

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Jure Klasinc
Analiza problematike letališča Maribor:
Problematika in rešitve
Diplomsko delo

Ljubljana, 2011

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Jure Klasinc

Mentor: izr. prof. dr. Marjan Hočevar

Analiza problematike letališča Maribor:

Problematika in rešitve

Diplomsko delo

Ljubljana, 2011

Analiza problematike letališča Maribor: Problemi in rešitve

V diplomskem delu je analizirana in predstavljena problematika delovanja letališča Maribor. Naloga se teoretično opira na sam pojem mobilnosti in s pomočjo tega preučuje izbran problem od nastanka do danes. Teoretični analizi se pridružuje še analiza opravljenih intervjujev ter praktična primerjava primerov letališča Maribor s francoskim modelom letališča Beauvais. Del naloge je namenjen tudi razčlembi načina delovanja nizko cenovnih letalskih prevoznikov, ki bi lahko pozitivno vplivali na obstoj in razvoj letališkega kompleksa. Prav tako je v nalogi ugotovljena problematična neangažiranost turističnega dela gospodarstva in napačna miselnost, ki se pojavlja v družbi. Oboje posledično negativno vpliva delovanje in obstoj raziskovanega primera. Skozi analizo je ugotovljena tudi nepomembnost tipa prevoznika in pomembnost letalske linije. V zaključnem delu so predstavljene tudi rešitve nastali problematiki.

Ključne besede:

mobilnost, letališče Maribor, letališče Beauvais, nizko cenovni letalski prevozniki.

Analysis of Maribor airport problematics: Problems and solutions

In the diploma paper we can find an analysis and presented problematic in the operating of Maribor airport. Papers theory is based upon a conception of mobility and what it closely examines the chosen problem from its beginning to the present day. Theoretical analysis is united with an analysis of interviews' and what a practical case comparison of Maribor airport with a French example of Beauvais airport. A part of the paper is earmarked for a dissection of how low budget airlines work and what positive affects would they have on the development and existence of the airport complex. In the paper a finding is presented about a lack of interest from the tourist part of the economy and a wrongful mentality that is turning up in the society. Both findings have negative effects on the development and existence of the examined case. During analysis a statement appeared about an insignificance of an airline transport type and an importance of an airline route. There are solutions to the addressed problematic presented in the closing section of the paper.

Key words:

mobility, Maribor airport, airport Beauvais, low budget airlines.

1 UVOD	5
2 MOBILNOST: TEORETIČNO IZHODIŠČE IN RAZČLEMBE POJMA.....	7
2.1 Opredelitev različnih vrst mobilnosti	8
2.2 Različni sistemi mobilnosti	8
2.3 Nova paradigma mobilnosti	10
2.4 Letenje kot mobilnost	11
2.4.1 Letališča kot prostori	12
2.4.2 Neposredna povezava letališč in sistemov	13
3 UMEŠČENOST LETALIŠČA MARIBOR GLEDE NA OSTALA LETALIŠČA V SLOVENIJI.....	15
4 SPREMEMBE LETALIŠČA MARIBOR: RAZČLEMBE DELOVANJA OD NASTANKA DO DANES	18
4.1 Lastniška struktura.....	18
4.2 Investicije in infrastruktura.....	20
4.3 Delovanje letalskih družb na letališču Maribor.....	21
4.4 Analiza prostorske umeščenosti letališča	24
4.4.1 Pozabljen predlog o logističnem centru.....	27
5 PODOBNOST IN PRIMERJAVA PRIMEROV: LETALIŠČE MARIBOR IN BEAUVAIS	29
6 RAZVOJ IN NAČIN DELOVANJA NIZKO CENOVNIH LETALSKIH PREVOZNIKOV	32
6.1 Vsebina ponujenih storitev	34
6.2 Organizacija prevoza	35
6.3 Način izbire ustreznih letališč.....	36
6.4 Izbira letal	38
6.5 Kaj lahko ponudi letališče Maribor	39
7 TEORIJA V PRAKSI MARIBORA.....	42
8 SKLEP	46
LITERATURA	49

1 UVOD

V sodobni družbi si skoraj več ne znamo predstavljati posameznika, ki ne bi bil na tak ali drugačen način mobilnen. Mobilnost je pojem, ki poganja svet. Brez mobilnosti ne bi bilo sodobnega sveta z vsemi svojimi fizičnimi, virtualnimi, idejnimi ali drugimi povezavami. Mobilnost nam omogoča prenos tako fizično oprijemljivih stvari, kot virtualno ustvarjenih podatkov, idej, zamisli, družbenih statusov, kultur, vseh ostalih življenjskih sfer in pojmov. Biti mobilnen, v takšnem ali drugačnem pomenu, danes pomeni živeti.

V okviru mobilnosti je tako, ne glede na razvoj elektronske industrije, še vedno zelo pomembna fizična mobilnost oz. zmožnost premikati se v času in prostoru za stvari, živali in ljudi. Biti fizično mobilnen pa v veliki meri pa vedno nanese na idejo o letalskem prevozu in vsej pripadajoči infrastrukturi, ki je tema te diplomske naloge.

Premikati se v času in prostoru s pomočjo letalskega prevoza, potnika vedno prisili v iskanje najbolj ugodnih in privlačnih destinacij, v iskanje cenovno najbolj ugodnih prevozov in posledično tudi do iskanja primerne namestitve. Slednje pa se lahko iz stališča samega letališča pojavlja kot izvor vse problematike in hkrati izvor možnosti rešitve uspešnega delovanja in obstoja letališča.

V prvem delu diplomske naloge so raziskana različna pojmovanja mobilnosti, kaj to za posameznika konkretno pomeni, kakšne so vrste mobilnosti in s kakšnimi sistemi se posameznik v okviru mobilnosti srečuje. Večji poudarek je namenjen letenju kot mobilnost in seveda samemu družbenemu pojmovanju prostorov letališč s katerimi se v tej domeni mobilnosti srečuje. Primarna metoda dela v prvem delu temelji na analizi dokumentov že izdanih strokovnih publikacij in s tem osvetlitev ter predstavitev samega pojma mobilnosti. Teoretična osnova nam bo tako koristila za nadaljnje pojasnjevanje in razumevanje praktičnega primera letališča.

V drugem delu naloge se bomo ukvarjali s praktičnim primerom Letališča Maribor, raziskali bomo s trenutno stanje, problematiko in možnostmi za razrešitev predstavljene problematike. V slednjem se že pojavlja metoda analize primarnih virov tako strokovnih

kot časopisnih člankov, državnih publikacij, in uradnih izjav vladnih in občinskih organizacij. Prav tako je tukaj že uporabljena metoda analize intervjujev, ki so bili opravljeni s podžupanom Mestne občine Maribor, g. Andrejem Verličem in direktorjem Aerodroma Maribor, g. Matjažem Soncem.

Tretji del naloge je namenjen primerjavi podobnosti, problematike in možnih rešitev letališča Maribor s francoskim primerom letališča Beauvais, ki se nahaja v okolici Pariza in predstavitev delovanja nizko cenovnih letalskih prevoznikov. S pomočjo metod primerjave primerov in analize intervjujev bodo nakazane možnosti za rešitev trenutne situacije.

Zaključni del bo povzel dane ugotovitve na podlagi zbranih informacij in se zaključil z zavrnitvijo ali potrditvijo raziskovalne domneve s pomočjo vseh uporabljenih metod. Preverjana domneva diplomske naloge je, da sama kronologija lastniških prenosov negativno vpliva na razvoj letališča. Prav tako pa je v javnem interesu, da se letališče uporablja v tovarne ali potniške namene, za katere pa bi bila najbolj optimalna izbira nizko cenovni letalski prevoznik. Ta pa bi naj opravljal polete na tržno zanimivi relaciji.

Cilj diplomske naloge je tako ugotoviti kakšno je trenutno stanje letališča, kaj je vzrok problematiki delovanja in kako jo odpraviti. Prav tako se naloga osredotoča ne samo na letališče samo, ampak tudi na vse obrobne dejavnosti, ki so povezane z obratovanjem same infrastrukture, špekulacije in tudi družbeno miselnost, ki na takšen ali drugačen način zavira ali pospešuje obratovanje letališča. Kot zadnje je pomen naloge najti rešitev za uspešnejše delovanje letališča Maribor.

2 MOBILNOST: TEORETIČNO IZHODIŠČE IN RAZČLEMBE POJMA

Najprej moramo našo razpravo začeti na temeljih mobilnosti, saj nam prostori letališč omogočajo biti mobilni in se tako premikati v času in prostoru.

Človek kot vrsta je že vse od svojega nastanka mobilna, prav tako pa lahko rečemo to tudi za živalske vrste. Tukaj pa se podobnosti končajo, saj je človek lahko mobilna na več načinov. Tako lahko pešaki že vse od prazgodovine: z evolucijo je za premagovanje razdalj uporabil druge živali, kasneje prišlo je do odkritja kolesa, vozov, kolesa na manualni pogon, kasneje izum motornih vozil, od motorjev, do avtomobilov in plovil, letal, trenutno pa smo lahko mobilni tudi preko spleta.

Vse kar je skupno naštetim je premikanje v prostoru in času. To je mobilnost. Ljudje postajamo skozi zgodovino vedno bolj mobilna vrsta, saj uporabljamo različne načine premikanja in z različnimi nameni. Prav tako se je povečala razdalja, ki jo človek v svojem življenju opravi in skladno s tem se je spremenil tudi čas trajanja premagovanja določene razdalje. John Urry (2007) piše, da so v letu 1800 ljudje na sedanjem območju Združenih Držav Amerike prepotovali okoli 50 metrov dnevno. Danes pa ljudje v ZDA prepotujejo okoli 50 kilometrov dnevno. Čas, ki ga ljudje porabijo za premikanje, se v tem obdobju ni bistveno spremenil, se pa je spremenil čas, ki ga ljudje porabijo, da premagajo določeno razdaljo.

Ne smemo pa pozabiti, da je skupaj s človekom postala mobilna tudi njegova okolica. V skladu s tem so že vrsto let mobilne tudi surovine, vse od začimb, kovin in izdelkov ter tudi koncepti, ideje, novice, družbene skupine in prepričanja.

Kakor lahko vidimo, se tukaj ukvarjamo z zelo širokim pojmovanjem, ki pa ga moramo, zaradi lažjega razumevanja, omejiti v določen okvir.

2.1 Opredelitev različnih vrst mobilnosti

John Urry (2007) razlikuje med štirimi različnimi vrstami mobilnosti. Kot prva se tukaj pojavlja pojem mobilnosti v smislu premikati se. Tako prva kategorija govori o lastnosti stvari, ki ima zmožnost se premakniti v prostoru. Sem štejemo vse od ljudi, živali in vse do stvari kot so bolnišnice, kuhinje in domovi.

Druga kategorija mobilnosti govori o skupini, ki na prvi pogled zglada zelo neurejena ravno zaradi tega, ker je mobilna in ni omejena. V sodobnem svetu se tako pojavlja veliko takšnih skupin, ki pa jih je težko obvladovati in jim vladati. Te skupine so preveč spremenljiva kategorija.

Tretja skupina mobilnosti, ki jih našteva John Urry, se odvija v družbi. To je družbena mobilnost, ki omogoča ali onemogoča ljudem, da se vertikalno premikajo znotraj družbene hierarhije.

Kot četrta pa se prav tako pojavlja horizontalna mobilnost posameznikov med državami ali kontinenti. Tukaj gre predvsem za iskanje boljšega življenja zaradi ekonomskih razmer v matični državi, naravnih katastrof, pregonov, vojn, lakote itd.

2.2 Različni sistemi mobilnosti

Ko govorimo o mobilnosti ne smemo pozabiti na sisteme, ki nam to omogočajo. Tukaj imamo v mislih sisteme nakupa vozovnic, naslovov, varnosti, protokolov, postaj, letališč, spletnih strani, finančnih transakcij, oskrbe z gorivom, črtnih kod, itd. V okviru mobilnosti pojem sistemov zajema vse, kar nam omogoča da se neka stvar, predmet ali bitje premakne iz točke A do točke B kjer koli v svetu in se pri tem ne izgubi. Tukaj pa postaja zelo pomembno kroženje oz. repetitivnost ali možnost, da se dogodek v okviru mobilnosti ponovi. Možnost ponavljanja nekega dejanja pa je zelo pomembna, saj nam to omogoča, da se v kombinaciji vseh teh mnogoterih sistemov ne izgubimo in uspešno opravimo pot. Za takšen potek je pomembno obdobje med 1840 in 1850, ko je v Angliji in Franciji prišlo do nastanka poštnega sistema znamk, pojav električnega telegrama, izum fotografije, prvi

železniški vozni red, prvi ladijski vozni red za čezoceanska potovanja, prvi železniški hotel, prvo paketno potovanje, itd (Urry 2007).

Kasneje v dvajsetem stoletju pa je prišlo do razvoja avtomobilskega sistema, nacionalni sistem telefonije, letalski prevoz, razvoj hitrih vlakov, razvoj nizko cenovnih letalskih poletov, mobilni telefoni, itd. Moramo pa poudariti, da so od leta 1970 so vsi ti sistemi vedno bolj odvisni od računalniške in programske tehnologije. Sistemi postajajo vedno bolj kompleksni in pri tem lahko prihaja do veliko večjih, različnih, pogostejših zapletov.

