

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**PRIVLAČNOST LJUBLJANSKEGA LETALIŠČA V REGIONALNEM
OKVIRJU ZA TUJE LETALSKE PREVOZNIKE**

Ljubljana, september 2010

ROK RODE

IZJAVA

Študent Rok Rode izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom prof. dr. Marka Jakliča, in da dovolim njegovo objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____

Podpis: _____

KAZALO

UVOD	1
1. OPIS PROBLEMATIKE	2
1.1. Potniški promet ljubljanskega letališča in konkurenčnih letališč v obdobju 2005-2009	4
2. HIPOTEZE	5
2.1. Vpliv monopolnega položaja Adrie Airways na prihod tujih letalskih prevoznikov na ljubljansko letališče	5
2.2. Na privlačnost ljubljanskega letališča vplivajo visoke cene kerozina.....	8
2.3. Konkurenca na letališču vpliva na njegovo privlačnost za tuje letalske prevoznike.....	10
2.4. Slaba turistična ponudba v Sloveniji vpliva na neprivlačnost ljubljanskega letališča za tuje letalske prevoznike	15
2.5 Vpliv razvitosti gospodarstva na privlačnost letališča za tuje letalske prevoznike	16
2.6. Odraž finančnega stanja podjetja na privlačnost ljubljanskega letališča za tuje letalske prevoznike	22
SKLEP	24
LITERATURA IN VIRI	26
KAZALO PRILOG	i
PRILOGE	1

KAZALO TABEL

Tabela 1: Gibanje cene kerozina v obdobju 2005-2009 po ceniku Petrola d. d.....	9
Tabela 2: Potniki, ki so v obdobju 2005-2009 potovali preko ljubljanskega letališča s slovenskim nacionalnim Adrio Airways	11
Tabela 3: Potniki, ki so v obdobju 2005-2009 potovali preko zagrebškega letališča s hrvaškim nacionalnim prevoznikom Croatia Airlines	12
Tabela 4: Podatki o številu prebivalcev Slovenije na dan 30. 6. za obdobje 2006-2009.....	17
Tabela 5: Kazalci splošnega stanja gospodarstva, prikazani za Slovenijo v obdobju 2006-2009	17
Tabela 6: Podatki o številu prebivalcev Hrvaške na dan 30. 6. za obdobje 2006-2009.....	17
Tabela 7: Kazalci splošnega stanja gospodarstva, prikazani za Hrvaško v obdobju 2006-2009	17
Tabela 8: Referenčne vrednosti po skupinah pri kazalniku delež dolga v financiranju.....	22
Tabela 9: Referenčne vrednosti po skupinah pri kazalniku plačilna sposobnost.....	23

KAZALO SLIK

Slika 1: Seznam sosednjih letališč, s katerih najpogosteje letijo anketirani	3
Slika 2: Dejavniki, ki vplivajo na izbiro sosednjega letališča.....	3
Slika 3: Potniški promet na letališčih v Ljubljani, Zagrebu, Trevisu, Trstu, Gradcu in Celovcu v obdobju 2005-2009	4
Slika 4: Letalski prevozniki, s katerimi anketirani najpogosteje letijo z letališča Jožeta Pučnika Ljubljana.....	7
Slika 5: Gibanje cene kerozina na ljubljanskem letališču v obdobju 2005-2009.....	9
Slika 6: Delež anketiranih, ki potujejo/ne potujejo na rednih linijah Adrie Airways	10
Slika 7: Prikaz razlogov, zakaj anketirani ne potujejo na rednih linijah Adrie Airways	10

Slika 8: Delež potnikov, ki so v obdobju 2005-2009 preko letališča Jožeta Pučnika Ljubljana potovali z Adrio Airways	11
Slika 9: Delež potnikov, ki so v obdobju 2005-2009 preko letališča Zračne luke Zagreb potovali s Croatia Airlines	12
Slika 10: Subjektivno mnenje posameznikov, ali na letališču Jožeta Pučnika pristaja dovolj nizkocenovnih letalskih prevoznikov	14
Slika 11: Mnenje anketiranih o razvitosti turizma v Sloveniji.....	16
Slika 12: Primerjava BDP na prebivalca med Slovenijo in Hrvaško za obdobje 2006-2009 ..	18
Slika 13: Primerjava povprečne letne stopnje inflacije med Slovenijo in Hrvaško za obdobje 2006-2009.....	18
Slika 14: Primerjava povprečne letne stopnje brezposelnosti med Slovenijo in Hrvaško za obdobje 2006-2009.....	19

UVOD

Letalski prevoz postaja vedno bolj preprosta, priljubljena in poceni potovalna alternativa, ki z leti postaja vse bolj prisotna na trgu. Konkurenca med letalskimi prevozniki, letalskimi proizvajalci in samimi letališči je močna in z leti postaja še močnejša. Na največjih transfernih evropskih, ameriških in azijskih letališčih postaja promet že tako zasičen, da se bo v prihodnosti moral seliti tudi na manjša, danes poznana kot regionalna letališča.

V Sloveniji in ožjem okrožju je letalski promet delno razvit. Dejavniki, ki nekoliko zavirajo množičen razvoj letalstva pri nas, so tako geografskega kot tudi demografskega izvora. Med regionalnimi letališči (Ljubljana, Zagreb, Trst, Gradec, Treviso in Celovec) so premajhne oddaljenosti, kar pomeni, da je z vidika enega letališča izjemno težko zgraditi veliko mednarodno letališče, ki bi prevzelo vodilno vlogo v celotnem okrožju.

Ljubljansko letališče ima izredno dober geografski položaj, ker se nahaja prav na sečišču dveh prometnih koridorjev, torej na prehodu med Srednjo in Jugovzhodno Evropo. Število potnikov se je v zadnjem desetletju skoraj podvojilo, letališče si je že pred leti zastavilo zelo ambiciozne cilje. Na letališče so prihajali mnogi letalski prevozniki, tako tradicionalni kot tudi nizkocenovni, vendar jih je večina letališče že zapustila, medtem ko se na konkurenčnih letališčih pojavlja vedno več nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki na letališčih osvajajo trge, svoje deleže utrjujejo, nekateri pa tudi povečujejo. Tako je na konkurenčnih letališčih ustvarjena boljša ponudba, ki je prilagojena vsakemu tržnemu segmentu. Zaradi tega se mnogo slovenskih potnikov odloča za potovanje s tujih (sosednjih) letališč (Zagreb, Trst, Treviso, Celovec, Gradec).

Zgoraj opisana situacija predstavlja resen problem za največje slovensko mednarodno letališče, zato je **namen** pisanja tega diplomskega dela preučiti, analizirati in utemeljiti dejavnike iz transakcijskega in kontekstualnega okolja podjetja, ki vplivajo na njegovo poslovanje, cilj pa je priti do določenih pomembnih spoznanj, podati odgovore na zastavljena raziskovalna vprašanja, nakazati prihodnje razvojne smernice in podjetju podati priporočila za rešitev praktičnega problema.

Temeljni cilj diplomskega dela je priti do določenih ugotovitev in podrobnejše spoznati problematiko, ki danes zadeva letalstvo v naši državi. Čas in delo, ki sem ga preživel ob pisanju tega diplomskega dela, sta mi podala nove izkušnje na področju obravnavanja in reševanja takšne problematike v praksi, zato verjamem, da mi bodo pridobljene izkušnje prav prišle v moji karierni poti. V diplomskem delu želim odpreti nov vidik obravnavanja resne problematike, ki v celoti zavzema letalsko panogo v Sloveniji, saj menim, da takšna tema do sedaj še ni bila obravnavana.

V mojem diplomskem delu sem problem opredelil z šestimi hipotezami. Vsako hipotezo sem poskušal na podlagi podrobne analize potrditi oziroma zavrniti. V prvi hipotezi sem skušal dokazati, ali monopolni položaj Adrie Airways na ljubljanskem letališču vpliva na privlačnost tujih letalskih prevoznikov. Druga hipoteza se nanaša na visoke cene kerozina, ki jih Petrol zaračunava vsem letalskim prevoznikom, ki pristajajo na ljubljanskem letališču. Cene sem sprva hotel primerjati s cenami kerozina na Hrvaškem, ker pa cene hrvaškega kerozina po informacijah, ki sem jih dobil v podjetju Ina, niso dosegljive, primerjava temelji na subjektivni presoji posameznih strokovnjakov v podjetju Petrol. Potrditev oziroma zavrnitev tretje hipoteze temelji na konkurenčnosti letalskih prevoznikov tako na ljubljanskem kot tudi zagrebškem letališču. Četrta hipoteza se nanaša na slovenski turizem in njegovo učinkovitost pri ponudbi. V peti hipotezi sem skušal dokazati, ali na privlačnost letališča vpliva splošno gospodarsko stanje vsake države in na podlagi Porterjevega diamanta poskušal ustvariti takšno okolje, da bo ljubljansko letališče lahko postalo bolj konkurenčno. Zadnja, šesta hipoteza pa temelji na splošnem finančnem stanju podjetja.

1. OPIS PROBLEMATIKE

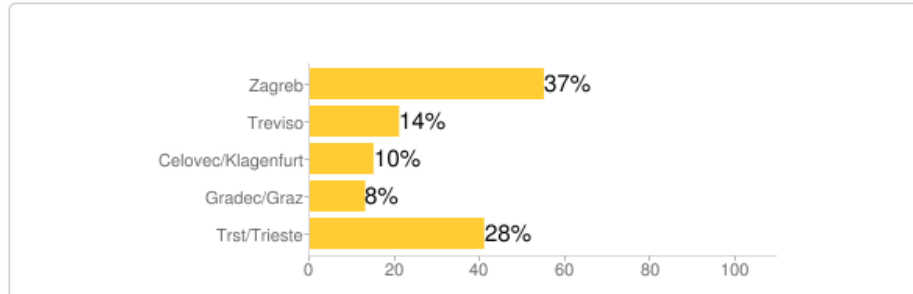
Ljubljansko letališče sodi po obsegu prometa med manjša letališča, pokriva celotno Slovenijo, južni del Avstrije, severovzhodni del Italije in severozahodni del Hrvaške, ter zajema okoli 4 milijone prebivalcev tega območja. To območje predstavlja ljubljanskemu letališču ciljni trg za izhodni promet, ki sega do 250 kilometrov zračne razdalje od letališča. Okolje, znotraj katerega podjetje posluje, je izrazito konkurenčno, kot neposredni tekmeci pa nastopajo letališča Zagreb, Trst, Gradec, Celovec in Treviso (Aerodrom Ljubljana, letno poročilo 2009, str. 27).

Letališče Jožeta Pučnika v Ljubljani letno oskrbi v povprečju okoli 1,5 milijona potnikov, kar predstavlja tri četrtine celotnega živečega prebivalstva v Sloveniji. Zaradi majhnega regionalnega prostora in dobrih prometnih povezav v Sloveniji se večina slovenskih potnikov rajši odloči potovati z zgoraj omenjenih neposrednih konkurenčnih letališč, in sicer zaradi večje koncentracije nizkocenovnih letalskih prevoznikov (Kosovel, maj 2010; Aerodrom Ljubljana, letno poročilo 2009, str. 27).

Prav iz tega razloga sem se odločil opraviti lastno spletno raziskavo o potovalnih navadah Slovencev, z namenom pridobiti mnenja posameznikov o letalskih povezavah z letališča Jožeta Pučnika. V anketi je sodelovalo 146 anketirancev, med katerimi so bili vsi prebivalci Republike Slovenije, hkrati pa nihče ni bil mlajši od 21 let. Anketo sem odločil izpeljati s pomočjo spletne strani <http://raziskave.fluidsurveys.com>, ker so na spletni strani ponujali najlažjo in najzanesljivejšo pot do zanesljivih in kakovostnih rezultatov. Za komunikacijske kanale sem uporabil Facebook in elektronsko pošto (e-pošta). Vprašanja ankete so vidna v prilogi, analiza posameznih odgovorov na posamezna vprašanja pa je vidna znotraj drugega poglavja Hipoteze, odvisno od njihove vsebinske povezave.

Zgoraj omenjena problematika je razvidna tudi v enem izmed mojih vprašanj v spletni raziskavi. Rezultati in grafični prikaz se nahajata spodaj.

Slika 1: Seznam sosednjih letališč, s katerih najpogosteje letijo anketirani
5. Iz katerih sosednjih letališč najpogosteje letite? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



Vir: Lastna raziskava, ki je v celoti vidna pod rubriko priloge.

Na podlagi rezultatov, ki so prikazani v zgornjem grafu, sklepam, da največ Slovencev potuje z zagrebškega letališča (37 odstotkov), takoj za njim sledi Trst (28 odstotkov), nato Treviso (14 odstotkov), Celovec (10 odstotkov) in Gradec (8 odstotkov).

Glede na to, da vsi anketiranci potujejo s tujih letališč, je bilo smiselno v anketi tudi povprašati, zakaj letijo s tujih letališč.

Slika 2: Dejavniki, ki vplivajo na izbiro sosednjega letališča
6. Cemu je razlog izbire sosednjega letališča in ne ljubljanskega? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



Vir: Lastna raziskava, ki je v celoti vidna pod rubriko priloge.

Graf nam lepo prikazuje, kako ima večina naravno homo economicusa, ker je več kot polovica anketirancev odgovorila, da je pri odločitvi njihovega potovanja odločilni dejavnik cena, ki jo plačajo za letalski prevoz. 30 odstotkov izbira odhodna letališča glede na kraj, kamor potujejo, in nazadnje se 17 odstotkov odloči za tisto letališče, na katerem pristaja specifični letalski prevoznik.

