

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

PETRA SMREKAR

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**ALI SO INOVACIJE VARNE: ANALIZA NA PRIMERU
NIZKOCENOVNIH LETALSKIH PREVOZNIKOV**

Ljubljana, maj 2006

PETRA SMREKAR

IZJAVA

Študentka PETRA SMREKAR izjavljam, da sem avtorica tega diplomskega dela, ki sem ga napisala pod mentorstvom mag. MARKA ČOHA in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____

Podpis: _____

KAZALO

PRILOGE	2
1 UVOD	1
2 INOVACIJE IN KAKOVOST	2
2.1 Opredelitev splošnih pojmov	2
2.2 Varnost inovacij	3
2.3 Nizkocenovni letalski prevozniki kot vrsta inovacije	4
3 LETALSKO PREVOZNIŠTVO	6
3.1 Regulacija in deregulacija	6
3.1.1 Regulacija letalskega prevozištva v ZDA in Evropi	7
3.1.2 Deregulacija letalskega prevozištva v ZDA	8
3.1.3 Deregulacija letalskega prevozištva v Evropi	8
3.2 Rast in razvoj zračnega prometa	9
3.2.1 Trendi v zračnem prometu	9
3.2.2 Nenehna rast letalskega prometa	10
3.3 Interesi in vloga različnih deležnikov v letalskem potniškem prometu	11
3.3.1 Letališče	11
3.3.2 Država	11
3.3.3 Potniki	12
3.3.4 Zaposleni	13
3.3.5 Okoljevarstveniki	14
3.3.6 Lastniki	14
4 VARNOST V LETALSKEM PROMETU	15
4.1 Ocenjevanje varnosti v letalskem prometu	15
4.2 Vzroki za občutljivost ljudi na varnost v zračnem prometu	16
4.3 Dejavniki varnosti	17
4.4 Cena in stroški kot pokazatelja varnosti v letalskem prometu	18
4.4.1 Cena kot kazalec kakovosti	18
4.4.2 Oblikovanje cene na podlagi stroškov	19
4.5 Stroški letalskih družb	21
4.6 Povezava med finančno stabilnostjo ter varnostjo letalskih družb	22
4.7 Način zagotavljanja varnosti	23
4.7.1 Celovito upravljanje kakovosti	23
4.7.2 Učenje in treningi s pomočjo simulacij letenja	24
4.7.3 Regulativne oblasti in predpisi v zvezi z zagotavljanjem varnosti	24
5 ANALIZA POTENCIALNIH RAZLIK V VARNOSTI MED IIIIIKLASIČNIMI IN NIZKOCENOVNIMI LETALSKIMI IIIIIPREVOZNIKI	26
5.1 Pregled poslovanja nizkocenovnega letalskega prevoznika: Ryanair	27
5.1.1 Doseganje konkurenčne prednosti	28
5.1.2 Pregled stroškov	29
5.1.3 Skrb za varnost	31
5.1.4 Vzdrževanja in popravila	31
5.2 Primerjava med stroški klasičnega (Lufthansa) ter nizkocenovnega letalskega k....prevoznika (Ryanair)	32
5.3 Izsledki raziskav	34
5.4 Statistika letalskega prometa ter nezgod	35
5.5 Preizkušanje domnev na vzorcu nizkocenovnih in klasičnih letalskih prevoznikov	39
5.5.1 Cilji in metodološka pojasnila analize	39

5.5.2 Preverjanje domnev o spremenljivkah prometa ter finančnih kazalnikov	40
5.5.3 Spremenljivke varnosti	44
SKLEP	45
LITERATURA.....	47
VIRI	48
PRILOGE	

1 UVOD

Vsaka novost, ki pomeni kakovostno, funkcionalno izboljšavo, ali pa zgolj osveži izgled nekega izdelka oz. storitve, hitro pritegne potrošnikovo pozornost in zanimanje zanjo. Prav to je razlog, da so inovacije tiste, ki podjetja usmerjajo na poti rasti in razvoja. Povsem razumljivo in zaželeno je, da se organizacije v čim večji meri ozirajo po novih tehnologijah, potrebah trga in odpravljajo dosedanje pomanjkljivosti.

Z deregulacijo letalskega prevoznništva je v panogi letalstva zapihal "nov veter", ki je s svojo neusmiljenostjo do manj učinkovitih družb, prispeval k razvoju nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Potrošniki so se prvič srečali s ponudbo nekoliko drugačnih letalskih storitev, ki so svojo glavno prednost kazale v nižjih cenah vozovnic. Ključ uspeha in hkrati uganka klasičnim letalskim prevoznikom je učinkovitejša izraba zmogljivosti, ki vodi v večjo točnost, pogostost in cenovno ugodnost poletov.

Podatki o številu prepeljanih potnikov kažejo, da je strategija nizkih cen med potrošniki povsem dobrodošla. Kljub temu pa se v javnosti rojevajo vprašanja o skrbi za varnost nizkocenovnih letalskih družb. Kritike se nanašajo na to, kako lahko na trgu povsem "nove", še dokaj nepoznane družbe uresničuje nižje cene, če vemo, da se tradicionalni letalski prevozniki kljub večletnim izkušnjam in z državno pomočjo spopadajo z neuspešnim poslovanjem.

Podlaga oz. vprašanje diplomskega dela je zagotavljanje zadovoljive stopnje varnosti nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Zastavljeni cilj je ugotovitev, ali so nizkocenovni letalski prevozniki, kot vrsta inovacije, za potrošnike z vidika varnosti problematični. Torej, ali pomenijo ponujene nižje cen varčevanje na področjih, kjer se ne bi smelo varčevati; pri vzdrževanju, popravilih, kontrolah, pri učenju ipd., ali pa pomenijo nižje cene zgolj boljšo izrabo potencialov, česar klasični letalski prevozniki ne uresničujejo v zadostni meri.

Nizkocenovne letalske prevoznike štejemo za vrsto inovacije, nov način izvajanja storitev, ki omogoča letenje tudi potrošnikom z bolj "plitvimi denarnicami", zato v naslednjem poglavju obravnavam splošne pojme inovacij ter odgovornost in potrebo po zagotavljanju njihove varnosti. V tretjem poglavju naloge proučujem problematiko letalskega prevoznništva, zlasti vse od potrebe po regulaciji do sprostitev regulativnih predpisov, rasti in razvoja zračnega prometa. V osrednjem delu naloge z naslovom *Varnost v letalskem prometu* skozi dejavnike varnosti, cen ter stroškov prikazujem razlike med skupino klasičnih ter nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Med drugim predstavljam varnostni multiplikator kot enega izmed načinov ocenjevanja varnosti. Zaključno poglavje se naslanja na konkretne primere, skozi katere prikazujem primerjavo med klasičnimi ter nizkocenovnimi letalskimi prevozniki. S pomočjo razpoložljivih podatkov preverjam, ali

se vrednosti spremenljivk bodisi kazalniki prometa, indikatorji varnosti ter finančni kazalniki pomembno razlikujejo med nizkocenovnimi ter klasičnimi letalskimi prevozniki.

2 INOVACIJE IN KAKOVOST

2.1 Opredelitev splošnih pojmov

Inoviranje pomeni ustvarjanje in hkrati koristno uporabo novosti. Še več, pogosto se za inovacijo šteje zgolj tisto novost, ki jo kot koristno novost štejejo odjemalci; navsezadnje so stranke tiste, ki odločilno prispevajo k uspešnosti poslovanja podjetja.

Danes je inoviranje bistveno za preživetje, obstoj in razvoj. Kljub temu pa pri večini novih izdelkov ne gre za popolno tržno novost, ampak le za inačico znanih izdelkov, čemur pravimo delno inoviranje. Razlog je v tem, da nova različica izdelka pomeni za podjetje manj tvegano naložbo, ki podaljšuje življenjsko krivuljo izdelka na trgu, ali pa pomeni diferenciran izdelek, ki ustvari povpraševanje pri specifičnih potrošnikih (Mulej, 1997, str. 411).

Inoviranje je prerazporejanje virov z namenom, da bi bilo razporejanje drugačno od obstoječega in zato čim bolj optimalno. Močno je povezano s podjetništvom. Podjetnost pa je lastnost, da se človek inovativno trudi spreminjati invencije v inovacije, torej izrabljati priložnosti, uveljavljati novosti z novim kombiniranjem poslovnih tvorcev (Mulej, 1997, str. 395). Ob takem gledanju je invencija zgolj zamisel, ki v prihodnosti lahko postane inovacija.

Za razcvet inoviranja je pomembno, da imamo tržne razmere, v katerih povpraševanje presega ponudbo. Obstajati morajo okoliščine, ki posameznike ali podjetja silijo, da s trdom izrabljajo vse razpoložljive možnosti za rast, preživetje ali pa celo razvoj. Dejavnik, ki največ prispeva k temu, da je inoviranje splošno zaželeno, je zagotovo konkurenca. Tekmovalnost je pomembna, ker vzpostavlja tržni pritisk na podjetnike, managerje in zaposlene, da se nenehno trudijo inovirati. Podjetja, ki so še vedno v bolj ali manj monopolnem položaju, se za zniževanje stroškov, dviganje tehnične in komercialne kakovosti, boljšanje izbire in doseganje enkratnosti svoje ponudbe, t.j. za doseganje sistemske kakovosti, trudijo mnogo manj kot družbe, ki delujejo v konkurenčnem okolju. Za izboljšanje delovanja iščejo bolj kratkoročne prijeme, npr. odpuščanje, ne pa toliko dolgoročnejshe in izzivalne projekte, kot sta npr. prerazporejanje ali prestrukturiranje.

V razvitem svetu živimo v času tržnega gospodarstva, v katerem ima pglavitno vlogo povpraševanje. Ponudniki izdelkov oz. storitev se vse bolj usmerjajo k večji skrbi za svoje odjemalce. Gre za ravnanje, ki vzpodbuja nujno po doseganju kupcem zadovoljive kakovosti. Kupcem pomeni kakovost večjo vrednost, s tem bolj cenjeno blago ali storitev, ki upravičeno zahteva višjo ceno. Ponudbena stran za doseganje kakovosti beleži več

stroškov, več kontrole in navora, za kar pričakuje nagrado v obliki višje vrednosti blagovne znamke ali cene ponujenega izdelka.

Da bi podjetje uspelo doseči izboljšave in odpraviti nepotrebne stroške, mora poznati sedanje delovanje organizacije. Vedeti mora, kje je in k čemu teži. Celotno več, vsaka ponudba, izdelek ali storitev prej ko slej zastara, zato naj podjetje v vsakem trenutku pozna svoj trg, razvojne težnje in tekmece. Zaposleni so del organizacije, kot njen del pa morajo biti zainteresirani za njeno preživetje. Sami morajo imeti možnost pomagati pri inoviranju in se zanj primerno usposablјati. Iskanje novih priložnosti in možnih novosti je nujno potrebno na vseh področjih dela. Le del invencij postane inovacija, pri čemer pa ni nujno, da večji vloženi trud pomeni tudi večje koristi v primerjavi z drugimi ponudniki.

Inovacije delimo glede na različna merila. Po **vsebini** jih ločujemo med programske (poslovni predmet), tehnično-tehnološke (izdelki, postopki izdelave), upravlјalske (stili vodenja), medijske (pripomočki pri vodenju) ter na organizacijske (odnosi na osnovi stila vodenja). Glede na **posledice** delimo inovacije na korenite, pri katerih se pokažejo bistvene, kvalitativne spremembe, ter na drobne inovacije brez velikih sprememb. Po **dolžnosti inoviranja** ločujemo na inoviranje znotraj ter inoviranje zunaj službene dolžnosti (Mulej, 1997, str. 413).

2.2 Varnost inovacij

Podjetja se zavedajo pomena inovativne dejavnosti za povečanje konkurenčne sposobnosti, vendar pa svoje dosežke na področju inovacij težko merijo. Kot glavno merilo za merjenje uspešnosti tovrstnih dejavnosti Peter Fatur v svoji magistrski nalogi navaja število prijavljenih in uvedenih koristnih predlogov na zaposlenega in čisto gospodarsko korist, ki jo inovativni predlog prinaša (Fatur, 2005, str. 43). Motivi podjetij za inoviranje so jasni in povsem razumlјivi. Vprašamo pa se lahko, kakšne so sploh koristi z vidika potrošnika in ali je inovacija med potrošniki dobrodošla oz. iskana, ali ne gre zgolj za umetno vzbujanje želje pri končnih porabnikih po posedovanju novega izdelka oz. korišćenja storitev (npr. prenašanje slikovnih sporočil preko mobilnega telefona). V diplomskem delu bi želela predvsem izpostaviti varnostni vidik inovacij, saj funkcionalno izboljššan izdelek lahko pomeni potrošniku potencialno nevarnost, kar je vse prej kot zaželeno.

Inovacija je tehnološka, organizacijska, družbena, metodološka ali sociološka izboljšava. Vendar pa se vsaka novost, ki se jo prvotno jemlje kot koristno izboljšavo, lahko sprevrže v človeku škodljiv predmet ali subjekt. Posebej bi izpostavila invencije na področju zdravstva, živilstva, gradnje ter transporta. Prevečkrat se zgodi, da od medijev poslušamo o npr. otrokom "nevarnih" igračah, nevarnih električnih aparatih, ipd.. Z namenom preprečiti zlorabe s strani trgovcev in proizvajalcev po svetu delujejo različne organizacije, ki predvsem svetujejo, informirajo in osveščajo potrošnike (pri nas Zveza potrošnikov Slovenije). Kljub temu pa se največkrat ukrepa, šele ko ti proizvodi povzročajo prve resne

posledice. Razlog bi lahko poiskali v tem, da podjetja ne morejo predvideti vseh okoliščin in načinov uporabe nekega izdelka, zaradi česar se nekatere potencialne nevarnosti pokažejo kasneje, ko je izdelek že v uporabi oz. se storitev že izvaja. V teh primerih so vpletene družbe kaj hitro obsojene, da delujejo proti okolju, v katerem obstajajo oz. da neetično ravnajo. S strožjimi pravili kontrole lastnosti izdelkov bi morali preprečiti, da do tovrstnih nezgod sploh prihaja. Vendar pa področje, ki bi urejalo zahtevo po varnosti inovacij, še ni urejeno.

Eden od načinov zagotavljanja varnosti izdelkov ali storitev je zagotavljanje določene stopnje kakovosti, katero dokazuje izpolnjevanje nacionalnih in mednarodnih standardov, kakršen je npr. ISO 9000. Standardi sami po sebi ne zagotavljajo popolne kakovosti ali pa preživetja podjetja v danih tržnih razmerah, so pa dovolj dobra vodila za doseganje zastavljenih ciljev ter inoviranja.

Poleg potrjevanja varnosti s standardi se podjetja, ki težijo k dolgotrajnemu obstoju, zavedajo potrebe po družbeno odgovornem ravnanju, saj vse več podjetij uresničuje koncept etičnega poslovanja. Zavedajo se, da če bi ravnala na način, ki ni v skladu z družbeno odgovornim, bi lahko zaradi pritiskov določenih deležnikov kaj hitro zašla v težave.

2.3 Nizkocenovni letalski prevozniki kot vrsta inovacije

Nizkocenovni letalski prevozniki opravljajo **storitev** transporta, in sicer dejavnost prevoza materialnih dobrin in ljudi. Povod za njihov nastanek je bila deregulacija letalskega prometa, do katere je prišlo zaradi ekonomskih in okoljskih pritiskov, ki so jih s kopičenjem izgub izzvale neuspešne nacionalne letalske družbe. Spremembe so se pokazale na področju infrastrukture, rezervacij, plačevanja ter cen poletov.

Značilnosti storitev so neotipljivost, nedeljivost, heterogenost in minljivost. Nekateri avtorji so mnenja, da inovacijski procesi pri storitvah, zaradi neotipljive narave le-teh, zahtevajo bistveno manj napora, sredstev ter časa in so pogosto neformalnega značaja. Praviloma potekajo v štirih fazah (Prašnikar et al., 2004, str. 24):

1. ustvarjanje idej,
2. načrtovanje procesov,
3. oblikovanje storitev,
4. izvedba.

Inovacijski procesi v storitvah obsegajo (Prašnikar et al., 2004, str. 25):

- Inovacije v storitveno zamisel (razvoj značilnosti storitev);
- Inovacije v pridobivanju porabnikov storitev;
- Inovacije v izvajanju storitev.

Pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih lahko prepoznamo vse tipe inovacijskega procesa. Predvsem gre za inovacijo v izvajanju storitev ter pri pridobivanju porabnikov storitev, nekoliko manj prepoznavna pa je inovacija v storitveni zamisli.

Najbolj prepoznaven faktor strategije nizkocenovnih letalskih prevoznikov lahko vidimo že v njihovem poimenovanju kot nizko-stroškovni prevoznik (ang. low-cost carrier). Ključ uspeha novih tipov prevoznikov je težnja po nižjih stroških, ki omogočajo ponudbo cenejših vozovnic, kar privede do večje zasedenosti in posledično boljšega poslovnega rezultata. Cene poletov so se znižale, letenje pa je postalo dostopno širši množici ljudi, tudi tistim, ki si zaradi pomanjkanja denarja tega prej niso mogli privoščiti.

Poceni letalski prevozniki nižje cene uresničujejo na sledeč način:

Večinoma uporabljajo sekundarna letališča. Zaradi manjše obremenitve sekundarnih letališč je letalskim prevoznikom omogočeno hitrejše pripravljanje letala. Stranska letališča zaračunavajo nižje pristojbine, nekatera pa so celo subvencionirana s strani države z namenom razvoja regije.

Nizkocenovne družbe letijo predvsem na krajše lete od ene do druge destinacije, pri čemer ne omogočajo prestopanja oz. povezovanja več letov. Prednost take storitve se kaže v časovnem prihranku, saj odpade čakanje na prekladanje prtljage ter izkrcavanje potnikov iz letala. Obenem se izognejo težavam, kot je npr. čakanje na potnike, ki prihajajo iz drugih destinacij, katerih letala imajo zamudo. Na ta način se zmanjša tudi možnost izgube prtljage.

Poslužujejo se enega tipa letala. Koncentracija naporov zgolj na en tip letala omogoča znižanje stroškov tako pri zaposlovanju, izobraževanju, vzdrževanju kot tudi pri popravilih.

Pri promociji ter prodaji vozovnic se poslužujejo interneta. Stranke lahko rezervirajo in kupujejo vozovnice preko spletnih strani družbe. Gre za povsem nov in med potencialnimi in dejanskimi potniki priljubljen način rezervacij vozovnic, ki letalskim družbam omogoča precejšen prihranek pri stroških. Na ta način odpadejo stroški tiskanja vozovnic, zaposlovanja prodajnega osebja in provizij turističnih agencij (Pitt, 2001, str. 55). Potniki kupijo rezervacijo leta s kreditno kartico, ob nakupu dobijo identifikacijsko številko, ki jo z osebnim dokumentom predložijo na letališču.

Cene vozovnic so odvisne od časa rezervacij. Bolj ko se bliža dan poleta, višje so. Gre za poseben način nagrajevanja "zgodnje" rezervacije sedežev, ki letalskim prevoznikom omogoča zapolnitev vseh mest. Kupci, ki so cenovno bolj občutljivi, imajo možnost, da si mesto na letalu priskrbijo prej, in so deležni nižjih cen. Ostali, ki se nenadoma odločijo za odhod (običajno gre v tem primeru za nujen polet npr. službena pot ipd.), bodo za

rezervacijo upravičeno odšteli bistveno več. Tak način postavljanja cen, zajame večje število potencialnih kupcev, tudi tiste, ki si zaradi visokih cen potovanja prej niso mogli privoščiti.

Nizkocenovni letalski prevozniki ne ponujajo večine storitev, ki so služile klasičnim letalskim prevoznikom kot način necenovnega konkuriranja. Na letalih ne nudijo brezplačnih¹ obrokov, prigrizkov ter pijače. Ponujajo jih zgolj proti doplačilu. Ukinili so tudi časopise in revije, ki so pri klasičnih letalskih prevoznikih priloženi kot gradivo za krajšanje časa. Omejene storitve letalskim prevoznikom prinašajo prihranke, ki nastajajo zaradi manjše potrebe po čiščenju letala ter krajšem času, ki ga zahteva priprava hrane. Še več, prostor za kuhinjo so zamenjali z dodatnimi sedeži. Potnike omejujejo tudi z dovoljeno prtljago (če jo presežejo, morajo zanjo doplačati).

Dodatne prihodke nizkocenovnim letalskim prevoznikom predstavljajo oglaševalske dejavnosti preko spletnih strani. Največkrat oglašujejo turistične nastanitve, gostinske storitve ali pa preprosto kraje. Gre torej za stransko storitev, ki prinaša dodaten vir zaslužka, hkrati pa predstavlja neke vrste vabilo k letenju.

Inovativen pristop nizkocenovnih prevoznikov, ki teži k bolj učinkoviti izrabi zmogljivosti, na prvi pogled z nižjimi cenami prinaša prednosti predvsem nam potrošnikom. V resnici pa je slednje potrebno še preveriti. Kot potrošniki se lahko vprašamo, pri čem nizkocenovni letalski prevozniki sploh varčujejo. Glede na nižanje stroškov poslovanja se lahko vprašamo, ali ni morda takšen restriktiven odnos prisoten tudi tam, kjer ni upravičen, torej pri slabši skrbi za varnost. Kako letalske družbe ob tako nizkih cenah vozovnic sploh lahko zagotovijo relativno varnost poletov. Nasprotno pa se nam lahko porodi vprašanje, ali visoke cene vozovnic pri klasičnih letalskih prevoznikih pomenijo zgolj posledico neučinkovitega izrabljanja svojih resursov in s tem neupravičeno finančno odiranje nas potrošnikov ali pa je v njih vključena večja skrb za varnost. To so vprašanja, na katera bom poskušala poiskati odgovor v sledečih poglavjih.

3 LETALSKO PREVOZNIŠTVO

3.1 Regulacija in deregulacija

Prvotno se je regulacija kazala kot nujno potrebna za varovanje nacionalnega interesa, predvsem v smislu doseganja gospodarskih ter družbenih ciljev. Glavni razlog za poseganje države v letalski prevoz je bil zagotavljanje nacionalne varnosti. Med drugimi razlogi pa lahko omenim še naravni monopol, odstopanje od učinkovite konkurence na trgu, argument javne dobrine ter onesnaževanje okolja.

¹ Brezplačni obroki v smislu že poravnanih oz. vključenih v ceno vozovnice.

Intervencija države se je kazala tako na področju zakonodaje kot tudi investiranja. Njena vloga je obsegala skrb za varnost, nadziranje kakovosti, zagotavljanje primerne obsega javne ponudbe, lastniško funkcijo ter zagotavljanje vseh potrebnih proizvodnih dejavnikov. Večina držav je imela svojega letalskega prevoznika v državni lasti. Opravljal je storitev povezovanja letališč znotraj države ter letenja v tujino, pri čemer je bil z državno pomočjo močno zaščiten pred tujo konkurenco. Mreža mednarodnih linij se je izoblikovala na podlagi meddržavnih dogovorov. Ti so določali letališča, ki so prišla v poštev v vsaki državi, letala, prevoznike in cene. Vstop novih letalskih družb na področju rednih poletov je bil praktično nemogoč. Monopolizacija panoge je dopuščala neučinkovito upravljanje družb. Zahteva po dobičku pa ni imela prvenstvene vloge, kar je pri večini letalskih družb vodilo v poslovanje z izgubo. Med drugim so bile posledice tudi vse višje cene, manjša zasedenost zmogljivosti ter necenovna konkurenca, ki je vodila v še večje neučinkovitosti in začaran krog brez izhoda.

3.1.1 Regulacija letalskega prevoznitva v ZDA in Evropi

Reguliranje letalskih prevoznikov v ZDA sega v leto 1938 s sprejetjem Civil Aeronautic Act (CAA) kot zaščite razvijajočega se civilnega letalstva pred železniškim prometom. Agencija Civil Aeronautics Authority je skrbela za regulacijo bodisi s podeljevanjem subvencij, določanjem cen vozovnic, letalskih linij ter vstopa in izstopa iz panoge. V letu 1958, ko je bil svetovni trg na področju letalskega prevoza že razvit, so agencijo preimenovali v Civil Aeronautics Board (CAB). Skrbela je za kontrolo vstopa v panogo ter širitev dejavnosti, kontrolo izstopa oz. ukinitvev posameznih prog, regulacijo cen, podeljevanje subvencij letalskim prevoznikom in kontrolo združitvev ter dogovorov (kartelov) med letalskimi prevozniki. Regulacija je kazala svoje slabosti v tem, da ni dopuščala razvoja novih letalskih družb. Pri že obstoječih družbah pa so se kazale težave pri širitvi na nove destinacije, saj je vsako širitev morala odobriti CAB (Airline Deregulation Act, 2006).

Regulacija v Evropi je potekala na dveh nivojih:

- 1) na nivoju letov znotraj držav;
- 2) ter na nivoju mednarodnih letov med državami Evrope.

Notranji letalski promet je bil močno reguliran s strani državnih agencij, ki so postavljale omejitve za vstop v panogo, oblikovale višino cen in določale kakovost letalskih storitev. Vsaka država je imela svojega nacionalnega prevoznika, ki je bil zaradi regulacije v državni lasti. Zaradi zaščite domačih prevoznikov so letalski prevozniki iz različnih držav med seboj sklepali bilateralne sporazume, s katerim so določali, na kateri progah lahko letijo posamezni letalski prevozniki ter dogovore o delitvi dobička na progah, po katerih je letelo več letalskih prevoznikov (European deregulation, 2006).

Regulacija je povsem zavrla inovacije in tehnološko učinkovitost, letalski prevozniki so opravljali storitve v neoptimalnem obsegu. Vse to je vplivalo na visoke stroške in posledično višje cene. Zaradi neučinkovitega delovanja nacionalnih letalskih družb je bila deregulacija povsem naraven odgovor na dogajanje v letalskem prometu.

3.1.2 Deregulacija letalskega prevoznništva v ZDA

V ZDA se je deregulacija začela že leta 1978, ko je kongres odbora za letalski promet z Zakonom o letalstvu potrdil sproščanje vstopnih omejitev in omejitev pri vozovnicah. Zakon je povečal fleksibilnost cen, lažje vstopanje novih družb v panogo in prosto odločanje obstoječih družb o širitvi ter opustitvi prog. Leta 1983 je Odbor v celoti opustil kontrolo prog in cen. V tej fazi je prišlo do precejšnjega števila novih vstopov letalskih prevoznikov. Vzpostavila se je večja konkurenca, cene letalskih prevoznikov so se znižale, storitve pa so postale bolj raznovrstne. Pritisk na letalske družbe, da postanejo bolj učinkovite, je bil vse večji. Ob tem pa je prišlo do združitve in propada družb, ki niso vzdržale konkurence. V panogi se je prvič pojavil poceni letalski prevoznik Southwest Airlines.

3.1.3 Deregulacija letalskega prevoznništva v Evropi

V Evropi je deregulacija potekala počasneje in bolj postopoma kot v ZDA, kjer se je trg v kratkem času sprostil. Lahko rečemo, da je podlaga za deregulacijo nastajala sočasno z razvojem enotnega evropskega prostora (European deregulation, 2006). Pri procesu deregulacije letalskega prevoznništva v Evropi lahko naštejemo tri pomembnejše dogodke:

- Sklep sodišča ES iz leta 1974, da pravila Rimskega sporazuma iz leta 1957 veljajo tudi za letalsko prevoznništvo;
- Leta 1986 je Evropska skupnost sprejela paket ukrepov za liberalizacijo in deregulacijo letalskega prevoznništva v ES. Med ukrepi je najpomembnejši ta, da mora cene odobriti država, v kateri je začetek poleta, skupaj z državo, v kateri je konec poleta, pri čemer morajo biti cene v določenih okvirih. Izbira prog, na katerih lahko letijo letalski prevozniki, je postala bolj liberalna.
- Z letom 1993 je začel veljati nov paket ukrepov, ki je letalskim prevoznikom omogočil prosto konkurenco na odprtem, integriranem trgu, z izjemo, da sta začetna ali končna točka leta v njihovi matični državi. Štiri leta kasneje je bila tudi ta zahteva odpravljena. Od tedaj lahko evropske letalske družbe prosto letijo med poljubnima destinacijama znotraj EU (European deregulation, 2006).

V tem času so se postopoma harmonizirali tudi tehnični kriteriji za letalske družbe v Evropski uniji, zlasti varnostni standardi, finančne strukture družb, njihova likvidnost, zavarovanje, tehnični standardi in način kontrole. Tako velja v Evropi npr. skupno pravilo, da mora biti letalo pred vsakim vzletom pregledano s strani vzdrževalcev ter pilotov. Glede na število ur letenja pa se opravljajo občasno tudi podrobnejši pregledi. Vzdrževanje se

opravlja po programu, ki ga izda proizvajalec letala in ga potrdijo letalske oblasti. Določeno je, da morajo biti vse komponente na določene časovne intervale oz. po določenem številu vzletov in pristankov pregledane ali pa celo zamenjane. Zaradi zagotavljanja varnosti morajo biti vsi sistemi ali komponente, ki bi lahko vplivale na varno letenje, podvojeni ali celo potrojeni (Ferjančič, 2005, str. 27).

Z deregulacijo so se pokazale možnosti za ustanovitve letalskih družb kjerkoli na območju EU. Letalski trg je od tedaj svoboden, dinamičen, z možnostjo konkuriranja in rasti. Od tedaj se je razvilo mnogo novih letalskih družb, ki so s sprostitvijo regulative opazile možnost za rast in razvoj v novem konkurenčnem okolju. Po drugi strani pa so družbe, ki se jim ni uspelo prestrukturirati in slediti novim trendom in zahtevam trga, nenadoma izginile ali pa bile prevzete s strani "močnejših" letalskih družb.

Najvidnejša posledica deregulacije je razvoj novega tipa letalskih storitev, ki temelji na cenovni konkurenci. Razvili so se nizkocenovni letalski prevozniki, njihovo strategijo poslovanja sem podrobneje opisala v podpoglavju 2.3.

3.2 Rast in razvoj zračnega prometa

3.2.1 Trendi v zračnem prometu

V preteklih nekaj letih so bile letalske družbe deležne močnih eksternih, neekonomskih vplivov, ki so narekovali njihovo poslovanje. Med takimi so bili pomembnejši: teroristični napadi, širitev raznih bolezni, kot je npr. akutna pljučnica SARS, ter vsesplošna recesija, ki je narekovala gibanje gospodarstva. To so dejavniki, ki so blažili tekmovalnost družb na podlagi nižanja stroškov. Nasprotno pa naraščanje števila nizkocenovnih letalskih prevoznikov pomeni glavno motivacijo letalski industriji, ki že sledi novim potrebam in drugačnim naročilom. Z izjemo Southwest Airlines je bila večina nizkocenovnih letalskih družb pred letom 1990 med potrošniki razmeroma nepoznana. Večina je mlajšega izvora, mnoge med njimi pa so obstajale le kratek čas, saj niso vzdržale v boju proti večjim, že obstoječim letalskim prevoznikom. Southwest Airlines je v tem času dosegala 75-odstotni delež potnikov, ki so se odločali za polete s poceni letalskimi prevozniki.

Vsesplošna uporaba tehnoloških rešitev med potrošniki, vključno z napredkom v letalski industriji, vpliva na način delovanja letalskih družb ter način odločanja potnikov o plačilu in rezervacijah poletov bodisi preko interneta ali turističnih agencij. Naraščanje rezervacij preko interneta je eksponentno. Med letalskimi družbami se rezultat takega načina rezerviranja poletov odraža v prihranku stroškov, med potrošniki pa v večji transparentnosti cen in poletov. Večja preglednost in več informacij podajata boljšo podlago za odločanje, kar se odraža v večji cenovni občutljivosti potrošnikov.