O računalniški kodi in o informacijah, ki jih ljudje puščamo za sabo, ko prehajamo med sistemi, piše tudi Castells (1996). Po njegovi teoriji, smo že prestopili mejo med informacijsko in omrežno družbo. Po tem takem v današnji omrežni družbi večino sistemov mobilnosti že temelji na računalniških sistemih, ki omogočajo beleženje ogromnega števila informacij. Skupaj z zabeleženimi informacijami in sistemi omrežja, pa omogočajo opravljanje zelo natančnega nadzora, varovanja, obdelave podatkov o prijavi in poletih potnikov. Slednje informacije se lahko nemudoma izmenjajo z drugimi letališči po svetu. Po tej teoriji gre že za neko vrsto totalnega nadzora nad posamezniki, ki potujejo.

Ljudje znotraj teh sistemov postajamo razdrobljeni podatki, saj pri vsaki uporabi sistema puščamo nekakšne informacije. Sistem beleži naše podatke, kje smo bili, kam potujemo. Pri vsem tem je prišlo do razpada oz. razpršenosti tradicionalnih družb, saj se ljudje s pomočjo teh sistemov vedno bolj mešajo in prepletajo. Posameznik lahko točno uredi in načrtuje svoje življenje ne glede na družbo v kateri živi in ta družba nanj nima več tako močnega vpliva. Potrebno pa je poudariti, da pri uporabi sistema družba morebiti resda nima tako močnega vpliva, je pa prišlo zaradi množice nastalih informacij, do posebne vrste vsiljenega nadzora. Tukaj lahko gre za grupiranje osebnih informacij, video nadzora na letališčih, različnih sodobnih skenerjev, regulacije, itd.

2.3 Nova paradigma mobilnosti

John Urry v knjigi o mobilnosti govori o novi paradigmi mobilnosti v družbenih vedah saj so do sedaj bile družbene vede a-mobilne. Zanimarjale so pomen počitnikovanja, hoje, vožnje avtomobila, telefoniranje, letenja in drugih aktivnosti, pa čeprav imajo velik ekonomski, politični in družbeni vpliv. Vse življenje okoli nas temelji na delu, šolanju, politiki in ekonomiji, družbenem in družinskem življenju in drugih. Vse to pa zahteva nekakšen vzorec in mobilnost iz ene točke na drugo. Tako so naši urniki strukturirani glede na čas prometnih konic, nove industrije temeljijo na prihodu novih migrantov, uporniška gibanja temeljijo na demonstracijah in shodih ... Prav tako pa Urry opozarja na to, da so družbene vede do sedaj bile osredotočene le na neposredno interakcijo, pri tem pa so zanemarjale fizično in materialno infrastrukturo, ki vse to omogoča.

Simmel (Lin in Mele 2005) se v okviru mobilnosti osredotoča na čas. Čas je tisti na katerem je strukturirano naše življenje. Prav tako pa govori o interakciji med ljudmi in časom. Pri tem ni neposredne povezave, saj lahko po vzorcu začasnega tujca¹ nekemu, ki smo ga pravkar spoznali, povemo različne osebne skrivnosti ali pa tudi ne. Medtem ko je v dolgotrajni interakciji že zaradi skupne adaptacije potreben razvoj zaupanja vseh vpletenih.

Trift (v Urry 2007) omenja serijo različnih procesov, ki so prispevali k razvoju mobilnosti na današnje stopnjo. Sem prišteva razvoj mikroprocesorjev, razvoj elektronske komunikacije, hitri premiki financ in informacij po svetu, globalizacija, razvoj terorizma in antiglobalizma. Sem prišteva tudi hibridne sisteme, ki zahtevajo družbeno interakcijo in fizične objekte, rast pomena in razvoja znanosti, nenadne spremembe, ki imajo vpliv na vse države in ljudi sveta ... Vse to in še več, je doprineslo k razvoju in obliki, današnje mobilnosti v svetu.

¹ Georg Simmel (Simmel v Wolff, 1950) v svoji teoriji začasnega tujca govori o dveh različnih pogledih na tujca oz. nekaj tujega. Tujec postane pojem, ki je nujen za samoidentifikacijo tega kar sem jaz in kaj drugi, ter kakšna je naša in njihova družba, kultura... V tem primeru je pojem tujca uporabljen kot orodje za razlikovanje od drugih. Drugi primer uporabe pojma tujca je v medosebnih odnosih, ko lahko posameznik popolnemu neznancu zaupa različne skrivnosti, saj ta tujec ni povezan z njegovo družbo, nima mnenja in nas ne sodi, saj še ni bila vzpostavljena diferenciacija med nami in drugimi.

V okviru mobilnosti pa Castells (1996) trdi, da geografska bližina, v večini držav ni več faktor, ki bi izključeval ali vključeval oblikovanje socialnih odnosov. Danes je zaradi razvoja mobilnosti prišlo do merjenja bližine oz. razdalje s časom. Torej ni več pomembno ali smo več sto kilometrov narazen, ampak v kolikem času lahko premagamo to razdaljo.

2.4 Letenje kot mobilnost

Začetek razvoja letalske industrije sega v leto 1903, ko sta prvič poletela brata Wright. Ta razvoj pa je pomembno vplival na razvoj globalizacije, saj si brez letal in letališč tega koncepta ne znamo predstavljati. Za globalno povezovanje, migracije, spojitve in mešanje kultur, hibridizacijo je imelo letalstvo velik pomen. Razvoj letalskega prometa namreč omogoča premagovanje velikih geografskih razlik v kratkem času, lažje povezovanje z drugimi deželami in kulturami, hiter prenos surovin, proizvodov in idej ter s tem povezano tako ekonomsko, politično kot družbeno povezovanje.

Prav tako prelomen je bil, piše Urry (2007), napad na stolpnice Svetovnega trgovskega centra v letu 2001. Takrat je prišlo do velike prizemljitve letal v ameriškem zračnem prostoru, prav tako pa je kasneje prišlo do razvoja posebne stopnje varnosti na letališčih. V skladu s tem, so se letališča po vsem svetu pričela razvijati v enako smer glede varnosti in kontrole. Letališča po svetu so si po tem takem zelo podobna, saj so izraz svetovnega reda in nadzora.

Začetek razvoja letalskega prevoza je postavljen v Anglijo, ko so v bližini sedanjega letališka Heathrow, pričeli s prodajo letalskih kart za prevoz med dvema bližnjima, 8 milj, oddaljenima mestoma (Pascoe v Urry 2007). Druga stopnja razvoja letališč je bila v povezavi z mislijo o povezovanju letališč, z železnico, cesto in pristaniščem. To je zahtevalo razvoj celotne infrastrukture letališč v letališče kot nekakšen povezovalni člen med temi različnimi sistemi prevoza. Letališče se je v tem času še vedno bolj osredotočalo na vkrcanje in izkrcanje potnikov in blaga, kot pa da bi bila resničen povezovalni člen. V tretji stopnji razvoja pa so letališča postala globalni povezovalni členi in globalna mesta v

malem. Prišlo je do masovne uporabe letalskega prevoza, ljudje se lahko na letališčih srečujejo, opravljajo posle, vzdržujejo svoje družabno in družinsko življenje itd.

2.4.1 Letališča kot prostori

John Urry označuje letališča kot ne-prostore, saj so vedno bolj generalizirana in si podobna. Slednje je razvidno tudi iz samega sistema delovanja, različnih neverbalnih znakov, uporabe angleščine, podobnosti v prejemu in odpravi prtljage, blaga, potnikov in letal. Letališča postajajo kot svetovna mesta, ki vsebujejo veliko lastnosti iz vsakega konca sveta. Tako imamo v nekaterih letališčih nakupovalne centre, prostocarinske trgovine, frizerske salone, bare, restavracije ... Letališča po vsem svetu si postajajo vedno bolj podobna, predvsem zaradi frekventnosti potnikov in s tem nujnosti po nekakšni univerzalni kulturi ter prostoru.

Seveda pa nikoli ne smemo stvari dojemati tako enoznačno, zato nasproti prejšnji predstavi stojijo kritike. Slednje govorijo o letališčih, kot o deloma univerzalnih prostorih s pridihom in lastnostmi kulture in regije v kateri se nahajajo. Slednje razlike se izražajo v sami arhitekturi, materialih, znakovnih sistemih, družbenih vzorcih, trgovinah, itd. Letališča so kot nekakšna mestna središča z veliko maso ljudi, ki daje prostoru tudi neko razlikovalno lastnost od drugih letališč. Tako imajo nekatera letališča telovadnice, masažne centre, sejne dvorane, letališke hotele, diskoteke, nakupovalna središča, kazina, umetnostne galerije in vse do religiozних prostorov.

Prav tako pa moramo biti pri označevanju prostorov in ne-prostorov zelo previdni saj lahko ima nek prostor različne pomene in dožemanja za različne ljudi. Tako kot je lahko obisk v nakupovalnem centru za nekatere le vsakotedenski obvezni nakup, za druge pa lahko pomeni doživetje, srečanje starih prijateljev in obrazov. Prav tako lahko imamo na letališke prostore različne poglede kot generaliziran in standardiziran kompleks, ki se ponavlja po svetu. Lahko pa je postavljen tudi v vlogo povsem edinstvene strukture, v kateri se pojavlja veliko domačih posebnosti in v katerem se skupina potnikov, ki je prispela s potovanja, počuti varno in sproščeno (Morley 2000).

Na tem mestu pa lahko govorimo tudi o ambivalenci letaliških prostorov saj lahko potnik zaradi posebnih, univerzalnih sistemov, povišane varnosti, nepoznavanja standardiziranih postopkov in drugega začuti nelagodje. Hkrati pa lahko standardizacija in natančnost postopkov pomeni in daje občutek varnosti, saj določene postopke potnik že pozna in mu je priprava na polet kot vsakdanje opravilo. Na ambivalenco in na občutek varnosti lahko po tem takem hkrati vpliva celoten sistem varnosti, standardizacije, postopkov in sistemov saj je letališki kompleks nekdo dojel kot ne-prostor, nekdo drug pa kot prostor (Aldershot in drugi 2004).

2.4.2 Neposredna povezava letališč in sistemov

Letališča in sistemi sta dva na videz si zelo tuja pojma, vendar po krajšem razmisleku, kaj hitro ugotovimo, da temu ni tako. Letališča ne bi obstajala brez različnih sistemov, ki nudijo podporo za delovanje. Tako Urry (2007) govori, da je za delovanje in nemoten prevoz potrebnih več tisoč vrstic računalniške kode in veliko različnih računalniških sistemov, ki uravnavajo delovanje letališča in letal samih. Človek si letališč brez podpornih sistemov izdajanja vozovnic, prevzema prtljage, vzletov in pristajanja, varnosti, rezervacij in drugih več ne more predstavljati. Vse, kar je skupno tem sistemom, je sinhronizacija časa. Enoten čas je ključni faktor pri vseh teh sistemih, saj bi bilo delovanje in sodelovanje letališč po svetu praktično nemogoče. Usklajenost je glavna točka vseh sistemov.

Poudariti moramo, da so sistemi vgrajeni tudi v varnost delovanja. Nesreče, prenos prepovedanega blaga, pregled potnikov, identifikacija in ostali varnostni ukrepi temeljijo na določenih sistemih regulacije, ki so se po padcu svetovnega trgovinskega centra še poostрили. Skladno s povečano varnostjo pa se razvija vedno večji pritisk s strani pogostosti letov. Tako se je zmanjšal čas med pristanki in vzleti letal, zračna razdalja med letali, povečala se je višina na kateri se opravljajo leti, povečalo se je število prevozov in linij (Urry 2007).

V zadnjih letih pa je prišlo tudi do večje konkurence med letalskimi prevozniki in nastanek nizkocenovnih letalskih družb. Slednje povzročajo dodaten pritisk na sisteme, saj močno skrajšujejo čas med pristankom in novim poletom letal, zmanjšujejo profite na potnika, povečujejo frekventnost letov in poslujejo z minimalnimi stroški. S tem postajajo tudi vedno večji konkurenti nacionalnim letalskim prevoznikom.

3 UMEŠČENOST LETALIŠČA MARIBOR GLEDE NA OSTALA LETALIŠČA V SLOVENIJI

Kakor hitro začnemo razpravljati o letališču Maribor oz. o letališču Edvarda Rusjana moramo določiti položaj tega letališča v razmerju na ostala letališča v Sloveniji. Hitro ugotovimo, da imamo v Sloveniji veliko letališč, ki pa se združujejo v različne skupine, ločene glede na velikost, namembnost in dovoljenja, ki jih imajo. Tako poznamo javna mednarodna letališča, kamor štejemo letališče Jožeta Pučnika v Ljubljani, letališče Edvarda Rusjana v Mariboru in letališče Portorož, ki so najbolj pomembna za našo analizo. Tukaj pa poznamo še javna letališča in vzletišča (Ministrstvo za promet Republike Slovenije 2011).

Če se poglobimo v prvo skupino letališč ugotovimo, da se tudi med sabo razlikujejo po pomembnosti v slovenskem zračnem prostoru. Letališče Jožeta Pučnika, je tako vodilno letališče v slovenskem zračnem prostoru. Medtem lahko drugi dve letališči štejemo kot sekundarni. Pomen sekundarnih letališč se je v Evropi spremenil v zadnjih desetletjih, ko je prišlo do deregulacije², sprostitev trgov in povečanega gospodarskega povezovanja v Evropi in njenih različnih združenjih (Barrett 2000). V primeru Francije je do tega prišlo v sedemdesetih in osemdesetih letih prejšnjega stoletja. Takrat so v Franciji dobila manjša letališča na obrobju Pariza in v ostalih regijah veliko možnosti za uspeh. Že od nekdaj je letališče Charles-de-Gaulle bilo vodilno francosko letališče, medtem ko so ostala francoska letališča bila označena kot neuspešna, neprofitna in s tem manj pomembna. Vendar se je to kar hitro spremenilo, po deregulaciji v sedemdesetih in osemdesetih letih. Takrat so Letališča kot so Lyon, Nice in Marseille dobila možnost za uspeh (Thompson 2002).