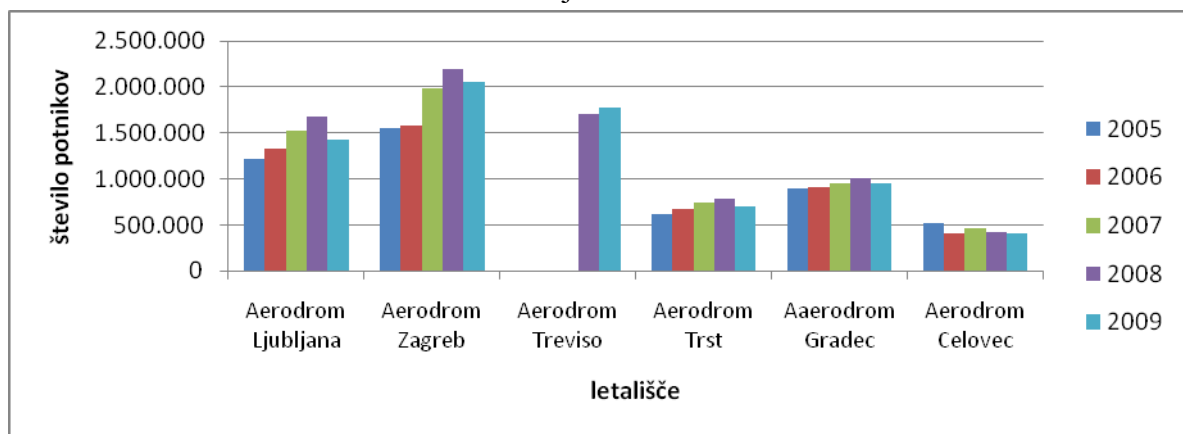
Na drugi strani pa kot rezultat nezanimanja nizkocenovnih letalskih prevoznikov za osvajanje slovenskega trga mnogi iščejo krivico v pomanjkljivi turistični strategiji, saj bi le-ta lahko poskrbela, da bi nizkocenovni in ostali letalski prevozniki uspeli napolniti svoja letala do te mere, da bi bila linija dobičkonosna (Jesenšek, 2009). V Slovenski turistični organizaciji pravijo, da je Slovenija premajhen trg za privabljanje nizkocenovnih in rednih letalskih

prevoznikov predvsem zaradi tveganja, da promet na našem ozemlju ne bi bil zagotovljen in da letala ne bi dosegala na linijah točke preloma.

Mesto Ljubljana z okolico se uvršča med zgoraj omenjenimi mesti po številu prebivalcev na drugo mesto, torej takoj za Zagrebom. Upoštevajoč mnenje posameznikov v Slovenski turistični agenciji, bi na letališčih ostalih mest (Trst, Treviso, Celovec, Gradec) morale pristajati še manj nizkocenovnih letalskih prevoznikov, kot na ljubljanskem letališču. Je torej razlog o neprivlačnosti ljubljanskega letališča za tuje letalske prevoznike res majhen trg?

1.1. Potniški promet ljubljanskega letališča in konkurenčnih letališč v obdobju 2005-2009

Slika 3: Potniški promet na letališčih v Ljubljani, Zagrebu, Trevisu, Trstu, Gradcu in Celovcu v obdobju 2005-2009



Vir: Podatki, zbrani s spletnih strani posameznih letališč.

Iz zgornjega grafa lahko razberemo, da trenutno po številu oskrbljenih potnikov prevladuje zagrebško letališče. Pri ljubljanskem letališču opazimo, da je rast števila potnikov precej enakomerna, medtem ko je na zagrebškem letališču precej skokovita. Najbolj je opazen skok v letu 2008 glede na leto 2007, saj razlika znaša skoraj 400.000 potnikov. Na vseh letališčih, razen v Trevisu, je opazen padeč promet v letu 2009 zaradi gospodarske krize, ki je prizadela tudi letalske prevoznike. Na letališču v Trevisu je zabeležena rast potnikov predvsem zaradi dobrega poslovanja nizkocenovnih letalskih prevoznikov v času gospodarske krize. Na letališču namreč pristaja 6 letalskih prevoznikov, od katerih je pet nizkocenovnih (Ryanair, Wizzair, Germanwings, Transavia in Air Arabia Maroc).

Madžarski nizkocenovni letalski prevoznik Wizzair je eno redkih podjetij, ki se nastali gospodarski krizi zahvaljuje, saj je v letu 2009 v prvi polovici leta prepeljal skoraj 30 odstotkov več potnikov kot v istem obdobju leta 2008. Podobno je veljalo za ostale nizkocenovne letalske prevoznike, kjer je vsak sedež na letalu enako vreden, poleg tega je poceni sedež na letalu samo veliki plus za potnika, ki vsako odločitev o lastnem potovanju dobro pretehta v času gospodarske krize (Šoštaric, 2009). Naj navedem samo dejstvo, da je

Easyjet gospodarsko krizo izkoristil kot priložnost in začel intenzivno širiti mrežo letov in hkrati dodajal frekvence letov na že obstoječih linijah (v poletni sezoni 2009 je linijo Ljubljana-London Stansted obogatil za 4 jutranje lete, tako da je Ljubljano z Londonom povezoval 4-krat v enem tednu, celo 2-krat na dan).

Za letališče Treviso nisem uspel dobiti podatkov o številu potnikov za leta 2005, 2006 in 2007, zato rasti prometa tu ne morem analizirati. Glede na zadnje podatke o številu oskrbljenih potnikov na letališčih sta najbolj primerljivi ljubljanskemu letališču zagrebško letališče in letališče v Trevisu. Zagrebško letališče se z ljubljanskim letališčem najbolj ujema v politiki poslovanja, strategiji, ciljih in strukturi letalskih prevoznikov, ki na njem pristajajo, zato bom opravil bolj podrobno analizo obeh letališč na podlagi zastavljenih 6 hipotez.

2. HIPOTEZE

2.1. Vpliv monopolnega položaja Adrie Airways na prihod tujih letalskih prevoznikov na ljubljansko letališče

Hipoteza 1: Na privlačnost ljubljanskega letališča za tuje letalske prevoznike vpliva monopolni položaj slovenskega nacionalnega prevoznika Adrie Airways

2.1.1. Monopolni položaj podjetij in monopolistična konkurenca

Samuelson in Norhous (2002, str. 156) v svoji knjigi Ekonomiji opisujeta, da je **monopol** najskrajnejši primer nepopolne konkurence, ker ima en proizvajalec popolni nadzor nad panogo. Pravi monopol, ki je danes zelo redka tržna struktura, je eno samo podjetje, ki edino proizvaja dobrine oziroma izvaja storitve v panogi, in ne obstajajo druge panoge, ki bi proizvedle substitute. Glede na to, da prevladuje visoko konkurenčno gospodarstvo, se morajo s konkurenco ukvarjati tudi monopoli.

Prašnikar (1999, str. 194) v knjigi Uvod v mikroekonomijo razlaga, kako ima monopol pri določanju cene lastnega proizvoda/storitve zelo pomembno vlogo, ker je povpraševanje precej neelastično, za razliko od popolne konkurence, kjer je povpraševanje z vidika enega podjetja zaradi prisotnosti mnogih podjetij v isti panogi zelo elastično.

Na podlagi teorije, ki je zgoraj obrazložena, lahko sklepam, da Adria Airways drži monopol na ljubljanskem letališču le na tistih linijah, kjer kot edini letalski prevoznik povezuje Ljubljano z določenimi destinacijami. Linije, ki jih Adria opravlja samostojno, predstavljajo 66,67 % vseh destinacij, do katerih lahko pridemo direktno z letalskimi prevozniki z letališča Jožeta Pučnika (Vir: Wikipedia, 2010).

Prašnikar (1999, str. 216) navaja, da tudi med glavnimi večjimi proizvajalci podobnega proizvoda obstaja tako imenovana monopolistična konkurenca. Proizvodi podjetij, ki skupaj tvorijo monopolistično konkurenco, se med seboj razlikujejo po videzu, imenu in kakovosti.

Torej, proizvodi niso homogeni, potrošniki pa jih prepoznajo po različnih blagovnih znamkah. Najbolj značilen primer so zobne kreme, ker razlike med posameznimi proizvajalci nastanejo zaradi okusa, namena, doslednosti v izdelavi ipd. Tisti kupci, ki so cenovno občutljivi, bodo v primeru višje cene enega proizvajalca zobne kreme z lahkoto zamenjali za drugega. Kupci, ki pa jim je na prvem mestu okus, bodo ne glede na ceno pripravljeni plačati za tisto zobno kremo, ki ima po njihovem mnenju najboljši okus ipd.

Podjetja, ki med seboj tekmujejo v monopolistični konkurenci, tekmujejo torej s prodajo diferenciranih proizvodov, torej proizvodov, ki so si med seboj podobni, vendar jih ne moremo uvrščati med popolne substitute, hkrati pa obstaja tudi prost vstop v panogo in prost izstop iz nje.

2.1.2. Monopol in monopolistična konkurenca na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana

Zgoraj opisana teoretična osnova monopolistične konkurence lepo opisuje stanje vsakega letališča, na katerem eno destinacijo povezuje več letalskih prevoznikov (na primer Ljubljano bodo s Parizom v prihodnje povezovali trije letalski prevozniki: Adria Airways, Air France in Easyjet). Zagotovo bi prišlo do dvoumja, ali gre za popolno konkurenco ali monopolistično, vendar moramo vedeti, da pri popolni konkurenci obstaja enormno število podjetij, ki so cenovno zelo občutljivi, hkrati pa tu ne gre za homogene storitve.

Vzemimo primer letalske povezave Ljubljana-London:

spremenljivka	Adria Airways	EasyJet
tip prevoznika	tradicionalni	nizkocenovni
razredi potovanja	ekonomski, poslovni	ekonomski
letališče v Londonu	Gatwick Airport	Stansted Airport
strateško letalsko združenje	Star Alliance	/
brezplačen obrok in pijača na letalu	da	ne
všetost prtljage (20 kg) v osnovno ceno	da	ne
začetna osnovna cena	visoka	nizka

Zgornja razpredelnica lepo prikazuje, kako gre za praktično isti storitvi, pa vendarle nista homogeni, saj se med seboj razlikujeta v več spremenljivkah.

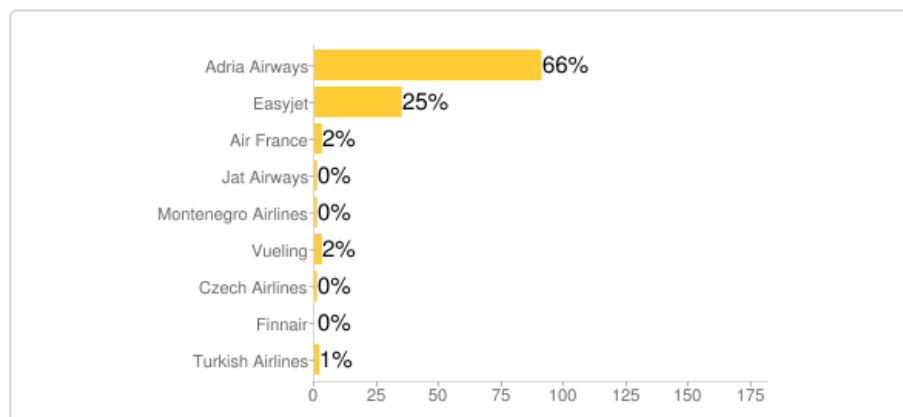
Franetič (intervju, priloga) navaja, da načeloma monopol Adrie Airways ne vpliva toliko na prihod tujih prevoznikov, še zlasti nizkocenovnih, ker ti ocenijo realno povpraševanje in agresivno "napadejo" trg. Problem je le za prihod tistih letalskih prevoznikov, ki so vključeni v združenje Star Alliance, ker je Star Alliance Adrii Airways prepustil izvajanje dejavnosti kot edinemu letalskemu prevozniku na tem letališču. Na zagrebškem letališču prevladuje nekoliko drugačna situacija, saj med tradicionalnimi letalskimi prevozniki, ki so vključeni v strateško letalsko združenje Star Alliance, pristajajo tudi Lufthansa (hčerinska podjetja Lufthanse: Augsburg Airways, Lufthansa Regional in Lufthansa CityLine), Austrian Airlines (tudi hčerinsko podjetje Austrian Airlines: Tyrolean Airways) in TAP Portugal (Vir: wikipedia.org, 2010).

Glede na to, da Adria Airways ustvari več kot 70 % prometa na celotnem letališču, v celoti gledano, pa s svojimi najvišjimi cenami v primerjavi s konkurenco ustvarja neprilučno okolje za potovanje. Ne glede na dejstvo, da nizkocenovni letalski prevozniki realno ocenijo povpraševanje in poskušajo zavzeti čim večji delež na novem ali obstoječem trgu, visoke cene slovenskega nacionalnega prevoznika na ljubljanskem letališču, ki se nahaja na tako majhnem regionalnem področju, kjer si med seboj konkurira 6 mednarodnih letališč, ustvarjajo neprilučno okolje za prihod novih letalskih prevoznikov na ljubljansko letališče, saj ta neprilučnost avtomatično preusmeri slovenske potnike na sosednja letališča, kar pa danes zaradi dobrih prometnih povezav ni več ovira.

Adriin monopol na ljubljanskem letališču potrjujejo tudi rezultati drugega vprašanja v moji lastni raziskavi. Na vprašanje je odgovorilo 137 anketirancev od 146 anketiranih, kar predstavlja slabih 94 odstotkov vseh anketiranih. Rezultati so prikazani grafično spodaj.

Slika 4: Letalski prevozniki, s katerimi anketirani najpogosteje letijo z letališča Jožeta Pučnika Ljubljana

2. S katerimi letalskimi prevozniki najpogosteje letite iz Letališča Jožeta Pučnika? - 137 - število vseh odgovorov na vprašanje.



Vir: Lastna raziskava, ki je v celoti vidna pod rubriko priloge.

66 odstotkov anketiranih potuje z Adrio Airways z letališča Jožeta Pučnika, 25 odstotkov jih potuje z Easyjetom, ostali letalski prevozniki pa imajo skupaj 5 odstotkov glasov. 9 odstotkov vseh anketiranih ni odgovorilo na to vprašanje, ker z letališča Jožeta Pučnika Ljubljana ne potujejo. Za Adrio Airways je po vsej verjetnosti glasovalo tolikšno število anketirancev, ker opravi med 70 in 80 odstotkov celotnega prometa na ljubljanskem letališču, hkrati pa del njih potuje na rednih linijah, pri čemer jo sami zavestno izberejo pri nakupu letalske vozovnice, preostali del anketirancev pa potuje na čarterskih linijah, kjer pa letalsko vozovnico ali potovanje rezervirajo preko turistične agencije in pri izbiri letalskega prevoznika nimajo vpliva (na primer počitnice v Grčiji, Turčiji, Španiji itd.).

