

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

ANALIZA POSLOVANJA DRUŽBE AERODROM LJUBLJANA

Ljubljana, avgust 2008

PETRA RIBNIKAR

IZJAVA

Študentka Petra Ribnikar izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom dr. Sergeje Slapničar, in da dovolim njegovo objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne 14. 08. 2008

Podpis: _____

KAZALO VSEBINE

UVOD.....	1
1 RAČUNOVODSKE INFORMACIJE ZA ANALIZO POSLOVANJA.....	2
1.1 Računovodske informacije	2
1.2 Analiza poslovanja.....	3
1.3 Kazalniki	4
2 AERODROM LJUBLJANA	5
2.1 Zgodovina podjetja	5
2.2 Predstavitev podjetja.....	6
2.3 Strategija razvoja	7
2.4 Pomembne značilnosti družbe.....	7
3 ANALIZA PANOGE IN NJEN VPLIV	8
3.1 Makroekonomski dejavniki	8
3.1.1 Gospodarski položaj Slovenije	8
3.1.2 Trendi panoge na makro ravni	9
3.1.3 Cikličnost vzorcev letalskega prometa	10
3.1.4 Prilagajanje letališč novim razmeram.....	11
3.2 Analiza panoge po Porterju	12
3.2.1 Rivalstvo med obstoječimi konkurenti	12
3.2.2 Vstop novih konkurentov v panogo.....	13
3.2.3 Nevarnost substitutov	13
3.2.4 Pogajalska moč kupcev	13
3.2.5 Pogajalska moč dobaviteljev	14
3.2.6 Stopnja državnega intervencionizma.....	14
4 ANALIZA POSLOVANJA PODJETJA	14
4.1 Dobičkonosnost poslovanja	16
4.1.1 Dobičkonosnost kapitala	16
4.1.2 Dobičkonosnost sredstev	17
4.1.3 Čista dobičkonosnost prihodkov (profitna marža)	18
4.2 Obračanje sredstev	18
4.2.1 Obračanje celotnih sredstev	19
4.3 Analiza financiranja.....	19
4.3.1 Delež kapitala v financiranju.....	19
4.3.2 Kapitalska pokritost stalnih sredstev.....	20
4.4 Plačilna sposobnost	21
4.4.1 Kratkoročni koeficient	21
4.5 Struktura sredstev oziroma analiza stanja investiranja.....	22
4.5.1 Delež osnovnih sredstev v sredstvih	22
4.5.2 Delež investicij v osnovna sredstva	23
4.5.3 Delež obratnih sredstev v sredstvih	23

4.5.4	Delež finančnih naložb v sredstvih	24
4.6	Gospodarnost poslovanja	25
4.6.1	Celotna gospodarnost	25
4.6.2	Gospodarnost poslovanja	25
4.7	Analiza denarnega toka	26
4.7.1	Čisti denarni tok	26
4.7.2	Prosti denarni tok	28
SKLEP	28
LITERATURA IN VIRI	30
PRILOGA	Error! Bookmark not defined.

KAZALO TABEL

Tabela 1: Dobičkonosnost kapitala	16
Tabela 2: Dobičkonosnost sredstev	17
Tabela 3: Čista dobičkonosnost prihodkov	18
Tabela 4: Obračanje celotnih sredstev	19
Tabela 5: Delež kapitala v financiranju	20
Tabela 6: Kapitalska pokritost stalnih sredstev	20
Tabela 7: Kratkoročni koeficient	21
Tabela 8: Delež osnovnih sredstev v sredstvih	22
Tabela 9: Delež investicij v osnovna sredstva	23
Tabela 10: Delež obratnih sredstev v sredstvih	24
Tabela 11: Delež finančnih naložb v sredstvih	24
Tabela 12: Celotna gospodarnost	25
Tabela 13: Gospodarnost poslovanja	26
Tabela 14: Razmerje med čistimi poslovnimi prejemki in poslovnimi prihodki	26
Tabela 15: Razmerje med čistimi poslovnimi prejemki in stanjem dolgov	27
Tabela 16: Prosti denarni tok v tisoč €	28

KAZALO SLIK

Slika 1: podatki o številu potnikov	15
Slika 2: podatki o številu premikov letal	15
Slika 3: podatki o tovoru	15
Slika 4: podatki o kapitalu	15
Slika 5: podatki o sredstvih	15
Slika 6: podatki o prihodkih	16
Slika 7: Dobičkonosnost kapitala	17
Slika 8: Dobičkonosnost sredstev	17
Slika 9: Čista dobičkonosnost prihodkov	18
Slika 10: Obračanje celotnih sredstev	19
Slika 11: Delež kapitala v financiranju	20
Slika 12: Kapitalska pokritost stalnih sredstev	21
Slika 13: Kratkoročni koeficient	22
Slika 14: Delež osnovnih sredstev v sredstvih	22
Slika 15: Delež investicij v osnovna sredstva	23
Slika 16: Delež obratnih sredstev v sredstvih	24

Slika 17: Delež finančnih naložb v sredstvih.....	24
Slika 18: Celotna gospodarnost	25
Slika 19: Gospodarnost poslovanja.....	26
Slika 20: Razmerje med čistimi poslovnimi prejemki in poslovnimi prihodki	27
Slika 21: Razmerje med čistimi poslovnimi prejemki in stanjem dolgov	27

UVOD

Primarna naloga vsake gospodarske družbe je učinkovito gospodarjenje z njenimi sredstvi. Lahko je dobičkonosna ali nedobičkonosna družba, razlika je v ciljih, ki jim posamezne družbe sledijo. Tako je poleg racionalnega gospodarjenja osnovna naloga profitnih družb, da ustvarjajo poslovne učinke in z njihovo prodajo dosegajo dobičke. Globalizacija trgov in s tem povečana intenzivnost konkurenčnosti ter nenehne spremembe v okolju zahtevajo, da podjetja konstantno proučujejo razmere, v katerih poslujejo, ter ustrezno prilagajajo poslovne funkcije, ki so potrebne za obstoj in uspešnost na trgu. Podjetje mora tako presojeti pretekle izkušnje in rezultate ter na njihovi podlagi iskati in uvajati nove uspešnejše metode poslovanja. Sposobnost spremljanja poslovanja in dogajanja v okolju ter pravočasno sprejemanje pravih odločitev sta postali pomembni konkurenčni prednosti podjetij.

Namen diplomske naloge je analizirati uspešnost poslovanja družbe Aerodrom Ljubljana. Po dejavnosti sodi Aerodrom Ljubljana v panogo »druge pomožne dejavnosti v zračnem prometu«. Panoga je v zadnjem obdobju beležila pospešeno rast letalskega prometa, prihod nizkocenovnih prevoznikov ter spremembe državnih regulativ, ki veljajo za omenjeno panogo. Kadar se podjetje srečuje z rastjo osnovne dejavnosti ter spremembami v delovanju, sledijo investicijski projekti. Za sprejem pravih in ekonomsko racionalnih odločitev je potrebno dobro proučiti panogo ter ožje okolje, v katerem podjetje posluje. Za uspešno ocenitev poslovanja in sposobnosti podjetja za nove investicijske projekte je potrebno analizirati finančne podatke. Za ocenitev uspešnosti poslovanja kazalniki sami po sebi ne povedo veliko, zato je dobro uspešnost podjetja primerjati z ostalimi podjetji v panogi. Podjetja, ki ustrezajo primerjavi, so potencialni konkurenti.

Diplomska naloga je vsebinsko razdeljena na tri dele. V teoretičnem delu naloge sem na osnovi obstoječe literature prikazala namen analize poslovanja. Sledi kratka opredelitev kazalnikov, ki sem jih izbrala za ustrezne pri analizi.

V empiričnem delu so predstavljene glavne karakteristike družbe Aerodrom Ljubljana, ki pomembno vplivajo na samo uspešnost poslovanja. Sledi predstavitev podjetja – dejavnosti, vizije, poslanstva, razvojnih usmeritev – s posebnimi značilnostmi njihovega poslovanja.

V analitičnem delu je predstavljena analiza panoge, njen vpliv in smernice, katerim sledi sama panoga. Pomemben vpliv na podjetje ima tudi ožje okolje (konkurenti, dobavitelji, kupci), analizo katerega sem opravila z modelom petih silnic (Porterjev model), ki delujejo na podjetje. Sledi analiza samega poslovanja z izbranimi kazalniki, opredelitev le-teh in komentarji. Analiza temelji na primerjavi kazalnikov podjetja s štirimi tujimi letališči, in sicer letališčem Zagreb (Zračna luka Zagreb d.o.o.), letališčem Gradec (Airport Graz GmbH), letališčem Salzburg (Salzburg Airport GmbH) in letališčem Dunaj (Flughafen Wien AG), ki sem jih izbrala na podlagi analize ožjega okolja kot obstoječe konkurente letališču Ljubljana.

Letališče Zagreb predstavlja najmočnejšega konkurenta z vidika obsega poslovanja in bližine. Obe letališči imata mednarodni značaj in sta pomembni z vidika države in njene gospodarske razvitosti. Kljub tem je pomembno tudi dejstvo, da po obsegu prepeljanih potnikov z letališča Zagreb prevladujejo nizkocenovni prevozniki. Lastništvo letališča je v večinski lasti države in mesta Zagreb.

Letališče Gradec se nahaja v gravitacijskem območju letališča Ljubljana, kar predstavlja določeno stopnjo konkurenčnosti, kljub temu da je z vidika obsega poslovanja nekoliko manjše. Letališče Salzburg predstavlja konkurenta predvsem z vidika obsega dejavnosti. Obe omenjeni letališči se razlikujeta po tem, da imata regijski značaj letališča. Mednarodni značaj letališča v Avstriji zavzema letališče Dunaj, ki sem ga izbrala kot konkurenta predvsem na podlagi te značilnosti. Po obsegu poslovanja je letališče Dunaj veliko večje od letališča Ljubljana in ostalih obravnavanih letališč.

V Tabeli (glej Prilogo 1) so predstavljeni podatki o številu potnikov, premikih letal (pristanki, vzleti) in obsegu prepeljanega tovora za vseh pet letališč v obdobju 2004–2006. Pri vseh letališčih je razviden trend rasti števila potnikov, ki je prisoten v celotni panogi.

V zaključku diplomske naloge so povzetki bistvenih ugotovitev in sklep o uspešnosti podjetja Aerodrom Ljubljana d.d.

1 RAČUNOVODSKE INFORMACIJE ZA ANALIZO POSLOVANJA

1.1 Računovodske informacije

Namen računovodskega informiranja je omogočiti uporabnikom računovodskih informacij, da kar najbolj presojajo, ocenjujejo, sklepajo in odločajo. Pri računovodskem informiranju se prenašajo informacije med odločevalnim in izvajalnim področjem nalog v podjetju, pa tudi med podjetjem in uporabniki zunaj njega. Tako je računovodsko informiranje temeljnega pomena za spoznavanje bistva gospodarskih kategorij in pojavov, povezanih s poslovanjem. Ureditev računovodskega informiranja zagotavlja smotrne tokove in načine prejemanja in prenašanja računovodskih podatkov in/ali računovodskih informacij uporabnikom (SRS 29, 2006).

Računovodske informacije morajo biti zanesljive, ustrezne, razumljive in primerljive. Ne smejo vsebovati pomembnih napak in pristranskih stališč, biti morajo popolne. Informacije v letnih računovodskih izkazih so bolj zanesljive, če so izkazi revidirani. Za oblikovanje sodb na njihovi podlagi in primerjavo med računovodskimi izkazi istega podjetja in z računovodskimi izkazi drugih podjetij je pomembno, da je evidentiranje podatkov metodično enotno (SRS 30, 2006).

Z globalizacijo gospodarstva narašča potreba po poenotenju in primerljivosti računovodskih podatkov in izkazov. Primerljivost računovodskih izkazov in s tem celotnega računovodenja pomeni, da je zaradi enotne metodologije mogoče primerjati postavke v računovodskih izkazih istega podjetja za različna leta ali pa postavke v računovodskih izkazih različnih podjetij. Primerljivost pomeni tudi, da so konti in vknjižbe na njih metodično enotne (Odar, 2004, str. 5).

