Fraport Slovenija

Trajnostno poročilo 2021

Fraport Slovenija

Fraport Slovenija

Trajnostno poročilo 2021

Vsebina

02 Uvod

14 Osnovni podatki o družbi

28 Strategija in poslovanje družbe

40 Trajnostno komuniciranje

49 Družbeno odgovorni projekti

50 Trajnostni odnosi z zaposlenimi

62 Trajnostni odnosi s potniki, obiskovalci in poslovnimi partnerji

68 Trajnostni odnos do okolja

86 GRI kazalniki

2021

Fraport Slovenija v številkah

430.943
Skupno število potnikov, od tega

421.934
potnikov v javnem prometu

376
Število zaposlenih na dan 31. 12. 2021

19
Rednih linij

20
Čarterskih linij

28.383 t
Skupni tovor, od tega

11.401 t
letalskega tovora

10.000 m²
Dodatnih površin v novem terminalu

14
Dodatnih prijavnih okenc

17.461
Skupno število premikov letal, od tega

7.932
premikov letal v javnem prometu

21
Število držav, povezanih z ljubljanskim letališčem

Trajnostno poročanje

S trajnostnim poročilom, sedmim po vrsti, transparentno prikazujemo svojo trajnostno pot z dosežki, izzivi in načrti. Za celovit vpogled v naše poslovanje je javno dostopno tudi naše letno poročilo, ki je komplementarno trajnostnemu. Po epidemiološkem pretresu izjemnih razsežnosti naša dejavnost prehaja v obdobje okrevanja, kar prikazujemo v tem dokumentu. V zadnjih letih ne moremo govoriti o določenih trendih, ki bi dajali verodostojno sliko naših trajnostnih aktivnosti, kljub temu poročamo o vseh vidikih trajnostnega razvoja, ki smo jih z matriko bistvenosti prepoznali kot ključne. Naše delovanje in aktivnosti smo si prizadevali osvetliti z globalnimi in evropskimi izzivi trajnostnega razvoja letališke panoge. Poročilo je pripravljeno v skladu z osnovno verzijo standardov GRI (Global Reporting Initiative).

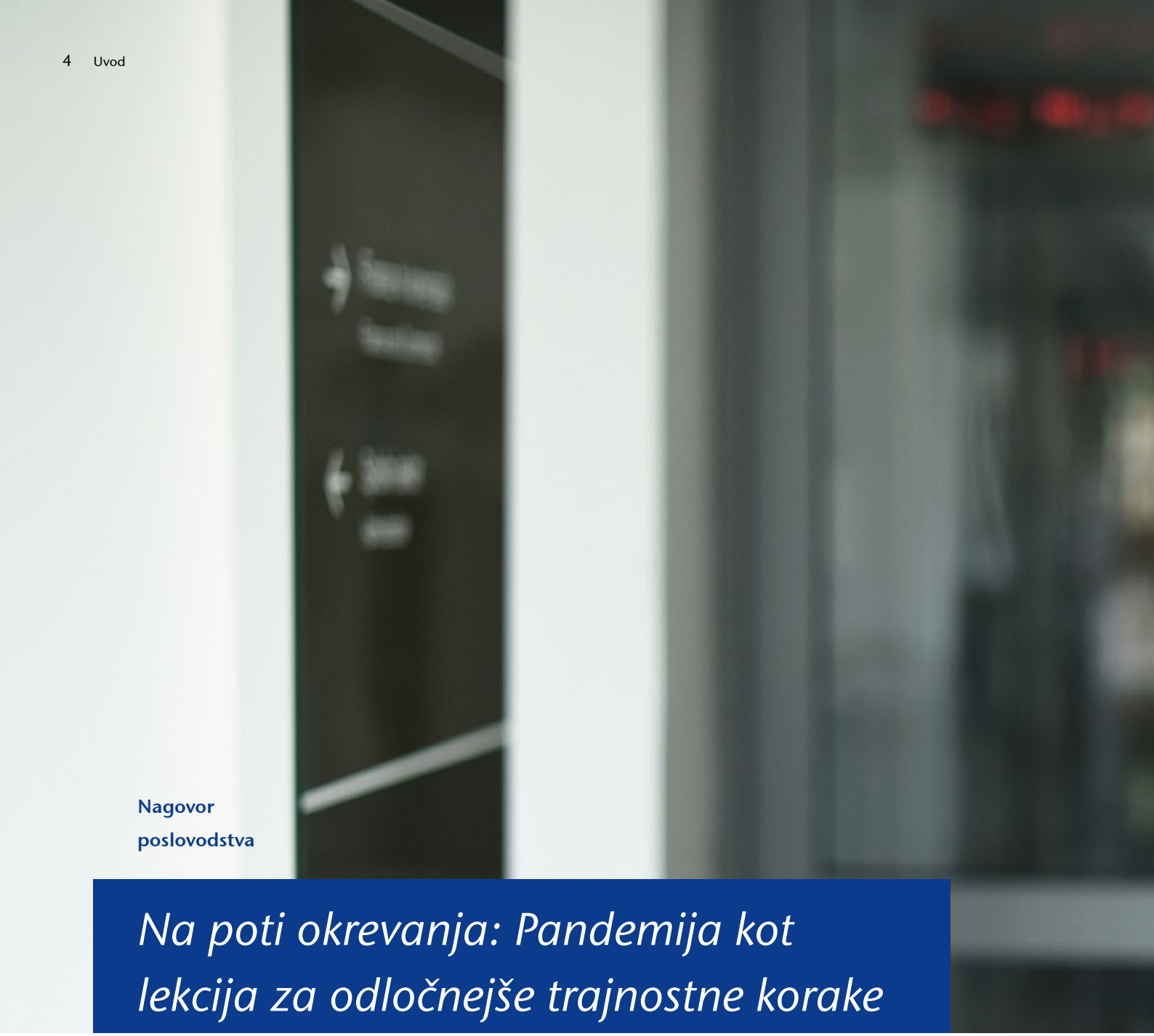
V proces priprave trajnostnega poročila smo ponovno vključili vse ključne deležnike, in sicer ne le po e-komunikacijskih kanalih, ampak tudi z dialogi v živo. Poročanje je celovito, uravnoteženo in transparentno. Zagotavljamo verodostojnost podatkov, ki so jasni in primerljivi s preteklimi leti.

Za trajnostni razvoj in poročanje je odgovorno najvišje vodstvo, ki pristojnosti in odgovornosti delegira v skladu z organizacijsko shemo.

Pri pripravi trajnostnega poročila so sodelovali sodelavci z različnih področij. Za izvedbo projekta je odgovoren Primož Primožič, strokovni sodelavec za varstvo okolja.

ISO 14001 E-531
ISO 45001 H-157

Družbeno odgovoren delodajalec
Pristopni certifikat R.Š. 002/2021



Nagovor poslovodstva

Na poti okrevanja: Pandemija kot lekcija za odločnejše trajnostne korake

Nova obzorja

V prihodnost kljub močnim pretresom v zadnjih dveh letih zremo z optimizmom. Pred nami je faza vzdržnega okrevanja, v kateri bomo delali odločne trajnostne korake v smeri ogljične nevtralnosti letališča.

Pogled v leto 2021

Leto 2021 je bilo leto mnogih izzivov. Na začetku leta smo v prihodnost zrli z zmernim optimizmom, saj smo upali, da bo znova potovati lažje ob dejstvu, da so bila milijonom ljudi po svetu ponujena cepiva proti covidu-19. Vendar nam je leto pokazalo, kako nestanovitna in nepredvidljiva je lahko prihodnost. Kljub počasnejšemu okrevanju potniškega prometa, kot je bilo sprva načrtovano, je začetek sproščanja ali popolnega odpravljanja prepovedi in omejitev potovanj, skupaj z nezmanjšano željo ljudi po ponovnem potovanju, prinesel optimizem za leto 2022, s čimer se letalska industrija preusmerja iz upravljanja neposredne krize v fazo vzdržnega okrevanja.

Če se ozrem na ljubljansko letališče v letu 2021, je bil obseg prometa v prvi polovici leta zaradi strogih omejitev na mejnih prehodih in drugih ukrepov za zajezitev pandemije covida-19 zelo omejen. Do konca aprila so na našem letališču vzletala in pristajala letala samo petih rednih letalskih družb, poletna sezona pa je bila po izboljšanju zdravstvenih razmer v Evropi bolj dinamična, saj je redne povezave na naše letališče ponudilo dodatnih dvanajst prevoznikov. Po večletnih prizadevanjih smo na našem letališču pozdravili tudi dva nova prevoznika, Flydubai in Iberio. Nova partnerstva, kakršni sta ti, bodo zagotovo znatno vplivala na konkurenčnost našega letališča in dodatno spodbudila okrevanje prometa v obdobju po pandemiji.

V poletnih mesecih je bil živahen tudi čarterski promet, ki ga je bilo na letni ravni 20 odstotkov. Čeprav so se zdravstvene razmere v Evropi oktobra znova začele poslabševati, so letalski prevozniki do konca leta razmeroma dobro in brez večjih sprememb izvajali polete zaradi pandemije.

V preteklem letu smo skupno oskrbeli 430.943 potnikov, kar predstavlja več kot 47-odstotno rast glede na leto 2020, vendar še vedno 75 odstotkov manj kot pred pandemijo. Ljubljansko letališče je, kljub pomanjkanju notranjega in etničnega prometa in dejstvu, da pri nas ni množičnega turizma, poslovalo dobro, primerljivo z okrevanjem letalskega prometa tako regionalno kot globalno.

Po podatkih mednarodnega združenja letališč ACI (Airport Council International) je letalski promet v letu 2021 dosegel 27,8 odstotka prometa iz leta 2019. Stabilno okrevanje v lanskem letu nam dovoljuje optimističen pogled v prihodnost in ohranja pozicijo pomembnega regionalnega igralca. V letu 2021 je bilo pozitivno tudi poslovanje v tovornem prometu. Povečanje obsega tovornega prometa za 22,6 odstotka je mogoče pripisati predvsem dejstvu, da je bilo več tovora prepeljanega s tovornjaki in tovornimi letali.

Navedene številke o prometu se odražajo v naslednjih finančnih podatkih: ustvarili smo 28,845 milijona evrov prihodkov in 21,148 milijona evrov stroškov, EBITDA pa je znašal 7,697 milijona evrov. Razlogi za zelo pozitivne rezultate so zelo skrbno upravljanje stroškov, trdne poslovne vezi z letalskimi družbami in drugimi poslovnimi partnerji, pa tudi državna pomoč. V letu 2021 smo skupno prejeli 6,6 milijona evrov državne pomoči. Pomoč je vključevala enkratno izplačilo v višini petih milijonov evrov za obdobje od 17. marca do 12. maja 2020, ko je Vlada Republike Slovenije v okviru ukrepov za zajezitev pandemije prepovedala potniški zračni promet v državi.

Prejeli smo tudi dodatnih 1,6 milijona evrov kot povračilo fiksnih stroškov v okviru vladnih ukrepov za ublažitev ter odpravljanje učinkov in vpliva pandemije covida-19 na gospodarstvo. S temi sredstvi, brez katerih bi bilo preteklo leto veliko težje, je bila družbi Fraport Slovenija zagotovljena likvidnost.

Izzivov polno leto smo uspešno zaključili tudi zaradi predanosti in profesionalnosti zaposlenih. Po letu 2020, ko je morala družba zaradi zagotavljanja likvidnosti zmanjšati število sodelavcev, nam je leto 2021 na kadrovskem področju prineslo nove izzive. Zaradi povečanega obsega v potniškem prometu, zlasti v poletni sezoni, smo se nekaj časa soočali z iskanjem ustrezno usposobljenega kadra, ki bi lahko zagotavljal kakovostne operativne storitve za partnerske letalske družbe in potnike. Dandanes je postopek zaposlovanja zaradi pomanjkanja delovne sile za taka specifična delovna mesta dokaj zahteven. Pri iskanju okrepitev smo se tako najprej obrnili na naše nekdanje zaposlene, s katerimi smo morali delovno razmerje prekiniti leto poprej, in z zadovoljstvom lahko povem, da nam jih je uspelo znova zaposliti približno polovico.

Ne glede na izredno težke razmere, s katerimi se sooča družba Fraport Slovenija, a ob zavedanju, da življenjski stroški nenehno naraščajo, smo se s soglasjem in podporo našega lastnika, Fraporta AG, odločili, da s 1. januarjem 2022 vsem zaposlenim zvišamo osnovno plačo. Zavedamo se vrednosti vsakega zaposlenega za naše podjetje, zato si prizadevamo spoštovati njihove potrebe. V izredno dinamičnem obdobju lahko nadaljnji obstoj in razvoj družbe zagotovijo le zaposleni, ki vzdržujejo strateško vizijo in poslovno odličnost. Vedno smo bili prepričani, da imamo takšno jedro in prizadevamo si, da ga ohranimo.

V preteklem letu smo ostali predani tudi obravnavi in naslavljanju kritičnih okoljskih vprašanj in nadaljevali z energetsko učinkovitim razvojem. Naše trajnostno upravljanje na okoljskem in družbenem področju smo zaokrožili s postavitvijo sončne fotovoltaične elektrarne, ki bo zagotavljala električno energijo iz obnovljivih virov, pri tem pa sistematično zmanjševala emisije CO_2.

Potniški terminal

V tako nenavadnih in hkrati zahtevnih okoliščinah smo začeli pisati začetek nove dobe v našem letališkem svetu in sektorju civilnega letalstva v Sloveniji. Zahteven in obsežen projekt gradnje potniškega terminala predstavlja navdihujoč uspeh, ki je pokazal, kako izredno močni smo kot podjetje in da zaposlujemo resnično vrhunsko usposobljeno ekipo sodelavcev. Z novim terminalom smo postavili visoka merila funkcionalne učinkovitosti in operativne varnosti za regionalno letališče, zase ustvarili bistveno boljše in kakovostnejše pogoje dela, našim potnikom pa omogočili, da se v svet odpravljajo z infrastrukturno in tehnološko dovršenega domačega letališča.

Gradnja je pomenila velik finančni zalogaj za našega lastnika, ki je od vsega začetka verjel v potencial ljubljanskega letališča in ostal zavezan njegovemu razvoju. Svojo naložbo v nov terminal smo zaključili v skupni višini 23 milijonov evrov.

Nove zgodbe v letu 2022

Ko se je svetovna letalska industrija začela izvijati iz primeža posledic pandemije k ponovnemu okrevanju, se je znašla v novi negotovosti, povezani z vojno v Ukrajini. Ruska invazija na Ukrajino je letalski industriji prinesla nove izzive, saj se je oživljanje potniškega prometa ponovno upočasnilo s sankcijami, ki so bile naložene Rusiji, in povračilnimi ukrepi, ki jih je uvedla Rusija zoper številne države. Medsebojne sankcije in zračne omejitve so privedle do številnih odpovedi letalskih povezav, preusmeritev letov, pa do zvišanja cen energentov, inflacije, podražitve zračnega transporta (potnikov in tovora) ter potencialno nižjega globalnega povpraševanja po teh storitvah in nenazadnje težav z nabavo titana, ključne kovine pri izdelavi letal.

Ljubljansko letališče je, ne glede na okoliščine, danes v dobrem stanju in pripravljeno na prihodnost, zato se bomo v letu 2022 osredotočili predvsem na povečanje prometa in zagotavljanje povezljivosti.

Ljubljansko letališče je, ne glede na okoliščine, danes v dobrem stanju in pripravljeno na prihodnost, zato se bomo v letu 2022 osredotočili predvsem na povečanje prometa in zagotavljanje povezljivosti.

Pri tem ne moremo spregledati pomena vseh deležnikov in odločevalcev, ki tesno sodelujemo – letališč, letalskih družb, turistične panoge in države. Za letališča, letalske družbe in njihove poslovne partnerje nedavna pandemija in trenutna svetovna kriza še naprej predstavljata eksistenčno krizo, zato letalska industrija potrebuje podporo vlad in praktične politične odločitve. Veseli nas, da je Vlada Republike Slovenije prepoznala svojo vlogo na tem področju in del sredstev namenila finančni shemi za spodbude letalskim prevoznikom za izboljševanje povezljivosti s Slovenijo.

Svojo pozornost bomo še naprej posvečali tudi trajnostnemu upravljanju svoje dejavnosti, želimo pa tudi zaključiti cikel razvoja in izboljšav za zagotavljanje najvišje kakovosti storitev za potnike.

Ob začetku leta, ko svet še ni bil soočen z vojaškim konfliktom v Ukrajini, smo načrtovali, da bomo letos sprejeli skoraj 880.000 potnikov, kar je dvakrat toliko kot v letu 2021. Realno je, da se bo zaradi posledic vojne poslovni načrt čez leto spreminjal. V poletni sezoni pričakujemo povečan obseg potniškega prometa s 15 letalskimi družbami in 19 neposrednimi destinacijami ter – še pomembneje – znatnim povečanjem frekvenc, kar bo zagotavljalo veliko boljšo povezljivost. V poletnih mesecih pričakujemo tudi močno čartersko sezono in dobro poslovanje na področju tovornega prometa.

Pomembno vrednost našemu podjetju prinašajo zaposleni in zavedamo se, da je nujno še naprej vlagati v njihov razvoj ter zaposlovati nove ljudi, predvsem v operativi. Prizadevamo si, da bi bili delodajalec, ki pritegne raznolike talente. Potrebe današnjega in jutrišnjega poslovanja so velike in pripravljeni moramo biti z najbolje usposobljenimi zaposlenimi.

V letošnjem letu bomo dali poudarek iskanju priložnosti za hitrejšo digitalizacijo. To pomeni, da bomo razvijali procese in storitve, potrebne za boljšo izkušnjo naših potnikov, in sicer z vključevanjem novih tehnologij v obstoječe. Prepričani smo, da bo digitalna preobrazba eden od dejavnikov hitrejšega okrevanja sektorja in bo zagotavljala učinkovitejše poslovanje ter varnejša potovanja.

Prav tako si bomo še naprej prizadevali za trajnostni razvoj, s katerim želimo začrtati svojo prihodnost, zato bomo v prihodnje še bolj sistematično izvajali vse potrebno za zmanjšanje izpustov CO_2 in bolj zeleno poslovanje s trajnostnimi praksami. Pripravo strategije s konkretnimi projekti in časovnimi mejniki na poti k ogljični nevtralnosti smo v letu 2022 uvrstili med deset ključnih projektov.

Na tem področju smo prevzeli tudi iniciativo v okviru skupine Fraport, katere cilj je izmenjava izkušenj in poenotenje trajnostne strategije med ostalimi člani Fraportove družine.

Pogled naprej

Nova kriza je degradacijo potovalnega ekosistema le še dodatno poglobila, zato v letalskem sektorju ocenjujemo, da se bodo posledice v tej dejavnosti čutile vsaj do leta 2026.

Naša prihodnost bo zaznamovana z okrevanjem in obnovo ter manj z rastjo. Naš svet se je drastično spremenil, kar pa prinaša tudi izjemno priložnost, da ponovno razmislimo o preteklih pristopih in spodbudimo izboljšave, ki bi sicer lahko bile spregledane. Zdravstvena kriza je pospešila digitalizacijo in uporabo umetne inteligence, razkrila izjemen potencial kolektivnega ukrepanja in sodelovanja, zato bi lahko bila prelomna za okolje. Izzivi podnebnih sprememb narekujejo odločnejše odzive svetovnih vlad, zato številne okoljske konference in dogodki, ki se bodo na najvišji ravni zvrstili v letošnjem letu, dajejo upanje, da se aktivneje izzove mednarodno sodelovanje in kolektivno ukrepanje.

Sedanja naloga je najti ravnovesje med želenimi gospodarskimi priložnostmi in potencialno okoljsko nevarnostjo, v katero drvimo s preveliko mero brezbrižnosti do kolektivnega dobrega. Zadnji dve leti bi morali biti opomnik k zavedanju, da sta zdravje ljudi in okoljska celovitost močno prepletena.

Ljubljansko letališče je v težkih razmerah zdravstvene krize dokazalo svojo odpornost, zgodovina pa kaže, da je celo iz najtežjih prelomnih trenutkov izšlo zmagovalno. Danes vemo veliko več o pandemiji in smo bolje pripravljeni na izzive, ki so pred nami. Veselimo se že naslednjega leta, ko bomo praznovali naš velik jubilej, šestdeseto obletnico obstoja. Do takrat bo treba še marsikaj postoriti, zato smo popolnoma predani aktualnim izzivom, zagotavljanju stabilnega oživljanja potniškega prometa na ljubljanskem letališču ter zagotavljanju varne in prijetne potovalne izkušnje našim potnikom.

Dr. Babett Stapel
Poslovodna direktorica

Pameten razvoj za prihodnost

Medtem ko so letališča po vsem svetu najprej trpela za posledicami covida-19 in nato zaradi skokovite rasti števila potnikov, smo na ljubljanskem letališču ponosno odprli nov potniški terminal. Nova pridobitev zagotavlja trajnostne elemente v kombinaciji z enostavnimi potniškimi tokovi in kratkimi razdaljami, kjer potnik lahko občuti prihodnost letalskih potovanj. Ko so druga letališča še mirovala, so strokovne ekipe Fraporta Slovenija terminal dan in noč pripravljale na uspešen zagon 1. julija 2021.

Ko so se potniki leta 2022 začeli hitreje vračati na ljubljansko letališče, je naša zavezanost trajnostnim tehnologijam postala še močnejša. Letos bomo skupaj s Policijo aktivirali avtomatizirano mejno vstopno kontrolo, vlagali bomo v brezemisijsko tehnologijo pri opremi za oskrbo letal in nadaljevali z razvojem brezhibnega potovalnega produkta za naše potnike z namestitvijo enot za samostojno prijavo na let (self check-in) in odlaganje prtljage (self bag drop).

V času epidemije se je logistična dejavnost izkazala kot trden steber za letališča in temeljna zahteva družbe, fizičnih oseb, industrije in oskrbe. Z razumevanjem nove realnosti vlagamo tako v povečanje zmogljivosti kot tudi v najsodobnejše procesne sisteme za naš tovorni terminal. To ne povečuje samo zmogljivosti in varnosti, ampak tudi varnost pri delu za zaposlene.

V spremenljivi prihodnosti seveda vidimo tveganja, a še več priložnosti – za letalsko industrijo na splošno in predvsem za ljubljansko letališče z njegovimi edinstvenimi značilnostmi. Te priložnosti bodo uokvirile posodobitev glavnega načrta razvoja letališča (Masterplan). Obsegale bodo trajnost, povezano z ogljičnim odtisom, delovne procese, materiale, opremo in naše deležnike, zlasti zaposlene, lokalno skupnost in uporabnike.

Oliver Weiss
Direktor operative

Uresničujemo svoj potencial

Vizija postavitve novega potniškega terminala na ljubljanskem letališču sega sicer daleč v preteklost, a so okoliščine začetek gradnje večkrat preprečile. K sreči je družba z novim lastnikom, družbo Fraport AG, v letu 2014 dobila strateškega vlagatelja, ki se je ob vstopu na slovenski trg zavezal h kontinuiranemu in dolgoročnemu razvoju ljubljanskega letališča. S podporo lastnika je ljubljansko letališče v letu 2021 končno dobilo nujno potreben nov potniški terminal. Leto 2021 je v Fraportu Slovenija med drugim zaznamoval tudi zaključek mojega mandata v vlogi poslovodnega direktorja. Družbo, ki upravlja z ljubljanskim letališčem, sem vodil dobrih 14 let, dodatnih šest pa sem bil del njene uprave. V tem obdobju se je letališče korenito preobrazilo, zaznamovale so ga številne težke prelomnice, pa tudi ljudje, ki so soustvarjali bogato dediščino našega letališča in letališke skupnosti. S sodelavci smo ustvarili trdne temelje za prihodnjo rast, razvoj in modernizacijo osrednjega slovenskega letališča. Najdragocenejši kapital družbe Fraport Slovenija ostajajo ljudje, ki so vsa leta ohranjali duh pripadnosti in profesionalnosti ter ostajali steber napredka družbe kljub številnim spremembam, preizkušnjam in krizam. A kot je letalstvo odporno na krize, so naši ljudje predani ljubljanskemu letališču. To me je skozi leta vedno znova navduševalo, spodbujalo in dajalo zagon, da smo imeli moč ustvarjati. Uresničili smo smele načrte.

Ljubljansko letališče je pripravljeno na novo obdobje. Moja naslednica, poslovodna direktorica Fraporta Slovenija, dr. Babett Stapel, je imela pri odločitvah in izvedbi novih investicij ključno vlogo. Z njenim imenovanjem je družba dobila vodstvo, ki ima znanje, vztrajnost, pogum in vizijo, da bo Fraport Slovenija tudi iz največje krize v zgodovini letalstva izšel kot zmagovalec.
Globalna kriza, ki je zadnji dve leti zavrla vsesplošni napredek in razvoj, ponuja tudi neslutene možnosti edinstvenih priložnosti in uresničitve potenciala. Edina pot k napredku in uspehu je, da ohranimo pogum pri odločitvah in verjamemo v skupni cilj.

Zmago Skobir
Svetovalec poslovodstva

Nagovor Odbora vlagatelja

Ostajamo v celoti zavezani nadaljnjemu razvoju ljubljanskega letališča

Čeprav je bilo leto 2021 zaradi hudih posledic pandemije covid-19 še eno težko leto v zgodovini Fraporta Slovenija, je predstavljalo tudi leto, v katerem smo na ljubljanskem letališču s ponosom odprli nov potniški terminal.
Sodoben in dovršen terminal z edinstvenimi arhitekturnimi elementi in materiali predstavlja slovensko lokalno okolje, skupaj s tehnološkimi posodobitvami in večjo zmogljivostjo pa nov potniški terminal zagotavlja ne le več udobja, temveč tudi edinstveno potniško izkušnjo.

Prepričani smo, da naložba povečuje konkurenčnost ljubljanskega letališča in s tem spodbuja poslovne priložnosti za letališče, Slovenijo in celotno regijo Adriatik.

Fraport Slovenija je pomemben del skupine Fraport. Fraport AG ostaja v celoti zavezan razvoju Fraporta Slovenije in našemu dolgoročnemu partnerstvu s slovensko državo. Od začetka našega strateškega partnerstva v letu 2014, smo uspešno povečevali potniški promet do največje krize v zgodovini letalstva, ki je negativno vplivala na globalna potovanja. Kljub temu začasnemu nazadovanju panoge, smo prepričani v potencial rasti ljubljanskega letališča in ostajamo trdni ter nadaljujemo s programom njegovega razvoja. Naša zavezanost razvoju slovenskega letališča presega izgradnjo novega potniškega terminala. Od leta 2014 je Fraport AG vložil več kot 60 milijonov evrov v razvoj in posodobitev letališke infrastrukture, opreme in informacijske tehnologije.

Velik potencial za razvoj vidimo tudi na področju tovora in v letališkem mestu v neposredni bližini letališča, zato bomo z namenom, da bi povečevali konkurenčnost in pomen tega letališča za celotno regijo, z naložbami nadaljevali.

Partnerstvo s Fraportom Slovenija je zasnovano na medsebojnem zaupanju in razumevanju ter spoštljivem dialogu. Skupaj se bomo soočali z izzivi spreminjajoče se letalske industrije.

Holger Schaefers
Predsednik Odbora vlagatelja

Od leta 2014 je Fraport AG vložil več kot 60 milijonov evrov v razvoj in posodobitev letališke infrastrukture, opreme in informacijske tehnologije.

Podatki o pomembnih spremembah v času poročanja in po koncu leta 2021

2021

Januar

28. januarja je bilo izdano uporabno dovoljenje za novo hladilnico v avioblagovnem skladišču, namenjeno shranjevanju farmacevtskih pošiljk z zahtevano temperaturo od dveh do osem stopinj Celzija. S hladilnico, veliko 150 kubičnih metrov, se je zmogljivost za shranjevanje t. i. »hladnih pošiljk« še enkrat povečala. Z novo pridobitvijo se je izboljšala tudi zanesljivost pri skladiščenju farmacevtskega blaga.

Februar

2. februarja je Evropska komisija Fraportu Slovenija odobrila 5 milijonov evrov vredno državno pomoč, ki bo v obliki neposrednih nepovratnih sredstev namenjena nadomestilu škode, nastale v tej družbi kot upravljavcu letališča v obdobju med 17. marcem in 30. junijem 2020 zaradi izbruha novega koronavirusa.

12. februarja se je po skoraj letu dni premora zaradi epidemije covida-19 na ljubljansko letališče vrnil ruski prevoznik Aeroflot. V Moskvo je sprva letel enkrat tedensko.

21. februarja je Fraport Slovenija s podjetjem Resalta, d. o. o., podpisal pogodbo za postavitev sončne fotovoltaične elektrarne na strehi naše garažne hiše s poslovnim prizidkom. V Fraportu Slovenija smo se za projekt odločili, ker bo prispeval k našemu dolgoročnemu cilju zmanjševanja emisij CO_2 in prihranku pri stroških energije.

Marec

6. marca je redne lete s francosko prestolnico po štirih mesecih premora obnovil prevoznik Air France.

11. marca smo pridobili certifikat AHA (Airport Health Accreditation), ki ga podeljuje ACI. Fraport Slovenija je s tem izkazal uspešnost pri presoji o izvajanju ukrepov s področja zaščite pred novim koronavirusom. Pridružil se je družini letališč, ki potrjeno zagotavljajo varne pogoje za potnike in zaposlene.

April

12. aprila je bila med Fraportom Slovenija in Ministrstvom za infrastrukturo podpisana pogodba o dodelitvi nepovratnih državnih sredstev, s katero je bila delno povrnjena škoda, ki jo je družba od marca do junija 2020 utrpela zaradi posledic epidemije. Sredstva v višini petih milijonov evrov je družba namenila pokrivanju nujnih operativnih stroškov in zagotavljanju likvidnosti podjetja.

Junij

14. junija je po večletnih prizadevanjih nizkocenovni letalski prevoznik Flydubai iz Združenih arabskih emiratov najavil, da bo 24. septembra s tremi leti na teden vzpostavil neposredno povezavo z Dubajem.

16. junija smo s slavnostno prireditvijo, na kateri je kot osrednji govorec nastopil predsednik Vlade Republike Slovenije, proslavili uradno otvoritev novega potniškega terminala.

17. junija je novi terminal dobil pravnomočno uporabno dovoljenje in s tem potrditev pripravljenosti objekta, da se v njem začne odvijati promet z vsemi ostalimi spremljajočimi dejavnostmi.

24. junija sta bili lansirani prenovljeni spletni strani družbe Fraport Slovenija in Letališča Ljubljana. S sodobno spletno predstavitvijo se poudarjajo konkurenčne prednosti ljubljanskega letališča.

24. junija sta bili lansirani prenovljeni spletni strani družbe Fraport Slovenija in Letališča Ljubljana. S sodobno spletno predstavitvijo se poudarjajo konkurenčne prednosti ljubljanskega letališča.

Julij

1. julija smo vrata novega potniškega terminala odprli za potnike. Kot prvi so z novega terminala odpotovali čarterski potniki v Antalijo, sledil je čarterski let s košarkarskimi navijači v Litvo in prvi redni potniški let Lufthanse v Frankfurt.

7. julija smo potnikom ljubljanskega letališča v partnerstvu z družbo CarbonClick omogočili poseben program, s katerim si lahko prostovoljno izravnavajo svoj ogljični odtis. CarbonClick uporablja certificirana nadomestila za zmanjševanje vpliva letalske dejavnosti na podnebje s pomočjo etičnih, preglednih in popolnoma sledljivih zlatih standardov projektov pogozdovanja in obnovljive energije. To vsem potnikom, ki se odločijo za izravnavo ogljičnih emisij, ki jih povzročijo z letalskimi potovanji, omogoča natančen vpogled, kje in kako se vlagajo njihova nadomestila.

Avgust

20. avgusta je britanski prevoznik British Airways po premoru zaradi omejitev pri potovanjih zaradi pandemije ponovno vzpostavil letalsko povezavo med ljubljanskim letališčem in največjim londonskim letališčem Heathrow.

September

13. septembra je bil družbi Fraport Slovenija podeljen pristopni certifikat Družbeno odgovoren delodajalec. Z vključitvijo v certificiranje bomo z dodatnimi ukrepi nadgradili dosedanje družbeno odgovorne aktivnosti. Na njihovih temeljih želimo doseči večje zadovoljstvo zaposlenih in ostalih deležnikov ter skupaj z njimi soustvarjati mrežo, naravnano k trajnostnemu razvoju.

24. septembra je nizkocenovni letalski prevoznik Flydubai vzpostavil neposredno povezavo z Združenimi arabskimi emirati z leti v Dubaj. Po letih prizadevanj za povezavo verjamemo, da bo ta pomembno prispevala h konkurenčnosti našega letališča in okrevanju prometa po pandemiji.

Oktober

1. oktobra je vodenje družbe Fraport Slovenija prevzela dr. Babett Stapel.

13. oktobra je postal Fraport Slovenija dobitnik enega najvišjih priznanj na področju turizma v Sloveniji. Priznanje kristalni Triglav 2021 je podjetju podelilo Društvo turističnih novinarjev Slovenije, ki je v vzpostavljanju novih letalskih povezav v težkih razmerah počasnega okrevanja po pandemiji prepoznalo izreden pomen za državo in slovenski turizem ter izpostavilo pomen postavitve novega potniškega terminala.

Po njihovem mnenju je novi terminal ključen za dolgoročni razvoj letališča, slovenskega turizma in izboljšanje letalske povezljivosti naše države.

November

9. novembra je bil zaključen projekt postavitve sončne fotovoltaične elektrarne na strehi letališke parkirne hiše s poslovnim prizidkom. Investicija, ki bo prispevala k dolgoročnemu cilju zmanjševanja emisij CO_2 in prihranku pri stroških energije, je bila vredna 350.000 evrov. Sončna elektrarna bo na leto proizvedla 500 MWh električne energije iz obnovljivih virov za lastne potrebe letališča.

December

Slovenija je v drugi polovici leta 2021 po trinajstih letih drugič predsedovala Svetu Evropske unije (EU). V času predsedovanja je Slovenija sprejela več kot 10.000 tujih delegatov, ki so prvi stik s Slovenijo vzpostavili prav na ljubljanskem letališču. Z odličnostjo, profesionalnim delom in strokovnostjo je družba Fraport Slovenija pomembno prispevala k uspehu dogodkov predsedovanja.

2022

Februar

3. februarja so se v okviru investicije v razširitev novega potniškega terminala v zadnji fazi zaključila dela delne prenove stare potniške stavbe. S tem smo pridobili površine za potniške tokove v prihodu, odhodni potniki pa bodo lahko po opravljeni prijavi na let v starem delu potniške stavbe po povezovalnem hodniku dostopali neposredno do varnostno-kontrolne točke.
Zaradi vojne v Ukrajini so bile od 20. 2. 2022 odpovedane letalske povezave z Ukrajino. Vlada Republike Slovenije je 26. 2. 2022 sprejela sklep o prepovedi letenja v zračnem prostoru Republike Slovenije zrakoplovom, ki so registrirani v Ruski federaciji, in vsem operaterjem zračnih plovil s sedežem v Ruski federaciji. Do nadaljnjega so bili odpovedani leti v Moskvo, ki jih je opravljala letalska družba Aeroflot, in leti v Sankt Peterburg družbe Rossiya Airlines. Zaprtje slovenskega zračnega prometa za ruska letala in prekinitev letalskih povezav z Ukrajino konec februarja 2022 bi v primeru trajanja do konca leta znižala načrtovani promet za osem odstotkov.

Marec

14. marca smo predstavili poletni vozni red, ki je začel veljati zadnjo marčevsko nedeljo. Z ljubljanskega letališča je v najprometnejših tednih poletne sezone mogoče potovati s približno 140 leti na teden. Z leti na pomembna vozlišča je zagotovljena dobra letalska povezljivost na vse konce sveta.

V poletnem voznem redu 15 letalskih prevoznikov ljubljansko letališče neposredno povezuje z 19 destinacijami, obeta se tudi pestra čarterska sezona.

25. marca je ACI na podlagi utemeljitev, da ljubljansko letališče sledi najboljši praksi in izvaja ključne ukrepe za preprečevanje nadaljnjega širjenja covida-19, našemu letališču podaljšalo veljavnost pridobljenega certifikata AHA.

AHA letališčem omogoča, da potnikom, zaposlenim, regulatorjem in vladam potrdijo, da pri svojem delu in upravljanju dajejo prednost zdravju in varnosti na merljiv ter uveljavljen način. Letališčem omogoča, da potrjujejo lastne ukrepe v vseh svojih objektih in procesih ter z zagotovilom odličnosti pri vzdrževanju varnih higienskih letaliških zmogljivosti pomirjajo potujočo javnost, ki te letališke zmogljivosti uporablja.

April

14. aprila smo pozdravili novo letalsko povezavo. Lete na pariško letališče Orly je vzpostavil nizkostroškovni prevoznik Transavia France, ki je del skupine Air France KLM. V francosko prestolnico leti dvakrat na teden in razširja obstoječo ponudbo letov v Pariz, ki jih na letališče Charles de Gaulle zagotavlja Air France.

14. aprila je bila za gradbena dela razširitve tovornega terminala na ljubljanskem letališču podpisana pogodba z izvajalcem GIC gradnje d.o.o. v vrednosti 717.000 evrov.

Začetek gradnje objekta z grajeno konstrukcijo, ki bo nadomestil obstoječi montažni šotorski objekt, je predviden v začetku jeseni 2022. Projekt, katerega del je tudi namestitev nove tehnološke opreme za učinkovitejši sprejem in odpremo blaga, v vrednosti 408.000 evrov, naj bi bil zaključen do konca leta 2022.

Maj

24. maja je lete na največje londonsko letališče Heathrow znova vzpostavil britanski prevoznik British Airways, nosilec letalske alianse Oneworld. Povezavo je v primerjavi s preteklo sezono okrepil z zgodnejšim začetkom in pogostejšim letenjem.

Junij

21. junija sta mrežo letov z ljubljanskega letališča dopolnili še zadnji dve od napovedanih povezav za poletno sezono, prevoznik Air Montenegro je ponovno vzpostavil letenje v Tivat, izraelski prevoznik Israir Airlines pa je vrnil lete v Tel Aviv.

Z odličnostjo, profesionalnim delom in strokovnostjo smo pomembno prispevali k uspehu dogodkov predsedovanja Svetu Evropske unije.

Nov zagon

Razširitev in posodobitev letališča ter perspektiva postopne rasti letalskih potovanj nam razširjajo krila. Naš pogled je usmerjen v gradnjo letališkega mesta. Poslovno-logistični center Airport City ima izjemno geostrateško lokacijo in zato velik poslovni potencial.

Osnovni podatki o družbi

O družbi

Družba Fraport Slovenija, d.o.o., upravlja Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, osrednje slovensko mednarodno letališče, preko katerega poteka velika večina letalskega potniškega prometa v Sloveniji. Osnovne dejavnosti družbe, ki je bila ustanovljena leta 1963, obsegajo upravljanje in obratovanje letališča, razvoj letališke infrastrukture ter izvajanje storitev zemeljske oskrbe in različnih komercialnih dejavnosti. Lega letališča je idealna za razvoj letalskih povezav in na letalsko panogo vezanih dejavnosti, saj se nahaja na križišču prometnih tokov med Panonsko in Padsko nižino ter istanbulskimi vrati prehoda z Bližnjega Vzhoda v Evropsko unijo. Gravitacijsko območje letališča obsega Slovenijo, južni del Avstrije, severovzhodni del Italije in del Hrvaške ter zajema več kot štiri milijone prebivalcev omenjenega območja.

Letališče z vzletno-pristajalno stezo, dolgo 3.300 metrov, je sodobno opremljeno in omogoča pristajanje v pogojih zmanjšane vidljivosti po kategoriji ICAO III B. Družba razpolaga tudi z zadostnimi zemljišči, ki omogočajo nadaljnje širjenje letališča in razvoj komplementarnih dejavnosti.

Lastniška struktura

Ljubljansko letališče je v 100-odstotni lasti nemške družbe Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (Fraport AG).

