

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Emil Juvan

Turizem in globalna
avioprometna omreženost mest

Magistrska naloga

Ljubljana, 2009

ZAHVALA

Dober turizem zahteva dobrega gostitelja in dobrega gosta!

Delo je namenjeno vsem, ki verjamejo, da je turizem pomembna gospodarska panoga, ki ni odvisna samo od lepote narave in zanimivih kultur ampak tudi drugih dejavnikov. Razvijajo naj ga tisti, ki pravilno razumejo njegov pomen.

Naloga je nastajala ob nasvetih mentorja dr. Marjana Hočevarja in somentorja dr. Roka Ovsenika, za kar se iskreno zahvaljujem.

Zahvala za podporo in razumevanje pa gre tudi vsem, ki so, v času nastajanja naloge, bili prikrajšani za mojo družbo.

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Emil Juvan

Mentor:izr. prof. dr. Marjan Hočevar

Somentor: doc.dr. Rok Ovsenik

TURIZEM IN GLOBALNA
AVIOPROMETNA OMREŽENOST MEST

Magistrska naloga

Ljubljana, 2009

KAZALO VSEBINE

1 UVOD	10
2 METODOLOŠKO HIPOTETIČNI OKVIR.....	14
2.1 PREDMET ANALIZE.....	14
2.2 CILJI PREUČEVANJA	14
2.3 HIPOTEZE	15
2.4 UPORABLJENE METODE	16
3 PARADIGMA GLOBALIZACIJE	18
3.1 Globalizacija mest.....	22
3.2 Globalna družbena mobilnost	37
4 MEDNARODNI TURIZEM	41
4.1 Kvantitativni indikatorji.....	43
4.2 Potovalni turistični tokovi v Severni Ameriki	48
4.3 Potovalni turistični tokovi v Južni in Centralni Ameriki.....	53
4.4 Potovalni turistični tokovi v Afriki	56
4.5 Potovalni turistični tokovi v Evropi.....	61
4.6 Potovalni turistični tokovi v bližnjevzhodni regiji	66
4.7 Potovalni turistični tokovi v azijsko-pacifiški regiji.....	69
5 GLOBALNA AVIOPROMETNA OMREŽENOST MEST	73
5.1 Nadnacionalni prometni sistem	78
5.2 Paradigma sodobnega avio prometa	81
5.2.1 Ekonomski vidik.....	83
5.2.2 Tehnološki vidik	86
5.2.3 Integrativni vidik.....	88
5.2.4 Nadnacionalni omrežnostni in kapitalski vidik.....	90
5.3 Alternativne oblike transporta.....	93
6 NADNACIONALNI AVIOPOTNIŠKI PROMET.....	94
6.1 Letalski potniški promet v Severni Ameriki.....	101
6.2 Letalski potniški promet v Južni in Centralni Ameriki.....	105
6.3 Letalski potniški promet v Afriki	107
6.4 Letalski potniški promet v Evropi.....	109
6.5 Letalski potniški promet v bližnjevzhodni regiji	113
6.6 Letalski potniški promet v azijsko-pacifiški regiji	115
7 ANALIZA NADREGIONALNE AVIOPROMETNE OMREŽENOSTI.....	117

7.1 Severna Amerika.....	118
7.2 Južna in Centralna Amerika	121
7.3 Afrika.....	125
7.4 Evropa.....	128
7.5 Azijsko-pacifiška regija.....	133
7.6 Bližnjevzhodna regija	138
8 INDEKS GLOBALNE AVIOPROMETNE OMREŽENOSTI MEST	142
8.1 Vodilni globalni avioprometni centri.....	152
8.2 Medregionalna avioprometna omreženost	157
9 SKLEP	159
10 VIRI.....	164
Internetni viri	169
11 Priloge	172

KAZALO TABEL

Tabela 1: Prizorišča mednarodnih olimpijskih iger.....	36
Tabela 2: Imigracijski in emigracijski tokovi v EU 2007	40
Tabela 3: Indikatorji globalnega turizma po metodi satelitskih računov	44
Tabela 4: Število mednarodnih odhodov na prebivalca EU	47
Tabela 5: Rang turistično najbolj perspektivnih regij.....	48
Tabela 6: Razvoj emitivnih tokov 1998–2007	50
Tabela 7: Najpomembnejše destinacije leta 2007	50
Tabela 8: Odhodna mesta/letališča v letu 2007	51
Tabela 9: Primarni turistični trgi Južne in Centralne Amerike 2003	54
Tabela 10: Potovalni tokovi v J. in Centralni Ameriki 2005	55
Tabela 11: Turistični prihodi JCA regije 2000–2007	56
Tabela 12: Primarni turistični trgi Afrike 2003	57
Tabela 13: Potovalni tokovi v Afriki 2005.....	59
Tabela 14: Receptivni tokovi v Afriki 2000–2007	60
Tabela 15: Primarni turistični trgi Evrope 2003.....	62
Tabela 16: Receptivni tokovi v evropski regiji 2000–2007	65
Tabela 17: Primarni turistični trgi bližnjevzhodne regije 2003.....	66
Tabela 18: Potovalni tokovi v bližnjevzhodni regiji leta 2005	68
Tabela 19: Receptivni tokovi v bližnjevzhodni regiji 2000–2007	69
Tabela 20: TSA indikatorji turizma v azijsko-pacifiški regiji 2007.....	69
Tabela 21: Receptivni tokovi v azijsko-pacifiški regiji 2000–2007.....	70
Tabela 22: Pregled in napoved mednarodnih obiskovalcev (v 000)	71
Tabela 23: Glavni avioprometni centri v prihodnosti	75
Tabela 24: Mednarodna letališča in potniški promet 2000–2007.....	95
Tabela 25: Prevoz potnikov na nadnacionalnih linijah	97
Tabela 26: Prevoz potnikov na domačih linijah.....	98
Tabela 27: Prevoz potnikov na domačih in mednarodnih linijah	98
Tabela 28: Najprometnejša svetovna letališča	99
Tabela 29: Pregled mednarodne avioprometne intenzivnosti glede na relacijo	100
Tabela 30: Razvoj komercialnega potniškega prometa in transporta	101
Tabela 31: Najaktivnejša letališča po številu operacij 2007	102
Tabela 32: Najaktivnejša letališča po obsegu potniškega prometa 2007	103
Tabela 33: Vodilne ameriške letalske družbe	104

Tabela 34: Vodilne južnoameriške letalske družbe.....	107
Tabela 35: Vodilne afriške letalske družbe	109
Tabela 36: Potniški promet po letalskih družbah v Evropi	110
Tabela 37: Vodilne evropske letalske družbe	113
Tabela 38: Vodilne bližnjevzhodne letalske družbe	115
Tabela 39: Uspešnost azijsko-pacifiških letališč v letu 2007.....	116
Tabela 40: Vodilne azijsko-pacifiške letalske družbe.....	117
Tabela 41: Regionalna avioprometna omreženost severnoameriških mest	120
Tabela 42: Regionalna avioprometna omreženost JCAM prestolnic	124
Tabela 43: Regionalna avioprometna omreženost afriških prestolnic.....	126
Tabela 44: Regionalna avioprometna omreženost evropskih mest	131
Tabela 45: Regionalna avioprometna omreženost azijsko-pacifiških mest.....	135
Tabela 46: Regionalna avioprometna omreženost bližnjevzhodnih mest	139
Tabela 47: APOM	146
Tabela 48: Omreženost mest GAPOM	153
Tabela 49: Globalni avioprometni centri.	155
Tabela 50: Nadregionalna avioprometna omreženost	158

KAZALO SLIK

Slika 1: Letališče Chek Lap Kok	32
Slika 2: Globalne družbene migracije	38
Slika 3: Logo Air France in KLM – Royal Dutch Airlines	79
Slika 4: Point to point model družbe Easyjet.....	91
Slika 5: Point to point model družbe Ryanair	91
Slika 6: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti SAM	121
Slika 7: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti JAM	125
Slika 8: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti AFR	128
Slika 9: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti EVR.....	133
Slika 10: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti APA	137
Slika 11: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti BVZ	141

KAZALO PRILOG

Priloga 1: IATA kode letalskih družb.....	172
Priloga 2: Rang mest po GAPOM.....	173
Priloga 3: Razvrstitev mest po metodi GaWC.....	179

SEZNAM KRATIC

ACI	Airports Council International	DRU	Letalske družbe
AFC	Australian forecast committee	ODH	Letalski odhodi
APA	Azijsko-pacifiška regija	DES	Destinacije
APOM	Avioprometna omreženost mest	LET	Letališča
AUT	Avstrija	FNO	Faktor nadregion. omreženosti mest
BAH	Bahrajn	SED	Sedeži
BTS	Bureau of Transportation Statistics (ZDA)		
BVZ	Bližnji vzhod		
CLIA	Cruise Line Industry Association		
CRO	Hrvaška		
CZE	Češka		
EGP	Egipt		
ESP	Španija		
EUR	Evropa		
FIN	Finska		
FRA	Francija		
GAPOM	Globalna avioprometna omreženost mest		
GBR	Velika Britanija		
GER	Nemčija		
IATA	International Air Transport Association		
ITA	Italija		
JAM	Južna Amerika		
JCAM	Južna in Centralna Amerika		
JEM	Jemen		
JOR	Jordanija		
LEB	Libanon		
NED	Nizozemska		
NOR	Norveška		
NP	Ni podatka		
OMA	Oman		
PATA	Pacific Asia Tourism Organization		
POL	Poljska		
POR	Portugalska		
SAR	Savdska Arabija		
SCH	Švica		
SLO	Slovenija		
SWE	Švedska		
TSA	Transport Security Agency		
TSAC	Tourism Satellite Accounts		
UNWTO	United Nations World Tourism Organization		
ZAE	Združeni emirati		

1 UVOD

Z razvojem sodobnih prometnih sistemov in sredstev se razdalja kot pojem oddaljenosti dveh različnih geografskih točk zmanjšuje, pri čemer se zmanjševanje ne dogaja na račun realnega približevanja dveh točk (lahko tudi destinacij), temveč gre za poenostavitev dostopnosti le-teh. Z razvojem letalskega prometa, ki ga v magistrskem delu opazujemo kot pomemben element omogočanja mednarodnega turizma, se dostopnost mednarodnih turističnih destinacij poenostavlja. Slednje zato razumemo kot pomemben element razvoja mednarodnega turizma oziroma ohranjanja in razvoja mednarodne turistične mobilnosti.

Sodobno družbeno mobilnost označuje več značilnosti, saj jo znanstvena in strokovna javnost opazuje skozi motive, ki povzročajo globalno družbeno mobilnost (npr. revščina, delo, boljše življenje, turizem itd.), in skozi čas, ki globalno družbeno mobilnost opredeljuje kot začasno ali trajno. Kot tretjo prizmo opazovanja in razumevanja globalne družbene mobilnosti razumemo globalno gospodarsko-politično soodvisnost sodobnega sveta, ki od posameznih geografskih enot (torej regij, držav, mest, vasi itd.) pričakuje odprtost za vsakovrstno sodelovanje in celo soodvisnost. Te povezave narekujejo poslovno ali politično pogojene migracije, ki od posameznika zahtevajo razumevanje sodobnega sveta kot celote, brez nekoč zelo pomembnih nacionalnih (političnih) meja.

Globalna družbena mobilnost ne predstavlja zgolj sodobne prometne mobilnosti, temveč tudi druge oblike mobilnosti, ki pomembno vplivajo na obnašanje posameznika v vseh obdobjih življenja in predvsem s pomočjo sodobnih oblik komuniciranja pomembno vplivajo na njegovo potrebo po fizičnem spreminjanju okolja. Ne glede na slednje v turizmu, predvsem na račun definicije turista, velja, da mora posameznik, v kolikor se ga obravnava kot turista, vsaj za 24 ur zapustiti kraj svojega stalnega bivališča. V tem pogledu je prometni sistem pomemben del razvoja globalnega turizma oziroma globalna avioprometna omreženost mest pomemben indikator dostopnosti posameznega mesta (turistične destinacije).

Posebno pozornost v nalogi namenjamo pogojem za nastajanje in nadaljnji razvoj globalne turistične mobilnosti. Slednji se v sodobni antropološki in sociološki tematiki

namenja vse več pozornosti, pri čemer se kot osnovni problem izpostavljajo vrednote avtentičnosti kot temelji turistične atraktivnosti in globalizacije kot procesa poenotenja sveta in okolij, ki na račun slednjega izgubljajo svojo lastno avtentičnost. Sodobni turist je t. i. moralni ali odgovorni glokolist, ki sicer svet razume kot celoto in se kjer koli počuti domače, toda kot turist spoštuje lokalne kulture, vrednote, navade in druge elemente lokalnosti (avtentičnosti) in v njih tudi uživa. Gre za idealnega turista, pri čemer pa je sodobna problematika, ki je predvsem v času razvoja množičnega turizma pa vse do nedavnega zahtevala mednarodno pozornost, povezana z zagotavljanjem avtentične lokalnosti v obdobju masovnega turizma. Letalski promet v svojih sodobnih oblikah tako sproža pritiske na lokalna okolja obenem pa nanje pozitivno gospodarsko vpliva.

Globalnosti se v nalogi dotikamo kot multikonktextualno paradigmo, pri čemer nas zanima zgolj kontekst prometne povezanosti posameznih svetovnih mest. V nalogi preučimo in predstavimo tri kontekste globalizacije in se osredotočimo na prometno globalnost, pri čemer skozi nalogo obravnavamo zgolj letalski promet. Oblikovati skušamo paradigmo globalne avioprometne povezanosti mest v sistem, ki omogoča razvoj globalnega turizma. Pri obravnavanju tematike nas je vodila ideja o pomembnosti komercialnega avioprometa za razvoj mednarodnega turizma. Pri tem pomen slednjega razumemo kot prometno dostopnost posamezne turistične destinacije (kraja ali države), ki pa je glavni pogoj za razvoj receptivnega turizma. V času upadanja povprečne dobe bivanja, ki je lahko odraz pomanjkanja denarja in razpoložljivega časa, je ravno hitra in enostavna dostopnost turistične destinacije ključnega pomena za razvoj privlačnega imidža le-te.

Turizem je najhitreje rastoča gospodarska panoga, ki obenem kljub slabi gospodarski in finančni situaciji sledi optimističnim razvojnim trendom. Skladno s temeljnimi definicijami je močno odvisna od transporta, saj predstavlja skupek storitev, ki jih posameznik koristi ali potrebuje, ko zapusti kraj svojega stalnega bivališča. Slednje sicer lahko stori s pomočjo različnih prometnih sredstev in sistemov, toda izhajajoč iz dejstva, da posameznik na potovanju išče eksotiko ali drugačno okolje, ki je ponavadi daleč od njegovega stalnega bivališča, bo za večino svojih potovanj potreboval letalski promet. V delu se ukvarjamo z letalsko dostopnostjo posameznih svetovnih mest, kar razumemo kot avioprometno omreženost mesta. Stopnjo avioomreženosti

mesta pa razumemo tudi kot indikator globaliziranosti mesta v kontekstu transporta ali prometa.

V luči razvoja in ohranjanja mednarodnega turizma je pomembno prilagajanje prometnega sektorja sodobnim potrošnim trendom na področju turizma. Ugotavlja se trend upadanja razpoložljivosti časa za mednarodna turistična potovanja. Po ugotovitvah mednarodnih organizacij (UNWTO, ASTA, EUROSTAT, ETC itd.) se povprečno trajanje potovanj giblje pri okoli 4-ih dneh za krajša in okoli 10-ih dneh za daljša potovanja. Slednje nakazuje, da je čas potovanja pomemben indikator pri odločanju o izbiri in trajanju turističnega potovanja. Pomembno pa je preučevati, ali sodobne turistične potrošne težnje narekujejo razvoj in strukturo mednarodne prometne omreženosti turističnih destinacij. Sodobni turist povprašuje po kakovostnem doživetju drugačnega okolja in kakovostni osnovni potovalni storitvi, ki zajema prevoz na destinacijo in nastanitev v destinaciji.

Z deregulacijo avioprometnega sistema v začetku 80-ih let prejšnjega stoletja so se na novo urejala lastniška razmerja v transportnem sektorju, prevozne pravice v domačem in mednarodnem prometu in kasneje, v poznih 90-ih letih, tudi pravice in dolžnosti prevoznikov v domačem in mednarodnem prometu.¹ V zgodnjih 90-ih letih se je pojavil nov tip letalskih družb, ki so svoje poslovne modele razvijale po principih povezovanja dveh različnih mest in cenovne dostopnosti letalskega prevoza.² Danes samo v Evropi deluje okoli 23 nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki dnevno opravijo dobrih 4200 letov.³ Osnovni prispevek nizkocenovnih letalskih prevoznikov h globalni avioprometni omreženosti sveta pa je razpršenost prometnih povezav. S ponudbo prilagojene ali »no frill« storitve, ki je okrnjena tako v smislu kakovosti kot tudi v smislu cene, so pomembno vplivali na strukturo globalne turistične mobilnosti.

Z analizo avioprometne omreženosti mest ugotavljamo, da med najbolj omrežena mesta spadajo mesta, ki tudi sicer nosijo imidž gospodarsko najbolj globaliziranih

¹ <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/techmeet/sdpt99/sdpt4.htm>

² <http://www.jvdz.net/index2.html?/net-intro.html&frameMain>

³

http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/analysis/LowCostMarketUpdateDec06_V01.pdf

mest. Evropske in severnoameriške prestolnice predstavljajo središča globalnega avio prometa, pri čemer London, New York, Paris, Atlanta, Frankfurt in druga večja svetovna mesta predstavljajo vodilne avioprometne centre sveta. Gre za mesta, v katera leti največ letalskih družb, ki pri letalskih povezavah uporabljajo največja letala in vzpostavljajo najbolj frekventne letalske linije, imajo po več pomembnih letališč in najbolj pestro mednarodno nadregionalno avioprometno povezanost. Z različnimi indikatorji ali elementi smo oblikovali indeks globalne avioprometne omreženosti mest (GAPOM), na katerega smo razvrstili dobrih 260 mest iz vseh kontinentov ali svetovnih regij. Ugotovili smo, da so nekatera afriška in azijsko-pacifiška mesta med najslabše avioprometno omreženimi mesti sveta, kar poenostavljeno pomeni, da turisti za potovanja v ta mesta potrebujejo občutno več časa in natančnejše načrte potovanja. Med slabše omreženimi mesti je tudi slovenska prestolnica Ljubljana, ki je v kontekstu avioprometne omreženosti med slabše razvitimi mesti v regiji. Globalno turistično mobilnost v odnosu do avio prometa tako usmerja pet pomembnih centrov (LON, NYC, PAR, MOW, ATL), ki oblikujejo t. i. itinerar globalne turistične mobilnosti.

2 METODOLOŠKO HIPOTETIČNI OKVIR

2.1 PREDMET ANALIZE

Delo je večplastne narave in se ukvarja s preučevanjem globalizacije svetovnih mest predvsem v prometnem smislu, pri tem pa pozornost namenjamo tudi ostalim kontekstom globalizacije. Globalno avioprometno povezanost mest analiziramo v kontekstu možnosti za potovanja iz posameznega mesta in v posamezno mesto, kar je eden ključnih pogojev za nemoten razvoj mednarodnega turizma. Predvsem v luči upadanja povprečne dobe bivanja tako na domačih kot mednarodnih potovanjih se hitra dostopnost destinacije (tudi mesta) zdi ključnega pomena za razvoj receptivnega turizma. Analiziramo nadnacionalno avioprometno omreženost svetovnih prestolnic in pomembnejših mest v odnosu do prisotnosti pomembnega mednarodnega letališča. Skušali bomo ugotoviti, koliko letalskih družb servisira posamezno mesto, kako pogosto iz posameznega mesta letijo letala v določenem časovnem obdobju in koliko sedežev je dnevno na voljo za potnike iz posameznega mesta.

2.2 CILJI PREUČEVANJA

Osnovni cilj magistrskega dela je preučevanje globalne avioprometne omreženosti mest kot pogoja za razvoj turistične dejavnosti. Izhajamo iz dejstva, da mednarodni turistični tokovi lahko potekajo zgolj ob pomoči vzpostavljenih prometnih povezav med turističnim trgom (država, od koder turisti odpotujejo) in turistično destinacijo (država, kamor ljudje pripotujejo). Dejstvo je, da obstajajo različni prometni sistemi, ki omogočajo in s tem vplivajo na dostopnost turističnih destinacij, toda v kontekstu magistrskega dela in ob predpostavki zahtevnosti preučevanja, ki presega okvirje magistrskega dela, se osredotočamo zgolj na avioprometno omreženost svetovnih mest.

Preučevali bomo pomen in oblike pojavnosti globalizacije v različnih kontekstih:

- kontekst gospodarstva,
- kontekst prometa in

- v drugih kontekstih (velikost mesta, obseg populacije, gostiteljstvo mednarodno odmevnih dogodkov in drugo).

Posvetili se bomo preučevanju značilnosti in identificirali vzorce sodobne družbene mobilnosti, ki vplivajo na obstoječe prometne sisteme.

Predstavili bomo strukturo nadnacionalnega prometnega sistema s posebnim poudarkom na avioprometnem sistemu. Opredelili bomo globalno avioprometno omreženost mest v odnosu globalnih avioprometnih centrov (letališč) in glavnih razvijalcev (prevoznikov), pri čemer se bomo proučevanja lotili s poslovnega in organizacijskega vidika.

Z analizo nadnacionalnih globalnih avioprometnih povezav (linij) in glavnih avioprometnih centrov sveta bomo oblikovali indeks globalne avioprometne omreženosti mest, ki ga bomo sestavili iz:

- števila mednarodnih letališč v mestu,
- števila direktnih letalskih povezav v mestu,
- števila letalskih družb, ki vzdržujejo letalske povezave z mestom,
- pogostosti letalskih letov izven mesta in
- razpoložljivega števila sedežev na izhodnih letih iz mesta.

Vse spremenljivke bomo opazovali v tednu od 8. do 14. septembra 2008, pri čemer bomo uporabljali bazo OAG Max.

2.3 HIPOTEZE

Skladno z zgoraj navedenimi cilji so oblikovane tudi delovne hipoteze. Te so:

- v Evropi so vodilni globalni avioprometni centri na svetu;
- Severna Amerika je najaktivnejša domača avioprometna regija na svetu;
- najbolj intenzivna avioprometna medregionalna povezanost teče med Evropo in Severno Ameriko;
- najvišje indekse avioprometne omreženosti mest imajo evropska mesta;
- globalna mesta imajo višji indeks avioprometne omreženosti kot ostala mesta.

2.4 UPORABLJENE METODE

Delo se ukvarja s preučevanjem globalne in nadnacionalne avioprometne omreženosti mest in temelji na sekundarni analizi podatkov o globalnem avio prometu ter izhaja iz predpostavke, da nadnacionalna prometna omreženost omogoča turistične migracije (tj. turistično mobilnost) ter vpliva na stopnjo dostopnosti oziroma omreženosti posameznega svetovnega mesta. Primarno se bomo posvetili preučevanju pomena in oblik globalizacije in pri tem uporabili sekundarno analizo obstoječe literature s področja globalizacije mest, globalnega transporta, globalne družbene mobilnosti in transportne omreženosti mest. S takšnim deduktivnim pristopom bomo identificirali temeljne značilnosti globalizacije mest in pri tem posebno pozornost namenili avioprometni globalizaciji.

Vse kvantitativne podatke, potrebne za izvedbo analize, bomo pridobili od organizacij Air Transport Intelligence (ATI), International Civil Aviation Organization (ICAO), International Air Transport Association (IATA) in podjetja OAG Worldwide Limited (OAG). Tako bomo s pomočjo podatkov omenjenih baz opazovali prometne tokove znotraj posameznih svetovnih regij, prisotnost letalskih prevoznikov in prehodnost potnikov znotraj regij in med njimi. S primerjalno analizo omenjenih spremenljivk bomo ugotavljali stopnjo aktivnosti letalskega prometa na regionalnem in nadregionalnem nivoju.

S pomočjo podatkovne baze ATI⁴ bomo identificirali avioprometno frekventnost in kapacitete med posameznimi mesti in drugimi regijami in tako skušali oblikovati idejo o glavnih prometnih centrih (mestih) znotraj posameznih svetovnih regij, seveda za avio potniški promet. Frekventnost se nanaša na število letov v posamezna mesta in izven posameznega mesta v mesta ostalih regij, kapacitete pa na število razpoložljivih sedežev v opazovanem obdobju. Pri analizi omreženosti bomo uporabili primerjalno metodo, s katero bomo ugotavljali značilnosti in stopnjo omreženosti mest in regij.

S pomočjo podatkov svetovnega ekonomskega in turističnega foruma WTTC, svetovne turistične organizacije UNWTO, podatkovnih baz Eurostata in regionalnih

⁴ Air Transport Intelligence.

turističnih organizacij (npr. Pacific Asia Tourist Organization, US Department of Transportation) bomo identificirali turistične migracije znotraj posameznih regij in med regijami z namenom prepoznati vzorce globalnih turističnih tokov, da bi tako lažje prepoznali soodvisnost prostočasnih turističnih tokov na omreženost posameznega mesta.

Metodologijo izračuna indeksa avioprometne omreženosti mest navajamo v poglavju 8, kjer postopno oblikujemo indeks globalne avioprometne omreženosti mest.

3 PARADIGMA GLOBALIZACIJE

Levinov inštitut na newyorški državni univerzi ugotavlja, da je globalizacija zapleten proces interakcije, ki poteka med pripadniki sodobne družbe, »*the people, companies, and governments of different nations, a process driven by international trade and investment and aided by information technology*⁵«. Proces globazacije učinkuje na okolje, kulturo, politične sisteme, gospodarstvo, prosperiteto, človeka in druge družbene elemente. Globalizacija je neposredno povezana in celo odvisna od mobilnosti, ki predstavlja migracijo ljudi, idej, vrednot, navad in drugih značilnosti sodobne družbe. Migracije se odvijajo osebno, s pomočjo prometnih sistemov ali virtualno oziroma fiktivno, preko medijev in v gostiteljskih družbah povzročajo ekonomske in kulturne posledice. Tako ekonomske kot kulturne so lahko pozitivne in negativne, načeloma pa velja, da je neto izkupiček globalne družbene mobilnosti pozitiven.⁶

Temeljna izhodišča razumevanja globalizacije so povezana s pojmi unifikacija, poenotenje in enovitost, pri čemer se vsi uporabljajo v luči izginjanja ali brisanja meja, ki ločujejo kraje, mesta, regije, države in druge geo-politične enote sveta. V kontekstu vse manj pomembnih meja in razločevanja na individuacijo mest pa se pojavi paradoks grupiranja posameznih enot v samostojne in po svoje ločene skupine oziroma povezave. Tako so se pojavile različne politične povezave, kot je na primer Evropska unija, ki sicer povezuje 27 držav Evrope in pomembno izključuje ostala evropska in svetovna mesta. Pojavile so se različne gospodarske povezave, kot je na primer severnoameriška trgovinska mreža (North American Free Trade Agreement), ki povezuje Združene države Amerike, Kanado in Mehiko v posebnem trgovinskem združenju in prinaša določene koristi zgolj omenjenim članom.⁷ Obstoječe politične in gospodarske povezave bi v kontekstu pomena globalizacije lahko razumeli kot de-

5

http://www.globalization101.org/What_is_Globalization.html?PHPSESSID=dc7bce29a5260d9abc4f0d9a51475bb8

⁶ <http://www.globalization101.org/index.php?file=issue&pass1=subs&id=176>

⁷ NAFTA je trgovinsko združenje, ki finančno in pravno lajša uvozno-izvozne procese med državami članicami. Združenja ali povezave (integracije) s podobnim značajem so tudi MERCOSUR, ASEAN, APEC, CARICOM, OPEC itd.).

globalizacijo sveta, toda dejstvo je, da svet postaja vse bolj soodvisen,⁸ k čemur pa pomembno prispevajo ravno mediji in pa obstoječi prometni sistemi. Tudi na področju prometa se proces globalizacije odraža v povezovanju različnih ponudnikov prometnih storitev, ki načeloma izgublajo svojo avtonomnost v odnosu do odločanja o razvojnih usmeritvah, toda obenem pridobivajo na pomenu v mednarodnem ali globalnem prometnem sistemu. V letalskem sektorju so se v zadnjih letih oblikovala številna poslovna združenja,⁹ ki krepijo moč in vlogo posameznih letalskih prevoznikov, obenem pa od slednjih zahtevajo spoštovanje protokola združenja. Slednji najpogosteje narekuje kakovost izvajanja prevoznih storitev in njihov odnos do potnikov, slednjemu pa omogoča enostavnejšo izbiro ponudnika prevoza.

Globalizacija je proces prehoda iz individuacije v povezanost ali soodvisnost, kar je pravzaprav temeljnji koncept razumevanja le-te. V kolikor posamezni elementi sveta danes podlegajo procesu, ki je drugačen od prejšnjega in spreminja podobo sveta v smislu integriranosti, potem lahko oblike delovanja in soodvisnosti sveta pred globalizacijo razumemo kot obdobje ali proces individuacije.¹⁰ Osnovni dimenziji razumevanja globalizacije sta distribucija, ki povzroča homogenizacijo ali diverzifikacijo vpletenih sistemov, in integriranost (povezanost), ki povzroča avtonomnost ali odvisnost. Distribucijo ponazarja družbena mobilnost, ki lahko poteka v obliki transporta blaga, potniškega prometa, komuniciranja preko medijev in v drugih oblikah povzroča prenos vrednot, kulture, običajev in drugih družbenih elementov, ki vplivajo na homogenizacijo ali/in diverzifikacijo sveta. Integriranost ali povezanost pa ponazarja proces povezovanja sistemov, zaradi česar slednji izgublajo svojo avtonomnost in povečujejo soodvisnost do drugih že povezanih sistemov. Globalizacija tako obsega naraščajočo avtonomnost, v kontekstu povečevanja vplivov na odločanje zaradi povečanega obsega vpliva znotraj novonastalih integriranih globalnih sistemov (npr. organizacij). Avtonomija posameznih sistemov (npr. držav, podjetij) se poveča z upadanjem njihove soodvisnosti, kar pravzaprav pomeni, da proces globalizacije zajema prehod iz avtonomije izključenosti v avtonomijo vključenosti. Globalizirana mesta so tako

⁸ <http://www.globalpolicy.org/globaliz/define/index.htm>

⁹ Star Alliance, One World, Open Skies itd.

¹⁰ <http://www2.hawaii.edu/~fredr/mlinar.htm>

avtonomna v svojem odločanju, toda s stopnjo globalizacije se njihovo individualno odločanje zmanjšuje, povečuje pa se njihovo individualno odločanje v novo nastalih organiziranih ali globaliziranih družbah.

Kot proces je globalizacija usmerjena v vzpostavitev ustrezne stopnje družbene homogenosti ali povezanosti (Sassen 2007: 3), pri čemer se »ustrezna stopnja« lahko interpretira kot nivo, ki niha in s tem povzroča globalizacijo, deglobalizacijo oziroma individuacijo ter reglobalizacijo. Globalizacija je prav tako lahko interpretirana kot hibridizacija svetovnih političnih, gospodarskih in nacionalnih struktur, ki iz ustrezne lokalne preraščajo v novo globalno obliko in strukturo (Short 2004: 2–4). Urry (2003: 4) interpretira globalizacijo kot proces interakcije med lokalnim, nacionalnim in nadnacionalnim okoljem, pri čemer se oblikuje specifično strukturno razmerje, ki ga vodi predvsem kapital oziroma gospodarstvo. Slednje je omogočil razvoj transporta in komunikacijskih tehnologij, s katerimi se realne dimenzije sveta razblinjajo oziroma, v odnosu do dosegljivosti, fiktivno približujejo (Urry 2003: 1–3).

Kot pravi Sassenova (2007: 3) je globalizacija več kot le naraščajoča soodvisnost sveta tako na ravni pojavov in odnosov kot na sistemski ali institucionalni ravni (mednarodne organizacije, korporacije itd.). Sodobna družboslovna akademska javnost se s pojmovanjem in raziskovanjem globalizacije ukvarja v odnosu do razumevanja, kaj je nacionalno, kaj nadnacionalno in kaj globalno. Pri tem so si akademiki enotni v tem, da se globalizacija nanaša na družbene odnose znotraj nacionalnih držav in na komunikacijo ter odnose med nacionalno državo – nacionalnimi inštitucijami – drugimi nacionalnimi državami, kar je torej precej bolj kompleksno kot zgolj naraščajoča povezanost sveta in mednarodne organizacije. Gospodarsko ali ekonomsko gledano globalizacija označuje hipermobilnost, globalno komuniciranje in nevtralizacijo pojmov »mesto« in »razdalja« (Sassen 2007: 97).

Globalizacija nima zgolj sodobnega značaja, ampak je proces, ki se je začel odvijati že dolgo pred sedanostjo.¹¹ V času antičnih kultur so prebivalci takratnega sveta začeli osvajati znani svet in so vzpostavili izmenjavo kulturnih, političnih in

¹¹ <http://www.sociology.emory.edu/globalization/theories01.html>

gospodarskih izkušenj, med različnimi odprtimi sistemi, ki po Urryu (2003: 101) ne smejo biti avtopoetični¹². Nujen pogoj globalizacije je torej odprtost enega sistema ali družbe za sprejem idej, kulture, vrednot in drugih socio-antropoloških elementov druge družbe. V turizmu tako velja, da se lokalna ali gostiteljska družba zelo pogosto prilagaja gostujoči ali turistični kulturi (Greenwod 1989, Jokić 1997, Jack in Phipps 2007) in je v kontekstu avtopoeze odprta za gostujočo kulturo.

Globalna mesta so tako pomembna stičišča mednarodnih družbenih elementov in v nekaterih pogledih presegajo vplive nacionalnih držav, tako lahko mesta, kot so New York, Tokio in London, razumemo kot mednarodno vplivnejše družbene enote od nekaterih držav (npr. Slovenija, Riga, Čile, Maroko itd.).¹³ Pojavlja se tudi, da so nekateri poslovni subjekti znotraj globalnih mest pomembnejši od posameznih mest. Tako so na primer pomembne svetovne banke (Citigroup, JP Morgan, Chase Bank, HSBC Bank itd.)¹⁴ pomembnejše od nekaterih mest. Globalne vplive, ki presegajo vplive mest ali posameznih poslovnih subjektov, pa lahko imajo tudi posamezniki ali fizične osebe. Tako lahko Indro Nooyi, Michaela Bloomberg, Ruperta Murdocka, Vladimirja Putina in druge obravnavamo kot globalno zelo pomembne posameznike, ki v gospodarskem, znanstvenem, medijskem in političnem smislu igrajo pomembnejšo vlogo od nekaterih držav, mest ali podjetij.¹⁵ V turističnem smislu pa kot vodilne organizacije, ki vplivajo na globalne potovalne tokove obravnavamo TUI Travel, Thomas Cook, JTB, Carnival Cruise Lines, Royal Caribbean in druga podjetja, ki predstavljajo vodilne organizatorje in oblikovalce trendov na področju potovalne dejavnosti.

¹² Po Ovsenkovi in Ambrožu (2000) obstajajo avtopoetični in sispoetični sistemi, pri čemer so slednji odprte narave, in torej sposobni interakcije in integracij, kar je osnovni pogoj za nastajanje globalnih mrež in globalne družbe.

¹³ Primeri so ilustrativne narave in ne bazirajo na empiričnih dokazih.

¹⁴ http://www.economist.com/markets/indicators/displaystory.cfm?story_id=11849218

¹⁵ <http://www.time.com/time/specials/2007/completelist/0,,1733748,00.html>

3.1 Globalizacija mest

Globalizacijo mest so preučevali številni avtorji, ki v svojih delih poudarjajo tako imenovan »city netoworking« oziroma omreženost, ki jo najpogosteje omogočajo transport in korporativna razmerja med podjetji. Mesta lahko globalno konotacijo dobijo tudi s pomočjo drugih dejavnikov (npr. poseljenost, velikost itd.). Short (2004: 2) razlikuje med globalnimi in mega ali svetovnimi mesti, pri tem pa poudarja, da velika ali svetovna mesta niso nujno tudi globalna mesta. Kraas (2007) navaja, da naj bi trenutno bilo na svetu okoli 60 mega mest, ki bodo do leta 2015 imela 600 milijonov prebivalcev. Več kot tretjina teh mest pa je danes lociranih v državah v razvoju oziroma, kot navaja avtor, »globalnem jugu«¹⁶ (global south). Predvsem pa je pomembno dejstvo, da Kraas mega mesta vidi kot problem sistema globalne družbe, saj slednja postajajo avtonomna od nacionalne države. Mega mestom obenem manjka političnega vodenja in obvladovanja družbene kohezije, kar dodatno zavrača pozitivno podobo globalizacije.

Globalna mesta »akumulirajo ogromne koncentracije gospodarske moči na račun česa, nekoč vodilna produkcijska mesta izgubljajo na pomenu« (Sassen 2007: 111). Že v samih lokalnih ali znotraj nacionalnih nivojev lahko opazimo, kako mestna središča »ječijo« pod težo investicij v nepremičnine in komunikacije, medtem ko obrobna in podeželska mesta trpijo pomanjkanje osnovnih virov za ohranjanje obstoja. Kot zelo zanimivo pa Sassenova ob tem ugotavlja tudi, da finančni sektor nezadržno raste, medtem ko nekoč vodilni industrijski nezadržno upada.

Najpogostejši parametri preučevanja globaliziranosti ali globalizacije mest v najodmevnejših znanstvenoraziskovalnih delih so (Friedmann 1986, Cattan 1995, Smith in Timberlake 2001, Sassen 1991, Taylor 2004, Gugler 2004, Short 2004, Krass 2007):

- gospodarska povezanost mest,
- transportna povezanost mest in
- turistična prizoriščnost mest.

¹⁶ Avtor navaja naslednje primere mega mest: Sao Paolo, Manila, Bombaj, Seul, Teheran, Doka, Jakarta, Lagos itd.

Hočevar (2002: 99–115) je mnenja, da je globalizacijo mest potrebno preučevati tudi skozi percepcijo lokalnega prebivalstva, kar poizkusi na slovenskem pristaniškem mestu Koper. Prebivalci kot jedro družbenega dogajanja in vedno prisotni odjemalci storitev mesta so pomemben faktor razvoja slednjega, zato tudi pomembno prispevajo k globalizaciji lokalnega okolja in na drugi strani dovoljujejo ustrezno lokalizacijo globalnega okolja.

Friedmann (1986: 60–80) postavi tri temeljne hipoteze, po katerih identificira posamezna svetovna mesta. Tako govori o funkcionalni hipotezi, ki je povezana s prisotnostjo svetovnih korporacij v posameznem mestu; hierarhični hipotezi, ki mesta razvršča glede na to, ali mesto gosti sedež pomembne globalne korporacije; in globalno-lokalni hipotezi, ki govori o vplivih položaja mesta na globalni ravni na gospodarstvo in življenje lokalne ravni. Slednje govori o tem, da je med svetovnim mestom in globalnim mestom zelo majhna razlika. Lahko bi celo razumeli, da je Friedmannova hipoteza o funkcionalnosti tista, ki določa, ali je mesto svetovno. Hierarhična hipoteza pa govori o tem, ali je mesto globalno, obenem pa seveda narekuje hierarhični položaj mesta na lestvici svetovnih mest (Friedmann 1995: 25). Poleg dogodkov, ki vplivajo na globaliziranost posameznega mesta, se kot pomembni elementi omreženosti pojavljajo globalne korporacije in mednarodne organizacije. Urry (2003: 56 in 81) navaja, da podjetja, kot so McDonald's, American Express, Coca Cola, Microsoft, Sony, Združeni narodi, Svetovna banka, BBC News Corporation, Greenpeace in druga, povezujejo posamezna mesta. Direktna povezava sicer ne teče med gostujočimi mesti, temveč med poslovnimi enotami omenjenih korporacij, toda mesta kot geografske in politične strukture se uspešno okoriščajo na račun korporativnih povezav. Urry takšne povezave razume kot integrativne globalne mreže, ki potekajo med ljudmi, objekti in tehnologijami. Takšne povezave povzročajo tudi kulturne spremembe, med katerimi Urry omenja »Mcslužbe« (McJobs), ki spreminjajo delovne navade ljudi, in »McDonalizacijo«, kot pojem vplivov McDonald'sa na lokalne prehrambene navade ljudi.

Bryman (2004: 5) izpostavlja »diznizacijo« kot fenomen in silo globalizacije podobno McDonald'su, saj tudi Disneyevi zabavišni parki temeljijo na podobnem konceptu združevanja vsebin in povezav, kar nenazadnje vpliva na stopnjo omreženosti posameznih dveh ali več mest. Pri argumentaciji in razlagi pojma se nanaša na

Schichela, ki pravi, da je proces »diznizacije« proces spreminjanja obstoječega v zgodbo Disneya. Izhajajoč iz tega, lahko sklepamo, da na podlagi procesa »diznizacije« potekajo povezave med Anaheimom v Kaliforniji (ZDA), Orlandom na Floridi (ZDA), Tokiem (Japonska), Parizem (Francija) in Hong Kongom, kjer je diznijeva korporacija do danes postavila svoje komplekse (resorte).

Taylor (2004) je skupaj s svojo ekipo raziskovalcev v letu 1998 izvedel obširno raziskavo o globalni omreženosti mest. Pred samo kvantitativno analizo podatkov o posameznih mestih so raziskovalci zbrali precejšnje število podatkov, s katerimi so kasneje lahko opravili še kvantitativno analizo povezanosti in tako sestavili matriko globalne omreženosti mest.¹⁷ Pri analizi mest so se raziskovalci primarno osredotočili na tako imenovana alfa mesta, ki so jih svoji raziskavi določili Beaverstock in ostali (1999).¹⁸

Analiza bruto omreženosti 10 globalnih mest na svetu je pokazala, da med najbolj omrežna mesta spadajo London, New York (precej prednjačita), Hong Kong, Pariz, Tokio, Singapur, Chicago, Milano, Los Angeles in Madrid. Pariz in LA spadata v skupino mest, kjer stopnja omreženosti znaša med .060 in .074, kar dokazuje, da

¹⁷ Metoda oblikovanja podatkov za kvantitativno analizo pokaže, da so avtorji ocenjevali t. i. (tako imenovano) vrednost storitev oziroma »service value«, ki predstavlja položaj mesta v korporativni mreži podjetja. Z metodo »scavenger« (čiščenje) so avtorji pri zbiranju informacij za sestavo matrike pomembnih 100-tih mest previdno zavračali informacije, s katerimi niso mogli natančno določiti položaj mesta v korporativni strukturi posameznega podjetja. Posamezno vrednost mesta (service value) so ocenjevali na šeststopenjski lestvici, pri čemer je 0 pomenila, da v posameznem mestu ni predstavništva (pisarne) posameznega podjetja in 5, da je v mestu sedež posameznega podjetja. Skupna vrednost matrike je štela 315 mest s 100 podjetji na lestvici 1–5. Tako je skupna vrednost storitev (service value) znašala 16.901. Skupna vrednost storitev 10 opazovanih podjetij je znašala 4.053, skupna vrednost storitev za 10 najbolj omrežnih mest pa 2.494. Los Angeles je na lestvici vrednosti storitev podjetij zasedel 8 mesto, na lestvici omreženosti mest pa 9 mesto. Tako je v odnosu do pomembnosti za posamezna podjetja (kar nakazuje na vrednost storitev) prehitel Milano in Frankfurt. Na lestvici omreženosti mest pa je zaostal za Milanom, a prehitel Frankfurt.

¹⁸ Pri sami metodologiji pa so avtorji izpostavili še, da so zaradi razpoložljivosti podatkov, potrebnih za analizo, izbrali podjetja, ki objavljajo vse potrebne podatke (število pisarn, število zaposlenih v dislociranih enotah, vrsta in teža poslov, ki jih opravlja posamezno predstavništvo ali pisarna, itd.). Tako so v analizo zajeli 100 podjetij s področja bančništva, oglaševanja, prava, računovodstva, zavarovalništva in neprofitnih vladnih organizacij.

med mestoma obstaja visoka stopnja omreženosti (Taylor 2004: 73). Pri tem lahko izpostavimo, da se Sassenova (Gugler 2004: 373) sprašuje, ali lahko Hong Kong, ki po Taylorju spada v prvi krog omreženih mest, sploh razumemo kot globalno mesto, saj ga plasira v skupino mest, kot so Sao Paolo, Johannesburg, Mexico in Jakarta, ki jih Gugler obravnava kot svetovna oziroma globalna mesta; Sassenova seveda pravi, da o teh mestih še ne moremo govoriti kot o globalnih mestih. V svojem delu (2007: 111) pa Sassenova ne uporablja več termina »globalna mesta«, temveč glavni mednarodni finančni in poslovni centri, pri čemer pa v skupino zgoraj omenjenih mest dodaja tudi Bangkok, Tajpej, Sao Paolo in Mexico City.

A Kontekst gospodarstva

Sassenova (1991 2007: 98) je k preučevanju povezanosti mest in s tem položaja globalnih mest pristopila skozi prizmo usmerjanja globalnih gospodarskih tokov, saj govori, da so globalna mesta »komandni« ali upravljalni centri, kjer vodilne globalne korporacije koristijo ponudbo ustreznih storitev, predvsem finančnih in svetovalnih. Tako sta o svetovnih mestih razmišljala tudi Friedmann in Wolff (v Smith in Timberlake 2001: 1657). Sassenova razlikuje med globalnimi in svetovnimi mesti in pri tem poudarja, da globalno ni tudi nujno svetovno mesto (in obratno), kar potrjuje na primeru Miami (v Gugler 2004: 373). Kot pravi, je Miami (Florida, ZDA) razvil svojo globalno pozicijo (lahko razumemo kot omreženost v odnosu do Taylorja), vendar to mesto še vedno ni svetovno mesto. Tako zaključuje, da je globalno mesto nujno mesto, ki spada v skupino povezanih (city network) mest in da torej ni t. i. samostojnega globalnega mesta.

Braudel (v Taylor 2004: 21) je svetovna mesta razumel v odnosu do njihove gospodarske razvitosti, kar je po mnenju Taylorja (2004: 21) preveč ozko. Navkljub temu opazimo, da je gospodarsko determinanto v modelu globalnih in povezanih mest upravičevalo kar nekaj poznanih raziskovalcev s področja urbanega razvoja svetovnih mest (Sassen 1991, Geddes 1924¹⁹, Friedmann 1986), kar govori v prid Braudelu. Gotmann (1989) je svetovna mesta razumel v odnosu do kulture, pri čemer naj bi svetovna mesta bila stičišča ali centri kulture (npr. Pariz, Rim). Slednje naj bi

¹⁹ Navaja Taylor, Peter (2004: 21). World City Network: A global urban analysis. Routledge: New York.

povzel od Geddesa, ki je sicer uporabil nekoliko bolj dovršen in kompleksen model identifikacije svetovnih mest. Tako je ocenjeval kulturo, gospodarstvo, politiko, trgovino, tehnologijo, univerze in druge vitalne sisteme mest.

Smith in Timberlake (2001: 1674) velika svetovna mesta razumeta kot pomembne cilje ali destinacije za kratkoročne (npr. turizem) in dolgoročne migracije (npr. priseljevanje). Predvsem pa je pomembno, kot pravita, da so mesta zgolj centri ali geografske enote, kjer pa človeški um in potencial ustvarjata pogoje za globalno omreženost mest. Mesta se v svoji zgodbi globalizacije podrejajo njihovim upraviteljem (mestna oblast), ki so lahko podvrženi demokratičnim načinom vladanja (tako obstaja več možnosti, da globalizacija pozitivno vpliva na družbo) oziroma avtorskim, kar je najpogostejši pogoj za razvoj negativnih posledic globalizacije (2001: 1675). Avtorja v svojem članku prihajata do zaključkov, da se sodobni ali globalni svet polarizira in ne zblizuje oziroma mreži.

Gugler (2004: 3) je pri analiziranju globalnih mest upošteval prisotnost korporacije, realizacijo borze vrednostnih papirjev, povezanost mest z letalskimi linijami, populacijo in domači bruto proizvod. Wu in Yusuf (v Gugler 2004: 27) opozarjata, da mora Šanghaj v želji, da postane globalno mesto, vse napore vložiti v ekonomsko liberalizacijo, okrepiti svoje trženjske in marketinške inštitucije in organizacije, vzpostaviti partnerske odnose z drugimi mesti po svetu, promovirati investicijske priložnosti, preoblikovati svoje urbanistične načrte in povečati kakovost razpoložljivih človeških virov. Omenjene aktivnosti lahko razumemo kot ključne faktorje vpliva na globaliziranost mest.

Po Shortu (2004) je osnovna determinanta globalnega mesta njegov pomen v odnosu do celega sveta. Tako je globalno mesto lahko mesto, ki zaseda vrh svetovne urbane piramide, v kolikor gledamo z vidika hierarhičnosti mest. V kolikor pa gledamo z vidika omreženosti, je globalno mesto tisto, ki predstavlja pomembno stično točko ali voz (knot) med več mesti oziroma urbanimi središči. Izhajajoč iz njegove interpretacije globalnosti mest, lahko razumemo, da mesto postane globalno v trenutku, ko svetovni ekonomski, komunikacijski, varnostni, transportni, kulturni in drugi družbeni tokovi potekajo v posamezna mesta in iz njih. Tako lahko Los Angeles (LA) danes gotovo razumemo kot kulturno ali celo filmsko globalno mesto, težko pa

bi ga kot globalno mesto lahko obravnavali v odnosu do gospodarstva (Short 2004: 2), čeprav Dendrinis (1992: 120) ugotavlja, da LA, poleg New Yorka, predstavlja najpomembnejše območje v ZDA (tako v odnosu do populacije kot gospodarstva). Med drugim celo napoveduje, da naj bi LA zelo kmalu »presegel« New York.²⁰ LA kot globalno mesto pa so razumeli tudi Soja in ostali (Taylor 2004: 24).

Proces globalizacije mest je dolgotrajen proces, v katerem mesta poskušajo vzpostaviti ali ohraniti položaj globalnega mesta, kar potrjuje, da je globalnost trajajoč proces. Ugoden ekonomski položaj, obseg potencialnih potrošnikov in transportna omreženost privlači mednarodni kapital. S prisotnostjo globalnih podjetij oziroma podjetij, ki imajo vzpostavljene globalne poslovne odnose, posamezno mesto pridobiva na globalnosti in z zapiranjem ali s selitvijo omenjenih podjetij mesto svojo globalnost izgublja. Med pomembnejšimi gospodarskimi panogami, ki krojijo pogoje za globalizacijo mest, so (Short 2004: 14):

- pravo,
- bančništvo,
- zavarovalništvo,
- finančno svetovanje in
- politične storitve mednarodnega značaja.

S tem, da lahko New York, London in Tokio razumemo kot globalna mesta, pa soglašajo tudi Friedmann (1986), Sassen (1991) in Taylor (2004), kar po svoje govori o redosledju novega proučevanja odnosov med mesti, kjer je Friedmann nesporen pionir. Gugler (2004: 27–59) v skupino globalnih mest dodaja tudi Peking, saj razmišlja in argumentira, da Peking predstavlja pomembno globalno mesto prihodnosti.

Turizem je vodilna gospodarska panoga in kot takšna ima pomembno vlogo pri globalizaciji sveta, s čimer se strinja tudi Salazar (2005: 629). Kot navaja, so turistični vodniki pomembni akterji pri ohranjanju lokalnosti in avtentičnosti, saj so zaradi svoje profesionalne vloge pogosto edini, s katerimi turist pride v stik. Slednje je še

²⁰ Projekcija in napovedi izhajajo iz podatkov US Census Bureau in so za obdobje do leta 1980, pri tem pa Dendrinis napovedi o razvoju LA prav tako povzema po US Census Bureau.

pomembneje, če lokalnost in avtentičnost razumemo kot del turistične ponudbe, ki omogoča, da posamezna turistična destinacija na svetovnem turističnem zemljevidu postane konkurenčna in prepoznavna (turizem tržnih vrzeli). Tudi Shin in Timberlake (2000: 2261) ugotavljata, da turistične migracije nakazujejo priljubljenost posameznih mest, pri čemer jih poslovni turisti obiskujejo ravno zaradi njihove gospodarske pomembnosti. V tem kontekstu lahko pričakujemo, da kapital v globalnih mestih lahko razvija tudi turistični potencial ali prizoriščnost posameznega mesta, kar dviguje interes svetovne prostočasne turistične javnosti po preživljanju počitnic v teh mestih. Globalno gospodarsko mesto tako postane tudi prostočasna turistična destinacija.

Navedek, da je mestni turizem v porasti in da privlači posebno raziskovalno in razvojno pozornost svetovne turistične organizacije (UNWTO) ter Evropske turistične komisije (ECT), postavlja povezanost in globaliziranost mest v posebno luč. UNWTO in ECT (2005: 15–16) v kompleksnem poročilu o razvoju mestnega turizma slednjega obravnavata kot kulturni turizem, kjer ljudje spoznavajo različne kulture, se o njih učijo, jih prenašajo in po svoje tudi spreminjajo. Ob tem kulturni turizem predstavljajo v dveh ločenih konceptih. Notranji koncept obravnava spoznavanje kulturne dediščine (zgodovina) in umetnosti. Zunanji koncept obravnava sekundarne elemente kulturnega turizma, kot so življenjski stil (kulturna prepričanja destinacije, tradicija, kulinarika in drugo) ter kreativna industrija (moda, oblikovanje, arhitektura, film in drugo). Kot kulturne metropole se v študiji (UNWTO & ECT 2005: 20) obravnava Rim, Berlin, Istanbul, London, Madrid in Pariz. Kot kulturna mesta nastopa 13 evropskih mest, med katerimi se pojavljajo Amsterdam, Barcelona, Bruselj, Budimpešta, München, Neapelj, Dunaj itd. Poleg omenjenih pa nastopa še okoli 60 manjših evropskih mest, kjer se odvijajo različne oblike kulturnega turizma.

V kontekstu globalizacije svetovne družbe in prispevka, ki ga k temu fenomenu prinaša turizem, se Sassenova (2007: 161) do turizma opredeljuje v negativnem diskurzu. Opozarja, da se lokalne skupnosti in regije za razvoj turizma odločajo, ko propadejo ali odpovejo drugi gospodarski sistemi, pri tem pa se gostujoče družbeno okolje sreča tudi s povečano stopnjo kriminala in drugimi oblikami deviantnega obnašanja.