Od leta 2006 so slovenski računovodski standardi prenovljeni in združujejo domače računovodske teorije z mednarodnimi zahtevami, zlasti mednarodnimi standardi računovodskega poročanja (v nadaljevanju MSRP) in direktivami Evropske unije. Na osnovi prenovljenih SRS bo omogočena (boljša) primerjava s podjetji izven države, ki spremljajo poslovanje skladno z MSRP. Vsa slovenska podjetja, ki kotirajo na borzi, med njimi tudi Aerodrom Ljubljana, so leta 2005 prešla na spremljanje in izkazovanje poslovanja skladno z MSRP. Ravno to zagotavlja mednarodno primerljivost.

Računovodske informacije pa niso same sebi namen, temveč naj bi služile za potrebe družbe, na katero se nanašajo, in okolje, v katerem delujejo. Notranji uporabniki (poslovodstvo) se poslužujejo informacij kot osnove za odločanje, načrtovanje, izvajanje in nadziranje. Informacije jim morajo omogočati spremljanje donosnosti poslovanja in finančnega položaja družbe. Zunanje uporabnike informacij (okolje) zanimajo predvsem informacije finančne narave in pa informacije o doseganju začrtanih ciljev podjetja. Pomembnejši zunanji uporabniki informacij so lastniki, dobavitelji, potencialni vlagatelji in posojilodajalci.

1.2 Analiza poslovanja

Knjigovodstvo tekom celega poslovnega obdobja zbira poslovne dogodke ter jih po koncu poslovnega obdobja zbirno prikaže v treh temeljnih računovodskih izkazih: bilanca stanja, izkaz poslovnega izida in izkaz denarnih tokov. Z orodjem analize računovodskih izkazov pa se na podlagi omenjenih računovodskih izkazov in drugih finančnih podatkov skuša prikazati, kako je podjetje poslovalo v preteklem obdobju. Analiza s pomočjo računovodskih kazalnikov je eno glavnih orodij ocenjevanja finančnega položaja ter uspešnosti podjetja zaradi dveh poglobitnih značilnosti: reducira veliko število podatkov iz računovodskih izkazov na nekaj poglobitnih parametrov ter zagotavlja primerljivost računovodskih izkazov različno velikih podjetij (Slapničar, 2006, str. 1).

Analiza računovodskih izkazov je predvsem pomembna za zunanje uporabnike. Računovodski izkazi so primarni vir finančnih informacij, ki so jim na voljo, medtem ko imajo poslovodstva na razpolago še veliko število drugih informacij o podjetju, in zato analiza računovodskih izkazov zanje ni nujno odločujoča (Slapničar, 2006, str. 1).

Med najpomembnejšimi zunanjimi uporabniki računovodskih informacij so lastniki in finančni vlagatelji. Njihov namen je analizirati, kako uspešno podjetje posluje, kakšna so pričakovanja v prihodnosti in kako bo to vplivalo na vrednost njihovega premoženja. V njihovem interesu je, da

prepoznajo precenjeno ali podcenjeno delnico in da lahko na podlagi tega pravilno ukrepajo, da zavarujejo svoje premoženje. Za pridobivanje teh informacij se je izoblikovalo veliko različnih tehnik analiziranja, ki jih lahko povzamemo v dve klasifikaciji: tehnična analiza, ki preiskuje vzorce in trende v gibanju cene delnice, in osnovna analiza, ki temelji na uporabi računovodskih informacij, iz katerih izluščimo oceno o pričakovanjih. Ravno tako je v interesu vlagateljev, da management deluje v dobro njih. Lastniki ne morejo neposredno vplivati in nadzorovati njihovega dela, v ta namen izoblikujejo pogodbe, ki nagradijo management za uspešno delo v interesu lastnikov (Rees, 1995, str. 4 in 5). Za razliko od finančnih vlagateljev in lastnikov pa posojilodajalce in tudi dobavitelje v večji meri zanimata plačilna sposobnost podjetja in ustrezna zavarovanost dolgov. Finančna uspešnost podjetja na njih nima neposrednega vpliva, čeprav je tesno povezana s plačilno sposobnostjo. Tudi če podjetje nekoliko odstopa od povprečja uspešnosti, to ne ogroža njegove plačilne sposobnosti v veliki meri (Rees, 1995, str. 5 in 6).

1.3 Kazalniki

Različni avtorji na različne načine normativno razvrščajo kazalnike po njihovem pomenu za analizo.

Helfert (1991, str. 84) deli računovodske kazalnike glede na pomembnost za posamezne uporabnike:

- *Lastniki*: dobičkonosnost (koeficient dobičkonosnosti kapitala, dobiček na delnico), razpolaganje z zaslužkom (dividenda na delnico, kapitalski donos na delnico, prispevek za kritje izplačila dividend), tržni kazalci (razmerje med tržno in knjigovodsko vrednostjo delnice, razmerje med ceno delnice in zaslužkom na delnico).
- *Upniki*: plačilna sposobnost (kratkoročni koeficient, pospešeni koeficient), finančni vzvod (stopnja dolžniškosti financiranja, koeficient dolgovno-kapitalskega razmerja), obvladovanje dolgov (analiza denarnih tokov, mnogokratnik stroškov obresti).
- *Poslovodstvo*: analiza poslovanja (stopnja čiste dobičkonosnosti prihodkov od prodaje, stroški prodaje, analiza vpliva spremenjenih in stalnih stroškov), obvladovanje sredstev (koeficient obračanja sredstev, koeficient obračanja zalog in terjatev do kupcev, produktivnost), dobičkonosnost (koeficient dobičkonosnosti sredstev in kapitala).

V analizi sem izbrala nekatere izmed omenjenih kazalnikov ter dodala nekaj tistih, ki jih opredeljujejo drugi avtorji. Bistvo samih kazalnikov je razloženo v analizi poslovanja. Osredotočila sem se na izbor kazalnikov, ki skupaj podajo informacije za vsakega uporabnika. Omejitve so le pri razpoložljivosti podatkov, zato tržnih kazalcev, pomembnih predvsem z vidika lastnikov, v sami analizi poslovanja ni, saj analiziram pretežno družbe, ki ne kotirajo na borzi.

Struktura in potek same analize ter izbor kazalnikov temeljijo na podlagi literature dveh avtorjev: Reesa (1995) in Slapničarjeve (2006). Avtorja v svojih delih osvetlujeta analizo poslovanja podjetja z izbranimi kazalniki po naslednjih skupinah:

- **dobičkonosnost**: dobičkonosnost kapitala, dobičkonosnost sredstev in čista dobičkonosnost prihodkov;
- **obračanje sredstev**: obračanje celotnih sredstev;
- **financiranje**: delež kapitala v financiranju in kapitalska pokritost stalnih sredstev;
- **plačilna sposobnost**: kratkoročni koeficient;
- **struktura sredstev**: delež osnovnih sredstev v sredstvih, delež investicij v osnovna sredstva, delež obratnih sredstev v sredstvih in delež finančnih naložb v sredstvih;
- **gospodarnost**: celotna gospodarnost in gospodarnost poslovanja;
- **denarni tok**: čisti denarni tok in prosti denarni tok.

Omenjena avtorja priporočata, da se uporabi nekaj kazalcev iz vsake skupine, saj so kazalci med seboj precej korelativni. Na ta način se osvetli različne in dopolnjujoče se vidike uspešnosti in finančnega položaja.

2 AERODROM LJUBLJANA

2.1 Zgodovina podjetja

Prvo letalo je na letališču pristalo leta 1963. Naslednjega leta so bile že vzpostavljene redne linije znotraj tedanje države Jugoslavije in pa redna povezava z Londonom. V mednarodnem zračnem prometu so izvajali predvsem čarterske lete. Delovati je začel tudi avio taxi, ki je nudil turistom panoramske lete. V obdobju sedemdesetih let so bile vzpostavljene prve redne linije tovornega prometa, kar je povečalo pomen letališča. Leta 1978 je bilo letališče obnovljeno. Povečali so vzletno-pristajalno stezo in posodobili navigacijske naprave, kar je letalom omogočalo pristajanje tudi v slabših vremenskih pogojih.

Z osamosvojitvijo Slovenije leta 1991 je Aerodrom postal osrednje državno letališče, hkrati pa se je soočil z znatnim upadom prometa zaradi političnih in vojnih dogodkov. Od junija 1991 do februarja 1992 je bil zračni prostor nad Slovenijo zaprt. Ta čas je Aerodrom izrabil za prenovu letališke stavbe, ploščadi za parkiranje letal in nadgradnjo informacijskega prometnega sistema. Zaprt zračni prostor pa je pomenil tudi upad števila potnikov. Preko letališča je v tem letu potovalo 248.851 potnikov, kar je predstavljalo slabo tretjino števila potnikov iz leta 1990. Vendar pa je bil za obdobje od leta 1991 do leta 1996 značilen trend rasti prometa. Letno število potnikov se je do konca leta 1996 podvojilo, več kot dvakrat se je povečala količina oskrbljenega tovora, podvojilo pa se je tudi število premikov letal. Slovenski letalski prevoznik Adria Airways pa je postal največji partner Aerodroma Ljubljana.

Danes je Aerodrom Ljubljana moderno letališče z vzletno-pristajalno stezo, opremljeno z najsodobnejšo opremo za pristajanje, vzletanje in oskrbo letal, z več kot milijon potniki letno in 441 zaposlenimi. Podjetje vodi dvočlanska uprava.

2.2 Predstavitev podjetja

Poglavitna dejavnost družbe sta sprejem in odprava letal ter potnikov, prtljage in blaga v letalskem prometu. Družba poleg registrirane dejavnosti opravlja tudi vse druge posle, ki so potrebni za njen obstoj in za opravljanje dejavnosti, ki ne pomenijo neposrednega opravljanja dejavnosti.

Osnovne dejavnosti Aerodroma Ljubljana obsegajo (Revidirano poročilo o poslovanju 2006, str. 11):

- upravljanje letališča z zagotavljanjem pristankov in vzletov letal, uporabo infrastrukture in potniškega terminala,
- zemeljsko oskrbo letal, potnikov in tovora,
- trženje potniškega in tovornega prometa,
- razne komercialne dejavnosti, kot so zagotavljanje ustrezne gostinske, trgovinske in druge ponudbe ter parkiranje osebnih vozil potnikov in obiskovalcev letališča, oddajanje poslovnih in oglasnih prostorov in izvajanje skladiščno-logističnih storitev.

Poslanstvo družbe

Aerodrom Ljubljana d.d. zagotavlja uporabnikom varno, točno in visoko kakovostno izvajanje letalskih in drugih komercialnih storitev za vse uporabnike letališča in predstavlja trdno naložbo svojim lastnikom. Hkrati skrbi za razvoj letališča v skladu z zahtevami prevoznikov, potnikov, vrste prometa in Evropske unije.

Vizija družbe

V prihodnjem desetletju namerava Aerodrom s širitvijo infrastrukture in večanjem prometa postati vodilni ponudnik letalskih povezav in storitev v regiji za potniški in tovorni promet.

Aerodrom je od januarja 1997 dalje registriran kot delniška družba. 49 % vseh delnic je prednostnih participativnih, v lasti Republike Slovenije z omejeno glasovalno pravico. Preostalih 51 % delnic je navadnih, prosto prenosljivih delnic, s katerimi se od oktobra 1997 dalje trguje na organiziranem trgu Ljubljanske borze. Republika Slovenija ima poleg omenjenih prednostnih delnic v lasti še 1,7 % navadnih delnic, kar predstavlja v skupnem 50,7 % lastniški delež države. Število izdanih delnic se od ustanovitve družbe dalje ni spreminjalo.

2.3 Strategija razvoja

Strategija Aerodroma Ljubljana je postati v prihodnjem desetletju regionalno središče za tovorni in potniški promet. Osredotočenost je na povečanju potniškega in tovrnega prometa ter razvoju dejavnosti, ki so povezane z letalstvom in logistiko.