Deregulacija je za ta neprofitna letališča pomenila odpiranje trga, možnost letalskih prevozov znotraj države in možnost mednarodnega povezovanja. To jim je uspelo, saj so lahko za razliko, do tedaj monopolnega pariškega letališča, ponudile nižje cene letalskih pristojbin, s tem privabile manjše letalske družbe, ki pa so lahko ponujale vozovnice po

² Deregulacija v Evropskem zračnem prostoru se je pričela v osemdesetih letih, ko je prihajalo v EU do sprostitev in odprtja trgov ter težnje po mednarodnem povezovanju. Posledično je prišlo do diferenciacije letalskih družb in kasneje nastanka nizko cenovnih letalskih družb. Prav tako je deregulacija pomenila, da je več različnih letalskih prevoznikov lahko uporabljala isto linijo. Več o tem v: Barrett 2000. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Jurnal of Air Transport Management*

nižjih, konkurenčnih, cenah. Vse to je še privabilo uporabnike letalskega prometa in v nekaj letih so tista manj pomembna francoska letališča postala pomembne tranzitne točke na obrobju države. Seveda pa moramo poudariti, da to nebi bilo možno brez vzporednega razvoja ostalih javnih prevozov. Tukaj je bil pomemben predvsem razvoj železniške infrastrukture in prihod hitrih vlakov, ki so omogočili obrobnim letališčem dobro povezljivost z vsemi francoskimi regijami (»prav tam«).

Če francosko sliko prenesemo na tla Slovenije ugotovimo, da velja letališče Jožeta Pučnika, kot glavno slovensko letališče, medtem ko sta lahko letališči Edvarda Rusjana in letališče Portorož kot sekundarni letališči, saj se s prvim ne moreta kosati po številu prepeljanih potnikov in ostalih letalskih operacijah. Temu v prid govorijo podatki iz leta 2007, ko je letališče Jožeta Pučnika prepeljalo 96 %³ vseh letalskih potnikov na slovenskih mednarodnih letališčih. V primerjavi s francoskim modelom ugotovimo, da smo v Sloveniji na začetku razvoja sekundarnih letališč, saj letališče Edvarda Rusjana in letališče Portorož veljata kot neprofitna, slabo opremljena in zastarela. Vendar bi glede na francoski model, lahko te pomanjkljivosti odpravili s konkurenčno ponudbo, deregulacijo, nižjimi cenami letalskih pristojbin, ki jih morajo plačevati letalski prevozniki in posodobitvijo letalske infrastrukture.

Tabela 3.1: Število prepeljanih potnikov na slovenskih letališčih v letu 2007

Prepeljani potniki na letališčih v letu 2007	Število potnikov	Delež
Letališče Jožeta Pučnika	1.524.028	96%
Letališče Maribor	31.936	2,01%
Letališče Portorož	31.433	1,99%
Skupaj	1.587.397	100%

Vir: Aerodrom Ljubljana (2010); Aerodrom Maribor (2010); Aerodrom Portorož (2010); Statistični urad (2010).

³Procentualna ocena je bila podana glede na javno dostopne podatke letališča Jožeta Pučnika, letališča Maribor in letališča Portorož, na njihovih spletnih straneh. Več v Tabeli 3.1 .

V primeru deregulacije v slovenskem zračnem prostoru sej je potrebno vprašati: »Kaj točno je potrebno deregulirati?« Slovenski trg je odprt za vse tipe letalskih prevoznikov, tako da verjetno deregulacija v smislu tipa letalskega prevoznika ni potrebna. Je pa potrebna deregulacija v drugačnem pomenu. Predvsem v smislu preferiranja letališč. Večino letov je namreč opravljenih iz letališča Jožeta Pučnika, med tem ko preostali dve mednarodni letališči slabo ali pa sploh ne obratujeta. O tem, da sta preostali dve mednarodni letališči pozabljeni, govorijo tudi uradne statistike, saj že nekaj let več ne beležijo podatkov za omenjeni infrastrukturi. Vsa letališča so še v državni lasti, tako da bi morebitna privatizacija letališč ter infrastrukture, lahko doprinesla k fleksibilnosti podjetji, ki delujejo na njem. Fleksibilnost pa pomeni večjo konkurenčnost, možnost ponujanja nižji cen in večji interes po ohranjanju in delovanju letališča.

4 SPREMEMBE LETALIŠČA MARIBOR: RAZČLEMLA DELOVANJA OD NASTANKA DO DANES

4.1 Lastniška struktura

Analizo stanja letališča Edvarda Rusjana v Mariboru moramo vsekakor začeti najprej z razčlemlbo lastniške strukture. Čeprav Letališče Maribor na prvi pogled deluje kot homogena enota, kaj hitro ugotovimo, da je ozadje lastniške strukture le nekoliko bolj zapleteno. Kot prvo, moramo ločiti letališko infrastrukturo in podjetje Aerodrom Maribor d.o.o. . Podjetje Aerodrom Maribor ima, glede na zakonsko podlago, status upravljavca in obratovalca letališča. Večinski lastnik letališke infrastrukture pa je Republika Slovenija. Med letališko infrastrukturo štejemo zemljišče, vzletno stezo, omrežje in nepremičnine, ki so na letališkem zemljišču (Ministrstvo za promet Republike Slovenije 2011).

Družba Aerodrom Maribor je bila do leta 2002 v lasti treh okoliških občin. To so bile Mestna občina Maribor, Občina Miklavž na Dravskem polju in Občina Hoče-Slivnica. Poslovanje podjetja v lasti treh občin ni obrodilo sadov, marveč je začelo toniti v rdeče številke. Leta 2002 je tako prišlo do stečajnega postopka v katerem je bil Aerodrom Maribor prodan na dražbi najboljšemu ponudniku. 15. maja je v celoti podjetje prevzela družba Prevent d.d. v interesu logistične dejavnosti. Aerodrom Maribor je tako ostal v lasti podjetja Prevent vse do danes (Böhm 2006).

Aerodrom Maribor je imel kot vzdrževalec in obratovalec, po pogodbi, dovoljenje za upravljanje celotne letališke infrastrukture vse do konca leta 2010. Vsekakor pa lahko v medijih zasledimo, da se trenutno letališka infrastruktura, v lasti države, ponuja v dolgoročni najem za obdobje tridesetih let. Tukaj najem ponujajo najboljšemu ponudniku (Ministrstvo za promet Republike Slovenije 2011).

Podoben scenarij se je odvijal pred nekaj leti, ko je Aerodrom Maribor postal upravljavec letališke infrastrukture v lasti države. Pred podpisom pogodbe je neurejeno stanje ugajalo omenjenemu podjetju, saj je lahko infrastrukturo uporabljalo brez stroškov. Nižji stroški pa

vsekakor pozitivno vplivajo na delovanje vsakega podjetja. Brezpravno stanje ni dolgo obstalo, saj je bil potreben podpis pogodbe za upravljanje. S tem posledično narastejo tudi stroški uporabe infrastrukture in samega opravljanja poletov. Višji letališki stroški pa negativno vplivajo na konkurenčnost letališča.

Podpis pogodbe za dolgoročni najem letališke infrastrukture v državni lasti, pa lahko pomeni, da se dodatno povešajo letališki stroški, v primeru da podpisnik ni podjetje Aerodrom Maribor. Predvidevamo pa lahko, da se bodo stroški najema in uporabe infrastrukture povešali tudi zaradi zadnje velike investicije v obnovitev in dograditev potniškega terminala.

Dolgoročni najem letališča s strani drugih podjetji ni nekakšna težava vendar je vprašanje ali je najemna oblika najboljša rešitev. Tukaj so še javno-privatno partnerstvo oz. druge osnove, ki niso najem. Seveda pa je dolgoročni najem nujna potreba, saj kratkoročne rešitve onemogočajo kakršnokoli dejavnost ali razmišljanje o perspektivah (Sonc 2010).⁴

Razvidno iz intervjuja z direktorjem Aerodroma Maribor d.o.o., Matjažem Soncem, je tudi, da lahko problematiko delovanja predstavlja tudi oblika prevzema oz. pogodbe, ki je sklenjena za delovanje letališča. Kratkoročno sklepanje pogodb negativno vpliva na delovanje letališča, prav tako pa najemna pogodba ni nujno najboljša rešitev za uporabo letališča. Nujnost dolgoročne rešitve problema je pomemben tudi za uspešno deregulacijo. Deregulacija v evropskem zračnem prostoru je namreč omogočila ustvarjanja fleksibilnih cen, možnost dogovarjanja, zmanjševanja stroškov in konkurenčnost. V raziskovanem primeru pa razdvojeno stanje onemogoča fleksibilno delovanje. Fleksibilnost pa je danes eden izmed bolj izpostavljenih pojmov globalizacije. Fleksibilnost posameznika ali podjetja, možnost hitrega prilagajanja razmeram, delovati z določeno mero tveganja in iskanje vedno novih poslovnih priložnosti je nujna za aktivno delovanje in uspešnost. Slednjega pa raziskovani primer nima zaradi nerešene problematike.

⁴ Intervju z direktorjem Aerodroma Maribor d.o.o., Matjažem Soncem, je bil opravljen na letališču Edvarda Rusjana(Maribor) v obdobju od 1.6 do 31.6.2010.

4.2 Investicije in infrastruktura

Letališče Edvarda Rusjana je v zadnjih desetih letih doživelo nekaj investicij v letališko infrastrukturo. Tako je leta 1999 prišlo do obnovitve vzletno-pristajalne steze, ki jo je uporaba od odprtja leta 1976 že načela. Leto kasneje je bila obnovljena letališka ploščad. Po prevzemu leta 2002, je bila opravljena obnovitev celotne infrastrukture, ki je v lasti Aerodroma Maribor. V letih 2004/2005 sta bila obnovljena sistem za instrumentalno pristajanje in transformatorska postaja. Leto kasneje pa je bila tudi zaključena obnovitev zaščitne ograje okoli letališča (glej Tabelo 4.2).

Tabela 4.2: Posodobitve letališke infrastrukture po letih

Posodobitve infrastrukture po letih	Posodobitve
1976	Odprtje letališča Maribor za promet.
1999	Obnova vzletno-pristajalne steze. Letališče je center za šolanje pilotov letalskih družb Swissair, Aero Lloyd in LTU, Deutsche BA ter Lauda Air.
2000	Obnova letališke ploščadi.
2002	Družba Aerodrom Maribor d.o.o., prodana podjetju Prevent Global d.d.
2002 do 2004	Aerodrom Maribor d.o.o. obnovil vso infrastrukturo, ki je v njegovi lasti.
2004/05	Obnova sistema za instrumentalno pristajanje ILS CATI ter transformatorsko razdelilne postaje.
2003 do 2006	Obnovljena in dograjena zaščitna ograja okrog letališča Maribor.
2008	Na predlog mariborskega letališča in državljana Silva Škornika je vlada RS sprejela sklep o preimenovanju letališča Maribor v Letališča Edvarda Rusjana Maribor.

Vir: Aerodrom Maribor (2010).

Večja investicija je prišla v letu 2010, ko je Republika Slovenija, kot večinski lastnik infrastrukture na letališču Edvarda Rusjana pričela z obnovo le-tega. Letališka infrastruktura se bo, glede na plan zadnje investicije, korenito spremenila. Obnova predvideva, dograditev in obnovitev potniškega terminala, izdelavo glavnega načrta

letališča, nakup opreme za sprejem in odpravo letal in obnovitev letaliških objektov. Vir financiranja za zadnjo obnovo pa izhaja delno iz državnih in evropskih sredstev.⁵ Sredstva EU so prišla iz evropskega sklada za regionalni razvoj. Ta je za obdobje 2007 do 2013 pripravil razpis, na katerega se lahko prijavi vsaka članica evropske unije. Tako je Slovenija v okviru operativnega programa za razvoj okoljske in prometne infrastrukture pridobila tudi sredstva za obnovo letališča Maribor (Ministrstvo za promet Republike Slovenije 2011).

Trenutno se pripravlja tudi dokumentacija za nadaljnjo dolgoročno oddajo oz. najem letališke infrastrukture v državni lasti. Trenutno je najemnik omenjene infrastrukture Aerodrom Maribor d.o.o. Z novim razpisom pa ciljajo tudi na tuje investitorje in najemnike, saj se pod okriljem Aerodroma Maribor to ni izkazalo kot uspešno (»prav tam«).

4.3 Delovanje letalskih družb na letališču Maribor

Na raziskovanem letališču je delovalo nekaj letalskih družb, katerim pa je bil skupen hiter zaton delovanja. Kot prvo moramo omeniti šolanje pilotov za letalske družbe Swissair, Aero Lloyd in LTU, Deutsche BA ter Lauda Air, ki tukaj opravljajo šolske lete že od leta 1999 (Aerodrom Maribor 2010).