Med poslovneži, študenti ter najrazličnejšimi predstavniki se med drugim pojavlja tudi nova oblika komuniciranja t.j. komuniciranje na daljavo preko video-konferenc. Svoje obveznosti lahko tako preprosto opravijo preko interneta in prihranijo na stroških ter času, ki ju zahteva premik z letalom (Rubine, 2005, str. 215).

Najnovejša tendenca na področju nizkocenovnih letalskih prevoznikov je, da turistični posredniki ustanavljajo lastne nizkocenovne letalske prevoznike kot svoje podružnice. Tako je npr. največja potovalna in turistična agencija v Nemčiji TUI lastnica Hapag-Lloyd Express (Šmon, 2004, str. 22).

3.2.2 Nenehna rast letalskega prometa

Letalsko prevoznništvo je v zadnjih dvajsetih letih ena od najhitreje rastočih transportnih panog. Od deregulacije letalske industrije v letu 1978 se je število pripeljanih potnikov povečalo za približno 250% (Torrance, 2006, str. 33). Slednje je v letih od 1980 do 2001 v povprečju raslo s 7,4-odstotno stopnjo rasti. Po novejših podatkih Eurostata je v 25-ih članicah EU v letu 2004 celotno število prepeljanih potnikov v letalskem prometu raslo s povprečno stopnjo rasti 8,8%, in doseglo 650 milijonov prepeljanih potnikov, od česar je bilo 24% prepeljanih potnikov v okviru nacionalnih letov, 42% znotraj EU, ter 34% preoceanskih letov (Air transport in the EU25, 2005). Predhodno leto je bila zabeležena nižja stopnja rasti števila prepeljanih potnikov, in sicer 4,9% s skupnim številom prepeljanih potnikov 590 milijonov. K povečanju v letu 2004 so najbolj pripomogle nove članice EU s povprečno 25-odstotno rastjo, in sicer Slovaška (73-odstotna rast števila prepeljanih potnikov), Latvija (49-odstotna rast), Estonija (40-odstotna rast). Najmanjše povečanje pa je bilo na Portugalskem in v Luxemburgu (4-odstotna rast). Tovorni letalski promet pa je znotraj 25 članic EU rasel s stopnjo 9,6% (Air transport in the EU25, 2006). V Prilogi 2 podajam tabelarični pregled števila prepeljanih potnikov ter prepeljanega tovora v letalskem prometu po državah članicah EU v letu 2004, v Prilogi 4 pa napoved stopnje rasti potniškega ter tovornega zračnega prometa.

Mednarodno letalsko transportno združenje (v nadaljevanju IATA), ki skupno združuje 265 letalskih družb², je poročalo, da je letalski potniški promet v letu 2005 rasel s stopnjo 7,6%, letalski tovorni promet pa s stopnjo 3,2%. Letalska industrija je po šoku v letu 2001 in s hitro rastjo v letu 2004, ko je znašala 15,3%, dosegla ustaljeno rast, ki na letni ravni znaša 6%. S tako rastjo se ne more pohvaliti tovorni promet, ki glede na povpraševanje kaže rezultate pod pričakovanimi. Gledano regionalno, dosega Latinska Amerika 11,4 % rast ter Srednji vzhod 13,1% rast. Zasedenost letal se je v letu 2005 glede na leto 2004 v povprečju izboljšala in dosegla od 0,9% do 75,1% povečanje zasedenosti zmogljivosti. Letalski tovorni promet je v letu 2005 po večletnih negativnih rasteh prvič dosegel pozitivno gibanje rasti prometa. Glede na predhodno leto se je prepeljani tovor povečal za 5,5%. Povečanje je posledica večjega povpraševanja s strani azijskega ter

² 265 letalskih družb opravi skupno 94 odstotkov vsega letalskega prometa.

severnoameriškega trga. Letalski potniški promet pa se je glede na leto 2004 v letu 2005 povečal za 6,1%. Ne glede na rast prometa je letalska industrija utrpela izgubo v višini 6 milijard USD. Ameriška letalska industrija je skupno izgubila 10 milijard USD, evropski prevozniki pa so ustvarili 1,3 milijarde USD, azijski pa 1,5 milijarde USD dobička. Po teh rezultatih lahko sklepamo, da sta rast ter dobičkonosnost povsem ločljiva koncepta. Tovorni ter potniški promet bosta po napovedih rasla s stopnjo od 5% do 6% v letu 2006, napovedi za letalsko industrijo pa so povsem drugačne. Zanj IATA napoveduje izgube najmanj v višini 4 milijard USD (Solid passenger growth seen in 2005, 2006). V Prilogi 3 podajam grafični prikaz sprememb kazalcev letalskega prometa (potniški kilometri, zasedenost zmogljivosti ter rast letalskih zmogljivosti) po kontinentih v letih 2004 in 2005.

3.3 Interesi in vloga različnih deležnikov v letalskem potniškem prometu

Večno vprašanje v poslovanju je, kako maksimizirati koristi vseh, ki karkoli prispevajo k dolgoročnemu obstoju podjetja. Zaradi nasprotja interesov med različnimi deležniškimi skupinami in nepopolnega delovanja trgov, v praksi ne pride do maksimizacije koristi vseh udeleženih. V nadaljevanju povzemam interese različnih subjektov v letalskem prometu.

3.3.1 Letališče

Letališke družbe upravljajo letališča z zagotavljanjem pristankov ter vzletov letal, uporabo infrastrukture ter potniškega terminala. Opravljajo letalske kot tudi komercialne storitve. Letalskim družbam nudijo prevoz potnikov in posadke do in iz letala, pomoč pri carinskih in policijskih formalnostih, oskrbo z letalskim gorivom ter oskrbo letal z elektriko, vodo, nadalje opravljajo storitve čiščenja letalskih kabin, razledenitev letal, varnostne storitve, nudijo uporabo računalnika za vremenske podatke ter dajejo informacije o načrtu poleta ter omejitvah v zračnem prostoru. Družbe za upravljanje letališč potnikom poleg priprave na let nudijo čakalnice, trgovine, restavracije, prostor za parkiranje osebnih vozil ter prostore za konference ali sprostitev. Za svoje storitve prejemajo plačilo v obliki letaliških taks in prihodkov od prodaje. Lahko se zgodi, da nekatere letališke naloge prepuščajo zunanjim izvajalcem.

3.3.2 Država

Vloga države v letalskem prometu se je skozi zgodovino večkrat spreminjala. Ob začetkih razvoja letalstva je bila njena vloga celo odločilna, danes pa se v to panogo vlade vse manj vmešavajo. Kljub temu, da so klasične letalske družbe pretežno v državni lasti, se vloga države počasi in previdno zmanjšuje. Vlade držav so tiste, ki so v preteklosti financirale letalske prevoznike in s tem razvoj letalske industrije. Zato je popolnoma razumljivo, da je na njih slonela naloga izvajanja nadzora nad poleti in letališči. Njihovo strogo regulativo na tem področju je opravičeval državni ter politični interes. Zaradi strahu ob zadnjih terorističnih napadih ter letalskih brodolomih se ponovno čuti pritisk s strani državljanov,

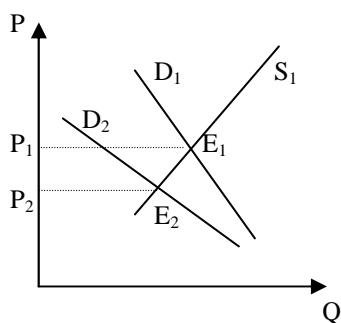
ki zahtevajo varnost in tolažbo za pretekle dogodke. Posledično se je nadzor nad letalskimi družbami ter letališči poostiril.

Letalski transport lahko razumemo kot instrument za doseganje političnih, kulturnih, vojaških interesov in s tem instrument pospreševanja gospodarske rasti. S povečevanjem mednarodnega poslovanja, pretoka tovara, kapitala ter ljudi, si države obetajo posredne koristi, kot je npr. razvoj regij, turizma, večja prepoznavnosti, novih sklenjenih poslov, nova delovna mesta ipd., neposredno pa si obetajo polnjene državne blagajne (Kumelj, 2004, str. 4). Obenem pomeni razvoj letalske panoge podporo za razvoj novih tehnologij ter pospeševanje raziskav in razvoja, od katerih ima koristi vse gospodarstvo. Ob takem pomislu je državni interes po zagotavljanju nižjih cenah transportnih storitev upravičen in povsem razumljiv. Da bi ohranjali konkurenčnost in obstoj vsaj enega domačega letalskega prevoznika, države vzpodbujajo učinkovitost in podjetnost med letalskimi družbami.

3.3.3 Potniki

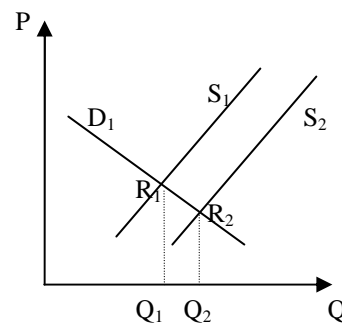
Potniki so deležni transportne storitve. Od njih si letalske družbe obetajo koristi v smislu prihodka. V zameno za plačilo se potnike prepelje iz izhodiščne v namembno destinacijo. Pogosto se za potovanje odločijo iz turističnih, prijateljskih ali pa službenih dolžnosti. Motivi za izbiro letala kot prevoznega sredstva se skozi čas spreminjajo. V preteklosti je prevoz z letalom pomenil udobje in prestiž, ki si ga vsakdo ni mogel privoščiti, danes pa se glavna prednost kaže v prihranku časa. Poleg motivov se spreminjajo tudi pričakovanja potrošnikov. Vse več je zahtev po varnosti, točnosti in transparentnosti cen.

Slika 1: Sprememba povpraševanja letalskih storitev ob dani ponudbi



Vir: Lastno delo.

Slika 2: Sprememba ponudbe letalski storitev ob danem povpraševanju



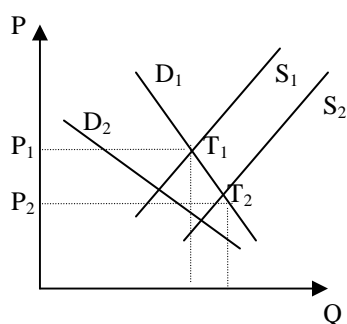
Vir: Lastno delo.

Zaradi terorističnih napadov, bolezni, kot je SARS, pojava nizkocenovnih letalskih prevoznikov ipd., so postali potrošniki vse manj zaupljivi in obenem vse bolj cenovno občutljivi. Na Sliki 1 je bolj elastično povpraševanje prikazano s premikom krivulje povpraševanja levo navzdol (iz točke E_1 v točko E_2). Cene se oblikuje tudi v odvisnosti od ponudbe, zato na Sliki 2 predstavljam spremembe, ki so se zgodile na strani ponudbe

letalskih storitev. Le-te so odraz sprostitve regulative in vstopa novih letalskih prevoznikov v panogo. Letalski prevozniki so se začeli obnašati bolj racionalno in previdno, z nižanjem stroškov dela in vzdrževanja ter opuščanjem nekaterih dejavnosti so začeli na trgu konkurirati z nižjimi cenami. Tako ravnanje je privedlo do zapolnitve večjega števila mest na letalih, kar na Sliki 2 prikazujem s premikom krivulje ponudbe desno navzdol (iz točke R_1 v R_2).

Na Sliki 3 prikazujem spremembe na strani povpraševanja in ponudbe ter končni rezultat na trgu letalskih storitev, ki se odraža v enaki ponudbi letalskih zmogljivosti pri nižjih cenah oz. večji ponudbi ob nižjih cenah (iz točke T_1 v točko T_2).

Slika 3: Prikaz sprememb na trgu letalskih storitev



Vir: Lastno delo.

3.3.4 Zaposleni

Zaposleni so ključni tvorci transportne storitve. Da bi v največji meri zadovoljili svoje odjemalce, morajo skrbno opravljati svoje delo, pozorni morajo biti na odnos stranka-zaposleni, v primeru težav pa morajo ukrepati po svojih najboljših močeh. Za vzdrževalce, tehnike, kontrolorje ter celotno posadko je izjemno pomembno, da neprestano izpopolnjujejo svoje znanje in se udeležujejo izobraževalnih programov. V strokovnih krogih se poudarja potreba po vzpostavitvi zdravega timskega dela, ki bi potnikom zagotovil večjo varnost.

Od zaposlenih se zahteva vedno več; mednarodna narava poslovnega sveta teži k vse večjemu sodelovanju tudi z zunanjimi sodelavci, torej sodelavci drugih narodnosti ter izobrazb. Strokovnjaki so mnenja, da sodelovanje prispeva k izboljšanju sposobnosti ter vzdušja med zaposlenimi, pri čemer se večina strinja, da se slednja ne izvajajo v zadostni meri (Vernon, 1995, str. 47). Glede nagrajevanja za opravljeno delo se plače med zaposlenimi pri klasičnih letalskih prevoznikih ter nizkocenovnih letalskih družbah razlikujejo. Plače zaposlenih pri nizkocenovnih letalskih družbah so v večini odvisne od produktivnosti posameznega zaposlenega, precejšnji del plače predstavlja variabilni del. Pri slednjih si lahko zaposleni pridobijo dodatek za opravljanje dodatnih storitev, med

katerimi je lahko čiščenje letala ali skrb za razvedrilo oz. animacijo. Zaposleni pri klasičnih letalskih prevoznikih večinoma prejemajo fiksno plačilo.

3.3.5 Okoljevarstveniki

Glavni interes okoljevarstvenikov je vzpodbuditi zavedanje za dolgoročno odgovornost do okolja, v katerem živimo. Prizadevajo si za gospodarno rabo energentov, preprečevanje onesnaževanja, stalno izobraževanje zaposlenih z vidika okoljskega ozaveščanja in za razvojne aktivnosti, ki prispevajo k razbremenjevanju okolja. Ker večina tehnološkega razvoja prevlada nad negativnimi posledicami, ki ga le-ta prinese na okolje, si prizadevajo, da bi se ob vsaki investicijski odločitvi upoštevalo okoljske stroške kot vpliv na okolje. V letalski panogi se negativne eksternalije na okolje precejšnje: obremenjenost s hrupom, onesnaženost zraka, obremenjenost okolja z odpadki, uničenje kulturne krajine, poseganje v živalski ter rastlinski prostor. Pod pritiskom gibanj različnih skupin, se uveljavlja vedno več oblik ukrepov ali pa okoljskih davkov, ki bi kaznovali ali pa vzpodbudili željo po večjem družbeno odgovornem ravnanju.

3.3.6 Lastniki

Interesi delničarjev so zagotovo maksimiziranje tržne vrednosti delnic, kar pa je največkrat v protislovju s cilji potrošnikov, managerjev, naravovarstvenikov, zaposlenih, države in širše javnosti. Da bi dosegli cilj čim večjega dobička, pa danes ni dovolj zgolj uspešno poslovanje na kratek rok, ampak se mora vodstvo poglobiti tudi v tržne zahteve na daljše obdobje. Morebitno zanemarjanje okoljskih pritiskov oz. zahtev se hitro odražala v vrednosti delnic (ravnanje proti etičnim zahtevam, družbeno neodgovorno ravnanje).

Tabela 1: Prikaz interesov različnih deležniških skupin po elementih letalskega prevoznništva

	Cena	Letališke pristojbine, davki	Varnost	Točnost	Dobiček
Letališče	↑↑	↑↑	↑↑	↑↑	↑↑
Država	↓↓	↑↑	↑↑	↑↑	↑↑
Potniki	↓↓	↓↓	↑↑	↑↑	↓↓
Zaposleni	≈	≈	↑↑	≈	↑↑
Okoljevarstveniki	≈	↑↑	↑↑	≈	≈
Lastniki	↑↑	↓↓	↑↑	↑↑	↑↑
Legenda:	↑... interes čim višje opazovane spremenljivke ↓... interes čim nižje opazovane spremenljivke ≈... nevtravno oz. odvisno od zornega kota gledanja				

Vir: Lastna presoja.

Pogosto so si interesi različnih deležniških skupin v nasprotju in se skozi čas spreminjajo. Zadovoljitev vseh zahtev je praktično nemogoče in nerealno je pričakovati, da bodo upoštevane zgolj želje ene skupine. V borbi nasprotij se sklepajo kompromisi, pri čemer obveljajo interesi skupine subjektov, ki je najvplivnejša in se ji druge prilagajajo. Ne glede na to pa naj izpostavim, da je vsem udeležencem blizu zahteva oz. želja po čim večji varnosti.

4 VARNOST V LETALSKEM PROMETU

Varnost lahko obravnavamo kot obljubo, ki jo podaja letalska industrija milijonom ljudi, ki se odločajo za polete. Cilj zagotavljanja varnosti je zmanjšanje števila nenamernih nesreč in tako izboljšati zanesljivost zračnega transporta. Interes mednarodnih letalskih združenj je podpora v smislu odprave nepotrebnih predpisov in izboljšanje delovanja carin ter regulativ v zvezi s priseljevanjem med različnimi državami. Priznavanje mednarodnih spoznanj o podpori ter sprejetje standardov ali priporočil so ključna za vzpodbujanje in rast mednarodne trgovine.

Najpomembnejši dokaz primerne stopnje varnosti v letalskem prometu je **certifikat IOSA (IATA Operational Safety Audit)**, ki ga je z razvojem projekta mednarodne harmonizacije standardov o letalski varnosti začela podeljevati IATA. Z njim je določena organiziranost letalskih družb, operativne procedure ter varnost letenja in varovanja družbe. IATA izvaja šest varnostnih programov, ki temeljijo na neprestanem izpopolnjevanju, uresničevanju ter postavljanju novih ciljev (Solid passenger growth seen in 2005, 2006). Področja delovanja so varnostna kontrola, varnost infrastrukture, varnost podatkov ter analiz, operacija poleta, nevaren oz. škodljiv tovor in družbena odgovornost vodstva.

4.1 Ocenjevanje varnosti v letalskem prometu

Eden od načinov spremljanja varnosti v letalskem prometu je njeno točkovanje (Airline Safety Scoring), ki izhaja iz leta 1997 in si ga je domislil John Trevett, danes vodja Flight Safety Consultants Limited. Metoda, ki je uporabljena, ni zgolj sodba, ampak temelji na izmerljivih in povsem določljivih izračunih, ki omogočajo določitev relativnega varnostnega tveganja. Uporabljeni so podatki potniških letalskih družb, ki so bile v preteklosti udeležene v nesrečnih dogodkih, ter drugi faktorji, ki so močno povezani s stopnjo varnosti. Opazovano obdobje zajema 12 preteklih let. Lestvica varnosti teče od 0 do 10. V teoriji predstavlja 0 najmanj varno letalsko družbo, 10 pa popolnoma varno.

Glavno vlogo pri oblikovanju varnostne lestvice, ki teče od 0 do 10, ima varnostni multiplikator, ki zajema vse vrste tveganj. Multiplikator varnosti je izračunan na podlagi drseče lestvice, ki bazira na številu nesreč na 100.000 pristankov. Skupek **vseh delnih**

faktorjev, pri čemer vsak od teh lahko predstavlja najmanj 0, največ pa 1, nam da vrednost varnostnega faktorja v celoti. V teoriji se upošteva naslednja lestvica:

- če znaša ocenjeno število nesreč 0 na 100.000 pristankov, znaša stopnja delnega varnostnega faktorja 1;
- če je ocenjeno število nesreč 1 na 100.000 pristankov, znaša stopnja delnega varnostnega faktorja 0,80;
- če je ocenjeno število nesreč 4 na 100.000 pristankov, znaša stopnja delnega varnostnega faktorja 0,60;
- če je ocenjeno število nesreč 9 na 100.000 pristankov, znaša stopnja delnega varnostnega faktorja 0,40;
- če je ocenjeno število nesreč 16 na 100.000 pristankov, znaša stopnja delnega varnostnega faktorja 0,20;
- v primeru, da je za letalsko družbo ocenjeno število nesreč 25 ali več na 100.000 pristankov, znaša stopnja delnega varnostnega faktorja 0, pri čemer je končna vrednost varnostnega faktorja enaka 0 ne glede na vrednosti ostalih delnih faktorjev.

Potrebno je ločevanje med fatalnimi nesrečami (nesreče, ki vključujejo smrtne žrtve), nesrečami manjših obsežnosti, ki ne beležijo smrtnih žrtev oz. pri katerih ni veliko poškodovancev, ter med nesrečami, ki so zgolj operativne narave. Zaradi katastrofalnega učinka se fatalne nesreče točkuje dvakrat.

Kot deset delnih varnostnih faktorjev se upošteva povprečno starost flote, kontrolo letenja, varnost letališča, operativno delovanje letalske družbe, regulacijo, lastništvo, management, zavezništva, zrelost letalske družbe ter kombinacijo oz. zmes flote (FlightSafe Consultants' Airline Safety, 2006). V Prilogi 7 navajam primere vrednosti varnostnega faktorja za nekaj izbranih letalskih družb.

4.2 Vzroki za občutljivost ljudi na varnost v zračnem prometu

Statistični podatki kažejo, da je v zraku vse več letal, več je poletov in zato tudi več letalskih nesreč. Istočasno pa jih je glede na število letov malo in celo manj kot nekdaj. Zakaj se potemtakem ljudje tako razburjamo ob neljubih dogodkih? Vzroke lahko poiščemo v dejstvu, da so podrobnosti o nesrečah deležne velike medijske pozornosti in so potemtakem tudi v potrošnikovih očeh vedno na vidiku. Ljudje se nevarnosti zavedamo in vsakič ko okusimo tovrstno dogodivščino (polet), v večini pomislimo tudi na možne tragične dogodke (Vernon, 1995, str. 50). Poleg tega človeštvo priznava avtomobilske nesreče kot nekaj povsem normalnega, nekaj, kar se dogaja in je neizogibno tudi ob povprečno previdni vožnji. Letalske nesreče pa ljudje ne sprejemamo tako lahko. Večina avtomobilskih nesreč se zgodi po lastni krivdi (sami lahko vplivamo na izid nezgode, lahko jo preprečimo), letalske nesreče pa se dogajajo po krivdi nekoga tretjega v smislu, da jo kot potnik nikakor ne moremo preprečiti ali omiliti. Varna vožnja ni odvisna od potnikov samih, ampak temelji na zaupanju v posadko. Pri letalskih nesrečah imamo

običajno opravka z velikim številom žrtev naenkrat, za ostale nesreče (čeprav so te bolj pogoste in številčnejše) pa to ne velja. Potniki se znajdejo v človeku povsem nenaravnem okolju, brez stika z zemljo, izpostavljeni so sevanju ter povsem umetno ustvarjenemu ozračju (Vernon, 1995, str. 50).

4.3 Dejavniki varnosti

Dejavnike nevarnosti v letalskem prometu lahko opazujemo z različnih vidikov v okviru letala kot plovila, letalske družbe, letališča, zračnega prostora, aviacije, predpisov, potnikov, osebja in celo javnosti.

Letalo je transportno sredstvo, s katerim se opravlja bodisi potniške ali tovarne polete. Glede na tip letala moramo biti pozorni na lastnosti letala, začetne stroške, zavarovanje, zanesljivost, hrup, kapacitete, operativne stroške, odgovornost pilota, stopnja avtomatizacije, vzdrževanje...

Dejavniki, ki vplivajo na varnost z vidika **letalske družbe**, so lahko vrednostna hierarhija (kako je letalski družbi pomembna varnost), konkurenca, operativni stroški, skrb za okolje, frequent flyer programi, točnost letov, vpliv različnih organizacij (Air Transport Association, IATA), varnostni ukrepi proti terorističnim napadom, odnosi z javnostjo.

Nekatere dejavnike varnosti opazimo pri primerjavi **letališč** med seboj. Med te prištevamo izpostavljenost lokacije pretiranim klimatskim razmeram, dostopnost lokacije, varnost okoliša, storitve za podporo letalom (vzdrževanje, popravila ...), kontrola letenja, steza za vzlet ali pristanek (širina, smer, osvetlitev), podpora/pomoč pri izkrcavanju potnikov, varnostni ukrepi, obremenjenost letališča, pogostost letov, oddaljenost letališke proge od letališča (objekta za potnike).

Vetrovi, padavine, ptice, toča, magnetične nepravilnosti, kozmično sevanje, prečkanje časovnih pasov, nacionalno zaščiteni zračni prostori, cona vidljivosti s strani kontrole letenja "see and be seen", značilnosti ozračja (temperatura, vlaga v zraku), osvetlitev (sonce) so dejavniki varnosti **zračnega prostora**.

Letalstvo oz. aviacija nam dokazujeta, da je varnost močno povezana tudi s posledicami, ki jih povzroči konkurenca, tehnologija vojaških programov, tehnologija za avtomatizirano letenje in alternative obstoječemu pogonu.

Navsezadnje je varnost močno odvisna od skrbi vlad oz. državnih **predpisov**. V tem smislu lahko izpostavimo stopnjo regulacije, spremljanje ter nadziranje varnosti in birokracijo.

Zavedati se moramo, da smo za udobno in varno letenje v veliki meri odgovorni tudi mi, **potniki**. Zgornja trditev se lahko zdi smešna, vendar s svojim obnašanjem krojimo počutje,

ter vzdušje, ki ga občutimo tako mi kot tudi naši sopotniki. Pretirane čustvena napetost ter strah pred letenjem vsekakor nista dobrodošla. Med podobne dejavnike, ki se lahko izkažejo za škodljive, prištevamo: diskriminacijo (starost, izobrazba, spol, religija), namembnost/vzrok letenja, terorizem, uživanje alkohola, nepotrpežljivost pri urejanju stvari s prtljago, gostinske storitve, mesta za kadilce in nekadilce, bolezni potnikov, zasedenost ... Pomembni dejavniki so tudi tisti, ki vplivajo na sam način potovanja: sprejemanje in želja po potovanju z letali, povpraševanje po letih na velike razdalje (skrajšanje časa potovanja), pričakovanja glede nesreč, ekonomičnost ter pravočasnost.

Med ključnimi dejavniki, ki prispevajo k varnosti poletov, je zagotovo **osebje**. Pri slednjem je pomembno izobraževanje, izurjenost pilotov, kontrolorjev letenja, varnostnikov, vzdrževalcev letališke proge in letal; sposobnosti (intelektualne in fizične); nezmožnosti (jemanja drog, nedovoljenih poživil, pretirana občutljivost, paničnost, starost, bolezen oz. fizične poškodbe, agresivnost); komunikacijske sposobnosti (jezik, način komuniciranja).

4.4 Cena in stroški kot pokazatelja varnosti v letalskem prometu

Varnost izdelkov oz. izvedbe storitev se kaže v uporabi izdelka oz. izvedbi storitve, ki ne ogroža zdravja ali življenja uporabnika. Pogosto povezujemo varnost s kakovostjo in ceno izdelka. Faktorji, ki ustvarjajo varnost, so: večja kontrola, izobraževanje, uporaba neškodljivih materialov, izdelava protitipov ipd. Obenem so ti faktorji povzročitelji višjih stroškov, kar se posledično odraža v višjih cenah. Vsekakor pa višja cena že sama po sebi ne pomeni večje varnosti.

4.4.1 Cena kot kazalec kakovosti

Cena naj bi odražala raven kakovosti, vendar pa ni vedno tako. Ali bo kupec zaznal ceno kot znak kakovosti, je odvisno za kakšen nakup gre. Pri bolj zapletenih nakupih in kjer je porabnikova vpletenost nizka, je precej verjetno, da se bo kupec pri svoji odločitvi opiral tudi na ceno. Slednja postane pomembna, ko sami ne znamo soditi o uporabnosti oz. kvaliteti izdelka. Tedaj so višje cene kupcu asociacija na nekaj boljšega (Meglič, 2003, str. 4).

Letalski prevoz je storitev, ki jo opravljajo letalske družbe. Kot storitev, potniki težje ocenimo njeno kvaliteto. Problematika zaznavanja vrednosti storitev je v tem, da so minljive, neotipljive in jih zaznamo šele med storitvenim procesom ali pa neposredno po njem. Naslednja problematika storitev je, da so spremenljive in da se njihova kakovost v času neprestano spreminja. Lahko se zgodi, da smo kot potrošniki v nekem trenutku zadovoljni, naslednjič pa ne več. Ker nimamo nekih materialnih dokazov, jih težko ocenjujemo, v primeru nezadovoljstva pa jih ne moremo izboljšati ali pa zamenjati. Pričakovanja v zvezi s storitvami se zato pogosto vrednotijo glede na postavljene cene.

Ponudba storitev letalskih prevoznikov odraža precejšnje cenovno občutljivost uporabnikov, zato se letalski prevozniki kot ponudniki storitev, posebno pa poceni letalski prevozniki, pri oblikovanju cen poslužujejo cenovne diferenciacije. O njej govorimo takrat, ko ima isti proizvod različne cene za različne kupce ali pa če se določajo enake cene za proizvode, katerih proizvodni stroški so različni. Največkrat se zgodi, da so različne skupine obravnavane različno. Pri tem ločimo popolno diskriminacij ter nepopolno diskriminacijo cen. Do popolne diskriminacije pride v primeru, da monopolist določi vsakemu kupcu različno ceno in to tako, da se določi ceno, ki jo je kupec pripravljen plačati. V tem primeru pripada celoten porabnikov presežek proizvajalcu. Pri nepopolni diskriminaciji proizvajalec razdeli svoje tržišče na različne segmente, v okviru posameznega segmenta pa določa za vse kupce isto ceno (Žižmond, 1997, str. 88). Diskriminacije cen se poslužujejo poceni letalski prevozniki, ki glede na čas potrditve rezervacije postavljajo različne cene za različne kupce. Stranke, ki se odločijo za rezervacijo pred drugimi, so običajno deležne nižjih cen. Rezultat diskriminiranja med potniki je večja zasedenost letal, saj cenovna diverzifikacija omogoča, da so storitve dostopne širši množici ljudi. V povprečju so cene vozovnic poceni letalskih prevoznikov nižje od vozovnic poletov, ki jih ponujajo klasični letalski prevozniki. Ni pa nujno, da bo v vsakem trenutku tako, lahko se zgodi, da se karte najprej podražijo, tik pred poletom pa spet pocenijo (cene so povsem odvisne od povpraševanja).

4.4.2 Oblikovanje cene na podlagi stroškov

Stroški so potroški proizvodnih dejavnikov. Da bi izračunali celotne stroške moramo poznati potroške proizvodnih dejavnikov. Funkcija celotnih stroškov (total costs) nam prikazuje, kolikšni so najmanjši celotni stroški ob danih cenah proizvodnih dejavnikov in ob dani tehnologiji proizvodnje.

$$TC = p_w \cdot L + p_r \cdot R$$

p_wcena enote dela (proizvodnega dejavnika)

Lkoličina porabljenega dela (proizvodnega dejavnika)

p_rcena enote kapitala (tehnologije proizvodnje)

Rkoličina porabljenega kapitala (tehnologije)

Če opazujemo kratko obdobje, je vlaganje v določene proizvodne dejavnike fiksno, v druge pa variabilno glede na obseg poslovanja. Potemtakem celotne stroške delimo na variabilne in fiksne. Fiksni stroški niso odvisni od količine proizvodnje Q , variabilni pa se povečajo ob vsakem povečanju proizvodnje za enoto. Povprečni stroški so sestavljeni iz povprečnih variabilnih stroškov ter povprečnih fiksnih stroškov, ki se na enoto zmanjšujejo, če proizvodnja narašča. Ob predpostavki, da je glavni cilj podjetij maksimizirati dobiček (razlika med celotnimi prihodki ter celotnimi stroški) velja, da morajo biti mejni stroški enaki mejnemu prihodku.

$$\pi = R - C \quad \Leftrightarrow \quad \pi' = R' - C' = 0 \quad \Leftrightarrow \quad \frac{dC}{dQ} = \frac{dR}{dQ}$$

Pri popolni konkurenci je cena ponudbe konkurenčnega podjetja stalna, ne glede na količino prodaje. Ta cena je hkrati povprečni in mejni prihodek (Žižmond, 1997, str. 59).