Aerodrom Ljubljana do leta 2015 načrtuje (Strateške usmeritve in poslovni načrt 2007–2015, str. 24):

- povečanje števila potnikov na 2,18 milijona,
- povečanje količine prepeljanega tovora na 23,3 tisoč ton,
- povečanje števila premikov letal na 57 tisoč.

Pri rednem potniškem prometu načrtuje ohranitev in razvoj obstoječih povezav in aktivno iskanje novih prevoznikov ter uveljavitev letališča kot transfernega letališča za Balkan. Na področju čarterskega prometa stremi k sodelovanju z domačimi in tujimi organizatorji potovanj ter turističnimi agencijami. Pomemben dejavnik rasti je tudi tovorni promet, pri katerem je osrednjem načrtu vzpostavitev logističnega centra hitre pošte.

Osrednja načrtovana investicija Aerodroma je bila izgradnja novega terminala. Prva faza izgradnje je bila uresničena v letu 2007. Zagotavlja hitro, učinkovito in kakovostno izvajanje nalog sprejema in odprave potnikov in njihove prtljage ter izvajanje mejne in carinske kontrole v skladu s schengenskimi pravili. V letu 2008 sta v načrtu izgradnja druge faze, ki bo omogočila večje število sprejema potnikov, povečanje stavbe odhodov in izgradnja parkirne hiše.

Na območju ob letališču nastaja poslovno-logistični center, imenovan Airport City, kjer bodo zgrajeni novi objekti za poslovno-upravne programe s parkirišči, hotelski in rekreacijski objekti ter objekti za vzdrževanje letal in letališča.

2.4 Pomembne značilnosti družbe

Ena izmed pomembnih značilnosti družbe je tako imenovani *žrtvovani strošek*. Aerodrom mora za potrebe opravljanja svoje dejavnosti zagotavljati določeno opremo, objekte in specializiran kader, vse naštetu ne predstavlja neposrednega učinka na poslovni rezultat. Vzroki za to so določeni predpisi, zakoni in pravila, v okviru katerih mora družba delovati tako mednarodno kot državno. Tovrstni stroški nastopajo na primer pri zagotavljanju nujne medicinske pomoči, pri zagotavljanju pomoči potnikom s posebnimi potrebami, za katere primere ima Aerodrom posebno prilagojena vozila. Žrtvovane stroške najdemo tudi v gasilski in varnostni službi. Primer so najnovejša določila Evropske unije o delitvi potnikov na potnike Evropske unije in ostalih (schengenska meja). Ta določila so seveda zahtevala velike investicije v prenavo prostorov in koordinacijo pretoka potnikov.

Značilnost Aerodroma je obdobje visokih investicij, v katerem se nahaja. Vse investicije pa so pogoj, da bo Aerodrom še naprej lahko opravljal svojo dejavnost v skladu z vizijo. Investicije so odziv na okoljske spremembe, na hitro rast letalske in razvoj turistične panoge ter uredbe Evropske unije, v okviru katerih deluje. Potrebne so nove kapacitete za sprejem vedno večjega števila potnikov in premikov letal. Pri takih investicijah pa je izrednega pomena dolgoročno načrtovanje prihodkov, obvladovanje stroškov in doseganje dobičkov, kar zagotavlja ustrezna finančna sredstva za financiranje naložb in dobre pogoje za zadolževanje, kar je pri obsežnem investiranju nujno.

3 ANALIZA PANOGE IN NJEN VPLIV

3.1 Makroekonomski dejavniki

3.1.1 Gospodarski položaj Slovenije

Vstop Slovenije v Evropsko unijo 1. maja leta 2004 je pustil pomemben vpliv tudi na poslovanje družbe Aerodrom Ljubljana. Odprla so se vrata za prost pretok potnikov in blaga, kar je pospešilo rast izvoza in rast potnikov v prihodnjem obdobju. V letih 2005 in 2006 je bil predvsem intenziven trend rasti tujskega turizma, kar je pomenilo tudi povečanje števila potnikov v letalskem prometu. Povečal se je tudi pritok tujih investicij v državo, kar je posledično pomenilo povečanje letalskega prometa tudi na poslovni ravni. Na splošno se obdobje rasti prometa na letališču nadaljuje tudi v sedanjem obdobju. V letu 2007 se je letališki promet povečal bolj od povprečne rasti zadnjih štirih let, kar je povezano tudi s slovenskim predsedovanjem EU. V prihodnje pa napovedi kažejo postopno umirjanje rasti. S 01.01 2006 je v Sloveniji začel veljati nov paket davčnih zakonov, med katerimi je na Aerodrom Ljubljana najbolj vplival zakon o ukinitvi davčnih olajšav na nepremičnine, saj so se že nahajali v investicijskem obdobju.

Cenovna konkurenčnost poslovanja družbe in pa tudi prevoznikov so v veliki meri odvisna oziroma pogojena s cenami goriva, ki so v zadnjem obdobju precej nepredvidljive. Finančna kriza Združenih držav Amerike se je v letu 2007 začela odražati tudi pri nas. Inflacija se je v Sloveniji v letu 2007 zaradi hitrejše rasti cen hrane in tekočih goriv močno pospešila, kar je v pretežni meri posledica globalnih cenovnih gibanj v letu 2007. Letna inflacija se je z 2,8 % v decembru 2006 povišala na 5,6 % v decembru 2007. Prenos visoke rasti cen nafte, ki so lani za kratek čas dosegle tudi 100 USD/sodček, je sicer omilila apreciacija evra do dolarja, zaradi katere je bila v evrih izražena rast cen nafte Brent 32,4 %, izražena v dolarjih pa 44,4 % (UMAR–Urad RS za makroekonomske analize in razvoj, 2008).

Cene storitev so se v letu 2006 povečale za 4,3 %, lani pa za 4,8 %. Pospešek rasti cen je bil v tem letu precej blag, se je pa rast cen storitev po letu 2005, ko je bila 3 %, postopoma dvigovala. Nad 4 % se je pospešila ob koncu leta 2006, kar je bilo deloma povezano z uvedbo evra, ko so

se bolj kot običajno povečale cene gostinskih in nekaterih drugih storitev. Poleg tega so se bolj kot v letu 2006 povečale tudi cene počitnic v paketu (UMAR, 2008).

Cena nafte vpliva tudi na transport blaga. Zunanjetrgovinska odprtost slovenskega gospodarstva se je v letu 2007 sicer povečala. Delež blagovnega izvoza in delež blagovnega uvoza v BDP sta se v letu 2007 povečala za 3,0 in 4,2 odstotne točke. Vendar pa lahko pričakujemo upad pretoka blaga v zračnem transportu, saj je transport v drugih oblikah cenejši (UMAR, 2008).

Promet je osnova za gospodarski razvoj države, zato je eden temeljnih medresorskih komunikacij. Oblikovanje in razvoj prometne politike pomembno določata položaj in vlogo prometa v celotnem gospodarstvu. Izgradnja in vzdrževanje prometne infrastrukture vključujeta več kot 60 % zaposlenih v gradbeništvu. Prometni sektor predstavlja 7,5 % prihodkov v bruto domačem proizvodu (BDP) in predstavlja desetino zaposlenih v državi.

3.1.2 Trendi panoge na makro ravni

Serijske krize v zadnjih letih – od 11. septembra 2001 do vojne v Iraku – je bistveno vplivala na letalsko industrijo. Številni letalski prevozniki so se znašli v visokih izgubah, kar jih je prisililo v zniževanje stroškov. Posledično je vedno večji del prometa na dolgih razdaljah usmerjen na manjše število mega-vozišč, medtem ko sekundarna ostajajo ob strani. Deregulacija v smeri »odprtega neba«¹, združitve ter predstavitve novih modelov velikih letal (npr. A380) so le nekateri dejavniki, ki omenjeni trend pospešujejo.

V preteklosti so bila letališča dokazano najbolj »sproščeni« člani letalske panoge, pogosto v lasti države s stabilno dolgoročno rastjo. To se odraža tudi v seznamu največjih 50 letališč glede na število potnikov, ki se med letoma 1991 in 2003 skoraj ni spremenil. V tem obdobju je s seznama največjih petdeset izpadlo sedem letališč, vendar nobeno izmed njih ni spadalo med največjih trideset. Donosi letališč so bili višji v primerjavi s prevozniki; v povprečju so razmerja med denarjem in prodajo ter med dobičkom in prodajo pri letališčih približno štirikrat višja kot pri prevoznikih. Poleg tega je donosnost investicij pri letališčih več kot dvakrat višja (Airports – Down of a New Era, 2004, str. 9 in 10).

V večini primerov vlade letališč niso obravnavale kot v ustvarjanje dobička usmerjenih družb, pač pa kot ponudnike infrastrukture, katerih osnovni namen je spodbujanje regionalnega gospodarstva, po drugi strani pa sta bila zaposlenost in turizem ključna elementa pri načrtovanju investicij. Obsežne investicije, ki so posledica takega pogleda, pogosto niso temeljile na dejanskem potencialu teh letališč za rast. Predvsem v ZDA se je pojavila prevelika ponudba letaliških središč (vozišč) pogosto s presežnimi kapacitetami in nepotrebno visokimi

¹ Sklenjen sporazum med EU in ZDA marca 2007, ki evropskim letalskim družbam omogoča, da s katerega koli letališča v EU letijo v katero koli mesto v ZDA.

operativnimi stroški. Čeprav je bilo v mnogih primerih zaslediti pozitiven vpliv omenjenega pristopa, se med slabosti uvrščajo:

- *preveliko število vozlišč,*
- *neuravnotežene kapacitete,*
- *visoke takse za letalske prevoznike.*

Da bi letališča tudi v prihodnje ohranila svojo dobičkonosnost in hkrati zadostila zahtevam prevoznikov po nižjih in bolj fleksibilnih cenah, bodo morala posebno pozornost nameniti nadzoru nad stroški poslovanja in povečati prihodke iz komercialnih dejavnosti. Dodaten pritisk predstavlja regulativa EU, s katero so državne pomoči letališčem prepovedane, kar se odraža v naraščajočem številu privatizacij in razširjeni deregulaciji vrednostne verige. Predvsem zaradi pritiska kapitalskih trgov se bo od privatiziranih letališč pričakovalo hitrejše izboljšanje s strani prihodkov (Airports – Down of a New Era, 2004 str. 10–15).

3.1.3 Cikličnost vzorcev letalskega prometa

Letalski promet sledi posebnemu življenjskemu ciklu. V zgodnjem povojnem obdobju so pretežni del letov predstavljale mreže povezav med največjimi svetovnimi mesti. Z naraščajočim povpraševanjem se je razvilo večje število manjših in srednje velikih vozlišč ter mednarodnih letališč, kar je druga stopnja življenjskega cikla. V novejšem obdobju naraščajoči pritiski na stroške ter povečana konsolidacija letalskih družb vodijo h koncentraciji prekomorskega letalskega prometa v manjše število mega-vozlišč, hkrati pa k rasti »point-to-point« prometa (direktnih povezav) po kontinentih. Tovrsten razvoj je viden predvsem v Evropi in ZDA, medtem ko je azijski letalski promet še v zgodnejši fazi razvoja (Airports – Down of a New Era, 2004, str. 9).

Medtem ko se bo prekomorski letalski promet najverjetneje koncentriral v večjih središčih, je kontinentalni promet nekoliko kompleksnejši, saj je pričakovati, da bo rast precej neenakomerno razporejena. Dva ključna faktorja, ki bosta vplivala na rast, sta:

- *nizkocenovni prevozniki,*
- *prihod novih tipov letal (direktne povezave).*

Regionalni nizkocenovni prevozniki kakršna sta na primer Ryanair in EasyJet, so že odvzeli okrog 60 % rasti števila potnikov na določenih progah tradicionalnim prevoznikom. Še posebej je to očitno v Evropi, kjer nizkocenovni prevozniki že letijo na 95 % odstotkov vseh večjih letališč, vedno bolj pa tudi v ZDA, kjer naj bi v naslednjih treh do petih letih dosegli kar 35 % vseh potnikov. Nadaljnja rast nizkocenovnih prevoznikov bo bistveno vplivala na mrežo povezav, saj direktni prevozi obidejo manjša letališka središča. Dvig življenjske ravni v oddaljenejših svetovnih regijah ter rast nizkocenovnih poletov prinašata rast tudi številnim regionalnim letališčem, vendar pa so preambiciozni načrti tvegani, saj je težko napovedati, katera letališča bodo dejansko pritegnila več potnikov (Airports – Down of a New Era, 2004, str. 17).

