

Analiza podatkov o letalski povezljivosti Slovenije

OBDOBJE OD 01.11.2017 DO 31.10.2022 Z NAPOVEDJO DO
31.10.2023

MELKOM, INFORMACIJSKE STORITVE, D.O.O.

Vsebina

1.	O ANALIZI	- 2 -
2.	PRIMERJALNI PREGLED POVEZLJIVOSTI TER POVZETEK ANALIZ O POVEZLJIVOSTI	- 5 -
2.1.	Splošni podatki o povezljivosti.....	- 5 -
	Promet po metodologiji IATA	- 5 -
	Promet po metodologiji EUROCONTROL	- 6 -
	Povezljivost po metodologiji ACI (junij 2022/junij 2019)	- 7 -
	Povezljivost po metodologiji ACI (avgust 2022/avgust 2019)	- 8 -
	Povezljivost po metodologiji ACI (oktober 2022/oktober 2019)	- 8 -
2.2.	Povezljivost in okrevanje letališča LJU glede na sosednja letališča	- 9 -
	Povezljivost po metodologiji ACI	- 9 -
	Okrevanje prometa na letališču LJU v primerjavi z izbranimi sosednjimi letališči	- 10 -
	Preference domačih potnikov na izbranih sosednjih letališčih	- 12 -
2.3.	Povezljivost Slovenije glede na države EU	- 13 -
	Povezljivost po metodologiji EUROCONTROL	- 13 -
	Povezljivost po metodologiji ACI (junij 2022/primerjana leta)	- 15 -
3.	LETALSKA POVEZLJIVOST SLOVENIJE	- 16 -
3.1.	Struktura prometa na letališču LJU	- 18 -
	Število potnikov in njihova struktura	- 18 -
	Število letov	- 20 -
	Razpoložljivo število sedežev in frekvence.....	- 21 -
	Realna ocena obnove prometa in trenutnega potenciala števila potnikov	- 23 -
3.2.	Povprečne cene vozovnic	- 25 -
3.3.	Povpraševanje z letališča LJU.....	- 26 -
3.4.	Povpraševanje s sosednjih letališč.....	- 29 -
	Metodologija za oceno domačih potnikov (nizkocenovni prevozniki)	- 36 -
3.5.	Povezave z letališča LJU z nezadostno ponudbo	- 39 -
3.6.	Potencialno zanimive destinacije z letališča LJU za vzpostavitev ali krepitev neposrednih povezav	- 43 -
4.	OCENA VPLIVA SOFINANCIRANJA PREVOZNIKOV V LETIH 2020 IN 2022	- 48 -
4.1.	Razpis v letu 2020-2021	- 48 -
4.2.	Razpis v letu 2022.....	- 50 -
4.3.	Splošno o subvencioniranju prog	- 51 -
5.	ZAKLJUČKI	- 53 -
6.	SEZNAM OKRAJŠAV IN KOD	- 56 -
6.1.	Seznam okrajšav	- 56 -
6.2.	Seznam kod.....	- 56 -
7.	SEZNAM PRILOG	- 57 -
8.	PRILOGE	- 58 -

1. O ANALIZI

Predmetna analiza družbe MELKOM, informacijske storitve, d. o. o. (v nadaljevanju: izvajalec) predstavlja izvajalčevo izpolnitev obveznosti po Pogodbi št. 2430-22-100079 (v nadaljevanju: Pogodba), sklenjeni dne 05.12.2022 med izvajalcem in Ministrstvom za infrastrukturo (v nadaljevanju: naročnik ali MZI). Za izvajalca sta delo v smislu določb Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah opravila avtorja Matej Eljon in Miha Schnabl (v nadaljevanju oba avtorja skupaj: avtor).

Predmet Pogodbe je analiza podatkov o letalski povezljivosti Slovenije v obdobju od 01.11.2017 do 31.10.2022 z napovedjo do 31.10.2023, in sicer z namenom pridobitve podatkov o letalski povezljivosti (v nadaljevanju: povezljivost) Republike Slovenije (v nadaljevanju: Slovenija) v zadnjih petih letih, kar naj naročniku omogoči pripravo izhodišč za morebitne ukrepe na tem področju. Povezljivost Slovenije v smislu te analize pomeni povezljivost letališča LJU, saj je obseg komercialnega zračnega prometa na letališčih MBX in POW zanemarljivo majhen, s čimer ne more vplivati na stanje povezljivosti, kot bo predstavljena za letališče LJU.

Izvajalec je naročnika v času izvajanja analize opozoril¹, da dostop do letalskih podatkovnih baz OAG, ki ga zagotavlja naročnik, ne omogoča (več) vpogleda v podatke za leto 2017², zato bo analiza za to leto omejena zgolj na javno dostopne podatke ter na podatke upravljavca letališča LJU (brez analize podatkov iz letalskih podatkovnih baz OAG za to obdobje), s čimer se je naročnik strinjal.

Analiza je strukturirana v 8 poglavij, pri čemer posamezna poglavja, zaradi jasnosti predstavitve, vsebujejo tudi podpoglavja. Glede na predmet Pogodbe je analiza oblikovana na način, da so podatki:

- o splošnem stanju povezljivosti Slovenije v primerjavi s sosednjimi letališči ter primerjalni pregled ključnih relevantnih podatkov z državami EU predstavljeni v enotnem 2. poglavju, in sicer skupaj s povzetki relevantnih javno dostopnih analiz o povezljivosti;
- ki se po vsebini večinoma nanašajo na redni potniški zračni promet na letališču LJU (število potnikov, ki v Sloveniji le prestopajo in število potnikov, ki v Sloveniji začnejo let, z navedbo destinacij teh potnikov; struktura komercialnega zračnega prometa; prikaz destinacij, frekvenc in prevoznikov; kapaciteta letal na posameznih progah in faktorju zasedenosti letal; cena vozovnic s prikazom gibanja povprečne cene za izbrane proge, predstavljena v 3. poglavju;
- ki se po vsebini večinoma nanašajo na redni potniški zračni promet na sosednjih letališčih (število potnikov, ki so vozovnico kupili v Sloveniji, a so potovali s sosednjih letališč), predstavljeni v 3. poglavju;
- v zvezi z oceno vpliva sofinanciranja stroškov letalskih prevoznikov (v nadaljevanju: prevoznik) na podlagi javnih razpisov predstavljeni v 4. poglavju;
- v zvezi s predlogom novih letalskih prog (v nadaljevanju: proga) oziroma povečanjem frekvenc letov na posamezni progi predstavljeni v 3. poglavju.

Posamezno poglavje lahko vsebuje tudi vsebine, ki sicer ne izhajajo neposredno iz predmeta Pogodbe, v kolikor je izvajalec ocenil, da je to potrebno za razumevanje analize. Analiza najpomembnejše podatke prikazuje v tabelah, grafih in slikah, integriranih v samo strukturo besedila, drugi, po obsegu preobsežni podatki za prikaz v besedilu, pa so na voljo kot izvorni podatki.

Izvajalec analize je podatke, ki omogočajo analizo povezljivosti Slovenije, črpal iz:

- javno dostopnih informacij,

¹ Elektronsko sporočila izvajalca z dne 05.01.2023.

² Posledica dejstva, da je naročnik zakupil dostop za zadnjih pet let, s čimer je bil v posledici prehoda v leto 2023 onemogočen dostop do podatkov iz leta 2017.

- informacij upravljalca letališča LJU, ki jih je zagotovil naročnik (priloge 1-5) ter
- letalskih podatkovnih baz OAG, dostop do katerih mu je omogočil naročnik (dostop do podatkov ponudnika OAG).

V delu, ko analiza povzema javno dostopne podatke o povezljivosti Slovenije oziroma drugih relevantnih držav ter sosednjih letališč, se le-ta sklicuje na posamezna poročila relevantnih deležnikov v letalski industriji, in sicer na:

- poročila Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (v nadaljevanju: IATA), dostopna na spletnem portalu <https://www.iata.org/en/publications/>;
- poročila Združenja evropskih letališč (v nadaljevanju: ACI), dostopna na spletnem portalu <https://www.aci-europe.org/>;
- poročila Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (v nadaljevanju: EUROCONTROL), dostopna na spletnem portalu <https://www.eurocontrol.int/>.

V kolikor v analizi ni izrecno poudarjen vir posameznega podatka, velja, da je bil podatek pridobljen iz letalskih podatkovnih baz AOG, in sicer neposredno ali posredno³. Podatki, ki se nanašajo na število potnikov, število razpoložljivih sedežev in faktor zasedenosti, so predstavljeni na nivoju agregiranega števila⁴, razen, v kolikor je v analizi izrecno navedeno drugače⁵. Posamezni podatki so predstavljeni agregirano na mesečni ravni, drugi podatki so predstavljeni agregirano na letni ravni, na kar je v nadaljevanju analize opozorjeno oziroma izhaja iz predstavljenih podatkov. Vsi podatki se vedno nanašajo na redni komercialni zračni potniški promet (v nadaljevanju: promet). Neposredna/direktna proga, neposredna/direktna povezljivost, neposreden/direkten let ali direktni potnik vedno pomenijo non-stop progo, povezljivost ali let oziroma potnika, ki potuje non-stop. Posredna/indirektna proga, posredna/indirektna povezljivost, indirektni let ter indirektni/transferni potnik pomenijo progo s prestopanji, povezljivost, ki vključuje prestopanje, let s prestopanjem oziroma potnika, ki ne potuje non-stop.

Podatki iz letalskih podatkovnih baz OAG so bili zajeti v obdobju od 20.12.2022, ko je bil izvajalcu s strani naročnika zagotovljen dostop, do 30.01.2023, pri tem pa je potrebno upoštevati sistem posodobljanja podatkov v omenjenih bazah, saj se podatki osvežujejo glede na poseben logaritem⁶. Podatki, ki so zajeti iz letalskih podatkovnih baz OAG, predstavljajo ponudnikovo oceno dejanskih potnikov, in sicer glede na njegovo metodologijo in modele⁷. Povezljivost Slovenije v tej analizi vedno pomeni povezljivost letališča LJU. V obravnavanem obdobju je delež rednih in čarter potnikov z letališč MBX in POW zanemarljiv, ti potniki pa zaradi narave prevozov (zasebni prevozi večinoma športnih klubov) k povezljivosti Slovenije ne prispevajo.

Pri sklicevanju na posamezna letališča ali prevoznike so v analizi uporabljene kode letališč ali prevoznikov, kot so določene v klasifikaciji IATA⁸. V 6. poglavju »Seznam okrajšav in kod« so navedene kode letališč in prevoznikov, na katere se analiza najpogosteje sklicuje.

Kot sosednja letališča analiza razume letališča izven Slovenije, ki jih potniki iz Slovenije uporabljajo kot alternativna letališča (po kriteriju oddaljenosti do 500km) letališču LJU, in sicer letališča: BEG, BGY, BLQ, BNX, BUD, GRZ, KLU, LIN, MUC, MXP, PUY, RJK, SZG, TRS, TSF, VCE, VIE, ZAG.

V tej analizi pojem nizkocenovnih prevoznikov (ang. low-cost carriers) vključuje naslednje prevoznike: U2, W6, W9, V7, VY, FR, EW, LS, TO, HV, DY, PC, 3O, XG in OE.

³ Za metodologijo posrednega pridobivanja podatkov glej 3.4. podpoglavje - ocena števila domačih potnikov, ki so s sosednjih letališč potovali z nizkocenovnimi prevozniki.

⁴ Npr. število potnikov na posamezni progi predstavlja vsoto števila potnikov na posamezni progi v obeh smereh.

⁵ Npr. TOP10 destinacij po številu potnikov, ki so potovali z nizkocenovnimi prevozniki z letališč ZAG, VCE in VIE.

⁶ Za sistem zajemanja podatkov glej: <https://www.oag.com/traffic-analyser-faq#16>.

⁷ Za metodologijo in modeliranje podatkov glej: *idem*.

⁸ <https://www.iata.org/en/publications/directories/code-search/>.

V analizi so uporabljane okrajšave, in sicer kakor so definirane ob posameznem pojmu, ko se le-ta prvič pojavi v besedilu (na primer Združenje evropskih letališč kot ACI). Na koncu te analize (6. poglavje) je po abecednem vrstnem redu naveden seznam uporabljenih okrajšav, za katere je izvajalec ocenil, da jih je potrebno izpostaviti za lažje razumevanje.

V delu, v katerem se izvajalec v zvezi s predstavitevjo lastnih naziranj in zaključkov v zvezi s posameznimi elementi, ki so predmet analize, sklicuje na obdobje nalezljive bolezni Covid-19, se izvajalec referira na obdobje od marca 2020 do marca 2022. V kolikor se analiza v delu, ki predstavlja povzemanje relevantnih javno dostopnih analiz o povezljivosti, sklicuje na obdobje nalezljive bolezni Covid-19, je to obdobje obravnavano skladno z metodologijo posameznega deležnika v letalski industriji, čigar poročilo analiza predstavlja.

Predstavljeni podatki se nanašajo na obdobje od 01.01.2018 do 31.10.2022, razen, v kolikor je v analizi izrecno opozorjeno, da se posamezni podatek nanaša na krajše ali daljše časovno obdobje⁹.

Analizo sestavljata dva dokumenta, in sicer predmetni del in priloge. Vse priloge so sestavni del tega dokumenta.

Izvajalec je naročniku dne 16.01.2023 posredoval preliminarne ugotovitve v obliki delne analize. V kolikor so med posameznimi deli preliminarne ugotovitev in predmetne končne verzije analize odstopanja ali razlike, veljajo podatki in ugotovitve iz slednje.

⁹ Npr. povzetki poročil ACI.

2. PRIMERJALNI PREGLED POVEZLJIVOSTI TER POVZETEK ANALIZ O POVEZLJIVOSTI

V poglavju »O analizi« je bil predstavljen oris poglavij te analize, pri čemer je izvajalec združil vsebinsko povezane elemente predmeta Pogodbe, tako da so v tem poglavju preko povzetkov relevantnih javno dostopnih analiz o povezljivosti predstavljeni:

- splošni podatki o povezljivosti (preko poročil IATA, EUROCONTROL ter ACI)
- podatki o povezljivosti in okrevanju Slovenije (letališča LJU) glede na sosednja letališča¹⁰ (preko poročil ACI in podatkov iz letalskih podatkovnih baz OAG);
- ključni primerjalni podatki o povezljivosti Slovenije glede na druge države (predvsem glede na članice EU; preko poročil EUROCONTROL ter ACI).

2.1. Splošni podatki o povezljivosti

Promet po metodologiji IATA

Podatki mednarodnega združenja letalskih prevoznikov¹¹ kažejo, da promet (po številu potnikov) na globalni ravni v letu 2022 glede na referenčno leto 2019 zaostaja za 29,4%, pri čemer IATA pričakuje, da bo v letu 2023 (glede na isto referenčno leto) globalno zaostajal le še za 14,5%.

Podatki za Evropo kažejo, da je promet v Evropi v letu 2022 glede na referenčno leto 2019 zaostajal za 18,6%, v letu 2023 pa se pričakuje zaostanek v višini 11,3% (glede na isto referenčno leto).

V kolikor primerjamo okrevanje prometa v Evropi in Sloveniji, je mogoče ugotoviti, da le-to v primeru Slovenije bistveno zaostaja za splošno stopnjo okrevanje ostalih držav v regiji (Evropa), saj le-ta v letu 2022 glede na referenčno leto 2019 zaostaja za 43,7%, kar je 25,1 odstotnih točk manj od povprečnega okrevanja v regiji v letu 2022.

