bistveno manj, kot je znašal dolg konec leta 2018 (1.129.715,22 EUR), saj je družba uspela znatno zmanjšati višino terjatev do tega partnerja. V skladu s podpisanim dogovorom med družbo in organizacijo Eurocontrol, na podlagi katerega organizacija Eurocontrol zaračunava in pobira pristojbine od uporabnikov storitve v terminalu, je terjatve družbe do Adrie Airways, d. o. o., za opravljene storitve v terminalu v višini 434.603,55 EUR glavnice in 262.482,00 EUR zamudnih obresti v imenu družbe prijavila organizacija Eurocontrol.

Prav tako je družba na podlagi multilateralnega dogovora držav članic z organizacijo Eurocontrol, na podlagi katerega organizacija Eurocontrol zaračunava in pobira pristojbine od uporabnikov storitev za vse države članice oz. njihove izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa, zastopana v postopku prijave terjatev v stečajnem postopku nad Adrio Airways, d. o. o., iz naslova preletnih pristojbin s strani omenjene organizacije. Celoten znesek terjatev vseh članic organizacije Eurocontrol za neplačane pristojbine na zračnih poteh z zamudnimi obrestmi znaša 1.277.702,99 EUR, delež družbe pa 115.486,36 EUR.

Likvidnostno tveganje: čeprav likvidnostno tveganje ne obstaja v odsotnosti preostalih tveganj, ki lahko povzročijo padec prihodkov ali povečanje stroškov, pa so posamezne družbe na račun sezonskosti bolj izpostavljene šokom na prihodkovni ali stroškovni strani. Tako je družba zaradi sezonskega vpliva na poslovanje/dejavnost likvidnostnemu tveganju izpostavljena predvsem v zimski sezoni. Omenjeno tveganje družba obvladuje z rednim tedenskim in mesečnim spremljanjem podatkov o gibanju prometa, prihodkov, stroškov in denarnih tokov ter s koriščenjem kratkoročnih kreditnih linij.

Cenovno tveganje: družba obvladuje cenovno tveganje z načinom izračunavanja cene pristojbin skladno s predpisi Evropske unije in smernicami organizacije Eurocontrol, Principi za oblikovanje stroškovnih baz in izračuna pristojbin na zračnih poteh. Skladno s tem so cene za opravljene storitve oblikovane na podlagi predvidenih stroškov in prometa. Zaradi sistema delitve tveganja, povezanega s prometom, je cenovno tveganje nizko in obvladljivo.

Družba cenovno tveganje obvladuje z načinom izračunavanja cene pristojbin skladno s predpisi Evropske unije in smernicami Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (Eurocontrol), Principi za oblikovanje stroškovnih baz in izračuna pristojbin na zračnih poteh.

Tveganje koncentracije prihodkov: tveganje, povezano s koncentracijo prihodkov, je zaradi relativno velike razpršenosti kupcev v segmentu storitev v preletu omejeno, saj največji kupec ne dosega visokih odstotkov celotnega prometa v tem segmentu. Vendar pa je to tveganje vseeno prisotno, saj v primeru izgube enega od petih največjih kupcev družba izpadlih prihodkov ne bi mogla v celoti nadomestiti, kar bi posledično pomenilo upad EBITDA.

V segmentu storitev v terminalu je do vključno leta 2019 predstavljala največja stranka visok delež prometa, vendar je bilo to z vidika tveganj manj pomembno, saj prihodki iz opravljenih storitev v terminalu predstavljajo manj kot 10 odstotkov vseh prihodkov od prodaje. V prihodnje se ne pričakuje tako visok delež enega kupca.

OPERATIVNA TVEGANJA

Družba med najpomembnejša operativna tveganja uvršča:

Zunanji ekstremni dogodki in tveganja, povezana s pojavom in trajanjem varnostnih kriz v regiji in širše: zunanji ekstremni dogodek, kot so npr. naravne katastrofe (izbruhi vulkanov), morebitni teroristični dogodki, varnostne in politične krize (Bližnji vzhod) in morebitne epidemije bolezni, bi lahko imeli kratkoročne (do enega leta) občutne negativne učinke na prihodke in posledično denarni tok družbe zaradi izpada prihodka iz naslova nižjega števila preletov. Družba v omenjeno skupino tveganj uvršča predvsem globalne gospodarske krize v povezavi z varnostnimi krizami (kot na primer na Bližnjem vzhodu, pa tudi v Ukrajini), ki predstavljajo eksogeni dejavnik, ki glede na trajanje in globino kriz bistveno vpliva na obseg zračnega prometa po svetu, ceno goriva in na izbiro turističnih destinacij. Omenjeni vplivi neposredno pogojujejo tokove zračnega prometa in izbiro zračnih poti, kar zlasti za majhne države lahko pomeni velike spremembe v obsegu storitev. Našteto prinaša pomembna tveganja za uresničitev letnega načrta in ciljev družbe. Gre za izrazito eksogene dejavnike, ki jih družba v obvladljivem delu obvladuje z uporabo čim bolj natančnih in realnih napovedi prometa za potrebe načrtovanja, predvsem statističnih napovedi organizacije Eurocontrol in baze podatkov družbe, z rednim spremljanjem podatkov o gibanju prometa ter z dinamičnim prilagajanjem zmogljivosti zračnega prostora v njeni domeni.

Tveganje recesije: tveganje recesije predstavlja enega od pomembnejših dejavnikov tveganja, ki jim je družba pri svojem poslovanju izpostavljena (gre za vidik potencialnih negativnih učinkov na poslovni izid družbe). Tveganje se uresniči predvsem prek upada povpraševanja, ki sledi recesiji/začetku recesije. Posledično pride do izpada prihodkov ter izpada EBITDA, kar za družbo pomeni neposredne negativne učinke na poslovni izid. Dano tveganje je v veliki meri zmanjšano zaradi predhodno omenjenega usklajevalnega mehanizma, kot ga določa Izvedbena uredba Komisije št. 391/2013/EU. Tveganje družba obvladuje z uporabo čim bolj natančnih in realnih napovedi prometa za potrebe načrtovanja, predvsem statističnih napovedi organizacije Eurocontrol in baze podatkov družbe, z rednim spremljanjem podatkov o gibanju prometa, stroškov in denarnih tokov ter koriščenjem kratkoročnih kreditnih linij, sklenjenih z izbranimi bankami za obdobje do enega leta.

Tveganja, povezana z gibanjem prometnih tokov v letalskem prometu, ter s tem povezani dejavniki (nepredvidene omejitve v zračnem prometu v sosednjih državah): družba obvladuje navedena tveganja z rednim tedenskim, mesečnim in četrletnim spremljanjem obsega zračnega prometa, z dinamičnim prilagajanjem zmogljivosti zračnega prostora v njeni domeni ter z operativnim prilagajanjem izvajanja dejavnosti vodenja in kontrole zračnega prometa, ki ima zlasti v delu prilagajanja omrežja zračnih poti učinek s časovnim zadržkom.

Tveganje prenasičenosti zračnega prostora: ob hitri rasti letalskega prometa v zadnjih desetletjih in napovedih za nadaljnjo rast te dejavnosti v svetu in Evropi je družba kot izvajalec storitev vodenja in kontrole zračnega prometa v izrazito majhnem slovenskem zračnem prostoru izpostavljena tveganju prenasičenosti zračnega prometa. Tveganje družba dobro obvladuje, saj je zaradi izogibanja prenasičenosti zračnega prostora organiziran »Network Manager« (to vlogo opravlja organizacija Eurocontrol) oziroma upravljavec omrežja, ki strateško (dolgoročno) in taktično (dnevno ter urno) upravlja prometne tokove zračnega prometa v evropskem zračnem prostoru. Tveganje se tako obvladuje z ustreznim načrtovanjem prometnih tokov skozi slovenski zračni prostor.

Tveganje ključnih zaposlenih: Tveganje, povezano s ključnimi zaposlenimi v družbi, izhaja iz treh virov – tveganje odhoda, tveganje smrti ključnega zaposlenega in tveganje, povezano z upokojevanjem. Čeprav je po podatkih družbe stopnja fluktuacije na ravni družbe relativno nizka, ima lahko to tveganje negativne učinke na poslovanje družbe (predvsem stroški v povezavi z zaposlovanjem in šolanjem novih kadrov), ki jih je težko meriti. Omenjeno tveganje družba obvladuje z načrtovanjem kadrov, z urejenimi socialnimi pravicami delavcev, ustreznim nagrajevanjem, dobrimi pogoji dela in urejenim delovnim okoljem ter uveljavljenimi ukrepi na področju varstva in zdravja pri delu.

Tveganje na področju kadrov predstavlja tudi pomanjkljiva sistemska (zakonska) ureditev pogojev upokojevanja, ki delodajalcu ne daje učinkovitih vzvodov za upravljanje s kadrovskimi viri – delodajalec namreč nima vpliva na odločitev delavca za upokožitev kljub izpolnjenim pogojem, kar je lahko izjemnega pomena pri operativnem osebju (izguba kompetenčne usposobljenosti). Tveganje družba obvladuje z vzpostavljenim sistemom preverjanja in ohranjanja kompetenc ter z ustrežno prilagodljivostjo, stalnim spremljanjem in analiziranjem kadrovskih potreb ter pravočasnim zagotavljanjem nadomestnih zaposlitev na področjih, na katerih je identificirana potreba po nadomestitvi obstoječega osebja.

Tveganja, povezana z razvojem in vlaganji ter z vzdrževanjem tehničnih sistemov in naprav za izvajanje dejavnosti družbe, pri čemer gre za sestavljeno tveganje, ki se v delu nanaša na nova vlaganja v tehnične sisteme in naprave skladno s tehnološkimi zahtevami, ki izhajajo iz nacionalne zakonodaje in pravnega reda Evropske unije, v največjem parcialnem delu pa na operativno tveganje, ki ga predstavlja večja okvara na enem ali več pomembnejših tehničnih sistemih in napravah. Družba tveganje obvladuje z vrsto ukrepov, najpomembnejši so:

- ustrezno in pravočasno načrtovanje novih vlaganj v tehnične sisteme in naprave;
- vzpostavljeno preventivno vzdrževanje ter 24/7 nadzor nad delovanjem tehničnih sistemov in naprav ter posodobitve, katerih cilj je ekonomsko in operativno upravičeno povečevanje zanesljivosti delovanja tehničnih sistemov in naprav;
- neprekinjen razvoj (ki obsega pridobivanje, ohranjanje in obnavljanje) kompetenc tehničnega osebja za preventivno in kurativno vzdrževanje ter nadzor tehničnih sistemov in naprav za izvajanje dejavnosti družbe;
- omejevanje negativnih posledic z zagotavljanjem ustrezne redundance za ključne komponente tehničnih sistemov in naprav, s čimer se skrajša čas nerazpoložljive parcialne funkcionalnosti, v ključnih primerih pa redundantnost (»back up«) sistemov odpravlja časovni zadržek nerazpoložljivosti funkcionalnosti za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa;

- omejevanje negativnih posledic z zagotavljanjem ustrezne rezerve za ključne komponente tehničnih sistemov in naprav, s čimer se skrajša čas popravila morebitnih okvar in (vsaj kratkoročno) zmanjša odvisnost od dobaviteljev opreme in naprav;
- parcialni del tveganja, ki ga pogojujejo odvisnost od dobaviteljev opreme, kompleksnost sistemov in naprav ter njihova vpetost v celoto, kar onemogoča hitro zamenjavo dobavitelja; družba ga obvladuje skozi sistem upravljanja varnosti z nadzorom dobaviteljev oziroma zunanjih izvajalcev ter ustreznimi SLA (Service Level Agreement), ki določajo tehnične podrobnosti odzivanja dobaviteljev glede na kritičnost parametra, ki vzpostavlja tveganja v zvezi z vzdrževanjem tehničnih sistemov in naprav.

V tej skupini tveganj pomembno tveganje predstavlja tveganje izpada TEH1 in TEH2, ki pomeni hkratno odpoved delovanja sistemov ATM v med seboj redundantnih prostorih TEH1 in TEH2, vključno z RDD1 in RDD2, kar lahko v ekstremnem scenariju vodi v ohromitev družbe in posledično zaradi odpovedi med seboj redundantnih sistemov za daljše časovno obdobje povzroči velik izpad prihodkov kot tudi škodo na samih sredstvih (napravah, sistemih). Poleg predhodno naštetih ukrepov za obvladovanje tveganj v zvezi s tehničnimi sistemi in napravami so za obvladovanje omenjenega tveganja pomembni ukrepi še: ognjevarna pregrada/zid med TEH1 in TEH2, razvod napajanja po standardu TIER IV (najvišja stopnja redundance in razpoložljivosti obratovanja), ločeni hladilni sistemi, kineta pod TEH1 in TEH2, ki ima vlogo varovanja prostorov pred poplavami, izdelani in periodično redno posodobljeni postopki izvajanja nadzora v tehnično-nadzornem centru, sporazumi SLA z elektrodistributerji ter za vzdrževanje sistemov neprekinjenega napajanja in pomožnih dizel električnih generatorjev, ustrezni postopki ob nepredvidenih dogodkih (»contingency«) za kontrolorje zračnega prometa za ukrepanje v takih razmerah (npr. vodenje prek baterijskih radijskih postaj) in sporazumi s sosednjimi enotami služb zračnega prometa za ravnanje v tovrstnih situacijah.

Tveganja na področju varovanja (»security«), povezana z velikim številom (tudi dislociranih) objektov: družba mora nenehno ocenjevati in vrednotiti varnostna (»security«) tveganja, ki se porajajo v njenem okolju, ter na njihovi podlagi usklajevati ocene ogroženosti in temu primerno prilagajati koncept integrirane varnosti v družbi. Na podlagi ustreznih ocen varnostnih tveganj je družba sposobna preventivno delovati ter zmanjševati tveganja in morebitno škodo oziroma škodne pojave, ki bi lahko nastali zaradi neidentificiranih in neobravnavanih varnostnih tveganj. Obvladovanje tveganj se izvaja z ustreznim načrtovanjem, investicijami in rednimi postopki za obvladovanje varnostnih tveganj. V tej skupini tveganj je družba z vidika možnega negativnega vpliva prepoznala dve ključni tveganji, in sicer tveganje za izvedbo sabotaže oziroma vandalizma ter tveganje nastanka požara.

Sabotaža oziroma vandalizem na poslovnih objektih družbe lahko povzroči stroške sanacij in tudi motnje v opravljanju dejavnosti ter posledični izpad prihodkov. Družba tveganje obvladuje z zaščito objektov, sistemov in naprav s tehničnimi sistemi varovanja, z mehanskimi sistemi (npr. ograja) in požarnim javljanjem, z daljinskim nadzorom delovanja sistemov, ozaveščanjem zaposlenih ter sklenjenim premoženjskim zavarovanjem.

Požar ima lahko v najslabšem scenariju občutne negativne učinke na denarni tok družbe prek škode, ki jo povzroči na sredstvih družbe (družba ima sicer sklenjeno zavarovanje pred požarom, vendar pa bi kratkoročno kljub temu utrpela likvidnostni šok), v najslabšem scenariju pa bi lahko prišlo tudi do nezmožnosti poslovanja v določenem obdobju in posledičnega izpada prihodka. Glede na možne posledice družba tveganje obvladuje z naslednjimi ukrepi:

- ustrezno zasnovano požarne varnosti;
- izvajanjem ustreznih usposabljanj za varstvo pred požarom;
- izvajanjem ustreznih preventivnih tehničnih pregledov; tehničnih sredstev, ustrezno menjavo izrabljenih delov;
- vgrajenimi sistemi zgodnjega odkrivanja oz. javljanja požarov;
- ustreznim izvajanjem vročih del;
- pogodbeno dogovorjenimi odzivi intervencijskih služb (prenos signala iz naprav za javljanje požara na napravo gasilskega centra izvajalca, npr. GRS Kranj, vezava prek Infraneta);
- senzorji za zaznavo požara v zgodnji fazi, vgrajenimi v tehničnih prostorih;
- vgrajeno opremo in napeljavami, izbranimi z namenom minimizacije možnosti požara;
- 24/7 delovanjem tehnično-nadzornega centra (TNC) in varnostno-nadzornega centra (VNC) – hitra zaznava in lokalizacija požara v najkrajšem času;
- sklenjenim ustreznim premoženjskim zavarovanjem.

Zahteve po odprtosti letaliških kontrol zračnega prometa, ki z ekonomskega vidika niso upravičene: družba se na navedene zahteve odziva z aktivnim dialogom z vsemi deležniki, nanje pa se odziva tudi z iskanjem ustreznih rešitev za optimizacijo stroškov v stroškovni bazi v fazi terminala.

Zahteve sistema upravljanja varnosti: procesi sistema upravljanja varnosti morajo biti usklajeni s predpisi Evropske unije in Republike Slovenije, standardi, zahtevami in priporočili mednarodnih organizacij za civilno letalstvo (ICAO, CANSO) ter priporočili organizacij in združenj, ki delujejo na področju upravljanja varnosti zračnega prometa. Mednarodni in nacionalni predpisi, standardi, zahteve in priporočila ter opredeljene dobre prakse upravljanja varnosti pripomorejo k osredotočenosti podjetja na učinkovitost, formalnost, preglednost in ekonomičnost procesov sistema upravljanja varnosti, kar posledično prispeva k najvišji možni ravni varnosti izvajanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Doseganje in zagotavljanje skladnosti sistema upravljanja varnosti z veljavnimi zahtevami in predpisi ter stalno izboljševanje uveljavljenih procesov je ključnega pomena za družbo, saj je skladno z evropsko zakonodajo (Izvedbeno uredbo Komisije št. 1035/2011/EU in Izvedbeno uredbo Komisije št. 2017/373/EU) pogoj za ohranjanje veljavnosti dovoljenja (certifikata) za izvajanje dejavnosti družbe. Družba ima kot izvajalka navigacijskih služb zračnega prometa skladno z določili Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa sklenjeno zavarovanje odškodninske (poklicne) odgovornosti z ustreznim zavarovalnim kritjem, poleg tega pa ima sklenjeno premoženjsko zavarovanje sistemov, naprav in objektov pred poškodbami in uničenjem. Vsa ta tveganja družba obvladuje z aktivnim sistemom upravljanja varnosti zračnega prometa. Poleg omenjenega obvladuje tveganje v zvezi izpolnjevanjem zahtev za skladnost sistema upravljanja varnosti z rednim spremljanjem in izpolnjevanjem veljavnih predpisov in zahtev, izobraževanjem zaposlenih, izvajanjem notranjih pregledov, spremljanjem skladnosti s procesi in dokumentacijo, letnimi zunanjimi presojami, s katerimi se preverja učinkovitost sistema upravljanja varnosti (EASA, Eurocontrol, CANSO), ter letnimi zunanjimi presojami, s katerimi se preverja kakovost sistema upravljanja varnosti.

Tveganje uvrstitve katere izmed strank družbe na seznam letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Evropski uniji (črna lista letalskih prevoznikov): Evropska komisija redno osvežuje seznam letalskih prevoznikov, ki jim je zaradi nezadostnega zagotavljanja varnosti potnikov prepovedano leteti v Evropski uniji. Na seznamu letalskih družb, ki jim je prepovedano leteti v Evropski uniji zato, ker ne dosegajo varnostnih standardov, je trenutno po podatkih Evropske komisije 115 letalskih prevoznikov.

Družba v preteklosti še ni imela takšnega primera, uvrstitve katere izmed strank družbe na seznam prepovedi pa ima lahko vpliv na prihodke družbe. Velikost tega vpliva je odvisna od deleža, ki ga ima posamezni prevoznik v prihodkih družbe. Ob upoštevanju strukture in izvora letalskih družb s »črne liste« se verjetnost za pojavnost tega tveganja ocenjuje kot zanemarljiva.

Poleg naštetih ukrepov družba operativna tveganja zmanjšuje na najmanjšo možno in sprejemljivo raven še z naslednjimi ukrepi:

- zagotavljanjem zadostnih finančnih sredstev za investicije v nove sisteme ter rednim in pravočasnim posodabljanjem izrabljenih tehničnih sredstev;
- zagotavljanjem visoko usposobljenega strokovnega kadra za postavljanje in vzdrževanje tehničnih sredstev;
- rednimi preverjanji procesov v družbi za zagotavljanje oziroma vzdrževanje pridobljenega certifikata kakovosti po mednarodnem standardu ISO 9001:2015;
- rednimi in izrednimi pregledi Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije;
- vsakoletno redno neodvisno revizijo poslovanja družbe, ki jo izvede revizijska hiša, ki jo imenuje ustanovitelj.

INFORMACIJSKA TVEGANJA

Informacijska tveganja se znotraj družbe pojavljajo na področju obvladovanja poslovnih podatkov, poslovnih informacijskih sistemov in internih poslovnih procesov. Informacije in informacijsko-tehnološki (IT) sistemi predstavljajo pomembno podporo družbi pri poslovanju organizacije, hkrati pa, glede na naravo dela družbe, tudi pomembno podporo poslovnim procesom partnerjev družbe. Potreba po jasni informacijski varnostni strategiji se je v zadnjih letih zelo povečala. Samo uporaba varnostnih orodij in zaščita posameznih delov organizacije nista več dovolj. Resnično reševanje težav informacijske varnosti pomeni zagotavljanje celovite varnostne strategije družbe. Zato je družba v ta namen vzpostavila oddelek za kibernetiko kot nadzorno entiteto, ki hkrati predpisuje ukrepe in preverja izvajanje le-teh na posameznih ravneh organizacije.

Informacijska varnost zajema mnoga ožja področja: od varovanja omrežja in infrastrukture, varovanja aplikacij in podatkovnih zbirk, varnostnega testiranja, revizije informacijskih sistemov, zaščite in varovanja osebnih podatkov ter načrtovanja neprekinjenega poslovanja do digitalne forenzike in postopkov za preprečevanje računalniškega kriminala.

Glavni cilji informacijske varnosti so zaščita zaupnosti informacij, zaščita celovitosti informacij ter zagotavljanje pravočasne razpoložljivosti informacij avtoriziranim uporabnikom (ISO 27000:2014).

Primarni cilj družbe na področju informacijske varnosti je celovito obvladovanje tveganj, ki na tem področju vsakodnevno nastajajo, ter varovanje vse ključne infrastrukture pred morebitno namerno ali nenamerno zlorabo, katere rezultat bi lahko bil bodisi izpad storitev bodisi škoda družbe ali z njo povezanih dejavnosti. Če je v preteklosti informacijska varnost cilje opredelila pretežno skozi ukrepe IT in s tem zmanjševanje števila rešitev v uporabi ter povečevanje stroškovne učinkovitosti, je danes ključen celovitejši pogled od zgoraj. Družba uporablja informacijska sredstva na vseh področjih delovanja, iz nje so sestavljeni tako operativni kot poslovni sistemi, celo industrijski sistemi in sistemi za senčenje ali prezračevanje pisarn. Osredotočanje zgolj na področje poslovnih informacijskih sistemov je tako nezadostno. V tem pogledu je velika pozornost družbe namenjena vzdrževanju varnostne politike družbe, krepitvi ozaveščanja uporabnikov ter nenehnemu spremljanju novosti ter možnih napadov in zlorab, ki se dogajajo v naši soseščini in širše. Družba se tako skozi delovanje Oddelka za kibernetsko varnost ukvarja z vsemi elementi informacijske varnosti, ki jo sestavljajo: zaupnost, neokrnjenost, razpoložljivost, verodostojnost, zanesljivost, obvladovanje tveganj in kontrola.

Standardi informacijske varnosti so v družbi sestavni del informacijskega sistema in se uporabljajo kot dejavnik zaščite na organizacijski, fizični in osebni ravni. Glavni cilj je z elementi informacijske varnosti zagotoviti varnost podatkov in informacijskih sistemov pred nezakonitim dostopom, uporabo, razkritjem ali uničenjem podatkov, in to ne glede na njihovo obliko. To vključuje zagotavljanje nedotakljivosti operativnih sistemov, ne glede na stopnjo zaupnosti podatkov, ki jih obdelujejo. Informacije v letalstvu so pogosto javne ali javno dostopne, s tem pa se z vidika informacijske varnosti lahko pogosto napačno tolmačijo kot nepomembne. Informacijska varnost se je v preteklosti primarno ukvarjala s tveganjem razkritja zaupnosti ali morebitne zlorabe iz tega konteksta. Na ta način se je tehtnejši obravnavi kibernetskih tveganj v preteklosti lahko izognila večina ključnih operativnih sistemov, zgolj zaradi narave informacij, ki jih obdelujejo, hkrati pa ravno ti sistemi omogočajo izvajanje temeljne dejavnosti družbe, zato jim je treba nameniti posebno pozornost.