Sodobni antropologi²¹ se v svojih delih do turizma opredeljujejo kot panoge, ki sicer ohranja avtentičnost družbenih značilnosti, vendar turizem prinaša tudi negativne učinke. Med njimi se MacCannel najostreje obrača do t. i. odrske avtentičnosti, ki je najznačilnejši način promocije lastne kulture v turistične namene. Ljudje, ki obiskujejo turistične kraje, sicer spoznavajo lokalno kulturo, vendar na popačen način in to popačeno obliko tudi odnašajo s seboj v svoja mesta in jo kot takšno tudi promovirajo. Svetovna mesta se med seboj tako povezujejo na poseben način, ki ni nujno dober. Lahko bi dejali, da nastaja nova oblika kulture, t. i. turistična kultura, ki predstavlja kulturne značilnosti globalnega sveta na nekoliko prilagojen način, ki ni povsem avtentičen, je pa dovolj zanimiv in zgovoren, da povezuje posamezna mesta skozi običaje, jezik, prehrabene navade in druge kulturne značilnosti, ki jih ljudje kot turisti prenesejo iz turistične destinacije na svoje domove in jih uporabljajo kot del svoje »turistične kulture«.

B Kontekst prometa

V kontekstu transporta se globalizacije mest dotikamo skozi njihovo transportno omreženost in s tem tudi fizično dostopnost. Z različnimi transportnimi sistemi se posamezna mesta različno odpirajo globalnemu svetu, postajajo dostopna in vse bolj omrežena. Različni avtorji so se z analizo transportne omreženosti mest ukvarjali na empirični ravni in predvsem skušali identificirati povezave med ekonomskimi, finančnimi in družbenimi značilnostmi mest ter razvojem transportne omreženosti (Cattano 1995, Keeling 1995, Abed et al. 2001, Smith in Timberlake 2001, O'Connor 2003, Matsomuto 2007, Derudder et al. 2008).

Cilji sodobnih razvojnih tendenc na področju transportne omreženosti mest so lažja dostopnost za obiskovalce, lažji in hitrejši transport materialov in dobrin ter nenazadnje tudi povečevanje investicijskega potenciala, kar dodatno krepi pozicijo mest. Sodobna globalna mesta, kot so London, Tokio, New York, Los Angeles in še

²¹ Več v: Louis, Turner in John, Ash (1975). *The Golden Hordes: International tourism and the pleasure periphery*. New York: St. Martin Press; MacCannell, Dean (1999). *The Tourist: A new theory of the leisure class*. Los Angeles: University of California Press; Boorstin, Daniel (1964). *The Image: A guide to pseudo-events in America*. New York: Harper & Row; Cohen, Eric (1979). *A phenomenology of Tourist Experiences*. *Sociology*, vol 13 (2), str. 179–201.

nekatera druga, so svetovne finančne, medijske, zavarovalniške in politične metropole zaradi pozicije pomembnih globalnih korporacij oziroma vladnih organizacij. Kot kažejo analize globalne transportne omreženosti, pa imajo ravno ta mesta tudi največja svetovna letališča in s tem postajajo tudi globalna prometna vozlišča oziroma centri.

Paziti je potrebno pri izpostavljanju pomena prehodnosti prometnih vozlišč, kot so letališča in pristanišča, ki sicer lahko zelo hitro obvladujejo velike skupine ljudi. Kot opozarjata Derudder in Witlox (2008), so se številni avtorji že naslonili na preučevanje globalnosti mest v odnosu do prehodnosti prometnih vozlišč (npr. Keeling). Opozarja, da statistični podatki o številu potnikov ne dajejo prave slike o prehodnosti mest, ker ni podatkov o izvoru potnikov, njihovem končnem cilju in namenu potovanja. S tem se ne moremo povsem strinjati, saj so se večja (hub) letališča v posameznih mestih, kot so LA, London, Frankfurt, Pariz, razvila iz potrebe po takšnem prometnem vozlišču. Res je, da veliko število potnikov, ki pristanejo v opazovana mesta, lahko potuje tudi naprej, toda poznavanje obnašanja potrošnikov v turizmu in poznavanje turistične ponudbe posameznega globalnega mesta lahko omogoči, da raziskovalec potegne trdne vzporednice med globalnostjo mesta in turizmom, kar lahko interpretiramo tudi kot globalnost v odnosu do turizma ali turistična globalizacija mest.

Cattanova (1995) je preučevala zračno transportno omreženost 90-ih evropskih mest in njihovega prebivalstva do leta 1988. Pri tem je prišla do spoznanja, da je Evropa v tem času bila relativno zaprt sistem (v odnosu do zračne transportne omreženosti). Prav tako je potrdila, da je obstajala povezava med internacionalizacijo zračnega prometa ter politično in gospodarsko pozicijo posameznega mesta. Tako so mesta Pariz, London, Madrid in Rim bila transportno precej bolj omrežena kot druga manjša mesta v Angliji, Španiji, Italiji in Franciji (1995: 306). Prav tako očitno se je pokazala povezava med mednarodnim letalskim prometom ter gospodarsko usmerjenostjo posameznega mesta, pri čemer je izpostavila turizem (Malaga, Alicante, Benetke, Salzburg itd.) in aeronavtiko (npr. Toulouse²² v Franciji). V tem obdobju so med bolj globaliziranimi evropskimi mesti v odnosu do zračnega prometa bili Pariz, London,

²² V Toulousu je sedež francoskega koncerna Airbus.

Bruselj, Amsterdam, Frankfurt, München, Zürich, Ženeva, Dunaj in Kopenhagen. Vsa izmed navedenih mest se kot najbolj globalizirana evropska mesta omenjajo še danes. V svoji raziskavi je iskala povezavo med privlačnostjo mesta, kar je definirala skozi mednarodni letalski promet, in urbanimi funkcijami (npr. storitveni sektor države, politična vloga države, velikost ter pozicijo države), teritorialno pripadnost (v odnosu do prej omenjene pozicije ob renski osi) in transportno navzočnost (koncentracija prometa). Kot zaključuje glavni faktor privlačnosti evropskih mest, v tem času ni bil v njihovi velikosti, temveč pomembnosti v odnosu do gospodarsko-političnih funkcij.

Da obstaja povezanost med sodobno transportno omreženostjo mest, globalizacijo mest in turizmom kot pomembno globalno gospodarsko dejavnostjo, dokazuje tudi Lassen (2006), ki pravi, da je težko identificirati pravo mejo med delom in prostim časom. V tem kontekstu je torej težko ločiti migracije zaradi dela in prostega časa, obenem pa lahko delo razumemo tudi kot poslovno potovanje, kar turistična potovanja uvršča med gospodarsko iniciirane migracije med mesti.

Podobno razmišljajo tudi Charles in ostali (2007: 1011), saj govorijo o tem, da so letališča postala pomemben vir gospodarske rasti globalnih mest. Kot pravijo, se je sodobna družba znašla v tako imenovanem tretjem valu, kjer glavno vlogo prevzemajo letališča, kakor so včasih mesta nastajala ob železniških postajah, pristaniščih in furmanskih gostilnah, tako danes mesta nastajajo ob letališčih. Kot dokaz temu lahko navedemo t. i. sekundarna ali celo terciarna letališča, na katera danes letijo nizkocenovne letalske družbe (LCC) in tako vplivajo na razvoj obrobni urbanih središč. »Aerotropolis«, kot imenujejo letališča, spreminjajo vlogo tradicionalnih letališč, saj ponujajo veliko dodatnih storitev, ki jih uvrščamo med turistične storitve (nastanitev, prehrana, zabava itd.). Letališča so »globalne tranzitne točke«, ki promovirajo, stimulirajo in regulirajo globalne potovalne tokove (Ury 2007: 150), pri čemer avtor kot primer navaja hongkongško letališče Chek Lap Kok (slika 1).

Slika 1: Letališče Chek Lap Kok



Vir: <http://www.fosterandpartners.com/content/projects/0639/54511.jpg>.

Kot lahko ugotavljamo, se kot najbolj globalizirana mesta najpogosteje pojavljajo vodilne svetovne metrople, ki že zaradi svoje geo-politične pozicije težko »izpadejo« iz zemljevida t. i. pomembnih svetovnih mest. Kljub temu pa moramo pri napovedovanju razmerij v prihodnosti biti pozorni tudi na nekaj danes hitro razvijajočih se mest, ki zaradi svoje »gospodarske podhranjenosti«, ki predstavlja velik investicijski potencial (poceni delovna sila in ugodni davčni pogoji), postajajo vse bolj pomembna. V svojih delih so Florida in Gates (2001) ter Simmie (2001) preučevali pomen danes drugorazrednih oziroma manj globaliziranih mest v prihodnje. Skupaj ugotavljajo, da med pomembnejša mesta v ZDA prihajajo Miami, San Francisco, Boston, Seattle, Washington in Dallas. V Evropi se v ospredje postavljajo Milano, Amsterdam in Stuttgart. Seveda so tovrstna namigovanja plod realnih in napovedanih gospodarskih razvojnih smernic teh mest, vprašanje pa je, kako je s transportno omreženostjo teh mest, predvsem se postavlja vprašanje, ali bodo ta mesta v prihodnosti tudi prometno najbolj omrežena mesta in s tem tudi najbolj dostopna in obiskana.

Ne glede na kritike posameznih znanstvenikov in raziskovalcev globalne transportne omreženosti, ki se nanašajo na slabo dostopne statistične podatke o izvoru (origin) potnikov, lahko ob pregledu transportnih tokov med posameznimi (globalnimi in neglobalnimi) mesti, preverimo stopnjo globaliziranosti mesta. S pomočjo tega podatka lahko iščemo nadaljnje povezave in definiramo tudi moč ali intenzivnost povezav med posameznimi mesti, česar so se lotevali Taylor in ostali (2004). V kolikor med posameznima mestoma prehaja več potnikov, kar se dogaja na račun

intenzivnosti letalskih poletov med mestoma, lahko trdimo, da sta mesti bolj povezani, obenem pa je transportna intenzivnost med mestoma dodaten indikator globaliziranosti mesta.

C Ostali pogledi

Posamezno globalno mesto naj bi imelo vsaj milijon prebivalcev, svetovno pomembne gospodarske centre, visoko stopnjo multikulturalnosti in večetničnosti, kar naj bi omogočilo posameznemu mestu, da sooblikuje svetovno gospodarstvo in usmerja svetovne kulturne, politične ter družbene tokove. Z mednarodno organiziranostjo sveta, ki je zelo hitro prerasla v globalno organiziranost, je bilo potrebno postaviti nova mednarodna ali globalna pravila. Slednja danes sprejemajo in izvajajo mednarodne organizacije, kot so Združeni narodi, Greenpeace, Svetovna banka in druge, ki jih Urry (2003: 81) označuje za večodvisne (multiple dependent), ki določajo okvirje mednarodnega ali globalnega obnašanja. Proces usmerjanja ali vplivanja na omenjene globalne tokove pa je bistvena determinanta pri določanju statusa globalnega mesta. Tako Short (2004: 12) navaja, da mesta, kot so New York, London in Tokio, svojo vodilno pozicijo, s katero usmerjajo globalne ekonomske in druge družbene tokove, izkoriščajo svoj geografski položaj v odnosu drug do drugega. Ko je v Londonu jutro, se v Tokio konča delovnik, v New Yorku pa se noč prevesi v drugo polovico. Tako ta mesta zapolnjujejo 24 globalni delovni dan in z dogajanjem v prvi tretjini Zemlje (sveta) oblikujejo dogajanje v drugi in tretji tretjini.

H globalni pomembnosti mest lahko pripomorejo tudi nadnacionalno ali globalno odmevni dogodki, ki jih bodisi sprožijo globalne organizacije bodisi posamezna zasebna podjetja. V kontekstu nadnacionalno ali globalno pomembnih organizacij in njihovega vpliva na globalizacijo njihovega gostiteljstva in vplivnih mest lahko omenimo organizacijo Greenpeace.²³ Gre za mednarodno neprofitno organizacijo s sedežem v Amsterdamu in 27 nacionalnimi odbori. Organizacija se v celoti financira iz prostovoljnih prispevkov posameznikov in se predvsem posveča varovanju okolja oziroma preprečevanju nadaljnjega onesnaževanja celotnega okolja. S pomočjo »duha« organizacije, ki združuje okoli 2,8 milijona ljudi različnih narodnosti, različnih

²³ <http://www.greenpeace.org>

kulturnih in verskih prepričanj, širi enotno in uniformirano prepričanje o odnosu do okolja po vsem svetu. S svojimi akcijami preprečuje nadaljevanje določenih povsem običajnih in globaliziranemu svetu sprejemljivih dejanj (npr. črpanje nafte, ubijanje živali za meso, sekanje gozdov, izkoriščanje vodnih virov itd.) ter tako na nek način uniformira svet.

Vplivi neprofitnih organizacij (v nadaljevanju NO) in prepričanj njihovih posameznih članov se odražajo skozi uniformirane oblike osebnega prepričanja, ki spreminjajo kulturo obnašanja, kulturo govora, kulturo socializacije in druge oblike pojavljanja sodobnega človeka. V tem kontekstu Forum za globalno politiko²⁴ ugotavlja, da so mednarodne nevladne organizacije najučinkovitejši promotorji v mednarodni areni. Njihovo število je v zadnjem desetletju prejšnjega stoletja naraslo za 20-odstotkov,²⁵ pri tem največ na področju družbenih storitev. Prav tako se povečuje njihov vpliv na največjo mednarodno organizacijo na svetu Združene narode (v nadaljevanju ZN). V kontekstu integriranega delovanja ZN sledijo naslednjim načelom sodelovanja z NO:

- ne škoduj in dovoli sodelovanje NO;
- človekove pravice so tudi skrb NO;
- k svetovnemu miru lahko pripomorejo tudi NO;
- NO je potrebno poslušati tudi ob drugih priložnostih in ne zgolj na mednarodnih konferencah;
- NO morajo sodelovati pri oblikovanju materialnega in nematerialnega položaja ZN;
- NO morajo uživati avtonomnost (vsebinsko in finančno);
- generalni sekretar ZN mora imenovati posebnega mediatorja med ZN in NO;
- generalni sekretar ZN mora prisluhniti NO v zvezi z reševanjem nacionalnih in mednarodnih konfliktov;
- NO morajo aktivno sodelovati v Odboru za ekonomska in družbena vprašanja (ECOSOC) ter pri njihovi reorganizaciji.

²⁴ <http://www.globalpolicy.org>

²⁵ <http://www.globalpolicy.org/ngos/tables/growth2000.htm>

Sodobni globalni svet se ruši pod težo svetovne industrije zabave in medijev. Globalne medijske korporacije širijo t. i. idealizem zahodnega kapitalizma, ki uniformira družbene vrednote in sproža proces akulturizacije ali odtujevanja lastne kulture in prevzemanja drugih (npr. ameriške). Po drugi strani pa sproža proces etnocentrizma ali povečevanja lastne in zaničevanja drugih kultur. Ob tem se pri SPF sprašujejo,²⁶ ali bodo potrošniške navade zahodnega sveta prevzele posameznikov občutek solidarnosti in družbene senzivitete.

Politika in gospodarstvo sta v želji po širjenju vplivov intenzivno brisali meje med posameznimi nacionalnimi državami. Ob tem so se meje prehodov narodov sicer brisale, nazadnje (Schengen), ali morda sploh ne. Toda pred tem so države vstopale in še vstopajo v različna gospodarska interesna združenja, ki poenostavljajo gospodarske odnose med državami. Tako so do danes nastala različna gospodarska združenja ali območja držav (MERCOSUR²⁷, ASEAN²⁸, UNASUR²⁹, FTAA³⁰, EFTA³¹, CEFTA³², TAFTA³³ itd.), kjer so trgovinski interesi poenoteni in tako na nek način »regionalno globalizirani«.

Olimpijske igre in drugi športni dogodki prav tako predstavljajo pomemben generator globalizacije sveta. Mednarodni olimpijski komite (MOK) skozi idejo olimpizma povezuje nacionalne olimpijske odbore v 205 državah sveta. Mednarodne olimpijske igre so prvič bile organizirane leta 3000 pred našim štetjem³⁴ in so simbolizirale prekinitve sovražnosti in sovražnih odnosov med narodi. Prve sodobne mednarodne olimpijske igre pa so bile organizirane leta 1896 v Atenah. Ideologija sodobnih olimpijskih iger je od takrat dosegla 38 različnih svetovnih mest. Le štiri svetovna mesta so olimpijske igre gostila več kot enkrat (London, Pariz, Los Angeles in Atene). Med zimskimi olimpijskimi prizorišči so se več kot enkrat pojavili le avstrijski Innsbruck, švicarski St. Moritz in ameriški Lake Placid. London bo z organizacijo poletne olimpijade leta 2012 edino mesto, ki bo igre gostilo trikrat.

²⁶ <http://www.globalpolicy.org/globaliz/cultural/index.htm>

²⁷ Mercado Comun del Suramericanas.

²⁸ Association of Southeast Asian Nations.

²⁹ Unión de Naciones Suramericanas.

³⁰ Free Trade Association of Americas.

³¹ European Free Trade Association.

³² Central European Free Trade Association.

³³ Transatlantic Free Trade Association.

³⁴ Uradno pa naj bi se ime olimpijske igre ali igre Olimpa zgodile okoli leta 776 pred našim štetjem.

Tabela 1: Prizorišča mednarodnih olimpijskih iger

Mesta poletnih iger	Mesta zimskih iger
Amsterdam 1928	Albertville 1992
Antwerp 1920	Calgary 1988
Atene 1896, 2004	Chamonix 1924
Atlanta 1996	Cortina d'Ampezzo 1956
Barcelona 1992	Garmisch-Partenkirchen 1936
Berlin 1936	Grenoble 1968
Beijing 2008	Innsbruck 1964, 1976
Helsinki 1952	Lake Placid 1932, 1980
London 1908, 1948, 2012	Lillehammer 1994
Los Angeles 1932, 1984	Nagano 1998
Melbourne / Stockholm 1956	Oslo 1952
Mexico 1968	Salt Lake City 2002
Montreal 1976	Sapporo 1972
Moskva 1980	Sarajevo 1984
Munich 1972	Squaw Valley 1960
Pariz 1900, 1924	St. Moritz 1928, 1948
Rome 1960	Turin 2006
Seul 1988	
St. Louis 1904	
Stockholm 1912	
Sydney 2000	
Tokio 1964	

Vir: povzeto po http://www.olympic.org/uk/games/index_uk.asp.

Ideologija o globalnih vplivih olimpijskih iger temelji na vzorcih organizacije, ki so rezultat strogih meril in pravil s strani MOK-a in želje posameznega gostiteljskega mesta po ustvarjanju presežnikov. Tako posamezna mesta oblikujejo olimpijske vasi, ki predstavljajo prave mini turistične destinacije še desetletja po dogodku (npr. prizorišče Ol v Münchnu) oziroma na račun novih olimpijskih prizorišč pridobivajo mednarodno odmevne športne, kulturne ali celo politične dogodke.

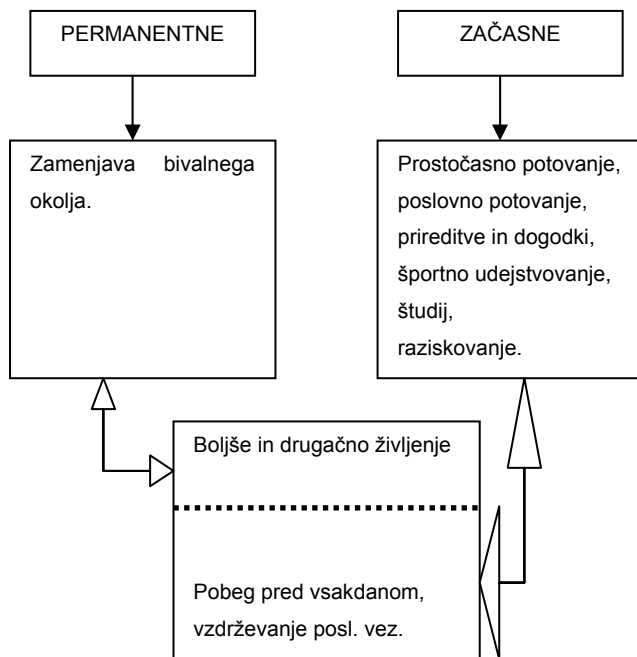
3.2 Globalna družbena mobilnost

Družbeno globalno mobilnost označujemo kot posledico družbenih hotenj, povezanih s človekovimi potrebami. Kot pravi Ury (2007: 3–5, 15), gre za fenomen strme rasti, kar potrjuje naraščajoče število avtomobilov, naraščajoče število potnikov, neustavljiva družbena želja po raznovrstnosti in vsestranskosti okusov in občutkov. Dejstvo je, da sodobni sistemi družbene mobilnosti (npr. internet, mobilni telefon, zračni promet, vodni promet itd.) omogočajo posameznikovo fizično ali vsaj »virtualno« spremembo okolja v vsakem trenutku. Slednje rezultira pozitivne in negativne posledice, ki se kažejo v kulturni raznolikosti, ohranjanju in »izvažanju« avtentičnosti za potrebe turizma, poslovnih učinkih, pa tudi v naraščajoči zasičenosti prometnih sistemov, upadanju kakovosti zraka, naraščanju zvočne onesnaženosti okolja itd.

Po mnenju Urya (2007: 4), je zaradi turizma svet postal »velika trgovina mest in podeželij«, kjer posamezniki prostovoljno oziroma s prostočasnimi in tudi poslovnimi (v tem kontekstu delegiranimi) motivi obiskujejo druge kraje. Pri tem opozarja, da materiali, ideje in komunikacije potujejo mnogo hitreje kot ljudje, saj so slednji »nacionalizirani« oziroma so odvisni od potnih listov, viz in drugih potovalno-migracijskih pravil.

Globalno družbeno mobilnost po Sassenovi (2007: 195) lahko razumemo kot začasno ali permanentno premikanje ljudi iz ene države, regije ali mesta v drugo (slika 2). Sodobnega človeka v takšno začasno ali stalno premikanje sili več različnih motivov oziroma razlogov, pri čemer se za permanentno selitev najpogosteje skriva želja po boljšem in drugačnem življenju. Za začasne migracije pa se posameznik odloča bodisi iz prostočasnih (npr. potovanje) bodisi poslovnih motivov (npr. poslovno potovanje, začasno delo v tujini itd.). Med ostale motive lahko uvrščamo tiste, ki niso ne prostočasne in ne gospodarske narave (npr.: športna tekmovanja, slikarske delavnice itd.).

Slika 2: Globalne družbene migracije



Vir: prirejeno po Sassen, 2007: 129–164.

Trendi na področju globalne družbene mobilnosti nakazujejo, da lahko govorimo o treh področjih, ki stimulirajo in usmerjajo globalne družbene migracije. Vplivi geo-ekonomske narave se nanašajo na revščino, pomanjkanje zaposlitvenih možnosti in druge oblike gospodarske nerazvitosti domačega okolja. Vplivi integrativne ali systemske narave se nanašajo na težnjo sodobnega sveta po vzpostavljanju povezav zaradi neposrednih ekonomskih koristi in povezav za izmenjavo delovne sile na legalen ali ilegalen način. Kot ugotavlja Sassenova (2007: 162), globalne družbene migracije sestavlja set gospodarsko-političnih spremenljivk, katerih dejanski vpliv na migracije je svetovni akademski in znanstveni javnosti še nepojasnen. Strinja pa se, da revščina ni temeljni potisni element za migracije, kakor tudi priložnost za zaslužek ne glavni privlačnostni dejavnik. Prav tako pa je mnenja, da globalizacija sveta ne povzroča globalnih družbenih migracij, pri čemer pa nanje zagotovo vpliva oziroma jih tudi usmerja.

Ury (2008: 7–8) obravnava štiri kontekste družbene mobilnosti:

- kontekst premikanja ali mobilnosti, ki označuje fizično premikanje stvari ali oseb;
- kontekst neurejene množice, ki označuje spreminjajoče se družbene strukture, ki jih je potrebno regulirati ravno zaradi njihove sposobnosti po mobilnosti;

- kontekst mobilnosti na družbeni lestvici (družbena mobilnost), ki obravnava posameznikovo sposobnost menjavanja življenjskega standarda na obstoječi družbeni lestvici. Pogosto gre za sposobnost posameznika, da iz nižjega družbenega sloja napreduje v višjega ali obratno;
- kontekst geografske mobilnosti, ki obravnava trajno ali začasno spremembo bivanjskega okolja.

Ravno kontekst geografske mobilnosti se nanaša na globalne potovalne tokove, ki tvorijo danes vodilno gospodarsko panogo sveta – turizem.

Globalne migracije povzročajo multikulturalna okolja, v katerih se posamezniki znajdejo v procesu akulturalizma ali etnocentrizma, pri čemer oba pojma omenjamo v negativnem diskurzu. Etnično in kulturno mešana mesta, k čemer so gotovo pripomogli globalni migracijski tokovi, so sestavni del globalnega sveta, ki ustvarja svojevrstno »novo« kulturo. Nova kultura ali multikulturalizem nista nujno povezana, saj se prva ukvarja s transformacijo obstoječih ali prirojenih kulturnih prepričanj in značilnosti, ki nastanejo zaradi posameznikove selitve v novo kulturno okolje (lahko tudi akulturalizem), medtem ko se druga ukvarja s koncentracijo različnih kultur znotraj posameznega bivalnega okolja (lahko tudi mesta) na sprejemljiv način. Giddens (2007: 120–123) ugotavlja, da je v literaturi o multikulturalizmu Severna Amerika precej bolj prisotna kot Evropa, pri tem pa kot »dom« multikulturalizma omenja Kanado, kjer sprejeti kulturne norme (postati Kanadčan) pomeni izdajstvo lastne identitete. Nekoč je veljalo, da z zapustitvijo lastnega (lahko tudi rodnega) mesta »migrant« počasi izgubi tudi kulturne nazore in prepričanja. V želji uspeti v »novem« svetu ali okolju je moral čim prej sprejeti kulturne standarde novega okolja. Danes multikulturalna okolja migrantom omogočajo, da se novih kulturnih standardov privadijo hitro in zgolj za javno življenje. V zasebnem življenju pa lahko ohranijo lastne kulturne standarde (obrede, prehrabene navade, verska izročila, stil oblačenja, jezik itd.), saj obstajajo centri, v katerih se lahko srečujejo. Takšni centri se razvijajo v obliki mestnih četrti, blokovskih naselij, getov in drugih oblik urbanih enot. Lahko pa tudi v obliki narodnostnih centrov ali organizacij, društev in drugih oblik civilnega organiziranja, kjer posameznik spozna njegove »sodržavljane«, ki mu lahko pomagajo v procesu prilagajanja in uspeha v novem okolju. Prav pogosto so tovrstni centri ali središča primarni vzrok za posameznikovo selitev, saj člani takšnih združenj ohranjajo tesen stik z matično državo, sorodniki in znanci in tako prenašajo

informacije o priložnostih v »novem okolju«. Evropa je migrantom prijazno okolje, pri tem pa stopnja prijaznosti in tolerance variira med posameznimi državami. Kot izrazito priseljske države Evrope se omenjajo Španija, Anglija, Francija in Nizozemska, sicer pa je kar 80 % rasti populacije EU v zadnjem obdobju prav na račun migracij in le petina na račun naravnega prirastka.³⁵ Med imigracijsko najbolj aktivne države spadajo Ciper, Irska, Španija, Švica in Slovenija, saj so te države leta 2007 zabeležile od dobrih 24 do dobrih 15 priseljencev na 1000 prebivalcev. Med emigracijsko najbolj aktivnimi pa so Švica, Irska, Avstrija, Ciper in Slovenija, saj so te države leta 2007 zabeležile od dobrih 11 do 8 izseljencev na 1000 prebivalcev. Najmanj ugodno ravnotežje v odnosu do priseljevanja imajo na Cipru, Irskem, v Španiji, Italiji in na Češkem, kamor se preseli vsaj nekajkrat več ljudi, kot pa se jih izseli.

Tabela 2: Imigracijski in emigracijski tokovi v EU 2007

Država	Stopnja priseljevanja (1000 prebivalcev)	Stopnja izseljevanja (1000 prebivalcev)
<i>Švica</i>	17,0	11,8
<i>Irska</i>	24,2	9,1
<i>Avstrija</i>	12,9	8,9
<i>Ciper</i>	24,3	8,1
<i>Slovenija</i>	15,0	8,0
Nemčija*	8,3	7,7
<i>Danska</i>	11,8	7,6
<i>Anglija</i>	8,7	6,1
Španija*	22,6	6,0
<i>Švedska</i>	10,9	5,0
<i>Norveška</i>	13,1	4,7
Portugalska*	4,4	2,5
<i>Češka</i>	10,1	2,0
<i>Latvija</i>	1,6	1,8
Italija*	9,4	1,1
<i>Poljska</i>	0,4	0,9
<i>Romunija</i>	0,4	0,4
<i>Slovaška</i>	1,6	0,3
<i>Francija</i>	2,9	NP

*Okvirni podatki na osnovi podatkov za leto 2006, vir: EUROSTAT, 2008.

³⁵ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-08-081/EN/KS-SF-08-081-EN.PDF

4 MEDNARODNI TURIZEM

Po Svetovni turistični organizaciji (UNWTO) bomo globalni turizem obravnavali v kontekstu turističnih odnosov med geografsko ločenimi regijami sveta. Pri regionalni delitvi sveta se opiramo na geografsko delitev po UNWTO, ki svet deli po naslednjem principu.

- Ameriki
 - o Severna Amerika (ZDA in Kanada).
 - o Južna Amerika (države Centralne in Južne Amerike ter Karibskega otočja).
- Evropa
 - o Države EU in ostale Evrope, Rusija do Urala in države vse do Kamčatke in do Kaspijskega jezera na jugu.
- Bližnji vzhod
 - o Države B. vzhoda, vključujoč Egipt in Libijo.
- Azijsko-pacifiško območje
 - o Južna Azija in pacifiško otočje, vključujoč Avstralijo in Novo Zelandijo.
- Afrika
 - o Vse afriške države, razen Egipta in Libije.

Sicer pa v nadaljevanju podrobno predstavljamo geografsko celoto posameznega obravnavanega območja.

Globalni turizem, še posebej nadnacionalni ali mednarodni, je v zadnjih letih postal eno izmed zelo zanimivih področij akademskega opazovanja in preučevanja (Azarya 2004: 949), kar nakazuje, da področje postaja zanimivo tudi zaradi svojih družbenih vplivov, pri čemer ravno samo gospodarski niso več zanimivi (Cohen MacCannel, Touraine, Urry, Andrews). Gre za preučevanje širših družboslovnih vplivov turizma, pri čemer akademska in znanstvena javnost poskuša utemeljevati nastanek nove znanstvene discipline, ki se danes pretežno razvija skozi vidike sociologije in ekonomije. V osnovi gre za gospodarsko panogo, ki se okorišča oziroma napaja iz naravnih, kulturnih in drugih antropoloških danosti različnih okolij (držav ali destinacij), človeški faktor pa pri tem igra pomembno vlogo. Danosti, ki v svoji

sekundarni vlogi³⁶ nastopajo kot turistične znamenitosti, je potrebno primerno oblikovati oziroma jih ekonomsko valorizirati (Planina in Mihalič 2002) in tako ponuditi turističnemu trgu, pri čemer določeni avtorji (Cohen 1979, MacCannel 1999, Azarya 2004) prav tako daljše obdobje ugotavljajo, da turizem negativno vpliva na ohranjanje kulturne diverzitete okolij, kar lahko razumemo tudi kot negativni vpliv globalnega turizma na lokalna ali gostiteljskega okolja. Turizem se primarno razvija na turističnih destinacijah, ki so zaokrožene geografske enote s specifičnimi viri za zadovoljevanje potovalnih ali turističnih motivov.

V kontekstu trajanja potovanj lahko turizem obravnavamo kot stacionaren in izletniški, ki se razlikujeta v času, ki ga posameznik namenja potovanju. V poglobljenem smislu lahko oblike turizma obravnavamo tudi v kontekstu potovalnih motivov. Slednji nakazujejo potrebe, zaradi katerih posameznik potuje. Ury (2008: 10–11) obravnava štiri (4) turistično značilnih oblik družbene mobilnosti in štiri (4) ostale oblike družbene mobilnosti. Med turistično značilne mobilnosti šteje:

- poslovna potovanja,
- študijska in študentska potovanja,
- zdravstvena potovanja,
- turna potovanja,
- turistična potovanja raziskovalne narave in obiskovanje sorodnikov in prijateljev.

Tovrstne družbene mobilnosti lahko povežemo z najpogostejšimi potovalnimi motivi, ki omogočajo segmentacijo turističnih potrošnikov in so identični potovalnim motivom, kot jih obravnava UNWTO. Med ostale družbene mobilnosti prišteva delovne migracije, vojaške migracije, vojne migracije in selitvene migracije, povezane s potrebo po menjavi bivanjskega okolja.

Kot zelo pomemben del turizma se pojavlja turistična infrastruktura, o kateri Gunnova (v Khan in ostali 1993) govori kot o elementih podpore turističnega razvoja in delovanja. Za uspešno delovanje turističnega sistema se ravno transportna dejavnost

³⁶ Vlogo posameznih naravnih (gore, reke, jezera, morje itd.) in kulturnih (muzeji, glasba, običaji itd.) virov lahko razumemo kot primarno ali sekundarno. Primarna vloga je gotovo pridobivanje surovin oziroma življenjskega potenciala teh virov za nadaljnjo rabo (morje – ribe, reke – ribe, reke – električna energija itd.), sekundarna pa je njihova vloga oziroma pomen pri razvoju turizma (morje – plavanje, morje – surfanje, morje – križarjenje itd.).

obravnavajo kot ključni element. V odnosu do mednarodnega turizma še posebej letalski transportni sektor z letališči, proizvajalci leta in letalskimi družbami. Ti subjekti so ključnega pomena za razvoj mednarodnega turizma, saj omogočajo potovanje iz kraja bivanja v bližnje ali (še bolj) oddaljene turistične kraje – destinacije. Ob tem ugotovitvam se postavljajo teze o turistični polarizaciji sveta, pri čemer razviti zahod razvija turizem v nerazvitem vzhodu oziroma razviti sever na nerazvitem jugu. Velike turistične korporacije razvijajo nove, neodkrite turistične destinacije, kjer z majhnimi ekonomskimi učinki na gostiteljsko okolje, ustvarjajo pomemben kapitalski donos. Z razvojem koncepta destinacijskega managementa, kjer se turizem razvija po principih trajnostnega razvoja, se zgodba sicer popravlja (Ovsenik in Kiereta 2006), toda nerazvite turistične destinacije (predvsem ruralna območja), kjer turizem lahko predstavlja edino alternativo za reševanje družbenih problemov (Juvan in Ovsenik 2007), bodo za uspešen razvoj turizma potrebovale še veliko časa.

4.1 Kvantitativni indikatorji

S povprečno 7 % rastjo na letni ravni predstavlja turizem danes najhitreje rastočo gospodarsko panogo sveta (Tisdell 2001, Azarya 2004: 950, IPK 2007: 2)³⁷, pri čemer pa World Travel and Tourism Council (WTTC) za leto 2007 poroča zgolj o 4 % rasti na letni ravni. V letu 2008 je število mednarodnih prihodov doseglo slabih 930 milijonov turistov, kar je 2% več kot leta 2007. Potovanja po Evropi so ostala nespremenjena glede na leto prej, so pa se povečali prihodi na Bližnji vzhod (+11,3%), v Afriko (+4,6%), obe Ameriki (+3,6%) in Azijsko-pacifiški regiji (+1,6%)³⁸. Na globalni ravni je turizem leta 2008 prispeval 9,9 % BDP do leta 2018 pa naj bi prispevek turizma h globalnemu gospodarstvu narasel na 10,5 % BDP. Celotna dejavnost je prispevala 8,4 % svetovnih delovnih mest, in tako dala delo slabim 240 milijonom ljudi. Mednarodni turizem je ustvaril 11 % svetovnega izvoza in obsegal 2.103 milijarde USD.³⁹ Že tako ugodne napovedi potrjuje tudi IATA, kjer analitiki napovedujejo 5,1 % povprečno letno rast obsega letalskih potnikov do leta 2011. Slednje je sicer nekoliko slabše kot v obdobju 2002–2006, toda kljub vsemu nakazuje, da dejavnost še ni dosegla stopnje zrelosti. Pomemben delež ugodnih

³⁷ IPK (2008). Global Travel Trends 2007. Dostopno 20. 4. 2008 na naslovu: www.ipkinternational.com.

³⁸ http://www.unwto.org/facts/eng/pdf/barometer/UNWTO_Barom09_1_en_excerpt.pdf

³⁹ http://www.wttc.org/eng/Tourism_Research/Tourism_Satellite_Accounting/

indikatorjev se bo razvil na račun kitajskega in indijskega trga, pri tem pa bodo potovanja znotraj države (domestic trips) naraščala celo hitreje (5,3 % na letni ravni) kot pa v obdobju 2002–2006 (4,4 %). Tovrstni indikatorji so pomembni predvsem za večje države, kjer se potovanja znotraj le-teh ne odvijajo zgolj preko cestnega ali železniškega sistema. Večina centralno- in vzhodnoevropskih držav ima dobro razvit cestni prometni sistem, obenem pa slabo razvit letalski (predvsem nizkocenovni), zato omreženost posameznih mest znotraj držav ali celo med njimi ne bo dosegala hitre rasti. Indikatorji izvoza turizma, kjer se odraža turistična potrošnja domačega prebivalstva v tujini, kažejo, da slednja predstavlja vsaj desetino ali tudi več izvoza posameznih regij (tabela 3). Za doseg tovrstnih rezultatov so potrebni dobra transportna omreženost posameznih držav znotraj in izven regije, intenzivna emitivna potovalna dejavnost, kjer se odražajo motivi domače turistične populacije, in ustrezna kupna moč, ki je odraz trdnega gospodarstva in ugodnega položaja domače valute. V tem kontekstu je predvsem Amerika v zadnjih nekaj letih nazadovala, saj je vrednost dolarja v primerjavi z evrom občutno padla. Posledice takšnega gibanja dolarja bodo negativno vplivale na prihode ameriških turistov v Evropo, obenem pa evropski turizem dodatno obremenile z odhodi Evropejcev v Ameriko.

Tabela 3: Indikatorji globalnega turizma po metodi satelitskih računov

	BDP (direktni)	BDP (indirektni)	Št. zaposlenih (v 000)	Izvoz turizma	Rast
Svet	NP	9,90 %	238.278	11,00 %	4,10 %
Bližnji vzhod	2,90 %	11,10 %	1.937	13,30 %	7,00 %
EU	3,60 %	10,20 %	8.709	11,70 %	1,60 %
Osrednja in V. Evropa	1,70 %	8,10 %	2.364	9,80 %	5,30 %
Severna Amerika	3,70 %	10,20 %	8.305	13,80 %	1,30 %
Južna Amerika	2,50 %	6,80 %	4.909	9,00 %	4,60 %
Oceanija	4,80 %	11,70 %	734	19,70 %	3,60 %
Severovzhodna Azija	2,90 %	10,20 %	22.714	7,40 %	5,70 %
Ostala Zahodna Evropa	4,10 %	10,50 %	1.125	11,40 %	1,60 %

Vir: [http://www.wttc.org/eng/Tourism Research/Tourism Satellite Accounting/](http://www.wttc.org/eng/Tourism%20Research/Tourism%20Satellite%20Accounting/).

Najrazličnejše letnice posameznih objavljenih znanstvenih prispevkov kažejo, da se o turizmu kot najhitreje rastoči in najbolj perspektivni gospodarski panogi sveta razmišlja že kar nekaj časa. Podatki za leto 2006 (IPK 2007: 2) kažejo, da so Evropejci leta 2006 ustvarili 388 potovanj, 3,7 milijard nočitev in pri tem potrošili za

351 milijard evrov.⁴⁰ Skupaj so mednarodni turisti v letu 2007 opravili okoli 898 milijonov mednarodnih prihodov (UNWTO 2008: 1), kar je dobrih 52 milijonov več kot v enakem obdobju 2006. UNWTO (2008: 3) ocenjuje, da od tega 19 milijonov več v Evropi, 17 milijonov več v Aziji in pacifiškem območju, 6 milijonov več v obeh Amerikah in 5 milijonov več na Bližnjem vzhodu. Znotraj Evrope predstavlja Zahodna Evropa najpomembnejši turistični trg in Južna Evropa najpomembnejšo evropsko receptivno turistično regijo. V Ameriki je Severna Amerika daleč najbolj obiskani predel tega dela sveta, znotraj Afrike pa glavnina turističnih prihodov potuje v »pod saharsko« Afriko.

Turizem je torej gospodarska panoga, katere neposredni učinki vplivajo na najširši segment družbenega gospodarstva, predvsem pa predstavlja delovno področje že 240 milijonom ljudi po vsem svetu.

Osnovno gonilo turizma so prevozniki in potovalni agentje, pri čemer prevoznik omogoča turistu, da odpotuje na destinacijo, potovalni agent pa osnovne turistične proizvode združuje v atraktivne potovalne aranžmaje.⁴¹ Potovalna dejavnost pozna več tipov potovalnih agencij, pri čemer se slednje ločijo glede na temeljno dejavnost, ki jo opravljajo. Organizatorji potovanj (touropreatorji) se primarno ukvarjajo z organizacijo in izvajanjem potovanj, potovalni agentje – posredniki se ukvarjajo s prodajo potovalnih storitev (pretežno posredujejo potovanja touropreatorjev), receptivne (incoming) potovalne agencije pa se pretežno ukvarjajo z izvajanjem potovanj na destinaciji. Dodatno pa obstaja še cela vrsta specializiranih potovalnih agencij, med katerimi so izrazito razvite agencije za organizacijo in izvedbo kongresov (PCO-ji), in pa potovalne agencije, specializirane na posredovanje ali prodajo nastanitvenih kapacitet na destinaciji. Na tak način skrbijo za prepoznavnost posameznih turističnih destinacij, s tem pa stimulirajo globalne potovalne tokove. Seveda ne smemo pozabiti, da ljudje ne potujejo zgolj s počitniškimi oziroma prostočasnimi motivi, temveč tudi zaradi verskih prepričanj, zdravja in nenazadnje tudi poslov oziroma dela. World Travel and Tourism Council (v nadaljevanju WTTC)

⁴⁰ Megatrends of tourism in Europe to the year 2005 and beyond. 2004.

⁴¹ Paketni potovalni aranžma je skupek vsaj dveh turističnih storitev, ponavadi prevoza in namestitve, ki se turistu ponudijo za enoten znesek, pri tem pa mu cene posamezne turistične storitve potovalni agent ne razkrije.

in Svetovna turistična organizacija (v nadaljevanju UNWTO) v svojih letnih statističnih poročilih potovalne ali turistične motive merita in opazujeta s pomočjo naslednjih spremenljivk oziroma motivov:

- posel,
- počitek,
- vera,
- obiskovanje sorodnikov in prijateljev in
- izobraževanje.

Med najpogosteje objavljenimi indikatorji o razvoju globalnega turizma se pojavljajo mednarodni turistični prihodi, prilivi, razmerja med emitivnimi in receptivnimi trgi in turistično potrošnjo ter prilivi glede na posamezne svetovne regije (UNWTO 2007: 4). Posamezne indikatorje vsebuje in objavlja vrsta publikacij slovenskih in tujih turističnih organizacij, med katerimi se kot najpomembnejše pojavljajo Svetovna turistična organizacija (UNWTO), World Travel and Tourism Council (WTTC), International Air Transport Association (IATA), Universal Federation of Travel Agents Association (UFTAA), Association of British Travel Agents (ABTA), Federation of Touroperators (FTO), American Society of Travel Agents (ASTA), Deutscher Reisebüro Verband (DRV), International Federation of Touroperators (IFTO), European Travel Agents and Tour Operators Associations (ECTAA), World Travel Agents Associations Alliance (WTAAA), Pacific Asia Travel Association (PATA), African Travel Association (ATA), World Association of Travel Agents (WATA), Students and Youth Travel Association (SYTA), European Tour Operators Association (ETOA) in druge.

Med turističnimi trgi (države), ki v letu 2008 beležijo najugodnejšo rast mednarodnih odhodov (potovanj v tujino), so Rusija (+16 %), Španija (+15 %), Poljska (+14 %), Češka (+11 %), Norveška (+7 %), Italija (+6 %) in Švedska (+6 %) (IPK, 2008: 3). Kot najbolj priljubljene turistične destinacije pa IPK (2008) navaja Španijo (+13 %), Francijo (+10 %), Nemčijo (+9 %), Italijo (8 %), Avstrijo (+5 %), Veliko Britanijo (+5 %), Turčijo (+4 %) in Grčijo (+3 %). Glede na regionalne razvojne smernice IPK (2008) ugotavlja, da Azija beleži 10 % rast turističnih odhodov, Amerika 7 % in Afrika 5 % rast.

Med potovalno najbolj aktivnimi državami znotraj Evrope je Švedska, kjer vsak prebivalec v povprečju opravi 1,41 potovanj na leto (tabela 4). Sledijo Francija z 1,31; Velika Britanija z 1,29; Nemčija in Norveška z 1,28 in Nizozemska z 1,12 potovanji na prebivalca na leto. Slovenci smo v letu 2006 v povprečju opravili 1,11 potovanj v tujino.

Tabela 4: Število mednarodnih odhodov na prebivalca EU

Država	Število potovanj ⁴²	Število pot./preb.
Švedska	12.781.000	1,41
Francija	79.611.500	1,31
Velika Britanija	65.603.730	1,29
Nemčija	105.431.000	1,28
Norveška	5.915.250	1,28
Nizozemska	18.385.000	1,12
Slovenija	1.807.000	1,11
Avstrija	8.745.000	1,07
Finska	5.451.550	1,03
Češka	9.699.500	0,95
Španija ⁴³	39.599.000	0,91
Danska	4.761.360	0,88
Slovaška	4.517.500	0,83
Irska	3.241.900	0,79
Madžarska	6.427.670	0,64
Italija	36.471.400	0,62
Belgija	6.040.920	0,58
Grčija	6.093.000	0,55
Poljska	13.327.500	0,46
Portugalska	3.745.500	0,35
Romunija	3.387.000	0,16

Vir: prirejeno po Juvan, Kurež, Ovsenik, 2008.

Poglavje o globalnih razsežnostih turizma lahko zaključimo s pregledom vpliva turizma na gospodarstvo posameznih regij sveta. Analiza satelitskih računov (WTTC 2008) za posamezno svetovno regijo je pokazala, da je Evropska unija najmočnejša turistična regija na svetu, saj je leta 2008 ustvarila 1.876.800 milijard USD prihodkov. Sledita Severna Amerika z 1.727.600 in Severovzhodna Azija z 1.090.800 milijard USD prihodkov od turizma. Rang globalnih regij glede na relativen vpliv turizma na gospodarstvo regije pokaže, da ima turizem največji relativen vpliv v drugih zahodnih državah Evrope,⁴⁴ ki ji sledita severna Afrika in Severozahodna Azija. Toda pregled vplivov turizma na BDP, ki je tudi eden izmed indikatorjev relativnega vpliva panoge na gospodarstvo (tabela 5), pokaže, da ima turizem največji vpliv v Oceaniji⁴⁵, na

⁴² Potovanja, dolga 4 dni in več.

⁴³ Španija je leta 2005 in 2006 ustvarila dobrih 38 milijonov mednarodnih odhodov, kar je slaba polovica več kot vsa leta pred tem. Povprečje 10-letnega obdobja je slabih 25 milijonov odhodov letno.

Bližnjem vzhodu⁴⁶ in v državah ostale Zahodne Evrope. Dolgoročni načrtovani vplivi razvoja turizma v posameznih regijah sveta uvrščajo severno Afriko⁴⁷ na prvo mesto, ki ji sledijo države Vzhodne in Centralne Evrope.⁴⁸

Tabela 5: Rang turistično najbolj perspektivnih regij

Država/Rang	Absolutni obseg dejavnosti	Relativen vpliv na gospodarstvo	Dolgoročna rast dejavnosti
Bližnji vzhod	5	4	9
Druge zahodnoevropske države	13	1	13
Evropska unija	1	8	12
J. ali Latinska Amerika	6	12	6
Karibi	7	5	10
Oceanija	9	3	7
Severna Afrika	12	2	2
Severna Amerika	2	9	11 ⁴⁹
Severovzhodna Azija	3	6	5
V. in Centralna Evropa	4	10	4
Južna Azija	10	13	1
Podsaharska Afrika	11	11	11
Jugovzhodna Azija	8	7	3

Vir: povzeto po WTTC, 2008.

4.2 Potovalni turistični tokovi v Severni Ameriki

Severno Ameriko sestavlja 50 zveznih držav ZDA in Kanada. Po podatkih ameriškega urada za populacijo je regija leta 2008 obsegala dobrih 18 milijonov kvadratnih kilometrov ozemlja in štela okoli 337 milijonov prebivalcev. Turizem ustvari 1,7 milijarde USD gospodarskega vpliva in to regijo uvršča na drugo mesto po obsegu turističnega prometa, takoj za Evropsko unijo. Direktno je v turistični panogi zaposlenih 8,3 milijone ljudi, turistična panoge pa direktno ustvari 3,7 % BDP. Povprečen ameriški turist, ki je leta 2007 odpotoval v oddaljene turistične destinacije, je bil moški star 46,4 let (ženske okoli 43 let), kar je precej manj kot povprečna

⁴⁴ Islandija, Norveška, Švica in Turčija.

⁴⁵ Avstralija, Fidži, Kiribati, Nova Zelandija, Salomonovi otoki, Tonga, Vanuatu in ostale države Oceanije.

⁴⁶ Bahrajn, Iran, Izrael, Jordan, Kuvajt, Libanon, Oman, Katar, Saudska Arabija, Sirija, Združeni arabski emirati.

⁴⁷ Alžirija, Egipt, Libija, Maroko, Tunizija.

⁴⁸ Albanija, Belorusija, Bosna in Hercegovina, Bolgarija, Hrvaška, Makedonija, Črna Gora, Romunija, Rusija, Srbija, Ukrajina.

⁴⁹ WTTC je podsaharsko Afriko in Severno Ameriko razvrstil na 11. mesto glede na perspektivo turistične panoge na dolgi rok, pri tem pa nobene izmed regij ni razvrstil na 8. mesto. Glede na razvitost severnoameriške regije in razvojno stopnjo podsaharske regije predvidevamo, da bi 8. mesto morala zasesti ravno slednja.

starost potnikov leta 2006. Pri tem pa gre za povprečno premožnega Američana, saj prihaja iz gospodinjestev, ki letno operirajo z okoli 114.400 USD prihodka.⁵⁰

Obseg ameriških emitivnih turističnih tokov se je iz leta 2007 povečal za en odstotek. Tako je leta 2007 v tujino odpotovalo 64 milijonov Američanov, pri čemer pa so se odhodi v Mehiko in Kanado zmanjšali za odstotek. V Kanado in Mehiko jih je skupaj odpotovala dobra polovica, sicer pa je povprečen Američan v tujino opravil 2,7 potovanja. V oddaljene prekomorske destinacije pa jih je 11,8 milijona odpotovalo s prostočasnimi (turističnimi) motivi, 10,6 %, da bi obiskali sorodnike in prijatelje in 6,2 % s poslovnimi motivi, pri tem pa jih je kar 7 % bilo na prvem potovanju v oddaljeno prekomorsko destinacijo. Turistična potrošnja v tujini je znašala 104,7 milijarde USD, kar je 5 % več kot leta 2006, pri čemer je potrošnja na tujih destinacijah znašala 76,2 milijarde, ostalo pa so Američani potrošili za transport pri tujih letalskih prevoznikih. V povprečju je Američan za potovanje v čezmorske destinacije potrošil 2.970 USD (okoli 1800 evrov) oziroma okoli 100 evrov na dan. Prvih pet destinacij po turistični potrošnji sestavljajo Mehika (11,1 milijarde USD), Velika Britanija (10,5 milijarde USD), Kanada (7,6 milijarde USD), Nemčija (5,9 milijarde USD) in Japonska (4,7 milijarde USD).

Podrobnejši pregled glavnih turističnih destinacij Američanov pokaže, da je Mehiko leta 2007 obiskalo 19,5 milijona turistov (tabela 6), pri čemer je obseg prihodov upadel za en odstotek, potrošnja pa narasla za dva odstotka. Kanada kljub upadu drži drugo mesto po priljubljenosti med ameriški turisti. V letu 2007 je 13,4 milijona Američanov obiskalo Kanado, kar je 3 % manj kot leto prej. Potrošnja v tej severnoameriški regiji pa je upadla za 2 %. Leta 2007 je 31,2 milijona Američanov potovalo v Centralno in Južno Evropo (UK, IT, FR, DE in JP), pri tem pa je obseg prihodov občutno narasel v Nemčiji (+15 %), na Japonskem (+12 %), v Španiji in Indiji za 10 % ter v Italiji (+8 %). Špekulacije o nevarnosti evra za upad prihodov Američanov v evropske destinacije se v tem trenutku še ne izkazuje, kar pa je lahko le odraz postopnega odpiranja ameriškega trga za države Južne in Vzhodne Evrope, ki so še pred desetletjem bile popolnoma zaprte za turistične obiske iz tujine.

⁵⁰ http://www.tinet.ita.doc.gov/outreachpages/outbound.general_information.outbound_overview.html

Potrošnja v tujini je od leta 2003 dalje konstantno naraščala, predvsem pa hitreje kot odhodi v tujino.

Tabela 6: Razvoj emitivnih tokov 1998–2007

	Potrošnja (milijard USD)	Odhodi (mio.)	ČEZMORSKE (mio.)	MEX (mio.)	CAN (mio.)
1998	76,5	55,7	23,1	17,8	14,8
1999	80,3	57,2	24,6	17,5	15,1
2000	89	61,3	26,9	19,3	15,2
2001	82,8	59,4	25,3	18,7	15,5
2002	78,7	58,1	23,4	18,5	16,1
2003	78,4	56,2	24,5	17,6	14,2
2004	90,5	61,8	27,4	19,3	15,1
2005	95,1	63,5	28,9	20,3	14,3
2006	99,6	63,7	30,2	19,6	13,8
2007	104,7	64,1	31,3	19,5	13,3

Vir: povzeto po TIA, 2008.