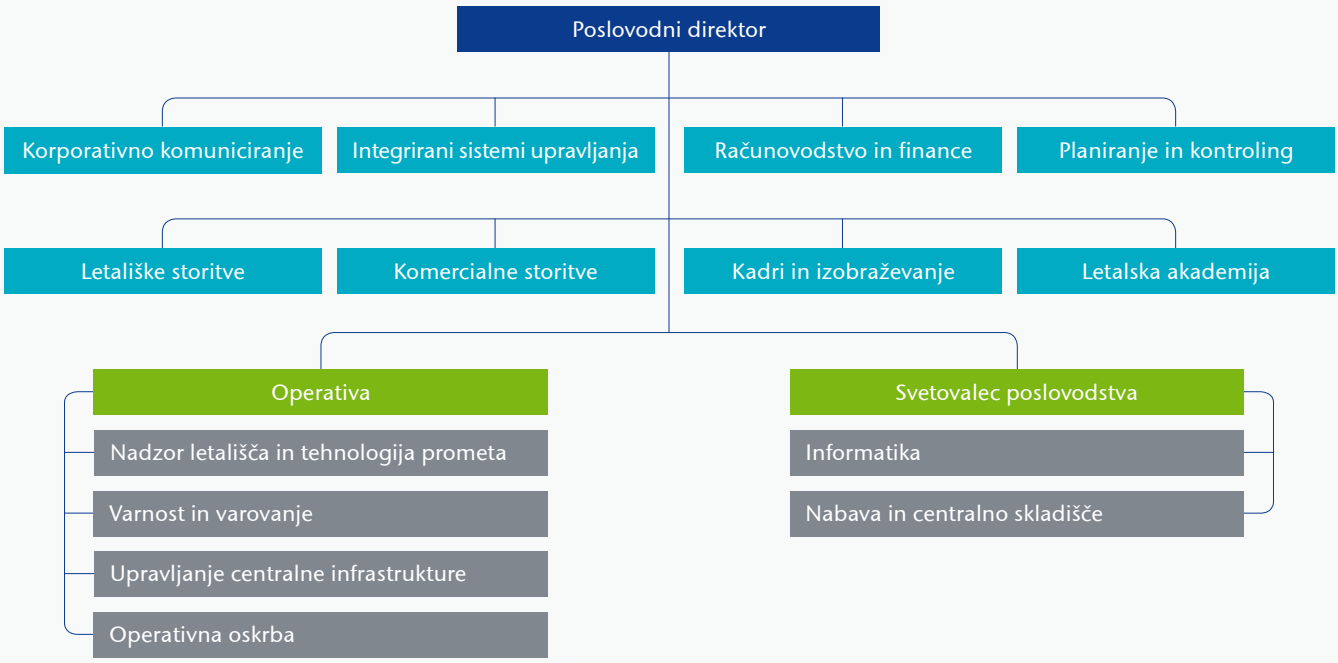
Upravljanje in nadzor družbe

Poslovodna direktorica družbe je dr. Babett Stapel. Diplomirala je iz prava na univerzi v Hamburgu v Nemčiji z dopolnilnim izobraževanjem iz poslovne administracije (MBA) na univerzi v Nottinghamu v Angliji.

Študij prava je zaključila po dveh letih pripravništva, pravosodni izpit pa je opravila leta 1998. Izobraževala se je tudi na področju internega komuniciranja na univerzi Del Pacífico, v Limi, Peru. Ima 21 let poklicnih izkušenj v letalski panogi, več kot 10 let na izvršnih vodstvenih položajih in 17 let na položajih z odgovornostjo do zaposlenih. Fraportu Slovenija, d.o.o., se je pridružila leta 2016 kot direktorica komerciale, financ in splošnih zadev ter prokuristka.

V družbi so trije prokuristi: Oliver Weiss, direktor operative, Zmago Skobir, svetovalec poslovodstva, in Andrej Svetina, vodja planiranja in kontrolinga. Poslovanje družbe in delo poslovodstva nadzira tričlanski Odbor vlagatelja. Sestavljajo ga: predsednik Holger Schaefers ter člana Alexander Laukenmann in Tamara Weyer, vsi iz družbe Fraport AG.

Organizacijska shema (veljavna od 1. 1. 2022)



Mednarodna dejavnost

Družba Fraport Slovenija je del mednarodne skupine Fraport AG. Hrbtenico delovanja skupine predstavlja široko strokovno in tehnološko znanje, ki odlikuje posamezne družbe pod okriljem Fraporta AG. Globalni portfelj hčerinskih družb in drugih naložb Fraporta AG vključuje delovanje 31 letališč po vsem svetu.

Vključeni smo v različna strokovna združenja, s katerimi si povečujemo priložnosti za mreženja s stanovskimi kolegi ter izmenjavo dobrih praks. S strokovnimi povezavami v okviru Združenja evropskih letališč (ACI Europe) aktivno spremljamo tematike, ki vplivajo na razvoj letališke dejavnosti in se aktivno vključujemo v spodbude o gospodarskem in družbenem razvoju panoge v regiji ter izzive, s katerimi se sooča civilno letalstvo v Evropi.

Poslanstvo

Z ustvarjanjem spodbudnih storitev in uporabnikom prijaznih izkušenj ter trajnostnim upravljanjem letališča zagotavljamo povezljivost Slovenije.

Vizija

Naša vizija je postati:
- učinkovita in najkakovostnejša regionalna vstopna točka;
- platforma, ki ponuja mikavna nakupovalna doživetja;
- glavno letališče v regiji za zračni prevoz tovora;
- vodilna akademija za pridobivanje znanj in usposobljenosti v letalstvu.

Vrednote

Trajnostni razvoj

Kot delodajalec in gospodarski faktor se zavedamo odgovornosti, ki jo imamo do naših zaposlenih, družbe in okolja ter ostale zainteresirane strani. Delujemo trajnostno, naša dejanja temeljijo na gospodarskih, okoljskih in družbenih merilih.

Krepitev pomena/vrednosti

Prizadevamo si za stalno krepitev pomena/vrednosti družbe na vseh storitvenih področjih.

Letalska varnost

S kontinuiranim procesom odkrivanja nevarnosti in obvladovanja z njimi povezanih tveganj zmanjšujemo verjetnost za poškodbe ljudi in/ali nastalo premoženjsko škodo.

Visoka zmogljivost

Naš integrirani poslovni model zagotavlja poslovno odličnost ter uporabo varnih, učinkovitih in visokokakovostnih procesov.

Pomen trajnostnega razvoja

Za skupino Fraport so vrednote in zaveze trajnostnega razvoja med osrednjimi usmerjevalci strateškega načrtovanja in upravljanja, saj sta sedanjost in prihodnost letališke dejavnosti tesno povezani z izzivi in priložnostmi razogljičenja dejavnosti ter drugimi okoljskimi vidiki. Hkrati letalske povezave ostajajo tudi v perspektivi pomemben generator družbene blaginje in napredka, tako v ekonomskem, tehnološkem kot socialnem smislu. Razvoj letališča v normalnih razmerah pomembno vpliva na razvoj mikro, regijskega in nacionalnega okolja.

Teh izzivov, a hkrati priložnosti se skupina Fraport zaveda pri upravljanju vseh svojih lokalnih družb, zato vsa svoja letališča spodbuja k ustvarjanju in prenašanju najboljših trajnostnih praks. V tem okviru deluje Fraport Slovenija, kar nam daje pomembno izhodišče za spoštovanje vseh trajnostnih zavez našega lastnika, ki jih sami glede na lastne specifičnosti prilagajamo ali nadgrajujemo. Zavezali smo se, da bomo delovali na način, ki ne ogroža naravnega in družbenega okolja, in da bomo s pomočjo različnih aktivnosti v okolju, v katerem delujemo, sobivali, mu vračali in ga bogatili.

Tiste vplive, ki jih lokalno okolje zaznava kot moteče, na primer hrup, sistematično zmanjšujemo v dialogu s socialnimi partnerji. Na vseh področjih se trudimo delovati preventivno, proaktivno in spodbudno, v duhu partnerskega dialoga.

Za sprejem trajnostne strategije in programa je odgovorno najvišje vodstvo. Vsi zaposleni smo spodbujeni in opolnomočeni, da se vključimo v izvajanje trajnostnega programa v skladu s svojimi pooblastili in odgovornostmi.

Področja prioritetnih trajnostnih aktivnosti družbe Fraport Slovenija glede na trajnostne cilje ZN do leta 2030

3 ZDRAVJE IN DOBRO POČUTJE

Zdravje in varnost pri delu
Kakovost zraka
Zniževanje hrupa

4 KAKOVOSTNO IZOBRAŽEVANJE

Zaželen in odgovoren delodajalec
Ustvarjanje vrednosti in sodelovanje v regiji, kjer delujemo
Fraportova letalska akademija

5 ENAKOST SPOLOV

Zagotavljanje delovnega okolja, ki ga zaznamujejo raznolikost, enake možnosti in spoštovanje
Zagotavljanje ravnotežja med delom in zasebnim življenjem

6 ČISTA VODA IN SANITARNA UREDITEV

Ohranjanje okolja in zaščita narave (tudi vodnih virov)

7 CENOVNO DOSTOPNA IN ČISTA ENERGIJA

Učinkovita raba energije
Obnovljivi viri energije
Trajnostna mobilnost

8 DOSTOJNO DELO IN GOSPODARSKA RAST

Ekonomska učinkovitost
Rast in razvoj skupine Fraport
Zaželen in odgovoren delodajalec
Ustvarjanje vrednosti in sodelovanje v regiji, kjer delujemo

9 INDUSTRIJA, INOVACIJE IN INFRASTRUKTURA

Zadovoljstvo kupcev in kakovost storitev
Rast in razvoj skupine Fraport

11 TRAJNOSTNA MESTA IN SKUPNOSTI

Kakovost zraka
Zniževanje hrupa
Sponzorstva in donacije v lokalnem in nacionalnem okolju

12 ODGOVORNA PORABA IN PROIZVODNJA

Zdravje in varnost pri delu
Učinkovita raba energije
Obnovljivi viri energije
Ohranjanje okolja in zaščita narave

13 PODNEBNI UKREPI

Učinkovita raba energije
Obnovljivi viri energije
Trajnostna mobilnost

15 ŽIVLJENJE NA KOPNEM

Ohranjanje okolja in zaščita narave (posebej zaščita ptic)

17 PARTNERSTVO ZA DOSEGANJE CILJEV

Fraport Slovenija je kot del mednarodne skupine Fraport aktivni podpornik in uresničevalec mednarodno sprejetih standardov, smernic in načel, zlasti načela UN Global Compact, zaveze za zmanjšanje emisij mednarodnega letalstva, smernic za prehod v krožno gospodarstvo, Splošne deklaracije o človekovih pravicah, konvencij Združenih narodov in temeljnih standardov dela Mednarodne organizacije dela kot tudi smernic OECD za multinacionalne družbe.

Trajnostni vplivi in meddeležniški odnosi

Letališče je s svojimi dejavnostmi kompleksno omrežje večplastnih meddeželniških odnosov tako na lokalni kot nacionalni in mednarodni ravni. Omogoča karierni in osebnostni razvoj lastnim zaposlenim, hkrati pa tudi številnim drugim dejavnostim. Je pomemben generator gospodarskega razvoja in bogatenja lokalnih skupnosti. Letališče ima strateški pomen za varovanje življenj, tako z vidika upravljanja letališkega prometa, kakor širše nacionalne varnosti. Vpliva na več vidikov naravnega okolja, zato je skrbno upravljanje z naravnim okoljem izjemno pomembno.

Razogljičenje letalskega sektorja v EU

Letalski sektor je ključnega pomena za mednarodno povezovanje držav in neprecenljiv del svetovnega gospodarstva. Predstavlja enega od sektorjev, v katerem je težko izvajati razogljičenje, saj trenutno ni alternativ z nizkimi emisijami za lete na dolge razdalje, ki bi lahko zadostile hitrosti letalskega prevoza. Obstaja pa tehnologija, ki lahko razogljiči lete na kratke in srednje razdalje ter pomaga doseči ogljično nevtralno letenje.

Letalska industrija predstavlja 12 odstotkov vseh emisij CO_2 v prometu, 2 do 3 odstotke svetovnih emisij ogljika in 4 odstotke emisij v Evropi. Medtem ko se je učinkovitost porabe goriva letalskih operacij med letoma 2009 in 2019 v povprečju izboljševala za več kot 2 odstotka na leto, je jasno, da so potrebni nadaljnji ukrepi za znižanje absolutne ravni, četudi bi se obseg prometa povečal. Doseg cilja EU, ničelne emisije CO_2 do leta 2050, zahteva ambiciozno zastavljen načrt.

Vloga letalstva in njegov vpliv na okolje je zaradi njegove rasti predmet večje pozornosti v družbi, predvsem zaradi povzročenih emisij ogljika.

Medtem ko so podnebne spremembe v Evropi že zelo odmevale, je začetek veljavnosti Pariškega sporazuma nedvomno prispeval k temu, da se je problem postavil na vrh globalne politične agende. Pričakovano se tudi letalski sektor v zvezi s tem zaveda svoje odgovornosti. Združenja, ki zastopajo proizvajalce letal, letalske družbe, letališča in izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa v Evropi, so se zato povezala, da bi začrtala pot do izpolnitve cilja EU, imenovan Destinacija 2050.

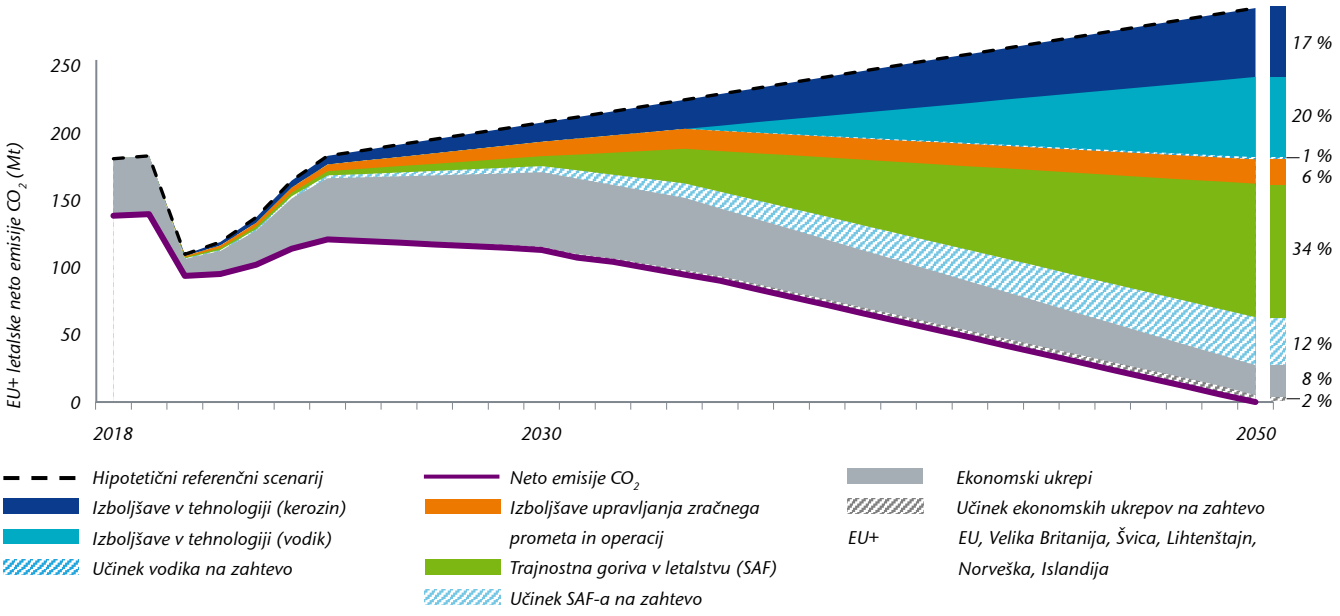
Namen načrta je bil opredeliti ukrepe, s katerimi bi dosegli razogljičenje letalstva. Ukrepi so zajeli štiri področja: letalsko in motorno-pogonsko tehnologijo (hibridno-električni pogon, tehnologija vodikovih gorivnih celic), upravljanje zračnega prometa in operacije zrakoplovov, trajnostna letalska goriva in pametne ekonomske ukrepe (npr. CORSIA).

Z izvajanjem teh ukrepov bi lahko bilo leto 2019 v evropskem letalstvu leto najvišjih absolutnih emisij CO_2 in s tem preseglo industrijski cilj ogljično nevtralne rasti od leta 2020 dalje.

V letu 2030 bi se neto emisije CO_2 zmanjšale za 45 odstotkov v primerjavi s hipotetičnim referenčnim scenarijem kot posledici nenehnega obnavljanja flote, izboljšav upravljanja zračnega prometa in zrakoplovov ter velike odvisnosti od ekonomskih ukrepov. V primerjavi z emisijami CO_2 v letu 1990, na katerih temeljijo evropski cilji Zelenega dogovora (t. i. Green Deal), to pomeni 36-odstotno povečanje neto emisij CO_2 evropskega letalstva. Navedeno je posledica dejstva, da večina ukrepov za zmanjšanje emisij (naslednja generacija letal in prevladujoča uporaba trajnostnih letalskih goriv) potrebuje več časa za uresničitev. V prihodnjih letih bo bistveno postaviti temelje za zmanjšanje emisij po letu 2030, da se bodo do leta 2050 uresničile ničelne emisije CO_2 in zmanjšala odvisnost od ekonomskih ukrepov.

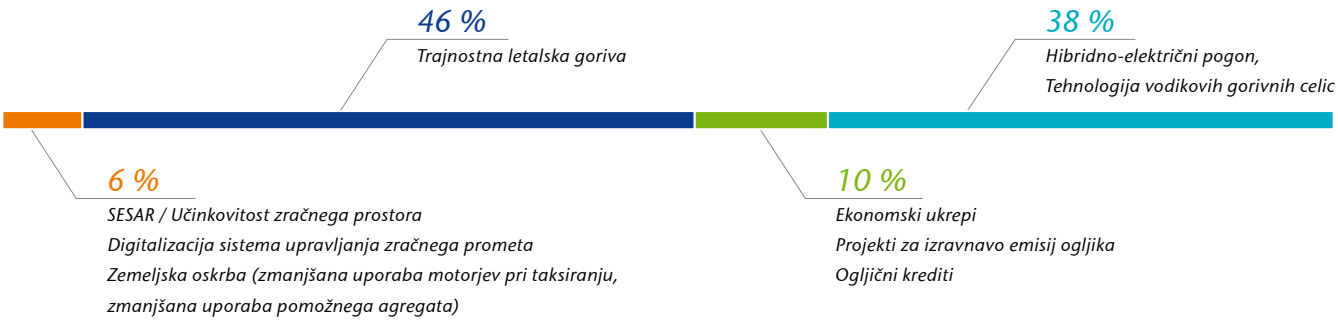
Sektor se vedno bolj zaveda pomena zmanjševanja emisij toplogrednih plinov, zato je že sprejel pomembne omilitvene ukrepe, s katerimi bo do leta 2050 prispeval k omejevanju dviga globalne temperature na največ 1,5 stopinje Celzija nad predindustrijsko raven.

***Graf 1: Pot k razogljičenosti evropskega letalstva** (upoštevani vsi leti)*



Vir: Destination 2050: A route to net zero European aviation

Graf 2: Destinacija 2050 – načrt za ničelne emisije CO_2

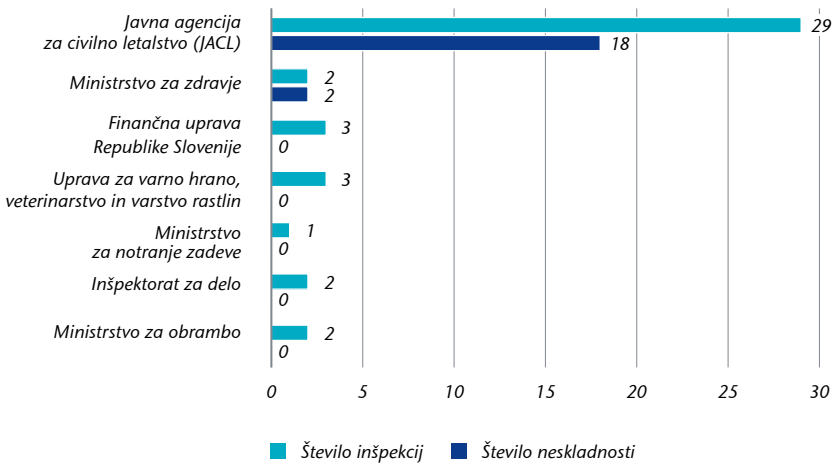


Integrirani sistemi upravljanja

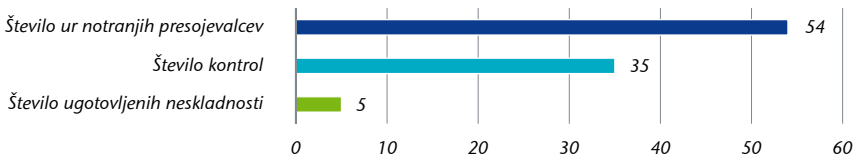
Stremimo k doseganju visoke ravni kakovosti in zagotavljamo razvoj letališča v skladu z zahtevami prevoznikov, potnikov in drugih poslovnih partnerjev. Vodstvo in vsi zaposleni smo zavezani sistemom vodenja, zato delujemo v skladu s standardi ISO 9001, ISO 14001 in ISO 45001. Vsi trije sistemi so povezani v integrirani sistem upravljanja.
Naše dobro delo se odraža v uspešno prestanih zunanjih presojah naših partnerjev in inšpektorjev.

V letu 2021 smo uspešno prestali 42 inšpekcijskih nadzorov, 13 zunanjih presoj letalskih prevoznikov in integrirano presojo sistemov ravnanja z okoljem ter varnosti in zdravja pri delu. Kjer je bilo potrebno, smo pripravili korektivne in preventivne ukrepe ter s tem dokazali, da je naše delovanje skladno z vsemi zakonskimi zahtevami in zahtevami na področju letalstva. Svoje delovanje preverjamo tudi z rednimi notranjimi kontrolami z namenom skladnosti poslovanja in iskanja priložnosti za izboljšave.

Graf 3: Inšpekcijski pregledi v letu 2021



Graf 4: Povzetek notranjih kontrol v letu 2021



Slika 1: Certifikati (ISO 9001, 14001, 45001)

Upravljanje in klasifikacija tveganj

Celotno obvladovanje tveganj družbe Fraport Slovenija je integrirano v enotni sistem obvladovanja tveganj. Družba je sicer vključena v sistem obvladovanja tveganj skupine Fraport, ki omogoča prepoznavanje in analiziranje tveganj v zgodnji fazi ter njihovo obvladovanje z ustreznimi ukrepi.

Upravljanje tveganj je obširneje predstavljeno v letnem poročilu skupine Fraport.

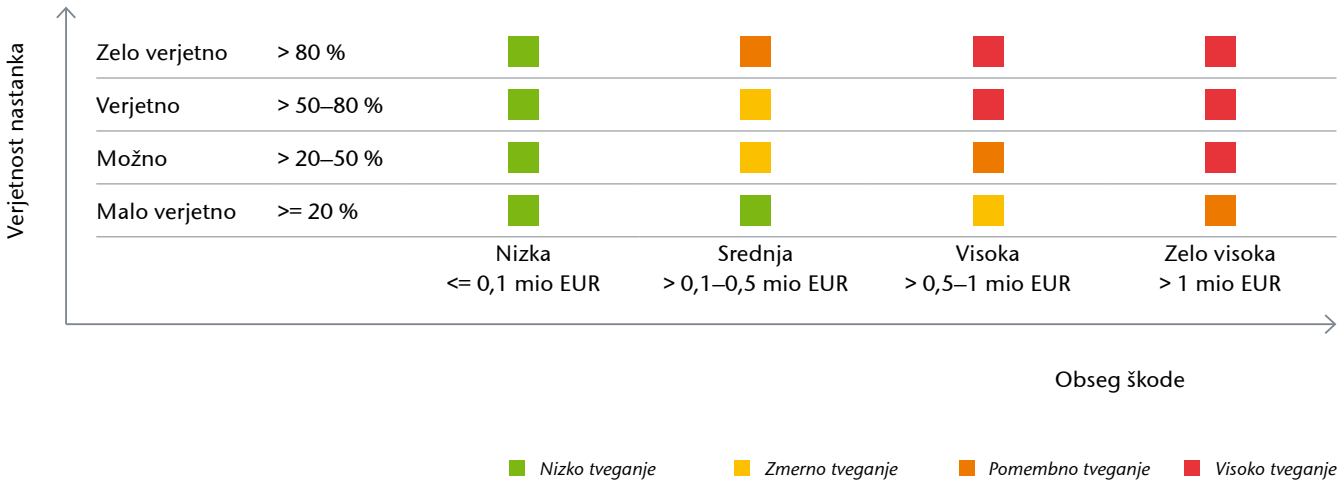
Za upravljanje tveganj je odgovorno vodstvo družbe, v skladu s svojimi pristojnostmi in odgovornostmi pa vsi zaposleni prevzemajo upravljanje tveganj področnih vrst.

Redno izvajamo ukrepe za zmanjševanje tveganj, povezanih z zmanjševanjem nevarnosti letalskega prometa, ki jo povzročajo ptice, varnostni dogodki in vremenski pojavi. V veljavi je načrt neprekinjenega poslovanja, ki vključuje ukrepe za odzive v stiski za zaposlene ali posamezne poslovno kritične funkcije ter opisuje alternativne postopke za vrnitev poslovanja v normalne razmere. Obvladovanje tveganj je podprto z notranjimi kontrolami, katerih cilji so usklajenost z veljavno zakonodajo in predpisi, doseganje strateških ciljev in uresničevanje strategije družbe. Pri notranjih kontrolah upoštevamo metodologijo COSO z namenom prepoznavanja, merjenja in obvladovanja tveganj, ki se pojavljajo v posameznih poslovnih procesih, kar je tudi praksa na ravni celotne skupine Fraport.

Fraport Slovenija je kot upravljavec kritične infrastrukture Republike Slovenije v skladu z Zakonom o kritični infrastrukturi dolžan izdelati tudi oceno tveganja za delovanje kritične infrastrukture. Tveganja se v družbi ugotavljajo na ravni strateških ciljev in procesov. Poleg tega se ločeno spremljajo tveganja, povezana s področji, ki so opisana v nadaljevanju.

V okviru procesa upravljanja tveganj potekajo identifikacija in ocenjevanje tveganj, sprejemanje ukrepov za izogibanje oziroma zmanjšanje tveganj ter kontrola in poročanje. Pri ocenjevanju tveganj, ki je podlaga za razvrščanje tveganj v štiri skupine, se določi verjetnost tveganja in oceni obseg škode, ki jo tveganje lahko povzroči, kar prikazuje spodnja shema.

Klasifikacija procesnih tveganj



Družba vsako četrtletje poroča na ravni skupine Fraport o vseh pomembnih in visokih tveganjih ter ukrepih za obvladovanje teh tveganj in nastalih spremembah v zadnjem poročevalnem obdobju. Upravljanje s tveganji podpira raznolik mehanizem notranjih kontrol in notranjega revidiranja.

Tveganje širitve novega koronavirusa je vplivalo na poslovanje družbe tudi v letu 2021. Družba se je odzvala s številnimi ukrepi za varnost in zdravje svojih zaposlenih, poslovnih partnerjev in potnikov ter omilitev posledic pandemije z namenom poslovanja in delovanja letališča.

Tveganje širitve novega koronavirusa je vplivalo na poslovanje družbe tudi v letu 2021.

Finančna tveganja
Za stabilno poslovanje družbe je ključno obvladovanje finančnih tveganj, s katerimi se dnevno sooča.

Kreditno tveganje obvladujemo s spremljanjem poslovnih partnerjev in pridobivanjem bonitetnih ocen, informacij iz okolja, usklajevanjem odprtih postavk, doslednim zaračunavanjem zamudnih obresti, opominjanjem in izterjavo. Poleg tega ima družba del terjatev zavarovanih pri zavarovalnici.

Likvidnostno tveganje se je zaradi pandemije in znižanja prilivov povečalo, a je z ustreznimi ukrepi še vedno ovrednoteno kot nizko tveganje. Tudi obrestno tveganje, ki mu je družba izpostavljena, je nizko, saj družba nima obrestovanih obveznosti, prav tako nima finančnih naložb, katerih obresti bi bile vezane na spremembe obrestne mere.

Tveganju sprememb deviznih tečajev tujih valut družba ni izpostavljena, saj je delež transakcij v tuji valuti nematerialen.

Tveganja varstva osebnih podatkov
Družba se zaveda pomena varstva podatkov, zato je na podlagi Uredbe (EU) 2016/679 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov (Splošna uredba o varstvu podatkov) in Zakona o varstvu osebnih podatkov sprejela in izdala Pravilnik o varstvu osebnih podatkov. V primeru pojava večjega tveganja na področju obdelave osebnih podatkov pri novih projektih, novih IT-rešitvah ali novih pogodbenih izvajalcih izdelamo t. i. Oceno učinka, pri čemer se naredi detajlna analiza obvladovanja vseh mogočih tveganj na področju zavarovanja osebnih podatkov.

Ravno tako imamo v družbi pooblaščeno osebo za varstvo osebnih podatkov, ki jo je imenovalo poslovodstvo družbe in je odgovorna oseba za obvladovanje celotnega področja varstva osebnih podatkov. Učinkovitost sistema varstva osebnih podatkov se letno preverja na vodstvenem pregledu s poslovodstvom družbe.

Tveganja skladnosti poslovanja
Smernice za skladnost poslovanja družbe Fraport Slovenija temeljijo na sistemu skladnosti poslovanja skupine Fraport ter internih Smernicah za skladnost poslovanja, Etičnem kodeksu in standardih ravnanja za zaposlene ter Pravilniku o preprečevanju konflikta interesov. V družbi imamo pooblaščeno osebo za skladnost poslovanja, ki jo je imenovalo poslovodstvo družbe in je odgovorna oseba za obvladovanje sistema skladnosti poslovanja, ter Odbor za skladnost poslovanja. V primeru večjega pojava tveganja na področju skladnosti poslovanja se v obravnavo vključi matična enota iz Fraporta AG. Učinkovitost sistema skladnosti poslovanja se letno preverja z analizo učinkovitosti obvladovanja tveganj na tem področju ter nadalje obravnava s poslovodstvom družbe na vodstvenem pregledu ter lastnikom družbe na rednih sestankih Odbora vlagatelja.

Tveganja upravljanja človeških virov
Tveganja na področju kadrov so povezana predvsem z morebitnim premajhnim številom zaposlenih, še posebej za izvajanje obveznih letaliških služb, in neustrezno usposobljenostjo kadra. Neprekinjeno poslovanje zagotavljamo s skrbnim spremljanjem in vpeljavo zakonodajnih zahtev na vsa področja našega dela ter rednim usposabljanjem in razvojem zaposlenih.

Informacijska tveganja
Način upravljanja z informacijami in informacijskimi sistemi je predpisan v Krovni varnostni politiki, kjer so določena osnovna izhodišča pri formiranju, obdelavi informacij, načinu uporabe, varovanja in zaščite informacijskih sredstev.

Tveganja varnosti in zdravja pri delu
Družba ima predpisano Izjavo o varnosti z oceno tveganja, s katero obravnava prepoznane nevarnosti in tveganja za vsa delovna mesta v družbi ter pripadajoče ukrepe za zmanjševanje teh tveganj. V družbi je pooblaščena oseba za varnost in zdravje pri delu, ki jo je imenovalo poslovodstvo družbe in je odgovorna oseba za sistem ter obvladovanje tveganj varnosti in zdravja pri delu. Učinkovitost sistema varnosti in zdravja pri delu se letno preverja na vodstvenem pregledu s poslovodstvom družbe.

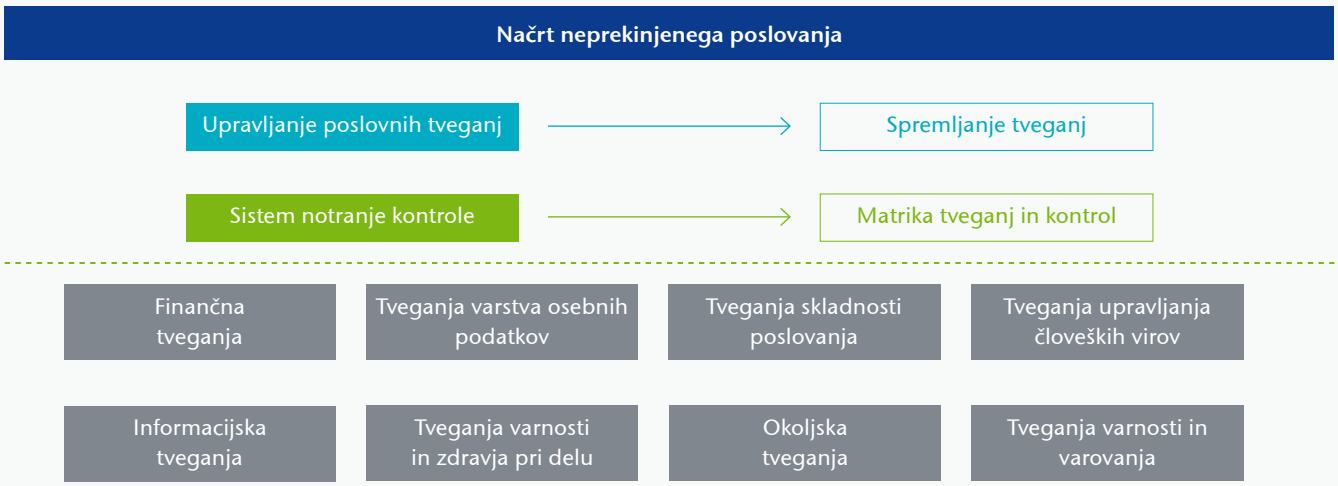
Okoljska tveganja
Družba prepoznava zunanje in notranje dejavnike, ki vplivajo na okolje in lahko zanj predstavljajo tveganje. V družbi imamo pooblaščeno osebo za varstvo okolja, ki jo je imenovalo poslovodstvo družbe in je odgovorna oseba za sistem in obvladovanje tveganj ravnanja z okoljem. Učinkovitost sistema ravnanja z okoljem se letno preverja na vodstvenem pregledu s poslovodstvom družbe.

Tveganja varnosti in varovanja
Kot evropsko letališče smo zavezani k spoštovanju predpisov EU na področju varnosti, saj ima le-ta bistven pomen v letalskem svetu, zato smo v družbi že v letu 2018 pridobili mednarodni certifikat na tem področju, t. i. certifikat EASA, s čimer dokazujemo, da pri upravljanju letališča izpolnjujemo vse zahteve za varnost udeležencev na našem letališču ter obvladujemo vsa tveganja, povezana z obratovanjem letališča. V družbi imamo tudi pooblaščenega varnostnega menedžerja, ki ga je imenovalo poslovodstvo družbe in je odgovorna oseba za sistem in obvladovanje varnostnih tveganj. Učinkovitost sistema varnosti se letno preverja na vodstvenem pregledu s poslovodstvom družbe.

Družba pridobiva podatke o posameznih tveganjih na področju varovanja civilnega letalstva od Javne agencije za civilno letalstvo (JACL) in pristojnega Ministrstva za infrastrukturo (MzI). Ukrepi varovanja civilnega letalstva se na letališču izvajajo v skladu z zakonodajo in se nemudoma prilagodijo potrebam ob novonastalih situacijah.

Likvidnostno tveganje se je zaradi pandemije in znižanja prilivov povečalo, a je z ustreznimi ukrepi še vedno ovrednoteno kot nizko tveganje. Tudi obrestno tveganje, ki mu je družba izpostavljena, je nizko, saj družba nima obrestovanih obveznosti, prav tako nima finančnih naložb, katerih obresti bi bile vezane na spremembe obrestne mere.

Načrt neprekinjenega poslovanja in shema upravljanja tveganj



Poslovna skrivnost, varstvo podatkov in zasebnost

Zavzemamo se za transparentno komunikacijo v okviru spoštovanja poslovne skrivnosti. Zaposleni se zavedamo, da je treba ohraniti zaupnost podatkov v zvezi s poslovanjem in poslovnimi skrivnostmi ter delovati v skladu z Zakonom o varstvu osebnih podatkov in sprejetim Pravilnikom o varstvu osebnih podatkov. Pravilnik o varstvu osebnih podatkov opredeljuje tehnične in organizacijske ukrepe ter protokole za zavarovanje osebnih podatkov v družbi Fraport Slovenija. Ti ukrepi in protokoli so namenjeni preprečevanju nepooblaščenega dostopa, spreminjanja, izbrisa ali kakršnekoli druge poškodbe oziroma izgube osebnih podatkov ter temu, da se osebni podatki obdelujejo pošteno in zakonito ter da se zagotavlja spoštovanje vseh ostalih načel varstva osebnih podatkov. Pravilnik opredeljuje ustrezne ukrepe za varovanje osebnih podatkov za zagotovitev zakonite, poštene in pregledne obdelave osebnih podatkov, ki temelji na veljavni slovenski in evropski zakonodaji s področja varstva osebnih podatkov. V družbi tudi skrbimo za redno usposabljanje iz varstva osebnih podatkov za vse zaposlene v družbi.

Skladnost poslovanja in integriteta

Sistem skladnosti poslovanja razumemo kot sistematičen postopek, s katerim zagotavljamo, da je ravnanje v celotni družbi v skladu z zakoni in drugimi predpisi. Zajema preprečevanje in odkrivanje neskladnosti ter odziv na ugotovljene incidente in tveganja. Pomaga zaščititi družbo, njene zaposlene in lastnike pred finančno škodo, odškodninskimi zahtevki in zmanjšanjem ugleda. Zgodnji preventivni ukrepi se izvajajo z namenom zmanjšanja ugotovljenih tveganj skladnosti poslovanja. To vključuje predvsem jasne in primerne interne predpise, posebne komunikacijske ukrepe, vzorno vedenje vodstva in spodbujanje kulture naših etičnih vrednot. Za odkrivanje kršitev uporabljamo ustrezne instrumente. Primeri vključujejo osnovne elemente sistema notranjih kontrol, kot sta ločitev funkcij in načelo dvojnih kontrol za ključne procese. V primeru ugotovljenih kršitev je predviden ustrezen odziv vodstva za odpravo kršitev, zaščito interesov družbe in ohranitev verodostojnosti sistema skladnosti poslovanja. S ciklom preprečevanje – odkrivanje – reakcija dolgoročno izboljšujemo skladnost poslovanja.

Ravno tako skrbimo za redno usposabljanje s področja skladnosti poslovanja za vse zaposlene.

Zavzemamo se za skladnost z mednarodnimi in lokalnimi protikorupcijskimi zakoni ter zavračamo vse oblike korupcije in podkupovanja. V sodelovanju s konkurenco preverjamo določanje cen in pogojev ter različne dogovore ali sporazume za omejevanje konkurence. Pri tem smo posebej pozorni na dogovore in sporazume s konkurenco, katerih namen je delitev trga ali razdelitev strank. Nekonkurenčnega ravnanja dobaviteljev ne toleriramo, zato v takšnih primerih z njimi prekinemo poslovni odnos. To preverjamo tudi v sklopu izvajanja ocene dobaviteljev.

Zavzemamo se za skladnost z mednarodnimi in lokalnimi protikorupcijskimi zakoni ter zavračamo vse oblike korupcije in podkupovanja.

Varovanje informacij

Zavedamo se pomena informacij in varnega informacijskega sistema, za kar skrbimo s sprejeto Krovno varnostno politiko. Cilj varovanja informacij je preprečiti oziroma zmanjšati posledice varnostnih incidentov na najmanjšo možno mero in zagotavljati neprekinjeno poslovanje družbe. Z vzpostavitvijo sistema upravljanja in varovanja informacij smo vzpostavili načelo zaupnosti, razpoložljivosti in celovitosti informacije. Sistem upravljanja informacijske varnosti je zgrajen na osnovi priporočil standarda ISO/IEC 27001. Varovanju informacij so zavezani vsi zaposleni v družbi, pogodbeni sodelavci, študenti in vsi zunanji partnerji ter njihovi zaposleni oziroma njihovi partnerji v stiku z informacijami, ki so last družbe oziroma jih družba deklarira kot pomembne za njeno poslovanje.

Varnost letalskih operacij

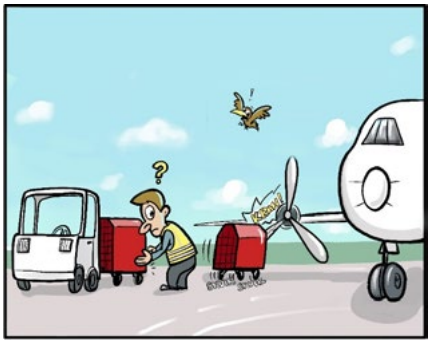
V družbi namenjamo varnosti veliko pozornost. Pri tem nam v veliki meri pomaga implementirani sistem upravljanja varnosti, s katerim izboljšujemo nivo varnosti na letališču. Sistem je sestavljen iz štirih ključnih elementov: varnostne politike, zagotavljanja varnosti, upravljanja varnostnih tveganj in promocije varnosti. Vsakega izmed teh elementov skušamo vsako leto nadgraditi in se s tem nenehno izpopolnjevati.

