

Fraport Slovenija

Trajnostno poročilo *2020*



Fraport Slovenija

Trajnostno poročilo 2020



Vsebina

2	Uvod
15	Osnovni podatki o družbi
27	Strategija in poslovanje družbe
37	Trajnostno komuniciranje
41	Družbeno odgovorni projekti
43	Trajnostni odnosi z zaposlenimi
55	Trajnostni odnosi s potniki, obiskovalci in poslovnimi partnerji
61	Trajnostni odnos do okolja
76	Projektne skupine, odbori in drugi organi družbe
77	Odgovorne osebe za poročanje
78	GRI kazalniki

2020

Fraport Slovenija v številkah



291.910

Skupno število potnikov, od tega

288.235

potnikov v javnem prometu



12.980

Skupno število premikov letal, od tega

6.634

premikov letal v javnem prometu



16

Rednih linij

14

Čarterskih linij



23.154 t

Skupni tovor, od tega

10.559 t

letalskega tovora



395

Število zaposlenih
na dan 31. 12. 2020



15

Število držav,
povezanih z
ljubljskim
letališčem

Trajnostno poročanje

Trajnostno poročilo je pomembno orodje našega trajnostnega upravljanja in zrcalo transparentnosti do vseh deležnikov. Samostojno trajnostno poročilo – že šesto po vrsti – je komplementarno letnemu poročilu.

Letos smo trajnostno poročilo pripravili v izrednih razmerah, saj je pandemija pretresla letališko dejavnost v nepredstavljivih razsežnostih. Kljub drastičnemu upadu trga smo tudi leta 2020 udeležali svoje poslanstvo in dejavnosti v skladu z vrednotami trajnostnega razvoja, kar se odraža tudi v poročilu. Poročamo o vseh vidikih trajnostnega razvoja, ki smo jih z matriko bistvenosti prepoznali kot ključne. Poročilo je pripravljeno v skladu s standardi GRI – osnovna verzija (Global Reporting Initiative).

Po e-kanalih smo v pripravo vsebin vključili deležnike in vsebine umestili tako v globalni kot trajnostni kontekst. Poročanje je celovito, uravnoteženo in transparentno. Zagotavljamo verodostojnost podatkov, ki so jasni in primerljivi s preteklimi leti. Prikaz naše trajnostne poti zajema dimenzije preteklosti, sedanjosti in prihodnosti.

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 (glej tabelo na strani 77).

Za izvedbo projekta je odgovoren Primož Primožič, strokovni sodelavec za varstvo okolja.





Iz ljubljanskega letališča smo želeli ustvariti sodobno in učinkovito regionalno vstopno točko - stičišče priložnosti za posameznika, družbo in širšo globalno skupnost. To nam je uspelo navkljub časom največje negotovosti. Epidemija je nepredstavljivo pretresla našo dejavnost, a svet potrebuje delujoč letalski promet in ta bo znova zaživel.

Nagovor poslovnega direktorja

Prihodnost je treba videti in jo razumeti

Leto 2020 smo v Fraportu Slovenija videli kot novo priložnost. Priložnost, da ljubljanskemu letališču po propadu domačega prevoznika vdihnemo nov, svež veter s pestrostjo urnikov letenja, bogatejšim naborom letalskih prevoznikov, ki so se odločali za letenje k nam, priložnost, da z gradnjo novega potniškega terminala postavimo temelje za novo, svetlo prihodnost letališkega sveta.

V načrtovanju naše prihodnosti pa se je zgodilo nekaj, česar nismo predvideli. Zgodila se je kriza. Kriza, ki je udarila s tako silovitostjo, kot jo je svet nazadnje doživel ob drugi svetovni vojni. Svetovna zdravstvena organizacija je 11. marca 2020 razglasila pandemijo covid-19. Svetovno gospodarstvo je tako v samem začetku leta obstalo, svet se je spremenil, konec leta je znanost v rekordnem času razvila cepivo. Pred človeštvo je bil postavljen življenjski izziv. Preživeti. V vseh odtenkih življenja.

Temeljni cilj letalstva je povezovanje in združevanje ljudi in blaga, z razglasitvijo pandemije v svetu pa je naša panoga izgubila svojo podstat. Širjenje koronavirusa SARS-CoV-2 je svetovni politiki predstavljalo največjo grožnjo človeštvu modernega časa, zato so se bila svetovna gospodarstva primorana čez noč ustaviti. Naša panoga je dobesedno strmoglavila na rob preživetja. Letalske družbe so druga za drugo prizemljevale svoja letala, potniki so izginjali z letališč. Naše ploščadi so postale prepolna parkirišča prizemljenih kril, obrazi industrije – kapitani, stewardese, številni letališki delavci – pa so odložili svoje uniforme in delovna oblačila. Mnogi od njih jih nikoli več ne bodo mogli obleči, saj je pandemija tako katastrofalno udarila, da je bilo izgubljenih na milijone panožnih služb.

Koronsko leto za ljubljansko letališče
Obstal je tudi naš letališki svet. Vlada Republike Slovenije je z namenom zajeziťve širjenja bolezni covid-19 17. marca prepovedala opravljanje potniških zračnih prevozov v Republiki Sloveniji. Odlok je prepovedal opravljanje mednarodnih potniških prevozov v Republiko Slovenijo iz vseh držav. Izjemoma so bili dovoljeni posebni zračni prevozi brez prevoza potnikov, državni in humanitarni prevozi, s katerimi so se državljani Slovenije vračali domov, in tovarni promet.

Na okoliščine, za katere smo sprva menili, da so kratkoročne in prehodne, smo se hitro in učinkovito odzvali. Na stroškovni strani smo ustavili vse nujne stroške, ki niso vplivali na samo obratovanje letališča in njegovo varnost. Odložili smo vse nujne investicije, največjo, gradnjo novega potniškega terminala, vredno več kot 20 milijonov evrov, pa smo nadaljevali. Izgradnja novega potniškega terminala predstavlja namreč strateško investicijo, ki je ključna za dolgoročni razvoj letališča. Čeprav bi ob obstoječem zmanjšanem prometu prostorsko najverjetneje zadostoval obstoječi terminal, je vodstvo z lastniki sprejelo odločitev, da kljub posledicam epidemije z gradnjo nadaljujemo po zastavljenem terminkem načrtu. Zaradi dotrajanosti v njem namreč le s težavo zagotavljamo ustrezen standard za sprejem in odpravo potnikov. Poleg tega družba investicijo v novi terminal razume kot dolgoročno naložbo, ki ji bo v prihodnosti pomagala do hitrejšega okrevanja od trenutne situacije.

Pri dobaviteljih smo se poskusili dogovoriti za daljše plačilne roke, vendar smo se na drugi strani srečevali s prošnjami poslovnih partnerjev, ki so bili tudi odvisni od števila potnikov, za odloge, zmanjšanja ali celo oprostitve plačil. Sprejeli smo odločitve glede racionalizacije dela, kar je pomenilo, da so bile na delu le nujne ekipe sodelavcev, ki so bile potrebne za zagotavljanje odprtosti letališča, oskrbo tovornih in izrednih letov ter ostalih nujnih del, ostali sodelavci pa so bili napoteni na čakanje na delo doma. Na osnovi državne interventne zakonodaje smo koristili ukrepe za ohranitev delovnih mest in s tem povezana različna povračila nadomestil plače za čakanje na delo na domu in skrajšani delovni čas.

Celotno zaprtost letališča pa smo se intenzivno pripravljali na ponovno odprtje in ponovni sprejem naših potnikov. Sprejeli smo številne ukrepe za varovanje zdravja, letališki terminal smo opremili za varen sprejem potnikov in poskrbeli za varno delo zaposlenih. Na letališču smo za potnike in zunanje zainteresirane vzpostavili testno točko covid-19. Prav ta odličnost v pripravi letališča za varna potovanja nam je omogočila, da smo v letošnjem letu od mednarodnega združenja letališč ACI prejeli certifikat AHA – Airport Health Accreditation, s katerim smo mednarodno priznani letališče, ki zagotavlja najvišje higijenske standarde za potnike in zaposlene.

Škoda, ki smo jo kot upravljalca letališča utrpeli zaradi epidemije v lanskem letu, presega 15 milijonov evrov. Konec leta je Vlada Republike Slovenije sicer potrdila predlog, kasneje je ta predlog potrdila še Evropska komisija, dodelitve državne pomoči naši družbi za delno povrnitev škode zaradi posledic epidemije covid-19. Državna pomoč v obliki enkratnega nepovratnega zneska znaša pet milijonov evrov. Odobrena državna pomoč, četudi v bistveno zmanjšanem znesku od dejansko ocenjene škode, je bistvenega pomena za zagotovitev likvidnosti naše družbe.

Po ponovnem odprtju konec maja je bilo okrevanje potniškega prometa zadržano in previdno, številne letalske družbe so zaradi omejitev svetovnih potovanj, omejitev pri prestopanju meja, omejitev v turizmu, poostrenih preventivnih ukrepov in močno prisotnega strahu pred širjenjem okužb odpovedale svoje letenje za celotno poletno sezono.

Letalska panoga je bila in ostaja še naprej ena izmed najbolj prizadetih industrij te zdravstvene, gospodarske in socialne krize modernega časa.

Poslovno leto smo v Fraportu Slovenija ob 83,1-odstotnem upadu sprejetih potnikov – teh je bilo ob koncu leta le 291.910 – zaključili s čisto izgubo v višini 6.308 milijonov evrov. Premikov letal je bilo 12.980, kar predstavlja 58,8-odstotni upad glede na leto prej, 23.154 ton tovora pa predstavlja 6,9-odstotni padec v pretovorjenem tovoru. Ob drastičnem zmanjšanju prometa smo zabeležili 61,8-odstotni padec v poslovnih prihodkih, teh je bilo ob zaključenem letu 18.062 tisoč evrov. Poslovni rezultati razkrivajo tudi negativni EBITDA v višini 2.114 milijona evrov.

Žal je pandemija terjala mnogo več kot rdeče številke v tabelah in porazne poslovne rezultate. Terjala je neobvladljive usode vseh tistih zaposlenih v letalstvu, ki so ob decentnem modusu oživljanja potniškega prometa izgubili svoje zaposlitve. Žal smo se tudi v Fraportu Slovenija morali soočiti s takšno odločitvijo, saj smo ocenili, da ob visokih fiksnih stroških in z istim obsegom števila zaposlenih ne bomo mogli zagotoviti likvidnosti družbe. Družba je, vsled eruptivnih posledic pandemije, prišla do točke, ko na dolgi rok ni moglo več zagotavljati dela vsem zaposlenim, zato smo morali poseči po najbolj drastičnem ukrepu – prilagoditvi števila sodelavcev. Ob tem smo sledili strategiji ohranjanja zadostnega števila sodelavcev, da se lahko ponovnemu okrevanju prometa hitro prilagodimo. Konec leta 2020 je tako družba zaposlovala 395 zaposlenih, leto pred tem pa 478.

Žal je pandemija terjala mnogo več kot rdeče številke v tabelah in porazne poslovne rezultate. Terjala je neobvladljive usode vseh tistih zaposlenih v letalstvu, ki so ob decentnem modusu oživljanja potniškega prometa izgubili svoje zaposlitve.

In letalstvo v Evropi? Nekateri letalske družbe so za vedno prenehale z letenjem, veriga potniškega turizma pa je utrpela nepovratne in nepredstavljive posledice. 56,2 milijardne finančne izgube za evropske letalske prevoznike, letališča in kontrole zračnega prometa, 1,7 milijarde manj prepeljanih potnikov v Evropi, 6,1 milijona manj poletov po Evropi, 51 odstotkov prizemljenih letal ob koncu leta in 191.000 izgubljenih služb v letalstvu po Evropi.

Gradnja nove sedanjosti

Kakršnakoli kriza je za človeka izjemno moteča, tudi boleča, vendar pa hkrati spodbuja ustvarjalnost in inovativnost. In navadno skupni dober namen.

Imobilizacija svetovnega prebivalstva in prisilna ustavitev svetovnih gospodarskih dejavnosti je nedvomno povzročila številne neugodne individualne usode in negotovosti ter gospodarske izzive, toda pogledati je dobro tudi pozitivnejšo plat te kolateralnosti. Podnebne spremembe.

Satelitski posnetki so pokazali padec atmosferskih emisij ključnega onesnaževalca zraka, ki ga sprošča izgorevanje fosilnih goriv, tj. dušikovega dioksida. Močno so se zmanjšale tudi emisije sajastih delcev v zraku, ki povzročajo boleznih dihal. Študija okoljevarstvene organizacije Global Carbon project razkriva, da so lanski skupni izpusti iz naslova fosilnih goriv in industrije dosegli okoli 34 milijard ton ekvivalenta ogljikovega dioksida. Zmanjšanje izpustov je organizacija ocenila na 2,4 milijarde ton, kar je 1,5 milijarde ton več kot ob koncu druge svetovne vojne in 1,9 milijarde ton več kot med svetovno finančno krizo leta 2009.

Izpusti so se v Evropi zmanjšali za kar 11 odstotkov, na svetovni ravni pa za 8 odstotkov. Največ, kar 40 odstotkov, je k zmanjšanju izpustov prispevala letalska industrija oziroma njena dramatična ustavitve.

Če želimo naslednjim generacijam zapustiti bolj zdrav in čistejši planet, je prehod na čiste energije nujna. Zavezujoči Pariški podnebni dogovor predvideva podnebno nevtralnost pred koncem tega stoletja in določa akcijski načrt, s katerim bodo svetovne vlade preprečile nevarne podnebne spremembe z omejitvijo globalnega segrevanja na manj kot 2 °C v primerjavi s predindustrijskimi ravni. Če bi želeli doseči to zavezo, bi morali emisije nevarnih snovi v zraku v naslednjih desetletjih zmanjšati za prav toliko, kot smo jih v koronskem letu 2020.

So lekcije kolektivnih ukrepov v boju zoper covid-19 učinkovit odziv na podnebne spremembe? Prihodnost je treba razumeti skozi koncept trajnosti, le-to pa v luči širše družbene odgovornosti.

Varnost. Trajnost. Svobodna mobilnost. Takšne in drugačne krize v letalskem prometu v resnici niso nič nenavadnega, posebnost te krize, ki je sprva delovala kot zdravstvena, je, da je na globalni ravni rezultirala v dramatično ekonomsko, trgovinsko, mobilno, socialno in človeško tragedijo.

Nehvaležne so kakršnekoli napovedi, kako dolgo bo zdravstvena kriza vztrajala in kako dolgoročne posledice bo pustila v naših življenjih. Prihodnost letalstva bomo zato ustvarjali z željo, ki vidi v prihodnost. Ta želja je sedaj odvisna od odločitev svetovnih vlad o ponovni prosti mobilnosti potujočih in razvoja ter zadostne dostopnosti cepiv zoper covid-19. Veriga letalskih organizacij, tako letališč, prevoznikov kot kontrol zračnega letenja, je enotna in pripravljena na ponovno varno, globalno in trajnostno povezovanje.

Globalna družba brez delujočih zračnih povezav ne more funkcionirati. Letalstvo je eno glavnih gonil globalizacije, ki spodbuja razvoj sodobnega sveta, zato v ponovno oživitve te panoge nihče ne dvomi. Sprašujemo se le – kdaj?

Zdi se, da smo na začetku konca. Pripravljeni, da v priložnostih, ki nam jih je prinesla zadnja kriza, vidimo nov začetek. Ljudem in planetu je dana nova priložnost. Priložnost, da zaživimo življenje, ki bo manj uničevalo naš planet. Priložnost, da zaživimo življenje, ki ga naš planet ne bo zavračal.

Zmago Skobir,
poslovodni direktor




Nagovori direktorjev področij



Dr. Babett Stapel,
direktorica komercialne, financ in
splošnih zadev



Oliver Weiss,
direktor operative

Preobrazba komercialnega letenja

Težko je oceniti, v kolikšni meri je pandemija covid-19 prizadela letalsko industrijo. Pričakovati je, da se bo sektor v prihodnjih letih zmanjšal, kar je izziv, ki ga moramo sprejeti pri prizadevanjih za obnovo prometa.

Dialog z letalskimi prevozniki je sedaj še intenzivnejši, saj so ti postali previdnejši pri izbiri svojih letalskih destinacij, hkrati pa so zmanjšali število letal in prilagodili

vozni red letov. V takem okolju je ključno še tesnejše sodelovanje s partnerji v turistični panogi in partnerstvo z vladami posameznih držav. Ne samo za usklajitev predpisov o potovanjih znotraj Evropske unije, temveč tudi za podporo letalskim prevoznikom pri tveganjih za zagotavljanje zračnih povezav. Veseli nas, da je slovenska vlada sprejela naš predlog sheme državne podpore letalskim prevoznikom in prvi rezultati so obetavni.

Dokončanje novega potniškega terminala z lastnimi sredstvi je zagotovo velik dosežek, ki ne samo izboljšuje potniške izkušnje, temveč kaže tudi naše prepričanje v rast prometa na ljubljanskem letališču.

Trajnostne letališke operacije

Medtem, ko se je epidemija letalskega tovornega prometa komaj dotaknila – medicinski izdelki in spremenjene potrošniške navade kot je spletno nakupovanje so obseg tovora celo povečali – je kolaps letalskega potniškega prometa upravljavce letališč prisilil k redefiniciji svojih procesov.

Zdaj je že jasno, da bodo procesi v prihodnosti brezstični in avtomatizirani. Očitno je, da bo osebnih stikov med potniki in letališkimi osebjem manj, sodelovanje med letališkimi organi, letališči in prevozniki pa se bo moralo okrepiti. Letališča bodo v prihodnje

uspešno delovala le z izumljanjem in uvajanjem trajnostnih rešitev ter s skrbno in pozorno rabo razpoložljivih virov v vseh delovnih procesih, povezanih z oskrbo letal in potnikov.

Fraport Slovenija je obdobje občutno zmanjšanega komercialnega potniškega prometa izkoristil za preoblikovanje postopkov, prepoznavanje slabosti in optimizacijo, avtomatizacijo aktivnosti in povečanje komunikacije s pomočjo IT sistemov. Posledično so procesi agilnejši, raba virov pa manjša, kot je denimo omejeno gibanje vozil na letališki ploščadi, manjša poraba goriva itd. Na

našem letališču zagotavljamo čim krajše razdalje pri taksiranju letal, čim krajše čakalne čase ter optimizacijo virov oskrbe. To, skupaj z kontinuirano elektrifikacijo in vedno večjim deležem zelene energije, zmanjšuje ogljični odtis pri oskrbi letal in potnikov.

Letališča bodo v naslednjem desetletju dosegla ogljično nevtralnost. Za celotni letalski sektor je trenutno ciljno obdobje 2050, vendar je za doseg skupnih zelenih ciljev še prej potrebno skupno prizadevanje in tesno sodelovanje med vsemi deležniki v industriji.



Podatki o pomembnih spremembah v času poročanja in po koncu leta 2020

2020

Marec

5. marca je bil predstavljen poletni vozni red, ki je obetal kar nekaj novosti. Obstoječim 12 rednim prevoznikom, ki naj bi leteli na 22 destinacij, bi se po takratnih napovedih pridružilo še pet: British Airways z leti na londonski Heathrow, Finnair v Helsinke, Israir Airlines v Tel Aviv, Windrose v Kijev in Iberia v Madrid. Nekatere povezave naj bi se okrepile z večjimi letali ali dodajanjem frekvenc.

17. marca je Vlada Republike Slovenije z namenom zaježitve širjenja koronavirusa SARS-CoV-2 prepovedala opravljanje potniških zračnih prevozov v Republiki Sloveniji. Odlok je začasno prepovedal opravljanje mednarodnega zračnega prevoza potnikov iz vseh držav v Republiko Slovenijo, tudi znotraj Evropske unije. Omejitve je trajala do vključno 11. maja 2020. V tem času so se izvajali le tovorni promet, posebni zračni prevozi brez prevoza potnikov in državni leti.

April

Zaključena je bila gradnja novega hangarja za opremo zemeljske oskrbe letal (t. i. SOLE 3). Novi objekt obsega 1.900 kvadratnih metrov pokritih površin in še dodatnih, več kot 3.000 kvadratnih metrov zunanjih površin. Umeščen je med novi potniški terminal T2 in hangar SOLE 1. Investicija je bila vredna 0,7 milijona evrov.

Maj

12. maja je vlada preklicala prepoved opravljanja mednarodnega letalskega potniškega prometa in s tem dnem se je letališče ponovno odprlo za potniški promet.

29. maja je Air Serbia kot prva letalska družba vzpostavila redno letenje po epidemiji.

Junij

Poletne mesece je zaznamovalo previdno vračanje letalskih prevoznikov. Datumi in obseg obnovitve letov so bili v veliki meri odvisni od sproščanja omejitev pri prehodih meja in drugih restriktivnih ukrepov v posameznih državah, pa tudi od okrevanja povpraševanja po letih. V poletni sezoni se je na letališče vrnilo devet letalskih prevoznikov: Air Serbia, Montenegro Airlines, Lufthansa, Wizz Air, Transavia, Air France, Turkish Airlines, easyJet in LOT Polish Airlines, ki so ponujali lete na deset destinacij. Relativno veliko je bilo povpraševanja po čarterskih letih na grške otoke, ki sta jih v organizaciji slovenskih turističnih organizacij v času poletja izvajala letalska prevoznika Trade Air in Aegean Airlines, medtem ko je konec junija in v začetku julija letalski prevoznik Croatia Airlines opravil tri lete v Dubrovnik.

2020

Julij

Zaradi pandemije covid-19 in posledično padca letalskega prometa družba na dolgi rok ni mogla več zagotavljati dela vsem zaposlenim, zato je bil sprejet Program razreševanja presežnih delavcev. Na podlagi tega programa je bilo 82 zaposlenim prekinjeno delovno razmerje iz poslovnega razloga.

Oktober

1. oktobra je stopila v veljavo spremenjena organizacijska struktura družbe Fraport Slovenija, katere namen je bil optimizirati delovne procese v operativi, zmanjšati število vodstvenega kadra in povečati večopravnost zaposlenih.

5. oktobra je bil v sklopu gradnje potniškega terminala, ki je med epidemijo potekala po načrtu in brez prekinitve, začasno spremenjen dostop do potniškega terminala in ostalih spremljajočih objektov na ljubljanskem letališču.

25. oktobra je stopil v veljavo zimski vozni red. Potniški letalski promet po Evropi je takrat že osmi mesec zapored beležil drastičen upad. Zaradi razvoja epidemije sta bila napovedana ponudba in obseg letov z ljubljanskega letališča tudi v zimskem voznem redu omejena. Z Brnika naj bi po takratnih podatkih v zimski sezoni imeli deset letalskih povezav v devet evropskih držav z devetimi prevozniki. Zaradi zaostrovanja epidemije v zimskem času dobršen del napovedanih povezav ni bil realiziran.

November

25. novembra je Časnik Finance že 21. leto zapored podelil edino in najbolj prestižno strokovno nagrado v poslovnem poročanju, to je najboljše letno poročilo. V kategoriji Najboljše letno poročilo v trajnostnem razvoju je zmagala družba Fraport Slovenija.

December

6. decembra je Vlada RS potrdila predlog za dodelitev državne pomoči Fraportu Slovenija v višini pet milijonov evrov zaradi škode, ki jo je družba utrpela zaradi posledic epidemije covid-19 v obdobju med 17. marcem in 30. junijem. Predlog je moral v potrjevanje še na Evropsko komisijo.

16. decembra je Fraport Slovenija na letališču odprl točko za testiranje na covid-19. Omogočeno je bilo testiranje s testi PCR in hitrimi antigenski testi. S tem se je omogočilo testiranje tako za potnike kot za ostale zainteresirane. Za odvzem brisa je upravljevalc letališča Fraport Slovenija sklenil sodelovanje z zasebnim izvajalcem, Zdravstvenim zavodom Zdravje iz Ljubljane.



2021

Januar

28. januarja je bilo izdano uporabno dovoljenje za novo hladilnico v avioblagovnem skladišču, namenjeno shranjevanju farmacevtskih pošilk z zahtevano temperaturo od dveh do osem stopinj Celzija. S hladilnico, veliko 150 kubičnih metrov, se je zmogljivost za shranjevanje t. i. »hladnih pošilk« 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, ki je tej družbi kot upravljavcu letališča nastala 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 bo 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. Sončna elektrarna bo na leto proizvedla 500 MWh električne energije iz obnovljivih virov za lastne potrebe letališča. V Fraportu Slovenija smo se za projekt, ki bo v celoti zaključen v letu 2021, odločili, ker bo prispeval k našemu dolgoročnemu cilju zmanjševanja emisij CO₂ in ker bomo z njim prihranili 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 mednarodno združenje letališč ACI (Airport Council International). 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 pet milijonov evrov je družba porabila za pokrivanje nujnih operativnih stroškov in za zagotavljanje 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, da je objekt pripravljen, da se v njem začne odvijati promet in vse ostale spremljajoče dejavnosti.

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





Vrednost investicije v novo infrastrukturo je 21 milijonov evrov. Fraport Slovenija jo je odprl ravno v času, ko letalska panoga ponovno razpira krila in je Slovenija na pragu predsedovanja Svetu Evrope. Nov objekt ponuja večjo zmogljivost in višji standard za potnike, druge uporabnike in zaposlene. Obstoječemu terminalu je dodanih 10.000 m² novih površin. Zmogljivost je s 500 povečana na 1.250 potnikov na uro. Novi terminal razumemo kot dolgoročno naložbo, ki nam bo v prihodnosti pomagal do hitrejšega okrevanja od trenutne situacije.

Osnovni podatki o družbi

O družbi

Družba Fraport Slovenija, d.o.o., upravlja Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana (v nadaljevanju Ljubljansko letališče), osrednje slovensko mednarodno letališče, preko katerega poteka 97 odstotkov celotnega 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 istanbulskega vrata 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 ima poleg osrednjega državnega pomena tudi značaj regionalnega letališča in vozlišča za območje Balkanskega polotoka, tako v potniškem prometu kot tudi v prometu ekspresnih pošilk. 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

Poslovni direktor družbe je Zmago Skobir. Diplomiral je na Pravni fakulteti Univerze v Ljubljani, pravosodni izpit je opravil na Višjem sodišču v Ljubljani, specializacijo pa na pravni fakulteti v Beogradu. Ima bogate izkušnje na področju letalstva in turizma.