Tabela 7 prikazuje rang najbolj obiskanih tujih turističnih destinacij v letu 2007. Med 35 destinacijami je po 14 evropskih in destinacij v pacifiško-azijski regiji ter 3 iz Južne Amerike in ena iz Afrike. Egipt, ki ga je leta 2007 obiskalo dobrih 150.000 Američanov, je geopolitično sicer v Afriki, toda turistično se Egipt obravnava kot del Evrope. Med vodilnimi evropskimi destinacijami so se pojavile tudi Italija, Nemčija, Velika Britanija, Francija, Španija, Nizozemska in Irska, pri čemer so Irska, Francija in Velika Britanija zabeležile rahel upad prihodov iz Amerike. Največjo rast prihodov je beležil Vietnam, največji padec obiska iz Amerike pa Singapur. Ugodno rast sta zabeležila tudi Grčija in Filipini, zmerni padec pa Kanada, Avstralija, Tajska in Nova Zelandija.

Tabela 7: Najpomembnejše destinacije leta 2007

Destinacija	Št. turistov (000)	Sprememba 2006/07	Regija
Mehika	19453	-1 %	J. AM
Kanada	13371	-3 %	S. AM
Velika Britanija	3123	-5 %	EV
Italija	2373	8 %	EV
Francija	2217	-1 %	EV
Nemčija	1936	15 %	EV
Japonska	1718	12 %	PATA
Kitajska	1374	4 %	PATA
Španija	1093	10 %	EV
Indija	999	10 %	PATA
Hongkong	968	7 %	PATA

Nizozemska	937	4 %	EV
Irska	749	-11 %	EV
Brazilija	687	**	J. AM
Tajvan	687	-1 %	PATA
Koreja	687	9 %	PATA
Švica	656	4 %	EV
Avstralija	593	-2 %	PATA
Grčija	562	17 %	EV
Kolumbija	562	**	J. AM
Izrael	500	**	BV
Tajska	468	-3 %	PATA
Avstrija	406	**	EV
Češka	375	**	EV
Singapur	344	-19 %	PATA
Rusija	312	**	EV
Filipini	312	15 %	PATA
N. Zelandija	281	-7 %	PATA
Turčija	250	**	EV
J. Afrika	219	**	AFRI
Vietnam	219	21 %	PATA
Egipt	156	**	EV
Jamajka	153	-9 %	C. AM
Malezija	125	3 %	PATA
Indonezija	94	**	PATA

Vir: povzeto po US DOT, 2008.

Glavnina Američanov, ki so leta 2007 odpotovali v oddaljene tuje destinacije (izključeni sta Mehika in Kanada), je odpotovala iz New Yorka, Los Angelesa, San Francisca, Washingtona, Chicaga in Miamijskega (tabela 8). Glavna letališča, od koder so odpotovali v tujino, so JFK, MIA, EWR in ORD. Američani so se za potovanja v tujino v povprečju odločali kar 93 dni, rezervacije pa izvedli okoli 60 dni pred odhodom, kar Ameriko uvršča med zgodnje turistične trge.

Tabela 8: Odhodna mesta/letališča v letu 2007

Mesto/letališče	Št. potnikov	% tržnega deleža
NYC (LGA, JFK, EWR)	7.107.700	22,8 %
Južna Florida (MIA, FLL in RSW)	4.365.985	13,9 %
Los Angeles	3.139.249	10,1 %
Chicago	2.363.594	7,6 %
Atlanta	2.245.531	7,2 %
San Francisco	1.956.651	6,3 %
Houston	1.351.915	4,3 %
Washington (Dulles)	1.323.428	4,2 %
Boston	897.161	2,9 %
Philadelphia	865.316	2,8 %
Detroit	724.160	2,3 %
Dallas	716.950	2,3 %

San Juan	669.402	2,1 %
Charlotte	639.117	2,0 %
Honolulu	540.032	1,7 %
Agana	410.331	1,3 %
Seattle	394.016	1,3 %
Minneapolis	341.713	1,1 %
Orlando	171.971	0,6 %
Cincinnati	145.771	0,5 %
Denver	131.481	0,4 %
Baltimore	119.236	0,4 %
Portland	92.289	0,3 %
Sanford Orlando	67.879	0,2 %
Memphis	63.843	0,2 %
Anchorage	60.921	0,2 %
Phoenix	49.304	0,2 %

Vir: prirejeno po US DOT, 2008.

Priljubljenost in uporabnost interneta kot primarnega vira informacij o potencialnih turističnih destinacijah v ZDA še vedno narašča, pri čemer pa klasični potovalni agentje še vedno predstavljajo pomembnega posrednika pri izvajanju rezervacij potovalnih storitev, saj je dobra tretjina turistov svoje potovalne storitve rezervirala in plačala preko potovalnega agenta. Ne glede na slednje pa se razmerje v prid klasični distribuciji zmanjšuje, saj je delež tistih, ki so potovanje rezervirali preko interneta, 32 % in se razlika med klasično (brick) in sodobno (click) distribucijo še naprej manjša. Le 13 % vseh potovanj v tujino je bilo organiziranih v obliki klasičnih paketnih potovalnih aranžmajev, kar je 2 % manj kot leto prej. Povprečna doba bivanja v oddaljenih prekomorskih destinacijah je znašala 17,4 dni, kar je celo nekoliko več kot leta 2006. Na destinaciji so Američani najpogosteje uporabljali taksi, letalo ali najet avto. Prostočasni potniki ali klasični turisti so najpogosteje obiskovali turistične zgodovinske znamenitosti, si ogledovali mesta in podeželje ter uživali v kulinariki in nakupovanju tako spominkov kot tradicionalnih življenjskih potrebščin.

4.3 Potovalni turistični tokovi v Južni in Centralni Ameriki

Južno in Centralno Ameriko (v nadaljevanju JCA) tvori 30 karibskih otoških (32 destinacij), 7 centralnoameriških in 14 južnoameriških držav. Karibske države se v turističnem smislu sicer obravnavajo ločeno, vendar jih zaradi konteksta analize turističnega prometa uvrščamo v JCA regijo. Predvsem otoške države v Karibskem otočju predstavljajo manjše, tako po obsegu gospodarstva kot po drugih družbeno-političnih indikatorjih, države, katerih turistični obseg tako v emitivnem kot receptivnem smislu predstavlja med 1 in 5-odstotki regionalnih turističnih tokov. Po navedbah ameriškega urada za popis prebivalstva⁵¹ je celotna regija leta 2007 štela slabih 580 milijonov prebivalcev in obsegala dobrih 20 milijonov kvadratnih kilometrov ozemlja.

Direktno je turistična dejavnost v karibskem območju⁵² leta 2007 ustvarila 12 milijard USD oziroma 4,4 % BDP in zaposlovala 683.000 ljudi. V Južni Ameriki⁵³ je turistična dejavnost direktno ustvarila 66 milijard USD oziroma 2,5 % BDP in zaposlovala 4,9 milijona ljudi. Indirektno je turistična dejavnost v karibski regiji ustvarila kar 14,1 % BDP, kar regijo uvršča na prvo mesto glede na vpliv turizma na nacionalno gospodarstvo. V Južni Ameriki je indirektno turizem ustvaril 179 milijard USD oziroma 6,8 % BDP.

Po podatkih UNWTO je JCA leta 2003 obiskalo dobrih 25,6 milijonov turistov, od tega 4/5 južnoameriške in ostalo karibske države.⁵⁴ Pregled turističnega prometa po posamezni državi kaže, da Dominikanska republika, mehiški Cancun, Bahami, Jamajka in Portoriko beležijo največ turističnih prihodov znotraj karibskega območja. Širša regija pa vključuje tudi turistično bolj konkurenčne države, kot so Brazilija, Argentina, Urugvaj, Čile in Kostarika, ki beležijo med dober milijon in 4 milijone prihodov v letu 2003. Glavni emitivni turistični trgi za posamezne vodilne JCA države sta Južna in Severna Amerika ter Zahodna Evropa. Argentino tako obišče največ turistov iz Čila, Paragvaja, Urugvaja in Brazilije; Bolivijo največ turistov iz ZDA,

⁵¹ <http://www.census.gov/ipc>

⁵² Anguilla, Antigua and Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Bermuda, British Virgin Islands, Cayman Islands, Cuba, Curaçao, Dominica, Dominican Republic, Grenada, Guadeloupe, Haiti, Jamaica, Martinique, Puerto Rico, Saint Kitts and Nevis, Saint Lucia, St Vincent and the Grenadines, Trinidad and Tobago, Virgin Islands.

⁵³ Argentina, Belize, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela.

⁵⁴ <http://www.onecaribbean.org/content/files/june4Lattab03.doc>

Peruja, Argentine, Brazilije, Francije, Anglije, Nemčije in Izraela; Brazilijo največ turistov iz Argentine, ZDA, Nemčije, Urugvaja, Italije in Portugalske; Čile največ turistov iz Argentine, Peruja, Anglije, Španije, Nemčije in Francije; Ekvador najbolj množično obiskujejo Kolumbijci, Perujčani, Američani, Španci, Angleži in Nemci; Gvatemala pretežni del turistov pridobi iz ZDA, Mehike, Nemčije, Francije, Italije in Anglije; Honduras iz El Salvadorja, Nikaragve, Gvatemale in Mehike; Kolumbija iz ZDA, Venezuele, Ekvadorja, Kostarike in Brazilije; Kostarika iz ZDA, Nikaragve, Gvatemale, El Salvadorja, Španije in Nemčije; Kuba iz Kanade Nemčije, Francije, Mehike in ZDA itd.⁵⁵ Kot ugotavljamo, se med bližjimi državami kot primarna emitivna tržišča za JCA regijo pojavlja Severna Amerika, med evropskimi državami pa vodilne emitivne turistične države Anglija, Francija, Nemčija, Italija in Španija.

Tabela 9: Primarni turistični trgi Južne in Centralne Amerike 2003

DRŽAVA	Prihodi ⁵⁶	Trgi ⁵⁷ v %								
		AMERIKA		EVROPA				Azija	BVZ	AFR
		S	J	S	J	Z	V			
Argentina	2.995.271	7,49	65,79	15,22				/	7	/
Bolivija	367.036	13,42	43,90	6,32	5,07	17,02	9,99	4,17	/	0,30
Brazilija	4.090.590	19,33	37,99	5,94	13,94	17,76	1,23	2,71	0,18	0,79
Čile	1.613.523	12,45	64,55	4,89	4,33	8,49	1,36	3,38	0,04	0,18
Ekvador	760.776	42,01	57,10	2,57	4,01	6,55	3,19	2,34	/	0,23
Gvajana	100.911	63,19	27,01	8,06				/	/	/
Gvatemala	880.223	34,88	44,90	2,77	4,90	8,80	0,68	2,50	0,07	/
Honduras	610.535	30,37	60,91	1,59	2,90	2,59	0,31	1,17	0,02	0,03
Kolumbija	624.909	34,44	43,21	1,43	7,59	4,91	5,44	/	/	/
Kostarika	1.238.692	49,37	32,08	2,65	4,26	7,89	1,20	1,32	/	0,08
Kuba	1.905.682	32,84	15,27	7,81	18,25	21,03	1,34	1,70	0,08	0,35
Nikaragva	525.775	26,46	61,83	2,27	2,66	3,90	0,51	2,03	0,02	0,07
Panama	534.208	32,28	55,89	0,90	2,91	3,12	2,06	2,76	0,01	0,07
Paragvaj	268.175	4,17	88,45	5,73				1,59	/	0,07
Peru	933.643	25,98	41,42	6,82	5,94	12,24	1,85	5,37	0,01	0,21
Portoriko	1.304.610	88,63	4,83	2,10				0,29	0,02	0,05
Urugvaj	1.508.055	3,29	73,6	4,86				0,41	0,01	/
Venezuela	336.974	28,12	17,68	9,14	10,32	31,97	0,54	0,95	0,11	0,13

Vir: UNWTO, 2005.

⁵⁵ Nikaragva: Mehika, Honduras, Kostarika, El Salvador, Nemčija, Španija, Anglija; Panama: ZDA, Kolumbija, Kostarika, Venezuela, Francija; Paragvaj: Argentina, Brazilija, Čile, Urugvaj, Venezuela, Nemčija, Španija; Peru: ZDA, Čile, Anglija, Nemčija, Španija, Bolivija, Argentina; Portoriko: ZDA, Kanada, Mehika, Španija; Urugvaj: Argentina, Brazilija, ZDA, Čile, Paragvaj, Nemčija, Anglija; Venezuela: ZDA, Nemčija, Nizozemska, Kanada, Italija, Anglija, Kolumbija.

⁵⁶ Prihodi v hotele: Portoriko.

⁵⁷ Podatke za posamezne države v regiji glej v tabeli 9.

Tabela 10 prikazuje emitivne turistične tokove v Južni in Centralni Ameriki za leto 2005 (v nadaljevanju JCA), kjer opazamo, da med aktivnejše receptivne države (glej prihodi skupaj) spadajo Brazilija, Argentina, Portoriko, Kuba, Čile, Peru in Kostarika, ki presegajo milijon turistov v letu 2005. Bolj zanimivi podatki so izvirne regije in deleži, ki jih slednje predstavljajo za JCA regijo. Glavnino prihodov v Argentino, Brazilijo, Čile, Ekvador, Gvatemalo, Honduras, Kolumbijo, Nikaragvo in Panamo ustvarijo ameriški turisti, s tem pa Severna Amerika zasede primat v odnosu do emitivnih turističnih tokov. Le Kuba in Brazilija predstavljata destinaciji v JCA, kamor množično odhajajo tudi Evropejci. Bližnji vzhod in Azija v tem delu sveta ne predstavljata pomembnejših turističnih tržišč. Emitivno pomembne države v JCA regiji (glej odhodi) so Brazilija, Argentina, Kolumbija, Peru, Portoriko in Venezuela, saj ustvarijo med milijon in 4 milijone turističnih odhodov v tujino. Tako dobimo skupino držav, ki morajo zaradi svojih turističnih tokov, tako emitivnih kot receptivnih, imeti ustrezno oblikovano avioprometno omreženost, predvsem za potovanja, ki zahtevajo prevoz z letalom.

Tabela 10: Potovalni tokovi v J. in Centralni Ameriki 2005

DRŽAVA	PRIHODI PO REGIJAH					Prihodi skupaj	ODHODI
	AFR	AME	EVR	AZIJA	B. VZHOD		
Argentina	NP	3.052.000	634.000	NP	NP	3.895.000	4.002.000
Bolivija	2.000	250.000	142.000	20.000	NP	504.000	312.000
Brazilija	76.000	2.998.000	2.097.000	177.000	7.000	5.358.000	4.696.000
Čile	4.000	1.553.000	385.000	79.000	4.000	2.027.000	2.651.000
Ekvador	2.000	683.000	152.000	24.000	NP	NP	661.000
Guyana	NP	105.000	9.000	NP	NP	117.000	NP
Gvatemala	NP	1.148.000	140.000	25.000	1.000	1.316.000	982.000
Honduras	200	610.000	53.000	8.300	100	673.000	300.000
Kolumbija	1000	731.000	183.000	17.000	1000	NP	1.553.000
Kostarika	1.000	1.412.000	242.000	24.000	NP	1.679.000	487.000
Kuba	7.000	1.216.000	1.048.000	47.000	2.000	2.261.000	NP
Nikaragva	1.000	619.000	59.000	13.000	NP	804.000	740.000
Panama	NP	507.000	52.000	16.000	NP	NP	285.000
Paragvaj	NP	312.000	23.000	5.000	NP	341.000	188.000
Peru	3.000	1.061.000	345.000	76.000	NP	1.486.000	1.841.000
Portoriko	NP	2.847.000	NP	NP	NP	3.686.000	1.410.000
Surinam	NP	56.000	95.000	3.000	NP	160.000	NP
Urugvaj	NP	1.498.000	120.000	12.000	NP	1.808.000	658.000
Venezuela	1.000	308.000	383.000	6.000	1.000	706.000	1.067.000

Vir: UNWTO, 2007.

Po podatkih Turistične organizacije Karibov (CTO) je območje leta 2007 obiskalo dobrih 6,2 milijona turistov, kar je dobrih 630.000 turistov več kot leta 2003. Glavne

turistične destinacije leta 2007 ostajajo Dominikanska republika (3,9 mio.), Kuba (2,1 mio.), Cancun (2,0 mio.), Jamajka (1,7 mio.), Bahami (1,5 mio.) in Portoriko (1,3 mio.).

Svetovni turistični forum (v nadaljevanju WTTC) v okviru satelitskih računov že vrsto let spremlja najpomembnejše turistične parametre vseh držav sveta. V okviru tega smo zbrali podatke o turističnih prihodih tujih obiskovalcev za JCA regijo. Podatki v tabeli 11 kažejo, da karibsko območje v celotnem obdobju obišče za slabo petino več tujih turistov kot južnoameriško regijo. Leta 2007 sta obe regiji presegle 30 milijonov tujih obiskovalcev letno, v celotnem obdobju sta bili krizni leti, ko je obisk padel pod povprečje, le leti 2002 in 2003.

Tabela 11: Turistični prihodi JCA regije 2000–2007

	2000	2001	2002	2003
Karibi	30394800	30273600	29708800	31961900
J. Amerika	24901500	24047300	22430400	23830000
	2004	2005	2006	2007
Karibi	34485200	34672700	35625600	35280800
J. Amerika	27550000	30299400	31456800	32692800

Vir: WTTC, 2008.

4.4 Potovalni turistični tokovi v Afriki

V turističnem smislu se območje afriškega kontinenta deli na severno in podsaharsko Afriko, pri tem pa Egipt, Libija, Tunizija, Maroko in Alžirija spadajo pod severno Afriko.

V podsaharski Afriki⁵⁸ turizem ustvari 23 milijard USD prilivov oziroma 2,4 % BDP in zaposluje 3,4 milijona prebivalcev. Indirektni vplivi turistične dejavnosti na gospodarstvo v podsaharski Afriki kažejo, da turizem ustvari 71 milijard USD oziroma 7,9 % BDP in zaposluje kar 10,11 milijona ljudi. V 6 državah severne Afrike pa turizem prispeva 13,3 % oziroma 62,1 milijarde USD, pri tem pa dejavnost zaposluje 5,8 milijona ljudi.

⁵⁸ Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroon, Cape Verde, Central African Republic, Chad, Comoros, Cote d'Ivoire, Democratic Republic of Congo, Republic of the Congo, Ethiopia, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritius, Namibia, Niger, Nigeria, Reunion, Rwanda, Sao Tome e Principe, Senegal, Seychelles, Sierra Leone, South Africa, Sudan, Swaziland, Tanzania, Togo, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

Tabela 12 kaže emitivno-receptivne turistične odnose med globalnimi turističnimi trgi in vodilnimi (glede na razpoložljive podatke) receptivnimi turističnimi državami v Afriki. Leta 2003 je Južnoafriška republika beležila dobrih 6,5 mio. prihodov, od česar glavnino iz Lesotha, Bocvane, Swazilanda in evropskih držav Anglije ter Nemčije. Od dobrih 6 milijonov obiskovalcev Egipta jih je glavnina prišla iz Italije, Nemčije, Rusije, Anglije in bližnjevzhodnih držav Izraela, Libije in Savdske Arabije. Tunizijo so največkrat obiskali Libijci, Alžirci, Francozi, Nemci in Italijani. Glavnina obiskovalcev Nigerije je prihajala iz Nigra, Benina, Kameruna, Čada in evropskih držav Italije, Francije in Nemčije.

Tabela 12: Primarni turistični trgi Afrike 2003

DRŽAVA	Prihodi	Trgi		
		Afrika	Evropa	Drugo
J. Afrika	6.504.890	Lesoto, Bocvana, Swaziland	Anglija, Nemčija	
Egipt	6.044.160		Italija, Nemčija, Anglija	Rusija, Izrael, Libija, S. Arabija
Tunizija	5.114.303	Libija, Alžirija	Francija, Nemčija, Italija, Belgija, Švica	
Maroko	4.551.684		Francija, Italija	ZDA, Japonska
Nigerija	2.253.115	Niger, Benin, Kamerun, Čad, Maroko, Tunizija	Italija, Francija, Nemčija	
Zimbabve (2001)	2.067.864	Zambija, Mozambik		Kanada, ZDA, Avstralija in N. Zelandija
Alžirija	1.166.278	Tunizija, Mali	Francija, Španija, Nemčija	Japonska, Turčija
Kenija	1.146.099	Tanzanija	Anglija, Nemčija, Francija, Italija, Švedska	
Libija	957.896	Egipt, Tunizija, Alžirija, Maroko		
Mauritius	702.018	Reunion, J. Afrika	Francija, Anglija, Nemčija, Italija	Indija
Namibija	695.221	Angola, J. Afrika	Nemčija, Anglija	
Uganda	304.656	Kenija, Ruanda	Anglija, Nemčija	ZDA
Etiopija	179.910	Džibuti	Anglija, Italija, Nemčija, Francija	ZDA
Madagaskar	139.000	NP		
Kapverdski otoki (2001)	134.169		Italija, Portugalska, Nemčija, Francija, Španija in Anglija	
Sejšeli	122.038	J. Afrika	Francija, Nemčija, Anglija, Italija, Švica	

Vir: UNWTO, 2005.

Med vodilne afriške turistične destinacije spadajo J. Afrika, Kenija, Tanzanija in severne afriške države Egipt, Tunizija in Maroko. Gledano z vidika turističnega gospodarstva, kot ga interpretira UNWTO, spadajo severne afriške destinacije pod Evropo oziroma Bližnji vzhod. Tabela 13 izkazuje potovalne turistične tokove v 18 največjih afriških državah. Skladno s podatki UNWTO je Egipt država z največ in Madagaskar država z najmanj potovanji oziroma turističnimi odhodi. Glavnina turističnih prihodov v opazovane afriške države je iz Evrope in domačega kontinenta. Skladno z oddaljenostjo Amerike spada ta regija med manj opazna turistična tržišča afriškega kontinenta. V letu 2005 je največ turistov obiskalo Egipt (dobrih 8,2 mio.), J. Afriko (dobrih 7,3 mio.) in Tunizijo (6,3 mio.). Med opazovanimi državami, za katere UNWTO podaja podatke z najmanj turisti, so v letu 2005 bile Centralnoafriška republika (slabih 12.000), Niger (63.000), Burundi (148.000) in Sejšeli (129.000). Sicer ugotavljamo, da so statistični podatki, s katerimi lahko spremljamo turistični promet v Afriki, zelo skromni in nepopolni. Tako je na primer nemogoče pridobiti primerljive podatke za turistični promet v Centralnoafriški republiki, v demokratični republiki Kongo, v Slonokoščeni obali, v Libiji in tudi Tanzaniji.

Med turistično najbolj aktivnimi državami v odnosu do turističnih odhodov so Egipt (dobrih 5,3 mio.), Maroko (dobrih 2,2 mio.), Tunizija (dobrih 2,2 mio.), Alžirija (dobrih 1,5 mio.) in Uganda (189.000).

Podatki po glavnih emitivnih regijah pokažejo, da glavnina turistov prihaja iz Evrope, pri čemer pa prihaja do določenih odstopanj. Tako v Egipt potuje najmanj Afričanov in največ Evropejcev. Kar 72 % vseh prihodov v Južnoafriško republiko je kontinentalnega značaja in le slaba petina prihodov je iz Evrope. Podobna situacija je v Zimbabveju, kjer je od slabih 1,6 mio. turistov kar 1,3 mio. iz afriškega kontinenta. Glavne otoške turistične destinacije v glavnem obiskujejo Evropejci (Sejšeli, Madagaskar, Kapverdski otoki itd.). Prebivalci Afrike pa sicer najmanj obiskujejo Centralnoafriško državo, Maroko in Egipt.

Tabela 13: Potovalni tokovi v Afriki 2005

DRŽAVA	PRIHODI PO REGIJAH					Prihodi skupaj ⁵⁹	ODHODI
	AFRIKA	AMERIKA	EVROPA	AZIJA	B . VZHOD		
Egipt	264000	298000	6047000	484000	1511000	8244000	5307000
J. Afrika	5370000	322000	1269000	275000	17000	7369000	NP
Tunizija	993000	35000	3869000	14000	1440000	6378000	2241000
Maroko	144000	140000	2607000	60000	91000	5843000	2247000
Zimbabve	1356000	44000	113000	44000	2000	1559000	NP
Kenija	999000	94000	474000	86000	22000	1536000	NP
Alžirija	161000	8000	228000	15000	29000	1443000	1513000
Nigerija	1916000	117000	460000	226000	50000	2778000	NP
Namibija	602000	15000	146000	5000	NP	778000	NP
Mauritius	185000	9000	503000	60000	4000	761000	183000
Uganda	337000	29000	62000	24000	3000	468000	189000
Madagaskar	52000	14000	203000	6000	NP	277000	41000
Etiopija	86000	41000	57000	19000	22000	227000	NP
Kapverdski otoki	9000	2000	173000	0	NP	198000	NP
Burundi	49000	10000	29000	4000	NP	148000	NP
Sejšeli	12000	4000	104000	5000	4000	129000	52000
Niger	38000	3000	18000	3000	NP	63000	NP
Centralnoafriška rep.	6200	600	4300	400	400	12000	NP

Vir: UNWTO – Compendium, 2005.

AFC ocenjuje, da spada afriško-avstralska emitivno-receptivna naveza med najbolj restriktivne relacije na svetu (2008: 78). Kot navajajo, imajo prebivalci Afrike samo 10 tedenskih letalskih povezav med Južno Ameriko in Avstralijo. Nedavno podpisani sporazumi na bilateralni ravni bodo te povezave sicer povečali za 40 % v naslednjih letih, kar pa kljub temu pomeni najnižjo rast razpoložljivih letalskih kapacitet do leta 2017. Največja prevoznika na teh relacijah sta avstralski družbi Qantas in Virgin Australia. Do meseca maja 2008 je Avstralijo obiskalo okoli 65.000 Afričanov, kar je dobrih 8 % več kot v enakem obdobju leta 2007. Pri tem so potrošili za okoli 333 milijonov USD.

Sicer pa se turizem v nekaterih afriških državah hitro razvija in dosega tudi do 10 % bruto domačega proizvoda. Turizem v Južnoafriški republiki se je iz 4,6 % BDP leta

⁵⁹ Podatki za Alžirijo in Zimbabve vključujejo tudi enodnevne obiskovalce in obiskovalce s križarjenj.

1993 dvignil na 8,3 % BDP leta 2008. Analiza trženjske strukture turistov kaže, da okoli 7% tujih turistov JAR obišče zaradi poslovnih namenov in kar 10 % zaradi športnih dogodkov, ki jih gosti država.⁶⁰

Tabela 14 prikazuje razvoj receptivnih turističnih tokov v Afriki po metodi TSA. Kot lahko ugotovimo, 7 severnih afriških držav⁶¹ ustvari za okoli 20 % manj prihodov kot ostalih 50 podsaharskih držav Afrike. Pravzaprav so prav države severne Afrike, poleg Kenije in Tanzanije (vzhodna Afrika) ter Južnoafriške republike turistično najbolj atraktivne države v Afriki. Povprečna rast prihodov iz tujine v obdobju 2000–2007 je bila 7 %, pri čemer v severni Afriki 8,2 % in ostalih državah Afrike 5,7 % na letni ravni.

Tabela 14: Receptivni tokovi v Afriki 2000–2007

	2000	2001	2002	2003
Severna Afrika	17037000	16761000	17069000	18681000
Podsaharska Afrika	22246600	22850100	23801100	25104900
	2004	2005	2006	2007
Severna Afrika	22488000	24203000	25937000	29292100
Podsaharska Afrika	26315700	28546700	31571200	32921400

Vir: WTTC, 2008.

⁶⁰ <http://www.southafrica.info>

⁶¹ Po klasifikaciji Združenih narodov v severno Afriko spadajo Maroko, Egipt, Alžirija, Libija, Sudan, Tunizija in Zahodna Sahara (več na: <http://unstats.un.org/unsd/methods/m49/m49regin.htm#africa>).

4.5 Potovalni turistični tokovi v Evropi

Pri WTTC (2008) Evropo kot turistično regijo delijo na Evropsko unijo,⁶² kjer je turizem leta 2007 direktno ustvaril slabih 660 milijard USD prilivov in zaposloval 8,7 milijona ljudi, Centralno in Vzhodno Evropo,⁶³ kjer je turizem ustvaril 55 milijard USD prilivov in zaposloval 2,3 milijona ljudi, ter druge zahodnoevropske države,⁶⁴ kjer je direktno zaposloval 1,1 milijona ljudi in ustvaril 62 milijard USD prilivov.

Turizem v Evropi predstavlja največji delež globalnih turističnih tokov, kljub vsemu pa Evropo postavlja šele na 8. mesto glede na prispevek te panoge v nacionalnih gospodarskih računih. Leta 2008 bo turizem ustvaril 55 milijard USD prihodka, kar direktno predstavlja 1,7 % celotnega evropskega BDP oziroma posredno⁶⁵ 260 milijard USD ali 8,1 % evropskega BDP.⁶⁶ Vplivi turistične dejavnosti v širšem smislu pa omogočajo zaposlitev kar dobrim 10 milijonom Evropejcev. Znotraj sedemindvajseterice EU so podatki o gospodarskih vplivih še ugodnejši, saj WTTC ugotavlja, da bo turizem v letu 2008 direktno ustvaril 659 milijard USD prometa oziroma 3,6 % skupnega BDP.

Tabela 15 prikazuje receptivne turistične tokove po posamezni evropski državi, pri čemer izpostavljamo 15 vodilnih turističnih držav Evrope in Slovenijo. Ugotavljamo, da so leta 2003 med turistično najbolj privlačne države spadale Francija, Italija, Anglija, Nemčija in Avstrija, pri tem pa so vse države glavnino svojih prihodov ustvarile v Evropi. Med vodilnimi evropskimi turističnimi trgi, glede na geografski položaj, so države Zahodne Evrope (v nadaljevanju ZE). Tako Italija kar 70 %, Avstrija slabih 70 %, Španija in Poljska slabo polovico in Anglija ter Nemčija dve petini prihodov dobijo iz ZE držav. Največ Američanov potuje v Anglijo in Nemčijo,

⁶² Austria, Belgium, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Poland, Portugal, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom.

⁶³ Albania, Belarus, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Macedonia, Montenegro, Romania, Russian Federation, Serbia, Ukraine.

⁶⁴ Iceland, Norway, Switzerland, Turkey.

⁶⁵ Direktni vpliv turizma na nacionalno gospodarstvo se kaže skozi prihodke s turizmom neposredno povezanimi dejavnostmi, kot so nastanitveni sektor, prehrambeni gostinski obrati, potovalne agencije, dejavnosti marin in potniških pristanišč. Pretežno gre za dejavnosti, ki po NACE klasifikaciji spadajo v sekcijo H oziroma razred 55 do 55.5 ter razred od 60 do 60.3. Indirektni vpliv turizma pa se pokaže skozi dodano potrošnjo turistov, ki se odraža v vseh, s turizmom posredno povezanih, dejavnostih.

⁶⁶ http://www.wttc.org/bin/pdf/original_pdf_file/centralandeansterneurope.pdf

ostale države ustvarijo manj kot desetino vseh prihodov na račun ameriškega turističnega trga. Tudi azijski turistični trg v Evropi predstavlja manj kot desetino prihodov v posamezni opazovani državi, največ Azijcev potuje v Anglijo, Nemčijo, na Finsko, Nizozemsko in v Republiko Češko. Bližnji vzhod in afriške države predstavljajo zanemarljiv delež turističnih prihodov v Evropo.

Tabela 15: Primarni turistični trgi Evrope 2003

	Prihodi ⁶⁷	Trgi v %								
		AMERIKA		EVROPA				Azija ⁶⁸	BVZ ⁶⁹	AFR ⁷⁰
		S ⁷¹	J ⁷²	S ⁷³	J ⁷⁴	Z ⁷⁵	V ⁷⁶			
GBR	24.715.000	16,48	0,79	16,44	11,71	36,57	1,45	7,32	1,40	2,30
GER	16.357.037	11,01	0,95	20,43	10,04	34,04	9,39	9,08	0,83	0,78
ITA	39.604.118	3,71	0,53	9,98	6,65	70,15	5,58	2,88	0,19	0,31
AUT	13.748.371	3,64	0,38	7,02	9,57	67,36	5,20	4,20	0,26	0,18
ESP	51.829.596	2,41	1,34	38,85	8,01	44,68	3,20	0,48	NP	NP
POR	11.707.228	3,09	1,01	20,49	49,62	22,90	NP	0,68	NP	NP
SLO	1.052.847	2,93	0	6,60	37,32	37,94	12,60	1,13	NP	NP
CRO	3.086.506	2,08	0	5,70	29,0	39,64	22,0	0,94	NP	NP
CZE	4.484.989	5,30	0,52	15,12	11,50	41,55	20,62	5,20	NP	0,28
POL	3.331.870	5,26	0,21	13,40	7,32	46,46	23,54	2,01	0,11	0,18
NED	6.930.500	13,04	1,22	27,93	8,31	33,15	7,69	8,78	NP	1,87
NOR	3.146.000	4,04	NP	58,11	2,83	27,08	4,64	NP	NP	NP
SWE	7.627.000	5,32	0,98	42,49	NP	30,06	15,24 ⁷⁷	NP	NP	0,60
FIN	2.047.444	4,72	0,26	33,10	6,98	26,66	15,50	7,16	0,17	0,16
SCH	6.530.108	10,17	0,43	12,26	10,16	46,44	4,97	11,13	1,03	1,11
FRA	75.048.000	4,01	1,26	21,80	15,26	51,45	4,35 ⁷⁸	2,52	0,28	1,18

Vir: UNWTO, 2005.

Podatki o ekonomskih vplivih samo nastanitvenega sektorja za leto 2004 kažejo, da je sektor sestavljalo 248.400 različnih nastanitvenih in 1,4 milijona gostinskih prehrambenih podjetij, ki so skupaj ustvarila slabih 400 milijard evrov prometa (nastanitveni sektor 116,2 milijardi in prehrambeni 270 milijard evrov). Predvsem

⁶⁷ Podatki za Nemčijo, Avstrijo, Slovenijo, Hrvaško, Češko, Poljsko, Nizozemsko, Finsko niso vzeti na prehodu meje, temveč temeljijo na prihodih in nočitvah v hotelih in drugih namestitvenih obratih.

⁶⁸ Celotna Azija in Pacifik.

⁶⁹ Bahrajn, Egipt, Irak, Jordanija, Kuvajt, Libanon, Libija, Oman, Palestina, Katar, Savdska Arabija, Sirija, Arabski emirati in Jemen.

⁷⁰ Vse afriške države, razen Egipta in Libije.

⁷¹ Severna Amerika: Kanada, Grenlandija, Mehika, ZDA in Saint Pierre in Miguelon.

⁷² Argentina, Bolivija, Brazilija, Čile, Kolumbija, Ekvador, Falklandski otoki, Francoska Gvajana, Paragvaj, Peru, Surinam, Urugvaj in Venezuela.

⁷³ Danska, Finska, Islandija, Irska, Norveška, Švedska in Velika Britanija.

⁷⁴ Albanija, Andora, BIH, Hrvaška, Grčija, Italija in Vatikan, Malta, Portugalska, San Marino, Srbija in Črna Gora, Slovenija, Španija, Makedonija.

⁷⁵ Avstrija, Belgija, Francija, Nemčija, Lihtenštajn, Luksemburg, Monako, Nizozemska in Švica (SCH).

⁷⁶ Vse ostale evropske države.

⁷⁷ Podatek velja tudi za Južno Evropo.

⁷⁸ Podatek temelji na prihodih v 2002 in prihodih za ostalo Evropo v letu 2003.

Velika Britanija, Poljska in Romunija imajo med tretjino do polovico podjetij z 250 in več zaposlenimi, v ostalih državah so pretežno nastanitveni obrati z do 250 zaposlenimi. Sicer pa je celoten nastanitveni sektor leta 2004 zaposloval kar 2 milijona ljudi (EUSTAT 2007: 321). Nastanitveni sektor je leta 2004 le 3 % prihodkov (EUSTAT 2007: 325) ustvaril preko sodobnih »click« distribucijskih kanalov, kar je bistveno manj kot dejavnosti znotraj finančnega in gospodarskega sektorja.

Podatki za leto 2007 kažejo, da je turizem znotraj EU ustvaril 1,172 milijard evrov prometa, kar predstavlja 10,2 % evropskega BDP, pri tem pa se pričakuje, da bo delež turističnega BDP v letu 2008 narasel za nadaljnjih 1,6 % oziroma v naslednjih 10 letih za slabe 3 % letno. Turistični izvoz predstavlja 11,7 % celotnega izvoza (876,2 milijardi USD). Leta 2007 je turizem v Evropi zaposloval slabih 24 milijonov ljudi, kar predstavlja dobro desetino evropskih delovnih mest.⁷⁹ Do leta 2010 pa naj bi v turizmu v Evropi dodatno delalo še 3 milijone ljudi (WTTC 2008: 3). Po navedbah Eurostata (v nadaljevanju EUSTAT) se med delovno najbolj intenzivne panoge turizem uvršča na Balearskih otokih (Španija), v Bolzanu (Italija) in na Algarvih (Portugalska), kjer sektor zaposluje dobro petino zaposlenih v storitvenem sektorju (EUSTAT 2007: 334). Med pomembnimi panogami glede na zaposlovanje pa se uvršča tudi v Avstriji, Veliki Britaniji in na Irskem.

Po podatkih EUSTAT (2007: 334) indeks produktivnosti turističnega sektorja v EU 27 narašča, saj indeks dohodka narašča hitreje kot indeks zaposlovanja že od leta 1998 dalje. Francija je leta 2004 ustvarila slabih 29 evrov dodane vrednosti na zaposlenega v turizmu. Velika Britanija je leta 2004 zaposlovala okoli 1,9 milijona ljudi in pri tem ustvarila dobrih 40 milijonov evrov dodane vrednosti oziroma slabih 21 evrov na zaposlenega, Španija 19 in Italija 18 evrov na zaposlenega (2008: 322). 55 % vseh zaposlenih v gostinskem sektorju so predstavljale ženske, pri čemer jih je le dobrih 70 % bilo zaposlenih za polni delovni čas. Med ostale zaposlitvene karakteristike gostinskega sektorja znotraj EU spadajo:

- relativno mlada delovna sila (35 % zaposlenih je starih med 15 in 29 let),

79

http://www.wttc.org/eng/Tourism_Research/Tourism_Satellite_Accounting/TSA_Regional_Reports/European_Union/

- neurejen delovni urnik,
- visoka stopnja polovične zaposlenosti,
- visoka stopnja ženske delovne sile,
- nizko izobražena delovna sila,
- slabo plačano delo.

Glavnina evropskega transporta še vedno poteka po cestah in železnicah, pri tem pa vodni in zračni transport predstavljata zgolj med 5 in 10 % celotne produkcije evropskega transportnega sektorja (135 milijard evrov v letu 2004).⁸⁰ Število zaposlenih v letalskem transportu je od leta 1995 naraslo za 50 % (EUSTAT 2008: 336), kar je bistveno več kot v ostalih dejavnostih znotraj transportnega sektorja EU. Le petina zaposlenih v transportnem sektorju so ženske, pri čemer pa ravno v letalskem prometu njihov delež predstavlja dobri dve petini (41,4 %) zaposlenih. Velika večina zaposlenih je zaposlenih za polni delovni čas. Pomorske transportne poti predstavljajo pomemben element globalne transportne omreženosti mest oziroma držav. Znotraj EU je za pomorski transport posebej pomembno Severno morje, z največjim tovornim pristaniščem Rotterdam, in italijanska (Benetke, Rim, Genova, Ponza, Sicilija), grška (Atene, Amorgos, Krk, Santorini, Agios Nicholas in Heraklion na Kreti itd.), hrvaška (Dubrovnik, Rijeka, Split), španska (Malaga, Barcelona, Cartagena, Catalunya, Coruna in Vigo v Galiciji), portugalska (Porto, Lizbona, Porto Santo itd.), norveška (Kirkenes, Bergen, Nordkapp, Larvik, Kopervik) in britanska turistična pristanišča (Plymouth, Bristol, Southampton, Talbot itd.). Po podatkih EUSTATA je Nizozemsko pristanišče Rotterdam leta 2005 bilo najprometnejše evropsko pristanišče, ki mu je sledilo pristanišče Antwerpen (Belgija). Najprometnejše evropsko letališče je London Heathrow, kjer so leta 2005 obvladali slabih 70 milijonov potnikov.

V letu 2007 so Evropejci najpogosteje potovali v Španijo (13 %), Francijo (10 %), Nemčijo (9 %), Italijo (8 %), Avstrijo (5 %), Veliko Britanijo (5 %), Turčijo (4 %) in Grčijo (3 %) (IPK 2008: 3). Lahko rečemo, da gre za najmočnejše evropske emitivne kot tudi receptivne trge, saj predvsem Anglija, Francija in Španija predstavljajo

⁸⁰ Celoten transportni sektor predstavljajo vse dejavnosti znotraj sektorja 60 klasifikacije NACE, pri čemer k dejavnosti transporta spada tudi sektor potovalnih agencij (EUSTAT 2008: 331).

turistično najbolj razvite države tako v odnosu do mednarodnih odhodov in prihodov. Med najhitreje rastočimi evropskimi potovalnimi trgi so Rusija (+16 %), Španija (+15 %), Poljska (+14 %), Češka (+11 %) ter Norveška, Italija in Švedska z med 6 in 10 % rastjo turističnih odhodov.

Tabela 16 prikazuje razvoj receptivnih turističnih tokov v države ali podregije Evrope. Kot ugotavljamo, večji del vseh prihodov obišče 27 držav članic Evropske unije, pri tem je seveda potrebno opomniti, da je EU do leta 2004 delovala v okrnjeni skupini. Danes EU tako obišče dobro milijardo turistov, kar je dobrih 1,2-krat več kot vzhodno- in centralnoevropske države in precej več kot ostale zahodnoevropske države. Razumljivo je, da je razmerje v prid EU tudi na račun obsežnosti držav in dejstva, da EU tvorijo turistično najbolj atraktivni turistični trgi (Francija, Anglija, Italija, Nemčija, Španija itd.), ki so hkrati tudi najbolj atraktivne turistične destinacije. Podatki o povprečni rasti kažejo, da so se turistični prihodi v povprečju večali za 3,4 % na evropski ravni, pri tem pa najbolj (6,7 % letno) v ostalih državah Zahodne Evrope in najmanj (1,3 % letno) v državah Vzhodne in Centralne Evrope.

Tabela 16: Receptivni tokovi v evropski regiji 2000–2007

Leto	V. in C. Evropa	EU	Ostale zahodnoevrop. države
2007	444.210.000	1.045.570.000	44.381.800
2006	426.777.000	1.014.810.000	39.824.600
2005	409.653.000	968.058.000	39.985.000
2004	398.045.000	924.908.000	35.230.000
2003	369.853.000	892.089.000	30.740.000
2002	368.826.000	874.142.000	30.084.000
2001	381.807.000	874.832.000	29.169.000
2000	406.438.000	899.643.000	28.329.000

Vir: WTTC, 2008.

4.6 Potovalni turistični tokovi v bližnjevzhodni regiji

Primarno proučimo gospodarske in družbene vplive turizma na 10 držav bližnjevzhodne regije.⁸¹ V letu 2007 je turizem direktno ustvaril 45 milijard USD, kar predstavlja 2,9 % BDP regije. V tej gospodarski dejavnosti je bilo zaposlenih 21,9 milijona ljudi oziroma 3,5 % vse delovne sile v regiji.

Med turistično najbolj atraktivne in obiskane države so leta 2003 spadale Savdska Arabija z dobrimi 7,3 milijona turisti, pretežno iz sosednjih držav in Azije. Po turističnem obisku so drugo mesto zasedali Združeni arabski emirati, ki jih je istega leta obiskalo 5,8 milijona turistov, pretežno iz sosednjih bližnjevzhodnih držav. Med bolj obiskanimi so bili še Bahrajn (4,8 mio.), Sirija (4,3 mio.) in Jordanija (1,5 mio.). Glavnino turističnih tokov v regiji ustvarja regija sama, izven regije pa so se kot najmočnejša emitivna tržišča ustvarila Azija, Vzhodna in Zahodna Evropa in Amerika.

Tabela 17: Primarni turistični trgi bližnjevzhodne regije 2003

	Prihodi	Trgi v %								
		AMERIKA		EVROPA				Azija	BVZ	AFR
		S	J	S	J	Z	V			
BAH	4.830.943	3,6	0,08	3,81	0,26	0,92	0,3	3,87	75,38	0,96
ISR	1.063.381	29,7	3,01	12,32	4,97	27,56	1,66	4,95	2,18	2,77
JOR	1.572.615	5,47	0,27	3,19	1,88	3,7	13,07	4,94	64,58	2,29
LEB	1.015.793	10,3	15,2	5,83	2,65	13,66	4,15	19,73	41,46	3,88
LIB	957.896	0,2	0,02	0,74	1,48	1,64	0,53	1,12	46,51	47,78
OMA	629.986	4,7	1,03	10,22	1,68	10,77	3,34	25	32,47	3,02
SAR	7.332.233	0,6	0,02	1,07	0,25	0,54	2,7	33,84	53,52	7,16
SIR	4.388.119	0,9	0,11	0,86	0,55	1,6	11,76	5,79	75,78	1,67
ZAE	5.871.023	3,9	0,41	8,45	6,69	6,32	5,53	7,28	26,97	5,23
JEM	154.667	2,5	5,87	3	1,12	2,44	1,78	10,78	66,86	5,58

⁸¹ Bahrain, Iran, Israel, Jordan, Kuwait, Lebanon, Oman, Qatar, Saudi Arabia, Syria, United Arab Emirates.

IRN ⁸²	1.320.905	0,09	0,042	0,2	0,97	2,27	52,17	24,2	8,59	0,25
-------------------	-----------	------	-------	-----	------	------	-------	------	------	------

Vir: UNWTO, 2005.

⁸² Podatki so za leto 1999, kasneje UNWTO podatkov ni mogla pridobiti.

Tabela 18 podrobneje prikazuje izvor turistov v bližnjevzhodni regiji oziroma razmerje trg – destinacija. Podatki žal ne zajemajo Združenih arabskih emiratov in Libije. V letu 2005 je največ turistov v regiji še vedno beležila Savdska Arabija (10,4 mio.), pri čemer jih je glavnina prišla iz sosednjih držav in Azije. Po številu prihodov sta sledila Bahrajn in Sirija, ki sta glavnino tujih turistov pripisala sosednjim državam in Aziji. Izmed ostalih regij je najaktivnejši trg za Bližnji vzhod Evropa, od koder največ prihodov beležita Izrael (1.107) in Sirija (947.000). Afriški turisti največ odhajajo v Savdsko Arabijo in Sirijo, ob tem pa velja opomniti, da je tudi v bližnjevzhodni regiji Afrika relativno majhen turistični trg.

Tabela 18: Potovalni tokovi v bližnjevzhodni regiji leta 2005

DRŽAVA	PRIHODI PO REGIJAH					Prihodi skupaj ⁸³	ODHODI
	AFR	AME	EVR	AZIJA	B. VZHOD		
Bahrajn	82.000	190.000	358.000	1.007.000	4.676.000	3.914.000	NP
Israel	41.000	603.000	1.107.000	111.000	30.000	1.903.000	3.687.000
Jordanija	30.000	112.000	392.000	107.000	1.829.000	5.817.000	1.532.000
Libanon	31.000	137.000	317.000	218.000	437.000	1.140.000	NP
Oman	18.000	34.000	337.000	196.000	199.000	784.000	NP
S. Arabija	436.000	70.000	340.000	1.581.000	5.607.000	10.417.000	5.009.000
Sirija	93.000	58.000	947.000	304.000	4.370.000	5.838.000	4.564.000
Jemen	13.000	18.000	26.000	39.000	240.000	336.000	NP

Vir: UNWTO, 2007.

Po podatkih WTTC so turistični tokovi v Bližnjem vzhodu od leta 2000 konstantno naraščali, in sicer povprečno za dobrih 10 % na letni ravni (tabela 19). UNWTO predvideva, da bo nadaljnji razvoj turizma v tej regiji slednjo uvrstil med slabše razvijajoče turistične regije do leta 2020, in sicer skupaj z Afriko in Južno Azijo.⁸⁴ Sicer pa naj bi regijo leta 2020 obiskalo slabih 70 milijonov mednarodnih turistov, kar je skoraj enkrat več kot leta 2005 oziroma slabih 30 milijonov več kot leta 2006. Savdska Arabija naj bi predstavljala regionalno najmočnejši turistični emitivni trg.⁸⁵ V odnosu do turističnih odhodov iz Bližnjega vzhoda je slednji leta 2006 predstavljal 2,8 % mednarodnih turističnih odhodov (UNWTO 2007 a).

⁸³ Podatki za Alžirijo in Zimbabve vključujejo tudi enodnevne obiskovalce in obiskovalce s križarjenj.

⁸⁴ <http://www.unwto.org/facts/eng/vision.htm>

⁸⁵ <http://www.projectsmiddleeast.com/read.asp?id=4019&CategID=47>

Tabela 19: Receptivni tokovi v bližnjevzhodni regiji 2000–2007

V (000)	2000	2001	2002	2003
Tuji obiskovalci	28745,7	30104,4	35767,3	37853,6
V (000)	2004	2005	2006	2007
Tuji obiskovalci	44783,1	46563,6	50996,4	57418,8

Vir: WTTC, 2008.

4.7 Potovalni turistični tokovi v azijsko-pacifiški regiji

Azijsko-pacifiško regijo lahko po klasifikaciji WTTC delimo na:

- Oceanijo: Avstralija, Fidži, Kiribati, Nova Zelandija, Salomonovi otoki, Tonga, Vanatu in ostali otoki v južnem Pacifiku;
- Severovzhodno Azijo: Kitajska, Tajpej, Hongkong, Japonska, Koreja, Macau;
- Južno Azijo: Bangladeš, Indija, Maldivi, Nepal, Pakistan, Šrilanka;
- Jugovzhodno Azijo: Brunej, Burma, Kambodža, Indonezija, Laos, Malezija, Papua Nova Gvineja, Filipini, Singapur, Tajska in Vietnam.

Gre torej za vsaj 30 držav, kjer turizem predstavlja pomembno gospodarsko panogo. 7 držav Oceanije ustvari 57 milijard USD (4,8 % BDP) turističnega priliva in zaposluje dobrih 700 ljudi, kar je precej manj kot 11 držav Jugovzhodne Azije, kjer turizem zaposluje 8,5 milijona ljudi in ustvari 54 milijard USD oziroma 3,8 % BDP. Levji delež turističnega priliva ustvari 6 držav Severovzhodne Azije, kjer sta Macau in Kitajska glavni turistični destinaciji (prva gotovo na račun igralniškega turizma). V teh državah turizem ustvari dobrih 300 milijard USD prilivov (2,9 % BDP) in zaposluje 22,7 milijona ljudi. V Južni Aziji turizem ustvari najmanj priliva (znotraj regije), a zaposluje več ljudi kot 18 držav v Oceaniji in Jugovzhodni Aziji.

Tabela 20: TSA indikatorji turizma v azijsko-pacifiški regiji 2007

Območje	Vpliv na BDP (v milijardah USD)	Zaposlitve v (000)
Oceanija	57	734
Sv. Azija	308	22.714
J. Azija	35	15.448
Jv. Azija	54	8.503

Vir: WTTC, 2008.

V tabeli 21 nadaljujemo z analizo turističnega prometa po metodi TSAC, pri tem pa opazujemo razvoj mednarodnega turizma v azijsko-pacifiški regiji za obdobje 2000–2007. Kot ugotavljamo, je v celotnem obdobju največ turistov obiskalo države

Severovzhodne Azije, čemur sledi obisk v Jugovzhodni Aziji. Mednarodni turistični prihodi so v opazovanem obdobju v povprečju naraščali za 7,5 %, pri tem pa ni bistvenih razlik med regijami. Kumulativno se je mednarodni turizem najbolj razvil v Severovzhodni Aziji in najmanj v Južni Aziji.

Tabela 21: Receptivni tokovi v azijsko-pacifiški regiji 2000–2007

V (000)	2000	2001	2002	2003
Sv. AZIJA	118368	125767	139569	131300
J. AZIJA	4816	4522	4353	5009
Jv. AZIJA	47201,8	53654	52963	45311,8
V (000)	2004	2005	2006	2007
Sv. AZIJA	162428	178491	189200	203978
J. AZIJA	6118	6487	7317,34	7896,67
Jv. AZIJA	60055,5	61647	66773,4	74853,8

Vir: WTTC, 2008.

Azijo je leta 1999 skupaj obiskalo dobrih 2,5 milijona tujih turistov, pri čemer je slabih 300.000 obiskovalcev prišlo s poslovnimi nameni in slabih 400.000 zaradi obiskovanja sorodnikov in prijateljev. Ostali tuji obiskovalci so prišli s prostočasnimi ali počitniškimi motivi. Do leta 2007 je bilo opaziti močno nihanje in upad tujih prihodov predvsem v letih 2001–2004, kar je bilo predvsem na račun azijske finančne krize in epidemije SARSa (leto 2003). Na prehodu v leto 2007 je obseg tujih obiskovalcev v večini azijskih držav naraslo za dobrih 21 %. Največ obiskovalcev regije obišče Novo Zelandijo, Kitajsko in Singapur. Analiza satelitskih računov za severno azijsko⁸⁶ območje (WTTC 2008) kaže, da turizem direktno zaposluje 22,3 milijona ljudi in ustvari 2,9 % BDP, kar je nekoliko ugodneje kot v Osrednji in Vzhodni Evropi in Južni Ameriki, a še vedno precej manj kot v ostalih regijah sveta.