Avstrijsko podjetje Styrian Spirit, katerega delni lastnik je bil tudi Prevent d.d., je svoje delovanje na letališču Edvarda Rusjana preizkusilo v letu 2005, ko je vzpostavilo redno letalsko povezavo med takratnim letališčem Maribor in letališčem Charles-de-Gaulle v Parizu. Uporabljeno je bilo manjše letalo, ki je vsak dan odhajalo na pot ob sedmi uri zjutraj. Z uro odhoda in pogostostjo povezave, so želeli izkoristiti potencial sodobnega potnika in poslovneža, saj so v času prihoda na glavno pariško letališče imeli kar se da največ možnih povezav z ostalimi letalskimi linijami po Evropi (Finance 2005). Vendar je

⁵ Ministrstvo za promet in Ministrstvo za okolje in prostor sta skupaj pripravili Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 do 2013, s pomočjo katerega sta pridobili 28 % sredstev s strani RS za obnovitev letališke infrastrukture Letališča Maribor. Preostale finance so bile pridobljene iz evropskega sklada za regionalni razvoj. Ta je za obnovitev letališke infrastrukture prispeval 72 % sredstev na podlagi smernic Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

ideja in delovanje po letu dni zamrla, saj je prišlo do bankrota letalske družbe Styrian Spirit (Finance 2006). Opisana letalska linija pa naravnost sovпада s teorijo o pomembnosti časa in nepomembnostjo razdalje. Castellsova teorija je tukaj uporabna za razlago relacije Maribor – Pariz. Tukaj gre geografsko za veliko razdaljo, ki pa ni toliko relevantna saj je pomemben predvsem čas, ki ga bo potnik potreboval za premostitev razdalje med dvema mestoma. Nadalje Simmel trdi, da je čas tisti okoli katerega je organizirano naše življenje. V opisanem primeru to pomeni čas prihoda na francosko letališče, saj slednje omogoča opravljanje povezovalnih letov v druge države. Sodoben potnik in poslovnež tako organizira svoje življenje okoli časa, ki ga porabi za pot, in terminov prihoda in odhoda letal.

Za avstrijskim prevoznikom, je svojo linijo uvedel nizko cenovni prevoznik Ryanair, ki je vzpostavil letalsko povezavo med Mariborom in Londonom. To je bila preizkusna linija, vendar je z razlogom prenizkega števila potnikov, po letu delovanja, prav tako zamrla. Ryanair je imel težave s številom potnikov, saj je enaka povezava v tistem času obstajala na letališču Jožeta Pučnika v Ljubljani z letalsko družbo Easy Jet in v bližnjem avstrijskem mestu Graz, kjer je prav tako deloval Ryanair. Tukaj je prišlo do težave zaradi same bližine vseh treh letališč in s tem premajhne ciljne populacije, ki naj ne bi uspela zapolniti prevelike ponudbe za enako destinacijo. Glede na to je bilo Ryanairovo delovanje na Mariborskem letališču, že na začetku obsojeno na propad saj izbira destinacije ni bila smotrna.

V letu 2008 je v Maribor prišel letalski prevoznik Aurora Airlines. Pred tem je že deloval na Ljubljanskem letališču, kjer je svoje delovanje prekinil zaradi afere pri nabavi letal za Adrio Airways. Na letališču Edvarda Rusjana ni deloval dolgo zaradi bankrota podjetja (Dnevnik 2008).

Tukaj pa ne smemo pozabiti na še preostale lete, ki spadajo predvsem med čarterje in so aktualni predvsem v poletnih mesecih, ko ljudje odhajajo na počitnice v povečanem številu. Nova paradigma mobilnosti se za razliko od starejših teorij, tako osredotoča tudi na pomen počitnikovanj, hoje, vožnje, letenja in drugih pojavov. V primeru čarterskega prevoza

namreč gre za masovni družbeni pojav, migracije iz osrednjega dela države in celine v obmorske predele oz. migracija populacije iz njihovega domačega kraja v turistične centre. Pri tem pa prihaja do interakcije med ljudmi in nastanka različnih družbenih pojavov. Glede na to se moramo strinjati z Urryjevo zahtevo po upoštevanju pomembnosti mobilnosti v družbenih vedah. Vsakoletni masovni družbeni pojav migracije pomeni povečano število potnikov iz okoliških regij. Gledano z vidika rentabilnosti prevoza z letališča Maribor pa pomeni zapolnjene kapacitete za določene destinacije in s tem rentabilnost letalskega prevoza z Mariborskega letališča. »Najbolj pomembno za našo državo je, da uveljavimo kakšen vhodni turizem in lete v državo ne samo iz nje. V Ljubljani ga sicer nekaj je, vendar še vseeno premalo, v Mariboru pa ga sploh ni (Sonc 2010).«

Velikokrat je spregledano dejstvo, da je vse preveč poletov usmerjenih na destinacije izven države, kar se trenutno dogaja v primeru čarterskih prevozov. Slednje slabo vpliva na gospodarstvo v Sloveniji. Tukaj bi morale nastopiti turistično in ostalo gospodarstvo, da privabi potnike v Slovenijo in ne iz nje. To bi posledično pomenilo tudi povečanje BDP, gospodarski razvoj in prepoznavnosti države po svetu.

V letošnjem letu je letališče doživelo tudi manjše povečanje obsega dela zaradi obnove vzletno-pristajalne steze na letališču Jožeta Pučnika. Adria Airways, ki ima matično letališče v Ljubljani, je bilo primorano preseliti vse svoje lete na bližnja letališča. Tako je večino letalskega prometa prevzelo letališče Edvarda Rusjana. Letališče je v času 14 dni tako delovalo s polno paro, kar do takrat ni bilo v navadi. »Tehnično je bila zadeva izvedena odlično. Glede na to, da smo med izgradnjo novega terminala, so bili tudi potniki zelo zadovoljni. Kadrovskega ne bi mogli izpeljati, zato smo imeli na posodo delavce iz Brnika (Sonc 2010).«

Ne glede na to, da letališče že dolgo ni tako intenzivno delovalo, kot v obdobju gostovanja Adrie, se je dobro sprijelo z nalogo povečanega obratovanja. Iz tega je razvidno, da je letališče kljub potekajočim gradnjam, dobro organizirano in opremljeno, primanjkuje jim le večji kader letališkega osebja, ki pa bi ga v primeru redne linije seveda povečali. Pri trenutnem obsegu delovanja namreč ni potrebe po večjem številu letaliških delavcev.

4.4 Analiza prostorske umeščnosti letališča

Glede prostorske umeščnosti letališča, kaj hitro ugotovimo, da je lega ugodna. V neposredni bližini tako najdemo na novo zgrajeno avtocestno povezavo in železnico (glej Sliko 4.1). Omenjeni povezavi v veliki meri, doprineseta k povezljivosti letališča, predvsem z vidika blagovnega transporta. To tržno nišo želi izkoristiti trenutni lastnik Aerodroma Maribor, podjetje Prevent d.d. Vsak transport poteka od točke A do točke B. Razlikujejo se le načini prevoza. Medtem ko je letalski prevoz ugoden za premagovanje velikih razdalj znotraj kontinenta, pa ni ugoden za krajše povezljivosti. Tukaj nastopi ugodna lega letališča z bližino avtoceste in železnice, ki omogoča prevoz blaga do končnega ponudnika. Železniška infrastruktura tako omogoča prevoz težjih in lažjih tovorov v bližino naročnika, medtem ko ceste in avtoceste omogočajo dostavo blaga na lokacijo. Enaka logika velja v obratni smeri.

Slika 4.1: Satelitska slika letališča Maribor



Vir: Najdi.si (2011).

Za Slovenijo lahko rečemo, da je postala pomembna tranzitna država že v letu 1846, ko je bila končana izgradnja Južne železnice od Dunaja do Trsta. Železnica je tako povezovala osrednjo Evropo z morjem. To je omogočalo ladijski transport do pristanišča v Trstu in nato železniški prevoz v Avstrijsko cesarstvo in ostale državne tvorbe osrednje Evrope. Izgradnja Južne železnice je tako pomenila lažji in cenejši dostop do morja ter omogočala

gospodarski razcvet. Slovenija je od takrat postala še pomembna tranzitna točka za povezavo osrednje Evrope z državami na Balkanskem polotoku preko avtocestne in železniške povezave.

Pomemben dogodek za povezljivost se je zgodil v letu 2009, ko se je odprl avtocestni križ v neposredni bližini letališča. Avtocesta sedaj nemoteno povezuje mejo z Avstrijo in Madžarsko in po tem takem omogoča prevoz v ostale dele Slovenije in pristanišče Luko Koper. Slednje je pomembna pomorska povezava za države v srednji in vzhodni Evropi in sredstvo za uresničevanje gospodarskih ciljev podjetij v omenjeni regiji. Povezava od Dražencev (Ptuj) do hrvaško-slovenske meje, na zelo prometnem mejnem prehodu Gruškovje, pa se bo pričela v obdobju po preteklem letu 2010.

V oziru prostorske umeščenosti letališča ne smemo pozabiti tudi na ostalo infrastrukturo in dejavnosti. V to skupino lahko štejemo predvsem turistične in gospodarske dejavnosti. V bližini letališča so dobro poznani turistični centri in destinacije. Najbolj poznana in opazna turistična destinacija je Pohorje, ki se ponaša z dobro razvitim centrom za zimske dejavnosti. Tako se promovira z dobro obiskanimi zimskimi športnimi dejavnostmi smučanja, prireditvami kot je svetovni smučarski pokal za ženske (Zlata Lisica) z več kot 46 letno zgodovino, adrenalinskim parkom, ki je aktualen predvsem v toplejših mesecih, pohodništvom in drugo. Bližnji mesti Maribor in Ptuj obiskovalcem ponujata na ogled veliko kulturne dediščine od gradu, najstarejše vinske trte na svetu, vinskih kletih, muzeje in galerije. Tukaj so tudi prireditve kot so festival Lent, festival Stare trte, Rally starodobnih vozil Štajerska, tradicionalni pustni karneval na Ptuju in drugo. V okolici je prav tako veliko drugih turistično privlačnih destinacij kot so terme Zreče, športni center Rogla, jezera in rezervati, vinotoči in drugo.

Letališče pomeni večjo možnost in boljšo dostopnost za ljudi, ki jih želimo povabiti, tako poslovneže kot turiste. To je prednost, da imamo na tako ugodni legi letališče. V bližini imamo turistične centre, kot so center mesta, ptujske terme, Moravske toplice, Zreče, Rogla, mariborsko Pohorje... V tem smislu je lega letališča ugodna (Verlič 2010).⁶

Dobro prostorsko umeščenost je potrdil tudi podžupan Mestne občine Maribor, Andrej Verlič, ki je nakazal, da je v bližini veliko turističnih centrov, za katere bi bilo delovanje letališča dobrodošla sprememba. Hkrati pa letališče pomeni, da lahko regija privabi in prepelje tudi potnike in turiste iz bolj oddaljenih držav in s tem razširi svojo ciljno populacijo.

Turizem je namreč zelo pomemben dejavnik času globalizacije in panoga kapitalizma. Pomen turizma je postal opazen sredi 19. stoletja, saj so bile ugotovljene ekonomske posledice te dejavnosti. Danes pa je turizem ena izmed najpomembnejših panog v bolj ali manj vseh državah. Turizem posledično obsega vse od dela, do prostega časa, potrošništva, mobilnosti ljudi, družbene in kulturne interakcije, mešanja kultur in ima nenazadnje tudi velik ekonomski in političen vpliv (Meethan 2005).

Glede na pomen turizma v svetu in pomena mobilnosti za turizem ima letališče Maribor velik potencial pri delovanju in razvijanju le-tega v regiji. Vendar se je potrebno strinjati z izjavo g. Andreja Verliča, da letališče pomeni le večjo možnost za dostopnost tistih, ki jih želimo privabiti. Turizem se sam po sebi ne bo razvijal in uspeval zaradi dejavnega letališča, ampak lahko le dejaven in uspešen turizem naredi letališče funkcionalno.

Letališče svoje ugodne lege do sedaj še ni uspelo konkretno izkoristiti. Tukaj so se na pot postavili slaba angažiranost turističnega sektorja in gospodarstva, neaktivnost lastnika letališča, slaba infrastruktura, stroški uporabe letališča in gospodarska kriza, ki je zajela države celega sveta. S tem povezano je tudi manjša gospodarske rast, manjši BDP, propad

⁶ Intervju s podžupanom mestne občine Maribor, Andrejem Verličem, je potekal v prostorih Mestne občine Maribor v obdobju od 1.6. do 31.6.2010.

podjetji, slabše finančno poslovanje lastnika Aerodroma Maribor in s tem tudi znižanega števila letalskih tovornih in potniških prevozov.

4.4.1 Pozabljen predlog o logističnem centru

V okviru prostorske umeščenosti letališča Maribor, pa ne smemo pozabiti na ideje o logističnem centru. Ideja obstaja že od leta 2005, ko je lastnik Aerodroma Maribor, podjetje Prevent d.d., podpisalo pogodbo o uporabi letališčne infrastrukture z Republiko Slovenijo. O samem logističnem centru se je že velikokrat govorilo in planiralo, vendar se ideja še vedno ni realizirala. Tako so bili plani, da bi bil le-ta ustvarjen in delujoč že v letu 2007, 2008, 2009 in trenutno tudi v obdobju 2010-2015 pod okriljem že delno opuščene projekta Oreh (Mariborska razvojna agencija 2010).