Traffic Results

System-wide global commercial airlines	Passenger traffic (RPK)				Passenger capacity (ASK)			
	% change vs previous year		% change vs 2019		% change vs previous year		% change vs 2019	
	2020	2021	2022E	2023F	2020	2021	2022E	2023F
Global	-65.8%	21.8%	-29.4%	-14.5%	-56.6%	18.7%	-26.1%	-12.9%
Regions								
North America	-65.1%	74.7%	-8.6%	-2.8%	-50.3%	41.1%	-6.3%	-1.1%
Europe	-69.5%	27.5%	-18.6%	-11.3%	-62.3%	29.8%	-16.0%	-10.9%
Asia-Pacific	-62.0%	-12.8%	-55.7%	-29.2%	-53.8%	-6.0%	-48.9%	-24.5%
Middle East	-72.1%	8.5%	-20.7%	-2.2%	-63.0%	21.2%	-22.0%	-5.5%
Latin America	-62.5%	40.5%	-12.6%	-4.4%	-59.0%	37.3%	-11.4%	-5.8%
Africa	-68.2%	17.0%	-32.3%	-13.7%	-62.1%	18.5%	-31.1%	-16.1%

Source and Note: IATA. Includes domestic and international traffic, and all commercial airlines. Historical data are subject to revision.

Updated: 12/2022 Next Update: 06/2023

Tabela 1: Primerjava števila potnikov v letu 2022 glede na primerjana leta (vir: IATA)

¹⁰ Gre za relativno povezljivost Slovenije v primerjavi s sosednjimi letališči.

¹¹ <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/industry-statistics/>

Promet po metodologiji EUROCONTROL

EUROCONTROL v dokumentu »Evalvacija 2022 - izgledi 2023«¹² predstavi podatke o prometu v Evropi¹³ v letu 2022 (s primerjavo z letoma 2019 in 2021) z izgledi za leto 2023. Splošne značilnosti prometa v Evropi v letu 2022 z vidika premikov letal (letov) so:

- število letov v letu 2022 predstavlja 83 % letov glede na leto 2019;
- prevozniki z najvišjim povprečnim številom dnevnih letov (z odstotkom glede na leto 2019):
 - FR 2536 +9%;
 - U2 1335 -20%;
 - TK 1245 -7%;
 - LH 1058 -29%;
 - AF 953 -20%;
 - KL 703 -18%;
 - W6 672 +14%;
 - BA 644 -29%;
 - VY 543 -10%;
 - SK 532 -35%
- letališča z najvišjim povprečnim številom dnevnih premikov letal (z odstotkom glede na leto 2019):
 - IST 1156 n/a¹⁴;
 - AMS 1140 -18%;
 - CDG 1122 -19%;
 - FRA 1048 -26%;
 - LHR 1042 -20%;
 - MAD 965 -17%;
 - BCN 777 -18%;
 - MUC 773 -32%;
 - PMI 604 +1%;
 - LGW 596 -24%
- najpomembnejše skupine prevoznikov glede na število letov (z odstotkom glede na leto 2019):
 - Ryanair +9%;
 - Lufthansa Group -31%;
 - IAG -19%;
 - Air France-KLM -19%;
 - EasyJet -20%;
 - Turkish Airlines -7%;
- obnova prometa po pandemiji nalezljive bolezni Covid-19 je še naprej visoko neenakomerna z variacijo med 70 % in 110 % glede na leto 2019, s posameznimi radikalnimi odstopanji, pri čemer je promet (po številu letov) v Evropi v letu 2022 v povprečju dosegel 83% tistega iz leta 2019, s projekcijo za leto 2023, ko naj bi promet dosegel 92% glede na leto 2019 in popolno obnovo v letu 2025;
- nizkocenovni prevozniki s 85% letov (glede na leto 2019) so bistveno prispevali k obnovi prometa v letu 2022 (v primerjavi z »legacy« prevozniki¹⁵, ki so opravili 75% letov);
- vsa glavna evropska vozlišča ostajajo na od -18% do -32% prometa glede na leto 2019 (razen IST);
- posameznim manjšim evropskim letališčem, ki so v večini povezana zgolj z letališči znotraj Evrope, se je promet približal ali presegal tistega iz leta 2019;

¹² <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2022-12/eurocontrol-analysis-paper-2022-review-2023-outlook.pdf>

¹³ Kot je opredeljuje EUROCONTROL v smislu regije ECAC (Evropske konference civilnega letalstva).

¹⁴ Novo letališče v Istanbulu, odprto v letu 2019.

¹⁵ V smislu »rednega« prevoznika (ang. full service carrier).

- države z največjim številom izgubljenih letov (prihodi in odhodi) v absolutni vrednosti¹⁶:
 - Nemčija -509.000 (-25%);
 - Združeno Kraljestvo -426.000 (-20%);
 - Francija -212.000 (-13%);
- države z največjim številom izgubljenih letov (prihodi in odhodi) v relativni vrednosti¹⁷:
 - Ukrajina -163.000 (-90%); posledica agresije Ruske federacije;
 - Latvija -31.000 (-36 %); posledica agresije Ruske federacije (zaprtje zračnega prostora Ruske federacije za prevoznike iz EU);
 - Slovenija -10.000 (-32 %); posledica stečaja nacionalnega prevoznika JP¹⁸
- povezljivost, ki jo EUROCONTROL definira kot število možnosti, ki jih ima potnik v povprečju na posamezni progi, še vedno zaostaja glede na tisto iz leta 2019;
- države z najslabšo povezljivostjo v zadnjem četrtletju leta 2022¹⁹ (v nadaljevanju: Q4 ali zadnji kvartal) so Luksemburg, Litva, Finska, Avstrija, Madžarska, Malta, Italija, Poljska in Slovenija;
- EUROCONTROL izrecno izpostavi, da so podatki, ki se nanašajo na Slovenijo v zvezi s številom letov v Q4 2022 glede na Q4 2019 v relativni številki, zavajajoči, saj referenčno obdobje iz leta 2019 sovпада s stečajem nacionalnega prevoznika JP (oktober 2019) – podatki namreč kažejo, da je število odhodov in prihodov v Q4 2022 na ravni 94 % le-teh glede na referenčno obdobje v letu 2019.

Povezljivost po metodologiji ACI (junij 2022/junij 2019)

Združenje evropskih letališč v Poročilu o letalski povezljivosti letališč 2022²⁰ ugotavlja splošne značilnosti povezljivosti letališč²¹ držav v širši regiji kot tudi značilnosti povezljivosti posameznih držav, in sicer glede na stanje v juniju leta 2022 v primerjavi z istim referenčnim mesecem leta 2019.

Splošne značilnosti povezljivosti evropskih letališč:

- skupna povezljivost letališč²² še vedno zaostaja za 29%;
- najvišjo stopnjo neposredne povezljivosti dosegajo letališča AMS (-10%), IST (-5%), LHR (-13%), po drugi strani pa imajo relativno najvišji padec FCO (-29%; stečaj nacionalnega letalskega prevoznika AZ), MUC (-25%), VIE (-22%), ZRH (-22%), FRA (-21%), CDG (-18%), MAD (-20%), BCN (-18%), LIS (-4%), ATH (-6%), SAW (-6%), LGW (-8%), DUB (-7%);
- povezljivost vozlišč (ang. hub) še vedno zaostaja za 34%²³, pri čemer letališče FRA zagotavlja najboljšo povezljivost med vsemi vozlišči, vendar ta še vedno zaostaja za 29%, sledi IST (+11%; odprtje novega letališča v letu 2019), AMS (-33%), CDG (-34%), MUC (-34%), LHR (-31%), MAD (-32%), ZRH (-40%), VIE (-52 %);
- nizkocenovni prevozniki zagotavljajo 40% celotne evropske neposredne povezljivosti (27% v letu 2019), medtem, ko »legacy« prevozniki zagotavljajo 60% (73% v letu 2019). V skupini letališč z manj kot 5 milijoni potnikov letno nizkocenovni prevozniki v letu 2022 zagotavljajo 44% več

¹⁶ Za pregled vseh držav glej Prilogo 7.

¹⁷ Za pregled vseh držav glej Prilogo 8.

¹⁸ »Ukraine tops the list in terms of percentage loss. Second is Latvia (-36%, -31K flights), which has also been massively affected by the Russian airspace closure, while third is Slovenia (-32%, -10K), with significantly lower numbers than in 2019 when Adria Airways was still operating.«

¹⁹ Glede na Q4 2019.

²⁰ <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/CONNECTIVITY%20REPORT%202022.pdf>.

²¹ Za metodologijo in opis posamezne vrste povezljivosti (direktna/neposredna, indirektna/posredna in skupna), kot jo definira ACI, glej: <https://www.aci-europe.org/air-connectivity.html>.

²² ACI jo definira kot skupek neposredne in posredne povezljivosti posameznega letališča.

²³ ACI jo definira kot število povezovalnih letov z enim prestopanjem (ang. 1 stop connecting flights), ki jih posamezno vozlišče zagotavlja, upošteva čas prestopanja, morebitnega prestopanja na vozlišču, ki ni v smeri destinacije (ang. detour; npr. LJU-LHR-BKK v primerjavi z LJU-DOH-IST), itd.

neposredne povezljivosti kot v letu 2019, »legacy« prevozniki pa v tem segmentu zagotavljajo 30% manj neposredne povezljivosti glede na isto referenčno obdobje;

- neposredna povezljivost²⁴ zaostaja za 15%;
- posredna povezljivost²⁵ zaostaja za 36%;
- 38% letališč z manj kot 5 milijoni potnikov letno zagotavlja neposredno povezljivost enako letu 2019 (popolno okrevanje), ta segment letališč (manjša in regionalna letališča) se hkrati uvršča med segmente letališč z najboljšim okrevanjem neposredne povezljivosti (-11%). Skupna povezljivost letališč z manj kot 5 milijoni potnikov letno še vedno zaostaja za 31%, kar je posledica padca posredne povezljivosti tega segmenta letališč (-31%).

Povezljivost po metodologiji ACI (avgust 2022/avgust 2019)

V poročilu o prometu za avgust 2022²⁶ ACI ugotavlja, da se je na območju EU+²⁷ promet povečal za 64% glede na podatke za avgust 2021, še vedno pa je zaostajal za 14% glede na isto referenčno obdobje v letu 2019.

Primerjava obsega prometa v avgustu 2022 glede na isto referenčno obdobje v letu 2019 pokaže:

- da so posamezne države že v celoti okrevale (Grčija +4,5%, Luksemburg +6,4%, Islandija 0,2%);
- da so posamezne države blizu okrevanja (Portugalska -5,8%, Španija -7,4%, Italija -8,5%, Hrvaška -8,6%, Romunija -6,8%, Litva -7,8%);
- da so se posamezne države izrazito slabo odrezale pri okrevanju (Slovenija -40,1%, Finska -37,7%, Latvija -31,1%, Češka -30,5%, Bolgarija -29,3%);
- ostale države (Francija -13,5%, Nemčija -14,2%, Združeno kraljestvo -19%).

Letališča z manj kot 5 mio potnikov letno so v primerjanem referenčnem obdobju zaznala padec obsega prometa za 3,3%.

Povezljivost po metodologiji ACI (oktober 2022/oktober 2019)

V poročilu o prometu za oktober 2022²⁸ ACI ugotavlja, da se je na območju EU+ promet povečal za 50% glede na podatke za oktober 2021, še vedno pa je zaostajal za 12% glede na isto referenčno obdobje v letu 2019.

Primerjava obsega prometa v oktobru 2022 glede na isto referenčno obdobje v letu 2019 pokaže:

- da so posamezne države že v celoti okrevale (Grčija +7,5%, Portugalska +3,8%, Islandija +8%, Bolgarija 0%),
- da so posamezne države blizu okrevanja (Španija -2,9%, Italija -6,3%, Hrvaška -9,5%, Romunija -5,1%, Irska -5,9%),
- da so se posamezne države izrazito slabo odrezale pri okrevanju (Finska -35,1%, Češka -35,4%, Švedska -27%),

²⁴ ACI jo definira kot neposredne povezave posameznega letališča, pri čemer ne upošteva zgolj števila destinacij, vendar tudi število letov (frekvenco) do posamezne destinacije.

²⁵ ACI jo definira kot (ponderirano) število destinacij, na katere je mogoče leteti s posameznega letališča z enim prestopanjem na drugem letališču (vozlišču), in sicer upoštevajoč kvaliteto posredne povezljivosti, ki se kaže v času, potrebnem za prestopanje, morebitnega prestopanja na vozlišču, ki ni v smeri destinacije ipd.

²⁶ <https://www.aci-europe.org/downloads/mediaroom/22-10-12%20August%20passenger%20traffic%20just%20-12%20below%20pre-pandemic%20volumes%20in%20Europe%20PRESS%20RELEASE.pdf>

²⁷ EU, EEA, Švica in Združeno kraljestvo.

²⁸ <https://www.aci-europe.org/downloads/mediaroom/22-12-08%20Passenger%20traffic%20recovery%20pauses%20in%20October%20as%20air%20transport%20market%20continues%20to%20reshape%20PRESS%20RELEASE.pdf>

- ostale države (Francija -11,2%, Nemčija -26,2%, Združeno kraljestvo -14,4%).

Letališča z manj kot 5 milijoni potnikov na leto so v primerjanem referenčnem obdobju zaznala povečanje obsega prometa za 0,4%.

2.2. Povezljivost in okrevanje letališča LJU glede na sosednja letališča

Povezljivost po metodologiji ACI

Po mnenju avtorja povezljivost letališča LJU glede na sosednja letališča najbolje prikazuje podatki o številu (oziroma indeksu glede na metodologijo ACI) direktnih in indirektnih povezav, ki jih posamezno letališče zagotavlja, kar sledi metodologiji ACI, ki jo le-ta uporablja za oceno posamezne vrste povezljivosti.

V poglavju »O analizi« je opozorjeno, da so podatki predstavljeni agregirano na mesečni oziroma letni ravni, razen v kolikor je v analizi določeno drugače oziroma to izhaja iz samih predstavljenih podatkov. V zvezi s tem je potrebno opozoriti, da se predmetni povzetek poročila ACI nanaša zgolj na stanje v tretjem tednu junija 2022 (presečno obdobje) v primerjavi z istim referenčnim obdobjem v posameznem primerjanem letu.

Poročilo vključuje tako vidik neposredne kot posredne povezljivosti, in sicer tako držav članic kot posameznih držav iz tako imenovanega območja EU+ in NON-EU+.

	Število direktnih povezav/teden					Število indirektnih povezav/teden			
	2022	Δ2021	Δ2019	Δ2017		2022	Δ2021	Δ2019	Δ2017
LJU	108	251%	-57%	-52%	KLU	38	--	-83%	-84%
KLU	17	1848%	-48%	-53%	TRS	154	522%	-69%	-42%
PUY	68	67%	-38%	-23%	VIE	3.425	222%	-45%	-35%
GRZ	89	223%	-34%	-32%	BLQ	1.363	286%	-45%	-33%
TRS	64	82%	-33%	-31%	LJU	625	421%	-45%	-34%
MUC	3036	179%	-25%	-22%	SZG	398	172810%	-43%	-43%
VIE	2137	133%	-22%	-7%	MXP	3.295	280%	-42%	-38%
LIN	803	79%	-19%	-19%	PUY	80	68%	-42%	-15%
SZG	113	656%	-19%	-32%	BUD	1.943	255%	-41%	-33%
MXP	1662	111%	-17%	-3%	GRZ	597	520%	-40%	-33%
BUD	919	189%	-15%	-1%	MUC	6.524	301%	-39%	-30%
ZAG	373	72%	-13%	-6%	ZAG	1.352	134%	-38%	-26%
VCE	834	235%	-11%	-10%	VCE	2.389	358%	-37%	-35%
BEG	583	63%	-8%	0%	LIN	1.476	140%	-36%	-34%
TSF	178	165%	-6%	-8%	BEG	1.378	176%	-22%	-12%
BLQ	719	94%	0%	10%	TSF	13	1170%	9%	-29%
BGY	897	85%	9%	24%	BGY	117	293%	18%	5%
BNX	33	153%	--	--	BNX	3	333%	--	--

Tabela 2: Stanje letalske povezljivosti sosednjih letališč (junij 2022/junij 2021, 2019 in 2017; vir: ACI)

Tabela 2 prikazuje, da letališče LJU v primerjavi z vsemi sosednjimi letališči velja za letališče z največjim padcem neposredne povezljivosti (-57%), hkrati pa se letališče LJU uvršča tudi v skupino letališč z največjim padcem posredne povezljivosti (-45%), in sicer skupaj z letališči KLU (-83%), TRS (-69%), VIE (-45%) ter BLQ (-45%), v kolikor se primerja stanji v referenčnih obdobjih 2022 in 2019.