V družbi so trije prokuristi, ki so hkrati tudi direktorji področij: Oliver Weiss, direktor operative, dr. Babett Stapel, direktorica financ, komerciale in splošnih zadev, ter Thomas Uihlein, direktor letalske akademije.

Poslovanje družbe in delo posloводства nadzira tričlanski Odbor vlagatelja. Sestavljajo ga: predsednik Holger Schöffers ter člana Alexander Laukenmann in Tamara Weyer (avgusta 2020 je zamenjala Kaia Petra Holgerja Zobla), vsi iz družbe Fraport AG.

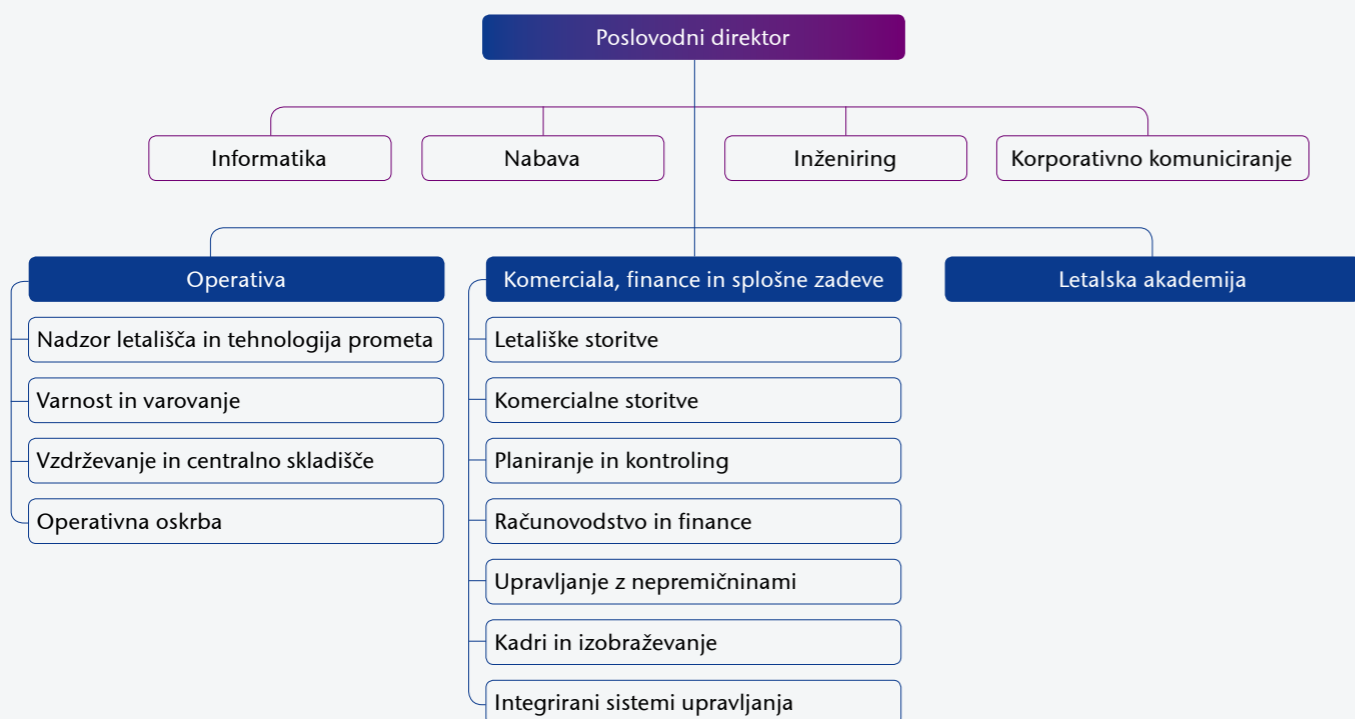
Odbori in organizacije, kjer aktivno delujemo

S članstvom v različnih strokovnih združenjih povečujemo priložnosti mreženja s stanovskimi kolegi in izmenjavo dobrih praks. Na mednarodni ravni smo nadaljevali s članstvom v strokovnih skupinah, ki delujejo v okviru Združenja evropskih letališč (ACI Europe). Delovali smo v svetovalni skupini v okviru komiteja za politiko, katerega vloga je oblikovanje strateških smernic za vodstvo ACI Europe ter koordinacija

in povezovanje med drugimi odbori in delovnimi skupinami. Delovali smo tudi v komiteju za varovanje, ki se ukvarja s problematiko varovanja civilnega letalstva na letališčih in predlaga nove rešitve na tem področju, nadaljevali smo s članstvom v forumu regionalnih letališč in forumu za digitalne komunikacije. Nova znanja in izkušnje izmenjujemo tudi na srečanjih, ki so organizirana na ravni skupine Fraport.

S članstvom v različnih strokovnih združenjih povečujemo priložnosti mreženja s stanovskimi kolegi in izmenjavo dobrih praks.

Organizacijska shema (veljavna od 1. 10. 2020)



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

Skupina Fraport gradi svojo dejavnost na vrednotah družbene odgovornosti in trajnostnega razvoja. Meddeležniške odnose in trajnostne kazalnike upravlja v vseh lokalnih družbah, s čimer spodbuja ustvarjanje najboljših trajnostnih praks letališč. Fraport Slovenija prevzema lastno odgovornost na področju gospodarstva, ekologije in socialnih zadev, s katero krepi širšo družbeno blaginjo. Naš razvoj spodbuja razvoj okolja, v

katerega smo umeščeni. Poslovna in infrastrukturna razvitost družbe ima neposreden vpliv tako na lokalno kot širše okolje v ekonomskem, družbenem in okoljskem smislu. Spodbujamo razvoj novih delovnih mest, podjetništva in infrastrukture. 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. Naša dejavnost ima tudi negativne vplive na okolje. Trudimo se, da jih pravočasno prepoznavamo, celostno upravljamo in nenehno znižujemo. Za sprejem trajnostne strategije in programa je odgovorno najvišje vodstvo. V implementacijo trajnostnega programa smo vključeni vsi zaposleni v skladu s svojimi pooblastili in odgovornostmi.

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



Zdravje in varnost pri delu
Kakovost zraka
Zniževanje hrupa



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



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



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



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



Učinkovita raba energije
Obnovljivi viri energije
Trajnostna mobilnost



Ohranjanje okolja in zaščita narave (tudi vodnih virov)



Ohranjanje okolja in zaščita narave (posebej zaščita ptic)



Učinkovita raba energije
Obnovljivi viri energije
Trajnostna mobilnost



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 iz 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.

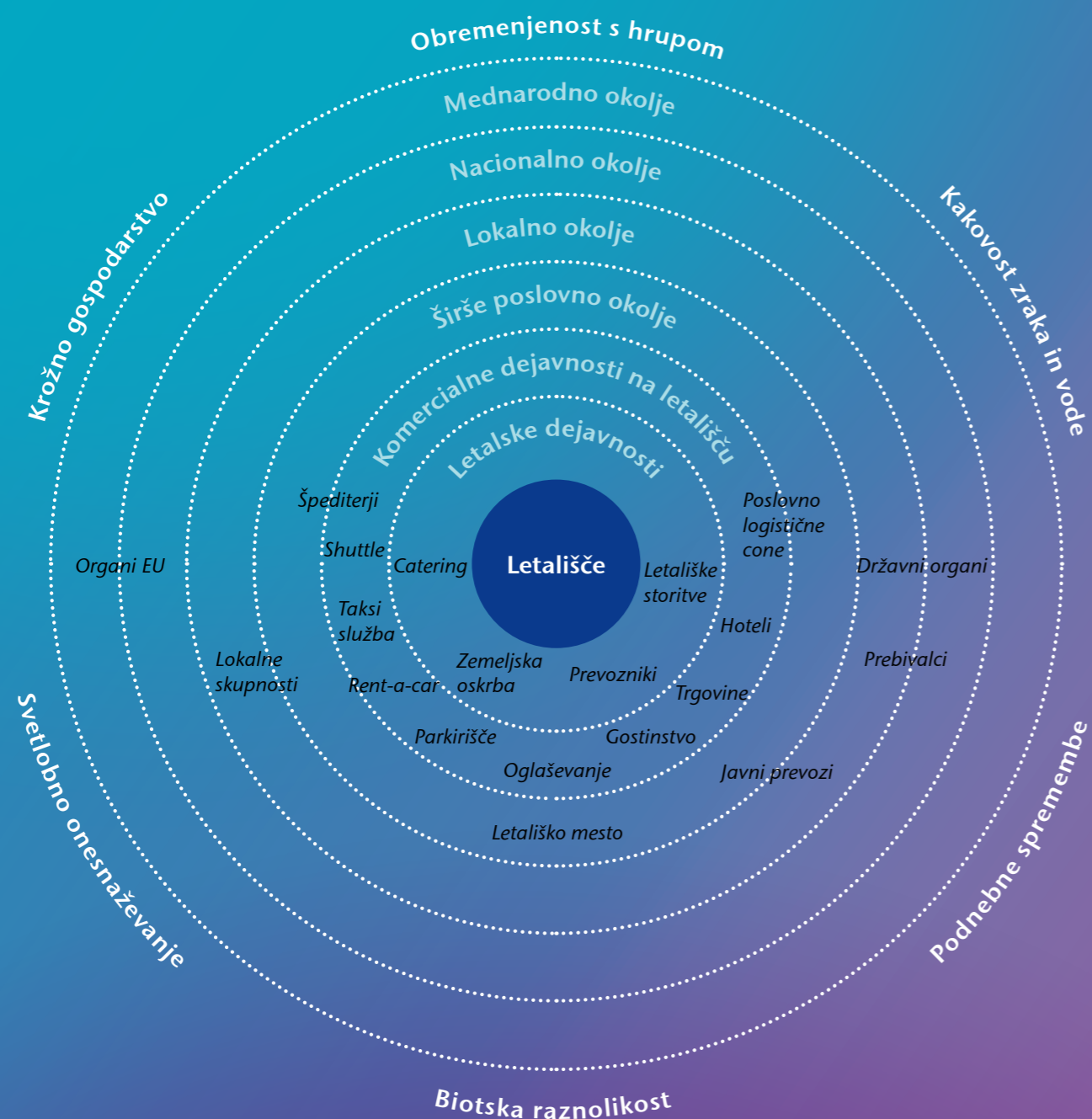


Ekonomska učinkovitost
Rast in razvoj skupine Fraport
Zaželen in odgovoren delodajalec
Ustvarjanje vrednosti in sodelovanje v regiji, kjer delujemo



Zadovoljstvo kupcev in kakovost storitev
Rast in razvoj skupine Fraport

Slika 1: Trajnostni vplivi in meddeležniški odnosi



Razogljičenje letalskega sektorja v Evropski uniji

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 CO₂ 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 CO₂ 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.



Prvo certificirano električno letalo na svetu. Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) je junija 2020 izdala certifikat za električno letalo Pipistrel Velis Electro. Prvo svetovno certificiranje popolnoma električnega letala predstavlja pomemben mejnik v prizadevanjih za okoljsko trajnostno letalstvo.

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).

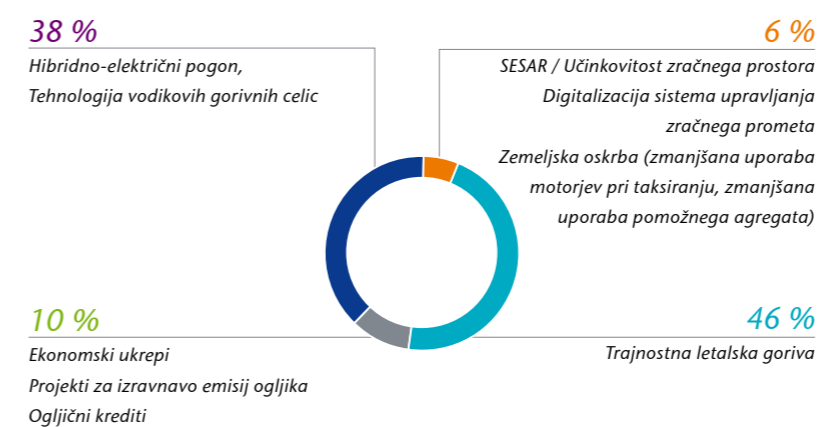
Z izvajanjem teh ukrepov bi lahko bilo leto 2019 v evropskem letalstvu najvišje leto absolutnih emisij CO₂ in s tem presegljo industrijski cilj ogljično nevtralne rasti od leta 2020 dalje.

V letu 2030 bi se neto emisije CO₂ 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 CO₂ v letu 1990, na katerih temeljijo evropski cilji Zelenega dogovora (t. i. Green Deal), to pomeni 36-odstotno povečanje neto emisij CO₂ 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 CO₂ 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 preindustrijsko raven.

Graf 1: Destinacija 2050 – načrt za ničelne emisije CO₂



Integrirani sistemi upravljanja

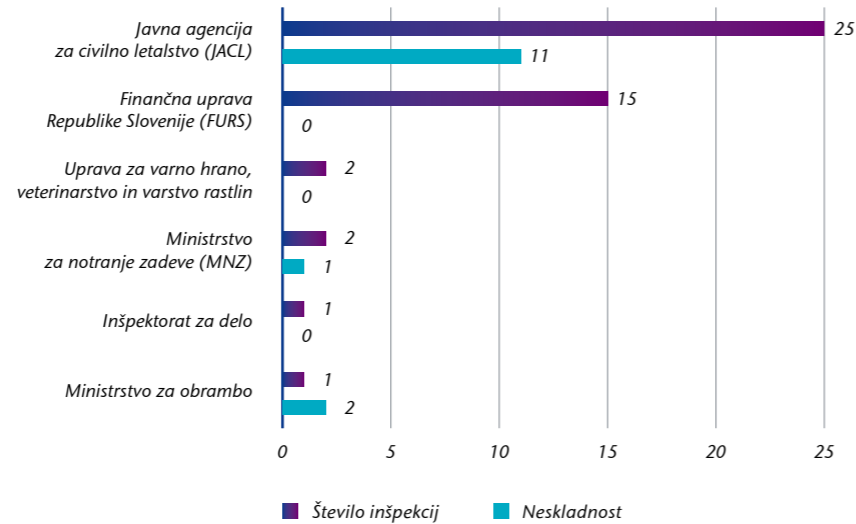
Stremimo k doseganju visoke ravni kakovosti in zagotavljamo razvoj letališča v skladu z zahtevami prevoznikov, potnikov in drugih poslovnih partnerjev.

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.

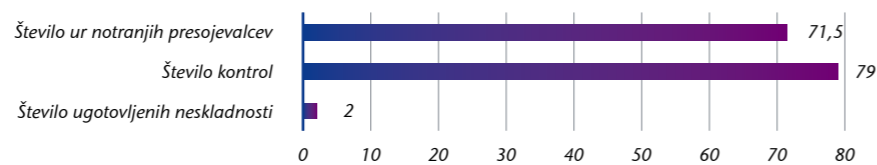
Naše dobro delo se odraža v uspešno prestanih zunanjih presojah naših partnerjev in inšpektorjev.

V letu 2020 smo uspešno prestali 46 inšpekcijskih nadzorov, 11 zunanjih presoj letalskih prevoznikov, zunanjo presojo sistema kakovosti ter integrirano presojo sistemov ravnanja z okoljem in 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 2: Inšpekcijski pregledi v letu 2020



Graf 3: Povzetek notranjih kontrol v letu 2020



Slika 2: Certifikati (ISO 9001, 14001, 45001)



Upravljanje in klasifikacija tveganj

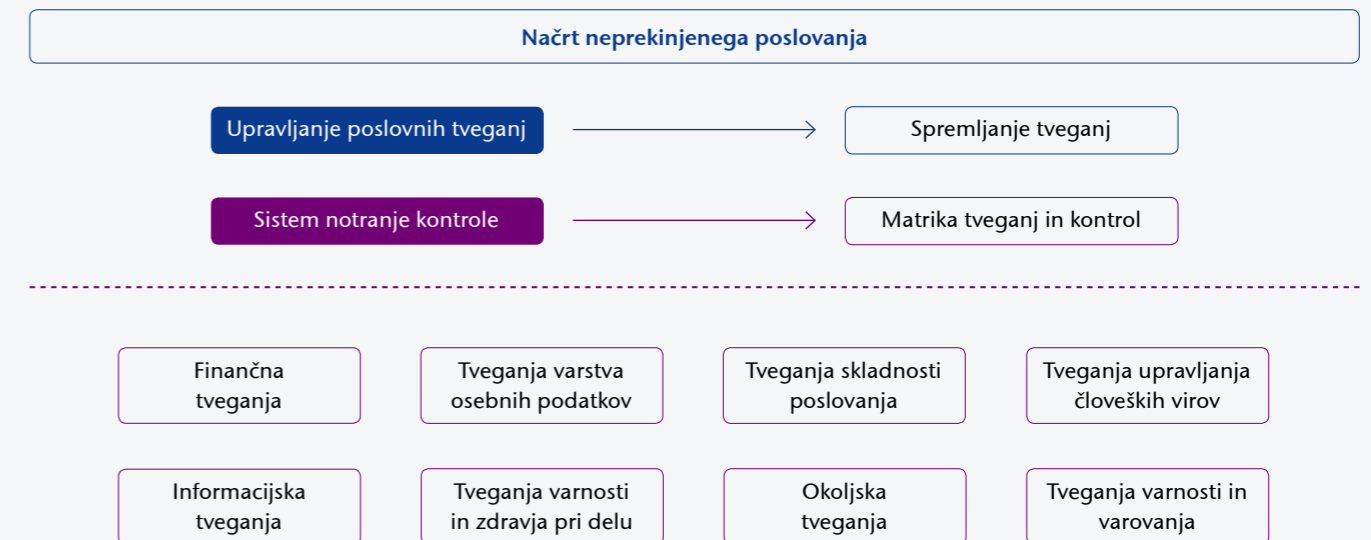
Celotno obvladovanje tveganj družbe Fraport Slovenija je integrirano v enotni sistem obvladovanja tveganj. Družba je sicer vključena v sistem obvladovanja tveganj skupine Fraport, ki omogoča prepoznavanje in analiziranje tveganj v zgodnji fazi ter njihovo obvladovanje z ustreznimi ukrepi. Za upravljanje 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. Družba vsako četrletje 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 najbolj vplivalo na poslovanje družbe v letu 2020. 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.

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.

Načrt neprekinjenega poslovanja in shema upravljanja tveganj



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.

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. Ocenno učinka, pri čemer se naredi detajlna analiza obvladovanja vseh mogočih tveganj na področju zavarovanja osebnih podatkov.

Ravno tako imamo v družbi imenovano pooblaščenca 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 AG ter internih Smernicah za skladnost poslovanja, Etičnem kodeksu in standardih ravnanja za zaposlene ter Pravilniku o preprečevanju konflikta interesov. V družbi imamo pooblaščenca 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 nadaljnje 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. Nprekinjeno 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 ima družba 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 pooblaščenca 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 pooblaščenca 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 bistveni 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 pooblaščenca 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.

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.

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.

V družbi namenjam o skladnosti poslovanja, transparentni komunikaciji in varnosti veliko pozornost.

Varnost letalskih operacij

V družbi namenjam o varnosti veliko pozornost. Pri tem nam 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 osebe v družbi;
- spodbujanjem pozitivne varnostne kulture s transparentno izmenjavo informacij v zakonskih okvirih;
- vzpostavljanjem in 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 tudi promocija varnosti, zato smo se odločili predstaviti vpliv različnih dejavnikov na zaposlene med opravljanjem dela. Na predstavljenem plakatu je obravnavana motnja, zaradi katere ob posledično zmanjšani pozornosti lahko nastane nezaželen dogodek. Na sliki je predstavljena situacija, ki je pripeljala do poškodbe trupa letala.



Avtor: Boris Oblak

Kako lahko preprečimo takšne situacije? Pristojnosti in odgovornosti v procesih dela morajo biti jasno opredeljene. Zelo pomembno je, da se pogovorimo o izvedbi postopka. Kadar dvomimo, moramo to jasno izraziti in pridobiti informacije o pravilni izvedbi postopka. V vsakem primeru moramo biti pri izvajanju varnostno izpostavljenih del maksimalno osredotočeni na svoje delo in se ne pustiti motiti. Varnost smo promovirali tudi pri rednem izvajanju usposabljanja zaposlenih. Velik poudarek pri usposabljanju dajemo nevarnostim, ki so jim izpostavljeni naši zaposleni in drugi uporabniki med opravljanjem svojega dela ali v času zadrževanja na zračni strani letališča.

V preteklem letu nismo zabeležili poškodbe letala in nedovoljenega vstopa na območje VPS. Zabeležili smo tri primere večje in manjše škode, nastale na vozilih in opremi zemeljske oskrbe letal. Kljub občutnemu znižanju letalskih operacij zaradi koronakrize smo indeks omenjenih poškodb na

Organizacijski varnostni cilji



V primerjavi z letoma 2017 in 2018 v letih 2019 in 2020 ohraniti ali izboljšati indeks* trkov letal s kanjo.



V primerjavi z letoma 2017 in 2018 v letih 2019 in 2020 za 40 odstotkov znižati indeks* večjih škodnih primerov na letalih nad 5,7 t.



V primerjavi z letoma 2017 in 2018 v letih 2019 in 2020 za 25 odstotkov znižati indeks* potencialnih ali dejanskih vdorov na vozne steze ali vzletno pristajalno stezo.

10.000 opravljenih letalskih operacij znižali z 2,5 v letu 2019 na 2,3 v letu 2020. Vse primere smo natančno analizirali in implementirali korektivne ukrepe, s katerimi želimo preprečiti ponovitve takšnih dogodkov. Indeks števila potrjenih trkov kanj z letali na letališču na 10.000 letalskih operacij se je v letu 2020 ponovno obrnil navzdol, in sicer na 4,6. Indeks skupnega števila potrjenih trkov letal s pticami se je v letu 2020 glede na leto 2019 s 16,5 dvignil na 18,5, zato intenzivno izvajamo obstoječe ukrepe ter iščemo možnosti za izboljšave in nove ukrepe.

Pravična kultura

Angleški izraz »just culture« je postal sestavni del delovanja v letalstvu. Bistvo tega koncepta je učenje na napakah, ki so del delovanja vsakega človeka, pridobivanje izkušenj zaposlenih, ki so se jim zgodile napake, pa zelo dober vir informacij, na podlagi katerih se lahko učimo.

Neodvisno poročanje je zaposlenim omogočeno z različnimi načini elektronskega varnostnega poročanja. Vzpostavljen je tudi klasični papirni način varnostnega poročanja (nabiralniki Safety Box). 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. Pri tem želimo poudariti, kje obstaja jasna ločnica med sprejemljivim in nesprejemljivim varnostnim vedenjem. V letu 2021 nameravamo v družbi ustanoviti odbor za pravično kulturo, ki bo v primerih že nastalih večjih varnostnih dogodkov, povezanih z varnostjo letalskih operacij na zračni strani, odločal o morebitni posameznikovi odgovornosti v smislu upoštevanja ločnice med sprejemljivim in nesprejemljivim vedenjem.

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.

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 znanih 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 Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (JACL).

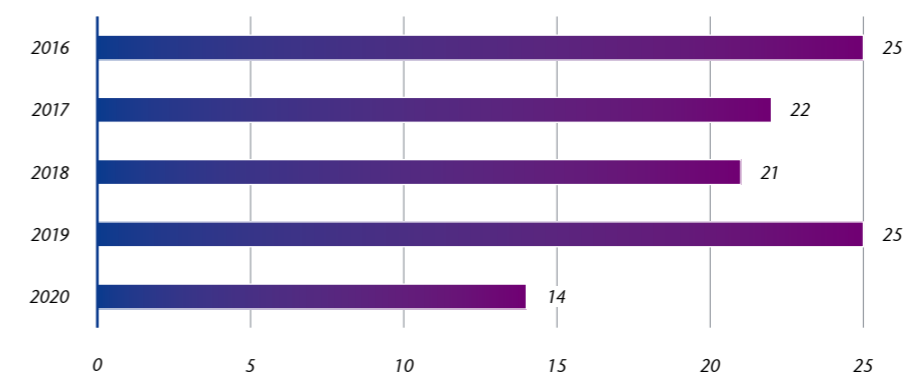
O rezultatih, tako notranjih kot zunanjih nadzorov, redno seznanjamo poslovodstvo družbe, ob koncu oziroma začetku tekočega leta pa predstavimo preteklo stanje tudi na Svetu za varovanje civilnega letalstva letališča Ljubljana.

V letu 2020 je Agencija za civilno letalstvo izvedla nekaj manj nadzorov kot prejšnja leta, kar je popolnoma razumljivo, saj je bilo letališče od sredine marca in praktično do konca maja zaprto za potniški promet, preostali del leta pa je promet potekal z omejitvami zaradi preprečevanja širjenja virusa SARS CoV-2. Tudi internih nadzorov je bilo zaradi istega razloga v letu 2020 manj kot prejšnja leta.

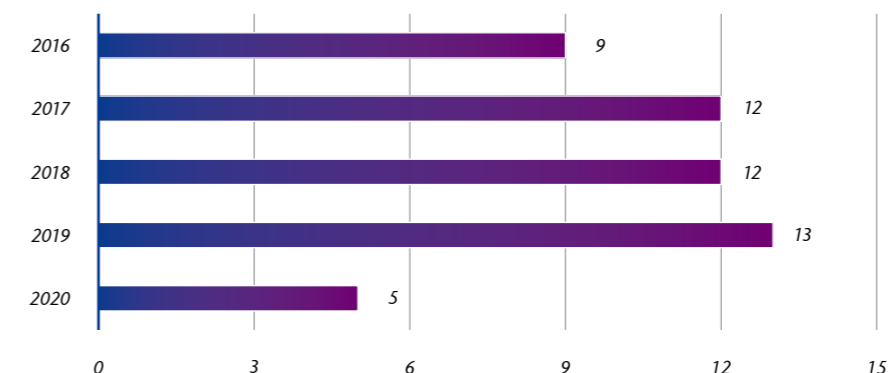
Varovanje letališča v praksi poteka tudi z zagotavljanjem in izvajanjem fizičnega in tehničnega varovanja. Fizično varovanje v skladu s pogodbo izvaja pogodbeno varnostna služba Aktiva varovanje, medtem ko družba Fraport Slovenija zagotavlja vso potrebno tehnično opremo za varovanje civilnega letalstva, 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 nepooblaščen dostope na varovane dele letališča ter pomagata pri odkrivanju in razjasnjevanju morebitnih incidentov. V letu 2020 smo nadaljevali s širjenjem in nadgradnjo sistema tehničnega varovanja ter vsemi aktivnostmi v povezavi s tehničnim varovanjem novega potniškega terminala. V letu 2020 smo uspešno zaključili razpis za novi sistem pregledovanja oddane prtljage. Med drugim bo vključeval tudi najnaprednejšo rentgensko napravo za pregled oddane prtljage, ki za pregledovanje prtljage uporablja računalniško tomografijo in omogoča 3D-pogled v prtljago. Sistem bo v uporabi v novi razširitvi potniškega terminala.