Razlogi za postavitve logističnega centra se skrivajo v dobri prostorski umeščenosti v stičišču različnih tranzitnih poti. Tako je pomembna bližina avtoceste, železnice in tudi letališča. Največja problematika v okviru tega, pa se pojavlja predvsem zaradi bližine avstrijskega letališča v mestu Graz in tamkajšnjega logističnega centra. Slednje je od Maribora oddaljeno le kakšnih 70 km. Prav tako pa se velika problematika pojavlja v dolgotrajnem planiranju samega centra. Med tem, ko so se v Sloveniji pojavile ideje o logističnem centru, so v Grazu naredili načrte in center že izgradili. O tem piše tudi M. Potočnik (2009), kjer navaja, da so mariborsko letališče nevarne tudi neizvedene načrtovane aktivnosti. Prav tako pa je problematično tudi časovno trajanje in nepopolno izvajanje posodobitev, ki so nujno potrebne. Nevarnost neizvedenih projektov in zakrnelih postopkov potrjuje tudi naslednji citat predstavnika Mestne občine Maribor. »To je državni projekt. Obstaja še, vendar se zelo zatika pri njegovi realizaciji. Projekt Oreh je celovit projekt, ki še vključuje veliko manjših podprojektov in v katerem bi letališče Maribor odigralo pomembno vlogo (Verlič 2010).«

Glede na opisano je logistični center v bližini letališča Maribor dobra ideja, težava pa se pojavlja predvsem v sami zakrnelosti in počasnosti postopkov, slabem marketinškem pristopu in pomanjkanju resnih investitorjev v sam projekt izgradnje centra. Logistični

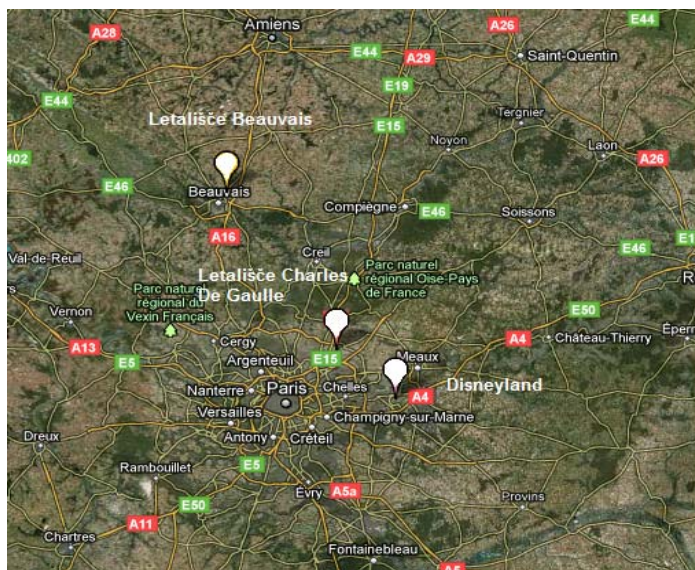
center bi za letališče pomenil povečano stopnjo prometa, s tem povezani finančni prilivi in možnosti posodobitev letališča, hkrati pa bi to doprineslo tudi k povečanim možnostim za gospodarski razvoj regije.

V okviru pojma mobilnosti, govorimo o mobilnosti ljudi, idej, kulture, družbe in tudi materialnih stvari. Sam projekt Oreh pa temelji na mobilnosti tovora in materialov, slednje pa neposredno sovpada z raziskovanim pojmom. Izvedba projekta bi zaradi mobilnosti, s tem povezane ekonomije, razvoja, razpoznavnosti in tudi miselnosti imela tudi širši družbeni vpliv na prebivalce v regiji. Podobno kot v primeru turizma pa letališče ostaja samo orodje za izvajanje neke vrste mobilnosti, vendar v primeru neizvedenih projektov in zamujenih priložnosti ostaja še vedno brez funkcije.

5 PODOBNOST IN PRIMERJAVA PRIMEROV: LETALIŠČE MARIBOR IN BEAUVAIS

V primeru sekundarnih letališč lahko v Franciji vzamemo primer letališča Beauvais. Sama lega letališča je nekoliko neugodna že zaradi same bližine glavnega pariškega letališča Chales-de-Gaulle. Slednje gosti večino letov v Pariz in Francijo na sploh. S pojavom nizko cenovnih letalskih prevoznikov, pa so tudi sekundarna letališča, kot je Beauvais (glej Sliko 5.1), dobila svojo priložnost. Omenjeno letališče, je tako gostitelj treh nizko cenovnih letalskih prevoznikov. Vzroke za to lahko pripišemo deregulaciji v sedemdesetih in osemdesetih letih, pojavom nizko cenovnih letalskih prevoznikov, statusu sekundarnega letališča in s tem nižjim in konkurenčnejšim cenam (Barrett 2000).

Slika 5.1: Umeščenost letališča Beauvais



Vir: Google Maps (2011).

Globalno povezovanje, povečevanje pomena turizma in počitnikovanj ter povečanje števila turistov iz drugih držav pomeni tudi povečano povpraševanje in ponudbo po konkurenčnejših cenah. Naravna ekonomska logika o ponudbi in povpraševanju je tukaj odgovorila na dano stanje. Vedno več turistov in podjetij je iskalo nižje in konkurenčnejše cene letov v Pariz, nasproti temu stojijo alternativni ponudniki letalskih prevozov, ki

potrebujejo za svoje poslovanje cenovno ugodna letališča in privlačne destinacije. Beauvais je lahko ponudil vse to, z nižjimi cenami letališkega obratovanja, relativno bližino (55km) Parizu in velikemu evropskemu zabaviščnemu parku Disneyland oz. Eurodisney, kot ga tudi imenujemo. Park je zanimiva izletna točka za mlade in družine z otroci, saj ponuja veliko vrsto imaginarnih risanih junakov v resničnem življenju. Ponovno je tukaj nastopila ekonomska logika po povečevanju poslovanja in profitov. Tako se je vzpostavila logična povezava nizko cenovnega letalskega prevoza, za to ugodnega letališča in zabaviščnim parkom Eurodisney. V skladu s tem je prišlo do promocije letališča Beauvais, kot ugodne tranzitne točke za obisk zabaviščnega parka.

Čeprav lahko rečemo, da je letališče le orodje za uresničevanje ciljev zabaviščnega parka Disneyland in mesta Pariz, postane to irelevantno saj je Beauvais pri tem doživel ekonomski razvoj in uspeh. Letališče je s svojimi prednostmi tako prevzelo velik delež potnikov, ki stremijo k zmanjšanju potovalnih stroškov in se s tem sedaj dobro promovira na trgu letalskega prevoza. Skupaj s tem so se razvile tudi podporne storitve, prevoza do končne lokacije in gostovanja turistov pri obiskovanju omenjenih destinacij.

Če slednjo sliko prenesemo v primer letališča Maribor ugotovimo, da ima slovenski primer veliko možnosti za uspeh, vendar se tukaj velikokrat postavlja na pot napačna in nevarna miselnost vseh vpletenih.

Letališče je orodje, javna infrastruktura, ki omogoča opravljanje letalskega prometa. To mi tehnično zagotavljamo. Interes, kdo bo letel, zakaj in čemu bodo služile te povezave, pa je na stvari tistih, katerim je to interesno področje...

... Strinjam se, da določene marketinške poteze izvaja letališče, vendar pa ne more biti vse na tistem, ki upravlja in omogoča vzlete in polete. Primarno je, da je ta javna infrastruktura v funkciji, kar mi ves čas zagotavljamo (Sonc 2010).

Res da je letališče Beauvais doživelo razcvet vzporedno z razvojem zabaviščnega parka Eurodisney, vendar je pri tem ostalo še vedno orodje za uresničevanje interesov zabaviščnega parka. Francosko letališče ni organiziralo aranžmajev, počitnic in poletov za

omenjeno destinacijo, ampak je bilo le orodje za realizacijo prihoda potrošnikov. Prenosišča, ogleda, aranžmaja in celotno senzacijo pa je ponudil in organiziral turistični in poslovni del gospodarstva, kateremu je bilo in je v interesu da to izkoristi. V slovenskem primeru pa se srečujemo ravno z to nevarno in napačno miselnostjo, da mora letališče promovirati Slovenijo in širšo regijo ter pri tem organizirati ponudbo. Slednje je namreč v domeni turističnega in ostalega gospodarstva na sploh. Letališče lahko le ponudi tehnične zmožnosti in ugodne cene za polete.

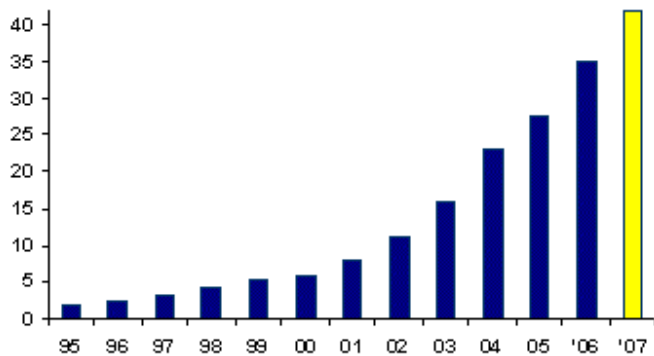
Prav tako moramo v primeru letališča Beauvais preučiti ambivalenco o prostoru oziroma ne-prostoru. Primer francoskega letališča lahko v nekem oziru pojmuje kot ne-prostor, saj lahko gre za generalizirano infrastrukturo letališča, ki se ne razlikuje od ostalih letališč po svetu. Na drugi strani pa se letališče Beauvais promovira kot dobro izhodišče za obisk Disneylanda in da se sama izkušnja obiska zabavišnega parka začne že na bližnjem letališču. Po tem takem lahko opisani primer uvrstili med prostore, saj se predstavlja z neko posebnostjo, ki je značilna za to kategorijo. Tukaj se predvsem pojavi pomembnost pogleda ki ga uberemo, ali bo ta osredotočen na samo infrastrukturo, ali bo zajemal pogled širše v samo vrsto promocije, ki jo je letališče izbralo in okoliško regijo. Skladno s tem moramo enako preučiti primer letališča Maribor, ki se sprva kaže kot generalizirana infrastruktura, na drugi strani pa se lahko predstavlja kot odlično izhodišče za obisk kakšne izmed turističnih infrastruktur v okolici.

6 RAZVOJ IN NAČIN DELOVANJA NIZKO CENOVNIH LETALSKIH PREVOZNIKOV

Tukaj bomo v ozir vzeli primerjavo nizko cenovnih in klasičnih letalskih prevoznikov ter različne možnosti za uspeh. V začetku so se pojavile državne družbe, ki so ponujale letalske prevoze. Letalski prevoz je bil drag in s tem sorazmerno je bilo tudi malo letalskih potnikov. Z deregulacijo v sedemdesetih in osemdesetih letih je prišlo do vzpostavitve konkurence na letalskih trgih. Letalske družbe so v skladu s tem poizkušale zniževati svoje stroške, da bi lahko ponujale nižje cene vozovnic in s tem privabile večje število potnikov. Vrsto let je bil letalski prevoz namenjen le višjemu družbenemu sloju, ki si je lahko le-to privoščil. Po deregulaciji, pa se je pričel odpirati tudi trg s ciljno populacijo manj premožnih potnikov. Skupaj s tem je prišlo do privatizacije letalskih družb saj so lahko šele po tem začeli klasični letalski prevozniki črtati nepotrebne stroške. S padcem stroškov in cen se je povečalo tudi število potnikov (Tompson 2002).

Prelomno leto je bilo 1990, ko je prišlo do združitve zračnega prostora članic Evropske unije. Skupaj s tem so se pojavile nizko cenovne letalske družbe v Evropi, kot so Ryanair, EasyJet... Te so se vrnile k osnovam, saj svojim potnikom niso ponujale udobja, razkošja in nepotrebnih storitev, ampak so prevažale svoje potnike od točke A do točke B. Iz grafa 6.1 je tudi razvidno, kako skokovito se je povečevalo število potnikov letalske družbe Ryanair med leti 1995 in 2007. Nizko cenovne družbe so se osredotočile na kvantiteto potnikov in ne na kvaliteto storitev. To je bilo ključ za uspeh, saj so s tem pridobile veliko ciljno populacijo, ki so ji bile cene klasičnih prevoznikov previsoke. Za primerjavo bomo vzeli ceno vozovnice letalskih prevoznikov EasyJet in Adria Airways, slednji je edini slovenski klasičen letalski prevoznik. Cena vozovnice nizko cenovne letalske družbe je 74€, medtem ko klasični letalski prevoznik ponuja svojo storitev za 225€. Glede na ceno, ki je bila izbrana za enake dneve odhoda, je razlika velika. Pav tako pa je razlika tudi v storitvah in kvaliteti prevoza, posledično pa tudi v ciljni populaciji.

Graf 6.1: Rast števila potnikov v milijonih od leta 1995 – Ryanair



Vir: Ryanair (2011).

Ključ za uspeh pa se ni odražal le v pomanjkanju kvalitete storitev ampak tudi v načinu transporta, letališčih iz katerih so vzletali in tudi samih letalih.