Visok padec posredne povezljivosti letališč KLU in VIE je mogoče pojasniti z »oslavljenim« položajem nacionalnega prevoznika OS kot tudi skupine Lufthansa Group oziroma vozlišč te skupine prevoznikov²⁹,

²⁹ Glej predhodno podpoglavje, vezano na poročila EUROCONTROL in ACI za junij 2022.

hkrati pa letališče KLU trpi izgube iz naslova poostrene zelene politike Avstrije, ki omejuje lete do 500km. Tudi visok padec posredne povezljivosti letališč TRS in BLQ je mogoče deloma pojasniti s stečajem nacionalnega prevoznika AZ v letu 2021, saj novoustanovljeni nacionalni prevoznik ITA (ki je sicer prevzel IATA kodo AZ) zagotavlja bistveno manjšo mrežo prog, hkrati pa podatkih ACI (junij 2022/junij 2019) vozlišče FCO, ki predstavlja bazo prevoznika AZ, velja za letališče z največjim relativnim padcem neposredne povezljivosti (-29%), kar se posledično logično odrazi na slabši povezljivosti tistih letališč, katerih indirektni potniki gravitirajo na letališče FCO (ne samo TRS, BLQ, relativno visok padec posredne povezljivosti beležijo tudi druga italijanska letališča).

Okrevanje prometa na letališču LJU v primerjavi z izbranimi sosednjimi letališči

V predhodnem podpoglavju je bila prikazana povezljivost letališča LJU v primerjavi s povezljivostjo sosednjih letališč. Predmetno podpoglavje pa je namenjeno prikazu okrevanja letališča LJU v primerjavi z izbranimi sosednjimi letališči po kriteriju števila potnikov.

Obnovo povezljivosti je mogoče prikazati tudi z vpogledom v splošno stopnjo okrevanja prometa (po številu potnikov) posameznega letališča, ki jo je mogoče primerjati še s stopnjo okrevanja domačih potnikov s posameznega sosednjega letališča.

Tabela 3 prikazuje stopnjo okrevanja prometa na letališču LJU v primerjavi s stopnjo okrevanja posameznih sosednjih letališč³⁰ (po številu potnikov), in sicer v obdobju od januarja do oktobra 2022 (v nadaljevanju: 2022*) glede na isto referenčno obdobje v letu 2019 (v nadaljevanju: 2019*). Za primerjavo je podana še relativna vrednost povprečnega okrevanja prometa v letu 2022 po podatkih IATA za Evropo. Po drugi strani pa Tabela 4 prikazuje zgolj stopnjo okrevanja domačih potnikov s posameznih sosednjih letališč³¹ v primerjavi s splošno stopnjo okrevanja prometa na letališču LJU, pri čemer so skladno z omejitvami letalskih podatkovnih baz OAG upoštevani zgolj domači potniki, ki so s sosednjih letališč potovali z »legacy« prevozniki, kar je že bilo opozorjeno. Ta omejitev velja tako za 2019* kot za isto referenčno obdobje v letu 2022*, zato Tabela 4 dejansko pomeni okrevanje domačih potnikov v segmentu »legacy« prevoznikov.

	2019*	2022*	Okrevanje
LJU	1468392	690691	47%
GRZ	755641	387671	51%
MUC	40179804	23478460	58%
VIE	25229548	18569908	74%
VCE	9927081	7948103	80%
IATA	n/a	n/a	81%
TRS	694561	598298	86%
ZAG	2832339	2572919	91%

Tabela 3: Splošna stopnja okrevanja po številu potnikov (vir: OAG)

	2019*	2022*	Okrevanje
GRZ	8506	1869	22%
TRS	11100	3656	33%
LJU	1468373	690202	47%
VCE	30195	15870	53%
ZAG	50401	40997	81%
VIE	14421	11972	83%
MUC	4614	3949	86%

Tabela 4: Stopnja okrevanja domačih potnikov s sosednjih letališč v primerjavi s splošno stopnjo okrevanja letališča LJU (vir: OAG)

Primerjava splošne stopnje okrevanja prometa na letališču LJU glede na izbrana sosednja letališča iz Tabela 3 in splošno stopnjo okrevanja prometa v Evropi (podatki IATA) pokaže:

³⁰ Seznam sosednjih letališč je bil izbran na podlagi števila domačih potnikov (podatki iz Tabele 15).

³¹ Število domačih potnikov s sosednjih letališč vključuje zgolj domače potnike, ki so s sosednjih letališč potovali z »legacy« prevozniki (omejitve, ki izhajajo iz sistema letalski podatkovnih baz OAG, so predstavljene v podpoglavju »Povpraševanje s sosednjih letališč«).

- da je stopnja okrevanja na letališču LJU za kar 34 odstotnih točk nižja od splošne stopnje okrevanja v Evropi (IATA) oziroma je stopnja okrevanja zgolj na 58% okrevanja glede na to referenčno vrednost;
- da je stopnja okrevanja 2/3 izbranih sosednjih letališč pod splošno stopnjo okrevanja v Evropi (IATA) – letališče VCE sicer samo za 1 odstotno točko, sicer bi bilo okrevanje polovice izbranih sosednjih letališč nad referenčnim povprečjem, druge polovice pa pod njim;
- da je povprečna stopnja okrevanja sosednjih letališč iz Tabela 3 73%, kar pomeni, da letališče LJU tudi med primerjanimi izbranimi sosednjimi letališči zaostaja v stopnji okrevanja za 26 odstotnih točk oziroma je stopnja okrevanja zgolj na 64% okrevanja primerjanih sosednjih letališč;
- da stopnja okrevanja med izbranimi sosednjimi letališči ni v korelaciji s tipom letališča (letališče ali vozlišče), saj po stopnji okrevanja sicer izstopa letališče ZAG kot vozlišče prevoznika OU, vendar je že drugo najuspešnejše letališče (TRS), ki ne predstavlja vozlišča, enako pa velja za letališče VCE kot tretje najuspešnejše.

V kolikor primerjamo stopnjo okrevanja domačih potnikov s sosednjih letališč in splošno stopnjo okrevanja letališča LJU iz Tabela 4, je mogoče ugotoviti:

- da posamezna sosednja letališča izrazito izstopajo po stopnji okrevanja domačih potnikov (celo za 28 odstotnih točk);
- da imata najslabšo stopnjo okrevanja domačih potnikov letališči GRZ in TRS, ki hkrati veljata za letališči s tretjim in četrtem najvišjim relativnim padcem neposredne povezljivosti med vsemi sosednjimi letališči, letališče TRS pa je hkrati celo drugo najslabše po relativnem padcu posredne povezljivosti;
- da je povprečna stopnja okrevanja domačih potnikov z izbranih sosednjih letališč 60%, v kolikor izvzamemo letališče GRZ, ki po stopnji okrevanja izstopa izrazito negativno, pa 67%, kar je 20 odstotnih točk bolje, kot je splošna stopnja okrevanja na letališču LJU;
- da stopnja okrevanja domačih potnikov s posameznih sosednjih letališč zaostaja za splošno stopnjo okrevanja teh letališč, na drugih primerjanih sosednjih letališč pa je stopnja okrevanja domačih potnikov celo višja od splošne stopnje okrevanja.

Iz predstavljenih primerjav je tako mogoče sklepati, da povprečna stopnja okrevanja domačih potnikov z izbranih sosednjih letališč (60%) v primerjavi s splošno povprečno stopnjo okrevanja izpostavljenih izbranih sosednjih letališč (73%) kaže na to, da domači potniki sicer potujejo (relativno) manj od tujih potnikov s teh istih letališč (glede na primerjani obdobji), vendar hkrati višja stopnja okrevanja domačih potnikov s teh sosednjih letališč (67%, v kolikor izvzamemo letališče GRZ) v primerjavi s splošno stopnjo okrevanja letališča LJU (47%) pomeni, da je pri okrevanju prišlo do distorzije, sicer bi bilo smiselno, da sta stopnji tako rekoč enaki. Izrazito razliko v stopnji okrevanja je mogoče pripisati padcu povezljivosti letališča LJU³². Splošna stopnja okrevanja letališča LJU zaostaja za stopnjo okrevanja domačih potnikov s sosednjih letališč za 20 odstotnih točk oziroma povedano drugače, splošna stopnja okrevanja letališča LJU dosega zgolj 70% tiste, ki velja za domače potnike z izbranih sosednjih letališč, razlog za tako očitno distorzijo v stopnji okrevanja gre iskati v povezljivosti letališča LJU.

³² Po drugi strani pa podatki iz 3.1 podpoglavja »3.1. Struktura prometa na letališču LJU« kažejo, da je stopnja okrevanja čarterskega prometa na LJU kar 82%.

Preference domačih potnikov na izbranih sosednjih letališčih

Po stopnji okrevanja prometa potnikov iz Tabele 4, ki ga s sosednjih letališč generirajo domači potniki, izstopajo letališča ZAG, VIE in MUC. Ker so odstopanja v stopnji okrevanja med omenjenimi letališči na eni strani in splošno stopnjo okrevanja letališča LJU na drugi strani relevantnega značaja, je bila opravljena tudi analiza strukture domačih potnikov z izpostavljenih sosednjih letališč ter strukture potnikov na letališču LJU v relevantnem obdobju leta 2022. Domači potniki, ki so potovali z omenjenih sosednjih letališč, so na dveh sosednjih letališčih v 75%³³ predstavljali potnike na neposrednih progah ter zgolj v 25% indirektno potnike. Na drugi strani je bila struktura potnikov na letališču LJU v istem obdobju razdeljena na 59% direktnih potnikov ter 41% indirektnih potnikov. Opisana struktura domačih potnikov, ki so potovali z navedenih sosednjih letališč, kaže na to, da je domači potnik pripravljen potovati s sosednjih letališč predvsem na progah, ki zagotavljajo neposredno povezavo, manj pa je pripravljen uporabljati sosednja letališča na progah s prestopanjem.

Če povežemo pojasnjeno razmerje med direktnimi domačimi potniki in indirektnimi domačimi potniki z letališč ZAG, VIE in MUC z nadaljnjim razrezom domačih potnikov, ki so v letu 2022 potovali s teh letališč, lahko ugotovimo, da od vseh domačih potnikov, ki so potovali:

- z letališča ZAG, 42% predstavljajo domači direktni potniki, ki so potovali na progi, ki jo vsaj del leta zagotavlja tudi letališče LJU; 33% predstavljajo domači direktni potniki, ki so potovali na (neposredni) progi, ki je letališče LJU ne zagotavlja; 25% predstavljajo indirektni domači potniki;
- z letališča VIE, 17% predstavljajo domači direktni potniki, ki so potovali na progah, ki jo vsaj del leta zagotavlja tudi letališče LJU; 57% predstavljajo domači direktni potniki, ki so potovali na (neposredni) progi, ki je letališče LJU ne zagotavlja; 26% predstavljajo indirektni domači potniki;
- z letališča MUC, 7% predstavljajo domači direktni potniki, ki so potovali na progah, ki jo vsaj del leta zagotavlja tudi letališče LJU; 60% predstavljajo domači direktni potniki, ki so potovali na (neposredni) progi, ki je letališče LJU ne zagotavlja; 33% predstavljajo indirektni domači potniki.

Opisane značilnosti preferenc domačega potnika je mogoče abstrahirati v:

- letališča ZAG, VIE in MUC so primarno namenjena destinacijam, ki omogočajo neposredno povezavo;
- letališče LJU prevladuje v segmentu indirektnih potnikov;
- relativna bližina oziroma relativna oddaljenost posameznega izmed teh letališč ne vpliva bistveno na obseg povpraševanja domačega potnika po posrednih povezavah, vpliva pa na razmerje med obsegom povpraševanja domačega potnika po neposrednih povezavah na destinacije, ki jih vsaj del leta zagotavlja tudi letališče LJU oziroma na destinacije, ki jih letališče LJU ne zagotavlja. Oddaljenost posameznega sosednjega letališča je v pozitivni korelaciji z deležem domačih direktnih potnikov, ki potujejo na progah, ki jih letališče LJU ne zagotavlja z neposredno povezavo;
- ne glede na ugotovitve iz zgornjih dveh alinej pa primer letališča MUC kaže, da je domači indirektni potnik pripravljen potovati tudi z najbolj oddaljenega izmed treh sosednjih letališč, vendar, kot je pokazal globinski prerez teh potnikov, večinsko zgolj v primeru, ko se s tem izogne dvakratnemu prestopanju (destinacije, na katere potujejo domači indirektni potniki z letališča

³³ ZAG: 25% indirektni domači potniki in 75% direktni domači potniki, pri čemer je to razmerje brez dvoma v primeru letališča ZAG še v bistveno večjo korist direktnih potnikov, saj je na letališču prisoten največji nizkocenovni prevoznik FR, kot pa je bilo že izpostavljeno, pa ponudnik baze OAG, iz katere avtor črpa analizirane podatke, ne omogoča razreza potnikov na nizkocenovnih letalskih prevoznikom po sistemu filtriranja POS Slovenija; VIE: 26% indirektni domači potniki in 74% direktni domači potniki, MUC: 33% indirektni domači potniki, 67% direktni domači potniki.

MUC večinoma vključujejo prestopanje na enem izmed drugih kontinentov, kar bi avtomatsko pomenilo dvakratno prestopanje v primeru potovanja z letališča LJU).

Temeljna značilnost, kot jo je mogoče razbrati iz analiziranih podatkov, ki so bili predstavljeni do te točke, je torej, da domači potniki izrazito preferirajo neposredne povezave, za kar so pripravljene potovati tudi z relativno oddaljenih letališč. V kolikor na želeno destinacijo domači potnik ne more niti s sosednjih letališč potovati z neposredno progo, potem je letališče LJU še vedno primarna izbira za proge s prestopanjem.

2.3. Povezljivost Slovenije glede na države EU

Skladno s Pogodbo je potrebno v analizi predstaviti tudi primerjalni pregled ključnih relevantnih podatkov o povezljivosti Slovenije v primerjavi z državami EU. Tudi v tem delu bo primerjalni pregled opravljen preko predstavitve javno dostopnih analiz o povezljivosti, in sicer EUROCONTROLA in ACI.

Povezljivost po metodologiji EUROCONTROL

Tabela 5 prikazuje povzetek dokumenta »Evalvacija 2022 - izgledi 2023«, iz katerega izhaja, da ne glede na to, da je Slovenija v absolutni številki v letu 2022 glede na leto 2019 izgubila »zgolj« 10.000 letov, to predstavlja kar 32% padec odhodov in prihodov letal v primerjanem obdobju, kar Slovenijo glede na ostale države uvršča v skupino z največjim relativnim padcem števila letov, saj sta se slabše odrezali zgolj Latvija s 36% izgubo letov ter Ukrajina z 90% izgubo. Padec števila letov slednjih je neposredno povezan z agresijo Ruske federacije nad Ukrajino in posledično zaprtjem ruskega zračnega prostora za države članice, kar je glede na geografski položaj Latvije vplivalo na obseg prometa v tej državi članici.

Po metodologiji EUROCONTROL se Slovenija uvršča v skupino držav z najslabšo povezljivostjo v Q4 2022 (glede na Q4 2019), in sicer skupaj z Luksemburgom, Litvo, Finsko, Avstrijo, Madžarsko, Malto, Italijo in Poljsko.