Podjetje bo maksimiziralo svoj dobiček, ko bo $\frac{dC}{dQ} = p$, kjer je $\frac{dC}{dQ} = \frac{dR}{dQ} = \frac{dQ \cdot p}{dQ} = p$.

Postavljanje cene na podlagi stroškov je strategija postavljanja cen, ki temelji na metodologiji *stroški plus*. Kot osnovo za stroške lahko družbe vzamejo bodisi stalne stroške, neposredne stroške ali polno lastno ceno. Osnovi se doda določen odstotek od osnove kot pribitek na stroške (Meglič, 2003, str. 11). Postavljanje cene na podlagi stroškov je zelo enostaven način postavljanja cen, saj ne zahteva obsežnejših trženjskih raziskav in informacij o gibanju cen na trgu. Vendar pa se slabost postavljanja cen na podlagi stroškov kaže z vidika izrabe zmogljivosti. V primeru, da je povpraševanje večje kot ponudba, prihaja do izpada dela prihodka, ki bi ga dobili, če bi upoštevali dejansko povpraševanje. V obratni situaciji, ko bi bila ponudba večja od povpraševanja, pa ne bi izrabili celotnih zmogljivosti in bi bilo vsekakor bolje, da bi storitev ponudili po nižji ceni, pa četudi bi cena vozovnic določenega segmenta potnikov znašala manj kot povprečni stroški. Z nižanjem cen letalske družbe pridobivajo nove uporabnike. V primerih, ko so cene postavljene nižje od porabnikove zaznave vrednosti, letalska družba izgubi porabnikov presežek, ki bi ga sicer lahko prejela.

V praksi se v povezavi s stroški v letalski panogi dogaja dvoje: delež nekaterih kategorij stroškov (stroškov dela ter goriva) se med celotnimi stroški močno povečuje, obenem pa se zaradi konkurence, ki so jo med drugim izzvali tudi nizkocenovni letalski prevozniki, delež stroškov vzdrževanja, prodaje in hrane zmanjšuje.

Kaj se v resnici dogaja? V letu 2000, v času vrhunca gospodarske rasti, je faktor zasedenosti letalskih zmogljivosti porasel iz 66 na 69 odstotkov v ZDA ter iz 64 na 68 odstotkov v Evropi in pozitivno vplival na dobiček iz poslovanja letalskih družb. Od tedaj pa se je dobiček iz poslovanja pričel hitro zniževati. Za opazovanje dejanskega dogajanja moramo opazovati **stroške prevoza potnika na eno prevoženo miljo**, pri čemer je formula za izračun razmerje med celotnimi operativnim stroški ter številom prevoženih milj glede na zmogljivosti. Strošek prevoza osebe na miljo (povprečni strošek na enoto) znaša npr. pri nizkocenovnem letalskem prevozniku Southwest 7,5 centov USD, pri klasičnih letalskih prevoznikih kot so American, United ter Northwest pa od 11 do 12 centov USD (The Outlook 2003-2022, 2006). V Prilogi 14 podajam stroške prevoza osebe na prevoženo miljo za nekatere večje letalske družbe v ZDA ter sliko, ki prikazuje spremembo le-teh v obdobju od leta 2000 do 2003. V nadaljevanju nakazujem primer izračuna cene letalskih vozovnic ob predpostavki doseganja ničelne stopnje dobička in 70-odstotne zasedenosti zmogljivosti.

Izračun cene ob predpostavki ničelne stopnje dobička izvedemo na podlagi formule za izračun točke preloma:

Dobiček = prihodki – celotni stroški

Ničelna stopnja dobička = $P \cdot \text{št. prodanih vozovnic} - FC - AVC \cdot \text{št. prodanih vozovnic}$

Izračun za primer nizkocenovnega letalskega prevoznika Southwest:

$$0 = P \cdot 84 - 9.600 - 8 \cdot 84$$

$$P = 122,3 \text{ USD}$$

FC.....fiksni stroški

AVC....povprečni variabilni stroški na enoto

P.....cena enote (cena letalske vozovnice)

Glede na teorijo o točki preloma klasične letalske družbe naj ne bi postavljale cen, ki so nižje od cene, ki bi pokrivala prelomno točko. Nizkocenovni letalski prevozniki pa lahko prodajo nekaj letalskih vozovnic po nižjih cenah, nekaj pa po cenah, ki so višje od cene, ki predstavlja prelomno točko. V sledečem poglavju predstavljam stroške letalskih družb, njihovo spreminjanje skozi čas ter primerjavo med stroški obeh skupin letalskih prevoznikov.

4.5 Stroški letalskih družb

V osnovi se stroški letalskih družb ločijo glede na to, ali gre za klasično letalsko družbo ali pa nizkocenovno letalsko družbo. Poceni letalski prevozniki opuščajo nekatere stroške, ki so posledica ponujanja bolj luksuznih storitev. Z namenom prikaza pomembnejših razlik med klasičnimi ter nizkocenovnimi letalskimi družbami, v nadaljevanju podajam kratek povzetek glavnih razlik med stroški obeh skupin letalskih prevoznikov.

Primerjava stroškov letalskih družb med klasičnimi in nizkocenovnimi letalskimi družbami (Dikolli, 2004, str. 351):

- **Stroški letališča:** Višje stroške beležijo klasični letalski prevozniki (zaradi izbire bolj prestižnih, obleganih letališč in zaradi zamud, ki so rezultat preobremenjenosti letališč). Nizkocenovni letalski prevozniki se višjim stroškom izogonejo z izbiro sekundarnih letališč (nižje letališke takse) ter s pomočjo prihranka na času (čas priprave za polet je bistveno krajši).
- **Stroški navigacije:** Stroški navigacije se povečajo skladno z obsegom letenja.
- **Stroški vzdrževanja:** Zaradi starejših in bolj raznolikih flot beležijo višje stroške vzdrževanja klasične letalske družbe.
- **Stroški zavarovanja:** Za oba tipa letalskih prevoznikov so podobni. Zaradi terorističnih napadov pa so se v zadnjih letih že kar nekajkrat povečali.

- **Stroški splošnih dejavnosti³:** Stroški splošnih dejavnosti se med različnimi družbami precej razlikujejo. Nizkocenovni letalski prevozniki večinoma izkazuje nižje stroške splošnih dejavnosti.
- **Stroški nastali zaradi posluževanja zunanjih izvajalcev:** Klasične letalske družbe se večinoma ne poslužujejo zunanjih izvajalcev oz. servisnih služb, kar za nizkocenovne letalske prevoznike ne velja.
- **Stroški goriva:** Na prevoženo milijo so enaki za obe skupini letalskih družb.
- **Stroški prodaje, proizvodnje ter splošni stroški:** Višji so pri klasičnih letalskih prevoznikih, saj koncept nizkocenovnih letalskih prevoznikov temelji na zniževanju stroškov prodaje ter opuščanju nekaterih dejavnosti.
- **Stroški nadomestnih delov za vzdrževanje letala:** Cene nadomestnih delov za klasične letalske prevoznike so večinoma višje, ker jih letalski prevozniki nabavljajo pri različnih proizvajalcih (Torrance, 2006, str. 33). V primerjavi s klasičnimi letalskimi prevozniki so stroki nadomestnih delov pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih običajno nižji ali kvečjemu enaki, saj potrebujejo manjšo zalogo rezervnih delov.

V zadnjih časih se zgornjim stroškom pridružujejo še novi; npr. Evropska komisija razmišlja o uvedbi ekološke takse na letala, ki letijo v EU; pilot se vse pogosteje združuje v sindikate in zahtevajo boljše delovne pogoje in plače, primerljive s kolegi pri tradicionalnih prevoznikih. Poleg tega so tudi pogodbeni in drugi ekonomski partnerji vse bolj zainteresirani za udeležbo pri dobičku nizkocenovnih prevoznikov (Šmon, 2004, str. 22). Stroški zavarovanja se v zadnjih nekaj letih neprestano povečujejo. Med drugim so z letom 2006 zavarovalnice delno odpravile kritje pri kasko zavarovanju, in sicer za škode povzročene s sredstvi množičnega uničenja. Med stroški, ki so posebej problematični, so tudi stroški goriva. Letalski prevozniki se nad dvigovanjem cen naftnih derivatov odzivajo na različne načine, npr. članice Star Alliance potnikom zaračunavajo dodatne stroške v višini 20 evrov za gorivo. Del povišanja stroškov pa morajo pokrivati z večjim številom pripeljanih potnikov. V splošnem se osnovni del vozovnic ceni, pri čemer se vse bolj povečujejo dodatki na osnovo.

4.6 Povezava med finančno stabilnostjo ter varnostjo letalskih družb

Deregulacija letalskega prevoznništva v ZDA kot tudi v Evropi je privedla do ustanovitve novih letalskih družb, ki prosto odločajo o svojem delovanju. Strogi regulativni predpisi so ostali zgolj na področju skrbi za varnost. Izpolnjeni so bili pogoji za nastanek in razvoj novih letalskih družb, ki so zasledovale cilj nižjih stroškov. Ne glede na še vedno obstoječe stroge predpise o varnosti so šle kritike deregulacije v smeri, da se v nizkih cenah izraža tudi pomanjkljiva skrb za varnost. K sreči pa se je pokazalo nasprotno, potniki so pri novih

³ Med stroške splošnih dejavnosti se v letalski industriji upošteva stroške uprave, sektorja financ in računovodstva, kadrovsko-pravnih poslov, splošne podpore, korporativnega komuniciranja, varnosti in varovanja, sistema kakovosti.

letalskih družbah opažali zgolj skrčeno ponudbo storitev, ne pa tudi slabše skrbi za varnost (Priloga 8). Kljub temu pa se je varnost v letalskem prometu od deregulacije dalje nekoliko poslabšala, kar je sprožilo obširne debate tako med strokovnjaki kot tudi politiki.

Več raziskav je pokazalo, da obstaja vez med dobičkom iz rednega delovanja ter odstotkom nesreč ali incidenti. Rose (1990) je poročala, da se petodstotno povečanje dobička iz rednega delovanja kaže v 15-odstotnem odstopanju (zmanjšanju) v številu nezgod ter incidentov. Nekatere druge raziskave pa potrjujejo, da nedonosne letalske družbe, pogosto odpravljajo stroške vzdrževanja ter na videz nepotrebne stroške investiranja z namenom doseganja večje finančne stabilnosti (Rhoades, 1999, str. 397).

Med dejavniki, ki so ključnega pomena za zagotavljanje varnosti, Dawna Rhoades navaja: finančno stabilnost, kvalitetno vzdrževanje, vedenje menagmenta, sposobnosti pilota (Rhoades, 1999, str. 397).

4.7 Način zagotavljanja varnosti

Po mnenju upokojenega pilota Mihe Thalerja iz Medvod bojazen pred letenjem ni upravičena, saj statistika še vedno govori zračnemu prometu v prid. V večini letalskih nesreč usodno napako zagreši izčrpan nezbran človek, ki ne ukrepa pravilno ali pa nepravilnosti ne prepozna pravočasno. "Varnost ne prenese privijanja stroškov, pritiskov komerciale. Stroški nenehnega izobraževanja ter zdravniških pregledov pilotov in vsega kabinskega osebja, stroški vzdrževanja letalskega parka in odpravljanja že najmanjših napak na zračnih vozilih pa so vrtoglavi. Tako zelo visoki so, da bi se komu zdelo smotrnejše napako, nastalo na tujem, zamolčati in jo odpraviti šele doma, kar pa bi lahko imelo hude posledice. Let je lahko poslednji in usoden za številna življenja." (Thaler, 2005, str.18). Varnost tako ni naključje. Pri zagotavljanju varnosti imata pomembno vlogo kvalitetna kontrola kot tudi celovito **obvladovanje (zagotavljanje) kakovosti** (Total Quality Management), ki sta sestavni del letalstva. Poleg njiju sta neprecenljivega pomena tudi **učenje oz. izpopolnjevanje zaposlenih** ter **predpisi državnih in mednarodnih organizacij**. V nadaljevanju bom prikazala model upravljanja s kakovostjo Total Quality Management (TQM), apliciran na letalsko prevoznništvo, nadalje pomen učenja in treninga s pomočjo simulacij letenja, v zadnjem podpoglavju pa bom predstavila regulativne oblasti in predpise v zvezi z zagotavljanjem varnosti.

4.7.1 Celovito upravljanje kakovosti

Glede na vzorec postopkov v letalski panogi sta Tenner A. R. in Detoro I. J. razvila splošni model upravljanja s kakovostjo Total Quality Management (TQM). Pristop TQM temelji na treh bistvenih principih kvalitete: osredotočenost na kupce, na procesu izboljšav ter na prizadevnosti vseh udeleženi. Avtorja modela trdita, da je vsako delo sestavljeno iz serije manjših povezanih korakov. Vsak od teh korakov zahteva enako pozornost, le skupek vseh

pa lahko pomeni uspeh. V letalskem prevozništvu je pilot glavni producent končnega outputa, ki ga zaznava potnik. Istočasno pa je tudi sam povpraševalec po storitvah kot je kontrola letenja, vzdrževanje, napovedovanje vremena, učenje itd. Vsakdo v verigi je od nekoga odvisen, torej morajo vsi vpleteni sodelovati, da bi zadovoljili končnega potrošnika. FAA določa, da je pilot direktno odgovoren in hkrati avtoritativen za svoj polet. Nadalje je pri tem konceptu pomemben feedback aspekt. Od vseh napak, ki se kdajkoli pojavijo, se morajo odgovorni nekaj naučiti. Pomembno je neprekinjeno učenje, saj je vsaka skorajšnja nesreča ali pa zgolj ena nesreča povsem odveč (Waikar, 1997, str. 87).

4.7.2 Učenje in treningi s pomočjo simulacij letenja

Pri učenju si letalske družbe pomagajo tudi z t.i. "flight" simulacijami. Prednosti tovrstnih simulacij se kažejo v predstavi delovnega okolja oz. v tem, da osebe na prijaznejši način, brez stresa dobi občutek prizorišča. Izpopolnjevanje poteka brez pretiranih emocij oz. močnih občutkov kot je npr. strah, panika, adrenalin, pretirana navdušenost. Hkrati pa pomeni simulacija poleta zadnji korak pred pravim letom. Kljub temu, da gre za poskus simulacije letanja, ki je povsem varen, se še vedno kaže kot dovolj vznemirljiv in poučen, da se od slednjega udeleženi kaj naučijo. Simulacije so pomembne z vidika prilagajanja ter prijaznejšega spoznavanja nove tehnologije. Med drugim se njihova prednost kaže tudi v tem, da v posamezniku vzpodbudijo potrebo po sodelovanju in timskem delu, ki je v zraku izjemnega pomena (Hough, 2001, str. 18).

4.7.3 Regulative oblasti in predpisi v zvezi z zagotavljanjem varnosti

Najpomembnejše regulative, za države članice EU izdajata:

- **ICAO** (International Civil Aviation Organization) izdaja temeljne zahteve in predpise, ki jih morajo države članice vnesti v svojo letalsko zakonodajo.
- **JAA** (Joint Aviation on Authority) - Združene letalske oblasti - izdajajo še dodatne zahteve in predpise, ki jih morajo države članice prav tako uskladiti s svojimi zakoni.
- **EASA** (The European Aviation Safety Agency) pa je agencija Evropske unije.

Združena letalska oblast (Joint Aviation Authorities – JAA) je del European Civil Aviation Conference, ki predstavlja civilno letalsko oblast Evropske unije, in katere naloga je privolitev, razvoj in implementacija skupnih letalskih standardov in pravil. Cilj sodelovanja je bil priprava visokih in skladnih varnostnih standardov ob enakih možnosti pristopa na evropski trg. Rezultati sodelovanja so skupni letalski predpisi JAR-i (Joint Aviation Requirements), ki določajo postopke za certificiranje letal, delov naprav, potrjevanja vzdrževalnih, projektivnih in proizvodnih organizacij, kot tudi izvajanje letalskih operacij in licenciranja letalskega osebja. Težave, ki so se pojavile pri izvajanju tovrstnih nalog, so predvsem dopuščanje nacionalnih razlik v standardih in različne

stroškovne sheme⁴. Problemi izhajajo tudi iz tega, da je JAA prostovoljno združenje brez določene pravne osnove, kar pomeni, da je vsaka država obdržala pravno odgovornost za izdajo potrdil, certifikatov in licenc, in tako ni izgubila suverenosti. Posledično ni možno izvesti enotnega certifikata, ki bi bil rezultat enotnih odločitev (Government Regulation, 2005).

Kot rezultat na težave JAA-ja je bila ustanovljena Evropska agencija za varnost v letalstvu (The European Aviation Safety Agency – EASA). EASA je agencija Evropske unije, ki ima v rokah pripravo ter urejanje predpisov s področja letalske varnosti. Ustanovljena je bila na podlagi uredbe št. 1592/2002 Evropskega parlamenta in Sveta Evropske unije v juliju 2002. Z razliko od JAA ima agencija jasno pravno osnovo ter razumljiv in enostaven sistem vodenja in odločanja. Na ta način prevzema nekatere nacionalne pristojnosti na področju civilnega letalstva. Dejavnost agencije je pomoč pri vzdrževanju nivoja varnosti in varstva okolja v evropskem civilnem letalstvu. Evropski komisiji pomaga pri izvajanju zakonodajnih nalog ter pri certificiranju letalskih prevoznikov ter potrjevanju vzdrževalnih, projektivnih ter proizvodnih del organizacije (European Aviation Safety Agency, 2006).

Eurocontrol je povsem avtonomna evropska organizacija za varnost zračne navigacije, ustanovljena je bila na podlagi Mednarodne konvencije Eurocontrol decembra 1960. S podpisom pogodbe so se članice zavezale okrepiti sodelovanje na področju zračne plovbe. Osnovni cilj, ki si ga organizacija postavlja, je, da se v določenem zračnem prostoru zagotovi tako varen kot tudi urejen in hiter pretok zračnega prometa.

V letu 2004 je Evropska komisija uvedla novo regulativo pod imenom "Single European Sky" - enotno evropsko nebo. Ideja je povečati varnost in izboljšati učinkovitost evropskega zračnega prostora skozi procese harmonizacije in koordinacije in hkrati dvigniti nacionalni sistem kontrole zračnega prometa na evropski nivo. Glavni cilji projekta so oblikovanje enotnega evropskega zračnega prostora, delitev evropskega zračnega prostora na funkcionalne sklope, ki bodo temeljili na operativni učinkovitosti in ne na nacionalnih mejah, nadalje standardizacijo tehnološke opreme, ločitev regulatorja od izvajalca storitve kontrole zračnega prometa in certificiranje izvajalcev storitev (The Single European SKY, 2006). Poleg tega se letalske družbe lahko zavežejo k spoštovanju še dodatnih nadstandardov, npr. standard IOSA, ki določa organiziranost družbe, operativne postopke in varnost letenja.

V prihodnosti bo vloga zakonodajalca na področju letalskega prometa v EU prevzela Evropska agencija za varnost letalskega prometa **EASA** (European Aviation Safety Agency). Z delovanjem je pričela v septembru 2003, ko je s prevzemom regulacije evropskega parlamenta (EC) NO 1592/2002 nadomestila JAA. V avgustu 2005 je dobila

⁴ Države nimajo poenotenih standardov za tehnične izdelke, kar povzroča neenakosti in otežuje liberalizacijo na tem področju. Poleg tega je JAA kompleksna, sestavljena iz več uprav držav članic in ene uprave JAA in EU.

nove pristojnosti. Izpolnjevanje evropskih varnostnih zahtev za letala ne nadzira več le na območju EU, ampak tudi na ozemljih članic Unije zunaj Evrope.

Med pomembnejše ukrepe v zvezi z zagotavljanjem varnosti je bila v februarju 2005 sprejeta direktiva, ki predpisuje objavo seznama letalskih družb, katerih letala ne smejo leteti v EU, ker ne izpolnjujejo varnostnih standardov. Poleg tega pa morajo vse članice do 30. aprila 2006 v zakonodajo prenesti še direktivo o varnosti tujih letalskih družb, ki predpisuje redni nadzor letal neevropskih družb, ki pristajajo na evropskih letališčih. Nekatere države so že jeseni 2005 objavile sezname letalskih družb, ki ne smejo pristajati na njihova letališča (Velika Britanija, Francija, Belgija, Švica). Seznam le-teh podajam v Prilogi 9. Evropska komisija je na zasedanju v Bruslju 22. marca 2006 potrdila **črno listo letalskih prevoznikov, ki ne izpolnjujejo mednarodnih varnostnih standardov**, in jo nato objavila na spletnih straneh komisije. Pričakuje se, da bo v primerjavi s seznamami posameznih držav članic, bolj učinkovita in pregledna (G.P., 2006, str. 16). V Prilogi 10 podajam razlago aktualnih sprememb v zvezi s potrditvijo evropskega seznama ter prilagam seznam letalskih družb, ki imajo popolno ali delno prepoved opravljanja letov oz. dejavnosti.

S prvim pojavom izsiljevanja denarja za življenje potnikov, se je začelo pojavljati vse več tovrstnih poskusov (padalskih ugrabitev ter terorističnih napadov). Ena večjih prelomnic na področju varovanja civilnega letalstva so bili teroristični napadi 11. septembra 2001. Varovanje letališč se je v tem času povsem spremenilo. Od takrat naprej je z zakonodajo urejeno, da morajo vsi potniki svojo ročno prtljago dati rentgensko pregledati. Pred letom dni pa je Evropska komisija sprejela uredbo, v kateri je prvič naveden podroben seznam predmetov, ki jih potniki ne smejo vzeti na letalo. Seznam prepovedanih predmetov še ni dokončan in varnostne službe imajo pravico iz prtljage odstraniti predmet, ki ni na seznamu, ampak ga same ocenjujejo kot potencialno nevarnega. Nekaj prepovedanih predmetov je: strelno orožje, koničasto orožje, orožje z rezilom, topi predmeti, eksplozivne in vnetljive snovi, kemične in strupene snovi. Za varnostnih ukrep se šteje tudi preverjanje preteklosti ljudi, ki delajo na letališču.

5 ANALIZA POTENCIALNIH RAZLIK V VARNOSTI MED KLASIČNIMI IN NIZKOCENOVNIMI LETALSKIMI PREVOZNIKI

V prvem delu poglavja bom opisala politiko poslovanja nizkocenovnih letalskih prevoznikov, zlasti z vidika stroškov in doseganja konkurenčne prednosti na primeru ene največjih neizkocenovnih letalskih družb v Evropi. V nadaljevanju se bom posvetila prikazu skupine nizkocenovnih letalskih prevoznikov v primerjavi s klasičnimi letalskimi prevozniki, pregledu statistike letalskega prometa ter nezgod, nakar bom v zadnjem

podpoglavju preverjala domnevo o spremenljivki, ki odraža varnost med obema proučevanima skupinama.

5.1 Pregled poslovanja nizkocenovnega letalskega prevoznika: Ryanair

Družba Ryanair je bila ustanovljena v letu 1985 s strani irskega podjetnika Tonya Ryana. S poletji je pričela s 15–sedežnim turbopropelerskim letalom med Waterfordom in London Gatwickom in z 20-odstotnimi nižjimi cenami ogrozila oligopol dveh nacionalnih prevoznikov (British Airways in Aer Lingus). V letu 1986 si je z nakupom 85% deleža angleške družbe London European Airways zagotovila vstop v Amsterdam, Bruselj in London. Kljub rekordnemu številu prepeljanih potnikov je zaradi slabe kontrole nad stroški že v naslednjem letu zabeležila izgubo v višini 6 milijonov irskih funtov (Ryanair Annual Report & Financial Statements 2005, 2006). Nenehno povečevanje števila potnikov ni rodilo boljših poslovnih rezultatov, nakar je v letu 1991 pričela s prestrukturiranjem. Spremembe so sledile vzoru ameriškega prevoznika Southwest Airlines, in sicer po ključu hitre priprave na vzlet brez posladkov in z enim tipom letala v floti. V Ryanairu so ukinili vse nedonosne proge, na obstoječih progah pa so občutno znižali cene, tako da so 70% sedežev ponudili po najnižjih možnih cenah. Istega leta so zamenjali štiri tipe letal z enim tipom, in sicer Boeing 737. Za širjenje na nove destinacije so iskali manjša letališča, bolj zaprtega tipa, kar jim je omogočilo prihranek na stroških. Ustvarili so novo podobo blagovne znamke, ki je bila prepoznavna po nizkih cenah, konkurenčnih storitvah in hitrem agresivnem nastopanju na trgu. Z deregulacijo evropskega letalskega prostora v letu 1997 so svoje ambicije začeli širiti na kontinent stare Evrope. S pomočjo dokapitalizacije so podali naročilo za 45 novih letal tipa Boeing 737-800, ki sprejme od 130 do 189 potnikov. Na račun manj udobnih sedežev ter možnosti namestitve dodatnih sedežev, lahko sprejmejo do 30% več potnikov kot letala istega tipa klasičnih prevoznikov.

Za svoje dosežke so prejeli priznanje *letalska družba leta* s strani Irish Transport Users Committe. V letu 2000 so izdelali svojo spletno stran, preko katere poteka tako prodaja vozovnic kot tudi oglaševalska dejavnost. Od takrat večinoma prodaja ne poteka več preko turističnih operaterjev in drugih posrednikov, ampak neposredno preko spletnih strani družbe. Danes opravijo kar 95% vseh nakupov preko spletnih strani. Najnovejši dosežki družbe segajo v leto 2005, ko so podali naročilo za 70 letal tipa Boeing 737-800 ter si pustili odprto možnost po dodatnem naročilu 70 letal v bodoče. Posledično se pričakuje, da se bo število prepeljanih potnikov povečalo s 27,6 milijonov v letu 2005 na 70 milijonov v letu 2011, kar bo za seboj povleklo 2.500 novih delovnih mest. Pri naročilu letal so varčevali tudi z osiromašenjem oken s senčniki, nastavljalnostjo kota sedežev ter zmanjšanjem prostora za potovalne torbe. Na ta način so prihranili 700 tisoč ameriških dolarjev na letalo. Med drugim pričakujejo zmanjšanje stroškov zaradi čiščenja ter odpravljanja napak (Ryanair Annual Report & Financial Statements 2005, 2006).

Rast in razvoj družbe neprekinjeno poteka že od leta 1985, ko se je iz majhne letalske družbe, ki je letala zgolj na relaciji London – Irska, razvila v eno največjih letalskih prevoznikov v Evropi. Prihodki od poslovanja so rasli s 182,6 milijonov evrov v letu 1998 do 1.337 milijonov evrov v letu 2005. V enakem obdobju se je čisti poslovni izid povzpел z 51 milijonov evrov na 266,7 milijonov evrov. Rast družbe lahko opazimo tudi na podlagi porasta števila prepeljanih potnikov, kar podrobneje prikazujem v Prilogi 5.

Med letalskimi prevozniki, ki so doživeli kritike s področja konkurenčne prednosti nizkih cen, je prav Ryanair. Kritike so šle večinoma na račun slabega ravnanja s potniki v primeru preklica leta. Prepoznaven je bil po tem, da potnikom ni jamčil primerne čakalnega prostora ter obroka v primeru, da je prišlo do zamude ali ukinitve leta. Slednje je postalo nezakonito s 17. februarjem 2005. Večkrat je bil obsojen slabe skrbi za invalide, zlasti v zvezi s prevozom do letala in namestitvijo nanj.

V nadaljevanju bom predstavila način doseganja konkurenčne prednosti ter strukturo stroškov nizkocenovnega letalskega prevoznika Ryanaira in njihovo spremembo skozi čas.

5.1.1 Doseganje konkurenčne prednosti

Vodilni v Ryanairu trdijo, da so operativni stroški njihovega poslovanja najnižji med vsemi registriranimi letalskimi družbami v Evropi. Da bi obdržali cilj nizkih stroškov in varnega delovanja se naslanjajo predvsem na kontrolo štirih kazalnikov, in sicer natančno spremljajo **stroške posadke, produktivnost zaposlenih, stroške storitev kupcem, ter stroške letališč**. Pri tem se držijo naslednjih načel:

- Da bi zmanjšali stroške posadke uporabljajo strategijo enega tipa letala. Na ta način so zmanjšali stroške izobraževanja, treninga, vzdrževanja ter skladiščenja rezervnih delov. Obenem so povečali fleksibilnost posadke kot tudi ekipe za pripravo na let.
- Ryanair kontrolira stroške dela na podlagi produktivnosti zaposlenih. Produktivnost zaposlenih se meri glede na prepeljano število potnikov. V letu 1998 je znašala 3.996 potnikov na enega zaposlenega, v letu 2005 je porasla na 10.596 potnikov na zaposlenega. Za spodbujanje večje produktivnosti se plača zaposlenim zaračunava glede na število ur letenja, pri čemer pa mora biti opravljeno število ur v predpisanih okvirih. V letu 2004 je povprečna letna plača na zaposlenega v Ryanairu znašala 50.582 evrov. V konkurenčnih podjetjih je istega leta znašala: Iberia (42.077 evrov), Lufthansa (41.384 evrov), Aer Lingus (41.377 evrov), British Airways (37.602) (Letna poročila navedenih družb⁵).
- Nekatere izmed storitev, namenjene končnim potrošnikom, v družbi prepuščajo zunanjim izvajalcem. Da bi dosegli nižje cene ob zadovoljivi postrežbi sestavljajo večletne fiksne pogodbe, ki se spreminjajo zgolj zaradi inflacije. Z razvojem lastnih

⁵ Podatki so povzeti iz letnih poročil: Iberia Annual report 2004, Lufthansa Annual report and Financial Statements 2004, Aer Lingus Annual report 2004, British Airways Annual report 2004, Ryanair Annual Report & Financial Statements 2004.

spletnih strežnikov, ki potrošnikom omogočajo dokaj enostavno nakupovanje, so povsem ukinili komisijsko prodajo preko turističnih posrednikov (agentov).

- Letališča so izbrana po obširnih študijah, ki proučujejo tako stroške, zasedenost, lokacijo kot tudi storitve, ki jih le-to ponuja. V Ryanairu so prepričani, da je njihova točnost letov posledica skrbno zastavljenih pogodb z letališči.

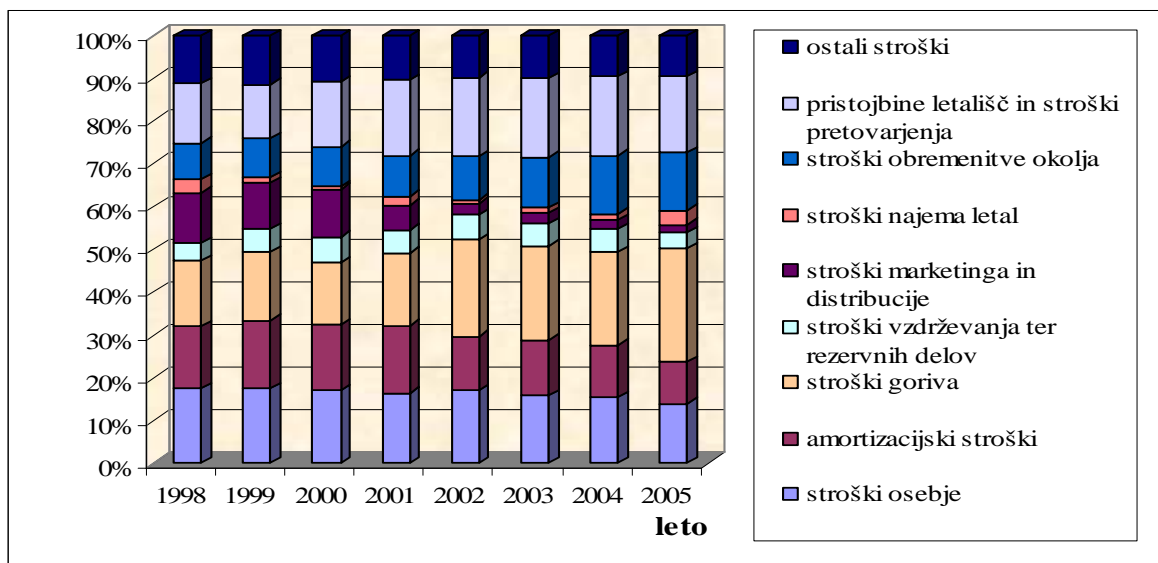
V nadaljevanju podajam pregled stroškov nizkocenovnega letalskega prevoznika Ryanair, podatke za analizo sem jemala iz letnih poročil družbe, in sicer po letih od 1999 do leta 2005.