Pravna in organizacijska osnova je informacijska varnost ter z njo povezane varnostne politike, ki opredeljujejo posamezne elemente. V ta namen je družba začela prenovi krovne dokumenta varnostnih politik v podjetju, ki po segmentih vsebuje vse elemente, ki predpisujejo oziroma regulirajo postopke, dejanja in pravila, povezana z varnostjo informacijskega sistema.

Družba za področje informatike obvladuje informacijska tveganja že od leta 2016. V procesu prepoznavanja le-teh se je razkritih tveganj lotila z zmanjševanjem in omejevanjem realizacije tveganj v letih 2016-2018. Težavo pri takšnem pristopu predstavlja tako industrija kibernetskega kriminala kot tudi dejstvo, da poslovna informatika v družbi predstavlja le del sistemov, ki so lahko tarča napadov. V novejših ocenah tveganj (2018, 2019) je postalo jasno, da mora družba to področje institucionalizirati in enovito pokriti ažuriranje vseh sprememb, ki se na področjih informacijskih sistemov izvajajo. V ta namen je bil ustanovljen Oddelek za kibernetsko varnost in proceduralno uvrščen v sisteme upravljanja sprememb.

Ob porastu kibernetskih napadov na kritično infrastrukturo in letalstvo nasploh temu področju posvečamo posebno pozornost, zato so poleg preteklih odkritih tveganj integralno obravnavana tudi kibernetska tveganja, posledično pa tudi ukrepi za zmanjševanje le-teh.

V vseh delih družbe se bodo nenehno uvajale nove informacijske podpore delovnim procesom oziroma se bodo nadgrajevali obstoječi. Procese bo družba obvladovala z ustrezno organiziranostjo, vključenostjo različnih strokovnih področij, notranjo revizijo, s skrbnim testiranjem in projektnim vodenjem. Družba bo skrbela, da bodo informacijski sistemi v letu 2020 dobro delovali, kar pomeni, da ne bo večjih motenj, ki bi opazno vplivale na poslovanje družbe, in bo v ta namen razširila zmogljivosti centra za okrevanje po katastrofi tudi na druga področja delovanja družbe.

Družba bo v letu 2020 nadaljevala intenzivne ukrepe in spremembe informacijskih sistemov, potrebne za skladnost z Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (UL L št. 119, z dne 4. 5. 2016, str. 1) (v nadaljevanju: Uredba št. 679/2016/EU),

Direktivo (EU) 2016/1148 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2016 o ukrepih za visoko skupno raven varnosti omrežij in informacijskih sistemov v Uniji (UL L št. 194, z dne 19. 7. 2016, str. 1), Zakonom o kritični infrastrukturi (Uradni list RS, št. 75/17) ter drugo zakonodajo, ki jo zavezuje. V ta namen bo okrepila infrastrukturo podjetja v obliki programske, strojne in varnostne opreme z vključeno strojno in programsko opremo tudi na oddaljenih lokacijah. Prav tako bo družba nadaljevala strategijo povezovanja z različnimi strokovnjaki IT in dobavitelji pri razvoju programske opreme, da bi tako zagotovila ustrezne zmogljivosti za kritične razvojne potrebe. Izvedbo velikih projektov z novimi poslovnimi storitvami bo družba tudi v prihodnje izvajala s strokovnjaki na področju IT, lokalnimi dobavitelji informacijske tehnologije in lastnimi kadri, s čimer bo ohranila kompetenčna znanja.

7 TRAJNOSTNI RAZVOJ

Družba pri svojem delovanju in načrtovanju prihodnjega razvoja na področju dejavnosti, ki jo opravlja, upošteva gospodarske, socialne in okoljske vidike ter vpliv svojega delovanja na ožje in širše okolje. V družbi zato razvijamo in spodbujamo odgovoren odnos do zaposlenih, skrb za okolje, vlaganje v trajnostno delovanje in poslovanje ter spoštujemo temeljna načela družbene odgovornosti, kot so:

- etično in pošteno poslovanje;
- pošteno in enakopravno obravnavanje zaposlenih in uporabnikov naših storitev;
- odgovorno ravnanje z okoljem;
- odgovoren odnos do ožje lokalne skupnosti in širšega družbenega okolja.

Družbena odgovornost in trajnostni razvoj sta integrirana v celotno organizacijo družbe in zadevata vse deležnike, ki so v kakršnikoli interakciji z družbo.

Etični kodeks

Družba je pomembno storitveno podjetje, ki zagotavlja varen in učinkovit pretok zračnega prometa v Republiki Sloveniji. Zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa kot osnovne dejavnosti družbe zahteva nenehno sodelovanje in izobraževanje vseh zaposlenih pri doseganju ciljev družbe, visoke etične standarde ter razumevanje skupnih vrednot in poslanstva družbe. Družba je zato v Etičnem kodeksu opredelila osnovne vrednote družbe, načela razmerij med družbo in zaposlenimi ter vsa področja odgovornosti – odgovoren odnos družbe do ustanovitelja, zgled vodstva družbe, odgovoren odnos družbe do zaposlenih, odgovoren odnos zaposlenih do družbe, odgovoren odnos družbe do uporabnikov storitev, partnerjev in uradnih oseb, odgovornost družbe do širše družbene skupnosti in odgovoren odnos družbe do javnosti in medijev. Kodeks vsebuje tudi določbe glede izvajanja kodeksa, nadzora ter nadaljnega razvoja.

V družbi smo prepoznali in opredelili skupne vrednote, ki vodijo vse zaposlene in so del organizacijske kulture ter predstavljajo temelj poslanstva in vizije družbe. Razmerje med družbo in zaposlenimi tako temelji na vzajemnem:

- zaupanju in poštenem sodelovanju;
- skupnem spoznanju, da je upoštevanje etičnih in pravnih standardov v poslovnem prometu v interesu družbe in zaposlenih;
- prizadevanju za obstoj delovnega okolja, ki privlači zelo dobro usposobljene kadre;
- prizadevanju za enakost, ne glede na raso, nacionalnost, spol, spolno usmerjenost, veroizpoved, invalidnost ali starost;
- prizadevanju za obstoj delovnega okolja brez diskriminacije, nadlegovanja ali represije;
- prizadevanju za izvajanje politike »odprtih vrat«, ki zaposlenim omogoča dostop do vodstva družbe, zaposleni pa to možnost uporabljajo;
- ustvarjanju kulture, usmerjene v učinkovitost za dobro družbe in zaposlenih, s konkurenčnim sistemom nagrajevanja in mesečno izvedenimi poštenimi in objektivnimi ocenami, ki upoštevajo individualni prispevek k doseganju ciljev in učinkovitemu delu celotne družbe;
- kulturnem obnašanju in osebni urejenosti kot odrazu spoštovanja do sebe, sodelavcev in družbe ter z namenom sooblikovanja pozitivne podobe družbe.

S sprejetjem Etičnega kodeksa je družba podala smernice za delovanje vseh, ki z družbo kakor koli sodelujejo, tj. so v družbi zaposleni, so predstavniki organov vodenja ali nadzora ali poslovni partnerji oziroma uporabniki storitev.

Etični kodeks sicer vsebuje številne smernice in načela, ne more pa nadomestiti samostojnega odločanja in ravnanja vsakega posameznika. V družbi se zato zavedamo svoje odgovornosti za aktivno in dosledno uveljavljanje temeljnih načel in pravil sprejetega kodeksa v praksi ter prizadevanje za nadaljnji razvoj.

Odgovornost do zaposlenih

Družba posveča veliko pozornosti ohranjanju spoštljivega, ustvarjalnega in prijaznega delovnega okolja. Motivacija, izkušnje in znanje zaposlenih, vključujoč kakovost medsebojnih odnosov in spremljanje novosti pri vodenju družbe, pomembno prispevajo k spodbujanju ustvarjalnosti zaposlenih, krepitvi njihove pripadnosti in pozitivnemu vsakodnevnemu utripu podjetja.

Posebno pozornost družba posveča znanju zaposlenih, zato si prizadeva, da je strokovno izobraževanje in usposabljanje zagotovljeno vsem zaposlenim. Spodbujanje inovativnosti zaposlenih ima poseben pomen za družbo, saj zaposleni z lastno inovativnostjo, znanjem in izkušnjami pripomorejo k boljšim rezultatom družbe. Odgovornost do zaposlenih družba izraža tudi z zagotavljanjem varnih pogojev dela, motiviranjem, pohvalami in priznanji za uspešno končane projekte kakor tudi z notranjim komuniciranjem. Komuniciranje je pozitivno povezano z zadovoljstvom in produktivnostjo zaposlenih, zato se v družbi komunicira in izmenjuje informacije osebno, pa tudi v duhu hitrega elektronskega komuniciranja po intranetu in internetu. V skrbi za ravnovesje med delovnim in prostim časom družba omogoča zaposlenim učinkovito opravljanje njihovih obveznosti tako v službi kot doma. Družba z zglednim vodenjem in s spoštovanjem Etičnega kodeksa med drugim spodbuja spoštljivo ter odgovorno ravnanje vseh zaposlenih do svojih sodelavcev, strank in poslovnih partnerjev. Sočasno si prizadeva za obstoj delovnega okolja, ki privlači dobro usposobljene kadre. Družba v poslovni proces nediskriminatorno vključuje vse zaposlene tako, da lahko vsak na svojem področju, za katero je zaposlen, soustvarja uspeh podjetja.

Družba redno spodbuja dialog in druženje med sodelavci v okviru različnih formalnih in neformalnih srečanj, ki prek službenih, športnih in družabnih aktivnosti prispevajo h krepitvi medsebojnih odnosov. Vodstvo družbe se redno, enkrat na mesec, srečuje s predstavniki sveta delavcev z namenom krepitve sodelovanja delavcev pri upravljanju in sodelovanja v skupnih prizadevanjih za čim boljše poslovne rezultate in dobre odnose v procesu dela, odločanja ter doseganja ciljev družbe.

Pomembna vrednota, ki ji v družbi namenimo pozornost, je skrb za varnost pri delu in zdravje zaposlenih. Za potrebe varnega dela družba zagotavlja zaposlenim uporabo osebne varovalne opreme, ki izpolnjuje vse predpisane standarde in ustreza specifikam dela v družbi, zaposleni pa jo dosledno uporabljajo. Opremo skladno s sprejeto Izjavo o varnosti z oceno tveganja v družbi periodično pregledujejo zunanji pooblaščen strokovnjaki za varno delo. Družba veliko pozornost posveča usposabljanju zaposlenih za varno delo, in sicer v okviru ciljnih usmerjenih in strokovno naravnanih predavanj ter praktičnega treninga v spremstvu strokovnjakov, kjer se zaposlene ustrezno obvešča o pravilni uporabi osebne varovalne opreme.

V okviru skrbi za zdravje zaposlenih družba skladno s sprejeto Strategijo za promocijo zdravja pri delu izvaja program promocije zdravja, ki vključuje nasvete, predloge in ukrepe na področju zdrave in uravnotežene prehrane, splošne telesne dejavnosti in gibanja v delovnem okolju, preprečevanja poškodb pri delu predvsem z vidika ergonomskih ukrepov na delovnem mestu, skrbi za duševno zdravje, preprečevanje in obvladovanje stresa, preprečevanje uporabe psihoaktivnih snovi ter preprečevanje mobinga na delovnem mestu. Cilji programa so usmerjeni v povečanje zadovoljstva in izboljšanje splošnega počutja zaposlenih ter izboljšanje delovnega ozračja, v zmanjševanje števila bolniških odsotnosti, ohranitev nizke fluktuacije delovne sile in v ohranitev oziroma izboljšanje ugleda delodajalca.

Družba bo še naprej zagotavljala takšno delovno okolje, ki bo pozitivno vplivalo na zadovoljstvo zaposlenih. Stanje odnosov in zadovoljstva zaposlenih bo preverjala tudi z izvajanjem anket o zadovoljstvu zaposlenih in na podlagi rezultatov načrtovala nadaljnje aktivnosti za izboljšave.

Odgovornost do okolja

Družba si pri načrtovanju in izvajanju dejavnosti ter poslovnih aktivnosti prizadeva za največjo možno mero odgovornosti do okolja in pri tem upošteva zahteve ustreznih predpisov in standardov na tem področju. Prispevek družbe k trajnostnemu razvoju predstavlja projekt gradnje objekta ATCC ob upoštevanju predpisanih okoljskih usmeritev, ki omogočajo zagotavljanje energetske učinkovitosti in preprečujejo onesnaževanje okolja. Svoj vpliv na okolje in življenjski prostor družba načrtno zmanjšuje tako, da se raba energije in s tem povezani stroški načrtovano spremljajo. Pri nabavah se upoštevajo mednarodno priznane smernice energetske učinkovitosti in razvoja na področju ravnanja z energijo in okoljem. Kot zavezanica javnonaročniške zakonodaje družba pri nabavah sledi tudi načelom družbeno odgovornega javnega naročanja tako, da pri javnem naročanju vključuje tudi okoljske in socialne vidike.

Družba si v sodelovanju s sosednjimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa prizadeva k širitvi SECSI FRA področja. Dodana vrednost takega čezmejnega enotnega zračnega prostora brez zračnih poti je zmanjševanje emisij toplogrednih plinov, zmanjševanje porabe goriv in približevanje ciljem brezogljicne družbe, skrajševanje potovalnih časov in s tem izboljševanje mobilnosti. Omenjena prizadevanja sočasno sledijo ciljem enotnega evropskega neba.

Učinkovita raba energije (URE) in uporaba obnovljivih virov energije (OVE) spadata med teme, ki so del našega vsakdana in vse kaže, da bo stabilna oskrba z energijo eno izmed pglavitnih vprašanj razvoja

celotne družbe. Prispevek družbe k trajnostnemu razvoju predstavlja tudi vračanje električne energije, ki se ustvari z obveznimi rednimi mesečnimi testirani naprav DEA za zagotavljanje neprekinjenega napajanja objekta ATCC, v omrežje. Družba pri napravah za neprekinjeno napajanje sistemov uporablja tudi modularno energijo, kar ji omogoča optimiziranje porabe električne energije (prilagajanje delovanja modulov glede na potrebe). K zmanjševanju porabe energentov pa družba prispeva tudi z vlaganji v tehnološko napredne sisteme in naprave. Družba sodeluje z Inštitutom za neionizirna sevanja z namenom analize vpliva svojega delovanja na okolje in zdravje ljudi, zlasti sevanj radarskih sistemov. Visoka raven ozaveščenosti se kaže tudi na področju racionalne rabe energije, in sicer je vključena v sistem terciarne regulacije frekvence. S svojimi sistemi obveznega sekundarnega napajanja operativnih sistemov za vodenje in kontrolo zračnega prometa tvori virtualno elektrarno, ki za slovensko elektroomrežje zagotavlja zmogljivost proizvodnje 640 kW električne energije, ki pa se proizvaja v skladu s trenutnimi (dnevnimi) potrebami slovenskega elektro omrežja.

Dejavnost družbe ne predvideva proizvodnje nevarnih odpadkov, pa tudi sicer v koledarskem letu zaradi izvajanja dejavnosti ni nastalo več kot 150 ton odpadkov ali skupaj več kot 200 kilogramov nevarnih odpadkov, kar bi zahtevalo izdelavo načrta gospodarjenja z odpadki. Družba poroča Agenciji Republike Slovenije za okolje o nastalih odpadkih in ravnanju z njimi ter vodi evidenco, skladno z Uredbo o odpadkih (Uradni list RS, št. 37/15 in 69/15).

Pri razvojnih vprašanjih bo družba tudi v prihodnje v svoje poslovne aktivnosti vključevala temeljna načela družbene odgovornosti skladno z mednarodnimi in domačimi predpisi ter standardi, s poštenim odnosom do uporabnikov storitev in dobaviteljev ter skrbnim odnosom do narave in okolja, v katerem deluje.

Odgovornost do uporabnikov storitev, partnerjev in do uradnih oseb

Storitve družbe so usmerjene v izpolnjevanje potreb, upravičenih zahtevkov in pričakovanj naših uporabnikov. Potrebe po vrhunskih storitvah izpolnjujemo s profesionalnostjo, naklonjenostjo do novih idej, mednarodnim povezovanjem in oblikovanjem cen storitev skladno z evropsko in nacionalno zakonodajo.

Pošteno delovanje in korektno sodelovanje z vsemi poslovnimi partnerji in uradnimi osebami je primarno ravnanje družbe. Pri oblikovanju pogodb in sodelovanju na podlagi sklenjenih pogodb družba vedno upošteva vidik preglednosti in poštenosti. Družba kot zavezanec za izvajanje postopkov javnih naročil skrbi za spoštovanje predpisov in temeljnih načel s tega področja. Kot zavezanec po Zakonu o dostopu do informacij javnega značaja (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo, 117/06 – ZDavP-2, 23/14, 50/14, 19/15 – odl. US, 102/15 in 7/18) družba na nediskriminatoren način obravnava zahteve pravnih ali fizičnih oseb ter spoštuje določbe zakona. Sočasno si v družbi prizadevamo za uveljavljanje temeljnih načel in elementov sistema korporativne integritete.

Odgovornost do uporabnikov storitev družba izkazuje z vsemi formalnimi in neformalnimi oblikami posvetovanja z uporabniki storitev, kot je opisano v poglavju 3.13.

Odgovornost do ožje lokalne skupnosti in širšega družbenega okolja

V družbi se zavedamo svoje odgovornosti tako do ožje lokalne skupnosti kot do širšega družbenega okolja, zato podpiramo različne neprofitne družbene dejavnosti, kulturo, šport in humanitarne projekte, še posebno pa dejavnosti in dogodke, ki so povezani z osnovno dejavnostjo družbe, letalstvom. Tako želimo prispevati k nadaljnjemu razvoju letalstva v Republiki Sloveniji kot izjemno pomembnemu sektorju gospodarstva.

8 KLJUČNI NAČRTI ZA LETO 2020 IN PRIČAKOVANJA GLEDE RAZVOJA DRUŽBE

Ključni načrti družbe so tudi v letu 2020 usmerjeni v učinkovito opravljanje njene osnovne dejavnosti, zagotavljanja storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa v Republiki Sloveniji. S kakovostnim, prilagodljivim in stroškovno učinkovitim opravljanjem dejavnosti bo poslovanje družbe usmerjeno k najpomembnejšemu cilju, tj. zagotavljanju visoke stopnje ravni varnosti v zračnem prometu, z ustreznim prispevkom k zmanjševanju negativnih vplivov dejavnosti na okolje.

Upravljanje varnosti v zračnem prometu je bistveno za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa ter najpomembnejši skupni cilj vseh poslovnih procesov. Družba bo za zagotovitev potrebne ravni varnosti v zračnem prometu izvajala aktivnosti skladno z uveljavljenimi procesi sistema upravljanja varnosti (Safety Management System – SMS), ki temeljijo na nacionalnih in evropskih predpisih ter standardih in priporočilih mednarodnih organizacij v civilnem letalstvu. Vzporedno se bodo izvajale tudi aktivnosti za stalno izboljšanje individualne in organizacijske varnostne kulture, ki temeljijo na izpolnjevanju priporočil izvedenih analiz v preteklih obdobjih.

Družba si bo prizadevala izvajati dejavnosti v tolikšnem obsegu, kot ga bo zahteval promet, s čim manjšimi omejitvami in zamudami, ter s tem zagotoviti doseganje ciljev uspešnosti na področju zmogljivosti skladno z Načrtom izvedbe (Performance Plan) 2020-2024 za Republiko Slovenijo in vseevropskimi cilji uspešnosti. Družba bo sledila potrebam glede odprtosti vseh mednarodnih letališč v Republiki Sloveniji, skladno z zahtevami, ki jih bo narekoval promet na teh letališčih.

V okviru FAB CE se bodo povečale aktivnosti, ki so skladne z EAAS (European Airspace Architecture Study). Glavni cilji bodo zajeti v novi izdaji FAB CE strategije, najpomembnejši strateški projekti pa bodo usmerjeni v optimizacijo zračnega prostora, z bolj intenzivnim čezmejnim sodelovanjem, ter v optimizacijo regijske infrastrukture.

Upoštevajoč gospodarske razmere in predvidene rasti prometa si bo družba z obvladovanjem vseh stroškov poslovanja prizadevala za doseganje ciljev uspešnosti tudi na ključnem področju stroškovne učinkovitosti skladno z Načrtom izvedbe (Performance Plan) 2020-2024 za Republiko Slovenijo.

Družba je v letu 2019 sodelovala pri pripravi Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo, ki skladno z evropskimi predpisi o enotnem evropskem nebu (SES) določa zavezujoče cilje uspešnosti, ki si jih je Republika Slovenija postavila za tretje referenčno obdobje spremljanja kazalnikov uspešnosti (Key Performance Indicators – KPI) v obdobju 2020 – 2024 pri zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa. Medtem ko se v času priprave tega dokumenta Evropska komisija o skladnosti ciljev predloženih načrtov držav članic Evropske unije z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje še ni izrekla, se zaradi pandemije COVID-19 in bistveno poslabšanih gospodarskih napovedi kaže potreba po reviziji nacionalnih načrtov izvedbe, zato šteje družba med ključne naloge leta 2020 morebitno pripravo revidirane verzije Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo, ki bo ustrezen odgovor na spremenjene razmere v letalstvu.

Za doseganje načrtovanih ciljev v letu 2020 bomo v družbi izvajali vse načrtovane aktivnosti in sprejemali potrebne ukrepe, med katerimi velja izpostaviti:

- vzdrževanje in nadaljnjo optimizacijo ter izboljšave tehnološke infrastrukture, ki družbi omogoča doseganje operativnih ciljev na področjih varnosti, kapacitete in ekonomičnosti poslovanja;
- skrb za zdravje in strokovni razvoj zaposlenih, predvsem pa zagotovitev zadostnega števila ustrezno usposobljenega operativnega osebja skladno s potrebami družbe ter zahtevami evropske in nacionalne zakonodaje;
- nadaljevanje socialnega dialoga za sklenitev novih panožne in podjetniške kolektivne pogodbe;
- nadaljevanje ukrepov, usmerjenih v racionalizacijo vseh stroškov poslovanja glede na predvideni obseg prometa, in v okviru teh ukrepov na ustreznih varnostnih analizah temelječa optimizacija storitev nekaterih služb (optimalna organizacija dela in potrebnega števila zaposlenih v letaliških kontrolah zračnega prometa), katerih cilj je stroškovno vzdržna organiziranost navigacijskih služb zračnega prometa na vseh treh letališčih, ki so vključena v stroškovno bazo v fazi terminala, v okviru dogovorjenih obratovalnih časov letališč;
- posodabljanje sistema izpolnjevanja skupnih zahtev za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, ki na sistematično formalen in celovito dokumentaren način opredeljuje obseg in načine dela ter ravnanj, za katere se šteje, da pomenijo skladnost družbe s skupnimi zahtevami za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih izvaja;

- kontinuirano notranje spremljanje skladnosti z zahtevami relevantne evropske zakonodaje in izvajanje vseh aktivnosti, ki jih narekuje ohranjanje veljavnosti certifikata izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa;
- sledenje smernicam razvoja evropskega zračnega prostora z uspešnim sodelovanjem na mednarodnem področju, predvsem na področju regionalnega sodelovanja v okviru FAB CE in aktivno delovanje družbe kot družbenice v FABCE, d. o. o.;
- poglobljeno sodelovanje z drugimi FAB-i v okviru GATE ONE, z BLUE MED FAB, DANUBE FAB in FAB EC;
- strokovno sodelovanje s pristojnimi državnimi organi pri pripravi predpisov s področja dejavnosti družbe.

Na področju letalskih telekomunikacij bo glavna aktivnost zagotavljanje varnosti, zanesljivosti, razpoložljivosti in integritete gradnikov funkcionalnega ATM in operativnega sistema. Primarno se ta aktivnost izvaja s stalnim neprekinjenim 24/7 tehničnim nadzorom vseh teh gradnikov, sekundarno z neprekinjeno periodiko vzdrževanja in terciarno z evlucijskim vzdrževanjem, ter (nenazadnje) z ohranjanjem kompetentnosti tehničnega osebja, ki izvaja te tri nivoje aktivnosti.