	Razlika v številu letov (odhodi/prihodi) 2022/2019		Absolutno število letov (prihodi/odhodi) v letu 2022
	Absolutna vrednost	Relativna vrednost	
Grčija	5000	1%	466000
Portugalska	-14000	-3%	392000
Hrvaška	-8000	-7%	105000
Španija	-142000	-8%	1541000
Luksemburg	-7000	-9%	70000
Romunija	-17000	-9%	170000
Norveška	-50000	-10%	463000
Ciper	-9000	-10%	75000
Irska	-35000	-12%	260000
Italija	-158000	-12%	1152000
Francija	-212000	-13%	1360000
Poljska	-56000	-14%	355000
Belgija	-52000	-15%	290000
Nizozemska	-94000	-15%	516000
Malta	-10000	-17%	48000
Bolgarija	-17000	-18%	76000
Madžarska	-25000	-19%	107000
Litva	-12000	-19%	52000
Danska	-66000	-20%	271000
Estonija	-9000	-20%	37000
Slovaška	-7000	-21%	27000
Avstrija	-85000	-24%	271000
Nemčija	-509000	-25%	1544000
Švedska	-114000	-28%	290000
Češka	-53000	-31%	118000
Finska	-70000	-32%	152000
Slovenija	-10000	-32%	21000
Latvija	-31000	-36%	56000

Tabela 5: Poročilo EUROCONTROL – izgubljeni leti v letu 2022 po posameznih državah

Po mnenju avtorja pa naslednja tabela na najradikalnejši način prikazuje stanje povezljivosti Slovenije, saj je ta glede na metodologijo, ki jo uporablja EUROCONTROL, v Q4 2022 v primerjavi z istim referenčnim obdobjem v letu 2019 zgolj na 69%, čeprav se primerjava nanaša na čas po stečaju nacionalnega prevoznika JP. Povedano drugače, povezljivost v Q4 2022 je za 31 odstotnih točk slabša od tiste, ki jo je Slovenija zagotavljala neposredno po prenehanju operacij nacionalnega prevoznika JP. V zvezi s podatkom o relativnem številu letov v primerjanih obdobjih je potrebno izrecno izpostaviti, da je zavajajoč vtis, da gre za uspešno okrevanje Slovenije glede števila prihodov in odhodov letal, saj se tudi ta primerjava nanaša na zadnji kvartal leta 2019, ko nacionalni prevoznik JP ni več izvajal operacij. Okrevanje prihodov in odhodov letal v Q4 2022 torej še vedno ni doseglo niti stanja, ki je sledilo v prvih treh mesecih po stečaju JP. Zaradi posebnih okoliščin, ki v posledici stečaja nacionalnega prevoznika JP veljajo za Slovenijo, bi bilo smiselneje okrevanje parametrov iz Tabela 6 ocenjevati glede na Q4 2018, vendar te primerjave EUROCONTROL ni opravil, mogoče pa je utemeljeno sklepati, da bi bila oba elementa primerjave še bistveno slabša. Slednje, sicer s perspektive števila neposrednih in posrednih povezav, ki jih posamezno letališče oziroma država zagotavlja, potrjuje tudi analiza ACI, ki je predstavljena v nadaljevanju.

Primerjava Q4 2022/Q4 2019				Primerjava Q4 2022/Q4 2019			
	Relativno število letov (odhodi/prihodi)		Relativna letalska povezljivost		Relativno število letov (odhodi/prihodi)		Relativna letalska povezljivost
Portugalska	102%		86%	Slovaška	77%		70%
Hrvaška	98%		82%	Nemčija	78%		70%
Irska	97%		82%	Italija	91%		69%
Bolgarija	97%		82%	Poljska	87%		69%
Španija	97%		79%	Slovenija	94%		69%
Danska	84%		78%	Malta	85%		68%
Belgija	85%		77%	Madžarska	81%		68%
Grčija	103%		75%	Češka	75%		68%
Ciper	97%		75%	Latvija	69%		68%
Nizozemska	85%		75%	Avstrija	79%		67%
Estonija	81%		74%	Finska	73%		67%
Švedska	78%		74%	Luksemburg	90%		65%
Francija	91%		72%	Litva	78%		65%
Romunija	93%		70%				

Tabela 6: Poročilo EUROCONTROLA – primerjava podatkov o relativnem številu letov in letalski povezljivosti Q4 2022/ Q4 2019

Povezljivost po metodologiji ACI (junij 2022/primerjana leta)

Spodnja tabela, ki predstavlja povzetek poročila ACI o povezljivosti posameznih držav članic, se nanaša na stanje v juniju 2022 v primerjavi z istim referenčnim obdobjem v posameznem primerjanem letu.

Poročilo vključuje tako vidik neposredne kot posredne povezljivosti držav članic, pri tem pa so dodani tudi podatki o povezljivosti posameznih držav iz tako imenovanega območja EU+ in NON-EU+.

	Število direktnih povezav/teden				Število indirektnih povezav/teden				
	2022	Δ2021	Δ2019	Δ2017	2022	Δ2021	Δ2019	Δ2017	
Slovenija	108	251%	-57%	-52%					
Češka	928	153%	-41%	-40%	Rusija	1.315	-24%	-85%	-83%
Latvija	522	123%	-38%	-25%	Češka	1.895	216%	-56%	-47%
Rusija	4.982	-18%	-35%	-18%	Avstrija	4.876	318%	-46%	-39%
Finska	1.630	170%	-34%	-27%	Poljska	3.435	364%	-46%	-39%
Švedska	3.055	153%	-27%	-32%	Slovenija	625	421%	-45%	-34%
Nemčija	14.011	151%	-27%	-24%	Nemčija	31.137	220%	-43%	-37%
Bolgarija	743	66%	-24%	-17%	Švica	7.813	268%	-41%	-36%
Estonija	293	122%	-23%	-15%	Madžarska	1.943	255%	-41%	-33%
Avstrija	2.439	151%	-23%	-11%	Italija	18.440	277%	-40%	-33%
Francija	11.714	90%	-20%	-19%	Latvija	867	207%	-40%	-32%
Švica	3.171	165%	-19%	-18%	Francija	18.909	166%	-40%	-34%
Malta	451	94%	-19%	2%	Malta	990	332%	-39%	-27%
Danska	2.440	195%	-18%	-18%	Ciper	870	173%	-38%	-25%
Belgija	2.280	96%	-18%	-18%	Nizozemska	7.597	137%	-37%	-34%
Združeno kraljestvo	15.324	264%	-16%	-17%	Bolgarija	1.307	133%	-37%	-24%
Madžarska	919	189%	-15%	-1%	Severna Makedonija	255	122%	-36%	-22%
Poljska	2.401	110%	-14%	4%	Belgija	4.131	180%	-36%	-30%
Litva	442	136%	-14%	-11%	Luxemburg	1.239	315%	-36%	-26%
Ciper	719	64%	-13%	5%	Švedska	5.927	244%	-36%	-33%
Italija	11.018	105%	-13%	-7%	Danska	5.030	218%	-35%	-32%
Nizozemska	5.023	116%	-9%	-8%	Islandija	881	161%	-34%	-7%
Irska	2.588	371%	-9%	-3%	Združeno kraljestvo	26.393	274%	-33%	-32%
Španija	18.671	82%	-8%	0%	Poljska	4.771	232%	-32%	-16%
Hrvaška	1.258	116%	-8%	9%	Španija	22.622	206%	-32%	-20%
Turčija	11.840	50%	-6%	7%	Hrvaška	2.678	153%	-31%	-8%
Romunija	1.584	56%	-2%	-3%	Litva	805	313%	-30%	-21%
Luxemburg	549	153%	-2%	8%	Estonija	981	286%	-28%	-21%
Portugalska	4.392	89%	-2%	5%	Romunija	2.241	150%	-27%	-22%
Norveška	6.844	69%	-2%	-7%	Norveška	6.527	282%	-21%	-17%
Islandija	546	258%	-1%	-18%	Bosna in Hercegovina	490	160%	-21%	9%
Grčija	6.994	62%	6%	30%	Irska	6.016	375%	-21%	-16%
Severna Makedonija	209	63%	12%	40%	Portugalska	8.179	247%	-21%	4%
Bosna in Hercegovina	167	64%	46%	87%	Grčija	8.556	200%	-4%	19%
					Turčija	14.179	169%	0%	25%

Tabela 7: Stanje letalske povezljivosti držav EU+ ter NON-EU+ (junij 2022/junij v letih 2017, 2019 in 2021; vir: ACI)

Tabela 7 kaže stanje povezljivosti tako za Slovenijo kot za letališče LJU, zato vse navedeno na tem mestu velja tudi za povezljivost letališča LJU (v smislu 2.2. podpoglavja), in obratno vse, kar je že bilo predstavljeno v zvezi s povezljivosti letališča LJU v citiranem podpoglavju, velja tudi za povezljivost Slovenije. Enako kot velja za letališče LJU, je tudi Slovenija med primerjanimi državami doživela največji padec neposredne povezljivosti glede na leto 2019, saj je le-ta manjša kar za 57%. Tudi v segmentu posredne povezljivosti se Slovenija (-45%) uvršča v skupino držav z največjim padcem glede na leto 2019, in sicer skupaj z Avstrijo in Finsko (-46%), Češko (-56%) ter Rusijo (-85%). Visok padec posredne povezljivosti Avstrije je mogoče deloma pojasniti z okoliščinami, predstavljenimi v Podpoglavju »Splošni podatki o povezljivosti«, saj je avstrijski nacionalni prevoznik OS del skupine prevoznikov Lufthansa Group, ki glede na podatke EUROCONTROL velja za skupino z največjim padcem števila letov v letu 2022 (glede na leto 2019), hkrati pa vozlišča skupine prevoznikov Lufthansa Group po podatkih ACI (junij 2022/junij 2019) veljajo za vozlišča z največjim relativnim padcem neposredne povezljivosti. Visok padec posredne povezljivosti Finske je mogoče pojasniti z zaprtjem zračnega prostora Rusije za prevoznike EU.

Predstavljeni podatki o povezljivosti Slovenije v Tabela 7 kot referenčna leta obravnavajo leta 2021, 2019³⁴ in 2017, vendar avtor ocenjuje, da je potrebno v primeru Slovenije za realni prikaz njene povezljivosti v letu 2022 kot referenčno upoštevati (tudi) leto 2018³⁵, saj ni mogoče zanemariti bistvene okoliščine, ki je že v začetku druge polovice leta 2019 (deloma) vplivala na stanje povezljivosti³⁶, povsem pa ga je spremenila oktobra 2019, ko se je nad nacionalnim prevoznikom JP začel stečajni postopek. Na to okoliščino in posledično zavajajoče primerjave opozarja tudi EUROCONTROL v poročilu 2022, ki je že bilo predstavljeno v predhodnem podpoglavju.

Upoštevaje leta 2018 kot referenčnega leta za ocenjevanje povezljivosti Slovenije je mogoče ugotoviti, da je ta (s tem pa tudi letališče LJU) v letu 2018 zagotavljala 274 neposrednih ter 1101 posrednih povezav na teden, kar ob upoštevanjem podatkov iz leta 2022 pomeni, da je neposredna povezljivost Slovenije (letališča LJU) v letu 2022 zgolj na 39% tiste iz leta 2018 (-61% glede na prikaz iz Tabela 7) oziroma na 57% posredne povezljivosti iz leta 2018 (-43% glede na prikaz iz Tabela 7).

Primerjava (skupne) letalske povezljivosti posameznih držav v juniju 2022 glede na junij 2019 (metodologija ACI):

³⁴<https://www.aci-europe.org/downloads/resources/aci%20europe%20airport%20industry%20connectivity%20report%202019.pdf>

³⁵<https://www.aci-europe.org/downloads/resources/ACI%20EUROPE%20Airport%20Industry%20Connectivity%20Report%202018.pdf>

³⁶ V javnosti poznana problematika tako imenovanih trikotnih letov, ki se jih je začel posluževati nacionalni prevoznik JP ter odpovedovanje rednih letov, zaradi izpolnjevanje obveznosti do tretjih po pogodbah ACMI.

EU+				NON-EU+	
Grčija	0%	Bolgarija	-33%	Turčija	-3%
Norveška	-12%	Švedska	-33%	Albanija	-5%
Portugalska	-15%	Francija	-34%	Kosovo	-6%
Irska	-17%	Malta	-34%	Bosna In Hercegovina	-10%
Romunija	-18%	Madžarska	-35%	Srbija	-18%
Španija	-23%	Švica	-36%	Severna Makedonija	-21%
Islandija	-24%	Nemčija	-39%	Izrael	-27%
Hrvaška	-25%	Latvija	-39%	Gruzija	-36%
Litva	-25%	Avstrija	-40%	Črna Gora	-44%
Estonija	-27%	Finska	-43%	Moldova	-57%
Poljska	-27%	Slovenija	-47%	Rusija	-62%
Združeno	-28%	Slovaška	-47%	Belorusija	-78%
Nizozemska	-28%	Češka	-52%	Ukrajina	-100%
Luksemburg	-0,3				
Ciper	-29%				
Danska	-30%				
Belgija	-31%				
Italija	-32%				

Tabela 8: Skupna letalska povezljivost v juniju 2022 glede na junij 2019

Primerjava okrevanja neposredne povezljivosti posameznih držav v juniju 2022 pokaže, da je bilo okrevanje najboljšo pri državah, katerih gospodarstvo temelji na turizmu in vhodnih (ang. inbound) potnikih:

EU+				NON-EU+			
Grčija	6%	Hrvaška	-8%	Združeno kraljestvo	-16%	Bosna In Hercegovina	46%
Portugalska	-2%	Irska	-9%	Francija	-20%	Albanija	35%
Španija	-8%	Italija	-13%	Nemčija	-27%	Turčija	-6%
						Severna Makedonija	12%

Tabela 9: Neposredna povezljivost v juniju 2022 glede na junij 2019

Najslabšo neposredno povezljivost med EU+ državami ACI ugotavlja za:

- **Slovenijo -57%;**
- Češko -41%;
- Latvijo -38% ter
- Finsko -34%.

Med državami NON-EU+ pa imajo najslabšo neposredno povezljivost:

- Belorusija -71%;
- Gruzija -40%;
- Moldavija -36% ter
- Rusija -35%.

3. LETALSKA POVEZLJIVOST SLOVENIJE

Medtem, ko se primerjalne analize javno dosegljivih virov iz 2. poglavja osredotočajo predvsem na:

- število potnikov (vir: IATA);
- direktnih in indirektnih povezav (vir: ACI);
- število odhodov in prihodov (vir: EUROCONTROL)

ter iz tega izračunajo hipotetično povezljivost države ali letališča, je v 3. poglavju podrobno predstavljena analiza pretekle in sedanje povezljivosti Slovenije oziroma letališča LJU, ki temelji na številu in strukturi prepeljanih potnikov, tako na ravni letališča kot tudi na ravni posameznih prog. Analiza se nanaša na potnike rednih komercialnih prog.

3.1. Struktura prometa na letališču LJU

Število potnikov in njihova struktura

Skupno letno število potnikov na letališču LJU od leta 2018 do 2022 je predstavljeno v Tabela 10.

Leto	Skupaj	Čarter	Delež
2018	1.812.411	155.750	8,59%
2019	1.721.337	157.800	9,17%
2020	288.235	33.062	11,47%
2021	421.934	87.675	20,78%
2022	970.152	132.926	13,70%
Skupaj	5.214.069	567.213	10,88%

Tabela 10: Skupno število potnikov na letališču LJU (vir: Fraport Slovenija)

Podatke o obsegu skupnega števila potnikov in čarter potnikov na letališču LJU, navedeni v Tabela 10, avtor povzema iz s strani upravljavca letališča LJU posredovanih podatkov (glej Priloge 1-5).