Letala, kot sta omenjeni Airbus 380 in Boeing 787 Dreamliner, so oblikovana predvsem za direktne medcelinske lete, čeprav imajo potencial tudi v regionalnem prometu na večjih celinah, kot na primer v Aziji. Zaradi svojih lastnosti se bodo ta letala lahko izognila postankom v središčih in zagotovila direktne lete, ki so stroškovno učinkovitejši in udobnejši.

Na splošno je pričakovati, da velika mednarodna letališka središča ne bodo čutila bistvenih posledic omenjenega razvoja, saj pritiski na uveljavljene tradicionalne prevoznike v kombinaciji z zmanjševanjem deleža tradicionalnih prevoznikov vodijo k naraščajoči konsolidaciji transfernega prometa na teh letališčih. Po drugi strani bodo najbolj izpostavljena manjša regionalna letališča, ki so odvisna od manjših regionalnih prevoznikov. Ti namreč ne bodo mogli konkurirati nizkocenovnim prevoznikom na stroškovni ravni, zato se bodo usmerili predvsem v zagotavljanje letov do velikih središč.

3.1.4 Prilagajanje letališč novim razmeram

Napovedi prihodnjega razvoja letališč izpostavljajo tri ključne dejavnike, ki bodo vplivali na njihove načrte (Airports – Down of a New Era, 2004, str. 21–24), in sicer počasnejšo rast prometa, pritiske prevoznikov na znižanje cen in nedovoljeno subvencioniranje letališč.

Počasnejša rast prometa

Veliko (predvsem) regionalnih letališč je v pričakovanju hitre rasti letalskega prometa v preteklosti pogosto s pomočjo zadolževanja intenzivno vlagalo v širitev kapacitet. Počasnejša rast, ki se je kasneje izrazila in vpliva na znižanje prihodkov iz letaliških in komercialnih storitev, lahko tem letališčem povzroči težave pri servisiranju dolgov.

Pritiski prevoznikov na znižanje cen

V preteklosti so si prevozniki le stežka izpogajali popuste, predvsem zaradi monopolne moči letališč ter nezanimanja za stroške prevoznikov. V zadnjih letih se letališča vedno bolj zavedajo, da je njihova prihodnost v veliki meri odvisna od uspešnosti prevoznika – zelo pogosto v odvisnosti od enega prevoznika.

Nedovoljeno subvencioniranje letališč

Vlade niti politično niti finančno niso sposobne podpirati letališč, poleg tega pa njihovo subvencioniranje regulativa EU prepoveduje. Posledično je opaziti naraščajoč trend privatizacij. Več kot 60 % pomembnejših letališč je privatiziranih, kar običajno pomeni, da so prisiljena v izboljšanje rezultatov in učinkovitejše delovanje.

V povezavi z omenjenimi trendi lahko rečem, da je Aerodrom Ljubljana v ugodnem položaju. Podjetje je delno privatizirano, prizadeva si vzpostaviti partnerske odnose z organizatorji potovanja in s prevozniki, s ciljem zagotovitve letov na zanimive destinacije za sprejemljivo ceno, kar prispeva k trajni rasti prihodkov tudi v prihodnje. Aerodrom si poleg tega tudi uspešno prizadeva postati transferno letališče za območje Balkana.

3.2 Analiza panoge po Porterju

Strukturna analiza panoge ali model petih silnic je ena najprimernejših in učinkovitih analiz ožjega okolja podjetja, ki jo uporablja večina podjetij pri določanju pozicioniranja podjetja v panogi, in vpliva panoge na njegovo delovanje. Bistvo Porterjevega modela je identificiranje ključnih značilnosti panoge, v kateri podjetje deluje in ki določajo moč konkurenčnih sil in s tem tudi dobičkonosnost panoge (Ješevnik P. & Tibljaš A., 1997, str. 1). Cilj analize panoge po Porterju je, da podjetje ugotovi svoje konkurenčne prednosti in konkurenčne sile, ki vplivajo na podjetje, ter v panogi zavzame položaj, v katerem bo izkoristil prednosti in se branil pred konkurenčnimi silami.

Podjetje je pri svojem nastopanju na trgu najbolj obremenjeno s stopnjo rivalstva konkurenčnih podjetij znotraj panoge. Osnovne konkurenčne sile, ki delujejo na podjetja v panogi, določajo intenziteto rivalstva med podjetji. Skupna moč teh sil določa potencialno donosnost za podjetja (Vrhovnik, 2005, str. 3).

Konkurenčne sile po Porterju (1998, str. 4), ki določajo naravo tekmovalnosti v panogi, so:

- rivalstvo med obstoječimi konkurenti v panogi,
- vstop novih konkurentov v panogo,
- nevarnost substitutov,
- pogajalska moč kupcev,
- pogajalska moč dobaviteljev.

Nekateri avtorji dodajajo še šesto silnico, ki vpliva na podjetje v panogi, ki je:

- država in stopnja njenega intervencionizma.

3.2.1 Rivalstvo med obstoječimi konkurenti

Letališče Ljubljana se nahaja 25 km severno od Ljubljane, nedaleč stran od avtoceste in blizu turističnih krajev. Gravitacijsko območje se razteza preko meja Slovenije in vključuje južne dele Avstrije (Koroška, Štajerska) in severovzhodni del Italije ter Hrvaške. Gravitacijsko območje letališča Ljubljana se prekriva z letališči Celovec, Gradec in Trst. V območju razdalje 250 km delujejo kar štiri letališča (Zagreb, Gradec, Dunaj, Trst), ki ponujajo konkurenčne in zanimive povezave do različnih destinacij in evropskih letaliških središč (*mega hubs*).

Največji konkurent letališču Ljubljana je 170 km oddaljeno letališče Zagreb, ki ponuja povezave do večine evropskih letaliških središč in čarterske lete do počitniških destinacij ter sodeluje z nizkocenovnimi prevozniki. Prekrivanje gravitacijskega območja pa je še posebej izrazito z letališčem Celovec, zato bi lahko sklepali, da je eden večjih konkurentov, vendar pa je to letališče precej manjše od ljubljanskega in s storitvami v sedanjem obsegu ne predstavlja resne konkurence. Večjo konkurenco predstavlja letališče Salzburg, ki se ne prekriva v gravitacijskem območju z ljubljanskim, vendar pa konkurira po številu prepeljanih potnikov in tovora ter pestri

ponudbi ostalih spremljajočih storitev. Konkurenčnost letališča Ljubljana je tako v precejšnji meri odvisna od razvoja omenjenih tekmecev. Letališče Zagreb načrtuje v tekočem letu izgradnjo novega potniškega terminala, letališče Gradec je investiralo v potniški terminal s kapaciteto sprejema 1,5 milijona potnikov, letališče Dunaj je investiralo v širitev ploščadi za parkiranje letal in centra za tovor.

3.2.2 Vstop novih konkurentov v panogo

Ovire za vstop novih konkurentov so visoke, če ne že skoraj nemogoče. To mislim predvsem z vidika regulacij in zakonskih omejitev s strani države in pa visoke vstopne investicije. Večja grožnja je konkurenčni razvoj obstoječih letališč kot vstop novih.

3.2.3 Nevarnost substitutov

Z razvojem interneta so se podrle fizične ovire med ljudmi za možnost komuniciranja. Razvoj programov in programske opreme, ki omogoča komuniciranje preko interneta, predstavljajo substitut storitev za letalske prevoznike in letališča kot ponudnika te storitve. Če povzamem, da je večina oziroma skoraj več kot polovica letov poslovne narave in da obstaja možnost opravljanja poslovnega sestanka preko interneta (Skype), potem lahko rečem, da je s tega vidika substitucija dovolj močna silnica v panogi. Podjetja si s tem prihranijo svoj čas in čas odsotnosti zaposlenega ter stroške povezane s tem. Ne velja pa ta substitut za lete počitniške narave (čarterski leti), saj tam nima nobenega pomena. Čarterski leti predstavljajo vedno večji odstotek letalskega prometa na regionalnih letališčih tudi izven sezonsko. Ponudniki različnih programov potovanj so razširili svojo ponudbo tudi v zimsko sezono. Odstotek čarterskega prometa na Aerodromu Ljubljana se je z 8 % v letu 2005 povečal na 16 % v letu 2007.

3.2.4 Pogajalska moč kupcev

Zaradi ostre konkurence v panogi letalski prevozniki postavljajo čedalje ostrejšje pogoje. Letališča se morajo prilagoditi njihovim zahtevam po nižjih in bolj fleksibilnih cenah. Cenovna politika kot del tržnih aktivnosti pa je vedno bolj pogojena izpolnjevanju predpisov Evropske unije. Povišanje letaliških taks izhaja predvsem iz predpisov Evropske unije o povečani varnosti pri pretoku potnikov. Največji slovenski letalski prevoznik Adria Airways predstavlja 71 % vseh prepeljanih potnikov 9 % prepeljanih potnikov predstavljajo nizkocenovni prevozniki, kot sta Easyjet in WizzAir, ki je prenehal leteti v letu 2007 (Letno poročilo 2007, str. 41). Danes sodeluje letališče tudi z nizkocenovnim prevoznikom Brussels Airlines. Slovenski prevoznik tako z največjim deležem prepeljanih potnikov predstavlja največjo pogajalsko moč, vendar sodelovanje med edinim slovenskim prevoznikom in edinim slovenskim dovolj mednarodno in tehnično razvitim letališčem mora biti vzajemno, saj ni konkurence. Nizkocenovni prevozniki ne predstavljajo velikega deleža prepeljanih potnikov. Pogajalska moč ni visoka. Njihovo storitev-predstavništvo letalske družbe na letališču – opravlja Aerodrom Ljubljana.

Kupci oziroma najemniki, ki opravljajo spremljajoče dejavnosti na letališčih, kot so gostinska in trgovinska ponudba, najem avtomobilov, ne izvajajo cenovne politike na samem letališču prej bi rekla, da na potnike kot njihove stranke in naključne obiskovalce letališča. Tu je pogajalska moč kupcev majhna, saj ni v njihovem interesu. Njihov interes je zagotovljen dolgoročni prihodek v sodelovanju z letališčem.

3.2.5 Pogajalska moč dobaviteljev

Dobaviteljev v povezavi z dejavnostjo letališča je relativno malo. Največji dobavitelji za celotno panogo so gledano zelo splošno dobavitelji energetskega sektorja, se pravi nafte, elektrike in ostalih goriv. Njihova pogajalska moč ni ne visoka ne nizka, najboljši opis bi bil nevtralna. Cene nafte se oblikujejo na svetovnem trgu, cene elektrike pa so regulirane znotraj države. Ti dobavitelji so dokaj stalni, ne gre pa zanemariti tudi tistih, ki so prisotni oziroma so v razmerju z dobaviteljem le v času investicije, na primer gradbena podjetja.

3.2.6 Stopnja državnega intervencionizma

Stopnja državnega intervencionizma je šesta silnica, ki je glede na naravo panoge, ki jo obravnavam, ena odločilnih silnic. Države še vedno regulirajo panogo letalstva z zakonskimi omejitvami in zahtevami, s katerimi so pogojene tudi številne investicije letališč. Pri tem imam v mislih predvsem regulative, ki so pogojene z vstopom v Evropsko unijo (schengenska meja) in pa povečana varnost na letališču, kot posledica dogajanj v svetu.