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.

Graf 4: Nadzori JACL



Graf 5: Interni nadzori



* normaliziran na 10.000 operacij



Verjamemo v Slovenijo, ki zaradi njene turistične, gospodarske in tržne vrednosti potrebuje letalsko povezljivost. Cenimo naše potnike, naše zaposlene in druge uporabnike letališča. Vsi si zaslužimo kakovost, visoko raven storitev in dobre delovne pogoje. Ponovno rast prometa bomo z novo investicijo v potniški terminal pričakali pripravljene, z dovolj prostora in ustrezno ponudbo za potnike in poslovne partnerje.

Strategija in poslovanje družbe

Za uresničitev poslanstva in vizije so ključni trije strateški stebri, podprti z ustrežno politiko upravljanja človeških virov, ki so glavni viri prihodkov družbe. V letu 2020 smo identificirali 44 strateških in 79 operativnih kazalnikov učinkovitosti.

Strateški stebri

Trije strateški stebri, podprti z ustrežno politiko upravljanja človeških virov, so glavni viri prihodkov Fraporta Slovenija.



Letališke storitve

Letalska dejavnost je osnovna dejavnost družbe. Prodoren marketing in privlačen spodbujevalni program sta za konkurenčnost ljubljanskega letališča ključnega pomena.

ISO 9001



Storitve zemeljske oskrbe

Fraport Slovenija je edini ponudnik storitev zemeljske oskrbe na ljubljanskem letališču in predstavlja oskrbo potnikov, letal, tovora in splošnega letalstva.

ISO 14001



Komercialne in druge storitve

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.

ISO 45001

EASA

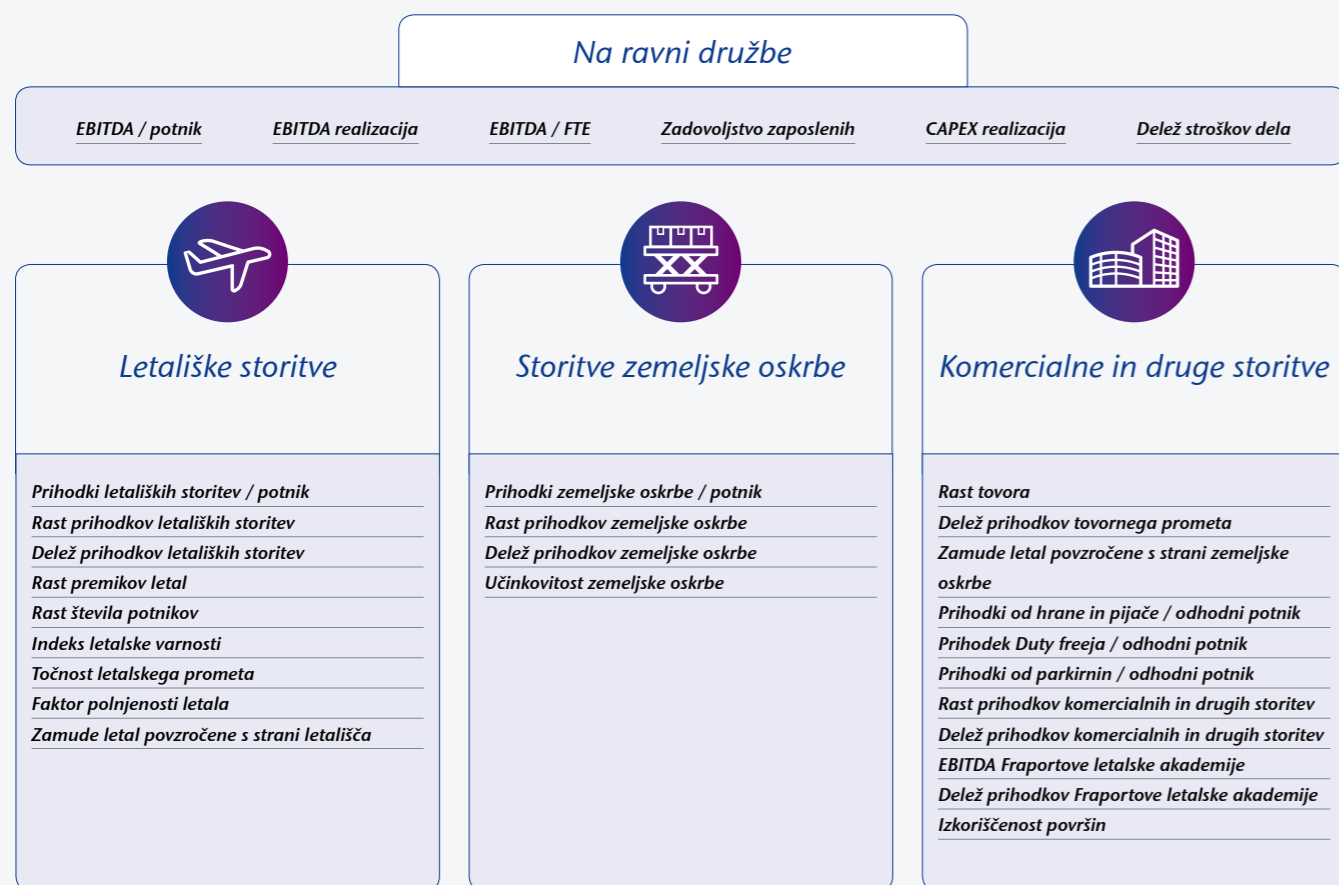
Strateški stebri

Pristanki
Centralizirana infrastruktura
Potniški terminal
Potniki z omejenim gibanjem
Gašenje in reševanje
Varnost in varovanje

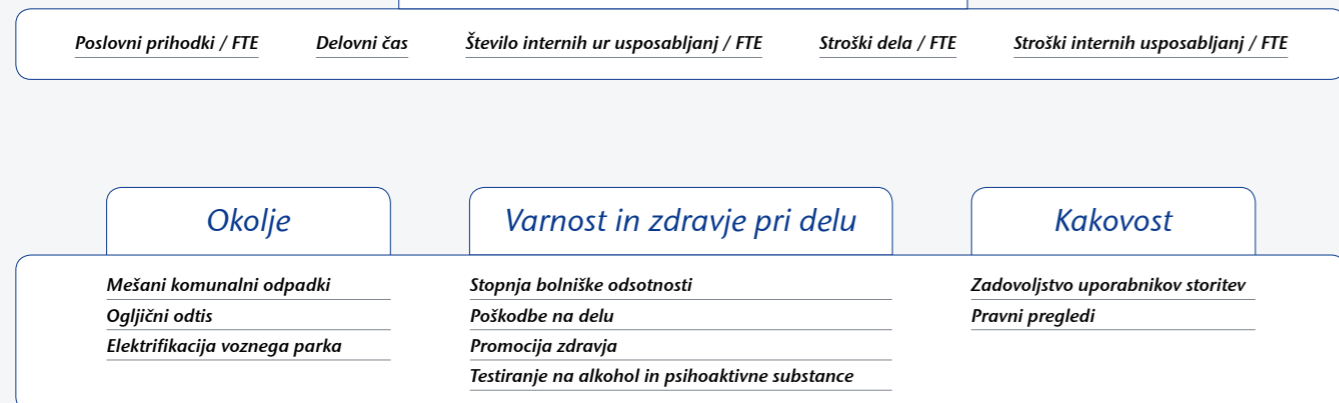
Oskrba potnikov
Prodaja letalskih kart
Oskrba letal
Tovor in pošta
Splošno letalstvo
Poslovni salon
Razleditev letal

Komercialne storitve
Nepremičnine
Letalska akademija

Sistem strateških kazalnikov učinkovitosti



Človeški viri in izobraževanje



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



Strateški cilji do leta 2025

Za uresničitev poslanstva in vizije smo si v družbi zastavili naslednje strateške cilje do leta 2025:

- povečanje prometa potnikov, letal in tovara;
- 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 tovara na zahodnem Balkanu;
- razvoj priložnosti za naložbe v letališko mesto in privabljanje različnih podjetij;
- razvoj družbe 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 2021 bo prevetritev strategije podjetja, ki mu je ob odsotnosti domačega prevoznika, spremenjeni strukturi prometa ter ob občutno zmanjšanem prometu zaradi posledic epidemije treba določiti novo vizijo, poslanstvo in vrednote. Med pomembnimi odločitvami v prihodnjem obdobju bo tudi, na kakšen način bomo razvijali tovorni promet.

Ob vsem naštetem je naša primarna naloga čim hitrejša restavriranje prometa in popravek ocene njegovega razvoja iz obdobja pred epidemijo. Konkurenčna ponudba letov je ključna za zadostno število potnikov in razvoj ponudbe komplementarnih komercialnih storitev letališča.

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. Prioritete in časovnica bodo pripravljene, ko bo narejena nova pričakovana ocena prometa s poslovnim načrtom in strategijo na podlagi spremenjenih okoliščin. Ne glede na novonastale razmere se nadaljuje gradnja novega potniškega terminala, ki še vedno velja za ključni strateški projekt, od katerega sta odvisna nadaljnji razvoj letališča in kakovost njegovih storitev.

Potniški terminal

Potniški terminal je prioriteta razvoja letališča, saj je obstoječi objekt ob normalnem prometu predstavljal ozko grlo predvsem pri prijavi na let, v sortirnici in pri prevzemu prtljage. Čeprav bi ob obstoječem zmanjšanem prometu prostorsko najverjetneje zadostoval, smo sprejeli odločitev, da kljub posledicam epidemije z gradnjo nadaljujemo po zastavljeni časovnici. Zaradi dotrajanosti v terminalu namreč le s težavo zagotavljamo ustrezen standard oskrbe potnikov. Poleg tega bi prekinitev pogodbe za gradnjo novega terminala pomenila nastanek gospodarske škode ter plačilo penalov izvajalcu gradbenih del, prav tako družba investicijo v novi terminal razume kot dolgoročno naložbo, ki ji bo v prihodnosti pomagala do hitrejšega okrevanja iz trenutne situacije. Pogodbo za gradbeno-obrtniška in inštalacijska dela smo z izvajalcem GIC Gradnje iz Rogaške Slatine podpisali junija 2019, kmalu zatem so dela dejansko stekla. Izvedenih je bilo še nekaj javnih naročil za opremo, na podlagi katerih smo nabavili opremo za sortirnico prtljage ter opremo za varovanje in notranjo ureditev prostorov. Razširjeni, novi del terminala bo funkcionalno povezan z obstoječimi površinami.

Sedanjemu terminalu bo dodanih 10.000 kvadratnih metrov, vključno z novo odhodno halo s skupaj 14 prijavnimi okenci, petimi linijami za varnostne preglede, dvema trakovima za prevzem prtljage, novo sortirnico prtljage, veliko brezcarinsko trgovino in novim poslovnim salonom ter prenovljeno gostinsko ponudbo in promocijskimi površinami. Zmogljivost bo s 500 povečana na 1.250 potnikov na uro. Do pomladi 2021 so bili dobavljeni in zmontirani: notranja oprema, sodoben varnostni sistem, razsvetljava, pohištvo, računalniška oprema in avdiosistem. Sledilo je testiranje opreme, pridobivanje vseh dovoljenj ter šolanje zaposlenih za uporabo terminala. Terminal so v minimalističnem slogu oblikovali arhitekti Plan B. Objekt bo podoben terminalom drugih mednarodnih letališč, edinstven lokalni pridih pa mu bodo dali viden savski prodec v nekaterih betonskih konstrukcijah, ki je brušen s posebno tehniko, ter les in veliko stekla, ki odpira pogled na Kamniško-Savinjske in Julijske Alpe. Notranje lesene obloge bodo iz hrasta, prijavni pulti bodo v antracit barvi, v vhodni dvorani, kjer je strop visok 12 metrov, pa bo del tal pokrit z umetniško instalacijo Aleksandre Vajd, ki ponazarja slovenske reke in pokrajine.



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. 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. V letu 2020 je naš partner UPS dokončal izgradnjo svojega novega logističnega objekta, severno od Fraportove letalske akademije. Prav tako bo svoje kapacitete širil DHL Express, ki je časovnico izgradnje zaradi pandemije zamaknil za leto dni. V letu 2021 pričakujemo vsa potrebna dovoljenja in



potrditve za izvedbo projekta, sledilo bo gradbeno dovoljenje in začetek gradnje, ki je predviden v letu 2022, ter otvoritev leto dni kasneje. Interes za gradnjo in dolgoročni najem zemljišč je izkazalo še nekaj logistov. Z njimi nadaljujemo usklajevanje pogodb in pridobivanje potrebne dokumentacije za začetek gradnje v prihodnje. Vse investicije v logistično skladiščne centre podpirajo enega ključnih elementov stebrov letališča, tj. tovorni promet.

K povečanju zanimanja je pripomogel ne samo dober razvoj logistične panoge, pač pa tudi hitra rast okoliških poslovnih parkov (Airport Business Park in Ljubljana Airport Park), kjer že obratujejo logistični centri Kuehne + Nagel in cargo-partner ter se gradijo tudi novi proizvodni objekti, npr. Iskra Mehanizmi, SchaefferRolls, Blažič in drugi. Glavna prednost zemljišč Fraport Slovenija je ta, da so komunalno opremljena, dovolj velika in urejena z vidika prostorskega načrta, kar omogoča takojšnji razvoj. Poleg poudarka na logistiki družba še naprej spodbuja področje vzdrževanja in popravila letal ter podporne komercialne dejavnosti. Družba Solinair je svojo veliko investicijo v novi hangar, dimenzij 49 m x 69 m, ki ji bo omogočal razvoj poslovanja in servisiranje tipa letal in velikosti do Airbusa 321, zaradi epidemije zamaknila.

Tudi dolgoletni partner Adria Tehnika je investicijo v svoj novi hangar, ki bo omogočal servisiranje širokotrupnih letal, zamaknil. Kljub začasni ustavitvi investicij v hangarske objekte družba skupaj s partnerji z optimizmom zre v prihodnja leta, ko se bo letalski promet ponovno okrepil in bo tudi potreba po servisiranju letal ponovno narasla.

Resolucija o razvoju prometne infrastrukture

Februarja 2020 je bila predstavljena resolucija o razvoju prometne infrastrukture na širšem območju Letališča Ljubljana, katere pobudnik je bil Fraport Slovenija, podprlo pa jo je vseh šest okoliških gorenjskih občin: Mestna občina Kranj, Občina Cerklje na Gorenjskem, Občina Šenčur, Občina Škofja Loka, Občina Komenda in Občina Vodice. Dosežen je bil sporazum, podpisan in predstavljen v obliki resolucijskega sklepa, ki je povzel predloge ključnih infrastrukturnih rešitev osrednje gorenjske regije in vključuje časovno opredelitev predlaganih ukrepov.

Državni prostorski načrt letališča (DPN) in strateške povezave

Fraport Slovenija želi z DPN doseči tri ključne cilje:

- zagotoviti neposredno povezavo letališča s svojim osrednjim 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.

Poslovanje

Poslovanje letališča je do sredine marca 2020 potekalo nemoteno in skladno z načrti. S pojavom pandemije covid-19 in ukrepi, ki so jih sprejele države za zajezitev širjenja virusa, so se poslovne razmere zelo zaostriale in prišlo je do drastičnega padca letalskega potniškega prometa ter posledično prihodkov. Poslovni prihodki v višini 18.062 tisoč evrov so se v primerjavi z letom 2019 zmanjšali za 61,8 %, poslovni odhodki pa za 29,4 %. V poslovnih prihodkih je zajeta tudi državna pomoč za delno kritje fiksnih stroškov v višini 815 tisoč evrov, zato se je delež drugih poslovnih prihodkov v letu

2020 povečal na 5,8 %. Poslovni odhodki so se v letu 2020 znižali za skoraj 30 % predvsem na račun sprejetih varčevalnih ukrepov, ki jih je družba sprejela v času pandemije in subvencioniranja države za plače zaposlenih za čakanje na delo. Največ so se znižali drugi poslovni odhodki (-81 %), sledijo stroški materiala in storitev (-39 %) ter stroški dela (-21 %). Zaradi zgoraj navedenih razlogov je družba v letu 2020 dosegla negativen čisti poslovni izid za leto 2020 v višini -6.308 tisoč evrov. Prav tako je bil poslovni izid iz poslovanja (EBIT) negativen v višini -7.650 tisoč evrov, kajti kljub ukrepom

racionalizacije poslovanja in optimizacije stroškov ter koriščenju državne pomoči za čakanje na delo in delno povračilo fiksnih stroškov, so poslovni odhodki višji od poslovnih prihodkov. Načrtovane investicije so se odložile in omejile na najnujnejše, ki so bile potrebne za zagotavljanje nemotenega in varnega poslovanja. Nadaljevala pa se je gradnja novega potniškega terminala, vredna več kot 20 milijonov evrov, ki predstavlja strateško investicijo, ključno za dolgoročni razvoj letališča.

Tabela 1: Ekonomski kazalniki v letih 2016–2020 (v evrih)

Kategorija	2016	2017	2018	2019	2020
Bilančna vsota	116.809.665	109.706.000	124.512.598	132.212.108	127.101.972
Naložbe v stalna sredstva	86.254.776	85.555.704	92.298.039	98.878.064	108.336.822
Kapital	102.385.495	93.545.931	105.480.183	113.703.217	107.380.846
Poslovni prihodki	36.068.568	41.889.645	46.483.009	47.275.823	18.061.616
Čisti prihodki od prodaje	35.990.655	41.673.031	46.258.280	45.320.631	16.758.332
EBITDA - poslovni izid pred obrestmi, davki in amortizacijo	14.053.218	16.042.145	19.295.593	16.273.009	-2.114.422
EBIT - poslovni izid iz poslovanja	9.978.103	11.686.200	14.529.493	10.831.172	-7.650.137
Čisti dobiček	9.047.712	9.646.547	11.870.073	8.733.394	-6.307.584
EBITDA / povprečna osnovna sredstva	0,174	0,198	0,232	0,185	-0,023
EBITDA / poslovni prihodki	0,390	0,383	0,415	0,344	-0,117
Stroški iz poslovanja / poslovni prihodki (v %)	72,3 %	72,1 %	68,8 %	77,1 %	142,4 %

Graf 6: Ekonomski kazalniki v letih 2016–2020 (v tisočih evrih)

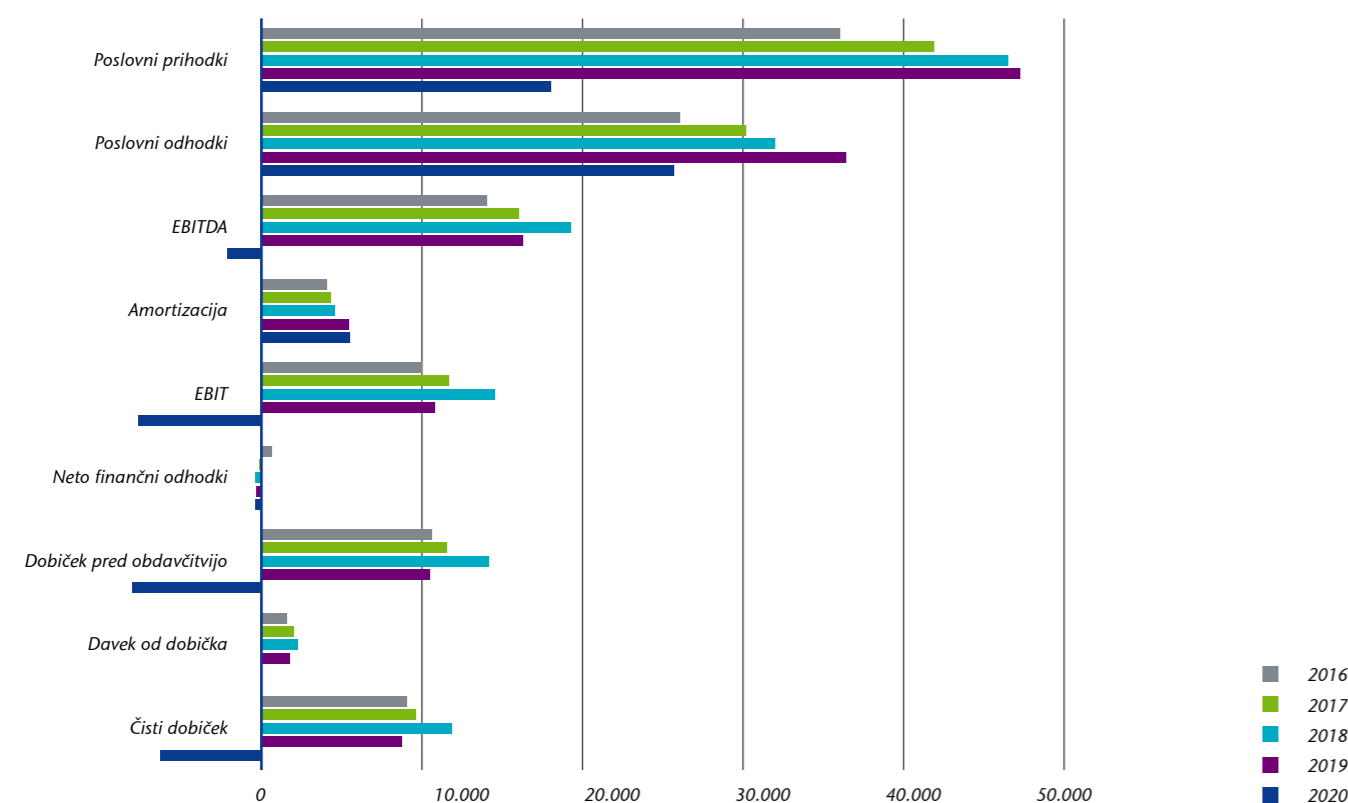


Tabela 2: Izkaz finančnega položaja družbe

(v tisoč evrih)	31.12.2019	31.12.2020	Deleži 2019 (v %)	Deleži 2020 (v %)	Indeks 20/19
SREDSTVA	132.212	127.102	100,0	100,0	-4 %
Dolgoročna sredstva	100.147	111.344	75,7	87,6	11 %
Neopredmetena sredstva in dolgoročne aktivne časovne razmejitev	1.675	1.370	1,3	1,1	-18 %
Opredmetena sredstva	97.203	106.967	73,5	84,2	10 %
Druga dolgoročna sredstva	1.269	3.007	1,0	2,4	137 %
Kratkoročna sredstva	32.065	15.758	24,3	12,4	-51 %
Denarna sredstva	27.430	11.988	20,7	9,4	-56 %
Kratkoročne poslovne terjatve	4.272	3.337	3,2	2,6	-22 %
Druga kratkoročna sredstva	363	433	0,3	0,3	19 %
OBVEZNOSTI DO VIROV SREDSTEV	132.212	127.102	100,0	100,0	-4 %
Kapital	113.703	107.381	86,0	84,5	-6 %
Dolgoročne obveznosti	12.104	11.937	9,2	9,4	-1 %
Kratkoročne obveznosti	6.405	7.784	4,8	6,1	22 %

Tabela 3: Poudarki iz poslovanja družbe

	2019	2020	Indeks 20/19
PROMET			
Potniki	1.727.136	291.910	-83 %
Premiki letal	31.489	12.980	-59 %
Tovor (v tonah)	24.875	23.154	-7 %

POSLOVNI IZID (v tisoč evrih)

Poslovni prihodki	47.276	18.062	-62 %
Prihodki od prodaje	45.321	16.757	-63 %
Poslovni odhodki	36.445	25.712	-29 %
EBITDA	16.273	-2.114	-113 %
Amortizacija	5.442	5.536	2 %
EBIT	10.831	-7.650	-171 %
Neto finančni prihodki/odhodki	-350	-395	13 %
Dobiček pred obdavčitvijo	10.481	-8.045	-177 %
Davek od dobička	1.747	1.738	-1 %
Čisti dobiček	8.733	-6.308	-172 %
Celotni vseobsegajoči donos v obdobju	8.576	-6.304	-174 %
Dodana vrednost (poslovni prihodki – stroški materiala in storitev – drugi poslovni odhodki brez prevrednotovalnih poslovnih odhodkov in rezervacij)	35.905	14.099	-61 %

BILANCA STANJA (v tisoč evrih)

Sredstva na dan 31. 12.	132.212	127.102	-4 %
Kapital na dan 31. 12.	113.703	107.381	-6 %

ZAPOSLENI

Število zaposlenih na dan 31. 12.	478	395	-17 %
Povprečno število zaposlenih iz opravljenih ur	467,3	437,2	-6 %

KAZALNIKI

Delež EBITDA v poslovnih prihodkih (EBITDA marža)	0,34	-0,12	-134 %
Delež EBIT v poslovnih prihodkih (EBIT marža)	0,23	-0,42	-285 %
Čista dobičkonosnost kapitala – ROE (v %)	8,31	-5,55	-167 %
(čisti dobiček/povprečni kapital brez čistega dobička proučevanega obdobja)			
Dobičkonosnost sredstev – ROA (v %) (čisti dobiček/povprečno stanje sredstev)	6,76	-4,86	-172 %

Potniški promet

Po dokaj uspešnem začetku leta 2020, ko smo v Fraportu Slovenija uspeli nadomestiti večji del izpada prometa, nastalega po stečaju domačega prevoznika, in po spodbudnih obetih glede novih prevoznikov za poletno sezono smo se v marcu soočili s pandemijo bolezni covid-19. Ta je popolnoma spremenila industrijo potovanj in s tem tudi letalsko industrijo, saj so mnoge države sprejele omejitve.