Podatki iz priloge upravljavca letališča LJU pa razkrivajo tudi:

- strukturo prevoznikov, ki so z letališča LJU opravljali čarterske prevoze v posameznem analiziranem letu. Tako je razvidno, da je bivši nacionalni prevoznik JP v posameznem letu prepeljal med 50% in 65% vseh čarter potnikov, pri tem pa dosegal faktor zasedenosti letal od 81% do 85%;
- odstotek čarter potnikov v posameznem letu glede na potnike na rednih progah. Čarter potniki so potniki, ki potujejo z letali, v celoti zakupljenimi s strani organizatorjev potovanj (potovalnih agencij). Ti leti ne izboljšujejo povezljivosti države oziroma letališča, še več, visok delež teh letov (in potnikov) je znak slabe povezljivosti, saj je mogoče oceniti, da bi del teh potnikov ob ustrezni povezljivosti potoval na rednih progah. Ta sklep je mogoče utemeljiti s tem, da so v času obstoja nacionalnega prevoznika JP čarter potniki predstavljali pod 10% vseh potnikov na rednih progah z letališča LJU, po stečaju JP (in v času epidemije nalezljive bolezni Covid-19) pa so čarter potniki dosegali bistveno višje deleže. Podatki za leto 2022 kažejo, da je delež čarter potnikov še vedno višji, kot je bil pred letom 2019;
- da je obnova čarterskega prometa v letu 2022 glede na leto 2019 na 82%, po drugi strani pa je obnova rednega potniškega prometa v istih primerjanih obdobjih zgolj na 54%.

Za razumevanje gibanja in strukture potnikov je pomembno ločevanje potnikov glede na način potovanja, predvsem pa je za opredelitev potreb po povezljivosti potrebno ločiti potnike, ki so potovanje začeli ali končali na letališču LJU, od tistih, ki so (predvsem v času prevoznika JP) na letališču LJU le prestopali na lete za druge destinacije in Slovenija ni bila njihov cilj. Strukturno delimo potnike na naslednje skupine (v nadaljevanju: strukturne skupine potnikov):

- **direktni potniki** so potniki, ki z letališča LJU potujejo z direktnim letom, torej med svojim potovanjem ne prestopajo in za svoje potovanje uporabijo le en let³⁷.
- **transferni potniki (prvi segment)** so potniki, ki z letališča LJU na namembno destinacijo potujejo najmanj z enim prestopanjem, pri čemer je let z letališča LJU prvi let njihovega potovanja³⁸.
- **transferni potniki (zadnji segment)** so potniki, ki potujejo s prestopanjem, pri čemer prestopajo na letališču LJU in je let med letališčem LJU in namembno destinacijo zadnji let njihovega potovanja. Te potnike tipično generira prevoznik, ki na letališču LJU vzpostavi vozlišče (ang. hub) za svoje potnike³⁹.
- **transferni potniki (vmesni segment)** so potniki, ki na svojem potovanju najmanj dvakrat prestopajo, pri čemer let z letališča LJU na končno destinacijo ni ne prvi ne zadnji let njihovega potovanja. Tudi te potnike tipično generira prevoznik, ki letališče LJU vzpostavi kot vozlišče za svoje potnike⁴⁰.

Povezljivost Slovenije je pomembna predvsem za potnike, ki na letališču LJU začnejo ali končajo potovanje (to so direktni potniki in transferni potniki (prvi segment)). Potniki iz ostalih strukturnih skupin si v primeru poslabšanja povezljivosti najdejo drugačne kombinacije letov (ang. routing) mimo Slovenije in torej ni smiselno, da se ti potniki podpirajo z državnimi vzpodbudami.

V nadaljevanju je predstavljena struktura potnikov, ki so potovali z letališča LJU. Pri tem so upoštevani le **enosmerni** potniki, in sicer le tisti, ki so potovali z letališča LJU na namembno destinacijo. Ker gre večinoma za povratna potovanja, lahko ocenimo, da je skupno število potnikov po posameznih kategorijah in skladno z uveljavljeno metodologijo štetja potnikov⁴¹ približno dvakratno.

Leto	Skupaj potnikov	Transferni potniki (zadnji segment)		Transferni potniki (vmesni segment)		Transferni potniki (prvi segment)		Direktni potniki	Delež
		Delež	Delež	Delež	Delež				
2018	856.718	142.492	16,63%	8.488	0,99%	247.874	28,93%	457.862	53,44%
2019	818.221	124.770	15,25%	5.848	0,71%	253.268	30,95%	434.341	53,08%
2020	152.318	1.214	0,80%	28	0,02%	66.340	43,55%	84.735	55,63%
2021	166.108	806	0,49%	0	0,00%	69.540	41,86%	95.760	57,65%
2022	377.770	1.234	0,33%	162	0,04%	161.485	42,75%	214.890	56,88%
Skupaj	2.371.135	270.516	11,41%	14.526	0,61%	798.507	33,68%	1.287.588	54,30%

Tabela 11: Pregled emosmernih potnikov z letališča LJU na namembne destinacije po kategorijah

Zgodovinski pregled strukture potnikov kaže, da je v preteklosti prevoznik JP na letališču LJU vzpostavil manjše vozlišče, preko katerega je pridobil v svojo mrežo približno 15-17% dodatnih potnikov. To so bili potniki, ki so večinoma potovali z zahodnoevropskih letališč na letališča s širšega področja bivše Jugoslavije. Po propadu nacionalnega prevoznika JP so ti potniki z letališča LJU popolnoma izginili.

Podrobnejši pregled potnikov po strukturi, posamezni progji in po posameznih mesecih je na voljo v izvornih podatkih, mesečno gibanje potnikov po strukturi pa prikazuje Slika 1.

Podrobnejši pregled podatkov kaže, da po propadu nacionalnega prevoznika JP noben tuj prevoznik na letališču LJU ni vzpostavil vozlišča. Vendar pa podatki kažejo, da se število potnikov po prenehanju

³⁷ Npr. potnik iz LJU v FRA, pri čemer je FRA potnikova končna destinacija.

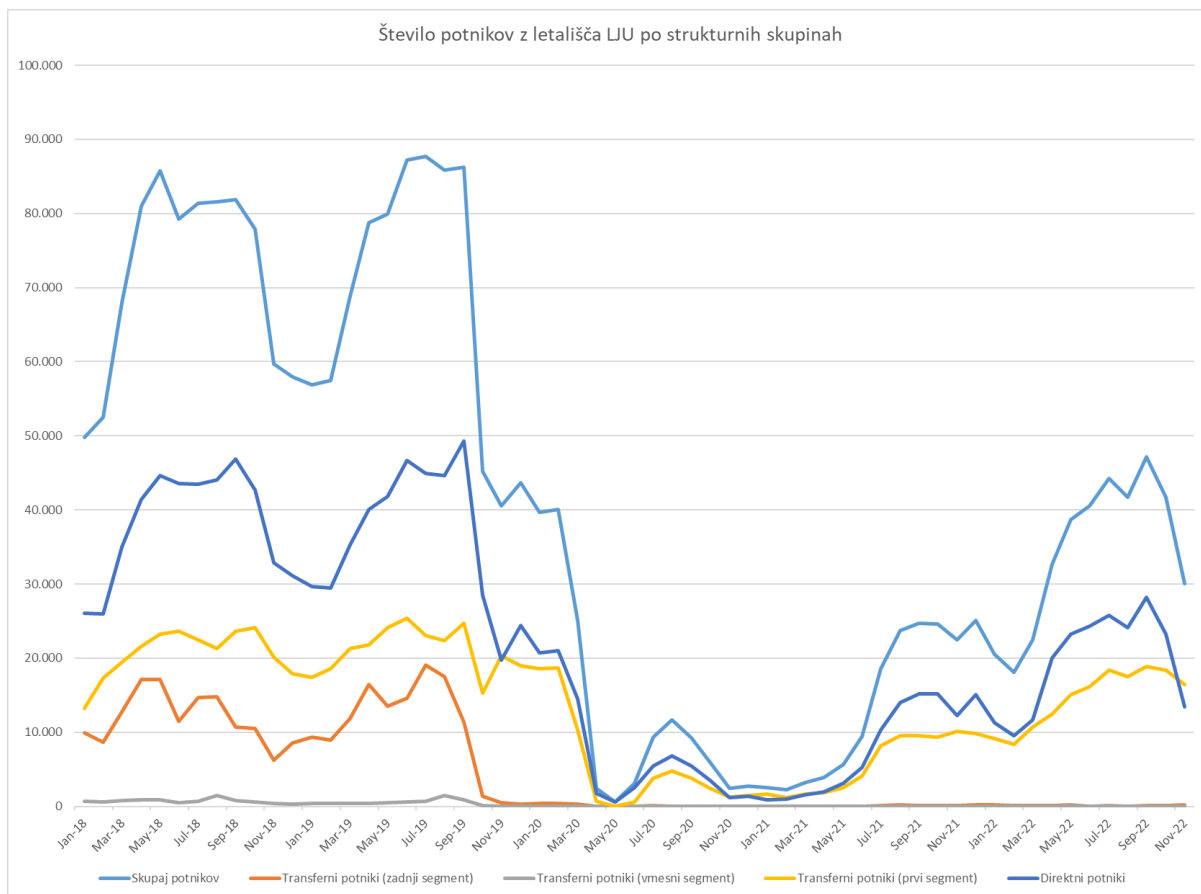
³⁸ Npr. potnik iz LJU v CPH, ki prestopa v FRA, pri čemer je LJU-FRA prvi let njegovega potovanja.

³⁹ Npr. potnik iz ZRH v PRN, ki prestopa v LJU.

⁴⁰ Npr. potnik iz SJJ v CPH, ki prestopa v LJU in FRA.

⁴¹ Povratni potnik je štet dvakrat (agregirano število potnikov).

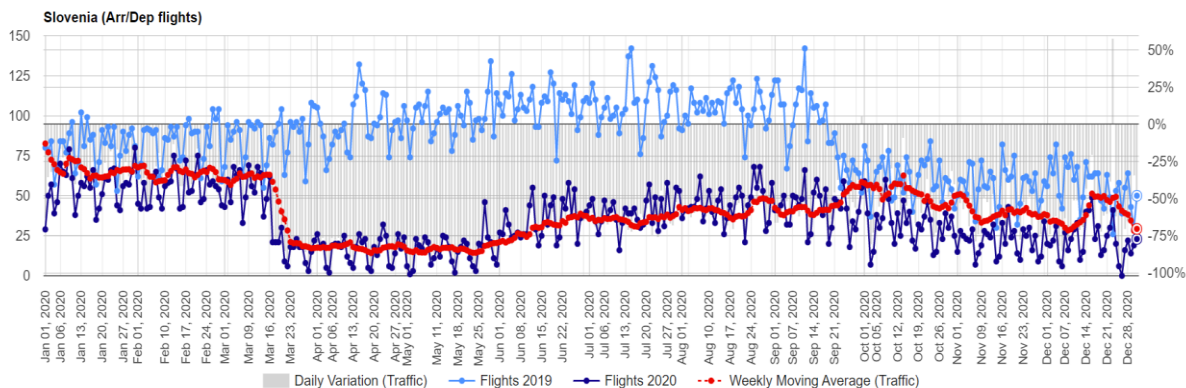
omejitev zaradi nalezljive bolezni Covid-19 ni obnovilo niti v strukturi skupini direktnih potnikov niti v strukturi skupini transfernih potnikov (prvi segment).



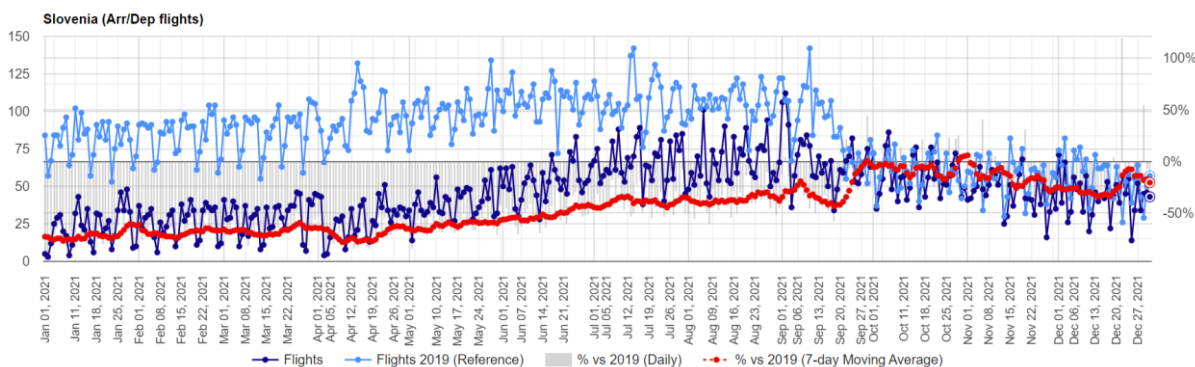
Slika 1: Prikaz števila potnikov, ki so potovali z letališča LJU, po mesecih in po strukturi skupinah

Število letov

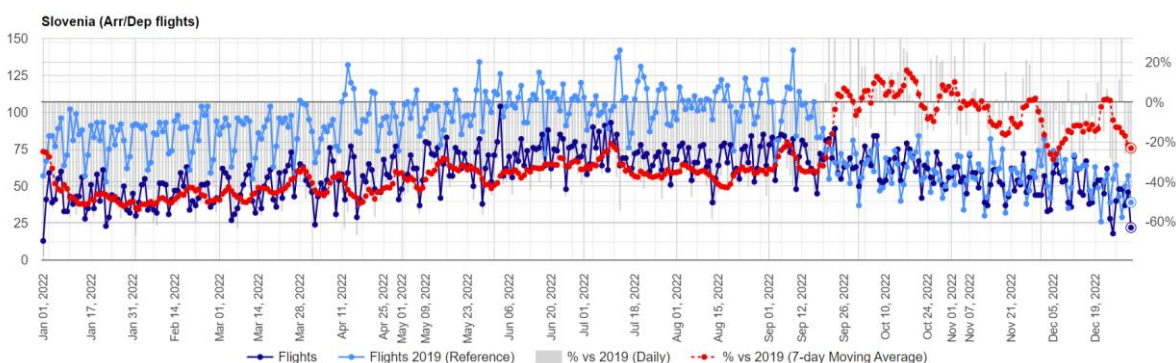
Poleg števila potnikov kot osnove za ustvarjanje povezljivosti je za dejansko povezljivost pomembno število letov in pogostost letenja na posamezne destinacije. Število vseh letov prikazuje spodnje slike. Pri tem so všteti vsi leti na vsa slovenska letališča, torej redne proge, čarterji, tovorni leti in poslovni leti. Vir podatkov v tem segmentu je EUROCONTROL.



Slika 2: Število letov na slovenska letališča v letih 2019 in 2020 (Vir: EUROCONTROL)



Slika 3: Število letov na slovenska letališča v letu 2021 in primerjava z 2019 (Vir: EUROCONTROL)

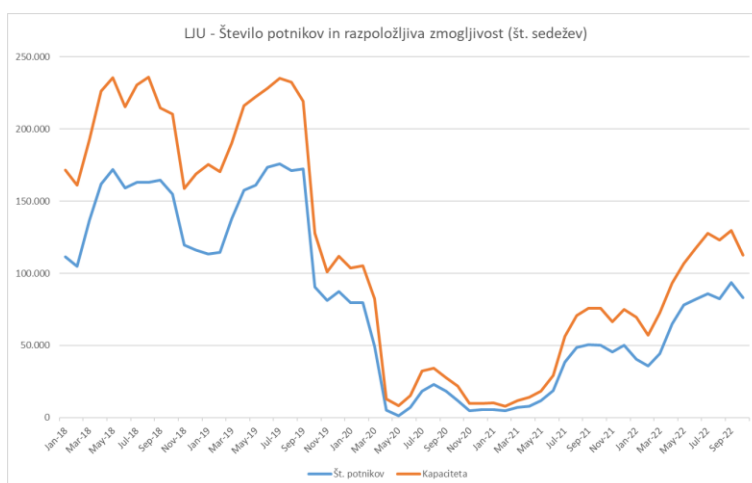


Slika 4: Število letov na slovenska letališča v letu 2022 in primerjava z 2019 (Vir: EUROCONTROL)

Razpoložljivo število sedežev in frekvenca

Za oceno povezljivosti sta pomembna še dva indikatorja: število razpoložljivih sedežev in frekvenca (pogostost) letov na posamezni prog.