5.1.2 Pregled stroškov

Pri opazovanju strukture stroškov letalskega prevoznika Ryanair opazimo, da je v letu 2004 predstavljal največji del stroškov strošek goriva, in sicer v višini 22% celotnih stroškov, sledile so jim pristojbine letališč s stroški pretovarjenja, ki so skupno znašali 18% vseh stroškov, nadalje so zabeležili stroške dela (15%), stroške, ki so nastali zaradi obremenitve okolja (14%), amortizacijske stroške (12%), stroški vzdrževanja ter rezervnih delov (10%), stroške marketinga ter distribucije (2%) in stroške najema letal (1%) (Ryanair Annual Report & Financial Statements 2004, 2005).

Stroški marketinga in distribucije so se po letu 2000, ko so znašali 11,2 % vseh stroškov, več kot prepolovili. V letu 2005 so predstavljali le še slaba 2%. Posledica opaznega znižanja je predvsem nova oblika distribucije, prodaja vozovnic preko interneta ter odprava nepotrebnih stroškov kot so provizije posrednikom, plače prodajnega osebja, stroški tiskanja, ipd.

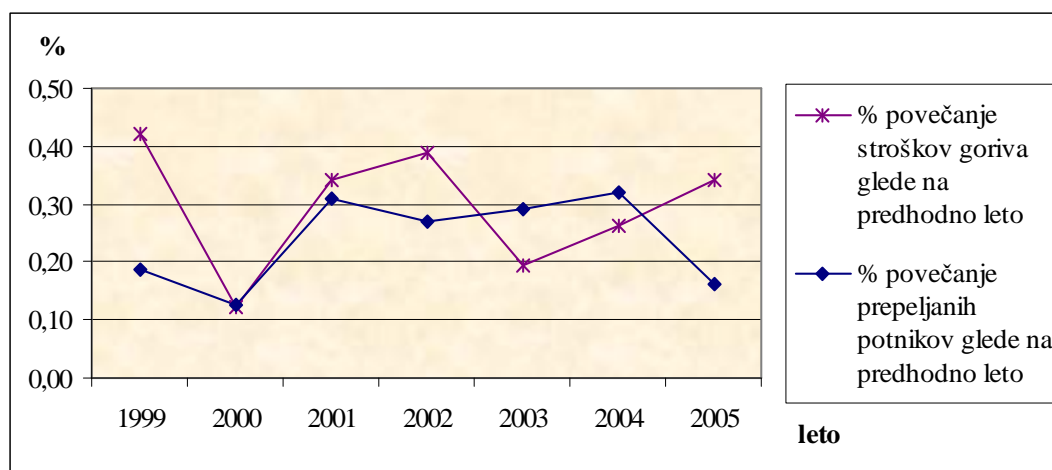
Slika 4: Prikaz deleža posameznik skupin stroškov družbe Ryanair v letih od 1998 do 2005



Vir: Letna poročila Ryanair po letih od 1999 do 2005; Lastno delo.

Stroški vzdrževanja ter rezervnih delov predstavljajo stroške tekočega vzdrževanja ter stroške natančnega pregleda (remonta) kritičnih delov. V opazovanem obdobju so predstavljali okoli 4% celotnih operativnih stroškov. V primerjavi s klasičnimi letalskimi prevozniki predstavljajo nižji delež celotnih stroškov, kar je posledica dokaj nove letalske flote, ki jo sestavlja en tip letala. Pri nemškem nacionalnem prevozniku Lufthansa znašajo že samo stroški rezervnih delov okoli 12% celotnih stroškov.

Slika 5: Primerjava odstotnega povečanja stroškov goriva glede na odstotno povečanje števila prepeljanih potnikov nizkocenovnega letalskega prevoznika Ryanair v letih od 1999 do 2005



Vir: Letna poročila Ryanair po letih od 1999 do 2005; Lastno delo.

V letu 2005 so se glede na predhodno leto najbolj povečali stroški goriva, in sicer za 52%. Njihov delež v celotnih stroških se je povečal iz 22% na 26%. Povečanje prepeljanih potnikov v letu 2005 glede na leto 2004 je znašalo zgolj 16%, kar pomeni, da je porast stroškov goriva predvsem posledica povišanja cen kerozina. Podobno velja za leto 2002, ko je odstotek povečanja stroška goriva presegel odstotek povečanja števila prepeljanih potnikov. Če bi se krivulji v spodnjem grafu gibali v isti smeri, bi bil vzrok povišanja stroškov goriva izključno povečanje prepeljanih potnikov⁶. Podoben rezultat nam pokaže opazovanje stroškov goriva na prepeljanega potnika. Le-ti so bili največji v letu 2002, ko so znašali 9,36 evra na prepeljanega potnika, ter v letu 2005, ko so dosegli rekordno raven, 9,6 evra na prepeljanega potnika.

Stroški zaposlovanja so se v letu 2005 glede na predhodne leto povečali za 14%, znašali so 140,997 milijonov evrov. Med celotnimi operativnimi stroških so predstavljali 14% delež. Povečanje stroškov je posledica povečanja povprečnega števila zaposlenih iz 2.302 na 2.604 oseb v letu 2005. Pri opazovanju števila zaposlenih naj izpostavim, da se je skozi preteklo desetletje močno povečalo število pripeljanih potnikov na zaposlenega. V letu

⁶ Povečanje stroškov goriva bi bilo bolj smiselno primerjati s povečanjem števila opravljenih letalskih prevozov. Povečanje števila prepeljanih potnikov ne odraža njuno povečanja stroškov goriva, do katerega pride zaradi večjega števila poletov.

1998 je bilo prepeljanih 3.966 potnikov na enega zaposlenega (Ryanair Annual Report & Financial Statements 1999, 2000), v letu 2005 pa je ta kazalnik dosegel raven 10.596 pripeljanih potnikov na zaposlenega (Ryanair Annual Report & Financial Statements 2005, 2006).

Pristojbine letališč in stroški pretovarjenja so se v zadnjih letih močno povečevale, v letu 2005 glede na leto 2004 so se povečali za 21% na 178,4 milijonov evrov. Povišanje je posledica povečanja števila pripeljanih potnikov ter povišanje pristojbin na nekaterih letališčih. Pri opazovanju gibanja skozi proučevano obdobje pa se gibljejo okoli 18% celotnih operativnih stroškov.

5.1.3 Skrb za varnost

Skozi dvajsetletno delovanje Ryanair ni nikoli utrpel nesreče, ki bi botrovala resnejšim poškodbam potnikov ali pa letalske posadke. Varnost uresničujejo skozi treninge varnostnih procedur, z investiranjem in izobraževanjem varnostne ekipe ter izvajanjem in nenehnim izboljševanjem poročanja o napakah ter varnostnih ukrepih. Treningi so usmerjeni predvsem v preprečevanje nesreč. Poleg tega management Ryanaira vzpodbuja letalske posadke k poročanju o dejanskem stanju v zvezi z nepredvidenimi dogodki neposredno Ryanairovi ter Buzz Stanstedovi varnostni pisarni. Zaupno sistemsko poročanje daje letalski posadki priložnost neposrednega poročanja vrhovnim vodjem o kakršnih koli dogodkih, napakah, nesoglasjih med poletom in o katerih se ne poroča preko standardnih kanalov komuniciranja. Tako poročanje vodilni izkoriščajo za modifikacijo operativnih procedur ter izboljšanje letalskega standarda operacij.

5.1.4 Vzdrževanja in popravila

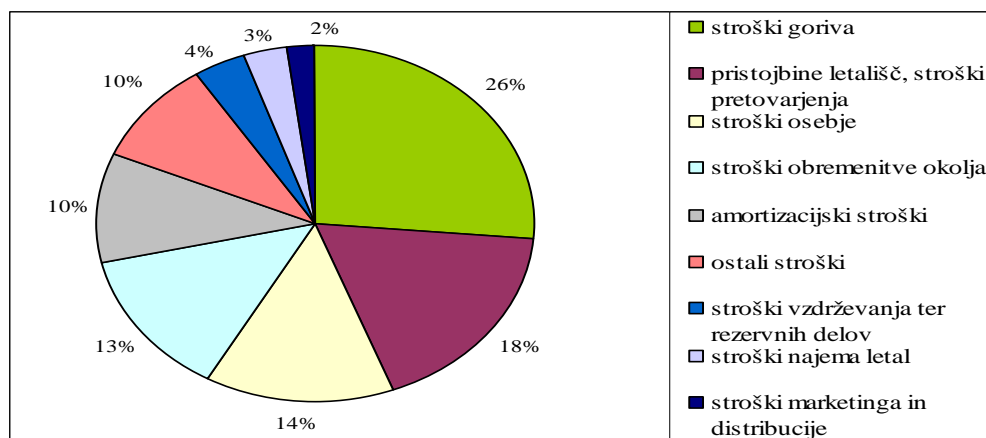
Potreba po zagotavljanju varnosti sili letalske družbe k izpolnjevanju strogih varnostnih zahtev, ki jih postavljajo bodisi proizvajalci, vladne institucije ali Evropska unija (Evropski industrijski standardi). V Ryanairu si prizadevajo izboljšati izurjenost mehanikov kot tudi vzdrževalcev. Pri svojih aktivnostih v smeri varnosti se ozirajo na Part 145/JAR 145 European regulatory standard for aircraft maintenance in standard, ki ga je izdala Evropska agencija za varnost v letalskem prometu (EASA). Pri Ryanairu opravljajo preglede pred poletom, dnevne preglede, tranzitne, ter A in B pregled. Bistvene napake se odpravijo takoj, ko so opažene. V takih primerih je letalo napoteno na najbližje letališče, ki ponuja vzdrževalce, ki svoje delo opravljajo v skladu s Part 145/JAR 145 in jih Ryanair ocenjuje kot primerne. Po dnevno opravljenih vožnjah se vsak večer letala vrnejo na matično letališče, kjer so pregledana tudi s strani Ryanairovih mehanikov in inženirjev. Matična letališča se nahajajo v Bruslju, Londonu, Stocholmu, Rimu ter Frankfurtu (Ryanair Annual Report & Financial Statements 2004, 2005).

5.2 Primerjava med stroški klasičnega (Lufthansa) ter nizkocenovnega letalskega prevoznika (Ryanair)

Za okvirno primerjavo s klasičnimi letalskimi prevozniki v nadaljevanju predstavljam nemškega klasičnega letalskega prevoznika Lufthanso ter njegovo strukturo stroškov. Poleg tega dodajam pregled struktur stroškov treh nizkocenovnih ter treh klasičnih letalskih prevoznikov.

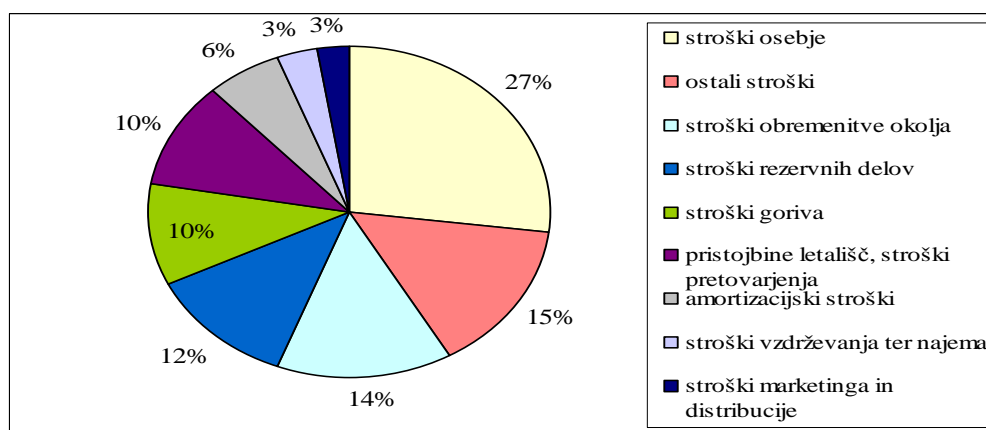
Lufthansa je največja nemška letalska družba, hkrati tudi ena največjih letalskih družb na svetu. Kot taka se lahko pohvali s tretjim mestom v številu prepeljanega tovora ter s šestim mestom v številu prepeljanih potnikov v letu 2004 (Solid passenger growth seen in 2005, 2006). Njena flota šteje 377 letal, s katerimi v enem letu povprečno prepelje 54 milijonov potnikov in 1,6 milijona ton tovora. Pohvaliti velja njeno točnost in natančnost. Poleg tega so njihova letala novejša (v povprečju 7,8 let) in bolj vzdrževana od večine svetovnih letalskih družb (Lufthansa Annual report 2004, 2006).

Slika 6: Sestava stroškov nizkocenovnega letalskega prevoznika Ryanair v letu 2004



Vir: Letna poročila Ryanair 2004; Lastno delo.

Slika 7: Sestava stroškov nemškega klasičnega letalskega prevoznika Lufthanse v letu 2004

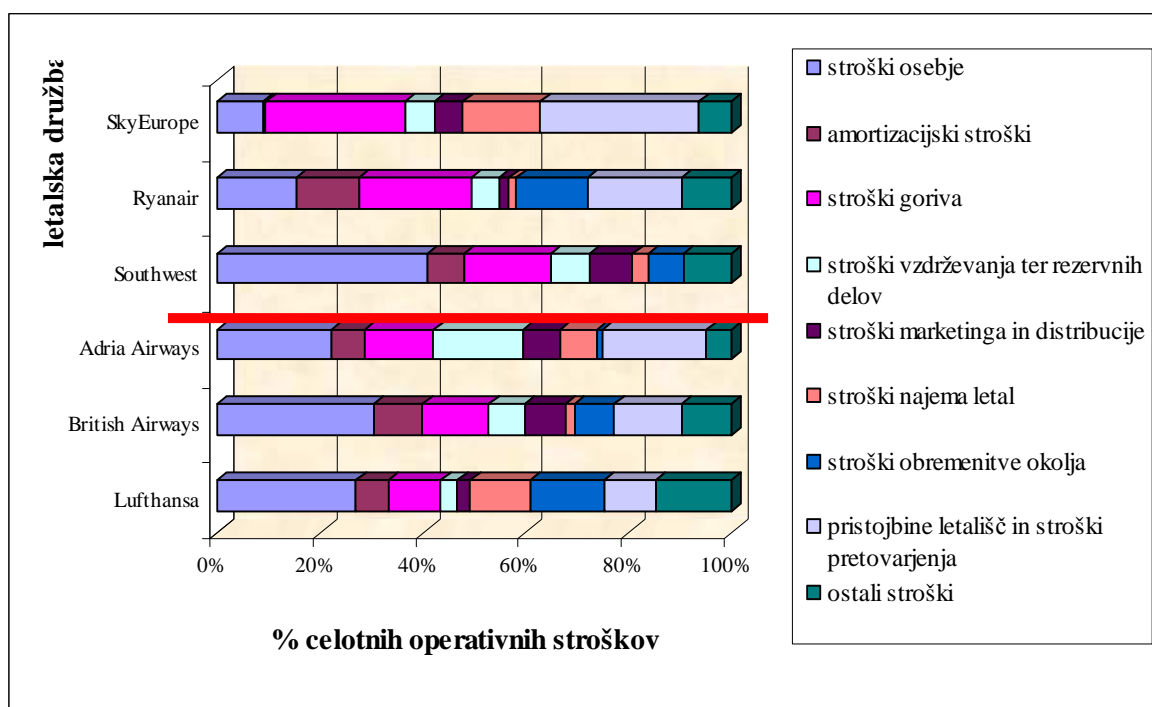


Vir: Letno poročilo Lufthanse 2004; Lastno delo.

Večji del stroškov nemške letalske družbe Lufthanse predstavljajo stroški osebja (27%), stroški obremenitve okolja (14%) ter stroški rezervnih delov (12%). V primerjavi z nizkocenovnim letalskim prevoznikom Ryanairom predstavljajo stroški goriva med celotnimi stroški znatno nižji delež (10%).

Opazovanje strukture stroškov nizkocenovnega letalskega prevoznika Ryanair ter klasične letalske družbe Lufthanse bom zaradi lažje predstave, ali lahko ugotovitve pri obeh letalskih družbah posplošim na obe skupini letalskih prevoznikov, razširila na tri predstavnike izmed vsake skupine. Slednje predstavljam na Sliki 8.

Slika 8: Primerjava med stroški treh klasičnih ter treh nizkocenovnih letalskih družb v letu 2004 glede na deleže posameznih skupin stroškov med celotnimi stroški



Vir: Letna poročila proučevanih družb leta 2004; Lastno delo.

Rdeča črta na Sliki 8 ločuje med nizkocenovnimi letalskimi prevozniki zgoraj ter klasičnimi letalskimi prevozniki spodaj. Pri opazovanju stroškov opazimo, da imajo tri klasične letalske družbe v primerjavi s poceni letalskimi prevozniki precej višje stroške dela ter vzdrževanja in rezervnih delov. Nasprotno pa je delež stroška goriva v povprečju višji pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih, kar si lahko razložimo s težnjo nizkocenovnih letalskih prevoznikov po čim večjem izkoristku zmogljivosti, kar vodi do visokih stroškov goriva glede na preostale stroške, ki niso odvisni od letenja (stroški marketinga in distribucije). Southwest Airlines presenetljivo močno izstopa po deležu stroškov dela med celotnimi operativnimi stroški (41%). Ne glede na to pa velja, da v povprečju klasični letalski prevozniku izkazujejo višje stroške dela kot nizkocenovni

letalski prevozniki. Slednji bolje izrabljajo delovno silo v smislu večje produktivnosti na račun poenostavitev pri delu, ki jih omogoča ena vrsta letal.

Pri opazovanju *stroškov na enoto* so stroški, ki so za oba tipa družb enaki in so bolj ali manj odvisni od pogodb, sledeči: stroški, ki so nastali zaradi komuniciranja, stroški pilota, zavarovanja, stroški izkrcavanja, kupnine za letala, stroški kontrole leta, predpisano vzdrževanje ter stroški goriva. Razlike v stroških poslovanja med obema strategijama se pojavljajo zaradi izgub pri izkoristku prostora, zlasti zaradi ločevanja med ekonomskim in poslovnim razredom, dodatnih stroškov "kuhinje" na letalu, dodatnih kabin za potnike v prvem razredu, komisijske prodaje s pomočjo turističnih agencij ter drugih posrednikov, stroškov tiskanja vozovnic, pristankov na dražjih letališčih, ter slabše izrabe zrakoplovov ob prenasičenosti letališč.

Opazovanje stroškov, nastalih zaradi izobraževanja, vzdrževanja, popravil in kontrole, med drugim pokaže interes in dejavnost letalskih družb na področju skrbi za varnost. Če potegnem črto in strnem sledeča **opazanja** v ugotovitve **glede varnosti**, ne morem trditi, da bi zaradi razlik med obema družbama prihajalo do pomanjkljive skrbi za varnost pri kateri od proučevanih skupin. Nizkocenovni letalski prevozniki so v povprečju novejše letalske družbe s flotami mlajšega tipa, kar po svoje zahteva manj stroškov popravil, rezervnih delov in vzdrževanja. Nasprotno, klasični letalski prevozniki letijo s starejšimi letali, potemtakem "potencialno" nevarnejšimi, vendar pa starost kompenzirajo z vzdrževanjem in natančnostjo pregledov. Pri opazovanju družb z vidika izrabe zmogljivosti, vemo, da so nizkocenovni letalski prevozniki v povprečju več časa v zraku, iz česar sklepamo, da boljša izraba zmogljivosti (zaposlenih in letal) prinaša preobremenjenost flote, večjo izčrpanost oz. utrujenost zaposlenih⁷. Hkrati pa se kaže prednost v večji spretnosti in boljšemu poznavanju nalog.

5.3 Izsledki raziskav

V strokovnih krogih je bilo opravljeno že kar nekaj raziskav s področja varnosti letalskega prometa. Ena takih raziskav je tudi primerjava med klasičnimi letalskimi prevozniki z nizkocenovnimi letalskimi prevozniki glede varnosti, tržnega deleža ter ponudbe storitev, ki sta jo opravila Rhoades in Waguespa (Rhoades, 2005, str. 353). Nanaša se na obdobje od leta 1996 do 2004. V raziskavo je bilo vključenih šest klasičnih letalskih prevoznikov v ZDA (American, United, Delta, Northwest, Continental, US Airways) ter sedem nizkocenovnih letalskih prevoznikov (Southwest, JetBlue, ATA, AirTrans, Spirit, America West and Frontier). Glavna ugotovitev raziskave je bila, da so si nizkocenovni letalski prevozniki svoj tržni delež izborili z nadomeščanjem udobja s cenanim prevozom. Poiskali

⁷ Glede na predpise o delu na letalu piloti ne smejo leteti več kot je z zakonom predpisano dovoljeno število ur letenja. Potemtakem sklepamo, da je število ur, ki jih posadka preživi na letalu, enako za vse, kljub temu pa se zaradi načina nagrajevanja in plačila beleži večjo obremenjenost oz. večje zahteve po delovnih učinkih s strani vodilnih v skupini nizkocenovnih letalskih prevoznikov.

so si nov segment kupcev, ki takih storitev prej ni koriščal. Ugotovljeno je bilo, da potniki ZDA nad novim načinom letenja niso pretirano navdušeni, predvsem so skeptični glede varnosti, točnosti, dovoljene količine prtljage, dostopa do naslednjega prevoznega sredstva, ter potrebnega planiranja vnaprej.

Ocena varnosti je bila merjena na podlagi skupnega števila nezgod, pripetljajev, trčenj ter nepravilnega ravnanja posadke za vsako letalsko družbo, kar je bilo deljeno z letnim številom odhodov. Raziskava je pokazala, da so se klasični letalski prevozniki v splošnem srečevali z večkratnimi problemi v povezavi z varnostjo kot ostali. Stopnja servisnih storitev je bila izračunana glede na število pritožb za vsako družbo deljeno z letnim številom odhodov. Statistični podatki so pokazali, da nizkocenovni letalski prevozniki, v proučevanem obdobju niso imeli težav s številom pritožb, četudi so njihove storitve "močno skrčene" (Rhoades, 2005, str. 353). Sama sem mnenja, da je zgornja trditev vprašljiva, saj v primeru sklepanja, da je ponudba manjša oz. osiromašena, pomeni, da je tudi možno število napak praviloma manjše. Po mojem mnenju so lahko potrošniki zgolj razočarani nad skromnejšo ponudbo (pogrešanje časopisov in "brezplačnega" toplega obroka).

Glede na tržne zahteve so letalske družbe prisiljene delovati z nizkim razmakom med nakupno in prodajno ceno. Posledično je dobičkonosnost močno odvisna od obsega poslovanja. Naj poudarim, da večina klasičnih letalskih družb premore zelo močna delavska združenja na vseh nivojih organizacije, kar zahteva veliko pogajanj ter kompromisov s strani vrhovnega menagmenta. Delovanje sindikalnih združenj se krepi že od leta 2002, ko so letalske družbe začele z rezanjem stroškov tudi pri zaposlovanju. V ZDA so letalske družbe v letu 2002 v primerjavi s predhodnim letom znižale stroške zaposlovanja v povprečju za kar 27% (Dikolli, 2004, str. 346). Nenadno znižanje je odgovor na nižje stroške dela pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih.

5.4 Statistika letalskega prometa ter nezgod

V letu 2002 je bilo na **območju 25 članic EU** v cestnem prometu 49.806 smrtnih žrtev, v letu 2003 pa 49.806 (Eurostat, 2006). Istega leta se je, po podatkih združenja za letalsko varnost FlightSafe Consultant, na **svetu** v letalskem potniškem prometu zgodilo 76 letalskih nesreč, ki so skupno terjale 1.048 smrtnih žrtev. Tri nesreč brez smrtnih žrtev so se zgodile med nizkocenovnimi letalskimi prevozniki, 73 pa med klasičnimi letalskimi prevozniki (1.048 smrtnih žrtev). V proučevanem obdobju je med vsemi letalskimi družbami skupina nizkocenovnih letalskih prevoznikov predstavljala približno 15% vseh letalskih družb. V letu 2004 je bilo v letalskem potniškem prometu skupno 511 smrtnih žrtev, v letu 2005 pa kar 1.162 smrtnih žrtev. V letu 2006 do konca januarja pa se je zgodilo v potniškem prometu 5 letalskih nesreč, ki k sreči niso terjale nobene smrtne žrtve. V Tabeli 2 podajam gibanje letalskih nezgod v obdobju od leta 2000 do konec januarja

2006 za skupino nizkocenovnih ter klasičnih letalskih prevoznikov (FlightSafe Consultants` Airline Safety, 2006).

Kljub porastu števila letalskih nezgod v letih 2004 in 2005 (Tabela 2) se na daljše obdobje število fatalnih nesreč, torej tistih, ki terjajo smrtne žrtve, skozi čas zmanjšuje. Na podlagi ugotovitve o padajočem trendu nezgod sklepam, da so se v letalskem prometu močno izboljšale varnostne ter zasilne procedure (ravnanje ob morebitni nevarnosti). Na Sliki 9 je lepo viden trend padanja števila fatalnih nesreč na milijon poletov.

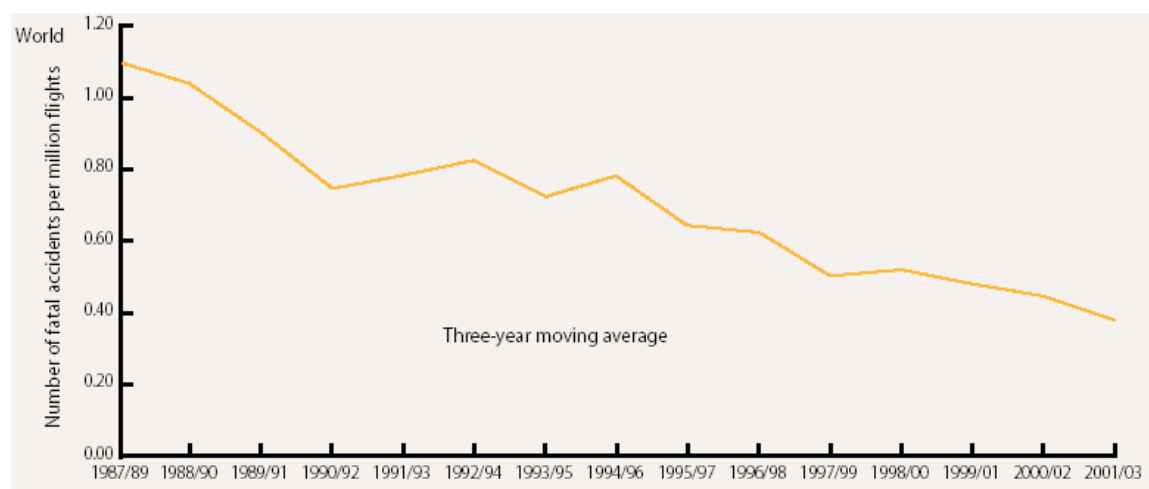
Tabela 2: Prikaz gibanja števila letalskih nezgod, smrtnih žrtev ter udeleženih v nezgodi za obdobje od leta 2001 do 2005 za nizkocenovne (NL) in klasične letalske prevoznike (KL)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Število nesreč NL	5	4	3	2	5	8	0
Število nesreč KL	85	115	73	25	70	118	5
Skupaj št. nesreč	90	119	76	27	75	126	5
Smrtne žrtve NL	0	0	0	276	0	108	0
Smrtne žrtve KL	943	1.209	1.048	1.142	511	1.054	0
Skupaj smrtne žrtve	943	1.209	1.048	1.418	511	1.162	0
Št. udeleženih NL	498	203	298	276	329	800	-
Št. udeleženih KL	6.847	7.279	4.223	488	4.301	8.488	-
Skupaj št. udeleženih	7.345	7.482	4.521	764	4.630	9.288	

Legenda: NL...nizkocenovni letalski prevozniki
 KL...klasični letalski prevozniki
 V letu 2006 so zajeti podatki do 31.1.2006.

Vir: FlightSafe Consultants` Airline Safety, 2006; Lastno delo.

Slika 9: Število usodnih nesreč na milijon poletov na podlagi triletne drseče sredine za obdobje od 1987 do 2003, pri čemer so upoštevana letala registrirana v zahodni Evropi in so težja od 5700 kg



Vir: Flying safely in Europe, 2005.

Ob predpostavki, da nizkocenovni letalski prevozniki opravijo 15% vseh poletov družb, lahko izračunamo pričakovano število nezgod in smrtnih žrtev, ki bi jih imela vsaka od skupin, če bi obravnavali obe proučevani skupini z vidika varnosti kot enakovredni.

Enostavna formula za izračun pričakovanega števila nesreč je:

Pričakovano število nesreč $NL, leto = \text{skupno število nesreč v opazovanem letu} \cdot 0,15$

Pričakovano število nesreč $NL, leto 2000 = 90 \cdot 0,15 = 13,5$

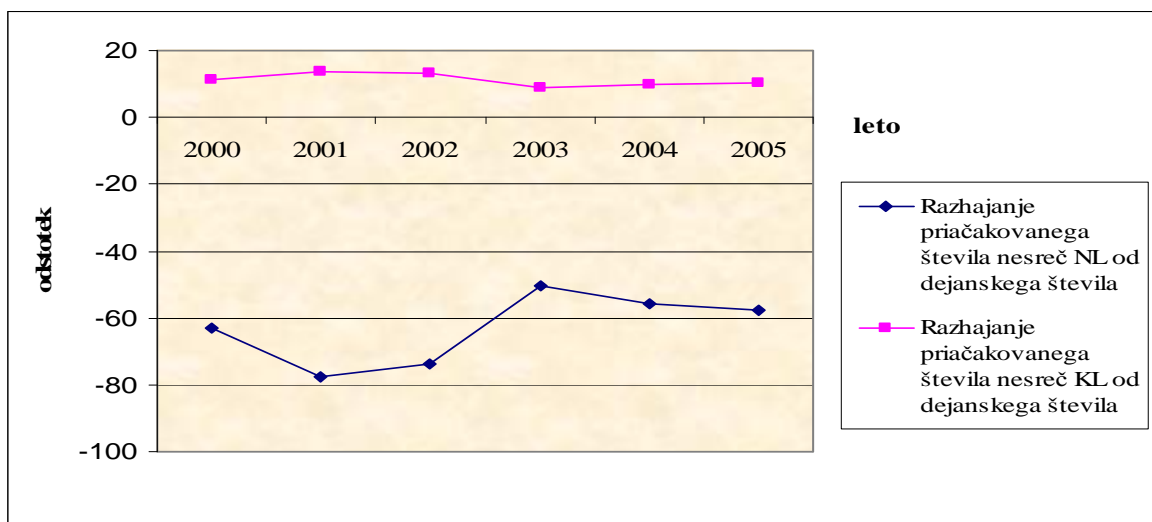
Pričakovano število nesreč $KL, leto = \text{skupno število nesreč v opazovanem letu} \cdot 0,85$

Pričakovano število nesreč $KL, leto 2000 = 90 \cdot 0,85 = 76,5$

Ob predpostavki, da nizkocenovni letalski prevozniki opravijo 15% vseh poletov, lahko v grobem štejemo skupini z vidika varnosti kot enakovredni, če bi bilo med nizkocenovnimi letalskimi prevozniki v letu 2000 v povprečju 13,5 nesreč. Dejansko pa je bilo število nesreč od pričakovanega manjše za 63% in je štel le 5 letalskih nezgod.