Australian Forecast Committee (v nadaljevanju AFC) napoveduje, da bodo avstralski emitivni potovalni tokovi v letu 2008 narasli za slabih 10 % in dosegli 6 milijonov odhodov. Do leta 2009 na bi le-ti narasli za nadaljnjih 500.000. Pomemben pozitiven vpliv na naraščanje pomena avstralskega emitivnega turističnega trga je visoka stopnja zaposlenosti, ugoden položaj avstralskega dolarja in širitev omrežnostne strukture ter ponudbe nizkocenovnih letalskih prevoznikov (AFC 2008: 9).

⁸⁶ Kitajska, Tajpej, Hongkong, Japonska, Koreja in Macao.

AFC (2008: 11) ugotavlja, da je Kitajsko leta 2007 obiskalo 358.000 mednarodnih turistov, pri čemer jih je petina prišla zaradi poslovnih motivov, dobra desetina zaradi obiska sorodnikov in prijateljev in dobra polovica (190.000) zaradi počitniških motivov. Po napovedih naj bi leta 2010 predvsem počitniška potovanja narasla na 276.000 obiskovalcev do leta 2017 pa celo na 613.000. Skupno je leta 1999 Kitajsko obiskalo 66.000 turistov, leta 2007 že 358.000, leta 2017 pa naj bi jih bilo že slabih 1,2 milijona.

Tabela 22: Pregled in napoved mednarodnih obiskovalcev (v 000)

DRŽAVA	1999				2007				2017			
	Posel	VFR	Poč	Σ	Posel	VFR	Poč	Σ	Posel	VFR	Poč	Σ
Kitajska	29	15	42	93	73	43	190	358	221	135	613	1127
Hong Kong	18	27	86	140	24	36	70	147	35	50	98	207
Indija	7	7	16	34	25	21	31	95	106	96	153	440
Indonezija	11	16	49	91	14	15	43	89	36	41	120	245
Japonska	31	20	642	707	45	33	467	573	34	24	314	394
Malezija	13	26	89	140	19	32	86	159	33	56	147	273
Nova Zelandija	130	198	385	729	209	299	580	1138	246	351	680	1334
Singapur	34	29	189	267	59	35	144	264	75	44	180	332
Južna Koreja	12	15	73	109	17	26	176	253	25	38	235	347
Tajvan	7	8	127	150	6	10	68	93	6	19	67	92
Tajska	6	8	40	62	15	14	38	83	24	22	60	131

Vir: izračun po AFC, 2008.

Analiza odhodov Avstralcev, glede na najbolj priljubljene destinacije, kažejo priljubljenost Nove Zelandije, Združenih držav, Velike Britanije in Tajske. V omenjene države je leta 2007 bilo opravljenih slabe 3 milijone odhodov. Pretežno so priljubljene bližnjeazijske destinacije in pa ZDA ter Velika Britanija kot oddaljeni destinaciji. Sicer pa je avstralski emitivni turistični trg leta 2007 ustvaril 6,2 milijona mednarodnih odhodov, kar je za slabo polovico več kot leta 1999.

Po navedbah Pacific Asia Tourism Association (v nadaljevanju PATA) so mednarodni turistični prihodi v azijsko-pacifiško območje, v prvi četrtini leta 2008 narasli za 8,9 % in dosegli slabih 90 milijonov obiskovalcev, kar je slaba desetina globalnih mednarodnih odhodov (PATA 2008). Glavnina mednarodnih obiskovalcev je obiskala države Severovzhodne Azije (47.694.597), sledili so prihodi v obe Ameriki (17.652.468) in Jugovzhodno Azijo (14.506.844). Južna Azija ter obe Ameriki so beležile dobro 10 % rast mednarodnih prihodov, kar je dober odstotek več kot povprečje celotne regije. Pregled držav z najbolj ugodnimi indikatorji v regiji pokaže,

da je Butan⁸⁷ beležil dobrih 40 % več prihodov kot v enakem obdobju lani (kljub vsemu zgolj 5.363 turistov). Med ostalimi državami z nadpovprečno rastjo mednarodnih prihodov so Fiji (+19,3 %), Tajska (+18 %), Macau SAR (+17,9 %), Kambodža, Nepal, Vietnam, Vanuatu in Indonezija. V skupini držav z 5–10 % rastjo prihodov so Filipini, Tajpej, Kitajska, Singapur in Mehika. V Novi Zelandiji, Avstraliji, na Papui Novi Gvineji, Cookovih otokih in na Šrilanki pa so mednarodni prihodi v zadnjih letih skorajda stagnirali (rast je bila pod 1 %). V skupini držav, kjer pa so mednarodni prihodi nazadovali, se pojavljajo Kanada (–1,7 %), Guam (–1,85 %), Samoa (–2,9 %), Tahiti (–9,4 %), Kiribati (–13,7 %) in Mjanmar (–30,6 %).

Analiza razmerij trg – destinacija pokaže ugodna razmerja med Vietnamom in Kambodžo, pri čemer je slednjo obiskalo kar 106,2 % več Vietnamcev kot leta 2007. Vietnam se je kot rastoči turistični trg izkazal v odnosu do Tajske, saj je število obiskovalcev te destinacije iz Vietnama naraslo za 96,2 %. Poleg Vietnama se je kot ugoden turistični trg pokazala tudi Rusija, saj je število Rusov, ki je obiskalo Kitajsko, naraslo za 61,3 % in Tajsko za 60,9 %. V prvi polovici leta 2008 je Kitajsko obiskalo 1,6 milijona obiskovalcev iz Hongkonga, 792.122 obiskovalcev iz Kanade je obiskalo ZDA. 375.406 več obiskovalcev iz Kitajske je pripotovalo v Hongkong in za kar 281.456 ruskih obiskovalcev se je povečal obisk Kitajske.

⁸⁷ Kraljevina Butan se nahaja med Tibetom na severu in Indijo na jugu.

5 GLOBALNA AVIOPROMETNA OMREŽENOST MEST

V svojem pionirskem delu je Keeling (O'Connor 2003, Keeling 2007, Derrudder in Witlox 2008; Derruder in ostali 2008) utemeljeval povezanost globalnega zračnega transporta s kasneje nastalo teorijo globalne omreženosti mest (Taylor et al., 2004). Potrjevalo se je dejstvo, da so globalna mesta (v odnosu do gospodarske omreženosti) tudi stičišča najprometnejših mednarodnih vozlišč. Mesta, kot so New York, London, Tokio, San Francisco, Frankfurt in druga, so se tako gospodarsko kot prometno izkazala kot glavni globalni centri. Tudi Ivy in ostali (1995) so v svoji raziskavi potrdili obstoj pomembnejših povezav med transportno in gospodarsko omreženostjo mest, k čemur pa je Judd (1999) dodal še element turizma (prostočasni in kongresni). Tudi Sassenova, ki sicer velja za eno izmed vodilnih raziskovalk na področju globalizacije mest, je v svojih pogledih transportni omreženosti vedno dajala veliko pozornost (O'Connor 2003).

Keeling (1995: 118) je v svojem delu zapisal, da letalske povezave med posameznimi mesti tvorijo najzanesljivejši vir preučevanja vloge transporta za nastanek globalne omreženosti mest. Pri tem pa kot najpomembnejše argumente izpostavlja dostopnost in verodostojnost podatkov, letališka in transportna infrastruktura je nazoren indikator pomembnosti posameznega mesta, še vedno močno prisotne potrebe po fizičnem srečevanju ljudi, priljubljenosti predvsem zračnega transporta med ljudmi in želje posameznih mest,⁸⁸ da bi mesto bilo dostopno širši globalni družbi.

Ravno zadnji argument Keelinga pa je tisti, ki ga danes veliki večini mest ne uspeva potrjevati. V zadnjih letih so se z razvojem nizkocenovnih letalskih družb posamezna mesta sicer bolj odprla širši globalni družbi, toda slednje ne na račun priljubljenosti mest, temveč na račun nižjih pristajalnih pristojbin. Airbus (2008 b: 26) napoveduje, da bo do leta 2015 kar 77 % vseh potnikov potovalo med 32 glavnimi letališči (hubi) na svetu. V Evropi bo do leta 2015 oblikovanih 51 velikih središč za zračni transport, pri čemer bo med njimi potekala dobra polovica vseh evropskih letalskih kapacitet, dobra tretjina potnikov bo potovala na povezovalnih letih (med odhodnim in končnim

⁸⁸ Izražena predvsem skozi prizadevanja mestnih oblasti, da bi mesto bilo kar najbolj dostopno širši družbi.

krajem je postanek), pri čemer bodo tudi slednji najverjetneje med pomembnimi središči (hub centri). Med izstopajočimi novimi direktnimi povezavami omenjajo London–Chendu in Madrid–Delhi.⁸⁹

Cattanova (1995: 304) ugotavlja, da je leta 1988 bila močno opažena asimetrija evropskega mednarodnega letalskega prevoza, pri čemer so močno prevladovali tokovi med Londonom in Milanom (po tako imenovani renski osi) ostali predeli Evrope pa v kontekstu zračne transportne omreženosti niso dosegali pomembnejšega nivoja. V tem kontekstu opaža, da je evropski letalski prostor bil močno zaprt. Danes je Evropa z dobrimi 400 milijoni prebivalcev, dobro razvitim transportnim sistemom, vodilnimi svetovnimi letalskimi družbami in zelo uspešnimi globalnimi korporacijami zelo razvejan in s tem tudi globalno omrežen transportni center. Samo med Evropo in Azijo danes kar 57 % vseh potnikov leti na direktnih letalskih linijah (med njihovim krajem bivanja in končno destinacijo), kar predstavlja »nonstop« let oziroma direktne letalske povezave. Napovedi do leta 2015 kažejo, da se bo letalski promet med danes sekundarnimi destinacijami (mesta ali letališča) vsaj podvojil. Sicer pa Airbus napoveduje (Airbus 2008 b: 27), da naj bi leta 2015 med glavnimi transportnimi središči Evrope in Azije na letni ravni bilo na voljo 43 milijonov sedežev. Med glavnimi in sekundarnimi središči 31 in med sekundarnimi središči okoli 3 milijone sedežev na leto.

Z deregulacijo zračnega transportnega režima znotraj EU leta 1997 pa se je stanje na področju intraevropske transportne omreženosti močno izboljšalo. Še več, ravno deregulacija je omogočila razvoj t. i. nizkocenovnih letalskih prevoznikov (v nadaljevanju LCC), ki so prispevali najpomembnejši delež na tem področju (Fan 2006: 273). V svoji raziskavi avtor (284) ugotavlja, da se stopnja omreženosti med preučevanimi irskimi mesti in Veliko Britanijo v obdobju 1996–2006 nikoli ni zmanjšala, ampak je v veliki večini mest celo naraščala. Ravno LCC-ji so v globalni zračni prostor (v ZDA so se pojavili že prej) vnesli princip »hub & spoke« pristopa k razvoju transportne omreženosti. Takšen sistem pa LCC omogoča ekonomsko najučinkovitejši sistem obvladovanja stroškov poslovanja na sedež (prodajna enota). Tako so na omreženost mest med drugim pomembno vplivali tudi politični dejavniki.

⁸⁹ Mesto Chendu leži v kitajski pokrajini Sečuan in je, glede na populacijo, četrto največje kitajsko mesto. Razvoj in internacionalizacija mesta se v zadnjem obdobju razvija predvsem na račun turizma.

Z identifikacijo vodilnih svetovnih zračnih transportnih središč ne identificiramo zgolj velikih transportnih centrov, temveč tudi vodilna globalna mesta sveta v letu 2025. Povezanost transporta s stopnjo gospodarske razvitosti sveta je v svojih delih raziskovalo kar precej raziskovalcev, čeprav je tematika preučevanja relativno mlada (Cattan 1995: 303–312, O'Connor 2003: 83, Derudder et al. 2003: 875–878 in 2008: 5–7, Matsomotu 2007, Kelling 2007: 217–219, 269–270, Derudder in Witlox 2008), kar nakazuje, da naj bi vodilne svetovne gospodarske metropole bila tudi transportno najbolj omrežena središča sveta.

O'Connor (2003: 84) in Airbus (2008 b: 27) sintetizirajo, da se bo zračni transportni promet v prihodnjih letih še bolj skoncentriral na nekaj vodilnih letališč. Ob tem lahko glede na posamezen kontinent špekulativno izpostavimo že danes vodilna letališča glede na promet (tabela 23), k tem pa dodajmo še Dubaj, Johannesburg, Madrid in Tajpej, kot hitro razvijajoče se zračne prometne centre.

Tabela 23: Glavni avioprometni centri v prihodnosti

Kontinent/Regija	Mesto	Letališče
S. Amerika	New York	JFK, EWR
	Los Angeles	LAX
	Miami	MIA
Evropa	Frankfurt	FRA
	London	LHR
	Amsterdam	AMS
	Pariz	CDG, ORY
	Madrid	MAD
Azija in Pacifik	Hongkong	HKG
	Peking	PEK
	Bangkok	BKK
	Tokio	NRT, HND
	Sydney	SYD
	Kuala Lumpur	KUL
	Tajpej	TPE
	Šanghaj	PVG
	Seul	ICN
	Singapur	SNG
Bližnji vzhod	Dubaj	DBX
Afrika	Johannesburg	JNB

Vir: prirejeno po Airbus, 2008 b: 71.

Derudder in ostali (2003: 880) grupirajo posamezna mesta glede na njihovo medsebojno povezanost v več skupin ali aren. Med temi je London kot najbolj omreženo mesto izoliran, v areni b se skupaj pojavljajo Frankfurt, Chicago in Amsterdam. Dva izmed treh imajo tudi najprometnejša letališča na svetu (Amsterdam

– AMS; Frankfurt – FRA). Londonski Heathrow (LHR) pa po zadnjih statističnih podatkih Airport Council International (v nadaljevanju ACI) velja za najbolj prometno evropsko letališče sveta.⁹⁰ Zanimivo je, da Atlanta (ATL) že nekaj let velja za najbolj prometno letališče na svetu, kot mesto pa se ne uvršča med pomembnejša globalna mesta.

Smith in Timberlake (2001: 1670) sta v svoji raziskavi hierarhije in povezanosti svetovnih mest glede na letalske transportne povezave prišla do spoznanja, da je v obdobju 1997–1999 London vseskozi držal prvo mesto v globalni hierarhiji mest. K temu britanskemu mestu⁹¹ pa so se vseskozi pridruževali Pariz, Frankfurt in New York, pri čemer pa avtorja izražata presenečenje nad dejstvom, da se v 20-letnem obdobju New York ni nikoli povzpел višje od 4. mesta. Avtorja sta pri analizi uporabila podatke o letalskih povezavah med 100 različnih mest, pri tem pa sta za analizo uporabila metodo povezovanja (t. i. cohesion in equivalence analysis).

V raziskavi GaWC (Taylor 2004: 60–124) Atlante ni bilo med bolj ali srednje omreženimi mesti. Med globalno 25 najbolj omreženih mest⁹² so se uvrstili London, New York, Hongkong, Pariz, Tokio, Singapur, Chicago, Madrid, Amsterdam, Miami in še nekaj drugih prometno bolj pomembnih mest (Taylor 2004: 99), ki tudi na ACI-jevi lestvici zasedajo prvih 30 najbolj prometnih mest. Frankfurt je na ACI-jevi lestvici leta 2006 zasedel 8. mesto, medtem ko je letališče Chicago O'Hare s 76 milijonov potnikov zasedlo drugo mesto. Med prvih 30 mest se je na lestvici ACI-ja za leto 2006 znašlo 17 severnoameriških mest⁹³, 5 evropskih⁹⁴, 6 azijskih⁹⁵, medtem ko ni bilo prisotnih niti afriških niti skrajno vzhodno-pacifiških letališč. V raziskavi Derruderja in ostalih (2003: 884) lahko najdemo tudi Ljubljano, ki spada v t. i. areno

⁹⁰ V letu 2006 je sprejelo slabih 70 milijonov potnikov, kar to letališče uvršča na tretje mesto na svetu, takoj za Chicagom in Atlanto.

⁹¹ Poleg že sicer najpogosteje omenjenih mest se kot globalna v njuni raziskavi pojavljajo še Zürich, Kopenhagen, Madrid, Dunaj, Osaka, Buenos Aires, Rio de Janeiro in Mexico City.

⁹² Taylor je s svojo skupino med prvih 25 najbolj globaliziranih mest uvrstil 7 evropskih (London, Pariz, Milano, Madrid, Frankfurt in Zürich), 6 ameriških mest (New York, Chicago, Los Angeles, San Francisco, Miami in Toronto), 8 azijsko-pacifiških mest (Hong Kong, Tokio, Singapur, Sydney, Tajpej, Mumbai, Jakarta in Melbourne) ter 3 južnoameriška mesta (Sao Paolo, Mexico City in Buenos Aires).

⁹³ Atlanta, Chicago, Dallas, Los Angeles, Denver, Las Vegas, Houston, New York, Phoenix, Detroit, Minneapolis, Orlando, Miami, San Francisco, Philadelphia in kanadski Toronto.

⁹⁴ London, Amsterdam, Frankfurt, Madrid in Pariz.

⁹⁵ Tokio, Peking, Hong Kong, Bangkok, Singapur in Jakarta.

IV skupaj z Bratislavo, Rigo, Vilniusom in drugimi vzhodnoevropskimi ter nekaj azijskimi mesti.

Transportno najbolj omrežena mesta znotraj Azije v odnosu do prevoza blaga so Hongkong, Tokio, Seul, Singapur in Tajpej, medtem ko se struktura omreženosti v odnosu do potniškega prometa nekoliko spremeni. Tako so glede na potniški promet najbolj omrežena azijska mesta Hongkong, Singapur, Tokio, Bangkok in Seul (Matsumoto 2007: 272). V odnosu do potniškega prometa so najbolj omrežena evropska mesta London, Pariz, Frankfurt, Amsterdam, Bruselj in Zürich. V odnosu do transporta pa London, Frankfurt, Amsterdam in Pariz (2007: 274). Znotraj Amerike se lestvica najbolj povezanih mest v odnosu do potniškega prometa začne z New Yorkom in nadaljuje s Torontom, Los Angelesom, Miamiem in Chicagom. Med transportno najbolj omreženimi mesti so New York, Miami, Los Angeles, Chicago in Atlanta. Mednarodna prometna omreženost glede na potniški promet pokaže, da najmočnejša povezava poteka med New Yorkom in Londonom, ki ji sledijo povezave med Los Angelesom in Tokiem, ter Londonom in Singapurjem, San Franciscom in Londonom, Los Angelesom in Londonom itd. Tako je tudi Matsumoto (2007: 277) prišel do ugotovitve, da New York in London predstavljata transportno najbolj omreženi mesti na svetu.

Shin in Timberlake (2000: 2280) ugotavljata, da je v poznih devetdesetih letih prejšnjega stoletja Azija že bila dobro umeščena v globalno transportno mrežo. Od leta 1977, ko Azija ni imela ene interkontinentalne letalske povezave z več kot 100.000 potniki na leto, je v letu 1997 teh povezav bilo že 72. Letalsko transportno najbolj omrežena mesta v Aziji leta 1997 so bila Tokio, Hongkong, Seul, Singapur in Bangkok (2001: 2266).

5.1 Nadnacionalni prometni sistem

Nadnacionalni prometni sistem sestavljajo prometni sistemi po vodi, zraku in zemlji ali kopnem. Zračnega sestavlja več tisoč letalskih prevoznikov, več tisoč letalskih linij za potrebe potniškega prometa in transporta. Kopnega pa sestavlja kompleksen železniški sistem in več tisoč ponudnikov vlakovnega prometa, več tisoč avtobusnih podjetjih in več milijonov zasebnih avtomobilov, podobno je tudi s pomorskim prometnim sistemom. Tako lahko nadnacionalni prometni sistem strnjeno opredelimo kot:

- zračni transportni sistem,
- pomorski transportni sistem,
- železniški transportni sistem,
- cestni transportni sistem.

Pri tem pa moramo v kontekstu globalne omreženosti mest razumeti, da cestni in železniški promet povezujeta zgolj mesta posameznega kontinenta, medtem ko se letalski in ladijski sistem povezujeta na medkontinentalni ravni. Za potrebe turizma se predvsem uporabljata avto in letalo. Ladijski potniški promet je v turizmu prisoten kot poseben proizvod (ladijska križarjenja) in kot linijski povezovalec v otoških turističnih središčih (npr. mediteransko in jadransko otočje).

Številna podjetja, ki so se skozi zgodovino pozicionirala kot izdelovalci zanesljive letalske opreme in letal, so se ustanovljala in propadala. Med glavnimi so se v zgodovino zapisali proizvajalci iz ZDA (McDonnell Douglas, Lockheed-Martin in Boeing), Rusije (Topolev in Iljušin), Evrope (Airbus, Fokker, Concorde, De Havilland) in Embraer (Brazilija) ter Bombardier (Kanada). Danes imamo v svetu dve vodilni korporaciji letalske opreme in letal: Airbus v Evropi in Boeing v ZDA.

Najstarejša komercialna letalska družba na svetu je KLM – Dutch Airlines, ki je od leta 2005 združena v korporacijo Air France KLM. Ustanovljena je bila 12. oktobra 1919,⁹⁶ prvo pot pa je opravila leto kasneje, in sicer na relaciji Amsterdam–London–Amsterdam.

⁹⁶ http://www.klm.com/travel/corporate_en/facts_figures/history/index.htm

Slika 3: Logo Air France in KLM – Royal Dutch Airlines



Med pionirje komercialne letalske industrije so se zapisali Juan Trippe s Pan American World Airways (PanAm), Howard Hugges s TWA, Raynair z nizkocenovno ponudbo letov idr. Ravno PanAm in TransWorld Airlines (TWA) sta najstarejši ameriški komercialni letalski družbi. TWA je nastala z združitvijo Western Air in Transcontinental⁹⁷. Leta 2001 se je družba združila s podjetjem American Airlines. PanAm je nastala leta 1927 in postala prva ameriška letalska družba za čezoceanske lete. Prvi let je med ZDA in Veliko Britanijo družba opravila 28. junija 1939.⁹⁸

Zgodovina križarjenj, ki predstavljajo posebno obliko pomorskega potniškega prometa, sega v leto 1818, ko je družba Black Ball Line iz New Yorka odprla prvo znano komercialno potniško linijo.⁹⁹ Cunard Line je v historičnem pogledu najstarejše podjetje za organizacijo križarjenj na svetu. Svojo zgodovino je podjetje sprva pisalo pod imenom British and North American Royal Mail Steam Packet. 10 let kasneje je podjetje na trg poslalo prvo ladjo za čezoceansko potovanje. Britanija je Liverpool¹⁰⁰ zapustila 4. februarja 1840 in prispela v Halifax 18. februarja.¹⁰¹

Po nekaterih podatkih pa naj bi začetki organiziranih križarjenj segali v leto 1901, ko naj bi Albert Ballin, direktor družbe Hamburg-America Line (del korporacije Hapag Loyd¹⁰²), z ladjo Prinzessin Victoria Luise organiziral prvo križarjenje.¹⁰³

Od začetkov, v začetku 17. stoletja, pa do danes se je industrija križarjenj bistveno spremenila. Največje družbe (Cunard Lines, Royal Caribbean, Carnival Cruise Lines, Norwegian Lines, American Cruise Lines, Celebrity Cruises, P & O cruises itd.) tekmujejo v kakovosti in razsežnosti svoje ponudbe. Ladijski promet se zaradi

⁹⁷ http://en.wikipedia.org/wiki/Trans_World_Airlines#Early_history

⁹⁸ <http://www.panam.org/default.asp>

⁹⁹ <http://www.cruiseworking.com/history.shtml>

¹⁰⁰ <http://www.cunard.co.uk/AboutCunard/default.asp?Active=Heritage&Sub=GetShip&ShipID=31>

¹⁰¹ http://www.norwayheritage.com/p_ship.asp?sh=brita

¹⁰² http://www.norwayheritage.com/p_ship.asp?sh=privl

¹⁰³ http://en.wikipedia.org/wiki/Cruise_ship

luksuzne in bivalne konotacije uveljavlja ne samo kot način transporta, temveč tudi kot vrsta turističnega produkta oziroma potovanja.

Številni proizvajalci ladij, kot so Aker Finnyards, Fincantieri, Kvaerner Masa Yard in drugi, presegajo in hkrati testirajo zmogljivosti vodnega transporta. Royal Caribbean Cruises¹⁰⁴ je lastnik več največjih križark na svetu. Svojo floto delijo v tri različne razrede glede na zmogljivost ladij, pri čemer razred »freedom« sestavlja flota treh ladij (Freedom of the seas, Liberty of the seas in Enchantment of the seas). Največja je Liberty of the Seas, ki so jo splavili maja leta 2007 in ima nosilnost 3.634 potnikov ter okoli 1000 članov posadke. Ladijska družba Cunard, ki je del korporacije Carnival Cruise Lines, svojo, po številu sicer skromno floto, gradi v drugačnih presežkih. Queen Mary 2 je trenutno najdaljša potniška ladja na svetu, ki premore okoli 2600 potnikov in dobrih 1300 članov posadke, sicer pa linijo sestavljata še ladji Queen Elizabeth 2 in Queen Victoria.¹⁰⁵

Med vodilnimi blagovnimi znamkami ladijskega turizma se pojavljajo (Cunard Lines, Holland America Line, Norwegian Cruise Line, Royal Caribbean International, Swan Hellenic, Princess Cruises, Carnival Cruises, Celebrity Cruises, Costa Cruises, Crystal Cruise, First European, Oceania, Paul Gauguin, Princess, RCCL, Seabourn, Windstar itd.). CLIA predstavlja jedro globalnega ladijskega turizma in okoli 17.000 včlanjenih posrednikov za prodajo križarjenj. Cunard Lines so leta 2004 splavili najdaljšo križarko na svetu, ki je dopolnila njihovo floto 16-ih križark. Queen Mary 2nd ima kapaciteto 2.620 potnikov in 1.300 članov posadke in pluje po vsem svetu. Prvo potovanje je opravila iz Anglije (Southampton) v Ft. Lauderdale (USA).

Po podatkih Mariseca, mednarodnega združenja pomorskega prometa,¹⁰⁶ naj bi 90 % celotnega svetovnega transporta potekalo po vodi. Trenutno je na svetu registriranih 50.000 ladij. Leta 2004 je bilo registriranih 339 križark, ki je skupno ponujalo 296.000 postelj. V povprečju imajo ladje okoli 250 ležišč.¹⁰⁷ Ameriški trg križarjenj trenutno predstavlja 19 ladijskih družb, ki skupno operira 143 ladij. Slednje

¹⁰⁴ <http://www.royalcaribbean.com/findacruise/ships/home.do>

¹⁰⁵ <http://www.cunard.com/OurShips/>

¹⁰⁶ <http://www.marisec.org/shippingfacts/home/>

¹⁰⁷ <http://www.touchbriefings.com/pdf/858/ebersold.pdf>

predstavlja kar 65 % celotnega svetovnega trga križarjenj.¹⁰⁸ Evropski trg križarjenj je leta 2007 obsegal dobre 4 milijone potnikov (ECC 2008: 2), pri čemer se kot vodilni trgi omenjajo Velika Britanija, Nemčija, Italija, Španija in Francija, ki so tudi sicer vodilni evropski turistični trgi. Glavnina potnikov potuje po Mediteranu in atlantskem otočju, kjer je leta 2007 potovalo 2,3 milijone turistov. Ostali milijon in pol potnikov je potoval po Severni Evropi (651.000) in Karibskem otočju (957.000). Po podatkih CLIA (Cruise Lines International Association) je severnoameriški trg križarjenj leta 2007 obsegal 12,5 milijona potnikov (CLIA 2008: 2), od česar jih je 10,2 milijona bilo domačih (torej severnoameriških potnikov).

5.2 Paradigma sodobnega avio prometa

Zaradi nujnosti gibanja človeka ima transport pomembno vlogo pri razvoju človekovega vsakdanjega življenja. Ne glede na to, da sodobna tehnologija omogoča upočasnitev premikov ob enaki ali celo večji storilnosti človeka, pa mednarodni promet (v tem kontekstu torej tudi letalski) omogoča posamezniku realen ali pristen stik s tujim oziroma posamezniku nedomačim okoljem. Tako lahko promet razumemo kot dejavnik, ki omogoča posamezniku prehod iz vsakdanjega kulturnega okolja v okolje, kjer spoznava druge ali tuje kulture. Potovanje lahko opredelimo kot gibanje posameznika iz ene geografske točke v drugo, pri čemer lahko zanemarimo pomen motiva potovanja. Ne glede na omenjeno pa svetovna turistična organizacija kot najpogostejše motive za potovanje, fizični premik iz enega kraja (kraj bivanja) v drug kraj (destinacija oziroma cilj) navaja počitnice, poslovne motive, obisk sorodnikov ali prijateljev itd.

Razvoj potovalne dejavnosti je docela spremenil razvoj turizma in ob koncu 50-ih let prejšnjega stoletja omogočil razvoj masovnega turizma. Vodilna faktorja pri tem sta bila motorizacija gospodinjstev (osebni avtomobili) in razvoj letala kot masovnega prevoznega sredstva. Razvoj letalskega prometa se je začel s podvigom bratov Wright leta 1903 in se simbolično kulminiral s terorističnim napadom na WTC 11. septembra 2001 (Ury 2007: 135, Boeing¹⁰⁹). Prvi komercialni let pa naj bi se zgodil leta 1914 med St. Petersburgom in Tampa (Florida ZDA), ki ga je opravila družba Tampa Airboat Line in zanj zaračunala 5 USD po osebi (137). Ury (2007: 136)

¹⁰⁸ <http://www.cruising.org/press/overview%202006/33.cfm>

¹⁰⁹ http://www.boeing.com/companyoffices/aboutus/wonder_of_flight/timeline.html

navaja, da naj bi se prvi mednarodni komercialni let zgodil leta 1919, in sicer iz Londona do drugega neomenjenga mesta (Boeing sicer omenja relacijo Pariz–Bruselj). Že leta 1924 pa naj bi letalo ameriške družbe Boeing opravilo prvi let okoli sveta.

Mundt (1996) navaja, da naj bi leta 1956, ko se je začel val množičnih potovanj, na nemškem trgu kot prevozno sredstvo dominiral vlak (56 %), ki mu je s 17 % sledil avtobus.

V 21. stoletju med prometnimi sredstvi le letalo beleži trend rasti v primerjavi z osebnim avtomobilom. Pred tem je bilo letalo ekskluzivno prevozno sredstvo za bogate, vendar se je to v sredini šestdesetih let, zaradi nastanka čarterskih letov,¹¹⁰ spremenilo. Visok pomen prometnega sektorja v potovalni dejavnosti ali celo v širši turistični dejavnosti izhaja iz številnih pojmovanj in definicij najpogostejših pojmov v turizmu. Tako na primer definicija turizma kot celote odnosov in pojavov, ki nastanejo zaradi potovanja in bivanja tujcev v nekem kraju (Zorko 1999: 18), daje prometni dejavnosti v turizmu visok pomen. Podobno je z definicijo turista, ki se ga razume kot posameznika, ki mora za vsaj eno nočitev zapustiti kraj stalnega bivanja. Naslednji vidik pomena prometa v turizmu so stroški potovanja. Strošek, ki ga v kalkulativni ceni potovanja predstavlja prevoz (okoli 40 % celotne cene), prav tako izpostavlja pomen transporta v potovalni industriji.

Pri obravnavanju prometnih sredstev za potrebe turizma je pomembno vedeti, da se tip prometnega sredstva izbira glede na:

- razpoložljiv transportni sistem vključenih lokacij (krajev),
- motiv oziroma vzrok potovanja in
- osebnost potnika.

Omenjeni elementi vplivajo na izbiro tipa prevoza do potovalnega cilja. V kontekstu turizma so ravno potovalni motivi tisti, ki odločilno vplivajo na izbor. Pri tem velja, da

¹¹⁰ Čarterski letalski prevozi so v veliki meri vezani na oblikovane potovalne produkte, zaradi česar je strošek potovanja z letalom nižji in tako tudi bolj dostopen splošni populaciji. Danes čarterski leti niso več povsem vezani na oblikovane paketne potovalne aranžmaje, kljub vsemu pa velja, da so cenovno dostopnejši kot tradicionalni (scheduled) letalski prevozi.

so prostočasni potniki (turisti) pri izbiri prometnega sredstva bolj fleksibilni in prilagodljivi kot poslovni, saj so slednji veliko bolj vezani na čas, ki ga lahko porabijo za potovanje.

Identifikacija značilnosti paradigme sodobnega letalskega prometnega sistema zajema družbene elemente, ki zahtevajo fizično izmenjavo ljudi ali blaga. Tako lahko ocenimo, da sodobni letalski promet in transport pomembno prispevata k nadvladavni blagovni menjavi med posameznimi družbami ali državami.

5.2.1 Ekonomski vidik

Dejstvo, da se svetovno gospodarstvo srečuje z recesijo, predvsem na račun cene nafte, je v letu 2008 sicer negativno vplivalo na rast obsega zračnega tovora (IATA 2008),¹¹¹ kljub temu pa se vloga letalskega transporta in prometa v globalni ekonomiji občutno ni spremenila. Po poročanju Mednarodne organizacije za letalski promet (v nadaljevanju OAG) naj bi se število komercialnih letov julija 2008 v primerjavi z letom prej povečalo za 1 % oziroma za slabih 35.000 letov. Rast je sicer minimalna, a preračunano v realno število letov (34.800) to ni več zanemarljiva rast, ob tem pa rast obsega kapacitet za mednarodni letalski promet že tri leta zapored beleži 3 % letno rast (ETN 2008 a).¹¹² Tako je v juliju 2008 v mednarodnem zračnem prometu bilo opravljenih 2,64 milijona letov oziroma bilo ponujenih 318,3 milijona letalskih sedežev, pri čemer samo nizkocenovni letalski sektor predstavlja 17 % vseh letov oziroma kar dobro petino vseh sedežev (21 %). Prav nizkocenovni letalski sektor pa predstavlja kar je 13 % rast v primerjavi z letom prej.

Zaradi vse pogostejšega pritiska na posamezna letališča, in s tem koncentracije povpraševanja po pristajalnih pravicah (slot), se letalske družbe borijo za pridobitev le-teh, četudi zgolj za trgovanje. V Italiji so se nedavno ukvarjali s problemom družb Air Bee in MyAir, ki je po mnenju italijanskega urada za nadzor zračnega prometa (ENAC) razpolagala s pristajalnimi pravicami, ki so presegale infrastrukturne

¹¹¹ IATA (2008). IATA Annual Report 2008. Dostopno 30. 07. 2008 na internetu: <http://www.iata.org/NR/rdonlyres/84158349-7772-4892-86AB-836DE73E0A52/0/IATAAnnualReport2008.pdf>.

¹¹² ETN (2008a). Global growth rate flights continues to slow. Dostopno 06. 08. 2008 na internetu: <http://www.eturbonews.com/print/3895>.

zmožnosti te družbe (Dunn 2008).¹¹³ Eden izmed možnih vzrokov za takšno situacijo so lahko tudi špekulacije letalskih družb, da bodo pristajalne pravice lahko prodali za več denarja, kot pa so zanje odšteli pri posameznem letališkem upravniku. S problemi zasičenosti in s tem pritiskov letalskih prevoznikov na ponudnike letališke infrastrukture se srečujejo tudi na letališču Newark Liberty v New Yorku, kjer so za 3. september 2008 napovedali dražbo za pristajalne pravice likvidirane družbe Eos Airlines (Kuhn 2008).¹¹⁴ Ob tem se porajajo vprašanja, ali je javna dražba pravilen pristop k podeljevanju pristajalnih pravic, saj gre pravzaprav za prodajo po principu: kdo da več. Ne glede na to pa slednje nakazuje na problematiko zasičenosti posameznih letališč in s tem na rast mednarodnega zračnega transporta.

Cene nafte so močno vplivale na kalkulativno strukturo cene letalske vozovnice, kar v končni fazi strmo dviguje cene letalskih vozovnic. Z namenom obvladovanja stroškov poslovanja so letalske družbe že leta 2005 začele uvajati tako imenovana doplačila (surcharge), ki niso bila sestavni del osnovne cene letalske vozovnice. Tako je letalska vozovnica iz ZDA v katero koli evropsko destinacijo v povprečju dobila 130 evrov dodatka za goriva (Benoit 2006).¹¹⁵

Združenje Oneworld napoveduje,¹¹⁶ da bo na ameriškem trgu v tem letu tedensko ponudilo 10 letov manj kot leto prej, ob tem pa za 8 letov povečalo povezanost z Avstralijo (Brisbane, Perth in Sidney) in evropsko zračno transportno povezanost nadgradilo z večjimi letali (Boeing 747-400 v AMS in LHR) na kar 14 letih v Evropo na teden. Prav tako so zmanjšali število letov v Kanado in iz nje ter povečali frekventnost letov v Bližnji vzhod in iz njega. Samo stroški goriva, ki so rezultat naraščanja cene nafte, so v tem letu povzročili za 85 milijonov dolarjev neto izgube. Kljub vsemu je Cathay Pacific, član združenja Oneworld, julija 2008 beležil 16 % rast

¹¹³ Dunn, Graham (2008). Italy presses carriers to ensure sufficient fleet in place. Dostopno 10. 08. 2008 na internetu:

http://www.rati.com/frameset/frameset_f.asp?target=../news/news.asp?content=item.asp?id=245191.

¹¹⁴ Kuhn, Megan (2008). ATA sues US FAA over proposed Newark slot auctions. Dostopno 10. 08. 2008 na internetu:

http://www.rati.com/frameset/frameset_f.asp?target=../news/news.asp?content=item.asp?id=245217.

¹¹⁵ Benoit, Daphne. (2006). Rising Oil prices push up airfares. Dostopno 9. 08. 2006 na internetu: <http://www.news.com.au/business/story/0,23636,20158938-462,00.html>.

¹¹⁶ (http://www.rati.com/frameset/frameset_f.asp?target=../news/news.asp?content=item.asp?id=245219)

potnikov na svojih linijah v Severno Ameriko in iz nje, v Avstraliji in na Bližnjem vzhodu (Leithen 2008).¹¹⁷

Do podobnih ugotovitev in sklepov prihajajo tudi druge letalske družbe. Tako tudi tajpejska letalska družba EVA Airways načrtuje 10 % zmanjšanje dnevnih letov do novembra 2008, kar predstavlja 60–80 letov dnevno. Takšna poslovna odločitev bo po besedah predstavnika¹¹⁸ družbe najbolj vplivala na povezanost Tajpeja z mesti, kot so Amsterdam, Los Angeles in San Francisco, torej gre za t. i. »long haul« destinacije. Tudi Malaysia Airlines je v začetku meseca Julija 2008 število dnevnih operacij zmanjšala za 15 %, predvsem na liniji med Malezijo, Kitajsko in Indijo. Med večjimi in uspešnejšimi azijskimi letalskimi družbami, ki se uklanjajo pritiskom visokih stroškov zaradi cen goriva, je tudi japonska družba All Nipon Airways. Slednja napoveduje ukinitvev dveh mednarodnih letov na relaciji Chubu (Tajpej) in Kansai (zahodna Japonska) Guam. Do leta 2009 pa načrtuje ukinitvev 12 domačih in 5 mednarodnih linij, med drugim tudi povezavo med Kansajem in Londonom.¹¹⁹ Zaradi velikih stroškov goriva je svoje delovanje popolnoma ustavilo kar 25 članic mednarodnega letalskega združenja IATA. Tudi severnoameriška regija se sooča s pritiski naraščanja cen goriva. V sled temu letalska družba Southwest Airlines, ki velja za največjega nizkocenovnega letalskega prevoznika v Severni Ameriki, načrtuje ukinitvev 190 letov dnevno, kar je okoli 6 % dnevnih operacij. Pri tem je seveda zanimivo dejstvo, da je ta letalska družba bila edina letalska družba v Ameriki, ki je v prvi polovici leta 2008 poročala o ustvarjanju dobička. Dnevne operacije pa ukinjajo tudi družbe, kot so American Airlines (–8 %) in United Airlines (–16 %).¹²⁰

¹¹⁷ Letihen, Francis (2008). Cathay passenger traffic in June increases by 16 %. Dostopno 06. 08. 2008 na internetu:

http://www.rati.com/frameset/frameset_f.asp?target=../news/news.asp?content=item.asp?id=245219.

¹¹⁸ <http://www.eturbonews.com/3698/taiwanese-airline-cut-flights-fuel-prices-soar>

¹¹⁹ Japanese Airlines to cut flights as costs soars. Dostopno 30. 08. 2008 na internetu:

<http://www.eturbonews.com/4201/japanese-airlines-cut-flights-costs-soar>.

¹²⁰ Southwest cutting 190 daily flights. Dostopno 30. 08. 2008 na internetu: <http://www.eturbonews.com/4592/southwest-cutting-190-daily-flights>.

5.2.2 Tehnološki vidik

Na razvoj in pomen letalskega prometa bo v prihodnje vplival tudi razvoj sodobnih telekomunikacijskih tehnologij. V zadnjih letih opažamo pomembne premike na področju elektronskega spremljanja potnikov. Po podatkih IATA (2008: 17) je od iniciativnega leta elektronskih vozovnic (2004) elektronsko vozovnice vpeljalo že 92 % članic IATA. Tovrsten način izdajanja letalskih vozovnic omogoča enostavno prilagajanje programa potovanja potnika (t. i. user friendly), obenem pa letalski industriji letno privarčuje kar 3 milijarde dolarjev. Zmanjševanje stroškov poslovanja, varovanje okolja in dvig kakovosti storitev v odnosu do strank so vsekakor primarni cilji razvoja letalske industrije v prihodnje. Sodobno razvojno strategijo letalskega prometa tvorijo trije stebri:

- tehnologija,
- infrastruktura in
- operacije.

Poleg tehnologije za ravnanje s potniki pomembno nit razvoja letalskih prevozov krojijo tudi novi modeli letal. Največja proizvajalca letal na svetu sta v zadnjih letih korenito utirila strateške usmeritve za obstoj na svetovnem zračnem transportnem trgu. Francosko-nemški koncern Airbus je tako ob koncu leta 2007 na trg poslal povsem nov tip letala v družini Airbus 300. Novi A380 predstavlja nove usmeritve tega proizvajalca letal, ki temeljijo predvsem na povečevanju kapacitete, kar znižuje operativne stroške na sedež, obenem pa so s sodobnimi tehnologijami uspeli zmanjšati tudi porabo goriva in hrupno onesnaževanje okolja. Z razvojem megatransportnih sredstev se povečujejo kapacitete prevozov na velike razdalje, kar posledično povečuje obseg globalnih potovalnih tokov in zmanjšuje stroške potovanj. Francoski Airbus, ki prevzema vodilno vlogo na trgu transportnih sredstev, sledi mu ameriški Boeing, je svojo zgodbo o uspehu zgradil v »slabih« 35 letih, kar nakazuje na veliko potrebo sodobne družbe po učinkovitih prevoznih sredstvih in popularnost zračnega prometa. Sodobni A380, ki ga je evropski Airbus na trg poslal kot alternativo ameriškemu Boeingu 747-400, prevaža minimalno 450 in maksimalno 800 potnikov (ekonomski razred). Airbus A380 je edino letalo, ki ponuja namestitev v dveh nadstropjih polne dolžine letala. Maksimalna okupacija letala je 800 ljudi, v povprečju pa bodo letalski prevozniki uporabljali razdelitev v treh razredih, ki nudi 555

sedežev. Notranja konstrukcija letala omogoča hitro prilagajanje najrazličnejšim zahtevam trga ter tako povečuje funkcionalnost tega letala. Naročilo 198 letal (do leta 2008)¹²¹ nakazuje, da se vodilne letalske družbe zavedajo pomena zmogljivosti tega letala in to razumejo kot konkurenčno prednost. Boeing je pred 35 leti izdelal prvo jumbo jet letalo (747-400), ki ima kapaciteto 400 potnikov in je aktualno še danes.

Airbus v prihodnjih letih načrtuje zamenjavo kar 7.200 letal, ki danes ne dosegajo standardov za ohranjanje konkurenčnosti letalskih družb (Airbus 2008 b).¹²² Isti proizvajalec načrtuje, da bo do leta 2025 po svetu letelo 1.263 letal tipa A380 (2008 b: 71), pri čemer naj bi že leta 2011 kar 70 svetovnih letališč bilo povezanih s tem tipom letala.¹²³ Ne glede na omenjeno niso pozabili na udobje in kakovost storitve in tako trgu ponudili letalo, ki v svoji osnovni izvedbi potniku olajša gibanje med letom, kar je predvsem na dolgih (long haul) letih še kako pomembno.¹²⁴ Ameriško podjetje Boeing, s sedežem v Chicagu (ZDA), pa v prihodnjem letu na trg pošilja novo letalo Boeing 787 – dreamliner,¹²⁵ pri katerem se ta ameriški proizvajalec povsem osredotoča na novo tehnologijo (fuel efficient) za bolj ekonomično in okolju prijazno letenje. Zaradi zahtevnosti proizvodnje novih tipov letal se predvsem evropski Airbus sooča z zamudami dobave ne samo novega modela A380¹²⁶, temveč tudi ostalih modelov (npr. A330). Z zamudami zaradi razvoja novega modela Boeing 787 pa tudi to ameriško podjetje že pestijo težave z zagotavljanjem polproizvodov za pravočasno sestavo modelov Boeing 777 (Michaels 2008).¹²⁷ Gre torej za problematiko globalnega značaja, saj so predvsem proizvajalci polproizvodov za sestavo letal

¹²¹ http://www.airbus.com/en/corporate/orders_and_deliveries/

¹²² Airbus (2008 b). Global Market Forecast: the future of flying 2006-2025. Dostopno 12. 07. 2008 na internetu: <http://www.airbus.com/en/corporate/gmf/>.

¹²³ Med vodilna letališča, kamor bodo letela letala A380, družba Airbus uvršča San Francisco (SFO), New York (JFK), Amsterdam (AMS), Madrid (MAD), Tokio (HND), Tajvan (TPE), Sydney (SYD), Johannesburg (JNB) in druge. Ker gre za poseben tip letala, z velikimi zmogljivostmi, lahko tovrstna letališča razumemo kot vodilne svetovne centre (hube) letalskega potniškega prometa.

¹²⁴ <http://www.airbus.com/en/aircraftfamilies/a380/index2.html>

¹²⁵ Boeing 787 – dreamliner je nova družina supersoničnih letal, ki naj bi se postavila ob bok aktualnemu Airbusu A380. Konkurenčna prednost teh letal ni v kapaciteti, temveč v razdalji, ki jo opravi brez postanka. 787 – dreamliner ima kapaciteto do 290 potnikov in lahko preleti okoli 16.300 kilometrov razdalje.

¹²⁶ Prvo tovrstno letalo so pri Airbusu v promet predali decembra 2007, in sicer z enoletno zamudo. Letalo je prevzel azijski prevoznik Singapore Airlines, ki sicer čaka še na 14 letal. Skupaj so pri Airbusu do septembra 2008 prejeli že 192 naročil za model A380, pri čemer so do istega datuma dostavili 6 letal (Singapore Airlines 5 in Emirates 1 letalo).

¹²⁷ Michaels, Daniel (2008). Lack of Seats, Galleys Delays Boeing, Airbus. Dostopno 11. 08. 2008 na internetu: <http://www.oag.com/travel-news/oag-travel-news/lack-of-seats-galleys-delays-boeing-airbus/>.

prisotni v državah v razvoju (zaradi stroškov dela), ki obremenjuje ne samo porabnike storitev letalskih prevoznikov, temveč tudi zaposlene v celotni letalski dejavnosti.

Ob Airbusu in Boeingu se na trgu pojavlja še vrsta zasebnih, manjših, a ustrezno konsolidiranih podjetij, ki po svoje utirajo pot zasebnega komercialnega letalskega transporta. E-turbonews (ETN 2008)¹²⁸ tako navaja, da naj bi poleti leta 2009 v komercialne namene predali letalo tipa Safari Air's Gulfstream IV Aircraft. Gre za prvo letalo brez ogljikovih emisij na svetu, kar je prelomnica na področju uporabe goriv v zračnem transportu. Ameriško podjetje Day Jet, ki se ukvarja z razvojem komercialnih letal manjšega tipa, na trg pošilja letalo Eclipse 500. Gre za letalo, ki tehta okoli 3 tone in dosega jadralno hitrost slabih 700 kilometrov na uro na višini 13.000 metrov. Andrew Compart (2006)¹²⁹ ga opisuje kot prvi zračni taksi, s katerim bo potovanje vsaj 20 % cenejše že samo na račun zmanjšane porabe goriva.

5.2.3 Integrativni vidik

Integriranje letalskih prevoznikov nakazuje potrebo po izmenjavi znanj, izkušenj, tehnologij in sposobnosti posameznih letalskih prevoznikov, kar pomembno spreminja podobo mednarodnega letalskega prometa. Ponudniki letalskih storitev na nek način omejujejo mednarodno konkurenčnost, ki se je v zadnjih letih iz več tisoč konkurentov prenesla na zgolj tri med seboj povezane družine letalskih prevoznikov. Skyteam je mednarodna skupina (družina) 14 letalskih prevoznikov,¹³⁰ ki povezuje 841 mest v 162 državah sveta. Dnevno opravi slabih 17.000 letalskih premikov oziroma letov in letno prepelje okoli 430 milijonov potnikov. Star Alliance¹³¹ je mednarodna skupina 21-ih letalskih prevoznikov, ki povezuje 975 mest v 162 državah sveta. Dnevno opravi 18.100 letalskih premikov oziroma letov in letno prepelje okoli 500 milijonov potnikov. Oneworld je skupina 10 pomembnih letalskih

¹²⁸ ETN (2008). World's first carbon-neutral luxury private airline. Dostopno 06. 08. 2008 na internetu: <http://www.eturbonews.com/print/4149>.

¹²⁹ Compart. A. (2006). Microjet concept raises questions at aviation event. Dostopno 17. 08. 2006 na internetu: <http://www.travelweekly.com/printarticle.aspx?pageid=58027>.

¹³⁰ Kenya Airways, Copa Airlines, Air Europa, NorthWest Airlines, Korean Air, KLM, Air France, Delta Air, Czech Airlines, Continental Airlines, China Southern, Alitalia, Aeromexico in Aeroflot.

¹³¹ Air Canada, Air China, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian, Bmi, Egyptair, Polish Airlines, Lufthansa, SAS, Shanghai Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, SpainAir, Swiss, TAP Portugal, THAI, Turkish Airlines, United, US Airways.

prevoznikov,¹³² ki povezuje 664 mest v 134 državah sveta. Dnevno opravijo dobrih 8.900 odhodov in letno prepeljejo skoraj 320 milijonov potnikov. Operirajo z 2.228 letali in skupno zaposlujejo 275.991 ljudi. Med največjimi članicami so American Airlines, British Airways in Iberia (Oneworld 2008).

Kapitalski trg in trendi ekonomske narave silijo obstoječe letalske družbe v poslovne povezave, s katerimi lažje obvladujejo stroške poslovanja, konkurenčne cene in tržno zanimive letalske povezave. Nemški letalski prevoznik Lufthansa, ki sicer drži pozicijo drugega največjega evropskega letalskega prevoznika (prvi je Air France), je avgusta 2008 napovedal prevzem 45 % deleža belgijske letalske družbe Bruselj Airlines. Tako bosta podjetje po novem vodili dve pomembni letalski družbi, poleg LH tudi Virgin Express.¹³³ Tudi sicer se Lufthansa partnersko povezuje globalno (v okviru Star Alliance zveze) in regionalno (v okviru regionalne partnerske zveze). Skladno z vizijo po čim boljši prometni povezanosti so v podjetju oblikovali partnersko regionalno zvezo, ki združuje 5 mednarodnih letalskih združb (Air Dolomiti, Augsburg Airways, CityLine, Contact Air in Eurowings). V okviru pridruženih članic skupine Star Alliance pa se Lufthansa povezuje še z 11-imi letalskimi družbami (Aegean Airlines, Air India, Air Malta, Air One, Cimber Air, Cirrus Airlines, Ethiopian, Jat Airways, Luxair, Qatar Airways in Mexicana). Najrazličnejši dvostranski partnerski dogovori med posameznimi družbami omogočajo poenostavitev poslovanja letalskih družb in predvsem potnikom olajšajo načrtovanje poti.

British Airways je ena največjih evropskih letalskih družb in ustanoviteljica mednarodnega interesnega združenja Oneworld. Gre za interesno združenje 13 letalskih družb (American Airlines, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, Lan Airlines, Malév, Qantas, Royal Jordanian, Alaska Airlines, Aer Lingus, Bruselj Airlines and Caribbean Airlines), katerega namen je oblikovati ustrezno konkurenčno pozicijo na globalnem zračnem prometnem trgu. Poleg slednjega je ta britanski prevoznik oblikoval tudi mrežo franšiznih partnerjev, s katerimi uspešno vzdržuje prometno povezanost z Afriko (Comair), Irsko in Škotsko (Loganair in Flybe) ter Severno

¹³² Do avgusta 2008 so skupino sestavljale American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airways, LAN Airlines, Malev, Qantas in Royal Jordanian.

¹³³ ETN (2008). Lufthansa to buy stake in Bruselj Airlines. Dostopno 29. 08. 2009 na internetu: <http://www.eturbonews.com/4648/lufthansa-buy-stake-Bruselj-airlines>.

Evropo (Sun-Air of Scandinavia). Za začetek leta 2009 pa so v družbi najavili prevzem francoskega prevoznika L'Avion, ki sicer leti na relaciji Orly–Newark. Tako bodo po ocenah BA prometno omreženost omenjenih mest izboljšali in hkrati povečali na kar tri dnevne lete med ORY in EWR.¹³⁴

5.2.4 Nadnacionalni omrežnostni in kapitalski vidik

Letališka infrastruktura in potencial širitve letališč so izjemnega pomena pri nadaljnjem razvoju letalskih povezav in s tem zračne transportne omreženosti mesta (Reynolds-Feighan in Button 1999: 113), pri čemer se vse od sodobnega razvoja letalske dejavnosti opaža koncentracija omreženosti zgolj posameznih mest. Najpogosteje se regionalni centri razvijejo v vodilna ali hub letališča za širše geografsko območje, pri tem pa vzdržujejo primarne povezave z oddaljenimi središči drugih regij. Tovrstni model lahko imenujemo tudi hub-spoke transportni model. Nizkocenovni letalski prevozniki pa so od zgodnjih 90-ih let začeli razvijati t. i. »point to point« model oblikovanja avioprometnih povezav. Tovrstne letalske družbe so s ciljanjem na nizke stroške letov in z doseganjem nizkih cen letalskih vozovnic razvile linije med manj prometnimi in manjšimi letališči. Slednje je eden temeljnih dejavnikov pri oblikovanju ekonomskega modela nizkocenovnih letalskih prevozov. Bazna ali hub letališča izbirajo na podlagi privlačnosti letališča ali mesta za posamezen tržni segment, s katerimi posamezna letalska družba razvija posamezno letalsko linijo oziroma s slednjo dopolnjuje celostno linijsko shemo. Poleg nizkocenovnih letalskih družb, zaradi ekonomskih razlogov, tudi klasične razvijajo sistem sekundarnih ali fokusnih hub letališč (sliki 4 in 5).