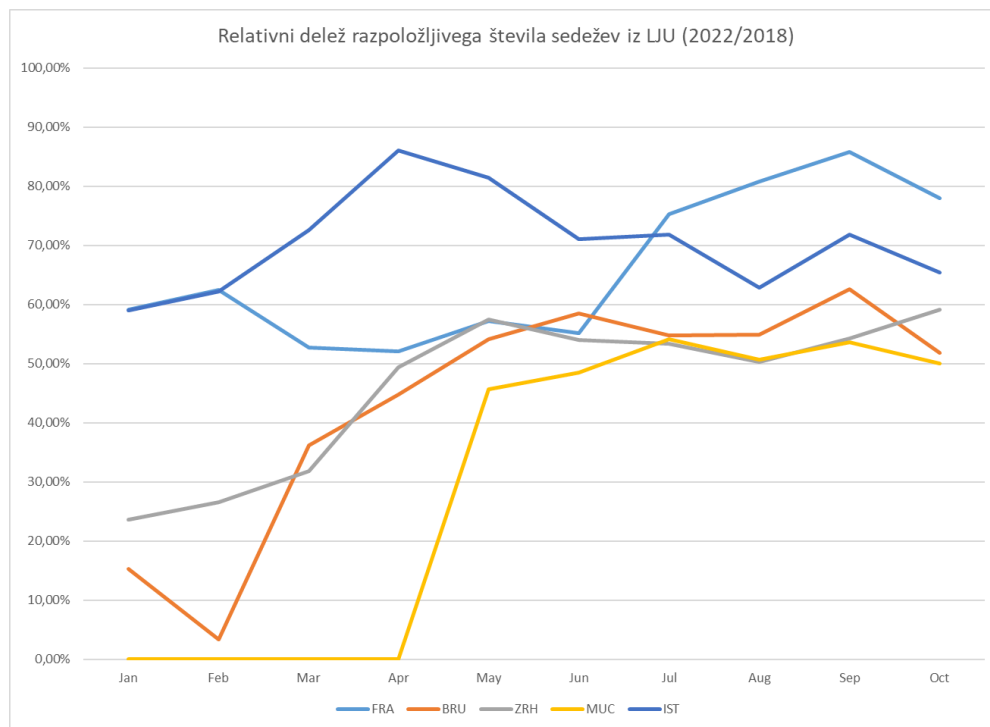
Pregled podatkov za letališče LJU kaže, da je manjše število potnikov v letu 2022 posledica tudi manjše ponudbe razpoložljivih sedežev za odhode s tega letališča. Število potnikov sledi ponudbi, pri čemer je faktor zasedenosti primerljiv ali višji glede na leti 2018 in 2019.



Slika 5: Razpoložljivo število sedežev (kapaciteta) za odhode z letališča LJU v primerjavi s številom potnikov (vir: OAG)

Trenutno je razpoložljiva kapaciteta sedežev na letališču LJU le približno polovica tiste iz let 2018 in 2019. Zaradi manjšega števila direktnih prog del zmanjšanja kapacitete lahko pripišemo nevezpostavitvi prog

po propadu nacionalnega prevoznika JP. Vendar pa podrobnejši pregled posameznih, sicer vzpostavljenih, prog kaže, da je razpoložljivo število sedežev tudi na teh bistveno manjše od primerljivega obdobja v letih 2018 in 2019.



Slika 6: Primerjava razpoložljivega števila sedežev na direktnih progah z letališča LJU med letoma 2022 in 2018

Iz podatkov za najpomembnejše proge sledi, da niti ena proga v letu 2022 po kriteriju razpoložljivih sedežev ni obnovljena na isti ravni, kot je bila zagotovljena v letu 2018. Najvišjo kapaciteto sedežev trenutno omogoča proga v FRA in to predvsem zaradi uporabe letal z višjo kapaciteto sedežev v poletni sezoni, ne pa v posledici enake ali višje frekvence letov glede na leto 2018. Prevoznik na tej progji ponuja okoli 80% kapacitete sedežev iz leta 2018. Sledi proga v IST, na kateri prevoznik ponuja kapaciteto sedežev na nivoju okoli 70% tiste iz leta 2018, vse ostale proge pa so obnovljene z zmogljivostjo med 50% in 60%. To kaže na le navidezno obnoveitev povezljivosti na glavne destinacije, ki pa je v resnici bistveno okrnjena v smislu razpoložljivega števila sedežev in s tem možnosti izbire potnikov.

Podrobnejši podatki o kapaciteti so na voljo v obliki izvornih podatkov.

Frekvenca letov (torej njihova tedenska pogostost na posamezno destinacijo) je naslednji indikator povezljivosti. Glede na razpoložljive podatke je na voljo primerjava frekvenc z letališča LJU na glavne destinacije v letih 2018 (poleti) ter marcem 2023 (za ta mesec so v času izdelave analize na voljo zanesljivi podatki).

Destinacija	2018	2023	Delež
AMS	10	0	0%
BEG	14	13	93%
BRU	13	3	23%
CDG	17	10	59%
CPH	7	0	0%
DBX	0	7	Nova progna
FRA	21	12	57%
IST	14	10	71%
KBP	3	0	0%
London (vsa let.)	10	5	50%
Moskva (vsa let.)	14	0	0%
MUC	14	6	43%
PRG	5	0	0%
PRN	14	0	0%
SJJ	7	0	0%
SKP	7	0	0%
TGD	15	3	20%
TIA	14	0	0%
VIE	14	0	0%
WAW	12	6	50%
ZRH	20	8	40%

Tabela 12: Primerjava tedenske frekvenca letov z letališča LJU na pomembnejše destinacije (vir: Ex-yu aviation in Fraport Slovenija)

Enakovredna frekvenca letov z letališča LJU je v času izdelave analize na voljo le za destinacijo BEG. Za vse ostale destinacije je frekvenca letov bistveno nižja, kar vodi k slabši možnosti izbire termina potovanja ter posledično k odtekanju potnikov na sosednja letališča. Poleg tega so bili časi odhoda letov v letu 2018 bistveno bolj prilagojeni prestopanju v vozliščih – veliko število letov v vozlišča je z letališča LJU odletelo okoli sedme ure zjutraj, kar je omogočalo indirektnim potnikom prestopanje v vozliščih s krajšim časom prestopanja, to pa je izboljševalo posredno povezljivost. V marcu 2023 bosta po napovedih prevoznikov jutranji odhod z letališča LJU v vozlišča zagotavljala le prevoznika LH (6x na teden v FRA) ter AF (3x na teden v CDG).

Realna ocena obnove prometa in trenutnega potenciala števila potnikov

Rezultati analize kažejo na dejstvo, da je zaradi propada nacionalnega prevoznika JP danes povezljivost Slovenije bistveno slabša, kot bi bila sicer in da finančne vzpodbude tujim prevoznikom v letih 2021 in 2022 tega primanjkljaja niso nadomestile.

Za realen prikaz obnove števila potnikov oziroma povezljivosti pred in po omejitvah zaradi epidemije nalezljive bolezni Covid-19 je potrebno primerjati primerljiva obdobja iz leta 2018 in 2022. Vendar pa je v letu 2018 prevoznik JP na letališču LJU še relativno uspešno vzdrževal manjše vozlišče in s tem k statistiki prispeval potnike, ki niso potovali v Slovenijo, ampak so na letališču LJU le prestopali. Zato je za oceno povezljivosti, še posebej njenega poslabšanja, pomembnejša primerjava števila potnikov neupoštevajoč potnike, ki so letališče LJU uporabljali le kot vozlišče (segmentni skupini direktnih potnikov in transfernih potnikov (prvi segment)). Leto 2018 je kot referenčno leto v tem delu analize uporabljeno, ker je nacionalni prevoznik JP jeseni leta 2019 prenehal z izvajanjem operacij in primerjava s tem letom zato ni merodajna.

V nadaljevanju je prikazan trend števila potnikov, kjer so odšteti vsi potniki iz kategorij, ki predstavljajo tipične vozliščne potnike. Predstavljeno število predstavlja samo odhodne potnike, torej je skupno število potnikov po uveljavljeni metodologiji približno dvakratno.



Slika 7: Število potnikov z letališča LJU brez vozliščnih potnikov. Od skupnega števila potnikov z letališča LJU (enosmerni potniki) so odšteti tisti potniki, ki so na letališču LJU le prestopali.

Primerjava teh podatkov med letoma 2018 in 2022 nam pokaže realno obnovo povezljivosti po odpravi omejitev zaradi epidemije nalezljive bolezni Covid-19.

Jan-22	51,96%
Feb-22	41,47%
Mar-22	41,01%
Apr-22	51,67%
May-22	56,55%
Jun-22	60,22%
Jul-22	66,92%
Aug-22	63,70%
Sep-22	66,81%
Oct-22	62,35%
Nov-22	56,18%
Skupaj	53,33%

Tabela 13: Realna obnova povezljivosti na letališču LJU 2022/2018

Avtor ocenjuje, da je skupna obnova povezljivosti na letni ravni le okoli 53%. To je v primerjavi s pomembnejšimi letališči v regiji najslabše.

Zgodovinsko gibanje potnikov nam razkriva tudi potencialno število potnikov z letališča LJU, torej neupoštevajoč tiste, ki so uporabljali letališče LJU kot vozlišče. Ob ustrezni povezljivosti je ta potencial okoli 700.000 individualnih enosmernih odhodnih potnikov, ob uveljavljeni (agregirani) metodologiji štetja potnikov je torej skupni potencial števila potnikov na rednih progah letališča LJU okoli 1.400.000. Tej številki je za ocenjen skupni potencial potrebno prišteti še okoli 10% čarterskih potnikov. K skupnemu potencialu potnikov z letališča LJU je mogoče z ustreznimi politikami na področju komercialnega potniškega zračnega prometa pritegniti tudi del domačih potnikov, ki so v obravnavanem časovnem

obdobju potovali s sosednjih letališč (glej Tabela 15). Avtor izpostavlja, da sicer ni mogoče v celoti zajeti domačih potnikov s sosednjih letališč, kar kažejo tudi podatki, da se je tudi v času obstoja nacionalnega prevoznika JP v povprečju 8% domačih potnikov (glede na vse potnike letališča LJU) odločalo za potovanja s sosednjih letališč⁴², vendar je mogoče predvidevati, da z vzpostavitvijo:

- povezljivosti letališča LJU, ki odgovarja preferencam domačih potnikov⁴³ (tj. zagotavljanje visoke neposredne povezljivosti);
- okolja, ki sili prevoznike k oblikovanju politike cen vozovnic, primerljive s cenami vozovnic s sosednjih letališč (za kar je neobhoden pogoj obstoj konkurence na trgu zračnih prevozov na letališču LJU);

del domačih potnikov, ki potujejo s sosednjih letališč, preusmeriti na letališče LJU – v 2022*, ki je bil sicer v prvih treh mesecih leta še zaznamovan s posledicami epidemije nalezljive bolezni Covid-19, je s sosednjih letališč potovalo 13% domačih potnikov⁴⁴ glede na vse potnike na letališču LJU v istem referenčnem obdobju. Izvajalec analize metodološko ne more utemeljiti, kakšen delež domačih potnikov, ki potujejo s sosednjih letališč (v smislu konkretnih števil), je mogoče preusmeriti na letališče LJU, saj obstoječi podatki ne omogočajo takšnega sklepanja⁴⁵.

Bistveno višje število potnikov od prikazanega potenciala pa je po oceni avtorja te analize mogoče doseči na dva načina, in sicer s ponovno vzpostavitvijo vozlišča na letališču LJU ali/in s finančnimi vzpodbudami za vzpostavitev prog, operiranih s strani nizkocenovnih prevoznikov, ki glede na podatke⁴⁶ večinoma ne povzročijo prelivanja potnikov z »legacy« prevoznikov, ampak generirajo nove potnike.

3.2. Povprečne cene vozovnic

Ponudnik podatkov OAG v svoji bazi omogoča zajem cene vozovnic, vendar le v segmentih, kjer prevozniki razkrivajo (kakovostne) podatke. Cena vozovnic vključuje voznino brez taks in dodatkov za gorivo. Prikazane cene veljajo za povratne lete. Pregled podatkov cen vozovnic za lete z letališča LJU kaže, da sta razmeroma kakovostne podatke prispevala le prevoznika JP in TK, nizkocenovni prevozniki teh podatkov sploh ne razkrivajo, medtem, ko so podatki ostalih prevoznikov zelo pomanjkljivi in ne omogočajo metodološko utemeljene analize. Na naslednji sliki je predstavljen trend gibanja cen za direktne lete na štirih izbranih progah z letališča LJU.

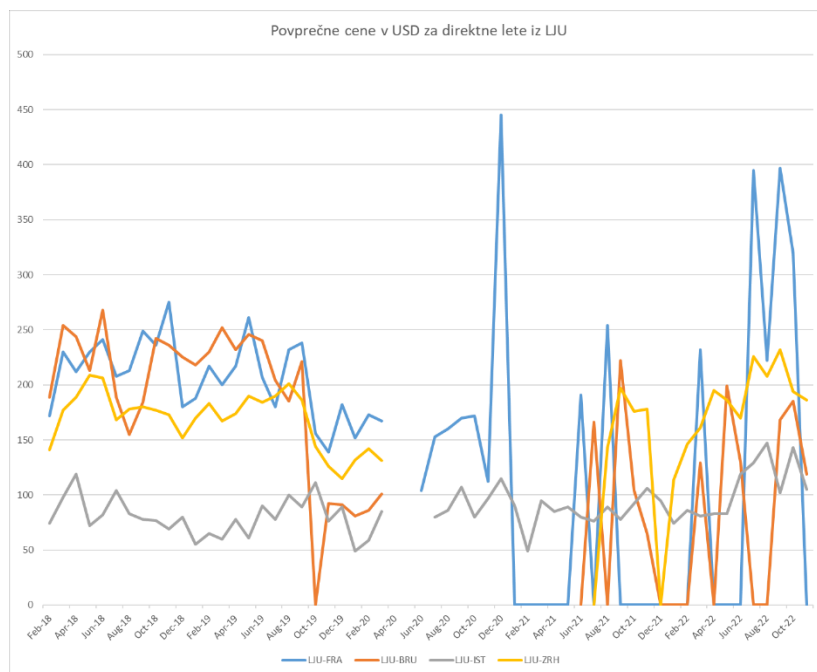
⁴² Kot možni razlog se lahko prepozna: bližina sosednjih letališč (predvsem glede na obmejne statistične regije Slovenije), cena vozovnic, število neposrednih povezav, dobra cestno-prometna infrastruktura in relativno enostaven dostop do sosednjih letališč (tako imenovani »shuttle« kombi prevozi).

⁴³ V smislu izrazite preference domačih potnikov po letih na neposrednih povezavah; več o tem v 2.3. podpoglavju.

⁴⁴ Upoštevajoč zgolj domače potnike, ki so s sosednjih letališč potovali z »legacy« prevozniki.