Tako je tudi Vlada Republike Slovenije 17. marca z namenom zajeziť širjenja novega koronavirusa prepovedala opravljanje potniških zračnih prevozov v Republiki Sloveniji. V tem času se je preko ljubljanskega letališča odvijal le tovorni promet. Število potnikov je kot posledica restriktivnih ukrepov, ki jih je sprejela večina evropskih držav, v marcu upadlo za 73 odstotkov, v aprilu pa kar za 99,8 odstotka. Čeprav se je letališče za potniški promet ponovno odprlo 12. maja, smo bili zaradi zaprtosti ostalih evropskih letališč in uvedbe obvezne karantene pri prehodu meje tudi v maju praktično brez potniškega prometa. Po odpravi strogih omejitev nekaterih evropskih držav so se določeni prevozniki junija vrnili na ljubljansko letališče. Kljub temu je bil redni letalski promet tudi v poletnih mesecih močno okrnjen. Poleti so turistične agencije izpeljale verigo letov na grške otoke.

S koncem poletja se je epidemiološka situacija znotraj Evrope zopet poslabšala. Število držav, iz katerih se je v Slovenijo dostopalo brez omejitev, se je zmanjšalo in posledično je prišlo do ponovnih odpovedi letov. V zimskih mesecih so tako redne povezave vzdrževali le Lufthansa, Air Serbia in Turkish Airlines.

Kot posledica omenjenih omejitev v času pandemije smo na ljubljanskem letališču v letu 2020 oskrbeli 291.910 potnikov, kar predstavlja 83,1-odstoten upad v primerjavi z letom 2019. Manj je bilo tudi premikov letal, ki smo jih zabeležili 12.980. To predstavlja 58,8-odstotno znižanje v primerjavi s predhodnim letom.

Tovorni promet

Obseg tovora na ljubljanskem letališču je bil v letu 2020 za 6,9 odstotka nižji kot v predhodnem letu. Letalski tovor se je zmanjšal za 0,1 odstotka, tovor pošte se je zmanjšal za 62,7 odstotka, kamionski tovor pa se je zmanjšal za 8,2 odstotka. Upad pretovora pošte je posledica zmanjšanja števila potniških linij, na katerih se je pošta večinoma tovorila. Največji padec je bil zabeležen v prvi polovici leta od meseca marca do meseca junija, ko je izbruhnila epidemija. V drugi polovici leta se je količina pretovorjenega tovora povečevala in konec leta mesečno že presegla količine, pretovorjene v letu 2019.

V letu 2020 se je povečala količina pošilk v segmentu hitre pošte (DHL, UPS in TNT), v segmentu ostalih tovornih pošilk, prepeljanih z letali, pa zmanjšala.

V letu 2020 je bila zgrajena hladilna komora v velikosti 50 kvadratnih metrov za skladiščenje pošilk na temperaturi od 2 do 8 °C. Predvideva se rast tovrnega prometa in v naslednjih dveh letih bo količina preseгла kapacitete skladišča, zato je v letu 2022 planirana izgradnja prizidka v velikosti 240 kvadratnih metrov, ki bo omogočil izvedbo del v naslednjih letih.

Graf 7: Delež števila potnikov (v javnem prometu) glede na vrsto prevoznikov v letu 2020



Tabela 4: Gibanje števila premikov letal v letih 2016–2020

Premiki letal	2016	2017	2018	2019	2020
Javni promet	23.181	26.045	27.231	23.624	6.634
Domači prevozniki	15.069	17.166	17.651	12.125	535
Tuji prevozniki	8.112	8.879	9.580	11.499	6.099
Splošno letalstvo	8.300	7.319	7.128	6.999	5.750
Ostalo*	1.220	1.080	1.153	866	596
Skupaj	32.701	34.444	35.512	31.489	12.980

Tabela 5: Gibanje števila potnikov v letih 2016–2020

Potniki	2016	2017	2018	2019	2020
Javni promet	1.404.831	1.683.071	1.812.411	1.721.355	288.235
Redni prevozniki	1.306.280	1.557.412	1.656.661	1.563.537	255.173
Od tega Nizkocenovci	204.316	305.632	357.173	359.695	60.791
Čarter prevozniki	98.551	125.659	155.750	157.597	33.062
Splošno letalstvo	3.811	4.506	4.671	5.560	3.644
Ostalo*	2.834	981	1.147	221	31
Skupaj	1.411.476	1.688.558	1.818.229	1.727.136	291.910

Tabela 6: Vrsta in količina tovora v letih 2016–2020 (v t)

Tovor	2016	2017	2018	2019	2020
Letalo	10.379	12.327	12.378	11.365	10.559
Blago	9.093	10.961	10.903	10.095	10.084
Pošta	1.286	1.367	1.475	1.271	475
Kamion	9.202	11.362	13.128	12.864	11.812
Ostalo**	221	625	401	646	783
Skupaj	19.802	24.314	25.907	24.875	23.154

* šolski, pozicijski ali tehnični leti

** potrdila za carinsko blago

Slika 3: Mreža letalskih povezav

- Začasno prekinjene redne linije zaradi pandemije
- Čarterske linije
- Ukinjene redne linije zaradi pandemije



Tabela 7: Vpliv koronavirusa na letalske linije

Redne linije	1. val		2. val	
	Prenehanje linije	Vzpostavitev linije	Prenehanje linije	Vzpostavitev linije
Amsterdam	16. marec	18. junij	13. september	-
Beograd	16. marec	29. maj	-	-
Berlin	16. marec	26. julij	27. september	-
Bruselj Charleroi	16. marec	-	-	-
Bruselj International	14. marec	16. junij	19. september	-
Frankfurt	16. marec	15. junij	-	-
Helsinki	Zaradi korone odpovedali celotno poletno sezono še pred začetkom letenja.			
Carigrad	16. marec	1. julij	-	-
London Heathrow	Zaradi korone odpovedali celotno poletno sezono še pred začetkom letenja.			
London Gatwick	16. marec	4. september	23. oktober	-
London Stansted	16. marec	-	-	-
Madrid	Zaradi korone odpovedali celotno poletno sezono še pred začetkom letenja.			
Moskva Sheremetyevo	16. marec	-	-	-
München	14. marec	-	-	-
Niš	16. marec	-	-	-
Pariz Charles de Gaulle	16. marec	24. junij	5. november	-
Podgorica	15. marec	12. junij	18. oktober	-
Tel Aviv	Zaradi korone odpovedali celotno poletno sezono še pred začetkom letenja.			
Varšava	14. marec	1. avgust	16. september	-
Zürich	12. marec	-	-	-

Opomba: Po ponovni vzpostavitvi linij so prevozniki leteli z manj frekvencami.



Komuniciranje ima v času krize osrednjo vlogo, saj je osrednje ožilje drastično spremenjenih odnosov s sodelavci, potniki in drugimi deležniki. Med ključnimi sporočili je seveda varnost. Letališče je pripravljeno na varen sprejem potnikov in varno delo zaposlenih. S ponovnim zagonom potniškega prometa so v veljavi novi preventivni ukrepi za potnike in navodila za delo zaposlenih, s katerimi zmanjšujemo možnost okužbe.

Trajnostno komuniciranje

Komuniciranje je ob velikih spremembah in izjemnih negotovostih, ki zajemajo vse sfere življenja, še pomembnejše kot v relativno normalnih razmerah. Epidemija nas je prisilila k iskanju novih komunikacijskih rešitev v izjemno turbulentnih okoliščinah. Ostali smo zvesti vrednotam iskrenosti in spoštljivosti pri dvosmernem transparentnem komuniciranju. S tem ohranjamo odprte poti za ožvitev poslovnih in medosebnih odnosov ob normalizaciji razmer.

Komuniciranje med epidemijo covid-19

Krizno komuniciranje v letalstvu pravzaprav ni nič nenavadnega, vendar pa je komuniciranje v času razglašene epidemije zaradi covid-19, ki še vedno traja, edinstveno. Izjemno. Čez noč se ni spremenila le poznana realnost, normalnost, ampak smo se morali soočiti tako s poslovnimi kot povsem osebnimi izzivi.

Interno komuniciranje

Dobesedno čez noč se je spremenil način dela. In življenja. Komuniciranje z nastopom epidemije ni več opravljalo le vloge informiranja, prevzelo je vlogo nudenja psihološke varnosti zaposlenim, povezovanja, zaupanja, prepoznavanja in naslavljanja številnih negotovosti in zagotavljanja jasnih, sočutnih ter razumevajočih odgovorov. Na specifično situacijo smo se hitro in učinkovito komunikacijsko odzvali ter prilagodili komuniciranje drugačnemu načinu dela. Vpeljali smo tudi nekatere tehnološke novosti v sam način in izvedbo dela, pri tem pa sledili, da smo še naprej zagotavljali jasno in odprto, sočutno ter hitro komunikacijo s sodelavci, našimi potniki in drugimi deležniki. Sprva je bila naša komunikacija usmerjena v hitro in

nedvoumno komunikacijo o sprejetih preventivnih ukrepih za zajezitev širjenja okužb in navodila za delo zaposlenih. S prilagojeno organizacijo dela, ki je vključevala delo od doma, čakanje na delo doma in skrajšan delovni čas, pa smo se soočili z iskanjem najustrežnejših pristopov in načinov komuniciranja s sodelavci. Zaradi popolnega zaprtja letališča v spomladanskem času smo čutili nujno, da s sodelavci ostanemo povezani s komunikacijo, četudi smo bili fizično ločeni. Prenovljeni intranet je odigral vlogo komunikacijskega stičišča, kjer so bila naša sporočila usmerjena v razumevanje situacije in vplivov zdravstvene krize na poslovanje podjetja s strani naših zaposlenih. Sporočila so bila jasna, kratka, s spodbudno noto, a vseeno smo ohranjali zadržanost pri napovedih možnega razvoja dogodkov. V komunikacijo se je vključevalo tudi poslovodstvo družbe, ki je na tedenski ravni nagovarjalo sodelavce s ključnimi sporočili o poslovanju in obetih za prihodnost družbe. Sodelavce smo spodbujali z idejami, kaj lahko v času, ko so doma, počnejo sami ali s svojimi družinami, spodbujali smo jih k zdravemu načinu življenja, ponudili pa smo tudi lahkotnejše in humorne vsebine. Vseskozi smo poskušali ohranjati povezanost z vključevanjem, vendar je ta del, vsaj v času popolnega zaprtja

letališča in čakanja sodelavcev na delo doma, predstavljal zares velik izziv. Z izboljšanjem zdravstvene slike so se sproščali tudi nekateri sprejeti ukrepi glede organizacije dela, komuniciranje je postajalo nekoliko bolj sproščeno, manj krizno. Z vrnitvijo večjega števila sodelavcev na delovna mesta in izboljšano epidemiološko sliko v državi smo v septembru, ob upoštevanju vseh usmeritev pristojnih organov, v živo izpeljali tudi zbor delavcev. Vodstvo je predstavilo vse napore, ki so bili vloženi v obvladovanje kriznih razmer, ter posledice, ki jih je epidemija povzročila našemu poslovanju, vključno z nujno po zmanjševanju števila zaposlenih in spremenjeno organizacijsko strukturo.

Ob ponovni prisotnosti večjega števila sodelavcev v družbi se je krepil napor za čim bolj vključevalno komuniciranje, ki ga – v danih okoliščinah – ocenjujemo kot uspešnega. Pozornost smo usmerili k ljudem, k njihovim zgodbam in vizualni komunikaciji. S »top down« sporočili smo sporočali zares le korporativne vsebine, osredotočili smo se na horizontalno komunikacijo med sodelavci. Aktivno vključevanje v ustvarjanje vsebin in dobro sprejetje tako ustvarjenih vsebin dojemamo kot pravo usmeritev za nadaljnje komuniciranje s sodelavci.

Komuniciranje z zunanjo javnostjo

Epidemija in z njo povezana zdravstvena kriza je bila najbolj odmevna tema tudi v medijskem poročanju, z velikim poudarkom na letalski industriji, saj se je ta zaradi nenadne ustavitve po celem svetu močno spremenila. V odnosu do medijev smo pojasnjevali poslovanje naše družbe, učinke sprejetih vladnih ukrepov na družbo in celotno turistično panogo. Odstrilali smo pogled v življenje in delo na letališču, ko je bilo zaprto za potnike, a živahno na tovornem področju zaradi izrednih nujnih prevozov zaščitne in medicinske opreme. Po ponovnem odprtju letališča so bile oči medijev in splošne javnosti usmerjene v okrevanje potniškega prometa in varno vračanje potnikov na naše letališče. Tudi na tem področju smo z odprto in hitro komunikacijo vseh sprejetih ukrepov omogočili, da so se potniki, ki so se vrnili na naše letališče, počutili brezskrbno in varno. Številne promocijsko-komunikacijske aktivnosti v razmerju do potnikov so bile sicer zaradi številnih odpovedi letalskih povezav neizvedene, kljub temu pa smo s potniki še naprej gradili povezan in vključujoč odnos na družbenih omrežjih.

V javnosti in medijih je močno odmevala odločitev posloводства družbe o zmanjšanju števila zaposlenih zaradi nezmožnosti, da bi ohranilo nespremenjeno število zaposlenih, saj jim družba ni več mogla zagotavljati dela. Transparentno in razumljivo je posloводство družbe komuniciralo svojo odločitev in nevzdržnost poslovnega modela z nespremenjenim obsegom zaposlenih ob močno spremenjenih okoliščinah poslovanja.

Konec leta je pozornost medijev in potnikov privabila odločitev posloводства družbe, da testiranje na covid-19 na letališču omogočimo ne samo potnikom, ampak tudi splošni javnosti. Vzpostavitev točke za odvzem brisa na našem letališču je bila komunikacijska priložnost, s katero smo želeli obstoječo negotovost in trend nepripravljenosti na potovanja obrniti v drugo smer, hkrati pa ponovno izpostaviti, da je naše letališče varno za sprejem potnikov.

Leto 2020 nas je postavilo pred največji izziv komunikacijskega posla – kako uspešno upravljati nenadne in nepredvidene situacije. Izzivi, ki smo jim bili priča, so spodbudili našo lastno kreativnost, hkrati pa zasnovali bolj svež



pristop h komuniciranju, ob ohranjanju naših komunikacijskih vrednot. V izjemno intenzivnem in zahtevnem letu, ko smo bili v stalnem medijskem fokusu, smo s proaktivno, pregledno in odprto komunikacijo uspeli narekovati korak, vzdrževati zmerni optimizem in ohraniti nevtralnost poročanja, čeprav bi bile teme komuniciranja same po sebi lahko privzete kot zelo negativne.

Matrika bistvenosti

Strateška usmeritev matične družbe Fraport AG temelji na sistematičnem dialogu z notranjimi in zunanji deležniki. Od leta 2010 Fraport AG oblikuje matriko bistvenosti, s katero prikazuje ključne izzive družbe. V matriki bistvenosti prepozna tista področja, ki imajo velik vpliv na poslovno dejavnost in so za družbo strateškega pomena. Hkrati prepozna in vrednoti dejavnike, ki so pomembni za strateške deležnike. Leta 2018 je z elektronskim anketiranjem izvedel oceno bistvenih tem pri vseh ključnih deležnikih. Bistvene teme zajemajo pet področij: vodenje, ekonomsko učinkovitost, zaposlene, družbene skupnosti in okolje.

Z vidika poslovanja družbe Fraport AG sta zadovoljstvo kupcev in kvaliteta storitev ocenjeni najvišje, kar je zelo pomembno tudi strateškimi deležniki. Tako družbi

kot deležnikom so zelo pomembni vodenje in skladnost poslovanja ter ugled družbe kot zaželenega in odgovornega zaposlovalca. Za Fraport AG je zelo pomembna dobičkonosnost, ki ji strateški deležniki dajejo nekoliko manjši pomen. Družba rast in razvoj v skupini Fraport umešča med visoke prioritete, medtem ko je deležnikom to nekoliko manj pomembno.

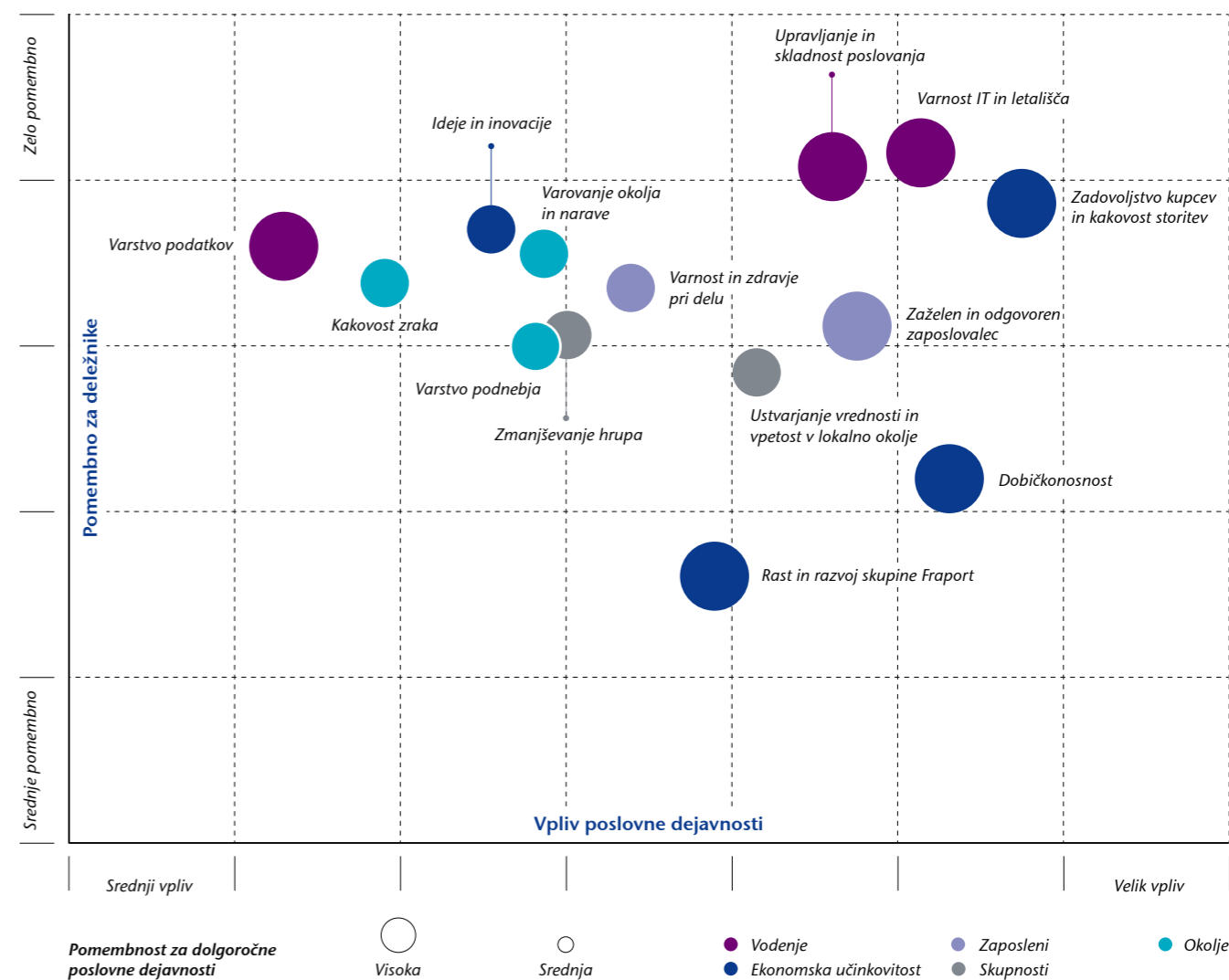
Splošno velja, da so vse kategorije področja vodenja ocenjene kot zelo pomembne, prav tako kategorije področja ekonomske učinkovitosti. Varnost in zdravje pri delu ter ideje in inovacije, ki sodijo pod področje zaposleni, so ocenjene kot srednje pomembne. Ta status imajo vse kategorije področij okolja (varovanje okolja in narave, varstvo podnebja, kakovost zraka) in družbenih skupnosti (ustvarjanje vrednosti in vpetost v lokalno okolje, zmanjševanje hrupa).

Poudariti velja, da so kljub določenim razlikam v pomembnosti za Fraport AG vse kategorije pomembne, saj jih drugače ne bi umestil v matriko bistvenosti. Vse kategorije skrbno upravlja in meri napredek.

Fraport Slovenija prevzema bistvene teme, ki jih je definirala matična družba, in jih smiselno prenaša v svoje okolje.

Za leto 2020 strateški oddelek matične družbe pričakuje, da je vpliv pandemije covid-19 povzročil premike na matriki bistvenosti. Pandemija covid-19 je prizadela os vpliv poslovne dejavnosti in njene kategorije varnost in zdravje pri delu, dobičkonosnost, rast in razvoj skupine Fraport, vpetost v lokalno okolje in okoljske kategorije, kot so varstvo podnebja, varovanje okolja in narave, kakovost zraka in tudi zmanjševanje hrupa. V zvezi z oceno pomembnosti kategorije za dolgoročne poslovne dejavnosti bodo ideje in inovacije, varnost in zdravje pri delu, varstvo podnebja in varovanje okolja in narave v prihodnosti bolj pomembne. Glede osi pomembno za deležnike je pandemija covid-19 privedla do premikov pri kategorijah varnost in zdravje pri delu, dobičkonosnost, rast in razvoj skupine Fraport, ideje in inovacije in zaželen in odgovoren zaposlovalec. Ta predpostavka temelji na notranjih analizah strateškega oddelka. Za potrditev te predpostavke in potrditev sprememb bo izvedena nova raziskava med zainteresiranimi stranmi, takoj ko bodo trenutne razmere to dopuščale.

Slika 4: Matrika bistvenosti



Upravljanje in skladnost

Odgovorno korporativno upravljanje in skladnost z nacionalnimi in mednarodnimi zakoni in predpisi ter notranjimi politikami. Zaveza proti korupciji in podkupovanju.

Varstvo podatkov

Varovanje osebnih podatkov pred nepravilno uporabo in varovanje pravice do zasebnosti posameznikov.

Varnost IT in letališča

Zagotavljanje varnosti informacijskih sistemov (IT), ki so ključni za zaščito družbe in varstvo podatkov. Ohranjanje visokih standardov operativne varnosti na letališču in izpolnjevanje zakonsko določenih varnostnih obveznosti.

Zadovoljstvo kupcev in kakovost storitev

Močna osredotočenost na kupce in storitve. Povečanje konkurenčnosti skupine Fraport.

Gospodarska učinkovitost

Zagotavljanje donosnosti skupine Fraport s profitabilnimi investicijami in učinkovito uporabo obstoječih virov.

Rast in razvoj skupine Fraport

Rast, konsolidacija in širitev portfelja skupine Fraport.

Ideje in inovacije

Razvoj novih produktov in učinkovitejših procesov.

Zaželen in odgovoren delodajalec

Varstvo delovnih mest in zagotavljanje delovnega okolja, ki ga zaznamuje raznolikost, enake možnosti in spoštovanje. Zagotavljanje ravnotežja med delom in zasebnim življenjem ter razvojnih priložnosti za zaposlovanje, usposabljanje in ohranjanje pripadnosti zaposlenih.

Varnost in zdravje pri delu

Ohranjanje in promoviranje fizičnega in mentalnega zdravja zaposlenih.

Ustvarjanje vrednosti in vpetost v lokalno okolje

Positiven prispevek h gospodarskemu razvoju regije, v kateri posluje letališče. Sodelovanje v dobredelnih projektih v sosesčini letališča in dialog z našimi deležniki.

Zmanjševanje hrupa

Izboljševanje razmer na področju hrupa v poseljenih predelih okoli letališča in ohranjanje stopnje hrupa pod zakonsko dovoljeno mejo.

Varstvo podnebja

V skladu s Pariškim sporazumom zmanjševati emisije CO₂ s povečevanjem energetske učinkovitosti, produkcijo in rabo energije iz obnovljivih virov ter uporabo sistemov na alternativne pogone.

Varovanje okolja in narave

Skrbna uporaba naravnih virov in nenehno izboljševanje okoljske učinkovitosti, kot so zmanjševanje porabe pitne vode, preprečevanje nastanka odpadkov in povečevanje njihove predelave, zaščita prsti in vode, ohranjanje in pospeševanje biotske raznovrstnosti.

Kakovost zraka

Evidentiranje emisij onesnaževal zraka zaradi letalskih operacij.

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; redni sestanki in kolegiji; govorilne ure posloводства za zaposlene; 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); tiskovine; elektronske predstavitve in druga predstavljena 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.
Lokalne skupnosti	Vzpostavljane 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).
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.
Mediji	Verodostojno informiranje o dejavnostih družbe Krepitev ugleda družbe in sprotno odpravljanje morebitnih komunikacijskih šumov	Poročila in izjave za medije; poglabljena 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.

Opomba: Shema predstavlja uveljavljena orodja, s pomočjo katerih družba komunicira s svojimi strateškimi deležniki in upravlja komunikacijske cilje. V letu 2020 vseh aktivnosti, predvsem tistih, ki so povezane z druženjem in zbiranjem, zaradi omejitev, ki jih je s seboj prinesla epidemija, izjemoma nismo izvajali. Nekatere med njimi pa smo prenesli na splet.

Družbeno odgovorni projekti

Naša družba je pregovorno prijazen, odprt in zanesljiv partner širšemu družbenemu okolju.

Zaradi epidemije smo ohranili le tiste aktivnosti, ki so bile v teh izrednih razmerah možne.

Veseli smo, da smo z njimi dosegli pozornost in priznanje strokovne javnosti.

Epidemija je znatno zarezala tudi v izvajanje naših družbeno odgovornih projektov. Z družbeno odgovornimi praksami skušamo doprinesti k bolj zdravemu in trajnostno naravnemu gospodarstvu 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. Zaradi tega so bile »zamrznjene« vse sponzorske in donatorske aktivnosti, ki smo jih kontinuirano podpirali vsa leta. Prav tako smo začasno nehali izvajati plačljive programe promocije zdravja. Zaradi prepovedi združevanja nismo omogočili vpogledov v letališki svet za vodene skupine 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 2020 tega nismo izvajali tako zaradi epidemiološkega kot stroškovnega vidika. Ponosni smo, da smo v zahtevnih razmerah ohranili človeški obraz in čut za socialne stiske svojih sodelavcev. S solidarnostno pomočjo smo pomagali kolegom, ki so bili v hudi finančni stiski.

Fraportov med nagrajen

Leta 2019 smo na območju letališča, na travniku za parkirno hišo, postavili čebeljak Fraporta Slovenija z desetimi panji. V barvitom 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 Čebelarstva zveza Gorenjske. Na tretjem slovenskem ocenjevanju medu je naš lipov med med vsemi prijavljenimi medmi prejel srebrno priznanje, gozdni med pa bronasto priznanje.