Sklepanje za skupino klasičnih letalskih prevoznikov je podobno: ob predpostavki, da predstavlja skupina 85% letalskih družb, velja pričakovati, da bi se glede na skupno število nezgod v skupini klasičnih letalskih družb v povprečju zgodilo 76,5 letalskih nesreč, kar je za 11% manj od dejanskega števila, ki je znašalo 85 nesreč.

Slika 10: Odstotek razhajanja med pričakovanim in dejanskim številom nesreč za skupini klasičnih ter nizkocenovnih letalskih prevoznikov v obdobju od leta 2000 do 2005

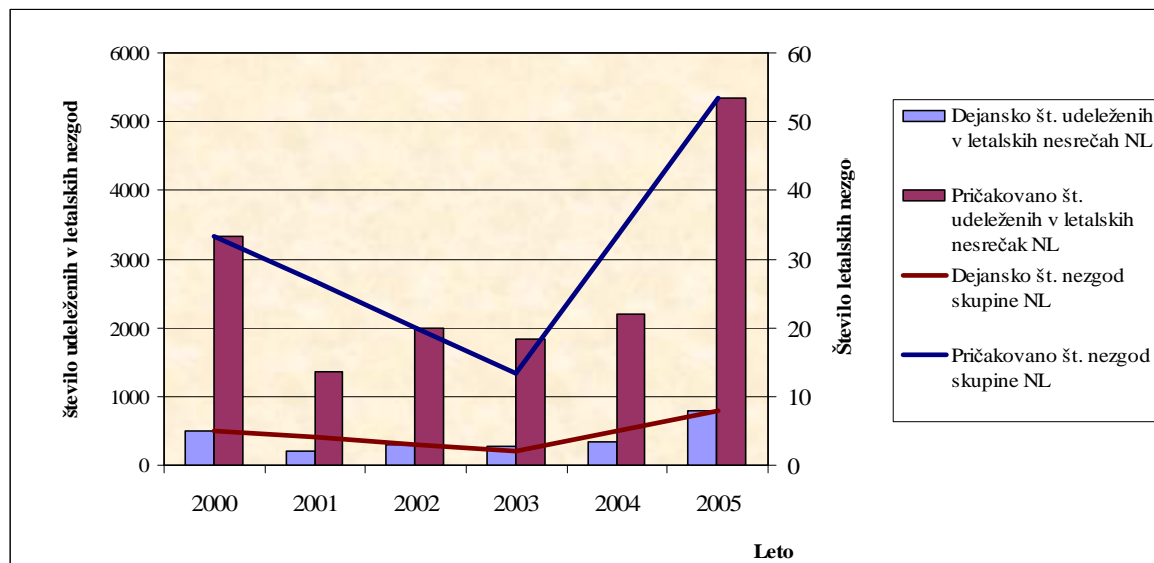


Vir: FlightSafe Consultants`Airline Safety; Lastno delo.

Na Sliki 10 prikazujem razhajanje med pričakovanim in dejanskim številom nesreč za obe opazovani skupini. Za skupino nizkocenovnih letalskih prevoznikov sklepam, da je bilo v letu 2005 dejansko 57% manj nesreč, kot bi bilo smiselno pričakovati ob predpostavki 15-

odstotnega deleža poletov nizkocenovnih letalskih prevoznikov med vsemi letalskimi družbami (dejansko jih je bilo 8, glede na predpostavko pa bi jih pričakovali v povprečju 18,9). Povprečno število nezgodnih dogodkov ter žrtev je bilo skozi proučevano obdobje nižje pri skupini nizkocenovnih letalskih prevoznikov.

Slika 11: Prikaz gibanja dejanskega števila udeleženi v letalskih nezgodah ter števila nezgod skupine nizkocenovnih letalskih prevoznikov ter pričakovano število nezgod in udeleženi v nezgodah ob predpostavki enake zastopanosti skupin na trgu⁸ v letih od 2000 do 2005.



Vir: FlightSafe Consultants` Airline Safety; Lastno delo.

Na Sliki 11 prikazujem dejansko število nesreč ter udeleženi v nesrečah nizkocenovnih letalskih prevoznikov za obdobje od leta 2000 do 2005. Za primerjavo je prikazano tudi pričakovano število nesreč ter pričakovano število udeleženi v nesrečah ob predpostavki, da nizkocenovni letalski prevozniki opravijo 15 % poletov. Dejansko število udeleženi v letalskih nesrečah se giblje v pozitivni odvisnosti od števila nezgod in je v primerjavi s pričakovanim gibanjem udeleženi v letalskih nesrečah nižje.

Ne glede na to, pa je tako izračunavanje precej poenostavljeno in zato nekoliko nerealno. Da bi se lahko zanesli na zgornje ugotovitve, bi morali pri izračunu upoštevati sledeče:

- nizkocenovni letalski prevozniki imajo v svoji floti letala, ki so v povprečju novejša od tistih, ki jih imajo klasični letalski prevozniki;
- bolj smiselno bi bilo opazovanje števila nezgod glede na število vzletov;
- odstotek posamezne skupine med vsemi letalskimi prevozniki se skozi čas spreminja.

⁸ Pri preračunavanju na enak tržni delež sem upoštevala, da je delež nizkocenovnih letalskih prevoznikov med vsemi prevozniki v letu 2003 predstavljal 15%, kar sem posplošila še na ostala leta. Graf nam prikazuje, da če bi bili obe skupini prevoznikov v enakem tržnem razmerju, bi bilo skozi proučevano obdobje število udeleženi v povprečju nižje pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih.

Brez ustrezne statistične analize je sklepanje, da so klasični prevozniki manj varni, preuranjeno, zato v nadaljevanju predstavljam statistično analizo, ki odgovarja na vprašanje, ali so nizkocenovni letalski prevozniki manj varni kot pa klasični.

5.5 Preizkušanje domnev na vzorcu nizkocenovnih in klasičnih letalskih prevoznikov

5.5.1 Cilji in metodološka pojasnila analize

V tem poglavju želim preizkusiti, ali se vrednosti spremenljivk (kazalniki prometa ter finančni kazalniki) pomembno razlikujejo med nizkocenovnimi ter klasičnimi letalskimi prevozniki. S **preizkušanjem domnev** bom skušala ugotoviti, ali obstajajo statistično značilne razlike med obema skupinama, ki bi potrjevale razlike v poslovanju obeh skupin z vidika varnosti.

Za analizo sem izbrala populacijo letalskih družb, članic IATE, ki so po dolžnostih poročanja oddale bodisi poročilo prometa kot tudi finančno poročilo v letu 2004. Izbrana enota je letalska družba (za potniški promet). Spremenljivke sem izbrala glede na razpoložljivost podatkov ter vsebinsko ustreznost za obravnavo problematike. Izbrane spremenljivke so:

- **Ime letalske družbe** (nominalna, opisna spremenljivka);
- **Tip letalske družbe** (nominalna, številska spremenljivka) je spremenljivka, ki ločuje med obema skupinama letalskih prevoznikov. V primeru, da se vrednosti nanašajo na skupino nizkocenovnih letalskih družb izkazuje spremenljivka *tip letalske družbe* vrednost 1, sicer pa vrednost 0 (skupina klasičnih letalskih prevoznikov);
- **Število nezgodnih dogodkov** v letu 2003 in 2004 (ordinalna, številska spremenljivka) nam prikazuje število nezgod v proučevanem obdobju
- **Skupno število mrtvih** v letalskih nezgodah, ki so se zgodile v letu 2003 in 2004 (ordinalna, številska spremenljivka)
- **Skupno število hujše poškodovanih** v nesrečah, ki so se zgodile v letu 2003 in 2004 (ordinalna, številska spremenljivka)
- **Skupno število lažje poškodovanih v nezgodnih dogodkih**, ki so se zgodili v letih 2003 in 2004 (ordinalna, številska spremenljivka)
- **Skupno število potnikov udeleženih v nezgodnih dogodkih** v letu 2003 in 2004 (ordinalna, številska spremenljivka)
- **Dobiček iz rednega delovanja** za leto 2004 ter 2003 (razmernostna, številska spremenljivka);
- **Operativni stroški** v letu 2004 in 2003 (razmernostna, številska spremenljivka)
- **Prihodki ali izguba iz rednega delovanja** za leto 2004 ter 2003 (razmernostna, številska spremenljivka)
- **Dobiček ali izguba** za leto 2004 ter 2003 (razmernostna, številska spremenljivka)

- **Število prepeljanih potnikov v tisoč za leto 2004 ter 2003** (razmernostna, številska spremenljivka) je spremenljivka, ki nakazuje na velikost oz. obseg poslovanja letalske družbe.
- **Potniški kilometri (RPK)** za leto 2004 (razmernostna, številska spremenljivka)
- **PLF ali odstotek zasedenosti zmogljivosti** (razmernostna, številska spremenljivka)

Z analizo želim preveriti, ali se število nezgodnih dogodkov, povprečni prihodki iz poslovanja na 1000 prepeljanih potnikov za proučevano obdobje, povprečni operativni stroški na 1000 prepeljanih potnikov za proučevano obdobje, povprečni dobiček ali izguba iz rednega delovanja, povprečni dobiček ali izguba v proučevanem obdobju, PLF, RPK razlikujejo med proučevanima skupinama. Proučevani skupini sta: skupina klasičnih letalskih prevoznikov ter skupina nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Izbrane spremenljivke omogočajo prikaz dovolj dobre slike o značilnostih poslovanja nizkocenovnih letalskih prevoznikov, kar daje podlago za sklepanje o načinu poslovanja in skrbi glede varnosti.

5.5.2 Preverjanje domnev o spremenljivkah prometa ter finančnih kazalnikov

Da bi lahko preverili, ali se vrednosti izbranih spremenljivk pomembno razlikujejo med nizkocenovnimi ter klasičnimi letalskimi prevozniki, se poslužujemo testa preizkušanja domneve o enakosti aritmetičnih sredin, kar lahko izvedemo ob predpostavki enakosti ali neenakosti varianc. Zato je potrebno najprej opraviti preizkus domneve o enakosti dveh varianc z Levenovim preizkusom. Predhodno pa se moramo še prepričati o ustreznosti izbranega testa s pomočjo preverjanja predpostavk o normalnosti, predpostavk o neenakosti varianc ter predpostavk o neodvisnosti.

Predpostavka o normalnosti zahteva, da se v vsaki skupini (nizkocenovni letalski prevozniki - skupina 1 ter klasični letalski prevozniki – skupina 0) opazovane vrednosti porazdeljujejo približno normalno. Enako velja, da se morajo spremenljivke porazdeljevati normalno tudi v celoti. Predpostavko o enakosti najlažje preizkusimo grafično in s pomočjo kazalcev sploščenosti in asimetrije. Grafične prikaze in rešitve s programskim paketom SPSS podajam v Prilogi 11.

Opazovanje spremenljivke *število nezgodnih dogodkov* nam pokaže, da se ne porazdeljuje normalno. Pričakovano je, da bo večina enot izkazovalo vrednost 0, kar pomeni, da nezgodnega dogodka niso utrpeli. Poleg tega pa je spremenljivko smiselno opazovati relativno, npr. v primerjavi s prepeljanim številom potnikov na leto ali s številom poletov, ki jih letalska družba opravi v nekem obdobju. Zato se bom problematike primerjave vrednosti spremenljivk, ki določajo varnost v letalskem prometu posvetila v naslednjem poglavju.

Pri opazovanju preostalih spremenljivk lahko ugotovimo sledeče:

- Spremenljivka *povprečni prihodki iz poslovanja na 1000 prepeljanih potnikov* za proučevano obdobje 2003-2004 povsem ustreza zahtevi normalne porazdelitve tako v celoti kot znotraj posamezne skupine.
- Enako velja tudi za spremenljivko *povprečni operativni stroški na 1000 prepeljanih potnikov* za proučevano obdobje 2003-2004.
- Če opazujemo graf porazdelitve *povprečnega dobička ali izgube iz rednega delovanja v 000 USD* bodisi v celoti ali pa za obe proučevani skupini in ju primerjamo z normalno porazdelitvijo opazimo, da sta rahlo aritmetični v levo in, da se velika večina rezultatov poslovanja iz rednega delovanja porazdeljuje okoli 0.
- Večja asimetričnost v levo je prisotna tudi pri porazdelitvi povprečnega dobička ali izgube v 000 USD v proučevanem obdobju, kjer se vrednosti večinoma porazdeljujejo okoli - 30.000.000 USD. Aritmetična sredina povprečnega dobička ali izgube v opazovanem obdobju znaša - 39.257,3 tisoč USD.
- Med spremenljivkami, ki se močno približajo normalni porazdelitvi, je *odstotek zasedenosti zmogljivosti* oz. faktor povprečne zasedenosti letala.
- Za analizo je povsem neprimerna spremenljivka *RPK oz. potniški kilometri*, ki zaradi svoje formule izračuna (seštevek zmnožkov števila potnikov in razdalj, na katerih so se ti potniki peljali) izkazuje skrajno levo asimetrično porazdelitev.

Da se še dodatno prepričamo o normalni porazdelitvi, si lahko pogledamo kazalnik sploščenosti (Kurtosis) ter nesimetričnosti (Skewness), ki jih dodajam v Prilogi 11. Oba kazalnika potrjujeta zgornje trditve.

Predpostavko o enakosti varianc preizkušamo z Levenovim preizkusom, s katerim želimo preizkusiti ničelno domnevo, da je varianca v populaciji 1 enaka varianci v populaciji 2, torej $H_0 : \sigma_1^2 = \sigma_2^2$. V alternativni domnevi upoštevamo dvostransko hipotezo $H_1 : \sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$, saj ni pomembno, katera varianca je večja.

Vrednost Levenovega preizkusa in pripadajočo stopnjo značilnosti poiščemo za vsako spremenljivko posebej v računalniškem izpisu, ki ga predstavljam v Prilogi 12. Za opazovane spremenljivke znaša:

- F_L povprečni operativni stroški na 1000 pr. potnikov v 000 USD = 8,544; P = 0,004;
- F_L povprečni prihodki na 1000 pr. potnikov v 000 USD = 2,329; P = 0,130;
- F_L povprečni dobiček ali izguba v proučevanem obdobju = 1,635; P = 0,203;
- F_L povprečni dobiček ali izguba iz rednega delovanja = 0,250; P = 0,618;
- F_L load factor v % = 0,334; P = 0,564;
- F_L potniški kilometri v mio = 2,636; P = 0,106

Povprečni operativni stroški na 1000 prepeljanih potnikov za proučevano obdobje

Preizkus je odkril **značilno razliko** pri spremenljivki *povprečni operativni stroški na 1000 prepeljanih potnikov* pri stopnji značilnosti 0,04, kar narekuje, da je v nadaljevanju potrebno izvesti preizkus skupin ob predpostavki o neenakosti varianc ($H_0: \sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$). Varianci za spremenljivko povprečni stroški na 1000 prepeljanih potnikov se med skupinama razlikujeta.

Nadalje preizkus izvedemo tako, da postavimo ničelno in alternativno domnevo, v kateri zanikamo, da so povprečni stroški iz poslovanja na 1000 prepeljanih potnikov pri obeh skupinah (tipih letalskih družb) enaka. Še več, na podlagi predvidevanj, da so povprečni stroški na 1000 prepeljanih potnikov pri skupini nizkocenovnih letalskih prevoznikov nižji kot pri skupini klasičnih letalskih prevoznikov, lahko postavimo enostransko alternativno domnevo:

$$H_0: \mu_0 = \mu_1$$

$$H_1: \mu_0 > \mu_1$$

$$t^* = 6,847 ;$$

$$P_{(|t| \geq 6,847)} = P_{(t \geq 6,847)} / 2 = 0,000 / 2 = 0,0000 \quad \text{enostranski preizkus}$$

$$(P_{(|t| \geq 6,847)} = 0,000) < (\alpha = 0,05) \quad \Leftrightarrow \quad \text{razlika je značilna pri } P = 0,000$$

Na podlagi vzorčnih podatkov zavrnemo ničelno domnevo pri točni stopnji značilnosti $P = 0,000$ in sprejmemo sklep, da se povprečni stroški iz poslovanja na 1000 prepeljanih potnikov med skupino klasičnih ter skupino nizkocenovnih letalskih prevoznikov razlikujeta. Potemtakem lahko potrdim pričakovanja, da so povprečni stroški iz poslovanja na 1000 prepeljanih potnikov pri klasičnih letalskih prevoznikih višji kot pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih.

Ostale opazovane spremenljivke

Preizkus **ni odkril značilne razlike** pri spremenljivkah *povprečni prihodki iz poslovanja na 1000 prepeljanih potnikov*, *povprečen dobiček ali izguba v proučevanem obdobju*, *povprečni dobiček ali izguba iz rednega delovanja*, *spremenljivki PLF* ter *spremenljivki potniški kilometri v milijonih*. Za slednje v nadaljevanju napravimo preizkus domneve o razliki med aritmetičnima sredinama za neodvisna vzorca, če sta varianci med skupinama enaki.

Povprečni prihodki iz poslovanja na 1000 prepeljanih potnikov za proučevano obdobje

Aritmetična sredina povprečnih prihodkov na 1000 prepeljanih potnikov v tisoč USD je višja v skupini klasičnih letalskih prevoznikov. Ne glede na to, pa nimamo nobene

podlage, da bi lahko posplošili, da je slednje povsem pričakovano oz. v zadostni meri logično. Zato v nadaljevanju opravimo dvostranski preizkus, ob predpostavki $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$;

$$H_0: \mu_0 = \mu_1$$

$$H_1: \mu_0 \neq \mu_1$$

$$t = 2,603; \Rightarrow \text{razlika je značilna pri } P = 0,010$$

Na podlagi vzorčnih podatkov zavrnilo ničelno domnevo pri točni stopnji značilnosti $P = 0,010$ in sprejmemo sklep, da se povprečni prihodki iz poslovanja na 1000 prepeljanih potnikov med skupino klasičnih ter skupino nizkocenovnih letalskih prevoznikov razlikujeta.

Povprečni dobiček ali izguba v proučevanem obdobju

Na podlagi dvostranskega preizkusa domneve o razliki med aritmetičnima sredinama za neodvisna vzorca, če je $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$, preizkus ne odkrije značilnih razlik ($t = -1,472$; $P = 0,143$).

Povprečni dobiček ali izguba iz rednega delovanja

Dvostranski preizkus domneve o razliki med aritmetičnima sredinama za neodvisna vzorca, če je $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$ ne odkrije značilnih razlik ($t = -0,463$; $P = 0,644$).

Enako se ponovi pri spremenljivki potniški kilometri, kjer je vrednost t-preizkusa 0,718, stopnja značilnosti pa znaša 0,473.

Odstotek zasedenosti zmogljivosti

Spremenljivka odstotek zasedenosti zmogljivosti je spremenljivka, ki nam kaže % zasedenosti oz. % izrabe zmogljivosti. Glede na strategijo nizkocenovnih letalskih prevoznikov prilagajanja cen vozovnic glede na povpraševanje je povsem upravičeno pričakovati, da bo % zasedenosti pri slednjih višji. Povprečna zasedenost zmogljivosti pri klasičnih letalskih prevoznikih znaša 70%, kar je za 3,4 odstotne točke manj kot pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih. Da bi preverili ali to tudi v splošnem velja, opravimo enostranski preizkus domneve, da bo odstotek zasedenosti pri klasičnih letalskih prevoznikih nižji od zasedenosti pri konkurenci:

$$H_0: \mu_0 = \mu_1$$

$$H_1: \mu_0 < \mu_1$$

$$t = -1,874;$$

$$P_{(t(-1,874))} = P_{(|t| \geq 1,874)} / 2 = 0,063 / 2 = 0,0315 \quad \text{enostranski preizkus}$$

$$(P_{(t(-1,874))} = 0,0315) < (\alpha = 0,05) \quad \Rightarrow \quad \text{razlika je značilna pri } P = 0,028$$

Na podlagi vzorčnih podatkov zavrnamo ničelno domnevo pri točni stopnji značilnosti $P = 0,028$ in sprejmemo sklep, da je povprečen faktor zasedenosti pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih višji kot pri klasičnih letalskih prevoznikih. S tem preizkusom lahko potrdim, da je povprečni PLF višji pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih. V splošnem pa velja, da se je skozi čas, bodisi zaradi konkurence kot tudi težnje po boljši izrabi zmogljivosti, faktor polnjenja potnikov oz. zasedenosti zmogljivosti v povprečju povečal. Kot dokaz k temu v Prilogi 16 podajam sliko, ki prikazuje evolucijo faktorja zasedenosti glede na čas ter kontinent v obdobju od leta 1993 do 2004.

S preizkušanjem domnev za dva neodvisna vzorca lahko na podlagi vzorčnih podatkov sklepam, da so povprečni stroški iz poslovanja na 1000 prepeljanih potnikov pri klasičnih letalskih prevoznikih višji kot pri skupini nizkocenovnih letalskih prevoznikih, kar je povsem pričakovano in v skladu s politiko poslovanja nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Podobno lahko splošimo, da se spremenljivka povprečni prihodki iz poslovanja na 1000 prepeljanih potnikov med skupinama razlikuje. Klasični letalski prevozniki izkazujejo višje povprečne prihodke iz poslovanja, kar je predvsem posledica višjih cen. Zanimivo pa je, da ne moremo trditi, da se dobiček oz. izguba v proučevanem obdobju med skupinama bistveno ne razlikuje. Povprečen kazalnik zasedenosti zmogljivosti je višji pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih. Zgornje ugotovitve so povsem pričakovane in v skladu s politiko poslovanja obeh skupin.

5.5.3 Spremenljivke varnosti

Da bi odgovorili na vprašanje, ali je inovacija oz. nov koncept poslovanja letalskih prevoznikov za potrošnike z vidika varnosti problematična, se moramo poglobiti v spremenljivke, ki določajo varnost v letalskem prometu.

Najprimernejša spremenljivka, ki bi odražala varnost letalskih družb je *varnostni faktor*, ki sem ga podrobneje predstavila v poglavju 4.1. Spremenljivka *število nezgodnih dogodkov* za proučevanje razlik ni primerna, kot je bilo že napisano, bi jo bilo bolj smiselno obravnavati relativno, npr. v primerjavi s prepeljanim številom potnikov ali številom vzletov v proučevanem obdobju. Med druge pomembnejše spremenljivke, ki so hkrati dostopnejše in preprostejše za razumevanje, navajam *število mrtvih glede na število vzletov in skupno število udeleženih potnikov v letalskih nezgodah na 1000 prepeljanih potnikov*.

Zaradi dostopnosti do podatkov bom za preverjanje razlik med obema skupinama letalskih družb izbrala spremenljivko *število udeleženih v letalskih nezgodah na 1000 prepeljanih potnikov*. Spremenljivka se tako v celoti kot tudi znotraj posamezne skupine ne porazdeljuje v obliki normalne porazdelitve, temveč je porazdelitev asimetrična v levo. Povsem pričakovano in zaželeno je, da bo največje število družb skoncentrirano pri številu nesreč oz. udeleženih v nesrečah pri 0. Zatorej bom preizkušanje domnev za dva neodvisna

vzorca napravila na podlagi **neparametričnega testa Manna in Whitneyja**, znanem tudi kot test-U, ekvivalentnemu testu Wilcoxonow ali W-testu.

Test predpostavlja enako obliko porazdelitve in zahteva najmanj ordinalni nivo merjenja opazovane spremenljivke. Za preverjanje razlike v srednji vrednosti števila udeleženih v letalski nezgodi na 1000 prepeljanih potnikov bom uporabila dva neodvisna vzorca; skupino nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki šteje 37 letalskih družb ter skupino klasičnih letalskih prevoznikov, ki šteje 201 letalsko družbo.

Rezultati W-testa glede na izpis s SPSS-om so:

W=3.584

$z = -0,669 \Rightarrow$ preizkus ni odkril značilne razlike

Rezultate obdelave podatkov s SPSS podajam v Prilogi 13.

Test ni odkril značilne razlike, zato na podlagi vzorčnih podatkov ne moremo zavrniti ničelne domneve, da je povprečno število udeleženih v letalski nesreči na 1000 prepeljanih potnikov med skupinama enako. Potemtakem ne moremo trditi, da se število udeleženih v letalskih nesrečah glede na prepeljano število potnikov razlikuje med obema skupinama letalskih družb. Omejitev opisane analize je v tem, da je bila uporabljena časovna vrsta kratka, kar pa je bilo pogojeno z dostopnostjo podatkov⁹.

Glavna ugotovitev diplomskega dela je, da na podlagi zbranih vzorčnih podatkov ne morem zavrniti trditve, da je povprečno število udeleženih v letalskih nesrečah na 1000 prepeljanih potnikov, torej spremenljivka varnosti, enaka za obe skupini letalskih družb. Če slednjim ugotovitvam pripišem še opažanja z vidika izpolnjevanja strogih varnostnih predpisov, izvajanja kontrol, krčenja zgolj nepotrebnih stroškov, sklepam, da skupina nizkocenovnih letalskih prevoznikov, s ponujanjem nižjih cen od svojih konkurentov ne ogroža varnosti potrošnikov.

SKLEP

Del zagotavljanja kakovosti je tudi varnost. Slednja naj bi bila daleč na prvem mestu. Žal pa ni vedno tako. Varnost je med drugim zelo relativen pojem, ki si ga vsak predstavlja po svoje. Kot najbolj verodostojen dokaz, da je nek izdelek varen, je izpolnjevanje določenih standardov, kar se dokazuje s pridobljenimi certifikati. Ne glede na to, pa sem mnenja, da je varnost moč "graditi" zgolj z natančnostjo, kontroliranjem, predvidevanjem in žal tudi z učenjem iz že storjenih napak. Za varnost storitev letalskih družb je mišljeno, da se potnike brez nepredvidljivih situacij, ki bi ogrožale njihovo varnost, pripelje iz izhodiščnega v namembni kraj.

⁹ Težava se pojavi pri zbiranju podatkov za spremenljivko prepeljano število potnikov. Žal so bili ti podatki meni dostopni le za leto 2003 in 2004.

Neučinkovito delovanje letalskih prevoznikov, reguliranih in hkrati financiranih s strani držav, je z nastopom deregulacije izkoristilo nekaj letalskih prevoznikov, ki so potrošnikom ponudili nekoliko drugačne storitve. Z njihovim uspehom se je vse več družb opiralo na prednosti strategije nizkih cen. Klasične letalske družbe, ki so imele v panogi ustaljeno pot, so se začele učiti od svojih konkurentov, ki so s črtanjem nekaterih stroškov ponudili nižje cene, kar jim je omogočilo zapolnitev večjega števila mest.

Zahteve in predpisi organizacij za letalski promet in ugotovitve več raziskav dokazujejo, da nizkocenovni letalski prevozniki postavljajo nižje cene na podlagi učinkovitejše izrabe zmogljivosti in nikakor ne s črtanjem oz. zmanjševanjem stroškov, ki so bistveni tako za varnost kot tudi za dolgoročnejši obstoj in rast družb. Podatki o stroških sicer narekujejo, da je med celotnimi operativnimi stroški povprečni delež stroškov vzdrževanja pri nizkocenovnih letalskih prevoznikih nižji kot pri klasičnih letalskih prevoznikih, vendar pa je slednje predvsem posledica, da se nizkocenovni letalski prevozniki poslužujejo ene vrste letal ter povprečno novejših letalskih flot, ki jih zaradi zniževanja vzdrževalnih stroškov redno obnavljajo. Nizkocenovni letalski prevozniki ukinjajo oz. zmanjšujejo stroške, ki klasičnim letalskim prevoznikom služijo kot način necenovnega konkuriranja. Poleg tega se zavedajo problematike storitev v smislu danih zmogljivosti, zato raje ponujajo nižje cene vozovnic, kot pa da mest ne bi zapolnili. Nasprotno pa se klasični letalski prevozniki povpraševanju cenovno ne prilagajajo oz. se prilagajajo v relativno majhni meri.

V diplomskem delu sem ugotovila, da ne moremo ločevati med skupinama klasičnih ter nizkocenovnih letalskih prevoznikov glede na skrb za varnost. Ugotovitev potrjujem tudi z neparametričnim testom za preizkus dveh neodvisnih vzorcev, pri čemer se test naslanja na preverjanje domneve, ali se spremenljivke skupno število udeleženih potnikov v letalskih nezgodah na 1000 prepeljanih potnikov med proučevanima skupinama pomembno razlikujejo.

Postavljanje nizkih cen letalskih vozovnic pri potrošnikih porajajo različne občutke. Priložnost cenenga nakupa vozovnice in želja po umiku iz vsakdanjega življenja se lahko s pomočjo internetnih strani hitro prevesi v rezervacijo leta. Istočasno pa pretresljivo nizke cene pri potnikih vzbujajo vprašanja v zvezi s kakovostjo storitev. Kontradiktornost nizkih cen s potrebami po velikih kapitalskih vložki v panogi daje pomisleke na neetično ravnanje. Želja, da bi se podjetja pri svojih inovacijskih dejavnostih obnašala družbeno odgovorno, je interes nas potrošnikov. Novo upanje, da bi bilo temu res tako, in bi lahko povsem slepo zaupali letalskim družbam, predstavlja objava seznama EU o letalskih prevoznikih s prepovedjo opravljanja letov v Evropski uniji. Le jasnost dogajanja in skupno sodelovanje med različnimi subjekti, lahko vodi do skupnega interesa, kot je varnost.

LITERATURA

1. Dikolli Shane, Sedatole Karen: Delta`s New Song: A case on Cost Estimation in the Airline Industry. *Issues in Accounting Education*, B.k., 8(2004), 3, str. 345-358.
2. Fatur Peter: Analiza invencijsko-inovacijskega managementa v slovenskih podjetjih. Magistrsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2005. 94 str.
3. Ferjančič Dunja: V letalu varnejši kot v avtomobilu. *Finance*, Ljubljana, 13.10.2005, str. 27.
4. G.P: EU potrdila črno listo letalskih prevoznikov. Delo, Ljubljana, 22.3.2006, str. 16.
5. Hough John: Safe landings for high flying teams. *The British Journal of Administrative Management*, B.k., 24(2001), 2, str. 18-20.
6. Kumelj Teja: Vključevanje Slovenije v evropski zračni prostor. Diplomsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2004. 43 str.
7. Meglič Simon: Strategija nizkih prodajnih cen storitev, primer letalskih družb. Diplomsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2003. 46 str.
8. Morrison A. Steven, Winston Clifford: What`s Wrong with the Airline Industry? Diagnosis and Possible Cures. Boston : Committee on Transportation and Infrastructure, 2005. 7 str.
9. Mulej Matjaž: Ekonomija in poslovne vede. 1. del: Obvladovanje inovacij in kakovosti. Maribor : Ekonomsko-poslovna fakulteta v Mariboru, 1997. 430 str.
10. Pitt M.R., Brown A.W.: Developing a strategic direction for airports to enable the provision of services to both network and low-fare carriers. *Facilities*, Edinburgh, 19(2001), 1/2, str. 52-60.
11. Prašnikar J. et al.: Razvojno raziskovalna dejavnost ter inovacije, konkurenčnost in družbena odgovornost podjetij. Ljubljana : Časnik Finance, 2004, 542 str.
12. Rachael Gordon, Barry Kirwan: Developing a safety culture in a research and development environment. Bretigny-Sur-Orge : Eurocontrol Experimental Centre, 2004. 12 str.
13. Rhoades L. Dawna, Blaise Waguespack: Strategic imperatives and the pursuit of quality in the US airline industry. *Managing Service Quality*, B.k., 15(2005), 4, str. 344-356.
14. Rhoades L. Dawna, Blaise Waguespack: Better safe than service? The relationship between service and safety quality in the US airline industry. *Managing Service Quality*, B.k., 9(1999), 6, str. 396-400.
15. Rubin Rose et al.: Where Are the Airlines Headed. *The Journal of Consumer Affairs*, B.k., 2005, 39, str. 215-228.
16. Šmon Stanka: Koliko prostora je še na nebu?. Delo, Ljubljana, 22.05.2004, str. 22.
17. Thaler Miha: Varnost je izjemno draga. Delo, Ljubljana, 2005, 8.9.2005, str. 6.
18. Torrance Anna: The future of the airline industry. *Strategic Direction*, B.k., 22(2006), 6, str. 33-36.