2.2. Na privlačnost ljubljanskega letališča vplivajo visoke cene kerozina

Hipoteza 2: Visoke cene kerozina na letališču Jožeta Pučnika negativno vplivajo na privlačnost letališča v celoti, kar posledično vpliva tudi na višje letališke pristojbine, ki jih mora plačati letalski prevoznik letališču.

O visokih cenah kerozina na letališču Jožeta Pučnika v Ljubljani poslušamo že kar nekaj časa v medijih, najbolj pa se s to problematiko spopada Adria Airways, in sicer že kar nekaj let. V podjetju se proti visokim cenam kerozina borijo že od leta 1998, hkrati pa Petrolu očitajo, da ta le zlorablja monopolni položaj, saj so cene goriva na ostalih letališčih neopazno nižje. Ta problematika podjetje še kar muči, saj je mag. Tadej Tufek, glavni izvršni direktor Adrie Airways, v intervjuju dne 15. decembra leta 2008 izjavil, da Adria Airways svoja letala večinoma polni na letališču Jožeta Pučnika (skoraj dobro polovico). Kerozin je na letališču Jožeta Pučnika med najdražjimi v Evropi, zato svoja letala večinoma polnijo na tujih letališčih, kjer je kerozin v povprečju cenejši za 15 % (Vir: www.finance.si, 2010).

Ne glede na to, da je letalo takrat težje in je let manj učinkovit, so dodatni stroški letenja s polnim tankom vseeno bolj racionalna odločitev v primerjavi s točenjem goriva na domačem letališču. Med drugim je tudi izjavil, da so marže v Sloveniji previsoke in da je dobava goriva precej neracionalno organizirana. V nasprotnem primeru bi bilo gorivo cenejše vsaj za polovico, vendar z Aerodromom Ljubljana ne morejo udejanjiti kompromisa (Vir: www.finance.si).

Glede na to, da se Adria trenutno, kot večina drugih regionalnih prevoznikov, nahaja v težki finančni krizi, so v podjetju podali mnogo predlogov za izhod iz njenih rdečih števil. Novi predsednik nadzornega sveta, dr. Maks Tajnikar, se pritožuje predvsem zaradi "visokih tarif" Aerodroma Ljubljana. Pravi, da Aerodrom Ljubljana izkorišča monopol in da sam določa cene kerozina (Vir: www.finance.si, 2010).

Cena kerozina je odvisna od ekonomije obsega (Vir: Interni podatki podjetja Petrol d. d.). Ekonomija obsega opisuje, kako stroški investiranja ne naraščajo s povečevanjem obsega proizvodnje, temveč naraščajo regresivno. Posledica ekonomije obsega izhaja iz tega, da zmogljivost posameznega delovnega sredstva narašča sorazmerno z njegovim volumenom, medtem ko njegovi stroški naraščajo približno sorazmerno z njegovo površino. To dejstvo je vidno tudi pri naftnih tankerjih. Za takšne primere v večini primerov velja pravilo šest desetin, kar pomeni, da se stroški proizvodnje/investiranja z vsako podvojitvijo zmogljivosti povečajo le za 60 % (Rusjan, 2009, str. 217).

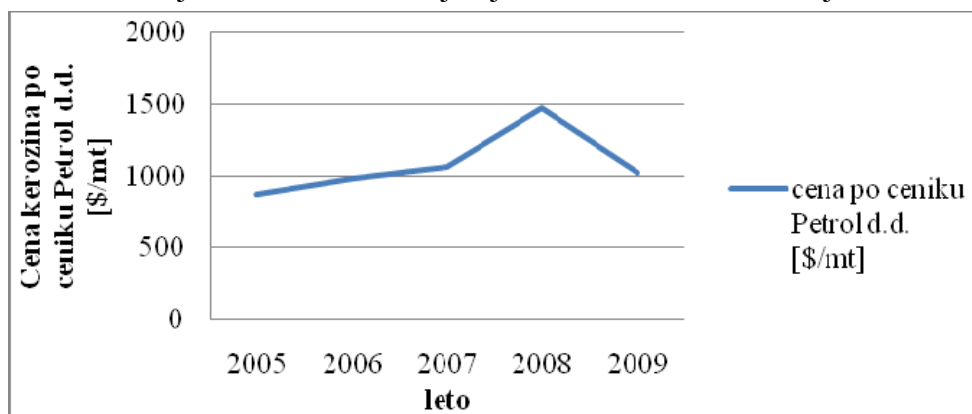
Gibanje cene kerozina v obdobju 2005-2009 po ceniku podjetja Petrol d. d., prikazujem v Tabeli 1. Iz tabele je razvidno, da je cena najbolj porasla v letu 2008 zaradi naftne krize, ki je prizadela vse letalske prevoznike.

Tabela 1: Gibanje cene kerozina v obdobju 2005-2009 po ceniku Petrola d. d.

leto	cena po ceniku Petrol d. d. [\$/mt ¹]
2005	867,83
2006	985,50
2007	1.062,68
2008	1.478,39
2009	1.018,28

Vir: Interni podatki podjetja Petrol d. d.

Slika 5: Gibanje cene kerozina na ljubljanskem letališču v obdobju 2005-2009



Vir: Interni podatki podjetja Petrol d. d.

Podatkov o gibanju cen kerozina na Hrvaškem nisem uspel dobiti, ker glavni dobavitelj kerozina na zagrebškem letališču Ina sklepa individualno cene z vsakim letalskim prevoznikom posebej, to pa v podjetju smatrajo kot poslovni dogovor med dvema podjetjema in je zato interne narave.

V Petrolu pravijo, da je cena kerozina na Hrvaškem pre poceni (Vir: Interni podatki podjetja Petrol d. d.). Razloga, zakaj je cena kerozina pri Ina tako nizka, v podjetju ne želijo navajati, ker bi morala biti precej podobna tej na ljubljanskem letališču, in sicer že ob samem upoštevanju ekonomije obsega. Mogoče prav primerjava kerozina na teh dveh letališčih ni najbolj relevantna, ker je kerozin na Hrvaškem izrazito poceni in se da primerjati le z največjimi letališči na svetu, kjer je tako nizka cena kerozina zaradi ekonomije obsega upravičena (Vir: Interni podatki podjetja Petrol d. d.).

Na podlagi krajše analize sklepam, da drag kerozin nima tolikšnega vpliva na privlačnost ljubljanskega letališča za tuje letalske prevoznike, ker imajo letalski prevozniki tudi možnost napolniti svoje tanke na tujih letališčih, kjer je kerozin cenejši (Matejčič & Sovdat, 2010). Če letalski prevoznik oceni, da obstaja močno povpraševanje po določeni liniji, jo bo uvedel, ne glede na to, ali je cena kerozina višja ali nižja (Franetič, intervju).

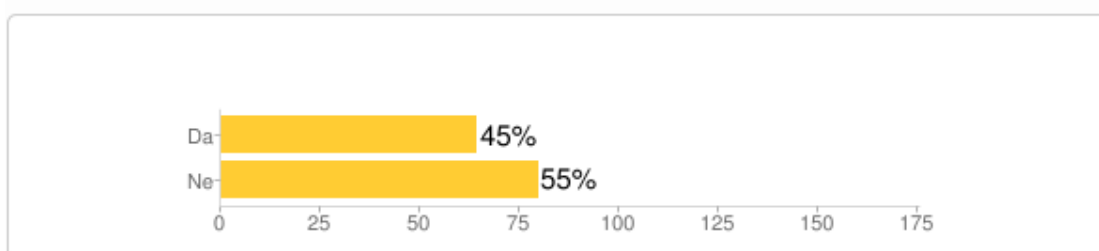
¹ mt = ameriški dolar na metrično tono

2.3. Konkurenca na letališču vpliva na njegovo privlačnost za tuje letalske prevoznike

Hipoteza III: Na zagrebškem letališču prevladuje prav nasprotna situacija. Zaradi večje konkurence in prisotnosti več letalskih prevoznikov (predvsem nizkocenovnih) je razmerje med opravljenimi leti Croatie Airlines in opravljenimi leti konkurenčnih letalskih prevoznikov manjše, kot na ljubljanskem letališču. S tega vidika ljubljansko letališče ni toliko privlačno za tuje letalske prevoznike, ker ponudba na zagrebškem letališču zadovoljuje segment slovenskih potnikov, ki radi potujejo po ugodni ceni in na destinacijah, kamor ni mogoče direktno neposredno z ljubljanskega letališča.

Slovenski nacionalni prevoznik Adria Airways vsako leto poveča svoj tržni delež na letališču. Anketirance sem v lastni raziskavi med drugim povprašal, če letijo na rednih linijah Adrie Airways. Rezultati vprašanja so prikazani spodaj.

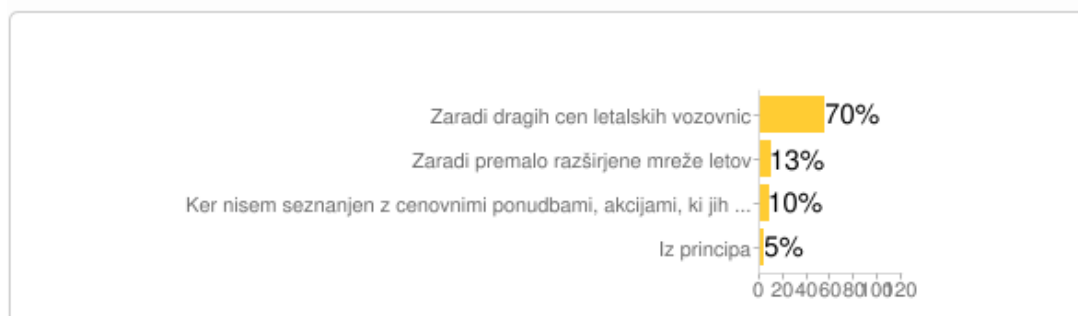
Slika 6: Delež anketiranih, ki potujejo/ne potujejo na rednih linijah Adrie Airways
10. Ali potujete na rednih linijah Adrie Airways? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



Vir: Lastna raziskava, ki je v celoti vidna pod rubriko priloge.

Več kot polovica anketiranih ne leti na rednih linijah Adrie Airways. Razlog, zakaj ne letijo, pa nam grafično prikazuje odgovore naslednje vprašanje.

Slika 7: Prikaz razlogov, zakaj anketirani ne potujejo na rednih linijah Adrie Airways
11. Če ste obkrožili pri desetem vprašanju "Ne" vas prosim, da na to vprašanje odgovorite, v nasprotnem primeru ga preskočite.
Zakaj ne potujete na rednih linijah Adrie Airways? - 87 - število vseh odgovorov na vprašanje.



Vir: Lastna raziskava, ki je v celoti vidna pod rubriko priloge.

Podatek, ki nam prikazuje zgornji rezultat, samo potrjuje, da Adria Airways ponuja predrage vozovnice na svojih rednih linijah v primerjavi s tekmeci. Glede na promet, ki ga ustvari na letališču (skoraj 80 %), posredno meče slabo luč na Aerodrom Ljubljana, zato si potencialni potniki ustvarijo slabo mnenje o letališču, češ da je z ljubljanskega letališča ugodno potovati skoraj nemogoče. Omenjena problematika v zaznavanju se imenuje stereotipiziranje, kar pomeni, da posamezni gospodarski subjekt uvrščamo v posamezno skupino/kategorijo in pripisujemo posplošene značilnosti te skupine/kategorije gospodarskemu subjektu (Kaše, 2007, str. 185).

Večja je konkurenca na letališču, boljša je ponudba za potnika. S tem razlogom sem sestavil tabeli, v kateri bom prikazal razmerje med številom potnikov, ki potujejo z Adria Airways preko letališča Jožeta Pučnika in številom potnikov, ki potujejo s tujimi letalskimi prevozniki preko letališča Jožeta Pučnika. Enako bom storil za zagrebško letališče, kjer bom prikazal razmerje med potniki, ki potujejo s Croatia Airlines preko zagrebškega letališča in potniki, ki potujejo s tujimi letalskimi prevozniki preko zagrebškega letališča.

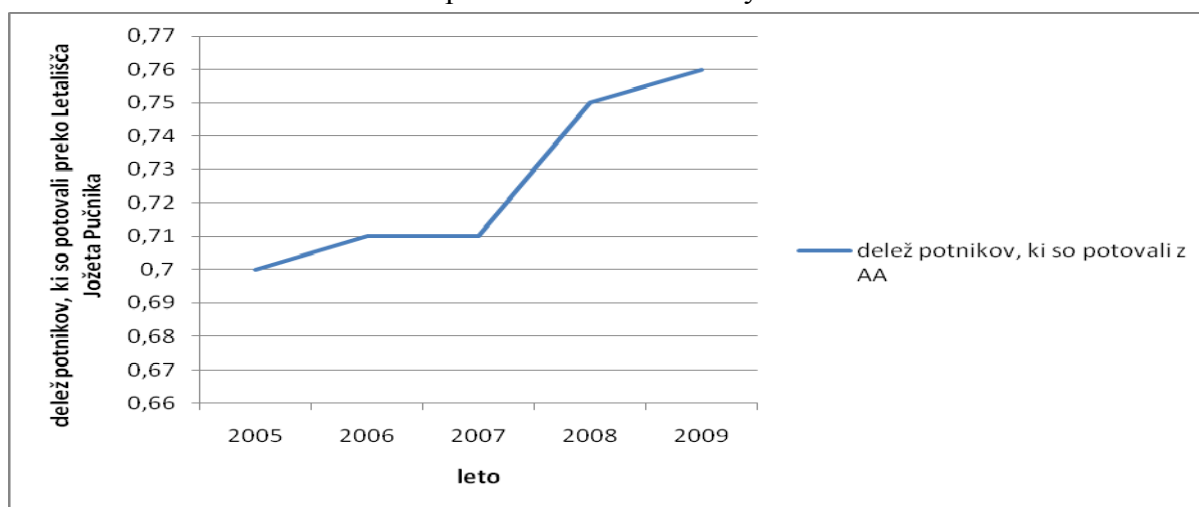
Tabela 2: Potniki, ki so v obdobju 2005-2009 potovali preko ljubljanskega letališča s slovenskim nacionalnim prevoznikom Adria Airways

prevoznik/leto	2005	2006	2007	2008	2009
št. potnikov, ki so potovali z Adria Airways	852.701	944.482	1.082.291	1.246.638	1.086.236
št. potnikov, ki so potovali s tujimi letalskimi prevozniki preko ljubljanskega letališča	359.321	383.586	433.548	416.275	340.326
celotni potniški promet na letališču Ljubljana	1.218.896	1.334.355	1.524.0258	1.673.050	1.433.855
delež potnikov, ki so potovali z AA	0,70	0,71	0,71	0,75	0,76

Vir: Letno poročilo podjetja Aerodrom Ljubljana d. d. za leto 2009

Delež potnikov, ki potujejo z Adria Airways, se na letališču Jožeta Pučnika z leti povečuje. Rast deleža je tudi prikazana spodaj v grafu.