Naše čebele so bile v letu 2020 zelo pridne. V letu 2019 so pridelale 35 kg medu, kar je bilo za prvo leto dobro, upoštevajoč zelo deževno in muhasto pomladno vreme. Lani so se izkazale bistveno bolj, saj so skupno pridelale 113,67 kg medu, od tega 64,8 kg gozdnega in 48,87 kg lipovega. Medeni pridelek je bil uporabljen za izvirna, trajnostna novoletna darila poslovnim partnerjem.

Naš intranet je spletni prvak

Zaradi prednosti, ki jih prinaša uporabnikom, je bil naš intranet v okviru projekta WEBSI Spletni prvaki 2020 prepoznan kot digitalni presežek. V kategoriji Digitalna orodja smo se razveselili odličnega 2. mesta. Poslanstvo projekta WEBSI Spletni prvaki, ki med slovenskimi komunikatorji velja za enega najprepoznavnejših strokovnih dogodkov leta, je dokumentirati, ovrednotiti in širši javnosti predstaviti projekte in njihove ustvarjalce, ki predstavljajo prerez aktualnega stanja na področju slovenskega digitalnega komuniciranja, ter nagraditi tiste, ki pomembno prispevajo k dvigovanju njegove ravni.

Nagrada za najboljše letno poročilo v trajnostnem razvoju

Časnik Finance je že 21. leto podelil edino in najbolj prestižno strokovno nagrado v poslovnem poročanju, to je najboljše letno poročilo. V kategoriji Najboljše letno poročilo v trajnostnem razvoju je zmagovalka postala družba Fraport Slovenija.

Poleg glavnega priznanja za Najboljše letno poročilo v trajnostnem razvoju se je Fraport Slovenija odlično odrezal še v kategorijah Najboljše letno poročilo med velikimi podjetji (2. mesto), Najboljše računovodsko poročilo (3. mesto) in Najboljše letno poročilo v komuniciranju (3. mesto).



Zaposleni smo v času drastičnih sprememb, negotovih razmer in nejasne prihodnosti pokazali izjemno stopnjo pripadnosti, prilagodljivosti, strokovne iznajdljivosti in timskega duha. Nenehne komunikacije so nujne po vseh poteh, ki so možne in primerne glede na prilagojeno organizacijo dela. E-komuniciranje nas je po svoje še bolj povežalo.

Trajnostni odnosi z zaposlenimi

Zaposleni so v središču razvojne perspektive družbe in letališča, zato z največjim posluhom in odgovornostjo upravljamo medsebojne odnose. Dramatične razmere na trgu so zahtevale korake, ki smo se jim hoteli izogniti. Kljub nujnemu odpuščanju skrbimo za spodbudne delovne razmere, ki odpirajo vrata osebni in strokovni rasti. Družba in letališče ohranjata strokovno ekipo, ki zagotavlja storitve na najvišji ravni.

Ukrepi, povezani z epidemijo covid-19

Na osnovi različnih državnih interventnih zakonov smo uporabljali možnost delnega povračila nadomestila za čakanje na delo (v povprečju za 22,4 % zaposlenih mesečno od marca do decembra, od tega največ v aprilu), subvencioniranja krajšega delovnega časa (v povprečju 0,8 % zaposlenih v zadnjih treh mesecih leta, od tega največ v oktobru) ter za manjše število zaposlenih v drugi polovici leta tudi 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 z novim koronavirusom.

2020 ponovno zaposlili ob prevzemu storitve čiščenja poslovnih prostorov. Ostali nekdanji zaposleni so sami prekinili delovno razmerje, se upokojili pred epidemijo ali pa se jim je iztekla pogodba o zaposlitvi za določen čas. Število zaposlenih tako strateško ohranjamo na ravni, s katero bomo lahko ob ponovnem vzponu prometa strokovno in varno poskrbeli za oskrbo letal, potnikov in tovora.

Z namenom večje multiopravnosti zaposlenih in v skladu z zahtevami letalskih prevoznikov ter združenj smo v jesenskem času reorganizirali nekatere operativne službe in zmanjšali število vodij. S tem je organizacija dela postala še agilnejša, hkrati pa izboljšana tudi neposredna komunikacija v oddelkih.

Program razreševanja presežnih delavcev in reorganizacija

Prilagoditev števila zaposlenih zmanjšanemu obsegu prometa smo izvedli tako s programom presežnih delavcev kot tudi z upokojitvami. Iz poslovnega razloga smo v sklopu omenjenega programa delovno razmerje prekinili 82 sodelavcem, šest sodelavcev (štirje sodelavci do konca leta 2020) pa se je upokojilo po posebnem sporazumu. Ob tem velja omeniti, da smo osem presežnih delavcev oktobra

Fluktuacija in struktura zaposlenih

V družbi je bilo konec leta 2020 zaposlenih 395 sodelavcev, kar je 17,4 % manj zaposlenih kot leto poprej. Manjše število zaposlenih je v večji meri posledica realizacije programa presežnih delavcev in v manjši meri upokojitev. V družbi prevladujejo moški z dobrimi 73 %. V starostnem obdobju do 30 let je zaposlenih 10 %, v obdobju od 31. do 40. leta slabih 27 %, v obdobju od 41. do 50. leta slabih 38 % in v starostnem obdobju med 51 in 60 let slabih 24 %, 2 % zaposlenih pa je starejših od 60 let.

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

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.

Preprečevanje mobinga

Odklanjam 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 pooblaščenici.

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.

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 2020 ni bilo nobene prijave kršitve etičnega kodeksa. Prijave resnih kršitev se lahko posredujejo tudi zunanji varuhinji človekovih pravic Fraport AG, pri čemer je zagotovljena anonimnost prijaviteljev.

Tabela 8: Fluktuacija zaposlenih v letih 2018–2020

Starostni razred	Število prekinitev (po lastni volji)*		
	od 1. 1. 2018 do 31. 12. 2018	od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2019	od 1. 1. 2020 do 31. 12. 2020
Do vključno 30 let	3	3	7
Od 31 do 40 let	7	8	4
Od 41 do 50 let	4	2	2
Od 51 do 60 let	0	0	1
Od 61 let naprej	0	0	0
Skupaj	14	13	14

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

Graf 8: Število zaposlenih po starosti in spolu na dan 31. 12. 2020

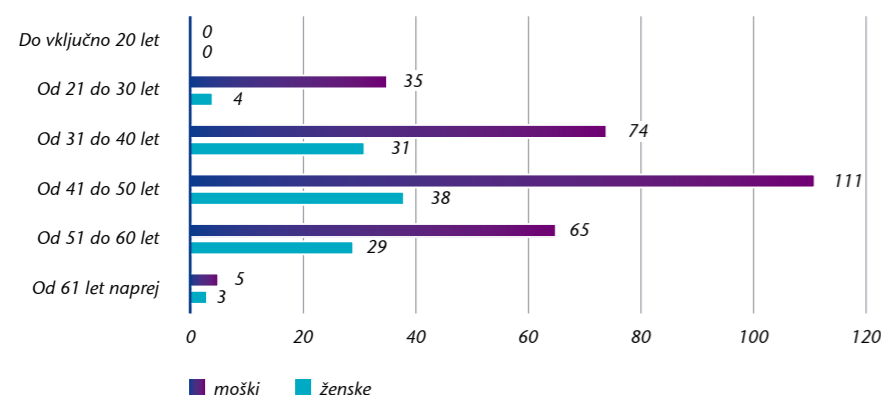


Tabela 9: Število zaposlenih po ravni izobrazbe v letih 2018–2020

Ravni izobrazbe po SOK-u	31. 12. 2018	%	31. 12. 2019	%	31. 12. 2020	%
II. stopnja (zaključena osnovna šola)	45	9,32	43	9,00	37	9,37
III. stopnja (nepopolna srednja šola)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
IV. stopnja (kvalifikacija)	83	17,18	74	15,48	57	14,43
V. stopnja (zaključena srednja šola)	193	39,96	190	39,75	146	36,96
VI. stopnja (zaključena višja šola)	44	9,11	46	9,62	44	11,14
VII. stopnja (zaključena visoka šola)	49	10,14	51	10,67	49	12,41
VIII. stopnja (zaključena fakulteta)	60	12,42	63	13,18	50	12,66
IX. stopnja (zaključen magisterij znanosti)	9	1,86	11	2,30	12	3,04
X. stopnja (doktorat znanosti)	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Skupaj	483	100,00	478	100,00	395	100,00

Fraport Slovenija je za 18 naših malčkov k mozaiku spominov na prvi šolski dan prispeval posebno darilo, ki bo malim nadobudnežem v pomoč pri spoznavanju pestrosti živalskega sveta.

Odbor za skladnost poslovanja

Odbor za skladnost poslovanja sestavljajo trije člani:

- vodja integriranih sistemov upravljanja kot pooblaščen oseba za skladnost poslovanja;
- 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 2020 ni obravnaval nobene kršitve skladnosti poslovanja.

Družini prijazno podjetje

V danih razmerah smo po najboljših močeh nadaljevali implementacijo sprejetih družini prijaznih ukrepov, med katerimi izpostavljamo obdaritev novorojenčkov in prvošolčkov. V letu 2020 smo se razveselili štirinajstih novorojenčkov sodelavcev, sedmih deklic in sedmih fantkov. Ob prihodu novega družinskega člana je vsak sodelavec prejel 150 evrov bruto nagrade. Fraport Slovenija je za 18 naših malčkov k mozaiku spominov na prvi šolski dan prispeval posebno darilo, ki bo malim nadobudnežem v pomoč pri spoznavanju pestrosti živalskega sveta. Korporativne prostovoljne akcije zavoljo epidemije v letu 2020 nismo izpeljali. Ko bodo razmere dovoljevale, bomo takoj zopet združili moči v obliki prostovoljstva. Družini prijazno podjetje pa 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, družina in finančne ugodnosti). Nižanju nenujnih stroškov pri poslovanju družbe smo se v letu 2020 prilagodili tudi z zmanjšanjem ugodnosti za zaposlene.

Slika 5: Drevo zaposlenih



Opomba: organizacijske enote Tehnologija prometa, Koordinacija in nadzor letališča, Kontrola oskrbe in balansiranja letal ter Splošno letalstvo so delovale do 30. 9. 2020. S 1. 10. 2020 je bila ustanovljena nova organizacijska enota Nadzor letališča in tehnologija prometa, medtem ko je bila enota Kontrola oskrbe in balansiranja letal vključena v enoto Oskrba letal, enota Splošno letalstvo pa je bila vključena v enoto Oskrba potnikov.

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 in 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. Za večino teh znanj so potrebne licence, ki jih podeljuje JAČL. Podlaga za pridobitev ali podaljšanje licence so redna usposabljanja. Vsa dokazila v zvezi z usposabljanji in izobraževanji so dostopna v osebni mapi zaposlenega. Vsi postopki specifičnega znanja so dokumentirani in se stalno posodablajo 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. Epidemija novega koronavirusa je vplivala tudi na obseg izobraževanja v naši družbi.

Tabela 10: Interna usposabljanja v letu 2020

Vrsta usposabljanja	Število udeležencev	Število šolskih ur	%
Strokovna usposabljanja na delovnem mestu	492	2.141	29,43
Licenčno usposabljanje	92	1.369	18,82
Ravnanje z nevarnimi snovmi in nevarnim blagom	150	699	9,61
Tečaj tujega jezika	262	524	7,20
Varnost in zdravje pri delu	142	495	6,80
Usposabljanje s področja varovanja	139	413	5,68
Andragoška znanja	39	373	5,13
Usposabljanje za delo z informacijskimi sistemi	88	318	4,37
Letališko vozniško dovoljenje	104	307	4,22
Usposabljanje s področja varnosti	81	215	2,96
Zimska služba	65	135	1,86
Usposabljanje s področja izrednih razmer	51	135	1,86
Ostala interna usposabljanja	38	96	1,32
Varstvo pred požarom	43	49	0,67
Tečaj vožnje z električnim vozilom	5	6	0,08
Skupaj	1.791	7.275	100,00

Zaradi številnih ukrepov smo se morali na hitro prilagoditi novim razmeram ter k izobraževanju pristopiti na nove načine. Pri načrtovanju in izvedbi izobraževanja za naše zaposlene so imela prednost zakonsko zahtevana izobraževanja in strokovna izobraževanja, nujna za opravljanje delovnih nalog zaposlenih.

Interna usposabljanja

V letu 2020 je bilo za redno zaposlene izvedenih 7.275 ur usposabljanj, ki se jih je udeležilo skupno 1.791 udeležencev. V povprečju je vsak zaposleni na letni ravni opravil 16,3 šolske ure, kar je skoraj 12 ur manj kot leto prej, ko je bilo opravljenih 28,1 ure na zaposlenega. Večji del izobraževanj je bil izveden s področja strokovnega usposabljanja na delovnem mestu, licenčnega usposabljanja, ravnanja z nevarnimi snovmi in nevarnim blagom ter učenja tujega jezika.

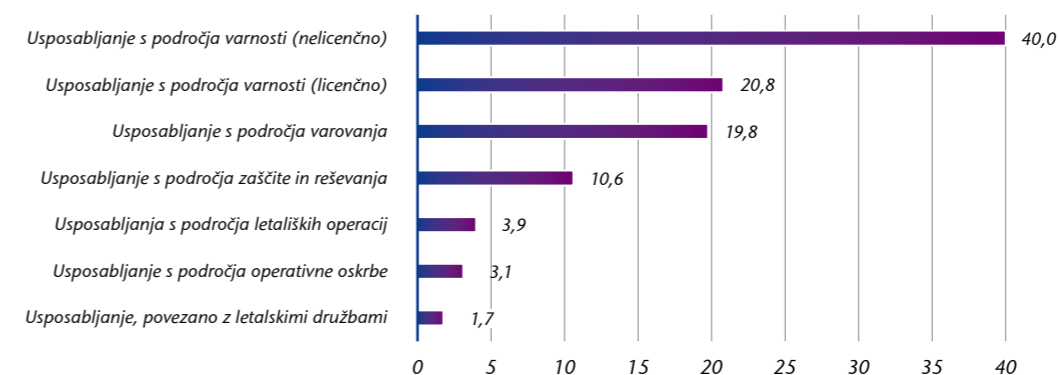
Usposabljanja zunaj družbe

V letu 2020 so se zaposleni udeležili skupno 34 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 83 slušateljev. Skupaj so opravili 1.644 ur. Na posameznega slušatelja je bilo izvedenih 19,8 ure izobraževanj, na zaposlenega v družbi pa povprečno 3,7 ure.

Eksterna usposabljanja

Družba poleg internih usposabljanj izvaja in organizira tudi usposabljanja zunanjih kandidatov, kjer je bilo v letu 2020 vključenih 1.255 udeležencev iz različnih podjetij. Največ je bilo opravljenega usposabljanja v okviru obnavljanja znanja s področja varnosti in varovanja na letališču.

Graf 9: Vrste eksternih usposabljanj v letu 2020 (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. Akademija je k usposabljanjem pristopila celovito. To pomeni, da 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 se bo področje izobraževanja in programov še razširilo.



»Čeprav je naš center za usposabljanje dobro opremljen za usposabljanje s fluorinskimi penili, smo se vseeno odločili za varnejšo alternativo – uporabo penila brez fluora. Tako ohranjamo okolje in zdravje udeležencev usposabljanj in jih pripravljamo na okolju prijaznejšo prihodnost.« **Thomas Uihlein**, direktor letalske akademije

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.



Prihodnost brez fluora

Fraportova letalska akademija je v letu 2020 naznanila novo 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. To še posebej 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 vezovi in fluoropolimeri. 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 pravičen nanos. Nova generacija penil zahteva razvoj novih metod in taktik gašenja ter nanašanja. Samo na ta način lahko povečamo zmoglosti 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 2020

V letu 2020 so bili vsi dogodki organizirani na spletu, odpovedani ali prestavljeni v jesen 2021. Organiziran je bil le sejem za varnost in zaščito Intersec 2020 januarja v Dubaju, ki pa se ga tokrat nismo udeležili, saj smo se odločili za udeležbo na sejmu Interschutz v Hannoveru zaradi prisotnosti večjega števila naših poslovnih partnerjev. A sejem je bil na koncu odpovedan.

Naraščajoča okoljska ozaveščenost in z njo povezane zakonske zahteve predstavljajo poseben izziv za gasilstvo ter hkrati spodbujajo razvoj okolju neškodljivih tehnologij in proizvodov.



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

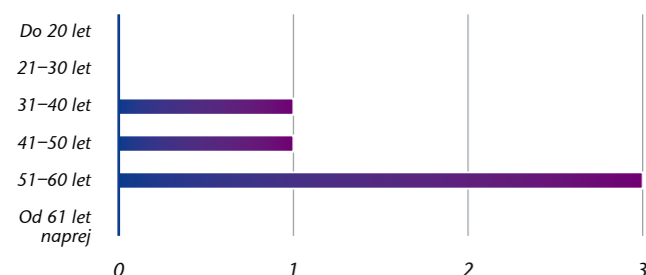
Poškodbe pri delu so stalnica vsakega podjetja, ki so odvisne od različnih dejavnikov. V prvi fazi je to korporativna varnostna kultura, podkrepljena s finančnimi sredstvi, namenjenimi za usposabljanja, zaščitno opremo, delovno opremo in delovno okolje ter promocijo zdravja. Drugi dejavnik je težavnost in tveganost procesa ter ustrezna ocena varnosti. Tretji dejavnik predstavljajo obseg prometa, količina dela in kompleksnost procesov. V epidemičnem letu je padec prometa bistveno pripomogel k izredno nizkemu številu poškodb. V letu 2020 beležimo pet delovnih nesreč zaradi manjših poškodb, kot so poškodbe nog, rok in bolečine v križu. Poklicne bolezni nismo zabeležili. V trenutni fazi izrednih razmer, ko je promet okrnjen, se zaradi optimiziranja števila zaposlenih in procesov vpeljuje

t. i. večopravnost, 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, zbežnosti 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.

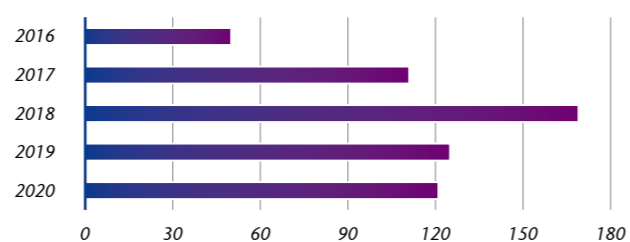


Za še višjo kakovost varnosti in zdravja pri delu delujemo po sistemu varnosti in zdravja pri delu po standardu ISO 45001.

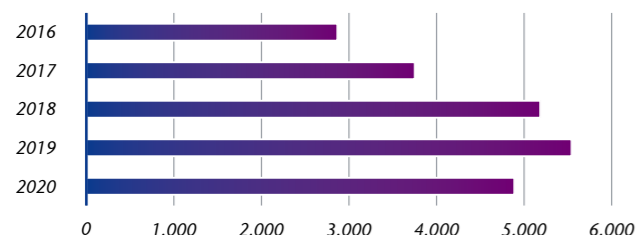
Graf 10: Število poškodb na delu po starostnih skupinah v letu 2020



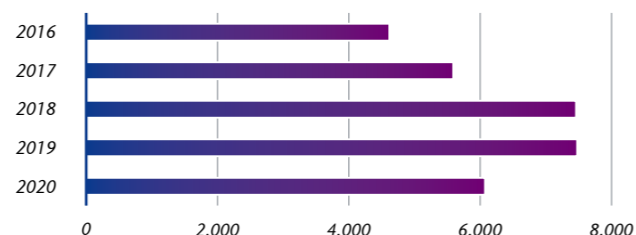
Graf 11: Dnevne odsotnosti zaradi poškodb na delu v letih 2016-2020



Graf 12: Dnevne odsotnosti zaradi boleznin in poškodb na delu in izven dela v letih 2016-2020



Graf 13: Dnevne odsotnosti zaposlenih v letih 2016-2020



Poškodbe izven dela

Odrejeno čakanje na delo večjemu številu zaposlenih zaradi zmanjšane obsega poslovanja je omogočilo več prostega časa, ki so ga zaposleni izkoristili za opravila na domu, športne in druge aktivnosti. Posledično so temu sledile tudi poškodbe izven dela. Število slednjih se je približalo vsakoletnemu povprečju med 25 in 30 poškodb.

Odsotnost z dela

V letu 2020 smo skupaj zabeležili 6.073,75 dni odsotnosti z dela. V primerjavi z letom 2019 pomeni 18,8 % manj odsotnosti, kar je tudi delno v korelaciji z zmanjšanjem števila zaposlenih v lanskem letu (-17,4 %). Najpogostejši razlog za bolniške odsotnosti je bila boleznina (67 %), drugi najpomembnejši razlog pa je bil podobno kot v predhodnem letu materinski oziroma očetovski dopust (skoraj 11 %).

Materinski in očetovski dopust

Na porodniškem dopustu je bilo v letu 2020 pet sodelavk in en sodelavec. Plačani očetovski dopust je koristilo 19 sodelavcev, od tega neposredno ob rojstvu otroka 12 sodelavcev. V letu 2020 se je zaposlenim rodilo 14 otrok.

Tabela 11: Dnevne odsotnosti zaposlenih v letih 2016-2020

Odsotnost v trajanju manj kot 30 dni	2016	2017	2018	2019	2020
Boleznine	2.433,38	2.812,75	3.381,00	3.285,00	2.468,25
Poškodba na delu	36,00	100,25	111,50	125,75	121,00
Odsotnost v trajanju več kot 30 dni					
Boleznine	235,50	659,75	1.214,25	1.789,00	1.606,00
Poškodba na delu	14,00	0,00	57,00	0,00	50,00
Poškodba izven dela	197,50	278,25	589,00	468,00	504,00
Izolacija	-	-	-	-	284,00
20. člen ZZZOOP (3 dnevna bolniška)	-	-	-	-	5,00
Nega, spremstvo, usposabljanje za rehabilitacijo otroka	345,13	323,63	357,13	299,63	228,00
Materinski in očetovski dopust	1.129,00	1.205,00	1.517,00	1.256,00	648,00
Invalidnine	130,50	130,00	140,50	130,50	78,50
Krvodajalstvo	82,00	79,00	86,00	89,00	61,00
Ostalo	13,25	0,00	5,50	48,25	20,00
Skupaj	4.616,26	5.588,63	7.458,88	7.476,13	6.073,75





Promocija zdravja

V skladu z izrednimi razmerami, ki so veljale v državi, in posledično padcem prometa smo v letu 2020 prilagajali in tudi opuščali posamezne aktivnosti, vezane na promocijo zdravja. V prvih treh mesecih preteklega leta smo imeli dvakrat tedensko organizirano jutranjo vadbo za zaposlene, enkrat tedensko sadje, pričeli smo s prijavi na tekaške dogodke, ki naj bi se odvijali zgodaj pomladi. Z razglasitvijo epidemije smo omenjene aktivnosti opustili oziroma odpovedali. Plan promocije zdravja za leto 2020, ki je bil prvotno bogato zapolnjen s športom, druženjem, delavnicami, promocijami, cepljenji in organiziranjem sadnih dni, je bil močno okrnjen in tako smo iz naslova promocije izvedli le cepljenje proti klopm in sezonski gripi.

Zaposleni so imeli stalen dostop do informacij, vezanih na epidemijo, in hkrati možnost nujenja 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 udeležanje visoke ravni varnosti in zdravja pri delu, so bila organizirana na prilagojen način, pri čemer so bila upoštevana priporočila NIJZ.

Epidemija covid-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 izvajanje 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 nepotrebni 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 usmerjalni 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. V primeru zahtev prevoznikov po merjenju temperature potnikom se je to organiziralo in izvajalo na vhodu v terminal. Merjenje temperature se je zelo hitro izkazalo kot nesmiseln in neučinkovit ukrep, zato so prevozniki to zahtevo opustili. Zaradi potrebe čistoče in varnosti pred okužbami v objektih se je izvajalo intenzivnejše čiščenje in razkuževanje prostorov. Za ta namen je bil s pogodbenim čistilnim servisom sklenjen dogovor za razkuževanje prostorov. Povečan obseg čiščenja in razkuževanja se je izvajal tudi v prostorih družbe, kjer čiščenje izvajajo zaposleni sami. V procesih oskrbe potnikov, letal in tovora je treba uporabljati delovno opremo, kot so potniške stopnice, avtobusi in druga sredstva. Zaradi varnosti pred okužbo smo pristopili k rednemu razkuževanju takšne 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. Za potrebe tovornega in potniškega letalskega prometa so se pri prevoznikih pojavile potrebe po razkuževanju letal – potniških in tovornih prostorov ter pilotskih kabin. V ta namen je družba sklenila dogovor z dvema zunanjima izvajalcema z ustreznimi dovoljenji za izvajanje razkuževanja in ju povezala z naročniki. Dodatni ukrepi so se sprejemali in izvajali v prvem spomladanskem valu epidemije za primere organiziranih letov za potrebe vračanja slovenskih državljanov v domovino (t. i. repatriacijski leti), kjer je obstajal sum okužbe na najvišji stopnji. Za vsak prihod letala se je organiziral sprejem in popis potnikov ter informiranje s strani NIJZ, izdajanje odločb in v začetni fazi tudi organizacija prevozov v karanteno na domu.