Na področju komunikacij je načrtovana polna vzpostavitev lastnih mikrovalovnih povezav med komunikacijskimi lokacijami družbe in sicer s ciljem povečati razpoložljivost in stroškovno učinkovitost komunikacijskega omrežja. Planirana je tudi prenova VHF radijskih postaj v LKZP Portorož in LKZP Maribor.

Na področju nadzornih sistemov se bo začelo s širitvijo sistema multilateracije oziroma začetkom projekta MAM, s čimer se bo zagotovilo dvojno neodvisno pokrivanje štajerskega dela Slovenije z WAM sistemom I. Vlaganja v novo tehnologijo WAM bodo na dolgi rok zmanjšala število nadzornih sistemov (umik iz uporabe vsaj enega starega radarja), hkrati pa bo zagotovilo neodvisno pokrivanje slovenskega zračnega prostora v severovzhodni Sloveniji.

Družba na področju letalskih informacijskih služb med pomembne naloge uvršča prehod iz zagotavljanja skladnosti z zahtevami Uredbe Komisije št. 73/2010/EU na zagotavljanje skladnosti z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije št. 373/2017/EU. Enako pomembno bo tudi zagotavljanje skladnosti z zahtevami nove Priloge 15 k Čikaški konvenciji ter dokumenta ICAO Doc 10066 PANS AIM (Procedures for Air Navigation Services - Aeronautical Information Management). V sklop tega cilja sodi tudi začetek postopkov v sodelovanju z Eurocontrolom za operativno uporabo lastne baze letalskih podatkov (AIXM 5.1). Vsi letalski podatki, ki jih mora družba zagotavljati, so trenutno v elektronski obliki, shranjeni v tujini v EAD (European AIS Data Base).

V teku je vzpostavitev delovnih postaj AMATIS UA v pisarnah meteorološke službe na letališčih, ki so v domeni Agencije Republike Slovenije za okolje. Z vzpostavitvijo delovnih postaj AMATIS UA bo lahko Agencija Republike Slovenije za okolje prek sistema AMHS pošiljala sporočila s prilonkami, predvsem gre za datoteke z meteorološkimi podatki in slikami.

V letu 2020 bo zaključena izvedba nabave in implementacije nove aplikacije eARO za internetno oddajo načrtov leta. Družba načrtuje, da bo projekt zaključen do spomladi 2020.

Na področju usposabljanja operativnega osebja v okviru Letalske šole se načrtuje izvajanje usposabljanj obstoječega operativnega osebja za pridobitev novih kompetenc skladno s potrebami posameznih operativnih sektorjev. Na sistemski ravni pa se nadaljuje razvoj systemske ureditve izvajanja procesov usposabljanja operativnega osebja.

V okviru Sektorja za certificiranje, vodenje projektov in usposabljanje osebja smo pristopili k pospešenemu usposabljanju treh sodelavcev sektorja po IANS NSA programu, s čimer bomo pridobili nova znanja in posledično razširili delokrog oz. izvajanje aktivnosti sektorja v skladu z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije št. 2017/373/EU.

V okviru Sektorja zračnega prometa bo družba tudi v prihodnje tvorno sodelovala pri koordinaciji in delu skupine Os jug–vzhod, ki bo dolgoročno pripomogla k boljši pretočnosti in posledično k manjšim zamudam zračnega prometa v tem delu Evrope. Za zagotovitev zadostne sektorske kapacitete za potrebe načrtovanega prometa je družba v letu 2020 načrtovala naslednje projekte oziroma naloge:

- odpiranje petega sektorja skladno s potrebami in zahtevami prometa in razpoložljivimi človeškimi viri;
- prilagodljiva uporaba sektorizacije za zagotovitev optimalnega načrtovanja odprtosti sektorjev in kadrov.

Na dejanski promet v letu 2020 bodo imeli bistven vpliv naslednji dejavniki: razvoj pandemije COVID-19 v svetu, zlasti pa omejevalnih ukrepov držav zaradi preprečevanja okužb in blažitve negativnih posledic pandemije ter globina recesije, ki se po napovedih mednarodnih institucij že nakazuje za preostanek leta 2020 ter hitrost okrevanja evropskega in svetovnega gospodarstva. Na oživiljanje in obseg prometa bo vplivalo tudi gibanje cen nafte na svetovnem trgu, sproščanje omejitev v letalskem prometu in turističnih tokov, kapaciteta centrov območnih kontrol zračnega prometa sosednjih držav in morebitni drugi izjemni dogodki (teroristična dejanja v svetu, izbruhi vulkanov, pandemije, kot je COVID-19, potencialna vojna območja idr.). Osnutek statistične sedemletne napovedi rasti prometa organizacije Eurocontrol (Eurocontrol Seven-Year Forecast) iz januarja 2020 je predvideval 0,9-odstotno rast števila IFR-letov v Evropi (ECAC) oziroma 1,2-odstotno rast v EU-28, medtem ko je za Republiko Slovenijo omenjeni osnutek napovedi predvideval nekoliko višjo 1,8-odstotno rast prometa po številu IFR-letov v letu 2020 glede na leto 2019. Omenjene napovedi v času objave še niso upoštevale izbruha pandemije in spremenjenih okoliščin, ki bodo bistveno vplivale na letalstvo v letu 2020 in naslednjih letih. Družba ne pričakuje, da bi se do konca leta promet v slovenskem zračnem prostoru vrnil na raven iz leta 2019

Družba bo v letu 2020 nadaljevala aktivnosti na področju projektov, ki so sofinancirani s sredstvi Evropske unije, sredstvi programa »Connect Europe Facilities – CEF«, in sicer na projektu »NewPENS Stakeholders Contribution for the Procurement and Deployment of NewPENS (NewPENS)«, »Slovenia Wide Area Multilateration System« (SLOWAM) in »SWIM Common Public Key Infrastructure & Cybersecurity« (SWIM PKI & CS).

Družba pa bo prav tako nadaljevala izvajanje projekta ADaaS2, kljub temu da ni pridobila evropskih finančnih sredstev. Implementacija projekta ADaaS2 bo usmerjena v razvoj grozdne infrastrukture za osnovni grozd dveh podatkovnih ponudnikov (ADSP) in dveh podatkovnih uporabnikov (ATSU). Ob uspešni implementaciji omenjenega grozda do leta 2023 bo to verjetno prva operativna implementacija takšnega koncepta v Evropi, tj. med civilnimi kontrolami zračnega prometa prek nacionalnih meja in meja FAB-ov.

II RAČUNOVODSKO POROČILO

1. POROČILO NEODVISNEGA REVIZORJA



POROČILO NEODVISNEGA REVIZORJA

Lastnikom gospodarske družbe **Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.**

Mnenje

Revidirali smo računovodske izkaze gospodarske družbe Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o. (družba), ki vključujejo izkaz finančnega položaja na dan 31. decembra 2019 ter izkaz poslovnega izida, izkaz drugega vseobsegajočega donosa, izkaz gibanja kapitala in izkaz denarnih tokov za tedaj končano leto ter povzetek bistvenih računovodskih usmeritev in druge pojasnjevalne informacije.

Po našem mnenju so priloženi računovodski izkazi v vseh pomembnih pogledih poštena predstavitev finančnega položaja družbe Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o. na dan 31. decembra 2019 ter njenega poslovnega izida in denarnih tokov za tedaj končano leto v skladu z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela EU.

Podlaga za mnenje

Revizijo smo opravili v skladu z mednarodnimi standardi revidiranja. Naše odgovornosti na podlagi teh pravil so opisane v tem poročilu v odstavku *Revizorjeva odgovornost za revizijo računovodskih izkazov*. V skladu s *Kodeksom etike za računovodske strokovnjake*, ki ga je izdal *Odbor za mednarodne standarde etike za računovodske strokovnjake* (Kodeks IESBA) ter etičnimi zahtevami, ki se nanašajo na revizijo računovodskih izkazov v Sloveniji, potrjujemo svojo neodvisnost od družbe in, da smo izpolnili vse druge etične zahteve v skladu s temi zahtevami in Kodeksom IESBA.

Verjamemo, da so pridobljeni revizijski dokazi zadostna in ustrezna podlaga za naše revizijsko mnenje.

Druge informacije

Druge informacije obsegajo informacije v letnem poročilu, razen računovodskih izkazov in našega mnenja o teh računovodskih izkazih. Poslovodstvo je odgovorno za te druge informacije.

Naše mnenje o računovodskih izkazih ne vključuje drugih informacij in zato o njih ne izražamo nikakršnega zagotovila ali sklepa.

V zvezi z revizijo računovodskih izkazov je naša odgovornost, da te druge informacije preberemo in presodimo, ali so pomembno neskladne z računovodskimi izkazi oziroma, ali na podlagi informacij, ki smo jih pridobili pri reviziji ali sicer menimo, da so pomembno napačne. Poleg tega je naša odgovornost da ocenimo, ali so bile druge informacije v vseh pomembnih pogledih pripravljene v skladu z veljavnim zakonom ali predpisi in predvsem, ali so te druge informacije usklajene z zakonom ali predpisi glede formalnih zahtev in postopkov za pripravo drugih informacij z vidika pomembnosti in, ali bi neskladnost s temi zahtevami lahko vplivala na presoje, zasnovane na teh drugih informacijah.

Na podlagi opravljenih postopkov poročamo, kolikor lahko ocenimo, da:

- so druge informacije, ki opisujejo dejstva predstavljena v računovodskih izkazih, v vseh pomembnih pogledih usklajene z računovodskimi izkazi; in
- da so druge informacije pripravljene v skladu z veljavnim zakonom in predpisi.

Poleg tega je naša odgovornost da, na podlagi našega poznavanja in razumevanja družbe, ki smo ga pridobili med revizijo, poročamo o tem, ali druge informacije vsebujejo pomembno napačno navedbo. Na podlagi opravljenih postopkov v zvezi z drugimi informacijami nismo ugotovili nobenih pomembnih napačnih navedb.

Odgovornost poslovodstva in nadzornega sveta za računovodske izkaze

Poslovodstvo je odgovorno za pripravo in pošteno predstavitev teh računovodskih izkazov v skladu z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela EU in za tako notranje kontroliranje, kot je v skladu z odločitvijo poslovodstva potrebno, da omogoči pripravo računovodskih izkazov, ki ne vsebujejo pomembno napačne navedbe zaradi prevare ali napake.

Poslovodstvo je pri pripravi računovodskih izkazov družbe odgovorno za oceno njene sposobnosti, da nadaljuje kot delujoče podjetje, razkrije začet, povezanih z delujočim podjetjem in uporabo predpostavke delujočega podjetja kot podlago za računovodenje, razen če namerava poslovodstvo družbo likvidirati ali zaustaviti poslovanje, ali če nima druge možnosti, kot da napravi eno ali drugo.



Nadzorni svet je odgovoren za nadzor nad pripravo računovodskih izkazov in za potrditev revidiranega letnega poročila.

Revizorjeva odgovornost za revizijo računovodskih izkazov


Naši cilji so pridobiti sprejemljivo zagotovilo o tem ali so računovodski izkazi kot celota brez pomembno napačne navedbe zaradi prevare ali napake, in izdati revizorjevo poročilo, ki vključuje naše mnenje. Sprejemljivo zagotovilo nudi visoko stopnja zagotovila, vendar ni jamstvo, da bo revizija, opravljena v skladu z mednarodnimi standardi revidiranja, vedno odkrila pomembno napačno navedbo, če ta obstaja. Napačne navedbe lahko izhajajo iz prevare ali napake, ter se smatrajo za pomembne, če je upravičeno pričakovati, da posamič ali skupaj, vplivajo na gospodarske odločitve uporabnikov, sprejete na podlagi teh računovodskih izkazov.

Med izvajanjem revidiranja v skladu s pravili revidiranja uporabljamo strokovno presojo in ohranjamo poklicno nezaupljivost. Prav tako:

- prepoznamo in ocenimo tveganja pomembno napačne navedbe v računovodskih izkazih, bodisi zaradi napake ali prevare, oblikujemo in izvajamo revizijske postopke kot odzive na ocenjena tveganja ter pridobivamo zadostne in ustrezne revizijske dokaze, ki zagotavljajo podlago za naše mnenje. Tveganje, da ne bomo odkrili napačne navedbe, ki izvira iz prevare, je višje od tistega, povezanega z napako, saj prevara lahko vključuje skrivne dogovore, ponarejanje, namerno opustitev, napačno razlago ali izogibanje notranjih kontrol;
- pridobimo razumevanje notranjih kontrol, pomembnimi za revizijo z namenom oblikovanja revizijskih postopkov, ki so okoliščinam primerni, vendar ne z namenom izraziti mnenje o učinkovitosti notranjih kontrol družbe;
- presodimo ustreznost uporabljenih računovodskih usmeritev in sprejemljivost računovodskih ocen ter z njimi povezanih razkritij posloводства;
- na podlagi pridobljenih revizijskih dokazov o obstoju pomembne negotovosti glede dogodkov in okoliščin, ki zbujejo dvom v sposobnost družbe, da nadaljuje kot delujoče podjetje, sprejmemo sklep o ustreznosti poslovodske uporabe predpostavke delujočega podjetja, kot podlage računovodenja. Če sprejmemo sklep o obstoju pomembne negotovosti, smo dolžni v revizorjevem poročilu opozoriti na ustrezna razkritja v računovodskih izkazih ali, če so taka razkritja neustrezna, prilagoditi mnenje. Revizorjevi sklepi temeljijo na revizijskih dokazih pridobljenih do datuma izdaje revizorjevega poročila. Vendar kasnejši dogodki ali okoliščine lahko povzročijo prenehanje družbe kot delujočega podjetja;
- ovrednotimo splošno predstavitev, strukturo, vsebino računovodskih izkazov vključno z razkritji, in ali računovodski izkazi predstavljajo zadevne posle in dogodke na način, da je dosežena poštena predstavitev;

Nadzorni svet med drugim obveščamo o načrtovanem obsegu in času revidiranja in o pomembnih revizijskih ugotovitvah vključno s pomanjkljivostmi notranjih kontrol, ki smo jih zaznali med našo revizijo.

Ljubljana, 25. maj 2020


 Sanja Košir Nikašinić
 Direktor, Pooblaščenka revizorka
 Ernst & Young d.o.o.
 Dunajska 111, Ljubljana


 Lidija Šinkovec
 Pooblaščenka revizorka

ERNST & YOUNG
 Revizija, poslovno
 svetovanje d.o.o., Ljubljana 1

2. RAČUNOVODSKI IZKAZI DRUŽBE

Računovodski izkazi so sestavljeni v evrih brez centov, torej v funkcijski valuti družbe.

2.2 IZKAZ FINANČNEGA POLOŽAJA NA DAN 31. 12. 2019

SREDSTVA		Pojasnila	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Nekratkoročna sredstva			27.345.080	26.238.509
I.	Neopredmetena sredstva	3.2.1.	1.589.579	897.567
1.	Dolgoročne premoženjske pravice		1.513.347	783.509
2.	Druga dolgoročna sredstva		76.232	114.058
II.	Opredmetena osnovna sredstva	3.2.2.	25.434.444	25.057.676
1.	Zemljišča in zgradbe		16.385.660	14.089.220
2.	Proizvajalne naprave in stroji		8.781.147	9.580.723
3.	Druge naprave in oprema		4.494	3.670
4.	Opredmetena osnovna sredstva, ki se pridobivajo		263.143	1.384.063
III.	Naložbene nepremičnine		0	0
IV.	Dolgoročne finančne naložbe	3.2.3.	16.000	16.000
V.	Dolgoročne poslovne terjatve			
VI.	Odložene terjatve za davke	3.2.4.	305.057	267.266
Kratkoročna sredstva			10.610.872	8.377.338
I.	Zaloge	3.2.5.	636.428	541.871
II.	Kratkoročne finančne naložbe		0	0
III.	Kratkoročne poslovne terjatve	3.2.6.	4.100.324	4.223.453
1.	Kratkoročne poslovne terjatve do kupcev		3.210.137	3.633.965
2.	Kratkoročne poslovne terjatve do drugih		890.187	589.488
IV.	Denarna sredstva	3.2.7.	5.874.120	3.612.014
SREDSTVA SKUPAJ			37.955.952	34.615.847

KAPITAL IN OBVEZNOSTI		Pojasnila	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Kapital		3.2.8.	24.736.997	21.909.903
I.	Vpoklicani kapital		5.525.706	5.525.706
II.	Kapitalske rezerve		0	0
II.	Rezerve iz dobička		16.421.435	14.128.878
1.	Zakonske rezerve		552.571	552.571
2.	Druge rezerve iz dobička		15.868.864	13.576.307
IV.	Rezerve, nastale zaradi vrednotenja po poštenu vrednosti		61.737	319.626
V.	Preneseni čisti poslovni izid		435.562	333.209
VI.	Čisti poslovni izid poslovnega leta		2.292.557	1.602.484
Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitve		3.2.9.	2.532.126	2.147.541
1.	Rezervacije za pokojnine in podobne obveznosti		2.532.126	2.147.541
2.	Nekratkoročne pasivne časovne razmejitve			
Nekratkoročne obveznosti			2.714.496	2.625.000
I.	Nekratkoročne finančne obveznosti	3.2.10.	2.714.496	2.625.000
II.	Nekratkoročne poslovne obveznosti		0	0
III.	Odložene obveznosti za davke		0	0
Kratkoročne obveznosti			7.972.333	7.933.403
I.	Kratkoročne finančne obveznosti	3.2.11.	2.305.400	2.430.783
II.	Kratkoročne obveznosti		5.666.933	5.502.620
1.	Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev	3.2.12.	2.346.166	1.345.947
2.	Druge kratkoročne poslovne obveznosti	3.2.13.	2.483.452	2.723.839
3.	Obveznosti za davek od dohodkov pravnih oseb	3.2.14.	68.985	261.697
4.	Druge kratkoročne obveznosti	3.2.15.	768.330	1.171.137
Skupaj obveznosti			10.686.829	10.558.403
SKUPAJ KAPITAL IN OBVEZNOSTI			37.955.952	34.615.847

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

2.3 IZKAZ POSLOVNEGA IZIDA ZA OBDOBJE OD 1. 1. DO 31. 12. 2019

	Besedilo	Pojasnila	2019	2018
A	PRIHODKI OD PRODAJE IZ POGODB	3.2.16.	41.817.617	39.522.550
1.	Prihodki od prodaje iz pogodb v Republiki Sloveniji		992.943	952.302
2.	Prihodki od prodaje iz pogodb v EU		40.823.294	38.568.798
3.	Prihodki od prodaje iz pogodb v tujini		1.380	1.450
B	DRUGI POSLOVNI PRIHODKI	3.2.17.	905.434	500.465
C	POSLOVNI ODHODKI		37.230.103	35.899.849
1.	Stroški materiala in storitev	3.2.18.	7.257.298	6.882.337
a)	Nabavna vrednost prodanega blaga			
b)	Stroški materiala		556.548	431.135
c)	Stroški storitev		6.700.750	6.451.202
2.	Stroški dela	3.2.19.	24.126.662	23.279.419
a)	Stroški plač		18.328.666	17.803.061
b)	Stroški pokojninskih zavarovanj		2.241.999	2.217.417
c)	Stroški socialnih zavarovanj		2.232.628	2.118.042
d)	Drugi stroški dela		1.323.369	1.140.899
3.	Odpisi vrednosti	3.2. 20.	4.250.492	4.106.947
a)	Amortizacija		3.757.360	3.459.469
b)	Prevrednotovalni poslovni odhodki pri neopredmetenih sredstvih in opredmetenih osnovnih sredstvih		8.210	48.051
c)	Neto slabitev terjatev		484.922	599.427
4.	Drugi poslovni odhodki	3.2.21.	1.595.651	1.631.146
D	FINANČNI PRIHODKI		55	464
1.	Finančni prihodki iz danih posojil		14	9
2.	Finančni prihodki iz poslovnih terjatev do drugih		41	455
E	FINANČNI ODHODKI	3.2.22.	140.464	112.900
1.	Finančni odhodki iz finančnih obveznosti		96.365	70.516
2.	Finančni odhodki iz poslovnih obveznosti		44.099	42.384
F	CELOTNI DOBIČEK		5.352.539	4.010.730
G	DAVEK OD DOBIČKA	3.2.23.	767.425	805.762
1.	Obračunani davek		805.216	827.823
2.	Odloženi davek		-37.791	-22.061
H	ČISTI POSLOVNI IZID OBRAČUNSKEGA OBDOBJA		4.585.114	3.204.968

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

2.4 IZKAZ DRUGEGA VSEOBSEGAJOČEGA DONOSA ZA LETO 2019

Besedilo		2019	2018
A	Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	4.585.114	3.204.968
B	Drugi vseobsegajoči donosi v letu	0	0
B.1.	Drugi vseobsegajoči donosi, ki bodo v prihodnje pripoznani v izkazu poslovnega izida	0	0
	Spremembe revalorizacijskih rezerv iz prevrednotenja opredmetenih osnovnih sredstev	0	0
	Spremembe rezerv, nastalih zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti	0	0
	Dobički in izgube, ki izhajajo iz prevedbe računovodskih izkazov podjetij v tujini (vplivov sprememb deviznih tečajev)	0	0
B.2.	Druge sestavine vseobsegajočega donosa	-257.889	-14.704
B.2.1.	Preračun pozaposlitvenih zaslužkov po davku	-257.889	-14.704
	Drugi vseobsegajoči donos skupaj, v neto znesku	-257.889	-14.707
C	Celotni vseobsegajoči donos obračunskega obdobja	4.327.225	3.190.264

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

2.5 IZKAZ UPORABE BILANČNEGA DOBIČKA ZA LETO 2019

Besedilo		2019	2018
A	Čisti dobiček poslovnega leta	4.585.114	3.204.968
B	Preneseni čisti dobiček	435.562	333.209
C	Povečanje rezerv iz dobička	2.292.557	1.602.484
1.	Povečanje drugih rezerv iz dobička	2.292.557	1.602.484
D	BILANČNI DOBIČEK	2.728.119	1.935.693

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

2.6 IZKAZ DENARNIH TOKOV ZA LETO 2019

Besedilo	2019	2018
A. Denarni tokovi pri poslovanju		
a) Postavke izkaza poslovnega izida	8.304.628	7.359.906
Poslovni prihodki (razen za prevrednotenje) in finančni prihodki iz poslovnih terjatev	42.723.051	40.023.015
Poslovni odhodki brez amortizacije in prevrednotenja ter finančni odhodki iz poslovnih obveznosti	-33.613.207	-31.835.286
Davki iz dobička in drugi davki, ki niso zajeti v poslovnih odhodkih	-805.216	-827.823
b) Spremembe čistih obratnih sredstev (in časovnih razmejitev, rezervacij ter odloženih terjatev in obveznosti za davek) poslovnih postavk bilance stanja	-135.552	-570.772
Začetne manj končne poslovne terjatve	-242.516	-671.974
Začetne manj končne aktivne časovne razmejitve	-119.387	56.316
Začetne manj končne odložene terjatve za davek	-37.791	-22.061
Začetne manj končne zaloge	-94.557	21.940
Končni manj začetni poslovni dolgovi	-238.494	-348.498
Končne manj začetne pasivne časovne razmejitve in rezervacije	597.193	393.505
c) Prebitek prejemkov pri poslovanju ali prebitek izdatkov pri poslovanju (a + b)	8.169.076	6.789.134
B. Denarni tokovi pri investiranju		
a) Prejemki pri investiranju	55	464
Prejemki od dobljenih obresti in deležev v dobičku drugih, ki se nanašajo na investiranje	55	464
b) Izdatki pri investiranju	-6.280.675	-1.946.531
Izdatki za pridobitev neopredmetenih sredstev	-1.058.861	-170.778
Izdatki za pridobitev opredmetenih osnovnih sredstev	-5.221.814	-1.775.753
c) Prebitek prejemkov pri investiranju ali prebitek izdatkov pri investiranju (a + b)	-6.280.620	-1.946.067
C. Denarni tokovi pri financiranju		
a) Prejemki pri financiranju	2.394.896	0
Prejemki od povečanja dolgoročnih finančnih obveznosti	2.394.896	
b) Izdatki pri financiranju	-2.021.246	-4.086.031
Izdatki za dane obresti, ki se nanašajo na financiranje	-93.027	-112.900
Izdatki za dane obresti, ki se nanašajo na najeme	-47.437	0
Izdatki za odplačila finančnih obveznosti	-380.782	-2.673.131
Izdatki za izplačila dividend in drugih deležev v dobičku	-1.500.000	-1.300.000
c) Prebitek prejemkov pri financiranju ali prebitek izdatkov pri financiranju (a + b)	373.650	-4.086.031
D. Končno stanje denarnih sredstev	5.874.120	3.612.014
x) Denarni izid v obdobju (seštevek pribitkov Ac, Bc, Cc)	2.262.106	757.036
y) Začetno stanje denarnih sredstev	3.612.014	2.854.978