¹³⁴ ETN (2008). British Airways completes purchase of L'Avion. Dostopno 29. 08. 2008 na internetu: <http://www.etbonews.com/3942/british-airways-completes-purchase-lavion>.

Slika 4: Point to point model družbe Easyjet



Vir: <http://www.easyjet.com>.

Slika 5: Point to point model družbe Ryanair



Vir: <http://www.ryanair.com>.

Tovrstna struktura omreženosti, ki je rezultat ekonomskih modelov letalskih družb, vpliva na razvoj transportne globalne omreženosti mest, za katero je značilna polarizacija oziroma nivojski pristop k razvoju globalne transportne omrežnostne strukture. Že Reynolds-Feighan in Button (1999: 114) sta prišla do ugotovitve, da večja evropska in ameriška letališča »uspešno« koncentrirajo svojo moč in na nek način ustvarjajo monopol na področju mednarodnega letalskega prometa, kljub

vsemu pa je bilo zaznati pritiske manjših letališč, kar se je kasneje uspešno razvilo predvsem s pomočjo nizkocenovnih letalskih prevoznikov.

Moč posameznega letališča določa tudi lastniška struktura letališča. To je v poznih devetdesetih letih prejšnjega stoletja sicer še bilo deljeno tako na zasebno kot tudi javno oziroma državno. Danes je velika večina razvitih in razvijajočih držav že uspešno izvedla privatizacijo državnih podjetij in s tem moč odločanja o razvojnih strategijah letališč tako prepustila zasebnemu kapitalu. Značilnosti tega so po prepričanju Reynolds-Feighana in Buttona (1999: 114) naslednje:

- boljše finančno poslovanje,
- zagotavljanje javnih storitev,
- razvoj kakovostne infrastrukture,
- izboljšanje transportne povezanosti,
- zasebni sektor lahko ustvari monopolni položaj letališča.

Kapaciteta letališča in managerski pristop odločilno vplivajo na sposobnost letališča za zagotavljanje nemotene zračne omreženosti mesta. Slednje je sicer določeno s pridobitvijo letalskih družb, ki želijo leteti na letališče, vendar lahko ta korak razumemo šele kot potencial. Realno izvedene operacije na letališču pa so dejanski pokazatelj omrežnostne strukture. Leta 1997 so med najslabše uvrščena evropska letališča glede na pomanjkljivosti v odnosu do realizacije predvidenih operacij bila Atene, Madrid, Palma, Nica, Düsseldorf in Ženeva (Reynolds-Feighan in Button 1999: 119), pri čemer nobeno izmed teh letališč ni spadalo v skupino desetih najbolj prometnih letališč.¹³⁵

Svetovna banka (v nadaljevanju WB) ugotavlja, da 10 % rast globalne zračne transportne omreženosti mest dolgoročno vpliva na dvig globalnega BDP za 3,7 %. 10 % rast uporabe letalskega transporta pa BDP dolgoročno dvigne za 1,6 % (WB 2006: 5).

V svoji zadnji študiji so Deruder in ostali (2007: 84) analizirali nacionalno in nadnacionalno omreženost ameriških mest, pri čemer so kot faktor povezanosti

¹³⁵ Skupino je sestavljalo 36 najprometnejših letališč v Evropi.

opazovali zračni potniški promet. Avtorji ugotavljajo, da so New York, Los Angeles, Chicago, San Francisco, Atlanta in Miami najbolj omrežena ameriška mesta in ob tem navajajo, da so do podobnih ugotovitev prišli tudi drugi avtorji, ki so analize opravljali že pred časom (Taylor in Lang 2005, Smith in Timberlake 2002). Te ugotovitve kažejo na svojevrsten monopol na področju omreženosti mest, kar je tudi razumljivo. Posamezna mesta namreč intenzivno investirajo v letališko infrastrukturo in s tem lažje zadovoljujejo potrebe letalskih prevoznikov. Takšen pristop omogoča razvoj hub-spoke modela linijskega letalskega prometa, ki ugodno vpliva na letalske družbe in na poslovanje letališč. V tem kontekstu so Charles in ostali (2007) opozarjali na pomen aerotropolisov (mega letališč), ki dvigujejo atraktivnost globalnih mest in postajajo svojevrstne turistične destinacije.

5.3 Alternativne oblike transporta

Na sodobne trende pomembnosti mednarodnega zračnega prometa po mnenju IATA (2008: 10) vse bolj vplivata tudi razvoj železniškega in cestnega transporta, ki pa v kontekstu globalizacije mest in globalnega transporta v odnosu do transkontinentalnih blagovnih menjav nikoli nista bila pomembna. Torej lahko pomen cestnega in železniškega transporta pripišemo zgolj nacionalnim in transnacionalnim blagovnim menjavam znotraj posameznih kontinentov. Poleg slednjih dveh pa vsaj za potrebe prostočasnih potovanj ne smemo zanemariti razvoja pomorskega transporta. Predvsem velike ladje za križarjenja na račun vrhunskih dizajnov in dovršene celostne ponudbe vplivajo na priljubljenost počitnic na ladji (križarjenja). Ladijski družbi Royal Caribbean in Carnival Cruise Lines, ki predstavljata vodilni podjetji v tem segmentu potovalne dejavnosti, močno krepijo svojo floto. Royal Caribbean je v zadnjih letih občutno nadgradilo floto svojih megalomanskih križark. Prav ta družba ima v lasti dve trenutno največji ladji za komercialni potniški promet: Freedom of The Seas in Entchantment of the Seas, na krovu gostita dobrih 3.500 potnikov in dodatnih dobrih 1000 članov posadke (vsaka posebej). V prihajajočih letih bo družba svojo floto megalomanskih ladij še povečala (Royal Caribbean 2008).¹³⁶ Tovrstne napovedi nakazujejo, da transport ostaja pomemben element globalnih potovalnih migracij in tovara v prihodnje.

¹³⁶ <http://www.royalcarib.com/rcfleet/index.html>

Med drugimi pomembnimi elementi razvoja sodobnih potovalnih tokov pa Ury (2007: 150–152) razume tudi univerzalni čas, jezik (potovalni jezik je angleščina), potovalne prehrambene, jezikovne in potrošne navade, ki vplivajo na kakovost in doživljanje potovanja.

6 NADNACIONALNI AVIOPOTNIŠKI PROMET

Analiza najprometnejših letališč (tabela 24) sveta v obdobju 2000–2008 pokaže, da je med 30 najbolj prometnih letališč na svetu konstantno prisotnostnih 5 evropskih mest (6 letališč), 15 ameriških mest (16 letališč) in 3 azijska mesta (3 letališč). Sicer pa se na lestvici 30 najprometnejših letališč na svetu pojavlja 8 evropskih letališč (v 7 mestih), 18 severnoameriških (v 17 mestih, tudi Toronto) in 5 azijskih letališč (v 4 mestih). Med 30 letališči se pojavlja 13 letališč, ki v omenjenem obdobju niso deležni konstantne pristnosti na lestvici 30 najprometnejših letališč, pri čemer pa je 7 letališč takšnih, ki so se na lestvici pojavili le enkrat ali dvakrat.

Boston (BOS), Seul (SEL), Charlotte (CLT), Dubaj (DBX) in Sydney (SYD) se na lestvici pojavljajo le enkrat, pri tem se BOS in SEL pojavljata leta 2000, SYD se pojavi leta 2003, DBX in CLT pa se na lestvico uvrščata le leta 2007. Letališče Fiumicino v Rimu se na lestvico 30 najprometnejših letališč uvršča leta 2001 in 2003, letališče München pa v letih 2006 in 2007. Analiza prometnosti svetovnih letališč do meseca maja 2008 kaže porast pomena evropskih letališč, in sicer se na lestvici pojavi kar 18 evropskih, med katerimi so povsem nova Düsseldorf, Kopenhagen, Dunaj, Palma de Malorca, Manchester, Bruselj, Zürich in ponovno tudi Rim. Med severnoameriški ostajajo New York, Los Angeles in Toronto. Med azijskimi najdemo Kualo Lumpur, Singapur, Tajpej, Seul, Bangkok in Tokio. Peking se na lestvico prvič uvrsti leta 2002, nato pa od leta 2004 na lestvici ostane in pri tem v povprečju zaseda 14. mesto. Seattle na lestvici ostaja vse do leta 2005, pri čemer v povprečju zaseda 28. mesto.

Tabela 24: Mednarodna letališča in potniški promet 2000–2007

Letališča/potniki v 000	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ATLANTA (ATL)	80.162	75.858	76.876	79.086	83.606	85.907	84.846	89.379
CHICAGO (ORD)	72.144	67.448	66.565	69.508	75.533	76.510	76.282	76.177
LONDON (LHR)	64.606	60.743	63.338	63.487	67.344	67.915	67.530	68.068
TOKY (HND)	56.402	58.692	61.079	62.876	62.291	63.282	66.089	66.823
LOS ANGELES (LAX)	66.424	61.606	56.223	54.982	60.688	61.489	61.040	61.896
PARIZ (CDG)	48.246	47.996	48.350	48.220	51.260	53.798	56.849	59.922
DALLAS (DFW)	60.687	55.150	52.828	53.253	59.412	59.176	60.226	59.786
FRANKFURT (FRA)	49.606	48.559	48.450	48.351	51.098	52.219	52.810	54.161
MADRID (MAD)	32.893	34.047	33.913	35.854	38.704	41.940	45.769	52.122
DENVER (DEN)	38.751	36.092	35.651	37.505	42.393	43.387	47.326	49.863
AMSTERDAM (AMS)	39.606	39.531	40.736	39.960	42.541	44.163	46.065	47.794
NEW YORK (JFK)	32.856	29.349	29.943	31.732	37.518	41.885	42.629	47.716
HONG KONG (HKG)	32.752	32.546	33.882	27.092	36.711	40.269	43.858	47.042
LAS VEGAS (LAS)	36.865	35.180	35.009	36.285	41.441	43.989	45.519	46.961
HOUSTON (IAH)	35.251	34.803	33.905	34.154	36.506	39.684	42.550	42.998
PHOENIX (PHX)	36.040	35.439	35.547	37.412	39.504	41.213	41.436	42.184
BANGKOK (BKK)	29.616	30.623	32.182	30.175	37.960	38.985	42.800	41.210
SINGAPUR (SIN)	28.618	28.093	28.979	29.269*	30.353	32.430	35.033	36.701
ORLANDO (MCO)	30.823	28.253	26.653	27.319	31.143	34.128	34.640	36.480
NEWARK (EWR)	34.188	30.558	29.202	29.431	31.947	33.999	35.634	36.367
DETROIT (DTW)	35.535	32.294	32.477	32.664	35.187	36.389	35.972	35.983
SAN FRANCISCO (SFO)	41.040	34.632	31.456	29.313	32.247	32.802	33.581	35.792
TOKIO (NRT)	np	25.379	28.883	26.537	31.057	31.451	34.975	35.478
LONDON (LGW)	32.065	31.182	29.628	30.007	31.461	32.784	34.172	35.218
MINNEAPOLIS (MSP)	36.751	34.308	32.628	33.201	36.713	37.604	35.612	35.157
MIAMI (MIA)	33.621	31.668	30.060	29.595	30.165	31.008	32.533	33.740
TORONTO (YYZ)	28.930	28.042	25.930	24.739	28.615	29.914	30.794	31.410*
SEATTLE (SEA)	28.408	27.036	26.690	26.755	28.804	29.289	31.046*	32.909*

Vir: prirejeno po ACI, 2008:

http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07_c.jsp?zn=aci&cp=1-5-212-2992_666_2.

* Lasten izračun.

Mednarodno letalsko floto je julija 2008 sestavljalo 40.197 letalskih družb, kar je 3,4 % več kot v enakem obdobju lani. Ob tem OAG navaja, da naj bi ameriško letalsko komercialno transportno dejavnost oblikovalo okoli 15.000 letalskih družb (14.447), kar predstavlja 36 % globalne potovalne dejavnosti. Evropski zračni transportni sistem oblikuje 10.853 letalskih družb oziroma 27 % globalne zračne transportne

dejavnosti. Kar za 20 % (8.100 letal) je naraslo število naročil novih letal v primerjavi z julijem 2007, pri čemer samo azijske letalske družbe predstavljajo 33 % novih naročil. Napovedi za zadnje četrletje 2008 (ETN 2008 b)¹³⁷ sicer kažejo slabih 60 milijonov letov manj v primerjavi z enakim četrletjem 2007, pri čemer samo znotraj ZDA 33 % globalne ponudbe letalskih prevozov oziroma 20 milijonov letov. V naslednjih 20 letih naj bi evropski letalski promet beležil slabo 5 % rast. Mednarodni letalski promet naj bi rasel za okoli 5,5 % na letni ravni, promet v azijsko-pacifiškem območju in Južni Ameriki za okoli 6 % in v bližnjevzhodni regiji za okoli 7 % (Airbus 2008 b: 49).

Samo v letu 2006 je Airport Council International (v nadaljevanju ACI) beležil za slabih 90 milijonov metričnih ton tovornih premikov v letalskem prometu (ACI 2007).¹³⁸ Leta 2006 je v Evropi letalska transportna flota štela 248 letal, leta 2025 pa naj bi se povečala na 632. Podjetje Airbus (Airbus 2008 b: 2) napoveduje, da naj bi do leta 2025 kar 28 % vseh novih letal dostavili ameriškim prevoznikom. Med vodilne države glede na poreklo naročnikov novih letal uvrščajo ZDA (6.628 novih letal), Kitajsko (2.929 novih letal), Veliko Britanijo (1.282 novih letal) in Nemčijo (1.041 novih letal). Med razvijajočimi državami pa izpostavljajo Indijo (935 novih letal) in Mehiko (620 novih letal). Samo v azijsko-pacifiško območje bodo v obdobju dostavili dobro tretjino aktualnih naročil. Leta 2025 naj bi kar 32 % globalnega zračnega transporta potekalo v Aziji (leta 2005 le 26 %), v Evropi 27 % (leta 2005 29%), v ZDA le 25 % (leta 2005 31 %) in ostalih 16 % v ostalih regijah (danes 14 %) (Airbus 2008 b: 35).

Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA) zbira in objavlja podatke o letalskem prometu vseh letalskih družb na svetu in tako omogoča pregled nad globalnim avio prometom. Mednarodni potniški promet se meri na domačih in mednarodnih linijah, pri čemer je ameriški potniški promet na domačih linijah, v primerjavi s prometom na ostalih kontinentih, občutno večji, saj se promet med 50 zveznimi državami smatra kot domači potniški promet. Najuspešnejša družba v

¹³⁷ ETN (2008 b). OAG reports 7 % drop in global airline capacity in 4th quarter. Dostopno 06. 08. 2008 na internetu: <http://www.eturbonews.com/print/4161>.

¹³⁸ ACI (2007). Preliminary Airport Traffic Results for 2006. Dostopno 30. 07. 2008 na internetu: http://www.airports.org/aci/aci/file/Press%20Releases/2007_PRs/PR060307_PrelimResults2006.pdf.

mednarodnem letalskem potniškem prometu (julij 2008) je irska letalska družba Ryanair (tabela 25), ki ji sledita nemška Lufthansa in francoski Air France. Največja ameriška letalska družba American Airlines, ki sicer beleži največji obseg potnikov (tako v domačem kot mednarodnem prometu), je v mednarodnem potniškem prometu šele na 7. mestu. Med prvih 10 letalskih družb v mednarodnem potniškem prometu so še Singapore Airlines (edina azijska), Cathay Pacific Airways (edina avstralska družba), Emirates (Združeni emirati), ostale so evropske.

Tabela 25: Prevoz potnikov na nadnacionalnih linijah

MESTO	DRUŽBA	ŠT. POTNIKOV (v 000)
1.	Ryanair	49.030
2.	Lufthansa	41.322
3.	Air France	31.549
4.	Easyjet	30.173
5.	British Airways	28.302
6.	KLM	23.165
7.	American Airlines	21.479
8.	Emirates	20.448
9.	Singapore Airlines	18.957
10.	Cathay Pacific	17.695

Vir: http://www.iata.org/pressroom/wats/wats_passengers_carried.htm.

Potniška prometna intenzivnost znotraj ZDA (glej tabelo 26) je zaradi koncentracije populacije, poenostavljenega režima potovanja in politično-demografskih razmer zelo razvita. Vsi leti znotraj 50 ameriških zveznih držav se namreč obravnavajo kot domači leti, kar močno poenostavi migracije iz ene države v drugo. Družba Southwest Airlines je vodilna ameriška letalska družba po številu prepeljanih potnikov v domačem potniškem prometu. Z dobrimi 101 milijoni prepeljanih potnikov v juliju 2008 je Southwest Airlines vodilna svetovna letalska družba v domačem potniškem prometu. Sledita American Airlines in Delta Airlines. Southwest Airlines, ki je med drugim nizkocenovna letalska družba, je v domačem potniškem prometu prepeljala enkrat več potnikov kot Ryanair v mednarodnem. 7 izmed 10 najbolj aktivnih letalskih družb v domačem potniškem prometu se nahaja v Ameriki. Slednje so v domačem potniškem prometu, skupno prepeljale dobrih 417 milijonov potnikov. Med vodilnimi letalskimi družbami v domačem potniškem prometu so še Japan Airlines International in dve kitajski letalski družbi (China Eastern Airlines in China Southern Airlines).

Tabela 26: Prevoz potnikov na domačih linijah

Rang	Družba	Potniki (000)
1.	Southwest Airlines	101.911
2.	American Airlines	76.687
3.	Delta Air Lines	61.651
4.	United Airlines	58.162
5.	China Southern Airlines	52.505
6.	All Nippon Airways	44.792
7.	Northwest Airlines	44.337
8.	US Airways Inc.	37.560
9.	Continental Airlines	37.175
10.	Japan Airlines International	35.583

Vir: http://www.iata.org/pressroom/wats/wats_passengers_carried.htm.

Med vodilnimi letalskimi družbami v domačem in mednarodnem potniškem prometu, kar obenem predstavlja celoten obseg potniškega prometa posamezne letalske družbe, je kar 6 ameriških letalskih družb. Slednje ponovno dokazuje intenzivnost ameriškega letalskega potniškega sistema.

Tabela 27: Prevoz potnikov na domačih in mednarodnih linijah

Rang	Družba	Potniki (000)
1.	Southwest Airlines	101.911
2.	American Airlines	98.166
3.	Delta Air Lines	73.086
4.	United Airlines	68.363
5.	China Southern Airlines	56.522
6.	Northwest Airlines	54.696
7.	Lufthansa	54.165
8.	Air France	50.465
9.	Continental Airlines	49.059
10.	Ryanair	49.030

Vir: http://www.iata.org/pressroom/wats/wats_passengers_carried.htm.

Airport Council International (ACI) ugotavlja, da je med 10 najprometnejšimi letališči na svetu kar 5 ameriških letališč, med katerimi je prav letališče Hartsfield-Jackson Atlanta International iz Atlante najbolj prometno letališče v letu 2007 (tabela 28). Z dobrimi 76 milijoni potnikov leta 2007 sledi letališče Chicago O'Hare. Na tretjem mestu po obsegu prometa s potniki je londonski Heathrow. Med azijskimi letališči prevladuje japonsko letališče Haneda.

Tabela 28: Najprometnejša svetovna letališča

RANG	LETALIŠČE	IATA	SKUPAJ POTNIKOV 2007
1.	ATLANTA	ORD	89.379.287
2.	CHICAGO	ATL	76.177.855
3.	LONDON	LHR	68068304
4.	TOKIO	HND	66823414
5.	LOS ANGELES	LAX	61896075
6.	PARIZ	DFW	59922177
7.	DALLAS/FT WORTH	CDG	59786476
8.	FRANKFURT/MAIN	FRA	54161856
9.	MADRID	DEN	52122702
10.	DENVER	MAD	49863352

Vir: http://www.airports.org/cda/aci/display/main/aci_content.jsp?zn=aci&cp=1-5-54-55_9_2__.

Po navedbah organizacije IATA¹³⁹ so letalske družbe (članice in nečlanice IATA) po svetu prepeljale 831 milijonov potnikov v mednarodnem prometu, kar je 11 % več kot leto prej. V domačem prometu je skupaj letelo 1,2 milijarde potnikov, kar je 8 % več kot leto prej. Analiza prevozov med regijami kaže, da je Evropa najbolj intenziven potovalni trg, pri čemer se kot najpogostejše destinacije pojavljajo Azija, Bližnji vzhod in severna Afrika. Sledijo povezave med Bližnjim vzhodom in Azijo ter Azijo in južnim pacifiškim območjem. Glede na kakovostni razred je v ekonomskem razredu skupaj letelo dobrih 760 milijonov potnikov in v prvem razredu (first class) slabih 70 milijonov. Tabela 29 prikazuje razvrstitev posameznih svetovnih regij glede na intenzivnost letalskega potniškega prometa v letu 2007. Ob tem ugotavljamo, da glavnino globalnega potniškega prometa ustvarijo letalske družbe znotraj evropskega geografskega področja, ki mu sledi azijsko geografsko področje. Med nadnacionalnimi medkontinentalnimi zračnimi potniškimi povezavami izstopa povezava med Evropo in Azijo. Sledijo povezave med Severno in Centralno Ameriko, srednjim in osrednjim Pacifikom, Bližnjim vzhodom in Azijo, Evropo in severno Afriko ter druge.

¹³⁹ <http://www.iata.org/ps/publications/2007-results.htm>

Tabela 29: Pregled mednarodne avioprometne intenzivnosti glede na relacijo

NOTRANJI	
ZNOTRAJ EVROPE	313.639.326
ZNOTRAJ AZIJE	124.430.863
<i>SEVERNI ATLANTIK</i>	<i>81.700.266</i>
ZNOTRAJ S. AMERIKE	19.540.993
ZNOTRAJ BLIŽNJEGA VZHODA	13.828.337
ZNOTRAJ AFRIKE	11.485.335
ZNOTRAJ J. AMERIKE	9.315.793
ZNOTRAJ C. AMERIKE	7.104.035
ZNOTRAJ JZ. PACIFIKA	6.564.750
<i>J. PACIFIK</i>	<i>3.511.208</i>
<i>OSREDNJI ATLANTIK</i>	<i>2.870.340</i>
EVROPA IN IZVEN	
EVROPA-AZIJA	43.965.572
EVROPA-S. AFRIKA	18.744.275
EVROPA-BLIŽNJI VZHOD	16.513.106
EVROPA-J. AFRIKA	14.013.026
EVROPA-JZ. PACIFIK	4.505.646
AMERIKA IN IZVEN	
S. AMERIKA-C. AMERIKA	40.641.482
S. AMERIKA-J. AMERIKA	9.778.085
C. AMERIKA-J. AMERIKA	4.235.101
AZIJA IN PACIFIK IN IZVEN	
SREDNJI IN OSREDNJI PACIFIK	29.172.029
BLIŽNJI VZHOD-AZIJA	24.897.758
AZIJA-JZ. PACIFIK	15.676.145
BLIŽNJI VZHOD-JZ. PACIFIK	490.756
AFRIKA IN IZVEN	
AFRIKA-BLIŽNJI VZHOD	10.292.789
AFRIKA-AZIJA	3.104.992
AFRIKA-JZ. PACIFIK	518.172

Vir: prirejeno po: <http://www.iata.org/ps/publications/2007-results.htm>.

Dobra transportna omreženost posameznih držav se ne odraža zgolj skozi dobre prometne povezave in turistične interese vključenih držav, ampak tudi skozi transport blaga, kjer pomembno vlogo igrajo razmerja med ključnimi trgi, državami proizvajalkami izdelkov in državami proizvajalkami in dobaviteljicami materialov in polizdelkov. Analiza napovedi razvoja komercialnega tovornega prometa napoveduje najugodnejše trende v Aziji in na Bližnjem vzhodu (glej tabelo 30). Transport tovora bo sicer rasel z bolj zadržanim tempom, toda kljub vsemu z zadovoljivo rastjo okoli 4 % na letni ravni. Kar 27 % celotnega komercialnega potniškega prometa po obsegu potnikov bo leta 2011 potekalo znotraj pacifiško-azijske regije, sledil bo promet znotraj ZDA (25 %). Med interkontinentalni ni posebej izstopajočih povezav, kot

pomembna ugotovitev pa se pojavlja dejstvo, da bo interkontinentalni promet obsegal le dobro petino globalnega letalskega potniškega prometa.

Med državami, kjer bo potniški promet dosegal najugodnejše trende rasti, se pojavljajo Latvija (+12,1 %), Rusija (+9,3 %), Poljska (+9,2 %), Ukrajina in Kitajska (+8,8 %) ter druge bližnjevzhodne in azijske države (IATA 2008).

Tabela 30: Razvoj komercialnega potniškega prometa in transporta

	Povprečna letna rast v obdobju 2007–2011	
	Obseg potnikov	Obseg tovora
Skupaj domači	5,3 %	–
Skupaj mednarodni	5,1 %	4,8 %
Afrika	5,6 %	4,6 %
Azija-Pacifik	5,9 %	5,4 %
Evropa	5,0 %	4,3 %
Južna in Centralna Amerika	4,4 %	4,2 %
Bližnji vzhod	6,8 %	5,0 %
Severna Amerika	4,2 %	3,9 %

Vir: IATA, 2008.

6.1 Letalski potniški promet v Severni Ameriki

Po podatkih US Federal Aviation Administration¹⁴⁰ je prvih deset najaktivnejših letališč v Severni Ameriki (v nadaljevanju SA) leta 2007 servisiralo dobrih 6,6 milijonov letalskih prihodov in odhodov. Kot zanimivost se pojavi ugotovitev, da je med 10 najprometnejšimi letališči na svetu (glede na število operacij) kar 9 ameriških letališč. Edino letališče izven SA je francosko letališče Charles de Gaulle v Parizu. Tudi sicer je med 30 najprometnejšimi letališči kar 23 SA letališč. V letu 2007 je 30 najprometnejših letališč vkrcalo dobrih 700 milijonov potnikov (BTS 2008), pri tem je load faktor (faktor zasedenosti sedežev na posameznem letu) dosegel zavidljivih 80,3 %.¹⁴¹ Med najaktivnejšimi letališči so Atlanta v Georgiji, Chicago O'Hare v Illinoisu, Dallas – Fort Worth v Texasu ter Los Angeles in Las Vegas v Kaliforniji. Atlanta International Airport je bazno letališče letalske družbe Delta Airlines, ki je najaktivnejša ameriška letalska družba za domači potniški promet. Tako je razumljivo letališče v Atlanti tudi najaktivnejše letališče v ZDA.

¹⁴⁰ http://www.faa.gov/news/updates/busiest_airports/index.cfm?airportType=All&year=2006

¹⁴¹ Load factor predstavlja realno zasedenost razpoložljivih sedežev na rednih linijah. Ker gre večinoma za tradicionalne letalske družbe, je tako visok »load factor« indikator dobre optimizacije operacij letalskih družb, obenem pa lahko napoveduje, da letalske družbe omejujejo število letov in s tem prikazujejo statistično visok koeficient zasedenosti.

Med letališči, ki so stacionirana v atraktivnejših turističnih destinacijah, je Los Angeles Airport z dobrimi 680.000 operacijami v letu 2007 na 4. mestu med ameriškimi letališči po številu operacij (vzleti in pristanki). Na letališču McCarran v Las Vegasu, ki spada v sam vrh igralniških turističnih destinacij, je leta 2007 pristalo in vzletelo dobrih 600.000 letal. Letališče Miami International Airport z dobrimi 380.000 operacijami je na 22. mestu. Med poslovnimi središči, kamor spadajo New York, Chicago, Washington, San Francisco in Houston, prevladuje letališče Newark. Letališče je v letu 2006 servisiralo dobrih 440.000 operacij. Skupaj z letališčem La Guardia pa je v New Yorku skupaj vzletelo ali pristalo 800.000 letal. Letališče Newark International Airport je bazično letališče za letalsko družbo Continental Airlines (med prvih deset letalskih družb po domačem in mednarodnem prometu), sicer pa La Guardia servisira kar nekaj letalskih družb. Letališče O'Hare v Chicagu je leta 2007 servisiralo slabih 926.000 operacij.

Tabela 31: Najaktivnejša letališča po številu operacij 2007

Rang	Letališča	Št. operacij
1.	ATLANTA GA (ATL)	994 346
2.	CHICAGO IL (ORD)	926 973
3.	DALLAS/FORT WORTH TX (DFW)	685 491
4.	LOS ANGELES CA (LAX)	680 954
5.	DENVER CO (DEN)	614 065
6.	LAS VEGAS NV (LAS)	609 472
7.	HOUSTON TX (IAH)	603 656
8.	PHOENIX AZ (PHX)	539 211
9.	CHARLOTTE NC (CLT)	522 541
10.	PHILADELPHIA PA (PHL)	499 653

VIR:

http://www.faa.gov/news/updates/busiest_airports/index.cfm?airportType=Commercial&year=2006.

Ameriški urad za promet je februarja 2008 (BTS 2008) objavil lestvico 10 najprometnejših letališč v letu 2007, iz katere je razvidno, da tudi v letu 2007 pri vrhu ni posebnih sprememb. Z dobrimi 39 milijoni vkrcanih potnikov je letališče Atlanta še vedno na prvem mestu, ki mu sledita Chicago O'Hare (dobrih 31 mio.) in Dallas – Ft. Worth z dobrimi 25 milijoni potniki. Med prvih 10 letališč ni Miami (MIA), ki je sicer eno najprometnejših letališč glede na transport blaga, in niti newyorškega JFK, ki sicer slovi kot eno izmed globalno najbolj omreženih letališč sveta (Taylor in ostali 2004, Derruder in ostali 2003).

Tabela 32: Najaktivnejša letališča po obsegu potniškega prometa 2007

Letališča	Št. vkrcanih potnikov (v mio.)
Hartsfield – Jackson Atlanta	39.091
Chicago O'Hare	31.573
Dallas – Ft. Worth	25.573
Denver	21.859
Los Angeles	21.840
Las Vegas	19.539
Phoenix	18.915
Houston Bush	18.271
Detroit Metro	15.860
Minneapolis – St. Louis	15.438

Vir: US Bureau of Transportation, 2008.

Med večjimi in bolj obleganimi letališči so zagotovo bazna letališča ali »hubi«, kot jih imenuje strokovna javnost. Razlike med hub ali baznimi in klasičnimi manj obleganimi letališči se v veliki meri nanašajo na obseg posla in velikost infrastrukture (Rutner in Mundy 1996). Oboje je pomemben privlačni dejavnik za aktivnejše letalske družbe, ki se tako pozicionirajo na določenih letališčih. Sicer je posamezno letališče lahko hub letališče več letalskim družbam (Hartsfield – Jackson Atlanta International Airport (ATL), Dallas – Fort Worth International Airport (DFW), O'Hare International Airport (ORD), Pariz Charles De Gaulle International Airport (CDG), London Heathrow Airport (LHR), Frankfurt International Airport (FRA), Manchester Airport (MAN), Abu Dhabi International Airport (AUH), Chennai – International Airport (MAA), Taipei Taiwan Taoyuan International Airport (TPE), Seoul – Incheon International Airport (ICN), Tokio – Narita International Airport (NRT). Zaključimo lahko, da so HUB letališča bazna letališča posameznih družb, od koder slednje opravijo glavnino svojih poslov, povezanih s posameznim geografskim središčem sveta. Med pomembnejšimi »hub« letališči v ZDA so: Minneapolis – Saint Paul International Airport, Hartsfield – Jackson Atlanta International Airport, Dallas/Fort Worth International Airport, Detroit City Airport, Chicago O'Hare International Airport, McCarran International Airport itd. Po podatkih US Federal Aviation Administration¹⁴² je leta 2000 v ZDA operiralo 31 hub letališč velikega tipa, 36 hub letališč srednjega tipa in 69 letališč manjšega tipa, ki je skupaj servisiralo kar 632.129.609 potnikov.

142

http://www.faa.gov/airports_airtraffic/airports/planning_capacity/passenger_allcargo_stats/passenger/media/cy01_hub_categories.pdf

Tradicionalni pogledi na letalske prevoze in pa praksa letalskih družb so se z razvojem nizkocenovnih letalskih prevoznikov postavili na glavo. Politika nizkocenovnih letalskih prevoznikov temelji na fleksibilnosti operacij in cen storitev, pri čemer družbe, na račun nizkih stroškov, zapostavljajo kakovost in po ocenah tradicionalnih letalskih prevoznikov tudi varnost. Leta 1967 je bil v Kaliforniji (ZDA) ustanovljen prvi nizkocenovni letalski prevoznik na svetu. Pacific Southwest Airlines je leta 1971 vzpostavil prvo redno »trikotnik« linijo med mesti San Antonio, Houston in Dallas. Sicer pa je do danes uspel zrasti med prvih 6 letalskih prevoznikov v ZDA, premagali so vso konkurenco le AirTran (bivši ValuJet) in JetBlue (1999) sta preživela in ponujata nizkocenovne letalske prevoze.

Leta 2007 so med najuspešnejšimi družbami bile SouthWest Airlines (slabih 94 milijonov potnikov), American Airlines (dobrih 90 milijonov potnikov), Delta Air Lines (dobrih 67 milijonov potnikov) in North West Airlines (slabih 50 milijonov potnikov). Glede na leto prej so najboljše rezultate dosegale AirTran (+19,3 %), Jet Blue (+16,2 %) in Sky West (+13,8 %), vsi prestavniki nizkocenovnih letalskih prevoznikov (BTS 2008).

Tabela 33: Vodilne ameriške letalske družbe

Družba ¹⁴³	Potniki (v 000)	Flota	Zaposleni	Faktor zasedenosti	Destinacije
AA	98.160	653	82.000	72,83	298
DL	109.180	446	55.040	80,43	208
NW	NP	336	NP	NP	314
UN	68.360	399	55.000	82,75	338
CO	50.960	380	42.370	81,70	371
US	57.870	362	39.600	80,77	344

Vir: povzeto po ATI, 2008.

¹⁴³ Polna imena letalskih družb se nahajajo v prilogi 1.

6.2 Letalski potniški promet v Južni in Centralni Ameriki

Po podatkih Airport Intelligence (2008) je 12 prestolnic Južne Amerike (v nadaljevanju JA) zelo slabo medregionalno povezanih. Argentinsko prestolnico servisira 49 letalskih družb, ki vzdržujejo povezavo z 62 različnimi mesti, od česar jih je kar 48 znotraj JA. 7 povezav poteka med Argentino in severnoameriškimi mesti, 5 z evropskimi mesti (Barcelona, Madrid, Pariz, Frankfurt, Rim) in ena povezava z južnim pacifiškim območjem (Sidney). Sicer je Buenos Aires z dvema mednarodnima letališčema Aeroparque Jorge Newbery in Ezeiza International med najbolj omreženimi prestolnicami JA, sledijo Bogota in Caracas. Rio de Janeiro in Buenos Aires sta tudi edini prestolnici JA, imata po dve mednarodni letališči. Venezuelška prestolnica vzdržuje največ letalskih povezav z evropskimi prestolnicami, in sicer s Frankfurtom, Rimom, Lizbono, Madridom, Madeiro, Tenerifi, Portom in Parizom.

ATI ocenjuje, da znotraj JA operira 322 mednarodnih in domačih letališč, pri čemer so med avio najbolj razvitimi državami Argentina z 32, Mehika z 66 in Brazilija z 49 letališči. Brazilsko prestolnico servira 35 letalskih družb na dveh letališčih (Rio de Janeiro Galeao International in Rio de Janeiro Santos Dumont), pri tem se kot največje svetovne omenjajo AF, DL, BA, IB, UA in UX¹⁴⁴. V Rio de Janeiro ne leti nemška družba Lufthansa, ki je sicer med mednarodnimi čezoceanskimi letalskimi družbami na prvem mestu po številu prepeljanih potnikov. Argentinsko prestolnico z letališčema Buenos Aires – Aeroparque Jorge Newbery in Buenos Aires – Ezeiza Internacional povezuje 49 letalskih družb, pri tem pa se kot najpomembnejše mednarodne družbe omenjajo AF, LH, AC, IB, AZ, MH¹⁴⁵, UX, AA, BA, UA in MP.¹⁴⁶ Mehiško prestolnico z letališčem Benito Juarez Internacional servisira 29 domačih in mednarodnih družb, med katerimi se kot pomembne mednarodne družbe omenjajo AF, LH, AC, AA, BA, DL, JA in KLM. Prestolnica je direktno povezana s 111 mesti oziroma destinacijami. Med evropskimi prestolnicami, s katerimi je vzpostavljena direktna povezava, so London, Pariz, Frankfurt, Madrid in Barcelona, sicer pa je mesto povezano še z Washingtonom, Los Angelesom, San Franciscom in San

¹⁴⁴ Air Europa je španska letalska družba.

¹⁴⁵ Malaysia Airlines.

¹⁴⁶ Martinair je nizozemska letalska družba.

Diegom v Kaliforniji, Torontom, Quebecom in Montrealom v Kanadi in Tokiem na Japonskem kot edinim azijskim mestom.

Med slabše omreženimi mesti so prestolnice Bolivije, Paragvaja, Surinama in Urugvaja. Bolivija in Paragvaj imata 8 in 10 letalskih povezav, pri tem pa vse znotraj JA. Surinam ima vzpostavljenih 5 letalskih povezav (ena z Amsterdamom) . Urugvaj pa ima vzpostavljenih 13 letalskih povezav, pri tem pa eno s špansko prestolnico.

Znotraj JA je v letu 2007 potovalo dobrih 9 milijonov potnikov, kar regijo uvršča med slabše razvite avioprometne regije. Najbolj intenzivne medregionalne povezave so potekale s SA (9,7 milijona) in Centralno Ameriko (4,2 milijona).

IATA (2007: 2) napoveduje, da bo število letalskih potnikov v obdobju 2007–2011 naraščalo za okoli 4,4 % letno, kar predstavlja skoraj najnižjo predvideno rast. Tako naj bi letalski potniški promet znotraj Južne Amerike (v nadaljevanju JA) predstavljal zgolj 5 % nadnacionalnih letalskih prometnih tokov. Napovedi prometne povezanosti in prehodnosti med posameznimi regijami uvršča JA med najslabše povezane oziroma nadnacionalno prehodne regije sveta. Omenja se zgolj prehodnost med Centralno in Južno Ameriko, pri čemer podatki kažejo, da je med omenjenima regijama v letu 2007 potovalo 450.465 potnikov. Med Severno Ameriko (v nadaljevanju SA) in JA je potoval dober milijon potnikov in znotraj JA dobrih 690.000 potnikov (IATA 2007).

22 letalskih družb iz južnoameriškega in karibskega območja je članic mednarodnega letalskega združenja IATA, med katerimi se kot večje omenjajo Mexicana, Aeromexico, Copa Airlines, Avianca in Taca (tabela 34). Lan Airlines (LA), Aeromexico (AM), Copa Air (CM) in Aerolíneas Argentinas (AR) obvladujejo nad 40 različnih destinacij. Med manjšimi družbami po število zaposlenih so Air Jamaica (JM), Copa Air (CM) in Varig (RG). V družbi RG so od leta 2003 število zaposlenih zmanjšali za 7000, medtem pa so v ostalih družbah JCA regije število zaposlenih povečevali (npr. MX 500 in LA dobrih 4.500). Dodatno so zaposlovali tudi v Copa Airu in Aviancil, kar nakazuje, da je letalska industrija v tej regiji v vzponu. Analiza letalskega sektorja glede na letalsko floto in zasedenost le-te kaže, da se letalski sektor v tem pogledu bistveno ne razlikuje od podobnih sektorjev v ostalih regijah

sveta. Družbe z največjo floto so MX, AM in LA, pri čemer imajo pri slednji dodatno naročenih še 60 novih letal, pri Avianci (6A) 69 in pri TA 29 novih letal.

Tabela 34: Vodilne južnoameriške letalske družbe

Družba	Potniki (v 000)	Flota	Zaposleni	Faktor zasedenosti	Destinacije
AR	3.100	43	/	78,65	41
AM	8.400	60	6.323	69,00	45
JM	1.700	15	2.522	67,57	20
6A	3.350	33	/	70,89	22
AV	6.330	36	6.156	75,42	28
CM	2.840	38	3.500	78,35	42
LA	11.090	51	15.797	76,05	45
MX	8.440	63	6.725	65,08	39
TA	2.540	35	/	75,86	21
RG	2.650	30	3.091	53,02	16

Vir: povzeto po ATI, 2008.

6.3 Letalski potniški promet v Afriki

Po podatkih IATA (2008 a) je znotraj Afrike leta 2007 skupaj potovalo dobrih 11 milijonov potnikov. Najprometnejša nadnacionalna letalska linija poteka na relaciji Evropa–Severna Afrika, kjer je potovalo slabih 19 milijonov potnikov, od tega 1,2 milijona v prvem kakovostnem razredu. Dejstvo, da so Maroko, Egipt in Tunizija izjemno turistično razvite države, ki večino turističnega obiska pridobijo na evropskih trgih, v grobem razlaga frekventnost potnikov na relaciji Evropa–severna Afrika. Na relaciji Evropa–južna Afrika je tega leta potovalo dobrih 13 milijonov potnikov od česar 1,5 milijona v prvem kakovostnem razredu. Med Afriko in Bližnjim vzhodom je potovalo okoli 10 milijonov potnikov, pri čemer 9,2 milijona v ekonomskem razredu. Med Afriko in azijskim geografskim prostorom je potovalo okoli 3 milijone potnikov, glavnina (2,7 milijona) v ekonomskem kakovostnem razredu. Najmanj prometna letalska relacija poteka med Afriko in južnim pacifiškim območjem (13 % v prvem kakovostnem razredu). V mesecu juniju 2008 je letalski potniški promet znotraj Afrike beležil 24 % rast v primerjavi z enakim obdobjem 2007, kar predstavlja drugo največjo pozitivno rast na svetu. Med 26 različnimi relacijami, ki jih beleži mednarodna letalska organizacija IATA (2008 b) je hitreje rasel le potniški promet znotraj Južne Amerike.

Po podatkih ATI (2008) je v odnosu do števila letalskih družb, ki servisirajo posamezno mesto najbolj omrežena Južnoafriška republika, kjer letališče

Johannesburg O. R. Tambo International servisira kar 66 letalskih družb iz 84 različnih destinacij sveta. Med ostalimi bolj omreženimi državami so Egipt, ki ga servisira 58 letalskih družb (86 destinacij), Kenija s 40 letalskimi družbami na dveh letališčih (59 destinacij) in Libija z 31 letalskimi družbami iz 48 destinacij. Države, kot so Zahodna Sahara, Somalija, Lesotho, Swaziland in Centralnoafriška republika, so med najslabše omreženimi državami v Afriki. Po dve mednarodni letališči imata Kenija in Demokratična republika Kongo.

Južnoafriška republika je povezana z 10 evropskimi mesti (AMS, FRA, LIS, MAD, PAR, ATH, IST, LON, MUC in ZRH), enim JAM mestom (Sao Paolo), petimi bližnjevzhodnimi mesti in dvema azijsko-pacifiškima mestoma (PER in SYD). Cairo International Airport je povezan s kar 31 evropskimi letališči v 29 mestih (Moskva in Berlin na obe letališči), z 22 bližnjevzhodnimi letališči in letališčem JFK v New Yorku ter letališčem Montreal Trudeau International v Kanadi. Med Egiptom in azijskimi letališči oziroma mesti je vzpostavljenih 7 povezav.¹⁴⁷ Letališči Nairobi – Jomo Kenyatta International in Nairobi – Wilson povezujeta Kenijo s preostalimi 60 svetovnimi mesti ali letališči. Podrobnejša analiza povezanosti pokaže, da je Kenija povezana z Bangkokom na Tajskem in Mumbajem v Indiji, 7 evropskimi mesti oziroma letališči¹⁴⁸ in tremi mesti na Bližnjem vzhodu. Ostale povezave potekajo med afriškimi mesti.

V obdobju 2007–2011 se napoveduje 5,6 % rast potniškega prometa znotraj Afrike, kar sicer predstavlja povprečno rast, vendar se Afrika sicer ne omenja kot pomembnejša regija v odnosu do letalskega potniškega prometa (IATA 2007 b).

Znotraj afriške regije je v organizaciji IATA vključenih 21 letalskih družb, med katerimi se kot največja omenja družba South African Airways, ki je leta 2007 zaposlovala 11.000 uslužbencev in prepeljala 7,4 milijona potnikov, kar je okoli 300.000 potnikov manj kot leto prej. V letu 2007 so operirali z 49 letali, ob tem pa čakali na dostavo še 15 novih letal. Glavnino flote predstavljajo letala tipa Boeing 737 in Airbus A319.

¹⁴⁷ Bangkok Suvarnabhumi International, Kuala Lumpur International, Mumbai International, Osaka Kansai International, Seoul Incheon International, Singapore Changi, Tokyo Narita International.

¹⁴⁸ Amsterdam Schiphol, Bruselj National, Frankfurt, London Heathrow, Luxembourg, Pariz Charles de Gaulle in Zürich.

Kenya Airways so v letu 2007 zaposlovali 4.200 ljudi in prepeljali 2,7 milijona potnikov. Istega leta so operirali s floto 25 letal, ob tem pa čakali na dostavo 11 novih letal. Glavnino flote predstavljajo letala tipa Boeing 777, 767 in 737. Družba ne uporablja letal tipa Airbus. Družba Egypt Air je leta 2007 zaposlovala 7.300 ljudi in prepeljala 6,7 milijona potnikov. V tem letu je družba operirala s floto 43 letal in čakala na dostavo 17 novih letal. Glavnino flote predstavljajo letala znamke Airbus A320. Družbi Air Algerie (AH) in Tanzania Air (TC) spadata med manjše in manj pomembne afriške letalske družbe, ki sicer dosegata zadovoljiv faktor zasedenosti, pri tem je omrežnostna struktura družbe TC omejena zgolj na 7 destinacij (zgolj v Afriki).

Tabela 35: Vodilne afriške letalske družbe

Družba	Potniki (v 000)	Flota	Zaposle ni	Faktor zasedenosti	Destinacije
KQ	2.760	25	4.248	70,18	42
MS	6.790	43	7.300	60,76	77
SA	7.440	49	11.000	67,05	36
TU	3.600	29	3.103	66,22	50
AH	3.020	38	8.670	58,61	45
TC	0.220	7	250 ¹⁴⁹	60,36	07

Vir: povzeto po ATI, 2008.

6.4 Letalski potniški promet v Evropi

Po podatkih sektorja za letalski promet pri EU¹⁵⁰ ima Evropa 139 letalskih družb, ki povezujejo mrežo 450-ih letališč in zaposlujejo okoli 3 milijone delavcev. Evropski letalski trg prispeva 1,5 % evropskega bruto domačega proizvoda. Najuspešnejše evropske letalske družbe so Lufthansa, Air France, British Airways, SAS – Scandinavian Airlines, KLM in Iberia (AEA¹⁵¹ 2008). Omenjene družbe so leta 2008 prepeljale med 20 in 50 milijoni potnikov, pri tem sta AF in LH prepeljali bistveno več (tabela 36) potnikov kot ostale članice vodilne skupine. V prvem razredu sta po številu prepeljanih potnikov LH in AF s 50 in več milijoni potnikov letno. Drugi razred tvorijo British Airways, Iberia, Alitalia, Virgin Atlantic Airways, Klm in Sas, ki so prepeljale med dobrih 20 in dobrih 30 milijonov potnikov. Med manjše evropske letalske družbe spadajo luksemburški Luxair, slovenska Adria Airways, srbski Jat

¹⁴⁹ Podatek za leto 2002.

¹⁵⁰ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/internal_market/index_en.htm

¹⁵¹ Association of European Airlines združuje 35 večjih evropskih letalskih družb in tako predstavlja levji delež evropskega letalskega prometnega sektorja. Več podatkov je na voljo na spletni strani <http://www.aea.be/>.

Airways, ukrajinski Ukraine International, malteški Air Malta in hrvaška Croatia Airlines. Samo Adria Airways in Luxair sta leta 2007 prepeljala manj kot milijon potnikov.

Tabela 36: Potniški promet po letalskih družbah v Evropi

Prevoznik	Potniki (000)	Prevoznik	Potniki (000)
LH	54151	AP	7093
AF	50287	AY	6894
BA	33458	TP	6304
IB	26334	OA	5935
AZ	24427	OK	4681
VS	23534	LO	4270
KL	23196	VV	3824
SK	15324	MA	3150
RO	13608	CY	1697
TK	13067	FI	1590
SN	12655	OU	1564
LX	12063	KM	1429
JK	9813	PS	1300
BD	9298	JU	1134
OS	9145	JP	945

Vir: EAE, 2008.

Po podatkih IATA (2008) je leta 2007 znotraj Evrope potovalo slabih 300 milijonov potnikov, od tega dobrih 5 % v prvem kakovostnem razredu. Skupno gledano je evropski letalski promet predstavljal slabo petino celotnega letalskega prometa na domačih linijah oziroma dve tretjini prometa na mednarodnih letalskih linijah. Tudi sicer so letalske linije povezane z Evropo najbolj prometne. Med medkontinentalnimi povezavami se je kar 44 milijonov potnikov prevažalo na relaciji Evropa–Azija, dobrih 16 milijonov na relaciji Evropa–Bližnji vzhod, dobrih 18 milijonov na relaciji Evropa–severna Afrika in dobrih 13,5 milijona na relaciji Evropa–južna Afrika. V obdobju 2007–2011 se napoveduje, da bo potniški promet znotraj Evrope naraščal za 5 % letno, kar pa je sicer manj ugodno od napovedi naraščanja prometa v Afriki, na Bližnjem vzhodu in v azijsko-pacifiški regiji in s tem tudi pod globalnim povprečjem.

IATA (2008b) ocenjuje, da bo segment poslovnih potnikov znotraj Evrope najhitreje padajoči potovalni segment v letu 2008. Potniki se predvsem odločajo za lete v ekonomskem razredu, kar je na večini evropskih letalskih linij časovno sprejemljivo. Sicer pa je letalski promet znotraj Evrope junija 2008 v primerjavi z enakim obdobjem

2007 upadel za slabih 8 %. Za dobrih 11 % se je izboljšal promet na relaciji Evropa–Bližnji vzhod.

ACI (2007) navaja, da evropski zračni potniški promet narašča, in sicer za okoli 5 % v zadnjih dveh letih. Med najhitreje rastočimi letališči v letu 2006 glede na obseg prometa so letališča v t. i. četrti skupini letališč,¹⁵² in sicer Basel – Mulhouse (+62.9 %), Katowice (+45.6 %) in Nottingham East Midlands (+30.6 %). Med ostalimi hitro rastočimi letališči pa so še Barcelona (+13.0 %), Madrid (+12.9 %) Moskva – Domodedovo (+17.0 %), Praga (+15.6 %), Benetke (+14.6 %), Marseille (+13.2 %) in Varšava (+12.8 %). Pozitivne fluktuacije potrjujejo napovedi Airbusa (2008 a), da se bodo sekundarna letališča v prihodnjih letih povzpela na lestvici pomembnosti za globalno zračno prometno omreženost mest, s tem pa bodo tudi mesta, v katerih se letališča nahajajo pridobila na mednarodni veljavnosti.

Po podatkih ATI (2008) je v 49 evropskih državah registriranih 913 letališč za domače in mednarodne komercialne lete. Države z največ letališči so Francija z 146, Rusija s 96, Velika Britanija s 87, Nemčija s 65, Italija z 49 in Finska z 29 letališči. Med državami z manj letališči so Albanija, Slovenija, Gibraltar in Ferski otoki z 1, Gruzija z 2, Armenija, Makedonija in Azerbajdžan s 3 letališči.

Med najbolj omreženimi mesti so Moskva s tremi mednarodnimi letališči in 161 letalskimi družbami, ki servisirajo 231 različnih nadsacionalnih in nacionalnih destinacij. Od vseh povezav jih dobrih 160 poteka med Moskvo in evropskimi mesti, 8 s severnoameriškimi (Chicago, Texas, Montreal, Toronto, New York, Los Angeles in Washington), 4 z afriškimi mesti (Hurgada, Sharm el Sheik, Alžir in Kairo), 8 z bližnjevzhodnimi mesti (Amman, Dubaj, Doha, Tel Aviv, Beirut, Teheran, Damask, Jedah), s 45 azijskimi in dvema južnoameriškima mestoma (Punta Cana v Dominikanski republiki in Havana). Med ostalimi močno omreženimi mesti so Frankfurt, kjer 274 destinacij servira 133 letalskih družb; Rim, kjer 183 destinacij servira 131 družb; Milano, kjer 148 destinacij servira 130 letalskih družb; Amsterdam, kjer 241 destinacij servira 112 letalskih družb; in Madrid, kjer 186 destinacij servisira 96 letalskih družb. Najmanj omrežena evropska mesta so Bratislava (28 destinacij,

¹⁵² Po kategorizaciji ACI so to letališča z manj kot 5 milijoni potnikov na leto.

10 družb), Trst (13 destinacij, 11 družb), Ljubljana (33 destinacij, 11 letalskih družb), Tallinn (30 destinacij, 16 letalskih družb), Kishinev (18 destinacij, 16 letalskih družb) in Zagreb (34 destinacij, 16 letalskih družb).

V mednarodnem združenju IATA je 77 evropskih letalskih družb, med katerimi so vsaj 3 (Air France, Lufthansa in British Airways) med večjimi letalskimi družbami v svetovnem merilu. Glede na obseg potnikov na mednarodnih letalskih letih je med prvimi desetimi letalskimi družbami kar 6 evropskih (glej tabelo 37). Med večjimi evropskimi letalskimi družbami se omenjajo Lufthansa, Air France, British Airways, Iberia in druge.