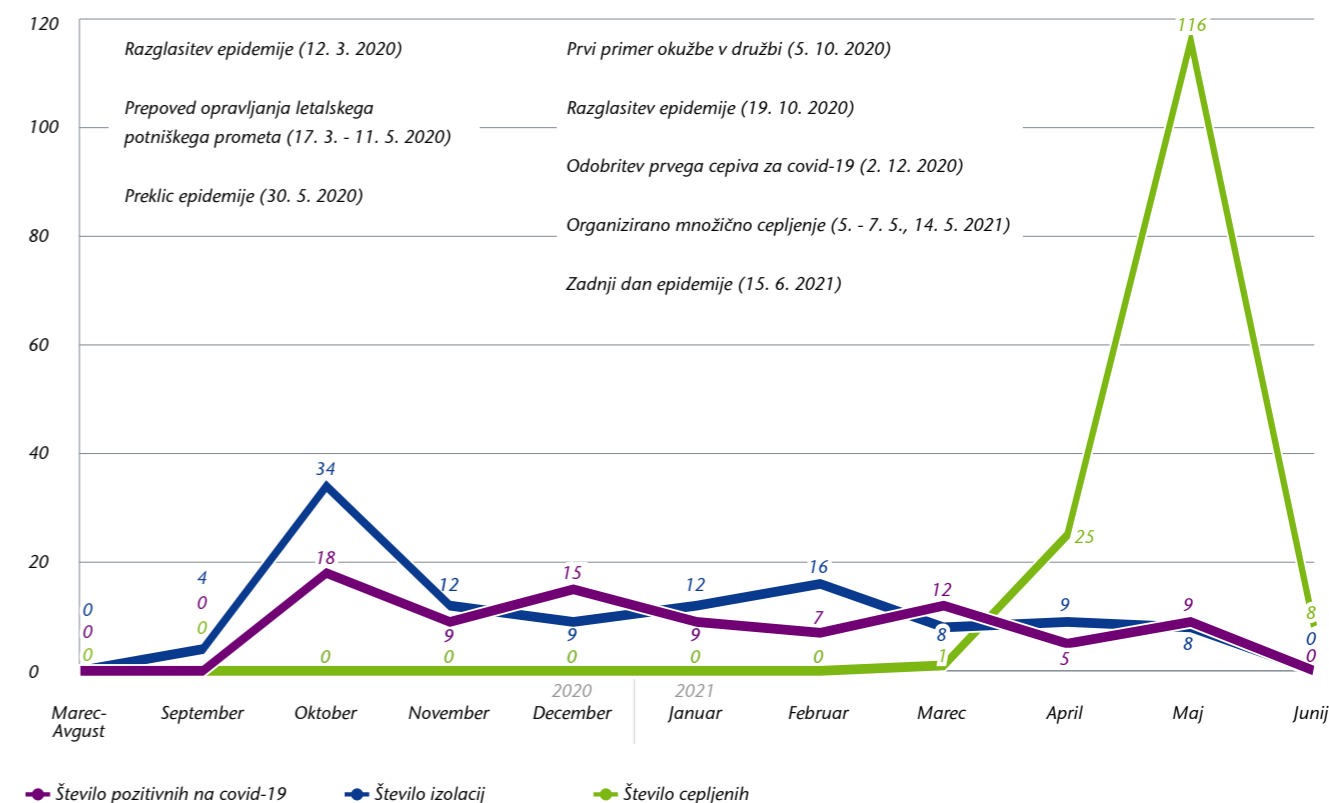
Ukrepi družbe so sledili sorazmerno s tveganji, kar pomeni, da so se zaostrovali oziroma omilili glede na tveganja oziroma stopnjevanje števila okužb. Zaostrovanje z ukrepi je sledilo v septembru, ko je na ravni države začelo naraščati število okuženih. V avgustu in septembru so

se zaposleni družbe intenzivno vračali iz tujine, kar je predstavljalo dodatno tveganje. Prve okužbe in hkrati največ okužb v delovni sredini so se pojavile v mesecu oktobru, nato so v mesecu novembru nekoliko upadle, v mesecu decembru so bili le osamljeni primeri. Po božično-novoletnih praznikih je število okuženih zopet poskočilo, prav tako število odrejenih izolacij z delovnega mesta in iz delovnih sredin zaradi stikov z osebami, pozitivnimi na covid-19, saj smo le na tak način lahko preprečili širjenje okužb na delovnih mestih. Ukrep samoizolacije, če ni bila odredena karantena na domu, smo izvajali v obliki čakanja na delo, dela na domu ali koriščenja dopusta. 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.

Eden od zadnjih ukrepov v letu 2020, s čimer smo dopolnili nabor do tedaj izvedenih ukrepov in aktivnosti na področju obvladovanja širjenja virusa SARS CoV-2, je bilo odprtje točke za odvzem brisa na covid-19. S tem smo uvedli dodatno storitev za letalske potnike in aktivno pristopili k reševanju aktualne problematike bistveno zmanjšane letalskega prometa v svetu. Globalna letalska stroka si namreč prizadeva vzpostaviti svobodnejše gibanje, pri čemer pa osredotočenost ostaja na zagotavljanju zdravja potnikov in zaposlenih ter enotnih zdravstvenih standardih in protokolih. Po vzoru nekaterih letališč po svetu se je z vzpostavitev točke za odvzem brisa tudi naše letališče pridružilo tovrstnim prizadevanjem. V nadaljevanju se je točka izkazala kot nujno potrebna, da smo delovali skladno z zakonodajo, ki ureja prehajanje meje.

Družba Fraport Slovenija je bila v sektorju letalskega prometa s strani države prepoznana kot del kritične infrastrukture v državi, zato smo dobili možnost, da se zaposleni uvrstimo na prednostni seznam za cepljenje proti covid-19. Do junija 2021 se je v družbi cepilo okoli 40 % zaposlenih.

Graf 14: Sledilnik covid-19 za obdobje marec 2020 – junij 2021 (zaposleni)





Letališče Ljubljana je z odprtjem točke za odvzem brisa na covid-19 uvedlo dodatno storitev za letalske potnike. Skupaj z globalno letalsko stroko si prizadevamo vzpostaviti svobodnejše gibanje, pri čemer se osredotočamo na zagotavljanje zdravja potnikov in zaposlenih ter enotnih zdravstvenih standardov in protokolov.

Trajnostni odnosi s potniki, obiskovalci in poslovnimi partnerji

Na praktično popolno ustavitev potniškega prometa smo se odzvali odgovorno z dogovori z vsemi partnerji. Zavedamo se, da je luč na koncu tunela, čeprav konca epidemije nihče ne zna napovedati. Z investicijami v letališko infrastrukturo in kakovostjo naših storitev ohranjamo najvišjo raven upravljavca letališča.

Politika in strategija odnosov s poslovnimi partnerji

S krizo, ki jo je povzročila pandemija covid-19, in izrazitim poslabšanjem ekonomskega položaja podjetij, ki so pretežno ali v veliki meri odvisna od potniškega letalskega prometa, je družba Fraport Slovenija z željo po ohranitvi dolgoročnega sodelovanja s poslovnimi partnerji uskladila začasne ukrepe, ki so ublažili njihov slabši ekonomski položaj. Za posamezne segmente smo pripravili različne ukrepe, ki so se dogovarjali kvartalno in se prilagajali tako potniškemu prometu kot ostalim spremenjenim okoliščinam. Najpogosteje izbrani ukrep je bil podaljšanje plačilnih rokov za premostitev likvidnostnih težav, v posameznih primerih je bilo dogovorjeno zmanjšanje fiksne najemnine, oprostitev obvezne minimalne najemnine, znižanje obratovalnih stroškov ali možnost odpovedi najetih parkirnih mest za segment prevozov. Na področju gostinske in trgovske ponudbe pričakuje družba svež veter s poslovnimi partnerji, ki prevzemajo v obratovanje nove gostinske in trgovske obrate znotraj novega potniškega terminala. Skupaj 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, in s kotički bookcrossing, kjer si lahko postrežejo s knjigo, jo preberejo in ponesejo v širni svet.

Od dobaviteljev in izvajalcev storitev, ki sodelujejo z nami, 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, mednarodna protimonopolna zakonodaja in predpisi ter konkurenčno pravo. Delovno okolje naših poslovnih partnerjev mora biti varno, zaščiteno in higiensko neoporečno, imeti morajo vzpostavljen sistem in izvajati ukrepe

za preprečevanje nesreč in zdravju škodljivih vplivov. V času epidemije so se ohranila osnovna načela pri poslovanju z dobavitelji. Zaznavamo pa, da se je sodelovanje z določenimi dobavitelji zmanjšalo. Soočamo se okrnjenimi nabavami in stremimo k nabavi le najnujnejših stvari. Na drugi strani se zaradi zagotavljanja popolnoma novih potreb, povezanih z epidemijo, srečujemo z novimi dobavitelji in novimi oblikami sodelovanja. Tu gre predvsem za dobavo blaga in storitev, s katerimi izvajamo potrebne epidemiološke ukrepe in sledimo zahtevanim trendom.

Od naših poslovnih partnerjev pričakujemo spoštovanje mednarodnih okoljevarstvenih standardov in zakonskih določb. Vsi naši novi najemniki in izvajalci 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.

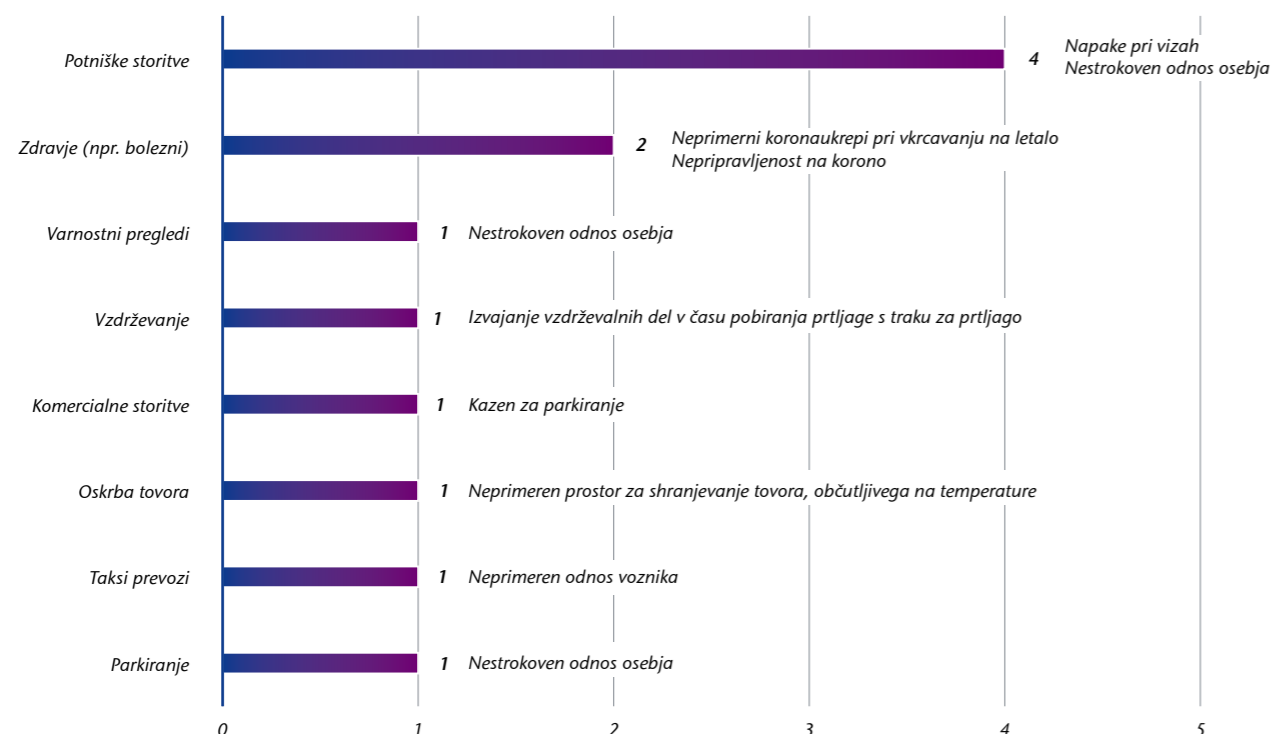
Analiza pritožb in pohval

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 2020 smo obravnavali 12 pritožb in 5 pohval potnikov, obiskovalcev letališča, letalskih prevoznikov in drugih partnerjev.

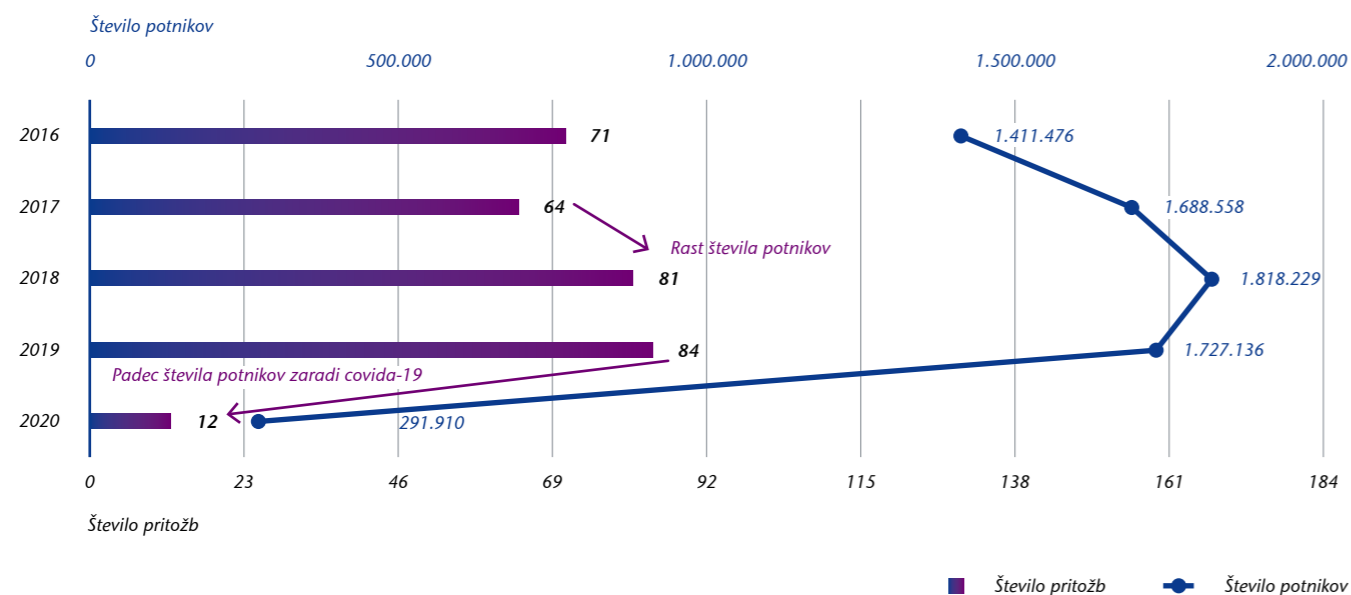
Vse prejete pritožbe in pohvale natančno analiziramo in pripravimo ustrezne ukrepe, kjer je potrebno oziroma možno. Vse dobljene pohvale se nanašajo na izjemno prijazno in učinkovito osebje pri prijavi na let in potniških storitvah prevoznikov.

12 pritožb
5 pohval

Graf 15: Pritožbe v letu 2020



Graf 16: Pritožbe potnikov v letih 2016–2020



Skriti nakup

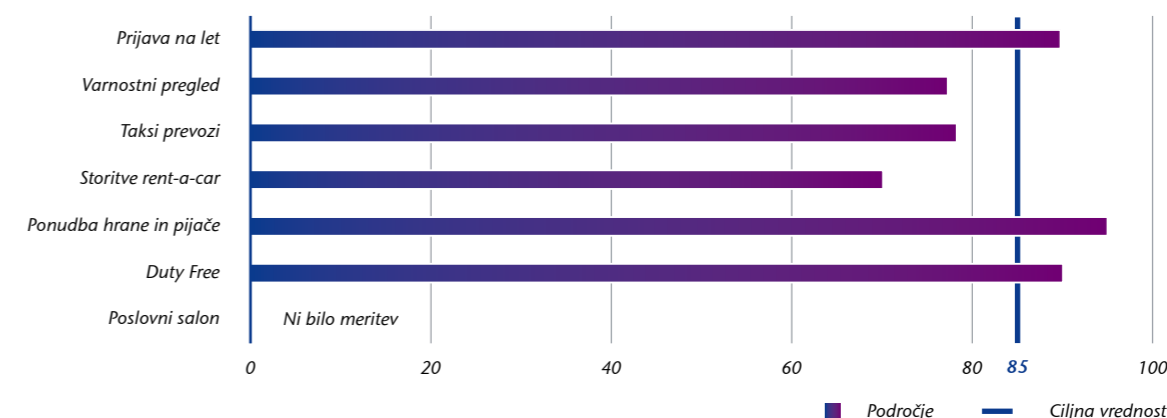


Skriti nakup omogoča anonimno raziskavo odnosov s kupci. Z njim preverjamo, kako se osebje obnaša do kupcev, pri čemer podatkov ne pridobivamo od resničnih strank, ampak od navideznih potrošnikov – skritih kupcev. V letu 2019 smo pripravili strateški program raziskovanja kakovosti ponudbe in storitev za obdobje 2019–2023, ki je namenjen rednemu spremljanju potreb in želja uporabnikov letališča. Že leta izvajamo skriti nakup za področje gostinstva, varnostnega

pregleda, duty freeja in prijave na let. V letu 2019 smo dodali še izvajanje skritih nakupov za taksi prevoze, storitve službe rent-a-car in poslovnega salona. Izvedba raziskave je bila narejena z namenom preverjanja kakovosti delovanja naših izvajalcev, ki opravljajo gostinsko dejavnost, varnostni pregled in komercialne storitve, ter našega osebja za prijavo na let. Izvedba raziskave skritega nakupa se je v letu 2020 izvajala samo v prvem tromesečju, torej pred začetkom koronakrize.

Preverjamo kakovost delovanja naših izvajalcev, ki opravljajo gostinsko dejavnost, varnostni pregled in komercialne storitve, ter našega osebja za prijavo na let.

Graf 17: Rezultati skritega nakupa po področjih v letu 2020



Rezultati skritega nakupa v letu 2020

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 2020 je bila hrana in pijače na voljo na različnih lokacijah, na katerih sta delovala dva ponudnika gostinskih dejavnosti. Pri enem ponudniku je bila dosežena povprečna ocena 92 %, pri drugem ponudniku pa 98 %. Oba ponudnika, ki opravljata gostinsko dejavnost, sta tako dosegla povprečno oceno 95 %.

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 77 %.

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 90 %.

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 90 %.

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, izstavitve računa, znanje angleškega jezika in način komunikacije. Povprečna ocena je bila 78 %.

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. V letu 2020 ni bilo meritev.

Povprečni rezultat ne predstavlja reprezentativnega vzorca za celo leto in števila načrtovanih izvedb skritega nakupa, zaradi česar sklepamo, da leto 2020 ne more biti primerljivo s prejšnjimi leti, saj smo skriti nakup izvajali le v prvem tromesečju, pred koronakrizo. Glede na rezultate tromesečja lahko ugotovimo, da vsem našim strankam zagotavljamo kakovostne storitve. Rezultati za vsa področja so zelo dobri, razen za tri: varnostni pregled, taksi prevoze in storitve rent-a-car, česar pa zaradi ustavitve izvajanja merjenja v sredini marca 2020 nismo uspeli izboljšati.

Vsem našim strankam zagotavljamo kakovostne storitve.



Anketiranje potnikov

Načrtovano je bilo celoletno anketiranje potnikov, vendar je bila izvedba prekinjena sredi marca 2020 zaradi pojave epidemije. Rezultati, ki so prikazani v nadaljevanju, so zato na voljo le za prvo tromesečje. Po razglasitvi epidemije v Sloveniji je bilo naše letališče dobra dva meseca zaprto za potniški promet. Po preklicu epidemije konec maja so se potniki na naše letališče vračali, vendar v krepko zmanjšanem številu v primerjavi z letom 2019. Zaradi tega je bila sprejeta odločitev, da se anketiranje začasno ustavi do zadostnega števila potnikov in s tem ustvarjenim ustreznim reprezentativnim vzorcem.

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 strukturi potnikov.

Skupna ocena zadovoljstva je bila 4,9 od 6 (79 %). Povprečna ocena zadovoljstva je bila najvišja (5,4) v treh kategorijah: prijava na let, varnost in kontrola potnih listov, najnižja pa za ponudbo v barih in restavracijah (4,6) ter trgovinah (4,7).

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 našem letališču bi se morale osredotočiti na ponudbo – raznolikost trgovin, barov in restavracij ter vse vidike znotraj, od raznolike ponudbe (različne vrste, lokalni pridihi 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. Večina predlaganih izboljšav, ki so bile izpostavljene pri anketiranju, bo izvedenih in upoštevanih z zaključkom projekta novega potniškega terminala.

Splošni podatki o anketiranju

Kvota	Število	Trajanje	Jezik	Metoda anketiranja
Mesečna kvota izvedb anket se je določala prek statističnih podatkov, tipa leta in časovnega razporeda odhodnega leta.	N = 772	od 14. 1. do 15. 3. 2020	slovensščina, angleščina, nemščina, ruščina	Osebno anketiranje s pomočjo računalnika

Rezultati anketiranja



Izpostavljena močna področja in prednosti ter predlagane izboljšave za šibka področja

Zadovoljstvo potnikov	Priložnosti za izboljšavo	Konkurenčna prednost
Občutek varnosti	Izkušnja, da bi prijava potekala bolj tekoče, manj čakalnih vrst	Prijazno in ustrezljivo osebje
Čistoča in udobje	Čistejši toaletni prostori	
Parkirišča (varno in varovano, bližina terminala)	Vrednost cene parkirišč	



Izpusti toplogrednih plinov so se leta 2020 v Evropi zmanjšali za 11 odstotkov, kar 40 odstotkov je k temu prispevala dramatična ustavitev letalske industrije. Če bi želeli doseči Pariško zavezo, bi morali emisije v naslednjih desetletjih zmanjšati za prav toliko, kot smo jih v koronskem letu 2020. V družbi Fraport Slovenija ostajamo zavezani učinkovitem odzivom na podnebne spremembe.

Trajnostni odnos do okolja

Ustavitev letalskega prometa je pomenila bistveno znižanje okoljskega odtisa letališča. Zavedamo se, da je takšen rez lahko tudi priložnost za nadaljnje korake razogljičenja celotnega letalstva. V družbi se zavedamo svojih vplivov na naravno okolje in zanje sprejemamo polno odgovornost. Skrbno upravljamo z vsemi dejavniki tveganja, povezanimi z okoljem, v osredju pa je razogljičenje. Krovni dokument varstva okolja je Poslovnik sistemov upravljanja, ki vključuje sistem ravnanja z okoljem (ISO 14001), našo okoljsko politiko in glavne okoljske vidike in njihov vpliv ter okoljske cilje z ukrepi.

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 do konca leta 2025 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: ogljična nevtralnost (programska shema ACA);

- ravnanje z odpadki: zmanjšanje deleža mešanih komunalnih odpadkov na 25 odstotkov v skupni količini odpadkov;
- energetska učinkovitost: zmanjšanje in zamenjava okolju škodljivih energentov (kurilno olje, bencinsko in dizelsko gorivo, električna energija iz termoelektarn) z ekološko sprejemljivejšimi (zemeljski plin, obnovljivi viri energije);
- obnovljivi viri energije: povečanje deleža obnovljivih virov energije (hidroenergija, geotermalna, sončna in vetrna energija, biomasa, bioplin).

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

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

Obveznosti glede skladnosti

Za dejavnosti, ki jih opravljamo v družbi, obstajajo obvezujoče 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).

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.

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 specifikko 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.

Redno preverjamo potrebe in pričakovanja naših deležnikov.

Neposredni in kumulativni okoljski vidiki

Hrup
Povzročanje hrupa iz letalskega prometa



Nevarne snovi
Skladiščenje in ravnanje z nevarnimi snovmi
Pretakanje nevarnih tekočin

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



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

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



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

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



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 pooblašene institucije, vsi okoljski vidiki, ki so zakonsko določeni (monitoring emisij hrupa v okolje, redne meritve dimnih plinov iz kotlovnice in drugih naprav ter redne meritve kakovosti pitne vode, poročila o ravnanju z odpadki in ozonu s škodljivimi snovmi);
- stalno ocenjevanje pomembnih okoljskih vidikov in z njimi povezanih okoljskih izvedbenih 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 pri vodstvenih pregledih;
- odkrito, transparentno in pošteno poročanje o trajnostnem delovanju družbe:
 - trajnostno poročilo;
 - sporočila in izjave za medije, in sicer na spletni strani in družbenih omrežjih družbe;
 - obveščanje in ozaveščanje zaposlenih na intranetu.

Tabela 12: Operativni cilji z ukrepi za obdobje 2020–2025

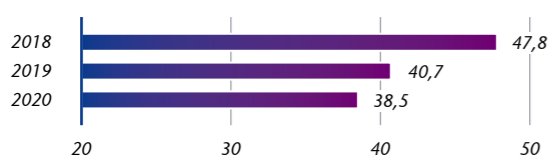
Št.	Operativni cilj	Opis ukrepov	
1.	Formalizacija in izboljšanje odnosov z deležniki glede emisij hrupa letalskega prometa	Sestajanje letališke partnerske skupine za okolje (KZPS, JACL, pristojno ministrstvo) Obravnavanje pritožb	
2.	Zmanjšanje relativnega ogljičnega odtisa v letu 2020 za najmanj 10 odstotkov glede na triletno povprečje 2016–2018*	Aktivnosti za zmanjševanje porabe goriva in energentov Vzpostavitev in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	
3.	Zmanjšanje deleža mešanih komunalnih odpadkov na 25 odstotkov v skupni količini odpadkov do konca leta 2025	Vpeljava aktivnosti za doslednejše ločevanje odpadkov na prevzemnih mestih (zlasti v potniškem terminalu in najemniških prostorih)	
4.	Celovita prenova oskrbe s toplotno energijo (fazno)	Vgradnja kogeneracije z zemeljskim plinom + SPTE	
5.	Energetska prenova starih objektov (fazno)	Izvedba prenove / dodatna izolacija na fasadi in zamenjava oken	
6.	Izdelava Energetske strategije	Priprava akcijskega načrta za dolgoročno energetske strategije	
7.	Postopna vzpostavitev ciljnega spremljanja porabe energije	Nabava programske opreme ciljnega spremljanja energije	
8.	Izvajanje ukrepov iz akcijskega načrta upravljanja prostoživečih živalskih vrst	Upravljanje živalskih habitatov (zlasti ptic) v okolici letališča	

* Cilj je ostal isti tudi za leto 2020 (vpliv koronakrize na letalske emisije).