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

2.7 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2019

		Osnovni kapital	Zakonske rezerve	Druge rezerve	Rezerve, nastale zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti	Preneseni čisti dobiček	Čisti dobiček poslovnega leta	Skupaj
A.1	Stanje konec prejšnjega obdobja	5.525.706	552.571	13.576.307	319.626	333.209	1.602.484	21.909.903
A.2	Začetno stanje v obdobju	5.525.706	552.571	13.576.307	319.626	333.209	1.602.484	21.909.903
B.1	Spremembe lastniškega kapitala	0	0	0	0	-1.500.000	0	-1.500.000
a)	Izplačilo dividend	0	0	0	0	-1.500.000	0	-1.500.000
b)	Vnos dodatnih vplačil kapitala	0	0	0	0	0	0	0
B.2.	Celotni vseobsegajoči donos obdobja	0	0	0	-257.889	0	4.585.114	4.327.225
a)	Vnos čistega poslovnega izida poslovnega leta	0	0	0	0	0	4.585.114	4.585.114
b)	Druge sestavine vseobsegajočega donosa poročevalskega obdobja	0	0	0	-257.889	0	0	-257.889
B.3	Spremembe v kapitalu	0	0	2.292.557	0	1.602.353	-3.895.041	-131
a)	Razporeditev dela ČD preteklega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	0	0	1.602.484	-1.602.484	0
b)	Razporeditev ČD tekočega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	2.292.557	0	0	-2.292.557	0
c)	Druge spremembe v kapitalu	0	0	0	0	-131	0	-131
C.	Končno stanje v obdobju	5.525.706	552.571	15.868.864	61.737	435.562	2.292.557	24.736.997

2.8 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2018

		Osnovni kapital	Zakonske rezerve	Druge rezerve	Rezerve, nastale zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti	Preneseni čisti dobiček	Čisti dobiček poslovnega leta	Skupaj
A.1	Stanje konec prejšnjega obdobja	5.525.706	552.571	11.973.823	334.330	1.093	1.627.043	20.014.566
A.2	Začetno stanje v obdobju	5.525.706	552.571	11.973.823	334.330	1.093	1.627.043	20.014.566
B.1	Spremembe lastniškega kapitala	0	0	0	0	-1.300.000	0	-1.300.000
a)	Izplačilo dividend	0	0	0	0	-1.300.000	0	-1.300.000
b)	Vnos dodatnih vplačil kapitala	0	0	0	0	0	0	0
B.2	Celotni vseobsegajoči donos obdobja	0	0	0	-14.704	5.073	3.204.968	3.195.337
a)	Vnos čistega poslovnega izida poslovnega leta	0	0	0	0	0	3.204.968	3.204.968
b)	Druge sestavine vseobsegajočega donosa poročevalskega obdobja	0	0	0	-14.704	5.073	0	-9.631
B.3	Spremembe v kapitalu	0	0	0	0	1.627.043	-3.229.527	0
a)	Razporeditev dela ČD preteklega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	0	0	1.627.043	-1.627.043	0
b)	Razporeditev ČD tekočega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	1.602.484	0	0	-1.602.484	0
C.	Končno stanje v obdobju	5.525.706	552.571	13.576.307	319.626	333.209	1.602.484	21.909.903

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

3. PRILOGA K RAČUNOVODSKIM IZKAZOM

3.1 POVZETEK RAČUNOVODSKIH USMERITEV IN PREDPOSTAVK

Izjava o skladnosti

Družba skladno z določili Zakona o gospodarskih družbah in s sklepom Uprave Slovenske odškodninske družbe, d. d., v vlogi ustanoviteljice in edine družbenice Republike Slovenije od 1. 1. 2013 računovodske izkaze sestavlja skladno z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja (MSRP), ki jih je sprejel Svet za mednarodne računovodske standarde (SMRS) ter skladno s pojasnili, ki jih sprejema Odbor za pojasnjevanje mednarodnih standardov računovodskega poročanja (OPMSRP) in jih je sprejela tudi Evropska unija.

Računovodski izkazi so pripravljani tudi ob upoštevanju zahtev Zakona o gospodarskih družbah, ki se nanašajo na pripravo računovodskih izkazov.

Podlage za merjenje

Računovodski izkazi so pripravljani pod predpostavko delujočega podjetja, ob upoštevanju izvirne vrednosti, razen za finančne instrumente, po pošteni vrednosti skozi poslovni izid in pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa.

Funkcijska in predstavitvena valuta

Računovodski izkazi so sestavljeni v evrih, torej v funkcijski valuti družbe.

Podlage za sestavitev računovodskih izkazov

Računovodski izkazi so sestavljeni v evrih, brez centov.

Poštena vrednost

Poštena vrednost je uporabljena pri finančnih sredstvih, razpoložljivih za prodajo, vse druge postavke v računovodskih izkazih predstavljajo nabavno oziroma odplačno vrednost.

Pri merjenju poštene vrednosti nefinančnega sredstva mora družba upoštevati zmožnost tržnega udeleženca ustvarjati gospodarske koristi s skrajno in najboljšo uporabo sredstva, ali z njegovo prodajo drugemu udeležencu na trgu, ki bo sredstvo uporabil v skrajni in najboljši meri.

Družba uporablja metode vrednotenja, ki so primerne v danih okoliščinah in za katere so na voljo zadostni podatki, predvsem z uporabo ustreznih tržnih vhodnih podatkov in minimalno uporabo netržnih vhodnih podatkov.

Vsa sredstva in obveznosti, ki so v računovodskih izkazih merjena ali razkrita po pošteni vrednosti, so razvrščena v hierarhijo poštene vrednosti na podlagi najnižje ravni vhodnih podatkov, ki so pomembni za merjenje celotne poštene vrednosti:

1. raven – tržne cene (neprilagocene) z delujočega trga za podobna sredstva in obveznosti;
2. raven – model vrednotenja, ki neposredno ali posredno temelji na tržnih podatkih;
3. raven – model vrednotenja, ki ne temelji na tržnih podatkih.

Za sredstva in obveznosti, ki so bila v računovodskih izkazih pripoznana že v predhodnih obdobjih, družba ob koncu vsakega obdobja poročanja ugotovi, ali je prišlo do prehoda med ravnmi tako, da ponovno preveri razporeditev sredstev, upoštevajoč najnižjo raven vhodnih podatkov, ki so pomembni za merjenje celotne poštene vrednosti.

Uporabljene računovodske usmeritve

Družba uporablja računovodske usmeritve skladno s pravili MSRP, kot jih je sprejela Evropska unija za obravnavano obdobje in preteklo obdobje, ki je predstavljeno v priloženih računovodskih izkazih.

A) Spremembe računovodskih usmeritev in razkritja

Računovodske usmeritve, ki jih je družba uporabila pri pripravi svojih računovodskih izkazov, so enake usmeritvam, ki jih je uporabila pri pripravi računovodskih izkazov za predhodno poslovno leto. Izjema so na novo sprejeti oziroma prenovljeni standardi in pojasnila, ki jih je družba sprejela za letna obdobja z začetkom 1. januarja 2019 ali kasneje in ki so opisani v nadaljevanju:

• MSRP 16 Najemnine

Področje uporabe MSRP 16 obsega najeme vseh sredstev, vendar z nekaterimi izjemami. Najemniki morajo v skladu s standardom vse najeme obračunavati po enotnem modelu v okviru Izkaza finančnega položaja, podobno kot obračunavajo finančne najeme v skladu z MRS 17. Standard najemnikom omogoča dve izjemi pri pripoznanju, in sicer v primeru najemov sredstev z majhno vrednostjo (npr. osebni računalniki) in kratkoročnih najemov (tj. najemov, ki trajajo 12 mesecev ali manj). Najemnik na datum začetka najema pripozna obveznost za plačilo najemnine (tj. obveznost iz najema) in sredstvo, ki predstavlja pravico do uporabe temeljnega sredstva v času trajanja najema (tj. sredstvo iz pravice do uporabe). Najemniki morajo ločeno pripoznati odhodke za obresti, vezane na obveznosti iz najema, in stroške amortizacije pri sredstvu iz pravice do uporabe. Prav tako morajo ob pojavu nekaterih dogodkov (npr. sprememba dobe trajanja najema, sprememba višine prihodnjih najemnin zaradi spremenjenega indeksa ali stopnje, na podlagi katere se določa najemnina) ponovno izmeriti obveznost iz najema. Vrednost ponovne izmere obveznosti iz najema najemniki na splošno pripoznajo kot prilagoditev sredstva iz pravice do uporabe. Obračunavanje pri najemodajalcu se ne razlikuje bistveno od trenutno veljavnega obračunavanja po MRS 17. Standard MSRP 16 velja za letna obdobja, ki se začnejo 1. januarja 2019 ali pozneje. Najemnik se lahko odloči, da bo standard uporabljal za nazaj bodisi v celoti bodisi deloma.

Družba je uporabila standard ob pričetku njegove uveljavitve z dnem 1. 1. 2019. Vpliv uvedbe standarda na računovodske izkaze družbe bo v delu, kjer družba nastopa kot najemnik, saj uvedba standarda vpliva na bilančno izkazovanje sredstev, obveznosti ter prihodkov in odhodkov v izkazu finančnega položaja, pripoznana sredstva (pravica do uporabe sredstva) in obveznosti, ki izhajajo iz poslovnih najemov; v izkazu poslovnega izida pa stroški amortizacije, odhodki za obresti in prevrednotovalni poslovni odhodki v primeru slabitve pravice do uporabe sredstva.

Računovodske usmeritve v zvezi z uveljavitvijo MSRP 16:

- družba pri prehodu na MSRP 16 obračuna obveznost iz najema z diskontno stopnjo, ki jo je definirala ob prehodu in hkrati pripozna pravico do uporabe sredstva v izkazu finančnega položaja;
- družba na osnovi 5. člena MSRP 16 uporablja izvzetje iz obveznosti pripoznavanja pravice do uporabe sredstva za kratkoročne najeme, s trajanjem najema do 12 mesecev, ne glede na vrednost, brez možnosti podaljšanja in brez nakupne možnosti;
- družba uporablja izvzetje (5. člen MSRP 16) iz obveznosti pripoznavanja pravice do uporabe sredstva za najeme sredstev, katerih vrednost, ko so nova, znaša 10.000 EUR ali manj (najemi majhnih vrednosti);
- družba ne uporablja standard za najeme neopredmetenih sredstev (MSRP 16.4).

Učinek sprejetja standarda MSRP 16 na izkaz finančnega položaja ob pričetku uveljavitve

Vsebina	1.1.2019	31.12.2018
SREDSTVA		
Pravica do uporabe najetih sredstev	2.458.556	0
Skupaj sredstva	2.458.556	0
KAPITAL IN OBVEZNOSTI		
Nekratkoročne obveznosti		
Obveznosti iz najemov	2.203.065	0
Kratkoročne obveznosti		
Obveznosti iz najemov	255.491	0
Skupaj kapital in obveznosti	2.458.556	0

Ob začetku uporabe MSRP 16, to je s 1. 1. 2019, družba ugotavlja naslednje učinke na računovodske izkaze:

- začetno pripoznane obveznosti iz naslova najemov zgradb znašajo 2.325.162 EUR in iz naslova najemov opreme 106.394 EUR;
- začetno pripoznana pravica do uporabe nepremičnin in opreme (sredstva v izkazu finančnega položaja) znaša 2.458.556 EUR;

Učinek sprejetja standarda MSRP 16 na izkaz finančnega položaja v obdobju poročanja

sebina	Začetno pripoznanje 1.1.2019	Povečanje v 2019	Zmanjšanje 2019	Stanje 31.12.2019	Stanje 31.12.2018
SREDSTVA					
Pravica do uporabe najetih sredstev	2.458.556	703.923	269.720	2.892.759	0
Skupaj sredstva	2.458.556	703.923	269.720	2.892.759	0
KAPITAL IN OBVEZNOSTI					
Nekratkoročne obveznosti					
Obveznosti iz najemov	2.215.007	691.981	512.092	2.394.896	0
Kratkoročne obveznosti					
Obveznosti iz najemov	243.549	11.942	255.491	0	0
Skupaj kapital in obveznosti	2.458.556	703.923	767.583	2.394.896	0

V letu 2019 je družba v izkazu finančnega položaja povečala obveznosti za plačilo najemnine in pravice do uporabe sredstev v znesku 703.923 EUR. Sredstva so se zmanjšala na podlagi obračuna amortizacije v znesku 269.720 EUR.

Učinek uporabe standarda MSRP 16 na izkaz poslovnega izida

Vsebina	1.1.2019	31.12.2018
Amortizacija pravic do uporabe	269.720	0
Stroški najema	248.253	385.553
Poslovni izid iz poslovanja	517.973	385.553
Odhodki financiranja	47.434	0
Poslovni izid pred davki	565.407	385.553

- Upravni odbor za mednarodne računovodske standarde (**UOMRS**) je objavil sklop letnih izboljšav standardov MSRP za obdobje 2015-2017, ki predstavlja zbirko dopolnil in sprememb standardov. Dopolnila veljajo za letna obdobja z začetkom 1. januarja 2019 ali kasneje. Zgodnja uporaba dopolnil je dovoljena. Evropska unija še ni odobrila teh izboljšav. Poslovodstvo je ocenilo vpliv dopolnil na računovodske izkaze družbe in meni, da dopolnitve ne bodo imele bistvenega vpliva na računovodske izkaze.
 - MSRP 3 Poslovne združitve in MSRP 11 Skupni dogovori;** Dopolnila standarda MSRP 3 pojasnjujejo, da mora družba ob pridobitvi nadzora nad poslovanjem, ki je skupno delovanje, ponovno izmeriti vse predhodno posedovane deleže v tem poslovanju. Dopolnila standarda MSRP 11 pojasnjujejo, da družbi, ki pridobi skupni nadzor nad poslovanjem, ki je skupno delovanje, ni treba ponovno izmeriti predhodno posedovanih deležev v tem poslovanju.
 - MRS 12 Davek iz dobička;** Dopolnila standarda pojasnjujejo, da mora družba davčne posledice iz naslova plačil finančnih instrumentov, ki so razvrščeni v kapital, pripoznati v isti postavki kot pretekle transakcije ali dogodke, ki so ustvarili bilančni dobiček.
 - MRS 23 Stroški izposojanja;** Dopolnila računovodskega standarda pojasnjujejo 14. člen standarda, ki pravi, da mora družba v trenutku, ko sredstvo izpolnjuje pogoje za njegovo nameravano uporabo ali prodajo in je del posojila, ki se nanaša na to sredstvo neporavnan, to posojilo vključiti med sredstva prejetih posojil.

B) Standardi, ki še niso v veljavi in jih družba ni predčasno sprejela

- MSRP 17: Zavarovalne pogodbe**
Standard velja za letna obdobja, ki se začnejo 1. januarja 2021 ali kasneje, pri čemer je dovoljena zgodnja uporaba pod pogojem, da podjetje poroča tudi v skladu s standardom MSRP 15 Prihodki iz pogodb s kupci in standardom MSRP 9 Finančni instrumenti. Standard MSRP 17 Zavarovalne

pogodbe tako določa usmeritve za pripoznavanje, merjenje, predstavitev in razkrivanje zavarovalnih pogodb. Obenem zahteva standard uporabo podobnih načel pri pozavarovalnih pogodbah in investicijskih pogodbah z možno diskrecijsko udeležbo. Namen standarda je zagotoviti, da podjetja v predstavitve vključijo ustrezne informacije na način, ki zvesto odraža te pogodbe. Uporabnikom računovodskih izkazov ti podatki služijo za oceno učinka pogodb, ki spadajo v okvir standarda MSRP 17, na finančni položaj, finančno uspešnost in denarne tokove podjetja. Poslovodstvo je ocenilo vpliv standarda na računovodske izkaze družbe in meni, da dopolnitve ne bodo imele nikakršnega vpliva na računovodske izkaze.

- **Dopolnila MSRP 10 Konsolidirani računovodski izkazi in MRS 28 Naložbe v pridružena podjetja in skupne podvige: Prodaja ali prispevek sredstev med naložbenikom in njegovo pridruženo družbo ali skupnim podvigom**

Dopolnila obravnavajo znano neskladje med zahtevami standarda MSRP 10 in tistimi iz standarda MRS 28 pri obravnavanju prodaje ali prispevka sredstev med vlagateljem in njegovo pridruženo družbo ali skupnim podvigom. Glavna posledica dopolnil je, da mora podjetje celoten znesek dobička ali izgube pripoznati v primeru, da transakcija vključuje poslovanje (ne glede na to, ali se nahaja v hčerinski družbi ali ne). V primeru transakcij s sredstvi, ki jih podjetje ne uporablja pri poslovanju, podjetje pripozna le del dobička ali izgube tudi v primeru, da se sredstva nahajajo v hčerinski družbi. Odbor za mednarodne računovodske standarde je datum začetka veljavnosti standarda odložil za nedoločen čas, v pričakovanju ugotovitev projekta raziskave obračunavanja sredstev po kapitalski metodi. Dopolnil standarda še ni odobrila Evropska unija. Poslovodstvo meni, da dopolnitve ne bodo imele nikakršnega vpliva na računovodske izkaze.

- **Temeljni okvir standardov MSRP**

Upravni odbor za mednarodne računovodske standarde (UOMRS) je 29. marca 2018 objavil prenovo temeljnega okvira standardov pri računovodskem poročanju. Temeljni okvir določa celovit niz konceptov pri finančnem poročanju, določanju standardov, navodil za pripravljavce doslednih računovodskih usmeritev in za lažje razumevanje ter interpretacijo standardov. UOMRS je objavil tudi ločen spremni dokument "Spremembe sklicev na temeljni okvir standardov MSRP", ki je predstavitev dopolnil zadevnih standardov in služi za namen posodobitve sklicev na prenovljen temeljni okvir. Cilj odbora je nuditi podporo pri prehodu na prenovljen temeljni okvir podjetjem, ki svoje računovodske usmeritve sprejemajo na podlagi navodil temeljnega okvira v primeru, da določenih transakcij ne obravnava noben standard MSRP. Za pripravljavce, ki svoje računovodske usmeritve sprejemajo na podlagi temeljnega okvira, velja prenovljen temeljni okvir za letna obdobja, ki se začnejo 1. januarja 2020 ali kasneje.

- **MSRP 3: Poslovne združitve (dopolnila)**

UOMRS je objavil dopolnila pri opredelitvi poslovanja (dopolnila standarda MSRP 3), katerih namen je odpraviti negotovost pri določanju, ali gre za prevzem poslovanja ali skupine sredstev. Dopolnila veljajo za poslovne združitve, pri katerih je datum prevzema na dan prvega letnega obdobja poročanja z začetkom 1. januarja 2020 ali kasneje, in za prevzem sredstev ob začetku tega obdobja ali kasneje. Zgodnja uporaba dopolnil je dovoljena. Evropska unija še ni odobrila dopolnil standarda. Poslovodstvo je ocenilo vpliv dopolnil na računovodske izkaze družbe in meni, da dopolnitve ne bodo imele nikakršnega vpliva na računovodske izkaze.

- **MRS 1 Predstavljanje računovodskih izkazov in MRS 8 Računovodske usmeritve, spremembe računovodskih ocen in napake: Opredelitev izraza "pomembno" (dopolnila)**

Dopolnila veljajo za letna obdobja z začetkom 1. januarja 2020 ali kasneje. Zgodnja uporaba dopolnil je dovoljena. Dopolnila pojasnjujejo opredelitev izraza pomembno in način njegove uporabe. V skladu z novo opredelitvijo "so informacije pomembne, če se lahko upravičeno pričakuje, da bo njihova opustitev, napačna navedba ali prikrivanje, vplivala na splošne odločitve primarnih uporabnikov računovodskih izkazov, ki sprejemajo odločitve na podlagi računovodskih izkazov, ki zagotavljajo finančne informacije določenega podjetja". Poleg tega je Odbor jasneje obrazložil tudi pojasnila, ki spremljajo opredelitev. Dopolnila obenem zagotavljajo, da je opredelitev izraza "pomembno" usklajena z vsemi standardi MSRP. Evropska unija še ni odobrila dopolnil standarda. Poslovodstvo je ocenilo vpliv dopolnil na računovodske izkaze družbe in meni, da dopolnitve ne bodo imele bistvenega vpliva na računovodske izkaze.

Uporaba ocen in presoj

Poslovodska ocena med drugim vključuje določitev življenjske dobe in preostale vrednosti nepremičnin, naprav in opreme ter neopredmetenih dolgoročnih sredstev, popravke vrednosti zalog in terjatev, predpostavke, pomembne za aktuarski izračun v povezavi z določenimi zasluži zaposlenih in predpostavke, ki so vključene v izračun rezervacij za tožbe, ter predpostavke in ocene za slabitev dobrega imena. Ne glede na to, da poslovodstvo med pripravo predpostavk skrbno preuči vse dejavnike, ki na to lahko vplivajo, je mogoče, da se dejanske posledice poslovnih dogodkov razlikujejo od ocenjenih. Zato je treba pri računovodskih ocenah uporabiti presojo ter upoštevati morebitne spremembe poslovnega okolja, nove poslovne dogodke, dodatne informacije in izkušnje.

Podatki o pomembnih ocenah negotovosti in odločilnih presojah, ki jih je poslovodstvo pripravilo v procesu izvajanja računovodskih usmeritev in ki najbolj vplivajo na zneske v računovodskih izkazih, so podani v nadaljevanju.

Merjenje obvez za določene zasluzke (Pojasnilo 3.2.9)

V okviru obvez za določene zasluzke so evidentirane sedanje vrednosti pozaposlitvenih zasluzkov in jubilejne nagrade. Pripoznane so na osnovi aktuarskega izračuna, ki ga odobri poslovodstvo. Aktuarski izračun temelji na predpostavkah in ocenah, veljavnih med nastankom izračuna, ki se zaradi sprememb v prihodnje lahko razlikujejo od dejanskih predpostavk, ki bodo veljale takrat. To se nanaša predvsem na določitev diskontne stopnje, ocene fluktuacije zaposlenih, ocene smrtnosti in ocene rasti plač. Obveze za določene zasluzke so zaradi kompleksnosti aktuarskega izračuna in dolgoročnega značaja postavke občutljive za spremembe navedenih ocen.

Rezervacije za tožbe in pogojne obveznosti (Pojasnilo 3.2.9)

Rezervacija je pripoznana, ko ima družba zaradi preteklega dogodka pravne ali posredne obveze, ki jih je mogoče zanesljivo oceniti, in če je verjetno, da bo pri poravnavi obveze potreben odtok dejavnikov, ki omogočajo gospodarske koristi. Možne obveznosti v računovodskih izkazih niso pripoznane, ker bo njihov dejanski obstoj potrjen z nastopom ali nenastopom dogodkov šele v nenapovedljivi prihodnosti, na kar pa družba ne more vplivati. Poslovodstvo družbe redno preverja, ali je za poravnavo obveznosti mogoč verjeten odliv sredstev, ki omogočajo ekonomske koristi. Če postane verjeten, se možna obveznost prerazporedi tako, da se v računovodskih izkazih zanjo oblikuje rezervacija v trenutku, ko se spremeni stopnja verjetnosti.

Odloženi davki (Pojasnilo 3.2.4)

Z namenom izkazovanja ustreznega poslovnega izida v obdobju poročanja smo obračunali tudi odložene davke. Te izkazujemo kot odložene terjatve za davek. Pri obračunavanju odloženih davkov smo uporabili metodo obveznosti po izkazu finančnega položaja. Knjižno vrednost sredstev in obveznosti smo primerjali z njihovo davčno vrednostjo, razliko med obema vrednostima pa opredelili kot stalno ali začasno razliko. Začasne razlike smo razdelili na obdavčljive in odbitne. Obdavčljive začasne razlike so nam povečale obdavčljive zneske in odložene davčne obveznosti. Odbitne začasne razlike pa so nam zmanjšale obdavčljive zneske in povečale odložene davčne terjatve.