Lufthansa je leta 2007 operirala s floto 255 letal, pri tem pa imela še 127 letal v fazi dobave. Leta 2007 so prepeljali slabih 56,5 milijonov potnikov. Družba BA je leta 2007 operirala z 236 letali in prepeljala slabih 43,5 milijonov potnikov. Španski nacionalni prevoznik Iberia je leta 2007 prepeljala slabih 27 milijonov potnikov in pri tem presežal 80 % zasedenost sedežev. Skupaj operirajo s 133 letali in čakajo na dobavo še dodatnih 17. Francoska družba Air France je leta 2007 prepeljala dobrih 50 milijonov potnikov, zaposlovala kar 63.613 ljudi in s tem precej presežala druge evropske letalske družbe. Z 254 letali so povezovali 196 mest in letališč po svetu. Glavnino povezav imajo po Evropi, 16 s Severno Ameriko, 12 z Bližnjim vzhodom, 18 z Latinsko Ameriko in 16 z Azijo. Med letalskimi družbami, ki se sicer ne omenjajo kot pomembnejše družbe v Evropi, gotovo izstopa ruski Aeroflot (SU), ki je leta 2007 prepeljal dobrih 8,1 milijona potnikov, imel 16.500 zaposlenih za floto 92 letal. Poleg slednjih čakajo na dobavo 114 novih letal, kar nakazuje na predvideno rast obsega prometa te letalske družbe. Med pomembnejšimi družbami omenjamo še družbo Tuifly (X3), ki velja za tretjo največjo nemško letalsko družbo nizkocenovnega značaja. Družba operira z 68 letali in letno prepelje okoli 10 milijonov potnikov. Družba povezuje 80 destinacij v 17 državah.

Tabela 37: Vodilne evropske letalske družbe

Družba	Potniki (v 000)	Flota	Zaposleni	Faktor zasedenosti	Destinacije
LH	56.400	255	47.200	76,95 %	198
BA	42.403	236	33.120	75,55 %	167
IB	26.860	133	22.525	81,60 %	165
AF	50.450	254	63.613	80,08 %	196
OS	10.830	27	8.031	75,51 %	80
VO	4.700	58	1.733	66,4 %	83
OU	1.720	13	1.052	64,86 %	25
JP	1.140	10	679	67,05 %	29
OK	4.200	50	4.777	68,4 %	69
AY	8.650	66	9.480	75,54 %	77
X3	9.840	46	2.454	85,1 %	68
MA	3.280	24	3.374	68,69 %	43
AZ	24.550	144	11.172	74,31 %	79
KL	23.210	113	32.555	83,4 %	97
SU	8.170	92	16.500	74,87 %	97
LX	12.650	58	6.022	80,32 %	61

Vir: povzeto po ATI, 2008.

6.5 Letalski potniški promet v bližnjevzhodni regiji

IATA (2008) navaja, da je na relaciji Bližnji vzhod–Azija v letu 2007 skupaj letelo slabih 25 milijonov potnikov, kar to letalsko linijo uvršča na 10 izmed 23 globalnih letalskih linij glede na kontinentalne in medkontinentalne lete. Omenjena letalska linija tudi sicer predstavlja linijo z enkrat bolj obsežnim letalskim prometom od domačega letalskega prometa, kjer je leta 2007 skupaj letelo slabih 13 milijonov potnikov. Med Evropo in Bližnjim vzhodom je skupaj letelo 16,4 milijona potnikov od tega 2,4 milijona v prvem kakovostnem razredu. V obdobju 2007–2011 se napoveduje, da bo potniški promet znotraj Bližnjega vzhoda naraščal za 6,8 % letno, kar je sicer najbolj ugodna napoved za razvoj letalskega potniškega prometa, kot jih navaja IATA.

Po podatkih ATI (2008) je v 13 bližnjevzhodnih državah registriranih 61 letališč za domače in mednarodne komercialne lete. Državi z najmanj letališči sta Palestina in Doha, ki imata zgolj eno mednarodno letališče. Bahrain, Iraq, Jordanija, Libanon, Sirija in Jemen imajo 3 mednarodna letališča; Izrael in Iran 9, Savdska Arabija 8 in Združeni emirati 11 mednarodnih letališč.

Podrobnejša analiza letalskega prometa na glavnih mednarodnih letališčih bližnjevzhodnih držav (tabela 38) pokaže, da je najbolj prometno letališče Dubaj

International Airport (DBX), kjer je leta 2007 pristalo ali vzletelo 34,34 milijona potnikov. Letališče se je s takšnim prometom tudi zapisalo med 30 najprometnejših letališč na svetu (27. mesto), s tem pa je to letališče tudi edino bližnjevzhodno letališče na lestvici ACI. Egiptovsko letališče Cairo international Airport je z 12,5 milijona potnikov, od česar je kar 10 milijonov tujih, na drugem mestu glede na promet. Petina prometa je opravljena z zahodnoevropskimi in slaba polovica z bližnjevzhodnimi državami. Izraelsko letališče Ben Gurion International airport je leta 2007 servisiralo 10,1 mio. mednarodnih potnikov in 84.500 letalskih operacij, pri čemer je tretjina prometa potekala med Srednjo in Vzhodno Evropo, slaba polovica z Zahodno Evropo in le dobrih 5 % z bližnjevzhodnimi državami. Kot zanimiv podatek se pojavi tudi dejstvo, da na tem letališču kar 99 % vseh potnikov predstavljajo mednarodni potniki. Domači potniški promet v 99 % poteka preko letališča Eilat na jugozahodu Izraela. Letališče Tehran ima vzpostavljene povezave s 55 destinacijami, ki jih servisira 19 letalskih družb. 91,4 % povezav poteka znotraj bližnjevzhodne regije. Leta 2007 je letališče servisiralo 11 milijonov potnikov, od tega 1,7 tujih.

V mednarodnem letalskem združenju IATA je 23 bližnjevzhodnih letalskih družb, kar predstavlja dobro petino vseh letalskih družb v regiji. Po obsegu prometa so najuspešnejše družbe Emirates (EK), Saudi Arabia Airlines (SV), Gulf Airlines (G9) in Qatar Airlines (QR). Vse družbe, razen Yemenska Yemenia (IY), ki dosega komaj slabi dve tretjini zasedenosti kapacitet. Najvišji faktor zasedenosti ima družba Air Arabia iz Združenih arabskih emiratov, ki operira s 14 letali, v fazi dobave pa ima novih 46 letal. Na splošno ugotavljamo, da letalske družbe v tej regiji optimistično zrejo v prihodnost avio prometa v regiji, saj večina družb čaka dobavo novih letal. SV čaka na dobavo 46 novih letal, QR je naročila 143 novih letal, GF čaka dobavo 54 in EK 129 novih letal.

Tabela 38: Vodilne bližnjevzhodne letalske družbe

Družba	Potniki (v 000)	Flota	Zaposleni	Faktor zasedenosti	Destinacije
G9	2.700	14	852	86,41 %	38
IY	0,980	19	/	57,16 %	30
SV	18.160	96	18.967	63,53 %	67
RJ	2.370	26	4.257	70,55 %	54
QR	8.880	62	8.706	77,35 %	78
KU	2.600	21	3.655	72,00 %	36
GF	5.940	29	5.730	72,20 %	41
EK	21.230	115	21.769	79,75 %	92

Vir: povzeto po ATI, 2008.

Glavnina analiziranih družb operira z mešano floto, pri čemer prevladujejo letala znamke Boeing in Airbus, sicer pa jih nekaj operira še z letali tipa Bombardier in Embraer. Yemenska družba pa ima v svoji aktivni floti tudi dva letala ruskega proizvajalca Ilyushin.

6.6 Letalski potniški promet v azijsko-pacifiški regiji

Znotraj Azije je leta 2008 skupaj potovalo dobrih 123 milijonov letalskih potnikov, kar to letalsko linijo uvršča na drugo mesto od 25 letalskih linij, kot jih statistično spremlja IATA (2008). V obravnavani jugovzhodni regiji je druga najbolj prometna linija znotraj severnega in osrednjega Pacifika, kamor uvrščamo otočja okoli in vključno z Avstralijo in Novo Zelandijo. Na teh letalskih linijah je letelo slabih 30 milijonov potnikov. Med Azijo in Bližnjim vzhodom je skupaj letelo slabih 25 milijonov potnikov. Na vseh ostalih linijah (npr. Azija–južni Pacifik, znotraj južnega Pacifika, Afrika–jugovzhodni Pacifik itd.) pa je letelo med 15 in 500.000 potniki na posamezno relacijo. V obdobju 2007–2011 se napoveduje, da bo potniški promet znotraj azijsko-pacifiške regije naraščal za slabih 6 % letno, kar ta letalski prostor uvršča med najbolj razvijajoče se v omenjenem strateškem obdobju. Leta 2011 bo tako kar 27 % vsega letalskega potniškega prometa potekalo znotraj azijsko-pacifiške regije.

Po podatkih ACI lahko kot glavna letališča v azijsko-pacifiški regiji obravnavamo letališča Narita, Hongkong International, Suravnabhumi, Changi in Beijing Capital. Omenjena letališča so se v letu 2007 povzpela med 30 najpomembnejših letališč na svetu, pri čemer se kot indikator pomembnosti uporabljajo število mednarodnih potnikov, število vseh potnikov in število letalskih operacij, ki jih v posameznem letu

opravi letališče. Kot kažejo podatki v tabeli 39, so se največje spremembe v rasti zgodile v Pekingu in Hongkongu, kjer je za okoli 10 % narasel promet s potniki, zaradi česar se letališče v Pekingu uvršča na 9. mesto glede na omenjen indikator. Med 30 najpomembnejših letališč na svetu glede na število operacij se je uvrstilo le letališče v Pekingu. Korejsko letališče Incheon v Seulu pa je absolutno gledano v letu 2007 pridobilo največ, saj je kar za 11 % povečalo prehodnost mednarodnih potnikov.

Tabela 39: Uspešnost azijsko-pacifiških letališč v letu 2007

Letališče	Indikator	Sprememba 2007/08	
Število potnikov			Mesto na lestvici
Beijing Capital International Airport (PEK)	53,5 mio.	+10,1 %	9
Hongkong International Airport (HKG)	47 mio.	+7,3 %	14
Suravnbhumi Airport Bangkok (BKK)	41,2 mio.	+3,7 %	18
Changi Airport Singapur (SIN)	36,7 mio.	+4,8 %	19
Narita International Airport (NRT)	35,4 mio.	+1,4 %	24
Letalske operacije			Mesto na lestvici
Beijing Capital International Airport (PEK)	394.697	+6,1 %	23
Mednarodni potniki			Mesto na lestvici
Hongkong International Airport (HKG)	46,3 mio.	+7,0 %	5
Changi Airport Singapur (SIN)	35,2 mio.	+5,6 %	6
Narita International Airport (NRT)	34,2 mio.	+1,1 %	7
Suravnbhumi Airport Bangkok (BKK)	31,6 mio.	+6,9 %	9
Incheon International Airport (ICN)	30,7 mio.	+11,2 %	10
Taipei Songshan Airport (TPE)	20,5 mio.	+2,8 %	17
Kuala Lumpur International Airport (KLL)	11,9 mio.	+12,4 %	28

Vir: povzeto po ACI (<http://www.airports.org>).

Med vodilnimi azijsko-pacifiškimi letalskimi družbami so Japan Airlines (JL), ki je s floto 195 letal prepeljala dobrih 47 milijonov potnikov, kar predstavlja slabih 70 % zasedenosti sedežev. V letu 2007 je družba letela na 194 različnih destinacij. ANA All Nippon Airways (NH) je japonska letalska družba s sedežem v Tokiu, ki je leta 2007 prepeljala dobrih 50 milijonov potnikov in operirala s floto 150 letal. Družba povezuje 107 destinacij in je v letu 2007 dodatno naročila še 97 letal, s čimer bo svojo prometno omreženost še izboljšala. Med močnejšimi družbami je tudi China Southern (CZ), ki je v letu 2007 letela na kar 455 različnih destinacij. S floto 293 letal pa je prepeljala slabih 57 milijonov potnikov. China Air (CA) je leta 2007 povezovala 336 destinacij, zaposlovala slabih 35.000 ljudi in dosegla skoraj 80 % zasedenost letalskih sedežev. Družba Cathay Pacific (CX) je leta 2007 prepeljala dobrih 23.250 potnikov in povezovala 111 destinacij, pri čemer je glavnina azijsko-pacifiških, 10 evropskih, 3 bližnjevzhodne in le ena afriška.

Tabela 40: Vodilne azijsko-pacifiške letalske družbe

Družba	Potniki (v 000)	Flota	Zaposleni	Faktor zasedenosti	Destinacije
JL	47.170	195	16.671	69,05 %	194
CA	34.830	203	19.334	78,56 %	336
CZ	56.910	293	45.000	73,97 %	455
CX	23.250	110	19.840	79,83 %	111
QF	36.450	131	32.831	79,94 %	85
AI	4.110	119	15.034	62,13 %	77
NH	50.380	150	13.500	67,32 %	107

Vir: povzeto po ATI, 2008.

7 ANALIZA NADREGIONALNE AVIOPROMETNE OMREŽENOSTI

Regionalno aviotransportno omreženost mest razumemo kot mrežo obstoječih avioprometnih povezav med posameznimi mesti v posamezni svetovni regiji z mesti v drugi svetovni regiji. Pri tem se osredotočamo zgolj na povezave eksterne ali nadregionalne narave, pri čemer v kontekstu razumevanja nadregionalne povezave obravnavamo zgolj obseg avioprometnih povezav za posamezno regijo izven matične regije opazovanega mesta. Kot regije razumemo ločene geografske enote, ki so lahko razumljene kot kontinenti oziroma posamezne geo-politične enote znotraj kontinenta. Pri identifikaciji posameznih regij smo se opirali na avioprometno regionalizacijo sveta po IATI in na turistično regionalizacijo sveta po WTTC in UNWTO. Regije, ki jih obravnavamo v pričujočem poglavju, so Afrika, Severna Amerika, Evropa, Bližnji vzhod, azijsko-pacifiška regija in Južna Amerika. Znotraj posamezne opazujemo avioprometno omreženost vseh pomembnih mest, ki so bodisi prestolnice bodisi vodilni avioprometni centri glede na podatke, ki jih o prehodnosti posameznih svetovnih letališč objavlja IATA. Ker nas zanima povezanost posameznih mest, smo opazovana mesta določili glede na domicilnost letališča v opazovanem mestu.

V nadaljevanju obravnavamo povezanost 269 svetovnih mest s 6 svetovnimi regijami oziroma 46 severnoameriških, 39 južnoameriških, 50 afriških, 53 evropskih, 66 azijsko-pacifiških in 15 bližnjevzhodnih mest. Kot posamezne faktorje povezanosti obravnavamo število letalskih družb, ki servisirajo posamezno opazovano mesto, število mest (letalske destinacije), s katerimi je mesto povezano, število letališč v posameznem opazovanem mestu in regionalno domicilnost povezanega mesta.

Ugotavljamo, da na vzpostavljeno avioprometno mrežo vpliva tudi oddaljenost med regijami, pri čemer pa obstajajo izjeme. Tako ugotavljamo, da med Francijo in Avstralijo ni vzpostavljene redne letalske linije. Avstralija prav tako ni povezana s Skandinavijo, slabe so povezave z Južno Ameriko. Tako ni povezave med Brazilijo in Avstralijo in tudi ne med Mehiko in Avstralijo. Kar nekaj pomembnih južno- oziroma centralnoameriških držav nima vzpostavljene redne letalske povezave z Indijo (npr. Argentina, Mehika, Brazilija). Argentina med drugim nima vzpostavljene redne letalske povezave s Kitajsko, pri tem pa se med ZDA in Kitajsko tedensko zvrsti 281 letalskih letov oziroma dobrih 8.400 sedežev. Povezave potekajo med 13 ameriški in tremi kitajskimi mesti (Peking, Shanghai in Guangzhou), Argentina prav tako nima vzpostavljene redne letalske linije z Japonsko, med ZDA in Japonsko pa je tedensko okoli 400 letov in slabih 22.000 sedežev. V glavnem gre za povezave med tremi japonskimi (Tokio, Chobu in Osaka) in osemnajstmi ameriški mesti.

Bližnji vzhod je slabo povezan z Južno Ameriko. Tako na primer ni direktnih povezav med Mehiko, Argentino in Čilami ter Združenimi emirati. Čile, Argentina in Brazilija prav tako nimajo vzpostavljene direktne povezave z Izraelom. Egipt nima vzpostavljene direktne avioprometne povezave s katerim koli centralnim ali južnoameriškim mestom. Direktna letalska linija obstaja med Dubaiem in Sao Paolom v Braziliji. Ena povezava obstaja tudi med Damaskom v Siriji in Caracasom v Venezueli.

7.1 Severna Amerika

Severno Ameriko tvorita Združene države Amerike in Kanada, zato smo v analitični obzir vzeli 39 mest ZDA in 7 mest Kanade. Opazujemo torej 46 mest in njihovo avioprometno povezanost z drugimi svetovnimi regijami. 15 mest je omreženo s 100 in več domačimi in mednarodnimi destinacijami. Med najbolj omrežena mesta v tej regiji spadajo Atlanta, New York, Dallas, Minneapolis, Detroit, Miami, Denver, Washington, Toronto in Los Angeles. Znotraj regije so tudi štiri mesta s tremi letališči (Washington, Los Angeles in New York) in šest mest z dvema letališčema (Miami, Montreal in Chicago). Skupaj regijo servisira 1620 letalskih družb, pri čemer pa se posamezne družbe seveda ponavljajo. Skupno število omreženih mest znotraj in

izven regije je 4.189, pri tem pa povezave potekajo med 59 različnimi letališči v 46 različnih mestih.

Analiza nadregionalne povezanosti mest v Severni Ameriki pokaže, da opazovana mesta vzdržujejo 3.270 avioprometnih povezav znotraj regije (SAM), 11 avio povezav z Afriko (AFR) oziroma afriškimi mesti, 294 povezav z evropskimi mesti (EVR), 21 povezav z bližnjevzhodnimi mesti (BVZ), 111 povezav z mesti azijsko-pacifiške regije (APA) in 482 povezav z mesti Južne Amerike (JAM). Med mesti v afriški regiji, ki imajo vzpostavljene povezave s severnoameriškimi mesti, so Johannesburg, Kairo, Casablanca, Dakar, Lagos in Alžir. Med Severno Ameriko in Afriko je tako vzpostavljenih 11 avioprometnih povezav, pri čemer največ povezav poteka iz New Yorka in Montreala. Med manj povezane regije spada tudi bližnjevzhodna regija, ki ima s Severno Ameriko vzpostavljenih 20 avioprometnih povezav iz 8 mest v regiji. Med povezanimi mesti se pojavljajo Doha, Riyadh, Kuvajt, Jeddah, Abu Dhabi, Dubaj, Tel Aviv in Amman. 110 avioprometnih povezav med Severno Ameriko in azijsko-pacifiško regijo poteka med 19 severnoameriških in 23 azijsko-pacifiških mest, pri čemer največ povezav ohranjajo Los Angeles, San Francisco in New York iz zahodne obale Severne Amerike. Med povezanimi azijsko-pacifiškimi mesti se pojavljajo Apia, Auckland, Bangkok, Peking, Brisbane, Delhi, Guangzhou, Hongkong, Islamabad, Karači, Lahore, Melbourne, Mumbai, Nadi, Osaka, Papeete, Rarotonga, Seoul, Shanghai, Singapur, Sydney, Taoyuan in Tokio. Z Evropo je vzpostavljenih kar 284 avioprometnih povezav iz 27 opazovanih mest. Največ povezav na ameriški strani vzdržujejo New York, Toronto, Atlanta, Montreal in Chicago, na evropski strani pa so to Pariz, London, Frankfurt, Amsterdam, München, Zürich, Dublin, Rim in ostala. Zanimivo je, da je francoski Quebec povezan samo s Parizom, da so mesta (Bordeaux, Bristol, Bukarešta, Toulouse, Lizbona, Porto in Riga) povezana samo z enim severnoameriškim mestom. Prav tako pa je zanimivo, da obstajajo avioprometne povezave tudi z manjšimi evropskimi mesti, kot so Cardiff, Cologne/Bonn, Exeter, Leipzig, Liege, Malaga, Marseille, Neapelj, Palermo, Pisa in Stuttgart. Stuttgart je tako povezan z Atlanto, New York z Lizbono, Portom in Rigo.

Tabela 41: Regionalna avioprometna omreženost severnoameriških mest

Mesto	Družbe	Destinacije	Letališča	SAM	AFR	EUR	BVZ	APA	JAM
Washington	99	155	3	118	1	13	4	3	16
New York	161	239	3	113	4	56	7	10	49
San Francisco	47	99	0	75	0	8	0	10	6
Los Angeles	94	154	3	91	0	13	1	18	31
Miami	72	133	1	49	0	9	1	0	74
Atlanta	44	263	1	182	2	24	2	3	50
Calgary	33	54	1	41	0	9	0	1	3
Halifax	21	31	1	24	0	6	0	0	1
Otawa	22	34	1	30	0	4	0	0	0
Quebeck	10	19	1	17	0	2	0	0	0
Toronto	61	153	1	81	0	31	3	8	30
Montreal	48	96	2	55	3	23	1	0	14
Chicago	78	147	2	96	0	23	1	8	19
Michigan	8	11	1	11	0	0	0	0	0
Denver	31	155	1	146	0	3	0	0	6
Conneticut	27	49	1	46	0	0	0	0	3
Mongomery	3	3	1	3	0	0	0	0	0
Charlotte	26	158	1	139	0	3	0	1	15
Anchorage	34	56	1	46	0	3	0	7	0
Phoenix	26	126	1	114	0	1	0	1	10
Little Rock	14	59	1	59	0	0	0	0	0
San Diego	21	40	1	39	0	0	0	0	1
San Jose	18	29	1	27	0	0	0	0	2
Tucson	13	17	1	17	0	0	0	0	0
Vancouver	42	74	1	55	0	6	0	10	3
Cincinnati	19	95	1	89	0	5	0	0	1
Dallas	48	175	2	141	0	5	0	3	26
Dayton	22	71	1	70	0	0	0	1	0
Las Vegas	34	128	3	119	0	3	0	0	6
Charleston	17	14	1	14	0	0	0	0	0
Seattle	36	131	2	117	0	7	0	5	2
Harrisburg	14	13	1	13	0	0	0	0	0
Indianapolis	9	57	1	57	0	0	0	0	0
Houston	46	177	2	114	0	10	1	1	51
Honolulu	32	43	1	29	0	0	0	14	0
Minneapolis	30	170	1	163	0	3	0	2	2
Nashville	25	78	1	78	0	0	0	0	0
Norfolk	23	24	1	24	0	0	0	0	0
Detroit	35	170	1	157	0	5	0	4	4
Sacramento	16	30	1	29	0	0	0	0	1
Orlando	34	93	2	76	0	8	0	0	9
Boston	39	122	1	104	1	11	0	0	6
Ontario	13	18	1	17	0	0	0	0	1
Tulsa	11	17	1	17	0	0	0	0	0
Cleveland	26	106	1	103	0	0	0	1	2
Fort Lauderdale	38	103	1	65	0	0	0	0	38
Skupaj	1620	4189	59	3270	11	294	21	111	482

Vir: lasten izračun po podatkih ATI.

Slabi dve petini (37,7 %) vseh letalskih povezav v SAM regiji predstavljajo nadregionalne povezave. Letalske povezave z JAM regijo predstavljajo slabo polovico (49,2) nadregionalnih oziroma 18,5 % vseh avio povezav. EVR regija je s 35,8 % nadregionalnih (13,5 % vseh) povezav zelo močno omrežena s SAM regijo. Sledi AZI regija, ki predstavlja slabo desetino (9,8 %) nadregionalnih oziroma 3,3 % vseh avio povezav. BVZ regija ima vzpostavljenih 20 letalskih povezav, kar predstavlja 3,2 % nadregionalnih povezav, AFR regija pa 1,7 % nadregionalnih povezav.

Slika 6: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti SAM



Vir: lastna obdelava.

7.2 Južna in Centralna Amerika

Južno- in srednjeameriški avioprometni sektor predstavlja 310 letalskih družb, ki skupaj povezujejo 358 različnih domačih in mednarodnih destinacij. V 22 analiziranih državah, v 39 mestih je 44 mednarodnih letališč. Mesta z največ letališči so Sao Paulo (3), Buenos Aires (2) in San Juan (2). Kar slabe 4/5 vseh letalskih povezav poteka znotraj regije. Med nadregionalnimi povezavami se kot pomembni pojavljata severnoameriška in evropska regija.

Med nadnacionalno najbolj omrežena mesta spadajo Mexico City (95), Bogota (66), Buenos Aires (62) in Caracas (56), Cancun (54) in Panama City (51), ki povezujejo

okoli 60 destinacij v domačem in nadnacionalnem prostoru. Bogota tako z Evropo vzdržuje 5 letalskih povezav, med katerimi so povezave z Barcelono, Parizom, Luksemburgom, Londonom in Madridom. Cancun vzdržuje direktne povezave z 10 EVR mesti (AMS, BRU, FRA, DUS, MAD, MXP, MUC, CDG, ORY, ROM). 9 obstoječih povezav poteka s severnoameriškimi mesti Fort Lauderdale in Miami na Floridi, Houston v Teksasu, Newark in JFK letališčem v New Yorku, Washingtonom, Atlanto in Los Angelesom. Največ nadnacionalnih povezav pa sicer poteka z ostalimi regionalnimi mesti. Buenos Aires ima letalske povezave z 62 svetovnimi mesti, pri čemer jih kar 77 % poteka znotraj regije. Med najmočnejšimi nadregionalnimi povezavami se pojavi 7 severnoameriških mest, 5 evropskih (BCN, MAD, ROM, FRA in PAR). Mesto ima redno direktno letalsko povezavo tudi z glavnim mestom Nove Zelandije Aucklandom.

Najslabše omreženo mesto Južne Amerike je prestolnica Francoske Gvajane Cayenne, ki ima povezave s tremi mesti, pri tem sta dve regionalnega značaja (Fort de France Martinique in Macapa v Braziliji) ter ena nadregionalna (Pariz). Med slabše omreženimi pa so še Paramaribo, Asuncion in La Paz. Gre predvsem za manj razvita JA mesta, ki med evropskimi mesti najpogosteje vzdržujejo povezave z Madridom in Barcelono zaradi nekdanjih kolonialnih povezav, Parizom in Londonom zaradi njune globalne avioprometne omreženosti, Frankfurtom in Amsterdamom zaradi njune pomembnosti v smislu nadnacionalnih avioprometnih centrov.

Med azijsko in bližnjevzhodno regijo obstaja zgolj ena letalska povezava, in sicer med venezuelskim Caracasom in Damaskom v Siriji. Med azijskimi mesti in JA regijo ni obstoječih letalskih povezav, sicer pa so slednje zelo šibke tudi med JA regijo in Afriko. Pri tem se pojavljajo povezave zgolj med Buenos Airesom in Dakarjem v Senegalu ter Riom de Janeriom in Luando v Angoli. Buenos Aires in Santiago de Chile pa sicer vzdržujeta tudi vsak po eno letalsko povezavo z južno-pacifiško regijo, in sicer z mestom Auckland. Mesti Montevideo in Paramaribo sta povezani z Amsterdamom in Madridom v Evropi (vsak po eno povezavo), Paramaribo tudi z Miamiem v Severni Ameriki, prestolnica Ekvadorja Quito pa se v Severni Ameriki povezuje s Houstonom in Miamiem ter v Evropi z nizozemsko prestolnico Amsterdam.

Tabela 42: Regionalna avioprometna omreženost JCAM prestolnic

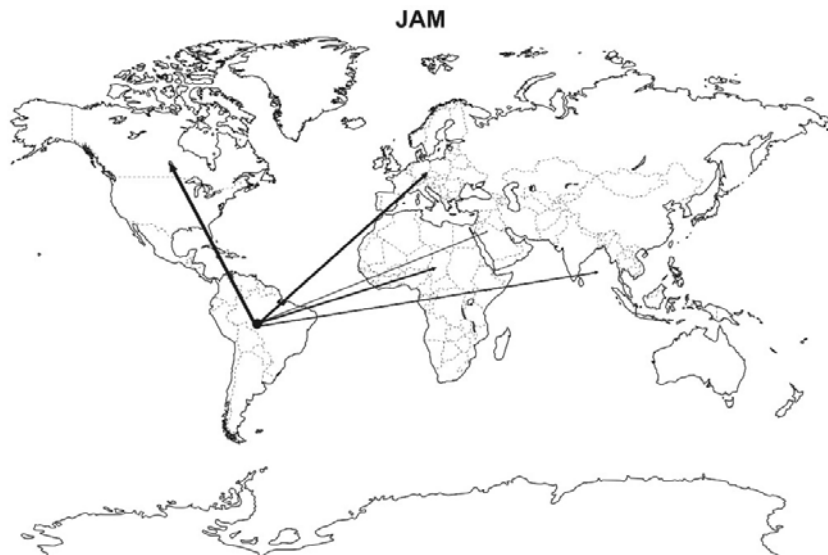
Mesto	Družbe	Destinacije	Letališča	SAM	AFR	EUR	BVZ	APA	JAM
Acapulco	11	6	1	0	0	0	0	0	6
Asuncion	6	10	1	0	0	0	0	0	10
Bogota	47	66	1	9	0	5	0	0	52
Brasilia	10	33	1	0	0	1	0	0	32
Buenos Aires	49	62	2	7	1	5	0	0	48
Cancun	37	54	1	32	0	10	0	0	12
Caracas	45	56	1	7	0	8	0	1	40
Cayenne	4	3	1	0	0	1	0	0	2
Cordoba	6	7	1	0	0	0	0	0	7
Crown Point (TAB)	5	5	1	0	0	1	0	0	4
Freeport	8	6	1	4	0	0	0	0	2
Havana	26	40	1	2	0	8	0	0	30
Kingston	14	15	1	5	0	1	0	0	9
La Paz	9	8	1	0	0	0	0	0	8
Lima	32	37	1	8	0	2	0	0	27
Maracaibo	9	8	1	1	0	0	0	0	8
Mexico City	49	95	1	24	0	6	0	0	65
Montego Bay	18	28	1	17	0	5	0	0	6
Montevideo	16	13	1	1	0	1	0	0	11
Nassau	23	34	1	13	0	1	0	0	22
Panama City	25	51	1	10	0	2	0	0	39
Paramaribo	5	5	1	1	0	1	0	0	3
Port Au Prince	10	10	1	4	0	0	0	0	6
Port of Spain	16	20	1	7	0	0	0	0	13
Quito	29	21	1	2	0	1	0	0	19
Rio de Janeiro	35	36	2	2	1	4	0	0	29
Salvador	10	33	1	1	0	4	0	0	16
San Jose	27	37	1	10	0	1	0	0	26
San Juan	51	25	2	16	0	3	0	0	32
Santiago (DOM)	6	5	1	2	0	0	0	0	3
Santiago (CUB)	2	3	1	0	0	0	0	0	2
Santiago de Chile	33	41	1	6	0	2	0	0	32
Santo Domingo	24	25	1	7	0	3	0	0	15
Sao Paolo	45	49	3	10	2	11	1	0	49
Tegucigalpa	11	9	1	2	0	0	0	0	7
Tijuana	10	23	1	0	0	0	0	2	21
Ushuaia	3	9	1	0	0	0	0	0	9
Valencia	9	8	1	1	0	0	0	0	8
Veracruz	7	7	1	0	0	0	0	0	7
Skupaj	782	1003	44	211	4	87	1	3	737

Vir: lasten izračun po podatkih ATI.

Za JAM regijo lahko rečemo, da je pretežno domicilna oziroma regionalno orientirana v odnosu do avioprometne omreženosti, saj je kar 73,4 % vseh letalskih povezav regionalnega značaja. Dobro petino vseh povezav (20 %) se porazdeli na SAM regijo, ki ima dobri dve tretjini (68,5 %) vseh nadregionalnih povezav. Slabo tretjino (28 %) nadregionalnih povezav teče med JAM in EVR regijo, slednje predstavlja

slabo desetino (8,67 %) vseh povezav. Ostalih 3,25 % nadregionalnih avioprometnih povezav si razdelijo AFR, AZI, BVZ in JPA regije.

Slika 7: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti JAM



Vir: lastna obdelava.

7.3 Afrika

V 50 analiziranih državah afriškega kontinenta je uradno zabeleženih 217 letališč, ki jih skupaj servisira 721 letalskih družb. Med državami z največ letališči so Južna Afrika (18), Alžirija in Maroko (17), Egipt (12), Nigerija (10), Zimbabve (9) in Kamerun (7). Regija je povezana z 916 destinacijami, pri čemer je 62 % povezav znotraj afriške regije. Najmočnejša nadregionalna povezava teče z Evropo (23 %), ki ji sledi bližnjevzhodna regija s slabimi 10 % vseh povezav. Afriška regija nima nobene direktne avio povezave z azijsko-pacifiško regijo in le 7 direktnih povezav s Severno Ameriko.

Med nadregionalnimi povezavami izstopa evropska regija, s katero je vzpostavljenih skupaj kar 215 redih direktnih letalskih povezav. Med evropskimi mesti glede na število direktnih povezav izstopa francoska prestolnica Pariz, ki ima vzpostavljenih 16 direktnih letalskih povezav, pri tem pa je kar nekaj mest, ki vzdržujejo povezave zgolj s tem mestom:

- Cotonou,
- Yaounde,

- Bangui,
- Djibuti,
- Asmara,
- Libreville,
- Conakry,
- Antananarivo,
- Rabat,
- Nouakchott in
- Abuja.

Namibijska prestolnica Windhoek je povezana s Frankfurtom, Münchnom in letališčem Stansted v Londonu. Z Lizbono so povezani Bissau, Maputo in Sao Tome. Prestolnici Gabona in Liberije (Libreville in Monrovia) sta povezani z Brusljem. Prestolnice Malavije (Lilongwe), Namibije (Windhoek), Zambije (Lusaka) in Zimbabveja (Harare) pa so povezane z britansko prestolnico London. Prestolnici Lomo in Dar-es-Salaam sta povezani z nizozemsko prestolnico Amsterdam. Afriške prestolnice vzdržujejo 89 rednih direktnih nadregionalnih letalskih povezav z bližnjevzhodno regijo, pri čemer izstopajo povezave iz egiptovske prestolnice Kairo, Algiersa in Karthuma.

Le dve afriški mesti imata redne direktne letalske povezave z južno- in srednjeameriškimi mesti, pri čemer ima Luanda direktno povezavo zgolj z Rio de Janeirom in Johannesburg s Sao Paolom.

Tabela 43: Regionalna avioprometna omreženost afriških prestolnic

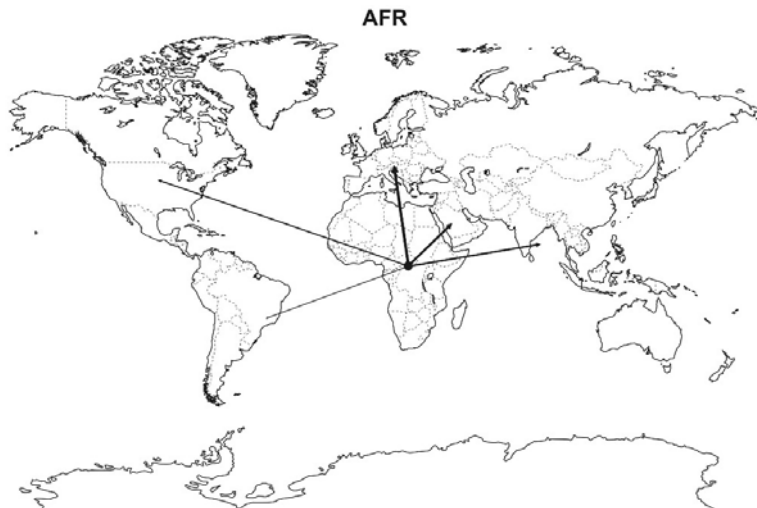
MESTO	Družbe	Destinacije	Letališča	SAM	AFR	EUR	BVZ	APA	JAM
Abidjan	20	21	1	0	16	4	2	0	0
Abuja	11	15	1	0	14	1	0	0	0
Accra	29	25	1	1	15	7	2	0	0
Adis Ababa	15	41	1	0	27	4	8	2	0
Algiers	19	61	1	1	31	22	7	0	0
Antananarivo	9	22	1	0	19	3	0	0	0
Asmara	9	8	1	0	5	1	2	0	0
Bamako	15	14	1	0	2	2	0	0	0
Bangui	2	3	1	0	2	1	0	0	0
Banjul	7	5	1	0	3	2	0	0	0
Bissau	4	3	1	0	2	1	0	0	0
Brazzaville	7	8	1	0	7	1	0	0	0
Conakry	9	6	1	0	5	1	0	0	0

Cotonou	13	14	1	0	13	1	0	0	0
Dakar	28	33	1	3	18	10	0	0	0
Dar-es-Salaam	16	24	1	0	20	2	2	0	0
Djibouti	11	16	1	0	11	1	4	0	0
Entebbe	19	14	1	0	8	5	1	0	0
Freetown	7	7	1	0	6	1	0	0	0
Gaborone	3	5	1	0	5	0	0	0	0
Harare	13	14	1	0	12	1	0	1	0
Johannesburg	66	84	1	0	61	10	5	5	3
Kairo	58	86	1	2	24	31	22	7	0
Khartoum	30	28	1	0	15	2	11	0	0
Kigali	7	6	1	0	6	0	0	0	0
Kinshasa	23	19	2	0	16	2	0	0	0
Libreville	17	15	1	0	13	2	0	0	0
Lilongwe	6	6	1	0	5	1	0	0	0
Lome	13	10	1	0	8	2	0	0	0
Luanda	21	16	1	0	9	4	2	0	1
Lusaka	14	15	1	0	13	1	1	0	0
Malabo	10	11	1	0	7	4	0	0	0
Manzini	2	1	1	0	1	0	0	0	0
Maputo	10	16	1	0	15	1	0	0	0
Maseru	1	1	1	0	1	0	0	0	0
Mauritius	18	28	1	0	9	10	1	6	2
Monrovia	5	4	1	0	3	1	0	0	0
Moroni	6	5	1	0	4	0	1	0	0
Nairobi	40	43	2	0	31	7	3	2	0
N'Djamena	6	7	1	0	5	1	1	0	0
Niamey	6	6	1	0	5	1	0	0	0
Nouakchott	6	5	1	0	4	1	0	0	0
Ouagadougou	9	13	1	0	10	2	0	0	0
Praia	3	8	1	0	3	5	0	0	0
Rabat	5	5	1	0	3	2	0	0	0
Sao Tome	4	3	1	0	2	1	0	0	0
Tripoli	31	48	1	0	26	16	6	0	0
Tunis	26	58	1	0	17	33	8	0	0
Windhoek	7	8	1	0	5	3	0	0	0
Yaounde	5	2	1	0	1	1	0	0	0
Skupaj	721	916	52	7	563	215	89	23	6

Vir: lasten izračun po podatkih ATI.

Evropa je glede na obseg mednarodnih letov najpomembnejša regija v AFR nadregionalnem smislu. Nadregionalne povezave predstavljajo dobri dve tretjini (63,9 %) nadregionalnih oziroma 23,0 % vseh letalskih povezav AFR regije. Povezave z BVZ regijo predstavljajo slabo tretjino (26,4 %) nadregionalnih oziroma 9,5 % vseh povezav. AZI mesta predstavljajo slabo desetino (6,8 %) nadregionalnih oziroma 2,4 % vseh povezav. JAM in SAM regija imata zanemarljiv obseg avioprometnih povezav, tako v regionalnem kot nadregionalnem smislu.

Slika 8: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti AFR



Vir: lastna obdelava.

7.4 Evropa

V Evropi je uradno registriranih okoli 800 letališč, pri čemer v nadaljevanju analiziramo 73 letališč v 53 evropskih mestih, v vseh 47 evropskih državah. Omenjena letališča imajo oblikovano mrežo 5.012 povezanih mest kontinentalnega in medkontinentalnega značaja. Večino mest ima eno mednarodno letališče, nekaj tudi tri (Moskva, Berlin, Stockholm, London) ali po dve (npr. Bratislava, Bukarešta, Bruselj, Pariz itd.) letališči.

Največ (76,5 %) vseh povezav je kontinentalnega ali regionalnega značaja, ostale potekajo med Evropo in BVZ (6,7 %), Azijo (5 %), SAM (4,3 %), AFR (3,9 %) in APA (2,3 %). Med najbolj omreženimi mesti so Pariz, London, Frankfurt, Amsterdam, Moskva, Bruselj, Madrid in italijanska prestolnica Rim. Največ povezav med Evropo in Severno Ameriko poteka preko Londona (30), Frankfurta (28), Pariza (26), Amsterdama (23), Dublina (14), Züricha (13), Madrida (11) in Düsseldorfa (10). Kljub temu predstavljajo letalske linije med Frankfurtom in SAM zgolj 0,83 % vseh povezav iz EVR. Glavnino predstavljajo evropske destinacije, petino pa azijske. Večina omenjenih mest (FRA, PAR, AMS, DUB, ZRH itd.) se največkrat povezuje z naslednjimi SAM mesti:

- Chicago,
- New York,
- Washington,

- Atlanta,
- Miami,
- Philadelphia,
- San Francisco,
- Toronto in
- Vancouver.

Medtem ko povezave med Amsterdamom in SAM predstavljajo kar 8 % vseh linij Amsterdama, jih v Parizu predstavljajo kar dobrih 14 %. V Evropi je tudi 22 mest, ki se s SAM regijo direktno ne povezujejo (npr. Beograd, Bratislava, Ekaterinburg, Larnaca, Minsk, Sarajevo, Tallinn, Sofia itd.). Iz letališča Tegel v Berlinu obstaja direktna letalska povezava do New Yorka, in sicer do letališča JFK in Newark (EWR). Romunska prestolnica je prav tako povezana z mestom New York. Povezava poteka med letališčema Henri Coanda International in JFK. Podobno pa so z mestom New York (JFK) povezani še Neapelj, Oslo, Riga in Rim. Med vzhodnoevropskimi prestolnicami je z Ameriko tako povezanih zgolj 5 izmed analiziranih držav (Bukarešta, Istanbul, Kijev, Moskva in Riga).

Analiza povezanosti EVR z afriško regijo (v nadaljevanju AFR) kaže, da pri številu povezav močno prednjači francoska prestolnica Pariz, od koder iz letališča CDG in ORY obstaja kar 76 letalskih povezav, kar je dobrih enkrat več kot večina ostalih EVR mest. Kot drugo z Afriko najbolj omreženo evropsko mesto se pojavlja Bruselj (30), sledijo pa Frankfurt (28), London (27), Amsterdam (24), Madrid (16), Zürich (13), Milano (12) in Lizbonaa (12). Med afriškimi mesti, ki so največkrat omrežena z evropskimi, so:

- Hurghada,
- Marrakech,
- Monastir,
- Tunis,
- Cairo,
- Cassablanca in
- Abidjan.

V veliki večini gre za počitniške destinacije oziroma države, ki so nekoč spadale pod francosko ozemlje. Je pa zanimivo tudi to, da so med EVR in južnoafriško prestolnico Johannesburg vzpostavljene le tri direktne letalske povezave, in sicer s Parizom, Londonom in Amsterdamom. Skupaj je med Evropo in Afriko vzpostavljenih 315 direktnih letalskih povezav, pri tem ima 11 mest vzpostavljenih 10 ali več povezav, 16 mest ima vzpostavljenih med 1 in 9 povezav, kar 25 mest pa z AFR nima vzpostavljene nobene direktne letalske povezave.

Med Evropo in Bližnjim vzhodom (v nadaljevanju BVZ) je vzpostavljenih 223 direktnih letalskih povezav, kar to regijo uvršča med manj omreženo regijo glede na avioprometno omreženost Evrope. Med z BVZ bolj omreženimi mesti so Istanbul (21), Pariz (19), Frankfurt in London (16), Amsterdam (14), Rim (12), Dunaj (11) in Bruselj (10). 7 od 53 opazovanih EVR mest ima 10 ali več povezav z BVZ regijo, 26 med 1 in 10 povezav, ostala mesta z BVZ regijo nimajo vzpostavljenih direktnih letalskih povezav. Med najpogosteje povezanimi BVZ mesti se pojavljajo:

- Amman,
- Beirut,
- Damascus,
- Doha,
- Jeddah,
- Kuwait,
- Tehran in
- Tel Aviv.

Med Evropo in Azijo (v nadaljevanju AZI) je vzpostavljenih 277 direktnih letalskih povezav, kar AZI uvršča na drugo mesto glede na nadregionalno avioprometno omreženost Evrope. 9 evropskih mest ima z AZI vzpostavljenih od 11 do 45 direktnih letalskih povezav. Med bolj omreženimi mesti so Moskva (45), Frankfurt (30), London (27), Pariz (21), Amsterdam (20), Istanbul (19), Milano (13), Rim (12) in finska prestolnica Helsinki. Med najpogosteje azijskimi povezanimi mesti najdemo:

- Hong Kong,
- Kuala Lumpur,
- Mumbai,
- Osaka,

- Seul,
- Shanghai,
- Singapur,
- Tashkent in
- Tokio.

Od obstoječih povezav med regijama AZI in EVR predstavljajo povezave s Frankfurtom 37 % in Moskvo 20 % vseh obstoječih povezav.

Evropa je najslabše omrežena z Južno Ameriko (v nadaljevanju JAM), saj med regijama poteka zgolj 134 direktnih letalskih povezav. Kot pričakovano je zaradi svoje zgodovinske vloge v tem delu sveta Madrid danes najbolj omreženo mesto z JAM (26 direktnih povezav). Sledijo Pariz (21), Frankfurt (20), Amsterdam (15) in London (12). Med opazovanimi 52 mesti je 9 mest takšnih, ki z JAM regijo vzdržuje med 2 in 9 direktnih povezav. Ostala evropska mesta (38 mest) z JAM regijo nimajo direktnih povezav. Med bolj omreženimi mesti v JAM so:

- Cancun,
- Caracas,
- Havana in Varradero,
- Mexico City,
- Punta Cana,
- Sao Paolo in
- Santiago.

Tabela 44: Regionalna avioprometna omreženost evropskih mest

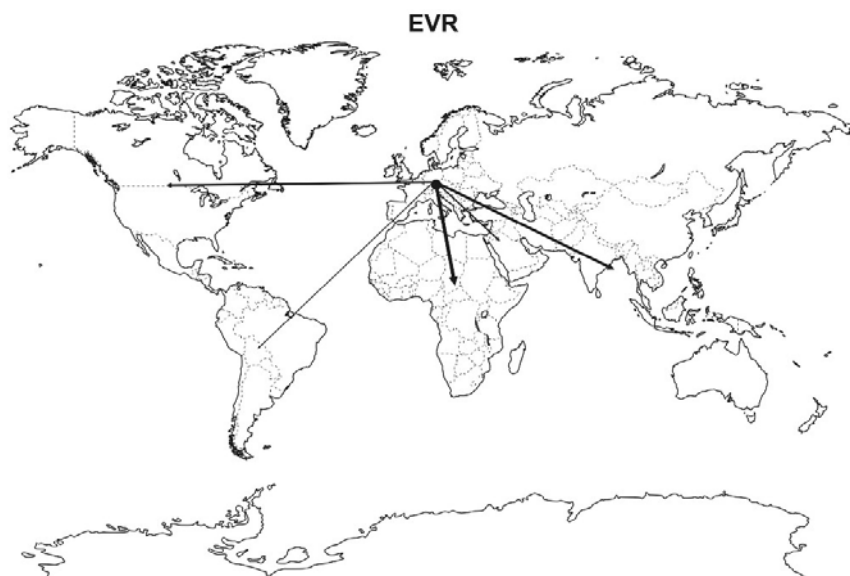
Mesto	Družbe	Destinacije	Letališča	SAM	AFR	EUR	BVZ	APA	JAM
Amsterdam	112	241	1	23	24	145	14	20	15
Atene	79	115	1	6	4	93	9	3	0
Beograd	23	40	1	0	2	37	1	0	0
Berlin	79	128	3	2	5	116	1	2	2
Bratislava	10	28	2	0	0	28	0	0	0
Bruselj	100	186	2	8	29	128	10	7	4
Bukarešta	44	65	2	1	1	58	5	0	0
Budapest	54	97	1	2	1	88	5	1	0
Kišinev	16	18	1	0	0	17	1	0	0
Dublin	49	170	1	14	0	154	2	0	0
Dunaj	82	178	1	6	4	149	11	8	0
Düsseldorf	69	157	1	10	11	125	3	4	4

Ekaterinburg	30	46	1	0	0	40	0	6	0
Frankfurt	133	274	1	28	28	152	16	30	20
Gibraltar	4	4	1	0	0	4	0	0	0
Glasgow	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gradec	16	23	1	0	0	23	0	0	0
Gyandzha	4	3	1	0	0	3	0	0	0
Helsinki	36	90	2	3	0	76	0	11	0
Istanbul	98	161	2	2	9	111	20	19	0
Kijev	65	81	2	2	3	64	5	7	0
Kopenhagen	73	130	2	7	0	112	4	7	0
Larnaca	37	50	1	0	1	41	8	0	0
Lizbona	46	89	1	2	12	66	0	0	9
Ljubljana	11	33	1	0	0	32	1	0	0
London	200	328	3	30	27	216	16	27	12
Luxemburg	18	94	1	6	10	61	7	7	3
Madrid	96	186	2	11	16	125	4	4	26
Milano	130	136	2	7	11	87	9	13	9
Minsk	14	26	1	0	0	24	0	2	0
Moskva	161	231	3	8	4	164	8	44	3
Naples	36	55	1	1	1	53	0	0	0
Nuuk	3	7	1	6	0	1	0	0	0
Oslo	38	117	1	1	1	113	0	2	0
Pariz	179	296	2	23	61	157	16	21	18
Podgorica	9	9	1	0	0	9	0	0	0
Praga	62	116	2	3	1	108	4	0	0
Riga	22	65	1	1	0	61	1	2	0
Rome	131	193	2	12	18	132	12	12	7
Sarajevo	14	14	1	0	0	14	0	0	0
Skopje	15	18	1	0	0	18	0	0	0
Sofia	38	46	1	0	1	43	2	0	0
Stocholm	83	138	3	4	0	126	5	3	0
Tallinn	16	30	1	0	0	30	0	0	0
Tbilisi	19	22	1	0	0	19	2	1	0
Trieste	11	13	1	0	0	13	0	0	0
Turin	21	25	1	0	2	23	0	0	0
Venice	51	71	2	3	3	64	1	0	0
Vilnius	19	35	1	0	0	35	0	0	0
Warsaw	48	102	1	4	0	95	2	1	0
Yerewan	30	46	1	0	0	39	6	1	0
Zagreb	16	34	1	0	0	33	1	0	0
Zürich	86	152	1	13	13	109	5	9	3
Skupaj	2836	5012	73	249	303	3834	217	274	135

vir: lasten izračun po podatkih ATI.

Nadregionalne narave je dobra petina (23,5 %) vseh povezav. Med njimi je najbolj pomembna AFR regija s slabo tretjino (25,72 %) vseh nadregionalnih oziroma 6 % vseh povezav. AZI regija predstavlja dobro petino (23,26 %) nadregionalnih oziroma 5,47 % vseh povezav. SAM regija predstavlja petino (20,14 %) nadregionalnih oziroma 4,97 % vseh povezav. Nekoliko manj pomembna je BVZ s slabo petino (18,42 %) nadregionalnih oziroma 4,33 % vseh povezav. Najslabše je EVR omrežena z JAM regijo, ki predstavlja dobro desetino (11,46 %) nadregionalnih oziroma 2,69 % vseh povezav.

Slika 9: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti EVR



Vir: lastna obdelava.

7.5 Azijsko-pacifiška regija

V azijsko-pacifiški regiji (v nadaljevanju AZI in JPA) analiziramo povezanost 76 letališč v 66 mestih, v 29 azijsko-pacifiških državah in Hongkongu (kot samostojni provinci). Ker so letalske povezave v tej regiji močno orientirane na Azijo in južni Pacifik, opazujemo regijo kot dve geografski enoti, v končni analizi pa podatke AZI in JPA združimo pod APA, saj s tem poenotimo metodologijo implementirano pri ostalih regijah. Opazovanih 76 letališč predstavlja dobrih 18 % vseh letališč v regiji. Po podatkih ATI v regiji deluje 427 letališč, pri tem pa z največ letališči razpolagajo Kitajska (121), Japonska (44), Indija (42), Avstralija (40), Indonezija (29), Malezija in Nova Zelandija 16, Tajska (12), Filipini (11) ter Tajvan in Vietnam (10). Med opazovanimi letališči je 12 letališč na lestvici IATA označenih kot 100 najbolj

prometnih letališč sveta. Peking je s 1222 dnevnimi operacijami na najvišjem 16. mestu in Auckland s 420 dnevnimi operacijami na zadnjem 100. mestu.

Med opazovanimi mesti imajo po dve letališči Melbourne, Bangkok, Shanghai, Peking, Jakarta in Chiang, ostala mesta imajo zgolj po eno mednarodno letališče. V odnosu do števila letalskih družb, ki na mestna letališča izvajajo mednarodne lete, so Bangkok (104), Shanghai (94), Hongkong (83) in Tokio (81) najpomembnejša oziroma najbolj omrežena. Avstralski letališči Canberra in Queensland servira zgolj 8 oziroma 6 letalskih družb, pri tem letališče Queensland opravlja povezave z zgolj 5 destinacijami, letališče Canberra pa 8 znotraj južnopacifiške regije (JPA). V odnosu do omreženosti posameznega mesta glede na število destinacij, s katerimi je mesto povezano, prednjačijo Beijing s 159 destinacijami. Sledijo Shanghai s 149 destinacijami, Seul in Bangkok s 137 destinacijami, Tokio s 135 destinacijami, Hongkong s 110 destinacijami ter Guangzhou Baiyun in Singapur s 108 destinacijami. Ostala opazovana mesta imajo pod 100 povezanih destinacij.