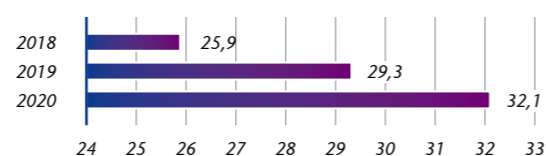
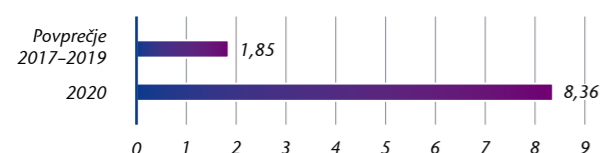
v teku zaključeno

Gibanje ključnih kazalnikov učinkovitosti na okoljskem področju

Graf 18: Delež mešanih komunalnih odpadkov (v %)



Graf 19: Delež električnih vozil (v %)

Graf 20: Relativni ogljični odtis (kg CO₂ / 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. Kot ostale vire hrupa na letališču obravnavamo potniški in tovorni letalski promet ter hrup manjših šolskih in športnih letal in helikopterjev. 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 letališkimi informacijskim sistemom in merilnim

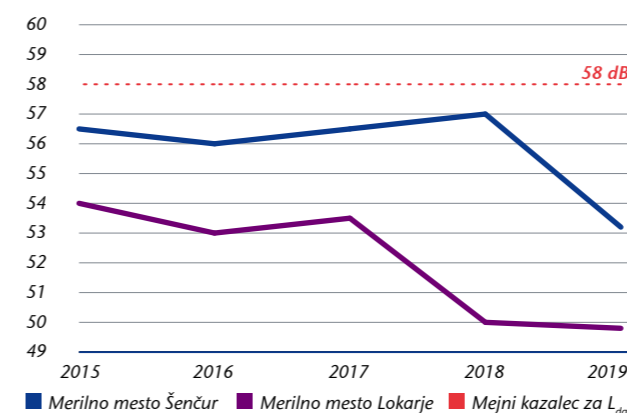
sistemom. Čas trajanja posamezne obremenitve dobimo s sistemom merjenja hrupnih dogodkov. Pri vsakem preletu letala se zabeleži čas trajanja tega dogodka in se pozneje upošteva pri preračunavanju hrupnih obremenitev.

Zadnje meritve hrupa so bile opravljene v letu 2019, in sicer na dveh merilnih mestih: Šenčur (lokacija 1) in Vodice – Lokarje (lokacija 2). Meritve so bile opravljene med 1. 1. in 31. 3. ter med 15. 7. in 15. 8. 2019, 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

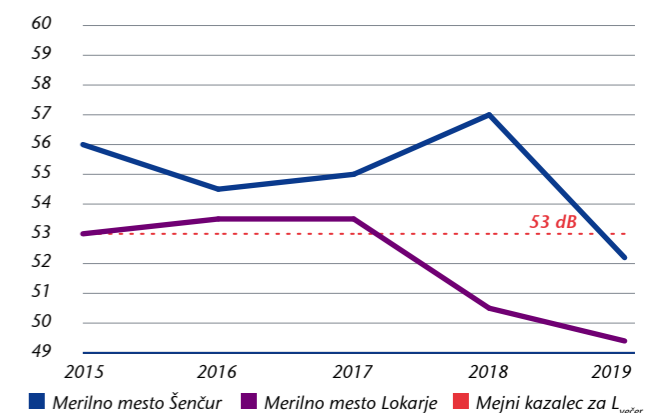
poleg števila letalskih operacij pomembna tudi razporeditev letov v posameznih obdobjih dneva. Na osnovi meritev in izračuna hrupa v okolju za leto 2019 je bilo ugotovljeno, da so dnevne, večerne, nočne, celodnevne in konične ravni hrupa, kot posledica letalskih operacij, na vseh merilnih mestih v dovoljenih mejah. V 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. Iz istega razloga niso bile izdelane tudi karte hrupa. Naslednje meritve so načrtovane za poletje 2021, ko se pričakuje nekoliko večja gostota prometa, a še zmeraj je pričakovano več kot dvotretjinski upad prometa v primerjavi z letom 2019. Po oceni letalskih analitikov bo šele leto 2025 primerljivo z obdobjem pred izbruhom pandemije. V nadaljevanju so analizirani rezultati meritev za obdobje 2015–2019.

Analiza kazalcev hrupa za obdobje z največjo gostoto letalskega prometa v letih 2015–2019

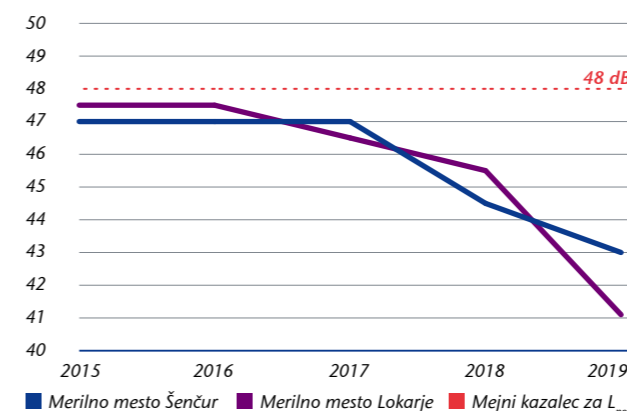
Graf 21: Gibanje povprečnih vrednosti dnevnih kazalcev hrupa v obdobju z največjo gostoto prometa*



Graf 22: Gibanje povprečnih vrednosti večernih kazalcev hrupa v obdobju z največjo gostoto prometa*



Graf 23: Gibanje povprečnih vrednosti nočnih kazalcev hrupa v obdobju z največjo gostoto prometa*



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.

* Za obdobje 2015–2018 je to julij in avgust, za leto 2019 pa obdobje od 15. 7. do 15. 8.

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 2020 smo porabili 5.449.802 kWh električne energije (78,7-odstotno proizvedena iz obnovljivih virov energije, tj. energije iz hidroelektrarn, in 21,3-odstotno proizvedena v termoelektrarnah), 345.603 kubičnih metrov zemeljskega plina (ZP), 31.493 litrov utekočinjenega naftnega plina in propana (UNP), 89.077 litrov dizla in plinskega olja, 7.723 litrov bencina in 492 litrov kerozina.

Zagon novega energetskega objekta

Skladno z energetske strategije družbe in zavezo za ohranjanje okolja smo konec leta 2019 zaključili z izgradnjo centralnega energetskega objekta, ki omogoča učinkovito oskrbo s toplotno in hladilno energijo za področje celotnega letališča na enem mestu. Po obdobju testiranja je v začetku leta 2020 začel obratovati v polnem obsegu. V svoji zasnovi združuje napredne tehnološke in okoljsko učinkovite sisteme ogrevalnih elementov. Kot glavno gorivo za ogrevalne kotle se uporablja zemeljski plin. Zasnovan je modularno in omogoča širitve energetskega postrojenja za nadaljnjih deset let. Nanj bo priključen tudi nov potniški terminal. V prihodnje se bomo na področju energetike osredotočili na vlaganja v obnovljive vire energije in tako še dodatno pripomogli k zniževanju ogljičnega odtisa družbe. V prihodnjih letih je načrtovana vgradnja toplotne črpalke voda-voda in pripadajočih



vrtin ter vgradnja kogeneracije za sproizvodnjo toplotne in električne energije, že v letu 2021 pa postavitev sončne elektrarne na strehi upravne stavbe.

Ogljični odtis

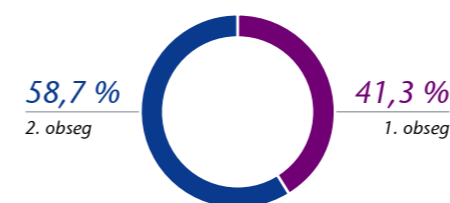
Razglašena pandemija, ki je povzročila nepredstavljivo prekinitev letalskega prometa, je neposredno vplivala na pravila programske sheme certificiranja za zmanjševanje toplogrednih vplivov (Airport Carbon Accreditation – ACA), ki poteka pod okriljem združenja evropskih letališč (ACI Europe). Zaradi skoraj popolne prekinitve odvijanja letalskega prometa je prišlo do občutnih in nenormalnih znižanj v emisijah toplogrednih plinov v letu 2020. Združenje ACI Europe je zato sklenilo podaljšati veljavnost obstoječih certifikatov za eno leto, pri čemer se podatki o izračunu ogljičnega odtisa za leto 2020 ne upoštevajo v prihodnjih vlogah za obnovitev oziroma podaljšanje akreditacije. Namreč, če bi leto 2020 postalo merodajno, bi lahko prišlo do situacije, ko bi letališče neupravičeno izkazovalo občutno znižanje absolutnega ogljičnega odtisa s preteklim triletnim obdobjem, kar bi v prihodnjih letih hkrati pomenilo velik izziv, ko bi letališče moralo dokazati znižanje odtisa s preteklim triletnim, nenavadno nizkim povprečjem. Po drugi strani letališče ne bi moglo izkazati znižanja relativnega ogljičnega

odtisa (emisije CO₂ na potnika) v primerjavi s triletnim povprečjem. 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 nadaljevanju so predstavljeni rezultati izračuna ogljičnega odtisa za leto 2020, čeprav niso relevantni za programsko shemo ACA.

V primerjavi s povprečjem preteklih treh let (2017–2019) smo absolutno količino izpustov CO₂ zmanjšali za skoraj 26 odstotkov. Na podlagi podatkov o številu potnikov in teži tovora za leto 2020 so se izpusti v primerjavi z obdobjem 2017–2019 povečali za skoraj 343 odstotkov na posameznega potnika oziroma zmanjšali za skoraj 20 odstotkov na 100 kg tovora (pandemija na globalni ravni ni imela pomembnega vpliva na odvijanje tovornega prometa preko letališč, tako smo na našem letališču v letu 2020 zabeležili nekaj manj kot 8-odstotni padec tovornega prometa). Na skoraj vseh segmentih je v letu 2020 zabeleženo znižanje ogljičnega odtisa, razen pri ogrevanju in generatorjih. Pri slednjem je povečanje emisij posledica dobave večje količine dizla za delovanje generatorjev, pri ogrevanju pa je razlog za povečanje v večji porabi ZP v fazi testiranja in rednega zagona novega energetskega objekta.

V primerjavi s povprečjem preteklih treh let (2017–2019) smo absolutno količino izpustov CO₂ zmanjšali za skoraj 26 odstotkov.

Graf 24: Delež 1. in 2. obsega emisij v izračunu ogljičnega odtisa za leto 2020

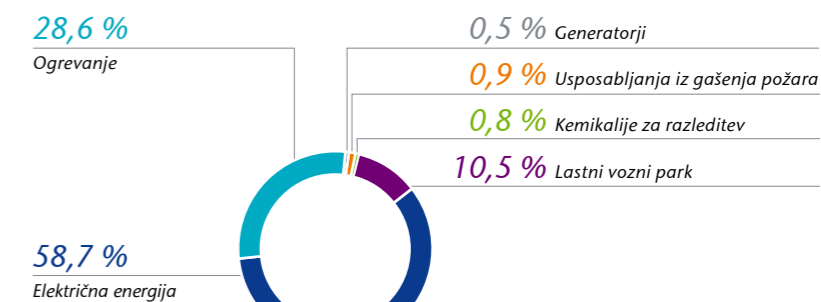


Na skoraj vseh segmentih je v letu 2020 zabeleženo znižanje ogljičnega odtisa, razen pri ogrevanju in generatorjih.

Tabela 13: Izračun ogljičnega odtisa 1. in 2. obsega za leto 2020

Obseg / Vir emisije	t CO ₂ e	%
1. OBSEG	985,700	41,4
Ogrevanje	682,500	28,6
UNP	29,500	1,2
ZP	653,000	27,4
Generatorji (PO)	12,300	0,5
Usposabljanja za gašenje požara	22,200	0,9
UNP	22,170	
Neposredne emisije CO ₂ (gasilni aparati)	0,030	
Kemikalije za razledenitev (glikol)	19,800	0,8
Lastni vozni park (vključene tudi službene poti)	248,900	10,5
Dizel	229,500	9,6
Bencin	18,200	0,8
Kerozin	1,200	0,1
2. OBSEG	1.401,100	58,7
Električna energija	1.401,100	58,7
1. IN 2. OBSEG	2.386,800	100,0

Graf 25: Ogljični odtis posameznih virov emisij (1. in 2. obseg) za leto 2020



Graf 26: Ogljični odtis porabe energentov, goriv in kemikalij za leto 2020

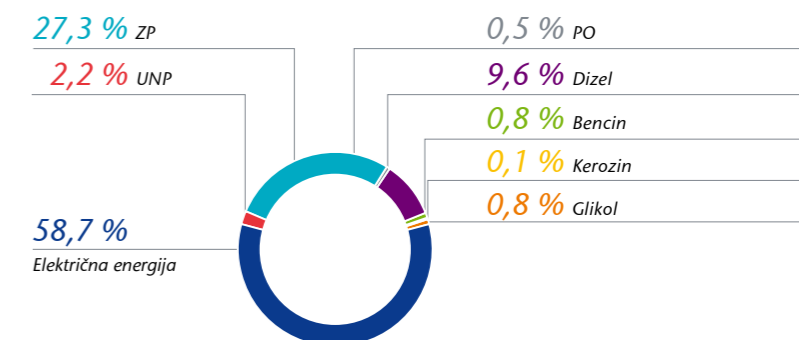


Tabela 14: Ogljični odtis (1. in 2. obseg) v letih 2017–2020

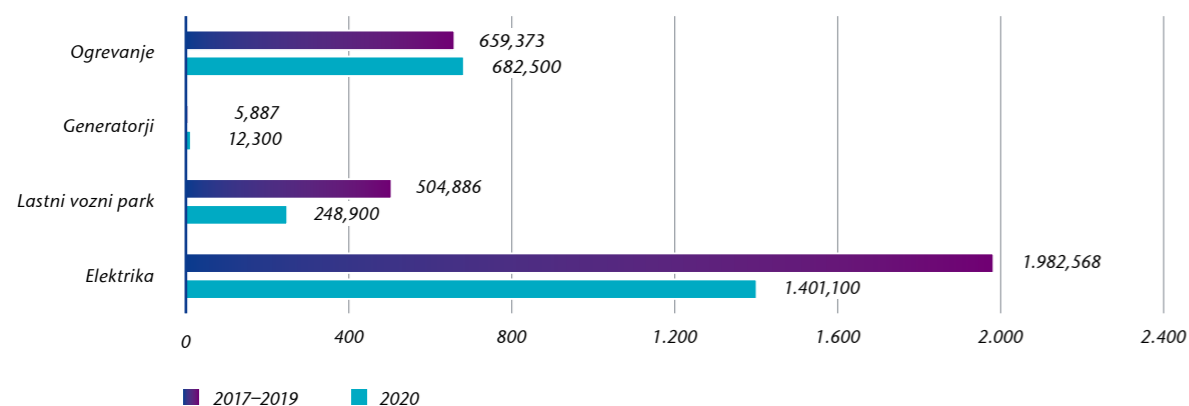
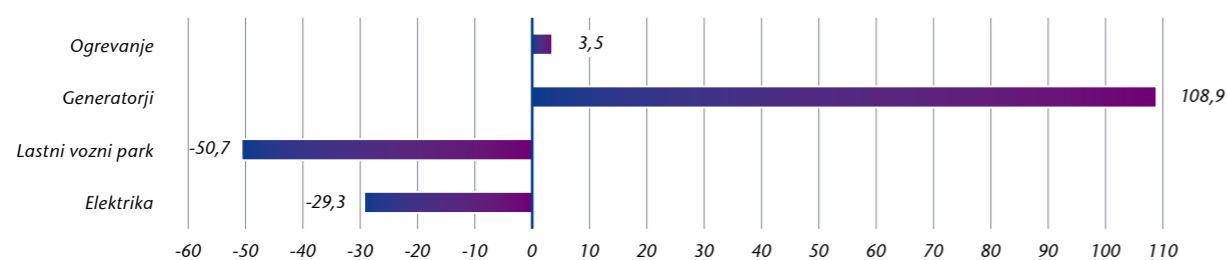
Kategorija podatka	Leto -3 (2017)	Leto -2 (2018)	Leto -1 (2019)	Izhodiščno leto Povprečje 2017–2019	Leto 0 (2020)	Ogljični odtis v letu 0 glede na izhodiščno leto (%)
Absolutni ogljični odtis (t CO ₂ / t CO ₂ e*)	3.168,543	3.417,000**	3.080,000**	3.221,848	2.387,000	-25,9 %
Število potnikov	1.688.558	1.818.229	1.727.136	1.744.641	291.910	-
Teža tovora (v tonah / 100 kg tovora)	243.140	259.070	248.750	233.410	250.320	-
Relativni ogljični odtis (kg CO ₂ / kg CO ₂ e* / potnika)	1,88	1,88**	1,78	1,85	8,18	342,8 %
Relativni ogljični odtis (kg CO ₂ / kg CO ₂ e* / 100 kg tovora)	1,30	1,32**	1,24	1,29	1,03	-19,9 %
Emisijski faktor za elektriko (za posamezno leto)	0,379	0,355**	0,348	0,361***	-	-

* Od leta 2018 poročamo o CO₂e.

** Uskladitev podatkov.

*** Upoštevana povprečna vrednost faktorjev triletnega obdobja pred letom, za katero se izračuna ogljični odtis.

Na podlagi podatkov o številu potnikov in teži tovora za leto 2020 so se izpusti v primerjavi z obdobjem 2017–2019 povečali za skoraj 343 odstotkov na posameznega potnika oziroma zmanjšali za skoraj 20 odstotkov na 100 kg tovora.

Graf 27: Količina CO₂ posameznih virov emisij v izhodiščnem letu in letu 2020 (v t CO₂e)Graf 28: Prikaz odstotnega zmanjšanja količin CO₂ posameznih virov emisij v letu 2020 glede na izhodiščno leto

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 2020 so bili:

- zmanjšati ogljični odtis službenih potovanj z avtomobili za 10 % (povprečje 2017–2019);
- opraviti 30 % avtomobilskih službenih poti z električnimi vozili v letu 2020;
- spodbuditi 2–5 % potnikov k souporabi električnih vozil.

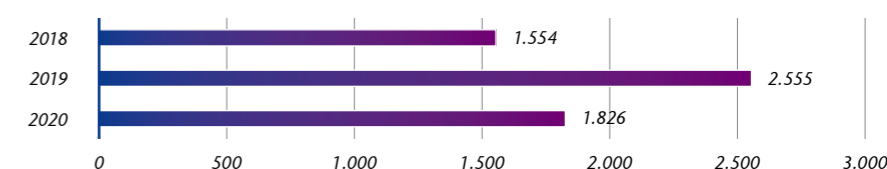
Vse ključne cilje izvajamo operativno z akcijskim načrtom, v katerem so opredeljeni ukrepi po področjih:

- promocija in informiranje o mobilnostnem načrtu;
- zmanjševanje potreb po potovanjih;
- spodbujanje trajnostnih oblik prevoza (npr. uporaba službenih koles);
- investicije v infrastrukturo in sredstva.

V letu 2020 je bilo zaradi omejenega delovanja letališča v spomladanskem in deloma tudi v jesenskem valu epidemije ter opravljanja le nujnih službenih poti prevoženih skupno skoraj 30 % manj kilometrov z električnimi vozili v primerjavi z letom 2019. Kljub temu smo z električnimi vozili prevozili 1.826 od skupnih 6.766 km, kar predstavlja 27 % vseh avtomobilskih voženj, in se tako zelo približali zastavljenemu cilju – 30 % opravljenih električnih voženj v letu 2020. Prav tako je bilo zaradi bistveno manj opravljenih službenih potovanj v primerjavi z letom 2019 zabeležen 44 % manjši ogljični odtis v segmentu avtomobilskih voženj.

Zaradi omejenega delovanja letališča smo prevozili skoraj 30 % manj km z električnimi vozili kot leta 2019.

Graf 29: Prevožene razdalje z električnimi vozili v obdobju 2018–2020 (v km)



Oskrba s pitno vodo

Oskrba s pitno vodo v kompleksu letališča poteka po dveh glavnih virih iz smeri Krvavca in Kranja. Znotraj letališkega kompleksa so primarni dovodi povezani v interni sekundarni vodovodni sistem. Z več viri je zagotovljena tudi redundanca. Za zagotavljanje požarne vode oziroma napajanje hidrantov je zgrajen požarni bazen s kapaciteto 300 kvadratnih metrov. Razvod vodovodnega omrežja poteka v koridorjih cest s stranskimi odcepi do posameznih objektov oziroma zazidalnih karejev. V prihodnje bo zagotovljen še tretji vodni vir iz smeri Adergasa.

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 različnih lokacijah;
- 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 zaključuje 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 naselje 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 odreja 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

V okviru naših dejavnosti nastajajo raznovrstni odpadki. Ker ne želimo povečevati ekonomskega razvoja družbe na račun povečevanja okoljskega odtisa, toliko več naporov vlagamo v ponovno uporabo odpadnih materialov in reciklažo. V čim večji meri poskušamo zapirati snovne zanke. Fraport Slovenija je izvorni 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 25 odstotkov v skupni količini odpadkov do konca leta 2025.

Glede na vir nastanka odpadkov lahko družbo razdelimo v tri sklope, in sicer:

- administrativni del;
- vzdrževalno-operativni del;
- letalski del.

Ko nastanejo posamezne vrste odpadkov, z njimi ravnamo v skladu s konceptom krožnega gospodarstva, kar pomeni, da jih obravnavamo kot surovine, 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. V letu 2019 zgrajen nov centralni ekološki otok je aprila 2020 začel uradno obratovati,

potem ko je bil opremljen z dodatno komunalno opremo in tehnologijo, s čimer se je zagotovila 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 tudi neposreden vpliv na nastale količine odpadkov v letu 2020. Zaradi omejenega poslovanja letališke dejavnosti in znatnega upada števila potnikov smo zabeležili 67-odstotni padec v segmentu ločeno zbranih komunalnih odpadkov, 69-odstotni padec v segmentu odloženih komunalnih odpadkov in 76-odstotni padec v segmentu komunalnih odpadkov za sežig (letalski odpadki). V strukturi odpadkov, ki nastanejo na ljubljanskem letališču, običajno največji delež predstavljajo gradbeni odpadki. Njihov obseg je odvisen od letnih gradbenih investicij v prenovu in posodobitev letališča. Leto 2020 je bilo investicijsko zmerno zaradi gradnje novega terminala in zaključka gradnje internih cest, zaradi česar so nastale določene količine gradbenih odpadkov, a manjše v primerjavi s preteklima dvema letoma.

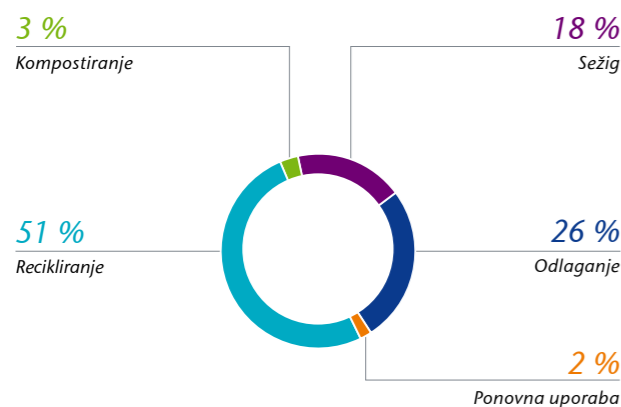
Tabela 15: Načini ravnanja z odpadki v letu 2020 (v kg) *

Vrsta ravnanja z odpadki *	v kg
Kompostiranje	7.164
Ponovna uporaba	3.600
Recikliranje	114.772
Sežig **	39.042
Odlaganje	58.240
Skupaj	222.818

* Gradbeni odpadki niso vključeni.

** Vključeni tudi nekomunalni odpadki.

Graf 30: Načini ravnanja z odpadki v letu 2020 (v %) *



Zaradi znatnega upada števila potnikov smo zabeležili 67-odstotni padec ločeno zbranih komunalnih odpadkov, 69-odstotni padec odloženih komunalnih odpadkov in 76-odstotni padec komunalnih odpadkov za sežig.

Graf 31: Vrste nastalih odpadkov v letu 2020 (v %) *

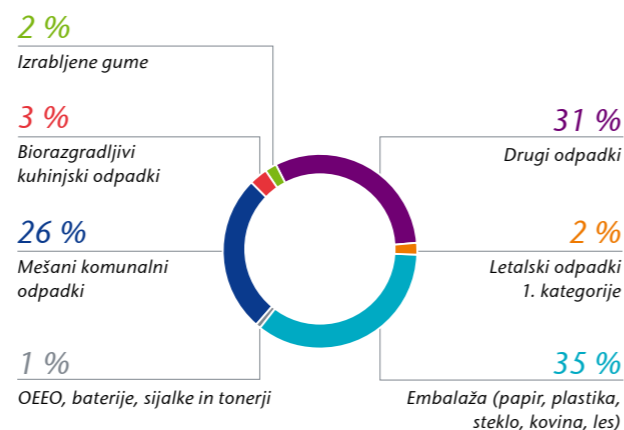


Tabela 16: Zbrani odpadki v letih 2016–2020 (v kg)

Vrsta odpadka	2016	2017	2018	2019	2020
Letalski odpadki prve kategorije (1)	10.604	8.804	9.532	13.893	3.398
Embalaža (papir, plastika, steklo, kovina, les)	161.046	155.228	203.780	252.290	77.596
OEEO, baterije, sijalke in kartuše	5.316	7.026	8.481	9.542	3.079
Mešani komunalni odpadki	155.580	178.600	204.740	190.060	58.240
Biorazgradljivi kuhinjski odpadki	809	4.021	4.707	7.164	7.164
Izrabljene gume	2.507	3.620	3.424	3.760	3.530
Drugi odpadki*	9.821	407	189.658	15.323	69.811
Gradbeni odpadki	503.555	0	18.707.381	47.396.929	5.563.424
Nevarni odpadki – skupaj (2)	15.053	4.587	7.979	8.661	34.416
Nenevarni odpadki – skupaj (3)	900.081	459.315	20.048.192	47.866.407	5.748.428
Skupaj (1 + 2 + 3)	925.738	472.706	20.065.703	47.888.961	5.786.242

* V to skupino odpadkov smo uvrstili količino odpadkov iz peskolovov (186.120 kg v letu 2018, 10.740 kg v letu 2019 in 5.020 kg v letu 2020), najdenih med izkopavanjem na različnih gradbiščih, ter količino odpadkov, povezanih s testiranjem penila na vadbemem poligonu za gasilce (31.460 kg v letu 2020).