Odložene terjatve za davek in odložene obveznosti za davek se pobotajo, če obstaja zakonska pravica pobotati odmerjene terjatve za davek in odmerjene obveznosti za davek od dohodka ter so odloženi davki vezani na isto obdavčljivo pravno osebo in isti davčni organ.

Oslabitev - Sprejem standarda MSRP 9 je spremenil računovodsko obravnavo izgub zaradi oslabitve finančnih sredstev, in sicer je prejšnji pristop po računovodskem standardu MRS 39 zamenjal pristop pričakovanih kreditnih izgub (ECL). Standard MSRP 9 zahteva od družbe pripoznanje popravka vrednosti pričakovanih kreditnih izgub za vse dolžniške instrumente, ki niso vrednoteni po pošteni vrednosti skozi poslovni izid in za sredstva iz pogodb. Po sprejetju standarda MSRP 9 družba ni pripoznala dodatnih oslabitev terjatev iz poslovanja.

Družba se je pri sprejemu standarda MSRP 15 odločila za uporabo prilagojenega pristopa z začetkom uporabe na dan 1. januarja 2018. Po tej metodi lahko podjetje standard uporabi za vse pogodbe, ki obstajajo na datum prve uporabe standarda ali samo za tiste, ki na ta dan še niso zaključene. Družba se je odločila, da bo s 1. januarjem 2018 določila standarda uporabila za obračun vseh pogodb. Poslovodstvo je opravilo analizo sklenjenih pogodb s kupci z vidika prisotnosti večjih izvršitvenih obvez in vpeljava novega MSRP 15 z dnem 1. 1. 2018, ni vplivala na njen kapital. Glede na naravo poslovanja in vrsto prihodkov podjetja, se čas pripoznanja in merjenje prihodkov z uporabo novega standarda niso spremenili.

Ključne presoje

Družba računovodske izkaze za obravnavano in predhodno obdobje sestavlja skladno z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela Evropska unija (MSRP), zato je zaradi svoje specifične dejavnosti skrbno obravnavala Pojasnilo 12 – Dogovor o koncesiji storitev (v nadaljevanju: OPMSRP-12), ki ga je sprejel Odbor za pojasnjevanje mednarodnih standardov računovodskega poročanja (OPMSRP) in je sestavni del Uredbe Komisije (ES) št. 254/2009 z dne 25. marca 2009 o spremembi Uredbe (ES) št. 1126/2008 o sprejetju nekaterih mednarodnih računovodskih standardov v skladu z Uredbo (ES) št. 1606/2002 Evropskega parlamenta in Sveta glede Pojasnila 12 Odbora za pojasnjevanje mednarodnih standardov računovodskega poročanja (OPMSRP) (UL L št. 80, z dne 26. 3. 2009, str. 5) (v nadaljevanju: Uredba Komisije št. 254/2009/ES).

Pojasnilo 12 v poglavju Področje (odstavek 5) daje upravljavcem napotek in določa pogoje za sklenitev dogovora o koncesiji storitev javno v zasebno, če:

- dajalec koncesije nadzira ali ureja, katere storitve mora upravljavec opravljati z infrastrukturo, komu jih mora zagotavljati in po kakšni ceni;
- dajalec koncesije nadzira – prek lastništva, upravičenosti do koristi ali drugače – znaten preostali delež infrastrukture ob koncu obdobja dogovora.

Poslovodstvo družbe ugotavlja, da se osnovna sredstva v izkazih pripoznajo kot opredmetena osnovna sredstva, ker niso izpolnjeni pogoji za uporabo Uredbe Komisije št. 254/2009/ES, da bi se sredstva pripoznala po »modelu« finančnih sredstev ali neopredmetenih sredstev odvisno od dogovora o koncesiji storitev.

Tuje valute

Posli (transakcije in stanja), izraženi v tuji valuti, se preračunajo v evre (funkcijsko valuto družbe) po menjalnem tečaju na dan posla. Denarna sredstva in obveznosti, izražene v tuji valuti na datum poročanja, se preračunajo v evre po takrat veljavnem referenčnem tečaju ECB. Nedenarne postavke in obveznosti, katerih izvirna vrednost je izražena v tuji valuti, se pretvorijo v evre po menjalnem tečaju na datum poročanja. Nedenarne postavke in obveznosti, izražene v tuji valuti in vrednotene po pošteni vrednosti, se pretvorijo v evre po menjalnem tečaju na dan, ko je bila določena poštena vrednost. Tečajne razlike se pripoznajo v izkazu poslovnega izida, kar pa ne velja za razlike, ki nastanejo pri preračunu kapitalskih instrumentov, razvrščenih na razpolago za prodajo, ki se pripoznajo neposredno v vseobsegajočem donosu. Nedenarne postavke, ki so merjene po izvorni vrednosti v tuji valuti, se preračunajo v funkcijsko valuto po menjalnem tečaju, ki je veljal na dan transakcije.

Nepremičnine, naprave in oprema

Nepremičnine, naprave in oprema so izkazane po svoji nabavni vrednosti oziroma po nabavni vrednosti, zmanjšani za amortizacijski popravek vrednosti in izgubo, nabrano zaradi oslabitve. Nabavna vrednost zajema stroške, ki se neposredno pripisujejo nabavi sredstev.

Deli nepremičnin, naprav in opreme, ki imajo različne dobe koristnosti, se obračunavajo kot posamezna sredstva. Dobiček ali izgubo ob odsvojitvi nepremičnin, naprav in opreme se določi kot razliko med prihodki iz odsvojitve sredstva in njegovo knjigovodsko vrednostjo ter izkaže v izkazu poslovnega izida med drugimi poslovnimi prihodki oziroma med drugimi poslovnimi odhodki.

Stroški izposojanja

Stroški izposojanja, ki jih je mogoče pripisati neposredno nakupu, gradnji ali proizvodnji sredstva v pripravi, se usredstviijo kot del nabavne vrednosti zadevnega sredstva, v kolikor je dolgoročno prejeto posojilo prejeto izključno z namenom financiranja pridobitve osnovnega sredstva ter v kolikor je doba pridobivanja sredstva daljša od enega leta. Vsi drugi stroški izposojanja se pripoznajo v izkazu poslovnega izida v obdobju, ko so nastali.

Poznejši stroški

Družba v knjigovodski vrednosti nepremičnin, naprav in opreme ob nastanku pripoznava tudi stroške zamenjave posameznega dela tega sredstva, če je verjetno, da bodo prihodnje gospodarske koristi, povezane s sredstvom, pritekale v družbo, in če je nabavno vrednost mogoče zanesljivo izmeriti. Pripoznanje knjigovodske vrednosti zamenjanega dela se odpravi. Vsi drugi stroški so v poslovnem izidu ob nastanku pripoznani kot odhodki, takoj ko do njih pride.

Amortizacija

Amortizacija se obračuna po metodi enakomernega časovnega amortiziranja ob upoštevanju ocenjene dobe koristnosti vsakega posameznega sredstva oziroma njegovih sestavnih delov. Zemljišča in sredstva v pridobivanju se ne amortizirajo.

Ocenjene dobe koristnosti so naslednje (za tekoče in predhodno obdobje):

- za gradbene objekte od 5,0 % do 2,5 %
- za sisteme in naprave od 14,3 % do 6,7 %
- za programsko opremo od 33,3 % do 12,5 %
- za radarske sisteme 6,7 %
- za računalnike in računalniško opremo od 33,3 % do 10,0 %
- za osebne avtomobile od 25,0 % do 10,0 %
- za drugo opremo od 25,0 % do 10,0 %.

Neopredmetena sredstva

Neopredmetena sredstva, ki jih je pridobila družba in katerih dobe koristnosti so omejene, so izkazana po nabavni vrednosti, zmanjšani za amortizacijski popravek vrednosti in za izgube, nabrane zaradi oslabitve.

Poznejši stroški

Poznejši stroški v povezavi z neopredmetenimi sredstvi so usredstveni le v primerih, ko povečujejo prihodnje gospodarske koristi, ki izhajajo iz sredstva, na katerega se izdatki nanašajo. Vsi drugi stroški so v poslovnem izidu pripoznani kot odhodki, takoj ko do njih pride.

Amortizacija

Amortizacija se obračuna po metodi enakomernega časovnega amortiziranja ob upoštevanju dobe koristnosti neopredmetenih sredstev in se začne, ko je sredstvo na razpolago za uporabo. Ocenjene dobe koristnosti za programsko opremo, licence in druge pravice so od 2 do 10 let (za tekoče in predhodno obdobje).

Zaloge

V izkazu finančnega položaja se zaloge vrednotijo po nabavni ceni. Vrednotene so po nabavni vrednosti ali čisti iztržljivi vrednosti, in sicer po manjši od obeh. Vrednost zalog obsega nabavno vrednost in druge stroške, ki se pojavljajo pri spravljanju zalog na njihovo zdajšnje mesto in v njihovo zdajšnje stanje. Družba uporablja metodo slabitve vrednosti zalog, in sicer 5 % nabavne vrednosti zalog brez gibanja dlje kot eno leto na koncu vsakega obračunskega obdobja. Stroški nabave obsegajo kupno ceno, carino in druge dajatve, prevozne stroške, stroške pretovarjanja in druge stroške, ki jih je mogoče pripisati neposredno pridobljeni postavki zalog. Čista iztržljiva vrednost je ocenjena prodajna cena pri normalnem poslovanju, zmanjšana za stroške prodaje.

Oslabitev sredstev

Finančni instrumenti

Začetno pripoznanje in merjenje

Po prvotnem pripoznanju družba razvrsti finančna sredstva v skupino sredstev po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa in pošteni vrednosti skozi poslovni izid. Ob začetnem pripoznanju je razvrstitev finančnih sredstev odvisna od značilnosti pogodbenega denarnega toka finančnega sredstva in poslovnega modela družbe za upravljanje z njim. Z izjemo terjatev iz poslovanja, ki ne vsebujejo pomembne sestavine financiranja, ali za katere je družba uporabila praktično rešitev, ob prvotnem pripoznanju družba izmeri finančno sredstvo po pošteni vrednosti, ki je (v primeru finančnega sredstva, ki ni pripoznano po pošteni vrednosti prek poslovnega izida) povečana za stroške transakcije. Terjatve iz poslovanj, ki ne vsebujejo pomembne sestavine financiranja, ali za katere je družba uporabila praktično rešitev, se merijo po transakcijski ceni, ki je določena v skladu z določili standarda MSRP 15. Za razvrstitev in merjenje finančnega sredstva po odplačni vrednosti ali pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa, mora finančno sredstvo ustvarjati denarne tokove, ki vsebujejo »izključno plačila glavnice in obresti (SPPI)« od neporavnane zneska glavnice. Tako imenovani test SPPI mora podjetje opraviti za vsak posamezen finančni instrument.

Naknadno merjenje

Po prvotnem merjenju so finančna sredstva razvrščena v štiri kategorije:

- finančna sredstva po odplačni vrednosti (dolžniški instrumenti),
- finančna sredstva po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa z recikliranjem kumulativnih dobičkov in izgub (dolžniški instrumenti),
- finančna sredstva po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa brez recikliranja kumulativnih dobičkov in izgub ob odpravi pripoznanja (kapitalski instrumenti),
- finančna sredstva po pošteni vrednosti prek poslovnega izida.

Finančna sredstva po odplačni vrednosti (dolžniški instrumenti)

Ta kategorija finančnih sredstev je najpomembnejša za družbo. Družba meri finančna sredstva po odplačni vrednosti, če sta izpolnjena oba naslednja pogoja:

- družba ima finančno sredstvo v posesti v okviru poslovnega modela, s ciljem posedovanja finančnih sredstev za namen zbiranja pogodbenih denarnih tokov in
- pogodbeni pogoji finančnega sredstva določajo, da družba pripozna denarne tokove iz naslova finančnih sredstev, ki so izključno plačila glavnice in obresti od neporavnane glavnice.

Finančna sredstva po odplačni vrednosti se po prvotnem pripoznanju merijo z uporabo metode efektivnih obresti (EIR), z obračunom morebitne izgube iz oslabitve. Dobički in izgube se pripoznajo v poslovnem izidu ob odpravi, spremembi ali oslabitvi teh sredstev.

Finančna sredstva, pripoznana po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa (kapitalski instrumenti)

Ob začetnem pripoznanju se družba lahko odloči za nepreklicno razvrstitev svojih naložb v skupino kapitalskih instrumentov po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa, če ti izpolnjujejo opredelitev kapitala iz računovodskega standarda MRS 32 Finančni instrumenti in jih ne poseduje za namen trgovanja. Razvrstitev se določi po posameznem instrumentu.

Dobički in izgube iz naslova teh finančnih sredstev se nikoli ne prenesejo skozi poslovni izid. Dividende kot drugi prihodki v izkazu poslovnega izida ob vzpostavitvi pravice do plačila, razen če družba takšne prihodke koristi za poplačilo dela stroškov v zvezi s finančnim sredstvom pri čemer se ti dobički pripoznajo v drugem vseobsegajočem donosu. Lastniški instrumenti po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa niso predmet slabitve.

Odprava pripoznanja

Družba odpravi pripoznanje finančnega sredstva (ali, kadar je ustrezno del finančnega sredstva ali del skupine sorodnih finančnih sredstev) iz izkaza finančnega položaja družbe, če:

- so potekle pravice do prejema denarnih tokov iz naslova sredstva ali
- je družba svoje pravice do prejema denarnih tokov iz naslova sredstva prenesla ali prevzela obvezo, da v doglednem času v celoti poravna prejem denarnih tokov tretjim osebam v okviru "prehodne" ureditve in (a) je družba prenesla vsa tveganja in koristi iz naslova sredstva ali (b) ni niti prenesla niti ohranila večine tveganj in koristi iz naslova sredstva, temveč je prenesla obvladovanje le tega.

Ob prenosu svoje pravice do prejema denarnih tokov iz naslova sredstva ali ob sprejemu prehodne ureditve, družba oceni če in v kolikšni meri je ohranila tveganja in koristi iz naslova lastništva. Če družba ni niti prenesla niti ohranila večine tveganj in koristi iz naslova sredstva in ni prenesla obvladovanja sredstva, potem nadaljuje s pripoznanjem prenesenega sredstva v obsegu svoje neprekinjene udeležbe v sredstvu. V tem primeru mora družba pripoznati tudi s tem povezano obvezo. Preneseno sredstvo in z njim povezana obveza se merita z uporabo metode, ki odraža pravice in obveznosti, ki jih je družba ohranila.

Oslabitev finančnih sredstev

Družba pripozna popravek vrednosti za pričakovane kreditne izgube (ECL) za vse dolžniške instrumente, ki niso izkazani po pošteni vrednosti prek poslovnega izida. Pričakovane kreditne izgube predstavljajo razliko med pogodbenimi denarnimi tokovi, ki so zapadli po pogodbi, in vsemi denarnimi tokovi, za katere družba pričakuje, da jih bo prejela, diskontirani na približek prvotne efektivne obrestne mere. Pričakovani denarni tokovi vključujejo denarne tokove od prodaje sredstev zavarovanja ali drugih kreditnih povečanj, ki so sestavni del pogodbenih pogojev.

Za izračun pričakovanih kreditnih izgub pri terjatvah iz poslovanja in sredstvih iz pogodb, uporablja družba poenostavljen pristop. Glede na to ne spremlja sprememb v kreditnem tveganju, temveč na vsak datum poročanja pripozna popravek vrednosti za kreditne izgube skozi celotno življenjsko dobo pričakovanih kreditnih izgub.

Denar in denarni ustrezniki

Denar in denarni ustrezniki, ki jih sestavljajo knjižni denar na računih pri banki na odpoklic ter denar na poti, se izkazujejo po nominalni vrednosti.

Finančne obveznosti

Finančne obveznosti se ob začetnem pripoznanju razvrstijo med finančne obveznosti po pošteni vrednosti prek poslovnega izida, dana in prejeta posojila, obveznosti iz poslovanja ali v skupino izvedeni finančni instrumenti, ki so določeni kot instrumenti učinkovitega varovanja pred tveganjem.

Prejeta in dana posojila

Ta skupina je najpomembnejša postavka finančnih instrumentov družbe. Po začetnem pripoznanju se dana in prejeta posojila merijo po odplačni vrednosti z uporabo metode efektivne obrestne mere. Ob odpravi pripoznanja finančne obveznosti, se vsi dobički in izgube pripoznajo v poslovnem izidu in v okviru amortizacije efektivne obrestne mere. Odplačna vrednost se obračuna upoštevajoč morebitne popuste ali premije ob nakupu ter pristojbine ali stroške, ki so sestavni del efektivne obrestne mere. Amortizacija efektivne obrestne mere se v izkazu poslovnega izida izkaže v okviru stroškov financiranja. V to skupino običajno sodijo obrestovana dana in prejeta posojila.

Finančna sredstva in finančne obveznosti se pobotajo, pri čemer se neto razlika prikaže v izkazu finančnega položaja, če obstaja trenutno izvršljiva pravna pravica za pobotanje pripoznanih zneskov in če namerava družba izvesti poravnavo na neto osnovi s hkratnim unovčenjem sredstev in poravnavo obveznosti.

Med finančne obveznosti družba zajema prejeta posojila in poslovne obveznosti.

Glede na zapadlost so razvrščene med kratkoročne finančne obveznosti (zapadlost do 12 mesecev po datumu izkaza finančnega položaja) ali dolgoročne finančne obveznosti (zapadlost nad 12 mesecev po datumu izkaza finančnega položaja).

Poslovne obveznosti

Poslovne obveznosti so dobaviteljski krediti za kupljeno blago ali kupljene storitve, obveznosti do zaposlencev za opravljeno delo, obveznosti do financerjev v zvezi z obrestmi in podobnimi postavkami, obveznosti do države iz naslova davkov, tudi obračunanega davka na dodano vrednost, ter obveznosti v zvezi z razdelitvijo poslovnega izida.

Odprava pripoznanja

Pripoznanje finančne obveznosti se odpravi, ko je obveznost poravnana, preklicana ali preneha veljati. Kadar podjetje obstoječo finančno obveznost zamenja z drugo istega posojilodajalca pod bistveno drugačnimi pogoji ali se pogoji obstoječe obveznosti bistveno spremenijo, se taka zamenjava ali sprememba obravnava kot odprava pripoznanja prvotne obveznosti in pripoznanje nove obveznosti. Razlika v neodpisani vrednosti finančne obveznosti se pripozna v izkazu poslovnega izida.

Nefinančna sredstva

Družba ob vsakem datumu poročanja preveri knjigovodsko vrednost svojih nefinančnih sredstev, da ugotovi, ali so prisotni znaki oslabitve. Če takšni znaki obstajajo, se oceni nadomestljiva vrednost sredstva.

Oslabitev sredstva ali denar ustvarjajoče enote se pripozna, če njegova knjigovodska vrednost presega njegovo nadomestljivo vrednost. Slabitev se izkaže v izkazu poslovnega izida. Izguba, ki se pri denar ustvarjajoči enoti pripozna zaradi oslabitve, se razporedi na sredstva enote (skupine enot) in to sorazmerno s knjigovodsko vrednostjo vsakega sredstva v enoti.

Nadomestljiva vrednost sredstva ali denar ustvarjajoče enote je njena vrednost pri uporabi ali poštena vrednost, zmanjšana za stroške prodaje, in sicer tista od obeh, ki je večja. Pri določanju vrednosti sredstva pri uporabi se pričakovani prihodnji denarni tokovi diskontirajo na svojo sedanjo vrednost z uporabo diskontne mere pred obdavčitvijo, ki odraža sprotne tržne ocene časovne vrednosti denarja in tveganja, ki so značilna za sredstvo. Za potrebe preizkusa oslabitve se sredstva združijo v najmanjše denar ustvarjajoče enote, ki so najmanjše skupine sredstev, ki ustvarjajo finančne pritoke, v veliki meri neodvisne od finančnih pritokov iz drugih sredstev ali skupin sredstev.

Izgube zaradi oslabitve sredstev v preteklih obdobjih družba na datum poročanja ovrednoti in tako ugotovi, ali je prišlo do zmanjšanja izgube, ali pa ta celo ne obstaja več. Izguba zaradi oslabitve se odpravi, če je prišlo do spremembe ocen, na podlagi katerih družba določi nadomestljivo vrednost sredstva. Izguba zaradi oslabitve sredstva se odpravi do višine, do katere povečana knjigovodska vrednost sredstva ne preseže knjigovodske vrednosti, ki bi bila ugotovljena po odštetju amortizacijskega odpisa, če pri sredstvu v prejšnjih letih ne bi bila pripoznana izguba zaradi oslabitve.

Kratkoročni zasluži zaposlenih

Obveze za kratkoročne zasluži zaposlenih se merijo brez diskontiranja in se izkažejo med odhodki, ko je delo zaposlenega v povezavi z določenim kratkoročnim zaslužkom opravljeno.

Nekratkoročni zasluži zaposlenih

Rezervacije za pozaposlitvene zasluži in jubilejne nagrade

Družba je skladno z zakonskimi predpisi zavezana k izplačilu jubilejnih nagrad zaposlenim in pozaposlitvenih zaslužkov, za kar so oblikovane rezervacije. Druge pokojninske obveznosti ne obstajajo.

Rezervacije so oblikovane v vrednosti ocenjenih prihodnjih izplačil za pozaposlitvene zasluži in jubilejne nagrade, diskontirane na datum poročanja, za zaposlene v tistih državah, kjer obstaja zakonska obveza za izplačilo pozaposlitvenih zaslužkov in jubilejnih nagrad. V izračunu so upoštevani stroški pozaposlitvenih zaslužkov in strošek vseh pričakovanih jubilejnih nagrad do upokojitve. Pri izračunu je uporabljena metoda projicirane enote. V izkazu poslovnega izida se pripoznajo stroški dela in stroški obresti, preračun pozaposlitvenih zaslužkov oziroma nerealiziranih aktuarskih dobičkov ali izgub pa v drugem vseobsegajočem donosu kapitala, za jubilejne nagrade tudi v izkazu poslovnega izida. Predpostavke so pojasnjene v poglavju 3.2.9.

Rezervacije

Rezervacije se pripoznajo, če ima družba zaradi preteklega dogodka pravne ali posredne obveze, ki jih je mogoče zanesljivo oceniti, in če je verjetno, da bo pri poravnavi obveze potreben odtok dejavnikov, ki omogočajo gospodarske koristi. Družba določi rezervacije z diskontiranjem pričakovanih prihodnjih denarnih tokov po meri pred obdavčitvijo, ki odraža obstoječe ocene časovne vrednosti denarja, in po potrebi tveganja, ki so značilna za obveznost.

Prihodki od prodaje opravljenih storitev

Prihodki iz pogodb s kupci se pripoznajo ob prenosu storitev na kupca v znesku, ki odraža nadomestilo, za katerega družba meni, da bo upravičena v zameno za te storitve.

Zneski iz pogodb

Sredstva iz pogodb

Sredstva iz pogodb predstavljajo pravica do nadomestila v zameno za storitve, ki jih družba prenese na kupca. Če družba opravi prenos storitev na kupca preden kupec poravna nadomestilo ali pred zapadlostjo nadomestila v plačilo, se nadomestilo pripozna kot pogojna obveznost iz pogodbe. Družba nima sredstev iz pogodb.

Terjatve iz poslovanja

Terjatev predstavlja pravico družbe do brezpogojnega zneska nadomestila, tj. nadomestilo zapade v plačilo v določenem roku. Ostala določila so določena v nefinančnih instrumentih.

Obveznosti iz pogodb

Obveznosti iz pogodb predstavljajo obveznost prenosa storitev na kupca v zameno za nadomestilo, ki ga je družba prejela od kupca (ali ga je kupec dolžan poravnati). Če kupec nadomestilo poravna pred prenosom storitev na kupca, se obveznost iz pogodbe pripozna na dan poravnave ali na dan zapadlosti v plačilo (kar nastopi prej). Obveznosti iz pogodbe se pripoznajo kot prihodki, ko kupec in družba izpolnita svojo izvršitveno obvezo po pogodbi.