4 ANALIZA POSLOVANJA PODJETJA

Izračun kazalcev uspešnosti nam sam po sebi ne pove nič, če ga ne primerjamo z ustreznimi osnovami. Zato sem pri analizi poslovanja Aerodrom Ljubljana izbrane kazalnike primerjala z drugimi tujimi letališči: Zagreb Airport, Flughafen Graz in Salzburg Airport. Za letališča sem se odločila na podlagi:

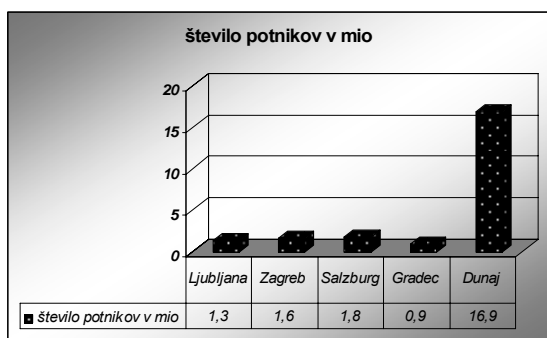
- konkurenčnosti – omenjena letališča predstavljajo konkurenčni trg Aerodromu Ljubljana,
- obsega poslovanja – letališča so si med seboj primerljiva po številu potnikov, premikih letal in tovornem prometu.

Poleg treh omenjenih letališč bom primerjala poslovanje našega letališča z letališčem Dunaj (Wiena Airport), in sicer z vidika pomembnosti letališča za državo oziroma statusa, ki ga ima. Oba letališča imata značaj mednarodnega letališča za državo, medtem ko imajo ostali trije bolj regijski značaj.

Za primerjavo so v slikah predstavljeni bistveni podatki o obsegu poslovanja, številu potnikov, premikih letal, tovoru, kapitalu, sredstvih in prihodkih za leto 2006. Podatki za celotno obdobje analize poslovanja 2004–2006 so predstavljeni v tabeli (glej Prilogo 1). Velikost podjetja lahko

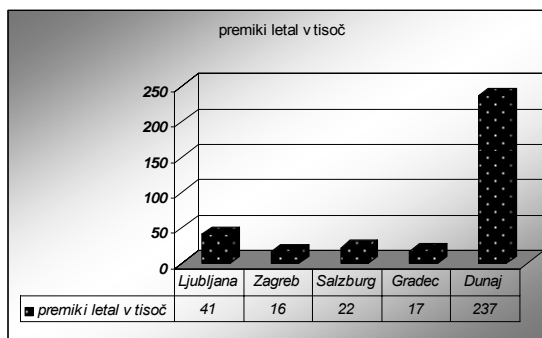
namreč bistveno vpliva na njegovo finančno uspešnost, saj nakazuje njegovo pogajalsko moč in tržni delež.

Slika 1: Podatki o številu potnikov



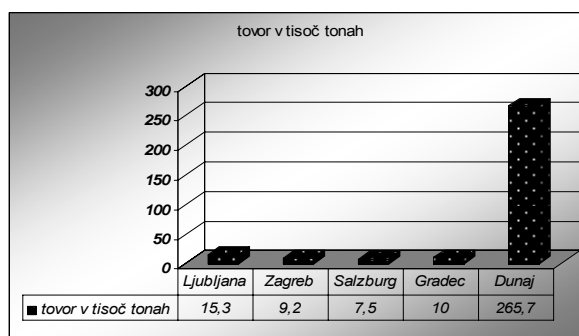
Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006.

Slika 2: Podatki o premikih letal



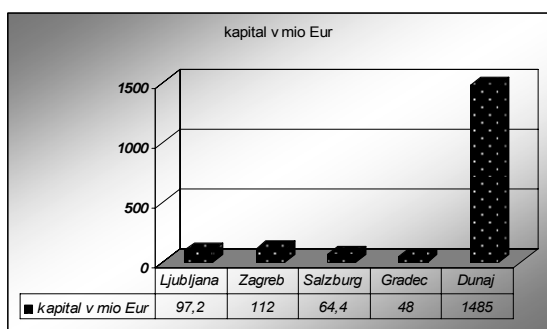
Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006.

Slika 3: Podatki o tovoru



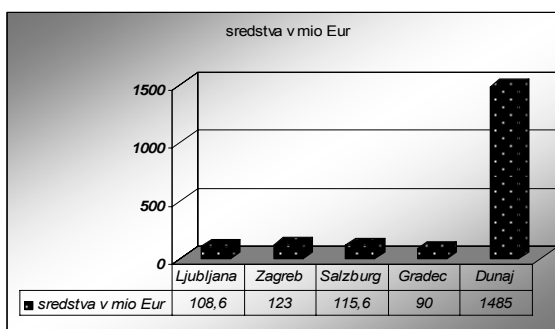
Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006.

Slika 4: Podatki o kapitalu



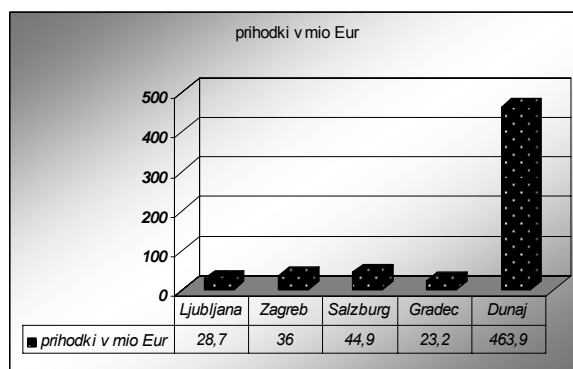
Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006.

Slika 5: Podatki o sredstvih



Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006.

Slika 6: Podatki o prihodkih



Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006.

4.1 Dobičkonosnost poslovanja

Pri dobičkonosnosti poslovanja sta največkrat uporabljena in tudi najbolj zanimiva kazalnika dobičkonosnosti kapitala in sredstev. Izstopa predvsem kazalnik dobičkonosnosti kapitala, ki je pomemben za lastnike podjetja, da dobijo vpogled v uspešnost delovanja podjetja in posledično njihovega premoženja.

4.1.1 Dobičkonosnost kapitala

$$= \frac{\text{čisti dobiček}}{\text{povprečni kapital}} \quad (1)$$

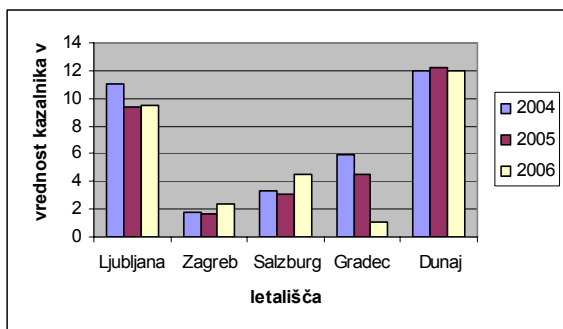
Koeficient dobičkonosnosti kapitala (ROE – Return on Equity) je izračunan kot razmerje med čistim dobičkom in povprečnim kapitalom brez čistega dobička obračunskega obdobja. Kazalnik je predvsem pomemben za lastnike podjetja, vendar pa moramo upoštevati dejstvo, da je kazalnik izračunan po knjigovodski vrednosti kategorij. Napačno razumevanje kazalnika je, da delničarji lahko zaslužijo takšno donosnost. Čeprav meri, kako uspešno poslovanje upravlja s premoženjem lastnikov, ni sinonim za to, koliko delničarji zaslužijo s svojimi sredstvi (Slapničar, 2006, str. 5).

Tabela 1: Dobičkonosnost kapitala

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	11 %	1,8 %	3,3 %	5,9 %	12 %
2005	9,4 %	1,7 %	3,1 %	4,5 %	12,2 %
2006	9,5 %	2,4 %	4,5 %	1,1 %	12 %

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 7: Dobičkonosnost kapitala



Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

Dobičkonosnost kapitala je pri letališčih Ljubljana, Zagreb in Salzburg skozi celotno proučevano obdobje relativno stabilna, z manjšimi padci in dvigi. Letališče Dunaj ima konstantno dobičkonosnost. Pri letališču Gradec pa je opaziti večji padec dobičkonosnosti kapitala v letu 2006; vzroki za to so v občutno manjšem dobičku zaradi povečanja davka na dobiček.

4.1.2 Dobičkonosnost sredstev

dobiček pred odštetjem obresti in davka na dobiček

$$= \frac{\text{dobiček pred odštetjem obresti in davka na dobiček}}{\text{povprečna sredstva}} \quad (2)$$

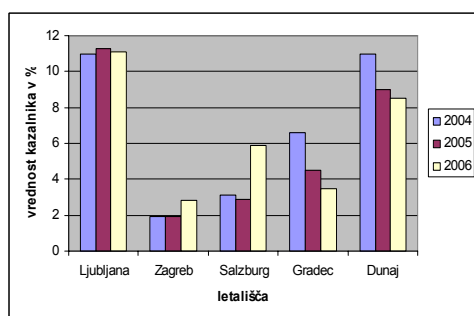
Kazalnik dobičkonosnosti sredstev (ROA – Return on Assets) kaže na uspešnost managementa pri gospodarjenju s sredstvi podjetja. V teoriji obstaja več možnih izračunov kazalnika glede na izkazovanje dobička v števcu. Odločila sem se za kazalnik, ki je tudi v praksi najbolj pogost. Dobičku pred odštetjem davka prištejemo obresti, s čimer se izključi vpliv financiranja na vrednost kazalnika.

Tabela 2: Dobičkonosnost sredstev

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	11 %	1,9 %	3,1 %	6,6 %	11 %
2005	11,3 %	1,9 %	2,9 %	4,5 %	9 %
2006	11,1 %	2,8 %	5,9 %	3,5 %	8,5 %

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 8: Dobičkonosnost sredstev



Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

Donosnost sredstev letališč Ljubljana in Dunaj je relativno visoka. Pri letališču Ljubljana je rahel trend rasti, medtem ko pri Dunaju trend upada skozi celotno obdobje, kar je posledica investicij v stalna sredstva (zemljišča stavbe). Ostala tri letališča imajo dokaj nizko donosnost.

Pri letališču Zagreb se vidi trend rasti, ravno tako pri Salzburgu. Letališče Gradec zmanjšuje svojo donosnost zaradi padanja dobička skozi celotno obdobje in povečanja sredstev.

4.1.3 Čista dobičkonosnost prihodkov (profitna marža)

dobiček iz poslovanja

$$= \frac{\text{dobiček iz poslovanja}}{\text{prihodki od prodaje}} \quad (3)$$

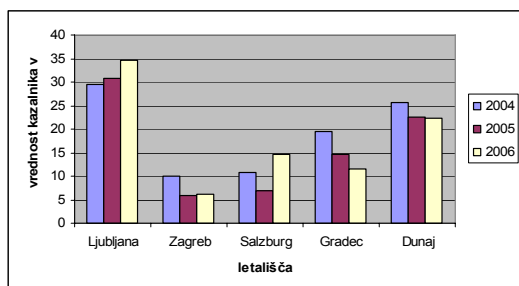
Kazalnik čiste dobičkonosnosti prihodkov je izražen kot razmerje med čistim dobičkom in prihodki. Pove nam, koliko dobička je bilo ustvarjenega na 100 denarnih enot, doseženih od prihodkov prodaje. V praksi pa je bolj v uporabi kazalnik, imenovan profitna marža, izražen kot razmerje med dobičkom iz poslovanja in prihodki od prodaje (Slapničar, 2006, str. 7). Vendar moramo pri presoji kazalnika upoštevati, da je potrebno iz tako ugotovljenega dobička pokriti davek na dobiček in morebitne stroške financiranja.

Tabela 3: Čista dobičkonosnost prihodkov

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	29,5 %	9,9 %	10,7 %	19,6 %	25,7 %
2005	30,7 %	5,8 %	6,9 %	14,5 %	22,5 %
2006	34,7 %	6,2 %	14,6 %	11,6 %	22,4 %

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 9: Čista dobičkonosnost prihodkov



Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

Letališče Ljubljana ima občutno višjo profitno maržo glede na ostala letališča in tudi raste skozi celotno obdobje. Tudi letališča Dunaj in Gradec imata visoko profitno maržo, ki pa postopoma pada, pri letališču Gradec bolj očitno kot posledica padanja dobička.

Zagreb ima najnižjo dobičkonosnost prihodkov iz prodaje, vendar moramo upoštevati dejstvo, da je podjetje upravičeno za davek od dobička. Salzburg beleži upad v letu 2005 zaradi povečanja operativnih stroškov in v letu 2006 ponovno rast zaradi povečanja števila potnikov.