19. Vernon Grose: Your Next Airline Flight: Worth The Risk?. Risk Management., B.k., 1995, 42, str. 47-56.
20. Waikar Avinash, Nichols Phillip: Aviation safety: a quality perspective. Disaster Prevention and Management, B.k., 6(1997), 2, str. 87-93.
21. Žižmond Egon: Mikoroekonomija in podjetniška ekonomija. Maribor : Ekonomsko-poslovna fakulteta, 1997, 45. str.

VIRI

1. Adria Airways letno poročilo 2004. 97 str. [URL: <http://www.adria.si/PDF/Adria04.pdf>], 2005.
2. Aer Lingus Annual report 2004. [URL: <http://www.aerlinguscargo.com/>], 2005.
3. Air Carrier Statistics. U.S. Department of Transportation. [URL: <http://www.dot.gov/>], 15.4.2006.
4. Bautier Philippe: Air transport in the EU25. Eurostat. [URL: http://epp.eurostat.cec.eu.int/pls/portal/docs/PAGE/PGP_PRD_CAT_PREREL/PGE_CAT_PREREL_YEAR_2006/PGE_CAT_PREREL_YEAR_2006_MONTH_01/7-26012006-EN-AP.PDF], 26.1.2006.
5. Bautier Philippe: Air transport in the EU25. Eurostat. [URL: http://epp.eurostat.cec.eu.int/pls/portal/docs/PAGE/PGP_PRD_CAT_PREREL/PGE_CAT_PREREL_YEAR_2005/PGE_CAT_PREREL_YEAR_2005_MONTH_04/7-14042005-EN-BP.PDF], 14.4.2005.
6. British Airways Annual report 2004. [URL: http://www.britishairways.com/travel/home/public/en_gb], 2005.
7. Eurocontrol. [URL: http://www.eurocontrol.int/corporate/public/standard_page/cb_safety.html], 1.3.2006.
8. European Aviation Safety Agency. [URL: http://www.easa.eu.int/home/aboutus_en.html], 12.2.2006.
9. European deregulation. AirlinesGate. [URL: <http://airlinesgate.free.fr/articles/industry4.htm>], 12.2.2006.
10. Evropsko nebo, varno pred ne varnimi letalskimi prevozniki. Bruselj : Evropska komisija, IP/06/359. [URL: http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/flywell_en.htm], 22.3.2006.
11. FlightSafe Consultants' Airline Safety. [URL: <http://www.flightsafe.co.uk/>], 1.3.2006.
12. Flying Safely in Europe. EU aviation safety and security policy. Luxembourg : European Commission, 2005. 14 str.
13. Government Regulation. Ryanair. [URL: <http://www.ryanair.com/site/EN/about.php>], 1.3.2006.
14. Iberia Annual report 2004. [URL: <http://www.iberia.com>], 2005.

15. Lufthansa Annual report and Financial Statements 2004. [URL: <http://konzern.lufthansa.com/en/html/presse/downloads/publikationen/#content>], 1.3.2006.
16. Solid passenger growth seen in 2005. International Air Transport Association. [URL: http://www.iata.org/pressroom/industry_facts/stats/2006-01-31-01.htm], 1.3.2006.
17. Rovan Jože: Analiza podatkov s SPSS za Windows. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2001, 262 str.
18. Ryanair Annual Report & Financial Statements 2005. [URL: <http://www.ryanair.com/site/about/invest/docs/2005/050830annualreport.pdf>], 1.2.2006.
19. Ryanair Annual Report & Financial Statements 2004. [URL: <http://www.ryanair.com/site/about/invest/docs/2004/0304annualreport.pdf>], 2005.
20. The Outlook 2003-2022. Rolls-Royce. [URL: http://www.rolls-royce.com/civil_aerospace/default.jsp], 15.4.2006.
21. The Single European SKY. [URL: http://www.caars.si/images/pripone/203_SES_dejstva_20012004.doc], 1.3.2006.
22. Urad RS za civilno letalstvo. [URL: <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?ID=300>], 1.3.2006.
23. Airline Deregulation Act. Wikipedia. [URL: http://en.wikipedia.org/wiki/Airline_Deregulation_Act], 1.3.2006.
24. Ryanair. Wikipedia. [URL: <http://en.wikipedia.org/wiki/Ryanair>], 1.3.2006.
25. Mann-Whitney U. Wikipedia. [URL: http://en.wikipedia.org/wiki/Mann-Whitney_U], 1.3.2006.
26. World Airline Report. IATA. [URL: http://www.atwonline.com/channels/dataAirlineEconomics/world_airline_report_2004.pdf], 16.12.2006.

PRILOGE

SEZNAM PRILOG

Priloga 1: Slovarček tujih izrazov	1
Priloga 2: Pregled potniškega ter tovornega prometa v letu 2004 po državah članicah EU	2
Priloga 3: Grafični prikaz sprememb RPK, PLF, ASK ter FTK po kontinentih v letu 2004 in 2005	3
Priloga 4: Napoved stopnje rasti mednarodnega letalskega prometa v letih od 2005-2009	4
Priloga 5: Prikaz rasti števila prepeljanih potnikov družbe Ryanair v letih od 1998 do 2005	5
Priloga 6: Regulativne oblasti, ki jih mora Ryanair upoštevati pri poslovanju.....	5
Priloga 7: Primeri ocen varnostnega multiploikatorja z uvrstitvijo na lestvico varnosti	6
Priloga 8: Izsledki raziskave	7
Priloga 9: Seznam letalskih družb s prepovedjo pristajanja na letališčih določenih držav	7
Priloga 10: Seznam letalskih družb z delno ali polno prepovedjo opravljanja letalskih storitev	11
Priloga 11: Preverjanje predpostavke o normalnosti za opazovane spremenljivke s pomočjo programskega paketa SPSS	14
Priloga 12: Rezultati obdelave preizkušanja predpostavke o enakosti varianc ter preizkusa domneve o razliki med aritmetičnima sredinama za neodvisna vzorca s pomočjo računalniškega paketa SPSS za Windows.....	20
Priloga 13: Neparametrični test.....	23
Priloga 14: Stroški prevoza potnika na eno prevoženo miljo v centih USD.....	24
Priloga 15: Sprememba posameznih kategorij stroškov v letu 2003 glede na leto 2000.....	25
Priloga 16: Evolucija faktorja zasedenosti po kontinentih od leta 1993 do 2004.....	25
Priloga 17: Pojasnila v zvezi z zbiranjem podatkov ter pomanjkljivosti uporabljenih postopkov opazovanja	26
Priloga 18: Matrika podatkov.....	28

Priloga 1: Slovarček tujih izrazov

Tuji izrazi	Kratica	Slovenski prevodi tujih izrazov
airline Safety Scoring		letalski varnostni količnik
Air Transport Association Alliance		Letalsko transportno združenje zavezništvo (letalskih družb)
Available Seat Kilometres	ASK	število mest na letalu na prevoženi kilometer
Available Tonne Kilometres	ATK	število ton na prevoženi kilometer
Civil Aeronautic Act	CAA	akt potniškega prometa
Civil Aeronautics Authority	CAA	uprava za civilno letalstvo
Commision for Aviation regulation eksternalije	CAR	Komisija za letalsko regulativo zunanji vplivi
European Union	EU	Evropska unija
European Organisation for the Safety of Air Navigation		Evropska konferenca civilnega letalstva, EUROCONTROL
European Aviation Safety Agency	EASA	Evropska agencija za varnost v letalstvu
European Civil Aviation Conference	ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva
Federal Aviation Administration	FAA	Ameriška Zvezna uprava za letalski promet
feedback		povratna (informacija)
flight simulacije		simulacije letenja
Freight Tonne Kilometres	FTK	tonski kilometri
Frequent flyer programi		programi zvestobe za redne potnike
International Air Transport Association	IATA	Mednarodno letalsko transportno združenje
International Civil Aviation Organization	ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva
Irish Aviation Authority	IAA	Irska letalska oblast
Irish Transport Users Committe		irski odbor za promet
Joint Aviation Authority	JAA	Združeni letalski organi EU
Joint Aviation Requirements	JAR	Skupni letalski predpisi
Output		proizvodnja (rezultat dejavnosti)
Passenger Load Factor	PLF	zasedenost zmogljivosti
Regulativa		predpisi
Revenue Passenger Kilometres	RPK	potniški kilometri
See and be seen		videti in biti viden
Single European Sky	SES	Enotno evropsko nebo
Total costs	TC	celotni stroški
Total quality management	TQM	celovito obvladovanje kakovosti

Priloga 2: Pregled potniškega ter tovornega prometa v letu 2004 po državah članicah EU

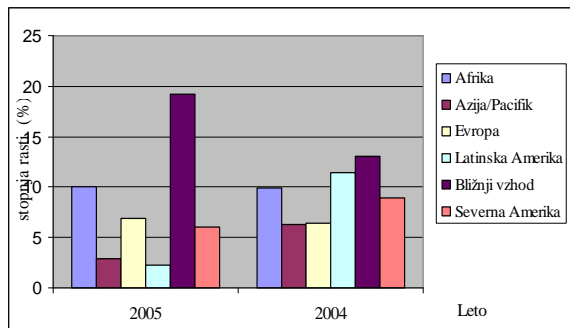
Tabela 1: Prikaz potniškega in tovornega prometa v tisočih prepeljanih potnikov v letu 2004 ter prikaz stopnje rasti (v %) v letu 2004 glede na leto 2003 po državah članicah EU

Države:	Potniški promet		Tovorni promet	
	1000 potnikov	rast 2003/2004	1000 ton	rast 2003/2004
EU 25	650.434	8,8%	10.670,0	9,6%
Belgija	17.469	15,7%	663,1	9,3%
Češka	9.950	28,2%	57,5	8,1%
Danska	21.006	8,2%	7,9	-8,9%
Nemčija	135.850	12,1%	2.786,0	14,0%
Estonija	991	39,5%	5,0	-1,0%
Grčija	29.544	4,6%	111,8	-18,5%
Španija	129.791	7,9%	520,7	18,4%
Francija	102.432	6,4%	1.484,1	4,8%
Irska	20.851	6,8%	62,5	41,5%
Italija	81.630	10,4%	784,8	14,8%
Ciper	6.422	5,7%	37,2	16,9%
Latvija	1.056	48,7%	8,3	-38,5%
Litva	994	37,7%	5,2	-0,7%
Luksemburg	1.509	4,1%	616,6	2,3%
Madžarska	6.445	28,6%	60,4	19,6%
Malta	2.790	5,4%	15,9	-3,5%
Nizozemska	44.494	8,1%	1.512,0	8,9%
Avstrija	18.297	15,8%	160,0	24,0%
Poljska	6.092	25,8%	31,4	-20,9%
Portugalska	18.424	3,9%	123,3	-0,2%
Slovenija	1.046	13,0%	5,0	-3,0%
Slovaška	1.081	72,7%	8,2	-36,2%
Finska	11.785	12,1%	123,5	37,7%
Švedska	21.719	6,2%	153,2	21,0%
Velika Britanija	192.307	8,1%	2.470,4	7,9%

Vir: Air transport in the EU25, 2006.

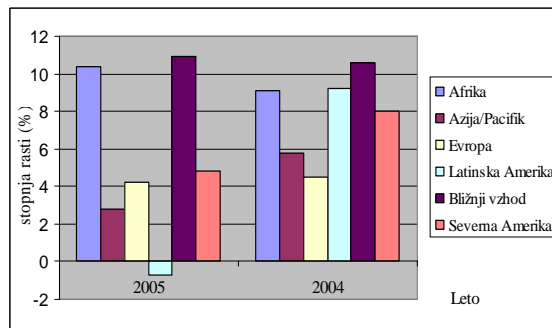
Priloga 3: Grafični prikaz sprememb RPK, PLF, ASK ter FTK po kontinentih v letu 2004 in 2005

Slika 1: Stopnje rasti potniških kilometrov po kontinentih v letih 2004 in 2005



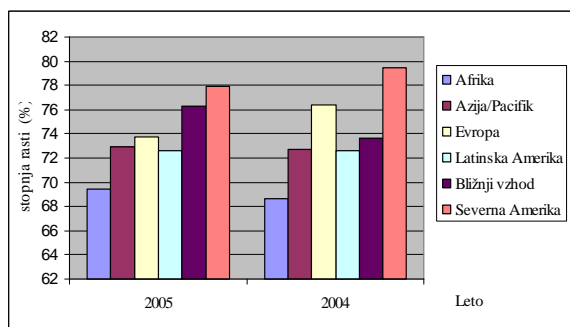
Vir: Solid passenger growth seen in 2005, 2006.

Slika 2: Stopnje rasti ASK po kontinentih v letih 2004 in 2005



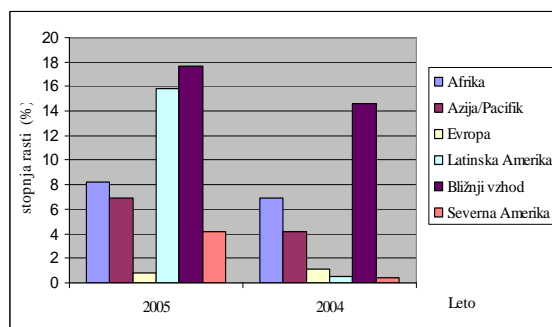
Vir: Solid passenger growth seen in 2005, 2006.

Slika 3: Stopnje PLF po kontinentih v letih 2004 in 2005



Vir: Solid passenger growth seen in 2005, 2006.

Slika 4: Stopnje rasti FTK po kontinentih v letih 2004 in 2005



Vir: Solid passenger growth seen in 2005, 2006.

RPK....potniški kilometri

PLF.....zasedenost zmogljivosti

FTK....tonski kilometri

ASK....rast letalskih zmogljivosti

Kazalnik rasti potniških kilometrov (RPK) je seštevek zmnožkov števila potnikov in razdalj, na katerih so se ti potniki peljali. Iz Slike 1 je razvidno, da je rast RPK najvišja na Bližnjem vzhodu. Rast letalskih zmogljivosti (ASK) je najvišja v državah Bližnjega vzhoda in Afrike. Kazalnik zasedenosti zmogljivosti (PLF) je računat kot % od ASK. Iz Slike 3 je razvidno, da je bila zasedenost zmogljivosti v povprečju največja pri letalskih družbah Severne Amerike, slednja je v letu 2005 v povprečju znašala 79,5%. Najnižjo zasedenost beležijo letalske družbe Afriških držav. Kazalnik tonskih kilometrov (FTK) je seštevek zmnožkov količine blaga in razdalj, na katerih je bilo to blago prepeljano.

Priloga 4: Napoved stopnje rasti mednarodnega letalskega prometa v letih od 2005-2009

Tabela 2: Napoved stopnje rasti (v %) potniškega ter tovornega prometa za obdobje od 2005 do 2009 po kontinentalnih območjih

	AAGR 2005-09	
	Potniški	Tovorni
Severno Atlantski	5,3 %	4,6 %
Pacifiški	5,8 %	6,0 %
Znotraj Evrope	5,1 %	4,1 %
Znotraj Pacifiške Azije	6,8 %	8,5 %
Iz Evrope v Pacifiško Azijo	5,9 %	5,7 %
Iz Evrope v Afriko	5,7 %	4,5 %
Iz Bližnjega vzhoda v Evropo	6,6 %	5,1 %
Iz Bližnjega vzhoda v Pacifiško Azijo	6,7 %	8,8 %
Iz Severne Amerike v Latinsko Ameriko	4,6 %	3,7 %
Znotraj Latinske Amerike	4,2 %	5,0 %
Vsi mednarodni leteti	5,6 %	6,3 %

Vir: Spletne strani IATA, 2006.

Tabela 3: Napovedi najvišjih stopenj rasti (v %) za obdobje od leta 2005 do 2009

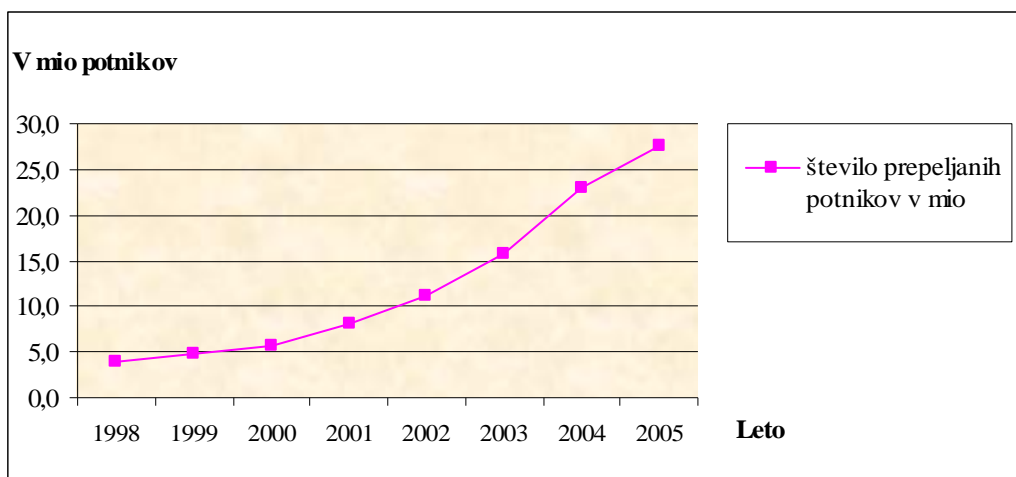
Potniški AAGR 2005-2009	
Poljska	11,2 %
Kitajska	9,6 %
Češka	9,5 %
Katar	9,2 %
Turčija	8,9 %
Tovorni AAGR 2005-2009	
Kitajska	14,4 %
Katar	12,5 %
Šri Lanka	12,2 %
Macao	11,6 %
Južna Koreja	10,7 %

Vir: Spletne strani IATA, 2006.

Priloga 5: Prikaz rasti števila prepeljanih potnikov družbe Ryanair v letih od 1998 do 2005

V naslednjem grafu prikazujem število prepeljanih potnikov letalske družbe Ryanair od leta 1998 do 2005. V letu 1998 je slednje znašalo 4 milijone (Ryanair Annual Report & Financial Statements 1999, 2000), nakar je v letu 2005 doseglo 27,6 milijonov potnikov (Ryanair Annual Report & Financial Statements 2005, 2006). V avgustu 2004 je Ryanair znotraj države prepeljal 20% več potnikov kot nacionalna družba British Airways, kar pripisujejo izključno nizkim cenam vozovnic.

Slika 5: Prikaz števila prepeljanih potnikov družbe Ryanair v letih od 1998 do 2005



Vir: Letna poročila Ryanair po letih od 1999 do 2005; Lastno delo.

Priloga 6: Regulativne oblasti, ki jih mora Ryanair upoštevati pri poslovanju

Komisija za letalsko regulativo (Commission for Aviation Regulation - CAR) je bila ustanovljena 27. februarja 2001 na podlagi akta o letalski regulativi. Primarno je odgovorna za določitev maksimalne obremenjenosti letališča na največjih irskih letališčih. Odgovorni so za podeljevanje licenc letalskim družbam, kar pa morajo opravljati v skladu z evropsko zakonodajo. *Irska letalska oblast* (Irish Aviation Authority - IAA) je primarno odgovorna za operativno in regulacijsko delovanje, tako z vidika varnosti kot tudi tehnične plati letalstva na Irskem. Med drugim izdaja certifikat, ki letalskim družbam daje pravico delovanja tako na Irskem kot tudi znotraj Evropske unije. Pri tem naj izpostavim, da se izdani certifikati nanašajo zgolj na pregledana letala. Med spremenljivkami, ki jih zanimajo, so zagotavljanje varnosti, certifikat letalskega plovila, licence in treningi osebja, vzdrževanje, popravila, sposobnosti letenja, izvrševanje JAR-a, povzročeni hrup ter ponujene storitve. Letalska posadka, letenje, ukrepanje ob nepredvidenih dogodkih ter izrednem stanju, letala ter vzdrževanje so večkrat predmet nenapovedanih inšpekcij ter testov. Certifikat IAA-ja je rutinski pregled ter revizija delovanja v skladu s predpisi JAR. *Civilna letalska oblast* (Civil Aviation Authority – CAA) izdaja t.i. Buzz Stanstedov

operativni certifikat, ki ga izdaja CAA Velike Britanije. Po vsebini je zelo podoben certifikatu IAA.

Priloga 7: Primeri ocen varnostnega multiplikatorja z uvrstitvijo na lestvico varnosti

Tabela 4: Ocene varnostnega multiplikatorja letalskih družb z uvrstitvijo na lestvico varnosti

	Letalska družba	Država	Multiplikator varnosti	Celotna uvrstitev
1.	Aegean Airlines	Greece	0,925	7,71
2.	Air Canada	Canada	0,951	9,14
3.	Air China International	China	0,876	6,52
4.	Air Pacific	Fiji	0,813	6,67
5.	All Nippon Airways	Japan	0,933	8,91
6.	Azerbaijan Airlines	Azerbaijan	0,532	2,99
7.	British Airways	United Kingdom	0,952	9,17
8.	China Airlines	Taiwan	0,641	5,15
9.	Delta Air Lines	USA	0,961	8,97
10.	Egyptair	Egypt	0,740	5,88
11.	Ethiopian Airlines	Ethiopia	0,733	5,68
12.	Gulf Air	Abu Dhabi, Bahrain and Oman	0,830	7,00
13.	Hawaiian Airlines	USA	0,913	8,00
14.	Japan Airlines International	Japan	0,919	8,04
15.	KLM Royal Dutch Airlines	Netherlands	0,949	9,08
16.	Lufthansa	Germany	0,965	9,22
17.	Merpati Nusantara	Indonesia	0,680	3,64
18.	MIAT Mongolian Airlines	Mongolia	0,312	2,15
19.	Midwest Express	USA	0,937	7,84
20.	Olympic Airlines	Greece	0,937	7,24
21.	Philippine Airlines	Philippines	0,814	6,21
22.	Qantas Airways	Australia	0,946	9,04
23.	Royal Air Maroc	Morocco	0,796	6,90
24.	SAS	Norway & Sweden	0,933	8,66
25.	TACA Costa Rica/LACSA	Costa Rica	0,899	7,87
26.	Trans Asia Airways	Taiwan	0,824	6,53
27.	United Airlines	USA	0,924	8,77
28.	Varig Brasil	Brazil	0,907	8,56
29.	Wideroes Flyveselskap	Norway	0,902	7,91
30.	Yemenia	Yemen	0,795	5,20

Vir: FlightSafe Consultants' Airline Safety, 2006.

Priloga 8: Izsledki raziskave

V raziskavi, ki sta jo opravila Rhoades in Waguespack, profesorja Embry-Riddle Aeronautical University na Floridi, sta skušala ugotoviti, ali letalske družbe glede na organizacijsko kulturo izberejo varnost, pred kvaliteto storitev. Podatke za raziskavo je predstavljalo 9 največjih letalskih družb v ZDA za obdobje od leta 1991 do 1997. Kriterij varnosti so predstavljali 4 tipi nezgodnih dogodkov, katere so v skupnem seštevku delili z letnim številom poletov: nesreča (accidents), pojav napake (incidents), preveliko zблиžanje dveh letal (near mid-air collisions) ter nepozornost pilota (pilot deviations). Kvaliteta storitev pa je bila izračunana na podlagi letnega števila pritožb deljenega z letnim številom poletov. Ugotovljeno je bilo, da je ocena varnosti v primerjavi z oceno storitev boljša. Več variacije je med storitvami letalskih prevoznikov kot pa pri varnosti, zato je stopnja varnosti precej boljša kot stopnja kvalitete storitev. Ne glede na to, da so ponujene storitve s strani letalskih prevoznikov močno skrčene, se nasprotno skrb za varnost ni poslabšala. Ugotovitve nam zagotavljajo, da vse dokler bo varnost v letalskem prometu regulirana s strani državnih predpisov, bo zagotovljena zadostna skrb torej minimalna skrb, določena s strani države (Rhoades, 2005, str. 344).

Priloga 9: Seznam letalskih družb s prepovedjo pristajanja na letališčih določenih držav

V Tabeli 5 podajam seznam letalskih družb, ki imajo prepoved pristajanja na letališčih nekaterih držav. Države, ki so prepovedale navedenim letalskim družbam (v Tabeli 5) pristajanje na letališčih znotraj države so : Velika Britanija, Francija, Belgija in Švica.

Tabela 5: Letalske družbe s prepovedjo pristajanja na letališčih določenih držav

	Letalska družba	Država	Država, ki je podala prepoved
1.	Aero Africa	Swaziland	United Kingdom
2.	Aerolift Co Ltd	Sierra Leone	United Kingdom
3.	Africa Lines	Central African Republic	Belgium
4.	Afrik Air Links	Sierra Leone	United Kingdom
5.	Air Guinea Express	Ecuatorial Guinea	United Kingdom
6.	Air Koryo	North Korea	France

Nadaljevanje Tabele 5:

	Letalska družba	Država	Država ocenjevalka
7.	Air Leone Ltd	Sierra Leone	United Kingdom
8.	Air Memphis	Egypt	Belgium, United Kingdom
30.	Air Rum	Siera Leone	United Kingdom
10.	Air Salone Ltd	Sierra Leone	United Kingdom
11.	Air St. Thomas	US Virgin Islands	France
12.	Air Universal	Sierra Leone	United Kingdom
13.	Air Van Airlines	Armenia	Belgium, Switzerland
14.	Albanian Airlines	Albania	United Kingdom
15.	Aldawlyh Air	Libya	Belgium
16.	Atlantic Express	Gambia	United Kingdom
17.	Cameroon Airlines	Cameroon	United Kingdom
18.	Central Air Express	Democratic Congo	Belgium, United Kingdom
19.	Destiny Air Services Ltd	Sierra Leone	United Kingdom
20.	Dniproavia	Ukraine	Switzerland
21.	Flash Airlines	Egypt	Switzerland, United Kingdom
22.	Gambia International Airlines	Gambia	United Kingdom
23.	Gambia New Millennium Air	Gambia	United Kingdom
24.	Gir Jet	Spain	Switzerland
25.	Guinea Paramount Airlines SA	Ecuatorial Guinea	United Kingdom
26.	Hemus Air	Bulgaria	Switzerland

Nadaljevanje Tabele 5:

	Letalska družba	Država	Država ocenjevalka
27.	International Air Services, Inc	Liberia	France, United Kingdom
28.	International Air Tours	Nigeria	Belgium
29.	Johnson's Air	Ghana	Belgium
30.	Junior Executive	Lebanon	Switzerland
31.	Linhas Aereas Mocambique	Mozambique	France
32.	Mahfooz Aviation (Gambia) Ltd	Gambia	United Kingdom
33.	Northeast Airlines	Swaziland	United Kingdom
34.	Paramount Airlines Ltd	Sierra Leone	United Kingdom
35.	Phuket Airlines	Thailand	France
36.	Premium Air Shuttle	Nigeria	Switzerland
37.	Satgur Air Transport Corp	Liberia	United Kingdom
38.	Slok Air International (Gambia) Ltd	Gambia	United Kingdom
39.	Silkway	Azerbaijan	Switzerland
40.	Silverback Cargo Freighters	Rwanda	Belgium
41.	South Airlines	Ukraine	Belgium
42.	Star Air	Sierra Leone	United Kingdom
43.	Tajik Air	Tajikistan	United Kingdom
44.	Teebah Airlines	Sierra Leone	United Kingdom
45.	Union des Transportes Africaine SA	Ecuatorial Guinea	United Kingdom
46.	Weasua Air Transport Ltd	Liberia	United Kingdom

Nadaljevanje Tabele 5:

	Letalska družba	Država	Država ocenjevalka
47.	West Coast Airways Ltd	Sierra Leone	United Kingdom
<u>Datumi objave list:</u> Velika Britanija: Januar 2004, Junij 2004 Švica: Januar 2004, September 2005 Belgija: Avgust 2005 Francija: Avgust 2005 Opomba: Zadnje spremembe na spletni strani so bile objavljene septembra 2005			

Vir: FlightSafe Consultants' Airline Safety, 2006.

Priloga 10: Seznam letalskih družb z delno ali polno prepovedjo opravljanja letalskih storitev

Evropska komisija je 22. marca 2006 sprejela prvi seznam EU o letalskih prevoznikih s prepovedjo opravljanja letov v Evropski uniji. Seznam je objavljen na spletnih straneh Komisije in bo vsake tri mesece obnovljen oz. dopolnjen. Seznam je bil sestavljen na podlagi nacionalnih prispevkov in poglobljene analize strokovnjakov držav članic. Osnovo predstavlja Uredba (ES) št. 2111/2005, ki je začela veljati 16. januarja 2006. Prepovedi opravljanja letov so izvršene na podlagi dokazil o kršitvah objektivnih meril, ki so objavljena v Uredbi (ES) št. 2111/2005. Trenutno je na seznamu 95 družb, med katerimi jih ima 92 polno prepoved opravljanja letov in tri letalske družbe, za katere velja omejitev opravljanja dejavnosti.

Komisija si prizadeva, da bi bilo moč s pomočjo seznama usmeriti programska sodelovanja na države, ki so pripravljene izpolnjevati mednarodne varnostne standarde, vendar nimajo na voljo dovolj potrebnih sredstev. Poleg tega pa ima "črni" seznam letalskih družb tudi spodbujevalni učinek k izpolnjevanju varnostnih standardov (Evropsko nebo, varno pred ne varnimi letalskimi prevozniki, 2006).

V spodnji tabeli podajam seznam letalskih družb, ki jim je bila izvršena prepoved opravljanja letov in omejitev opravljanja dejavnosti.