Državne podpore

Prihodki iz naslova državnih podpor se v začetku pripoznajo, ko obstaja sprejemljivo zagotovilo, da bo družba prihodke prejela in da bo izpolnila pogoje v povezavi z njimi. Prihodki, prejeti za kritje stroškov, se pripoznavajo dosledno kot prihodki v obdobjih, v katerih nastajajo zadevni stroški, ki naj bi jih ti prihodki nadomestili. S sredstvi povezani prihodki se v izkazu poslovnega izida pripoznavajo dosledno med drugimi prihodki iz poslovanja v dobi koristnosti posameznega sredstva.

Finančni prihodki in finančni odhodki

Finančni prihodki od obresti se pripoznajo ob njihovem nastanku z uporabo efektivne obrestne mere.

Finančni odhodki obsegajo stroške izposojanja in se v izkazu poslovnega izida pripoznajo po metodi efektivnih obresti, razen tistih, ki se pripišejo nepremičninam, napravam in opremi v gradnji ali pripravi.

Davek od dobička

Davek od dobička poslovnega leta vključuje odmerjeni in odloženi davek. Davek od dobička se izkaže v izkazu poslovnega izida, razen v delu, ki je povezan s postavkami, izkazanimi neposredno v izkazu vseobsegajočega donosa. Odmerjeni davek se obračuna od obdavčljivega dobička za poslovno leto po davčnih stopnjah, ki veljajo na datum poročanja, in od morebitne prilagoditve davčnih obveznosti v povezavi s preteklimi poslovnimi leti. Za leto 2019 je uporabljena davčna stopnja v višini 19 % (2018: 19 %).

Odložene terjatve za davek

Odložene terjatve za davek se pripozna v vrednosti verjetnega razpoložljivega prihodnjega obdavčljivega dobička, v breme katerega bo v prihodnje mogoče uporabiti odloženo terjatev. Odložene terjatve za davek se zmanjšajo za znesek, za katerega ni več verjetno, da bo zanj mogoče uveljaviti davčno olajšavo, povezano s sredstvom.

Pri izkazovanju odloženega davka se uporablja metoda obveznosti po izkazu finančnega položaja, pri čemer se upoštevajočasne razlike med knjigovodsko vrednostjo sredstev in obveznostmi za potrebe finančnega poročanja ter vrednostmi za potrebe davčnega poročanja. Pri tem so izvzete naslednječasne razlike: začetno pripoznanje sredstev ali obveznosti v poslu, kjer ne gre za poslovne združitve in ki ne vpliva niti na računovodski niti na obdavčljivi dobiček, in razlike v povezavi z naložbami v odvisne družbe in skupaj obvladovane družbe v tisti vrednosti, za katero obstaja verjetnost, da ne bo popravljena v predvidljivi prihodnosti. Prav tako se odloženi davek ne izkaže, ko gre za obdavčljivečasne razlike ob začetnem pripoznanju dobrega imena. Znesek odloženega davka temelji na pričakovanem načinu povračila oziroma poravnave knjigovodske vrednosti sredstev in obveznosti ob uporabi davčnih stopenj, veljavnih na datum poročanja. Odložene terjatve za davek in odložene obveznosti za davek se pobotajo, če obstaja zakonska pravica pobotati odmerjene terjatve za davek in odmerjene obveznosti za davek od dohodka ter so odloženi davki vezani na isto obdavčljivo pravno osebo in isti davčni organ. Za leto 2019 je družba uporabila davčno stopnjo v višini 19 %, prav tako za leto 2018.

3.2 POJASNILA K POSTAVKAM RAČUNOVODSKIH IZKAZOV

Vsa pojasnila se nanašajo na leto 2019, če ni drugače navedeno. Denarne enote v preglednicah so izkazane v evrih (EUR) brez centov.

3.2.1 Neopredmetena sredstva

Leto 2019

Vsebina	Premoženjske pravice	Druga neopredmetena sredstva	Skupaj
<i>Nabavna vrednost</i>			
Stanje 1. 1. 2019	1.816.622	481.340	2.297.962
Nove pridobitve	1.058.861	0	1.058.861
Odtujitve	-251.122	0	-251.122
Povečanje	0	5.823	5.823
Stanje 31. 12. 2019	2.624.361	487.163	3.111.524
<i>Nabrani popravek vrednosti</i>			
Stanje 1. 1. 2019	1.033.113	367.282	1.400.395
Amortizacija	329.023	43.649	372.672
Odtujitve	-251.122	0	-251.122
Stanje 31. 12. 2019	1.111.014	410.931	1.521.945
<i>Neodpisana vrednost</i>			
Stanje 1. 1. 2019	783.509	114.058	897.567
Stanje 31. 12. 2019	1.513.347	76.232	1.589.579

Med pomembne pridobitve premoženjskih pravic v letu 2019 sodi zaključek projekta vzpostavitve funkcionalnosti »Datalink« - podatkovnega prenosa komunikacije zemlja-zrak-zemlja in nadgradnja sistema za obdelavo podatkov o letih letal.

Delež v celoti odpisanih neopredmetenih sredstev glede na stanje nabavne vrednosti na dan 31. 12. 2019 znaša 30,23 %.

Leto 2018

Vsebina	Premoženjske pravice	Druga neopredmetena sredstva	Skupaj
<i>Nabavna vrednost</i>			
Stanje 1. 1. 2018	1.645.844	477.596	2.123.440
Nove pridobitve	170.778	0	170.778
Odtujitve	0	0	0
Povečanje	0	3.744	3.744
Stanje 31. 12. 2018	1.816.622	481.340	2.297.962
<i>Nabrani popravek vrednosti</i>			
Stanje 1. 1. 2019	781.515	310.966	1.092.481
Amortizacija	251.598	56.316	307.914
Odtujitve		0	0
Zmanjšanje	0	0	0
Stanje 31. 12. 2018	1.033.113	367.282	1.400.395
<i>Neodpisana vrednost</i>			
Stanje 1. 1. 2018	864.329	166.630	1.030.959
Stanje 31. 12. 2018	783.509	114.058	897.567

3.2.2 Opredmetena osnovna sredstva

Leto 2019

Vsebina	Zemljišča	Zgradbe	Zgradbe - stvarni vložek 2013	Zgradbe - dolgoročni najemi	Oprema	Oprema - dolgoročni najemi	Oprema v pridobivanju	Drobni inventar	Skupaj
Nabavna vrednost									
Stanje 1. 1. 2019	221.680	16.773.322	61.839	0	33.759.873	0	1.384.063	78.052	52.278.829
Nove pridobitve	0	0	0	3.056.085	1.766.196	106.394	645.276	5.578	5.579.529
Odtujitve	0	0	0	0	-435.657	0	0	-16.417	-452.074
Prenos v uporabo	0	0	0	0	0	0	-1.766.196	0	-1.766.196
Stanje 31. 12. 2019	221.680	16.773.322	61.839	3.056.085	35.090.412	106.394	263.143	67.213	55.640.088
Nabrani popravek vrednosti									
Stanje 1. 1. 2019	0	2.942.239	25.382	0	24.179.150	0	0	74.382	27.221.153
Amortizacija	0	510.712	2.013	246.920	2.641.180	22.800	0	4.731	3.428.356
Odtujitve	0	0	0	0	-427.471	0	0	-16.394	-443.865
Stanje 31. 12. 2019	0	3.452.951	27.395	246.920	26.392.859	22.800	0	62.719	30.205.644
Neodpisana vrednost									
Stanje 1. 1. 2019	221.680	13.831.083	36.457	0	9.580.723	0	1.384.063	3.670	25.057.676
Stanje 31. 12. 2019	221.680	13.320.371	34.444	2.809.165	8.697.553	83.594	263.143	4.494	25.434.444

Leto 2018

Vsebina	Zemljišča	Zgradbe	Zgradbe - stvarni vložek 2013	Zgradbe - dolgoročni najemi	Oprema	Oprema - dolgoročni najemi	Oprema v pridobivanju	Drobni inventar	Skupaj
Nabavna vrednost									
Stanje 1. 1. 2018	221.680	16.773.322	61.839	0	33.902.203	0	292.817	77.689	51.329.550
Nove pridobitve	0	0	0	0	547.210	0	1.226.256	2.287	1.775.753
Odtujitve	0	0	0	0	-689.539	0	0	-1.925	-691.464
Prenos v uporabo	0	0	0	0	0	0	-135.010	0	-135.010
Stanje 31. 12. 2018	221.680	16.773.322	61.839	0	33.759.874	0	1.384.063	78.051	52.278.829
Nabrani popravek vrednosti									
Stanje 1. 1. 2018	0	2.431.525	23.369	0	22.122.225	0	0	69.426	24.646.545
Amortizacija	0	510.714	2.013	0	2.689.218	0	0	6.737	3.208.682
Odtujitve	0	0	0	0	-632.292	0	0	-1.782	-634.074
Stanje 31. 12. 2018	0	2.942.239	25.382	0	24.179.151	0	0	74.381	27.221.153
Neodpisana vrednost									
Stanje 1. 1. 2018	221.680	14.341.797	38.470	0	11.779.978	0	292.817	8.263	26.683.005
Stanje 31. 12. 2018	221.680	13.831.083	36.457	0	9.580.723	0	1.384.063	3.670	25.057.676

Delež v celoti odpisanih opredmetenih osnovnih sredstev glede na stanje nabavne vrednosti na dan 31. 12. 2019 znaša 16,05 %.

Najpomembnejše pridobitve v letu 2019 so nadaljevanje že prej začelih investicij:

- projekt SLOWAM (nov, od radarskih sistemov neodvisen, nadzorni sistem WAM) v višini 569 tisoč EUR, projekt se nadaljuje tudi v letu 2020,
- nadgradnja FDPS (sistem za obdelavo podatkov o letih zrakoplovov) v višini 235 tisoč EUR, nadgradnja sistema se nadaljuje tudi v letu 2020,
- nadgradnja stolpnega simulatorja v višini 120 tisoč EUR.

Na dan 31. 12. 2019 niso obstajale obveze za nakup osnovnih sredstev.

Družba nima zastavljenih osnovnih sredstev ali sredstev, pridobljenih na osnovi finančnega najema.

Družba nima sredstev, ki se ne uporabljajo in bi bila določena kot nekratkoročna sredstva za prodajo.

3.2.3 Dolgoročne finančne naložbe

Evropska zakonodaja o enotnem evropskem nebu (SES) zahteva od držav članic Evropske unije ustanovitev funkcionalnih blokov zračnega prostora (Functional Airspace Blocks – FABs), med drugim funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki temeljijo na operativnih zahtevah in so določeni ne glede na državne meje, kjer je izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa in povezanih nalog zasnovano na delovanju in optimizaciji z namenom uvedbe okrepljenega sodelovanja med izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa v vsakem funkcionalnem bloku zračnega prostora. Da bi izpolnile to obveznost, so Avstrija, Bosna in Hercegovina, Češka, Hrvaška, Madžarska, Slovaška in Slovenija 5. maja 2011 na Brdu pri Kranju sklenile mednarodni sporazum – Sporazum o vzpostavitvi funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (»Sporazum FAB CE«), ki je začel veljati 20. marca 2012 (za Republiko Slovenijo 3. avgusta 2012), in ustanovile Funkcionalni blok zračnega prostora Srednje Evrope (»FAB CE«). Sočasno so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa teh držav sklenili Sporazum o sodelovanju izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa držav FAB CE (ANSP Sporazum o sodelovanju), 30. maja 2011 pa je bil sklenjen še Sporazum o sodelovanju nacionalnih nadzornih organov držav FAB CE.

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE, razen BHANSA, so skladno z odločitvijo odbora direktorjev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa (CEOC) in z namenom krepitve sodelovanja med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ter izpolnjevanja zahtev zakonodaje enotnega evropskega neba ustanovili skupno družbo FABCE, letalske storitve, d. o. o., s sedežem na Zgornjem Brniku, ki je bila 17. 11. 2014 vpisana v sodni register pri Okrožnem sodišču v Kranju. Družba ima v FABCE, letalske storitve, d. o. o., dolgoročno naložbo v višini 16.000 EUR, ki predstavlja 1/6 deleža novoustanovljene družbe. Naložba je pripoznana po nabavni vrednosti.

3.2.4 Odložene terjatve za davke

Terjatve za odložene davke je družba pripoznala na podlagi izračuna dolgoročnih rezervacij za jubilejne nagrade in pozaposlitvene zasluge ter rezervacij za neizkoriščen letni dopust.

Vsebina	31. 12. 2018	Povečanje	Zmanjšanje	31. 12. 2019
Za jubilejne nagrade	17.892	1.021	0	18.913
Za odpravnine ob upokojitvi	186.126	35.514	0	221.640
Za letni dopust	63.248	1.256	0	64.504
SKUPAJ	267.266	37.791	0	305.057

Učinki odloženih davkov v znesku 37.791 EUR so bili pripoznani v Izkazu poslovnega izida.

3.2.5 Zaloge

Družba ima na zalogi predvsem vitalne rezervne dele za radarske sisteme. Zaloge so ob začetnem pripoznavanju vrednotene po nabavni vrednosti. Družba uporablja metodo slabitve vrednosti zalog, in sicer 5 % nabavne vrednosti zalog brez gibanja dlje kot 1 leto na koncu vsakega obračunskega obdobja. Odpisi vrednosti zalog so razkriti v poglavju 3.2.20.

Vsebina	31. 12. 2018	Nabava	Poraba	Slabitev	31. 12. 2019
Rezervni deli	541.871	190.306	54.811	40.938	636.428
SKUPAJ	541.871	190.306	54.811	40.938	636.428

3.2.6 Kratkoročne poslovne terjatve

Vsebina	31. 12. 2019	Popravki	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Terjatve do kupcev v državi	171.895	9.381	162.514	190.594
Terjatve do kupcev v tujini	4.290.629	1.243.005	3.047.624	3.443.371
Terjatve do državnih inštitucij	351.331	0	351.331	162.915
Druge poslovne terjatve	538.855	0	538.855	426.573
SKUPAJ	5.352.710	1.252.386	4.100.324	4.223.453

Druge poslovne terjatve predstavljajo kratkoročno odložene stroške za plačano članarino organizaciji Eurocontrol.

Gibanje popravka vrednosti terjatev

Vsebina	2019	2018
Stanje 1. 1.	1.461.040	1.141.325
Oblikovanje popravkov vrednosti v letu (*prikaz v neto znesku)	443.984*	1.461.040
Izterjane odpisane terjatve (*prikaz v neto znesku)	652.638*	1.141.325
Dokončen odpis (izbris) terjatev	0	0
Stanje 31. 12.	1.252.386	1.461.040

Popravek vrednosti terjatev v znesku 1.252.386 EUR je oblikovan na osnovi priglasitve terjatev ob začetku stečajnega postopka družbe Adria Airways, d.o.o., v znesku 443.984 EUR, preostali del pa na osnovi poročila organizacije Eurocontrol (glej pojasnilo 3.2.20).

Tabela starostne strukture terjatev do kupcev

Vsebina	2019	2018
Nezapadle terjatve	1.264.792	220.813
Terjatve zapadle do 30 dni	1.931.205	3.354.352
Terjatve zapadle do 90 dni	472	4.425
Terjatve zapadle nad 90 dni	13.669	54.375
Skupaj	3.210.138	3.633.965

3.2.7 Denarna sredstva

Vsebina	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Nova Ljubljanska banka d. d.	24.942	35.589
SKB Banka d. d.	660	1.643
Banka Intesa Sanpaolo d. d.	5.827.337	3.268.111
Unicredit Banka Slovenija d. d.	976	976
Kratkoročni depozit na odpoklic	20.205	305.695
SKUPAJ	5.874.120	3.612.014

3.2.8 Kapital

Na podlagi tretjega odstavka 24. člena Akta o ustanovitvi direktor družbe predlaga uporabo bilančnega dobička. Nadzorni svet družbe skladno s 16. členom ter prvim odstavkom 30. člena Akta o ustanovitvi preveri predlog za uporabo bilančnega dobička, o uporabi bilančnega dobička pa odloča ustanovitelj na podlagi 11. člena Akta o ustanovitvi.

Družba je v letu 2019 ustvarila 4.585.114 EUR čistega dobička. Na podlagi tretjega odstavka 230. člena Zakona o gospodarskih družbah se 50 % zneska čistega dobička poslovnega leta 2019 uporabi za oblikovanje drugih rezerv iz dobička v višini 2.292.557 EUR, tako da čisti dobiček poslovnega leta 2019 po uporabi znaša 2.292.557 EUR (gl. tabelo Izkaz gibanja kapitala za leto 2019). Na dan 31. 12. 2019 sestavljajo rezerve iz dobička zakonske rezerve v višini 552.571 EUR in druge rezerve iz dobička v višini 15.868.864 EUR, ki so namenjene izpolnjevanju tehnično-tehnoloških in operativnih zahtev in s tem povezanim potrebnim investicijskim vlaganjem v infrastrukturo za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa.

3.2.9 Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitev

Vsebina	Jubilejne nagrade in pozaposlitveni zasluški	Tožbe in odškodnine	Druge rezervacije	Druge pasivne časovne razmejitev	Skupaj
Stanje 1. 1. 2019	2.147.541	0	0	0	2.147.541
Oblikovanje	456.167	0	0	0	456.167
Poraba	-71.582	0	0	0	-71.582
Prenos na kratkoročni del	0	0	0	0	0
Stanje 31. 12. 2019	2.532.126	0	0	0	2.532.126

Na osnovi aktuarskega izračuna, ki ga je odobrilo poslovodstvo družbe, so bile pripoznane rezervacije za jubilejne nagrade in pozaposlitvene zasluške. Ustrezno temu so bile usklajene tudi terjatve za odložene davke.

Aktuarske metode

Merjenje sedanjih vrednosti obvez za dolgoročne zasluške zaposlenih (izračunavanje rezervacij) je izvedeno skladno z MRS 19, in sicer:

- Uporablja se aktuarska metoda - metoda predvidene pomembnosti enot (metoda obračunavanja zaslužkov sorazmerno z opravljenim delom ali kot metoda zaslužkov na leta službovanja v družbi), ki omogoča izdelavo zanesljive ocene končnih stroškov zaslužkov, ki so jih zaposleni dobili v zameno za svoje službovanje v tekočem in preteklih obdobjih.
- Zasluški se pripišejo tekočemu obdobju in preteklim obdobjem.
- Ocenjene so demografske (umrljivost in fluktuacija zaposlencev) in finančne (prihodnja povečanja plač) aktuarske predpostavke, ki bodo vplivale na stroške zaslužkov.
- Za ugotovitev sedanje vrednosti obveznosti za dolgoročne zasluške zaposlencev so končni stroški zaslužkov, ki so jih zaposleni dobili v zameno za svoje službovanje v družbi v tekočem in preteklih obdobjih, diskontirani.

Aktuarske predpostavke in primerljive vrednosti

V izračunu so se upoštevale aktuarske predpostavke, predstavljene v nadaljevanju.

Demografske predpostavke:

- Tablice smrtnosti:
 - Tablice smrtnosti prebivalstva Republike Slovenije iz leta 2007, ločene za moške in ženske, znižane za 10 % (aktivna populacija).
 - Skupno za zaposlene na dan 31. 12. 2019 to pomeni 0,4 % smrtnost za naslednje poslovno leto (glede na število zaposlenih).
 - Povprečna starost zaposlenih na dan 31. 12. 2019 znaša 45,6 let.
- Fluktuacija zaposlenih:
 - Fluktuacija zaposlenih zaradi odpovedi delovnega razmerja s strani delojemalca: linearno padajoča od 0,5 % pri 18 letih do 0,2 % pri 58 letih, nato konstantna 0,0 %. Skupno na število zaposlenih na dan 31. 12. 2019 to pomeni letno fluktuacijo 0,3 % za naslednje poslovno leto.
 - Fluktuacija zaposlenih zaradi večjega obsega odpovedi delovnega razmerja s strani delodajalca ni upoštevana.
- Upokojevanje:
 - Predvideni datum upokojitve za posameznega zaposlenega je izračunan na podlagi podatkov o spolu, datumu rojstva in doseženi skupni delovni dobi na dan 31. 12. 2019 v skladu s 27. členom Zakona o pokojninskem in invalidskem zavarovanju (ZPIZ-2) (Uradni list RS, št. 96/12, 39/13, 99/13 – ZSVarPre-C, 1010/13-ZIPRS1415, 44/14-ORZPIZ206, 85/14-ZUJF-B, 95/14 ZUJF-C, 90/15-ZIUPTD, 102/15, 23/17, 40/17, 65/17, 28/19 in 75/19) (upoštevajo se pogoji za pridobitev pravice do starostne pokojnine) in s 3. alineo prvega odstavka 28. člena (delo pred 18-tim letom). Hkrati se upošteva, da se ženske ne bodo upokojile pred 56. in moški pred 58. letom starosti, ne glede na skupno delovno dobo.
 - Ne glede na zgornjo alineo se je upošteval podatek o predvidenem datumu upokojitve, če je bil podan s strani družbe.

- Zgodnejše ali poznejše upokojevanje glede na predvideni datum upokojitve ni upoštevano. V primeru, da zaposlenemu pripada jubilejna nagrada v roku dveh mesecev po predvidenem datumu upokojitve, se oblikujejo rezervacije tudi za to jubilejno nagrado.

Finančne predpostavke

- Stopnje povečanja povprečnih plač in zneskov iz Uredbe o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja (Uradni list RS, št. 140/06, 76/08, 63/17 in 71/18) (v nadaljevanju: Uredba o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja) v Republiki Sloveniji:
 - Za leti 2020 in 2021 so upoštewane stopnje povečanja povprečnih plač v Republiki Sloveniji iz Jesenske napovedi gospodarskih gibanj 2019 (UMAR). Od leta 2022 naprej je predvideno, da se bodo povprečne plače v Republiki Sloveniji letno višale za 2,0 % inflacijo in za realno rast v višini 1,0 %. Predpostavlja se, da se zneski iz Uredbe o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja ne bodo povišali do 2021, kasneje se predvideva rast teh zneskov skladno z inflacijo.

Leto	Nominalna letna stopnja rasti povprečnih mesečnih plač v RS (v %)	Nominalna letna stopnja rasti zneskov iz Uredbe za jubilejne nagrade (v %)	Nominalna letna stopnja rasti zneskov iz Uredbe za odpravnine ob upokojitvi (v %)
2020	5,5	0,0	0,0
2021	5,5	0,0	0,0
2022	3,0	2,0	2,0

- Stopnje povečanja plač v družbi:
 - Predpostavlja se povečanje osnovnih plač v višini letne inflacije.

Leto	Nominalna letna stopnja rasti mesečnih plač v družbi zaradi inflacije in realne rasti (v %)
2020	2,0
2021	2,3
2022	2,0

- Upošteva se povečanje osnovnih bruto plač v družbi zaradi napredovanja: linearno padajoča od 2,0 % pri 15 letih do 0,5 % pri 45 letih, nato konstantna 0,5 % letno; skupno na število zaposlenih na dan 31. 12. 2019 to pomeni 0,6 % letno za naslednje poslovno leto.
- Upošteva se dodatek na skupno delovno dobo v višini 0,5 % od osnovne plače za vsako izpolnjeno leto skupne delovne dobe. Delavkam nad 25 let delovne dobe se dodatek za delovno dobo poveča za 0,3 % za vsako izpolnjeno leto delovne dobe nad 25 let.
- Diskontne stopnje (povprečna diskontna stopnja je 0,6 %):
 - Pri merjenju se uporablja krivulja donosnosti, ki odraža ocenjeni čas plačevanja zaslužkov.
 - Uporabljena krivulja donosnosti je objavljena na internetni strani <http://www.ecb.eu/stats/money/yc/html/index.en.html>, izračunana je za vse državne obveznice za države euro območja (spot rates) na dan 30. 12. 2019. Od leta 30 naprej je krivulja ekstrapolirana s pomočjo formule, ki odraža odnos med forward in spot stopnjami, pri čemer se uporablja forward stopnja za 30 let.
 - Krivulja donosnosti predstavlja zvezo med tržnimi donosi državnih obveznic v euro območju in preostankom časa do zapadlosti obveznosti, torej časovno strukturo obrestnih mer.

Analiza občutljivosti aktuarskih predpostavk

Skladno z MRS 19 je narejena naslednja analiza občutljivosti aktuarskih predpostavk in sicer donosnosti, rasti plač v Republiki Sloveniji in v družbi ter fluktuacije za zneske sedanje vrednosti obveznosti za jubilejne nagrade in odpravnine ob upokojitvi na dan 31. 12. 2019 in primerjalno na dan 31. 12. 2018. Posamezna analiza je pripravljena samo za spremembo ene predpostavke v višini spodaj prikazanih odstotnih točk, vse ostale predpostavke se pri tem pri posameznem testu ne spremenijo.