Slika 8: Delež potnikov, ki so v obdobju 2005-2009 preko letališča Jožeta Pučnika Ljubljana potovali z Adria Airways



Vir: Graf, izpeljan na podlagi podatkov, ki so vidni v tabeli 2.

Konkurenca je bila na ljubljanskem letališču najbolj izrazita v obdobju 2001 in 2005, ko je delež potnikov Adrie Airways na domačem trgu znašal leta 2001 93 %, v letu 2005 pa le 73 %. Po letu 2005 so se zadeve umirile. Kot je razvidno iz grafa 8, se delež prepeljanih potnikov z Adria Airways povečuje (Letno poročilo 2009, Adria Airways d. d., str. 27).

Tabela 3: Potniki, ki so v obdobju 2005-2009 potovali preko zagrebškega letališča s hrvaškim nacionalnim prevoznikom Croatia Airlines

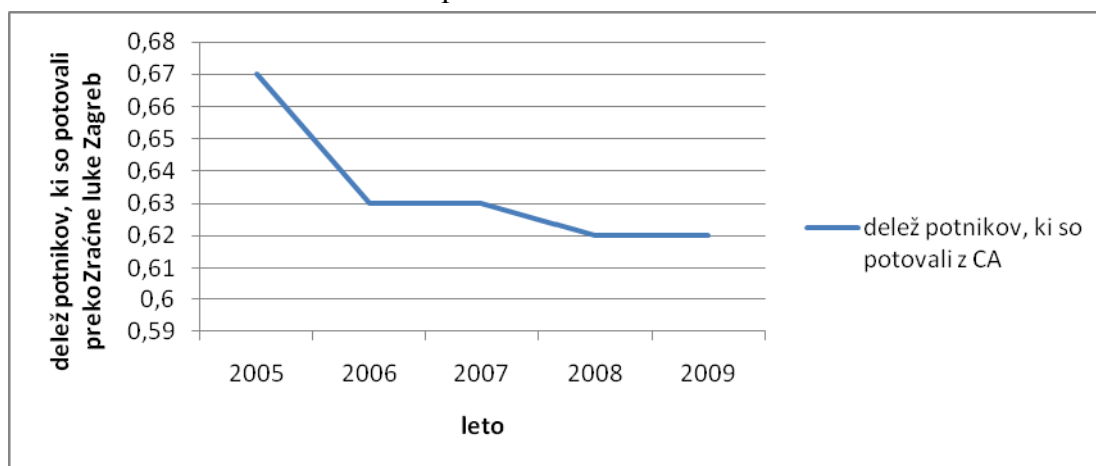
število potnikov na letališču/leto	2005	2006	2007	2008	2009
št. potnikov, ki so potovali s Croatia Airlines	1.043.952	1.095.958	1.258.807	1.372.099	1.289.773
št. potnikov, ki so potovali s tujimi letalskimi prevozniki preko zagrebškega letališča	507.567	632.456	733.648	820.354	772.469
celotni potniški promet na letališču v Zagrebu	1.551.519	1.728.414	1.992.455	2.192.453	2.062.242
delež potnikov, ki so potovali s CA	0,67	0,63	0,63	0,62	0,62

Vir: Letna poročila podjetja Zračna luka Zagreb d. o. o. 2005-2009 & letno poročilo podjetja Croatia Airlines d. d. za leto 2009

Na zagrebškem letališču prevladuje prav nasprotna situacija. Ker delež potnikov, ki potujejo s Croatia Airlines, z leti pada, pomeni, da drugi letalski prevozniki z leti vedno bolj osvajajo trg zagrebškega letališča, že obstoječi ga pa ohranjajo in povečujejo (Bohutinski, 2010). Na zagrebškem letališču si prizadevajo iz leta v leto povečati število potnikov. Prihod nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki imajo v povprečju zasedenost potniške kabine 80 odstotkov, predstavlja izvrsten izziv.

Padec deleža potnikov, ki potujejo z Croatia Airlines na zagrebškem letališču prikazujem na naslednjem grafu.

Slika 9: Delež potnikov, ki so v obdobju 2005-2009 preko letališča Zračne luke Zagreb potovali s Croatia Airlines



Vir: Graf, izpeljan na podlagi podatkov, ki so vidni v tabeli 3.

V letu 2009 je delež prodaje Adrie Airways po trgih znašal (Letno poročilo 2009, Adria Airways d. d., str. 27):

- 31 % Slovenija,
- 12 % ostalo,
- 17 % JV države (BiH, Kosovo, Črna gora, Albanija, Makedonija),
- 40 % EU, Skandinavija, Švica.

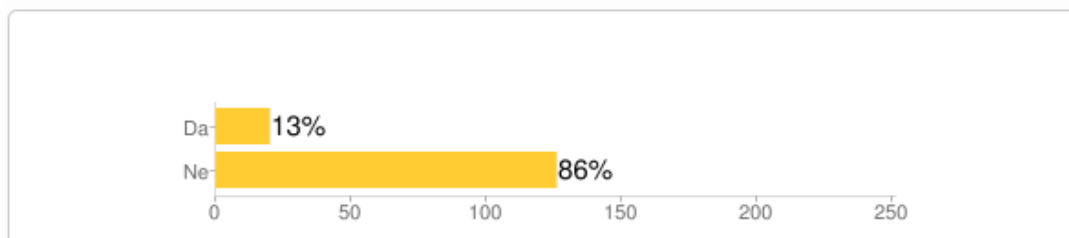
Iz navedenih podatkov sklepamo, da je družba bolj usmerjena na potnike, ki potujejo iz držav Jugovzhodne Evrope v pomembna evropska središča preko ljubljanskega letališča in nasprotno, kot pa na domači trg. Podjetje gradi na ljubljanskem letališču tako imenovano prometno vozlišče. V Adria Airways se zavedajo, da največjo konkurenco za segment teh potnikov predstavljajo drugi mrežni prevozniki, ki konkurirajo s svojimi vozlišči in mrežo letov. Prav zaradi tega dejstva je podjetje že pred leti (še zlasti v letih 2008 in 2009) začelo dodajati frekvence na obstoječih linijah Zahodne Evrope in s tem utrdilo pozicijo na obstoječem trgu (Letno poročilo 2009, Adria Airways d. d., str. 27). Zaradi svojega prometnega križa, ki ima središče na ljubljanskem letališču, je na domačem trgu osredotočena v glavnem na tržni segment poslovnih potnikov in potnikov prestižnejšega razreda. S tega vidika podjetje svoje vozovnice prodaja po ceni, ki je precej višja od cen konkurenčnih letalskih prevoznikov (Smrekar, 2009). Za leto 2009, ki je bilo za Adria Airways eno najtežjih let v zadnjem obdobju, navajajo, kako so cene začeli prilagajati različnim tržnim segmentom, uvajali so različne sezonske prodajne akcije, vendar z vidika domačega trga ni bilo odziva. V moji raziskavi o privlačnosti letališča Jožeta Pučnika so rezultati pokazali, da slovenski prebivalci v glavnem ne želijo leteti z Adria Airways zaradi previsokih cen letalskih vozovnic. Problem, ki se pokaže pri tem, pa je, da ima večina Slovencev že svoje potovalne navade, ki jih težko menjavajo, tako da kakršna koli promocijska akcija Adria Airways ne bi imela velikega vpliva na povečanje prodaje letalskih kart na domačem trgu (Letno poročilo 2009, Adria Airways d. d., str. 28).

Na vedenje posameznikov vplivajo med drugim psihološki dejavniki, ki se v mojem diplomskem delu zdijo najbolj primerni za obravnavo. Kotler pod psihološke dejavnike šteje motivacijo, zaznavanje, učenje, prepričanja in stališča. Od vseh navedenih dejavnikov so stališča tista, ki najboljše opisujejo vedenjski vzorec Slovencev. Stališče je posameznikova trajna pozitivna oziroma negativna ocena, mnenje in vedenjsko nagnjenje do posameznega izdelka oziroma storitve. Podjetja morajo še zlasti paziti, da si kupci ne ustvarijo o njihovih izdelkih/storitvah negativno mnenje, kajti ko se izoblikuje negativno stališče posameznih kupcev, ga je skoraj nemogoče spremeniti (Kink, 2008, str. 8).

Raziskava je pokazala, da ljudje menijo, da na ljubljanskem letališču ne pristaja dovolj nizkocenovnih letalskih prevoznikov (glej sliko 7), hkrati pa ima Adria Airways previsoke cene, zato se potniki še vedno najrajši odločajo potovati s tujih letališč, torej je na nekakšen način izoblikovano negativno mnenje o Aerodromu Ljubljana. S tega vidika je privlačno za tuje letalske prevoznike, vendar zadevo potovalne navade Slovencev nekoliko spremenijo (Franetič, intervju).

Slika 10: Subjektivno mnenje posameznikov, ali na letališču Jožeta Pučnika pristaja dovolj nizkocenovnih letalskih prevoznikov

3. Ali menite, da na ljubljansko letališče pristaja dovolj nizkocenovnih letalskih prevoznikov? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



Vir: Lastna raziskava, ki je v celoti vidna pod rubriko priloge.

Rezultati, prikazani v grafu, 10 kažejo, kako med anketiranci le obstaja želja po večjem številu prisotnih nizkocenovnih letalskih prevoznikov na letališču Jožeta Pučnika.

Croatia Airlines je najbolj primerljiv letalski prevoznik z Adrio Airways po mnogih kriterijih in je hkrati tudi pomemben del analize zagrebškega letališča. Croatia Airlines je osredotočena na ohranjanje tržnega potenciala na obstoječih linijah, hkrati pa je v njihovem strateškem načrtu širiti mrežo poletov tako v oddaljene evropske kraje kot tudi bližnje kraje. Leta 2007 si je zastavila podobno strategijo kot Adria Airways, to je graditi vozlišče na zagrebškem letališču in se osredotočiti na transfer potnikov iz jugovzhodnih evropskih držav v ostala evropska središča preko zagrebškega letališča, z namenom postati vodilni regionalni letalski prevoznik v tem delu Evrope.

Podjetje je osredotočeno na vzdrževanje svojih že obstoječih linij skozi vse leto, saj se s tem štiti proti sezonskemu nihanju povpraševanja, letno pa zmanjšujejo izredni in čarterski letalski promet. Navedeno politiko poslovanja navajajo kot rezultat problematičnosti v gospodarskem razvoju turizma, ki, kot pravijo v podjetju, ne podpira v celoti turizma skozi vse leto, kar dodatno prispeva k razvoju nacionalnega letalskega prevoznika (Croatia Airlines, letno poročilo 2009, str. 90).

Croatia Airlines opravlja okoli 50 % celotnega prometa na zagrebškem letališču (Zračna Luka Zagreb, Letno poročilo 2009, str. 15). V zadnjih letih opažamo vse večjo prisotnost in prihod novih letalskih prevoznikov na zagrebško letališče in s tem Croatia Airlines počasi že izgublja svoj tržni delež. Ne nazadnje, ko je Easyjet najavil nove povezave med Zagrebom in Parizom ter Zagrebom in Londonom, je Croatia Airlines opozorila, da bo s takšno strategijo zagrebško letališče doseglo to, da bo Croatia Airlines določene linije (Pariz, Kopenhagen in London) ukinila v času zimske sezone oziroma bo zmanjšala njihovo frekvenco, kar bo posledično vplivalo na manjšo prihodkovnost zagrebškega letališča, hkrati pa bo letališče izgubilo nekaj povezav. Navsezadnje pa bo takšno dejanje Croatia Airlines tudi slabo vplivalo na hrvaški turizem, ker bi zagrebško letališče bilo zaradi izgubljenih linij tudi prometno izolirano. Na zagrebškem letališču pa pravijo, da je njihova strategija v osnovi povečati število potnikov v

katerem koli tržnem segmentu, zaradi tega tudi takšna politika poslovanja (Bohutinski, september 2010).

Glede na to, da zagrebško letališče zavzema tudi področje Slovenije (predvsem Ljubljano in Maribor), ustvarja ljubljansko letališče neprivlačno za tuje letalske prevoznike, ker je razdalja med mestoma premajhna in prihod nizkocenovnika na zagrebško letališče privablja tudi večino slovenskih potnikov.

2.4. Slaba turistična ponudba v Sloveniji vpliva na neprivlačnost ljubljanskega letališča za tuje letalske prevoznike

Hipoteza IV: Slabo razvita turistična ponudba v Ljubljani in Sloveniji nasploh vpliva na nezadostno število tujih gostov, kar ponovno vpliva posredno na privlačnost ljubljanskega letališča za tuje letalske prevoznike.

Ljubljana sodi med srednje velika evropska mesta, ima svoj čar in ni enaka nobenemu drugemu evropskemu mestu. Ključni problem, ki vpliva na razvoj turizma v Ljubljani v prihodnosti je, da mesto Ljubljana nima posebne znamenitosti oziroma pravega motiva za prihod gostov, kot je denimo v Parizu Eifflov stolp, v Londonu kraljeva palača, v Rimu Kolosej itd.

Razlog, da je v Ljubljani veliko pomanjkanje turistov, izhaja tudi iz premajhnega števila nizkocenovnih letalskih povezav z ljubljanskim letališčem ter slab javni prevoz med letališčem Jožeta Pučnika in Ljubljano.

Na spletni strani Gospodarske zbornice Slovenije navajajo, da je tako v mestnih jedrih kot tudi na podeželju zamrla mala trgovina, ker mestne občine podpirajo razvoj velikih prodajnih centrov (CityPark, Supernova ipd.), zato omenjena problematika ustvarja nefleksibilno nakupovalno okolje turistom, ki si želijo ogledati mestno jedro (Vir: Gospodarska zbornica Slovenije, 2008).