Nenehno izpopolnjevanje dosegamo z:
- zagotavljanjem aktualnih informacij za naše zaposlene in nenehnim usposabljanjem za nadgrajevanje njihovega znanja;
- zagotavljanjem zadostnih finančnih virov, da lahko uresničujemo svojo varnostno politiko;
- opredelitvijo varnostnih odgovornosti za vse osebje v družbi;
- spodbujanjem pozitivne varnostne kulture s transparentno izmenjavo informacij v zakonskih okvirih;
- vzpostavljanjem, vzdrževanjem in spodbujanjem pozitivne varnostne kulture s pomočjo proste izmenjave informacij;
- določanjem varnostnih ciljev na nivoju družbe za dvoletno obdobje;
- rednim spremljanjem varnostnih indikatorjev;
- izvajanjem promocije varnosti.

Naša letališka infrastruktura in operativni postopki ustrezajo različnim mednarodnim in nacionalnim varnostnim zahtevam, standardom in priporočilom (ICAO, EU, EASA, ACI idr.), kar se redno preverja z nadzori ter zunanjimi in notranjimi presojami. Za nas je pomembno tudi sodelovanje z ostalimi subjekti na letališču, zato že več let deluje letališka skupina za varnost, ki opredeljuje in zagotavlja izvajanje skupno dogovorjenih varnostnih ukrepov.

Promocija varnosti

Enega izmed temeljev sistema upravljanja varnosti predstavlja promocija varnosti, zato smo se v sklopu promocije varnosti odločili predstaviti vpliv različnih dejavnikov, ki lahko vplivajo na zaposlene med opravljanjem dela ali na delovne procese. Na predstavljenem plakatu je obravnavana opustitev rednega preventivnega vzdrževanja delovnih sredstev, čigar posledica je lahko nezaželen dogodek.



Avtor: Boris Oblak

Predstavljena je situacija nekontroliranega premika transportnega voza po odpenjanju od vlečnega vozila zaradi nezanesljivega delovanja zavor na transportnem vozu, kar lahko pripelje do poškodbe osebe, letališke infrastrukture ali letala.

Organizacijski varnostni cilji

Za 25 %

znižati indeks potrjenih trkov ptic vrste kanja v letih 2021 in 2022 v primerjavi z letoma 2019 in 2020.

Ohraniti ali znižati

indeks večjih škodnih primerov na letalih nad 5,7 t v letih 2021 in 2022 v primerjavi z letoma 2019 in 2020.

Za 25 %

zmanjšati indeks večjih poškodb na delovnih sredstvih zemeljske oskrbe letal/vozilih v letih 2021 in 2022 v primerjavi z letoma 2019 in 2020.

Za 25 %

znižati indeks potencialnih ali dejanskih vdorov na vozne steze ali vzletno pristajalno stezo v letih 2021 in 2022 v primerjavi z letoma 2019 in 2020.

Kako lahko preprečimo takšne situacije? Pristojnosti in odgovornosti v procesih dela morajo biti jasno opredeljene. V prvi vrsti se je treba zavedati pomena vsakodnevnega pregledovanja delovnih sredstev pred njihovo uporabo. Nadalje, s pravočasnim planiranjem kvalitetnega preventivnega vzdrževanja delovnih sredstev. Delovno sredstvo brez zagotovljenega preventivnega tehničnega vzdrževanja se mora izločiti iz uporabe. Pomen dnevnega pregledovanja in tehnične brezhibnosti delovnih sredstev promoviramo pri vseh rednih usposabljanjih zaposlenih.

V primerjavi z letom 2020 smo v letu 2021 obravnavali eno večjo poškodbo letala. Ključni razlog je bil nekontrolirani premik kompozicije transportnih vozov v letalo na parkirnem mestu zaradi delovanja izpuha letalskih motorjev drugega letala na letališki ploščadi (jet blast). Primer smo natančno analizirali in sprejeli ter izvedli vse korektivne in preventivne ukrepe za preprečitev ponovitve takega incidenta.

V zadnjem letu nismo zabeležili večje škode, nastale na vozilih in opremi zemeljske oskrbe letal. Zabeležili smo tri primere manjših poškodb. Indeks tovrstnih poškodb na 10.000 letalskih operacij smo z 2,3 v letu 2020 znižali na 1,7 v letu 2021. Čeprav je bila škoda manjša, smo vse primere natančno analizirali in izvedli korektivne ukrepe za preprečitev ponovitve tovrstnih dogodkov. Indeks trkov ptic na letališču na 10.000 letalskih operacij se je zmanjšal s 4,6 v letu 2020 na 4,0 v letu 2021. Indeks skupnega števila trkov ptic pa se je zmanjšal z 18,5 v letu 2020 na 14,3 v letu 2021. Kljub temu še naprej intenzivno izvajamo obstoječe ukrepe in iščemo možnosti za izboljšave.

V letu 2021 nismo obravnavali nobenega nepooblaščenega vdora na območje vzletno-pristajalne steze.

Indeks trkov ptic na letališču na 10.000 letalskih operacij se je zmanjšal s 4,6 v letu 2020 na 4,0 v letu 2021. Indeks skupnega števila trkov ptic pa se je zmanjšal z 18,5 v letu 2020 na 14,3 v letu 2021.

Pravična kultura

Pravična kultura (ang. just culture) je postala sestavni del varnosti v letalstvu. Bistvo tega koncepta je spodbujanje varnostnega poročanja brez morebitnih sankcij zoper osebe, ki so varnostno poročale ali so bile v poročane varnostne dogodke kakorkoli vpletene. Temelj koncepta je učenje na napakah. Neodvisno varnostno poročanje je zaposlenim omogočeno z različnimi načini elektronskega varnostnega poročanja. Vzpostavljen je tudi klasični papirni način varnostnega poročanja (Safety Box nabiralniki). V sklopu varnostnega poročanja zagotavljamo zaupnost poročevalca in oseb, omenjenih v varnostnem poročilu. Varnostno poročanje je lahko tudi anonimno. Vsakodnevno si prizadevamo vzpostaviti okolje zaupanja, v katerem lahko zaposleni prosto in brez strahu pred posledicami poročajo o varnostnih zadevah, dogodkih ali nesprejemljivih praksah, tudi kadar so sami udeleženi. Pri tem želimo jasno poudariti, kje je meja med sprejemljivim in nesprejemljivim varnostnim ravnanjem, ker ima slednje lahko za posledico tudi sankcije zoper osebo, ki je izvedla nesprejemljivo varnostno ravnanje.

V letu 2021 smo v družbi vzpostavili Odbor za pravično kulturo. Njegov namen je odločanje o morebitni individualni odgovornosti v smislu sprejemljivega in nesprejemljivega varnostnega vedenja. V večini primerov gre za varnostne dogodke z večjim vplivom na varnost letalskih operacij na letališču. Odbor za pravično kulturo se je v letu 2021 sestal petkrat. Pri tem se je trikrat odločil za zaščito zaposlenega pred sankcioniranjem.

Visoka raven varnosti je ključnega pomena za varno in kakovostno opravljanje naših storitev. Z nenehnim nadgrajevanjem varnostnih standardov družba vse zaposlene spodbuja, da proaktivno in preventivno poročajo ali opozarjajo na potencialne ali dejanske nevarnosti pri delu na zračni strani letališča. Enako velja za poročanje o varnostnih incidentih, nesrečah, varnostnih pomanjkljivostih ali opaženih varnostno spornih situacijah in nenazadnje o kakršnihkoli mogočih izboljšavah.

V sklopu varnostnega poročanja zagotavljamo zaupnost poročevalca in oseb, omenjenih v varnostnem poročilu. Varnostno poročanje je lahko tudi anonimno.

Varovanje letališča

Družba Fraport Slovenija je kot upravljavec letališča odgovorna za zagotavljanje varnosti na celotnem ljubljanskem letališču. Varovanje letališča sestavljajo metode in ukrepi, ki so namenjeni zaščiti civilnega letalskega prometa pred dejanji nezakonitega vmešavanja. Osnovni ukrepi varovanja se izvajajo skladno z evropsko in domačo zakonodajo, dodatni ukrepi pa se izvajajo po potrebi, glede na oceno ogroženosti, ki jo pripravijo pristojni državni organi, in ocene ogroženosti, ki jih pripravimo sami ob upoštevanju obstoječih in zaznanih tveganj.

Učinkovitost in kakovost na področju varovanja se preverja z internimi nadzori v skladu s programom za zagotavljanje kakovosti in zunanjimi nadzori, ki jih izvajajo nadzorniki JACL. O rezultatih, tako notranjih kot zunanjih nadzorov, redno seznanjamo poslovodstvo družbe, ob koncu oziroma začetku tekočega leta pa predstavimo preteklo stanje tudi Svetu za varovanje civilnega letalstva Letališča Ljubljana.

V letu 2021 je JACL izvedla 14 nadzorov, kar je enako število nadzorov kot v letu 2020. Omeniti velja, da je tudi v letu 2021 promet precejšen del leta potekal v senci omejitev zaradi preprečevanja širjenja virusa SARS CoV-2. V letu 2021 smo tako navkljub vsem omejitvam in intenzivnim pripravam na odprtje novega terminala izvedli deset internih nadzorov.

Varovanje letališča v praksi poteka tudi z zagotavljanjem in izvajanjem fizičnega in tehničnega varovanja. Fizično varovanje v skladu s pogodbo izvaja pogodbena varnostna služba Aktiva varovanje, medtem ko družba Fraport Slovenija zagotavlja vso potrebno tehnično opremo za varovanje civilnega letalstva, ki se uporablja za izvajanje preventivnih varnostnih ukrepov. V ta sklop sodi vsa varnostna oprema za pregledovanje prtljage, blaga in potnikov, prav tako tudi oprema za zaščito in varovanje letališča. Letališče je dodatno varovano z integriranim sistemom kontrole pristopa in video nadzornim sistemom, ki preprečujeta nepooblaščene dostope na varovane dele letališča ter pomagata pri odkrivanju in razjasnjevanju morebitnih incidentov. S stalnim nadgrajevanjem in ustreznim preventivnim vzdrževanjem sistemov dosegamo visoko raven zanesljivosti njihovega delovanja in s tem zmanjšujemo verjetnost izpadov.

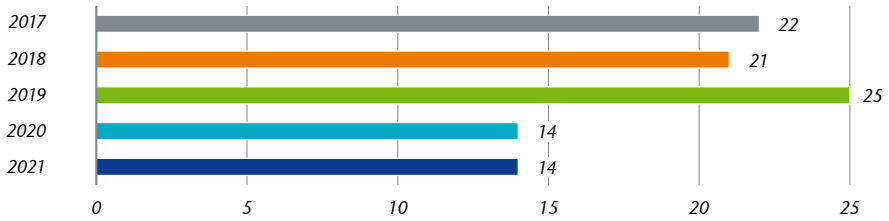
V letu 2021 smo zaključili s širitvijo in nadgradnjo sistema tehničnega varovanja ter vsemi aktivnostmi v povezavi s tehničnim varovanjem novega potniškega terminala. V novem potniškem terminalu smo v letu 2021 uspešno zaključili implementacijo novega sistema pregledovanja oddane prtljage. Sistem med drugim vključuje tudi najnaprednejšo rentgensko napravo za pregled oddane prtljage, ki uporablja računalniško tomografijo in omogoča 3D-pogled v prtljago.

V novem potniškem terminalu je bila na varnostno kontrolni točki za pregled potnikov nameščena tudi t. i. pametna linija za pregled ročne prtljage potnikov, ki omogoča hitrejši proces pregledovanja prtljage in tako skrajša čakalni čas potnika pred varnostno kontrolo. Prav tako smo testirali različne tipe telesnih skenerjev, katerega uvedbo načrtujemo v letu 2022.

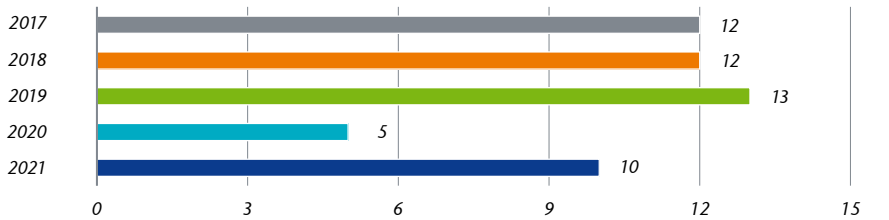
Zavedamo se, da najsodobnejša oprema izboljšuje varnost letalskega prometa in pomaga pri preprečevanju morebitnih incidentov, zato stalno sledimo razvoju tehnologije na tem področju in si prizadevamo za njeno implementacijo v največji možni meri tudi na našem letališču.

V letu 2021 je JACL izvedla 14 nadzorov, kar je enako število nadzorov kot v letu 2020. Navkljub vsem omejitvam in intenzivnim pripravam na odprtje novega terminala smo izvedli tudi 10 internih nadzorov.

Graf 5: Nadzori JACL



Graf 6: Interni nadzori



V novem potniškem terminalu je bila na varnostno kontrolni točki za pregled potnikov nameščena tudi t. i. pametna linija za pregled ročne prtljage potnikov, ki omogoča hitrejši proces pregledovanja prtljage.
V letu 2021 smo uspešno zaključili tudi implementacijo novega sistema pregledovanja oddane prtljage.

Strategija in poslovanje družbe

Nove naložbe

23 milijonska naložba v nov terminal je bila prelomnega pomena za nadaljnji razvoj letališča. Pred nami so novi izzivi in priložnosti. V prihodnje bomo investirali v manevrske površine in na druga področja, s katerimi bomo še nadalje zviševali kakovost naših storitev.

Za uresničitev poslanstva in vizije so ključni trije strateški stebri, podprti z ustrezno politiko upravljanja človeških virov, ki so glavni viri prihodkov družbe. Identificirali smo 44 strateških in 79 operativnih kazalnikov učinkovitosti.

Strateški stebri		
Letališke storitve	*Storitve zemeljske oskrbe*	*Komercialne in druge storitve*
Letalska dejavnost je osnovna dejavnost družbe. Prodoren marketing in privlačen spodbujevalni program sta za konkurenčnost ljubljanskega letališča ključnega pomena.	Fraport Slovenija je edini ponudnik storitev zemeljske oskrbe na ljubljanskem letališču in predstavlja oskrbo potnikov, letal, tovora in splošnega letalstva.	Komercialne dejavnosti so med ključnimi ustvarjalci prihodkov in postajajo vse pomembnejše. Predstavljajo tudi pomembno tržno orodje, ki povečuje konkurenčnost letališča. Fraportova letalska akademija nudi izobraževanja in svetovanja na področju gasilstva, zemeljske oskrbe in letalstva.
Pristanki Centralizirana infrastruktura Potniški terminal Potniki z omejenim gibanjem Gašenje in reševanje Varnost in varovanje	Oskrba potnikov Prodaja letalskih kart Oskrba letal Tovor in pošta Splošno letalstvo Poslovni salon Razleditev letal	Komercialne storitve Nepremičnine Letalska akademija
ISO 9001	*ISO 14001*	*ISO 45001* *EASA*

V letu 2021 nam je uspelo doseči dva zahtevna cilja – odpreti nov terminal in obvladati razmere zaradi covida-19. Ponosen sem na tim zaposlenih na letališču, na njihovo pripadnost, profesionalnost in motiviranost.

***Zmago Skobir**, svetovalec poslovodstva*

Sistem strateških kazalnikov učinkovitosti

Na ravni družbe

EBITDA/potnik	EBITDA realizacija	EBITDA/FTE	Zadovoljstvo zaposlenih	CAPEX realizacija	Delež stroškov dela

Letališke storitve	Storitve zemeljske oskrbe	Komercialne in druge storitve
Prihodki letaliških storitev/potnik	Prihodki zemeljske oskrbe/potnik	Rast tovora
Rast prihodkov letaliških storitev	Rast prihodkov zemeljske oskrbe	Delež prihodkov tovornega prometa
Delež prihodkov letaliških storitev	Delež prihodkov zemeljske oskrbe	Zamude letal zaradi zemeljske oskrbe
Rast premikov letal	Učinkovitost zemeljske oskrbe	Prihodki od hrane in pijače/odhodni potnik
Rast števila potnikov		Prihodek Duty freeja/odhodni potnik
Indeks letalske varnosti		Prihodki od parkirnin/odhodni potnik
Točnost letalskega prometa		Rast prihodkov komercialnih in drugih storitev
Faktor polnjenosti letala		Delež prihodkov komercialnih in drugih storitev
Zamude letal zaradi letališča		EBITDA Fraportove letalske akademije
		Delež prihodkov Fraportove letalske akademije
		Izkoriščenost površin

Človeški viri in izobraževanje

Poslovni prihodki/FTE	Delovni čas	Število internih ur usposabljanj/FTE	Stroški dela/FTE	Stroški internih usposabljanj/FTE

Kakovost	Varnost in zdravje pri delu	Okolje
Zadovoljstvo uporabnikov storitev	Stopnja bolniške odsotnosti	Mešani komunalni odpadki
Pravni pregledi	Poškodbe na delu	Ogljični odtis
	Promocija zdravja	Elektrifikacija voznega parka
	Testiranje na alkohol in psihoaktivne substance	

EBITDA = poslovni izid pred obrestmi, davki in amortizacijo
CAPEX = naložbe v osnovna sredstva
FTE = ekvivalent polne zaposlitve

Strateški cilji

Zaradi pandemije covida-19 se je drastično znižala raven prometa in potnikov in posledično bo okrevanje prometa na raven pred pandemijo počasnejše. Zaradi tega se vsebina glavnine strateških ciljev ne bo bistvena spremenila, se pa bo zamaknilo uresničevanje ciljev. Družba pričakuje, da bo s stabilizacijo razmer zaradi pandemije covida-19 v letu 2022 osvežila strategijo in strateške cilje družbe za obdobje do leta 2030. Strateški cilji družbe, zastavljeni pred pandemijo covida-19, so naslednji:

- povečanje prometa potnikov, letal in tovora;
- povečanje prihodkov, zlasti iz komercialnih dejavnosti;
- zagotavljanje ključnih naložb v infrastrukturo in opremo, ki bodo omogočile nadaljnji razvoj prometa;
- zagotavljanje razvojnih priložnosti logističnim podjetjem in zanesljive zemeljske oskrbe, s čimer bomo postali prednostno vozlišče za zračni prevoz tovora na zahodnem Balkanu;
- razvoj priložnosti za naložbe v letališko mesto in privabljanje različnih podjetij;
- razvoj Fraporta Slovenija kot prepoznavnega ponudnika usposabljanj v letalstvu.

Družba se ne zanaša le na razvoj enega segmenta, temveč razvija več vrst letalstva:

- redni potniški promet (domači in tuji prevozniki);
- čarterski promet (vključno s poleti na dolge razdalje);
- nizkocenovne polete;
- tovorni letalski promet;
- splošno letalstvo.

Pomemben del naše strategije je tudi zmanjševanje odvisnosti od manjšega števila poslovnih partnerjev in zgolj ene dejavnosti ter posodabljanje letališke infrastrukture.

Med pomembnejšimi cilji leta 2022 je poleg prevetritve strategije tudi določitev nove vizije, poslanstva in novih vrednot, pri čemer bo treba upoštevati odsotnost domačega prevoznika, spremenjeno strukturo prometa in občutno zmanjšani promet zaradi posledic pandemije. Med pomembnimi odločitvami v prihodnjem obdobju bo tudi, na kakšen način bomo razvijali tovorni promet.
Ob vsem naštetem je naša primarna naloga čim hitreje doseči nivoje prometa in prihodkov pred pandemijo, kar brez konkurenčne ponudbe letov in ponudbe komplementarnih komercialnih storitev letališča ne bo možno.

Načrti infrastrukturnega razvoja letališča

Glavni načrt razvoja letališča, t. i. Master Plan, kot strateški razvojni dokument predstavlja razvojni koncept letališča do leta 2040 in omogoča koordinacijo faznega prostorskega načrtovanja letališča in vplivnih območij izven njegovih meja.

Dokument zagotavlja, da je letališče pripravljeno zadostiti bodočim potrebam rasti prometa z rezervacijo prostora, ob upoštevanju finančnih zmožnosti družbe in sprejemljivih vplivov na okolje. Glavni načrt predvideva ključne infrastrukture, ki jih bomo razvijali v naslednjem obdobju.

To so predvsem:
- potniški terminal;
- tovorni terminal;
- manevrske površine;
- notranji cestni sistem;
- komunalna in energetska infrastruktura.

Zaradi posledic epidemije je družba v zaenkrat še nedefinirano prihodnje obdobje prestavila vse nenujne investicije, kar spreminja prioritete in časovnico glavnega načrta razvoja. Redefinicija in prenova glavnega načrta je v pripravi in je uvrščena med deset ključnih projektov v letu 2022. Na končno vsebino bo vplivala tudi nova pričakovana ocena prometa s poslovnim načrtom in strategijo na podlagi spremenjenih okoliščin.

Potniški terminal

Z izgradnjo novega potniškega terminala v izredno zahtevnih razmerah za našo panogo smo ustvarili sodobno, zmogljivejšo in učinkovitejšo regionalno vstopno točko. Zaradi dotrajanosti je bilo v stari potniški stavbi težko zagotavljati ustrezen standard za sprejem in odpravo sodobnih letalskih potnikov, nova in obsežnejša infrastruktura pa sedaj potnikom prinaša boljšo potovalno izkušnjo, večjo komercialno ponudbo, zaposlenim v oskrbi potnikov in prtljage pa boljše delovne pogoje.

Potniški terminal je bil zgrajen v rekordnem času, obdobju dveh let, investicija, ključna za dolgoročni razvoj in prihodnost letališča, ki bo pomagala tudi pri okrevanju potniškega prometa po pandemiji, je bila vredna 23 milijonov evrov. Terminal je kot sodoben in zračen prostor z veliko steklenimi površinami, ki odpirajo čudovite poglede na naravno okolje letališča in vzletno-pristajalno stezo, zasnoval arhitekturni biro Plan B, gradnjo pa je prevzelo podjetje GIC Gradnje. Družbi so bila v okviru javnega naročila poleg gradbeno-obrtniških in inštalacijskih del zaupana še pripravljalna in rušitvena dela, ureditev notranjega cestnega omrežja in preureditev dela manevrskih površin.

Objekt je minimalističen, z edinstvenim lokalnim pridihom, v katerem se kombinirajo vidni betoni, steklo, kovina in lesene obloge. Svojstven pečat daje prostoru umetniška instalacija, ki predstavlja slovenske reke in pokrajine. Modularna zasnova bo omogočila širitev, ko bo potniški promet po okrevanju znova naraščal.

Z novim terminalom je potnikom na voljo 14 standardnih okenc za prijavo na let, eno za izvendimenzijsko prtljago, okenca prevoznikov za nakup vozovnic in informacije. Tehnološko smo izpopolnili tudi varnostni sistem, ki omogoča hitrejši in udobnejši varnostni pregled potnikov. Glavna izboljšava nove varnostno-kontrolne točke je bistveno večja pretočnost, saj smo uvedli avtomatska vrata za kontrolo letalskih vozovnic, za pregled potnikov in ročne prtljage pa je na voljo pet linij, dve od teh sta t. i. pametni liniji, kjer se na pregled naenkrat lahko pripravlja več potnikov, hkrati pa omogočata, da se zabojčki za odlaganje osebnih predmetov avtomatsko dezinficirajo z UV žarki.

Časovni posnetek gradnje novega potniškega terminala

Z veseljem stojim pred novim potniškim terminalom, ki je rezultat našega dela in dela naših partnerjev. Pri tem projektu smo si nabrali ogromno neprecenljivih izkušenj. V naslednjih letih se bomo na področju infrastrukturnega razvoja osredotočali na manevrske površine.

Aleš Perhavec, *projektni vodja*

Pri snovanju izkušnje na novih komercialnih površinah je bilo z novimi poslovnimi partnerji veliko pozornosti posvečene raznovrstni in kakovostni ponudbi ter prijetnemu ambientu. Za svež koncept letališke izkušnje in trgovinsko-gostinskega dela na zračni strani je poskrbela hibridna enota All Yours Ljubljana, kjer so meje klasične duty-free in gostinske ponudbe zabrisane. Celota je še bolje zaživela, ko je bila izvedena druga faza inovativnega pristopa, ki med drugim na letališču unikatno uvaja tudi element spa fontane s pitno vodo. Na javnem delu je s prostorno teraso potnikom ter letališki skupnosti prijazno ponudbo vzpostavila restavracija Lolita Sweet & Salty.

Z odprtjem dodatnega parkirišča ob terminalu in prenovljeno parkirno infrastrukturo smo pridobili tudi nekaj boljših tehničnih rešitev v dobro strank in poslovnih partnerjev. Nadaljevali bomo tudi s projektom postavitve parkirišč z električnimi polnilnicami.

V potniškem terminalu je zaživel tudi nov poslovni salon, ki gostom ponuja prvovrstno izkušnjo in udobje. Kot eno redkih letališč v evropskem prostoru se ponaša z razgledno teraso, s pogledom na letališko ploščad in stezo ter Julijske Alpe. Domišljena arhitekturna zasnova salona gostom ponuja razgiban prostor s kotički za mirno delo, sprostitev in gostinski del.

Z novim terminalom so razširjene tudi čakalnice, letališče pa z izgradnjo novega terminala ponuja 14 izhodov na letala.

Tehnoloških posodobitev sta bila deležna z novim terminalom tudi sortirnica prtljage in prostor za prevzem prtljage. Nov sistem omogoča samodejno sortiranje prtljage glede na destinacijo ali številko leta ali prevoznika, obsega pa dva krožna zbirna trakova za oddano prtljago, dva krožna trakova za prevzem standardne prtljage in en trak za izvendimenzijsko in lomljivo prtljago.

Letališko mesto

Z načrtovanim letališkim mestom želi družba razviti osrednje slovensko letališče v prometno platformo, ki bo logistična, poslovna in gospodarska cona v pravem pomenu besede – stična točka različnih, med seboj dopolnjujočih se gospodarskih dejavnosti.

V Sloveniji močno primanjkuje večjih konsolidiranih zemljišč za logistične dejavnosti, ki bi bila ustrezno prostorsko in komunalno urejena ter bi omogočala takojšnji razvoj. Poslovno-logistični center Airport City je zanimiv za investitorje zaradi svoje geostrateške lokacije, saj leži na križišču dveh pomembnih evropskih prometnih koridorjev (TEN-T) in le 125 km od slovenskega pristanišča Luke Koper, kar omogoča tudi do sedem dni krajši tranzitni čas tovora v osrednjo Evropo. Petnajst hektarjev komunalno opremljenih zemljišč je zanimivih za vlagatelje s področja logistike, hotelirstva in pisarniške dejavnosti. Investitorji cenijo možnosti sodelovanja v obliki dolgoročnega najema zemljišč za dobo 25 let in več ter možnost modularne gradnje na večjih površinah. Slednje je dodatno omogočila sprememba prostorskega načrta, ki sedaj dovoljuje gradnjo objektov tudi prek cestnih koridorjev.

Poleg poudarka na logistiki družba še naprej spodbuja področje vzdrževanja in popravila letal ter podporne komercialne dejavnosti. Žal ni prišlo do večjih premikov že najavljenih projektov DHL, Solinair in Adria Tehnika, zato pa je ob okrevanju v letu 2022 čutiti toliko večji zagon logistov in partnerjev za servisiranje letal. Proaktiven pristop in aktivno trženje komunalno opremljenih parcel se bo nadaljevalo tudi v bodoče.

Poslovno-logistični center Airport City je zanimiv za investitorje zaradi svoje geostrateške lokacije, saj leži na križišču dveh pomembnih evropskih prometnih koridorjev (TEN-T) in le 125 km od slovenskega pristanišča Luke Koper.

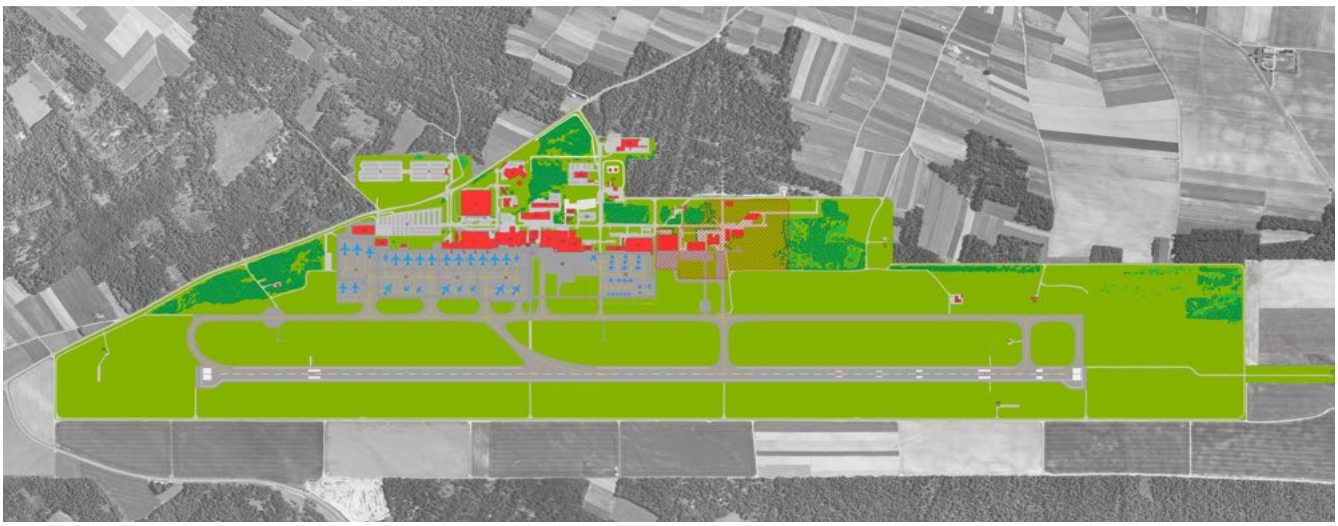
Državni prostorski načrt letališča (DPN) in strateške povezave

Fraport Slovenija želi z DPN doseči tri ključne cilje:

- zagotoviti neposredno povezavo letališča s svojim osrednim tržiščem – Ljubljano (z izgradnjo novega avtocestnega priključka na lokaciji bivše cestninske postaje Torovo);
- omogočiti dolgoročno rezervacijo območja med avtocesto in vzletno pristajalno stezo za razvoj letaliških in obletaliških dejavnosti;
- povečati konkurenčnost letališča glede na konkurenčna letališča v regiji.

Fraport Slovenija je samoiniciativno pripravil celovit predlog infrastrukturnih rešitev, ki zasleduje navedene cilje in predvideva rekonstrukcije obstoječih cest, križišč in avtocestnih priključkov kot tudi gradnjo povsem novih ter novo traso hitre mednarodne gorenjske železniške proge, ki bi potekala vzdolž avtoceste v X. panevropskem prometnem koridorju z navezavo na obstoječo progo proti Jesenicam. Predlogi Fraporta Slovenija so bili predstavljeni MzI, ki je odgovorno za izdelavo DPN letališča. Pričakujemo, da bodo naši predlogi upoštevani in bodo služili kot ena izmed strokovnih podlag za pripravo DPN.

Slika 2: Koncept razvoja letališča (novelacija 2017)



Poslovanje

Računovodski izkazi družbe Fraport Slovenija, ki so podlaga za analizo poslovanja, so pripravljeni ob upoštevanju predpostavke delujočega podjetja. Pandemija covida-19 in ukrepi, povezani z njo, so imeli velik vpliv na poslovanje tudi v letu 2021. Predvsem v prvem četrtletju je bilo število potnikov precej manjše od prvotno načrtovanega, kar se je močno odrazilo na uspešnosti poslovanja. Fraport Slovenija je bil poleg pomoči iz naslova protikoronskih paketov za čakanje na delo in delno povračilo fiksnih stroškov (v višini 1,6 milijona evrov) deležen tudi nepovratnih državnih sredstev v višini 5 milijonov evrov. S temi sredstvi je bila družbi povrnjena škoda, nastala zaradi zaprtja letališča za potniški promet v letu 2020 in za pokrivanje fiksnih stroškov v letu 2021. Čeprav so se razmere v drugi polovici leta 2021 začele nekoliko umirjati, so končni rezultati zaostali od načrtovanih. Zaradi omenjenih državnih pomoči je družba leto 2021 zaključila z dobičkom iz poslovanja pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA) v višini 7.697 tisoč evrov, kar je 9.811 tisoč evrov več kot v enakem obdobju leto pred tem. Pozitiven je bil tudi dobiček iz poslovanja (EBIT), ki je za leto 2021 znašal 1.345 tisoč evrov in je za 8.995 tisoč evrov presegel rezultat iz leta 2020. Čisti poslovni izid v letu 2021 je bil 7.239 tisoč evrov višji kot v letu 2020 in je znašal 931 tisoč evrov. Poslovni prihodki v višini 28.845 tisoč evrov so bili v primerjavi z letom 2020 višji za 59,7 odstotka, kar je predvsem posledica večjega števila potnikov in prej omenjenih državnih pomoči. Poslovni odhodki so se v primerjavi z letom 2020 povečali za 7 odstotkov in so znašali 27.499 tisoč evrov. V letu 2021 je družba za investicije v objekte in opremo porabila skoraj 11 milijonov evrov predvsem zaradi dokončanja novega potniškega terminala. Z aktivacijo novega terminala so se povečali stroški amortizacije in stanje opredmetenih osnovnih sredstev. Ker družba ni izpostavljena valutnim in obrestnim tveganjem, ne uporablja izvedenih finančnih instrumentov za zavarovanje pred navedenimi tveganji.

Tabela 1: Ekonomski kazalniki v letih 2017–2021 (v evrih)

Kategorija	2017	2018	2019	2020	2021
Bilančna vsota	109.706.000	124.512.598	132.212.108	127.101.972	126.371.170
Naložbe v stalna sredstva	85.555.704	92.298.039	98.878.064	108.336.822	112.757.920
Kapital	93.545.931	105.480.183	113.703.217	107.380.846	108.430.784
Poslovni prihodki	41.889.645	46.483.009	47.275.823	18.061.616	28.844.546
Čisti prihodki od prodaje	41.673.031	46.258.280	45.320.631	16.758.332	21.686.146
EBITDA - poslovni izid pred obrestmi, davki in amortizacijo	16.042.145	19.295.593	16.273.009	-2.114.422	7.696.805
EBIT - poslovni izid iz poslovanja	11.686.200	14.529.493	10.831.172	-7.650.137	1.345.183
Čisti dobiček	9.646.547	11.870.073	8.733.394	-6.307.584	931.355
EBITDA / povprečna osnovna sredstva	0,198	0,232	0,185	-0,023	0,076
EBITDA / poslovni prihodki	0,383	0,415	0,344	-0,117	0,267
Stroški iz poslovanja / poslovni prihodki (v %)	72,1 %	68,8 %	77,1 %	142,4 %	95,3 %

Graf 7: Ekonomski kazalniki v letih 2017–2021 (v tisočih evrih)

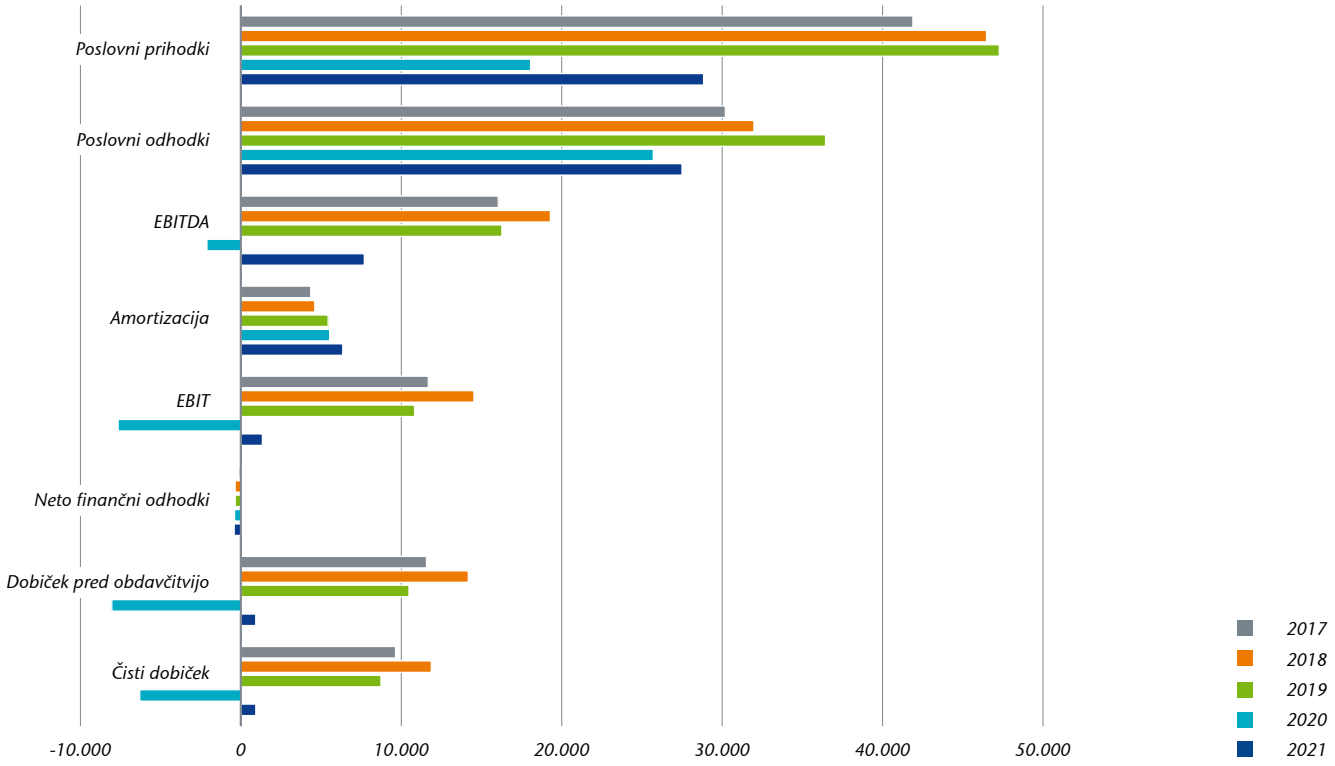


Tabela 2: Izkaz finančnega položaja družbe

(v tisočih evrih)	31. 12. 2020	31. 12. 2021	Delež 2020 (v %)	Delež 2021 (v %)	Indeks 21/20
SREDSTVA	**127.101.972**	**126.371.170**	**100**	**100**	**-0,6 %**
Nekratkoročna sredstva	111.343.835	116.399.140	87,6	92,1	4,5 %
Neopredmetena sredstva	1.369.622	1.513.780	1,1	1,2	10,5 %
Nepremičnine, naprave in oprema	97.592.074	102.037.512	76,8	80,7	4,6 %
Sredstva s pravico do uporabe	9.375.126	9.206.628	7,4	7,3	-1,8 %
Nekratkoročna dana posojila	0	620.423	0	0,5	-
Nekratkoročne poslovne terjatve	59.873	59.873	0	0	0,0 %
Odložene terjatve za davek	2.947.140	2.960.924	2,3	2,3	0,5 %
Kratkoročna sredstva	15.758.137	9.972.030	12,4	7,9	-36,7 %
Kratkoročna sredstva brez aktivnih časovnih razmejitev	15.671.288	9.890.299	12,3	7,8	-36,9 %
Zaloge	346.718	357.503	0,3	0,3	3,1 %
Kratkoročne poslovne terjatve	3.336.793	3.500.695	2,6	2,8	4,9 %
Denarna sredstva	11.987.777	6.032.101	9,4	4,8	-49,7 %
Kratkoročne aktivne časovne razmejitve	86.849	81.731	0,1	0,1	-5,9 %
OBVEZNOSTI DO VIROV SREDSTEV	**127.101.972**	**126.371.170**	**100**	**100**	**-0,6 %**
Kapital	107.380.846	108.430.784	84,5	85,8	1,0 %
Rezervacije in nekratkoročne pasivne časovne razmejitve	2.224.229	1.699.405	1,7	1,3	-23,6 %
Nekratkoročne obveznosti	9.712.919	9.474.109	7,6	7,5	-2,5 %
Kratkoročne obveznosti	6.960.494	5.216.514	5,5	4,1	-25,1 %
Kratkoročne pasivne časovne razmejitve	823.484	1.550.358	0,6	1,2	88,3 %

Tabela 3: Poudarki iz poslovanja družbe

	2020	2021	Indeks 21/20
PROMET			
Potniki	291.910	430.943	47,6 %
Premiki letal	12.980	17.461	34,5 %
Tovor (v tonah)	23.154	28.383	22,6 %
POSLOVNI IZID (v tisoč evrih)			
Poslovni prihodki	18.062	28.845	59,7 %
Prihodki od prodaje	16.758	21.686	29,4 %
Poslovni odhodki	25.712	27.499	7,0 %
EBITDA	-2.114	7.697	464,0 %
Amortizacija	5.536	6.352	14,7 %
EBIT	-7.650	1.345	117,6 %
Neto finančni prihodki/odhodki	-395	-416	-5,2 %
Dobiček pred obdavčitvijo	-8.045	929	111,6 %
Čisti dobiček	-6.308	931	114,8 %
Celotni vseobsegajoči donos v obdobju	-6.304	1.053	116,7 %
Dodana vrednost (poslovni prihodki – stroški materiala in storitev – drugi poslovni odhodki brez prevrednotovalnih poslovnih odhodkov in rezervacij)	11.012	20.453	85,7 %
BILANCA STANJA (v tisoč evrih)			
Sredstva na dan 31. 12.	127.102	126.371	-0,6 %
Kapital na dan 31. 12.	107.381	108.431	1,0 %
ZAPOSLENI			
Število zaposlenih na dan 31. 12.	395	376	-4,8 %
Povprečno število zaposlenih iz opravljenih ur	437,2	365,3	-16,4 %
KAZALNIKI			
Delež EBITDA v poslovnih prihodkih (EBITDA marža)	-0,12	0,27	327,9 %
Delež EBIT v poslovnih prihodkih (EBIT marža)	-0,42	0,05	111,0 %
Čista dobičkonosnost kapitala – ROE (v %) (čisti dobiček/povprečni kapital brez čistega dobička proučevanega obdobja)	-5,55	0,87 %	115,6 %
Dobičkonosnost sredstev – ROA (v %) (čisti dobiček/povprečno stanje sredstev)	-4,86	0,73 %	115,1 %

V času predsedovanja Slovenije Svetu EU v drugi polovici leta 2021 je Slovenijo obiskalo 10.000 tujih delegatov. V izpeljavo tako pomembnega projekta smo vložili veliko truda in srčnosti. Izkazali smo se kot gostoljuben in profesionalen partner. Pohvale za naše delo so prihajale z mnogih strani.