6.1 Vsebina ponujenih storitev

Nizko cenovni letalski prevozniki ponujajo osnovne storitve na letalih. Tako ni malic in napitkov, ponujajo le prosto carinske izdelke. Na letalih ni sedežnega reda, ki bi ga lahko potniki zakupili, ampak deluje po principu avtobusa, kdor prvi pride prvi melje (zasede sedež). Prav tako ne polagajo pozornosti na udobje med potovanjem. Zato ne ponujajo kakršnih koli prikazovanj filmov ali glasbe, ne osredotočajo se na velikost prostora, ki ga potrebuje potnik ali udobje sedeža. Letalo ima maksimalno možno število sedežev, prehod med sedeži je manjši, zagotovljeni so minimalni standardi, itd (Böhm 2006).

Prav tako je nedavno v medijih odmevala novica o ukinitvi stranišč, na enem izmed nizko cenovnih prevoznikov. Tako je Ryanair potrdil novico o plačljivosti njegovih toaletnih prostorov, hkrati pa izrazil namero o ukinitvi le-teh. Razlog za to se skriva v šestih dodatnih sedežih, ki bi jih lahko namestili v pridobljeni prostor (Dnevnik 2010).

Potrebno pa je še omeniti, da del letaliških storitev poteka tudi v okviru rezervacije poletov in nakupa letalskih vozovnic. Alternativne letalske družbe nimajo svojih poslovalnic, ampak poteka nakup in rezervacija letov preko spleta. Potnik na spletu rezervira letalsko karto za želeno destinacijo in doplača vse ostale zelene storitve, ki jih prevoznik ponuja. Obstajajo tudi klicni centri za nakup vozovnic, kjer se plača provizija za klic, medtem ko je nakup na spletu cenejši. Od kar je prišlo do velikega razvoja interneta in internetnih storitev, je slednje postalo glavni način rezervacije letov.

Potniki si sami natisnejo identifikacijsko številko rezervacije in nato karto prevzamejo na letališču, pred samim vstopom na letalo. Obvezna je tudi oddaja prtljage, če je le bila predhodno prijavljena in doplačana. V nasprotnem primeru se pred samim vkrcanjem na letalo plačajo visoke provizije za vse storitve, ki niso bile opravljene med samo spletno rezervacijo.

Vprašanje varnosti in delovanja sistema v primeru nizko cenovnih letalskih prevoznikov ni ogrožena. Tako tudi te letalske družbe sledijo vsem zahtevanim smernicam, ki so potrebne

za delovanje letalske družbe. Res je, da rezervacija in zakup leta poteka že skoraj v celoti preko interneta, vendar je ključni del sistema varnosti ravno na letališčih, ki pa neodvisno od letalskih prevoznikov, morajo slediti smernicam varnosti in nadzora. Nakup in udeležba pri tej vrsti prevoza pa sovпада s Castellsovo teorijo o prehodu iz informacijske v omrežno družbo, saj se informacije med letališči nenehno izmenjujejo. Prav tako pa že v spletni rezervaciji podamo določene pomembne ter zaupne informacije o potniku, katere morajo biti ob spletni prijavi in prihodu na letališče enake. Hkrati pa nam sodobni računalniški sistemi omogočajo visoko varnost nakupa in rezervacije vozovnice na spletu, saj so pri tem uporabljeni različni digitalni varnostni certifikati, ki omogočajo zanesljivost.

6.2 Organizacija prevoza

Kot je že bilo zapisano, transport nizko cenovnih letalskih prevoznikov, poteka od točke A do točke B. Prevoz je enosmeren in s tem ne potrebujejo dodatnih sredstev za planiranje povezovalnih letov. Prav tako je prestopanje iz enega na drug let v domeni samega potnika. Tega kot letalska družba ne zagotavljajo. Ni zamud oziroma so redke. Letala nizko cenovnih letalskih prevoznikov so dnevno v zraku dlje, kot letala klasičnih. Podporne storitve, ki so potrebne za sprejem in odpravo letal (prenos prtljage, sprejem potnikov, točenje goriva..), izvajajo zunanji najeti partnerji. Letala so na tleh krajši čas, saj posadka pomaga pri čiščenju in odpravi letal. Prav tako pa je posadka nizko cenovnih prevoznikov tri članska medtem ko jih je pri klasičnih prevoznikih šest ali več. Letalski prevozniki imajo bazna letališča (glej Sliko 6.3), na katero se pripotuje iz različnih destinacij (glej Sliko 6.4) in je nato možen let na ostale povezave tistega letališča. Med temi destinacijami baznega letališča nimajo povezovalnih letov. Vse deluje preko baze (Böhm 2006).

Slika 6.3: Bazno letališče London Stansted



Vir: Ryanair (2011).

Slika 6.4: Destinacija Graz



Vir: Ryanair (2011).

Iz prilog je tudi razvidno število letov, ki jih en in drug tip letališča gosti. Letališče London Stansted ima veliko letalskih povezav družbe Ryanair. Iz omenjenega letališča je tako mogoče leteti na skoraj vsa destinacije tega letalskega prevoznika. Drug tip letališča te letalske družbe pa predstavlja naše bližnje letališče Graz. To mesto im samo eno Ryanairovo letalsko linijo v London, iz koder lahko potniki nadalje prestopajo in potujejo po Evropi. Letalskih povezav med letališčem Graz in ostalimi destinacijami iz Londona ni. London Stansted je po tem takem bazno letališče, Graz pa le destinacija.

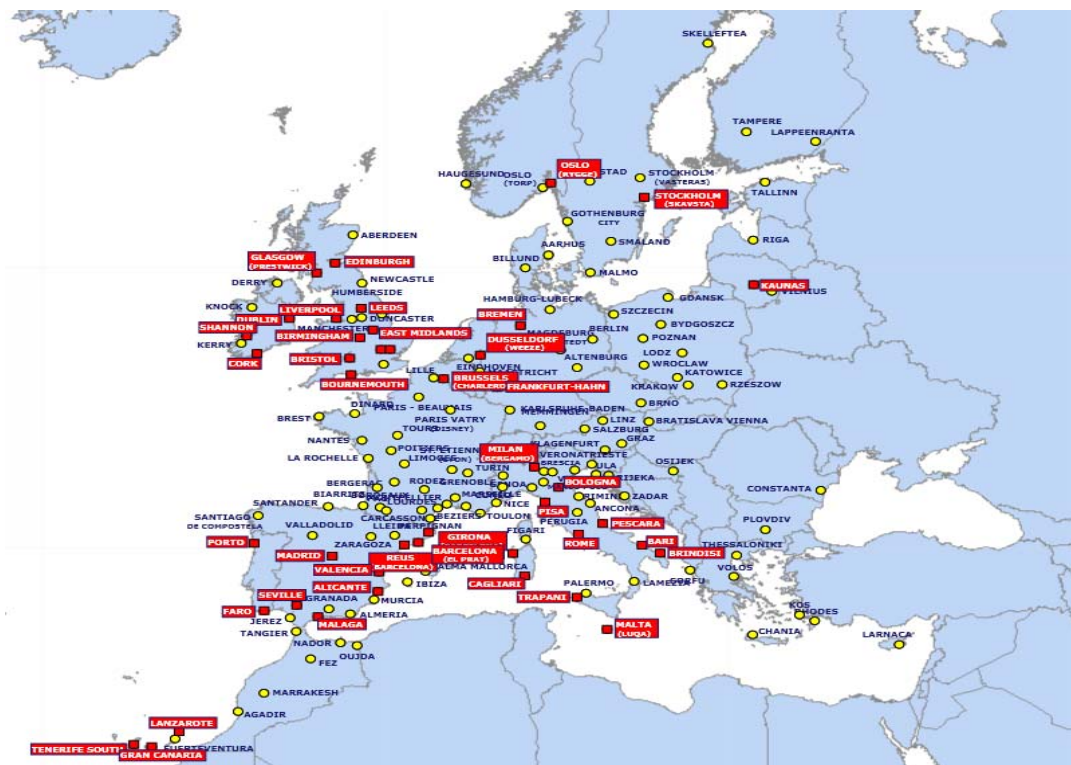
V okviru mobilnosti večja povezljivost neke regije pomeni tudi večjo možnost za mobilnost ljudi, diferenciacijo in mešanje kultur. Med primerjanima letališčema London Stansted in Graz je v smislu povezljivosti velika razlika. Glede na to, lahko tudi sklepamo, da je diferenciacija ljudi in znotraj družbe v primeru Londona veliko večja kot v Grazu. Prav tako lahko London imenujemo kot globalno mesto, saj vsebuje veliko različnih posebnosti in lokalnih posebnosti prinesenih iz različnih delov sveta. Teh posebnosti je tudi zaradi slabše povezljivosti v Grazu manj.

6.3 Način izbire ustreznih letališč

Alternativni prevozniki potujejo večinoma iz sekundarnih letališč (glej Sliko 6.5), saj le-ta ponujajo nižje cene letaliških stroškov in letaliških pristojbin. Omenjena letališča so lahko od želene destinacije oddaljena tudi do 100km. Prav tako pa je nekaj primerov, kjer nizko cenovni letalski prevozniki obratujejo povsem brez letaliških stroškov. Ponekod celo lokalne oblasti subvencionirajo delovanje takšnih letalskih družb na način, da ukinejo

letališke takse za določen tip letala (Frankfurt-Hahn), sklenejo pogodbe za brezplačno pristajanje in vzletanje letal (Trst) ali pa subvencionirajo propagando nizko cenovne letalske družbe (Celovec) (Böhm 2006).

Slika 6.5: Letališča družbe Ryanair



Vir: Ryanair (2011).

Letalske družbe opravljajo samo rentabilne in profitne destinacije. S tega vidika bi bilo razumljivo, zakaj je Ryanair po enem letu delovanja, svoje lete na mariborskem letališču prekinil. Lokalne oblasti prihod takšnih letalskih družb sofinancirajo z razlogom razvoja regije. Dobra, poceni in frekventna povezava pomeni povečano število potnikov, razvoj podpornih storitev, trženje turizma, večje možnosti za gospodarsko povezovanje in razvoj ter povečevanje pomena regije doma ter v svetu.

Ne smemo pa pozabiti na razlikovanje znotraj skupine nizko cenovnih letalskih družb. V primerjavo lahko vzamemo Ryanair in Easy Jet. Oba sta nizko cenovna letalska prevoznika,

vendar se razlikujeta glede na letališča na katerih opravljata svoje lete. Ryanair tako uporablja opisana sekundarna letališča, ki so ponavadi dislocirana od zelene destinacije. Medtem ko družba Easy Jet leti na glavna letališča (glej Slika 6.6), kjer večinoma ni toliko konkurenčnih ugodnosti. Slednji tako potnika prepelje na zeleno destinacijo in pri tem seveda posluje z višjimi stroški ter višjimi cenami vozovnic. V Ryanairovem primeru, pa si mora potnik sam organizirati prevoz od letališča na končno destinacijo. Tukaj pa je ponavadi že razvita podpora storitev organiziranega javnega prevoza (železnica, taksi ali avtobus) v lokalni ali privatni lasti.

Slika 6: Destinacije in porazdeljenost letališč družbe EasyJet



Vir: EasyJet (2011).

6.4 Izbira letal

Nenazadnje se moramo ustaviti tudi pri samih letalih, ki so večinoma istega tipa. Letala so večinoma srednje velikosti saj je polna zasedba skoraj zagotovljena in imajo enako opremo. V zvezi s tem, je tudi manjši strošek šolanja lastne tehnične službe ali najem podizvajalcev. Prav tako je servis ali popravilo cenejše, ker se uporabljajo enaki materiali in deli za vsa letala.

Pilotska posadka potrebuje samo znanje enega letala saj so vsa ostala enaka. Tako se znižajo tudi stroški šolanja pilotovi in ostalega kabinskega osebja. Letalska družba Ryanair ima 272 letal tipa Boeing 737-800, ki sprejme 189 potnikov. Medtem ko povprečna zasedenost letal niha skozi leto. Tako je mogoče ugotoviti, da je zasedenost letal najnižja v začetku koledarskega leta (70 odstotkov) in najvišja v poletnih mesecih, ko zasedenost letal v povprečju naraste na 90 odstotkov. V skladu s tem, zaradi zagotovljene zasedenosti v poletnih mesecih nimajo tako pogostih prodajnih akcij kot pa v zimskih, pomladnih in jesenskih mesecih leta. Zasedenost je prav tako visoka v mesecu decembru, ko ljudje odhajajo na prednovoletne počitnice. Izbira samega tipa letala pa je odvisna od pričakovane zasedenosti letal. Z izbranim tipom letala si kot letalska družba zagotovijo vedno visoko zasedenost letov in čim večji profit.

6.5 Kaj lahko ponudi letališče Maribor

Glede na opisana dejstva in preference nizko cenovnih letalskih ponudnikov, lahko mariborsko letališče ponudi ugodno lego in nizko frekventnost letov. Letališče ima namreč status sekundarnega letališča in je zato minimalno obiskano. Levji delež letalskega prevoza tukaj koristi letališče Jožeta Pučnika. Medtem ko je slednje bolj primerno za družbo tipa Easy Jet, ki pristaja na glavnih letališčih, je mariborsko primernejše za prevoznike tipa Ryanair. Takšno ureditev smo na slovenskih tleh že doživeli, ampak je Ryanair opustil slovensko linijo z razlogom nizke zasedenosti in neprofitnosti linije. »Rezultati so bili v prejšnjem primeru dobri, vendar je prevoznik špekulativno letel iz Maribora in za to prejel subvencijo, nato pa prenehal z leti. Maribor je ponudil subvencijo za promocijo (Verlič 2010).«

Tudi v mariborski regiji je lokalna skupnost (Mestna občina Maribor) torej ponudila subvencijo, da je privabila redno letalsko povezavo. Ne glede na dejstvo o dobri zasedenosti, pa je bila linija, po letu dni, vseeno ukinjena. V tem primeru naj ne bi šlo za slabo zasedenost, navkljub bližini letališč z enakimi povezavami, ampak verjetno za špekulativno ukinitvev letenja po izteku pogodbe in prejemu subvencije. Zasedenost linije je

bila v primeru Maribora v skladu s pričakovanim povprečnim letnim gibanjem zasedenosti letalske družbe Ryanair. Tako je bila zasedenost po prvem mesecu delovanja 85 odstotna in v poletnem mesecu avgusta tudi 90 odstotna. Zahteva letalskega ponudnika je bila 90 odstotna zasedenost letal, ki pa je ob vidnem sledenju povprečni zasedenosti ni bilo mogoče zagotoviti. Glede na to so se pojavile ideje o ukinitvi linije po preteku dogovorjenega roka. Slednje je bilo tudi izvedeno, saj je linija po letu dni delovanja bila ukinjena.