Tabela 6: Seznam letalski družb s polno ali delno prepovedjo opravljanja letalskih storitev ter navedba držav, ki so letalskim družbam podelile dovoljenje za opravljanje dejavnosti

	Letalska družba	Država, ki opravlja nadzor nad letalsko družbo in podeljuje dovoljenje za opravljanje dejavnosti
1	Air Koryo	Democratic People Republic of Korea
2	Air Service Comores	Comores
3	Ariana Afghan	Afganistan
4	BGB Air	Kazakhstan
5	GST Aero Air Company	Kazakhstan
6	Phoenix Aviation	Kyrghizstan
7	Phuket Airlines	Thailand
8	Reem Air	Kyrghizstan
9	Silverback Cargo Freighters	Thailand
10	Africa One	Kyrghizstan
11	African Company Airlines	Rwanda
12	Aigle Aviation	Democratic Republic of Congo (RDC)
13	Air Boyoma	Democratic Republic of Congo (RDC)

Nadaljevanje Tabele 6

	Letalska družba	Država, ki opravlja nadzorn nad letalsko družbo in podeljuje dovoljenje za opravljanje dejavnosti
14	Air Kasai	Democratic Republic of Congo (RDC)
15	Air Nevette	Democratic Republic of Congo (RDC)
16	Air Tropiques s.p.r.l.	Democratic Republic of Congo (RDC)
17	ATO - Air Transport Office	Democratic Republic of Congo (RDC)
18	Blue Airlines	Democratic Republic of Congo (RDC)
19	Business Aviation s.p.r.l	Democratic Republic of Congo (RDC)
20	Butembo Airlines	Democratic Republic of Congo (RDC)
21	CAA	Democratic Republic of Congo (RDC)
22	Cargo Bull Aviation	Democratic Republic of Congo (RDC)
23	Central AIR Express	Democratic Republic of Congo (RDC)
24	Cetraca Aviation Service	Democratic Republic of Congo (RDC)
25	CHC Stelavia	Democratic Republic of Congo (RDC)
26	Comair	Democratic Republic of Congo (RDC)
27	Compagnie Africaine D`Aviation	Democratic Republic of Congo (RDC)
28	CO-ZA Airlines	Democratic Republic of Congo (RDC)
29	Das Airlines	Democratic Republic of Congo (RDC)
30	Doren Aircargo	Democratic Republic of Congo (RDC)
31	Enterprise World Airways	Democratic Republic of Congo (RDC)
32	Filair	Democratic Republic of Congo (RDC)
33	Free Airlines	Democratic Republic of Congo (RDC)
34	Galaxy Corporation	Democratic Republic of Congo (RDC)
35	GR Aviation	Democratic Republic of Congo (RDC)
36	Global Airways	Democratic Republic of Congo (RDC)
37	Goma Express	Democratic Republic of Congo (RDC)
38	Great Lake Business Company	Democratic Republic of Congo (RDC)
39	International Trans Air Business	Democratic Republic of Congo (RDC)
40	JETAIR	Democratic Republic of Congo (RDC)
41	Kinshasa	Democratic Republic of Congo (RDC)
42	Kivu Air	Democratic Republic of Congo (RDC)
43	LAC	Democratic Republic of Congo (RDC)
44	Malu Aviation	Democratic Republic of Congo (RDC)
45	Malila Airlift	Democratic Republic of Congo (RDC)
46	Mango Mat	Democratic Republic of Congo (RDC)
47	Rwabika "Bushy Expres"	Democratic Republic of Congo (RDC)
48	Safari Logistics	Democratic Republic of Congo (RDC)
49	Services Air	Democratic Republic of Congo (RDC)
50	Tembo Air Services	Democratic Republic of Congo (RDC)

Nadaljevanje Tabele 6

	Letalska družba	Država, ki opravlja nadzorn nad letalsko družbo in podeljuje dovoljenje za opravljanje dejavnosti
51	Thom`s Airways	Democratic Republic of Congo (RDC)
52	TMK Air Commuter	Democratic Republic of Congo (RDC)
53	Tracep	Democratic Republic of Congo (RDC)
54	Trans Air Cargo Services	Democratic Republic of Congo (RDC)
55	TRACO	Democratic Republic of Congo (RDC)
56	Uhuru Airlines	Democratic Republic of Congo (RDC)
57	Virunga Air Charter	Democratic Republic of Congo (RDC)
58	Wimbi Diri Airways	Democratic Republic of Congo (RDC)
59	Waltair Aviation	Equatorial Guinea
60	Air Consul SA	Equatorial Guinea
61	Avirex Guinee Equatoriale	Equatorial Guinea
62	COAGE	Equatorial Guinea
63	Ecuato Guineana de Aviacion	Equatorial Guinea
64	Equatorial Cargo	Equatorial Guinea
65	GETRA	Equatorial Guinea
66	GEASA	Equatorial Guinea
67	Jetline Inc.	Equatorial Guinea
68	KNG Transavia Cargo	Equatorial Guinea
69	Prompt Air GE SA	Equatorial Guinea
70	UTAGE	Equatorial Guinea
71	International Air Services	Liberia
72	SATGUR AIR TRANSPORT, Cor.	Liberia
73	Weasua Air Transport, Co.	Liberia
74	Aerolift	Sierra Leone
75	Afrik Air Links	Sierra Leone
76	Air Leone	Sierra Leone
77	Air Rum	Sierra Leone
78	Air Salone	Sierra Leone
79	Air Universal	Sierra Leone
80	Destiny Air Services	Sierra Leone
81	First Line Air	Sierra Leone
82	Heavylift Cargo	Sierra Leone
83	Paramount Airlines	Sierra Leone
84	Star Air	Sierra Leone
85	Teebah Airways	Sierra Leone
86	West coast Airways	Sierra Leone
87	African International Airways	Swaziland

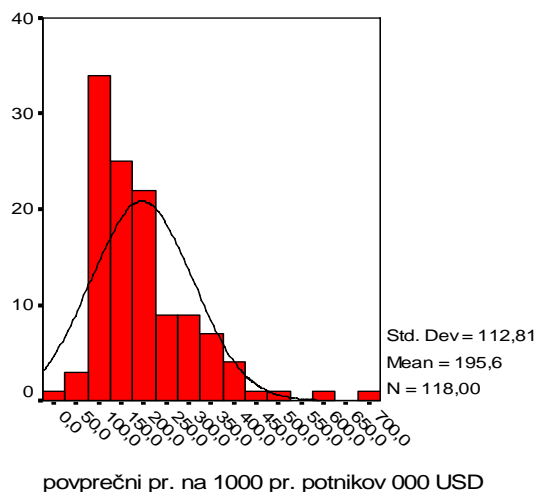
Nadaljevanje Tabele 6

	Letalska družba	Država, ki opravlja nadzorn nad letalsko družbo in podeljuje dovoljenje za opravljanje dejavnosti
88	Airlink Swaziland	Swaziland
89	Jet Africa	Swaziland
90	Northeast Airlines	Swaziland
91	Scan Air Charter	Swaziland
92	Swazi Express Airways	Swaziland
93	Air Bangladesh	Bangladesh
94	Buraq Air	Lybia
95	HBA	Lybia

Vir: Spletne strani Evropske komisije, 2006.

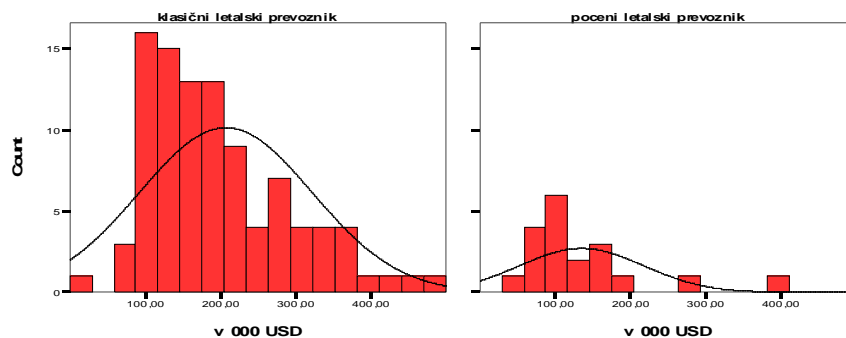
Priloga 11: Preverjanje predpostavke o normalnosti za opazovane spremenljivke s pomočjo programskega paketa SPSS

Slika 6: Porazdelitev povprečnih prihodkov na 1000 prepeljanih potnikov (v 000 USD)



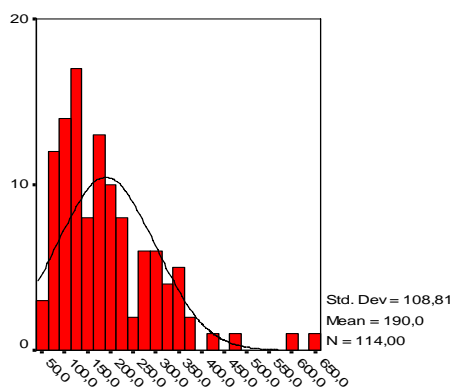
Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Slika 7: Porazdelitev povprečnih prihodkov iz poslovanja na 1000 prepeljanih potnikov (v 000 USD) za obe proučevani skupini



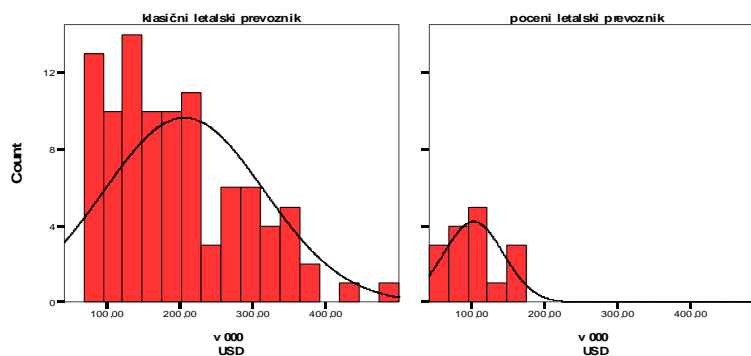
Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Slika 8: Porazdelitev povprečnih operativnih stroškov na 1000 prepeljanih potnikov (v 000 USD)



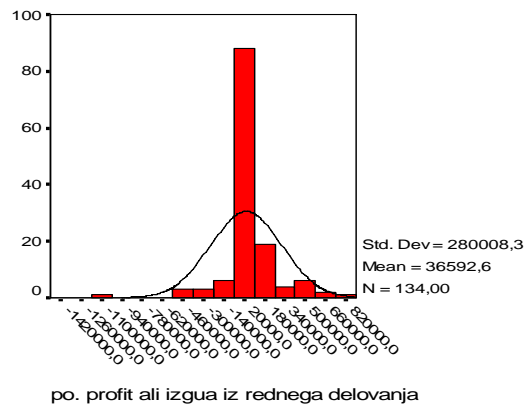
Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Slika 9: Porazdelitev povprečnih operativnih stroškov na 1000 prepeljanih potnikov (v 000 USD) za obe proučevani skupini



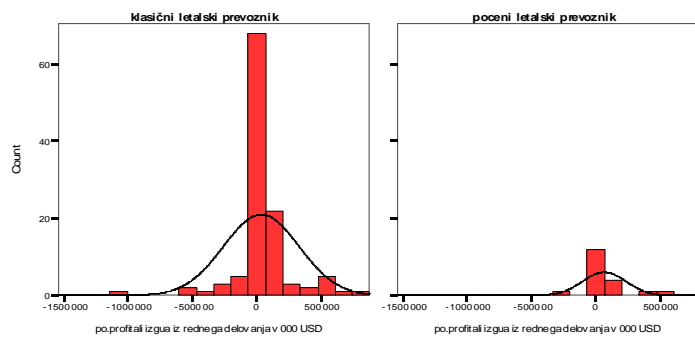
Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Slika 10: Porazdelitev povprečnega dobička ali izgube iz rednega delovanja (v 000 USD)



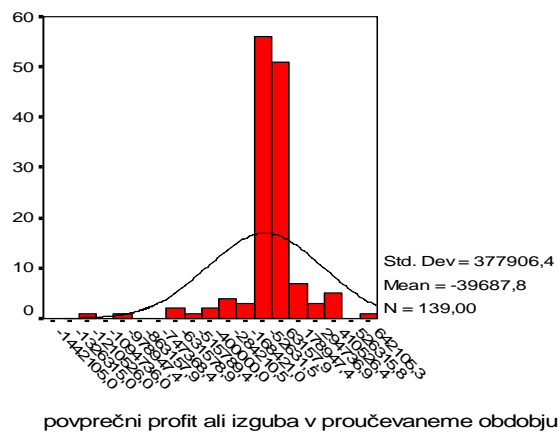
Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Slika 11: Porazdelitev povprečnega dobička ali izgube iz rednega delovanja (v 000 USD) za obe proučevani skupini



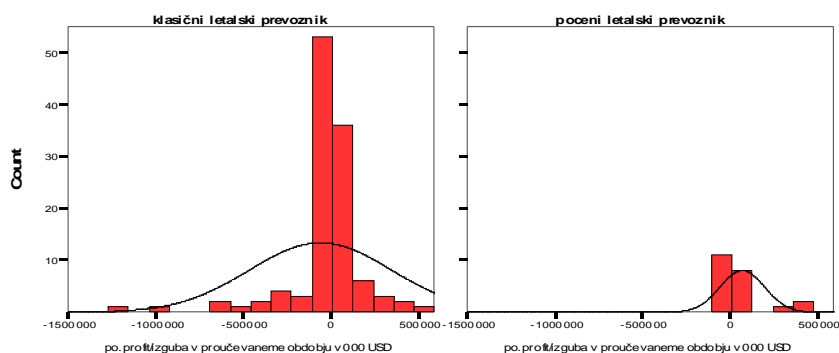
Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Slika 12: Porazdelitev povprečnega dobička ali izgube v proučevanem obdobju (v 000 USD)



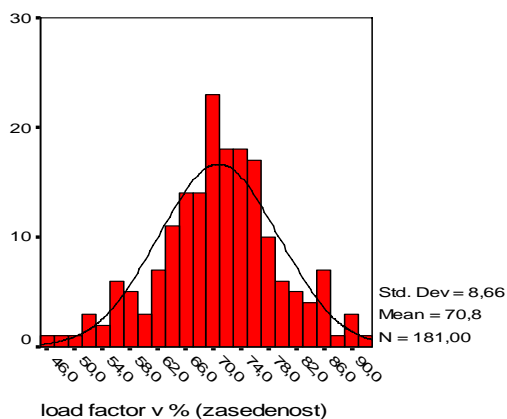
Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Slika 13: Porazdelitev povprečnega dobička ali izgube v proučevanem obdobju (v 000 USD) za obe proučevani skupini.



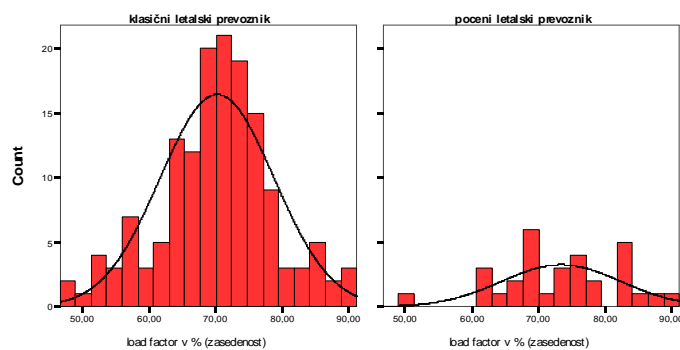
Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Slika 14: Porazdelitev PLK (zasedenosti zmogljivosti) v %



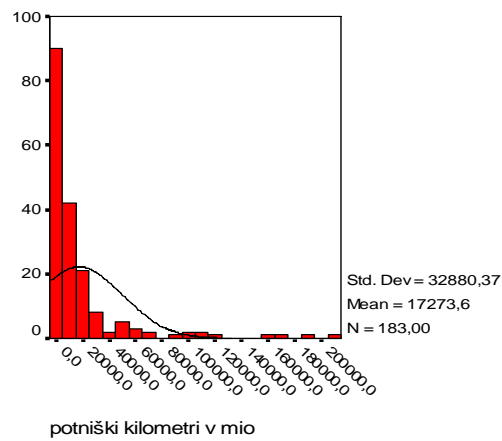
Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Slika 15: Porazdelitev PLK (zasedenosti zmogljivosti) za obe proučevani skupini



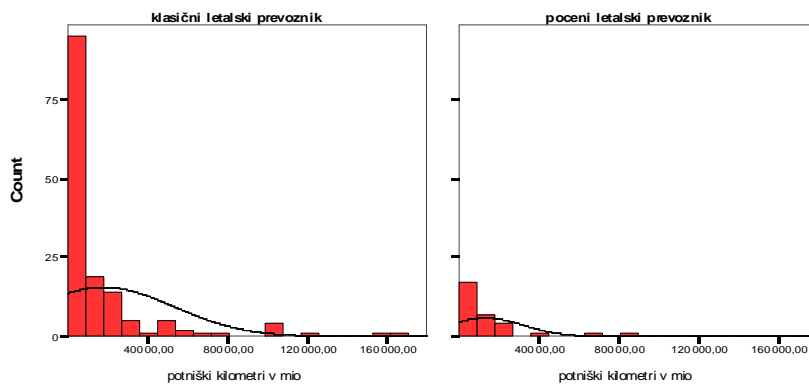
Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Slika 16: Porazdelitev RPK (potniških kilometrov)



Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Slika 17: Porazdelitev RPK (potniških kilometrov) za obe proučevani skupini



Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Descriptive Statistics

	N	Mean	Skewness		Kurtosis	
	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error	Statistic	Std. Error
povprečni operativni stroški na 1000 prepeljanih potnikov (v 000) USD	114	190,0449	1,500	,226	3,126	,449
povprečni prihodki na 1000 prepeljanih potnikov (v 000) USD	118	195,5984	1,618	,223	3,770	,442
povprečni profit ali izguba v proučevanem obdobju	139	-39687,76	-5,254	,206	35,217	,408
povprečni profit ali izguba iz rednega delovanja	134	36592,55	-3,159	,209	24,680	,416
load factor v % (zasedenost)	181	70,7724	-,188	,181	,234	,359
potniški kilometri v mio	183	17273,643	3,523	,180	13,918	,357
Valid N (listwise)	110					

Z vidika preverjanja predpostavke o normalni porazdelitvi sta problematični spremenljivki *povprečni dobiček ali izguba v proučevanem obdobju* ter spremenljivka *potniški kilometri*. Obe sta močno asimetrični v levo, saj njihova kazalnika nesimetričnosti (Skewness) izkazuje vrednost, ki je večja od tri (ocenjena mejna vrednost asimetrije). Poleg tega njihov kazalnik sploščenosti (Kurtosis) kaže na močno sploščenost, kar pomeni, da so ekstremne vrednosti bolj verjetne.

Priloga 12: Rezultati obdelave preizkušanja predpostavke o enakosti varianc ter preizkusa domneve o razliki med aritmetičnima sredinama za neodvisna vzorca s pomočjo računalniškega paketa SPSS za Windows

Case Processing Summary

	Cases					
	Included		Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
povprečni operativni stroški na 1000 prepeljanih potnikov (v 000) USD * tip letalske družbe	114	47,1%	128	52,9%	242	100,0%
povprečni prihodki na 1000 prepeljanih potnikov (v 000) USD * tip letalske družbe	118	48,8%	124	51,2%	242	100,0%
povprečni profit ali izguba iz rednega delovanja * tip letalske družbe	134	55,4%	108	44,6%	242	100,0%
povprečni profit ali izguba v proučevanem obdobju * tip letalske družbe	139	57,4%	103	42,6%	242	100,0%
load factor v % (zasedenost) * tip letalske družbe	181	74,8%	61	25,2%	242	100,0%
potniški kilometri v mio * tip letalske družbe	183	75,6%	59	24,4%	242	100,0%

Report

tip letalske družbe		povprečni operativni stroški na 1000 prepeljanih potnikov (v 000) USD	povprečni prihodki na 1000 prepeljanih potnikov (v 000) USD	povprečni profit ali izguba iz rednega delovanja	povprečni profit ali izguba v proučevanem obdobju	load factor v % (zasedenost)	potniški kilometri v mio
klasični letalski prevoznik	Mean	204,5467	207,1593	32024,22	-60063,22	70,2280	18063,27
	N	98	99	115	117	150	152
	Std. Deviation	109,62945	114,49535	294688,646	405386,154	8,53171	35046,13
poceni letalski prevoznik	Mean	101,2217	135,3597	64242,97	68672,62	73,4065	13401,94
	N	16	19	19	22	31	31
	Std. Deviation	41,00292	82,33284	168485,139	126891,740	8,90659	18921,93
Total	Mean	190,0449	195,5984	36592,55	-39687,76	70,7724	17273,64
	N	114	118	134	139	181	183
	Std. Deviation	108,80960	112,80775	280008,272	377906,410	8,65547	32880,37

Tabela 7: Preizkušanje predpostavke o enakosti varianc ter preizkus domneve o razliki med aritmetičnima sredinama za neodvisna vzorca.

Group Statistics

	tip letalske družbe	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
povprečni operativni stroški na 1000 prepeljanih potnikov (v 000) USD	klasični letalski prevoznik	98	204,5467	109,62945	11,07425
	poceni letalski prevoznik	16	101,2217	41,00292	10,25073
povprečni prihodki na 1000 prepeljanih potnikov (v 000) USD	klasični letalski prevoznik	99	207,1593	114,49535	11,50722
	poceni letalski prevoznik	19	135,3597	82,33284	18,88845
povprečni profit ali izguba v proučevanem obdobju	klasični letalski prevoznik	117	-60063,22	405386,154	37477,963
	poceni letalski prevoznik	22	68672,62	126891,740	27053,410
povprečni profit ali izguba i rednega delovanja	klasični letalski prevoznik	115	32024,22	294688,646	27479,858
	poceni letalski prevoznik	19	64242,97	168485,139	38653,142
load factor v % (zasedenost)	klasični letalski prevoznik	150	70,2280	8,53171	,69661
	poceni letalski prevoznik	31	73,4065	8,90659	1,59967
potniški kilometri v mio	klasični letalski prevoznik	152	18063,27	35046,12951	2842,616
	poceni letalski prevoznik	31	13401,94	18921,92973	3398,479

Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
povprečni operativni stroški na 1000 prepeljanih potnikov (v 000) USD	Equal variances assumed	8,544	,004	3,716	112	,000	103,3250	27,80550	48,23192	158,41799
	Equal variances not assumed			6,847	58,189					
povprečni prihodki na 1000 prepeljanih potnikov (v 000) USD	Equal variances assumed	2,329	,130	2,603	116	,010	71,7996	27,58169	17,17060	126,42864
	Equal variances not assumed			3,246	33,006					
povprečni profit ali izguba v proučevanem obdobju	Equal variances assumed	1,635	,203	-1,472	137	,143	-128735,85	87449,760	-301662	44190,038
	Equal variances not assumed			-2,785	107,363					
povprečni profit ali izguba iz rednega delovanja	Equal variances assumed	,250	,618	-,463	132	,644	-32218,75	69547,838	-169791	105353,7
	Equal variances not assumed			-,679	39,212					
load factor v % (zasedenost)	Equal variances assumed	,334	,564	-1,874	179	,063	-3,1785	1,69587	-6,52492	,16802
	Equal variances not assumed			-1,822	42,152					
potniški kilometri v mio	Equal variances assumed	2,636	,106	,718	181	,473	4661,3324	6488,4005	-8141,30	17463,97
	Equal variances not assumed			1,052	78,981					

Priloga 13: Neparometrični test

NPar Tests

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
število udeleženi na št. prepeljanih potnikov v 1000	238	,0008	,00472	,00	,06
tip letalske družbe	242	,1570	,36458	,00	1,00

Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Mann-Whitney Test

Ranks

	tip letalske družbe	N	Mean Rank	Sum of Ranks
število udeleženi na št. prepeljanih potnikov v 1000	klasični letalski prevoznik	201	118,83	23885,00
	poceni letalski prevoznik	37	123,14	4556,00
	Total	238		

Test Statistics^a

	število udeleženi na št. prepeljanih potnikov v 1000
Mann-Whitney U	3584,000
Wilcoxon W	23885,000
Z	-,669
Asymp. Sig. (2-tailed)	,504

a. Grouping Variable: tip letalske družbe

Vir: Lastno delo s pomočjo programskega paketa SPSS za Windows.

Priloga 14: Stroški prevoza potnika na eno prevoženo miljo v centih USD

Tabela 7: Stroški prevoza potnika na eno prevoženo miljo v centih USD (AVC) glede na letalsko družbo ter trimesečje leta 2002

Letalski prevoznik	Rang	Prvo trimesečje	Drugo trimesečje	Tretje trimesečje	Četrto trimesečje
American Eagle	1	21,3	20,8	27,0	18,5
US Airways	2	16,1	15,7	14,4	15,8
Northwest	3	11,2	11,1	11,2	13,3
United	4	12,0	11,8	11,3	12,6
Midwest Express	5	12,1	11,6	11,8	11,6
Continental	6	12,2	12,3	11,1	11,2
Alaska	7	10,5	9,9	10,0	11,1
American	8	11,5	10,9	12,3	11,1
Delta	9	10,7	10,3	10,1	10,6
Frontier	10	8,7	8,5	7,9	8,3
America West	11	9,5	7,8	7,8	8,1
ATA	12	7,5	9	8,2	7,8
South-west	13	7,3	7,5	7,4	7,5
JetBlue	14	6,8	6,3	6,4	6,3

Vir: Air Carrier Statistics, 2006.

Tabela 8: Prikaz primera izračuna cene letalske karte ob predpostavki doseganja ničelne stopnje dobička in nepolne zasedenosti zmogljivosti

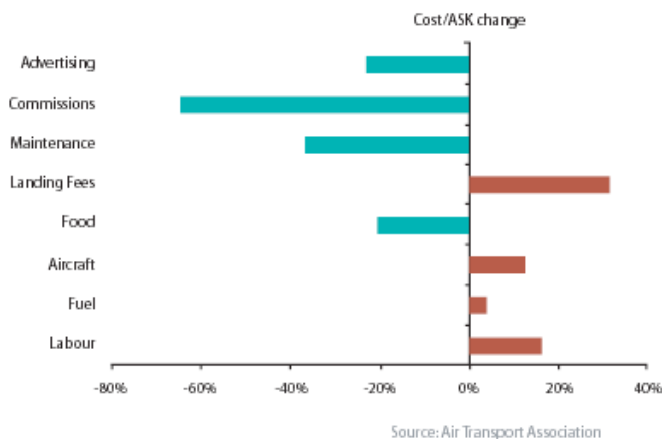
Primer za:	Nizkocenovno letalsko družbo	Klasično letalsko družbo
Povprečen strošek prevoza osebe na prevoženo miljo	8 USD	12 USD
Predpostavka o številu mest na letalu	120 sedežev	120 sedežev
Stroški poleta dolžine 1.000 milj (120 sedežev na letalu)	9.600 USD	14.400 USD
70-odstotna zasedenost zmogljivosti	84 sedežev	84 sedežev
Cena vozovnice ob predpostavki ničelne stopnje dobička	122,3 USD	183,4 USD

Vir: The Outlook 2003-2022, 2006.

Priloga 15: Sprememba posameznih kategorij stroškov v letu 2003 glede na leto 2000

Slika 17: Prikaz odstotne spremembe posameznih kategorij stroškov v letu 2003 glede na leto 2000

Unit cost changes 2000-2003

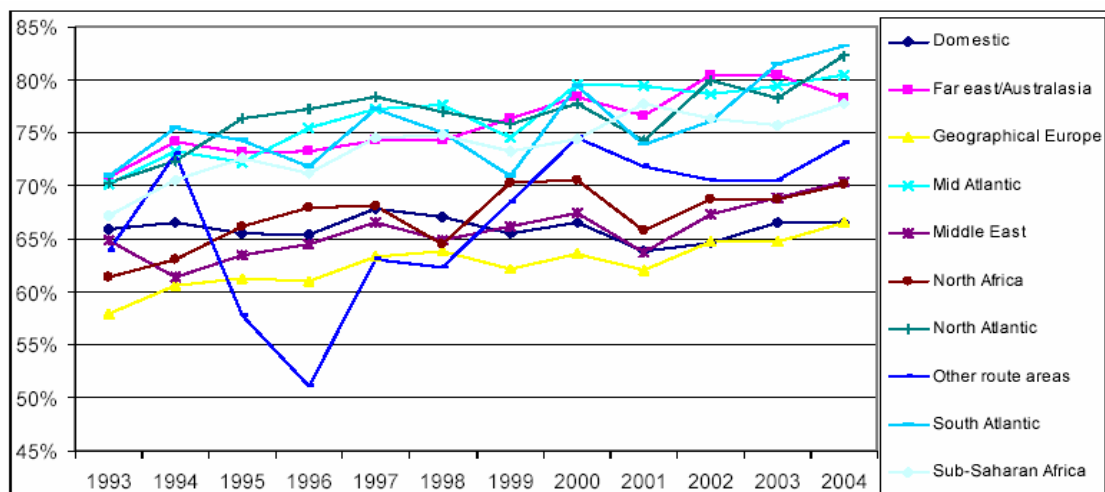


Vir: The Outlook 2003-2022, 2006.

Med celotnimi stroški, so se stroški dela po letu 2000 znatno povečali, v letu 2003 so dosegli raven 37 odstotkov povprečnih stroškov na enoto. Močno so porasli tudi stroški goriva. Da bi kompenzirali višje stroške dela ter goriva bi morale letalske družbe povečati produktivnost v smislu povečanja izrabe zmogljivosti ali razširiti zmogljivosti s povečanjem števila mest na letalu.

Priloga 16: Evolucija faktorja zasedenosti po kontinentih od leta 1993 do 2004

Slika 18: Evolucija faktorja zasedenosti od leta 1993 do 2004 glede na geografsko področje



Vir: Eurocontrol, 2006.

Priloga 17: Pojasnila v zvezi z zbiranjem podatkov ter pomanjkljivosti uporabljenih postopkov opazovanja

Problem razvrščanja letalskih družb v eno izmed proučevanih skupin (skupina klasičnih letalskih prevoznikov, skupina nizkocenovnih letalskih prevoznikov) je v tem, da nekatere družbe vsebujejo elemente obeh skupin in predstavljajo mešanico med klasično in nizkocenovno letalsko družbo. Pogosto se npr. dogaja, da se klasične letalske družbe pri promociji in prodaji letalskih vozovnic poslužujejo interneta, kar uvrščamo med elemente poslovne strategije nizkocenovni letalski družb. Zaradi dvoumnosti ter nepoznavanja podrobnosti poslovanja vsake izmed opazovanih družb sem razvrščanje letalskih družb v eno izmed skupin opravila glede na seznam nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki se nahaja na spletnih straneh Wikipedia, Low-cost carrier.

Med pomanjkljivosti opazovanja obeh skupin skozi daljše obdobje je tudi ta, da se število letalskih družb, kot tudi njihova uvrstitev glede na tip letalske družbe (klasični ali nizkocenovni letalski prevoznik) skozi čas spreminja. Nekaj klasičnih letalskih družb je takih, ki so v času njihovega delovanja prevzela strategijo nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Tovrstni pomanjkljivosti sem se v večji meri izognila, saj sem večinoma opazovala dogajanje za krajše obdobje. Po drugi strani pa je analiza krajše časovne vrste, bolj tvegana, saj ni nujno da bo sklepanje opravljeno na podatkih krajše časovne vrste odražalo resnično stanje dogajanja. Za analizo krajše časovne vrste sem se odločila zaradi omejenosti pri dostopu do podatkov.

Podatke v zvezi z letalskimi nezgodami sem črpala s spletnih strani *FlightSafe Consultants' Airline Safety*, kjer so zbrani podatki (datum nesreče, kraj, število udeleženih v nesreči, število poškodovanih, število smrtnih žrtev, klasifikacija nezgode) o vseh letalskih nesrečah, ki so se zgodile od leta 2000 naprej. Podatke o poslovanju letalskih družb sem zbrala s pomočjo poročil, ki ju je v juliju 2005 objavila IATA (*World Airline Report: World Airline Financial Results 2004 in World Airline Traffic results 2004*).

Možnosti za nadaljnje raziskave

Tema, ki obravnava tako varnost inovacij kot tudi varnosti v letalskem prometu, je v času, ko je transport eden najpomembnejših gonil gospodarskega razvoja, aktualna in posebej zanimiva tako z vidika gospodarstva kot tudi posameznika, ki se letalskega prevoza vse bolj poslužuje. Nadaljnje raziskave bi lahko izvedli v smislu poglobljene študije upoštevanja vidika varnosti v raziskovalno-razvojnih dejavnostih ali pa kako model poslovanja prispeva k varnosti letalskih prevoznikov.

Možnost za nadaljnjo raziskavo predstavlja tudi diskriminantna analiza, ki bi določila tiste spremenljivke, ki kar najbolj ločujejo med dvema skupinama. Smotrno bi bilo poiskati spremenljivke, ki bi ločevale med letalskimi družbami, pri katerih so se kadarkoli pojavile

napake, ki so terjale bodisi materialno ali človeško škodo, ter skupino letalskih družb, ki do sedaj še ni zabeležila nezgodnih dogodkov. Tako izvedena diskriminantna analiza bi omogočila uvrstitev novih enot (letalskih družb) v eno izmed teh dveh skupin.