Analiza regionalne in nadregionalne avioprometne povezanosti pokaže, da 78,37 % vseh povezav predstavljajo leti znotraj regije, pri čemer posebej izpostavljamo lete v azijski regiji (AZI) in posebej v južnopacifiški regiji (JPA), slednji predstavljajo 15,2 % vseh povezav oziroma slabo petino povezav znotraj APA regije (Azija in južni Pacifik). V nadregionalnem smislu se APA regija najbolj intenzivno povezuje z EVR, kljub vsemu pa leti v to regijo predstavljajo le slabo desetino letov nadregionalnega in regionalnega prostora oziroma kar 45 % vseh nadregionalnih letov. Avstralska in južneje ležeča pacifiška mesta z EVR regijo ne vzdržujejo direktnih povezav. Zaradi faktorja oddaljenosti, in s tem povezanimi elementi (utrujenost potnikov, napor za pilote, časovne razlike, potrošnja goriva, povpraševanje itd), so se kot centri za povezave med EVR in APA regijo razvili Bangkok, Singapur, Kuala Lumpur in Hongkong. Indijsko mesto Calucuta je direktno povezano z vodilnima EVR mestoma v odnosu do letalskega prometa (Frankfurt in London).

Direktne letalske povezave med APA in afriško regijo (AFR) vzdržuje 14 APA mest, ki se povezuje z 10 AFR mesti. Najpogosteje se kot vhodni centri (mesta predstavljajo vhodno točko iz APA v AFR) pojavljajo Johannesburg, Kairo, Addis Ababa in Maheburg (Mauritius).

Leti med APA in BVZ regijo predstavljajo 5,5 % vseh oziroma slabo tretjino nadregionalnih letov. 10 BVZ mest se direktno povezuje s 13 analiziranimi APA mesti. 12 APA mest je povezanih z Dubaiem, 8 je povezanih z Abu Dhabiem, Bahrainom in Sharjahom (Oman), 7 mest je povezanih z Doho in Riyadhom ter 5 s Kuwaitom in Muscatom (5).

Leti med APA in SAM regijo predstavljajo 3,4 % vseh oziroma dobrih 16 % nadregionalnih povezav. Med analiziranimi mesti jih 8 vzdržuje direktne letalske povezave z mesti SAM, pri čemer jih največ vzdržujejo Beijing, Tokio in Hong Kong. Omenjena mesta so povezana s 17 različnimi SAM mesti, najpogosteje se pojavljajo New York, Los Angeles, Toronto, Washington, Chicago, San Francisco. Med manj pomembnimi SAM mesti glede na nadnacionalno avioprometno omreženost pa se v tej skupini pojavljajo še Honolulu (Sydney), Detroit, Dallas, Kona-Hawai in Minneapolis (Tokio). Melbourne in Brisbane imata direktno letalsko povezavo z Los Angelesom, Singapur pa z Los Angelesom in New Yorkom.

Z JAM je vzpostavljenih manj kot odstotek vseh povezav. Povezave vzdržujeta le Bangkok, ki je povezan z venezuelskim obalnim mestom Barcelona Anzoatequi (zahodno od Caracasa), in Tokio, ki je povezan z mestom Tijuana na severu Mehike.

Tabela 45: Regionalna avioprometna omreženost azijsko-pacifiških mest

Mesto	Družbe	Destinacije	Letališča	SAM	AFR	EUR	BVZ	AZI	JAM	JPA
Adelaide	13	21	1	0	0	0	0	2	0	19
Amritsar	9	9	1	0	0	2	2	4	0	1
Ashgabat	7	20	1	0	0	7	2	11	0	0
Auckland	31	51	1	4	0	0	0	10	2	35
Bangalore	29	38	1	0	0	5	5	28	0	0
Bangkok	103	137	2	7	5	23	13	83	2	4
Peking	73	159	2	9	0	24	5	119	0	2
Brisbane	40	57	1	1	0	0	0	56	0	47
Brunei (BWN)	7	16	1	0	0	0	2	11	0	3
Cairns-Queensland	6	10	1	0	0	0	0	5	0	5
Canberra	8	8	1	0	0	0	0	0	0	8
Changzhou	4	7	1	0	0	0	0	7	0	0
Chengdu Shuangliu	24	62	1	0	0	1	0	61	0	0
Chennai	35	40	1	0	1	7	9	23	0	0

Chiang (Rai & Mai)	14	17	2	0	0	0	0	17	0	0
Christchurch	17	24	1	0	0	0	0	23	0	1
Colombo	22	32	1	0	0	4	12	16	0	0
Darwin	13	19	1	0	0	0	0	4	0	15
Delhi	69	93	1	3	2	16	12	60	0	0
Dhaka	30	30	1	0	0	1	12	17	0	0
Fukoka	27	36	1	0	0	0	0	35	0	1
Guam	13	20	1	1	0	0	0	12	0	7
Guangzhou Baiyun	44	108	1	1	0	3	2	99	0	3
Hanoi	25	33	1	0	0	5	0	28	0	0
Hat Yai	3	2	1	0	0	0	0	2	0	0
Hiroshima	10	11	1	0	0	0	0	10	0	1
Ho Chi Ming	41	45	1	0	0	3	1	38	0	3
Hong Kong	83	110	1	8	2	12	6	75	0	7
Islamabad	12	30	1	1	0	7	9	15	0	0
Jakarta	66	50	2	0	1	0	5	42	0	2
Kabul	10	10	1	0	0	2	1	7	0	0
Kaohsiung	13	16	1	0	0	0	0	16	0	0
Karachi	30	38	1	1	0	3	11	23	0	0
Kochi	20	21	1	0	0	0	10	11	0	0
Kolkata	23	42	1	0	0	2	3	37	0	0
Kota Kinabalu	11	25	1	0	0	0	0	25	0	0
Kuala Lumpur	52	95	1	0	3	7	9	70	0	6
Macao	20	29	1	1	0	0	0	27	0	1
Male	20	20	1	0	1	6	2	11	0	0
Mangalore	4	10	1	0	0	0	5	5	0	0
Manila	44	76	1	4	0	1	6	59	0	6
Melbourne	37	49	2	1	1	0	1	10	0	36
Mumbai	59	82	1	2	5	12	15	47	0	1
Nadi	10	22	1	2	0	0	0	2	0	18
Nagashaki	8	6	1	0	0	0	0	6	0	0
Papeete	10	29	1	3	0	0	0	1	1	24
Penang	17	21	1	0	0	0	0	21	0	0
Perth	25	45	1	0	2	0	1	9	0	33
Phnom Penh	22	12	1	0	0	0	0	12	0	0
Phuket	23	17	1	0	0	1	2	13	0	1
Pohnpei	1	2	1	0	0	0	0	0	0	2
Pyongyang	2	1	1	0	0	0	0	1	0	0
Queenstown	5	5	1	0	0	0	0	0	0	5
Rarotonga	5	9	1	1	0	0	0	0	0	8
Seul	64	137	2	12	1	18	4	94	0	8
Shanghai	94	149	2	8	0	17	3	116	1	4
Siem Reap	15	12	1	0	0	0	0	12	0	0
Singapur	67	108	1	2	6	15	5	71	0	9
Sydney	50	80	1	4	1	0	2	17	0	56

Tajpej	41	64	2	7	0	1	2	51	0	3
Tokio	81	135	3	18	1	16	0	87	1	12
Ulan Bator	9	16	1	0	0	1	0	15	0	0
Wellington	13	25	1	0	0	0	0	0	0	25
Xi'an Xianyang	18	42	1	0	0	0	0	42	0	0
Yangon	22	26	1	0	0	0	0	26	0	0
Yap	1	2	1	0	0	0	0	0	0	2
Skupaj	1824	2773	76	101	32	222	179	1857	7	424

Vir: lasten izračun po podatkih ATI.

V odnosu do nadregionalne avioprometne omreženosti azijsko-pacifiške regije (APA) je najpomembnejša EVR, ki predstavlja slabo polovico (41,0 %) nadregionalnih oziroma slabo desetino (8 %) vseh avio povezav. Sledi BVZ z dobro tretjino (33,0 %) vseh nadregionalnih oziroma 6,46 % vseh avio povezav. AFR ima z APA vzpostavljenih 32 direktnih letalskih linij, kar predstavlja desetino (5,91 %) vseh nadregionalnih oziroma 1,15 % vseh avio povezav. JAM regija ima vzpostavljenih le 7 direktni letalskih povezav z APA regijo, kar je manj kot odstotek vseh in 1,29 % nadregionalnih povezav.

Slika 10: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti APA



Vir: lastna obdelava.

7.6 Bližnjevzhodna regija

Analizirali smo 14 prestolnic bližnjevzhodnih držav, pri tem smo opazovali 15 letališč mednarodnega značaja, kar predstavlja dobrih 15 % vseh letališč v regiji. Vse opazovane prestolnice (mesta) imajo po eno mednarodno letališče. V odnosu do števila družb, ki servisirajo posamezno mesto, je vodilna prestolnica Združenih emiratov Dubaj. Slednje servisirajo 103 letalske družbe, ki mesto povezujejo s 151 destinacijami. Med bolj omreženimi v odnosu do števila letalskih družb sta še Tel Aviv in Jeddah. V odnosu do povezanosti z drugimi regionalnimi in nadregionalnimi mesti je najbolj omreženo mesto Dubaj, ki pa mu sledijo Jeddah, Riyadh, Abu Dhabi, Tel Aviv in ostali. Med bolj skromno omreženimi mesti v odnosu do obeh opazovanih parametrov so Sanaa, Tehran in Muscat.

V nadregionalnem smislu je z BVZ regijo najbolj omrežna Evropa, saj je s slednjo vzpostavljenih 261 povezav (dve petini nadregionalnih povezav), pri čemer je z Amsterdamom povezanih 8, s Frankfurtom 13, z Rimom in Moskvo 11, Parizem in Londonom pa vseh 15 opazovanih BVZ mest. BVZ mesta, ki sicer nimajo veliko povezav z EVR, so povezana s sekundarnimi letališči pomembnejših EVR mest (London, Pariz, Istanbul). Muscat je na primer povezan z glavnim letališčem Istanbula in letališče London – Gatwick. Iranski Tehran je povezan z Düsseldorfom, Istanbulom in Manchestrom, kar nakazuje, da gre za povezanost glavnega z manj pomembnimi sekundarnimi letališči. Dejstvo, da je med družbami, ki jih ATI navaja kot družbe, ki servisirajo Muscat, le ena nizkocenovna (Air Arabia), pa zmanjšuje verjetnost, da gre za linije, ki jih servisirajo nizkocenovne letalske družbe.

Zanimivi so tudi podatki, da imata Madžarska in Bukarešta vzpostavljene povezave s kar petimi BVZ mesti (Beirut, Damascus, Dubaj, Tel Aviv in Amman). Med ostalimi manj pomembnimi EVR mesti, glede na nadnacionalno avioprometno omreženost z BVZ mesti so Dubrovnik in Göteborg (povezana z Dubaiem), Sofia (povezana z Beirutom), Chinsinai in Ljubljana (povezana s Tel Avivom) in Geneva (povezana z Abu Dhabijem).

Dobra tretjina nadregionalnih povezav teče med BVZ in Azijo (AZI), pri tem pa se kot najpogosteje omrežena mesta kažejo Mumbai (bivši Bombai) z 9 mesti, Bangkok z 8

mesti, Delhi, Dhaka in Lahore s 7 mesti ter Calcuta, Singapur, Kuala Lumpur, Karachi, Islamabad, Chennai in Hongkong s 5 in 6 mesti. Med manjšimi mesti v odnosu do splošne avioprometne omreženosti v AZI regiji, ki so povezani z BVZ regijo, so Ahmedabad, Goa in Jaipur v Indiji, Ashgabat v Turkmenistanu, Bishkek v Kirgizstanu in Guangzhou na Kitajskem.

S severnoameriškimi mesti sta najmočnejše povezana Tel Aviv in Dubaj, ki združujeta povezave z Atlanto, New Yorkom, Houstonom, Torontom in Los Angelesom. Sicer pa povezave vzdržujejo tudi egiptovska prestolnica Kairo (Montreal in New York), Kuwait in Jeddah (New York in Washington), Abu Dhabi (New York in Toronto).

Z Južno Ameriko sta direktno povezana zgolj prestolnica Združenih emiratov Dubaj (Sao Paolo) in sirska prestolnica Damascus (Caracas). Dubaj, Abu Dhabi in Amman pa so edina BVZ mesta, ki vzdržujejo direktne letalske povezave z južnopacifiškimi mesti (npr. Sydney, Melbourne, Perth, Vanatuu).

Tabela 46: Regionalna avioprometna omreženost bližnjevzhodnih mest

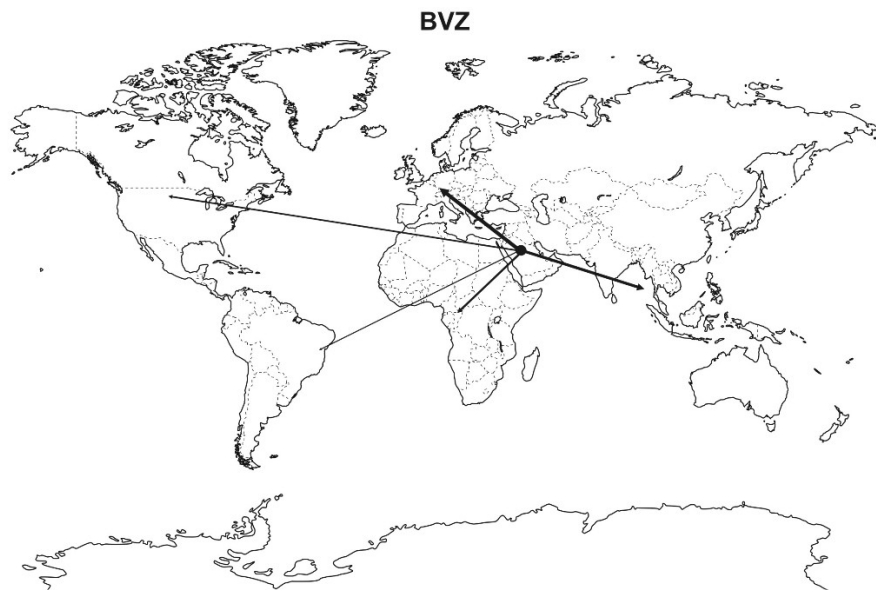
Mesto	Družbe	Destinacije	Letališča	SAM	AFR	EUR	BVZ	AZI	JAM	JPA
Abu Dhabi	34	66	1	2	5	16	17	25	0	1
Amman	33	62	1	4	9	22	22	4	0	1
Bahrain	31	53	1	0	4	7	18	24	0	0
Beirut	41	45	1	0	9	21	15	0	0	0
Damask	32	49	1	0	6	21	21	0	1	0
Dubaj	103	151	1	4	25	35	31	58	1	3
Jeddah	47	94	1	2	25	11	40	16	0	0
Kuvajt	40	60	1	2	7	8	22	21	0	0
Muskat	26	35	1	0	1	2	13	19	0	0
Rijadh	31	76	1	2	5	11	39	19	0	0
Sanaa	14	31	1	0	6	6	17	2	0	0
Teheran	19	55	1	1	0	4	46	4	0	0
Tel Aviv	51	65	1	5	3	49	2	6	0	0
Tripoli	29	48	1	0	25	17	6	0	0	0
Skupaj	531	890	14	22	130	230	309	198	2	5

Vir: lasten izračun po podatkih ATI.

EVR je z dvema petinama (40 %) vseh nadregionalnih povezav najbolj prometna regija BVZ. Sicer pa letalske povezave z EVR predstavljajo slabo tretjino (26,7 %) avio povezav BVZ regije. V smislu nadregionalne povezanosti sledi AZI, katere mesta predstavljajo dobro tretjino (31,4 %) nadregionalne in 21 % celotne avio

povezanosti BVZ. AFR predstavlja dobro petino (23,66 %) nadregionalnih oziroma 15,7 % vseh letalskih povezav. SAM regija predstavlja le 3,6 % vseh nadregionalnih povezav, kar je le 2,4 % vseh avio povezav. JAM in JPA regija imata le 2 oziroma 5 letalskih povezav z regijo BVZ.

Slika 11: Grafični prikaz nadregionalne avioprometne omreženosti BVZ



Vir: lastna obdelava.

8 INDEKS GLOBALNE AVIOPROMETNE OMREŽENOSTI MEST

Indeks globalne avioprometne omreženosti mest (v nadaljevanju GAPOM) predstavlja nivo ali stopnjo avioprometne omreženosti posameznega mesta, s tem pa tudi možnost dostopnosti posameznega mesta za svetovnega popotnika. Slednjega usmerjajo njegovi potovalni motivi, ki so lahko delovni ali prostočasni, ne glede na slednje pa ima posameznik lažjo možnost doseči ali dostopati v mesto z višjim indeksom oziroma višjo stopnjo GAPOM.

Avioprometna omreženost mest (APOM) je delež avioprometne omreženosti posameznega mesta, ki jo predstavlja realna vrednost omreženosti posameznega mesta. APOM je tako osnova za izračun GAPOM, ki pa ga izračunamo kot delež APOM-a realne avioprometne omreženosti opazovanih mest. APOM sestavlja 6 spremenljivk, ki nakazujejo intenzivnost ali stopnjo avioprometne omreženosti posameznega opazovanega mesta. Opazovali smo naslednje spremenljivke:

1. število direktno povezanih mest,
2. število letalskih družb, ki v mesto opravlja direktne lete,
3. število mednarodnih letališč v mestu,
4. število letalskih odhodov v posameznem obdobju,
5. število razpoložljivih letalskih sedežev v posameznem obdobju in
6. število direktno povezanih regij sveta.

APOM smo izračunali na podlagi podatkov o aktivnostih letalskega prometa med opazovanimi mesti, kot jih spremlja in navaja OAG¹⁵³ v podatkovni bazi OAG – Standard in s pomočjo podatkovne baze ATI¹⁵⁴. S pomočjo baz smo oblikovali skupino 267-ih mest, pri tem pa smo kot kriterij opazovanja in izbora posameznih mest upoštevali pomembnost mesta znotraj posamezne države. Tako smo izbirali prestolnice mest oziroma večja mesta, ki jih na zemljevid nadsacionalno pomembnih

¹⁵³ Podjetje OAG Worldwide Limited je britansko podjetje s sedežem v Walesu, ki se ukvarja z oblikovanjem največje in najbolj točne banke podatkov o globalnem avio prometu, oblikovanjem tehnoloških in logističnih rešitev za potrebe aviotransporta in distribucije storitev avioprometnega sektorja.

¹⁵⁴ Podjetje ATI (Air Transport Intelligence) je agencija, specializirana za oblikovanje baze podatkov o mednarodnem letalskem prometu, katere lastnik je podjetje Reed Business Information Ltd. iz Surreya UK.

mest uvršča prisotnost mednarodnega letališča. Kriterij pomembnosti smo oblikovali s pomočjo podatkovne baze OAG in analiz mednarodne organizacije za letalski promet IATA. Vrednosti posamezne spremenljivke (faktorja APOM) smo primarno izrazili v realni vrednosti (npr. št. letalskih družb, ki servisira mesto), ki smo jih v nadaljevanju standardizirali na lestvici od 1 do 100. V naslednjem koraku smo z metodo ponderiranja standardiziranih vrednosti faktorjev (x) za posamezno mesto določili končno vrednost APOM. Standardizirane vrednosti posameznega faktorja smo ponderirali s ponderji (P) med 1 in 6. Posamezni ponder (P) izraža pomembnost posameznega faktorja (x je DES, DRU, FNO, ODH, SED, LET) pri oblikovanju APOM. Tako smo posameznemu faktorju določili naslednje ponderje.

Faktor (x)	Ponder (P)
Število direktno povezanih mest (DES).	6
Število letalskih družb, ki v mesto opravlja direktne lete (DRU).	5
Število direktno povezanih regij sveta (FNO).	4
Število letalskih odhodov v posameznem obdobju (ODH).	3
Število razpoložljivih letalskih sedežev v posameznem obdobju (SED).	2
Število mednarodnih letališč v mestu (LET).	1

Maksimalna vrednost posameznega faktorja ($F_{x_{max}}$) je zmnožek najvišje standardizirane vrednosti faktorja x ($F_x = 100$) in njegovega ponderja (P).

Trdimo, da je najpomembnejši indikator globalne avioprometne omreženosti mest število z direktno letalsko linijo povezanih mest (DES), ki smo ga ponderirali s ponderjem 6. Tako je maksimalna vrednost faktorja DES ($F_{des_{max}}$) znašala 600.

Kot drugi najpomembnejši faktor ocenjujemo število letalskih družb, ki servisira¹⁵⁵ posamezno mesto (DRU). Izhajamo iz prepričanja, da večje kot je število letalskih družb, ki v mesto izvajajo direktni servis, večje je zanimanje svetovne potovalne

¹⁵⁵ Pojem »servisira« uporabljamo v kontekstu izvajati letalski prevoz ali servis letalskega prevoza v posamezno mesto in iz njega. Gre za pomenski prevod iz angleškega jezika (servising city), ki je hkrati tudi strokovni jezik potovalne dejavnosti. Termin lahko razumemo kot izvajanje storitev letalskih prevozov v posamezno mesto in izven posameznega mesta.

populacije po dostopnosti mesta in temu primerno se z vzpostavljanjem letalskih linij odzivajo letalske družbe. Maksimalna vrednost faktorja DRU ($F_{dru_{max}}$) znaša 500.

Faktor nadregionalne omreženosti mesta (FNO) razumemo kot pomemben indikator globalne avioprometne omreženosti mest, saj nakazuje, s koliko regijami sveta je v smislu direktnih letalskih linij povezano posamezno mesto. Ob tem smo faktor FNO ponderirali z vrednostjo 4, kar pomeni, da faktor razumemo kot tretji najpomembnejši element globalne avioprometne omreženosti mest. Maksimalno število regij je 6, pri tem pa je faktor FNO število vseh regij zmanjšano za 1, kar predstavlja domicilno regijo. Maksimalna vrednost faktorja FNO ($F_{fno_{max}}$) znaša 400.

Kot nekoliko manj pomemben, a kljub vsemu indikativen faktor globalne avioprometne omreženosti mesta razumemo frekventnost oziroma pogostost letov iz posameznega mesta. Frekventnost direktnih avioprometnih povezav iz mesta govori o intenzivnosti avio prometa iz mesta in nakazuje na stopnjo prometne omreženosti. Faktor ODH smo ponderirali s ponderjem 3, tako maksimalna vrednost faktorja ODH ($F_{odh_{max}}$) znaša 300.

V kontekstu frekventnosti in intenzivnosti globalne avioprometne omreženosti mesta smo kot indikativen faktor opazovali tudi razpoložljivost sedežev, ki so na voljo za odhod iz mesta (SED). Faktor smo ponderirali s ponderjem 2, tako je maksimalna vrednost faktorja SED ($F_{sed_{max}}$) 200.

Kot sicer najmanj pomemben faktor globalne avioprometne omreženosti mest pa razumemo število mednarodnih letališč, ki delujejo v mestu oziroma na obronkih mesta (LET). Število letališč sicer nakazuje, kako se bo intenzivnost omreženosti lahko razvijala v prihodnje. Slednje predvsem v kontekstu pomembnosti posameznega letališča (primarna, sekundarna, terciarna letališča), ki je lahko priložnost za vzpostavitev novih letalskih linij (predvsem nizkocenovnih letalskih prevoznikov), ki bodo povečala število direktno povezanih mest, kar pa je najpomembnejši indikator globalne avioprometne omreženosti mesta. Faktor LET smo ponderirali s ponderjem 1, tako je maksimalna vrednost faktorja LET ($F_{let_{max}}$) znašala 100.

Na podlagi zastavljene metodologije znaša maksimalna vrednost avioprometne omreženosti mest (v nadaljevanju APOM) $F_{apom_{max}} = 2100$, kar je rezultat ponderiranih vrednosti posameznega faktorja (F_x) v posameznem mestu.

Tabela 47 prikazuje avioprometno omreženost mest (APOM) za 267 svetovnih mest, v katerih se je v času od 8. do 14. avgusta 2008 zgodilo 310.448 letalskih vzletov na 319 različnih letališč s kapaciteto 42.288.191 sedežev. Izračun APOM je pokazal, da polovica avioprometno najbolj omreženih mest spada v evropsko regijo. Razmerje med evropskimi in ameriškimi mesti z indeksom APOM med prvih 10 je 7 : 3 za evropska mesta. Vodilno globalno mesto po metodi APOM je London, ki dosega APOM 48,94, kar je 7,01 točke več od drugo uvrščenega mesta New York. Na tretjem mestu se z 39,98 točkami, kar je 1,86 točke manj kot NYC, uvršča francoska prestolnica Pariz, ki pa za Londonom zaostaja za 8,96 točk. Sledijo Atlanta, Moskva, Chicago, Frankfurt, Amsterdam, Rim in Madrid.

Izhajajoč iz rezultatov analize, so najvišje avioprometno omrežena azijsko-pacifiška mesta Tokio (APOM 24,67), kitajski Šanghaj (APOM 22,89), kitajska prestolnica Peking (APOM 21,72) in tajski Bangkok (APOM 21,01). Dubaj je z APOM 20,55 na 20. mestu lestvice, najvišje uvrščeno mesto iz bližnjevzhodne regije. Najvišje uvrščeni predstavnik Južne in Centralne Amerike je Mexico City, ki zaseda 48. mesto (APOM 13,89). Med najvišje uvrščenih 50 mest se je uvrstilo 19 evropskih, med katerimi so večinoma prestolnice, 19 severnoameriških, 1 bližnjevzhodno in 11 azijsko-pacifiških mest.

APOM južno- in vzhodnoevropskih prestolnic kaže, da slednje ne spadajo med močno avio omrežena mesta, kljub vsemu pa se med prvih 50 pojavijo Moskva (APOM 30,56), ki je na petem mestu, Istanbul (APOM 20,24) na enaindvajsetem mestu in Praga (APOM 14,53) na petinštiridesetem mestu. Sicer pa se ostale prestolnice oziroma evropska mesta uvrščajo precej visoko (ZRH 25, VIE 23, BRU 17).

Tabela 47: APOM

MESTO	ODH	DRU	DES	LET	FNO	SED	APOM
London	10,161	12,024	13,344	0,940	3,937	8,537	48,94
New York	11,190	9,679	9,723	0,940	3,937	6,370	41,84
Pariz	7,174	10,761	12,042	0,627	3,937	5,438	39,98
Atlanta	8,432	2,645	10,700	0,313	3,937	4,921	30,95
Moskva	3,974	9,679	9,398	0,940	3,937	2,628	30,56
Chicago	9,669	4,689	5,980	0,627	3,150	5,202	29,32
Frankfurt	4,675	7,996	11,147	0,313	0,787	3,780	28,70
Amsterdam	3,813	6,733	9,805	0,313	3,937	2,619	27,22
Rim	3,711	7,875	7,852	0,627	3,937	2,753	26,76
Madrid	4,092	5,771	7,567	0,627	3,937	2,990	24,99
Washington	5,231	5,952	6,306	0,940	3,937	2,541	24,91
Tokio	4,651	4,870	5,492	0,940	3,150	5,567	24,67
Los Angeles	4,778	5,651	6,265	0,940	3,150	3,272	24,06
Dallas	6,733	2,886	7,120	0,627	2,362	3,761	23,49
Milano	3,128	7,815	5,533	0,627	3,937	2,176	23,22
Shanghai	3,897	5,651	6,062	0,627	3,150	3,498	22,89
Bruselj	2,288	6,012	7,567	0,627	3,937	1,400	21,83
Peking	4,101	4,389	6,469	0,627	2,362	3,775	21,72
Bangkok	2,639	6,192	5,574	0,627	3,150	2,824	21,01
Dubaj	1,826	6,192	6,143	0,313	3,937	2,140	20,55
Istanbul	2,271	5,892	6,550	0,627	3,150	1,750	20,24
Houston	5,704	2,765	7,201	0,627	0,787	2,812	19,90
Dunaj	2,502	4,930	7,242	0,313	3,150	1,363	19,50
Toronto	3,891	3,667	6,225	0,313	3,150	2,019	19,26
Zürich	2,151	5,170	6,184	0,313	3,937	1,424	19,18
Seul	2,663	3,848	5,574	0,627	3,150	2,844	18,70
Düsseldorf	2,214	4,148	6,387	0,313	3,937	1,341	18,34
Berlin	2,098	4,749	5,207	0,940	3,937	1,399	18,33
Denver	5,314	1,864	6,306	0,313	1,575	2,793	18,17
Stocholm	2,614	4,990	5,614	0,940	2,362	1,491	18,01
Detroit	3,945	2,104	6,916	0,313	2,362	1,913	17,55
Charlotte	4,290	1,563	6,428	0,313	2,362	1,974	16,93
Minneapolis	3,627	1,804	6,916	0,313	2,362	1,790	16,81
Hong Kong	2,386	4,990	4,475	0,313	1,575	3,037	16,78
Kopenhagen	2,407	4,389	5,289	0,627	2,362	1,403	16,48
Singapur	1,972	4,028	4,394	0,313	3,150	2,392	16,25
Atene	1,720	4,749	4,679	0,313	3,150	1,162	15,77
Miami	2,324	4,328	5,411	0,313	1,575	1,790	15,74
Seattle	3,248	2,164	5,330	0,627	2,362	1,902	15,63
Las Vegas	3,406	2,044	5,207	0,940	1,575	2,364	15,54
Phoenix	3,628	1,563	5,126	0,313	2,362	2,234	15,23
Dublin	1,756	2,946	6,916	0,313	1,575	1,452	14,96
San Francisco	3,162	2,826	4,028	0,313	2,362	2,095	14,79
Boston	3,036	2,345	4,963	0,313	2,362	1,549	14,57
Praga	1,469	3,727	4,719	0,627	3,150	0,841	14,53

Delhi	1,860	4,148	3,784	0,313	2,362	1,560	14,03
Sao Paolo	2,954	2,705	1,993	0,940	3,150	2,216	13,96
Mexico City	3,346	2,946	3,865	0,313	1,575	1,849	13,89
Mumbai	1,880	3,547	3,336	0,313	3,150	1,652	13,88
Johannesburg	1,769	3,968	3,417	0,313	3,150	1,168	13,79
Oslo	2,398	2,284	4,760	0,313	2,362	1,459	13,58
Kuala Lumpur	1,955	3,126	3,865	0,313	2,362	1,822	13,44
Sydney	2,538	3,006	3,255	0,313	2,362	1,965	13,44
Montreal	1,660	2,886	3,906	0,627	3,150	0,791	13,02
Guangzhou Baiyun	2,571	2,645	4,394	0,313	0,787	2,036	12,75
Kairo	1,057	3,487	3,499	0,313	3,150	0,953	12,46
Jeddah	1,083	2,826	3,824	0,313	3,150	1,056	12,25
Budimpešta	1,017	3,246	3,946	0,313	3,150	0,579	12,25
Kijev	0,784	3,908	3,295	0,627	3,150	0,440	12,20
Vancouver	2,752	2,525	3,011	0,313	2,362	1,115	12,08
Orlando	2,288	2,044	3,784	0,627	1,575	1,638	11,96
Tajpej	1,448	2,465	2,604	0,627	3,150	1,619	11,91
Varšava	1,209	2,886	4,150	0,313	2,362	0,594	11,51
Manila	1,607	2,645	3,092	0,313	2,362	1,276	11,30
Lizbona	1,284	2,765	3,621	0,313	2,362	0,903	11,25
Buenos Aires	1,064	2,946	2,522	0,627	3,150	0,790	11,10
Helsinki	1,680	2,164	3,662	0,627	1,575	0,890	10,60
Melbourne	1,826	2,224	1,993	0,627	2,362	1,474	10,51
Tel Aviv	0,699	3,066	2,644	0,313	3,150	0,576	10,45
Benetke	0,833	3,066	2,889	0,627	2,362	0,573	10,35
Jakarta	2,006	3,968	2,034	0,627	0,000	1,587	10,22
Abu Dhabi	0,605	2,044	2,685	0,313	3,937	0,626	10,21
Cleveland	1,776	1,563	4,312	0,313	1,575	0,605	10,14
Riyadh	0,793	1,864	3,092	0,313	3,150	0,738	9,95
Bogota	1,659	2,826	2,685	0,313	1,575	0,866	9,92
Indianapolis	1,092	2,465	2,848	0,627	2,362	0,480	9,87
Cincinnati	2,199	1,142	3,865	0,313	1,575	0,743	9,84
Luxemburg	0,393	1,082	3,824	0,313	3,937	0,139	9,69
Amman	0,442	1,984	2,522	0,313	3,937	0,313	9,51
Bukarešta	0,756	2,645	2,644	0,627	2,362	0,436	9,47
Honolulu	1,364	1,924	1,749	0,313	3,150	0,914	9,41
Fort Lauderdale	1,599	2,284	4,190	0,313	0,000	0,982	9,37
Kuvajt	0,502	2,405	2,441	0,313	3,150	0,471	9,28
Calgary	1,533	1,984	2,197	0,313	2,362	0,778	9,17
Caracas	0,865	2,705	2,278	0,313	2,362	0,507	9,03
Rio de Janeiro	1,523	2,104	1,465	0,627	2,362	0,840	8,92
Nairobi	0,634	2,405	1,749	0,627	2,362	0,351	8,13
Chennai	0,989	2,104	1,627	0,313	2,362	0,680	8,08
Bahrain	0,712	1,864	2,156	0,313	2,362	0,639	8,05
Brisbane	1,479	2,405	2,319	0,313	0,000	1,131	7,65
Teheran	0,911	1,142	2,238	0,313	2,362	0,668	7,63

Nashville	1,205	1,503	3,173	0,313	0,787	0,620	7,60
Santiago de Chile	0,689	1,984	1,668	0,313	2,362	0,513	7,53
San Juan	0,840	3,066	1,017	0,627	1,575	0,347	7,47
Anchorage	0,912	2,044	2,278	0,313	1,575	0,342	7,46
Riga	0,527	1,323	2,644	0,313	2,362	0,284	7,45
Cancun	0,571	2,224	2,197	0,313	1,575	0,409	7,29
Naples	0,491	2,164	2,238	0,313	1,575	0,360	7,14
Damascus	0,295	1,924	1,993	0,313	2,362	0,214	7,10
Algiers	0,405	1,142	2,482	0,313	2,362	0,285	6,99
Chengdu Shuangliu	1,538	1,443	2,522	0,313	0,000	1,100	6,92
Larnaca	0,366	2,224	2,034	0,313	1,575	0,300	6,81
Bejrut	0,332	2,465	1,831	0,313	1,575	0,275	6,79
Karaçi	0,407	1,804	1,546	0,313	2,362	0,340	6,77
San Diego	1,711	1,262	1,627	0,313	0,787	1,044	6,75
San Jose	1,069	1,623	1,505	0,313	1,575	0,620	6,71
Bangalore	0,885	1,743	1,546	0,313	1,575	0,635	6,70
Sofia	0,401	2,284	1,871	0,313	1,575	0,232	6,68
Lima	0,745	1,924	1,505	0,313	1,575	0,535	6,60
Panama City	0,696	1,503	2,075	0,313	1,575	0,380	6,54
Perth	0,701	1,503	1,831	0,313	1,575	0,542	6,46
Tunis	0,347	1,563	2,360	0,313	1,575	0,252	6,41
Muscat	0,372	1,563	1,424	0,313	2,362	0,307	6,34
Auckland	1,306	1,864	2,075	0,313	0,000	0,776	6,33
Tripoli	0,306	1,864	1,953	0,313	1,575	0,222	6,23
Fukoka	1,022	1,623	1,465	0,313	0,787	0,927	6,14
Kalkuta	0,676	1,383	1,709	0,313	1,575	0,460	6,12
Ho Chi Ming	0,781	2,465	1,831	0,313	0,000	0,698	6,09
Dayton-Ohio	0,501	1,323	2,889	0,313	0,787	0,177	5,99
Mauritius	0,144	1,082	1,139	0,313	3,150	0,122	5,95
Yerewan	0,172	1,804	1,871	0,313	1,575	0,108	5,84
Conneticut	0,698	1,623	1,993	0,313	0,787	0,348	5,76
Adis Ababa	0,293	0,902	1,668	0,313	2,362	0,214	5,75
Dhaka	0,478	1,804	1,221	0,313	1,575	0,313	5,70
Hanoi	0,458	1,503	1,343	0,313	1,575	0,411	5,60
Beograd	0,370	1,383	1,627	0,313	1,575	0,191	5,46
Quito	0,553	1,743	0,854	0,313	1,575	0,324	5,36
Dakar	0,226	1,683	1,343	0,313	1,575	0,176	5,32
Nassau	0,436	1,383	1,383	0,313	1,575	0,138	5,23
Ekaterinburg	0,274	1,804	1,871	0,313	0,787	0,165	5,22
Khartoum	0,206	1,804	1,139	0,313	1,575	0,159	5,20
Sanaa	0,240	0,842	1,261	0,313	2,362	0,154	5,17
Colombo	0,288	1,323	1,302	0,313	1,575	0,327	5,13
Freeport	0,120	0,481	0,244	0,313	3,937	0,030	5,13
Xi'an Xianyang	1,189	1,082	1,709	0,313	0,000	0,781	5,07
Islamabad	0,217	0,721	1,221	0,313	2,362	0,177	5,01
Male	0,177	1,202	0,814	0,313	2,362	0,120	4,99

Accra	0,176	1,743	1,017	0,313	1,575	0,124	4,95
Otawa	0,768	1,323	1,383	0,313	0,787	0,304	4,88
Luanda	0,120	1,262	0,651	0,313	2,362	0,102	4,81
Brasilia	1,026	0,601	1,343	0,313	0,787	0,736	4,81
Salvador	0,544	0,601	1,343	0,313	1,575	0,410	4,79
Santo Domingo	0,219	1,443	1,017	0,313	1,575	0,153	4,72
Phuket	0,340	1,383	0,692	0,313	1,575	0,315	4,62
Montego Bay	0,175	1,082	1,139	0,313	1,575	0,139	4,42
Sacramento	0,969	0,962	1,221	0,313	0,787	0,121	4,37
San Jose	0,603	1,082	1,180	0,313	0,787	0,244	4,21
Dar-es-Salaam	0,261	0,962	0,976	0,313	1,575	0,122	4,21
Abidjan	0,138	1,202	0,854	0,313	1,575	0,100	4,18
Tbilisi	0,132	1,142	0,895	0,313	1,575	0,070	4,13
Torino	0,452	1,262	1,017	0,313	0,787	0,244	4,08
Little Rock	0,330	0,842	2,400	0,313	0,000	0,137	4,02
Papeete	0,260	0,601	1,180	0,313	1,575	0,092	4,02
Zagreb	0,334	0,962	1,383	0,313	0,787	0,163	3,94
Havana	0,226	1,563	1,627	0,313	0,000	0,158	3,89
Entebbe	0,124	1,142	0,570	0,313	1,575	0,066	3,79
Kochi (Indija)	0,359	1,202	0,854	0,313	0,787	0,252	3,77
Kinšasa	0,088	1,383	0,773	0,627	0,787	0,067	3,72
Montevideo	0,162	0,962	0,529	0,313	1,575	0,085	3,63
Halifax	0,549	1,262	1,261	0,313	0,000	0,227	3,61
Kingston	0,155	0,842	0,610	0,313	1,575	0,118	3,61
Lusaka	0,173	0,842	0,610	0,313	1,575	0,058	3,57
Harrisburg	0,273	0,842	0,529	0,313	1,575	0,027	3,56
Ljubljana	0,308	0,661	1,343	0,313	0,787	0,116	3,53
Ontario	0,567	0,782	0,732	0,313	0,787	0,338	3,52
Macao	0,034	1,202	1,180	0,313	0,787	0,002	3,52
Norfolk	0,564	1,383	0,976	0,313	0,000	0,223	3,46
Port of Spain	0,371	0,962	0,814	0,313	0,787	0,156	3,40
Christchurch	0,709	1,022	0,976	0,313	0,000	0,370	3,39
Vilnius	0,338	1,142	1,424	0,313	0,000	0,148	3,37
Hiroshima	0,169	0,601	0,448	0,313	1,575	0,179	3,29
Djibouti	0,052	0,661	0,651	0,313	1,575	0,028	3,28
Wellington	0,826	0,782	1,017	0,313	0,000	0,324	3,26
Ashgabat	0,050	0,421	0,814	0,313	1,575	0,040	3,21
Minsk	0,139	0,842	1,058	0,313	0,787	0,059	3,20
Tijuana	0,293	0,601	0,936	0,313	0,787	0,168	3,10
Gyandzha	0,005	0,240	0,122	0,313	2,362	0,003	3,05
Kabul	0,072	0,601	0,407	0,313	1,575	0,051	3,02
Adelaide	0,652	0,782	0,854	0,313	0,000	0,401	3,00
Yangon	0,204	1,323	1,058	0,313	0,000	0,091	2,99
Nadi	0,266	0,601	0,895	0,313	0,787	0,114	2,98
Chisinau	0,108	0,962	0,732	0,313	0,787	0,059	2,96
Libreville	0,151	1,022	0,610	0,313	0,787	0,065	2,95

Talin	0,308	0,962	1,221	0,313	0,000	0,130	2,93
Quebeck	0,352	0,601	0,773	0,313	0,787	0,081	2,91
Amritsar	0,058	0,541	0,366	0,313	1,575	0,046	2,90
Asmara	0,022	0,541	0,325	0,313	1,575	0,017	2,79
Kota Kinabalu	0,458	0,661	1,017	0,313	0,000	0,312	2,76
Bamako	0,095	0,902	0,570	0,313	0,787	0,063	2,73
Penang	0,306	1,022	0,854	0,313	0,000	0,229	2,73
Antananarivo	0,100	0,541	0,895	0,313	0,787	0,062	2,70
Bratislava	0,195	0,601	1,139	0,627	0,000	0,134	2,70
Chiang (Rai & Mai)	0,304	0,842	0,692	0,627	0,000	0,231	2,70
Abuja	0,182	0,661	0,610	0,313	0,787	0,111	2,67
Harare	0,112	0,782	0,570	0,313	0,787	0,056	2,62
N'Djamena	0,026	0,361	0,285	0,313	1,575	0,016	2,58
Cotonou	0,075	0,782	0,570	0,313	0,787	0,047	2,57
Maputo	0,085	0,601	0,651	0,313	0,787	0,045	2,48
Gradec	0,182	0,962	0,936	0,313	0,000	0,071	2,46
Phnom Penh	0,195	1,323	0,488	0,313	0,000	0,128	2,45
Paramaribo	0,019	0,301	0,203	0,313	1,575	0,021	2,43
Tucson	0,423	0,782	0,692	0,313	0,000	0,218	2,43
Charleston	0,368	1,022	0,570	0,313	0,000	0,143	2,42
Ulan Bator	0,072	0,541	0,651	0,313	0,787	0,037	2,40
Brunei (BWN)	0,118	0,421	0,651	0,313	0,787	0,092	2,38
Lome	0,040	0,782	0,407	0,313	0,787	0,027	2,36
Kaohsiung	0,341	0,782	0,651	0,313	0,000	0,259	2,35
Guam	0,225	0,782	0,814	0,313	0,000	0,195	2,33
Tegucigalpa	0,140	0,661	0,366	0,313	0,787	0,044	2,31
Tulsa	0,433	0,661	0,692	0,313	0,000	0,195	2,29
Ouagadougou	0,045	0,541	0,529	0,313	0,787	0,029	2,25
Malabo	0,052	0,601	0,448	0,313	0,787	0,026	2,23
Port Au Prince	0,062	0,601	0,407	0,313	0,787	0,053	2,22
Darwin	0,218	0,782	0,773	0,313	0,000	0,131	2,22
Maracaibo	0,117	0,541	0,325	0,313	0,787	0,062	2,15
Valencia	0,089	0,541	0,325	0,313	0,787	0,046	2,10
Skopje	0,087	0,902	0,732	0,313	0,000	0,042	2,08
Windhoek	0,100	0,421	0,325	0,313	0,787	0,048	1,99
Siem Reap	0,172	0,902	0,488	0,313	0,000	0,106	1,98
Brazzaville	0,080	0,421	0,325	0,313	0,787	0,049	1,98
Conakry	0,036	0,541	0,244	0,313	0,787	0,024	1,95
Nuuk	0,330	0,180	0,285	0,313	0,787	0,008	1,90
Sarajevo	0,121	0,842	0,570	0,313	0,000	0,048	1,89
Kigali	0,070	0,421	0,244	0,313	0,787	0,031	1,87
Mangalore	0,071	0,240	0,407	0,313	0,787	0,041	1,86
Freetown	0,025	0,421	0,285	0,313	0,787	0,019	1,85
Rarotonga	0,048	0,301	0,366	0,313	0,787	0,018	1,83
Crown Point (TAB)	0,166	0,301	0,203	0,313	0,787	0,049	1,82
Lilongwe	0,050	0,361	0,244	0,313	0,787	0,035	1,79

Canberra	0,434	0,481	0,325	0,313	0,000	0,225	1,78
Cairns-Queensland	0,429	0,361	0,407	0,313	0,000	0,264	1,77
Banjul	0,025	0,421	0,203	0,313	0,787	0,014	1,76
Santiago DOM	0,055	0,361	0,203	0,313	0,787	0,036	1,76
Niamey	0,023	0,361	0,244	0,313	0,787	0,019	1,75
Praia	0,088	0,180	0,325	0,313	0,787	0,031	1,73
Nouakchott	0,035	0,361	0,203	0,313	0,787	0,018	1,72
Moroni	0,034	0,361	0,203	0,313	0,787	0,014	1,71
Trst	0,138	0,661	0,529	0,313	0,000	0,061	1,70
Glasgow	1,026	0,000	0,000	0,000	0,000	0,663	1,69
Rabat	0,031	0,301	0,203	0,313	0,787	0,020	1,66
Monrovia	0,017	0,301	0,163	0,313	0,787	0,014	1,60
Yaounde	0,043	0,301	0,081	0,313	0,787	0,038	1,56
Cayenne	0,025	0,240	0,122	0,313	0,787	0,022	1,51
Bissau	0,024	0,240	0,122	0,313	0,787	0,010	1,50
Sao Tome	0,009	0,240	0,122	0,313	0,787	0,004	1,48
Michigan	0,162	0,481	0,448	0,313	0,000	0,057	1,46
La Paz	0,139	0,541	0,325	0,313	0,000	0,064	1,38
Acapulco	0,109	0,661	0,244	0,313	0,000	0,054	1,38
Bangui	0,016	0,120	0,122	0,313	0,787	0,011	1,37
Podgorica	0,079	0,541	0,366	0,313	0,000	0,037	1,34
Nagashaki	0,151	0,481	0,244	0,313	0,000	0,139	1,33
Veracruz	0,157	0,421	0,285	0,313	0,000	0,057	1,23
Asuncion	0,064	0,361	0,407	0,313	0,000	0,048	1,19
Cordoba	0,108	0,361	0,285	0,313	0,000	0,071	1,14
Queenstown	0,092	0,301	0,203	0,313	0,000	0,051	0,96
Changzhou	0,060	0,240	0,285	0,313	0,000	0,044	0,94
Ushuaia	0,050	0,180	0,366	0,313	0,000	0,032	0,94
Gaborone	0,083	0,180	0,203	0,313	0,000	0,022	0,80
Gibraltar	0,031	0,240	0,163	0,313	0,000	0,025	0,77
Hat Yai	0,091	0,180	0,081	0,313	0,000	0,072	0,74
Montgomery	0,081	0,180	0,122	0,313	0,000	0,020	0,72
Santiago CUB	0,016	0,120	0,122	0,313	0,000	0,011	0,58
Manzini	0,028	0,120	0,041	0,313	0,000	0,004	0,51
Pyongyang	0,010	0,120	0,041	0,313	0,000	0,002	0,49
Pohnpei	0,007	0,060	0,081	0,313	0,000	0,005	0,47
Yap	0,006	0,060	0,081	0,313	0,000	0,004	0,47
Maseru	0,020	0,060	0,041	0,313	0,000	0,003	0,44

Vir: lastna obdelava.

8.1 Vodilni globalni avioprometni centri

Tabela 48 prikazuje razvrstitev opazovanih mest glede na indeks globalne omreženosti mesta (GAPOM), ki predstavlja delež omreženosti posameznega mesta v odnosu do opazovane globalne avioprometne omreženosti v celoti (torej pri vseh 267 opazovanih mestih). Minimalni GAPOM (GAPOM min.) znaša 0, maksimalni (GAPOM max.) pa 2100. Izhajajoč iz slednjega, je London globalno najbolj omreženo mesto (GAPOM 2,331). Londonu sledi New York (GAPOM 1,992). Na tretjem mestu v odnosu do globalne avioprometne omreženosti se pojavi Pariz (GAPOM 1,904). Do petega mesta se razvrstita še Atlanta (GAPOM 1,474) in Moskva (1,455).

Tako smo oblikovali skupino petih vodilnih avioprometnih centrov sveta, pri čemer opazimo enakomerno razdelitev med evropsko in severnoameriško regijo. Med prvimi petimi so tri evropska mesta in dve ameriški mesti, pri čemer za ravnotežje poskrbi Chicago na šestem mestu. Razvrstitev do desetega mesta je bolj v prid evropski regiji, saj sledijo Frankfurt (1,367), Amsterdam (1,296), Rim (1,274) in Madrid (1,190).

Med avioprometno najmanj omrežena mesta spadajo Maseru (0,021), Yap – Mikronezija (0,022), Pohnpei – Mikronezija (0,022), Pyongyang – Severna Koreja (0,023), Manzini – Swaziland (0,024), Santiago – Kuba (0,028), Montgomery – Alabama (0,034) in Hat Yai – Tajska (0,035). Med 50 najslabše omreženimi mesti se nahaja dvanajst mest iz južnoameriške regije, sedem evropskih mest, dvanajst azijsko-pacifiških mest, sedemnajst afriških mest in dve severnoameriški mesti. Tako tudi na podlagi tovrstne primerjave ugotavljamo, da sta afriška in azijsko-pacifiška regija najslabše avioprometno omreženi regiji sveta.

Tabela 48: Omreženost mest GAPOM

Mesto	GAPOM	Mesto	GAPOM	Mesto	GAPOM	Mesto	GAPOM
London	2,331	Melbourne	0,500	Xi'an Xianyang	0,242	Tucson	0,116
New York	1,992	Tel Aviv	0,498	Islamabad	0,239	Charleston	0,115
Paris	1,904	Benetke	0,493	Male	0,238	Ulan Bator	0,114
Atlanta	1,474	Jakarta	0,487	Accra	0,236	Brunei (BWN)	0,113
Moskva	1,455	Abu Dhabi	0,486	Otawa	0,232	Lome	0,112
Chicago	1,396	Cleveland	0,483	Luanda	0,229	Kaohsiung	0,112
Frankfurt	1,367	Rijadh	0,474	Brasilia	0,229	Guam	0,111
Amsterdam	1,296	Bogota	0,473	Salvador	0,228	Tegucigalpa	0,110
Rim	1,274	Indianapolis	0,470	Santo Domingo	0,225	Tulsa	0,109
Madrid	1,190	Cincinnati	0,468	Phuket	0,220	Ouagadougou	0,107
Washington	1,186	Luxemburg	0,461	Montego Bay	0,211	Malabo	0,106
Tokio	1,175	Aman	0,453	Sacramento	0,208	Port Au Prince	0,106
Los Angeles	1,146	Bukarešta	0,451	San Jose	0,200	Darwin	0,106
Dallas	1,118	Honolulu	0,448	Dar-es- Salaam	0,200	Maracaibo	0,102
Milano	1,106	Fort Lauderdale	0,446	Abidjan	0,199	Valencia	0,100
Šanghaj	1,090	Kuvajt	0,442	Tbilisi	0,197	Skopje	0,099
Bruselj	1,040	Calgary	0,437	Torino	0,194	Windhoek	0,095
Peking	1,034	Caracas	0,430	Little Rock	0,192	Siem Reap	0,094
Bangkok	1,000	Rio de Janeiro	0,425	Papeete	0,191	Brazzaville	0,094
Dubaj	0,979	Nairobi	0,387	Zagreb	0,188	Conakry	0,093
Istanbul	0,964	Chennai	0,385	Havana	0,185	Nuuk	0,091
Houston	0,947	Bahrajn	0,383	Entebbe	0,180	Sarajevo	0,090
Dunaj	0,929	Brisbane	0,364	Kochi	0,179	Kigali	0,089
Toronto	0,917	Teheran	0,364	Kinshasa	0,177	Mangalore	0,089
Zürich	0,913	Nashville	0,362	Montevideo	0,173	Freetown	0,088
Seul	0,891	Santiago de Chile	0,359	Halifax	0,172	Rarotonga	0,087
Düsseldorf	0,873	San Juan	0,356	Kingston	0,172	Crown Point	0,087
Berlin	0,873	Anchorage	0,355	Lusaka	0,170	Lilongwe	0,085
Denver	0,865	Riga	0,355	Harrisburg	0,169	Canberra	0,085
Stocholm	0,858	Cancun	0,347	Ljubljana	0,168	Cairns	0,084
Detroit	0,836	Naples	0,340	Ontario	0,168	Banjul	0,084
Charlotte	0,806	Damask	0,338	Macao	0,168	Santiago DOM	0,084
Minneapolis	0,801	Alžir	0,333	Norfolk	0,165	Niamey	0,083
Hong Kong	0,799	Chengdu Shuangliu	0,329	Port of Spain	0,162	Praia	0,082

Kopenhagen	0,785	Larnaca	0,324	Christchurch	0,161	Nouakchott	0,082
Singapur	0,774	Bejrut	0,323	Vilnius	0,160	Moroni	0,082
Atene	0,751	Karachi	0,322	Hiroshima	0,156	Trst	0,081
Miami	0,750	San Diego	0,321	Djibouti	0,156	Glasgow	0,080
Seattle	0,744	San Jose	0,319	Wellington	0,155	Rabat	0,079
Las Vegas	0,740	Bangalore	0,319	Ashgabat	0,153	Monrovia	0,076
Phoenix	0,725	Sofia	0,318	Minsk	0,152	Yaounde	0,074
Dublin	0,712	Lima	0,314	Tijuana	0,148	Cayenne	0,072
San Francisco	0,704	Panama City	0,311	Gyandzha	0,145	Bissau	0,071
Boston	0,694	Perth	0,308	Kabul	0,144	Sao Tome	0,070
Praga	0,692	Tunis	0,305	Adelaide	0,143	Flint	0,070
Delhi	0,668	Muskat	0,302	Yangon	0,142	La Paz	0,066
Sao Paolo	0,665	Auckland	0,302	Nadi	0,142	Acapulco	0,066
Mexico City	0,662	Tripoli	0,297	Chisinau	0,141	Bangui	0,065
Mumbai	0,661	Fukoka	0,292	Libreville	0,140	Podgorica	0,064
Johannesburg	0,656	Kolkata	0,291	Tallinn	0,140	Nagashaki	0,063
Oslo	0,647	Ho Chi Ming	0,290	Quebeck	0,138	Veracruz	0,059
Kuala Lumpur	0,640	Dayton-Ohio	0,285	Amritsar	0,138	Asuncion	0,057
Sidnej	0,640	Mauritius	0,283	Asmara	0,133	Cordoba	0,054
Montreal	0,620	Yerewan	0,278	Kota Kinabalu	0,132	Queenstown	0,046
Guangzhou Baiyun	0,607	Conneticut	0,274	Bamako	0,130	Changzhou	0,045
Kairo	0,593	Adis Ababa	0,274	Penang	0,130	Ushuaia	0,045
Jeddah	0,583	Dhaka	0,272	Antananarivo	0,129	Gaborone	0,038
Budimpešta	0,583	Hanoi	0,267	Bratislava	0,128	Gibraltar	0,037
Kijev	0,581	Beograd	0,260	Chiang (Rai & Mai)	0,128	Hat Yai	0,035
Vancouver	0,575	Quito	0,255	Abuja	0,127	Montgomery	0,034
Orlando	0,569	Dakar	0,253	Harare	0,125	Santiago CUB	0,028
Tajpej	0,567	Nassau	0,249	N'Djamena	0,123	Manzini	0,024
Varšava	0,548	Ekaterinburg	0,248	Cotonou	0,123	Pyongyang	0,023
Manila	0,538	Khartoum	0,247	Maputo	0,118	Pohnpei	0,022
Lizbona	0,536	Sanaa	0,246	Gradec	0,117	Yap	0,022
Buenos Aires	0,529	Colombo	0,244	Phnom Penh	0,117	Maseru	0,021
Helsinki	0,505	Freeport	0,244	Paramaribo	0,116		

Vir: lastna analiza.