Ideja v Mariboru bi morala biti v dodajanje manjkajočih povezav in nekakšno tržno nišo in ne konkurenčnost... Glede izkoriščanje tržne niše, so lahko prisotne vse oblike letalskih prevoznikov, ali klasični ali nizko cenovni. Ostalo je odvisno kako se odraža zanimanje in katera oblika bi bila za določene povezave najbolj primerna (Sonc 2010).

V intervjuju je direktor Aerodroma Maribor d.o.o. opozoril tudi na dejstvo, da je potrebno uveljaviti nekakšno tržno nišo pri izvajanju letalskih prevozov. Tukaj je mišljeno predvsem v izbiro unikatne destinacije, ki je na okoliških letališčih ni in kar bi privabilo večje število potnikov. V primeru, da se izbere enaka povezava, ki že obstaja na okoliških letališčih, pa pomeni samo večjo konkurenčnost in izčrpavanje bližnjih letališč med seboj. Slednje pa ni v interesu letališča in družbe, saj s tem povečuje tveganje za uspeh.

Iz intervjuja pa je mogoče tudi razbrati, da se letališče Maribor poizkuša izogibati konkurenčnosti. Slednje je v nasprotju s teorijo deregulacije, ki tudi govori o konkurenčnosti med letališči. Res je, da je mogoče stremeti k konkurenčnosti v primeru že delujoče linije in aktivnega letališča, čemur pa v primeru Maribora ni tako. Letališče Maribor je nedejavno, čeprav ostaja v funkciji pripravljenosti. V tem pogledu je izbira v okolici neobstoječe linije mogoče edina realna rešitev problema. Tržiti unikatno povezavo pa je tudi je veliko bolj varno in zaželeno za stabilno delovanje nekega podjetja, kot pa predstavljati konkurenco brez trdnih temeljev na nedelujočem letališču.

S stališča Aerodroma Maribor ni pomembno kdo opravlja polete, ampak kdo bo najbolje zadovoljil potrebe potnikov. Ni važno ali bo to nizko cenovni ali klasični letalski

prevoznik, ampak ali bo ta uspel obdržati redno linijo, imel zadostno zasedenost, dobro povezavo in s tem povezano lahko opravljal polete. Upravljavec mariborskega letališča pa bo pri tem ponudil svoje storitve za odpravo in prevzem potnikov ter blaga. »Neposrednih vzvodov nimamo. Naši vzvodi so posredni in zato koristimo vse mednarodne stike, da privabimo prevoznika, ki bo imel interes uveljaviti redno linijo. Želimo si, da bo bodoči lastnik aktiven v smislu razvoja letališča kot takega. To bi bilo veliko lažje za realizacijo vseh ostalih interesov (Verlič 2010).«

Pri privabljanju letalskega prevoznika si prizadeva tudi Mestna občina Maribor, čeprav nima neposrednih vplivov na izbiro in delovanje letališča, pa lahko pripomore pri novačenju prevoznika v Štajersko regijo. Pri tem uporablja mednarodne stike in poznanstva v okviru letalskega prevoza, prav tako pa je za pričakovati, da lahko pripomore tudi z različnimi subvencijami in ugodnostmi, saj je to v preteklosti že naredila.

7 TEORIJA V PRAKSI MARIBORA

Glede na vse do sedaj napisano lahko naredimo analizo oz. preplet teorije in prakse. Tako dana naloga neposredno sovpada s pojmom mobilnosti. Prisotnost letališča kaže na možnost opravljanja letov in s tem omogoča ljudem fizično mobilnost v prostoru. Fizična mobilnost pa je danes eden izmed pomembnejših delov našega življenja. Ljudje v smislu premikanja v prostoru razdalje ne dojemajo več kot pot med dvema točkama, ampak kot čas, ki ga bodo za to porabili. Letala in letališča v tem smislu pomenijo eno izmed najbolj ekstremnih prevozov saj lahko v kratkem času premostijo velike razdalje.

Premagovanje velikih razdalj pa pomeni tudi vse pogostejšo mednarodno in medkontinentalno povezanost. Če vzamemo v ozir Slovenijo se postavlja vprašanje rentabilnosti letalskega prevoza med destinacijami znotraj države in tudi smisel uporabe letalskega prevoza glede na čas, ki ga bi za to porabili. Za primer lahko vzamemo čas, ki ga potrebuje potnik, da se pravočasno pripravi na let, opravi prijavo na letališču, poleti in pristane s časom, ki ga povprečen voznik potrebuje za vožnjo iz Maribora v Portorož. Glede na časovno komponento tukaj letalski prevoz ni smiseln. Zato moramo pojem letališča Maribor gledati širše, mednarodno in med kontinentalno. Slednji pogled na mobilnost je predstavljala avstrijska družba Styrian Spirit, ki je želela povezati Mariborsko letališče z glavnim pariškim letališčem Charles-de-Gaulle in s tem ugoditi potrebam sodobnega poslovneža. Tukaj praktični primer raziskovanega letališča nazorno sovpada s Castellovo in Simmlovo teorijo o nepomembnosti geografske razdalje in pomembnostjo časa, ki ga potrebujemo za določeno pot. Sodobnemu potniku je namreč pomembnejši čas, ki ga potrebuje, da opravi pot med Mariborom in Parizom in ne koliko kilometrov bo pri tem naredil. Pri vsem tem pa bo prišlo tudi do določene interakcije posameznika v družbi in oblikovanja socialnih odnosov.

Potnik znotraj pojma letenja kot mobilnosti naleti tudi na razlike v družbi, kulturi, jeziku in sistemih. O sistemih znotraj pojma mobilnosti in natančneje letalskega prevoza, je pisal J. Urry (2007). Letalski prevoz, zahteva sinhronizacijo časa, postopkov, voznih redov, veliko računalniških kod in informacij. Vse to nam, kot vsa letališča v svetu, ponuja tudi primer

letališča v Mariboru. Res, da je omenjeno letališče manjše, ampak mora ne glede na to upoštevati določene smernice varnosti in sinhronizacije. Letališče že upošteva vse uveljavljene sisteme oddaje prtljage, varnosti, prijave in sprejema potnikov ter letal, prav tako pa je opremljeno z mednarodnimi znaki in napisi za vse potrebne storitve. Prav tako je sinhronizacija in poenotenje nujna, če želimo, da bo potnik prepoznal in se ravnal po smernicah, ki veljajo po svetu. Ne glede na to, pa bo celoten sistem in infrastruktura posodobljena v zadnji investiciji, ki jo izvaja država Slovenija z večinskim financiranjem Evropske unije.

V skladu s pojavom poenoteni sistemov je prišlo tudi v našem primeru do pojava ne-prostorov saj so si zasnova, način delovanja in ponujene storitve nadvse podobne z vsem ostalimi letališči po svetu. Letališča so tako globalna mesta v malem, ne glede na to, pa nekatera ponujajo tudi kakšne kulturno specifične ali druge posebnosti. Tega v našem primeru zaradi majhnosti in nizke obiskanosti ni. Slednje bi se v manjši meri lahko pokazalo le s kakšnim nakupom spominka značilnega za Slovenijo.

Za prostorsko umeščenost letališča, lahko rečemo da je dobro umeščeno glede na bližino vseh ostalih možnosti prevoza, gospodarskih in turistično zanimivih središč. Slednje je prav tako pomembno za obstoj in delovanje letališča. Pojav deregulacije v evropskem zračnem prostoru in razvoj sekundarnih letališč je pomenil tudi razvoj podpornih storitev prevoza, prehrane in prenočevanja v okolici letališč. O tem dobro govori primer letališča Beauvais v okolici Pariza. Slednje storitve so se v Mariboru razvile ne glede na bližino in aktivnost letališča, vendar pa še manjka prevoz z letališča v mesto ali v druga pomembna središča. Rentabilnosti za razvoj povezovalnega prevoza za enkrat ni, saj tudi letališče slabo ali pa ne obratuje.

Pojav nizko cenovnega letalskega prevoza se je dotaknil tudi našega primera. Letališče Edvarda Rusjana je tako že gostilo takšnega letalskega prevoznika, vendar je linija po letu dni delovanja zamrla. Kar se tiče podpornih storitev za delovanje letalskega prevoznika, so bila v tistem času razvita, saj so lahko le s tem omogočali sprejem in odpravo letal ter potnikov. Smiselnost izbrane linije pa ni bila smotrna. Lete v glavno mesto Velike

Britanije, London, so namreč v tistem času opravljali tudi okoliški letališči v Ljubljani in Grazu. Letališče Maribor pa prav tako v okviru prevoza nizko cenovnega letalskega prevoznika ne more delovati kot bazno letališče, saj je letališče v Budimpešti veliko bolj obiskano, povezano in že deluje kot baza za prevoznika Ryanair. Tako kot navaja v intervjuju g. Matjaž Sonc, ni želja ustvarjati konkurence sosednjim letališčem, ampak izbira dobre in rentabilne destinacije prevoza, ki se je v bližnji okolici ne ponuja. Prav, tako tukaj ni pomemben tip prevoznika ali letala, ampak samo destinacija, ki bo uspela. Slednje je na raziskovanem primeru že poizkusil letalski prevoznik Styrian Spirit, ki je ob ugodnih urah povezoval letališče Maribor z glavnim letališčem v Parizu. Linija pa je zaradi slabe zasedenosti zamrla.

V primeru oživljanja letališč in privabljanju letalskega prevoznika se lahko uporabljajo določene spodbude. Tako je tudi v našem primeru prišlo do določenega tipa subvencioniranja letalskega prevoznika Ryanair, da se je odločil in za določen čas ostal na letališču v Mariboru. Slednje se vedno ne izkaže kot smotrno. To je v intervjuju povedal tudi podžupan mestne občine Maribor, g. Andrej Verlič, in hkrati nakazal, da je šlo morebiti za špekulativno izbiro letališča Maribor zaradi ponujenih ugodnosti. Prav tako je bil razlog opustitve letov v Maribor nizka zasedenost letalske linije, čeprav nekateri podatki govorijo drugače.

Prav tako moramo pozornost usmeriti na proces deteritorializacije. O tem procesu piše Mlinar (1994) in ugotavlja, da se je pojavil predvsem zaradi vse večje uporabe telekomunikacij in računalniških sistemov. S hitrejšim pretokom informacij in večjo dostopnostjo do teh je prišlo do prehoda prostorov krajev k prostorom tokov. Po tej teoriji, danes ne moremo upoštevati samo regije znotraj nacionalnih meja, kot ciljne populacije za letalski prevoz, ampak moramo gledati širše. Glede na to, je ciljna populacija lahko celotna štajerska regija iz Avstrije do Slovenije, severni del Hrvaške, celotna Slovenija in tudi zahodni del Madžarske. Ciljno območje raziskovanega letališča je po tem takem ravno toliko veliko, kot so dostopne informacije o letalskih povezavah na njem, kot so ugodne cene letalskih prevozov in tudi sama fizična razdalja oz. čas ki ga bo potnik potreboval za pot od svojega doma do letališča. Vse to pa moramo upoštevati izven okvira nacionalnih

meja. Bolj kot je letalska povezava privlačna in ugodna, večje je lahko ciljno območje in ciljna populacija za polete.

V letu 2012 in 2013 se bosta v mariborski regiji odvila dva pomembnejša dogodka. Maribor bo v letu 2012 evropsko mesto kulture, v letu 2013 pa se bo tukaj odvijala tudi univerzijada. Oba dogodka ponujata potencial za povečanje vhodnega turizma, hkrati pa bi ob dobri organizaciji in izvedbi lahko bilo smiselno izkoristiti potencial bližnjega letališča. Zaradi same kratkoročnosti omenjenih projektov, pa bi bilo smiselno promovirati in pritegniti potnike iz tujine že sedaj. Glede na geografsko umeščenosti in bližino zdravilišč, smučišč ter kulturnih središč bi večja aktivnost in zanimanje gospodarstva za širjenje njihove ciljne populacije pomenila tudi večjo stopnjo vhodnega turizma. Tega namreč po besedah g. Matjaža Sonca v Sloveniji močno primanjkuje. Uporaba letališča za prevoz potnikov na dogodke in lokacije pa bi pomenilo tudi ugodnejši in hitrejši prevoz za potencialne obiskovalce. Dolgoročno gledano lahko bližina letališča in središč pomeni tudi ekonomski razvoj, prosperiteto in prepoznavnost regije doma in v svetu.