***Taja Skobir**, vodja integriranih sistemov upravljanja*

Potniški promet

Kot povsod po svetu je tudi na ljubljanskem letališču v letu 2021 promet krojila pandemija. Spodbudna je rast števila potnikov, bo pa zaradi nadaljevanja pandemije rast prometa v 2022 gotovo odvisna od razvoja pandemije in potovalnih restrikcij. Ključno je, da se ne uvede zaprtja države, saj bi to dodatno in izdatno upočasnilo okrevanje. Ne glede na mnoge državne pomoči so letalski prevozniki bolj kot kadarkoli prej usmerjeni v donosnost letenja. Zmeraj več je sezonskih najav, za razliko od preteklosti, ko je večina najavljala celoletno letenje. Če se je v preteklosti dopuščalo uvajalno obdobje za doseganje donosnosti posameznih linij, se zdaj bolj kot prej odpovedo posamezni leti z nizko prognozirano zasedenostjo. Veseli dejstvo, da se kljub oteženim okoliščinam število destinacij v mreži ljubljanskega letališča povečuje, veliko obeta tudi čarterski promet, katerega obseg se je povečal za 65 odstotkov. Naša prizadevanja so usmerjena v povečanje števila frekvenc obstoječih prevoznikov in dodajanje novih destinacij.
Drugo polovico leta 2021 je dogajanje na letališču zaznamovalo tudi predsedovanje Slovenije Svetu EU. Oskrbeli smo veliko tujih vladnih delegacij, ki so v Slovenijo prišle preko našega letališča. Posledično smo zabeležili 144-odstotno rast med potniki splošnega letalstva.
Kljub pandemiji smo na ljubljanskem letališču v letu 2021 oskrbeli 430.943 potnikov, kar predstavlja 47,6-odstotno rast v primerjavi z letom 2020. Več je bilo tudi premikov letal, ki smo jih zabeležili 17.461. To predstavlja 34,5-odstotno povišanje v primerjavi s predhodnim letom.

Graf 8: Delež števila potnikov (v javnem prometu) glede na vrsto prevoznikov v letu 2021

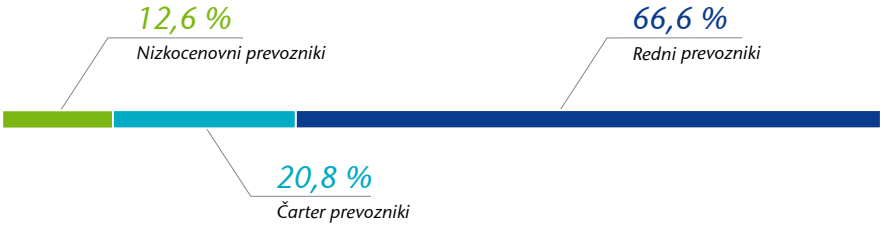


Tabela 4: Gibanje števila premikov letal v letih 2017–2021

Premiki letal	2017	2018	2019	2020	2021
Javni promet	26.045	27.231	23.624	6.634	7.932
Domači prevozniki	17.166	17.651	12.125	535	547
Tuji prevozniki	8.879	9.580	11.499	6.099	7.385
Splošno letalstvo	7.319	7.128	6.999	5.750	8.788
Ostalo*	1.080	1.153	866	596	741
Skupaj	**34.444**	**35.512**	**31.489**	**12.980**	**17.461**

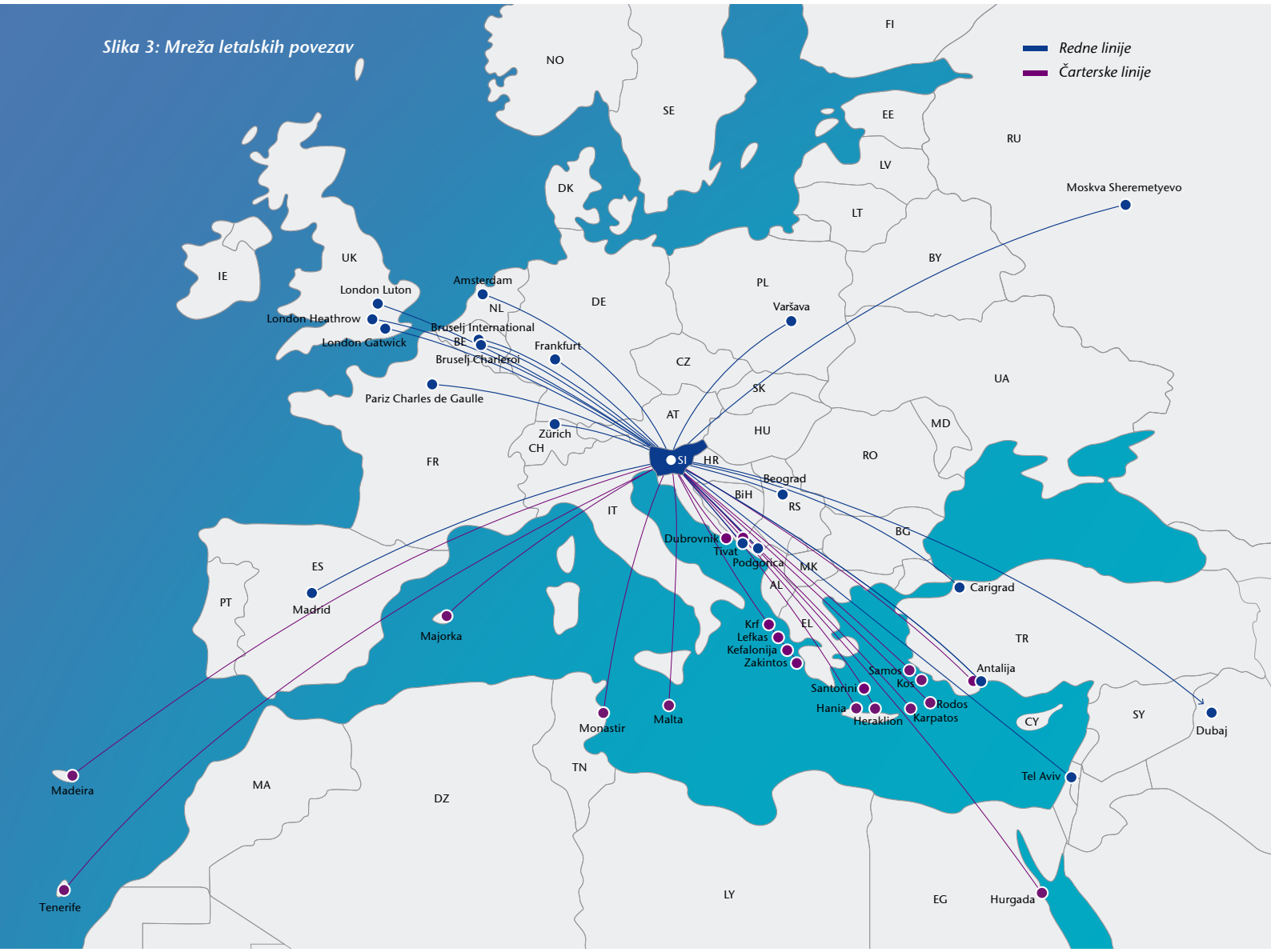
Tabela 5: Gibanje števila potnikov v letih 2017–2021

Potniki	2017	2018	2019	2020	2021
Javni promet	1.683.071	1.812.411	1.721.355	288.235	421.934
Redni prevozniki	1.557.412	1.656.661	1.563.537	255.173	334.259
Od tega Nizkocenovci	305.632	357.173	359.695	60.791	53.354
Čarter prevozniki	125.659	155.750	157.597	33.062	87.675
Splošno letalstvo	4.506	4.671	5.560	3.644	8.886
Ostalo*	981	1.147	221	31	123
Skupaj	**1.688.558**	**1.818.229**	**1.727.136**	**291.910**	**430.943**

* *šolski, pozicijski ali tehnični leti*

Tabela 6: Redne in čarterske linije v letu 2021

Redne linije		***Čarterske linije***	
Amsterdam	*Nizozemska*	*Hurgada*	*Egipt*
Antalija	*Turčija*	*Rodos*	*Grčija*
Beograd	*Srbija*	*Krf*	*Grčija*
Bruselj Charleroi	*Belgija*	*Antalija*	*Turčija*
Bruselj International	*Belgija*	*Heraklion*	*Grčija*
Dubaj	*Združeni arabski emirati*	*Zakintos*	*Grčija*
Frankfurt	*Nemčija*	*Karpatos*	*Grčija*
Carigrad	*Turčija*	*Dubrovnik*	*Hrvaška*
London Gatwick	*Anglija*	*Kos*	*Grčija*
London Heathrow	*Anglija*	*Kefalonija*	*Grčija*
London Luton	*Anglija*	*Tivat*	*Črna gora*
Madrid	*Španija*	*Hania*	*Grčija*
Moskva Sheremetyevo	*Rusija*	*Lefkas*	*Grčija*
Pariz Charles de Gaulle	*Francija*	*Santorini*	*Grčija*
Podgorica	*Črna gora*	*Monastir*	*Tunizija*
Tel Aviv	*Izrael*	*Tenerife*	*Španija*
Tivat	*Črna gora*	*Samos*	*Grčija*
Varšava	*Poljska*	*Madeira*	*Portugalska*
Zürich	*Švica*	*Malta*	*Malta*
		Majorka	*Španiija*



V letu 2021 smo naredili vse za čimprejšnje okrevanje letalskega prometa. Vrnili so se skoraj vsi redni letalski prevozniki, ki so leteli na naše letališče pred pandemijo, naš novi partner je Flydubai, prevoznik Iberia pa pokriva novo linijo v Madrid. Kljub pandemiji nam je uspelo povečati letalski promet skoraj za 50 odstotkov v primerjavi z letom 2020.

***Janez Krašnja**, vodja letaliških storitev*

Tovorni promet

Obseg tovora na ljubljanskem letališču je bil v letu 2021 za 22,6 odstotka višji kot v predhodnem letu. Letalski tovor se je povečal za 10,9 odstotka, pretovor pošte se je zmanjšal za 53,9 odstotka, kamionski tovor se je povečal za 36,3 odstotka. Rast količine tovora je beležena preko celega leta. V letu 2021 se je povečala količina pošiljk v segmentu hitre pošte (DHL, UPS in Fedex) in segmentu tovornih pošiljk. Upad pretovora pošte je posledica zmanjšanja števila potniških linij in preusmeritve poštnih tokov. Predvideva se nadaljnja rast tovornega prometa – v naslednjem letu bo količina presegla kapacitete skladišča. V letu 2022 je planirana izgradnja prizidka v velikosti 240 kvadratnih metrov, ki bo omogočil izvedbo del v naslednjih letih.

Obseg tovora na ljubljanskem letališču je bil v letu 2021 za 22,6 odstotka višji kot v predhodnem letu.

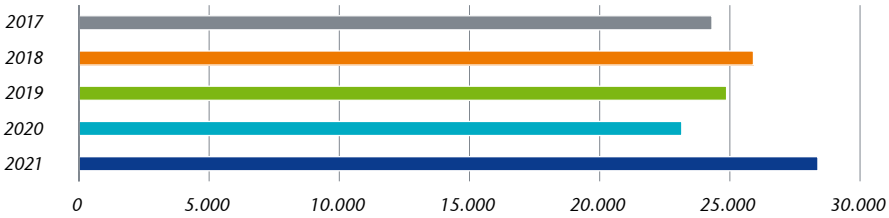
Graf 9: Deleži vrste tovora v letu 2021 (v %)

Tabela 7: Vrsta in količina tovora v letih 2017–2021 (v t)

Tovor	2017	2018	2019	2020	2021
Letalo	12.327	12.378	11.365	10.559	11.401
Blago	10.961	10.903	10.095	10.084	11.182
Pošta	1.367	1.475	1.271	475	219
Kamion	11.362	13.128	12.864	11.812	16.098
Ostalo*	625	401	646	783	884
Skupaj	**24.314**	**25.907**	**24.875**	**23.154**	**28.383**

* potrdila za carinsko blago

Graf 10: Skupna količina tovora v letih 2017–2021 (v t)



Novi pristopi

Življenjski vzorci se spreminjajo, prav tako načini in orodja komuniciranja. Storitve in informacije želimo nenehno približevati uporabnikom na njim najbolj primeren način. Prijazno, hitro, enostavno, tudi privlačno. Ob tem vedno odpiramo vrata kar najbolj neposrednemu, dvostranskemu komuniciranju.

Trajnostno komuniciranje

Ob vztrajajočih poslovno zahtevnih okoliščinah smo z intenzivnim internim in eksternim komuniciranjem s ciljnimi skupinami gradili zaupanje in utrjevali pozicijo Fraporta Slovenija kot razvojno usmerjene družbe. Predstavitev novega potniškega terminala, okrevanje prometa in menjava vodstva so bile osrednje teme, ki so zaznamovale leto 2021. Z deležniki smo komunicirali proaktivno, pošteno, transparentno in nediskriminatorno.

Oživljanje potniškega prometa

Letalski potniški promet je po enem letu pandemije covida-19 začel oživljati. Ob še vedno vztrajajočih ostrih potovalnih omejitvah in ukrepih v evropskih državah in po svetu so letalski prevozniki previdno, a vztrajno dopolnjevali mrežo letalskih povezav z ljubljanskega letališča. Okrevanju rednega potniškega prometa smo namenili izdatno komunikacijsko podporo. Na ploščadi smo pozdravljali vrnitve prevoznikov, ki so zaradi epidemije prenehali z letenjem in predstavljali nove povezave. Tako sta na ljubljanskem letališču prvič ponudila lete španski prevoznik Iberia in Flydubai. Ob obeh priložnostih smo za medije in poslovno javnost organizirali dogodka s simbolično slovesnostjo ter potnikom obe liniji približali v tržno komunikacijskih aktivnostih.

Slabša epidemiološka situacija in strožje omejitve za potovanja po vsem svetu so od jeseni naprej narekovale počasnejši ritem okrevanja prometa, a smo ob tem vzdrževali komunikacijsko podporo obstoječim povezavam, pri spodbujanju povpraševanja po letih pa predstavili nov pristop. Ponudbe letov, ki jih izpostavljamo na naši spletni strani, smo prelili v dinamične prikazne oglase na slovenskih medijih in dosegli izjemne rezultate.

Okrevanju rednega potniškega prometa smo namenili izdatno komunikacijsko podporo.

Nova spletna podoba

Naše spletne strani so zaživele z novim obrazom in pomembnimi nadgraditvami, ki nam bodo pomagale zagotavljati odlično uporabniško izkušnjo. Nadeli smo jim moderno podobo in jih jasno strukturirali s ciljem učinkovitega doseganja naših ciljnih skupin: potnikov in obiskovalcev letališča ter poslovne in splošne javnosti. Spletni uporabniki lahko zdaj letališče in podjetje odkrivajo na sicer oblikovno enovitih, a vsebinsko ločenih straneh.

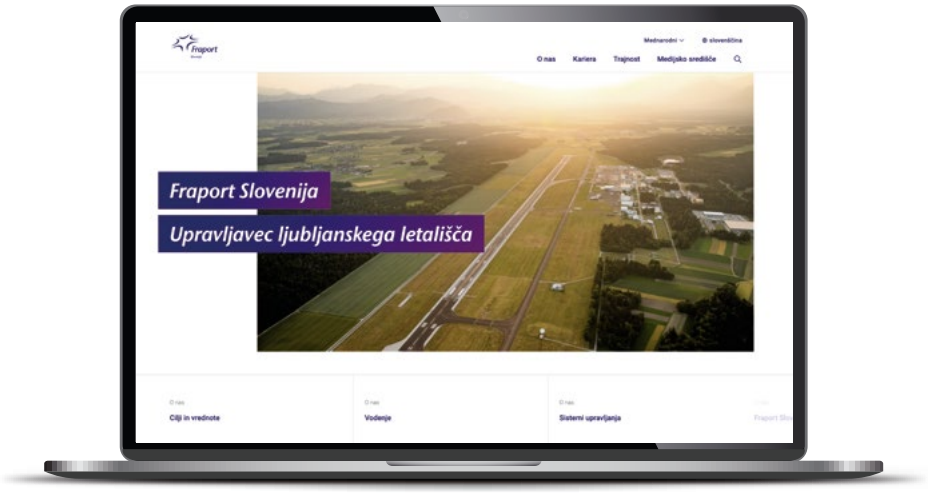
Letališka spletna stran letalskim potnikom služi kot središče vseh pomembnih informacij, vezanih na začetek ali zaključek njihovega potovanja. Naš cilj je, da jim pomagamo enostavno in kar se da hitro opraviti vse formalne postopke na letališču in jim tako omogočimo, da preostali čas pri nas preživijo čim bolj prijetno. Z občutkom udobja in varnosti želimo prispevati k vsemu čudovitemu, kar v ljudeh vzbujajo potovanja. Prizadevanje v tej smeri nas vodi na vseh stičnih točkah s potniki in je bilo pomembno izhodišče tudi pri snovanju in razvoju nove spletne strani, ki za veliko uporabnikov predstavlja prvi stik z letališčem. Informativnost ter pregledna in prijazna uporabniška izkušnja, ki prispevata k temu, da potnik na letališče pride dobro pripravljen, zato ostajata dve pomembni funkciji našega spletnega nastopa, s pomembnim nadgraditvami na tem področju pa poskušamo zadovoljiti pričakovanja najbolj zahtevnih spletnih uporabnikov. Tako je naša nova spletna stran postala popolnoma prilagodljiva vsem ekranom. S korenito spremembo v načinu doseganja uporabnikov smo zagotovili, da vsebine najdejo njih in ne obratno – v živo lahko spremljajo status in lokacijo leta, preglednost in priročnost letalskega voznega reda smo izboljšali s koledarskim prikazom ter jim ponudili interaktivni zemljevid letališča. Hitro reagiranje in stalno izboljševanje strani pa nam omogočajo takojšnji vpogledi v uporabniško oceno koristnosti vsebin. Razvojno in vsebinsko pomemben korak naprej predstavlja sklop strani, ki je osredotočen na ponudbo letov in destinacij z ljubljanskega letališča. Izhodišče pri tem je bilo dejstvo, da je ljubljansko letališče postavljeno v okolje neizprosne konkurence in se je za potnike primorano boriti s še vsaj petimi letališči v regiji. Običajno levji delež komuniciranja ponudbe povezav, ki so največji magnet za popotnike, na domačih trgih letališč opravljajo letalski prevozniki.

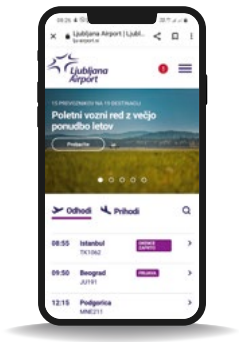
Zaradi majhnosti slovenskega trga letalski prevozniki žal tukaj ne vzpostavljajo lokalnih sedežev, posledično pa niso tako aktivni pri promociji povezav. To vlogo zato prevzemamo na letališču, pri tem pa skušamo biti čim bolj iznajdljivi. S prenovo spletne strani smo zato predstavili tudi platformo Ugodni leti, kjer izpostavljamo najboljše ponudbe letov z ljubljanskega letališča v realnem času, za potovanja na vse konce sveta pa jih navdihujemo s predstavitvami več kot 50 priljubljenih destinacij. Te vsebine nam omogočajo, da samostojno spodbujamo povpraševanje po letih.

Nova spletna stran nam omogoča tudi privlačnejšo predstavitev drugih letaliških dejavnosti, kot je oskrba tovora, in komercialnih dejavnosti (parkiranje, upravljanje z nepremičninami ter gostinska in trgovinska ponudba), ki v kolaču naših prihodkov predstavljajo vedno večji del.

Naše nove spletne strani pomembno prispevajo k poslovnemu cilju – repozicionirati ljubljansko letališče kot konkurenčno letališčem v okolici in najboljšo izbiro za letalska potovanja.

S korenito spremembo v načinu doseganja uporabnikov smo zagotovili, da vsebine najdejo njih in ne obratno – v živo lahko spremljajo status in lokacijo leta, preglednost in priročnost letalskega voznega reda smo izboljšali s koledarskim prikazom ter jim ponudili interaktivni zemljevid letališča.





Nova spletna podoba

Usmerjenost v odličnost, razvoj in varnost

Za varen sprejem potnikov in varno delo zaposlenih smo na ljubljanskem letališču ob pandemiji covida-19 uvedli in vzdrževali številne ukrepe, za kar nam je mednarodno združenje letališč Airport Council International podelilo tudi certifikat Airport Health Accreditation. S tem smo uporabnikom potrdili, da letališče pri svojem delu in upravljanju daje prednost zdravju in varnosti na merljiv ter uveljavljen način. Z zagotovilom odličnosti pri vzdrževanju varnih higienskih letaliških zmogljivosti smo potujočo javnost in druge uporabnike letališča pomirjali, da zagotavljamo varno letališko izkušnjo v skladu s priporočenimi zdravstvenimi ukrepi, določenimi v smernicah za ponovni zagon in obnovo letalskega prometa.

Ob oživljanju prometa so vprašanja potnikov o pravilih in omejitvah glede potovanj postajala vse pogostejša. Načrtovanje poti jim zaradi vnaprejšnjega preverjanja vstopnih pogojev v namembni državi predstavlja zahteven izziv.

Na spletni strani letališča smo zato v sodelovanju s SafeScore predstavili spletni pripomoček, ki jim v vsakem trenutku in na vsaki napravi omogoča dostop do ažurnih informacij o potovalnih omejitvah in zahtevah, povezanih s covidom-19. Pozanimajo se lahko o zahtevah za testiranje, karantenskih pravilih in sprejetih cepivih glede na izbrano destinacijo, preverijo posebnosti v primeru transferjev in dostopajo do obrazcev, ki jih je treba izpolniti za vstop v izbrano državo. S takšnimi projekti želimo prispevati k čimprejšnji povrnitvi njihovega zaupanja v potovanja. Zanje skrbimo, še preden nas obiščejo na letališču, da bi jim omogočili karseda prijeten začetek potovanj.

Predstavitev novega terminala in s tem infrastrukture, ki je ključna za dolgoročni razvoj letališča, slovenskega turizma in izboljšanje letalske povezljivosti naše države, ter vzpostavljanje novih letalskih povezav v težkih razmerah počasnega okrevanja po pandemiji so v Društvu turističnih novinarjev Slovenije prepoznali kot prizadevanja izrednega pomena za državo in slovenski turizem ter nam podelili kristalni Triglav 2021, enega najvišjih priznanj na področju turizma pri nas. Nagrajeni smo bili tudi za najboljše letno poročilo v učinkovitosti poročanja s strani Časnika Finance.

Ob vztrajajoči epidemiji covida-19 smo kontinuirano zagotavljali varno delovno okolje za zaposlene. Ker je določen del sodelavcev nadaljeval z delom od doma in čakanjem na delo, smo pri komuniciranju o dogajanju v družbi kombinirali različne kanale, da bi sodelavce v vsakem trenutku kar najbolj učinkovito dosegali. Zaposlene smo osveščali o dobrobitih cepljenja proti covidu-19 in jim ga omogočili tudi na letališču.

V Društvu turističnih novinarjev Slovenije so predstavitev novega terminala prepoznali kot prizadevanja izrednega pomena za državo in slovenski turizem ter nam podelili kristalni Triglav 2021, enega najvišjih priznanj na področju turizma pri nas.

Nagrajeni smo bili tudi za najboljše letno poročilo v posebni kategoriji (učinkovitost poročanja) s strani Časnika Finance.

Še bolj zeleni

Potnikom ljubljanskega letališča smo v partnerstvu z družbo CarbonClick ponudili program, s katerim lahko prostovoljno izravnavajo svoj ogljični odtis. Edinstvena rešitev in v svetovnem merilu med prvimi takšne vrste je možnost izravnave ogljičnega odtisa omogočila vsem potnikom, ne glede na to, katero letalsko družbo uporabljajo. Da bi jim to omogočili, smo vzpostavili posebno spletno stran, k izravnavi njihovih letov pa smo jih spodbujali na plakatih in digitalnih zaslonih v potniškem terminalu ter v objavah na družbenih medijih. Še eno trajnostno naravnano partnerstvo, med Fraportom Slovenija in podjetjem Resalta, smo javnosti predstavili ob zagonu sončne elektrarne na strehi letališke parkirne hiše s poslovnim prizidkom, ki je rezultat naših prizadevanj za trajnostno upravljanje na okoljskem in družbenem področju.

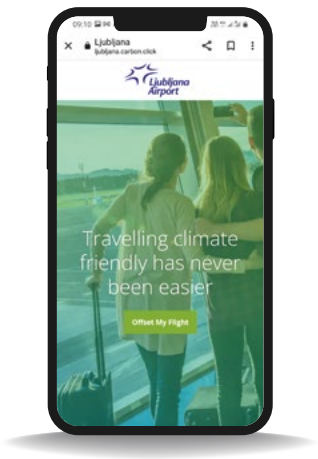
Nov potniški terminal

V poletje je ljubljansko letališče stopilo z novim sodobnim potniškim terminalom. Odprtje nove infrastrukturne pridobitve smo 16. junija pospremili s slavnostno prireditvijo za predstavnike države, poslovne partnerje in medije ter na ločenem dogodku za zaposlene Fraporta Slovenija. Zagon prometa v terminalu smo 1. julija praznovali tudi s potniki. Ob zgodovinski prelomnici za ljubljansko letališče smo predstavili priložnostno podobo, ki je komunicirala vizijo prenove in razvoja ljubljanskega letališča v ustvarjanju sodobne in učinkovite regionalne vstopne točke – stičišča priložnosti za posameznika, družbo in širšo globalno skupnost.

Novo poslovodstvo

Jesen je komunikacijsko zaznamovala menjava poslovodstva družbe, tako interno kot eksterno. Nastop mandata nove poslovodne direktorice dr. Babett Stapel smo napovedali na dogodku ob odprtju novega terminala in podrobneje predstavili v sporočilu za javnost. Kako vidi prihodnost Fraporta Slovenija in ljubljanskega letališča, je nova poslovodna direktorica javnosti zaupala v obširnejših intervjujih za slovenske medije. Z zaposlenimi smo o spremembah spregovorili na osebnih srečanjih poslovodstva z delovnimi skupinami, po nastopu v novi funkciji jih je poslovodna direktorica ob pomembnejših temah nagovarjala prek intraneta ter jih obiskala v njihovih sredinah.

Potnikom ljubljanskega letališča smo v partnerstvu z družbo CarbonClick ponudili program, s katerim lahko prostovoljno izravnavajo svoj ogljični odtis.



Odprtje nove infrastrukturne pridobitve smo 16. junija pospremili s slavnostno prireditvijo za predstavnike države, poslovne partnerje in medije ter na ločenem dogodku za zaposlene Fraporta Slovenija.

Zakulisje letališča navdušuje v videoposnetkih

Kako se vrti kolesje letališča, smo sledilcem na družbenih medijih odstrli s pomočjo tistih, ki poganjajo dogajanje na njem. V seriji videoposnetkov smo predstavljali letališke poklice in postopke, jim približevali naše vrednote in razkrivali zanimivosti. Naši zaposleni in drugi predstavniki letališča so skupaj s sodelavci in našo spletno skupnostjo odštevali do zagona novega potniškega terminala, občutke ponosa smo skupaj doživljali tudi ob ekskluzivnih posnetkih trenutkov, ko so naši olimpijski dobitniki medalj poleti stopali na domača tla.

Na spletu je odmevalo tudi presenečenje, ki smo ga skupaj z Radiom 1 in našo gasilsko reševalno službo pripravili za skupino poklicnih gasilcev. Ob zaključku leta so naši sodelavci v seriji videoposnetkov z nami delili še, kako je iztekajoče se leto zaznamovalo njihovo delo na letališču. Postreglo je s številnimi projekti in izzivi ter prineslo neprecenljive izkušnje in spoznanja, kaj lahko doseže močna ekipa, so sporočili v videoposnetkih.

V seriji videoposnetkov z naslovom Obrazi letališča smo sledilcem na družbenih medijih predstavljali letališke poklice in postopke, jim približevali naše vrednote in razkrivali zanimivosti.

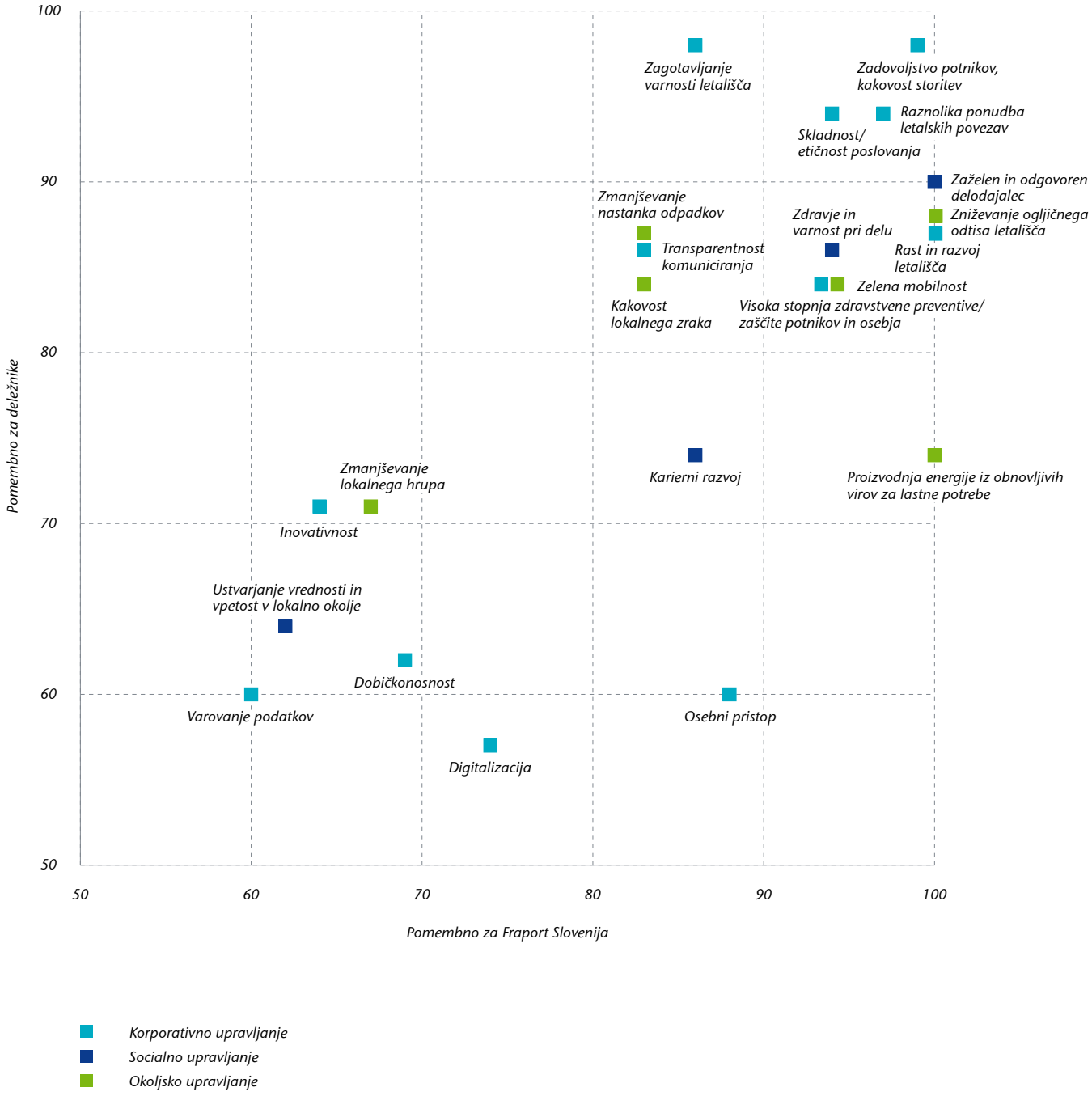
Matrika bistvenosti

Družba Fraport Slovenija je doslej upravljala področja trajnostnega razvoja na podlagi matrike bistvenosti, ki jo je praviloma v določenih časovnih intervalih pripravila matična družba Fraport AG v dialogu z notranjimi in zunanjimi deležniki.
Leta 2022 je Fraport Slovenija prvič pripravil lastno matriko bistvenosti kot del strateškega upravljanja trajnostnega razvoja oziroma ESG (environmental, social, governance).

K dialogu prepoznavanja in ocene bistvenih področij strateškega upravljanja trajnostnega razvoja oziroma ESG smo povabili notranje in zunanje deležnike, in sicer zaposlene, potnike, poslovne partnerje, dobavitelje, predstavnike lokalne skupnosti in strokovnih organizacij.

Na vprašalnik v elektronski obliki je v času od 14. do 26. junija 2022 odgovorilo 208 vabljenih respondentov, od tega je bilo 65 % zaposlenih, 13 % potnikov, 6 % dobaviteljev, 11 % drugih poslovnih partnerjev, 2 % predstavnikov lokalne skupnosti in 3 % predstavnikov strokovne javnosti.

Bistvena področja smo razdelili na tri segmente, skladno z našim upravljanjem trajnostnega razvoja oziroma ESG:
– korporativno upravljanje,
– socialno upravljanje,
– okoljsko upravljanje.



Biti zaželen in odgovoren delodajalec je za družbo Fraport Slovenija najvišja prioriteta, prav tako zniževanje ogljičnega odtisa letališča.

S področja upravljanja vodstvo družbe Fraport Slovenija daje osrednji pomen rasti in razvoju letališča, zadovoljstvu potnikov, kakovosti storitev ter raznolikosti letalskih povezav.

Zelo visoko se uvrščajo skladnost in etičnost poslovanja ter visoka stopnja zdravstvene preventive/zaščite potnikov in osebja, kar je razumljivo v obdobju okrevanja po pandemiji. Deležniki na vrh postavljajo prav tako zadovoljstvo potnikov in kakovosti storitev ter zagotavljanje varnosti letališča. Enako kot vodstvo družbe med prioritete postavljajo skladnost/etičnost poslovanja in raznoliko ponudbo letalskih povezav.

Zaželen in odgovoren delodajalec je visoka vrednota tudi med deležniki, ki pa prioritete s področja razogljičenja (tudi zelene mobilnosti in proizvodnje energije iz obnovljivih virov za lastne potrebe) postavljajo nižje kot družba Fraport Slovenija.

Korelacija med bistvenimi področji upravljanja ESG in trajnostnimi cilji ZN

E (Environmental)

Okoljsko upravljanje
Zmanjševanje lokalnega hrupa
Zniževanje ogljičnega odtisa letališča
Zmanjševanje nastanka odpadkov
Kakovost lokalnega zraka
Zelena mobilnost
(storitve, potniki, zaposleni)
Proizvodnja energije iz obnovljivih virov za lastne potrebe

S (Social)

Socialno upravljanje
Zaželen in odgovoren delodajalec
Zdravje in varnost pri delu
Karierni razvoj
Ustvarjanje vrednosti in vpetost v lokalno okolje

G (Governance)

Korporativno upravljanje
Zadovoljstvo potnikov, kakovost storitev
Zagotavljanje varnosti letališča
Skladnost/etičnost poslovanja
Rast in razvoj letališča
Raznolika ponudba letalskih povezav
Transparentnost komuniciranja
Visoka stopnja zdravstvene preventive/zaščite potnikov in osebja
Inovativnost
Dobičkonosnost
Varovanje podatkov
Osebni pristop
Digitalizacija

Strateški deležniki

Strateški deležniki	*Cilji*	*Komunikacijska orodja*
Zaposleni	*Zadovoljni in motivirani sodelavci* *Dobri in odprti odnosi* *Uspešno poslovanje*	*Dnevno obveščanje o vsem, kar je povezano z družbo in zaposlenimi preko intranetnega portala;* *video in digitalne predstavitve z vključevanjem sodelavcev v vsebino;* *redni sestanki in kolegiji; obiski poslovodstva v delovnih sredinah;* *oglasne deske;* *vsakoletna družabna srečanja za zaposlene in njihove otroke;* *reden in odprt dialog s sindikati in svetom delavcev;* *odgovori na vprašanja, mnenja in pobude zaposlenih;* *zbori delavcev;* *organiziranje in sofinanciranje družabnih dogodkov;* *Festival zabavno letališče;* *družbena omrežja.*
Potniki in obiskovalci	*Najvišja mera upoštevanja želja in potreb naših potnikov in obiskovalcev* *Zagotavljanje tekočih informacij o naših storitvah ter informacij o letih, ki omogočajo pretok informacij, potreben za mobilnost prebivalstva*	*Neposreden odnos zaposlenih do potnikov in obiskovalcev;* *spletno mesto;* *družbena omrežja, video in digitalne predstavitve;* *aktivacijski dogodki v potniškem terminalu;* *brošure in druge tiskovine;* *sistematično zbiranje in odgovarjanje na mnenja, predloge, pritožbe in pohvale;* *ogledi letališča;* *dnevi odprtih vrat;* *medijske objave o novostih in zanimivostih za potnike in splošno javnost;* *različne metode merjenja njihovega zadovoljstva.*
Poslovni partnerji	*Najvišja mera upoštevanja želja potreb naših partnerjev* *Doseganje skupnih trajnostnih ciljev in utrjevanje dobrih poslovnih odnosov*	*Osebna komunikacija: telefonska, elektronska in neposredna (osebna, individualna in skupinska srečanja);* *organizacija dogodkov za poslovne partnerje;* *tiskovine;* *elektronske predstavitve in druga predstavitvena gradiva;* *družbena omrežja.*
Lastniki	*Doseganje poslovnih ciljev* *Korektni odnosi* *Dolgoročen razvoj družbe*	*Osebna komunikacija;* *telefonsko in elektronsko komuniciranje;* *finančno in poslovno poročanje;* *letno in trajnostno poročilo, poslovni dokumenti in predstavitve.*
Državni organi in organi EU	*Upoštevanje prepisanih pristojnosti državnih organov in organov EU v skladu z načeli pravne države*	*S svojimi izkušnjami in znanjem sodelujemo v postopkih priprav področnih predpisov v fazi javnih posvetovanj.*
Lokalne skupnosti	*Vzpostavljanje in ohranjanje dobrih odnosov kakovostnega naravnega okolja in razvoj družbenega okolja*	*Sponzorska in donatorska podpora lokalnim dogodkom, organizacijam in posameznikom;* *komuniciranje preko medijev;* *dnevi odprtih vrat;* *ogledi letališča;* *Festival zabavno letališče;* *omogočanje praktičnega izobraževanja;* *odgovori in aktivnosti ob pomembnih temah ali vprašanjih, ki jih sproža lokalno prebivalstvo (primer hrup).*
Mediji	*Verodostojno informiranje o dejavnostih družbe* *Krepitev ugleda družbe in sprotno odpravljanje morebitnih komunikacijskih šumov*	*Poročila in izjave za medije;* *poglobljena gradiva in predstavitve;* *digitalno komuniciranje z mediji;* *individualna in skupinska osebna srečanja z novinarji;* *novinarske konference in dogodki za novinarje;* *ažurni in pošteni odgovori na vsa vprašanja;* *spremljanje in analiziranje medijskih objav.*

Družbeno odgovorni projekti

Naša družba je pregovorno prijazen, odprt in zanesljiv partner širšemu družbenemu okolju. Zaradi vztrajajoče epidemije smo tudi v letu 2021 ohranili le tiste aktivnosti, ki so bile v teh izrednih razmerah možne.