4.2 Obračanje sredstev

Kazalniki obračanja sredstev kažejo razmerje med prihodki in sredstvi. Vrednost izračunanih kazalnikov nam pove, koliko prihodkov je podjetje ustvarilo z obstoječimi sredstvi. Kadar kazalnike podjetja primerjamo s konkurenti, lahko iz njih razberemo, da podjetje za podobno vrednost ustvarjenih prihodkov potrebuje oziroma ima veliko več ali manj sredstev.

4.2.1 Obračanje celotnih sredstev

prihodki

$$= \frac{\text{prihodki}}{\text{povprečna sredstva}} \quad (4)$$

povprečna sredstva

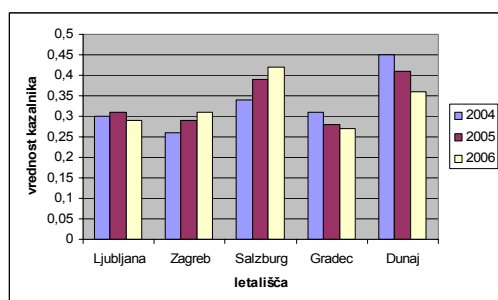
Kazalnik obračanja sredstev kaže na hitrost obračanja sredstev in na gospodarnost upravljanja s celotnimi sredstvi. Povprečje sredstev izračunamo tako, da stanje sredstev na prvi in zadnji dan poslovnega leta seštejemo in delimo z dve.

Tabela 4: Obračanje celotnih sredstev

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	0,30	0,26	0,34	0,31	0,45
2005	0,31	0,29	0,39	0,28	0,41
2006	0,29	0,31	0,42	0,27	0,36

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 10: Obračanje celotnih sredstev



Kazalnik obračanja sredstev je relativno konstanten in enakovreden pri vseh letališčih, z majhnimi vzponi in padci.

Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

4.3 Analiza financiranja

S kazalniki stanja financiranja ugotavljamo način financiranja premoženja podjetja. Podjetje se lahko financira z lastnimi (kapital) ali tujimi (dolgovi) viri. Način, s katerim podjetje financira svoje premoženje, je bistvenega pomena z vidika donosnosti podjetja in finančne tveganosti. Ta dva dejavnika pa sta si med seboj izključujoča. Financiranje z dolžniškimi viri je cenejše, kar povečuje donosnost, vendar pa je bolj tvegano. Financiranje z lastniškimi viri pa pomeni večjo varnost za podjetje in njegove upnike, z vidika lastnikov pa pomeni manjšo donosnost in prevzem tveganja.

4.3.1 Delež kapitala v financiranju

kapital

$$= \frac{\text{kapital}}{\text{obveznosti do virov sredstev}} \quad (5)$$

obveznosti do virov sredstev

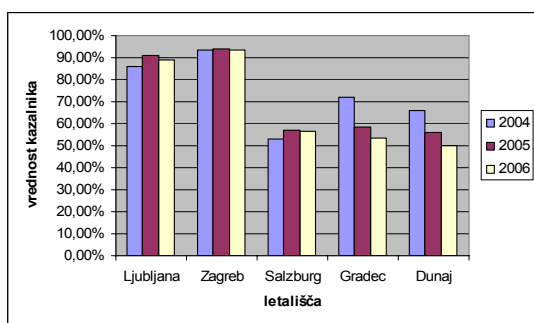
Kazalnik nam kaže, koliko investicij in obstoječega premoženja podjetja je financirano s kapitalom. Visoka vrednost kazalnika izraža varnost podjetja in je ugodna za upnike, po drugi strani pa predstavlja visoka vrednost kazalnika nižjo dobičkonosnost za lastnike in njihovo izpostavljenost tveganju.

Tabela 5: Delež kapitala v financiranju

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	85,9 %	93,6 %	52,8 %	71,8 %	66 %
2005	90,8 %	93,9 %	56,9 %	58,6 %	56 %
2006	89,2 %	93,3 %	56,4 %	53,3 %	50 %

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 11: Delež kapitala v financiranju



Letališče Ljubljana in Zagreb imata visoke vrednosti kazalnika, kar kaže na visoko stopnjo udeležbe kapitala lastnikov v financiranju. Tudi ostala letališča imajo dokaj visoke vrednosti in kažejo na zadovoljivo stopnjo finančne varnosti. Za upnike je kazalnik ugoden, medtem ko za lastnike pomeni, da nosijo večino tveganja. Vsa letališča imajo dobro izhodišče za zadolževanje v naslednjih letih.

Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

4.3.2 Kapitalska pokritost stalnih sredstev

kapital

= ----- (6)

stalna sredstva

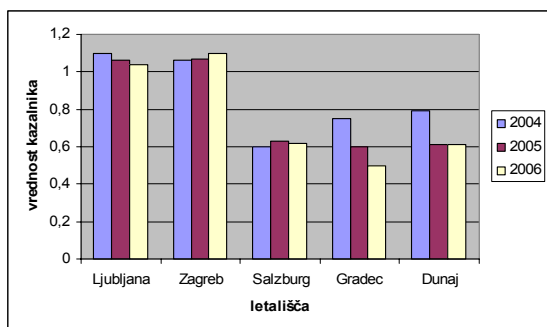
Kazalnik kaže lastniško financiranje stalnih sredstev. Nekatera podjetja stremijo k vrednosti več od ena, ki naj bi pomenila, da so najbolj nelikvidna sredstva financirana z lastniškim kapitalom, kar povečuje varnost upnikov. Vendar pa vrednost manj kot ena neposredno ne predstavlja plačilne nesposobnosti podjetja, saj so stalna sredstva lahko financirana z dolžniškimi dolgoročnimi viri (Slapničar, 2006, str. 10).

Tabela 6: Kapitalska pokritost stalnih sredstev

Leto/ Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	1,10	1,06	0,6	0,75	0,79
2005	1,06	1,07	0,63	0,6	0,61
2006	1,04	1,10	0,62	0,5	0,61

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 12: Kapitalska pokritost stalnih sredstev



Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

Ostala letališča imajo nižjo vrednost kazalnika, kar je tudi posledica nižje vrednosti deleža kapitala v financiranju, vendar kljub temu niso tako nizka, da bi lahko rekli, da so nelikvidna.

Vrednost kazalnikov letališč Ljubljana in Zagreb je nad ena, kar naj bi pomenilo, da je večina nelikvidnih sredstev financiranih s kapitalom. Letališči sta imeli tudi predhodni kazalnik najvišji, kar posledično privede do takšnega rezultata. V izkazovanju dolgoročnih obveznosti imata obe letališči zelo majhne vrednosti. Letališče Ljubljana se do tega obdobja niti ni zadolževalo.

4.4 Plačilna sposobnost

Plačilno sposobnost podjetja se grobo ugotavlja s primerjavo unovčenja sredstev z zapadlostjo obveznosti do virov financiranja. Poslovodstvo ima za napovedovanje plačilne sposobnosti na razpolago dodatne informacije, temelječe na predračunih denarnih tokov, teh pa zunanji analitik nima. Kazalniki so zanimivi za posojilodajalce, ki pri odobritvi posojila upoštevajo vrednost določenih kazalnikov več zaporednih obdobj ali zahtevajo, da njihova vrednost ne pade pod kritično mejo. (Slapničar, 2006, str. 11).

4.4.1 Kratkoročni koeficient

$$= \frac{\text{kratkoročna sredstva}}{\text{kratkoročne obveznosti}} \quad (7)$$

Kratkoročni koeficient podobno kot pospešeni koeficient izraža razmerje med unovčljivostjo kratkoročnih sredstev ter zapadlostjo kratkoročnih obveznosti, vendar ne predpostavlja dolgoročnega financiranja zalog. V števcu tako upoštevamo vsa kratkoročna sredstva. Za upnike je dobro, če je vrednost koeficienta čim večja, saj to pomeni, da je podjetje sposobno odplačevati dolgove v roku. Previsoka vrednost pa lahko pomeni, da je preveliko denarnih sredstev podjetja vezanih v neproduktivnih sredstvih.

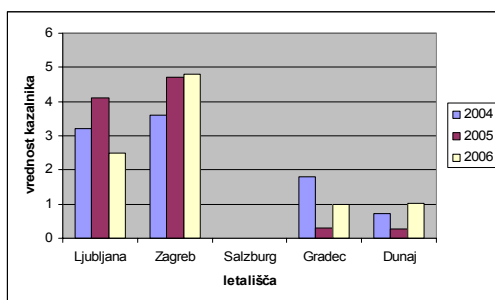
Tabela 7: *Kratkoročni koeficient*

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg*	Gradec	Dunaj
2004	3,2	3,6	/	1,8	0,71
2005	4,1	4,7	/	0,3	0,28
2006	2,5	4,8	/	1,0	1,03

*Opomba: za letališče Salzburg ni relevantnih podatkov za primerljivost z ostalimi letališči.

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 13: Kratkoročni koeficient



Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

Vsa letališča poslujejo z minimalnimi zalogami, zato se ta kazalnik ne razlikuje bistveno od pospešenega koeficienta. Odstopanja so glede na investicijska obdobja v posameznih letih, v katerih se nahajata letališči Ljubljana in Dunaj. Tudi kazalnik letališča Gradec, ki je imel upad v letu 2005, kaže na investicijsko obdobje in s tem povečanje kratkoročnih obveznosti. V letu 2006 se kazalnik stabilizira.

4.5 Struktura sredstev oziroma analiza stanja investiranja

S kazalniki stanja investiranja presojamo strukturo sredstev glede na različne postavke v aktivni bilanci. Vrednost kazalnikov je potrebno presojati na podlagi iste dejavnosti, ki jo opravljajo podjetja. Kazalniki so pomembni predvsem za posloводства podjetij pri njihovih odločitvah o naložbah, manj pa za zunanje uporabnike računovodskih izkazov (Slapničar S., 2006, str. 13).

4.5.1 Delež osnovnih sredstev v sredstvih

neopredmetena dolgoročna sredstva + opredmetena osnovna sredstva

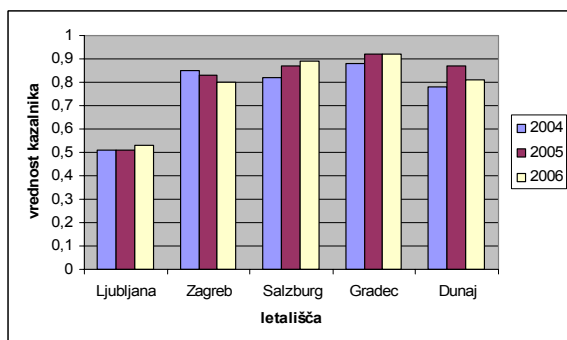
$$= \frac{\text{-----}}{\text{sredstva}} \quad (8)$$

Tabela 8: Delež osnovnih sredstev v sredstvih

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	0,51	0,85	0,82	0,88	0,78
2005	0,51	0,83	0,87	0,92	0,87
2006	0,53	0,80	0,89	0,92	0,81

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 14: Delež osnovnih sredstev v sredstvih



Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

Delež osnovnih sredstev v sredstvih je pri vseh letališčih dokaj konstanten skozi celotno obdobje. Pri vseh letališčih je delež tudi na isti ravni vrednosti. Izjema je le letališče Ljubljana, ki ima nižjo vrednost, kar pa pomeni, da ima glede na ostala letališča višje finančne naložbe.

To z vidika poslovanja pomeni, da ima manjši delež svojih sredstev angažiran v lastni dejavnosti. Kar pa ne pomeni neposredno manjših investicij, letališče ima glede na ostala manjšo vrednost celotnih sredstev, kar zmanjšuje vrednost kazalnika v primerjavi z ostalimi.