Aktuarska predpostavka	Sprememba v predpostavki * (za odstotne točke)	Sprememba v sedanjih vrednosti obveze za (v EUR)			
		Jubilejne nagrade na dan		Odpravnine ob upokojitvi na dan	
		31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Donosnost	+0,5	-8.877	-8.174	-157.616	-125.713
	-0,5	6.502	8.204	155.453	135.881
Rast plač	+0,5	9.360	8.676	168.916	132.803
	-0,5	-6.975	-6.490	-156.075	-125.544
Fluktuacija	+0,1	-1.841	-1.706	-32.988	-26.517
	-0,1	1.666	1.372	24.240	14.601

* Upošteva se, da je najnižja diskontna stopnja, rast plač in fluktuacija enaka 0 %.

3.2.10 Nekratkoročne finančne obveznosti

Vsebina	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Nekratkoročna posojila dobljena pri bankah v državi	575.000	2.625.000
Nekratkoročne obveznosti – najemi MSRP 16	2.139.496	0
SKUPAJ	2.714.496	2.625.000

Družba je imela odobrene tri dolgoročne kredite, in sicer dva dolgoročna kredita pri Banki Intesa Sanpaolo, d. d. in en dolgoročni kredit pri SKB Banki, d. d.:

- kredit odobren v znesku 3.231 tisoč EUR, kreditodajalec je Banka Intesa Sanpaolo, d. d., obrestna mera je 3 M EURIBOR + 0,315 odstotne točke letno. Kredit se vrača v trimesečnih obrokih, kredit je bil poplačan v februarju 2019;
- kredit odobren v znesku 11.500 tisoč EUR, kreditodajalec je Banka Intesa Sanpaolo, d. d., obrestna mera je 3 M EURIBOR + 1,90 odstotne točke letno. Kredit se vrača v trimesečnih obrokih, končni rok vračila je 1. 4. 2021;
- kredit odobren v znesku 6.000 tisoč EUR, kreditodajalec je SKB Banka, d. d., obrestna mera je 3 M EURIBOR + 0,9 odstotne točke letno. Kredit se vrača v trimesečnih obrokih, prvi obrok je zapadel v plačilo 1. 12. 2015, končni rok vračila je 1. 9. 2020.

V letu 2019 so zapadli v plačilo obroki v skupnem znesku 2.430.783 EUR, ki so izkazani v postavkah kratkoročnih obveznosti. Tako družba na dan 31. 12. 2019 iz naslova dolgoročnih finančnih obveznosti izkazuje dolg v znesku 575.000 EUR. Družba za prejem posojil ni zastavila nobenih lastnih nepremičnin ali drugega premoženja.

Vsebina	Glavnica na dan	Zapadlost po letih			
		31. 12. 2019	Leto 2020	Leto 2021	Leto 2022
Stanje glavnice bančnih posojil, njihova zapadlost po letih	2.625.000	2.050.000	575.000	0	0
Predvidene obresti	31.250	27.250	4.000	0	0
SKUPAJ	2.656.250	2.077.250	579.000	0	0

Družba je uporabila standard – MSRP 16 Najemi - ob pričetku njegove uveljavitve z dnem 1. 1. 2019. Obveznosti na dan 31. 12. 2019 znašajo 2.139.496 EUR. Obveznosti v znesku 255.400 EUR, ki zapadejo v letu 2020 so izkazane kot kratkoročne obveznosti.

Vsebina	Glavnica na dan	Zapadlost po letih			
		31. 12. 2019	do 1 leta	do 2 leti	do 3 leta
Stanje glavnice obveznosti za najeme po MSRP 16	1.766.131	255.400	255.400	255.400	999.931
Predvidene obresti	373.365	47.250	47.250	47.250	231.615
SKUPAJ	2.139.496	302.650	302.650	302.650	1.231.546

Gibanje finančnih obveznosti

Vsebina	2019	2018
Stanje 1.1.	2.625.000	5.055.783
Nove pridobitve zaradi kontrole nad družbo	0	0
Nove pripojitve zaradi pripojitev družbe	0	0
Prejemki pri izdanih obveznicah	0	0
Izdatki pri izdanih obveznicah	0	0
Prejemki pri prejetih posojilih	0	0
Prejemki pri najemih po MSRP 16	2.139.496	0
Izdatki za najeme po MSRP 16	0	0
Izdatki prejetih posojilih	-2.050.000	-2.430.783
Spremembe poštene vrednosti finančnih instrumentov	0	0
Spremembe obveznosti za obresti	0	0
Tečajne razlike	0	0
Stanje 31.12.	2.714.496	2.625.000

3.2.11 Kratkoročne finančne obveznosti

Vsebina	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Kratkoročna posojila, dobljena pri bankah v državi	2.050.000	2.430.783
Kratkoročne obveznosti – najemi MSRP 16	255.400	
SKUPAJ	2.305.400	2.430.783

Kot kratkoročno finančno obveznost družba izkazuje obveznosti iz naslova dolgoročnih kreditov za obroke, ki zapadejo v plačilo v letu 2020 v skupnem znesku 2.050.000 EUR in del dolgoročnih obveznosti za najeme po MSRP 16 v znesku 255.400, ki zapadejo v letu 2020 (gl. tudi pojasnilo 3.2.10).

3.2.12 Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev

Vsebina	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Obveznosti do dobaviteljev - doma	1.641.313	673.340
Obveznosti do dobaviteljev - tujina	704.853	672.607
SKUPAJ	2.346.166	1.345.947

Družba na dan 31. 12. 2019 ne izkazuje zapadlih obveznosti do dobaviteljev.

3.2.13 Druge kratkoročne poslovne obveznosti

Vsebina	31. 12. 2019	31. 12. 2018
Obveznosti do zaposlencev	1.242.847	1.297.308
Obveznosti do državnih inštitucij	1.224.507	1.394.489
Ostale poslovne obveznosti	16.098	32.042
SKUPAJ	2.483.452	2.723.839

3.2.14 Obveznosti za davek od dohodkov pravnih oseb

Obveznost za davek od dohodkov pravnih oseb na dan 31. 12. 2019 znaša 68.985 EUR ob upoštevanju že plačanih predhodnih akontacij v obravnavanem obdobju in akontacije za mesec december 2019 z zapadlostjo v januarju 2020.

3.2.15 Druge kratkoročne obveznosti

Vsebina	1. 1. 2019	Oblikovanje	Poraba	31. 12. 2019
Neizkoriščen letni dopust	625.629	61.693	8.334	678.988
Vkalkulirana nagrada direktorju	40.906	37.602	25.016	53.492
Kratkoročno odloženi prihodki	504.602		468.752	35.850
SKUPAJ	1.171.137	99.295	502.102	768.330

3.2.16 Prihodki od prodaje iz pogodb

Vsebina	2019	2018
Prihodki od prodaje iz pogodb v Republiki Sloveniji	992.943	952.302
Prihodki od prodaje iz pogodb v EU	331.380	55.482
Prihodki od prodaje iz pogodb v tujini	1.380	1.450
Prihodki od prodaje iz pogodb - preletne pristojbine	37.119.930	34.958.207
Prihodki od prodaje iz pogodb - terminalne pristojbine	3.371.984	3.555.109
SKUPAJ	41.817.617	39.522.550

Glede na uporabo MSRP za priznavanje presežnih prihodkov zaradi učinka usklajevalnega mehanizma na bodoče prihodke v skladu z uredbami Evropske unije je potrebno brati pojasnilo v točki 3.2.26.

3.2.17 Drugi poslovni prihodki

Vsebina	2019	2018
Subvencije EU	232.190	186.965
Prihodki od odprave rezervacij	0	2.561
Drugi prihodki povezani s poslovnimi učinki	673.244	310.939
SKUPAJ	905.434	500.465

3.2.18 Stroški materiala in storitev

Stroški materiala

Vsebina	2019	2018
Stroški pomožnega materiala	54.811	6.720
Stroški energije	267.806	239.281
Stroški nadomestnih delov in materiala za vzdrževanje	153.419	118.412
Odpis drobnega inventarja – življenjska doba do enega leta	281	3.134
Stroški pisarniškega materiala in strokovne literature	50.494	39.581
Drugi stroški materiala	29.737	24.007
SKUPAJ	556.548	431.135

Stroški storitev

Vsebina	2019	2018
Stroški prevoznih storitev	1.822	2.489
Stroški interneta in telefonije	457.697	436.171
Stroški storitev v zvezi z vzdrževanjem	992.730	888.600
Najemnine izven obsega MSRP – 16	248.253	385.553
Povračila stroškov zaposlencem v zvezi z delom	411.111	398.904
Stroški plačilnega prometa	19.556	13.699
Stroški zavarovalnih premij	166.699	146.546
Stroški intelektualnih in osebnih storitev	315.599	349.272
Stroški sejmov, reklame in reprezentance	74.023	80.999
Stroški podjemnih pogodb, avtorskih pogodb in študentskega servisa	57.068	69.093
Stroški sejnin nadzornega sveta in sveta delavcev	93.137	77.945
Stroški letalske meteorologije – v preletu	1.521.053	1.400.887
Stroški letalske meteorologije – v terminalu	453.615	503.531
Stroški Agencije za civilno letalstvo - v preletu	796.165	682.371
Stroški Agencije za civilno letalstvo – v terminalu	91.455	100.513
Drugi stroški storitev	1.000.767	914.629
SKUPAJ	6.700.750	6.451.202

3.2.19 Stroški dela

Vsebina	2019	2018
Plače zaposlencev	18.328.667	17.803.061
Stroški dodatnega pokojninskega zavarovanja zaposlencev	616.919	602.238
Drugi stroški pokojninskih zavarovanj	1.625.079	1.615.179
Stroški drugih socialnih zavarovanj	1.337.045	1.255.889
Beneficirana delovna doba	895.583	862.153
Stroški prehrane in prevoza zaposlenih	746.315	751.014
Regres za letni dopust	385.026	252.175
Odpravnine	168.687	123.545
Jubilejne nagrade in druge nagrade zaposlencem	23.341	14.165
SKUPAJ	24.126.662	23.279.419

Povprečno število zaposlenih izračunano iz ur v letu 2019 je bilo 223,96.

Struktura zaposlenih

Povprečno število zaposlenih v letu 2019	
Skupina delovnih mest na področju kontrole zračnega prometa, ki zahtevajo dovoljenje za delo oz. licenco – licencirano osebje	
• skupina delovnih mest služb zračnega prometa – kontrolorji zračnega prometa	108
• skupina delovnih mest služb zračnega prometa – operaterji (FDT+FIS)	16
• skupina delovnih mest službe letalskih telekomunikacij	36
• skupina delovnih mest služb letalskih informacij	23
Skupaj licencirano osebje:	183
Ne licencirano osebje	45
Skupaj vsi zaposleni	228

3.2.20 Odpisi vrednosti

Vsebina	2019	2018
Amortizacija neopredmetenih sredstev	329.023	251.598
Amortizacija zgradb	512.726	512.726
Amortizacija zgradb - MSRP 16	246.920	0
Amortizacija opreme	2.641.161	2.688.409
Amortizacija opreme - MSRP 16	22.800	0
Amortizacija drobnega inventarja	4.730	6.736
SKUPAJ	3.757.360	3.459.469

Vsebina	2019	2018
Izguba pri izločitvi osnovnih sredstev	8.210	48.051
Slabitev terjatev	443.984	564.396
Slabitev zalog	40.938	35.031
SKUPAJ	493.132	647.478

Slabitev terjatev v znesku 443.984 je pripoznana na osnovi začetka stečajnega postopka in prijave terjatev v postopku do dolžnika Adria Airways, d. o. o. Terjatve družbe znašajo 9.380 EUR, preostali del v znesku 434.603 EUR pa je družba slabila na osnovi podatkov organizacije Eurocontrol (glej pojasnilo 3.2.6).

3.2.21 Drugi poslovni odhodki

Vsebina	2019	2018
Članarine in drugi poslovni odhodki	1.580.201	1.590.174
Stroški donatorstva in humanitarne pomoči	15.450	40.100
Davčno nepriznani odhodki	0	872
SKUPAJ	1.595.651	1.631.146

Plačana članarina organizaciji Eurocontrol v obravnavanem obdobju znaša 1.527.729 EUR (2018: 1.547.688 EUR).

3.2.22 Finančni odhodki

Vsebina	2019	2018
Obresti za prejeta posojila	48.674	70.080
Finančne obveznosti po MSRP 16	47.434	0
Stroški obresti za jubilejne nagrade - aktuarski izračun	3.031	3.074
Stroški obresti za odpravnine ob upokojitvi - aktuarski izračun	40.620	39.229
Odhodki iz poslovnih obveznosti	705	517
SKUPAJ	140.464	112.900

3.2.23 Davčni obračun – davek od dohodka pravnih oseb

Vsebina	2019	2018
PRIHODKI, ugotovljeni po računovodskih predpisih	42.723.107,76	40.393.993,46
Izvem prihodkov iz odprave oslabitev, če se predhodna oslabitev ni upoštevala	-530.969,81	0,00
ODHODKI, ugotovljeni po računovodskih predpisih	-37.370.568,28	-36.383.263,30
Zmanjšanje odhodkov od prevrednotenja terjatev - 21. člen ZDDPO-2	434.984,32	530.969,81
Nepriznani odhodki za obresti od nepravočasno plačanih davkov ali drugih dajatev	447,59	81,93
Nepriznani odhodki za donacije	15.450,00	40.100,00
Nepriznani odhodki za zagotavljanje bonitet in drugih izplačil v zvezi z zaposlitvijo, če niso obdavčeni po zakonu o dohodnini	616.919,43	602.238,14
Drugi odhodki, ki se ne priznajo v skladu z 29. členom ZDDPO-2	0,00	872,01
Nepriznani odhodki v višini 50 odstotkov stroškov reprezentance	35.661,51	37.038,45
Nepriznani odhodki v višini 50 odstotkov stroškov nadzornega sveta oz. drugega organa, ki opravlja zgolj funkcijo nadzora	46.568,41	38.972,61
Znesek izkoriščene davčne olajšave za investiranje zaradi prodaje ali odtujitve sredstva pred predpisanim rokom	2.844,98	0,00
Olajšave za investiranje po 55 a. členu ZDDPO-2	-1.104.286,72	-261.700,28
Olajšava za prostovoljno dodatno pokojninsko zavarovanje	-616.727,66	-602.238,14
Olajšava za donacije – izplačila za humanitarne, invalidske, socialno varstvene, dobrotelne, znanstvene, vzgojno izobraževalne, zdravstvene, športne, kulturne, ekološke in religiozne namene	-15.450,00	-40.100,00
OSNOVA ZA DAVEK	4.237.981,53	4.356.964,69
DAVEK - 19%	805.216,49	827.823,29

Prilagoditev na efektivno davčno stopnjo

Vsebina	2019	2018
Odmerjen davek	805.216	827.823
Odloženi davki	-37.791	-22.061
Davek iz dobička skupaj	767.425	805.762
Dobiček pred obdavčitvijo	5.352.539	4.010.730
Davek od dobička 19%	1.016.983	762.039
Neobdavčeni prihodki in povečanje odhodkov	0	0
Neobdavčene prejete dividende	0	0
Davek od davčnih olajšav	-329.928	-171.767
Davek od nepriznanih odhodkov	196.985	215.491
Davek od nepriznanih odhodkov v zvezi s slabitvijo naložb	0	0
Davek od drugih zmanjšanj davčne osnove	0	0
Skupaj davek od dobička	884.040	805.762
Efektivna davčna stopnja	16,52%	20,09%

3.2.24 Poštena vrednost

Poslovodstvo ocenjuje, da poštene vrednosti finančnih sredstev in finančnih obveznosti bistveno ne odstopajo od knjigovodskih.

Določanje poštene vrednosti

Pošteno vrednost poslovnih in drugih terjatev se določi kot sedanjo vrednost prihodnjih denarnih tokov, z uporabo tržne obrestne mere.

Pošteno vrednost neizvedenih finančnih obveznosti se določi na podlagi sedanje vrednosti prihodnjih izplačil glavnice in obresti, diskontiranih na dan poročanja, z uporabo tržne obrestne mere.

Hierarhija poštene vrednosti

2019	Vrednotenje po poštenu vrednosti			
	Knjigovodska vrednost na dan 31. 12. 2019	Neposredna vrednost na borznih trgih (1. kategorija)	Vrednost določena na podlagi primerljivih tržnih podatkov (2. kategorija)	Vrednosti ni mogoče pridobiti iz tržnih podatkov (3. kategorija)
Sredstva merjena po poštenu vrednosti	0	0	0	0
Sredstva katerih poštena vrednost je razkrita	3.210.137	0	0	3.210.137
Poslovne terjatve	3.210.137	0	0	3.210.137
Skupaj poštena vrednost sredstev	3.210.137	0	0	3.210.137
Obveznosti merjene po poštenu vrednosti	0	0	0	0
Poslovne obveznosti – kratkoročne in nekratkoročne	2.346.166	0	0	2.346.166
Finančne obveznosti - kratkoročne in nekratkoročne po MSRP 16	2.394.896	0	0	0
Prejeta posojila	2.625.000	0	0	2.625.000
Obveznosti, katerih poštena vrednost je razkrita, skupaj	7.366.062	0	0	7.366.062
Skupaj poštena vrednost obveznosti	7.366.062	0	0	7.366.062

2018	Vrednotenje po poštenu vrednosti			
	Knjigovodska vrednost na dan 31. 12. 2018	Neposredna vrednost na borznih trgih (1. kategorija)	Vrednost določena na podlagi primerljivih tržnih podatkov (2. kategorija)	Vrednosti ni mogoče pridobiti iz tržnih podatkov (3. kategorija)
Sredstva, merjena po poštenu vrednosti	0	0	0	0
Sredstva, katerih poštena vrednost je razkrita	3.641.070	0	0	3.641.070
Poslovne terjatve	3.641.070	0	0	3.641.070
Skupaj poštena vrednost sredstev	3.641.070	0	0	3.641.070
Obveznosti, merjene po poštenu vrednosti	0	0	0	0
Poslovne obveznosti – kratkoročne in nekratkoročne	1.345.947	0	0	1.345.947
Prejeta posojila	5.055.783	0	0	5.055.783
Obveznosti, katerih poštena vrednost je razkrita, skupaj	6.401.730	0	0	6.401.730
Skupaj poštena vrednost obveznosti	6.401.730	0	0	6.401.730

	2019		2018	
	Knjigovodska vrednost	Poštena vrednost	Knjigovodska vrednost	Poštena vrednost
Neizpeljana finančna sredstva po pošteni vrednosti				
Finančna sredstva po pošteni vrednosti preko drugega vseobsegajočega donosa	0	0	0	0
Neizpeljana sredstva po odplačni vrednosti				
Finančne terjatve (brez izpeljanih finančnih instrumentov)	0	0	0	0
Poslovne terjatve (brez terjatev do države)	3.748.993	3.748.993	4.060.538	4.060.538
Denar in denarni ustrezniki	5.874.120	5.874.120	3.612.014	3.612.014
Skupaj neizpeljana finančna sredstva	9.623.113	9.623.113	7.672.552	7.672.552
Neizpeljane finančne obveznosti po odplačni vrednosti				
Bančna posojila in druge finančne obveznosti	-2.625.000	-2.625.000	-5.055.783	-5.055.783
Obveznosti iz najemov	-2.139.496	-2.139.496	0	0
Poslovne obveznosti (brez drugih dolgoročnih obveznosti in brez kratkoročnih obveznosti do države, zaposlenih ter iz naslova predujmov)	-2.346.166	-2.346.166	-1.345.947	-1.345.947
Skupaj neizpeljane finančne obveznosti	-7.110.662	-7.110.662	-6.401.730	-6.401.730

3.2.25 Uporaba MSRP za pripoznavanje presežnih prihodkov zaradi učinka usklajevalnega mehanizma na bodoče prihodke v skladu z uredbami Evropske unije

Zaradi načina določanja višine pristojbine v posameznem letu, ki je odvisna, med drugim, od števila planiranih preletov ter priletov/odletov in planirane inflacije oz. realiziranih preletov ter priletov/odletov in dejanske inflacije – t. i. usklajevalni mehanizem, se družba v posameznem letu sooča z razliko v višini prihodkov (presežek ali primanjkljaj). Razlika iz posameznega leta (n) se namreč upošteva v določitvi cene čez dve leti (n + 2). V primeru poslovanja v letih 2018 in 2019 ta razlika pomembno vpliva na tekoči poslovni izid družbe kot tudi na poslovni izid čez dve leti, zato je družba preverila, ali bi bilo pravilno oblikovati dolgoročne rezervacije oziroma regulatorne obveznosti iz tega naslova.

MRS 37 ne dopušča pripoznanja rezervacij ali odloženih presežnih prihodkov iz naslova t. i. regulatornih obveznosti. Ključni razlogi (glede na trenutno veljavne standarde) so v tem, da je znižanje prihodnje cene v letu (n + 2) zaradi previsoke cene kot posledica večjega števila preletov ter priletov/odletov in nižje inflacije kot planirane in na kateri temelji cena za tekoče leto, odvisno od prihodnjih dogodkov, kot so:

- Izvedba storitev v prihodnosti ('future rendering of services');
- Prihodnjega števila preletov ter priletov/odletov ('future volumes of output');
- Nadaljevanja obstoječe regulacije cene ('the continuation of regulation').

Posledično regulatorne obveznosti (odloženi presežni prihodki) ne izpolnjujejo kriterija definicije obveznosti po MSRP, ki zahteva obstoj trenutne obveznosti brez pogojnih bodočih dogodkov, zato družba dolgoročne rezervacije oziroma regulatorne obveznosti iz tega naslova ne more oblikovati.

3.2.26 Finančni instrumenti in obvladovanje finančnih tveganj

Med pomembnejša finančna tveganja, ki jim je izpostavljena družba, uvrščamo: tveganje spremembe obrestne mere, likvidnostno tveganje, kreditno tveganje in upravljanje kapitala.

Tveganje spremembe obrestne mere

Družba izkazuje dolgoročne finančne obveznosti v višini 575.000 EUR (2018: 2.625.000 EUR). Kratkoročni del finančnih obveznosti je na dan 31. 12. 2019 znašal 2.050.000 EUR (2018: 2.430.783 EUR). Nepričakovana rast variabilnih obrestnih mer lahko pomembno vpliva na načrtovane poslovne izide družbe, zato je tveganje spremembe obrestne mere za družbo pomembno.

Učinek morebitnih sprememb višine variabilnih obrestnih mer na prihodnji poslovni izid je prikazan v spodnji tabeli.

Analiza občutljivosti

2019

Stanje obveznosti, vezanih na posamezno variabilno obrestno mero	Višina obveznosti na dan 31. 12. 2019	Povišanje obrestne mere za 0,5 %	Znižanje obrestne mere za 0,5 %
3-mesečni EURIBOR	2.625.000	13.125	-13.125

Stanje obveznosti, vezanih na posamezno variabilno obrestno mero	Višina obveznosti na dan 31. 12. 2018	Povišanje obrestne mere za 0,5 %	Znižanje obrestne mere za 0,5 %
3-mesečni EURIBOR	5.055.783	25.279	-24.785

Analiza občutljivosti finančnih obveznosti na spremembe variabilnih obrestnih mer je narejena ob predvidevanju morebitne spremembe variabilnih obrestnih mer v višini 0,5 %. Pri izračunu je upoštevana povprečna obrestna mera vseh najetih posojil.

Likvidnostno tveganje

Usklajevanje sredstev na aktivni strani in obveznosti na pasivni strani po različnih ročnostih je ključnega pomena za zagotavljanje trajne plačilne sposobnosti.

Razpoložljivost zadostnih finančnih virov v določenem obdobju je ključna za zagotovitev pravočasne poravnave tekočih obveznosti. Tako nezadostni finančni viri kot tudi oportunitetne izgube presežnega denarja na bančnih računih predstavljajo t. i. likvidnostna tveganja. Nad roki zapadlosti obveznosti do dobaviteljev, finančnih institucij, države in drugih ima družba zagotovljen sistemski nadzor, tako da pravočasno in redno poravnava obveznosti do upnikov.