Epidemija je znatno zarezala tudi v izvajanje naših družbeno odgovornih projektov. Z družbeno odgovornimi praksami skušamo doprinesti k bolj zdravemu in trajnostno naravnanemu gospodarskemu in naravnemu okolju, naš skupni trud k celovitemu in uravnoteženemu poslovanju pa vidimo kot dokaz trajnostne družbene odgovornosti.

Žal smo bili zaradi vpliva epidemije na finančno poslovanje družbe primorani k ustavitvi vseh nenujnih stroškov, ki niso povezani z varnostjo in delovanjem letališča. Sponzorske in donatorske aktivnosti, ki smo jih večinoma kontinuirano podpirali vsa leta, so bile zato »zamrznjene«. Zaradi prepovedi združevanja nismo omogočili vpogledov v letališki svet vodenim skupinam zunanjih obiskovalcev.

Čeprav družba spodbuja druženje in gradnjo neformalnih odnosov med zaposlenimi in v ta namen organizira številne aktivnosti, kot so izleti, športni dogodki, zabavna druženja za sodelavce in njihove otroke, v letu 2021 tega nismo izvajali tako zaradi epidemiološkega kot stroškovnega vidika.

Čebele in med Fraporta Slovenija

Že tretje leto zapored v Fraportovem čebelnjaku z desetimi panji pridelujemo svoj med. V barvitem čebelnjaku, okrašenem s panjskimi končnicami, ki so jih izdelali učenci Osnovne šole Davorin Jenko iz Cerkelj na Gorenjskem, so naseljene čebelje družine avtohtone slovenske vrste kranjska sivka.

To čebelo odlikujejo delavnost, skromnost in odličen smisel za orientacijo. Kot pravi Franci Strupi, oskrbnik našega čebelnjaka, je naš med zares kvaliteten, ima malo vsebnosti vode, kar daje slovenskemu gozdnemu medu prednost pred ostalimi.

O kakovosti Fraportovega medu pričata prejeti priznanji, ki nam ju je v letu 2020 podelila Čebelarska zveza Gorenjske. Na tretjem slovenskem ocenjevanju medu je med vsemi prijavljenimi medi naš lipov med prejel srebrno priznanje, gozdni med pa bronasto priznanje.

Čeprav je bila zaradi neugodnih vremenskih razmer v času spomladanske paše čebelja bera skromna, smo v letu 2021 pridelali okoli 60 kg medu. To je zadostovalo, da smo ob novem letu z njim obdarili naše poslovne partnerje.

Sončkova stojnica

Epidemiološke razmere so vendarle dovolile, da smo med decembrskimi prazniki v potniškem terminalu ponovno organizirali Sončkovo stojnico. Izdelke (voščilnice, lutke, okraske, glinene izdelki) ročno izdelujejo osebe s cerebralno paralizo iz Centra Sonček Kranj. Potnikom, obiskovalcem in našim sodelavcem smo ponudili priložnost nakupa idealnega darila v prazničnih dneh.

Izkupiček od prodaje stojničnih izdelkov je namenjen osebam z invalidnostjo in zaposlenim v Sončkovih varstveno-delovnih centrih kot nagrada za njihov vloženi trud, hkrati pa je takšna oblika sodelovanja dobrodošla priložnost za integracijo oseb z invalidnostjo v družbo. Z Zvezo Sonček na tak način sodelujemo že vrsto let.

Partnerstvo z Olimpijskim komitejem Slovenije

Na športnem področju smo ostali zvesti sponzorstvu Olimpijskega komiteja Slovenije (OKS), ki ga podpiramo že več let. S sponzorstvom OKS podpiramo olimpijske vrednote in vplivamo na prepoznavnost Slovenije ter slovenskega športa v svetu. V času poletnih olimpijskih iger smo novi terminal in prenovljene oglasne površine na letališču opremili z olimpijsko kampanjo »Imamo to, imamo Tokio!«. K uspehu na splošno zelo vidne in dobro opažene kampanje je zagotovo prispevala tudi izpostavitev na letališču. Poleg olimpijsko obarvanih oglasnih površin je ob vrniti v domovino vse naše dobitnike medalj čakal poseben protokol. Skupaj z OKS smo jih pozdravili in jim čestitali takoj ob prihodu z letala, zanje pripravili novinarsko konferenco in tako ponudili tudi domačim medijem, ki niso imeli predstavnikov v Tokiu, možnost, da so lahko športniki odgovorili na njihova vprašanja, preden so se srečali s svojimi navijači. Pri večjih sprejemih smo pomagali tudi pri zagotovitvi vseh varnostnih in PCT protokolov, predvsem ob prihodu kolesarja Primoža Rogliča in košarkarjev, ko je bilo na letališču več kot 500 najbolj zvestih navijačev.

Ob prihodu Primoža Rogliča, dobitnika zlate medalje, se je na letališču zbralo več kot 500 najbolj zvestih navijačev.

Nove vezi

V obdobjih pretresov ali kriz se prave vezi okrepijo na novo. Ob številnih nenavadnih, nepredvidljivih spremembah v naši dejavnosti smo ves čas skrbeli za vezi med sodelavci, saj je to edini porok, da se odličen letališki sistem s častitljivo tradicijo ne zamaje preveč in da se je hitro pripravljen spet dvigniti na noge. Naše vezi so na novo okrepljene.

Trajnostni odnosi z zaposlenimi

Zaposleni so v središču razvojne perspektive družbe in letališča, zato z največjim posluhom in odgovornostjo upravljamo medsebojne odnose. Število zaposlenih smo, po prekinitvah delovnih razmerij v letu 2020, lani ponovno prilagajali rasti letalskega prometa. Tako smo začeli zaposlovati nove sodelavce in v nekaterih operativnih službah tudi nadomeščati začasno odsotne zaposlene. Dodatno so nam pomagali še študenti. Z novim zaposlovanjem smo število zaposlenih strateško ohranili na ravni, s katero smo lahko strokovno in varno poskrbeli za nemoteno oskrbo letal, potnikov in tovora. Dodatna zaposlovanja načrtujemo tudi v letu 2022.

Ukrepi, povezani z epidemijo covida-19

Na osnovi sprejetih zakonov Republike Slovenije o interventnih ukrepih za zajezitev epidemije covida-19 in omilitev njenih posledic smo tudi v letu 2021 za zaposlene koristili delna povračila nadomestil plač za čakanje na delo, delno oprostitev prispevkov za pokojninsko in invalidsko zavarovanje (v povprečju za 18,4 % zaposlenih mesečno od januarja do izteka ukrepov 30. junija 2021, od tega največ v februarju) ter povračilo nadomestila zaradi odsotnosti ob varstvu otrok ali odrejene karantene. Zaposlenim s to možnostjo smo odredili delo od doma in s tem še dodatno poskrbeli za preprečevanje okužbe.

Fluktuacija in struktura zaposlenih

V družbi je bilo konec leta 2021 zaposlenih 376 sodelavcev, kar je 4,8 % manj zaposlenih kot leto poprej. V družbi prevladujejo moški s skoraj 72 %. V starostnem obdobju do 30 let je zaposlenih skoraj 8 %, v obdobju od 31. do 40. leta dobrih 24 %, v obdobju od 41. do 50. leta 38 % in v starostnem obdobju med 51 in 60 let 27 %, več kot 2 % zaposlenih pa je starejših od 60 let.

Osnovno šolo ima zaključenih 9 % zaposlenih, 14 % je kvalificiranih delavcev, dobrih 37 % zaposlenih ima zaključeno srednjo šolo. 36 % zaposlenih ima terciarno stopnjo izobrazbe: 11 % višjo, 12 % visoko in skoraj 13 % univerzitetno, 12 je magistrov znanosti, kar je več kot 3 % vseh zaposlenih.

Izredno stanje v zadnjih dveh letih nas je močno preizkušalo na vseh področjih. Morali smo se posloviti od velikega števila dobrih sodelavcev, veseli me, da jih sedaj kar nekaj prihaja nazaj. Že od lanskega septembra pozdravljamo nove sodelavce, predvsem v oskrbi letal in tovora. Imamo močno srce, voljo, pogum in trdne prijateljske vezi, kar nas bo tudi v prihodnje vodilo do uspeha.

***Špela Uršič**, vodja kadrov in izobraževanja*

Tabela 8: Fluktuacija zaposlenih v letih 2019–2021

Starostni razred	Število prekinitev (po lastni volji) *		
	od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2019	od 1. 1. 2020 do 31. 12. 2020	od 1. 1. 2021 do 31. 12. 2021
Do vključno 30 let	3	7	7
Od 31 do 40 let	8	4	9
Od 41 do 50 let	2	2	12
Od 51 do 60 let	0	1	3
Od 61 let naprej	0	0	0
Skupaj	**13**	**14**	**31**

* Brez upokojitev, smrti in prekinitev po 108. členu ZDR-1; upoštevani samo zaposleni za nedoločen čas.

Graf 11: Število zaposlenih po starosti in spolu na dan 31. 12. 2021

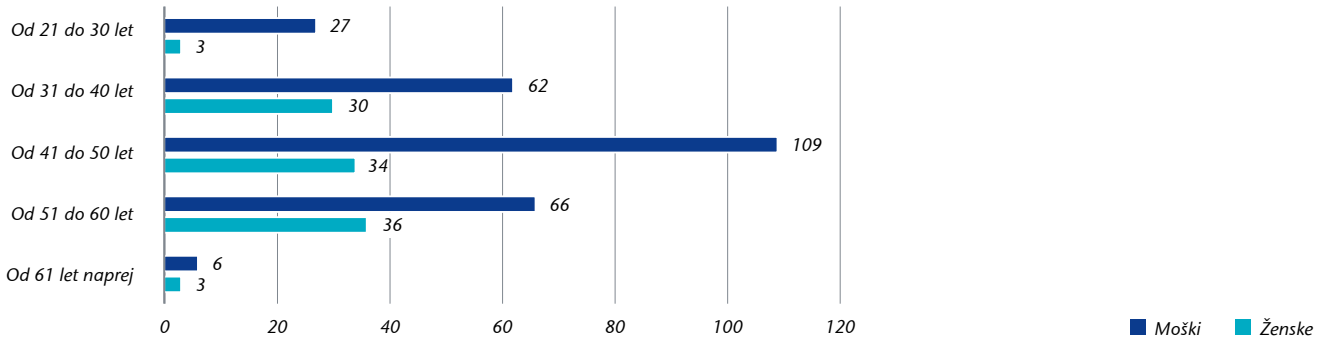


Tabela 9: Število zaposlenih po ravni izobrazbe v letih 2019–2021

Ravni izobrazbe po SOK-u	31. 12. 2019	%	31. 12. 2020	%	31. 12. 2021	%
II. stopnja (zaključena osnovna šola)	43	9,00	37	9,37	34	9,04
III. stopnja (nepopolna srednja šola)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
IV. stopnja (kvalifikacija)	74	15,48	57	14,43	53	14,10
V. stopnja (zaključena srednja šola)	190	39,75	146	36,96	141	37,50
VI. stopnja (zaključena višja šola)	46	9,62	44	11,14	42	11,17
VII. stopnja (zaključena visoka šola)	51	10,67	49	12,41	46	12,23
VIII. stopnja (zaključena fakulteta)	63	13,18	50	12,66	48	12,77
IX. stopnja (zaključen magisterij znanosti)	11	2,30	12	3,04	12	3,19
X. stopnja (doktorat znanosti)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Skupaj	**478**	**100,00**	**395**	**100,00**	**376**	**100,00**

Slika 4: Drevo zaposlenih 2021

17 *novo zaposlenih*

36 *prekinitev in upokojitev*

376 *Skupno število zaposlenih na dan 31. 12. 2021, -4,8 % v primerjavi z letom 2020*

395 *Skupno število zaposlenih na dan 31. 12. 2020*

Podatki: število zaposlenih, ime organizacijske enote, vodja enote (stanje na dan 31. 12. 2021), kratica enote, sprememba števila zaposlenih v % v primerjavi z letom 2020

Opomba: S 1. 10. 2021 je ob spremembi v poslovodstvu prišlo tudi do sprememb in dopolnitev v organizacijski shemi glede na prejšnjo veljavno shemo z dne 1. 10. 2020:

- *Letalska akademija je bila umeščena na tretji nivo vodenja;*
- *Centralno skladišče je bilo vključeno v Nabavo (prej pod Vzdrževanje).*

Zagotavljanje enakih kariernih možnosti

Kot družba, ki deluje v mednarodnem okolju, spodbujamo raznolikost zaposlenih, delujemo po načelu enakosti in zavračamo vse oblike diskriminacije.

S politiko zaposlovanja in odnosom do sodelavcev zagotavljamo enake možnosti glede na spol, raso, polt, starost, zdravstveno stanje oziroma invalidnost, versko, politično ali drugo prepričanje, članstvo v sindikatu in svetu delavcev, nacionalni ali socialni izvor, družinski status, premoženjsko stanje, spolno usmerjenost ali druge osebne okoliščine.

Etični kodeks in standardi ravnanja

Smernice za etično in moralno ravnanje zaposlenih in drugih oseb, ki opravljajo delo v družbi ali zanjo, smo zapisali v Etični kodeks za zaposlene in Standarde ravnanja. Etični odbor, ki deluje od leta 2014, je pristojen za obravnavo morebitnih prijav kršitev etičnega ravnanja ali drugih nepravilnosti v družbi. V letu 2021 ni bilo nobene prijave kršitve etičnega kodeksa. Prijave resnih kršitev se lahko posredujejo tudi zunanjemu varuhu človekovih pravic Fraport AG, pri čemer je zagotovljena anonimnost prijaviteljev.

Preprečevanje mobinga

Odklanjamo vsakršna ravnanja, ki bi prizadela dostojanstvo in osebnost zaposlenih. S Pravilnikom o preprečevanju in odpravljanju posledic nadlegovanja in trpinčenja na delovnem mestu zagotavljamo ukrepanje v primeru kršitev. Zaposlenim so za pomoč pri obravnavanju in preprečevanju mobinga na voljo strokovno usposobljeni pooblaščenci.

Delo otrok in mladostnikov

Družba zavrača vse oblike prisilnega dela otrok. Starostna meja dovoljene zaposlitve ne sme biti pod starostjo, do katere so otroci zavezani obiskovati osnovno šolo, in v nobenem primeru ne sme biti nižja od 15 let. Mladostniki ne smejo biti izpostavljeni nikakršnim nevarnim situacijam ali kakršnikoli situaciji, ki bi lahko negativno vplivala na njihovo zdravje.

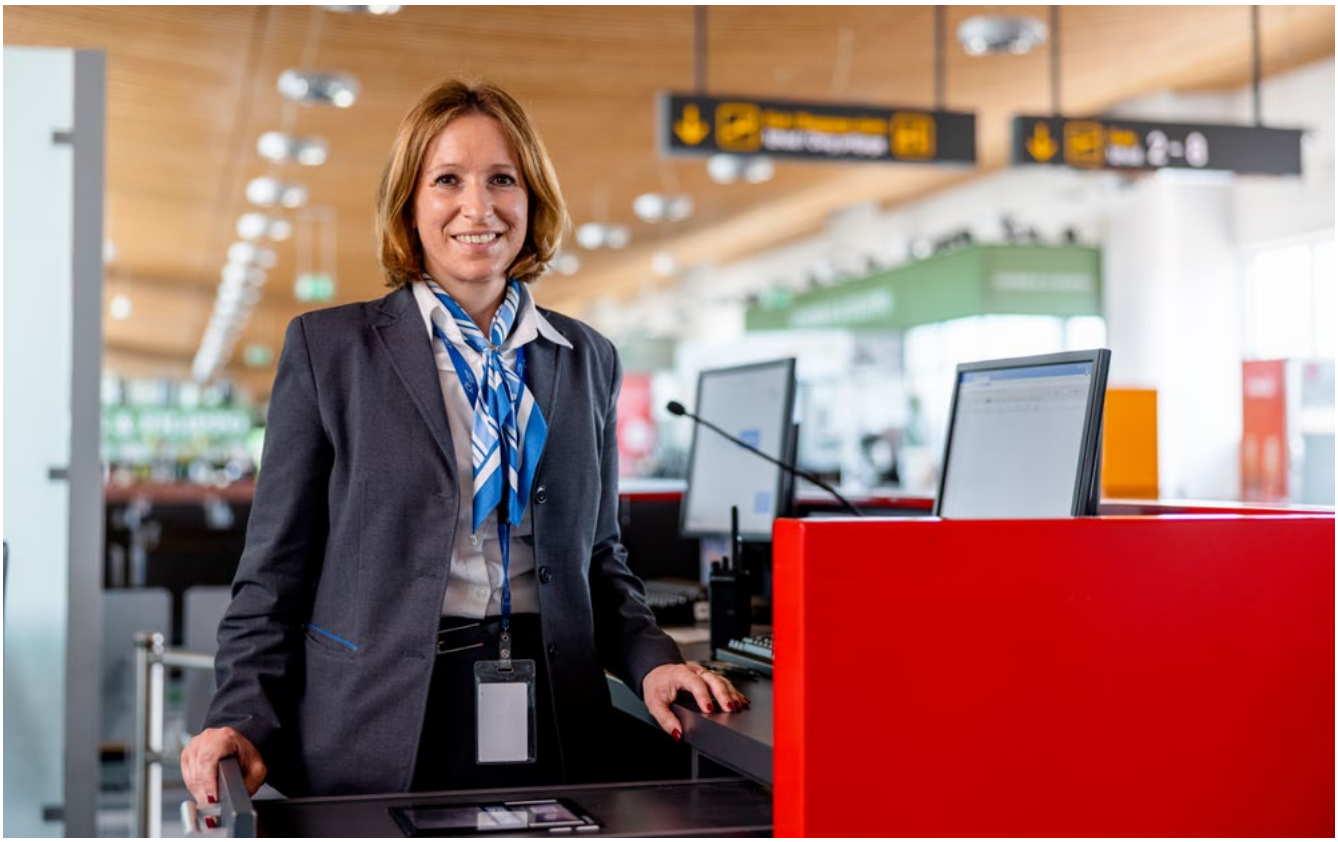
Odbor za skladnost poslovanja

Odbor za skladnost poslovanja sestavljajo trije člani:
- vodja integriranih sistemov upravljanja;
- vodja kadrov in izobraževanja;
- pravnik.

Osnovni nalogi odbora sta:
- obravnavanje kršitev skladnosti poslovanja in priprava ukrepov za takojšnjo eliminacijo neskladnega ravnanja;
- obravnavanje izjave o družinskih članih, povezanih osebah in konkurenčnih dejavnostih zaposlenih ter presojanje o vrsti konflikta interesov in morebitnih posledicah, če tak konflikt nastane.

Če je odločitev o obstoju konflikta interesov pozitivna, so lahko predlogi za njegovo obvladovanje naslednji:
- organizacijski ukrepi v zvezi z nadzorom dela zaposlenega;
- funkcionalno ločevanje dejavnosti zaposlenih, da bi preprečili sočasno vključenost določenega zaposlenega v različne službe ali dejavnosti, če to lahko povzroči konflikt interesov;
- ponudba drugega delovnega mesta v družbi, kjer konflikta interesov ne bo;
- zavrnitev zahtevka za zaposlitev (če je vložena vloga za imenovanje na določeno delovno mesto).

Odbor za skladnost poslovanja v letu 2021 ni obravnaval nobene kršitve skladnosti poslovanja.



V tovornem prometu smo v letu 2021 kljub krizi zaradi epidemije in kadrovske stiske beležili odlične rezultate. Za dobre odnose v podjetju se trudimo tudi izven dela, zato organiziramo razne pohode in piknike. Želim si, da bi še naprej dobro sodelovali in uspešno premagovali težave, ki nam bodo prišle na pot.

Tomaž Prezelj, *vodja oskrbe tovora*

Družini prijazno podjetje

V danih razmerah smo po najboljših močeh nadaljevali implementacijo sprejetih družini prijaznih ukrepov, med katerimi izpostavljamo ukrep otroški časovni bonus. V okviru ukrepa smo nadaljevali dobro prakso preteklih let. Zaposlenim je bil v tednu, ko so uvajali otroka v vrtec ali šolo, v dogovoru z vodjem službe in potrebami delovnega procesa, omogočen fleksibilnejši delovni čas (v okviru več opravljenih oziroma manj opravljenih ur, ki jih zaposleni lahko prenašamo iz meseca v mesec). Naj omenimo še Božičkovo darilo za otroke, stare med 9. in 12. letom, ki jim je dobri mož namenil kino vstopnice. Korporativne prostovoljne akcije zavoljo epidemije tudi v letu 2021 nismo izpeljali. Obetamo si, da bomo moči v obliki prostovoljstva ponovno združili v letu 2022. Družini prijazno podjetje je le eno od področij, v okviru katerih si družba prizadeva, da bi se zaposleni na delovnem mestu dobro počutili. Zaposlenim so na voljo še številne druge ugodnosti in ukrepi (zdravje, družabno življenje, prosti čas in finančne ugodnosti). Nižanju nenujnih stroškov pri poslovanju družbe smo se tudi v letu 2021 prilagodili z zmanjšanjem ugodnosti za zaposlene.

Družbeno odgovoren delodajalec

Fraport Slovenija se je konec marca 2021 vključil v postopek za pridobitev pristopnega certifikata Družbeno odgovoren delodajalec, septembra 2021 pa nam je bil podeljen pristopni certifikat Družbeno odgovoren delodajalec.

Z vključitvijo v certificiranje bomo z dodatnimi ukrepi nadgradili dosedanje družbeno odgovorne aktivnosti. Na njihovih temeljih želimo doseči večje zadovoljstvo zaposlenih in ostalih deležnikov ter skupaj z njimi soustvarjati mrežo, naravnano k trajnostnemu razvoju.

Odločili smo se za področje celostnega naslavljanja družbene odgovornosti, ker smo ocenili, da so na tem področju možne izboljšave. Namreč, področji usklajevanja poklicnega, družinskega in zasebnega življenja ter varnosti in zdravja na delovnem mestu imamo v družbi že dobro vpeljani, saj razpolagamo s polnim certifikatom Družini prijazno podjetje in certifikatom ISO 45001. V bližnji prihodnosti si želimo v certifikat vključiti tudi področje medgeneracijskega sodelovanja s poudarkom na prilagajanju delovnih mest starejšim zaposlenim in z upoštevanjem specifik in potreb posameznega življenjskega obdobja posameznika.

Poleg temeljnih ukrepov, ki so vnaprej določeni, bomo implementirali ukrepe s področja organizacijskega delovanja (strategija družbene odgovornosti, cilji trajnostnega razvoja, kodeks poslovanja in integriteta organizacije), nato s področja varovanja okolja (programi izobraževanja za zaposlene, zelena, zdrava in prijazna pisarna, trajnostna mobilnost, nizkoogljičnost in zmanjševanje emisij) ter tudi ukrepe s področja socialne varnosti zaposlenih (npr. dodatne bonitete).

Pričakujemo, da bomo z implementacijo ukrepov dosegli dolgoročne pozitivne učinke na delovanje podjetja, zaposlene, okolje, širšo skupnost in poslovne partnerje. Naši glavni cilji so: povečanje ugleda in moč delodajalčeve in korporacijske znamke, vzpostavitev zdravega delovnega okolja z dobrimi, stimulativnimi medosebnimi odnosi in boljše kohezivne organizacijske kulture, izkazovanje kredibilnejšega družbeno odgovornega ravnanja in komuniciranja z našimi ključnimi deležniki, ki svoje odločitve sprejemajo tudi na osnovi etičnih meril, ter vpeljava trajnostnega poslovanja in s tem prispevek tudi k okoljski in družbeni dimenziji razvoja.

Izobraževanje in usposabljanje kot podporni steber

Fraport Slovenija gradi svojo dolgoročno konkurenčno prednost z vrhunskim znanjem na multidisciplinarnih področjih, povezanih z letalstvom. S tem podpornim stebrom se pozicionira na globalnem letalskem trgu. Steber vključuje številne module internih in eksternih izobraževanj ter usposabljanj, visoko kompetentno Fraportovo letalsko akademijo in najsodobnejši vadbeni center z vrhunsko tehnološko opremo.

Usposabljanje zaposlenih

V družbi dajemo velik pomen znanju in razvoju naših zaposlenih. Glede na trenutne in bodoče potrebe po novem znanju vsakoletno pripravljamo plane izobraževanj v okviru družbe in izobraževalnih ustanov v Sloveniji in tujini. Družba sicer izvaja dejavnost, za katero so potrebna specifična znanja.

Vsi postopki specifičnega znanja so dokumentirani in se stalno posodabljajo ter usklajujejo z zahtevami regulative in letalskih prevoznikov. Med zaposlenimi je zagotovljena takšna razširjenost znanja, da je vedno na voljo dovolj osebja s specifičnim znanjem za izvajanje osnovnih procesov družbe.

Interna usposabljanja

V letu 2021 je bilo za redno zaposlene izvedenih 11.009 ur usposabljanj, ki se jih je udeležilo skupno 2.771 udeležencev. V povprečju je vsak zaposleni na letni ravni opravil 29,3 šolske ure, kar je skoraj 13 ur več kot leto prej, ko je bilo opravljenih 16,3 ure na zaposlenega. Večji del izobraževanj je bil izveden s področja licenčnega usposabljanja, sledijo usposabljanja s področja delovnih procesov v novem potniškem terminalu in strokovna usposabljanja na delovnem mestu.

Usposabljanja zunaj družbe

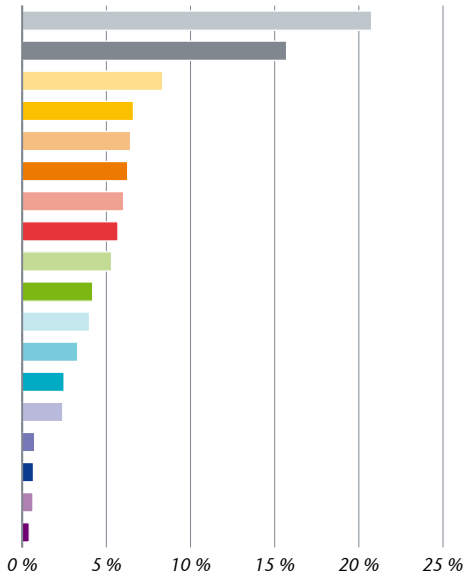
V letu 2021 so se zaposleni udeležili skupno 46 izobraževanj zunaj družbe. Med njimi prevladujejo izpopolnjevanja in nadgradnja strokovne usposobljenosti zaposlenih za delo, ki ga opravljajo, in usposabljanje gasilcev. Zunanjih izobraževanj se je udeležilo 95 slušateljev. Skupaj so opravili 1.069 ur. Na posameznega slušatelja je bilo izvedenih 11,25 ure izobraževanj, na zaposlenega v družbi pa povprečno 2,85 ure.

Eksterna usposabljanja

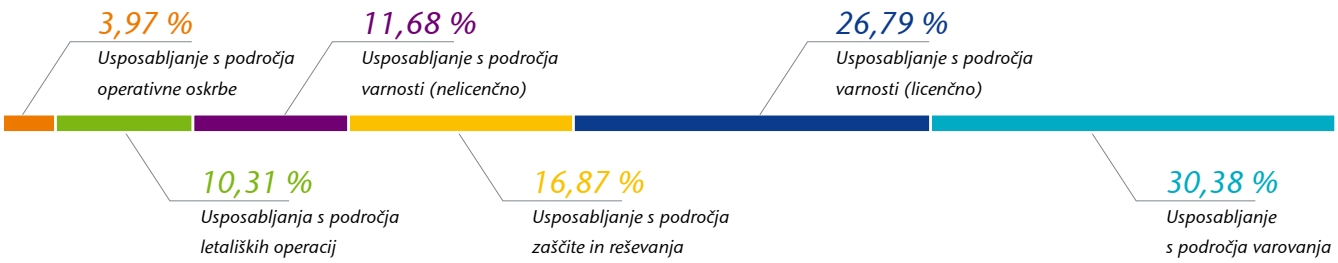
Družba poleg internih usposabljanj izvaja in organizira tudi usposabljanja zunanjih kandidatov, kjer je bilo v letu 2021 vključenih 1.310 udeležencev iz različnih podjetij. Največ je bilo opravljenega usposabljanja v okviru obnavljanja znanja s področja varnosti in varovanja na letališču.

Tabela 10: Interna usposabljanja v letu 2021

Vrsta usposabljanja	Število udeležencev	Število šolskih ur	%
Licenčno usposabljanje	130	2.285	20,76
Usposabljanje s področja novih tehnologij in postopkov	384	1.729	15,71
Strokovna usposabljanja na delovnem mestu	257	919	8,35
Varnost in zdravje pri delu	254	728	6,61
Usposabljanje s področja varovanja	241	709	6,44
Varstvo pred požarom	441	690	6,27
Usposabljanje s področja razleditve letal	139	664	6,03
Usposabljanje s področja varnosti	279	626	5,69
Usposabljanje iz prve pomoči	67	585	5,31
Usposabljanje za delo z informacijskimi sistemi	88	461	4,19
Letališko vozniško dovoljenje	164	440	4,00
Ravnanje z nevarnimi snovmi in nevarnim blagom	89	363	3,30
Andragoška znanja	48	274	2,49
Veščine komuniciranja s strankami	53	265	2,41
Zimska služba	81	81	0,74
Ravnanje z invalidi in osebami z omejeno mobilnostjo	25	74	0,67
Usposabljanje s področja izrednih razmer	14	70	0,64
Ostala interna usposabljanja	17	46	0,42
Skupaj	**2.771**	**11.009**	**100,00**



Graf 12: Eksterna usposabljanja v letu 2021 (po številu udeležencev v %)



Letalska akademija

Letalska akademija odgovarja na potrebe po usposabljanjih za udeležence iz skupine Fraport in širšega trga. Akademija predstavlja širitev osnovne dejavnosti Fraporta Slovenija. Fraport AG in Fraport Slovenija sta marca 2019 na ljubljanskem letališču odprla nov center za usposabljanje letalske akademije, vreden 6 milijonov evrov. Pričakuje se, da bodo potrebe po strokovnih usposabljanjih znotraj skupine Fraport in na širšem trgu strmo rasle.

Center za usposabljanje zagotavlja več kot 1.500 kvadratnih metrov notranjega prostora za učilnice, simulatorje in drugo specializirano opremo, pred centrom pa je vadbeni poligon za praktična usposabljanja ob simulacijah realnih situacij požarov, onesposobljenih zrakoplovov in drugih nesreč. Akademija skupaj s svojimi partnerji ponuja širok nabor usposabljanj, h katerim je pristopila celovito, saj združuje strokovnjake iz skupine Fraport in jih pri oblikovanju celovitih učnih programov povezuje s specializiranimi partnerji.

Trenutno je na voljo 90 programov, predvsem s področja gasilstva, zaščite in reševanja, nekaj tudi s področja kriznega upravljanja, letaliških operacij in operativne oskrbe. V prihodnjih letih bomo največ pozornosti namenili programom za usposabljanje gasilcev.

Prihodnost brez fluora

Fraportova letalska akademija je v letu 2021 nadaljevala partnerstvo s podjetjem Dr. Stahmer, enim vodilnih raziskovalcev, razvijalcev in proizvajalcev penil za gašenje požarov. Partnerstvo sta podjetji sklenili, da bi gasilcem in letalski industriji omogočili hitrejši in učinkovitejši prehod na poostreno evropsko zakonodajo, razvili ustrezna usposabljanja, vezana na razvoj tega področja, ter zmanjšali vpliv usposabljanj in gasilskih posredovanj na okolje in zdravje gasilcev.

Naraščajoča okoljska ozaveščenost in z njo povezane zakonske zahteve predstavljajo poseben izziv za gasilstvo ter hkrati spodbujajo razvoj okolju neškodljivih tehnologij in proizvodov. Še posebej to velja za gašenje s penili. Trenutno najpogosteje uporabljena penila z vsebnostjo fluora ARFF (Aqueous Film Forming Foam) skladno z novo evropsko zakonodajo postopno nadomeščajo penila brez fluora.

Fluorinska penila so visoko zmogljiva, saj temeljijo na fluororganskih sestavinah s fluorinskimi vezivi in fluorpolimeri. Te kemikalije proizvajajo mehurčke penila, odporne na gorivo. Iz tega razloga so penila izredno učinkovita pri gašenju kemičnih in petrokemičnih požarov, vendar pa niso biorazgradljiva in kasneje predstavljajo nevarnost za zdravje gasilcev in okolje. Iz tega razloga postaja njihova uporaba vedno bolj omejena.

Penila brez fluora so na trgu že dlje časa, njihove lastnosti so se v zadnjih letih skokovito izboljšale in so sedaj že skoraj tako učinkovita kot fluorinska, če gasilci opravijo pravilen nanos. Nova generacija penil zahteva razvoj novih metod in taktik gašenja ter nanašanja. Samo na ta način lahko povečamo zmožnosti gašenja. Partnerja bosta sodelovala pri razvoju teh taktik, povečevala zavedanje o poostritvi ekoloških standardov in ustvarjala boljše zavedanje o novi generaciji penil brez fluora.

Dogodki v letu 2021

V letu 2021 se je Letalska akademija uradno promovirala kot vadbeni center za gašenje z brezfluorinskimi penili in digitaliziranimi pristopi usposabljanj. V letu 2021 smo se prijavili tudi na razpis EU Erasmus+. Bili smo uspešni in v letih 2022 in 2023 bomo skupaj z letališčem Dunaj izvedli projekt EcoFoamFight. Prizadevamo si biti vodilni vadbeni center na tem področju v regiji.

V letu 2021 so bili vsi dogodki organizirani na spletu, odpovedani ali prestavljeni v leto 2022. Organiziran je bil le sejem za varnost in zaščito Intersec 2021 januarja v Dubaju, ki pa se ga tokrat nismo udeležili, saj smo se odločili za udeležbo na sejmu Interschutz v Hannovru zaradi prisotnosti večjega števila naših poslovnih partnerjev. A sejem je bil na koncu odpovedan in prestavljen v leto 2022. V mesecu septembru smo skupaj z Upravo RS za zaščito in reševanje in Univerzitetnim kliničnim centrom (UKC) Ljubljana izvedli veliko terensko vajo nesreče in požara letala Fraport 2021. Na vaji je sodelovalo okoli 300 udeležencev. Z vajo smo preizkusili odzivanje reševalnih služb ob letalski nesreči in protokole sprejema ponesrečencev v UKC Ljubljana. Vajo smo skupaj s strokovnjaki kliničnega centra zasnovali v letalski akademiji.

Naraščajoča okoljska ozaveščenost in z njo povezane zakonske zahteve predstavljajo poseben izziv za gasilstvo ter hkrati spodbujajo razvoj okolju neškodljivih tehnologij in proizvodov. Še posebej to velja za gašenje s penili.

Sistem varnosti in zdravja pri delu

Visoka raven varnosti in zdravja pri delu vseh zaposlenih je strateška zaveza družbe Fraport Slovenija. Zagotavljamo varno in zdravo delovno okolje za vse zaposlene ter sprejemamo vse potrebne ukrepe za preprečevanje nesreč in škodljivih vplivov svoje dejavnosti na zdravje zaposlenih. Za še višjo kakovost varnosti in zdravja pri delu delujemo po sistemu varnosti in zdravja pri delu po standardu ISO 45001.

Strateški cilji na področju sistema varnosti in zdravju pri delu

Naši strateški cilji do leta 2025 so:
- vzdrževanje sistema varnosti in zdravja pri delu (ISO 45001);
- zmanjševanje števila in resnosti poškodb z rednimi usposabljanji za varno delo, dodatnim osveščanjem zaposlenih in rednimi nadzori procesov dela;
- izboljševanje delovnega okolja z rednimi meritvami in pregledi delovnega okolja, prilagajanje delovnega okolja zaposlenim v skladu z njihovimi potrebami (zdravstveni vidik idr.);
- posodabljanje in izboljševanje delovne opreme;
- posodabljanje in izboljševanje osebne varovalne opreme;
- izboljševanje sodelovanja z zunanjimi izvajalci na področju varnosti in zdravja pri delu z obveščanjem ter sklepanjem pisnih sporazumov in rednimi nadzori;
- promoviranje zdravja pri delu (organizacija internih in zunanjih športnih dogodkov, razne delavnice, organizacija izletov idr.).

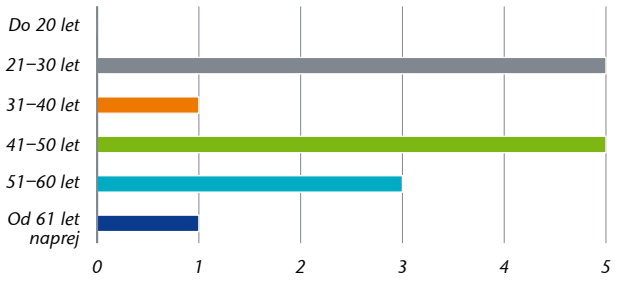
Poškodbe pri delu

Z rastjo prometa so temu primerno sledile poškodbe pri delu, ki so odvisne od različnih dejavnikov. V prvi fazi je to korporativna varnostna kultura, podkrepljena s finančnimi sredstvi, namenjenimi za usposabljanja, zaščitno opremo, delovno opremo in delovno okolje ter promocijo zdravja. Drugi dejavnik je težavnost in tveganost procesa ter ustrezna ocena varnosti. Tretji dejavnik predstavljajo obseg prometa, količina dela in kompleksnost procesov.

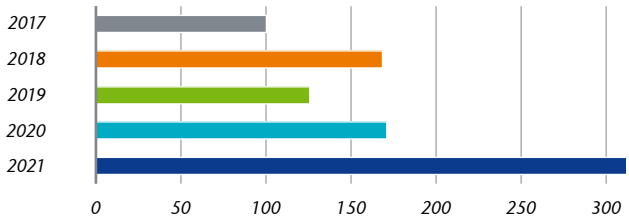
V letu 2021 smo zabeležili petnajst delovnih nesreč zaradi manjših poškodb, kot so bolečine v sklepih, križu, ramen, poškodbe nog in rok. Prav tako smo zabeležili tri okužbe s covidom-19 na delovnem mestu, ki so opredeljene kot poškodbe pri delu. Poklicnih bolezni nismo zabeležili.

V trenutni fazi razmer, ko promet počasi okreva, hkrati pa je še vedno močno okrnjen, je zaradi optimiziranja števila zaposlenih in procesov vpeljana t. i. večopravilnost, kjer morajo zaposleni v kratkem časovnem obdobju opravljati več različnih funkcij oziroma upravljati z več različnimi sredstvi ali sistemi. Slednje lahko privede do slabe skoncentriranosti, zbeganosti in stresa, kar lahko predstavlja nevarnost in tveganje za resne delovne nesreče, zato so uvedeni varnostno-preventivni postopki in ukrepi, da do nezgod ne bi prišlo.