Težave, ki še ovirajo turizem v Ljubljani, so poleg zgoraj omenjenih tudi premalo parkirnih mest za turistične avtobuse, neustrezni sistem javnega prevoza, zapleteni prometni režim, hkrati pa se širijo novice o Ljubljani, da je drago mesto (Gasar, 2010).

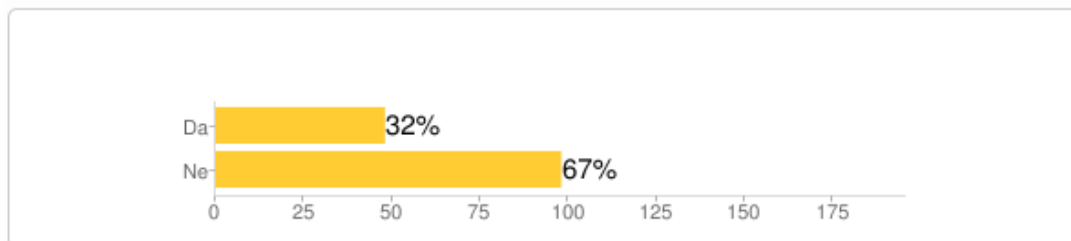
Belgijski tour operater Ali Labidi iz družbe Ex Pair svetuje, da v Slovenski turistični ponudbi manjka kakovosti in tako imenovane pametne prodaje (Gasar, 2010). Izboljšanje kakovosti in popestritev prodaje pa naj bi temeljila na pocenitvi letalskih vozovnic, izboljšanju ponudbe lokalnih specialitet v hotelih, promociji in spodbujanju zelenega turizma. Glede na nasvete belgijske družbe slovenskim hotelirjem se porodi strah o zviševanju njihovih stroškov zaradi razširjene ponudbe, češ da se le-ti zaradi velike negotovosti v napovedovanju povpraševanja ne bodo povrnili (Jesenšek, 2009; Gasar, 2010).

Dejstva, ki sem jih navedel, močno vplivajo na razvoj letalskega prometa v Sloveniji. Za razliko od zagrebškega letališča, ki je neposredno povezano tudi z ostalimi turističnimi mesti na Hrvaškem (Split, Dubrovnik, Zadar in Pulj), ima turizem velik vpliv na razvoj letalskega prometa na Hrvaškem. Za zdaj še neugodna in ne dovolj aktivna ponudba turistične ponudbe v Sloveniji vpliva na počasen razvoj in prihod tujih letalskih prevoznikov na letališče.

V moji raziskavi o analizi ljubljanskega letališča in potovalnih navad Slovencev je 66 odstotkov Slovencev odgovorilo, da turizem v Sloveniji ni dovolj dobro razvit. Rezultate prikazujem v spodnjem grafu.

Slika 11: Mnenje anketiranih o razvitosti turizma v Sloveniji

12. Ali menite, da je turizem v Sloveniji dovolj dobro razvit? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



Vir: Lastna raziskava, ki je v celoti vidna pod rubriko priloge.

Večina anketirancev je mnenja, da je turizem v Sloveniji slabo razvit, le 32 odstotkov njih pa meni, da je turizem v Sloveniji dovolj dobro razvit.

2.5 Vpliv razvitosti gospodarstva na privlačnost letališča za tuje letalske prevoznike

Hipoteza V: Konkurenčnost naše države je zelo pomembna za ustvarjanje privlačnega okolja in hkrati pogojev za poslovanje podjetij. Slovenija trenutno nima konkurenčnega gospodarstva na mnogih področjih, kar posledično vpliva tudi na slabši razvoj našega največjega letališča in hkrati zmanjšuje njegovo privlačnost. Čeprav je Hrvaška trenutno v veliko slabšem gospodarskem stanju kot Slovenija, njena prepoznavnost turističnih krajev in dobra propaganda privablja tako klasične kot tudi nizkocenovne letalske prevoznike na vsa hrvaška letališča, kjer ustvarjajo konkurenco.

Za začetek naj predstavimo nekaj značilnosti oziroma značilnih kazalcev, ki označujejo splošno stanje gospodarstva vsake države. Ekonomski pogoji poslovanja imajo vpliv na glavne prvine poslovnih odločitev, torej na povpraševanje, ponudbo, stroške dela, kapitala in surovin. Kazalci, BDP, BDP na prebivalca, stopnja inflacije in stopnja brezposelnosti označujejo splošno stanje gospodarstva vsake države (Bregar & Ograjenšek, 2008, str. 108).

Z vidika privlačnosti ljubljanskega letališča v regionalnem okvirju za tuje letalske prevoznike je ključno, da znamo napovedati gibanja teh osnovnih kazalcev v prihodnosti (po navadi za

obdobje petih let). To storimo na podlagi analize preteklih trendov in jih napovemo na podlagi večje ali manjše stopnje verjetnosti.

Tabela 4: Podatki o številu prebivalcev Slovenije na dan 30. 6. za obdobje 2006-2009

leto	2006	2007	2008	2009
št. prebivalcev	2.003.358	2.010.377	2.010.269	2.032.362

Vir: Statistični urad Republike Slovenije.

Podatki o številu prebivalcev so potrebni za izračun BDP per capita, ki je izračunan v spodnji tabeli v €/prebivalca.

Tabela 5: Kazalci splošnega stanja gospodarstva, prikazani za Slovenijo v obdobju 2006-2009

leto/kazalci	2006	2007	2008	2009
BDP [v mio. €]*	31.050	34.568	37.305	35.384
BDP per capita [v € na prebivalca]**	15.498	17.117	18.414	17.325
povp. letna st. inflacije [v %]***	2,5	3,8	5,5	0,9
povp. st. brezposelnosti ****	9,06	7,36	6,28	7,86

Legenda: * BDP je izračunan na osnovi tekočih cen

** BDP per capita je izračunan na osnovi formule = $\frac{\text{celotni BDP leta } n}{\text{število prebivalcev na dan 30.6. leta } n}$

*** Stopnja inflacije je izračunana na osnovi indeksa cen življenjskih potrebščin (www.stat.si)

**** Podatki o brezposelnosti se nanašajo na povprečno registrirano brezposelnost

Vir: Statistični urad republike Slovenije & Zavod RS za zaposlovanje.

Tabela 6: Podatki o številu prebivalcev Hrvaške na dan 30. 6. za obdobje 2006-2009

Leto	2006	2007	2008	2009
št. prebivalcev	4.442.884	4.441.238	4.436.401	4.435.056

Vir: Eurostat/Statistics/Population and social conditions/Population/Total Population.

Podatki o številu prebivalcev Republike Hrvaške, ki so potrebni za izračun BDP per capita (glej tabelo 6)

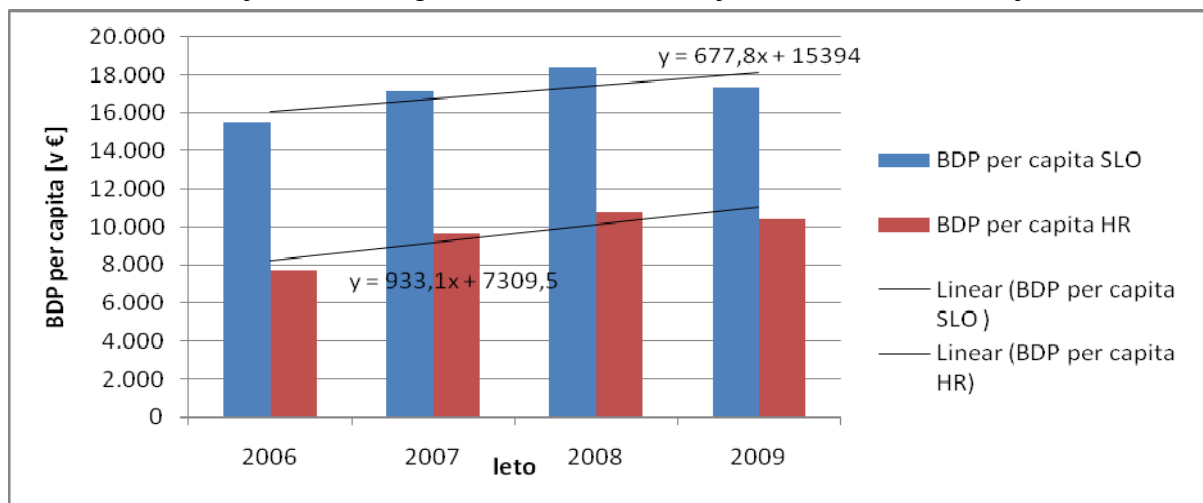
Tabela 7: Kazalci splošnega stanja gospodarstva, prikazani za Hrvaško v obdobju 2006-2009

leto/kazalci ²	2006	2007	2008	2009
BDP [v mio. €]	34.212	42.833	47.913	46.236
BDP per capita [v € na prebivalca)	7700	9644	10.800	10.425
povp. letna st. inflacije [v %]	3,3	2,7	5,8	2,2
povp. st. brezposelnosti [v %]	16,94	15,1	13,39	14,86

Vir: spletna stran Eurostata

² kazalci za Republiko Hrvaško so bili izračunani na enak način kot kazalci za Republiko Slovenijo v tabeli 5

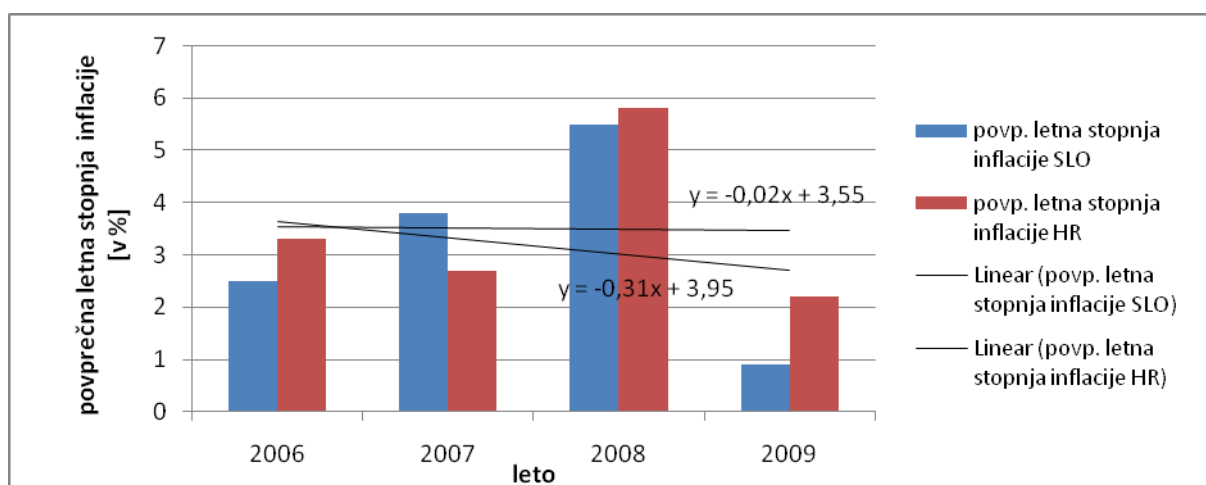
Slika 12: Primerjava BDP na prebivalca med Slovenijo in Hrvaško za obdobje 2006-2009



Vir: Graf, izpeljan na podlagi podatkov, ki so prikazani tabeli 5 in 7.

Na podlagi zgornjega grafa in trenda lahko povemo, da imata obe državi pozitiven trend, vendar pa se trend BDP-ja na Hrvaškem v povprečju povečuje za 933,1 € na letni ravni, medtem ko se trend BDP-ja v Sloveniji v povprečju povečuje za 677,8 € na letni ravni.

Slika 13: Primerjava povprečne letne stopnje inflacije med Slovenijo in Hrvaško za obdobje 2006-2009

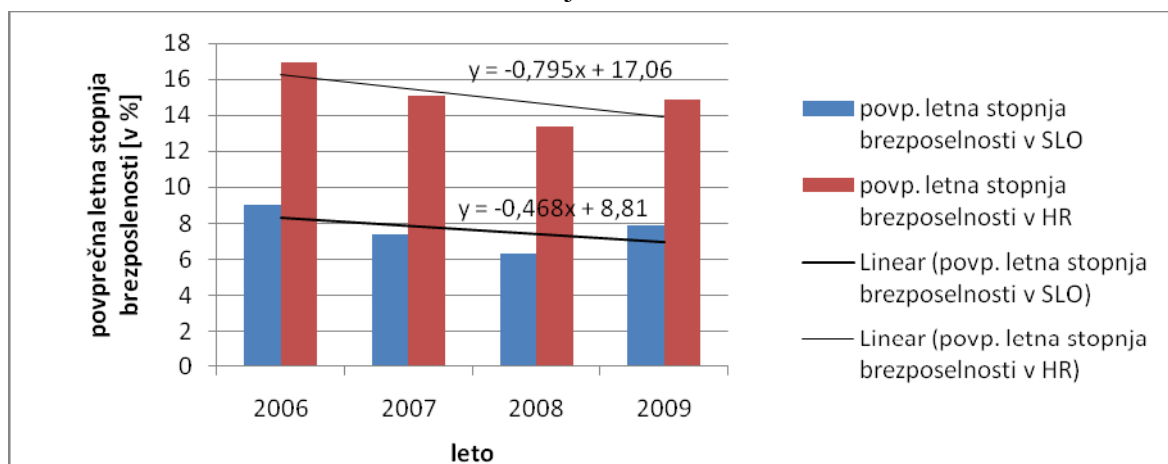


Vir: Graf, izpeljan na podlagi podatkov, ki so prikazani v tabeli 5 in 7.

Trend obeh držav je negativen, torej se stopnja inflacije z leti zmanjšuje. Koeficient linearne trendne premice za Hrvaško prikazuje minimalni negativni naklon, to je -0,02, kar pomeni, da se letna stopnja inflacije v povprečju zmanjša za 0,02 odstotne točke na leto, medtem ko je v Sloveniji letni padec bolj izrazit, saj se povprečna letna stopnja inflacije v povprečju zmanjša za 0,31 odstotne točke na leto.