Priloga 18: Matrika podatkov

Letalska družba	Tip	M	H	L	U	P_04	P_03	OS_04	OS_03	OP_04	OP_03	DI_04	DI_03	PO_04	PO_03	RPK	PLF
Adria Ai	0	0	0	0	0	164.922	13.812.563	160.224	1.337.429	4.698	4.351	215	563	885	86.426	896	58
Aegean A	0	0	0	0	0	349.375	25.262.111	338.063	2.444.418	11.313	8.130	10.563	6.964	3.578	285.555	2.353	637
Aer Aran	1	0	0	0	0									950	61.889	378	683
Aer Ling	1	0	0	0	0	1237.238	11.156.339	1.091.247	1.011.350	145.991	104.223	1.637	86.894	7.036	670.734	11.291	82
Aeroflot	0	0	0	0	0	1958.600	158.719.611	1.808.700	1.480.115	149.900	107.800	219.900	128.300	6.590	58.422	20.648	689
Aeromost	0	0	0	0	0												
Aerosvit	0	0	0	107	107									1.131	69.643	2.618	662
Air Alps	0	0	0	0	0									257	23.112		
Air Berl	1	0	0	0	0	1432.620	110.883.901							11.263	954.492	17.275	743
Air Euro	0	0	0	182	182	965.093	75.752.983	931.252	7.219.008	33.840	35.930	24.506	20.462	7.654	663.833	11.630	775
Air Fran	0	0	0	0	0												
Air Fran	0	0	0	0	0	24.641.145	2,165E+09	24.009.552	21.153.790	631.592	493.209	453.352	355.598	64.075	6.061.968	168.998	787
Air Icel	0	0	0	0	0												
Air Luxo	0	0	0	0	0	209.652	22.256.051	200.924	2.174.502	8.728	5.169	682	502	1.200	109.991	1.110	573
Air Malt	0	0	0	0	0									1.562	150.482	2.653	684
Air Nost	0	0	0	0	0									3.846	357.435	1.996	58
Air One	0	0	0	86	86									5.785	481.992		
Air Sofi	0	0	0	0	0												
Air Urga	0	0	0	0	0												
AirBalti	0	0	0	0	0									577	33.488	558	517
Alitalia	0	0	0	98	98	5.619.384	550.380.411	6.168.488	5.988.823	-549.103	-482.380	-630.927	-647.315	22.104	2.237.247	30.453	723
Alitalia	0	0	0	0	0									1.968	160.916	941	68
Antonov	0	0	0	0	0												
Armavia	0	0	0	0	0									431	24.928	764	667
Astraeus	0	0	0	0	0									962	6.847	2.088	758
Atlantic	0	0	0	0	0												
Atlasjet	0	0	0	0	0												
Aurigny	0	0	0	0	0									517	39.256	109	566

Nadaljevanje matrike podatkov

Letalska družba	Tip	M	H	L	U	P_04	P_03	OS_04	OS_03	OP_04	OP_03	DI_04	DI_03	PO_04	PO_03	RPK	PLF
Austrian	0	0	0	32	32	2.945.400	256.121.739	2.846.400	2.488.112	99.000	72.300	50.100	52.300	9.405	848.061	21.277	728
BAC Expr	0	0	0	0	0									3.702	303.941	2.618	535
Belavia	0	0	0	0	0									397	3.325	645	607
Binter C	0	0	0	0	0									2.409	224.093	423	681
Blue Pan	0	0	0	0	0									655		5.127	79
Blue1	1	0	0	0	0	197.715	13.093.709	188.935	1.200.349	8.781	10.913	-16.804	-11.051	1.140	63.581	731	502
bmi	0	0	0	0	0	1.599.078	137.259.914	1.606.784	1.394.778	-7.706	-22.231	4.046	-17.429	7.171	841.667	6.279	688
bmi Regi	0	0	0	0	0									716	8.211	389	554
bmibaby	1	0	0	0	0									2.294		2.070	688
Brit Air	0	24	1	0	23									2.643	2.349		
Britanni	0	0	0	0	0									8.657	797.145	21.245	894
British	0	0	0	0	0	14.680.627	1,381E+09	13.665.967	13.064.978	1.014.660	739.611	471.629	237.406	35.680	3.511.811	106.764	743
Bulgaria	0	0	0	0	0									546	27.562	914	642
Cargolux	0	0	0	0	0	1.205.921	95.405.142	1.089.271	8.483.419	80.684	64.934	83.456	70.892				
CCM Airl	0	0	0	0	0	170.828		170.827		1		0					
Channel	0	0	0	0	0									1.209	59.557	1.677	792
Cimber A	0	0	0	0	0									570	65.217	172	478
Cityjet	0	0	0	0	0									1.236	89.371	885	624
Condor F	0	0	0	0	0									6.932	653.346	20.858	861
Copterli	0	0	0	0	0												
Corsair	0	0	0	0	0									2.068	210.376	12.265	835
Croatia	0	0	0	0	0	239.034	199.195	220.719	1.798.851	18.315	19.327	6.700	2.256	1.531	146.788	1.014	628
Crossair	0	0	0	0	0												
CSA Czec	0	0	0	0	0	859.360	67.347.962	828.448	656.977	30.912	16.090	22.924	19.498				
Cyprus A	0	0	0	0	0	480.374	40.198.661	564.589	4.792.776	-83.977	-77.247	-93.965	-44.658	1.711	169.406	3.423	718
Dalavia	0	0	0	0	0									621	5.692	2.195	719
DBA	1	0	0	0	0									2.808	287.117	1.561	613
Denim Ai	0	19	0	0	19												

Nadaljevanje matrike podatkov

Letalska družba	Tip	M	H	L	U	P_04	P_03	OS_04	OS_03	OP_04	OP_03	DI_04	DI_03	PO_04	PO_03	RPK	PLF
Domodedo	0	0	0	0	0									706	75.106	3.414	78
DonbassA	0	0	0	0	0									321	26.997	311	56
Eastern	0	0	0	0	0									397	397	160	467
EasyFLY	1	0	0	0	0												
easyJet	1	128	0	0	128	1.974.710	14.217.942	1.883.305	1.466.748	91.405	80.344	74.391	53.784	22.256	1.815.334	20.359	769
Emerald	0	0	0	0	0												
Enimex	0	0	0	0	0												
Estonian	0	0	0	0	0	83.567	713.029	70.245	5.496.479	13.322	16.301	2.574	6.493	547	41.097	634	624
Eurolot	0	0	0	0	0	135.540	13.340.551	134.340	1.278.211	1.200	5.690	5.730	3.330	932	87.184	317	564
European	0	0	0	0	0									311	53.436	1.402	807
European	0	0	0	0	0	1.077.838	92.997.239	1.064.908	9.140.841	12.930	16.005	4.011	2.411				
Eurowing	1	0	0	0	0					20.193		8.732	1.130	2.717	284.205	2.572	823
Excel Ai	0	0	0	0	0									2.340	188.406	6.439	866
Farnair	0	0	0	0	0												
Finnair	0	0	0	0	0	2.348.856	217.890.167	2.325.736	2.204.489	23.120	-23.700	16.050	-20.412	7.427	681.376	15.453	722
First Ch	0	0	0	0	0									6.060	632.568	15.420	897
flybe	1	0	0	0	0									3.911	336.865	1.978	677
Flyglobe	1	0	0	0	0	180.643	11.876.594					6.820	3.393				
Futura I	0	0	0	0	0												
GB Airwa	0	0	0	0	0									2.116	188.929	3.663	769
Germanwi	1	0	0	0	0									3.475	23.949	2.930	822
Hamburg	0	0	0	0	0												
Hapag-Ll	1	0	0	0	0									7.104	671.456	16.631	872
Helios A	0	0	0	0	0									397	29.321	1.013	739
Iberia A	0	0	0	0	0	5.549.577	474.728.571	5.319.117	4.593.365	230.460	154.971	228.612	117.776	26.692	2.561.612	45.924	752
Ibertran	0	0	0	0	0												
Iceland	1	0	0	0	0	695.872	54.111.353	664.352	5.126.173	31.520	28.562	55.866	16.152				
Inter Ai	0	0	0	0	0												
Kemerovo	0	0	0	0	0												

Nadaljevanje matrike podatkov

Letalska družba	Tip	M	H	L	U	P_04	P_03	OS_04	OS_03	OP_04	OP_03	DI_04	DI_03	PO_04	PO_03	RPK	PLF
KLM	0	0	0	132	132									20.546			
KLM City	0	0	0	146	146									2.784	277.567	1.517	718
KLM City	0	0	0	0	0									2.180	233.655	1.303	761
KMV - Ka	0	0	0	0	0									517	52.222	1.100	717
KrasAir	0	0	0	0	0									1.935	144.403	5.846	795
Lithuani	0	0	0	0	0	87.579	720.222	93.870	7.402.997	-6.291	-2.027	-3.566	108	443	31.175	646	635
Loganair	0	0	0	0	0									422	28.552	97	527
LOT	0	0	0	0	0	782.459	71.719.432	788.516	7.155.318	-6.056	1.828	4.704	-28.008	3.914	362072	6.821	747
LTE Inte	0	0	0	0	0									814	788	1.479	819
LTU	0	0	0	0	0									5.964	519.965	18.381	861
Lufthans	0	0	0	0	0	25.655.000	2,225E+09	24.285.000	22.423.823	1.369.900	-184.600	551.200	-1.235.600	50.901	4.544.732	104.064	74
Luxair	0	0	0	0	0	440.990	4.160.283	436.706	4.215.309	5.284	-5.568	18.250	4.917	1.171	109.542	1.147	616
Maersk A	1	0	0	0	0									1.998	186.034	3.274	679
Malev Hu	0	0	0	0	0	637.593	5.133.599	665.859	5.553.453	-28.267	-42.036	-24.201	60.158	2.982	261.579	4.270	669
Malmö Av	0	0	0	0	0									1.136	116.513	731	557
Martinai	0	0	0	0	0	1.183.473	9.995.549	1.155.186	9.748.405	28.286	23.478	16.103	10.062	1.808	177.603	7.950	
Meridian	1	0	0	0	0									3.725	38.323	2.600	623
Monarch	1	0	0	0	0									5.025	461.433	12.800	847
Monteneg	0	0	0	0	0									361	30.881	210	638
MyTravel	1	0	0	0	0									7.161	745.161	18.248	912
Norwegia	1	0	0	0	0									2.074	123.013	1.538	668
OLT	0	0	0	0	0												
Olympic	0	0	0	0	0	684.418	64.264.601							5.816	545.591	6.824	645
Onur Air	1	148	0	0	148									23.795			
Portugál	0	0	0	0	0	154.132	14.101.738	167.570	1.472.496	-13.437	-6.182	-5.071	-4.460	1.001	82.251	921	583
Pulkovo	0	0	0	0	0									2.700	240.427	5.371	722
Régional	0	0	0	0	0									3.355	318.613	1.910	586
Russian	0	0	0	0	0	77.285	7.083.868	75.989	7.075.326	1.296	59	1.300	50	480	41.379	1.220	
Ryanair	1	0	0	0	0	1.725.532	139.155.806	1.300.162	1.040.130	425.370	329.896	344.363	251.652	26.583	2.136.897	22.550	836

Nadaljevanje matrike podatkov

Letalska družba	Tip	M	H	L	U	P_04	P_03	OS_04	OS_03	OP_04	OP_03	DI_04	DI_03	PO_04	PO_03	RPK	PLF
Samara A	0	0	0	0	0									473	46.878	737	634
SATA Air	0	0	0	0	0									392	36.567	69	647
SATA Int	0	0	0	0	0									785	71.429	1.639	739
Scandina	0	0	0	0	0	5.386.600	477.959.184	5.080.500	4.552.419	-113.900	-162.500	219.700	240.500	23.780	2.342.857	26.443	652
Scandina	0	0	0	0	0												
Schreine	0	0	0	0	0												
Siberia	0	0	0	0	0	523.000	36.650.315	504.100	3.275.504	18.900	39.000	-29.000	900	3.748	339.801	9.871	736
SkyEurop	1	0	0	0	0	85.957	85.957							956	15.348	1.055	746
Skyways	0	0	0	0	0									1.187	134.124	508	511
SN Bruss	1	0	0	0	0	895.046	7.342.461					1.419	753	3.193	290.537	4.556	612
Spanair	0	0	0	0	0	1.203.399	105.376.445	1.028.998	901.049	174.401	152.645	-6.207	-6.216	8.600	811.321	10.291	707
Sterling	1	0	0	0	0	295.905						21.885					
SunExpre	0	0	0	0	0									1.350	11.658	3.175	831
Swiss Eu	0	0	0	0	0	2.904.000	304.402.516	3.002.000	3.586.619	-98.000	-541.000	-122.000	-522.000	10.058	1.183.294	21.303	751
Tadair	0	0	0	0	0												
TAP Port	0	0	0	0	0	1.675.520	155.572.888	1.691.840	1.526.931	-16.048	29.920	-3.264	25.000	6.048	546.835	13.198	704
Tarom	0	0	0	0	0									1.128	107.429	1.428	64
Thomas C	0	0	0	0	0									969	97.485	2.381	85
Thomas C	0	0	0	0	0									4.966	493.638	14.242	908
Trade Ai	0	0	0	0	0												
Transaer	0	0	0	0	0	260.607	14.438.061	230.480	1.248.537	30.127	19.556	4.052	1.975	1342	85.915	4.493	692
Turkish	0	80	75	5	160	2.081.355	17.911.833	1.975.142	1.557.683	106.213	232.921	55.913	153.213	11.991	104.179	18.594	702
Ukraine	0	0	0	0	0									615	49.757	1.059	568
Ural Air	0	0	0	0	0									992	83.784	2.676	696
UT Air	0	0	0	0	0									1.466	128.822	2.468	701
Virgin A	0	0	0	0	0	3.127.807						130.485		4.329	385.142	30.223	777
Virgin E	0	0	0	0	0	245.355	25.990.996	250.729	2.801.441	-5.374	-20.099	-9.970	-24.584	2.051	25.321	2.737	755
Vladivos	0	0	0	0	0									577	39.092	1.720	703
VLM Airl	0	0	0	0	0	103.187	7.620.901	100.665	7.440.133	2.521	1.786	1.293	411	554	43.315		

Nadaljevanje matrike podatkov

Letalska družba	Tip	M	H	L	U	P_04	P_03	OS_04	OS_03	OP_04	OP_03	DI_04	DI_03	PO_04	PO_03	RPK	PLF
Volare A	0	0	0	0	0												
Volga Av	0	42	0	0	42												
Vologda	0	0	0	0	0												
Vostok A	0	0	0	0	0												
Wideroos	0	22	0	0	22	378.778	34.216.621	325.943	2.947.043	52.835	47.382	12.717	10.637	1.821	169.395	555	533
Air Maur	0	0	0	0	0	403.800	35.545.775	349.300	3.040.035	54.500	51.400	15.800	21.300	1.092	103.605	5.751	731
Emirates	0	0	0	230	230	5.202.100	381.945.668	4.467.700	3.311.861	764.300	519.700	708.400	476.100	12.030	975.669	48.749	742
Gulf Air	0	0	0	0	0	1.263.400	102.051.696	1.360.700	1.054.806	-97.300	-34.700	4.000	-52.800	7.483	609.365	17.869	714
Kenya 2	0	0	0	0	0	564.246	40.017.447	476.217	3.657.581	88.029	34.587	51.864	16.822	1.938	167.069	5.283	743
Kuwait 2	0	0	0	0	0	683.356	65.143.565	797.963	8.470.945	-114.607	-195.305	-98.203	-112.834	2.317	226.049	6.681	706
Oman	0	0	0	0	0	123.478	10.985.587	123.267	1.119.591	210	-2.143	-2.584	-4.377	983	92.736	1.501	709
Royal Ai	0	0	0	0	0	862.176	71.431.317	807.425	6.854.202	54.751	48.596	21.520	15.766	3.684	323.726	733	693
Royal Jo	0	0	0	0	0	487.097	36.161.618	463.112	3.629.404	23.785	-8.046	21.808	-13.750	1.660	135.289	5.327	713
South Af	0	0	0	0	0	2.556.932	211.316.694	2.477.525	2.121.169	79.407	-7.373	-95.571	-925.054	6.740	655.005	23.080	693
Air Cana	0	0	0	0	0	7.387	69.492	7.289.900	7.523.117	97.100	567.700	-730.400	-1.594.600	27.600	2.669.246	69.887	768
WestJet	1	0	0	0	0	878.132	71.684.245	886.348	6.215.624	-8.216	95.008	-14.249	50.247	7.836	697.774	10.102	70
AirAsia	1	0	0	5	5	103.339	868.395	87.203	8.384.904	16.136	3.038	12.912	4.957	2.839	148.096	2.771	771
Air Chin	0	0	0	0	0	4.054.914	298.155.441	3.511.759	2.705.515	543.155	275.812	289.118	19.355	24.500	1.805.453	46.645	719
Air Maca	0	0	0	0	0	240.989	15.802.557	237.800	1.866.562	3.189	-28.631	8.930	-18.204	1.808	127.056	2.146	699
Air New	0	0	0	0	0	2.514.961	260.078.697	2.012.126	2.072.220	168.742	167.825	119.471	119.157	11.305	1.033.364	24.710	751
Air Tahiti	0	0	0	0	0	111.044	10.291.381	107.912	9.730.568	3.132	5.601	3.532	2.319	773	75.933	261	65
Air Indi	0	0	0	0	0	1.369.800	111.094.891	1.396.300	1.151.113	-26.500	-39.900	21.400	28.200	3.835	345.495	15.549	697
ANA	0	0	0	0	0	11.752.727	1,107E+09	11.046.363	10.755.952	706.364	311.818	244.545	224.545	47.683	4.223.472	55.735	667
Asiana	0	0	0	0	0	2.866.564	209.238.248	2.238.490	1.686.880	136.304	27.803	256.827	-31.921	12.210	1.178.571	19.733	713
Bangkok	0	0	0	0	0	153.937	11.617.887	135.935	1.003.951	18.002	15.761	6.367	6.426	1.860	126.962	1.061	654
Biman Ba	0	0	2	80	82	336.949	32.586.944	349.267	333.270	-12.319	-7.636	3.164	-7.571	1.647	152.925	4.902	699
Cathay P	0	0	0	0	0	5.009.000	379.182.438	4.336.000	3.508.091	673.000	285.000	566.000	167.000	13.664	1.006.186	57.283	773
China Ai	0	0	0	0	0	2.791.000	22.011.041	2.626.000	2.119.451	163.100	81.800	121.400	51.600	8.900	70.691	29.567	771
China Ea	0	0	0	0	0	2.563.741	173.460.149	2.384.805	1.707.090	178.936	26.790	-18.159	-13.601	19.648	1.385.614	2.939	666

Nadaljevanje matrike podatkov

Letalska družba	Tip	M	H	L	U	P_04	P_03	OS_04	OS_03	OP_04	OP_03	DI_04	DI_03	PO_04	PO_03	RPK	PLF
China So	0	0	0	0	0	2.900.135	211.380.102	2.790.173	2.057.650	109.962	55.162	-5.807	-43.307	28.207	2.046.952	37.196	692
China No	0	0	0	0	0	508.932	34.739.386	463.952	4.376.906	44.980	-90.101	16.419	-128.419	4.394	305.989	5.630	664
EVA	0	0	0	0	0	2.474.711	189.924.098	2.333.533	1.825.926	141.178	72.407	97.094	40.540	5.438	432.273	23.755	868
Hainan	0	0	0	0	0							10.966	-127.019	4.378	321.675	5.726	731
JAL	0	0	0	0	0	19.794.387	1,695E+09	19.273.555	17.537.357	521.831	-593.378	279.703	-777.360	59.448	581.683	102.354	674
Jet	1	0	0	0	0	788.568	60.565.899	774.883	6.708.944	13.684	-65.087	40.749	51.730	6.907	640.724	5.852	639
Korean	0	0	0	0	0	7.031.309	517.008.015	6.656.831	4.909.167	374.471	260.706	474.567	-201.861	21.281	2.136.647	45.878	712
Malaysia	0	0	0	0	0	2.881.811	226.024.392	2.907.007	2.258.747	83.601	51.468	85.810	121.351	13.177	1.124.317	32.527	678
Pakistan	0	0	0	0	0	868.796	83.372.289	933.001	7.398.898	32.121	93.491	38.669	22.577	5.120	455.516	13.641	67
Philippi	0	0	0	0	0	804.000	78.823.529	715.000	6.881.617	89.000	100.000	-11.900	6.600	5.530	555.221	13.380	714
Quantas	0	85	0	0	85	7.837.459	785.316.533	7.079.372	7.459.823	758.087	391.400	447.591	237.118	24.270	2.351.744	73.630	761
SriLanka	0	0	0	0	0	503.503	4.028.024	535.841	4.153.806	-32.337	-12.478	9.748	9.802	2.413	196.179	8.310	733
Thai	0	0	0	0	0	3.679.259	33.662.022	3.187.493	2.932.376	491.766	432.828	242.953	302.106	19.540	1.705.061	50.633	725
Virgin B	0	0	0	0	0	1.285.130	102.646.166	1.133.193	8.623.995	151.937	164.513	106.392	119.481	9.537	1.006.013	11.283	765
AeroMexi	0	0	0	0	0	1.450.808	126.267.015	1.249.853	1.169.180	200.952	92.733	41.619	-88.201	9.391	902.113	14.051	656
Avianca	0	0	0	0	0	652.000	54.197.839	434.400	3.871.658	217.600	154.800	116.000	-108.000	5.397	46.849	5.665	667
Gol	1	0	0	0	0	737.822	48.255.199	519.487	3.637.864	216.942	117.787	144.816	60.497	9.204	73.222	6.095	692
LAN Airl	0	0	0	0	0	2.092.945	163.895.458	1.920.845	1.526.904	172.100	111.717	163.552	83.555	2.704	264.321	990	758
Mexicana	0	0	0	0	0	1.385.218	128.142.276	1.370.050	1.337.939	15.169	56.934	8.620	110.071	8.368	799.236	13.174	665
Varig	0	0	0	0	0	2.603.193	219.308.593	2.445.259	2.753.670	157.934	-559.440	-29.881	-600.278	13.044	1.104.488	28.692	729
AirTran	1	0	0	121	121	1.041.422	91.836.155	1.008.578	831.474	32.844	86.319	12.255	10.045	13.178	1.166.195	13.653	707
Alaska A	0	0	0	0	0	2.233.000	202.815.622	2.318.400	2.046.249	-85.400	-19.400	-27.000	11.800	16.294	1.504.524	26121	729
America	1	0	0	0	0	2.338.957	225.550.338	2.356.533	2.223.144	-17.576	31.845	89.909	57.420	21.132	2.004.934	37.544	774
AMR Corp	0	0	1	110	111	18.645.000	1,744E+09	18.789.000	18.277.237	-144.000	-844.000	-761.000	-1.228.000	92.565	9.004.377	209.708	748
American	0	0	2	74	76	1.445.784	112.775.663	1.226.598	9.515.888	219.186		48.804	60.338	14.869	1.192.382	9.360	688
ATA Hold	0	0	0	0	0	1.532.571	151.890.089	1.632.734	1.441.071	-100.163	77.541	-816.854	15.792	10.341	1.006.913	23.389	701
Continen	0	54	0	0	54	9.744.000	886.624.204	9.973.000	8.664.639	-229.000	203.000	-363.000	38.000	42.743	4.063.023	105.786	776
Delta	0	0	0	0	0	15.002.000	1,409E+09	18.310.000	14.874.086	-3.308.000	-785.000	-5.217.000	-790.000	86.901	842.064	158.130	757
ExpressJ	0	0	0	0	0	1.507.524	131.089.043	1.302.097	1.129.312	205.427	181.977	122.771	108.553	13.664	1.133.002	11.939	712

Nadaljevanje matrike podatkov

Letalska družba	Tip	M	H	L	U	P_04	P_03	OS_04	OS_03	OP_04	OP_03	DI_04	DI_03	PO_04	PO_03	RPK	PLF
JetBlue	1	0	0	0	0	1.270.000	100.157.729	1.152.843	8.293.835	112.900	169.152	47.467	103.898	11.732	894.889	25.296	828
Northwes	0	0	0	122	122	11.279.000	100.795.353	11.784.000	10.345.917	-505.000	-265.000	-878.000	236.000	55.374	5.189.691	118.108	802
SkyWest	0	0	0	0	0	1.156.044	88.789.862	1.011.268	7.790.971	144.776	108.480	81.952	66.787	13.425	10.740	8.925	735
Southwes	1	0	4	410	414	6.530.000	592.558.984	5.980.000	5.456.204	554.000	483.000	313.000	442.000	81.150	7.479.263	86.121	695
UAL Corp	0	0	0	0	0	16.391.000	14.928.051	17.168.000	16.288.425	-777.000	-1.360.000	-1.644.000	-2.808.000	70.879	6.611.847	185.407	793
UPS Airl	0	0	0	0	0	3.349.816	301.513.591	3.167.967	2.818.476	224.263	228.425	-6.573	39.922				
US Airwa	1	0	0	92	92	7.117.000	684.326.923	7.495.000	7.097.538	-378.000	-251.000	-611.000	1.451.000	42.408	4.125.292	64.170	75
Air Wisc	0	0	0	0	0	672.785	52.726.097	600.981	4.577.159	71.804	69.554	46.964	63.152	6.954	586.341	4.527	752
Aloha	0	0	0	0	0	434.463	39.317.919	458.444	4.003.878	-23.981	-7.323	-30.408	1.414	4.188	412.611	3.745	747
Astar	0	0	0	0	0	323.340	30.389.098	275.544	2.704.063	47.796	33.418	23.915	17.042				
Atlantic	0	0	0	0	0	947.607	83.710.866	863.928	7.346.327	83.699	102.211	-468.773	59.485	10.428	921.201	7.674	691
Atlas	0	0	0	0	0	1.410.000	137.964.775	1.370.000	1.351.085	44.300	-5.900	51.000	-101.000				
Champion	0	0	0	0	0	137.042	12.977.462	133.642	1.237.426	3.400	6.036	250	3.854	900	98.039	1.735	863
Comair	0	0	1	4	5	1.190.694	103.269.211	1.123.198	8.956.922	67.436	136.562	-1.342.075	88.667	12.637	1.094.113	10.090	678
Executiv	0	0	0	0	0	261.112	27.572.545	244.743	264.587	16.369	12.001	7.309	27.406	2.796	283.858	943	594
Frontier	1	0	0	0	0	833.639	64.373.668	860.087	6.161.082	-26.447	56.235	-23.430	12.635	6.437	50.685	10.153	734
Gemini	0	0	0	0	0	143.643	18.582.536	149.347	1.919.627	-5.705	-6.065	-5.787	-7.253				
Hawaiian	0	0	0	0	0	784.687	70.628.893	708.863	6.455.947	75.824	60.296	-68.993	-48.182	5.613	568.117	10.000	861
Horizont	0	0	0	0	0	503.157	46.373.917	493.900	4.568.918	9.300	6.700	10.800	15.700	5.930	493.344	2.468	694
Independ	0	0	0	0	0	500.089	73.005.693	750.580	6.192.904	-250.491	111.429	-192.173	82.798	7.046	841.816	4.284	608
Kalitta	0	0	0	0	0	379.925	24.354.167	308.044	1.810.958	71.881	62.399	71.804	62.359				
Mesa Air	0	0	1	101	102	896.800	59.986.622	829.454	5.446.185	67.358	55.286	26.300	25.300	10.240	64.443	8.102	708
Midwest	0	21	21	5	47	415.200	38.373.383	460.500	4.144.915	-45.300	-30.500	-43.100	-13.300	2.376	213.094	3.830	649
North Am	0	0	0	0	0	213.209	18.834.717	212.536	171.124	672	17.222	608	10.242	648	54.271	2.822	668
Ryan Int	0	0	0	0	0	179.902	18.584.917	171.717	181.519	8.184	4.519	8.289	4.576	1.626	133.937	3.652	764
Spirit	1	0	0	0	0	484.953	44.986.364	537.351	4.426.285	-52.398	7.281	-93.169	626	4.631	410.914	7.865	778
Trans St	0	0	0	0	0	331.303	22.072.152	302.100	2.089.212	32.196	14.453	29.060	11.310	3.463	254.445	2.319	64
ABX	0	0	0	0	0	1.202.509	116.072.297	1.157.511	1.719.927	44.998	-575.545	36.973	-446.901				
Allegian	1	0	0	0	0	101.946	5.416.897	95.524	5.251.457	6.422	1.661	4.478	1.561	840	840	1.441	753

Nadaljevanje matrike podatkov

Letalska družba	Tip	M	H	L	U	P_04	P_03	OS_04	OS_03	OP_04	OP_03	DI_04	DI_03	PO_04	PO_03	RPK	PLF
Amerijet	0	0	0	0	0	115.755	79.393	111.375	7.696.959	4.380	2.397	3.082	531				
ExpressN	0	0	0	0	0	77.628	7.115.307	69.547	6.579.659	8.081	5.366	8.130	5.464				
FloridaW	0	0	0	0	0	112.961	8.436.221	113.224	8.356.015	-263	813	-197	633				
Kitty Ha	0	0	0	0	0	154.016	12.739.123	137.017	1.222.275	21.480	10.195	6.530	2.630				
Lynden	0	0	0	0	0	65.907	5.980.672	51.695	4.886.106	14.212	10.926	13.761	10.663				
Omni Air	0	0	0	0	0	294.797	20.731.153	234.108	1.641.711	60.935	43.612	62.128	44.430				
Pace	0	0	0	0	0	64.497	5.038.828	66.929	5.375.823	-2.432	-3.369	-1.431	-2.513				
Sun Coun	1	0	0	0	0	143.196	1.088.943	144.079	1.075.216	-884	1.374	-684	3.237				
Tradewin	0	0	0	0	0	51.858	3.736.167	48.060	3.401.274	3.798	3.350	3.748	3.337				
Transmer	0	0	0	0	0	132.445	6.883.836	150.259	783.415	-17.814	-9.535	-18.007	-10.565	1.184	66.293	2.528	736
USA 3000	1	0	0	0	0	189.902	9.240.973	197.213	1.068.905	-7.312	-14.480	-7.227	-13.271				
USA Jet	0	0	0	0	0	124.956	8.477.341	125.017		-61	-8.873	117	-5.278				

Legenda simbolov iz matrike podatkov:

Tip: skupina letalskega prevoznika, nizkocenovni letalski prevoznik (1), klasični letalski prevoznik (0)

M: število mrtvih

H: število hujše poškodovanih

L: lažje poškodovani

U: udeleženi potniki v nezgodi

P_04: prihodki iz rednega delovanja za leto 2004 v tisoč USD

P_03: prihodki iz rednega delovanja za leto 2003 v tisoč USD

OS_04: operativni stroški v letu 2004 v tisoč USD

OS_03: operativni stroški v letu 2003 v tisoč USD

OP_04: dobiček iz rednega delovanja v letu 2004 v tisoč USD

OP_03: dobiček iz rednega delovanja v letu 2003 v tisoč USD

DI_04: dobiček ali izguba poslovnega leta 2004 v tisoč USD

DI_03: dobiček ali izguba poslovnega leta 2003 v tisoč USD

PO_04: število prepeljanih potnikov v tisočih leta 2004

PO_03: število prepeljanih potnikov v tisočih leta 2003

RPK: potniški kilometri v mio

PLF: kazalnik zasedenosti zmogljivosti (v % zasedenosti)

Vir: World Airline Report, 2006 in Wikipedia [URL: http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost_carrier], 2006.