4.5.2 Delež investicij v osnovna sredstva

investicije v osnovna sredstva

$$= \frac{\text{investicije v osnovna sredstva}}{\text{letna amortizacija}} \quad (9)$$

letna amortizacija

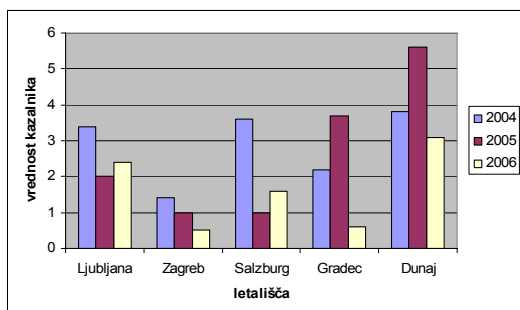
Kolikšen delež investicij je bil vložen v osnovna sredstva, nam pokaže primerjava deleža investicij v osnovna sredstva z letno amortizacijo osnovnih sredstev. Izračunamo, kolikšen delež investicij predstavlja letna amortizacija, s čimer dobimo realno sliko o vrednosti investicije.

Tabela 9: Delež investicij v osnovna sredstva

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	3,4	1,4	3,6	2,2	3,8
2005	2,0	1,0	1,0	3,7	5,6
2006	2,4	0,5	1,6	0,6	3,1

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 15: Delež investicij v osnovna sredstva



Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

Najvišjo vrednost kazalnika imata letališči Ljubljana in Dunaj, kar pomeni, da konstantno vlagata največ v osnovna sredstva v primerjavi z ostalimi. Letališče Gradec ima v prvih dveh letih visoko stopnjo deleža investicij v primerjavi z amortizacijo – takrat se je tudi nahajalo v obdobju investiranja v letališko stavbo.

V zadnjem letu pa amortizacija presega delež investicij; gradnja se je v tem letu tudi že zaključila. Letališče Zagreb ima konstantno visok delež amortizacije v investicijah. Pričakovati je padec kazalnika v naslednjih letih, saj letališče šele vstopa v investicijsko obdobje. Pri letališču Salzburg kazalnik niha skozi vsa tri proučevana leta. Letališče nima visokih investicij, nanašajo se predvsem na tehnično opremo in vlaganje na področje varnosti.

4.5.3 Delež obratnih sredstev v sredstvih

obratna sredstva

$$= \frac{\text{obratna sredstva}}{\text{sredstva}} \quad (10)$$

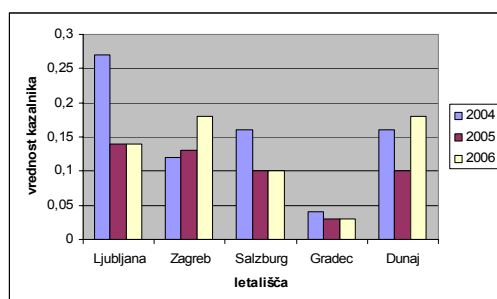
sredstva

Tabela 10: Delež obratnih sredstev v sredstvih

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	0,27	0,12	0,16	0,04	0,16
2005	0,14	0,13	0,10	0,03	0,10
2006	0,14	0,18	0,10	0,03	0,18

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 16: Delež obratnih sredstev v sredstvih



Delež obratnih sredstev v sredstvih je pri vseh letališčih precej nizek. Podjetja imajo majhne zaloge in majhno vrednost obratnih sredstev glede na stalna sredstva.

Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

4.5.4 Delež finančnih naložb v sredstvih finančne naložbe

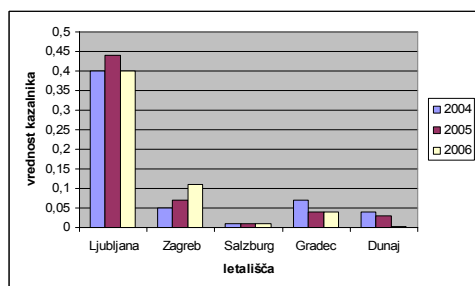
$$= \frac{\text{-----}}{\text{sredstva}} \quad (11)$$

Tabela 11: Delež finančnih naložb v sredstvih

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	0,40	0,05	0,01	0,07	0,04
2005	0,44	0,07	0,01	0,04	0,03
2006	0,40	0,11	0,01	0,04	0,003

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 17: Delež finančnih naložb v sredstvih



Najvišji delež finančnih naložb v sredstvih dosega letališče Ljubljana, kar je posledica visokih dolgoročnih naložb. Dunaj v letu 2006 beleži velik upad deleža zaradi občutnega zmanjšanja dolgoročnih naložb. Ostala letališča imajo nizek in v večji meri konstanten delež.

Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

4.6 Gospodarnost poslovanja

Kazalniki gospodarnosti izražajo uspešnost podjetja pri poslovanju. V kazalnik sta zajeti dve kategoriji iz izkaza poslovnega izida, v števcu imamo prihodke in v imenovalcu odhodke. Kategoriji sta lahko prilagojeni glede na namen kazalnika. Večja kot je vrednost kazalnika, uspešnejše je podjetje. V vsakdanjem življenju uspešnost velikokrat enačimo z učinkovitostjo, kar lahko privede do napačne razlage. Vedeti moramo, da je učinkovitost pogoj za uspešnost, vendar je možno učinkovito delati tudi napačne stvari.

4.6.1 Celotna gospodarnost

skupni prihodki

$$= \frac{\text{skupni prihodki}}{\text{skupni odhodki}} \quad (12)$$

skupni odhodki

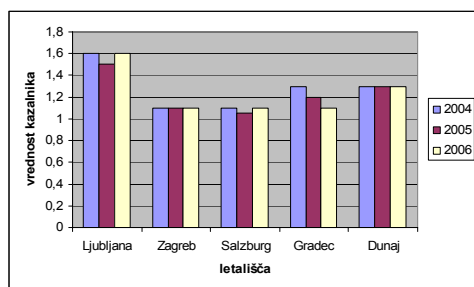
Kazalnik celotne gospodarnosti najbolj sintetično odraža gospodarnost poslovanja s prikazom intenzivnosti odmika celotnih prihodkov od celotnih odhodkov (Slapničar, 2006, str. 14). Vrednost kazalnika višje od ena pomeni poslovanje z dobičkom, nižji od ena pa pomeni izgubo.

Tabela 12: Celotna gospodarnost

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	1,6	1,1	1,1	1,3	1,3
2005	1,5	1,1	1,05	1,2	1,3
2006	1,6	1,1	1,1	1,1	1,3

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 18: Celotna gospodarnost



Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

Vsa letališča so v proučevanem obdobju poslovala z dobičkom. Najvišjo vrednost kazalnika ima letališče Ljubljana, kar pomeni, da je odmik med celotnimi prihodki in odhodki visok. Tudi ostala letališča imajo ugodno vrednost kazalnika, ki se konstantno kaže skozi celotno obdobje.

4.6.2 Gospodarnost poslovanja

poslovni prihodki

$$= \frac{\text{poslovni prihodki}}{\text{poslovni odhodki}} \quad (13)$$

poslovni odhodki

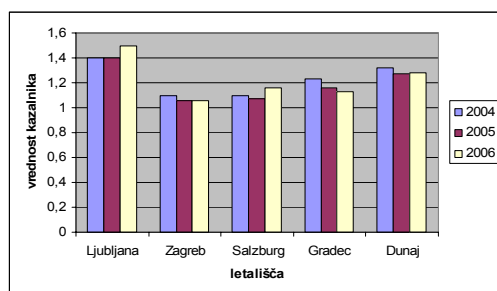
Kazalnik gospodarnosti poslovanja kaže na intenzivnost odmika med poslovnimi prihodki in poslovnimi odhodki. V obeh kategorijah so izločeni finančni in izredni prihodki ter odhodki. Višja kot je vrednost kazalnika, boljša je gospodarnost poslovanja.

Tabela 13: Gospodarnost poslovanja

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	1,4	1,1	1,1	1,23	1,32
2005	1,4	1,06	1,07	1,16	1,27
2006	1,5	1,06	1,16	1,13	1,28

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 19: Gospodarnost poslovanja



Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

Pri gospodarjenju poslovanja sta najbolj uspešni letališči Ljubljana in Dunaj, sledi Gradec z rahlim upadanjem, kar je posledica upada števila letov skozi celotno obdobje. Zagreb in Salzburg imata skozi celotno obdobje konstantno vrednost kazalnika. Vsa letališča pa so dosegla kazalnik nad vrednostjo ena, kar pomeni, da so beležile dobiček iz poslovanja.

4.7 Analiza denarnega toka

Pri dobičku nastaja problem, ki daje poslovodstvu možnost vplivanja na njegovo velikost. Pri zneskih denarnih pritokov in odtokov gre za rezultat transakcij s tretjimi osebami, kjer je možnost vplivanja poslovodstva izključena. Uspešno podjetje ustvarja čisti denarni tok s svojo poslovno dejavnostjo, zaradi česar tudi obstaja. Pozitivni denarni tokovi iz financiranja ali investiranja ne pomenijo nujno boljše uspešnosti. Zato je čisti denarni tok, ki ga podjetje ustvarja s poslovanjem, učinkovito dodatno merilo uspešnosti (Slapničar, 2006, str. 17).

4.7.1 Čisti denarni tok

Da dobimo relativno informacijo o čistih denarnih tokovih iz poslovanja, primerljivo z drugimi podjetji, se računa navadno dva kazalnika (Slapničar, 2006, str. 17):

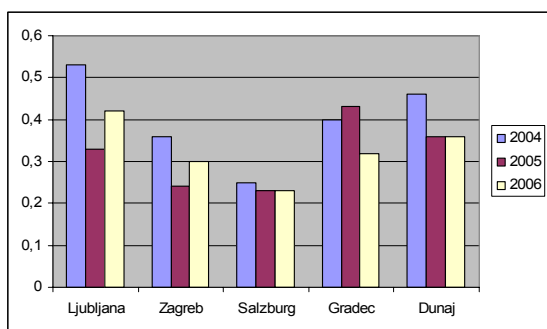
$$= \frac{\text{čisti poslovni prejemki}}{\text{poslovni prihodki}} \quad (14)$$

Tabela 14: Razmerje med čistimi poslovnimi prejemki in poslovnimi prihodki

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	0,53	0,36	0,25	0,40	0,46
2005	0,33	0,24	0,23	0,43	0,36
2006	0,42	0,30	0,23	0,32	0,36

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 20: Razmerje med čistimi poslovnimi prejemki in poslovnimi prihodki



Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

Podjetja imajo med seboj zelo podobne vrednosti. Pri letališču Ljubljana je opaziti upad skozi celotno obdobje, kar je posledica začetka investicij. Letališče Zagreb ima dokaj enakomerne vrednosti kazalnika z majhnimi vzponi in padci.

Pri letališču Dunaj je v zadnjih proučevanih obdobjih opaziti upad, kar je posledica trenda padanja čistih poslovnih prejemkov skozi celotno obdobje. Letališče Salzburg ima enakomerno razmerje med obema kategorijama skozi celotno obdobje. Pri letališču Gradec je malo večji upad v zadnjem letu, kar je posledica zmanjšanja čistih poslovnih prejemkov.

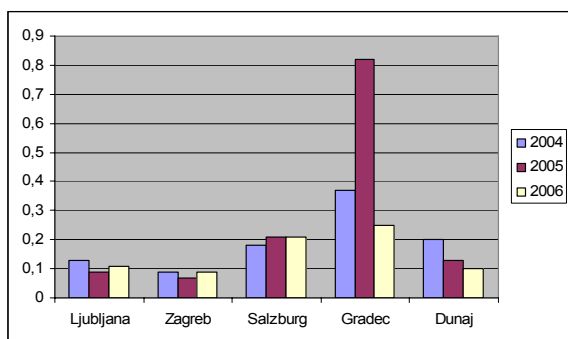
$$= \frac{\text{čisti poslovni prejemki}}{\text{stanje dolgov}} \quad (15)$$

Tabela 15: Razmerje med čistimi poslovnimi prejemki in stanjem dolgov

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	0,13	0,09	0,18	0,37	0,20
2005	0,09	0,07	0,21	0,82	0,13
2006	0,11	0,09	0,21	0,25	0,10

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Slika 21: Razmerje med čistimi poslovnimi prejemki in stanjem dolgov



Vir: Letna poročila letališč. Lastni izračuni.