⁴⁵ Za takšno sklepanje je potrebna referenčna točka (v smislu obstoja povezljivosti letališča LJU, ki v celoti ustreza preferencam domačega potnika in okolja, v katerem bi bile cene vozovnic primerljive s cenami vozovnic s sosednjih letališč), ki omogoča primerjavo trenutnega stanja in oceno deleža domačih potnikov, ki jim je mogoče preusmeriti na letališče LJU. Po oceni avtorja letališče LJU tudi v preteklosti ni v celoti (čeprav še vedno bistveno bolje, kot kaže trenutno stanje povezljivosti) zagotavljalo takšne povezljivosti, zato metodološko ni mogoče utemeljiti konkretnega deleža.

⁴⁶ Glej primer proge LJU-AMS v letih, ko sta lete zagotavljala tako nacionalni prevoznik JP kot nizkocenovni prevoznik HV v primerjavi z leti po propadu nacionalnega prevoznika JP.



Slika 8: Gibanje povprečnih cen letalskih vozovnic z letališča LJU za štiri izbrane proge

Podatki kažejo, da je prevoznik JP dosegal razmeroma visoke cene za svoje ključne proge z letališča LJU, medtem ko je bila cena vozovnice na progi s konkurenco (IST) bistveno nižja. Po propadu nacionalnega prevoznika JP so cene na teh progah padle, v letošnjem letu pa (kolikor je razvidno iz precej pomanjkljivih podatkov) z izjemo proge v BRU zelo zrasle. Primerjava v obdobju od februarja 2020 ni mogoča, so pa v podatkovni bazi na voljo podatki po posameznih mesecih, ki omogočajo bolj podrobno ekonomsko študijo⁴⁷ (le-ta ni predmet te analize).

3.3. Povpraševanje z letališča LJU

V obdobju po pandemiji nalezljive bolezni Covid-19 in propadu nacionalnega prevoznika JP je opazno pomanjkanje neposrednih povezav iz Slovenije (LJU) in posledično relativno visok delež potnikov na končne destinacije prestopa v enem od vozlišč z direktno povezavo – to so predvsem letališča FRA, CDG, MUC in ZRH. Potovanja s prestopom trenutno predstavljajo več kot 40% potovanj z letališča LJU.

⁴⁷ V bazah ponudnika OAG je mogoč razrez potnikov tudi po kabini, v kateri potnik potuje (npr. ekonomski razred, poslovni razred), kar je neobhodno potrebno upoštevati ob morebitni ekonomski študiji.

	2018	2019	2020	2021	2022	
1	ARN 14094	OTP 14078	LHR 3244	BER 3160	CPH 6804	
2	ATH 11136	ARN 13392	CPH 3142	CPH 3040	ATH 6306	
3	LHR 9616	ATH 10306	PRN 3100	ARN 3000	ARN 5952	
4	OSL 8254	KBP 8416	OTP 2946	TLV 2806	HEL 5732	
5	MAD 8158	OSL 8146	PRG 2820	ATH 2802	BER 5104	
6	BCN 7810	TXL 8092	HEL 2710	STN 2444	BCN 4188	
7	LIS 7808	BCN 7838	ATH 2680	SKP 2296	HAM 3998	
8	JFK 7778	JFK 7210	TXL 2558	BCN 2274	SKP 3924	
9	TLL 5800	MAD 6928	SKP 2534	TIA 2274	JFK 3788	
10	ICN 5186	LIS 6834	ADB 2464	HAM 2264	MAD 3736	
11	BKK 4660	HAM 6794	ARN 2172	HEL 2176	OSL 3656	
12	ESB 4648	GVA 6204	BCN 2086	OTP 2054	PRG 3652	
13	LCA 4624	BKK 5804	SOF 2062	PRN 1768	GVA 3380	
14	RIX 4418	LUX 5334	HAM 2036	GVA 1760	PRN 3222	
15	DUB 4412	PVG 5226	BKK 1978	PRG 1696	LIS 3026	

Tabela 14: Letno število potnikov z letališča LJU na destinacije, na katere v tem letu ni bilo neposredne povezave (dvosmerni potniki)

Iz že omenjenih razlogov število potnikov zelo niha od leta do leta, vendar so določene destinacije priljubljene med domačimi potniki v vseh obdobjih. Samo število potnikov nikakor ne pojasnjuje zadovoljivo celotnega potenciala za vzpostavitev novih neposrednih povezav. Povedano drugače število potnikov, ki so na posamezni progi brez neposredne povezave potovali v preteklosti, predstavlja zgolj število potnikov, ki na posamezno destinacijo potujejo tako rekoč ne glede na stanje povezljivosti, kar ne predstavlja potencialnega bazena potnikov na posamezni progi, saj že sam obstoj neposredne povezave generira povečan obseg povpraševanja (glej primer proge v DXB). Podatki iz zgornje tabele torej predstavljajo zgolj osnovo, vzpostavitev neposredne povezave pa generira dodatne potnike⁴⁸.

Na število indirektnih potnikov vplivajo številni faktorji:

- ponudba direktnih letov s sosednjih letališč;
- tip večinskih potnikov za določeno destinacijo (poslovni potniki, turisti, zdomci);
- cenovna politika prevoznikov z letališča LJU.

Bistvene ugotovitve na podlagi števila indirektnih potnikov iz zgornje tabele:

- obdobje pred propadom nacionalnega prevoznika JP (leto 2018 in večji del leta 2019): največji potencial so v tem obdobju predstavljale evropske destinacije, med katerimi je potrebno izpostaviti predvsem letališča ARN, OSL, ATH, LHR, MAD, BCN, OTP, LIS, KBP in BER. Potrebno je vedeti, da je nacionalni prevoznik JP del tega obdobja vzdrževal direktne lete na nekatere od teh destinacij, zato je potencial še večji predvsem za KBP in OTP. Destinacija z večjim številom potnikov je vsekakor LHR, na katerega je potovalo večje število indirektnih potnikov, kar kaže na neodvisno povpraševanje za to letališče, kljub temu, da so v istem času obstajale direktne povezave na vsa ostala »Londonska« letališča. V tem obdobju je potrebno omeniti tudi nekatere anomalije: izjemno povpraševanje za lete v Južno Korejo (Olimpijske igre in popularnost TV serije, posnete v Sloveniji) in potovanja na Ciper zaradi selitve številnih podjetij s slovenskim kapitalom v to državo. Povpraševanje za ti dve destinaciji je kasneje bistveno upadlo in jih danes ne ocenjujemo kot najbolj zanimive destinacije za neposredne lete.
- obdobje med pandemijo nalezljive bolezni Covid-19 zaradi propada nacionalnega prevoznika JP izpostavlja druge destinacije, delno tiste, ki jih je pokrival nacionalni prevoznik JP z neposrednimi leti. Treba pa je vedeti, da je bil v tem obdobju poudarek predvsem na zasebnih potovanjih.

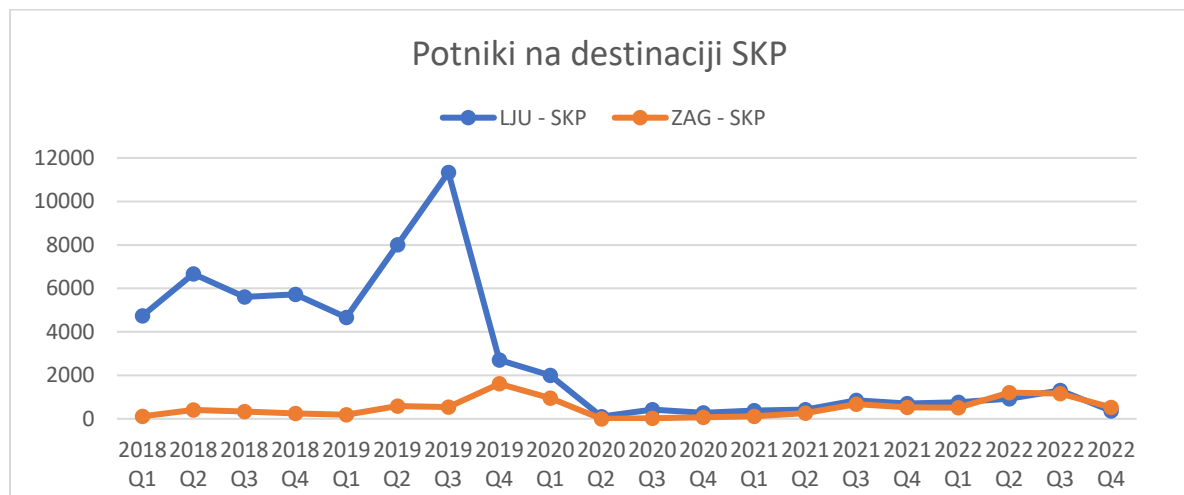
⁴⁸ Avtor analize kot primer, kako nova neposredna povezava generira relevantno število dodatnih potnikov, navaja progo ZAG-AGP, ki je po v letu 2021 vzpostavljeni neposredni povezavi (z nizkocenovnim prevoznikom FR) v letu 2022 zgenerirala 700% rast števila indirektnih potnikov na tej progi v preteklosti.

Zaradi omejitev na državnih mejah so se krepile zdomske destinacije, ki jih koristijo delavci na začasnem delu v tujini (SKP, PRN proti vzhodu in Skandinavija proti zahodu).

- obdobje po omejitvah zaradi pandemije nalezljive bolezni Covid-19 ponovno spreminja vzorce potovanj (oziroma potnikov). Za to obdobje je značilno, da se vračajo poslovna potovanja (poslovni potniki), vendar je njihov delež bistveno manjši kot pred pandemijo, na drugi strani se krepijo zdomski potniki ter turisti. V tem obdobju je na seznamu anomalija vsekakor letališče STN, ki je visoko na lestvici izključno zato, ker je prevoznik U2 del leta vzdrževal to povezavo, kasneje pa jo opustil.

Predvsem zadnje obdobje (od pomladi 2022 dalje) lahko uporabimo za oceno, katere proge so trenutno za slovenski trg najbolj zanimive, a se do konca leta 2022 noben prevoznik ni odločil za vzpostavitev povezave pod komercialnimi pogoji. Te destinacije so:

- CPH – destinacija z dobrim povpraševanjem v vseh obdobjih;
- ATH – destinacija z dobrim povpraševanjem predvsem v poletnem voznem redu;
- ARN – destinacija z dobrim povpraševanjem v vseh obdobjih;
- HEL – potniki na to destinacijo so mešanica potnikov, ki ostanejo v Skandinaviji in tistih, ki preko vozlišča potujejo naprej v Azijo;
- nemška sekundarna letališča, predvsem BER in HAM. Potencial je bistveno večji od položaja na lestvici, saj analiza ne zajema potnikov, ki letijo v FRA in prestopijo na vlak.
- SKP in PRN – pomembni destinaciji s približno enakim deležem potnikov. Potencial je bistveno večji od položaja na lestvici, saj zaradi relativne bližine v odsotnosti neposredne povezave veliko potnikov danes potuje z avtobusom. Spodnji graf lepo prikazuje, kako je propad nacionalnega prevoznika JP povzročil prelitje (»izgubo«) skoraj 20.000 (letalskih) potnikov letno in njihov (najverjetnejši) prehod na potovanje z avtobusom. Relativno malo teh potnikov je prešlo na letališče ZAG, kar je mogoče razložiti (smiselno podobno, kot avtor ugotavlja v nadaljevanju za potnike na progi MUC) s tem, da potniki iz Slovenije na progi SKP potujejo zgolj, v kolikor obstaja neposredna povezava, sosednja letališča pa na tej progi ne predstavljajo relevantne alternative.



Slika 9: Gibanje števila potnikov na progi v SKP

- PRG – popularna destinacija preko celega leta, podobno kot pri balkanskih destinacijah pa je ocenjen odliv potnikov na druge vrste prevoza v odsotnosti neposredne povezave velik.
- MAD in BCN – dobro povpraševanje preko celega leta, z višjim potencialom od položaja na lestvici, saj na ti dve destinaciji nadpovprečno število domačih potnikov leti z letališč VCE in ZAG, kar potrjuje tudi podatki iz naslednjega podpoglavja (glej Tabelo 4 in 6). Za destinacijo BCN so podatki o številu domačih potnikov s sosednjih letališč povsem popačeni in bistveno podcenjeni,

saj letališče VCE zagotavlja neposredno povezavo z letališčem BCN, vendar le-to zagotavlja nizkocenovni prevoznik FR, posledično pa (zaradi že pojasnih pomanjkljivosti baz podatkov ponudnika OAG v zvezi z domačimi potniki, ki so s sosednjih letališč potovali z nizkocenovnimi prevozniki) ti potniki niso del statistike v omenjenih tabelah;

- OSL – vedno bolj zanimiva destinacija s potniki preko celega leta;
- GVA – v vseh obdobjih zanimiva destinacija preko celega leta. Potencial je bistveno večji od položaja na lestvici, saj analiza ne zajema potnikov, ki letijo v ZRH in prestopijo na vlak.
- V obdobjih izven pandemije je relativno veliko povpraševanje po potovanjih na progi JFK, vendar je potencial potnikov premajhen za vzpostavitev neposredne povezave (približno 75 potnikov na teden). Zanimivo je, da s sosednjih letališč ni zaznati bistvenega odliva domačih potnikov na progi JFK (kar je mogoče pojasniti, da so povezave preko vozlišč, s katerimi je letališče LJU povezano z neposrednimi leti, relativno zadovoljive), so pa s sosednjih letališč izrazito izpostavljene («unserved») destinacije s/z (enkratnim) prestopanjem v vozliščih, s katerimi letališče LJU nima vzpostavljene neposredne povezave (npr. ZAG-DOH-Azija, VCE-MAD-MIA, VCE-LIS-FNC).

3.4. Povpraševanje s sosednjih letališč

V tem podpoglavju analize so predstavljeni podatki o številu in strukturi potnikov, ki so vozovnico kupili v Sloveniji, a so potovali z letališč izven Slovenije (domači potniki oziroma izgubljeni potniki). Podatki o izgubljenih potnikih so predstavljeni na mesečni (v izvornih podatkih) in letni ravni (Tabela 15) za vsako izmed sosednjih letališč, in sicer za obdobje od januarja 2018 do oktobra 2022.