2019	Knjigovodska vrednost	Pogodbeni denarni tokovi		
		Do 1 leta	Od 1 do 5 let	Skupaj
Izvedene finančne obveznosti	0	0	0	0
Posojila in krediti s predvidenimi obrestmi	2.625.000	2.077.250	579.000	2.656.250
Obveznosti iz najemov s predvidenimi obrestmi	2.394.896	302.650	2.092.246	2.394.896
Obveznosti do dobaviteljev	2.346.166	2.346.166	0	2.346.166
Neizvedene finančne obveznosti skupaj	7.397.312	4.726.066	2.671.246	7.397.312
Skupaj	7.397.312	4.726.066	2.671.246	7.397.312

2018	Knjigovodska vrednost	Pogodbeni denarni tokovi		
		Do 1 leta	Od 1 do 5 let	Skupaj
Izvedene finančne obveznosti	0	0	0	0
Posojila in krediti s predvidenimi obrestmi	5.055.783	2.505.783	2.700.000	5.205.783
Obveznosti do dobaviteljev	1.345.947	1.345.947	0	1.345.947
Neizvedene finančne obveznosti skupaj	6.401.730	3.851.730	2.700.000	6.551.730
Skupaj	6.401.730	3.851.730	2.700.000	6.551.730

Kreditno tveganje

Tveganja, da stranke ne bodo pravočasno izpolnile svojih pogodbenih obveznosti, oziroma tako imenovana kreditna tveganja, se v družbi ugotavljajo sproti, nato pa se pripravljajo ustrezni ukrepi za izterjavo poslovnih terjatev. Tako se družba zavaruje pred negotovostjo plačil, kar bi lahko otežilo načrtovanje prihodnjih denarnih tokov.

Družba ima dva glavna vira prihodkov, in sicer prihodke iz pristojbin na zračnih poteh (v fazi preleta) in prihodke iz terminalnih pristojbin (v fazah prileta in odleta). Kreditno tveganje se pojavlja v segmentu terminalnih pristojbin, saj je za prihodke družbe iz terminalnih pristojbin značilna majhna razpršenost strank, pri čemer je ena stranka predstavljala več kot polovico prihodkov iz tega naslova. Z vidika kreditnega tveganja je pomembno, da prihodki iz opravljenih storitev v terminalu predstavljajo manj kot 10 % vseh prihodkov od prodaje. Prihodki iz opravljenih storitev v preletu, za katere je značilna velika razpršenost strank, saj delež nobene od strank ne presega 6,5 % prihodkov iz opravljenih storitev v preletu, pa predstavljajo skoraj 90 odstotkov vseh prihodkov od prodaje.

Družba tveganje obvladuje z vključenostjo v skupni sistem zaračunavanja opravljenih storitev in izterjave prek organizacije Eurocontrol (stroške opravljenih storitev letalskim prevoznikom zaračunava organizacija Eurocontrol, ki nato sredstva za opravljene storitve nakaže družbi). Popravke terjatev ob koncu posameznega obračunskega obdobja družba oblikuje in utemelji na osnovi podatkov organizacije Eurocontrol.

Upravljanje kapitala

Primarni cilj upravljanja s kapitalom družbe je zagotavljanje virov za izpolnjevanje tehnično-tehnoloških in operativnih zahtev ter s tem povezanih potrebnih investicijskih vlaganj v infrastrukturo za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, zlasti za zagotavljanje ustrezne zmogljivosti, kot jo zahteva zavezujoči vseevropski cilj na predmetnem ključnem performančnem področju in kot izhaja iz slovenskih in evropskih predpisov, z namenom zagotavljanja varnega, kakovostnega, učinkovitega in neprekinjenega izvajanja storitev. Obenem pa s tem družba tudi zagotavlja visok kreditni rating in ustrezne kazalnike financiranja s čimer zagotavlja dodatne vire financiranja svojega poslovanja. Ustanoviteljica in edina družbenica družbe je Republika Slovenija, v imenu katere pravice ustanovitelja izvršuje Slovenski državni holding, d. d. Družba pri upravljanju s kapitalom in sprejeto politiko dividend zato sledi tudi strateškim usmeritvam in pričakovanjem ustanovitelja.

Družba v okviru politike upravljanja s kapitalom zasleduje usmeritve evropske in slovenske zakonodaje na področju dejavnosti družbe s ciljem, da zagotavlja ustrezno krepitev kapitala z namenom izpolnjevanja tehnično-tehnoloških in operativnih zahtev ter s tem povezanih potrebnih investicijskih vlaganj v infrastrukturo za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa.

Vrednost kazalnika finančnega vzvoda (celotna sredstva konec obdobja / lastniški kapital konec obdobja) za leto 2019 znaša 1,53; medtem ko je za leto 2018 znašal 1,58.

3.2.27 Izvajanje drugih dejavnosti

Družba je iz opravljanja drugih dejavnosti v letu 2019 ustvarila 379.972 EUR prihodkov, od tega 329.600 EUR za šolanje kontrolorjev iz BIH, 37.200 EUR od oddaje v najem poslovnega prostora (hangar na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana) ter 13.172 EUR od dobave električne energije v distribucijsko omrežje iz proizvodnih naprav na merilnem mestu ATCC Brnik, ki se izvaja po potrebi. Prihodki iz opravljanja drugih dejavnosti predstavljajo 0,89 % vseh poslovnih prihodkov družbe. Iz naslova opravljanja drugih dejavnosti družbi v letu 2019 niso nastali dodatni stroški.

3.2.28 Posli s povezanimi osebami

Družba opravlja storitve tudi za različne organe, agencije in podjetja, v katerih nastopa Republika Slovenija kot večinski ali manjšinski lastnik. Vsi posli z navedenimi osebami so sklenjeni pod normalnimi komercialnimi pogoji, ki niso ugodnejši od tistih, pod katerimi so sklenjeni z drugimi strankami.

Družba ima dolgoročno naložbo v FABCE, letalske storitve, d. o. o. Naložba je podrobneje opisana v točki 3.2.3.

V letu 2019 je družba z družbo FABCE, letalske storitve, d. o. o., ustvarila 42.490 prihodkov iz naslova najema poslovnega prostora in tehnične opreme ter podpornih administrativnih, računovodskih in

pravnih storitev. Na dan 31. 12. 2019 družba do družbe FABCE, letalske storitve, d. o. o. nima odprtih zapadlih terjatev ali obveznosti.

3.2.29 Dogodki po datumu izdelave izkaza finančnega položaja

Od datuma računovodskih izkazov do dneva priprave tega poročila ni bilo ugotovljenih takšnih dogodkov, ki bi vplivali na resničnost in poštenost prikazanih računovodskih izkazov za leto 2019, oziroma bi zahtevali dodatna razkritja k njim.

Družba ocenjuje, da bo kriza zaradi pandemije COVID-19 bistveno vplivala na letalski promet in posledično na poslovanje družbe v letu 2020, vendar bodo ukrepi za ublažitev krize s strani Republike Slovenije, organizacije Eurocontrol in ukrepi družbe zagotovili nemoteno poslovanje družbe v letu 2020.

3.2.30 Potencialne obveznosti

Družba nima potencialnih obveznosti, ki ne bi bile ustrezno zajete v Izkazu finančnega položaja na dan 31. 12. 2019. Družba ocenjuje, da ni verjetno, da bo za potencialne obveznosti pri obravnavi obveze potreben odtok dejavnikov.

3.2.31 Zneski, porabljeni za revizorja

Namen porabljenih zneskov	2019	2018
Revidiranje letnega poročila	9.500	9.500
Druge storitve dajanja zagotovil	2.500	2.500
SKUPAJ	12.000	12.000

3.2.32 Druga razkritja

Poslovodstvo družbe predstavlja zakoniti zastopnik družbe, direktor dr. Franc Željko Županič.

V razpredelnici so prikazani bruto prejemki (v EUR) direktorja družbe v letu 2019:

	Funkcija	Fiksni prejemki – bruto (1)	Variabilni prejemki – bruto (2)	Odloženi prejemki (3)	Odpravnine (4)	Bonitete (5)	Vračilo izplačane nagrade – »claw-back« (6)	Skupaj bruto (1+2+3+4+5-6)	Skupaj neto
Franc Željko Županič	direktor	119.822	21.547	0	0	5.484	0	146.853	67.007

Spremenljivi prejemek je izplačan skladno z Zakonom o prejemkih poslovnih oseb v gospodarskih družbah v večinski lasti Republike Slovenije in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 21/10, 8/11 – ORZPPOGD4 in 23/14 – ZDIJZ-C). Družba do direktorja nima odprtih terjatev iz naslova posojil.

Nadzorni svet je bil leta 2019 sestavljen iz šestih članov, od tega štirih zastopnikov interesov ustanovitelja in dveh predstavnikov delavcev. Člani nadzornega sveta so upravičeni do plačil na podlagi 18. člena Akta o ustanovitvi in Sklepa ustanovitelja, št. 4-0027/2011-1175, z dne 28. 7. 2011 ter na podlagi Sklepa ustanovitelja sprejetega 31. 5. 2019.

Bruto in neto prejemki (v EUR) članov nadzornega sveta (NS) in revizijske komisije nadzornega sveta (RK) v letu 2019 so prikazani v spodnji tabeli:

Ime in priimek	Funkcija	Plačilo za opravljanje funkcije v NS – bruto letno (1)	Plačilo za opravljanje funkcije v RK – bruto letno (2)	Sejnine NS in RK – bruto letno (3)	Skupaj bruto (1+2+3)	Skupaj neto	Potni stroški
mag. Dušan Hočevnar	predsednik NS in namestnik predsednice RK	11.050	1.906	3.200	16.156	11.510	243
Marija Šeme Irman, MBA	namestnica predsednika NS in predsednica RK	8.103	2.763	3.360	14.226	10.081	138
mag. Gorazd Čibej	član NS	7.300	0	2.240	9.540	6.861	138
mag. Nikolaj Abrahamsberg	član NS	7.300	0	2.200	9.500	6.831	653
Žiga Ogrizek	član NS	7.300	0	2.400	9.700	7.383	22
Davor Mizerit	član NS in član RK	7.300	1.842	3.360	12.502	9.908	262
Urška Kiš	članica RK	0	1.731	960	2.691	1.957	110

3.2.33 Predlog delitve dobička

Na podlagi tretjega odstavka 24. člena Akta o ustanovitvi direktor družbe predlaga uporabo bilančnega dobička. Nadzorni svet družbe skladno s 16. členom ter prvim odstavkom 30. člena Akta o ustanovitvi preveri predlog za uporabo bilančnega dobička, o uporabi bilančnega dobička pa odloča ustanovitelj na podlagi 11. člena Akta o ustanovitvi.

Družba je v letu 2019 ustvarila 4.585.114 EUR čistega dobička. Na podlagi tretjega odstavka 230. člena Zakona o gospodarskih družbah se 50 % zneska čistega dobička poslovnega leta 2019 uporabi za oblikovanje drugih rezerv iz dobička v višini 2.292.557 EUR, tako da čisti dobiček poslovnega leta 2019 po uporabi znaša 2.292.557 EUR.

Družba izkazuje na dan 31. 12. 2019 bilančni dobiček v znesku 2.728.119 EUR.

Ustanovitelju družbe se predlaga, da bilančni dobiček, ki je sestavljen iz prenesenega dobička iz preteklih let in preostanka čistega dobička poslovnega leta 2019 po njegovi uporabi ostane nerazporejen.

Zaradi padca letalskega prometa kot posledice krize zaradi epidemije COVID-19 se bo družba v letu 2020 soočila z velikim izpadom prihodkov, zato bo likvidnostna situacija v letu 2020 in tudi v letu 2021 bistveno slabša. Za družbo bo v letu 2020 velik izziv zagotavljanje pogojev za nemoteno poslovanje in ustrezne zmogljivosti, kot jo zahteva zavezujoči vseevropski cilj na predmetnem ključnem performančnem področju in kot izhaja iz slovenskih in evropskih predpisov, z namenom zagotavljanja varnega, kakovostnega, učinkovitega in neprekinjenega izvajanja storitev. Vsled navedenega družba ne predlaga izplačila dividende, saj bo le tako lahko zagotovila nemoteno poslovanje in izpolnjevanje predpisanih tehnično-tehnoloških in operativnih zahtev.

3.2.34 Izjava o odgovornosti posloводства

Skladno z določili 60. a člena Zakona o gospodarskih družbah je direktor družbe dne 13. 3. 2020 potrdil računovodske izkaze in uporabljene računovodske usmeritve ter pojasnila k računovodskim izkazom za javno objavo.

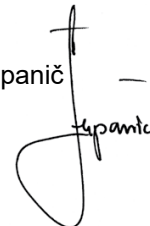
Direktor družbe je odgovoren za pripravo letnega poročila tako, da to predstavlja resnično in pošteno sliko premoženjskega stanja družbe in izidov njenega poslovanja za leto 2019.

Direktor potrjuje, da so bile dosledno uporabljene ustrezne računovodske usmeritve in da so bile računovodske ocene izdelane po načelu previdnosti in dobrega gospodarjenja. Direktor tudi potrjuje, da so računovodski izkazi skupaj s pojasnili izdelani na osnovi predpostavke o nadaljnjem poslovanju družbe ter skladno z veljavno zakonodajo in z Mednarodnimi računovodskimi standardi.

Direktor je tudi odgovoren za ustrezno vodeno računovodstvo, sprejetje ustreznih ukrepov za zavarovanje premoženja ter za preprečevanje in odkrivanje prevar in drugih nepravilnosti oziroma nezakonnosti.

Davčni organi lahko kadar koli v petih letih po poteku leta, v katerem je bilo treba odmeriti davek, preverijo poslovanje družbe, kar lahko posledično povzroči nastanek dodatne obveznosti plačila davka, zamudnih obresti in kazni iz naslova DDPO ali drugih davkov ter dajatev. Direktor družbe ni seznanjen z okoliščinami, ki bi lahko povzročile morebitno pomembno obveznost iz tega naslova.

dr. Franc Željko Županič
DIREKTOR

Handwritten signature of dr. Franc Željko Županič, consisting of a stylized 'F' and 'Z' followed by the name 'Županič' written in cursive.

Zgornji Brnik, 13. 3. 2020.

POMEN IZRAZOV IN KRATIC

ACC	Območna kontrola zračnega prometa	Area Control Centre
ACE Report	Poročilo stroškovne učinkovitosti upravljanja zračnega prometa	ATM Cost Effectiveness Report
ADP	Proces letalskih informacij	AIS Data Process
ADS-B	Avtomatski odvisni nadzor	Automatic Dependent Surveillance Broadcast
ADSP	Ponudnik storitve ATM podatkov	ATM Data Service Provider
AFTN	Letalsko fiksno telekomunikacijsko omrežje	Aeronautical Fixed Telecommunication Network
A/G	Komunikacija kontrolor-pilot	Air to Ground
AIP	Zbornik letalskih informacij	Aeronautical Information Publication
AIS	Služba letalskih informacij	Aeronautical Information Services
AMC	Celica za upravljanje zračnega prostora	Airspace Management Cell
AMHS	Sistem za avtomatsko predajo sporočil	Aeronautical Message Handling System
ANS	Navigacijska služba zračnega prometa	Air Navigation Service
ANSP	Izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa	Air Navigation Service Provider
AoR	Območje odgovornosti	Area of Responsibility
ARO	Služba zrakoplovnih informacij	Aeronautical Reporting Office
ASM	Upravljanje zračnih prostorov	Airspace Management
ATCA	Združenje kontrolorjev zračnega prometa	Air Traffic Control Association
ATCC	Center za vodenje in kontrolo zračnega prometa	Air Traffic Control Centre
ATFM	Upravljanje pretoka zračnega prometa	Air Traffic Flow Management
ATM	Upravljanje zračnega prometa	Air Traffic Management
ATM Master Plan	Osrednji načrt za upravljanje zračnega prometa v Evropi	European Air Traffic Management Master Plan
ATS	Službe zračnega prometa	Air Traffic Services
ATSB	NewPENS Nadzorni odbor	NewPENS Supervisory Board
ATSU	Enota izvajanja službe zračnega prometa	Air Traffic Service Unit
BALTIC FAB	Funkcionalni blok zračnega prostora baltskih držav	Baltic Functional Airspace Block
BLUE – MED FAB	Funkcionalni blok zračnega prostora BLUE MED (Mediterranski funkcionalni blok zračnega prostora)	Functional Airspace Block BLUE MED (Mediterranean Functional Airspace Block)
CANSO	Mednarodna organizacija civilnih navigacijskih služb zračnega prometa	The Civil Air Navigation Services Organization
CEF	Instrument za povezovanje Evrope	Connect Europe Facilities
CFMU	Osrednja enota za upravljanje pretoka zračnega prometa	Central Flow Management Unit
CNS	Komunikacije, navigacija in nadzor	Communication, Navigation and Surveillance
COM	Komunikacije	Communication
CPDLC	Povezava za podatkovno komunikacijo med kontrolorji zračnega prometa in piloti	Controller-Pilot Data Link Communications
CTNC	Centralizirani tehnično nadzorni center	Centralized System Monitoring and Control
CRCO	Centralni urad za zaračunavanje pristojbin pri organizaciji Eurocontrol	Central Route Charges Office
DAM	Dinamično upravljanje zračnega prostora	Dynamic Airspace Management
DANUBE FAB	Funkcionalni blok zračnega prostora DANUBE (FAB Romunije in Bolgarije)	Functional Airspace Block DANUBE (FAB of Romania and Bulgaria)
DCT	Sistem direktnega načrtovanja letov	Direct Flight
DDPO	Davek od dohodkov pravnih oseb	Corporate Income Tax
DEP	Odlet	Departure
EAD	Evropska baza zrakoplovnih podatkov	European AIS Data Base
EASA	Evropska agencija za varnost v letalstvu	European Aviation Safety Agency
EBIT	Dobiček iz poslovanja (dobiček pred obrestmi in davki)	Earnings Before Interest and Taxes
EBITDA	Poslovni izid pred obrestmi in davki, deprecijacijo in amortizacijo	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization
EBIT marža	Dobiček iz poslovanja / kosmati donos iz poslovanja	Earnings Before Interest and Taxes / Gross Operating Income
EBITDA marža	Poslovni izid pred obrestmi in davki, deprecijacijo in amortizacijo / kosmati donos iz poslovanja	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization / Gross Operating Income
ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva	European Civil Aviation Conference
ECB	Evropska centralna banka	European Central Bank
EDA	Evropska obrambna agencija	European Defence Agency
EoSM	Učinkovitost upravljanja varnosti	Effectiveness of Safety Management

FAB	Funkcionalni blok zračnega prostora	Functional Airspace Blocks
FAB CE	Funkcionalni blok zračnega prostora v srednji Evropi	Functional Airspace Block Central Europe
FAB EC	Funkcionalni blok zračnega prostora centralne Evrope	Functional Airspace Block Europe Central
FDPS	Sistem za obdelavo podatkov o letih letal	Flight Data Processing System
FCSG	FAB CE skupina za kibernetiko varnost	FAB CE Cyber Security Group
FIR	Letalsko informacijsko področje	Flight information region
FL	Nivo leta	Flight Level
FPL	Načrt leta	Flight Plan
FRA	Zračni prostor, v katerem se prosto (svobodno) določajo zračne poti	Free Route Airspace
FUA	Prilagodljiva uporaba zračnega prostora	Flexible Use of Airspace
GATE ONE	Združenje treh različnih FAB-ov (BALTIC FAB, DANUBE FAB, FAB CE) in M-NAV ter SAMTSA	Alliance between three FABs (BALTIC FAB, DANUBE FAB, FAB CE) and M-NAV and SMATSA
GO FRA	Zračni prostor Gate One, v katerem se prosto (svobodno) določajo zračne poti	Gate One Free Route Airspace
IANS	Inštitut navigacijskih služb zračnega prometa	Institute of Air Navigation Services
HW	Strojna oprema	HardWare
IATA	Mednarodno združenje letalskih prevoznikov	International Air Transport Association
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva	International Civil Aviation Organization
IFR	Pravila instrumentalnega letenja	Instrument Flight Rules
IMF	Mednarodni denarni sklad	International Monetary Fund
INEA	Izvajalska agencija za inovacije in omrežja	Innovation and Networks Executive Agency
IT	Informacijska tehnologija	Information Technology
KPI	Ključni kazalnik uspešnosti	Key Performance Indicator
LKZP	Letališka kontrola zračnega prometa	Aerodrome Control
LoA	Sporazum o postopkih koordinacije med kontrolami zračnega prometa	Letter of Agreement
LSSIP	Lokalni načrt implementacije enotnega neba	Local Single Sky Implementation Plan
MET	Službe letalske meteorologije	Meteorological Services
MRS	Mednarodni računovodski standardi	International Accounting Standards
MSRP	Mednarodni standardi računovodskega poročanja	International Financial Reporting Standards
MTOW	Najvišja dovoljena vzletna teža letala	Maximum Take-Off Weight
MUAC	Center za kontrolo zgornjega zračnega prostora Maastricht	Maastricht Upper Area Control
MW	Mikrovalovna povezava	MicroWave
NAV	Navigacija	Navigation
NewPENS	Novo PAN-evropsko omrežje za prenos storitev	New PAN-European Network Services
NOTAM	Obvestilo pilotom	Notice – to – Airmen
OJT	Usposabljanje na delovnem mestu	On Job Training
OKZP	Območna kontrola zračnega prometa	Area Control Centre
OLDI	Sprotna izmenjava podatkov	On-line Data Interchange
OMRS	Odbor za mednarodne računovodske standarde	International Accounting Standards Committee
OPMSRP	Odbor za pojasnjevanje mednarodnih standardov računovodskega poročanja	International Financial Reporting Interpretations Committee
ORM	Povratno sporočilo, ki se nanaša na načrt leta	Operational Reply Message
PBN	Navigacija, ki ne temelji le na konvencionalnih zemeljskih navigacijskih sredstvih	Performance based Navigation
PIB	Predpoletni Informacijski Bilten	Pre-flight Information Bulletin
PSSG	PENS Nadzorni odbor	PENS Service Steering Group
QAM	Sistem za zagotavljanje vremenskih podatkov	System for providing Weather Data
RAT	Orodje za ocenjevanje tveganja	Risk Analysis Tool
RDD	Prikazovalnik radarskih podatkov	Radar Data Display
ROA	Donosnost sredstev (čisti dobiček obdobja / povprečna celotna sredstva obdobja)	Return on Assets
ROE	Donosnost kapitala (čisti dobiček obdobja / povprečni lastniški kapital obdobja)	Return on Equity
SAT	Preverjanje delovanja sistema oz. naprave na mestu vgradnje	Site Acceptance Test
SDPS	Sistem za obdelavo nadzornih podatkov	Surveillance Data Processing System
SECSI FRA	Čezmejni zračni prostor brez zračnih poti	South East Common Sky Initiative Free Route Airspace
SES	Enotno evropsko nebo (evropska zakonodaja za oblikovanje enotnega evropskega neba)	Single European Sky

SESAR	Raziskave ATM enotnega evropskega neba	Single European Sky ATM Research
SLI	Sektor letalskih informacij	Aeronautical Information Department
SLT	Sektor letalskih telekomunikacij	Communications, Navigation and Surveillance Department
SMRS	Svet za mednarodne računovodske standarde	International Accounting Standards Committee
SMS	Sistem upravljanja varnosti	Safety Management System
SNL	Služba za navigacije in letališča	Navigation and airports department
SSR	Sekundarni nadzorni radar	Secondary Surveillance Radar
STATFOR	Eurocontrolova storitev statistike in napovedi	EUROCONTROL Statistics and Forecast Services
SUR	Nadzor	Surveillance
SW	Programska oprema	SoftWare
SZP	Sektor zračnega prometa	Air Traffic Department
TMA	Terminalno področje	Terminal Area
TMCS	Sistem za tehnični nadzor	Technical Monitoring and Control System
TNC	Tehnično-nadzorni center	System Monitoring and Control
UTC	Univerzalni koordinirani čas	Coordinated Universal Time
VCS	Sistem za govorno komunikacijo	Voice Communication System
VDR	Sistem za snemanje govora in radarskega zaslona delovnih pozicij	Voice Data Recording
VFR	Pravila vizualnega letenja	Visual Flight Rules
VHF/UHF	Zelo visoka frekvenca/Ultra visoka frekvenca	Very High Frequency/Ultra High Frequency
WHO	Svetovna zdravstvena organizacija	World Health Organization