Trend za obe državi ni ravno najbolj učinkovito prikazan, ker prikazuje gibanje podatkov za obdobje štirih let ($n=4$), trend pa je bolj izrazit pri podatkih, ki zajemajo obdobje več let, na primer desetih let.

Slika 14: Primerjava povprečne letne stopnje brezposelnosti med Slovenijo in Hrvaško za obdobje 2006-2009



Vir: Graf, izpeljan na podlagi podatkov, ki so prikazani v tabeli 5 in 7.

Tako kot povprečna letna stopnja inflacije, se tudi povprečna letna brezposelnost v obeh državah znižuje, kar ponovno označuje negativni trend. Padec je ponovno spet bolj izrazit na Hrvaškem, kjer se stopnja brezposelnosti v povprečju zmanjša za 0,8 odstotne točke na leto, medtem ko se v Sloveniji v povprečju zmanjša le za 0,486 odstotne točke na leto.

Na podlagi zgornjih podatkov vidimo, da je Slovenija v primerjavi s Hrvaško bolj razvita država. To se najbolj izrazito vidi pri kazalnikih BDP per capita in povprečni letni stopnji brezposelnosti. BDP per capita je v Sloveniji skoraj še enkrat večji kot na Hrvaškem, povprečna stopnja brezposelnosti na Hrvaškem pa je, po podatkih, ki jih navajajo na spletnem magazinu Banka.hr, med najvišjimi v Evropi. Z vidika teh dveh kazalcev je slovensko gospodarstvo bolj konkurenčno od hrvaškega in s tega vidika bi posledično moralo biti ljubljansko letališče bolj privlačno za tuje letalske prevoznike.

Jaklič (2009, str. 79 - 80) v učbeniku Poslovno okolje in gospodarski razvoj pravi, da konkurenčnost Slovenije lahko prikažemo danes z enim najbolj razširjenih orodij prikazovanja konkurenčnosti države, s tako imenovanim Porterjevim diamantom. To je orodje, ki ga uporabljamo za doseganje konkurenčne prednosti posamezne države. Porterjev diamant sestavljajo štiri determinante:

- stanje na strani produkcijskih faktorjev (s kakšnimi produkcijskimi faktorji razpolaga neko gospodarstvo, torej ali obstajajo dovolj kvalificirana delovna sila, potrebna infrastruktura, naravni viri itd. Pomembna je njihova cena in znanje podjetij in družbe, da te vire porabijo racionalno.);
- stanje na strani domačega povpraševanja (tukaj gledamo predvsem kakovost in obseg domačega povpraševanja);
- sorodne in podporne panoge (pomembna je prisotnost konkurenčnih sorodnih podjetij, med katerimi obstajajo sinergije, ter konkurenčnih podpornih/dobaviteljskih podjetij. Podjetja se večinoma povezujejo horizontalno, vertikalno in diagonalno v tržne strukture, imenovane grozde.);

- strategije podjetij, struktura in tržna konkurenca na domačem trgu.

Vse štiri determinante sestavljajo gospodarsko okolje, v katerem se podjetja rodijo, ustvarjajo pogoje poslovanja, svoje konkurenčne prednosti in med seboj konkurirajo.

Jaklič (2009, str. 81) dodaja Porterjevemu diamantu še dve spremenljivki, ki pomembno vplivata na gospodarski sistem v neki državi:

- naključja (za podjetja tvegani dogodki, na katere nimajo vpliva in jih ne morejo predvideti);
- vlada (vlada ima po Porterju posebno vlogo, ki jo udejanja preko vseh štirih determinant. Vloga vlade se zmanjšuje čim bolj je gospodarstvo neke države razvito. Njene glavne aktivnosti naj bi bile na primer: protimonopolna politika, uravnavanje cen, investicijska in izobraževalna politika, mnogi vladni izdatki, ki lahko pripomorejo k nastanku sorodnih panog oziroma podjetij.).

Teorijo prenesemo v prakso, dobesedno rečeno, v Slovenijo kot gospodarski prostor, kjer s pomočjo Porterjevega diamanta lahko ustvarimo konkurenčno okolje za prihod letalskih prevoznikov na ljubljansko letališče.

Med **produkcijskimi faktorji** na letališčih štejemo delovno silo in infrastrukturo. Potrebno je imeti dobro kvalificirano delovno silo, ki bo primerno usposobljena za svoje delovno mesto. Med infrastrukturo štejemo vso opremo na letališču, ki je potrebna, da letalski potniški promet poteka nemoteno: stavba za odpremo potnikov in sprejem potnikov, letališka ploščad, vozne steze, vzletno-pristajalna steza, hangarji za oskrbo letališke opreme itd.

Domače povpraševanje tvori slovensko prebivalstvo, ki povprašuje predvsem po poceni letalskih vozovnicah, vendar ker ponudba na slovenskem trgu ni zadovoljiva, iščejo alternativne rešitve zunaj slovenskih meja, na tujih "manjših letališčih" (Trst, Treviso, Celovec) in največjem mednarodno delujočem letališču v tem okrožju (Zagreb), na katerih so nizkocenovni letalski prevozniki zaznali priložnost že pred leti.

Med **sorodne in podperne panoge** prištevamo letalske prevoznike, dobavitelje goriva in turistične agencije, torej v našem primeru gre za vse letalske prevoznike, ki pristajajo na letališču Jožeta Pučnika, turistične agencije, ter Petrol, s katerim ima Aerodrom Ljubljana pogodbo o dobavi goriva. Enako velja za zagrebško letališče, kjer je letališče še bolj povezano s turističnimi agencijami, z letalskimi prevozniki, s katerimi skupaj uresničujejo strategijo in zastavljene cilje. Strategija poslovanja zagrebškega letališča je ustvarjanje čim večje konkurence na letališki ploščadi, saj na takšen način privablja vedno več tujih prevoznikov, ustvarja boljšo ponudbo za domače in tuje potnike. Kot navajajo v Business.hr, na zagrebškem letališču trdijo, da tako letališča kot tudi letalski prevozniki ne bi smeli gledati samo svojega ožjega poslovnega interesa, temveč skupni interes vseh organizacij, ki med seboj sodelujejo na tem področju, to je povezati Republiko Hrvaško s celim svetom (Bohutinski, 2010).

Naključja v letalskem prometu lahko napravijo veliko škodo tako na prometnem kot tudi finančnem področju. Spomnimo se ognjeniškega prahu, ki je za več kot 1 teden zaprl skoraj vsa evropska letališča. Na naključja tako letalski prevozniki kot tudi letališča nimajo vpliva in jih tudi težko predvidijo. Med večja naključja lahko med drugim tudi štejemo veliko gospodarsko krizo, ki je pustila močne posledice med drugim na letalskih prevoznikih in posledično tudi na letališčih. Zagrebško letališče je po podatkih, ki jih razberemo iz grafa 1, boljše prebrodilo gospodarsko krizo kot ljubljansko letališče (gledano po številu potnikov, ki so potovali skozi obe letališči) izključno zaradi večjega deleža prisotnosti nizkocenovnih in tujih tradicionalnih letalskih prevoznikov. Kot sem že v uvodu navedel, so nizkocenovniki krizo izkoristili za ohranjanje in povečevanje svojega tržnega deleža. Večji delež nizkocenovnih letalskih prevoznikov na zagrebškem letališču je pomagal letališču preboleti krizo, hkrati pa je letališče tudi v času krize lahko še naprej poslovalo v skladu s svojo strategijo.

Vladi Republike Slovenije in Republike Hrvaške sta večinska lastnika obeh nacionalnih letalskih prevoznikov v obeh državah. Vlada Republike Hrvaške intenzivno vsako leto vlaga v razvoj letalskega prometa na Hrvaškem, kar tudi dokazuje rast števila potnikov na vseh večjih mednarodnih letališčih na Hrvaškem, med katerimi je največje zagrebško. Ključno, kar dela hrvaška vlada, je, da podpira protimonopolno politiko na vseh mednarodnih letališčih, kar se je z vidika posameznega letališča izkazalo za zelo uspešno (razmerje med prometom, ki ga ustvari domači letalski prevoznik in prometom, ki ga ustvarijo tuji letalski prevozniki, sem prikazal pod hipotezo 3).

Slovenska vlada v glavnem podpira infrastrukturni razvoj slovenskih letališč in financira slovenskega nacionalnega prevoznika Adria Airways, ki jo bo v kratkem času dokapitalizirala v vrednosti 2,5 milijona € (Vir: Finance, 2. september 2010).

Vsi zgoraj naštetih dejavniki so ključnega pomena za ustvarjanje konkurenčnega okolja na letališču Jožeta Pučnika, še zlasti pa je pomembna njihova interakcija. Slovenija je teritorialno majhna država, ob njenih mejah pa se nahajajo majhna letališča, ki za večino slovenskih potnikov ustvarijo boljšo ponudbo kot domače letališče. Predlagam, da bi vlada Republike Slovenije kot prvo morala uvesti protimonopolno politiko na samem letališču, kar pomeni, da bi morala vlagati precej sredstev v trženje novih linij tujih letalskih prevoznikov in skupaj z Aerodromom Ljubljana ustvarjati privlačne pogoje za pristop novih letalskih prevoznikov na ljubljansko letališče. Takšna strategija je absolutno dolgoročna, kratkoročno verjetno ne bi bilo nekega večjega napredka. Kot navajajo na spletni strani *Spa.si*, pri konkurenčnosti letalskih prevoznikov na določeni liniji (na primer Ljubljana-London, kjer letita Easyjet in Adria Airways) eden drugega spodbuja in pripravlja boljšo ponudbo z namenom pokrivanja celotnega povpraševanja na domačem ozemlju.

2.6. Odras finančnega stanja podjetja na privlačnost ljubljanskega letališča za tuje letalske prevoznike

Hipoteza VI: Aerodrom Ljubljana je s strani bonitetne ocene netvegano podjetje in zato je tako s finančnega, bonitetnega in dinamičnega vidika s podjetjem sodelovati netvegano, kar pomeni, da je z vidika prihoda tujih letalskih prevoznikov privlačno letališče v tem pogledu.

Podjetje je bilo, ne glede na najslabše poslovno leto v zadnjih letih zaradi vpliva gospodarske krize, za leto 2009 ocenjeno kot bonitetno dobro, kar pomeni, da je s podjetjem poslovati popolnoma netvegano, ker posluje odlično, ni zadolženo in je plačilno izrazito disciplinirano (GVIN, 2010).

2.7.1. Finančna ocena podjetja

Delež dolga v financiranju

Delež dolga nam pove, kolikšen del sredstev v podjetju je financiranih s tujim kapitalom. Financiranje z dolgom je praviloma cenejše kot pa financiranje z lastnim kapitalom, vendar je za upnike bolj tvegano še zlasti v primeru, če je delež financiranja sredstev večji z dolgom kot pa z lastnim kapitalom (GVIN, 2010).

Ta kazalnik nam prikazuje dolgoročno likvidnost podjetja (plačilno spodobnost), ki je ključnega pomena za dolgoročni obstoj podjetja in uspešno poslovanje.

$$\text{Delež dolga v financiranju} = \left(\frac{[00808]}{[001]} \right) * 100 = 5,24$$

Kazalnik delež dolga v financiranju za podjetje Aerodrom Ljubljana v letu 2009 nam pove, da je podjetje v letu 2009 financiralo 5,24 odstotkov vseh sredstev s tujimi viri.

Slovensko gospodarstvo je razdeljeno po velikosti in pravni obliki. Vsaka skupina podjetij ima svojo referenčno vrednost pri tem kazalniku.

Tabela 8: Referenčne vrednosti po skupinah pri kazalniku delež dolga v financiranju

delež dolga pri financiranju	gospodarske družbe			samostojni podjetniki
	majhne	srednje	velike	
referenčna vrednost	55	55	55	40

Vir: GVIN.

Tabelo uporabljamo zato, da referenčne vrednosti po skupinah podjetij primerjamo s kazalnikom deleža dolga v financiranju. V primeru, če je kazalnik manjši od 55, pomeni, da podjetja v glavnem niso zadolžena in da financirajo večino svojih sredstev iz lastnih virov, in nasprotno, da je zadolženost podjetja velika, če je kazalnik večji od 55.

Torej Aerodrom Ljubljana se uvršča med velike gospodarske družbe in vidimo, da je kazalnik delež dolga v financiranju precej nizek v primerjavi s 55, kar dokazuje, da je podjetje nezadolženo.

Nezadolženost in večinsko financiranje z lastnimi viri dokazuje, da bo podjetje obstajalo v prihodnosti, se razvijalo v pravi smeri in z moderno infrastrukturo privabljal tuje letalske prevoznike.

2.7.1.2. Plačilna sposobnost

Kazalnik plačilne sposobnosti nam prikazuje, kako podjetje s kratkoročnimi sredstvi pokriva kratkoročne obveznosti. Z njim ne moremo ugotoviti plačilne sposobnosti, lahko pa ugotovimo vzroke dejavnike, ki utegnejo vplivati nanjo.

Čim višja je vrednost kazalnika, bolj sposobno je podjetje pokrivati kratkoročne obveznosti. Če se vrednost kazalnika zmanjšuje, pomeni, da tekoče kratkoročne obveznosti prehitujejo tekoča kratkoročna sredstva, to pa lahko dolgoročno vodi v plačilno nesposobnost (GVIN, 2010). Če pogledamo z drugega zornega kota, pa previsoka vrednost kazalnika ni dobra, kar najverjetneje pomeni, da podjetje zelo neučinkovito izkorišča lastni kapital.

$$\text{Plačilna sposobnost} = \frac{[001\ 02\ 01] + [001\ 02\ 02] + [001\ 02\ 03] + [001\ 02\ 04] + [001\ 03]}{[002\ 03\ 02] + [003\ 04]} = 4,34$$

Kazalnik plačilne sposobnosti podjetja Aerodrom Ljubljana nam pove, da ima podjetje višjo vrednost kratkoročnih sredstev od kratkoročnih obveznosti.

Tako kot pri prejšnji točki, ima tudi vsaka skupina podjetij svojo referenčno številko pri tem kazalniku.

Tabela 9: Referenčne vrednosti po skupinah pri kazalniku plačilna sposobnost

delež dolga pri financiranju	gospodarske družbe			samostojni podjetniki
	majhne	srednje	velike	
referenčna vrednost	1,1	1,1	1,1	1,5

Vir: GVIN.