Razvitost globalne avioprometne omreženosti posameznega mesta razvrščamo na lestvici od 1 do 5, pri čemer 1 predstavlja zelo slabo omreženost in 5 zelo dobro omreženost. Najboljšo avioprometno omreženost je izkazalo mesto London, zato njegovo omreženost razumemo kot osnovo za uvrstitev ostalih mest (GAPOM $I_{on} =$

100)¹⁵⁶. Z analizo razvrščenih vrednosti GAPOM ugotavljamo, da v skupino »zelo dobro omreženih mest« po metodi GAPOM uvrščamo zgolj tri mesta. London, Pariz in New York. Ta mesta tudi sicer spadajo med globalno najpomembnejša mesta, seveda v kontekstu globalizacije mest, kot jo preučujejo Sassenova, Taylor in ostali, Derruder in ostali (glej poglavje 3). Med skupino »dobro omreženih mest« najdemo 4 evropska in eno severnoameriško mesto. V skupini »srednje omreženih« mest se nahaja 17 mest, pri tem je 5 severnoameriških, 7 evropskih ostala so azijsko-pacifiška in Dubaj kot predstavnik bližnjevzhodne regije. Med slabo omrežena mesta spada 62 in med zelo slabo omrežena mesta 171 mest.

Tabela 49: Globalni avioprometni centri.

RANG	MESTO
5 – ZELO DOBRO OMREŽENO	London, New York, Pariz.
4 – DOBRO OMREŽENO	Moskva, Atlanta.
3 – SREDNJE OMREŽENO	Chicago, Frankfurt, Amsterdam, Rim, Madrid, Washington, Tokio, Los Angeles, Dallas, Milano, Šanghaj, Bruselj, Peking, Bangkok, Dubaj, Istanbul, Houston.
2 – SLABO OMREŽENO	Dunaj, Toronto, Zürich, Seul, Düsseldorf, Berlin, Denver, Stockholm, Detroit, Charlotte, Minneapolis, Hong Kong, Copenhagen, Singapur, Atene, Miami, Seattle, Las Vegas, Phoenix, Dublin, San Francisco, Boston, Praga, Delhi, Sao Paulo, Mexico City, Mumbai, Johannesburg, Oslo, Kuala Lumpur, Sydney, Montreal, Guangzhou Baiyun, Cairo, Jeddah, Budapest, Kiev, Vancouver, Orlando, Tajpej, Varšava, Manila, Lizbona, Buenos Aires, Helsinki, Melbourne, Tel Aviv, Benetke, Jakarta, Abu Dhabi, Cleveland.
1 – ZELO SLABO OMREŽENO	Riyadh, Bogota, Indianapolis, Cincinnati, Luxemburg, Amman, Bukarešta, Honolulu, Fort Lauderdale, Kuwait, Calgary, Caracas, Rio de Janeiro, Nairobi, Chennai, Bahrain, Brisbane, Tehran, Nashville, Santiago de Chile, San Juan, Anchorage, Riga, Cancun, Naples, Damascus, Algiers, Chengdu Shuangliu, Larnaca, Beirut, Karachi, San Diego, San Jose, Bangalore, Sofia, Lima, Panama City, Perth, Tunis, Muscat, Auckland, Tripoli, Fukuoka, Kolkata, Ho Chi Ming, Dayton, Mauritius, Yerevan, Connecticut, Addis Ababa, Dhaka, Hanoi, Beograd, Quito, Dakar, Nassau, Yekaterinburg, Khartoum, Sana'a, Colombo, Freeport, Xi'an Xian yang, Islamabad, Male, Accra, Ottawa, Luanda, Brasilia, Salvador, Santo Domingo, Phuket, Montego Bay, Sacramento, San Jose, Dar-es-Salaam, Abidjan, Tbilisi, Turin, Little Rock, Papeete, Zagreb, Havana, Entebbe, Kochi, Kinshasa, Montevideo, Halifax, Kingston, Lusaka, Harrisburg, Ljubljana, Ontario, Macao, Norfolk, Port of Spain, Christchurch, Vilnius, Hiroshima, Djibouti, Wellington, Ashgabat, Minsk, Tijuana, Gyandzha, Kabul, Adelaide, Yangon, Nadi, Chisinau, Libreville, Tallinn, Quebec, Amritsar, Asmara, Kota Kinabalu, Bamako, Penang, Antananarivo, Bratislava, Chiang (Rai & Mai), Abuja, Harare, N'Djamena, Cotonou, Maputo, Gradec, Phnom Penh, Paramaribo, Tucson, Charleston, Ulan,

¹⁵⁶ Glej prilogo 2.

	Bator, Brunei, Lome, Kaohsiung, Guam, Tegucigalpa, Tulsa, Ouagadougou, Malabo, Port Au Prince, Darwin, Maracaibo, Valencia, Skopje, Windhoek, Siem Reap, Brazzaville, Conakry, Nuuk, Sarajevo, Kigali, Mangalore, Freetown, Rarotonga, Crown Point, Lilongwe, Canberra, Cairns, Banjul, Santiago DOM, Niamey, Praia, Nouakchott, Moroni, Trieste, Glasgow, Rabat, Monrovia, Yaoundé, Cayenne, Bissau, Sao Tome, Flint, La Paz, Acapulco, Bangui, Podgorica, Nagasaki, Veracruz, Asuncion, Cordoba, Queenstown, Changzhou, Ushuaia, Gaborone, Gibraltar, Hat Yai, Montgomery, Santiago CUB, Manzini, Pyongyang, Pohnpei, Yap, Maseru.
--	--

Vir: lastna obdelava.

Analiza avioprometne omreženosti vodilnih globalnih avioprometnih mest po metodi GAPOM kaže, da London servisira 200 različnih letalskih družb, ki tedensko opravijo dobrih deset tisoč odhodov iz treh letališč v mestu. Skupno se tako v tednu dni ponuja dobrih milijon osemsto tisoč sedežev v 328 različnih destinacij sveta. Podrobnejša analiza pokaže, da je mesto direktno povezano s tridesetimi mesti Severne Amerike, med katerimi so vsa večja ameriška mesta (npr. Washington, Dallas, New York, Houston, Atlanta, Los Angeles itd.) pa tudi manjša in manj poznana, kot so Calgary, Cincinnati in Edmonton. Med manjšimi azijskimi mesti, v katera lahko posameznik leti iz Londona, se pojavljajo Uralsk v Kazahstanu, Ahmedabad in Lahore v Indiji ter Colombo na Šri Lanki. Med južnoameriškimi mesti so direktno povezana Antigua na Antigui, Havana na Kubi, Crown Point v Tobagu in Vieux Fort na otoku St. Lucia.

Ameriško mesto New York (v nadaljevanju NYC) servisirajo letališča John F. Kennedy, Newark in La Guardia. 161 letalskih družb tedensko ponuja enajst tisoč osemsto pedeset (11.850) letalskih odhodov in slabih milijon štiristo tisoč letalskih sedežev. Med manj poznanimi afriškimi mesti ima NYC povezave s prestolnico Ghane Accro, maroškim mestom Cassablanca, senegalsko prestolnico Dakar in egiptovskim Kairom. Med sicer manj poznanimi azijsko-pacifiškimi mesti se pojavljata Seul in Tajpej. NYC je sicer povezan s 56 evropskimi, 7 bližnjevzhodnimi in desetimi azijsko-pacifiškimi mesti.

Francosko prestolnico servisirata letališči Charles de Gaule in Orly. Skupaj mesto servisira 179 letalskih družb, ki vzdržujejo povezave z 296 mesti sveta. V severnoameriški regiji je s Parizom direktno povezanih 23 mest, med katerimi so vsa pomembnejša in nekaj manj pomembnih mest (npr. Boston, Montreal, Calgary,

Cincinnati, Quebec, Salt Lake City itd.). Med bližnjevzhodnimi mesti je 16 direktno povezanih mest (npr. Tehran, Damascus, Tel Aviv, Aleppo v Siriji, Doha, Sanaa in Ovda v Izraelu). Sicer pa je mesto povezano še z 61 afriškimi in 21 azijsko-pacifiškimi in 18 južnoameriškimi mesti.

Med mestom NYC in Parizom je 8. septembra 2008 bilo na voljo 3435 letalskih sedežev, Med Parizom in Londonom pa je ta dan bilo na voljo 3541 sedežev.

8.2 Medregionalna avioprometna omreženost

Z medregionalno avioprometno omreženostjo razumemo kot mrežo letalskih povezav med posameznimi regijami, pri čemer opazujemo, koliko mest izven opazovane regije je povezanih s posameznim opazovanim mestom (npr. s koliko mesti v Evropi je direktno povezan New York, Washington, Tokio itd.). Primerjava medregionalne avioprometne povezanosti (tabela 50) pokaže, da opazovana evropska mesta ustvarijo največ medregionalnih povezav, pri tem pa najmočnejša povezava teče med Evropo in Afriko. Sledijo Azija, Severna Amerika, Bližnji vzhod in Južna Amerika. Izračun deleža medregionalne avio povezanosti glede na vse letalske povezave v Evropi pokaže, da 1178 medregionalnih povezav predstavlja 24 % vseh povezav.

Medregionalna povezanost Severne Amerike kaže, da imajo ameriška mesta vzpostavljenih 920 povezav izven Severne Amerike, kar predstavlja 22 % vseh povezav. Severna Amerika je najbolj povezana z Južno Ameriko. Regija ima z Evropo vzpostavljenih 294 povezav, sledijo pa Azija, Bližnji vzhod in Afrika.

Afriška medregionalna povezanost je bolj intenzivna kot bodisi evropska ali severnoameriška, saj kar 38 % vseh analiziranih povezav teče med afriškimi in mesti v ostalih svetovnih regijah. Medregionalno najbolj intenzivna povezava teče med Afriko in Evropo (38 % vseh medregionalnih povezav).

V kontekstu medregionalne avioprometne omreženosti je bližnjevzhodna regija daleč najbolj omrežena, saj kar 66 % vseh opazovanih povezav teče na medregionalni

ravni. Največ povezav teče med Evropo. Sledijo pa Azija, Afrika, Severna Amerika in Južna Amerika.

Južnoameriška mesta imajo vzpostavljenih 305 direktnih letalskih povezav z mesti v ostalih 5 regijah sveta. Najbolj intenzivne povezave tečejo med JAM in Severno Ameriko. Sledijo pa Evropa, Azija, Afrika in Bližnji vzhod. Povezava z bližnjevzhodno regijo je samo ena, in sicer gre za redno letalsko linijo med Sao Paolom (Brazilija) in Dubaiem.

Azija ima vzpostavljenih 541 medregionalnih letalskih povezav, kar predstavlja slabo petino vseh letalskih povezav regije. Največ povezav teče med Azijo in Evropo (dve petini vseh medregionalnih povezav). Sledijo povezave s Severno Ameriko, Bližnjim vzhodom, Afriko in Južno Ameriko.

Tabela 50: Nadregionalna avioprometna omreženost

Regija	SAM	AFR	EUR	BVZ	AZI	JAM	Σ NP
SAM	3282	11	294	21	112	482	920
AFR	7	563	215	89	23	6	340
EUR	249	303	3834	217	274	135	1178
BVZ	24	154	261	331	210	2	651
JAM	211	4	87	1	5	737	308
AZI	101	32	222	179	2281	7	541

Vir: lastna obdelava.

9 SKLEP

Magistrsko delo se ukvarja z analizo globalne ali nadnacionalne avioprometne omreženosti mest. V kontekstu globalizacije in pomena slednje soočamo s problematiko globalnega in nadnacionalnega, vendar zaradi konteksta transportne omreženosti mest v globalnem ali svetovnem smislu implementiramo izraz globalna avioprometna omreženost mest. V sled temu tudi predstavimo indeks globalne avioprometne omreženosti mest ali GAPOM. Indeks GAPOM sestavimo s pomočjo različnih parametrov, ki smiselno in empirično dokazljivo vplivajo na avioprometno dostopnost posameznih opazovanih mest. Opazovali smo 267 svetovnih mest v petih svetovnih regijah.

Ena izmed tez, ki smo jih zasledovali, predvideva, da so vodilni globalni avioprometni centri v Evropi. Z analizo smo ugotovili, da med prvih 50 mest glede na indeks GAPOM najdemo 20 ameriških, 19 evropskih in 11 azijsko-pacifiških mest. Z analizo višje uvrščenih mest (prvih 30) se prisotnost posameznih mest razvrsti v prid evropskim mestom, saj se med prvih 30 uvrsti 13 evropskih mest, 9 ameriških in 6 azijsko-pacifiških mest. Med prvih 10 mest glede na višino indeksa GAPOM je 7 evropskih in le 3 ameriška mesta. Prisotnost mest v odnosu do posamezne regije zagotavlja reprezentativnost, obenem pa omogoča, da je posamezna regija zastopana z zadostnim številom mest, kar je nujen pogoj za enakovredno možnost prisotnosti na lestvici GAPOM. V kolikor opazujemo prvih 50 najvišje avioprometno omreženih mest, ugotavljamo, da prevladujejo ameriška mesta (sicer le za eno mesto). Ob opazovanju le 30 najvišje omreženih mest pa se razmerje med Evropo in Ameriko razvije v prid Evropi, ki ima prisotnih 14 mest, Amerika pa 9 mest. Tako ugotavljamo, da med Evropo in Ameriko ne obstajajo bistvene razlike, v kolikor opazujemo srednje dobro avioprometno omreženost mest. Pri zelo dobro omreženih mestih, ki dosegajo najvišji faktor GAPOM, pa lahko potrdimo Evropo kot regijo z vodilnimi avioprometnimi centri na svetu. Tako potrjujemo hipotezo H 1.

V magistrskem delu smo obravnavali družbeno prometno mobilnost posameznih svetovnih regij in pri tem predvidevali tudi, da je Amerika v odnosu do domačega letalskega prometa najbolj intenzivna regija sveta. Pri tem smo se osredotočali na intenzivnost potniškega prometa znotraj Združenih držav Amerike in Kanade. Z

analizo števila letalskih družb, letališč, nadregionalne omreženosti in drugih indikatorjev intenzivnosti letalskega prometa ugotavljamo, da letalske družbe in letališča v ZDA dosegajo daleč najbolj ugoden položaj na lestvicah letalskega prometa, ki jih letno objavlja IATA. V letu 2007 se med 10 najbolj prometnih letališč na svetu v odnosu do prevoza potnikov pojavlja 5 ameriških letališč (Atlanta, Chicago, Dallas, Denver in Los Angeles). Prav tako ugotavljamo, da se med 10 največjih letalskih družb v odnosu do števila prepeljanih potnikov leta 2007 pojavlja 6 ameriških letalskih družb (Southwest Airlines, American Airlines, Delta Airlines, Air United, Northwest Airlines in Continental Airlines). Pregled največjih letalskih družb glede na domači potniški promet kaže, da se med 10 največjih družb uvršča 7 ameriških letalskih družb (Southwest Airlines, American Airlines, Delta Airlines, United airlines, Air United, Northwest Airlines, Continental Airlines). Drži pa tudi dejstvo, da precej sicer mednarodnega potniškega prometa letalske družbe znotraj ZDA opravijo med glavnimi ameriški hubi (npr. JFK, ATL, LAX, EWR, MIA itd.) in ostalimi manjšimi mesti v ZDA. Glavni hubi so namreč vstopne točke ali avio centri za celoten mednarodni letalski promet. Potovanje mednarodnega potnika med dvema ameriškima mestoma se tako šteje kot domači potniški promet. Ob tem ugotavljamo, da je Severna Amerika najaktivnejša avioprometna regija v odnosu do potniškega prometa na domačih linijah. Slednje je glede na obseg Združenih držav, ki obsegajo 50 zveznih držav, tudi povsem pričakovano, saj se potniški promet znotraj 50 držav smatra kot domači potniški promet. Drži pa tudi dejstvo, da je letalski prometni sistem v ZDA precej bolj razvit kot v ostalih regijah sveta, predvsem v odnosu do dostopnosti in uporabnosti za potnika. Tako potrjujemo hipotezo H 2.

V kontekstu nadregionalne avioprometne omreženosti nas je zanimala nadregionalna intenzivnost povezav. Ugotovili smo, da so evropska mesta razvila mrežo 1178 povezav z različnimi mesti izven Evrope in s tem ta regija postane medregionalno najbolj omrežena regija sveta. Sledi Severna Amerika, kjer so opazovana mesta razvila 920 direktnih povezav z različnimi mesti izven regije, pri tem je največ povezav vzpostavljenih z mesti Južne Amerike. 651 povezav so ustvarila bližnjevzhodna mesta z mesti izven regije in tako regijo uvrščamo na tretje mesto glede na intenzivnost medregionalne avioprometne omreženosti. Opazovana azijska mesta imajo vzpostavljenih 541 letalskih povezav z mesti izven regije, pri tem jih je največ z mesti v Evropi. Južnoameriška in afriška mesta imajo vzpostavljenih nekaj

več kot 300 povezav z mesti izven regij, pri tem je Afrika najbolj povezana z Evropo, Južna Amerika pa s Severno Ameriko. V odnosu do najbolj intenzivne medregionalne avioprometne povezanosti pa izstopa avio povezanost med Severno in Južno Ameriko, kjer je v času od 8. do 14. avgusta 2008 bilo vzpostavljenih 482 letalskih povezav med 46 severnoameriškimi in 39 južnoameriškimi mesti. Sledi pa povezanost med Evropo in Afriko, kjer je v istem obdobju bilo vzpostavljenih 303 letalskih povezav med 53 evropskimi in 50 afriškimi mesti. Tako zavračamo hipotezo H 3, s katero smo predvidevali, da je najbolj intenzivna avioprometna medregionalna povezanost med Evropo in Severno Ameriko.

Izhajajoč iz analize GAPOM (glej tabelo 48), ugotavljamo, da se med prvih 10 pojavlja 7 evropskih in 3 ameriška mesta. Na naslednjih 10 mestih najdemo 3 ameriška, 4 azijsko-pacifiška, 2 avropski in eno bližnjevzhodno mesto. Sicer pa se med 55 najvišje uvrščenih mest na lestvici GAPOM pojavi 12 azijsko-pacifiških mest, 2 bližnjevzhodni mesti, 21 evropskih in 20 ameriških mest. Na podlagi slednjega ugotavljamo, da ima Evropa mesta z najvišjo stopnjo GAPOM. S tem potrjujemo H 4.

S pojmom globalna mesta se srečujemo v raziskavah Taylorja in ostalih (2004), Deruderja in ostalih (2003, 2007), Sassenove (2001, 2002, 2005) in Friedmana (1986). Vsak po svoje so sestavljali lestvice najbolj globaliziranih mest, kar so dokazovali predvsem z gospodarsko in negospodarsko prepletenostjo oziroma povezanostjo (omreženostjo) posameznega mesta z drugimi. Koncept sloni na prepričanju, da je globalno mesto z drugimi mesti povezano mesto, ki ima globalni vpliv, in so druga mesta od slednjega tudi odvisna. Tako smo skušali ugotoviti, ali so mesta, ki jih avtorji (glej zgoraj) na lestvici GaWC označujejo kot globalna mesta, na lestvici GAPOM dosegala višje indekse in s tem tudi boljšo avioprometno omreženost. S primerjalno analizo (glej prilogo 3) ugotavljamo, da mesti London in New York tako na lestvici GAPOM kot tudi Gawc dosegata enak globalni položaj. Raziskovalci GaWC so mestoma izračunali najvišje indekse globaliziranosti v odnosu do gospodarskih družb in povezanosti s svetom. Slednje pa smo v odnosu do avioprometne omreženosti izračunali tudi mi. Pariz je na lestvici GAPOM dosegel 3. in na lestvici GaWC 4. mesto, kar je precej podoben položaj. Na četrtem mestu glede na avioprometno omreženost je Atlanta (Georgia ZDA), ki pa se po metodi GaWC sploh ni uvrstila med 30 najbolj globalnih mest. Podobno je z rusko prestolnico

Moskva, ki je glede na globalno avioprometno omreženost globalno mesto, v odnosu do gospodarske globalnosti (GaWC) pa to mesto nima pomembnega globalnega statusa. Med mesti, ki so se uvrstila med 30 najbolj globalnih mest v odnosu do obeh raziskav in so pri tem zasedla enak ali zelo podoben položaj, so še: Madrid (10, 11¹⁵⁷), Bruselj (16, 15) in Los Angeles (12, 9). Sicer pa smo med 30 globalno avioprometno najbolj omreženih mest v naši raziskavi uvrstili še Frankfurt, Rim, Washington, Shanghai, Beijing, Dubaj, Istanbul, Toronto in Dunaj. Slednja v odnosu do gospodarske globaliziranosti nimajo položaja med 30 najbolj vplivnih mest. So se pa na lestvico 30 gospodarsko najbolj vplivnih in povezanih mest uvrstila mesta, kot so Praga, Stockholm, Miami, Melbourne, Buenos Aires, Jakarta, Sao Paolo, Mexico City, San Francisco, Sydney, Milano in Singapur. Zaključimo lahko, da je med 30 opazovanih mest na lestvici GAPOM 16 mest doseglo višji položaj kot na lestvici GaWC, prav tako pa se je na lestvico GaWC uvrstilo tudi 12 globalnih mest, ki jih na lestvici GAPOM ni med 30 najbolj omreženimi mesti.

Tako ugotavljamo, da težko povezujemo stopnjo globaliziranosti mest v odnosu do gospodarstva in v odnosu do avioprometne omreženosti. Kljub vsemu pa lahko potrdimo, da smo v našem primeru več kot polovici od 30 gospodarsko najbolj globaliziranih mest pripisali bolj ugoden in s tem globalno pomembnejši položaj (v odnosu do avioprometne omreženosti), kot ga imajo na lestvici GaWC. S tem tudi potrjujemo hipotezo 5. Ne moremo pa zanemariti dejstva, da vsa potniška letala poleg potnikov in njihove prtljage opravljajo na rednih komercialnih linijah tudi prevoz blaga za različne naročnike. Slednje je lahko dodaten dokaz, da gospodarsko globalnost mest v odnosu do gospodarstva lahko povezujemo z globalnostjo mest v odnosu do potniškega avioprometa.

Magistrsko delo zasleduje elemente avioprometne globaliziranosti svetovnih mest, pri čemer slednje povezujemo z globalnimi turističnimi tokovi. Izhajajoč iz analize mednarodnega turizma (poglavje 4), ugotavljamo, da je razmerje med glavnimi receptivnimi in emitivnimi trgi ravno bližina le-teh. To nakazuje, da je razdalja pomemben element odločanja o obisku določenih turističnih destinacij. Po podatkih glavnina evropskih turističnih tokov teče znotraj Evrope, glavnina ameriških znotraj

¹⁵⁷ Beremo: na lestvici GAPOM 10. in na lestvici GaWC 11. mesto.

Severne Amerike, glavnina azijskih pa znotraj Azije. Turisti najpogosteje obiskujejo sosednje države oziroma države znotraj kontinenta. Kljub dejstvu, da gre za bližnje destinacije, pa velja prepričanje, da je letalski promet pomemben element vzpostavitve mednarodnih turističnih tokov oziroma avioprometna omreženost (dostopnost) pomemben element atraktivnosti (pull) mesta oziroma destinacije, predvsem na račun trenda naraščanja kratkih počitnic, kar je posledica upadanja razpoložljivosti časa za potovanja.

Lahko bi dejali, da je ustrezna avioprometna omreženost mesta (destinacije) nujen pogoj za vzpostavljanje odnosa destinacije z emitivnim trgom, pri tem pa ta pogoj pridobi na pomenu, ko govorimo o ustrezni oddaljenosti med emitivnim trgom in destinacijo. Vsak posameznik se o obisku destinacije odloča v odnosu do razpoložljivega časa, denarja, potovalnih motivov in razpoložljivega prometnega sistema. V tem kontekstu velja v prihodnje raziskovati vpliv prometne omreženosti na izbiro turistične destinacije, slednje predvsem v luči upadanja časovne razpoložljivosti in naraščanja cenovne dostopnosti letalskih potovanj (LCC-ji). Prav tako atraktivno področje raziskovanja prometne omreženosti mest so pogoji za vzpostavljanje omreženosti, kjer moramo izhajati iz dejstva, da vsak vzpostavljeni sistem zahteva tudi ekonomsko upravičenost. Mesta, destinacije ali države so tako odvisne od svoje ekonomske privlačnosti, ki temelji na obsegu populacije in gospodarstva. Z vzpostavljanjem turistične privlačnosti se gospodarsko in demografsko atraktivnost za vzpostavitev avioprometnih povezav poveča, kar pa ugodno vpliva na globalno avioprometno omreženost mesta, destinacije, države. V odnosu do turizma in prometa je v prihodnje potrebno raziskovati tudi povezanost med atraktivnostjo turistične destinacije (t. i. accessibility) in njenimi turističnimi viri (t. i. attractivity). Oba pojma ali elementa sta nujen predpogoj za vzpostavitev turističnih tokov, pri čemer pa je potrebno opazovati predvsem pomembnost prometne omreženosti turistične destinacije v odnosu do njene turistične atraktivnosti. Predvsem Slovenija se v tem kontekstu pojavlja kot slabo dostopna turistična destinacija, pri čemer dostopnost ni slaba zgolj na račun omreženosti, temveč predvsem na račun avioprometne omreženosti.

10 VIRI

Abed, Seray, Ba-Fail, Abdulah in Jasimuddin, Sajjad (2001). An econometric analysis of international air travel demand in Saudi Arabia. *Journal of Air Transport Management* 7, 143–148.

Azarya, Victor (2004). Globalization and International Tourism in Developing Countries: Marginality as a Commercial Commodity. *Current Sociology* 52, 949–967.

Beaverstock, J. V., Smith, R. G. in Taylor, P. J. (1999). A roster of world cities. *Cities* 16, 445–458.

Bryman, Alan (2004). *The Disneyization of Society*. Sage Publishers: Chennai India.

Cattan, Nadine (1995). Attractivity and Internationalization of Major European Cities: The Example of Air Traffic. *Urban Studies* 32 (2), 303–312.

Charles, B. Michael; Barnes, Paul; Ryan, Neal; Clayton, Julia (2007). Airport futures: Towards a critique of the aerotropolis model. *Futures* 39, 1009–1028.

Cohen, Eric (1979). A phenomenology of Tourist Experiences. *Sociology* 13 (2), 179–201.

Dendrinios, Dimitrios (1992). *The dynamics of cities: Ecological determinism, dualism and chaos*. New York: Routledge.

Derudder, Ben, Witlox, Frank, Faulconbridge, James in Beaverstock, Jon (2008). Airline data for global city network research: reviewing and refining existing approaches. *GeoJournal* 71, 5–18.

Derudder, Ben. in Witlox, Frank (2008). Mapping world city network through airline flows: context, relevance and problems. *Journal of Transport Geography*, doi:10.1016/j.jtrangeo.2007.12.005.

Derudder, Ben; Frank, Witlox in Taylor, Peter (2007). US Cities in the world city network: comparing their position using global origins destinations of airline passengers. *Urban geography* 28 (1), 74–91.

Derudder, Ben; Taylor, Peter; Witlox, Frank in Catalano, G. (2003). Hierarchical Tendencies and Regional Patterns in the World City Network: A global Urban Analysis of 234 cities. *Regional Studies*, 37 (9), 875–886.

Fan, Terence (2006). Improvements in Intra-European inter-city flight connectivity: 1996–2004. *Journal of Transport Geography* 14, 273–286.

Florida, R. in Gates, G. (2001). Technology and Tolerance: the importance of diversity to high technology growth. V The Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy. Survey series. The Brookings Institution, Washington.

Friedman, John (1986). The world city hypothesis. *Development and Change*, 17, 69–89.

Giddens, Anthony (2007). *Europe in the global age*. Cambridge: Polity Press.

Gottmann, John (1989). What are cities becoming centers off: sorting out the possibilities. V Taylor, J. Peter (2004) *World City Network: A global urban analysis*. Routledge: New York.

Gugler, Josepf (2004). *World cities beyond the west: Globalization, development and inequality*. University Press: Cambridge.

Henwood, Doug (2003). *After the New Economy*. The New Press: New York.

Hočevár, Marjan (2002). Urban locales and global networks: the case of coastal city of Koper. V Hočevár, Marjan in Trček, Franc (ur.) *Glocal localities*. Kulturverlag Polzer: Salzburg.

Ivy, R. I., Fik, Timothy in Malecki, Edward (1995). Changes in air service connectivity and employment. *Environment and Planning A* 27, 165–179.

Jack, Gavin in Phipps, Alison (2007). *Tourism and intercultural exchange: why tourism matters*. UK: Frankfurt Lodge.

Jokić, Božena (1997). *Turizam u sociokulturološkoj perspektivi: čitanka s izborom tekstova*. Zagreb: Sveučilište u Zagrebu.

Judd, Dennis (1999). Constructing the tourist bubble. V Judd, Dennis in Fanstein, Susan (ur.), *The Tourist City*. Yale UP, New Haven, 35–55.

Juvan, Emil. in Ovsenik, Rok. (2007). Integrations as a tool of destination management – case of rural and rural fringe areas. *Organizacija* 41 (1), 31–40.

Juvan, Emil, Kurež, Bojan, Ovsenik, Rok (2008). *Poročilo raziskave emitivnega turističnega trga Nemčije*. Portorož: Turistica.

Keeling, David (1995). Transport and the world city paradigm. V Knox, P. L. in Taylor, Peter. (ur). *World cities in a World system*. CUP, Cambridge, 115–131.

Keeling, David (2007). *Transportation geography: new directions on well-worn trails*. *Progress in Human Geography* 31 (2), 217–225.

Kraas, Frauke (2007) *Megacities and global change: key priorities*. *The Geographical Journal*, mar 2007, 173, *proquest Social Science Journals*, 79–82.

Lassen, Claus (2006). *Aeromobility and Work*. *Environment and Planning A* 38 (2), 37–75.

Law, M. Christopher (2002). *Urban Tourism: The visitor economy and the growth of large cities*. Continuum: London.

MacCannell, Dean (1999). *The Tourist: A new theory of the leisure class*. Los Angeles: University of California Press.

Matsumoto, Hidenobu (2007). International air network structures and air traffic density of world cities. *Transportation research Part E* 43, 269–282.

O'Connor, Kevin (2003) Global air travel: toward concentration or dispersal? *Journal of Transport Geography*, 11, 83–92.

Ovsenik, Marija, Ambrož, Milano (2000). *Ustvarjalno vodenje poslovnih procesov*. Portorož: Turistica Visoka šola za turizem.

Ovsenik, Rok in Kiereta, Iwona (2006). *Destination management*. Berlin: Peter Lang.
Perelman, Michael (2002) *The Pathology of the U. S. Economy Revisited*. Palgrave: New York.

Planina, Janez in Mihalič, Tanja (2002). *Ekonomika turizma 1: program Turistica*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.

Reynolds-Feighan, Aisling in Button, Kenneth (1999). An assessment of the capacity and congestion levels at European airports. *Journal of Air Transport Management* 5 113–134.

Salazar, B. Noel (2005) Tourism and Glocalization: local tour guiding. *Annals of tourism research*, 32 (3), 628–646.

Sassen, Saskia (2001). *The global city*. New York: Princeton University Press.

Sassen, Saskia (2002). *Global Networks: linked cities*. New York: Routledge.

Sassen, Saskia (2005). The ecology of global economic power: changing investment practices. *Journal of International Affairs*, 58 (2), 11–33.

Sassen, Saskia (2007) *A sociology of globalization*. New York: W. W. Norton & Company.

Shin, Kyoung-Ho in Timberlake, Michael (2000). *World Cities in Asia: Cliques, Centrality and Connectedness*. *Urban Studies* 37, 2257–2285.

Short, John Rennie (2004). *Global Metropolitan: Globalizing cities in a capitalist world*. New York: Routledge.

Simmie, James. (ur) (2001). *Innovative cities*. Spon Press, London.

Smith, Valene (1989). *Hosts and Guests: the anthropology of tourism*. Pennsylvania: Penn.

Smith, David in Timberlake, Michael (2001). *World City Networks and Hierarchies, 1977–1999: an empirical analysis of global air travel links*. *American Behavioral Scientist* 44 (10), 1656–1678.

Taylor, J. Peter (2004) *World City Network: A global urban analysis*. Routledge: New York.

Taylor, J. Peter in Lang, R. E. (2005). *US Cities in the world city network*. The Brookings Institution: Washington DC.

Tisdell, Clem (2001). *Tourism Economics, the Environment and Development*. Edward Elgar: Cheltenham.

Urry, John (2003). *Global Complexity*. Malden US: Blackwell Publishing.

Urry, John (2007). *Mobilities*. Polity Press: Cambridge.

UNWTO in ECT (2005). *City tourism and culture: the European experience*. Madrid: UNWTO.

UNWTO (2005) Yearbook of Tourism Statistics: data 1999–2003. WTO: Madrid.

UNWTO (2007) Compendium of Tourism Statistics: data 2001–2005. WTO: Madrid.

Internetni viri

ACI (2007). Airport traffic report december 2006. Dostopno 01. 08. 2008 na internetu:

http://www.acieurope.org/upload/08_02_15%20Airport%20Traffic%20Report_Feb%20for%20Dec%202007.pdf.

ACI – Airport Council International (2007) Statistics: Top 10 World Airports.

Dostopno 03. 03. 2008 na internetu:

www.aci.aero/aci/aci/file/Press%20Releases/2007_PRs/PR_180707_TOP10.pdf.

AFC – Australia Forecast Committee (2008). Forecast . Dostopno 15. 9. 2008 na internetu:

<http://www.tra.australia.com/forecasts.asp?sub=0090>.

BTS (2008). November 2007 Airline Traffic Data: 11-Month 2007 System Traffic Up 3.2 Percent From 2006. Dostopno 12. 5. 2008 na internetu:

http://www.bts.gov/press_releases/airline_traffic_data.html.

CLIA (2008). 2008 CLIA Cruise Market Overview: Statistical Cruise Industry Data Through 2007. Dostopno 21. 9. 2008 na internetu:

<http://www.cruising.org/press/overview2008/printPDF.cfm>.

CTTC – California Travel & Tourism Commission (2007). California Travel Impacts by County, 1992–2005: 2006 Preliminary State Estimates. Dostopno 03. 03. 2008 na internetu:

<http://www.visitcalifornia.com/media/uploads/files/CA06pRpt.pdf>.

ECC – European Cruise Council (2008) Statistics and markets 2007. Dostopno 21. 09. 2008 na internetu:

http://www.irnresearch.com/index.php?/main/sector_specific_services/reports.

EUROSTAT (2008) Population in Europe 2007: first results. Dostopno 20. 09. 2008 na internetu:

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-08-081/EN/KS-SF-08-081-EN.PDF.

IATA (2007 a). IATA Economic briefing passengers and freight forecasts 2007 to 2011. Dostopno 16. 08. 2008 na internetu: <http://www.iata.com>.

IATA (2008 a). 2007 Total Passenger Traffic results. Dostopno 16. 08. 2008 na internetu: <http://www.iata.org/ps/publications/2007-results.htm>.

IATA (2008 b). IATA Premium traffic monitor. Dostopno 21. 08. 2008 na internetu: www.iata.org/economics.

IPK (2008). Global travel trends 2007. Dostopno 15. 05. 2008 na internetu: <http://www.ipkinternational.com>.

LAWA – Los Angeles World Airports (2007). 2006 Air Passenger Survey: Final Report Los Angeles International Airport. Dostopno 17. 03. 2008 na internetu: <http://www.lawa.org/lax-10 Year Summary>.

Oneworld (2008). Oneworld statistics at a glance. Dostopno 01. 08. 2008 na internetu: http://www.oneworld.com/facts_and_figures.

PATA (2008). Travel statistics as of July 2008. Dostopno 30. 08. 2008 na internetu: <http://www.pata.org/patasite/index.php?id=111>.

Phillips, Paul (2005). Peak Oil and the End of Globalization: U. S. dependence on oil drives its efforts to control what's left. Dostopno 7. 03. 2008 na internetu: <http://www.policyalternatives.ca/index.cfm>.

UNWTO (2007) World Tourism Barometer 5 (3), October 2007.

UNWTO (2007 a) Tourism Highlights: 2007 edition. Dostopno 29. 09. 2008 na internetu: <http://www.unwto.org>.

UNWTO (2008) World tourist arrivals: from 800 million to 900 million in two years.

UNWTO World Tourism Barometer, 6 (1). Dostopno 03. 03. 2008 na internetu: http://www.unwto.org/facts/eng/pdf/barometer/UNWTO_Barom08_1_excerpt_en.pdf.

UNWTO (2008). World Tourism Barometer 6 (1), January 2008.

US DOT (2008) Manufacturing and Services Office of Travel and Tourism Industries: 2007 United States Resident Travel Abroad. Dostopno 30. 08. 2008 na internetu: http://tinet.ita.doc.gov/outreachpages/download_data_table/2007_US_Travel_Abroad.pdf.

WB (2006). Air Transport: The Roles of the Air Transport: The Roles of the Public and Private Sector. Dostopno 30. 08. 2008 na internetu: <http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1152714163458/2744896-1152794215723/andrews-ief.pdf>.

WTTC (2008) THE 2008 TRAVEL & TOURISM ECONOMIC RESEARCH. Dostopno 25. 08. 2008 na internetu: http://www.wttc.org/eng/Tourism_Research/Tourism_Satellite_Accounting/TSA_Regional_Reports/.

11 PRILOGE

Priloga 1: IATA kode letalskih družb

KODA	POLNO IME DRUŽBE	KODA	POLNO IME DRUŽBE
6A	AVIACSA	LA	LAN CHILE
AA	AMERICAN AIRLINES	LH	LUFTHANSA
AF	AIR FRANCE	LX	SWISS INTERNATIONAL AIRLINES
AH	AIR ALGERIE	MA	MALEV
AI	AIR INDIA	MS	EGYPTAIR
AM	AEROMEXICO	MX	MEXICANA DE AVIACION
AR	Aerolineas Argentinas S. A.	NH	ANA ALL NIPON AIRWAYS
AV	AVIANCA	NW	NORTHWEST AIRWAYS
AY	FINNAIR	OK	CSA CZECH AIRLINES
AZ	ALITALIA	OS	AUSTRIAN AIRLINES
BA	BRITISH AIRWAYS	OU	CROATIA AIRLINES
BD	BMI BRITISH MIDLAND	QF	QUANTAS AIRWAYS
CA	AIR CHINA	QR	QATAR AIRWAYS
CM	COPA	RG	VARIG BRASIL
CO	AIR CONTINENTAL	RJ	ROYAL JORDANIAN AIRLINE
CX	CATHAY PACIFIC AIRWAYS	RO	TAROM
CZ	CHINA SOUTHERN AIRLINES	SA	SOUTH AFRICAN AIRWAYS
DL	DELTA AIRLINES	SK	SAS SCANDIANAVIAN AIRLINES
EK	EMIRATES	SN	BRUSELJ AIRLINES
G9	AIR ARABIA	SU	AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES
GF	GULF AIR	SV	SAUDI ARABIAN AIRLINES
IB	IBERIA	TA	TACA INTERNATIONAL
IY	YEMENIA YEMEN AIRWAYS	TC	AIR TANZANIA
JK	SPANAIR	TK	TURKISH AIRLINES
JL	JAPAN AIRLINES	TU	TUNIS AIR
JM	AIR JAMAICA	UA	UNITED AIR
JP	ADRIA AIRWAYS	UN	TRANSAERO AIRLINES
KL	DUTCH AIRLINES	US	US AIRWAYS
KQ	KENYA AIRWAYS	VO	TYROLEAN AIRWAYS
KU	KUWAIT AIRWAYS	VS	VIRGIN ATLANTIC AIRWAYS
U2	Easy Jet	X3	TUIFLY

Priloga 2: Rang mest po GAPOM

MESTO	IGAPOM	RANG
London	2,330619866	1,00
New York	1,992402488	0,85
Pariz	1,903785015	0,82
Atlanta	1,473764133	0,63
Moskva	1,455066098	0,62
Chicago	1,396048912	0,60
Frankfurt	1,366608567	0,59
Amsterdam	1,296218313	0,56
Rome	1,27405669	0,55
Madrid	1,189777682	0,51
Washington	1,186026236	0,51
Tokio	1,174736196	0,50
Los Angeles	1,14553528	0,49
Dallas	1,118483766	0,48
Milano	1,105559545	0,47
Shanghai	1,089772718	0,47
Bruselj	1,039597676	0,45
Beijing	1,034407127	0,44
Bangkok	1,000271057	0,43
DUBAJ	0,978699876	0,42
Istanbul	0,963766669	0,41
Houston	0,947478667	0,41
Dunaj	0,928551822	0,40
Toronto	0,917377855	0,39
Zürich	0,913297634	0,39
Seul	0,890698112	0,38
Düsseldorf	0,873369022	0,37
Berlin	0,872925602	0,37
Denver	0,865008552	0,37
Stochkolm	0,857690615	0,37
Detroit	0,835863237	0,36
Charlotte	0,806209079	0,35
Minneapolis	0,800559948	0,34
Hong Kong	0,798854011	0,34
Kopenhagen	0,784629144	0,34
Singapur	0,773785328	0,33
Atene	0,751100782	0,32
Miami	0,749587226	0,32
Seattle	0,744437389	0,32
Las Vegas	0,739848374	0,32
Phoenix	0,725065506	0,31
Dublin	0,712295957	0,31
San Francisco	0,704087453	0,30
Boston	0,693758627	0,30
Praga	0,692031892	0,30
Delhi	0,667985171	0,29
Sao Paolo	0,664705405	0,29
Mexico City	0,661623332	0,28
Mumbai	0,660854513	0,28
Johannesburg	0,656478161	0,28

Oslo	0,646515906	0,28
Kuala Lumpur	0,640170998	0,27
Sydney	0,639955901	0,27
Montreal	0,619968334	0,27
Guangzhou Baiyun	0,607037466	0,26
CAIRO	0,593275065	0,25
JEDDAH	0,583441389	0,25
Budapest	0,583412931	0,25
Kijev	0,581088005	0,25
Vancouver	0,575177094	0,25
Orlando	0,569338574	0,24
Tajpej	0,567238981	0,24
Warsaw	0,548260773	0,24
Manila	0,537913495	0,23
Lizbona	0,535669078	0,23
Buenos Aires	0,528526753	0,23
Helsinki	0,504630772	0,22
Melbourne	0,500335614	0,21
TEL AVIV	0,497519768	0,21
Venice	0,492840896	0,21
Jakarta	0,486769417	0,21
ABU DHABI	0,486210353	0,21
Cleveland	0,483080193	0,21
RIYADH	0,473807895	0,20
Bogota	0,47257457	0,20
Indianapolis	0,470163222	0,20
Cincinnati	0,468479933	0,20
Luxemburg	0,461386177	0,20
AMMAN	0,45291525	0,19
Bukarešta	0,450958546	0,19
Honolulu	0,448329511	0,19
Fort Lauderdale	0,446166958	0,19
KUWAIT	0,441975238	0,19
Calgary	0,436528553	0,19
Caracas	0,430073119	0,18
Rio de Janeiro	0,424792111	0,18
Nairobi	0,387064128	0,17
Chennai	0,384570923	0,16
BAHRAIN	0,38315672	0,16
Brisbane	0,364134605	0,16
TEHRAN	0,36353958	0,16
Nashville	0,361991405	0,16
Santiago de Chile	0,358528678	0,15
San Juan	0,355792444	0,15
Anchorage	0,355453142	0,15
Riga	0,354933848	0,15
Cancun	0,347116937	0,15
Naples	0,34003285	0,15
DAMASCUS	0,338152679	0,15
Algiers	0,332828908	0,14
Chengdu Shuangliu	0,329388211	0,14
Larnaca	0,324449455	0,14

BEIRUT	0,3233809	0,14
Karachi	0,322482934	0,14
San Diego	0,321242428	0,14
San Jose	0,319303259	0,14
Bangalore	0,31894025	0,14
Sofia	0,317940929	0,14
Lima	0,314138242	0,13
Panama City	0,311496277	0,13
Perth	0,307850702	0,13
Tunis	0,305228429	0,13
MUSCAT	0,301999754	0,13
Auckland	0,301598978	0,13
Tripoli	0,296835152	0,13
Fukoka	0,292302656	0,13
Kolkata	0,291265337	0,12
Ho Chi Ming	0,289883519	0,12
Dayton-Ohio	0,285237315	0,12
Mauritius	0,283362149	0,12
Yerewan	0,278231094	0,12
Conneticut	0,274456586	0,12
Adis Ababa	0,273900541	0,12
Dhaka	0,271581383	0,12
Hanoi	0,266796929	0,11
Beograd	0,259951781	0,11
Quito	0,255348159	0,11
Dakar	0,253135818	0,11
Nassau	0,24895832	0,11
Ekaterinburg	0,248363138	0,11
Khartoum	0,247404655	0,11
SANAA	0,246299727	0,11
Colombo	0,244177427	0,10
Freeport	0,244087806	0,10
Xi'an Xianyang	0,24162399	0,10
Islamabad	0,238664956	0,10
Male	0,237531414	0,10
Accra	0,235661219	0,10
Otawa	0,232310981	0,10
Luanda	0,229111992	0,10
Brasilia	0,228907388	0,10
Salvador	0,227885323	0,10
Santo Domingo	0,224805721	0,10
Phuket	0,219895878	0,09
Montego Bay	0,210628463	0,09
Sacramento	0,208260532	0,09
San Jose	0,200486081	0,09
Dar-es-Salaam	0,200456438	0,09
Abidjan	0,199216364	0,09
Tbilisi	0,196567382	0,08
Turin	0,194133029	0,08
Little Rock	0,191500172	0,08
Papeete	0,191472779	0,08
Zagreb	0,187765582	0,08

Havana	0,185120085	0,08
Entebbe	0,180465361	0,08
Kochi	0,179491727	0,08
Kinshasa	0,177374939	0,08
Montevideo	0,172687603	0,07
Halifax	0,172050197	0,07
Kingston	0,172032003	0,07
Lusaka	0,170064365	0,07
Harrisburg	0,169452276	0,07
Ljubljana	0,168049893	0,07
Ontario	0,167598462	0,07
Macao	0,167565108	0,07
Norfolk	0,164777169	0,07
Port of Spain	0,162090777	0,07
Christchurch	0,16146194	0,07
Vilnius	0,160259452	0,07
Hiroshima	0,156455386	0,07
Djibouti	0,156222476	0,07
Wellington	0,155358917	0,07
Ashgabat	0,152981108	0,07
Minsk	0,152285312	0,07
Tijuana	0,147532375	0,06
Gyandzha	0,145025927	0,06
Kabul	0,143733613	0,06
Adelaide	0,142992273	0,06
Yangon	0,142325717	0,06
Nadi	0,141776124	0,06
Chisinau	0,141053111	0,06
Libreville	0,140438329	0,06
Tallinn	0,139731384	0,06
Quebeck	0,138463809	0,06
Amritsar	0,138071541	0,06
Asmara	0,133028552	0,06
Kota Kinabalu	0,131505232	0,06
Bamako	0,129982242	0,06
Penang	0,1297647	0,06
Antananarivo	0,128549208	0,06
Bratislava	0,128387874	0,06
Chiang (Rai & Mai)	0,128352181	0,06
Abuja	0,126926547	0,05
Harare	0,124751041	0,05
N'Djamena	0,122678039	0,05
Cotonou	0,122575414	0,05
Maputo	0,118247614	0,05
Gradec	0,117336827	0,05
Phnom Penh	0,116525181	0,05
Paramaribo	0,115841738	0,05
Tucson	0,11559621	0,05
Charleston	0,115069777	0,05
Ulan Bator	0,114373084	0,05
Brunei (BWN)	0,113459367	0,05
Lome	0,112195472	0,05

Kaohsiung	0,111703695	0,05
Guam	0,11088136	0,05
Tegucigalpa	0,110120121	0,05
Tulsa	0,109265614	0,05
Ouagadougou	0,106929998	0,05
Malabo	0,106090258	0,05
Port Au Prince	0,105910335	0,05
Darwin	0,105603194	0,05
Maracaibo	0,10218687	0,04
Valencia	0,100104238	0,04
Skopje	0,098882504	0,04
Windhoek	0,094992788	0,04
Siem Reap	0,094377289	0,04
Brazzaville	0,094115925	0,04
Conakry	0,092668597	0,04
Nuuk	0,090643878	0,04
Sarajevo	0,090177245	0,04
Kigali	0,088865583	0,04
Mangalore	0,088540563	0,04
Freetown	0,088101935	0,04
Rarotonga	0,087349134	0,04
Crown Point (TAB)	0,08667328	0,04
Lilongwe	0,085271678	0,04
Canberra	0,084706201	0,04
Cairns-Queensland	0,084497416	0,04
Banjul	0,084000079	0,04
Santiago DOM	0,083622782	0,04
Niamey	0,083227857	0,04
Praia	0,082194802	0,04
Nouakchott	0,081822702	0,04
Moroni	0,081562734	0,03
Trieste	0,081065973	0,03
Glasgow	0,080463563	0,03
Rabat	0,078870471	0,03
Monrovia	0,07599976	0,03
Yaounde	0,074480134	0,03
Cayenne	0,071943933	0,03
Bissau	0,071329256	0,03
Sao Tome	0,070300893	0,03
Flint-Michigan	0,06957874	0,03
La Paz	0,065867045	0,03
Acapulco	0,065789878	0,03
Bangui	0,065287641	0,03
Podgorica	0,063644879	0,03
Nagashaki	0,06326004	0,03
Veracruz	0,058696509	0,03
Asuncion	0,05682272	0,02
Cordoba	0,054214874	0,02
Queenstown	0,045733568	0,02
Changzhou	0,044873306	0,02
Ushuaia	0,044872335	0,02
Gaborone	0,038223497	0,02

Gibraltar	0,036770129	0,02
Hat Yai	0,035154789	0,02
Montgomery	0,034164285	0,01
Santiago CUB	0,027790976	0,01
Manzini	0,024115874	0,01
Pyongyang	0,023146973	0,01
Pohnpei	0,022234596	0,01
Yap	0,022153221	0,01
Maseru	0,020830488	0,01

Priloga 3: Razvrstitev mest po metodi GaWC

Mesto	GAPOM	Mesto	GaWC ¹⁵⁸
LONDON	1	LONDON	1
NEW YORK	2	NEW YORK	2
PARIZ	3	HONG KONG	3
ATLANTA	4	PARIZ	4
MOSKVA	5	TOKIO	5
CHICAGO	6	SINGAPUR	6
FRANKFURT	7	CHICAGO	7
AMSTERDAM	8	MILANO	8
ROME	9	LOS ANGELES	9
MADRID	10	TORONTO	10
WASHINGTON	11	MADRID	11
LOS ANGELES	12	AMSTERDAM	12
TOKIO	13	SYDNEY	13
MILANO	14	FRANKFURT	14
SHANGHAI	15	BRUSELJ	15
BRUSELJ	16	SAO PAULO	16
BEIJING	17	SAN FRANCISCO	17
BANGKOK	18	MEXICO CITY	18
DUBAJ	19	ZURICH	19
ISTANBUL	20	TAJPEJ	20
TORONTO	21	MUMBAI	21
DUNAJ	22	JAKARTA	22
ZÜRICH	23	BUENOS AIRES	23
SEOUL	24	MELBOURNE	24
STOCKHOLM	25	MIAMI	25
HONG KONG	26	KUALA LUMPUR	26
SINGAPUR	27	STOCKHOLM	27
COPENHAGEN	28	BANGKOK	28
MIAMI	29	PRAGA	29
DUBLIN	30	DUBLIN	30

Vir: prirejeno po <http://www.lboro.ac.uk/gawc/datasets/da12.html>.

¹⁵⁸ Podatki so pridobljeni od raziskovalne mreže GaWC na spletnem naslovu: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/datasets/da12.html>.