8 SKLEP

Predstavljena naloga nam sprva osvetljuje pojem mobilnosti. Pozornost je usmerjena predvsem fizični mobilnosti v času in prostoru ter pomenu letalskega prevoza za posameznika. Takšen tip prevoza v trenutnem času pomeni najhitrejšo in najskrajnejšo obliko mobilnosti v smislu mobilnosti kot fizičnega premikanja. Znotraj pojma letenja kot mobilnosti pa se pojavljajo različne družbeno-kulturne specifične in univerzalne vrednote, norme in sistemi. Ne glede na posebnosti pa je v smislu letenja in letališč najvišje postavljena sinhronizacija sistemov. Slednja v prvi vrsti omogoča celotno interakcijo, delovanje in varovanje tako letališč, letal in letov. V raziskovanem primeru letališča Maribor, je bilo ugotovljeno, da ustreza in sodeluje v vseh sistemih potrebnih za obratovanje.

Težave, ki pestijo raziskovani primer se pojavljajo v samem stanju letališča. To je v delni lasti države Slovenije in podjetja Aerodrom Maribor d.o.o. Razdvojena lastniška struktura otežuje normalno delovanje, zato se pojavlja težnja za dolgoročno ureditev lastniških odnosov. Sama problematika stanja pa se na konča tukaj. Pojavljajo se še težave z zastarelo infrastrukturo, pomanjkanjem aktivnega delovanja, nezainteresiranost gospodarskega sektorja, nevarnosti neizvedenih projektov in tudi sama družbena miselnost. Tukaj podobno stanje v preteklosti predstavlja tudi primer francoskega letališča Beauvais v okolici Pariza. Slednje je po deregulaciji v evropskem zračnem prostoru izkoristilo dobro geografsko umeščenost v bližini parka Disneyland in doživelo uspeh. Podobna situacija se trenutno odvija v raziskovanem primeru letališča Maribor. Potencial ugodne geografske umeščenosti je, vendar še ni bil uspešno izkoriščen. Tukaj nasproti pa prihaja napačna družbena miselnost, da se mora letališče skrbeti za promocijo, dogodke, prenočišča in prevoz. Vsega letališče ne more opravljati, ampak lahko služi le kot orodje za prevoz tistim gospodarskim subjektom, katerim je interes povečevati obseg kapitala. Glede na to, bi morale okoliške gospodarske panoge in družbe, v želji po prosperiteti razmišljati tudi o bolj aktivnem pridobivanju vhodnega kapitala. Če se osredotočimo na turizem, je potreba po višji stopnji vhodnega kot pa izhodnega turizma v Sloveniji. Tukaj bi morale gospodarske družbe in panoga izvajati večjo promocijo in privabiti večje število tujih turistov na okoliške

turistične destinacije. Ob povečanem številu vhodnega turizma in povišanem zanimanju za obisk regije bi posledično vplivalo na uspešno delovanje letalske linije. Brez realnih ali vsaj potencialnih potnikov linija ni rentabilna. V tem oziru bi bila odločilna predvsem promocija regije in zanimivosti v njej. Vendar moramo regijo dojemati širše izven okvirjev nacionalnih meja. Za uspešnost letališča je tako pomembno predvsem zanimivo, uspešno in konkurenčno gospodarstvo v okolici, pa naj si bo to znotraj ali zunaj meja.

Zadnji poizkus povečanja obsega delovanja letališča je bil izveden v letu 2007, ko so s pomočjo mestne občine Maribor, privabili nizko cenovnega letalskega prevoznika Ryanair. Ta bi naj po besedah podžupana MO Maribor, g. Andreja Verliča, letel bolj ali manj špekulativno, da je izkoristil ponujeno subvencijo. Poleti so bili prekinjeni zaradi domnevno slabe zasedenosti letov, čeprav nekateri podatki kažejo drugače. Prav tako je v tem poglavju poudarjena ideja o nepomembnosti tipa ponudnika letalskega prevoza in pomembnost izbire ustrezne in delujoče letalske linije.

Gledano izključno s stališča potencialno ustrezne in delujoče letalske linije, bi bilo smotrno razmišljati o kakšni ugodni letalski povezavi z JZ Evropo. Slednja je namreč iz sektorja nizko cenovnih letalskih prevoznikov in regije osrednje Evrope, predvsem vzhodnega dela, slabo pokrita. Destinacije JZ Evrope so vedno privlačne predvsem zaradi obmorske lege, kulture in zgodovine. Presenetljivo pa je dejstvo, da imajo večja okoliška letališča (Graz, Dunaj, Bratislava, Budimpešta, Zagreb) zelo slabe ugodne letalske povezave z omenjeno regijo. V tem oziru bi bilo smiselno razmišljati o letalski povezavi z državami JZ Evrope. V okviru podobnega koncepta so lahko razmišljamo tudi o destinacijah V in S Evrope.

Glede na teoretična in praktična izhodišča naloge lahko le delno potrdimo poglavitno domnevo. Zagotovo lahko trdimo, da je v javnem interesu uporaba in koriščenje letališke infrastrukture, vendar ne glede na tip prevoznika in prevoza. Za rešitev problematike je pomembna predvsem izbira ustrezne, v bližnji okolici še ne uporabljene, letalske linije. Takšna izbira bi vodila tudi v soobstoj letališč v okolici in ne v konkurenčnost in medsebojno izčrpavanje. Hkrati pa sama kronologija lastniških sprememb nima večjih negativnih vplivov na delovanje letališča, vsekakor pa je dolgoročna rešitev tega, cilj vseh

vpletenih. Letališče ima, ne glede na prvi pogled, možnosti za razvoj in obstoj. Kot prvo je potrebna predvsem večja angažiranost občega gospodarstva v regiji za mednarodno povezovanje, izkoristek ter promocija regije z danostmi v svetu in posledično izbira ustrezne letalske linije, ki bo zagotavljala uspešnost delovanja.

LITERATURA

Aerodrom Ljubljana. Dostopno prek: <http://www.lju-airport.si/> (25. maj 2010).

--- 2010. *Zaradi prenove bo aprila 2010 letališče zaprto za ves promet*. Dostopno prek: <http://www.ljuairport.si/novica?url=novica&ID=&fName=novica.asp &IDn=2108&IDM=1> (31. marec 2011).

Aerodrom Maribor. Dostopno prek: <http://www.maribor-airport.si/> (25. maj 2010).

Aerodrom Portorož. Dostopno prek: <http://www.portoroz-airport.si/> (25. maj 2010).

Beauvais Airport. Dostopno prek: <http://www.beauvais-airport.com/> (31. marec 2011).

Böhm, Simon. 2006. *Možnosti prihoda nizkocenovnih letalskih prevoznikov na mariborsko letališče*. Diplomsko delo. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.

B. Tompson, Ian. 2002. Air transport liberalisation and the development of third level airports in France. *Journal of Transport Geography* (10): 273–285. Dostopno prek: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VG8-47188P5&_user=10&_coverDate=12%2F31%2F2002&_rdoc=1&_fmt=high&_orig=search&_sort=d&_docancho=&view=c&_searchStrId=1368440701&_rerunOrigin=google&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=5f0cefb8456630d82efdd3c285bdfef8 (31. maj 2010).

Castells, Manuel. 1996. *The rise of the network society*. Oxford: Blackwell.

D. Barrett, Sean. 2000. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Jurnal of Air Transport Managment* (6): 13-27. Dostopno prek: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VGP3Y6HDCH3&_user=10&_coverDate=01%2F31%2F2000&_alid=1368441393&_rdoc=1&_fmt=high&_orig=search&_cdi=6044&_sort

=r&_docanchor=&view=c&_ct=257&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=516d289052f4e190043429b4c7efe1f8 (10. junij 2010).

Dennis, Nigel. 2001. Developments of hubbing at European airports. *Air & Space Europe* 3 (1-2): 51-55. Dostopno prek: http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VT0-441PVF8-H&_user=10&_coverDate=04%2F30%2F2001&_rdoc=1&_fmt=high&_orig=search&_sort=d&_docanchor=&view=c&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=b1f7b186aec87350314a9df2185628e9 (31. maj 2010).

Dnevnik. 2008. Ryanair bo v soboto zapustil Letališče Maribor, 27. marec. Dostopno prek: http://www.dnevnik.si/tiskane_izdaje/dnevnik/307963 (31. marec 2011).

--- 2010. Doplačila za prtljago in uporabo stranišč: Ryanair poceni prodaja le karte, za vse ostalo pa mastno zaračunava, 7. april. Dostopno prek: http://www.dnevnik.si/novice/aktualne_zgodbe/1042350632 (31. marec 2011).

Easyjet. Dostopno prek: <http://www.easyjet.com/> (30. junij 2011).

Finance Letalstvo. 2005. Slovenski duh bo letel med Mariborom in Parizom, 13. januar. Dostopno prek: <http://beta.finance-on.net/files/2005-01-13/Priloga5-Letalstvo.pdf> (31. marec 2011).

Disneyland Paris. 2010. Dostopno prek: <http://visit.disneylandparis.co.uk> (31. marec 2011).

Google Maps. Dostopno prek: <http://maps.google.com/> (20. junij 2011).

Hongwei, Jiang. 2007. *Competitive Strategy for Low Cost Airlines*. Dostopno prek: <http://infotech.monash.edu.au/research/centres/cdsesr/papers-pdf/a227.pdf> (10. junij 2010).

Urry, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity press.

Klipšteter, Tomaž. 2008. Ryanair bo v soboto zapustil Letališče Maribor. *Dnevnik*, 27. marec. Dostopno prek: http://www.dnevnik.si/tiskane_izdaje/dnevnik/307963 (31. marec 2011).

Lin, Jan in Christopher Mele. 2005. *The urban sociology reader*. New York: Routledge.

Maribor 2013. Dostopno prek: <http://www.maribor2013.eu/si/> (31. marec 2011).

Mariborska razvojna agencija. Dostopno prek: <http://www.mra.si/> (30. marec 2010).

Meethan, Kevin. 2005. *Tourism in global society: place, culture, consumption*. Basingstoke, New York: Palgrave.

Ministrstvo za promet. 2009. *Namera o oddaji letališke infrastrukture Letališča Edvarda Rusjana Maribor v dolgoročni najem*. Dostopno prek: <http://www.mzp.gov.si/si/splosno/cns/novica/article/771/6250/32daf4ee2b/> (31. marec 2011).

--- 2010. *Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor*. Dostopno prek: http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/mednarodne_zadeve/programsko_obdobje_2013/tretja_razvojna_proriteta/posodobitev_letaliske_infrastrukture_na_letaliscu_maribor/ (31. marec 2011).

--- 2011. *Slovenska letališča in vzletišča*. Dostopno prek: http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/letalstvo/letalisca_in_vzletisca/slo_letalisca_in_vzletisca/ (31. marec 2011).

Mišič, Aleš. 2010. V Mariboru pripravljene na gostovanje Adrie v zraku. *Večer*, 5. marec. Dostopno prek: <http://web.vecer.com/portali/vecer/v1/default.asp?kaj=3&id=2010030505518132> (31. marec 2011).

Mlinar, Zdravko. 1994. *Individuacija in globalizacija v prostoru*. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti.

Morley, David. 2000. *Home territories : media, mobility, and identity*. New York: Routledge.

Najdi.si zemljevid. Dostopno prek: <http://zemljevid.najdi.si/> (19. junij 2011).

Oštir, Denis. 2006. Za logistični center v Hočah interes Siemens, Porra in letališča Dunaj. *Dnevnik*, 3. julij. Dostopno prek: http://www.dnevnik.si/tiskane_izdaje/dnevnik/187203 (31. marec 2011).

Potočnik, Maša. 2009. *Prednosti lokacije mariborskega letališča na področju letalskega tovornega prevoza*. Diplomsko delo. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.

Ryanair. Dostopno prek: <http://www.ryanair.com/en> (30. junij 2011).

Selan, Igor in Aleš Mišič. 2010. Pošta, Adria in DHL bi najeli mariborsko letališče. *Večer*, 12. januar. Dostopno prek: <http://web.vecer.com/portali/vecer/v1/default.asp?kaj=3&id=2010011205502607> (31. marec 2011).

Slovenska tiskovna agencija. 2006. Styrian Spirit v stečaj. *Finance*, 24. marec. Dostopno prek: <http://najbogatejsislovenci.finance.si/148626/Styrian-Spirit-v-ste%EAaj> (31. marec 2011).

Sonc, Matjaž. 2010. Intervju z avtorjem. Maribor, 30. junij.

Statistični urad republike Slovenije. Dostopno prek: <http://www.stat.si/> (19. junij 2011).

Večer. 2007a. Ryanairovci razpršeni po regiji, 24. julij. Dostopno prek: http://bor.czp-vecer.si/VECER2000_XP/2007/07/24/2007-07-24_STR-13-13_MX-01_Izd-01-02-03-04-05-06_PAG-GOSPODARST.PDF (19. junij 2011).

--- 2007b. Ryanair bo prizemljal sedem letal, 9. avgust. Dostopno prek: http://bor.czp-vecer.si/VECER2000_XP/2007/08/09/2007-08-09_STR-10-10_MX-01_Izd-01-02-03-04-05-06_PAG-GOSPODARST.PDF (19. junij 2011).

Verlič, Andrej. 2010. Intervju z avtorjem. Maribor, 30. junij.

Wolff, Kurt. 1950. *The Sociology of Georg Simmel*. New York: Free Press. Dostopno prek: <http://www.jstor.org/pss/2772170> (31. maj 2011).