Če primerjamo kazalnik plačilne sposobnosti za podjetje Aerodrom Ljubljana za leto 2009, ugotovimo, da so kratkoročna sredstva večja od kratkoročnih obveznosti. Glede na to, da je vrednosti kazalnika večja od 4, lahko sklepamo, da podjetje lastnega kapitala ne izkorišča učinkovito in to hkrati pomeni, da ima podjetje previsoko količino zalog za potrebe trga ali pa v preveliki meri kreditira kupce (uporabniki storitev letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, na primer nacionalni letalski prevoznik Adria Airways).

Glede na to, da je največji uporabnik storitev in hkrati plačnik na letališču Jožeta Pučnika Adria Airways, na podlagi povprečne zamude pri plačilu računov Adrie Airways, ki znaša 40,23 dni, sklepam, da Aerodrom Ljubljana v preveliki meri kreditira podjetje. Iz tega sledi obrazložitev, zakaj je vrednost kazalnika plačilne sposobnosti večji od 4.

Kot navajajo v časniku Finance, Petrolu Adria Airways plačuje le manjši odstotek celotnih obveznosti, do Aerodroma Ljubljana pa naj bi bila sicer bolj dosledna. Adria sicer v večini poravnava svoje obveznosti, vendar ji včasih tudi ne uspe (Matejčič, K. & Sovdat, P., 2010). Neuspele poravnave se nanašajo predvsem na lanske dolgove, saj je podjetje zelo zadolženo. Adria Airways se je z obema partnerjema dogovorila o preložitvi dolga za naslednje leto, ta pa naj bi znašal okoli 10 mio. €.

Na preveliko mero kreditiranja Adrie Airways vpliva tudi slaba plačilna sposobnost Adrie Airways, ki jo zelo dobro prikaže kazalnik plačilne sposobnosti podjetja (Letno poročilo 2009, Adria Airways d. d., str. 28).

$$\text{Plačilna sposobnost Adrie Airways} = \frac{[0010201] + [0010202] + [0010203] + [0010204] + [00103]}{[0030302] + [00304]} = 0,53$$

Če ta podatek primerjamo z referenčno številko za kazalnik plačilne sposobnosti velikih podjetij, ugotovimo, da je ta manjši od referenčne številke, zato ima Adria Airways manj tekočih kratkoročnih sredstev kot pa tekočih kratkoročnih obveznosti (kratkoročna sredstva v podjetju ne morejo pokrivati kratkoročnih obveznosti).

Z zgoraj navedenimi podatki zaključujem, da je Aerodrom Ljubljana privlačno podjetje za sklepanje skupnega poslovanja, saj je z bonitetnega vidika netvegano, je pa žal v precejšnji meri odvisno od Adrie Airways, ki jo v večji meri kreditira, saj ustvari okoli 70 % celotnega prometa na letališču.

SKLEP

Z diplomsko nalogo sem uspel precej podrobno analizirati in utemeljiti eno največjih problematik v naši državi. Glede na to, da je moje delo omejeno na obseg 20 do 25 strani, nisem uspel analizirati prav vseh dejavnikov in vplivov, ki so dejansko relevantni za to področje.

Spoznal sem, da ljubljansko letališče na podlagi mnogih dejavnikov ni prav privlačno letališče za tuje letalske prevoznike iz več razlogov. Prvi razlog se nanaša na geografsko stran analize, ker je slovensko ozemlje majhno ozemlje, lahko prehodno, ob njenih mejah pa se nahajajo tista konkurenčna letališča, ki najbolj privabljajo nizkocenovne letalske prevoznike. Raziskava je pokazala, da je Slovincem v glavnem odločilni dejavnik pri izbiri njihovega potovanja cena, zato tuja obmejna letališča in letalski prevozniki, ki pristajajo na njih, ustvarijo boljšo ponudbo s tega vidika. Vlada pri nas za zdaj še ne podpira protimonopolne politike na letališču in prav zato prevladuje monopolni položaj Adrie Airways, ki s svojimi najvišjimi cenami na splošno v regionalnem pogledu ustvarja ljubljansko letališče za neprivlačno, saj ustvari več kot 70 % celotnega prometa na ljubljanskem letališču.

Na srečo sta letos poleti Aerodrom Ljubljana in Easyjet začela graditi skupno vizijo in strategijo. Verjamem da bosta novi liniji Easyjeta postali gonilni sili razvoja večje konkurenčnosti na ljubljanskem letališču in da bo posledično več slovenskih potnikov letelo z ljubljanskega letališča.

Z vidika mojih hipotez, ki sem jih poskušal s pomočjo analize potrditi oziroma zavrniti, sem ugotovil naslednje. Monopol Adrie Airways na ljubljanskem letališču z vidika nizkocenovnih letalskih prevoznikov ne zavira privlačnosti letališča v tem pogledu, ker so nizkocenovni letalski prevozniki osredotočeni izključno na dejansko povpraševanje, ti pa z vidika njihove konkurenčne cenovne politike poskušajo zavzeti čim večji trg. Z vidika Star Alliance prevoznikov pa vsekakor vpliva na nepriljubljenost ljubljanskega letališča, saj so ostali prevozniki Adrie Airways prepustili, da sama izvaja vse regionalne polete, kar je z vidika letališča slabo.

Dražja cena kerozina na ljubljanskem letališču ne vpliva toliko na privlačnost letališča, ker imajo letala opcijo napolniti tank tudi na tujih letališčih, kjer naj bi bil kerozin cenejši. Četudi je cena kerozina draga, ni razloga, da se letalski prevoznik ne bi odločil pristajati na ljubljanskem letališču, če obstaja zadostno povpraševanje po določeni liniji. Problem pa zna biti, če letalski prevozniki ocenjujejo povpraševanje po določeni liniji na širšem trgu kot celoto in vključijo v analizo tudi območje, v katero sodijo ljubljansko in vsa konkurenčna letališča. Če ugotovijo, da se jim bolj izplača pristajati na enem od sosednjih letališč, ker ima bolj ugodne cenovne pogoje, hkrati pa cenejši kerozin, se potem lahko odločijo za tisto letališče in ne na primer ljubljansko, ki ni cenovno ugodno.

S tretjo hipotezo sem dokazal, da večja konkurenca na letališču ustvarja bolj privlačno letališče za tuje letalske prevoznike, saj je ponudba za potnike bolj izrazita in vsak letalski prevoznik si želi prisvojiti večji tržni delež. Ljubljansko letališče bi lahko s pomočjo strateškega diagrama in strategije modrega oceana ustvarilo ponudbo, ki na trgu še ne pokriva določenega segmenta potnikov in na ta način ustvarilo konkurenčne prednosti in letališče bolj privlačno v tem okrožju. Turistična ponudba se v Sloveniji z leti razvija, kako pa bo to vplivalo na prihod letalskih prevoznikov, pa bo pokazal čas.

Menim, da za ljubljansko letališče obstaja svetla prihodnost, verjetno bolj s tovrnega vidika, kot pa potniškega. Kaj točno se bo zgodilo, pa je težko napovedati, ker je predvidevanje vedenja bodočih potnikov in njihovih potovalnih navad v regionalnem okvirju zelo spremenljivo.

LITERATURA IN VIRI

1. Aerodrom Ljubljana d. d. (marec 2010). Letno poročilo podjetja Aerodrom Ljubljana d. d., Zg. Brnik: Aerodrom Ljubljana d. d.
2. Kosovel, B. (2010, 9. maj). Kam leteti za 100 evrov? *MMC RTV SLO*. Najdeno 25. avgusta 2010 na spletnem naslovu <http://www.rtv slo.si/gospodarstvo/kam-leteti-za-100-evrov/229736>.
3. Jesenšek, M. (2009, 12. marec). Negotova prihodnost ljubljanskega turizma. *Delo.si*. Najdeno 25. avgusta 2010 na spletnem naslovu <http://www.delo.si/clanek/77387>.
4. Stres, D. (2010, 9. februar). Vstop Adrie Airways in Pivovarne Laško na tuje trge v obdobju gospodarske krize. *davidstres blog*. Najdeno 29. avgusta 2010 na spletnem naslovu <http://davidstres.blog.si ol.net/2010/02/09/vstop-adrie-airways-in-pivovarne-lasko-na-tuje-trge-v-obdobju-gospodarske-krize>.
5. Adria Airways d. d. (marec 2010). Letno poročilo podjetja Adria Airways d. d., Zg. Brnik: Adria Airways.
6. Klagenfurt Airport. (2010). Statistics (1980-2009). Najdeno 26. avgusta na spletnem naslovu <http://www.klagenfurt-airport.com/Default.aspx?Slid=45&LAid=2>.
7. Flughafen Graz. (2010). Fact, dates and figures. Najdeno 26. avgusta na spletnem naslovu http://www.flughafen-graz.at/home/unternehmen_flughafen/zahlen_daten_fakten.en.php.
8. Aeroporto Friuli Venezia Giulia. (2010). Podatki o prometu. Najdeno 25. avgusta na spletnem naslovu http://www.aeroporto.fvg.it/si/aeroporto/dati_traffico.htm.
9. Gasar, J. (2010). Slovenski turizem v težavah: Državo pesti predvsem slaba razpoznavnost v svetu. *www.Finance.si*. Najdeno 25. avgusta na spletnem naslovu <http://www.dnevnik.si/novice/slovenija/1042352391>.
10. Klink, Ž. (2008). *Potovalne navade Slovencev* (diplomsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
11. Volf, T. (2009). *Izzivi pri trženju storitev letalskega prevoza* (diplomsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
12. Kotler, P. (2004) *Management trženja*. Enajsta izdaja. Ljubljana: GV Založba.
13. Croatia Airlines d. d. (marec 2010). Letno poročilo podjetja Croatia Airlines d. d.

14. Šoštarić, E. (2009, 11. avgust). Low cost preuzeo zračni promet EU. *Nacional.hr*. Najdeno 4. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.nacional.hr/clanak/64496/low-cost-preuzeo-zracni-promet-eu>.
15. Bergar, L. & Ograjenšek, I. (2008). *Izbrana poglavja iz statistike za poslovno odločanje*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
16. Jaklič, M. (2009). *Poslovno okolje in gospodarski razvoj*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
17. Statistični urad Republike Slovenije. (2010). *Bruto domači proizvod, temeljni agregati nacionalnih izračunov in zaposlenost, Slovenija, 2006-2009*. Najdeno 5. septembra 2010 na spletnem naslovu http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=3367.
18. Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje. (2010). *Stopnja registrirane brezposelnosti po statističnih regijah, 2005-2010*. Najdeno 5. septembra 2010 na spletnem naslovu http://www.ess.gov.si/trg_dela/trg_dela_v_stevilkah/stopnja_registrirane_brezposelnosti.
19. Matejčič, K. & Sovdat, P. (2010, 21. april) Če gre, Adrio Airways prodajte, če ne gre, jo dajte. *Finance.si*. Najdeno 5. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.finance.si/277541/%C8e-gre-Adrio-Airways-prodajte-%E8e-ne-gre-jo-dajte>.
20. Wikipedia. (bl.) V *Wikipedia*. Najdeno 27. avgusta 2010 na spletnem naslovu http://en.wikipedia.org/wiki/Ljubljana_Jo%C5%BEE_Pu%C4%8Dnik_Airport.
21. Bohutinski, J. (2010, 3. september). Croatia Airlines prijete ukidanjem linija jer joj zračna luka dovodi konkurenciju. *Business.hr* Najdeno 6. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.business.hr/hr/Naslovnica/Hrvatska/CA-prijete-ukidanjem-linija-jer-joj-Zracna-luka-dovodi-konkurenciju>.
22. Interna dokumentacija Petrol d. d.
23. Rusjan, B. (2009). *Management proizvodnih in storitvenih procesov* (1. natis). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
24. *Stopa nezaposlenosti*. Najdeno 7. septembra 2010 na spletnem naslovu [http://www.moj-posao.net/jseeker_wiki.php?wikiName=StatistikaStopa Nezaposlenosti](http://www.moj-posao.net/jseeker_wiki.php?wikiName=StatistikaStopa%20Nezaposlenosti).
25. *Stopa nezaposlenosti u Hrvatskoj među najvišima u Evropi*. Najdeno 7. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.bankamagazine.hr/Naslovnica/Vijesti/Komentariianalize/tabid/138/View/Details/ItemID//ttl/Stopa-nezaposlenosti-u-Hrvatskoj-medu-najvisima-u-Europi/Default.aspx>.