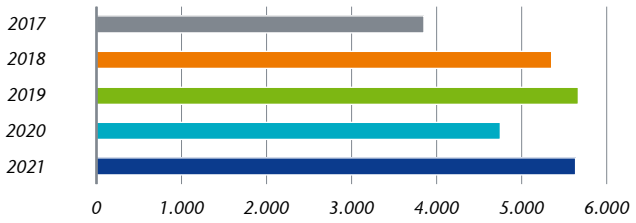
Graf 13: Število poškodb na delu po starostnih skupinah v letu 2021



Graf 14: Dnevne odsotnosti zaradi poškodb na delu v letih 2017–2021



Graf 15: Dnevne odsotnosti zaradi boleznin in poškodb na delu in izven dela v letih 2017–2021



Graf 16: Dnevne odsotnosti zaposlenih v letih 2017–2021

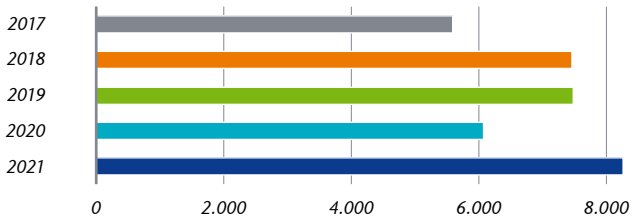


Tabela 11: Dnevne odsotnosti zaposlenih v letih 2017–2021

Odsotnost v trajanju manj kot 30 dni	2017	2018	2019	2020	2021
Boleznine	2.812,75	3.381,00	3.285,00	2.468,25	2.761,50
Poškodba na delu	100,25	111,50	125,75	121,00	206,75
Odsotnost v trajanju več kot 30 dni					
Boleznine	659,75	1.214,25	1.789,00	1.606,00	2.034,50
Poškodba na delu	0,00	57,00	0,00	50,00	106,00
Poškodba izven dela	278,25	589,00	468,00	504,00	525,50
Izolacija	-	-	-	284,00	507,75
20. člen ZZUOOP (3 dnevna bolniška)	-	-	-	5,00	15,00
Nega, spremstvo, usposabljanje za rehabilitacijo otroka	323,63	357,13	299,63	228,00	289,75
Materinski in očetovski dopust	1.244,00	1.517,00	1.256,00	648,00	1.768,00
Invalidnine	130,00	140,50	130,50	78,50	0,00
Krvodajalstvo	79,00	86,00	89,00	61,00	52,00
Ostalo	0,00	5,50	33,25	20,00	16,38
Skupaj	**5.627,63**	**7.458,88**	**7.476,13**	**6.073,75**	**8.283,13**

Zaradi optimiziranja števila zaposlenih in procesov je vpeljana t. i. večopravilnost, zato so uvedeni varnostno-preventivni postopki in ukrepi, da do nezgod ne bi prišlo.

Poškodbe izven dela

Športne aktivnosti so bile tudi v letu 2021 glavni vzrok za poškodbe izven dela. Največ poškodb smo zabeležili pri kolesarjenju in smučanju, od katerih so nekatere zahtevale tudi dolgotrajnejši bolniški stalež in dolgoročnejše zdravstvene posledice. Izpostavili bi še poškodbe zaradi vzdrževalnih del v domačem okolju, pri katerih se je ponovno izkazalo, da je varnost izrednega pomena in da so zahteve, ki izhajajo iz delovnega okolja, potrebne tudi v domačem okolju. Število vseh poškodb izven dela se je tudi v letu 2021 gibalo med 25 in 30.

Odsotnost z dela

V letu 2021 smo skupaj zabeležili 8.283,13 dni odsotnosti z dela. V primerjavi z letom 2020 smo zabeležili 36-odstotno večjo odsotnost, kar izhaja iz povečanja odsotnosti zaradi koriščenja starševskega dopusta in bolniških odsotnosti. Najpogostejši razlog za bolniške odsotnosti je bila boleznina (58 %), drugi najpomembnejši razlog pa je bil podobno kot v predhodnih letih materinski oziroma očetovski dopust (21 %).

Materinski in očetovski dopust

Na porodniškem dopustu je bilo v letu 2021 devet sodelavk in en sodelavec. Plačani očetovski dopust je koristilo 11 sodelavcev, od tega neposredno ob rojstvu otroka štirje sodelavci. V letu 2021 se je zaposlenim rodilo 13 otrok.

Promocija zdravja

V skladu z izrednimi razmerami, ki so veljale v državi, smo v letu 2021 izvajali le okrnjeni del promocije zdravja. Plan promocije zdravja je stremel k spodbujanju in financiranju cepljenj, kot so cepljenje proti klopom, sezonski gripi in proti nalezljivi bolezni covid-19.

Zaposleni so imeli stalen dostop do informacij, vezanih na epidemijo, in hkrati možnost nudenja potrebnih informacij ali pomoči v primeru pojava bolezni covid-19 na delovnem mestu ali v domačem okolju. Za potrebe informiranja zaposlenih se je koristilo elektronske medije – intranet in elektronsko pošto, organiziralo se je tudi virtualno srečanje zaposlenih s poslovodstvom družbe. Usposabljanja za zaposlene, potrebna za udejanjanje visoke ravni varnosti in zdravja pri delu, so bila organizirana na prilagojen način, pri čemer so bila upoštevana priporočila Nacionalnega inštituta za javno zdravje (NIJZ).

Nov sistem za sortiranje prtljage smo instalirali v izjemnih okoliščinah, v času covida-19. Ob zahtevnem delu, v katerega je bila vključena tudi mednarodna ekipa, sem spoznal, kako izjemni so moji sodelavci. Že prej sem vedel, da imam odlične sodelavce, a v teh ključnih časih sem se tega še bolj zavedel. Ponosen sem, da sem del te naše ekipe.

***Robert Rauch**, strokovni sodelavec za tehnologijo prometa*

Epidemija covida-19 kot izziv pripravljenosti na izredne razmere

Družba Fraport Slovenija se je na krizo zaradi pandemije ob sodelovanju z NIJZ odzvala s številnimi ukrepi. Že od začetka pojava pandemije je družba na prvo mesto postavila varnost in zdravje svojih zaposlenih, poslovnih partnerjev in potnikov (v nadaljevanju uporabniki) ter pri tem upoštevala priporočila za preprečevanje širjenja virusa.

Začetna faza ukrepov je vključevala informiranje uporabnikov preko interneta, intraneta, letakov in reklamnih panojev ter monitorjev v terminalu. Ocenila so se tveganja in pripravila navodila za izvajanja procesov v posebnih pogojih. V sklopu slednjega je sledila izredna nabava zaščitne opreme za zaposlene, razkužil za roke, delovno opremo in prostorov ter merilnikov za merjenje temperature. Planiranje zaposlenih in organizacija dela sta bila pripravljena tako, da smo se v največji meri izognili nepotrebnemu izpostavljanju zaposlenih in s tem zmanjšali tveganje za okužbo med zaposlenimi.

V nadaljevanju so se na delovna mesta, kjer so zaposleni v neposrednem stiku s potniki, namestile dodatne steklene pregrade. Na delovnih mestih, kjer tovrstna zaščita ni bila mogoča, se je zaposlene opremilo z dodatno osebno varovalno opremo, predvsem pri oskrbi potnikov, letal in tovora. Zaščitna maska je postala obvezna v vseh zaprtih prostorih za vse uporabnike terminala in drugih poslovnih objektov ter vozil, kjer se je prevažalo več oseb hkrati.

Za potrebe zagotavljanja varnostnih razdalj oziroma razmikov med uporabniki so se namestile dodatne talne oznake, ustrezni usmerjevalni trakovi ter ustrezni letaki. Z oznakami na sedežih se je preprečilo sedenje potnikov enega poleg drugega. Dodatno se je omejilo število oseb v posameznih prostorih po objektih. Za potrebe razkuževanja rok uporabnikov so se namestila razkuževalna mesta na območju letališča oziroma v objektih, s katerimi upravlja družba Fraport Slovenija. Zaradi potrebe čistoče in varnosti pred okužbami v objektih se je izvajalo intenzivnejše čiščenje in razkuževanje prostorov.

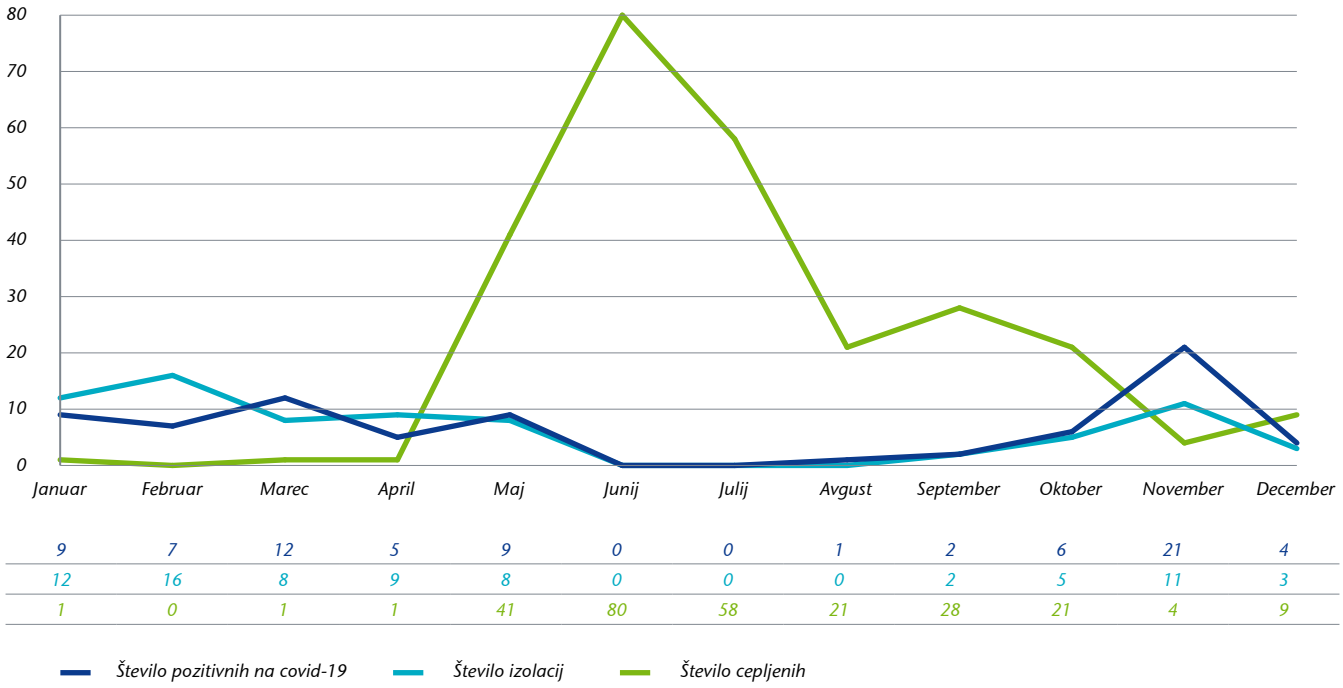
V procesih oskrbe potnikov, letal in tovora je treba uporabljati delovno opremo, kot so potniške stopnice, avtobusi in druga sredstva. Za varnost pred okužbo smo izvajali redno razkuževanje prej navedene opreme. Za preprečevanje prenosa okužbe po zraku se je z rednim, t. i. umetnim prezračevanjem, oziroma kjer je bilo to mogoče, s klimatskim prezračevanjem, poskrbelo za primernejši in čistejši zrak v prostorih.

Ukrepi družbe so sledili sorazmerno s tveganji, kar pomeni, da so se zaostrovali oziroma omilili glede na tveganja oziroma stopnjevanje števila okužb. Zaostrovanje z ukrepi je sledilo jeseni 2021, ko je na ravni države začelo naraščati število okuženih. V avgustu in septembru 2021 so se zaposleni družbe intenzivno vračali iz tujine, kar je predstavljalo dodatno tveganje.

Prve okužbe zaposlenih v podjetju so se pojavile že v septembru in bile neprestano prisotne vse do konca leta 2021. Vse primere okužb in izolacij se je dosledno nadziralo, analiziralo in evidentiralo ter opravljalo pogovore in podajalo napotke zaposlenim z okužbo s covidom-19 kot tudi zaposlenim v stiku z osebo, pozitivno na covid-19. Za lažje spremljanje, nadziranje in poročanje poslovodstvu družbe smo organizirali t. i. covid tim, v katerem so sodelovali predstavniki različnih služb. Za namen poročanja smo uvedli sledenje okužbam in izolacijam zaposlenih v obliki sledilnika covid-19 (po angleško covid-19 tracker) in ga redno objavljali na intranetu. Možnost testiranja za covid-19 na letališču za potrebe potnikov je ostala celotno leto 2021 za hitre antigenske in PCR teste. Družba Fraport Slovenija je država v sektorju letalskega prometa prepoznala kot del kritične infrastrukture v državi, zato smo od države pridobili razkužila in zaščitne maske ter zagotovljena sredstva za hitre teste za samotestiranje.
Do konca leta 2021 se je v družbi cepilo 70 odstotkov zaposlenih.

Od začetka pojava pandemije je družba na prvo mesto postavila varnost in zdravje svojih zaposlenih, poslovnih partnerjev in potnikov.

Graf 17: Sledilnik covid-19 za leto 2021 (zaposleni)



76
Skupno število pozitivnih na covid-19

74
Skupno število izolacij

265
Skupno število cepljenih

Zavezani k izpolnjevanju svetovno priznanih standardov zagotavljanja zdravja in varnosti

Fraport Slovenija je bil v letu 2021 uspešen pri presoji o izvajanju ukrepov s področja zaščite pred novim koronavirusom na ljubljanskem letališču. S tem smo pridobili certifikat AHA, ki ga podeljuje mednarodno združenje letališč ACI.

Program AHA letališčem omogoča, da potnikom, zaposlenim, regulatorjem in vladam potrdijo, da pri svojem delu in upravljanju dajejo prednost zdravju in varnosti na merljiv ter uveljavljen način. Letališčem omogoča, da potrjujejo lastne ukrepe v vseh svojih objektih in procesih ter z zagotovilom odličnosti pri vzdrževanju varnih higienskih letaliških zmogljivosti pomirjajo potujočo javnost, ki te letališke zmogljivosti uporablja. Certifikat torej zagotavlja varno letališko izkušnjo v skladu s priporočenimi zdravstvenimi ukrepi, določenimi v smernicah za ponovni zagon in obnovo letalskega prometa.

Slika 5: Certifikat AHA

Program AHA letališčem omogoča, da potnikom, zaposlenim, regulatorjem in vladam potrdijo, da pri svojem delu in upravljanju dajejo prednost zdravju in varnosti na merljiv ter uveljavljen način.

Novo zadovoljstvo

Z vsem, kar počnemo, si prizadevamo za kar najvišje zadovoljstvo potnikov, obiskovalcev in poslovnih partnerjev. Pri tem so pomembni vsi vidiki naših storitev in storitev naših partnerjev. Pozorno poslušamo, kar nam sporočajo deležniki. Zaposleni so motivirani, da dobre predloge najhitreje udejanjimo.

Trajnostni odnosi s potniki, obiskovalci in poslovnimi partnerji

Odlična uporabniška izkušnja na letališču je sestavljena iz številnih velikih in drobnih aktivnosti, saj je vse povezano v celoto. S tem zavedanjem gradimo poslovne odnose z vsemi partnerji in vodimo z lastnim zgledom. V času okrevanja je še toliko pomembneje, da nadgradimo odnose zaupanja in odličnost storitev na vseh ravneh.

Politika in strategija odnosov s poslovnimi partnerji

Cenimo dolgoročno partnerstvo in pozdravljamo nove partnerje, ki bogatijo potniško izkušnjo ter prispevajo k razvoju letališča. Skupaj z novimi partnerji trgovske in gostinske ponudbe si bomo prizadevali izboljšati kvaliteto storitev ter se s ponudbo prilagajati zahtevam potnikov in drugih strank letališča. Velik poudarek dajemo trajnostnemu razvoju na področju ponudbe, pomembno nam je, da potnikom in drugim strankam ponujamo lokalne slovenske izdelke domačih dobaviteljev. Poleg tega omogočamo ponovno polnjenje plastenk s pitno vodo na za to označenih mestih v terminalu. Za otroke je v vsakem delu terminala na voljo po en otroški kotiček, namenjen prosti igri. Poskrbljeno je tudi za sprostitev odraslih, in sicer z več masažnimi stoli, ki so na voljo po celotnem terminalu.

Ob nastopu epidemije smo se zavedali, da ne bo imela vpliva na sodelovanje z dobavitelji le za čas trajanja, temveč tudi po koncu epidemije. Vplivi na poslovanje so bili odvisni predvsem od velikosti podjetij. Manjša so bila bolj ranljiva, so bila pa za to bolj fleksibilna. Večja podjetja oziroma večji poslovni partnerji so v velikih primerih lažje obvladovala situacijo. Pri vseh so se po določenem času pokazale podobne težave oziroma spremenjeni pogoji sodelovanja. Vse skupaj je vplivalo na rast cen, ugotavljamo, da na celotnem področju. Prihaja do daljših dobavnih rokov, dobavne verige niso več zanesljive. Soočamo se tudi s slabšo razpoložljivostjo materialov in storitev, manj je izbire. Dobavitelji so manj fleksibilni. Zaradi vsesplošne slabše likvidnosti se krajšajo plačilni roki.

Ponudbene cene so fiksne za krajše obdobje. Zaradi nestabilnega trga ne upajo več garantirati cen, vnaša se klavzula o dopustni spremembi cen. Ugotavljamo, da se soočamo s splošno volatilnostjo, trg je nestabilen, niha in je nezanesljiv. Od naših poslovnih partnerjev pričakujemo ravnanje v skladu z vsemi veljavnimi nacionalnimi zakoni in predpisi ter drugimi mednarodno sprejetimi standardi, smernicami in načeli, kot so zakoni in predpisi o preprečevanju korupcije, zakoni in mednarodni standardi na področju varovanja okolja, mednarodna protimonopolna zakonodaja in predpisi ter konkurenčno pravo.

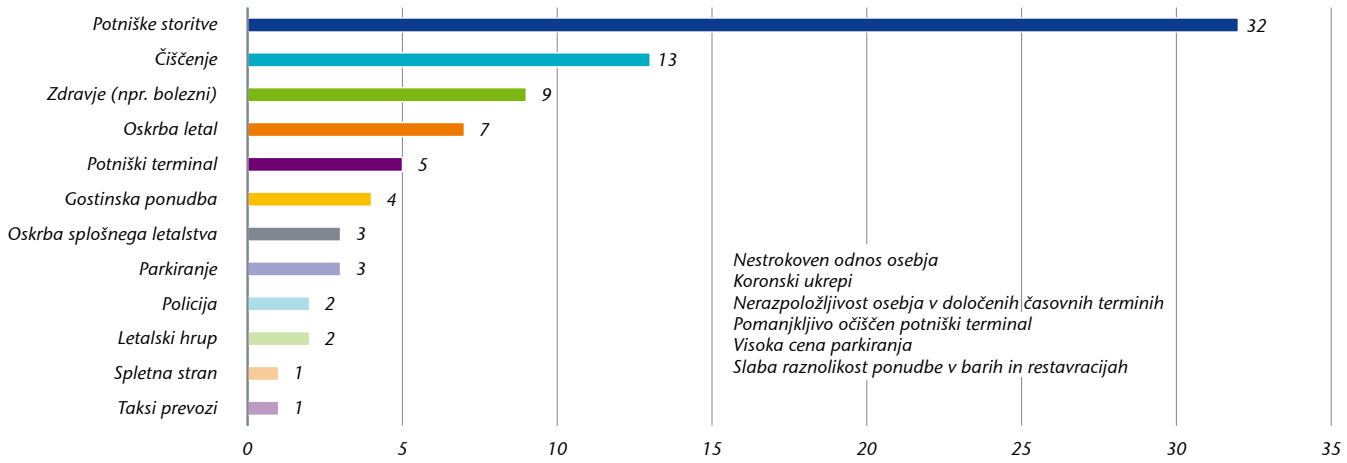
Vsi naši novi najemniki in izvajalci storitev se morajo strinjati s posebnim pogodbenim določilom, s katerim se najemnik oziroma izvajalec seznanja s politiko varstva okolja Fraporta Slovenija, ki je podrobneje določena s Pravili za uporabo letališča oziroma s Splošnimi pogoji varstva okolja. Vse elemente svoje trajnostne zaveze sistematično prenašamo tudi na odnose z dobavitelji na vseh ravneh.

V letu 2021 smo obravnavali 82 pritožb in 4 pohvale.

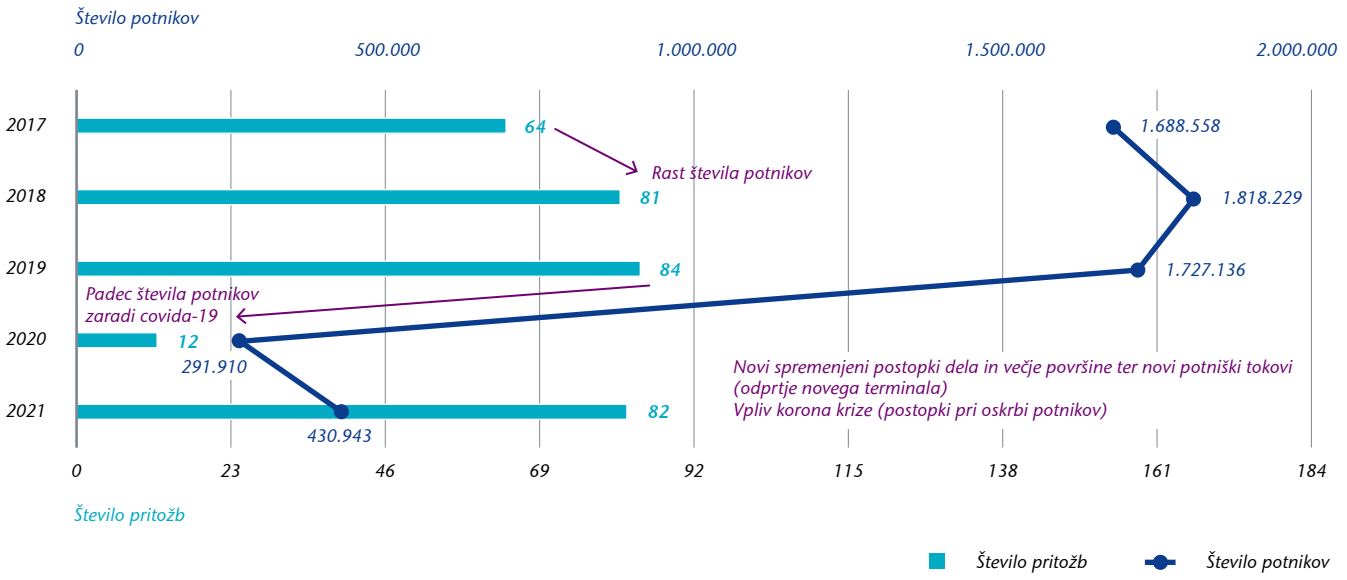
Analiza pritožb in pohval

Mnenje potnikov o kakovosti oskrbe na našem letališču izredno cenimo, zato njihovo zadovoljstvo redno merimo z anketiranjem in sistematičnim spremljanjem pritožb in pohval. V letu 2021 smo obravnavali 82 pritožb in 4 pohvale potnikov, obiskovalcev letališča, letalskih prevoznikov in drugih partnerjev. Vse prejete pritožbe in pohvale natančno analiziramo in pripravimo ustrezne ukrepe, kjer je potrebno oziroma možno. Vse dobljene pohvale se nanašajo na izjemno prijazno in učinkovito osebje pri prijavi na let in potniških storitvah prevoznikov.

Graf 18: Pritožbe v letu 2021



Graf 19: Pritožbe potnikov v obdobju 2017–2021



Skriti nakup

Skriti nakup omogoča anonimno raziskavo odnosov s kupci. Z njim preverjamo, kako se osebje obnaša do kupcev, pri čemer podatkov ne pridobivamo od resničnih strank, ampak od navideznih potrošnikov – skritih kupcev. V letu 2019 smo pripravili strateški program raziskovanja kakovosti ponudbe in storitev za obdobje 2019–2023, ki je namenjen rednemu spremljanju potreb in želja uporabnikov letališča. Omenjeni program se je v skrčeni izvedbi izvajal tudi v letu 2021. Izvedba raziskave je narejena z namenom preverjanja kakovosti delovanja naših izvajalcev, ki opravljajo gostinsko dejavnost, varnostni pregled in komercialne storitve, ter našega osebja. Tako že leta izvajamo skriti nakup za področje gostinstva, varnostnega pregleda, duty freeja in prijave na let. V letu 2019 smo dodali še področje taksi prevozov, storitve službe rent-a-car in poslovnega salona, v letu 2021 pa tudi področje prodaje letalskih kart. Izvedba raziskave skritega nakupa se je v letu 2021 izvajala v obdobju od avgusta do decembra.

Rezultati skritega nakupa v letu 2021

Področja merjenja skritega kupca za gostinstvo so naslednja: ponudba hrane in pijače, postopek strežbe, urejenost osebja, dodatna prodaja, komunikacija med zaposlenimi in strankami ter prvi vtis. Upoštevani so bili tudi drugi kriteriji po presoji kupca. V letu 2021 je bila hrana in pijača na voljo na različnih lokacijah, na katerih sta delovala dva ponudnika gostinskih dejavnosti.

Pri enem ponudniku je bila dosežena povprečna ocena 90 %, pri drugem ponudniku pa 85 %. Oba ponudnika, ki opravljata gostinsko dejavnost, sta tako dosegla povprečno oceno 87,5 %.

Področja merjenja skritega kupca pri varnostnem pregledu so naslednja: urejenost varnostnega mesta, prijaznost, urejenost in ravnanje varnostnega osebja ter drugi kriteriji po presoji kupca. Povprečna ocena je bila 84 %.

Področja merjenja skritega kupca v duty freeju so naslednja: urejenost prodajnega mesta, predstavitev izdelka, dodatna prodaja, urejenost osebja in drugi kriteriji po presoji kupca. Povprečna ocena je bila 80 %.

Področja merjenja skritega kupca pri prijavi na let so naslednja: urejenost okenca za prijavo na let, postopki prijave na let, urejenost osebja in komunikacija med zaposlenimi. Povprečna ocena je bila 80 %.

Področja merjenja skritega kupca pri prodaji letalskih kart so naslednja: urejenost okenca za prodajo letalskih kart, postopki prodaje letalske karte, urejenost osebja in komunikacija med zaposlenimi. Povprečna ocena je bila 84 %.

Področja merjenja skritega kupca za taksi prevoze so naslednja: urejenost prevoznega sredstva in osebja, prijaznost osebja, ugotavljanje potreb in želja potnika, hitrost in kvaliteta izvedbe, izstavitev računa, znanje angleškega jezika in način komunikacije. V letu 2021 ni bilo meritev.

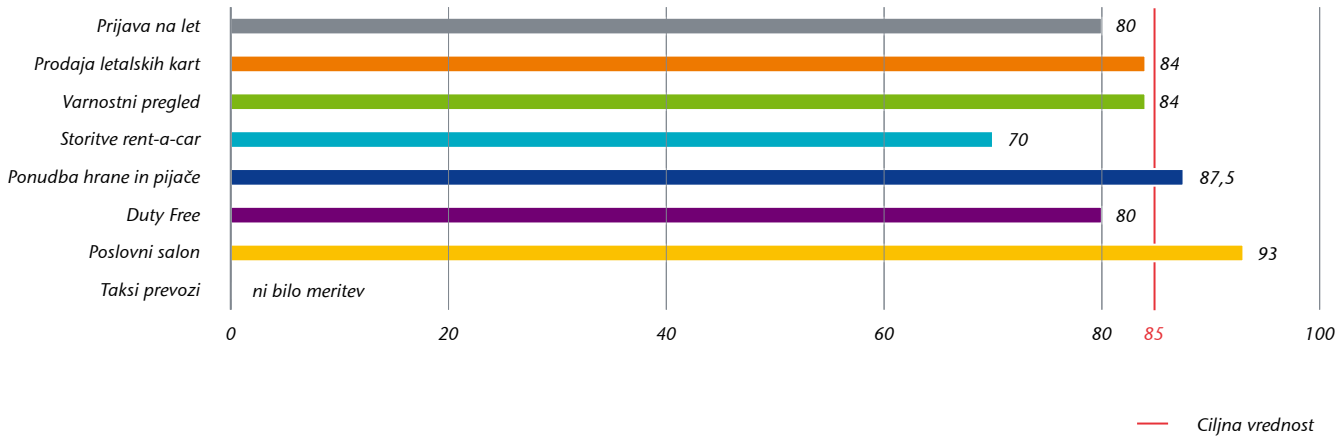
Področja merjenja skritega kupca za storitve službe rent-a-car so naslednja: urejenost prodajnega mesta in osebja, prijaznost osebja, ugotavljanje potreb in želja potnika, hitrost in kvaliteta ponudbe ter dodatna ponudba. Povprečna ocena je bila 70 %.

Področja merjenja skritega kupca v poslovnem salonu so naslednja: ugotavljanje kakovosti ponudbe, vedenje zaposlenih, način komunikacije zaposlenih in čistoča sanitarij. Povprečna ocena je bila 93 %.

Povprečni rezultat ne predstavlja reprezentativnega vzorca za celo leto in števila načrtovanih izvedb skritega nakupa, zaradi česar sklepamo, da leto 2021 ne more biti primerljivo s prejšnjimi leti, saj smo skriti nakup izvajali le od avgusta do decembra. Glede na rezultate v omenjenem obdobju lahko ugotovimo, da vsem našim strankam zagotavljamo kakovostne storitve. Rezultati za vsa področja so zelo dobri, razen za tri: duty free, prijave na let in storitve rent-a-car.

Glede na rezultate v obdobju od avgusta do decembra 2021 lahko ugotovimo, da vsem našim strankam zagotavljamo kakovostne storitve.

Graf 20: Rezultati skritega nakupa po področjih v letu 2021 (v %)



S skupnimi močmi, sodelovanjem, motiviranostjo ekipe in vztrajnostjo zmoremo vse, tudi v zahtevnih časih. Povečan promet je tudi zaradi predsedovanja Slovenije Svetu EU zahteval veliko usklajevanja z vladnimi in varnostnimi organi. Ponašamo se z zadovoljnimi potniki, ki so opazili trud naših zaposlenih.

***Jolanda Kovačič**, vodja oskrbe potnikov*

Anketiranje potnikov

Fraport Slovenija sledi strateškim ciljem povečanja potniškega prometa in izboljšanja tržnega položaja ljubljanskega letališča v regiji. V skladu s temi cilji je družba želela spremljati zadovoljstvo potnikov kot dodatek k raziskavam, opravljenimi med letoma 2017 in 2019, s ciljem dobiti vpogled v svoje potnike, položaj na trgu, zaznavanje in splošno zadovoljstvo. Zasnovana je bila obsežna kvantitativna raziskava, namenjena za odhodne potnike, da bi spremljali različne vidike zadovoljstva potnikov in segmente potnikov ter spremembe v njihovi strukturi. Izvedba prvega dela anketiranja je potekala v prvem tromesečju leta 2020, ko je bila zaradi pojava pandemije prekinjena.

Drugi del anketiranja se je izvajal v obdobju od 15. septembra do 8. decembra 2021, ko se je tudi vrnil potniški promet na naše letališče in smo lahko zagotovili ustrezni reprezentativni vzorec. Skupna ocena zadovoljstva je bila 4,8 od 6. Povprečna ocena zadovoljstva je bila najvišja (5,4) v treh kategorijah: prijava na let, varnost in kontrola potnih listov, najnižja pa za ponudbo v trgovinah in čistočo ter udobje (4,9). Treba je poudariti, da se je povprečna ocena zadovoljstva potnikov krepko povečala ravno pri trgovinah in pri barih ter restavracijah v letu 2021. Do povečanja povprečne ocene je prišlo zaradi nove atraktivnejše komercialne ponudbe v novoodprtem potniškem terminalu.

Na podlagi rezultatov anketiranja so bila izpostavljena močna področja, s katerimi so naši potniki zadovoljni, in oblikovana priporočila za šibka področja, na katerih so možne izboljšave. Glavne izboljšave na letališču bi se morale osredotočiti na ponudbo – raznolikost trgovin, barov in restavracij ter vse vidike znotraj, od raznolike ponudbe (različne vrste, lokalni pridih itd.) do cen in izvedbe posebnih in ciljnih ponudb. Na koncu lahko izpostavimo, da je bilo tudi s pomočjo ankete o zadovoljstvu prepoznano izjemno strokovno, prijazno in lojalno delo letališkega osebja. Družba se zaveda, da je naše osebje vir konkurenčne prednosti v panogi.

Splošni podatki o anketiranju

Število 2020:
N = 772
Trajanje: od 14. 1. do 15. 3.

Število 2021:
N = 1.251
Trajanje: od 15. 9. do 8. 12.

Kvota

Mesečna kvota izvedb anket se je določala prek statističnih podatkov, tipa leta in časovnega razporeda odhodnega leta.

Metoda anketiranja: Osebno anketiranje s pomočjo računalnika

Jezik: slovenski, angleški, hrvaški, nemški, ruski

Rezultati anketiranja v letu 2021 in primerjava z rezultati anketiranj v letu 2020

2020
2021

Indeks
▼75

Splošno zadovoljstvo	Prijetnost izkušenj	Namen ponovnega obiska
4,8 / 6	5,1 / 6	5,7 / 10
4,9 4,8	5,1 5,1	6,8 5,7

Dostop	Prijava na let	Varnost	Kontrola potnih listov	Trgovine	Bari in restavracije	Informacije	Čistoča in udobje
5,0	5,4	5,4	5,4	4,9	5,0	5,1	4,9
5,0 5,0	5,4 5,4	5,4 5,4	5,4 5,4	4,7 4,9	4,6 5,0	5,1 5,1	5,1 4,9

Izpostavljena močna področja in prednosti ter predlagane izboljšave za šibka področja

Zadovoljstvo potnikov

Urejenost
Izkušnja pri prijavi na let
Gostinska ponudba
Parkirišča (razpoložljivost)

Priložnosti za izboljšavo

Čistoča in udobje
Prijazno in ustrežljivo letališko osebje
Raznolika ponudba izdelkov
Informacijski zasloni
Razpoložljivost javnega transporta
Vrednost cene parkirišč

Konkurenčna prednost

Občutek varnosti

Novi viri

Na poti v nizkoogljično družbo in krožno gospodarstvo si prizadevamo za nove trajnostne vire. Sončna elektrarna, ki je pričela z delovanjem novembra 2021, na letni ravni proizvede okoli 530 MWh električne energije in zagotavlja sedem odstotkov celotne porabe vse električne energije na letališču. Ocenjuje se, da se bodo s tem emisije CO_2 zmanjšale za 200 ton na leto.

Trajnostni odnos do okolja

Odgovoren odnos do naravnega okolja ter proaktivno in strateško upravljanje z okoljskimi vplivi je med temeljnimi gradniki naše razvojne strategije, upravljanja, investicij in dnevnega ravnanja. Krovni dokument varstva okolja je Poslovnik sistemov upravljanja, ki vključuje sistem ravnanja z okoljem (ISO 14001), našo okoljsko politiko, glavne okoljske vidike in njihov vpliv ter okoljske cilje z ukrepi. Sodimo med dejavnosti, ki lahko precej prispevajo k razogljičenju, zato v to smer delamo odločne dolgoročne korake. Hkrati skrbno spremljamo tudi druge vplive na okolje in jih skušamo preprečevati oziroma blažiti.

Okoljska politika

Okoljska politika, ki izhaja iz integrirane politike sistemov upravljanja in sledi načelom trajnostnega razvoja, vključuje okoljske zaveze, strateške cilje ter politike in akcijske načrte posameznih področij, ki vplivajo na okolje.

Okoljske zaveze

Naše okoljske zaveze so:
- sprejemanje ukrepov za zmanjšanje hrupa zaradi letalskega prometa in hrupa iz ostalih virov;
- zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida in emisij drugih toplogrednih plinov;
- spodbujanje učinkovite porabe energije, vode in papirja;
- sprejemanje ukrepov za preprečevanje onesnaževanja;
- uvajanje najboljše prakse glede ravnanja z odpadki;
- ohranjanje biotske raznovrstnosti in naravnih vrednot;
- preprečevanje onesnaževanja in degradacije tal;
- vključitev smernic glede okolja v postopke, povezane z javnimi naročili;

– zagotavljanje usposabljanj za vse osebe, ki lahko povzročijo pomembne vplive na okolje;
– spodbujanje odgovornega in ustreznega ravnanja, in sicer z izobraževanjem, informiranjem in ozaveščanjem vseh zaposlenih glede vidikov njihovih delovnih področij, povezanih z okoljem;
– seznanjanje z okoljsko politiko vse poslovne partnerje in osebe, ki delujejo za družbo ali v njenem imenu, vključno s pogodbenimi izvajalci, ki opravljajo dela na lokaciji družbe;
– izpolnjevanje pogojev, ki jih glede okolja nalagajo zakonodaja in druge zahteve;
– pridobitev ostalih standardov kakovosti s področja okolja;
– zagotavljanje kadrovskih in finančnih virov za sistem ravnanja z okoljem in s tem povezane ukrepe;
– spodbujanje preglednosti pri komunikaciji in dialogu z zainteresiranimi stranmi.

Strateški okoljski cilji

V skladu z okoljskimi zavezami ter zakonskimi in drugimi zahtevami oblikujemo strateške cilje, ki so del trajnostne strategije družbe.
Osrednji strateški cilji na ključnih okoljskih področjih so:
– sistem ravnanja z okoljem: vzdrževanje dokumentiranega sistema ravnanja z okoljem (ISO 14001);
– varstvo pred hrupom: obvladovanje hrupa na ravni, ki omogoča okoliškemu prebivalstvu izboljšano kakovost življenja;
– prehod v nizkoogljično družbo: vstop v stopnjo ogljične nevtralnosti v programski shemi ACA do leta 2025;
– ravnanje z odpadki: zmanjšanje deleža mešanih komunalnih odpadkov na 10 odstotkov v skupni količini odpadkov do leta 2030;
– energetska učinkovitost: zmanjšanje in zamenjava okolju škodljivih energentov (kurilno olje, bencinsko in dizelsko gorivo, električna energija iz termoelektrarn) z ekološko sprejemljivejšimi (zemeljski plin, obnovljivi viri energije);
– obnovljivi viri energije: povečanje deleža obnovljivih virov energije (hidroenergija, geotermalna, sončna in vetrna energija, biomasa, bioplin).

Politike in akcijski načrti

Poleg okoljskih zavez in strateških ciljev imamo v družbi vpeljane politike in akcijske načrte po posameznih področjih:
– načrt obvladovanja in zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov;
– energetska strategija;
– mobilnostni načrt;
– politika trajnostnega naročanja;
– politika tiskanja;
– akcijski načrt upravljanja prostoživečih živalskih vrst.

Planiranje sistema ravnanja z okoljem

Planiranje sistema ravnanja z okoljem obsega naslednje elemente:
– opredelitev ukrepov za obravnavanje okoljskih tveganj;
– spremljanje in obvladovanje zakonskih in drugih zahtev;
– prepoznavanje in ocenjevanje okoljskih vidikov z upoštevanjem modela življenjskega cikla;
– določanje operativnih okoljskih ciljev z ukrepi.

Okoljska tveganja

Prepoznavamo zunanje in notranje dejavnike, ki vplivajo na okolje in lahko zanj predstavljajo tveganje. Redno preverjamo tudi potrebe in pričakovanja naših deležnikov. Morebitna odstopanja od zahtev in pričakovanj beležimo in sprejemamo potrebne ukrepe za izboljšanje. Posamezna tveganja, ki so povezana z okoljskimi vidiki, obveznostmi glede skladnosti ali možnimi izrednimi razmerami, obvladujemo v okviru sistema upravljanj tveganj na nivoju družbe.

Obveznosti glede skladnosti

Za dejavnosti, ki jih izvajamo, obstajajo zakonodajne zahteve, ki so neposredno povezane s prepoznanimi okoljskimi vidiki in jih moramo izpolnjevati.

V ta namen smo vzpostavili Register zakonskih in drugih zahtev. Monitoringi in poročanja, ki jih določa zakonodaja, so zbrani v Registru zakonskih monitoringov in poročanj, v katerem so opredeljene naloge ali aktivnosti, odgovorna oseba za izvedbo naloge ali aktivnosti, časovni roki, dokumentacija in njena hramba ter način spremljanja izvedbe in status naloge ali aktivnosti. Register se stalno dopolnjuje.

Izvajamo tudi periodično ocenjevanje skladnosti z zakonodajnimi in drugimi zahtevami, in sicer na tri načine. Na področju okoljskih vidikov je sistem zasnovan v obliki tabele Register okoljskih vidikov, kjer so obveznosti glede skladnosti eden izmed kriterijev za določitev pomembnih vidikov. Dodatni oceni se izvajata še v okviru rednih notranjih presoj in letnega vodstvenega pregleda.

Okoljski vidiki in življenjski cikel

Izvajamo, vzdržujemo in dokumentiramo postopke za prepoznavanje in ocenjevanje vidikov, ki povzročajo vplive na okolje. V ta namen je vzpostavljen Register okoljskih vidikov, ki opredeljuje vidike, pomembnost vidika, model življenjskega cikla in opredelitev izrednih in nenormalnih razmer.