Letališče Zagreb ima relativno konstantno vrednost kazalnika. Letališče Ljubljana beleži upad v letu 2005, kar je posledica investicijskega obdobja in povečanja dolgov. Pri letališču Dunaj opazimo padanje vrednosti skozi celotno obdobje, kar je posledica upadanja čistih poslovnih prejemkov in povečevanja dolgov skozi celotno proučevano obdobje.

Pri letališču Gradec vidimo močno razliko v vrednosti kazalnika za leto 2005, kar je posledica investicij in občutnega povečanja stanja dolgov. Salzburg ima konstantno razmerje v vseh treh letih.

4.7.2 Prosti denarni tok

Če čistim prilivom iz poslovne dejavnosti odštejemo obresti in odtoke za investicijska vlaganja, dobimo prost denarni tok. Vrednost prostega denarnega toka je pomembna informacija za lastnike, saj jim pokaže, ali podjetje ustvarja vrednost z njihovim premoženjem. Pri letališčih Salzburg in Gradec ni na voljo izkaza denarnih tokov – čisti poslovni prejemki so tako izračunani kot vsota čistega dobička in amortizacije.

Tabela 16: Prosti denarni tok v tisoč €

Leto/Letališče	Ljubljana	Zagreb	Salzburg	Gradec	Dunaj
2004	1.980	2.598	18.429	5.294	85.872
2005	1.349	1.429	984	17.575	162.696
2006	801,9	6.714	3.271	2.309	73.313

Opomba: vrednosti v rdeči barvi pomenijo negativen prosti denarni tok

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006. Lastni izračuni.

Vrednost prostega denarnega toka se pri vseh letališčih različno giblje. Posledica so tako skozi celotno analizo tudi tukaj investicijska obdobja, v katerih so se in se še vedno nahajajo letališča. Letališče Zagreb ima skozi celotno obdobje pozitiven denarni tok, kar je dobro z vidika lastnikov, vendar moramo vedeti, da je letališče v tem letu začelo z zbiranjem finančnih sredstev za realizacijo načrtovanih investicij. Pri ostalih letališčih negativni denarni tok ni ugoden za lastnike, vendar investicije letališč v širitev kapacitet za povečanje obsega poslovanja pomenijo pozitivno vrednost v prihodnosti.

SKLEP

Vse večji pomen konkurenčne prednosti podjetja se kaže v njegovi sposobnosti spremljanja uspešnosti poslovanja podjetja in sprememb v okolju ter na tej podlagi sprejetih pravih odločitvah in novih izboljšanih rešitev poslovanja. Analiziranje okolja in poslovanja podjetja je tako bistvenega pomena za razvijanje konkurenčne prednosti, obstoja na trgu in uspešnosti poslovanja.

V teoriji med osnovne postopke analiziranja uspešnosti poslovanja in v praksi najbolj pogoste sodi izračunavanje kazalnikov kot relativnih števil, ki izražajo razmerje med različnimi kategorijami v računovodskih izkazih. Bistvo analize poslovanja s pomočjo kazalnikov ni v samih kazalnikih, vendar pa je bistvenega pomena, katere kazalnike izberemo in kako jih interpretiramo. Da zunanji uporabnik teh informacij lahko dobi neko objektivno in realno sliko o uspešnosti poslovanja podjetja, je pomembno tudi to, da kazalnike primerjamo z izbranimi podjetji v panogi ali s povprečjem panoge. Vse skupaj lahko povežemo v celoto in zaključno interpretacijo o uspešnosti poslovanja s poznavanjem ključnih trendov in smernic razvoja same panoge in podjetij, ki delujejo na konkurenčnem trgu podjetja.

V panogi se pojavlja trend vstopanja nizkocenovnih prevoznikov in oblikovanja mega letaliških vozlišč ter direktnih medcelinskih letov. Na poslovanje Aerodroma Ljubljana vpliva predvsem vstop nizkocenovnih prevoznikov, ki so povzročili višjo stopnjo konkurenčnosti med samimi prevozniki, ter posledično pritiska prevoznikov na letališča z zniževanjem cen storitev, po drugi strani pa so vplivali na intenzivno rast prometa v zadnjih letih. Cenovna politika letališča in investicije sta v vedno večji meri pogojena z izpopolnjevanjem pogojev Evropske unije.

Aerodrom Ljubljana v primerjavi z ostalimi letališči skozi celotno analizo uspešnosti poslovanja kaže dobre rezultate. Vrednosti kazalnikov se najbolj enačijo z letališčema Zagreb in Dunaj. Do odstopanj pri določenih kazalnikih prihaja glede na obdobje vstopa v investicijske projekte. Letališči Salzburg in Gradec ne predstavljata velike konkurenčnosti, saj je dejstvo o regijskem značaju letališč precej prišlo do izraza tudi pri analizi poslovanja.

Aerodrom Ljubljana kljub dejstvu, da deluje na konkurenčnem trgu, posluje uspešno. Investicijski projekti z realizacijo katerih je podjetje začelo v zadnjem proučevanem obdobju zahtevajo nove vire financiranja. Podjetje je za leto 2007 načrtovalo investicijska vlaganja v višini 28 mio EUR, kar je za dvakrat več kot v obdobju, za katero je narejena analiza. Tudi za leto 2008 so v načrtu investicije v podobni višini kot leto prej. Investicije so odziv na povečanje predvsem tovornega prometa, kot posledice uveljavljanja letališča kot vozlišča prevozov hitrih pošilk za jugovzhodno Evropo. Podjetje ima glede na proučevano obdobje analize poslovanja dober izhodiščni položaj, zato je smiselno, da pridobiva dodatna sredstva iz dolgoročnih dolžniških virov, ki so cenejši od lastniških, saj lastniki pričakujejo višji kapitalski donos.

LITERATURA IN VIRI

1. *Airports – Down of a New Era* (2004). Boston Consulting Group. Najdeno 3. julija 2008 na spletnem naslovu http://www.bcg.com/impact_expertise/publications/files/BCGAirportsDawnNewEra.pdf.
2. *Annual report 2005*. Flughafen Graz GmbH. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu http://www.flughafen-graz.at/home/unternehmen_flughafen/annual_report.php.
3. *Annual report 2006*. Flughafen Graz GmbH. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu http://www.flughafen-graz.at/home/unternehmen_flughafen/annual_report.php.
4. *Annual report 2005*. Salzburg Airport GmbH. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu <http://engl.salzburg-airport.com/daten-fakten.html>.
5. *Annual report 2006*. Salzburg Airport GmbH. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu <http://engl.salzburg-airport.com/daten-fakten.html>.
6. *Annual report 2006*. Vienna Airport AG. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu <http://ar2006.viennaairport.com/>.
7. *Annual report 2005*. Vienna Airport AG. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu http://vie2005en.genesto.com/dateien/1_13_Flughafen_Wien_2005.pdf.
8. *Annual report 2004*. Vienna Airport AG. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu http://vie2005en.genesto.com/i_linke_31502.html?top=&left=&main=i_Conso_31086.html.
9. *Godišnje izvješće 2004*. Zračna luka Zagreb d.o.o. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu http://www.zagreb-airport.hr/en/poslovne_8/index.aspx.
10. *Godišnje izvješće 2005*. Zračna luka Zagreb d.o.o. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu http://www.zagreb-airport.hr/en/poslovne_8/index.aspx.
11. *Godišnje izvješće 2006*. Zračna luka Zagreb d.o.o. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu http://www.zagreb-airport.hr/en/poslovne_8/index.aspx.
12. Helfert, A. E. (1991). *Techniques of Financial Analysis* (2nd ed.). Boston: Business one Irwin.
13. Ješevnik, P. & Tibljaš, A. (1997). *Uporaba Porterjevega modela za analiziranje slovenskega tržišča kave*. Najdeno 4. julija 2008 na spletnem naslovu <http://www.fm-kp.si/zalozba/ISBN/961-6268-83-x/097-116.pdf>.
14. *Letno poročilo 2003*. Aerodrom Ljubljana d.d. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu <http://www.lju-airport.si/vsebina.asp?IDM=70>.
15. *Letno poročilo 2004*. Aerodrom Ljubljana d.d. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu <http://www.lju-airport.si/vsebina.asp?IDM=70>.
16. *Letno poročilo 2005*. Aerodrom Ljubljana d.d. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu <http://www.lju-airport.si/vsebina.asp?IDM=70>.
17. *Letno poročilo 2007*. Aerodrom Ljubljana d.d. Najdeno 20. junija 2008 na spletnem naslovu <http://www.lju-airport.si/vsebina.asp?IDM=70>.
18. Odar, M. (2004). *Temeljne računovodske predpostavke*. Ljubljana: Slovenski inštitut za revizijo.

19. *Poročilo o razvoju 2008*. (2008). Ljubljana: Urad RS za makroekonomske analize in razvoj. Najdeno 1. avgusta 2008 na spletnem naslovu http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/pr/2008/PoR_08.pdf#glavneugotovitve.
20. Porter, E. M. (1998). *Competitive Strategy, Techniques for Analyzing Industries and Competitors*. New York: The Free Press.
21. Rees, B. (1995). *Financial Analysis*. (2nd ed.) Great Britain: Redwood Books, Trowbridge, Wiltshire.
22. *Revidirano poročilo o poslovanju 2006* (2007). Zgornji Brnik: Aerodrom Ljubljana.
23. Slapničar, S. (2006). *Analiza računovodskih izkazov*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
24. *Slovenski računovodski standard 29. Računovodsko proučevanje*. Slovenski računovodski standardi 2006 (2006). Najdeno 2. julija 2008 na spletnem naslovu <http://www.racunovodja.com/clanki.asp?clanek=631>.
25. *Slovenski računovodski standard 30. Računovodsko informiranje*. Slovenski računovodski standardi 2006 (2006). Najdeno 2. julija 2008 na spletnem naslovu <http://www.racunovodja.com/clanki.asp?clanek=630>.
26. *Strateške usmeritve in poslovni načrt 2007–2015* (2007). Zgornji Brnik: Aerodrom Ljubljana.
27. Vrhovnik, P. (2005). *Analiza privlačnosti nevrološke panoge zdravil v srednji in vzhodni Evropi*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.

PRILOGA

Priloga: Ključni podatki letališč o obsegu poslovanja za obdobje 2004–2006

LJUBLJANA			
LETO	2004	2005	2006
Število potnikov	1.048.238	1.218.896	1.334.355
Premiki letal	35.502	37.767	40.991
Tovor (v tonah)	11.781	11.561	15.309
Kapital (mio €)	86,4	91,2	97,2
Sredstva(mio €)	98,6	100,5	108,6
Prihodki(mio €)	23,1	26,3	28,7
ZAGREB			
LETO	2004	2005	2006
Število potnikov	1.408.206	1.551.519	1.662.469
Premiki letal	16.333	19.087	15.823
Tovor (v tonah)	8.899	15.492	9.198
Kapital (mio €)	110,6	112,6	112
Sredstva(mio €)	118,1	119,8	123
Prihodki(mio €)	30	32,9	36
SALZBURG			
LETO	2004	2005	2006
Število potnikov	1.422.397	1.695.430	1.878.266
Premiki letal	20.423	24.554	21.511
Tovor (v tonah)	6.569	7.579	7.525
Kapital (mio €)	62,7	62,5	64,4
Sredstva(mio €)	118,8	111,5	115,6
Prihodki(mio €)	35,7	42	44,9
GRADEC			
LETO	2004	2005	2006
Število potnikov	898.504	892.958	917.791
Premiki letal	20.096	18.820	17.297
Tovor (v tonah)	8.811	10.085	10.013
Kapital (mio €)	58,4	54,3	48
Sredstva(mio €)	81,3	92,8	90
Prihodki(mio €)	23,6	23,1	23,2

Se nadaljuje

Nadaljevanje

DUNAJ			
LETO	2004	2005	2006
Število potnikov (mio)	14,8	15,9	16,9
Premiki letal	224.809	230.900	237.490
Tovor (v tonah)	209.625	234.677	265.778
Kapital (mio €)	631	665,8	739
Sredstva(mio €)	952,3	1.193	1.485
Prihodki(mio €)	398,3	410,3	463,9

Vir: Letna poročila letališč Ljubljana, Zagreb, Salzburg, Gradec, Dunaj, za obdobje 2004-2006.