26. Kosor: *Ovogodišnja sezona dobro pripravljena*. Najdeno dne 8. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.poslovni.hr/vijesti/kosor-ovogodisnja-sezona-dobro-pripremljena-155893.aspx>.
27. *Easyjet z ljubljanskega letališča tudi v Pariz in Milano*. Najdeno 8. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://kr-og.sta.si/2010/07/easyjet-z-ljubljanskega-letalisca-tudi-v-pariz-in-milano>.
28. Kaše, R., Lipičnik, B., Mihelič, K. & Zupan, N. (2007). *Organizacijsko vedenje*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
29. Smrekar, T. (19. avgust, 2010). Zakaj ima Adria Airways nekatere lete precej dražje kot konkurenca. *Finance.si*. Najdeno 8. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.finance.si/?MOD=show&id=255310&pay=yes&snark=6415b8300be6bdaa15623b156a545523>.
30. Gospodarska zbornica Slovenije (2008, 23. september) VII. Regionalni razvoj. Najdeno 31. avgusta 2010 na spletnem naslovu http://www.gzs.si/slo/storitve/politike_in_zakonodaja/bela_knjiga_konkurencnosti_slovenskega_gospodarstva_2008/40651.
31. Nordhaus, W., Samuelson, P. (2002). Ekonomija. V *Nepopolna konkurenca in njen skrajni primer: monopol* (str: 154-157). Ljubljana: GV Založba d.o.o. Ljubljana.
32. Wikipedia (bl.) V *Wikipedia*. Najdeno 2. septembra 2010 na spletnem naslovu: http://en.wikipedia.org/wiki/Zagreb_Airport
33. Prašnikar, J. (1999). *Uvod v mikroekonomijo*. Ljubljana: Gospodarski vestnik
34. *Zelena luč za 2,5-milijonsko dokapitalizacijo Adrie*. Najdeno 2. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.finance.si/288329/Zelena-lu%E8-za-25-milijonsko-dokapitalizacijo-Adrie>
35. GVIN.com

KAZALO PRILOG

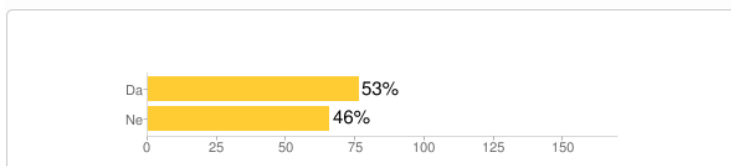
PRILOGA 1: SPLETNI VPRAŠALNIK	1
PRILOGA 2: Intervju z gospodom Damjanom Franetičem	5

PRILOGE

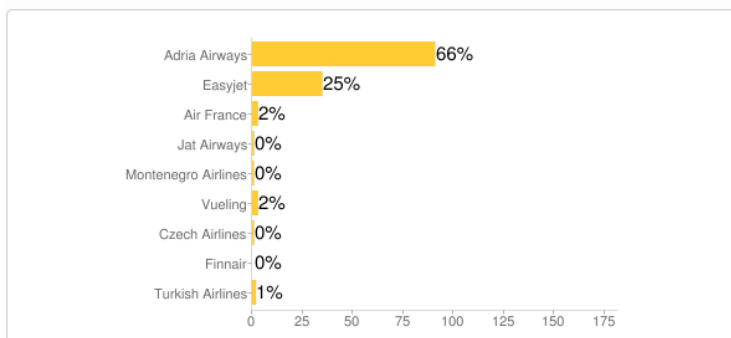
PRILOGA 1: SPLETNI VPRAŠALNIK

Rezultati ankete: Analiza letališča Jožeta Pučnika Ljubljana v regionalnem okvirju

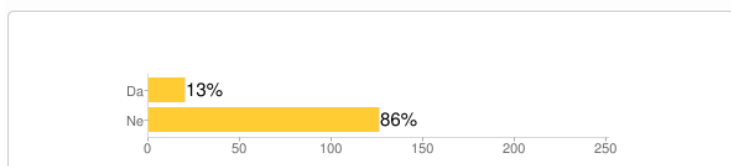
1. Ali potujete iz ljubljanskega letališča vsaj enkrat letno? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



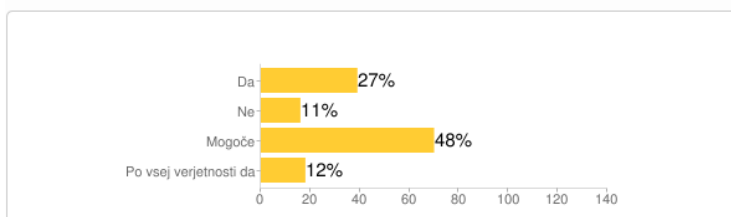
2. S katerimi letalskimi prevozniki najpogosteje letite iz Letališča Jožeta Pučnika? - 137 - število vseh odgovorov na vprašanje.



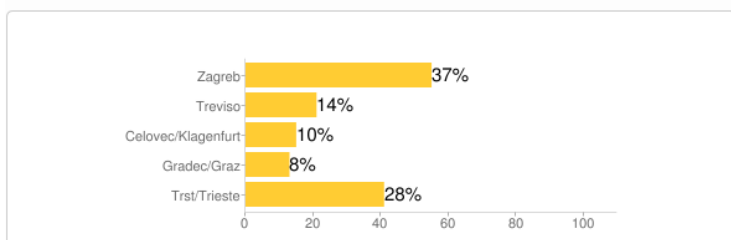
3. Ali menite, da na ljubljansko letališče pristaja dovolj nizkocenovnih letalskih prevoznikov? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



4. Easyjet decembra v letošnjem letu odpira dve novi liniji iz ljubljanskega letališča (Milano in Pariz). Ali boste z omenjenim letalskim prevoznikom na teh linijah potovali? - 143 - število vseh odgovorov na vprašanje.



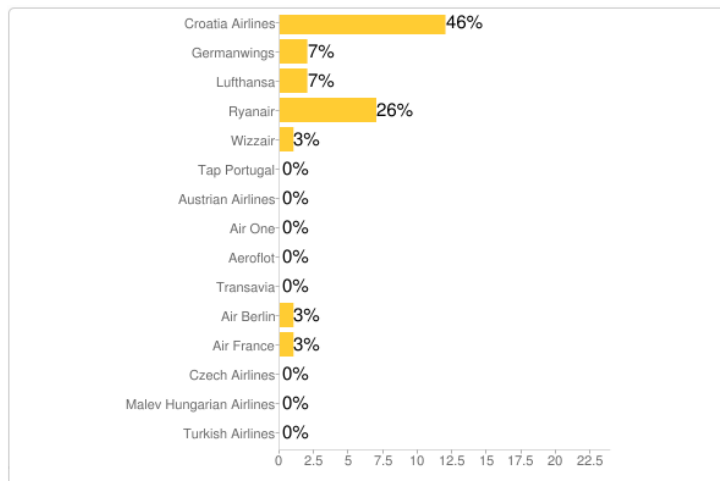
5. Iz katerih sosednjih letališč najpogosteje letite? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



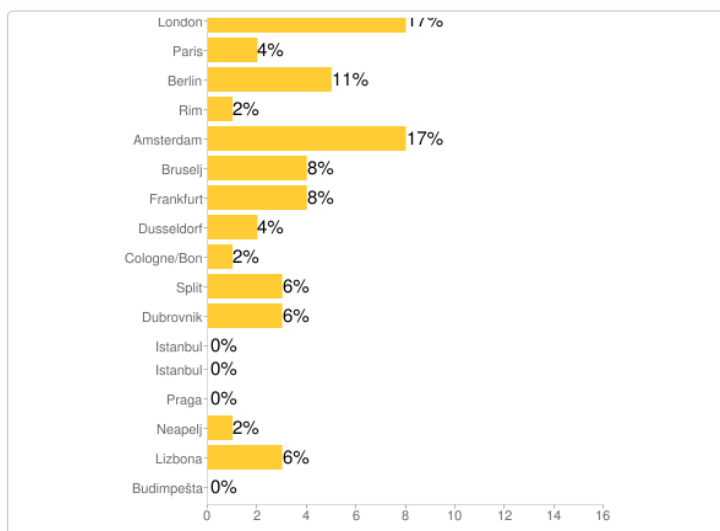
6. Čemu je razlog izbire sosednjega letališča in ne ljubljanskega? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



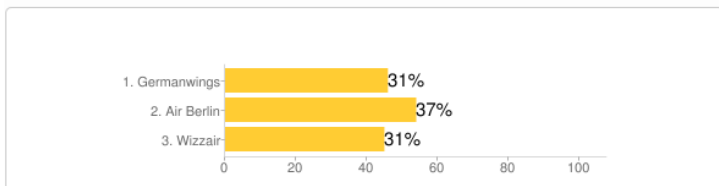
7. Če ste pri šestem vprašanju obkrožili "Letalski prevoznik" vas prosim, da na to vprašanje odgovorite, v nasprotnem primeru ga preskočite. S katerim letalskim prevoznikom najpogosteje potujete? - 26 - število vseh odgovorov na vprašanje.



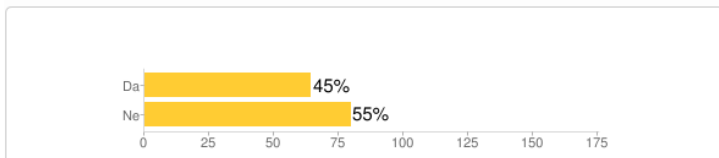
8. Če ste pri šestem vprašanju obkrožili "Kraj kamor letite" vas prosim, da na to vprašanje odgovorite, v nasprotnem primeru ga preskočite. V kateri namembni kraj, od spodaj navedenih, najpogosteje letite? - 45 - število vseh odgovorov na vprašanje.



9. Katerega od nizkocenovnih letalskih prevoznikov bi radi videli pristajati na ljubljanskem letališču? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



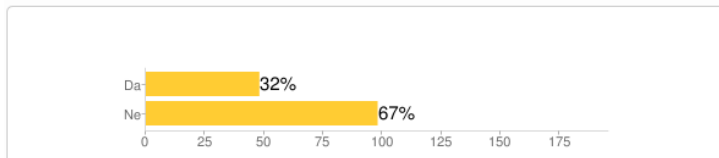
10. Ali potujete na rednih linijah Adrie Airways? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



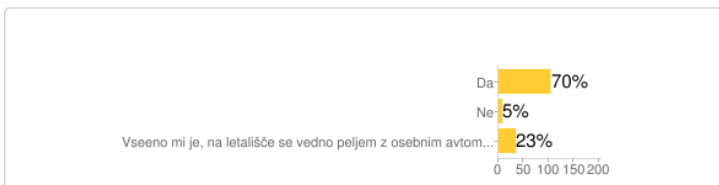
11. Če ste obkrožili pri desetem vprašanju "Ne" vas prosim, da na to vprašanje odgovorite, v nasprotnem primeru ga preskočite. Zakaj ne potujete na rednih linijah Adrie Airways? - 87 - število vseh odgovorov na vprašanje.



12. Ali menite, da je turizem v Sloveniji dovolj dobro razvit? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



13. Ali bi v prihodnosti radi videli, da bi obstajala železniška povezava med ljubljanskim letališčem in Ljubljano? - 146 - število vseh odgovorov na vprašanje.



PRILOGA 2: Intervju z gospodom Damjanom Franetičem

Kraj: Aerodrom Ljubljana

Datum: 8. 9. 2010

Ura: 8:30

1. Ali menite, da je Adria Airways ustvarila monopolni položaj na letališču Jožeta Pučnika in na ta način ustvarja neprivačno okolje za tuje letalske prevoznike (predvsem nizkocenovne)?

Adria Airways ustvari okoli 70 do 80 odstotkov celotnega prometa na AL. Z vidika Star Alliance, strateškega združenja letalskih prevoznikov, ima monopol, ker je Star Alliance prepustil Adrii Airways celotno poslovanje na AL. Drugačna zgodba je v Zagrebu, kjer na letališču pristajajo tudi Lufthansa, TAP Portugal, Austrian Airlines itd. Kar se tiče privlačnosti nizkocenovnih letalskih prevoznikov in neposrednega vpliva monopola Adrie Airways ni neke konkretne povezave, ker nizkocenovni letalski prevozniki sami ocenijo realno povpraševanje in že obstoječe konkurence na letališču ne upoštevajo v tolikšni meri. Če pa se obrnemo na drugi dve strateški združenji, Oneworld in SkyTeam, pa vidimo, da Finnair in Air France že letita in sta kar močno prisotna na AL.

2. V kakšnih odnosih ste z Adrio Airways in dobaviteljem kerozina Petrolom? Ali njihova politika poslovanja vpliva na izvajanje in uresničevanje strategije vašega podjetja?

Adria Airways je trenutno največji kupec na AL, zato smo deloma tudi odvisni od njih. Trenutno težko ocenjujem, vendar menim, da kratkoročno vsekakor, dolgoročno pa bo čas pokazal.

3. Vaš glavni tekmeč za prevlado na tem letališču je zagrebško letališče, kjer trenutno prevladuje huda konkurenca za prevlado vsakega letalskega prevoznika. Ali menite, da to dobro vpliva na razvoj letališča? Ali bi radi podobno situacijo videli na AL?

To vsekakor dobro vpliva na razvoj letališča, nekoliko manj na posamezne letalske prevoznike. Ker trenutno Hrvaška še ni v EU, meje bodo pa tudi še nekaj časa, za zdaj še ni preveč privlačno potovati z zagrebškega letališča, ker je potrebno iti čez mejo dvakrat. Vendar, ko bo Hrvaška v EU in ko bo Schengen v igri, pa pričakujemo ostro konkurenco. Vsekakor bi rad videl takšno situacijo na AL. Pred leti smo poskušali z Wizzairom razvijati skupno strategijo, katere rezultat bi bila baza na ljubljanskem letališču, vendar se vse skupaj ni ravno izšlo. Trenutno imamo od vseh nizkocenovnih letalskih prevoznikov najbolj svetlo prihodnost z Easyjetom, rad pa bi videl, da bi le-ta ustvaril bazo na našem letališču.

4. Kaj menite, kdo bo v prihodnosti prevladal, nizkocenovni ali tradicionalni letalski prevozniki, glede na to, da danes kot odločitveni dejavnik pri izbiri potovanja prevladuje cena?

Sem mnenja, da bodo letalski svet počasi prevzeli nizkocenovni letalski prevozniki oziroma, da bodo tradicionalni prevozniki svojo politiko poslovanja približali politiki, s katero poslujejo nizkocenovne letalske družbe.

5. Moja raziskava je pokazala, da slovenski prebivalci večinoma nočejo leteti z Adrio Airways, ker ima previsoke cene (hkrati opravi okoli 70 % celotnega prometa na AL), zato se rajši odpravijo leteti s tujih letališč (Trst, Treviso, Zagreb, Celovec, Gradec). Kako gledate na to problematiko? Ali bi lahko ljubljansko letališče postalo tako privlačno, da bi dejansko oskrbovalo vse tržne segmente štirimilijonske regije?

Res je. Dejstvo je, da je med vsemi konkurenčnimi letališči zelo majhna razdalja, Slovenija se tudi nahaja na takšnem geografskem območju, da je z lahkoto mogoče priti do konkurenčnih letališč. Glede na to, da jih je več, vsako letališča tudi zadovoljuje posamezni tržni segment, ki ga AL trenutno ne. Ta štirimilijonski demografski prostor ni tako velik, da bi ocenjeval/napovedoval povpraševanje z vidika enega kraja, ker letalski prevozniki gledajo na to regionalno. Kako natančno ocenjujejo, je nemogoče izvedeti. Vsak letalski prevoznik posluje v skladu z lastnimi interesi, ki pa se od prevoznika do prevoznika razlikujejo. Na podlagi njihovega ocenjevanja se potem na tem regionalnem območju težišča različno razporejajo in utrdijo.

Verjetno bi bilo lažje, če AA ne bi imela tolikšnega tržnega deleža na AL. Trenutno težko ocenjujem, ali je možen takšen preobrat, pokazal bo le čas in naključja, na katera ne moremo vplivati.