Register zajema tudi podrobnejši opis kriterijev za ocenitev pomembnosti vidikov. Vključuje tako vidike, ki jih lahko neposredno obvladujemo, vidike, na katere lahko vplivamo posredno, kot tudi vidike, ki so neposredni in hkrati posredni (kumulativni vidiki). Za določitev pomembnosti vidikov upoštevamo naslednje kriterije: zakonodajne zahteve, ekonomiko poslovanja in mnenje javnosti. Vsak vidik po kriterijih označimo z barvami: rdečo, rumeno in zeleno. Pomembni so vsi tisti vidiki, ki so po enem ali več kriterijih ocenjeni z rdečo barvo. Vidiki, označeni z rumeno ali zeleno barvo, so manj pomembni. Vsi vidiki so kategorizirani na način, da je življenjski cikel storitev upoštevan. Model življenjskega cikla storitve smo glede na naravo in specifiko naših procesov in storitev definirali v štirih fazah:
– snovanje in razvoj storitev;
– zagotavljanje virov za izvedbo storitev;
– dobaviteljska veriga in distribucijska mreža;
– izvedba storitev.

Okoljski vidiki, ki izhajajo iz sodelovanja z najemniki, pogodbenimi izvajalci, dobavitelji in poslovnimi partnerji, so praviloma obvladovani s pogodbami ali pisnimi sporazumi oziroma dogovori.

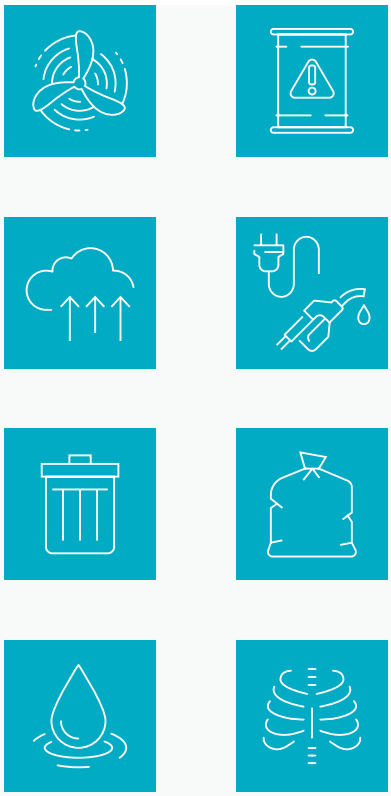
Neposredni in kumulativni okoljski vidiki

Hrup
Povzročanje hrupa iz letalskega prometa

Zrak
Nastajanje emisij iz kotlovnic
Nastajanje emisij iz voznega parka
Nastajanje emisij iz dizelskih agregatov
Vzdrževanje hladilnih sistemov
Nastajanje emisij toplogrednih plinov pri usposabljanju iz gašenja požara

Odpadki
Nastajanje nenevarnih odpadkov
Nastajanje nevarnih odpadkov
Nastajanje gradbenih odpadkov
Nastajanje kabinskih odpadkov iz letal

Vode
Nastajanje komunalne odpadne vode
Nastajanje industrijske odpadne vode
Nastajanje padavinske odpadne vode
Povzročitev onesnaženosti podtalnice in tal
Kakovost in poraba pitne vode



Nevarne snovi
Skladiščenje in ravnanje z nevarnimi snovmi
Pretakanje nevarnih tekočin

Raba energentov
Raba električne energije
Raba plina za toplotno energijo
Raba pogonskega goriva za vozni park

Raba materialov
Raba posipnega materiala
Raba materialov za razledenitev letal
Raba nevarnih materialov
Raba pisarniškega materiala

Ostali vplivi na okolje
Obratovanje zunanje razsvetljave letališča
Upravljanje letališča in njegov vpliv na naravo
Vpliv elektromagnetnega sevanja na okolico

Okoljski vidiki

Okoljski operativni cilji z ukrepi

Osnova za določitev operativnih ciljev je lahko: okoljska politika, pomembnost vidika, zakonske in druge zahteve, prihranki, nujnost izboljšanja oziroma finančne in tehnološke zmožnosti. Za pomembne vidike morajo biti določeni operativni cilji. Za preostale vidike, ki niso uvrščeni med pomembne, se operativni cilji lahko določijo, niso pa obvezni. Na podlagi operativnih ciljev načrtujemo ukrepe za njihovo doseganje. Zahtevnejši ukrepi so vodeni preko projektov. Vsi operativni cilji in ukrepi so zbrani v Registru ciljev in ukrepov, ki vključuje poleg ciljev še opis ukrepa, aktivnosti komuniciranja, nosilca ukrepa, časovne roke, kazalnike za merjenje, povezanost s stroški (če ti nastajajo), fazo izvedbe in status cilja, strateške kazalnike učinkovitosti (če so opredeljeni) ter povezavo z okoljskim vidikom. Doseganje operativnih ciljev in izvajanje ukrepov preverjamo v okviru vodstvenega pregleda.

Metode vrednotenja za doseganje okoljskih ciljev

Mehanizmi in orodja, ki jih uporabljamo pri spremljanju in poročanju o napredku na področju okoljskih ciljev, so:
- uradni monitoringi, ki jih izvajajo pooblaščene institucije, vsi okoljski vidiki, ki so zakonsko določeni (monitoring emisij hrupa v okolje, redne meritve dimnih plinov iz kotlovnic in drugih naprav ter redne meritve kakovosti odpadne in pitne vode, poročila o ravnanju z odpadki in ozonu s škodljivimi snovmi);
- stalno ocenjevanje pomembnih okoljskih vidikov in z njimi povezanih okoljskih ciljev in programov (poraba vode, energentov, pogonskih goriv, nevarnih materialov);
- spremljanje ključnih kazalnikov učinkovitosti (t. i. KPI);
- samoocenjevanje – sistem notranjih presoj in korektivnih ukrepov ter priložnosti za izboljšave;
- rezultati zunanjih presoj;
- spremljanje realizacije politik in akcijskih načrtov po posameznih področjih;
- pregled okoljskih ciljev v okviru vodstvenega pregleda;
- odkrito, transparentno in pošteno poročanje o trajnostnem delovanju družbe:
  - trajnostno poročilo;
  - sporočila in izjave za medije, in sicer na spletnih straneh in družbenih omrežjih družbe;
  - obveščanje in ozaveščanje zaposlenih na intranetu.

Doseganje operativnih ciljev in izvajanje ukrepov preverjamo v okviru vodstvenega pregleda.

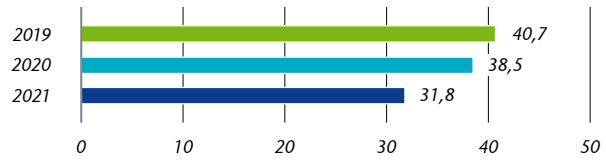
Tabela 12: Operativni cilji z ukrepi za obdobje 2021–2030

Št.	Operativni cilj	Opis ukrepov	Status
1.	Formalizacija in izboljšanje odnosov z deležniki glede emisij hrupa letalskega prometa	Sestajanje letališke partnerske skupine za okolje (KZPS, JACL, pristojno ministrstvo) Obravnava pritožb	V teku
2.	Zmanjšanje absolutnega ogljičnega odtisa družbe za najmanj 5 odstotkov glede na triletno povprečje 2018–2020	Aktivnosti za zmanjševanje porabe goriva in energentov Vzpostavitev in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	Zaključeno
3.	Zmanjšanje deleža mešanih komunalnih odpadkov na 10 odstotkov v skupni količini odpadkov do konca leta 2030	Vpeljava aktivnosti za doslednejše ločevanje odpadkov na prevzemnih mestih (zlasti v potniškem terminalu in najemniških prostorih)	V teku
4.	Celovita prenova oskrbe s toplotno energijo (fazno)	Vgradnja kogeneracije z zemeljskim plinom + SPTE	V teku
5.	Povečanje deleža solarne energije	Postavitev sončnih elektrarn na strehah objektov (fazno - Fraport I, II in III)	V teku
6.	Energetska prenova starih objektov (fazno)	Izvedba prenove / dodatna izolacija na fasadi in zamenjava oken	V teku
7.	Izdelava Energetske strategije	Priprava akcijskega načrta za dolgoročno energetsko strategijo	V teku
8.	Postopna vzpostavitev ciljnega spremljanja porabe energije	Nabava programske opreme ciljnega spremljanja energije	V teku
9.	Izvajanje ukrepov iz akcijskega načrta upravljanja prostoživečih živalskih vrst	Upravljanje živalskih habitatov (zlasti ptic) v okolici letališča	V teku

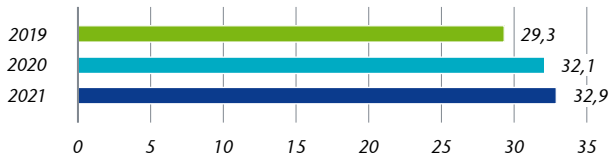
V teku *Zaključeno*

Gibanje ključnih kazalnikov učinkovitosti na okoljskem področju

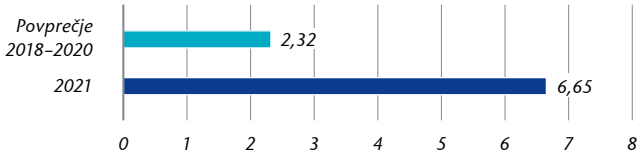
Graf 21: Delež mešanih komunalnih odpadkov (v %)



Graf 22: Delež električnih vozil (v %)



Graf 23: Relativni ogljični odtis (CO_2e/potnika)



Varstvo pred hrupom

Hrup je stalni spremljevalec letališča in njegovih dejavnosti, zato ga skrbno upravljamo. Ljubljansko letališče na podlagi uredbe, ki ureja ocenjevanje hrupa v okolju, spada med manjša letališča, za katera so zahteve glede obremenitve okolja s hrupom strožje kot na večjih letališčih s prometom nad 50.000 operacij letno. Glavni vir hrupa na območju letališča so letalske operacije na vzletno pristajalni stezi, ki ga povzroča hrup potniškega in tovornega letalskega prometa ter splošnega letalstva. Drugih virov hrupa (cestni promet, dela na poljih, drugi izredni dogodki ipd.) pri oceni vpliva na okolje ne upoštevamo. Pri ugotavljanju hrupa letalskega prometa sta pomembna parametra število poletov in čas obremenitve posameznega poleta.

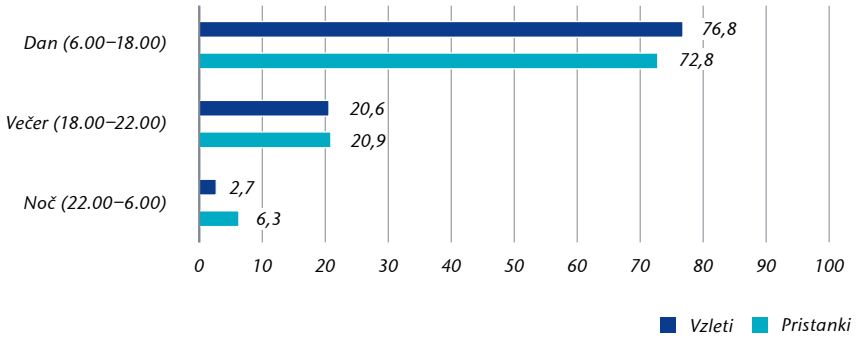
Število poletov spremljamo z letališkim informacijskim sistemom in merilnim sistemom. Čas trajanja posamezne obremenitve dobimo s sistemom merjenja hrupnih dogodkov. Pri vsakem preletu letala se zabeleži čas trajanja tega dogodka in se pozneje upošteva pri preračunavanju hrupnih obremenitev. V letu 2021 so bile opravljene meritve hrupa na dveh merilnih mestih: Šenčur in Vodice. Meritve so bile opravljene med 23. julijem in 23. avgustom 2021, ko je gostota letalskega prometa glede na letno povprečje največja. Identifikacija virov letalskega hrupa je potekala na podlagi radarskih podatkov, podatkov letališkega informacijskega sistema in dogodkov, beleženih na posameznem merilnem mestu.

Na podlagi identifikacije letalskih operacij so bili določeni tudi deleži vzletov in pristankov v posamezni smeri. Z vidika ocenjevanja hrupa v okolju je poleg števila letalskih operacij pomembna tudi razporeditev letov v posameznih obdobjih dneva. Na osnovi meritev in izračuna hrupa v okolju za leto 2021 je bilo ugotovljeno, da so dnevne, večerne, nočne, celodnevne in konične ravni hrupa, kot posledica letalskih operacij, na vseh merilnih mestih v dovoljenih mejah. V nadaljevanju so analizirani rezultati izvedenih meritev v letu 2021 in primerjalno obdobje 2016–2019. V letu 2020 meritve zaradi izbruha pandemije koronavirusa in posledično ogromnega upada letalskega prometa na letališču niso bile izvedene, saj rezultati ne bi bili primerljivi z letom 2019.

Graf 24: Delež vzletov v smeri

Graf 25: Delež pristankov iz smeri

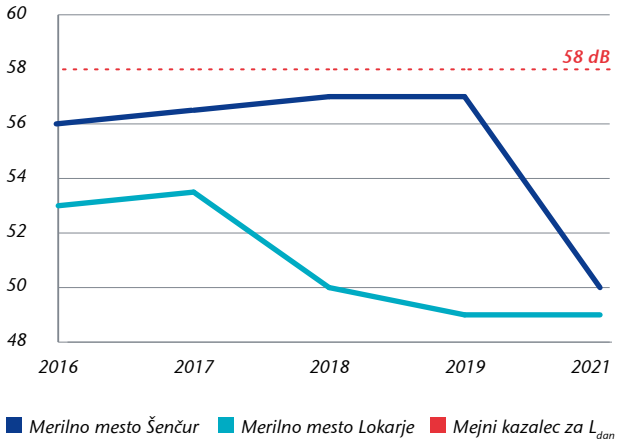
Graf 26: Deleži vzletov in pristankov v posameznem obdobju dneva (v %)



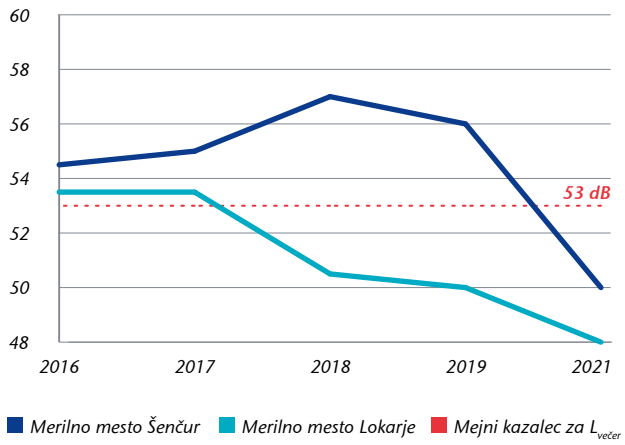
V letu 2021 med 23. 7. in 23. 8. so bile opravljene meritve hrupa na dveh merilnih mestih: Šenčur in Vodice.

Analiza kazalcev hrupa za obdobje z največjo gostoto letalskega prometa v letih 2016–2019 in 2021

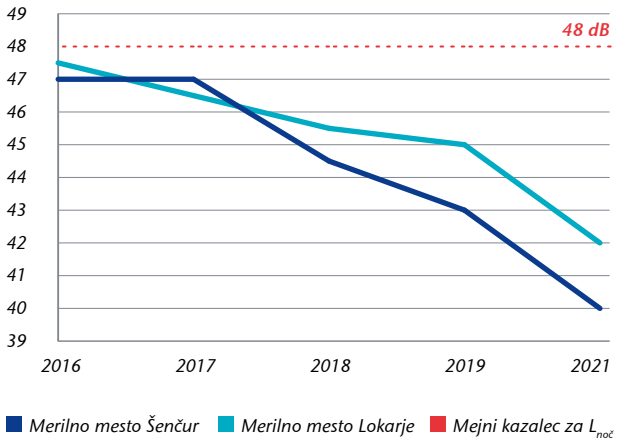
*Graf 27: Gibanje povprečnih vrednosti dnevnih kazalcev hrupa v obdobju z največjo gostoto prometa**



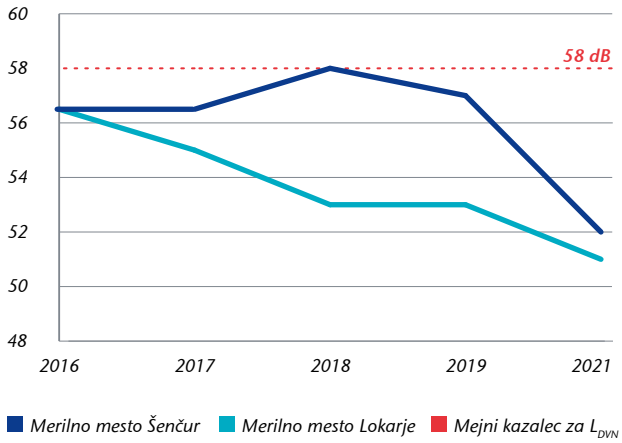
*Graf 28: Gibanje povprečnih vrednosti večernih kazalcev hrupa v obdobju z največjo gostoto prometa**



*Graf 29: Gibanje povprečnih vrednosti nočnih kazalcev hrupa v obdobju z največjo gostoto prometa**



*Graf 30: Gibanje povprečnih vrednosti celodnevnih kazalcev hrupa v obdobju z največjo gostoto prometa**



** V letih 2016–2018 v juliju in avgustu, v letu 2019 obdobje od 15. julija do 15. avgusta, v letu 2021 obdobje od 23. julija do 23. avgusta.*

Na osnovi meritev in izračuna hrupa v okolju za leto 2021 je bilo ugotovljeno, da so dnevne, večerne, nočne, celodnevne in konične ravni hrupa, kot posledica letalskih operacij, na vseh merilnih mestih v dovoljenih mejah.

Karte hrupa

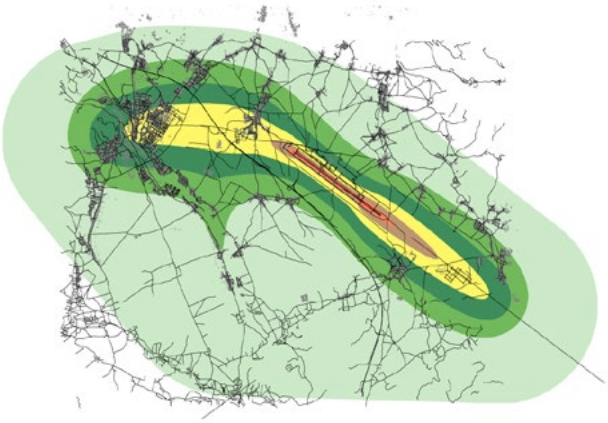
Karte hrupa izdelamo za letno povprečje. Prikazujejo obremenitve v pasovih po 5 dB ali s posameznimi izofonami, ki prikazujejo potek mejnih ravni hrupa glede na kazalnike, predpisane z zakonodajo. Osnova za izdelavo modela širjenja hrupa v okolje so podatki o letnem številu operacij na letališču in podatki o razporeditvi posameznih operacij glede na smer in tip operacije (vzlet/pristanek).

Podatki iz grafov za obe merilni mesti nam prikazujejo mejne ravni hrupa, izmerjene in ocenjene za posamezni mesec leta. Čeprav opravljamo skupno oceno hrupa za letno obdobje, nam takšne meritve povedo veliko o ravneh hrupa in razporeditvi hrupa v letu obremenitev s hrupom za posamezni mesec.

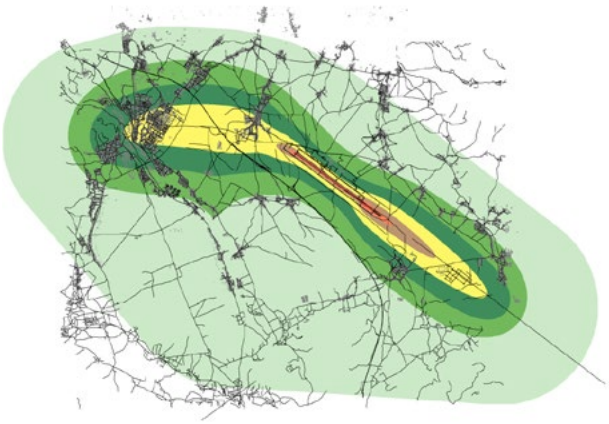
Meritve hrupa letalskega prometa in model širjenja hrupa (karta hrupa) za leto 2021 nam kažejo bistveno nižje obremenitve s hrupom zaradi letalskega prometa kot v predkoronskem letu 2019. V letu 2021 smo namreč zabeležili skoraj 45 odstotkov manj operacij v primerjavi z letom 2019.

Hrup letalskega prometa na merilnih mestih v okolici letališča za leto 2021

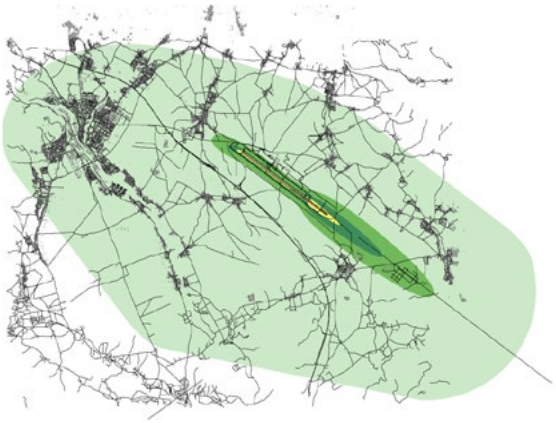
Slika 6: Dnevna raven hrupa (L_{dan})



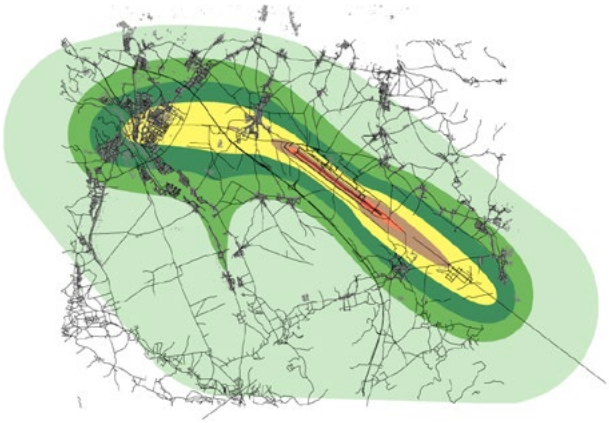
Slika 7: Večerna raven hrupa ($L_{večer}$)



Slika 8: Nočna raven hrupa ($L_{noč}$)



Slika 9: Celodnevna raven hrupa (L_{DVN})



Do 35 dB | *35–40 dB* | *40–45 dB* | *45–50 dB* | *50–55 dB* | *55–60 dB* | *60–65 dB*

Obvladovanje izpustov toplogrednih plinov

Na kakovost zraka na območju letališča vplivajo emisije cestnega in letalskega prometa, dejavnosti na letališču, ogrevanje objektov na območju letališča in širše. Kakovost zraka na območju je odvisna predvsem od dotoka onesnaženih mas iz smeri Ljubljane in Kranja ter vremenskih razmer. Na območju letališča je v uporabi oprema za hlajenje in klimatizacijo, ki vsebuje ozonu škodljive snovi. V zadnjih letih smo stare hladilne naprave nadomestili z novimi, ki imajo okolju prijazne freone, in s tem zmanjšali izpuste škodljivih emisij v zrak.

Raba energije

Med pomembnimi okoljskimi zavezami družbe so učinkovita raba energije, raba obnovljivih virov energije oziroma raba okolju prijaznejših energentov, zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida in emisij drugih toplogrednih plinov. Definirali smo ključne kazalnike energetske učinkovitosti. Kontinuirano merimo rabo goriv in energije. Leta 2021 smo porabili 6.200.705 kWh električne energije (100-odstotno proizvedena iz obnovljivih virov energije), 361.264 kubičnih metrov zemeljskega plina (ZP), 21.141 litrov utekočinjenega naftnega plina in propana (UNP), 25.719 litrov ekstra lahkega kurilnega olja (ELKO), 94.368 litrov dizla in plinskega olja, 9.122 litrov bencina in 394 litrov kerozina.

Zagon prve sončne elektrarne na letališču

V partnerskem sodelovanju z družbo Resalta, ki je investitor projekta, je na strehi garažne hiše s poslovnim prizidkom zrasla sončna fotovoltaična elektrarna. Elektrarna, ki je pričela z delovanjem novembra 2021, na letni ravni proizvede okoli 530 MWh električne energije. Proizvodnjo lastne električne energije zagotavlja 1.347 kakovostnih modulov, električna energija iz obnovljivih virov pa zagotavlja sedem odstotkov celotne porabe vse električne energije na letališču. Ocenjuje se, da se bodo s tem emisije CO_2 zmanjšale za 200 ton na leto. Investicija, ki prispeva k dolgoročnemu cilju zmanjševanja emisij CO_2 in prihranku pri stroških energije, je bila vredna 350.000 evrov. Gre za prvi, zagotovo pa ne zadnji projekt takšne vrste na območju letališča.

Ogljični odtis

Okrevanje letalskega prometa v času pandemije poteka počasneje, kot je bilo sprva načrtovano, kar še zmeraj vpliva na pravila programske sheme certificiranja za zmanjševanje toplogrednih vplivov (Airport Carbon Accreditation – ACA), ki poteka pod okriljem združenja evropskih letališč (ACI Europe). Združenje ACI Europe je zato sklenilo tudi za leto 2021 prilagoditi pravila akreditacije, zlasti ker ima velika večina letališč tudi za leto 2021 težavo dokazati znižanje relativnega ogljičnega odtisa zaradi precejšnjega padca števila potnikov v primerjavi s predkoronskim obdobjem. Že v letu 2020 pa je združenje sklenilo, da se podatki o izračunu ogljičnega odtisa za leto 2020 ne upoštevajo v prihodnjih vlogah za obnovitev oziroma podaljšanje akreditacije. Razlog je v tem, da se poraba energije in s tem emisije ne morejo zmanjševati enako hitro kot število potnikov. Obstaja minimalna poraba energije (in s tem povezane emisije), ki jo letališče potrebuje, da ostane odprto in deluje tudi ob zelo zmanjšanem številu letov in potnikov. V razmerah, s katerimi se letališča trenutno soočajo, je zato edini primeren kazalnik absolutni ogljični odtis.

V nadaljevanju so predstavljeni rezultati izračuna ogljičnega odtisa za leto 2021, v katerih ni vključenega leta 2020.

V primerjavi s povprečjem obdobja 2017–2019 smo absolutno količino izpustov CO_2 zmanjšali za skoraj 13 odstotkov. Na podlagi podatkov o številu potnikov in teži tovora za leto 2021 so se izpusti v primerjavi z obdobjem 2017–2019 povečali za 253 odstotkov na posameznega potnika oziroma zmanjšali za 23 odstotkov na 100 kg tovora (v letu 2021 smo na našem letališču zabeležili skoraj 23-odstotni porast tovornega prometa).

V letu 2021 je bilo zabeleženo povečanje ogljičnega odtisa v segmentu ogrevanja in generatorjev, znižanje ogljičnega odtisa pa v segmentu elektrike in lastnega voznega parka.

V razmerah, s katerimi se letališča trenutno soočajo, je edini primeren kazalnik absolutni ogljični odtis.

Tabela 13: Izračun ogljičnega odtisa 1. in 2. obsega za leto 2021

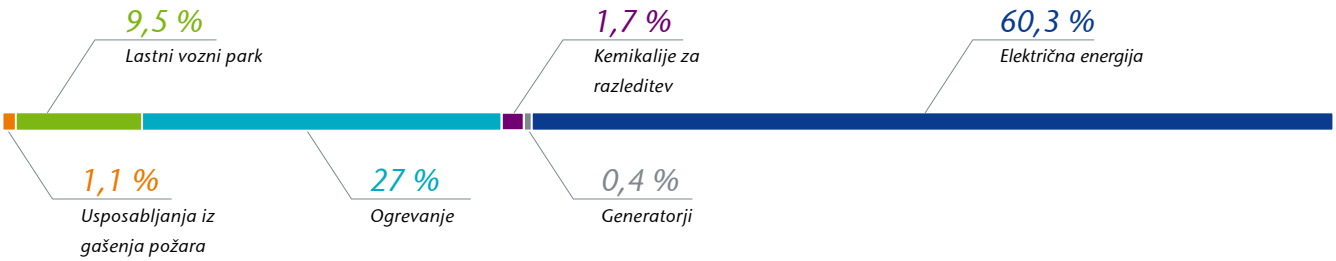
Obseg / Vir emisije	t CO_2e	%
1. OBSEG	**1.114,500**	**39,7**
Ogrevanje	755,800	27,0
UNP	4,000	0,1
ZP	682,600	24,4
ELKO	69,200	2,5
Generatorji (PO)	12,100	0,4
Usposabljanje iz gašenja požara	31,200	1,1
UNP	31,180	1,1
Neposredne emisije CO_2 (gasilni aparati)	0,020	> 0,1
Kemikalije za razleditev (glikol)	48,900	1,7
Lastni vozni park (vključene tudi službene poti)	266,500	9,5
Dizel	244,000	8,7
Bencin	21,500	0,8
Kerozin	1,000	> 0,1
2. OBSEG	**1.694,800**	**60,3**
Električna energija	1.694,800	60,3
1. IN 2. OBSEG	**2.809,300**	**100,0**

Dejanja vsakega posameznika štejejo za lepši jutri. Uspešno smo vzpostavili sistem odlaganja odpadkov na novem ekološkem otoku. Uveljavili smo sistem izračuna ogljičnega odtisa leta za naše potnike in na strehi parkirne hiše postavili novo fotovoltaično elektrarno.

Primož Primožič, *strokovni sodelavec za varstvo okolja*

Graf 31: Delež 1. in 2. obsega emisij v izračunu ogljičnega odtisa za leto 2021

Graf 32: Ogljični odtis posameznih virov emisij 1. in 2. obsega za leto 2021



Graf 33: Ogljični odtis porabe energentov, goriv in kemikalij za leto 2021

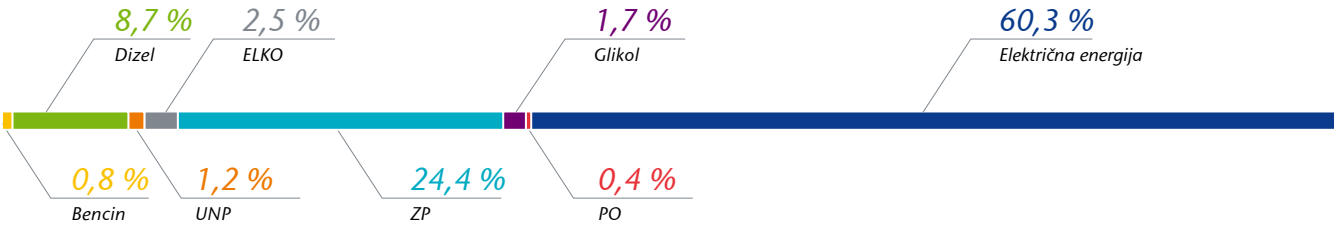


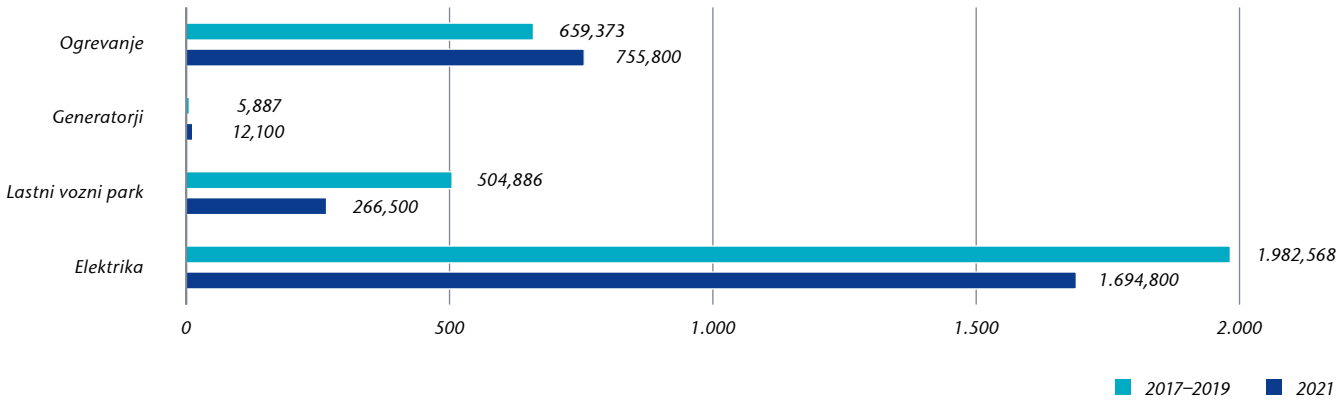
Tabela 14: Ogljični odtis 1. in 2. obsega v letu 2021 glede na izhodiščno leto

Kategorija podatka	*Leto –3 (2017)*	*Leto –2 (2018)*	*Leto –1 (2019)*	*Izhodiščno leto Povprečje 2017–2019*	*Leto 0 (2021)*	*Ogljični odtis v letu 0 glede na izhodiščno leto (%)*
Absolutni ogljični odtis (t CO_2 / t CO_2e)*	3.168,543	3.417,000	3.080,000	3.221,848	2.809,000	–12,8 %
Število potnikov	1.688.558	1.818.229	1.727.136	1.744.641	430.943	-
Teža tovora (v tonah / 100 kg tovora)	243.140	259.070	248.750	250.320	283.825	-
Relativni ogljični odtis (kg CO_2 / kg CO_2e / potnika)*	1,88	1,88	1,78	1,85	6,52	253,0 %
Relativni ogljični odtis (kg CO_2 / kg CO_2e / 100 kg tovora)*	1,30	1,32	1,24	1,29	0,99	–23,1 %
Emisijski faktor za elektriko (za posamezno leto)	0,379	0,356	0,351	0,362**	-	-

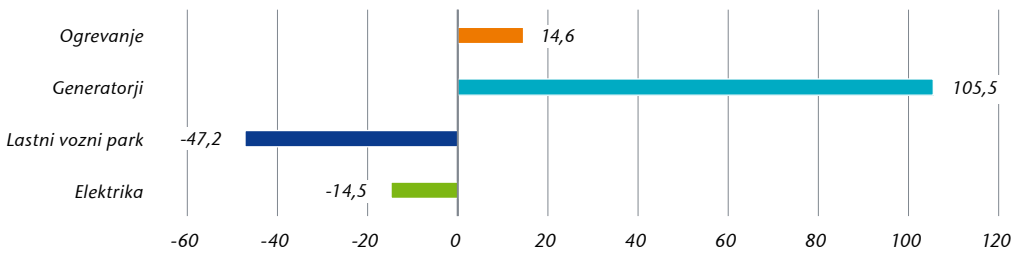
* *Od leta 2018 poročamo o CO_2e.*

** *Upoštevana povprečna vrednost faktorjev triletnega obdobja pred letom, za katero se izračuna ogljični odtis, pri čemer se leto 2020 ne upošteva.*

Graf 34: Količina CO_2 posameznih virov emisij v izhodiščnem letu in letu 2021 (v t CO_2e)



Graf 35: Prikaz sprememb količin CO_2 posameznih virov emisij v letu 2021 glede na izhodiščno leto (v %)



Trajnostna mobilnost

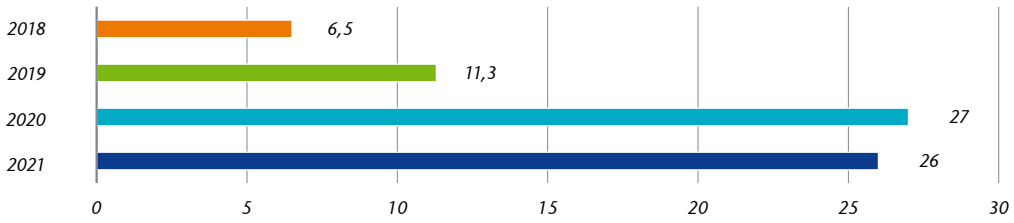
Z mobilnostnim načrtom želimo zaposlene, poslovne partnerje ter potnike in obiskovalce letališča spodbuditi k spreminjanju potovalnih navad, odgovorni in racionalni uporabi avtomobila ter izbiri trajnostnih prevoznih sredstev. Družba se zaveda težav z mobilnostjo in dostopnostjo letališča z vidika trajnostnih oblik prevoza, zato poskuša mobilnostni načrt te omejitve kar najbolje upoštevati. Letališče je z bližnjimi kraji sicer povezano s sredstvi javnega prevoza, a jih zaposleni zaradi izmenske narave dela ne morejo uporabljati. Zaposleni za prevoz na delo večinoma uporabljajo avtomobile, saj je prometna infrastruktura precej neprijazna za hojo in kolesarjenje.

Ključni (merljivi) cilji mobilnostnega načrta do konca leta 2022 so:
- zmanjšati ogljični odtis službenih potovanj z avtomobili za 10 % glede na leto 2019;
- opraviti 30 % avtomobilskih službenih poti z električnimi vozili v letu 2021;
- opraviti 40 % avtomobilskih službenih poti z električnimi vozili v letu 2022;
- spodbuditi 5 % potnikov k uporabi trajnostnih oblik prevoza do konca leta 2022.

Vse ključne cilje izvajamo operativno z akcijskim načrtom, v katerem so opredeljeni ukrepi po področjih:
- promocija in informiranje o mobilnostnem načrtu;
- zmanjševanje potreb po potovanjih;
- spodbujanje trajnostnih oblik prevoza;
- investicije v infrastrukturo in sredstva.

V letu 2021 je bilo zaradi še zmeraj trajajoče epidemije in občasnih omejitev javnega življenja opravljeno nekaj manj službenih kilometrov z električnimi vozili. Z električnimi vozili smo tako prevozili 1.354 od skupnih 5.198 km, kar predstavlja 26 % vseh avtomobilskih voženj.

Graf 36: Delež avtomobilskih voženj z električnimi vozili v obdobju 2018–2021 (v %)



Oskrba s pitno vodo

Oskrba s pitno vodo v kompleksu letališča poteka po treh glavnih virih iz smeri Krvavca, Kranja in Adergasa. Z več viri je zagotovljena tudi redundanca. Znotraj letališkega kompleksa so primarni dovodi povezani v interni sekundarni vodovodni sistem. Razvod vodovodnega omrežja poteka v koridorjih cest s stranskimi odcepi do posameznih objektov oziroma zazidalnih karejev. Vodovodno omrežje ne oskrbuje objektov samo s pitno vodo, pač pa tudi hidrantno omrežje. Za zagotavljanje požarne vode oziroma napajanje hidrantov je zgrajen požarni bazen s kapaciteto 300 kubičnih metrov.

Odvajanje odpadnih voda

V družbi odgovorno ravnamo z vsemi kategorijami odpadne vode. Na območju letališča nastajajo naslednje kategorije odpadne vode:
- komunalne odpadne vode, katerih delež se ocenjuje na več kot 90 odstotkov celotne količine odpadnih voda, ki nastajajo v različnih objektih letališča;
- industrijske odpadne vode, ki nastajajo na lokaciji letalske akademije;
- meteorne odpadne vode z utrjenih površin.

V letu 2018 se je celotni kompleks letališča priključil na centralno čistilno napravo Domžale-Kamnik. Vse komunalne in industrijske odpadne vode iz kompleksa letališča se združujejo v skupni kanalizacijski kolektor, ki je povezan do priključka Spodnji Brnik. Od tam se odpadne vode stekajo v javno kanalizacijsko omrežje, ki se zaključi v centralni čistilni napravi v Domžalah.

Odvajanje meteorne vode s čistih površin (strehe objektov) poteka s ponikanjem v obstoječi teren. Odvajanje meteorne vode z onesnaženih površin (ceste, parkirišča, letališka ploščad) poteka po internem kanalizacijskem sistemu, na katerem so vgrajeni ustrezni lovilci olj in maščob, in s ponikanjem v obstoječi teren. Na širšem območju letališča ni vodotokov. Potok Reka teče zahodno od lokacije letališča skozi naselji Spodnji Brnik in Lahovče in je oddaljen več kot dva kilometra. Reka Sava teče južno od letališča in je oddaljena več kot štiri kilometre. Ker v bližini ni vodotokov in sestava tal omogoča dobro ponikanje, se padavinska voda iz objektov letališča odvaja posredno v vode preko ponikovalnic. Območje ponikanja se ne nahaja na vodovarstvenem območju ali prispevnem območju kopalnih voda. Širše območje letališča prav tako ne leži v območju Natura 2000.