Tabela 17: Nastali komunalni odpadki v obdobju 2016–2020 (v kg)

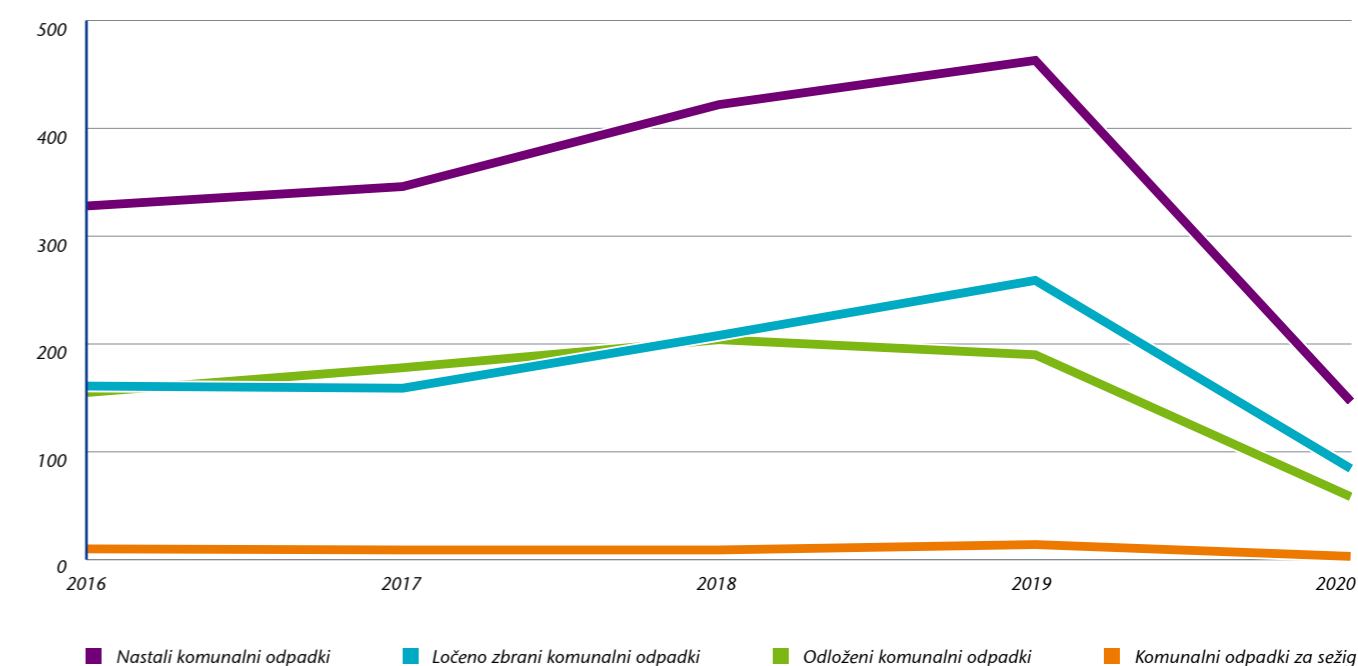
	2016	2017	2018	2019	2020
Nastali komunalni odpadki	328.039	346.653	422.759	463.407	146.398
Ločeno zbrani komunalni odpadki*	161.855	159.249	208.487	259.454	84.760
Odloženi komunalni odpadki**	155.580	178.600	204.740	190.060	58.240
Komunalni odpadki za sežig***	10.604	8.804	9.532	13.893	3.398

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

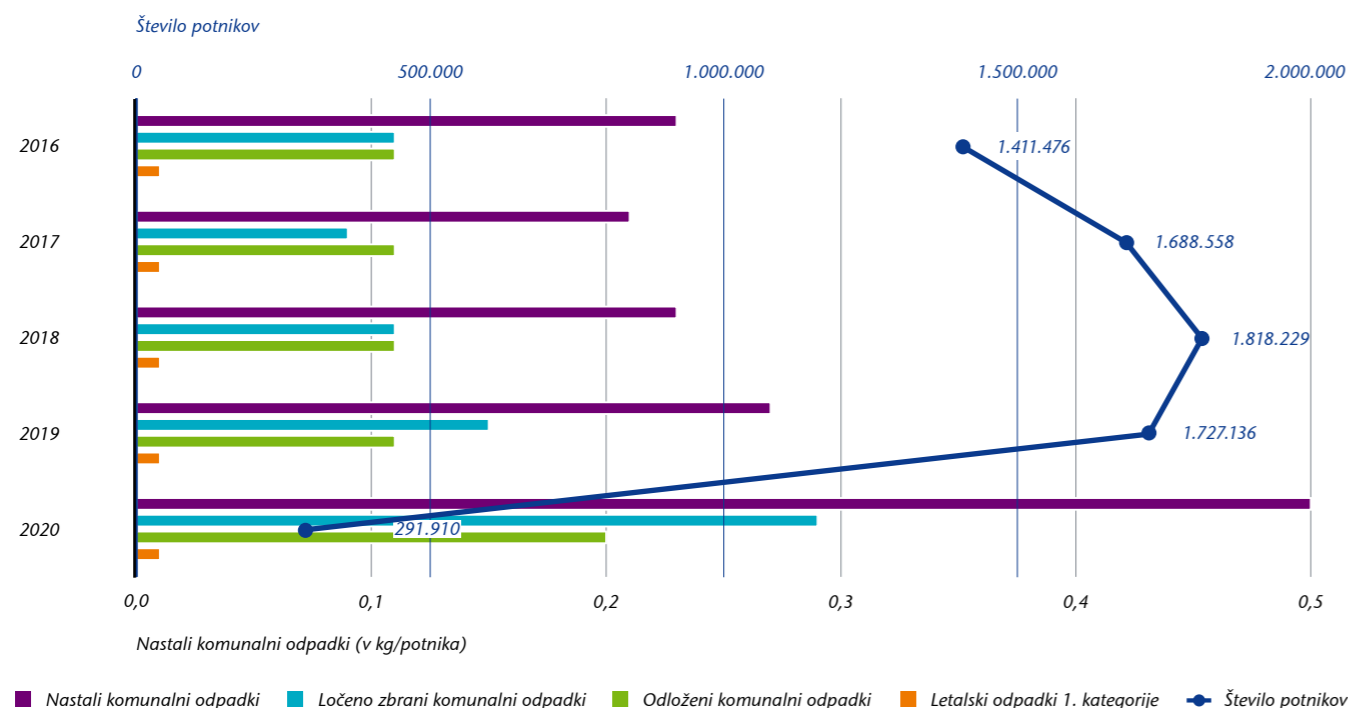
** mešani komunalni odpadki

*** letalski odpadki 1. kategorije

Graf 32: Nastali komunalni odpadki v obdobju 2016–2020 (v t)



Graf 33: Nastali komunalni odpadki v obdobju 2016–2020 (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 2020 smo porabili okoli 460 kilogramov nevarnih materialov (barv, škropiv, razredčil idr.), kar je več kot v letu 2019, zlasti zaradi večje 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, so predmet obveznih monitoringov v skladu z zakonodajo s področja elektromagnetnih sevanj. Rezultati monitoringov dokazujejo, da so sevalne obremenitve v okolici radarjev 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 terminalnih glede na njihove energetske potrebe. Vklon 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 panje se vklopijo po principu fotocelice. Svetilke se vklopijo in izklopijo popolnoma same. Letna poraba električne energije za zunanjo razsvetljavo se ocenjuje na približno 240 megavatov. V skladu s področno zakonodajo, ki ureja svetlobno onesnaževanje, smo dolžni imeti izdelan načrt razsvetljave. Načrt razsvetljave smo prvič izdelali leta 2015 in ga večkrat revidirali, zadnjič spomladi 2021, ko smo ga javno tudi objavili, saj je vsota električne moči svetilk pressegla 50 kilovatov. Razlog za večjo moč svetilk je dodatna razsvetljava ob novozgrajenih internih cestah v letu 2020.

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.

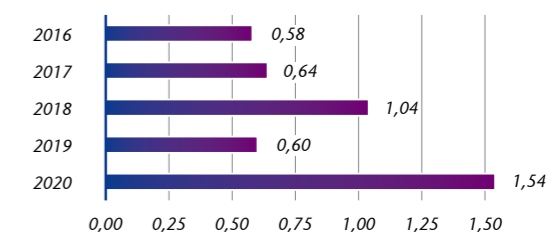
Zavedamo se tudi potencialnih okoljskih tveganj in nevarnosti za okolje. Posamezna okoljska tveganja so opredeljena v okviru sistema upravljanja tveganj. V letu 2020 je bilo 20 razlitij nevarnih snovi (v letu 2019 jih je bilo 19). Tovrstne nesreče delimo na majhna razlitja do pet kvadratnih metrov in večja razlitja, ki presega pet kvadratnih metrov. Od 20 razlitij je bilo 18 majhnih razlitij (v povprečju tri litre snovi), dve sta bila večji (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.

Podatek o številu razlitij je primerljiv z letom 2019 kljub občutnemu padcu števila operacij. Po opravljeni analizi razlitij je bilo ugotovljeno, da so se v večini zgodila pri operacijah tovornega prometa in splošnega letalstva, zelo malo pa pri operacijah potniškega prometa. Segment tovornih letov in letov splošnega letalstva je v letu 2020 predstavljal skoraj 70 odstotkov celotnega prometa, kar je vplivalo na kazalnik pogostosti razlitij, ki se je povečal za 2,5-krat.

Tabela 18: Pogostost razlitij nevarnih snovi v letih 2016–2020 na 1.000 letalskih operacij

	2016	2017	2018	2019	2020
Število letalskih operacij (LO)	32.701	34.444	35.512	31.489	12.980
Število razlitij	19	22	37	19	20
Pogostost razlitij/1.000 LO	0,58	0,64	1,04	0,60	1,54

Graf 34: Pogostost razlitij nevarnih snovi v letih 2016–2020 na 1.000 letalskih operacij



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 v večji meri iz obnovljivih virov energije. Ocenjujemo, da približno 90 odstotkov naših dobaviteljev prihaja iz lokalnega okolja oziroma imajo sedež v Republiki Sloveniji.



Sobivanje s pticami

Vzletno-pristajalna steza (VPS) je odprt prostor, kjer je sobivanje s pticami nujno. Upravljalav 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.

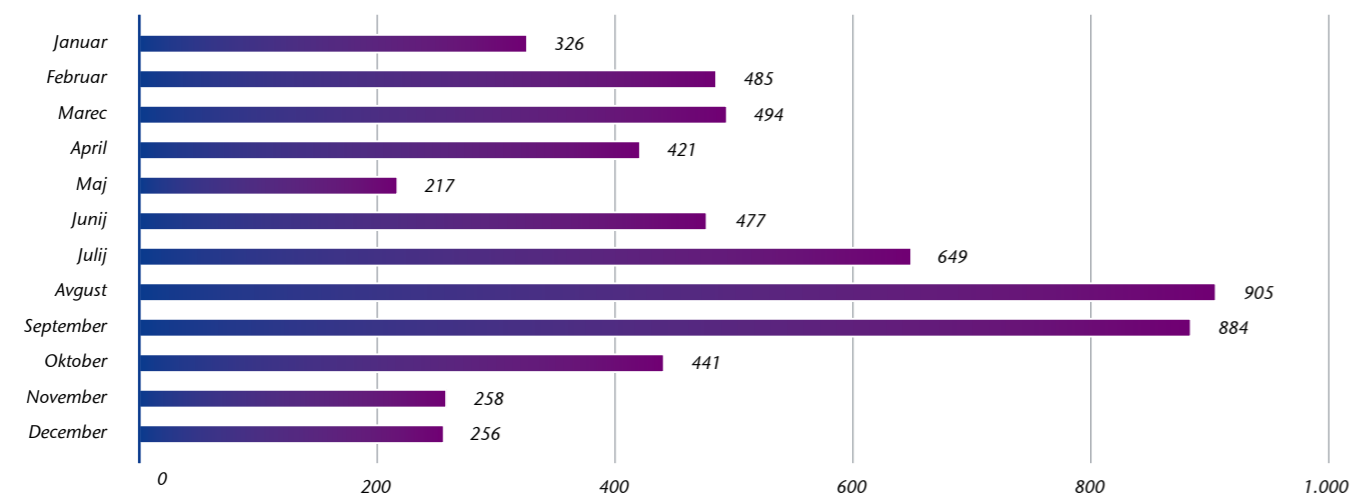
Da bi dodatno opozorili na naša prizadevanja, s katerimi na trajnostni način omogočamo varnost na letališču, se udeležujemo izobraževanj in spoznavamo novosti na področju upravljanja ptic in drugih prostoživečih živalskih vrst. Pripravljamo poročila o opazovanju in pregonu ptic na letališču in trkih ptic z letali. Podatki se redno zbirajo v programskem orodju WLM Galiot, ki ga ima operativno osebje na voljo v svojem vozilu. Izdelali smo tudi akcijski načrt upravljanja s prostoživečimi živalskimi vrstami, v katerem so opredeljeni ukrepi za zmanjševanje nevarnosti, ki jo predstavlja prisotnost ptic na letališču. Ukrepi so pripravljani na podlagi izdelane ocene tveganja in so osredotočeni na zmanjševanje tveganja pri pticah, ki sodijo v najvišji nivo tveganja. Največje tveganje še vedno zaznavamo pri vrsti ptice kanja.

V letu 2020 smo si prizadevali ohraniti trend zmanjševanja trkov ptic, vendar je prišlo zaradi pandemije do obratne situacije, ko so imele ptice bistveno mirnejše okolje in se je število osebkov povečalo. Pravočasno smo uspeli ukrepati proti porastu razpoložljive hrane, predvsem poljske voluharice. Število trkov se je zaradi manjšega števila operacij sicer zmanjšalo v primerjavi z letom 2019, vendar je statistično povečano število trkov na 10.000 operacij. V jeseni smo preizkušali dodatne tehnologije za pregon ptic in pripravili nov akcijski načrt upravljanja s prostoživečimi živalskimi vrstami.

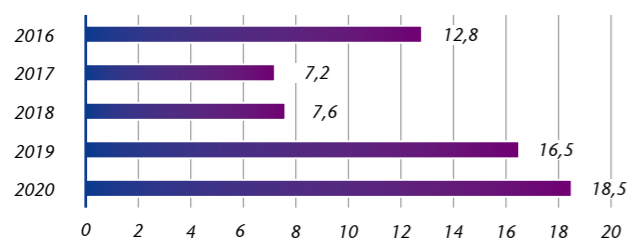


Kanja, siva vrana, navadna postovka, škorec in kmečka lastovka so napogostejše vrste ptic na območju letališča.

Graf 35: Število izvedenih pregonov ptic v letu 2020 (po mesecih)



Graf 36: Razmerje potrjenih trkov ptic v letih 2016–2020 na 10.000 letalskih operacij



Nenehno iščemo in uvajamo nove načine, ki temeljijo na sodobnih sistemih monitoringa in zmanjševanja prisotnosti ptic na področju letališča.

Graf 37: Povprečna prisotnost ptic na VPS za pet vrst z najvišjo prisotnostjo v letu 2020

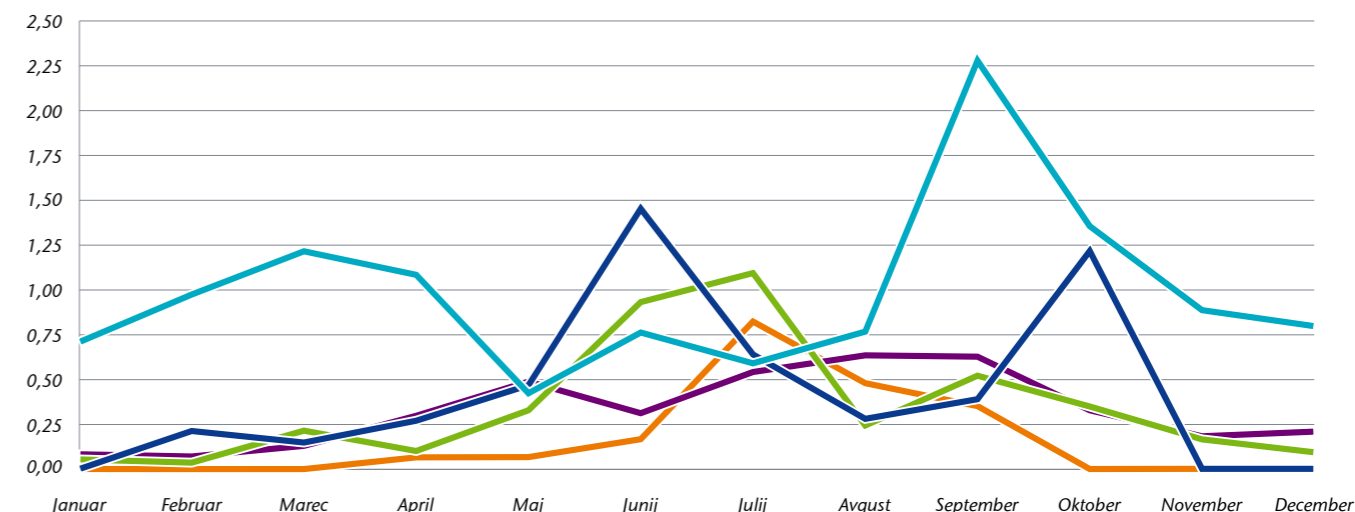


Tabela 19: Povprečna prisotnost ptic na VPS za pet vrst z najvišjo prisotnostjo v letu 2020

	Januar	Februar	Marec	April	Maj	Junij	Julij	Avgust	September	Oktober	November	December
Kanja	0,710	0,975	1,216	1,084	0,424	0,763	0,591	0,768	2,278	1,356	0,888	0,798
Siva vrana	0,002	0,214	0,149	0,271	0,469	1,453	0,641	0,282	0,391	1,217	0,003	0,003
Navadna postovka	0,055	0,037	0,216	0,102	0,329	0,932	1,094	0,245	0,522	0,351	0,167	0,095
Škorec	0,084	0,072	0,131	0,299	0,490	0,313	0,543	0,636	0,628	0,329	0,184	0,210
Kmečka lastovka	0,002	0,001	0,002	0,067	0,068	0,168	0,824	0,480	0,353	0,002	0,003	0,003

Projektne skupine, odbori in drugi organi družbe

Družini prijazno podjetje

Člani projektne skupine:

Alenka Pečnik, vodja
Klemen Denša
Drago Ilič
Lea Jarc Smole
Mojca Lovrenčec
Damjan Mirošničenko
Bogdan Novak
Martina Serdoz
Igor Vertnik
Brigita Zorec

Etični odbor

Člani etičnega odbora:

Jamez Lapajne
Biljana Marčeta
Alenka Pečnik

Odbor za skladnost poslovanja

Člani odbora za skladnost poslovanja:

Taja Skobir
Špela Uršič
Boštjan Šijanec

Mobing

Pooblaščenici za sprejem prijav nadlegovanja in trpinčenja na delovnem mestu:

Tomaž Prezelj
Lea Jarc Smole
Tadeja Strupi
Jana Tišler

Komisija za ugotovitev okoliščin v zvezi z domnevnim nadlegovanjem ali trpinčenjem:

Boštjan Šijanec, predsednik
Benjamin Markač
Špela Uršič

Svet delavcev

Člani sveta delavcev:

Aleš Može, predsednik
Boris Možek, namestnik predsednika
Joži Kariž
Anže Musek
Alojz Petek
Žiga Pitako
Tomaž Prezelj
Miha Rajgelj
Martina Serdoz

Sindikati

Sindikat družbe Aerodrom Ljubljana
Sindikat poklicnega gasilstva Aerodrom Ljubljana
Svobodni sindikat Aerodrom Ljubljana

Odgovorne osebe za poročanje

Pri pripravi trajnostnega poročila so sodelovali:

Ime in priimek	Delovno mesto	Področje poročanja	E-naslov
Brigita Zorec	vodja korporativnega komuniciranja	pomembni dogodki v letu 2020 in 2021, podatki o družbi, strategija, trajnostno komuniciranje, družbeno odgovorni projekti	brigita.zorec@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
Tina Javor	vodja za prodajo in trženje	izobraževanje (letalska akademija)	tina.javor@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

Kontaktne podatke družbe:

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



GRI kazalniki

Tabela 20: Kazalniki

	Stran
Organizacijski profil	
102-1 Ime organizacije	15, 77
102-2 Dejavnosti	15
102-3 Sedež organizacije	77
102-4 Lokacije dejavnosti organizacije	15
102-5 Lastništvo in pravna oblika	15
102-6 Trgi, na katerih organizacija izvaja dejavnosti	34-35
102-8 Informacije o zaposlenih	2, 43-47
102-10 Pomembne spremembe v organizaciji	10-13
102-11 Previdnostno načelo ali pristop	21, 22, 62
102-13 Članstvo v združenjih	16
Strategija	
102-14 Izjava poslovnega direktorja	5-7
102-15 Ključni vplivi, tveganja in priložnosti	17-19, 38, 39, 62
Etika in integriteta	
102-16 Poslanstvo, vizija, vrednote, standardi	3, 16, 20, 44
102-17 Mehanizmi za reševanje etičnih vprašanj	23, 44
Upravljanje	
102-18 Upravljalvska struktura	15, 16
102-20 Odgovornost na izvršni ravni za trajnostni razvoj	3, 17, 61
102-22 Sestava najvišjega organa upravljanja	15
102-23 Poslovodni direktor	15
102-28 Vrednotenje delovanja najvišjega organa upravljanja	15, 28, 29
102-29 Prepoznavanje in upravljanje ekonomskih, okoljskih in družbenih vplivov	17, 18, 27-29, 63
102-30 Učinkovitost procesov upravljanja s tveganji	21
102-31 Pregled ekonomskih, okoljskih in družbenih področij/tem	38, 39
102-32 Vloga najvišjega organa upravljanja pri trajnostnem poročanju	3
Vključevanje deležnikov	
102-40 Seznam deležniških skupin	40
102-42 Prepoznavanje in izbor deležniških skupin	18, 38-40
102-43 Pristop k vključevanju deležnikov	37-40
102-44 Ključne teme in zadržki	17, 18, 38-40
Poročevalska praksa	
102-46 Opredelitev vsebine poročila	3, 17, 18, 38, 39
102-47 Seznam bistvenih tem / področij	17, 18, 38, 39
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, 77
102-54 Poročevalski sklici v skladu z GRI standardom	3, 79
102-55 GRI kazalo vsebine	78, 79
Ekonomska uspešnost	
201-1 Ekonomski kazalniki	32, 33
201-3 Načrt dodatnega pokojninskega zavarovanja in druge dodatne bonitete	45
Prisotnost na trgu	
202-1 Delež najvišjega vodstva iz lokalnega (nacionalnega) okolja	15
Posredni ekonomski vplivi	
203-1 Naložbe v infrastrukturo in podpora storitvam	30, 31
Prakse naročil	
204-1 Sodelovanje z lokalnimi dobavitelji	73

	Stran
Materiali	
301-2 Uporabljene reciklirane surovine za izdelke ali storitve	73
Energija	
302-1 Raba energije v organizaciji	66
Biodiverziteteta	
304-1 Zaščiteni območja z visoko vrednostjo biodiverzitetete	74, 75
304-2 Pomembni vplivi dejavnosti na biodiverziteteto	63, 74, 75
304-3 Zaščiteni habitati	74, 75
Emisije	
305-1 Neposredne emisije GHG - obseg 1	67, 68
305-2 Posredne emisije GHG - obseg 2	67, 68
305-5 Zmanjšanje emisij GHG	67, 68
Odplake in odpadki	
306-1 Izpust vode po kakovosti in destinaciji	69
306-2 Odpadki po vrstah in ravnanju	70-72
306-3 Znatna razlitja	73
Okoljska skladnost	
307-1 Skladnost z okoljskimi zakoni in predpisi	62
Okoljska ocena dobaviteljev	
308-1 Okoljska ocena dobaviteljev	23
Zaposleni	
401-1 Novo zaposleni, fluktuacija	43, 44, 46
401-3 Starševski dopust	50, 51
402-1 Odnos vodstva do zaposlenih z vidika obveščanja	40, 44, 45
Zdravje in varstvo pri delu	
403-1 Zdravje in varstvo zaposlenih	52, 53
403-2 Poškodbe pri delu	50, 51
403-4 Sodelovanje delavcev, posvetovanje in obveščanje o zdravju in varnosti pri delu	52, 53
403-5 Usposabljanje delavcev s področja varnosti in zdravja pri delu	47
403-6 Promocija zdravja delavcev	52
Izobraževanje in usposabljanje	
404-1 Obseg izobraževanja zaposlenih	47
404-2 Programi izobraževanja	47-49
Nediskriminacija	
406-1 Nediskriminacija	44
Varnostne prakse	
410-1 Varnostne prakse	21-25
Lokalne skupnosti	
413-1 Odnos z lokalnimi skupnostmi	41
413-2 Dejavnosti s pomembnimi dejanskimi in potencialnimi negativnimi vplivi na lokalne skupnosti	63, 65
Marketing in označevanje	
417-1 Informacije o produktih in storitvah za zaščito interesov strank / kupcev	37, 38
Skladnost na družbenem in ekonomskem področju	
419-1 Skladnost z zakonodajo in predpisi na družbenem in ekonomskem področju	20, 23, 45



Trajnostno poročilo 2020

Izdal in založil:	<i>Fraport Slovenija, d.o.o.</i>
Vsebinska zasnova:	<i>Fit media d.o.o.</i>
Besedilo in uredništvo:	<i>Fraport Slovenija, d.o.o. in Fit media d.o.o.</i>
Oblikovanje:	<i>Metka Vehovar Piano, Fit media d.o.o.</i>

Fotografije:	Avtorji in viri fotografij:	Stran:
	<i>Arhiv Fraporta Slovenija</i>	<i>10, 11, 12, 13, 30, 66</i>
	<i>Jaka in Luka Ažman</i>	<i>ovitek, 7, 8–9 (letališka ploščad), 14–15, 36, 38, 51, 52, 54, 58, 60–61, 73</i>
	<i>Federico Infanti</i>	<i>48 (portret)</i>
	<i>Peter Irman</i>	<i>4 in 8–9 (portreti), 13 (otvoritev novega terminala), 26, 31, 42–43</i>
	<i>Jure Makovec za časnik Finance</i>	<i>11 (podelitev nagrad)</i>
	<i>Jure Porenta</i>	<i>48, 49</i>
	<i>www.pipistrel-aircraft.com</i>	<i>19</i>
	<i>Getty</i>	<i>57</i>
	<i>Shutterstock</i>	<i>75</i>

Fraport Slovenija,
upravljanje letališč, d.o.o.,
Zg. Brnik 130a,
4210 Brnik-Aerodrom,
Slovenija

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