Ravnanje z odpadki

Letališka dejavnost je neposredno povezana z nastankom različnih vrst odpadkov. Nenehen izziv, ne le naše družbe, ampak širšega sistema ravnanja z odpadki, je odpadke prepoznati kot surovine, ki lahko v različnih sistemih krožijo v zaprtih zankah. Fraport Slovenija je izvirni povzročitelj odpadkov, pri katerem v enem koledarskem letu v povprečju nastane več kot 150 ton odpadkov ali več kot 200 kg nevarnih odpadkov. Skladno z zahtevami veljavnih predpisov, ki urejajo področji ravnanja z odpadki in odpadnimi olji, imamo izdelan načrt gospodarjenja z odpadki. Pri pripravi načrta gospodarjenja z odpadki upoštevamo veljavni zakonski okvir na področju ravnanja z odpadki in usmeritve iz resolucije o nacionalnem programu varstva okolja za obdobje 2020–2030. Na področju ravnanja z odpadki zasledujemo srednjeročni cilj zmanjšanja deleža mešanih komunalnih odpadkov na 10 odstotkov v skupni količini odpadkov do konca leta 2030.

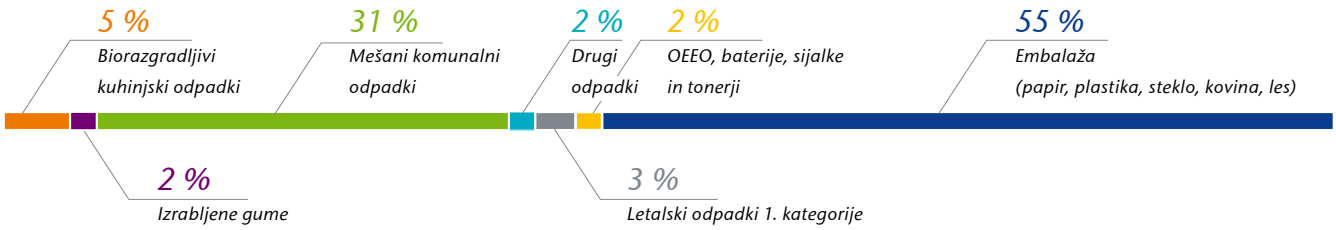
Glede na vir nastanka odpadkov lahko družbo razdelimo v tri sklope, in sicer:
- administrativni del;
- vzdrževalno-operativni del;
- letalski del.

Pri ravnanju z odpadki nam je vodilo hierarhija EU, ki daje prednost snovni uporabi pred energetsko izrabo in končnim odlaganjem, zato vse odpadke zbiramo in ustrezno ločujemo na območjih posameznih sklopov dejavnosti. Za zagotavljanje ločevanja odpadkov po osnovnih frakcijah imamo centralni ekološki otok za odpadke in druga manjša ekološka zbirna mesta za nekatere druge vrste odpadkov, kot so: kartuše, odpadna motorna olja, absorbenti, oljni filtri, izrabljene gume, letalski odpadki idr. Ustrezno ločene odpadke po frakcijah predajamo izvajalcu lokalne javne službe in prevzemnikom odpadkov, ki imajo potrebna dovoljenja ali potrdila o vpisu v ustrezne evidence Agencije RS za okolje. Določena količina letalskih odpadkov (t. i. odpadki 1. kategorije) gre v sežig. Novozgrajeni centralni ekološki otok, ki je začel obratovati v letu 2020, je opremljen s sodobno komunalno opremo in tehnologijo, s čimer je zagotovljena še višja kakovost ravnanja z odpadki, zlasti z vidika ločevanja odpadkov že na izvoru oziroma pri predaji odpadkov na centralni ekološki otok. Epidemija koronavirusa v Sloveniji je imela določen vpliv na nastale količine odpadkov tudi še v letu 2021.

Zaradi počasnega okrevanja poslovanja letališke dejavnosti in postopnega vračanja števila potnikov v primerjavi s predkoronskim letom 2019 še zmeraj beležimo 51-odstotni padec v segmentu ločeno zbranih komunalnih odpadkov, 65-odstotni padec v segmentu odloženih komunalnih odpadkov in 48-odstotni padec v segmentu komunalnih odpadkov za sežig (letalski odpadki).
V primerjavi s koronskim letom 2020 pa beležimo 51-odstotni porast v segmentu ločeno zbranih komunalnih odpadkov, 14-odstotni porast v segmentu odloženih komunalnih odpadkov in 113-odstotni porast v segmentu komunalnih odpadkov za sežig.

V strukturi odpadkov, ki nastanejo na ljubljanskem letališču, običajno največji delež predstavljajo gradbeni odpadki. Njihov obseg je odvisen od letnih gradbenih investicij v prenovo in posodobitev letališča. Leta 2021 se je večji investicijski cikel gradenj zaključil, zaradi česar so nastale manjše količine gradbenih odpadkov v primerjavi s preteklimi leti.

*Graf 37: Vrste nastalih odpadkov v letu 2021 (v %)**



*Graf 38: Načini ravnanja z odpadki v letu 2021 (v %)**

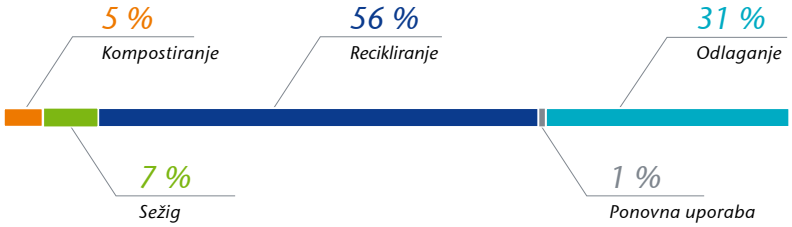


*Tabela 15: Načini ravnanja z odpadki v letu 2021 (v kg)**

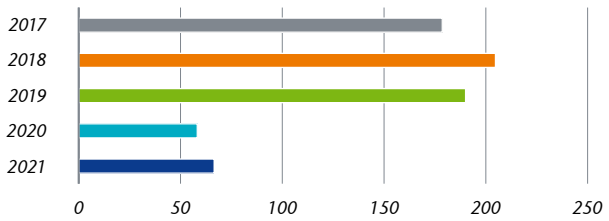
Vrsta ravnanja z odpadki*	v kg
Kompostiranje	11.344
Ponovna uporaba	2.180
Recikliranje	122.141
Sežig**	14.201
Odlaganje	66.540
Skupaj	**214.618**

* Gradbeni odpadki niso vključeni.
** Vključeni tudi nekomunalni odpadki.

Tabela 16: Zbrani odpadki v letih 2017–2021 (v kg)

Vrsta odpadka	2017	2018	2019	2020	2021
Letalski odpadki prve kategorije (1)	**8.804**	**9.532**	**13.893**	**3.398**	**7.236**
Embalaža (papir, plastika, steklo, kovina, les)	155.228	203.780	252.290	77.596	118.720
OEEO, baterije, sijalke in kartuše	7.026	8.481	9.542	3.079	5.219
Mešani komunalni odpadki	178.600	204.740	190.060	58.240	66.540
Biorazgradljivi kuhinjski odpadki	4.021	4.707	7.164	7.164	11.344
Izrabljene gume	3.620	3.424	3.760	3.530	3.864
Drugi odpadki (olja, absorbenti, filtri)	407	189.658	15.323	69.811	3.483
Gradbeni odpadki	0	18.707.381	47.396.929	5.563.424	163.616
Nevarni odpadki – skupaj (2)	**4.587**	**7.979**	**8.661**	**34.416**	**7.325**
Nenevarni odpadki – skupaj (3)	**459.315**	**20.048.192**	**47.866.407**	**5.748.428**	**365.461**
Skupaj (1 + 2 + 3)	**472.706**	**20.065.703**	**47.888.961**	**5.786.242**	**380.022**

Graf 39: Mešani komunalni odpadki v obdobju 2017–2021 (v t)



Graf 40: Embalaža v obdobju 2017–2021 (v t)

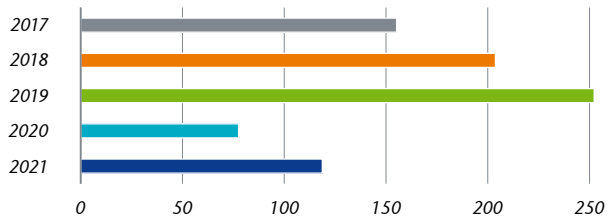


Tabela 17: Nastali komunalni odpadki v obdobju 2017–2021 (v kg)

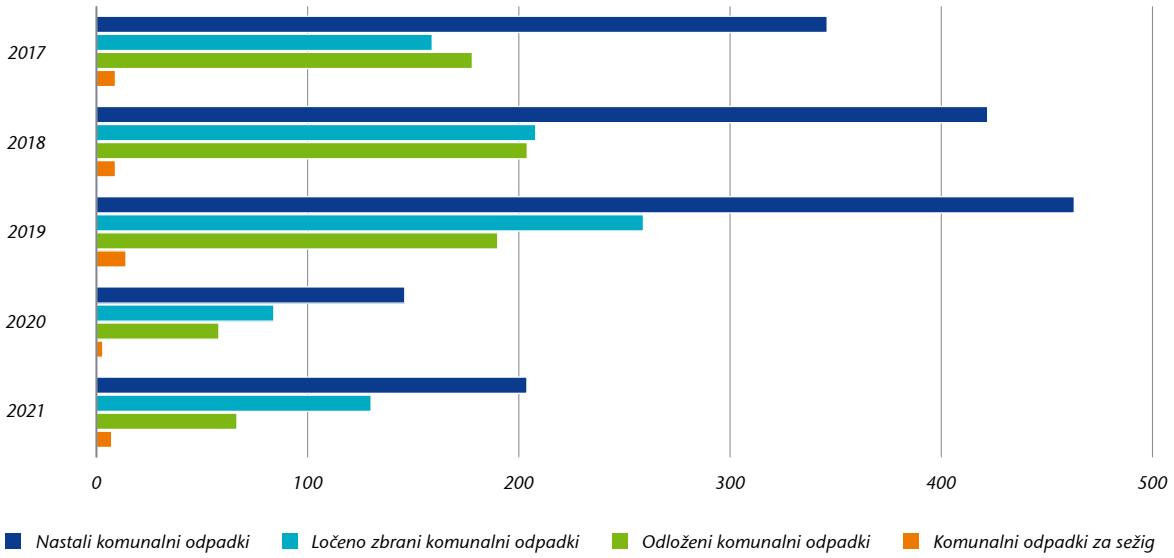
	2017	2018	2019	2020	2021
Nastali komunalni odpadki	**346.653**	**422.759**	**463.407**	**146.398**	**203.840**
Ločeno zbrani komunalni odpadki*	159.249	208.487	259.454	84.760	130.064
Odloženi komunalni odpadki**	178.600	204.740	190.060	58.240	66.540
Komunalni odpadki za sežig***	8.804	9.532	13.893	3.398	7.236

* embalaža (papir, plastika, steklo, kovine, les), biorazgradljivi kuhinjski odpadki

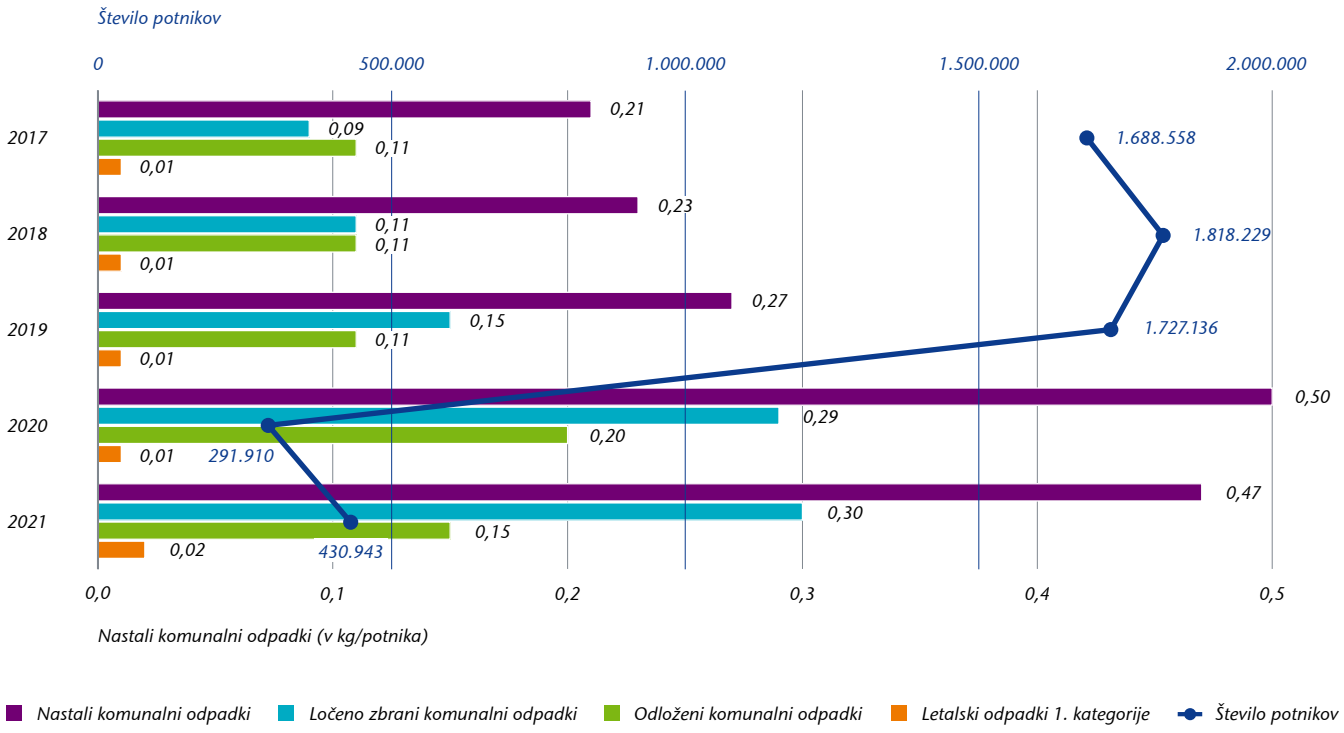
** mešani komunalni odpadki

*** letalski odpadki 1. kategorije

Graf 41: Nastali komunalni odpadki v obdobju 2017–2021 (v t)



Graf 42: Nastali komunalni odpadki v obdobju 2017–2021 (v kg/potnika)



Ravnanje z nevarnimi tekočinami, snovmi in materiali

V skladu z uredbo, ki ureja skladiščenje nevarnih tekočin v nepremičnih skladiščnih posodah, je treba za skladišča z zmogljivostjo, večjo od deset kubičnih metrov, sprejeti Načrt ravnanja z nevarnimi tekočinami, s katerim se določijo ukrepi za preprečevanje iztekanja ali razlitja nevarnih tekočin v okolje in načini ravnanja ob nenadzorovanem iztekanju nevarnih tekočin iz nepremičnih rezervoarjev, cevovodov ali opreme za polnjenje oziroma praznjenje rezervoarjev. V družbi imamo podzemni rezervoar z zmogljivostjo 50 kubičnih metrov. V njem skladiščimo kurilno olje, ki je v kemijskem in varnostnem smislu snov z enakimi lastnostmi kot dizelsko gorivo, glede na temperaturo destilacije pa spada v kategorijo srednjih naftnih destilatov. V avioblagovnem skladišču in delavniških prostorih hranimo oziroma zbiramo manjše količine nevarnih snovi. Na območju letališča so postavljeni lovilci olj in maščob, ki zadržujejo iztekanja in razlitja nevarnih tekočin (npr. goriv, ostankov olj, tekočine za razleditev).

Lovilce olj stalno vzdržujemo in pregledujemo. V preteklosti smo vse obstoječe lovilce olj zamenjali z novejšimi oziroma smo jih z namestitvijo koalescentnih filtrov prilagodili standardu SIST EN 858-2. V letu 2021 smo porabili okoli 100 kilogramov nevarnih materialov (barv, škropiv, razredčil idr.), kar je manj kot v letu 2020, zlasti zaradi manjše porabe barv za barvanje talnih površin.

Elektromagnetno sevanje

Na območju letališča so locirani viri elektromagnetnega sevanja, kot so bazne postaje za mobilno telefonijo, radarski navigacijski sistemi za nadzor letalskega prometa in transformatorske postaje za elektroenergetsko oskrbo območja letališča. Radarski navigacijski sistemi v lasti Kontrole zračnega prometa Slovenije in bazne postaje za mobilno telefonijo so predmet obveznih monitoringov v skladu z zakonodajo s področja elektromagnetnih sevanj. Rezultati monitoringov dokazujejo, da so sevalne obremenitve v okolici radarjev in baznih postaj pod mejnimi vrednostmi, kot jih določa zakonodaja.

Svetlobno onesnaževanje

Na območju letališča osvetljujemo predvsem parkirne in prometne površine (interne ceste), pa tudi vzletno-pristajalno stezo, ki ima svetlobno navigacijski sistem za delovanje letališča. Osvetljene so tudi oglasne površine. V družbi še nimamo vzpostavljenega ločenega sistema za merjenje porabe električne energije za razsvetljavo. Meritve električne energije se opravljajo v vsaki transformatorski postaji, ki so lokacijsko umeščene po posameznih terminalih glede na njihove energetske potrebe. Vklop razsvetljave je izveden z vklopno-izklopnimi tipkami, nameščenimi na posameznih stikalnih blokih in objektih. Za preprečitev vklopa podnevi je v stikalnih blokih vgrajena fotocelica. Vse svetilke in panoji se vklopijo po principu fotocelice. Svetilke se vklopijo in izklopijo popolnoma same. Letna poraba električne energije za zunanjo razsvetljavo se ocenjuje na približno 300 megavatov. V skladu s področno zakonodajo, ki ureja svetlobno onesnaževanje, imamo izdelan načrt razsvetljave.

Nepredvideni okoljski dogodki

Prepoznavamo morebitne situacije, ki lahko privedejo do izrednih razmer in nesreč v okolju. Za pripravljenost in odziv na izredne razmere so vzpostavljeni postopki. Najpomembnejši dokumenti, kjer so opisani načini ukrepanja ob nastanku izrednih dogodkov, so naslednji:

- Načrt zaščite in reševanja v primeru izrednih varnostnih dogodkov na letališču;
- Obratni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova na letališču;
- Požarni red;
- Izvlečki iz Požarnega reda;
- Evakuacijski načrti;
- Načrt ravnanja z nevarnimi tekočinami;
- Poslovnik za obratovanje lovilcev olj in maščob;
- Sheme obveščanja.

Zavedamo se tudi potencialnih okoljskih tveganj in nevarnosti za okolje. Posamezna okoljska tveganja so opredeljena v okviru sistema upravljanja tveganj.

V letu 2021 je bilo 31 razlitij nevarnih snovi (v letu 2020 jih je bilo 20). Tovrstne nesreče delimo na majhna razlitja do pet kvadratnih metrov in večja razlitja, ki presegajo pet kvadratnih metrov. Od 31 razlitij je bilo 28 majhnih razlitij (v povprečju tri litre snovi), tri so bila večja (v povprečju 100 litrov snovi). Vsa razlitja smo nemudoma sanirali z absorpcijskim sredstvom in očistili z visoko učinkovitim čistilnim in gasilnim sredstvom za dekontaminacijo okolja z mineralnimi olji. Porast razlitij je posledica večjega števila operacij v letu 2021.

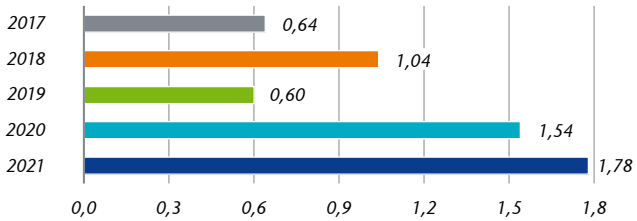
Trajnostno naročanje

Pri izbiri dobavitelja smo pozorni na trajnostne kazalnike, zato odnos z dobavitelji temelji med drugim na naši politiki trajnostnega naročanja. Naročamo pisarniški papir, ki ni beljen s klorom, primarna surovina pri tem pa je les, ki izvira iz trajnostno upravljanih gozdov (FSC, PEFC, SCI). Nabavljamo tudi papir s podeljenim okoljskim znakom (Ecolabel, Blaue Engel) in pisarniški papir iz 100-odstotno reciklirane primarne surovine. Za čiščenje tako zaposleni kot zunanji izvajalci čiščenja uporabljajo okolju prijazna čistila s priznanimi okoljskimi znaki. Električna energija, ki jo družbi zagotavljajo dobavitelji, se pridobiva iz 100-odstotno obnovljivih virov energije. Ocenjujemo, da približno 90 odstotkov naših dobaviteljev prihaja iz lokalnega okolja oziroma imajo sedež v Republiki Sloveniji.

Tabela 18: Pogostost razlitij nevarnih snovi v letih 2017–2021 na 1.000 letalskih operacij

	2017	2018	2019	2020	2021
Število letalskih operacij (LO)	34.444	35.512	31.489	12.980	17.461
Število razlitij	22	37	19	20	31
Pogostost razlitij/1.000 LO	0,64	1,04	0,60	1,54	1,78

Graf 43: Pogostost razlitij nevarnih snovi v letih 2017–2021 na 1.000 letalskih operacij



Sobivanje s pticami

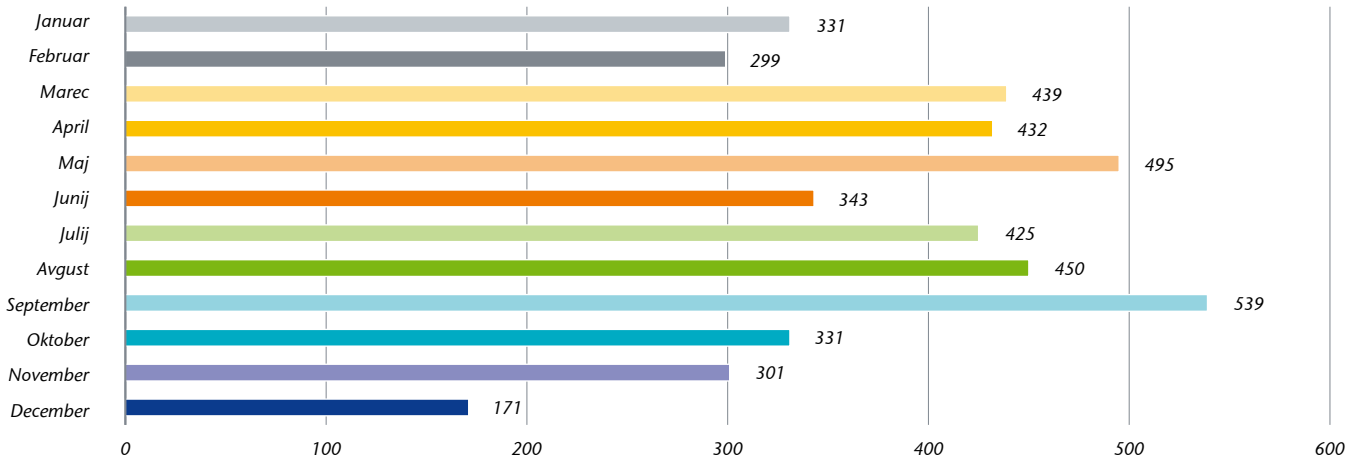
Vzletno-pristajalna steza (VPS) je odprt prostor, kjer je sobivanje s pticami nujno. Upravljavec letališča si prizadeva to doseči z različnimi ukrepi. Pri tem ne pozablja na svoje glavne odgovornosti na področju upravljanja prostoživečih živalskih vrst, ki zajemajo proučevanje, preventivo, ukrepanje in nenehno izpopolnjevanje. Osnovno znanje za sobivanje s pticami je bilo pridobljeno v dolgoročni ekološki študiji. Študija je omogočila vpogled v stanje bioloških populacij, prisotnost faktorjev privlačnosti, pripravo ukrepov za zmanjševanje prisotnosti ptic in njihovo spremljanje. Nenehno tudi iščemo in uvajamo nove načine, ki temeljijo na sodobnih sistemih monitoringa in zmanjševanja prisotnosti ptic. S posegi v okolje želimo predvsem zmanjševati razpoložljivost hrane.

Skladno s priporočili študije smo poskrbeli za primerna tehnična sredstva za pregon ptic in ustrezno usposabljanje kadrov. Da bi dodatno opozorili na naša prizadevanja, s katerimi na trajnostni način omogočamo varnost na letališču, se udeležujemo izobraževanj in spoznavamo novosti na področju upravljanja ptic in drugih prostoživečih živalskih vrst. Pripravljamo poročila o opazovanju in pregonu ptic na letališču in trkih ptic z letali. Podatki se redno zbirajo v programskem orodju WLM Galiot, ki ga ima operativno osebje na voljo v svojem vozilu. Izdelali smo 2-letni (2021–2022) akcijski načrt za upravljanje s prostoživečimi živalskimi vrstami, v katerem so opredeljeni ukrepi za zmanjševanje nevarnosti, ki jo predstavlja prisotnost ptic na letališču.

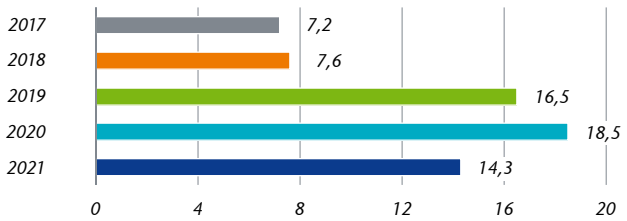
Ukrepi so pripravljeni na podlagi izdelane ocene tveganja za trke ptic z letali in so osredotočeni na zmanjševanje tveganja pri pticah, ki sodijo v najvišji nivo tveganja. Največje tveganje še vedno zaznavamo pri vrsti ptice kanja.

Glede povečanja potrjenih trkov ptic v letu 2020 (ocenjeno zaradi pandemičnih posledic manjšega števila letalskih operacij in posledično mirnejšega okolja za ptice na območju letališča) smo si v letu 2021 prizadevali za njegov ponovni trend upadanja, in sicer v ukrepanju proti porastu razpoložljive hrane za kritične vrste ptic (ujede), predvsem poljske voluharice. V letu 2021 smo statistično bistveno zmanjšali število potrjenih trkov, nominiranih na 10.000 letalskih operacij.

Graf 44: Število izvedenih pregonov ptic v letu 2021 (po mesecih)



Graf 45: Razmerje potrjenih trkov ptic v letih 2017–2021 na 10.000 letalskih operacij



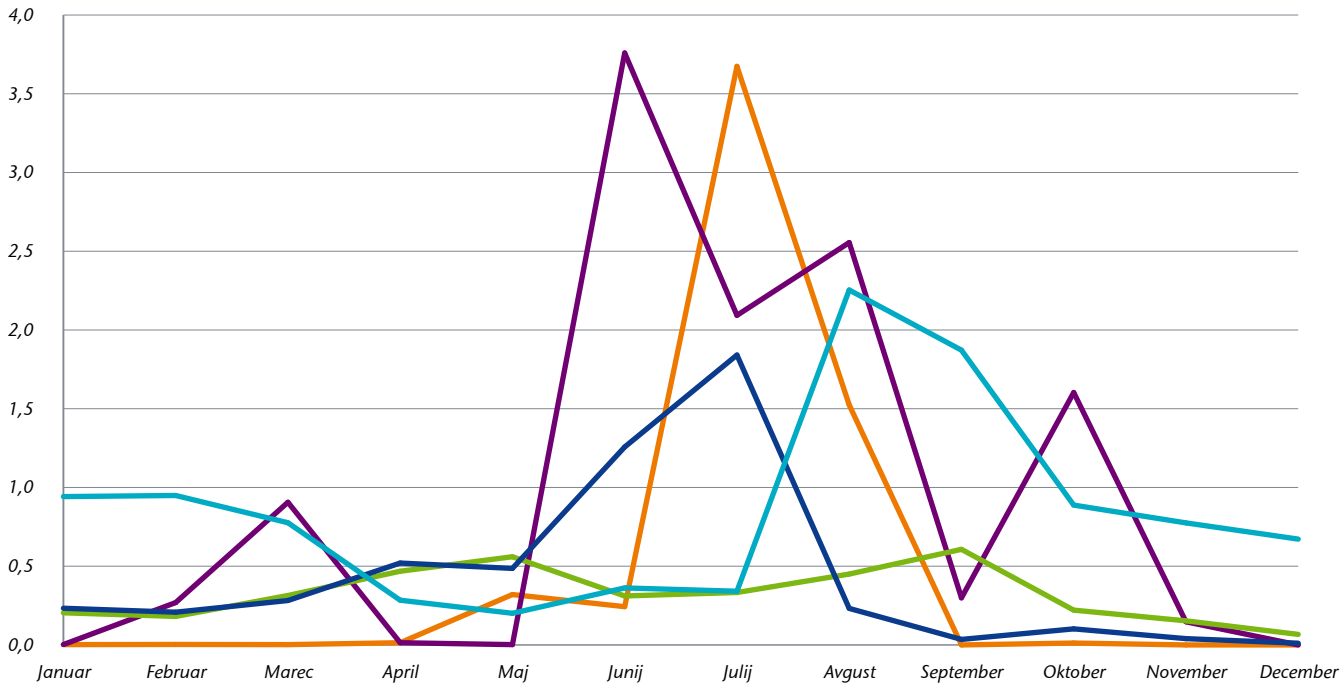
Veliko pozornost namenjamo pregledovanju površin letališča, saj skrbimo za sobivanje z živalskimi vrstami. Prostoživeče živali, kot so ptice, zajci in lisice, z manevrskih površin preusmerjamo v gozd oziroma na druge površine. Za preusmeritev ptic uporabljamo bioakustiko in različna tehnična sredstva.

***Matej Slapnik**, nadzornik površin letališča*

Tabela 19: Povprečna prisotnost ptic na VPS za pet vrst z najvišjo prisotnostjo v letu 2021

	Januar	Februar	Marec	April	Maj	Junij	Julij	Avgust	September	Oktober	November	December
Kanja	0,942	0,949	0,776	0,284	0,201	0,362	0,341	2,254	1,872	0,888	0,775	0,672
Siva vrana	0,233	0,208	0,282	0,521	0,486	1,257	1,841	0,232	0,035	0,102	0,040	0,011
Navadna postovka	0,204	0,181	0,314	0,468	0,560	0,311	0,333	0,450	0,607	0,221	0,153	0,067
Škorec	0,002	0,270	0,906	0,014	0,002	3,760	2,093	2,555	0,299	1,603	0,147	0,000
Kmečka lastovka	0,002	0,003	0,002	0,014	0,320	0,243	3,674	1,524	0,000	0,012	0,000	0,000

Graf 46: Povprečna prisotnost ptic na VPS za pet vrst z najvišjo prisotnostjo v letu 2021



GRI kazalniki

Tabela 20: Kazalniki

		Stran
Organizacijski profil		
102-1	Ime organizacije	15
102-2	Dejavnosti	15
102-3	Sedež organizacije	ovitek
102-4	Lokacije dejavnosti organizacije	15
102-5	Lastništvo in pravna oblika	15
102-6	Trgi, na katerih organizacija izvaja dejavnosti	37, 38
102-8	Informacije o zaposlenih	2, 51–56
102-10	Pomembne spremembe v organizaciji	9, 11–13, 44
102-11	Previdnostno načelo ali pristop	21–23, 70
102-13	Članstvo v združenjih	16
Strategija		
102-14	Izjava poslovodne direktorice	5–8
102-15	Ključni vplivi, tveganja in priložnosti	9, 17–19, 46–47
Etika in integriteta		
102-16	Poslanstvo, vizija, vrednote, standardi	9, 16, 20, 54–55
102-17	Mehanizmi za reševanje etičnih vprašanj	23, 54
Upravljanje		
102-18	Upravljavska struktura	15, 16
102-20	Odgovornost na izvršni ravni za trajnostni razvoj	3, 17, 69
102-22	Sestava najvišjega organa upravljanja	15
102-23	Poslovodna direktorica	15
102-28	Vrednotenje delovanja najvišjega organa upravljanja	15, 30–31
102-29	Prepoznavanje in upravljanje ekonomskih, okoljskih in družbenih vplivov	17–18, 29–31, 46–47, 71
102-30	Učinkovitost procesov upravljanja s tveganji	21–23
102-31	Pregled ekonomskih, okoljskih in družbenih področij/tem	46–47
102-32	Vloga najvišjega organa upravljanja pri trajnostnem poročanju	3, 17
Vključevanje deležnikov		
102-40	Seznam deležniških skupin	48
102-42	Prepoznavanje in izbor deležniških skupin	18, 46, 48
102-43	Pristop k vključevanju deležnikov	40–49
102-44	Ključne teme in zadržki	17–18, 46–47

		Stran
Poročevalska praksa		
102-46	Opredelitev vsebine poročila	3, 17
102-47	Seznam bistvenih tem / področij	17–18, 46–47
102-50	Poročevalsko obdobje	3
102-51	Datum zadnjega poročila	3
102-52	Cikel poročanja	3
102-53	Kontaktna oseba za vprašanja glede poročila	3, 88
102-54	Poročevalski sklici v skladu z GRI standardom	3, 87
102-55	GRI kazalo vsebine	86–87
Ekonomska uspešnost		
201-1	Ekonomski kazalniki	35–36
201-3	Načrt dodatnega pokojninskega zavarovanja in druge dodatne bonitete	55
201-4	Finančne pomoči, prejete od države	6, 11, 35
Posredni ekonomski vplivi		
203-1	Naložbe v infrastrukturo in podpora storitvam	32–34
Prakse naročil		
204-1	Sodelovanje z lokalnimi dobavitelji	83
Materiali		
301-2	Uporabljene reciklirane surovine za izdelke ali storitve	83
Energija		
302-1	Raba energije v organizaciji	76
Voda in odpadne vode		
303-1	Raba vode	79
303-2	Odvajanje odpadnih voda	79
Biodiverziteta		
304-1	Zaščitena območja z visoko vrednostjo biodiverzitete	84–85
304-2	Pomembni vplivi dejavnosti na biodiverziteto	71, 84–85
304-3	Zaščiteni habitati	84–85

		Stran
Emisije		
305-1	*Neposredne emisije GHG - obseg 1*	*76–78*
305-2	*Posredne emisije GHG - obseg 2*	*76–78*
305-5	*Zmanjšanje emisij GHG*	*76, 78–79*
Odplake in odpadki		
306-1	*Izpust vode po kakovosti in destinaciji*	*79*
306-2	*Odpadki po vrstah in ravnanju*	*80–82*
306-3	*Znatna razlitja*	*83*
Okoljska skladnost		
307-1	*Skladnost z okoljskimi zakoni in predpisi*	*70*
Okoljska ocena dobaviteljev		
308-1	*Okoljska ocena dobaviteljev*	*23, 83*
Zaposleni		
401-1	*Novo zaposleni, fluktuacija*	*51–53*
401-3	*Starševski dopust*	*59*
402-1	*Odnos vodstva do zaposlenih z vidika obveščanja*	*48, 54–55, 60*
Zdravje in varstvo pri delu		
403-1	*Zdravje in varstvo zaposlenih*	*58–61*
403-2	*Poškodbe pri delu*	*58–59*
403-4	*Sodelovanje delavcev, posvetovanje in obveščanje o zdravju in varnosti pri delu*	*58–60*
403-5	*Usposabljanje delavcev s področja varnosti in zdravja pri delu*	*56, 58*
403-6	*Promocija zdravja delavcev*	*59*
Izobraževanje in usposabljanje		
404-1	*Obseg izobraževanja zaposlenih*	*56*
404-2	*Programi izobraževanja*	*56–57*
Nediskriminacija		
406-1	*Nediskriminacija*	*54*

		Stran
Varnostne prakse		
410-1	*Varnostne prakse*	*21–26*
Lokalne skupnosti		
413-1	*Odnos z lokalnimi skupnostmi*	*48–49*
413-2	*Dejavnosti s pomembnimi dejanskimi in potencialnimi negativnimi vplivi na lokalne skupnosti*	*71, 73*
Zdravje in varnost potnikov		
416-1	*Zagotavljanje zdravja in varnosti potnikov*	*26, 43, 60–61*
Marketing in označevanje		
417-1	*Informacije o produktih in storitvah za zaščito interesov strank / kupcev*	*41–44*
Zasebnost strank		
418-1	*Zagotavljanje zasebnosti strank in njihovih podatkov*	*23*
Skladnost na družbenem in ekonomskem področju		
419-1	*Skladnost z zakonodajo in predpisi na družbenem in ekonomskem področju*	*20, 23, 54*

To poročilo je pripravljeno v skladu s standardi GRI-osnovna verzija.

Izdal in založil: Fraport Slovenija, d.o.o.

Vsebinska zasnova: Fit media d.o.o.

Besedilo in uredništvo: Fraport Slovenija, d.o.o. in Fit media d.o.o.

Odgovorne osebe za poročanje:

Ime in priimek	Delovno mesto	Področje poročanja	E-naslov
Pia Gorjanc	strokovna sodelavka za komuniciranje	pomembni dogodki v letu 2021 in 2022, podatki o družbi, strategija, trajnostno komuniciranje, družbeno odgovorni projekti	pia.gorjanc@fraport-slovenija.si
Andrej Svetina	vodja planiranja in kontrolinga	poslovanje, finančni kazalniki	andrej.svetina@fraport-slovenija.si
Janez Krašnja	vodja letaliških storitev	potniški promet	janez.krasnja@fraport-slovenija.si
Janez Lapajne	vodja področja za prodajo in trženje	analitika letalskega prometa	janez.lapajne@fraport-slovenija.si
Tomaž Prezelj	vodja oskrbe tovora	tovorni promet	tomaz.prezelj@fraport-slovenija.si
Taja Skobir	vodja integriranih sistemov upravljanja	strategija, upravljanje tveganj, skladnost poslovanja, varstvo osebnih podatkov	taja.skobir@fraport-slovenija.si
Andrej Cof	strokovni sodelavec za varnost	upravljanje letalske varnosti	andrej.cof@fraport-slovenija.si
Peter Jakša	strokovni sodelavec za varnost	upravljanje letalske varnosti	peter.jaksa@fraport-slovenija.si
Lea Jarc Smole	strokovna sodelavka za kadre	človeški viri	lea.jarc.smole@fraport-slovenija.si
Tjaša Veselinovič	referent za splošne zadeve	človeški viri	tjasa.veselinovic@fraport-slovenija.si
Bogdan Novak	kadrovski analitik	človeški viri	bogdan.novak@fraport-slovenija.si
Alenka Pečnik	strokovna sodelavka za kadre	človeški viri, družini prijazno podjetje	alenka.pecnik@fraport-slovenija.si
Nina Murn	strokovna sodelavka za izobraževanje	izobraževanje	nina.murn@fraport-slovenija.si
Alenka Knaflič	strokovna sodelavka za izobraževanje	izobraževanje	alenka.knaflic@fraport-slovenija.si
Milan Dubravac	inštruktor	izobraževanje (letalska akademija)	milan.dubravac@fraport-slovenija.si
Boris Možek	strokovni sodelavec za varnost in zdravje pri delu	varnost pri delu, promocija zdravja	boris.mozek@fraport-slovenija.si
Urška Binter	vodja komercialnih storitev	odnosi s poslovnimi partnerji	urska.binter@fraport-slovenija.si
Petra Tratnik Dobnikar	vodja nabave	odnosi z dobavitelji	petra.tratnik.dobnikar@fraport-slovenija.si
Klemen Denša	strokovni sodelavec za kakovost	kakovost storitev	klemen.densa@fraport-slovenija.si
Primož Primožič	strokovni sodelavec za varstvo okolja	trajnostni razvoj, odnos do okolja	primoz.primozic@fraport-slovenija.si
Matija Perovic	vodja nadzora letališča in tehnologije prometa	sobivanje s pticami	matic.perovic@fraport-slovenija.si

Oblikovanje: Metka Vehovar Piano, Fit media d.o.o.

Fotografije:

Avtorji in viri fotografij	Stran
Arhiv Fraporta Slovenija	10, 45 (okrasitev), 49, 57, 59
Jaka Ažman	6, 14–15, 25, 32, 44, 50–51 (na fotografiji Drago Pirc-Baloh), 54 (na fotografiji Sonja Zupan), 83, 85
Aleš Beno	12
Foto Finance	43 (na fotografiji Primož Primožič)
Peter Irman	ovitek, 4–5, 8–9, 11, 28–29, 33, 43 (skulptura), 45, 68–69
Matic Kremžar	12 (podelitev)
Iztok Medja	7, 27, 40–41 (na fotografiji Biljana Marčeta), 62–63

Fraport Slovenija, upravljanje letališč, d.o.o.,
Zg. Brnik 130a,
4210 Brnik-Aerodrom, Slovenija
T: 04 206 10 00
info@fraport-slovenija.si

www.fraport-slovenija.si
www.lju-airport.si