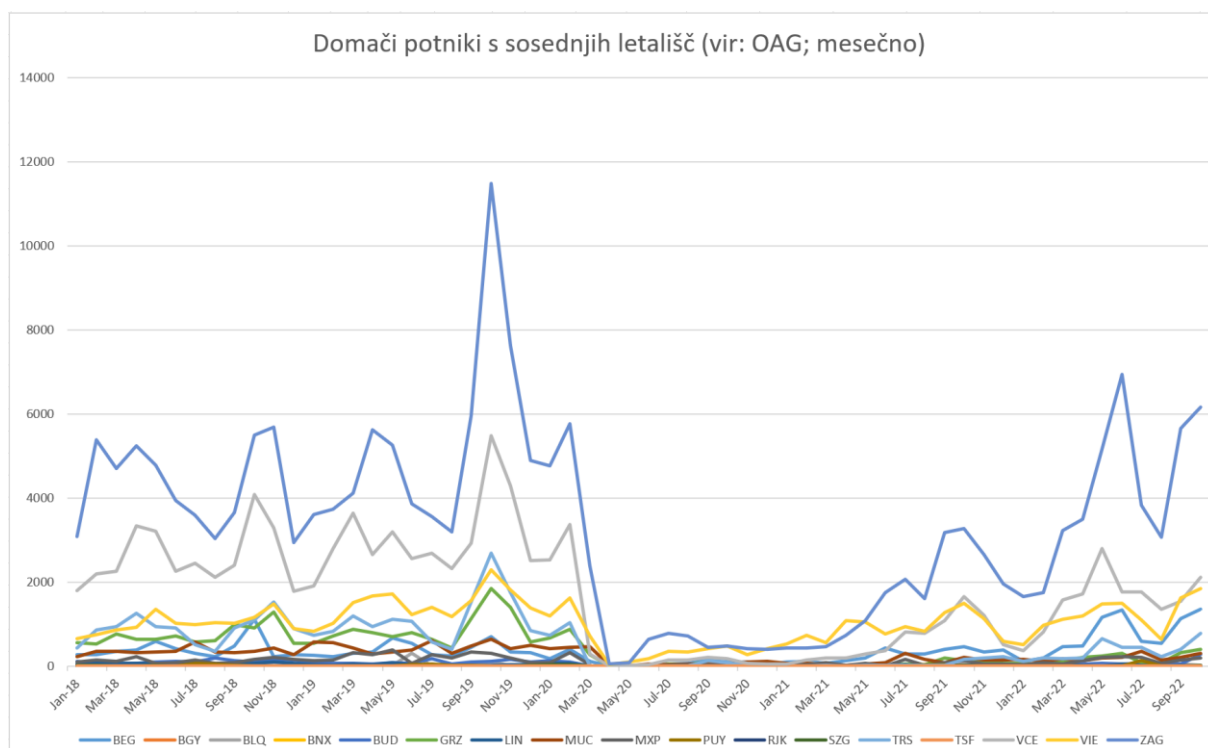
V zvezi z domačimi potniki s sosednjih letališč je potrebno izpostaviti:

- kot sosednja letališča analiza razume letališča izven Slovenije, kot so bila definirana v 1. poglavju;
- domači potniki s sosednjih letališč so potniki, ki jih letalska podatkovna baza OAG obdeluje kot potnike z nakupom vozovnice v Sloveniji (kriterij t. im. »point of sale: Slovenia«, v nadaljevanju: POS: SI oziroma POS Slovenija), pri čemer ti podatki ne vključujejo domačih potnikov, ki so vozovnico kupili v Sloveniji, a so potovali s sosednjih letališč z nizkocenovnimi prevozniki;
- domači potniki so tudi potniki, za katere avtor - glede na v naslednjem podpoglavju opisani metodologiji - ocenjuje, da so domači potniki (ocena domačih potnikov) in so s sosednjih letališč potovali z nizkocenovnimi prevozniki⁴⁹.

⁴⁹ Sklicevanje na domače potnike pomeni sklicevanje na domače potnike, kot jih zajemajo letalske podatkovne baze OAG (tj. zgolj domače potnike, ki so potovali s sosednjih letališč z »legacy« prevozniki), razen na mestih, kjer je izrecno izpostavljeno, da gre za oceno domačih potnikov v zvezi z nizkocenovnimi prevozniki (glej Tabele 22-24)

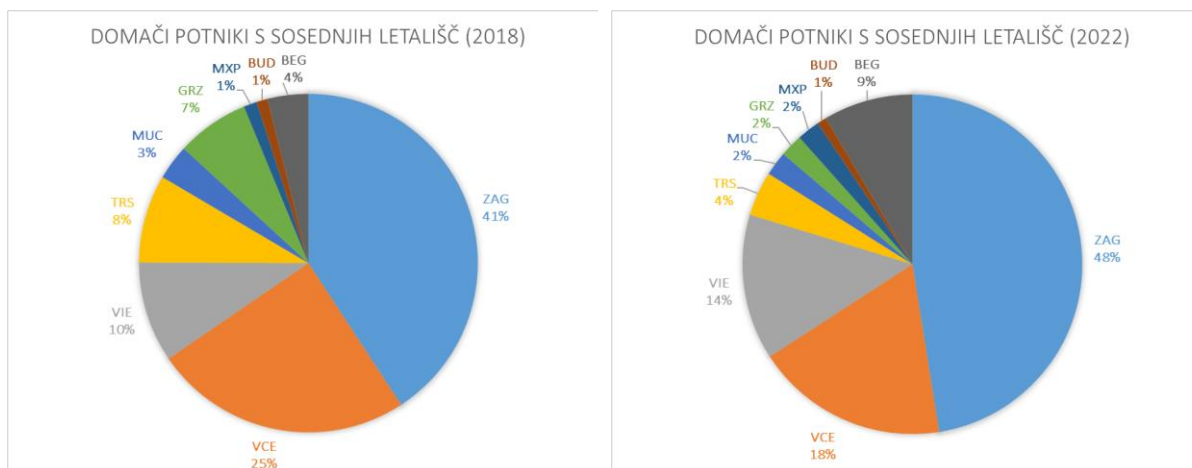
	2018	2019	2020	2021	2022*	Skupaj
ZAG	51551	62937	16928	19657	40997	192070
VCE	31178	36987	7049	7319	15870	98403
VIE	12131	17615	6160	11003	11972	58881
TRS	10652	13719	2108	724	3656	30859
MUC	4244	5530	1818	1362	1994	14948
GRZ	8779	10492	2049	645	1869	23834
MXP	1591	2747	643	768	1873	7622
BUD	1346	1178	259	152	760	3695
BEG	4923	4672	1233	3216	7364	21408
LIN	794	400	219	246	163	1822
BLQ	366	671	175	260	243	1715
PUY	138	116	12	91	137	494
SZG	97	69	79	70	62	377
RJK	3	15	0	3	19	40
BGY	9	0	0	0	0	9
BNX	2	0	0	0	0	0
TSF	0	0	0	0	0	0
Skupaj	127804	157148	38732	45516	86979	456177

Tabela 15: Domači potniki, ki so potovali s sosednjih letališč (»legacy« prevozniki)



Slika 10: Deleži domačih potnikov s sosednjih letališč v letih 2018 in 2022

Iz predstavljenih podatkov o domačih potnikih, ki so potovali s sosednjih letališč, izhaja, da izmed 18 analiziranih letališč po številu domačih potnikov izstopajo predvsem letališča ZAG, VCE, VIE, TRS, MUC in GRZ. Podatki v Tabeli 15 prikazujejo razrez domačih potnikov, ki potujejo s sosednjih letališč oziroma razmerja tržnih deležev sosednjih letališč (Slika 11), ki zagotavljajo povezljivost domačim potnikom, in sicer agregirano na letni ravni. Izvajalec je skladno s pogodbo pripravil tudi mesečni razrez, ki pa je preobširen za integracijo v besedilo, zato je dostopen v izvornih podatkih. Je pa mesečni razrez prikazan na Sliki 10, ki lepo prikazuje tudi povečan odliv domačih potnikov na sosednja letališča v obdobju od septembra do novembra 2019, torej obdobju neposredno po stečaju nacionalnega prevoznika JP.



Slika 11: Deleži domačih potnikov s sosednjih letališč v letih 2018 in 2022

Tabela 16 prikazuje TOP20 prog domačih potnikov s sosednjih letališč (»legacy« prevozniki), in sicer agregirano na letni ravni.

	2018	2019	2020	2021	2022					
1	ZAG-DXB	3845	FCO-TRS	1836	ZAG-BRU	944	ZAG-IST	1140	ZAG-IST	2276
2	DXB-ZAG	3596	BRU-ZAG	1824	BRU-ZAG	911	VIE-DXB	1063	AMS-ZAG	1986
3	FCO-TRS	1512	MAD-VCE	1791	FRA-ZAG	702	ZAG-AMS	1058	ZAG-AMS	1909
4	TRS-FCO	1491	VCE-MAD	1701	ZAG-SKP	533	AMS-ZAG	1023	BRU-ZAG	1721
5	MAD-VCE	1302	ZAG-BRU	1694	ZAG-FRA	512	DXB-VIE	955	ZAG-SKP	1689
6	VCE-MAD	1257	TRS-FCO	1692	VCE-MAD	487	ZAG-SKP	783	IST-ZAG	1681
7	ZAG-DBV	1131	FRA-ZAG	1540	FCO-TRS	433	SKP-ZAG	773	SKP-ZAG	1640
8	ZAG-CDG	1130	ZAG-SKP	1449	ZAG-AMS	427	VCE-MAD	743	ZAG-BRU	1549
9	ZAG-IST	1102	ZAG-DXB	1426	SKP-ZAG	416	FRA-ZAG	701	FRA-ZAG	1280
10	DBV-ZAG	935	SKP-ZAG	1404	MAD-VCE	398	IST-ZAG	685	ZAG-DBV	1259
11	CDG-ZAG	907	ZAG-FRA	1256	TRS-FCO	374	ZAG-BRU	661	LHR-ZAG	1180
12	IST-ZAG	898	ZAG-CDG	1236	ZAG-LHR	328	ZAG-DBV	652	FCO-TRS	1173
13	LHR-ZAG	776	CDG-ZAG	1194	ZAG-CDG	317	BRU-ZAG	645	ZAG-FRA	1165
14	ZAG-LHR	725	ZAG-DBV	1167	ZRH-ZAG	310	MAD-VCE	641	TRS-FCO	1140
15	ZAG-DOH-BKK	702	VCE-LIS	1163	ZAG-ZRH	304	DBV-ZAG	612	DBV-ZAG	1079
16	FRA-ZAG	700	LIS-VCE	1111	AMS-ZAG	298	ZAG-FRA	566	ZAG-CDG	964
17	ZAG-BRU	682	LHR-ZAG	1082	LHR-ZAG	285	ZAG-CDG	555	VCE-LIS-FNC	864
18	BRU-ZAG	678	DXB-ZAG	1079	CDG-ZAG	285	ZAG-SJJ	535	CDG-ZAG	836
19	LIS-VCE	621	DBV-ZAG	944	ZAG-IST	265	CDG-ZAG	529	VCE-MAD	812
20	BKK-DOH-ZAG	615	IST-ZAG	921	MIA-MAD-VCE	253	DXB-VCE	410	MAD-VCE	774

Tabela 16: TOP20 prog domačih potnikov s sosednjih letališč (»legacy« prevozniki)

V naslednji tabeli (Tabela 17) so prikazane TOP destinacije domačih potnikov s sosednjih letališč, pri čemer je število potnikov na posamezni destinaciji zgolj odraz števila potnikov na konkretni prog, kot je prikazana v Tabela 16. V spodnji tabeli tako niso prikazani domači potniki, ki so s sosednjih letališč morebiti leteli na isto destinacijo, vendar na podlagi drugačnega »routing-a«⁵⁰.

Z analizo podatkov iz Tabela 17 in 18 je mogoče razbrati dva segmenta destinacij, in sicer tiste, ki so v posameznem letu zagotovljene tudi z letališča LJU (npr. IST, CDG, FRA, AMS) in druge destinacije, na

⁵⁰ Npr. letališče DXB je imelo v letu 2021 na TOP20 progah s sosednjih letališč 2482 domačih potnikov, in sicer tistih, ki so potovali na progah VIE-DXB oziroma VCE-DXB, niso pa v tabeli vključeni morebitni domači potniki, ki so na destinacijo DXB potovali na podlagi drugačnega »routing-a«, ki ni uvrščen med TOP20 prog, npr. MXP-DXB).

katere z letališča LJU ni zagotovljena neposredna povezava (npr. FCO, DBV, LIS). Za destinacije, ki so zagotovljene z neposrednimi povezavami z letališča LJU, in hkrati veljajo za TOP destinacije domačih potnikov s sosednjih letališč, je mogoče oceniti:

- da je kapaciteta razpoložljivih sedežev z letališča LJU premajhna;
- da so vozovnice s sosednjih letališč na isti progi cenejše ali
- da imajo proge na teh destinacijah višje frekvence letov s sosednjih letališč oziroma da imajo te proge ugodnejše ure odhoda.

Za destinacije, s katerimi letališče LJU ne zagotavlja neposredne povezave in veljajo za TOP destinacije domačih potnikov s sosednjih letališč, je smiselno zagotoviti neposredno povezavo. Konkretno proge, ki bi jih veljajo vzpostaviti oziroma okrepiti, so navedene v podpoglavju 3.6.

	2018	2019	2020	2021	2022	
1	DXB	7441	FCO 3528	BRU 1855	DXB 2482	IST 3957
2	FCO	3003	BRU 3518	FRA 1214	AMS 2081	AMS 3895
3	IST	3000	MAD 3492	SKP 949	IST 1825	SKP 3329
4	MAD	2559	SKP 2853	MAD 885	SKP 1556	BRU 3270
5	DBV	2066	FRA 2796	FCO 807	MAD 1384	FRA 2445
6	CDG	2037	CDG 2430	AMS 725	BRU 1306	DBV 2338
7	LHR	1501	DXB 2305	ZRH 614	FRA 1267	FCO 2313
8	BRU	1360	LIS 2274	LHR 613	DBV 1264	CDG 1800
9	ZAG-DOH-BKK	1317	DBV 2111	CDG 602	CDG 1084	MAD 1586
10	FRA	700	LHR 1082		SJJ 1020	LHR 1180
11	LIS	621	IST 921			FNC 864

Tabela 17: TOP destinacije domačih potnikov s sosednjih letališč (»legacy« prevozniki) po letih

2018 - 2022*	
1	DXB 12228
2	BRU 11309
3	MAD 9906
4	IST 9703
5	FCO 9651
6	SKP 8687
7	FRA 8422
8	CDG 7953
9	DBV 7779
10	AMS 6701
11	LHR 4376
12	LIS 2895
13	ZAG-DOH-BKK 1317
14	SJJ 1020
15	FNC 864
16	ZRH 614

Tabela 18: TOP destinacije domačih potnikov s sosednjih letališč (»legacy« prevozniki) kumulativno v obdobju 2018 - 2022

Izvajalec je pripravil tudi analizo TOP80 destinacij domačih potnikov s sosednjih letališč za obdobje 2018 - 2022, agregirano na letni ravni, pri čemer so podatki tako obsežni, da so na voljo med izvornimi podatki. Prikazani podatki se nanašajo na število enosmernih potnikov, hkrati pa je dodana ocena o agregiranem številu potnikov (dvakratnik enosmernih potnikov). Gre za prikaz končnih destinacij domačih potnikov,

posledično podatki za posamezno destinacijo ne vključujejo indirektnih domačih potnikov, ki so sicer potovali skozi letališče, ki predstavlja posamezno destinacijo, vendar to ni bila njihova zadnja destinacija. Odebeljeno so označene tiste destinacije, ki hkrati predstavljajo potencialno zanimive destinacije z letališča LJU iz 3.6. podpoglavja. Tudi v zvezi s temi podatki o številu potnikov na posamezni progi velja ponovno izpostaviti, da to število potnikov nikakor ne predstavlja potencialnega bazena potnikov, ki bi na posamezno izmed teh destinacij potovali, v kolikor bi bila na to destinacijo z letališča LJU vzpostavljena neposredna povezava. Vzpostavitev neposredne povezave generira dodatne potnike in šele ti skupaj s številom potnikov na TOP80 destinacijah domačih potnikov s sosednjih letališč predstavljajo dejanski potencial.

Izmed TOP destinacij domačih potnikov s sosednjih letališč v letu 2022 je potrebno izpostaviti letališče IST, ki nazorno pokaže, kako se domači potniki prelivajo na sosednja letališča, ko letališče LJU ne zagotavlja dovolj širše povezljivosti (ali v smislu števila frekvenc, razpoložljivih sedežev ali časa odhoda) s posamezno destinacijo (v tem primeru IST).

Iz Tabela 19 je razvidno, da je v letu 2022 10% potnikov na progi IST potovalo s sosednjih letališč (izrazito izstopa letališče ZAG, kjer povezavo na letališče IST – enako kot na letališču LJU - zagotavlja prevoznik TK). Za primerjavo so v Tabela 19 omejeno prikazani podatki za leto 2019, ko je na isti progi manj kot 3% potnikov potovalo s sosednjih letališč. Povečan odliv domačih potnikov na progi IST na letališče ZAG je mogoče pojasniti s številom razpoložljivih sedežev, ki jih prevoznik TK zagotavlja na progi LJU-IST, saj je v letu 2022 zagotovljenih za 25% manj razpoložljivih sedežev glede na isto referenčno obdobje v letu 2019, kar hkrati po naravi stvari same pomeni, da se s tem zagotavlja manjša frekvenca letov.

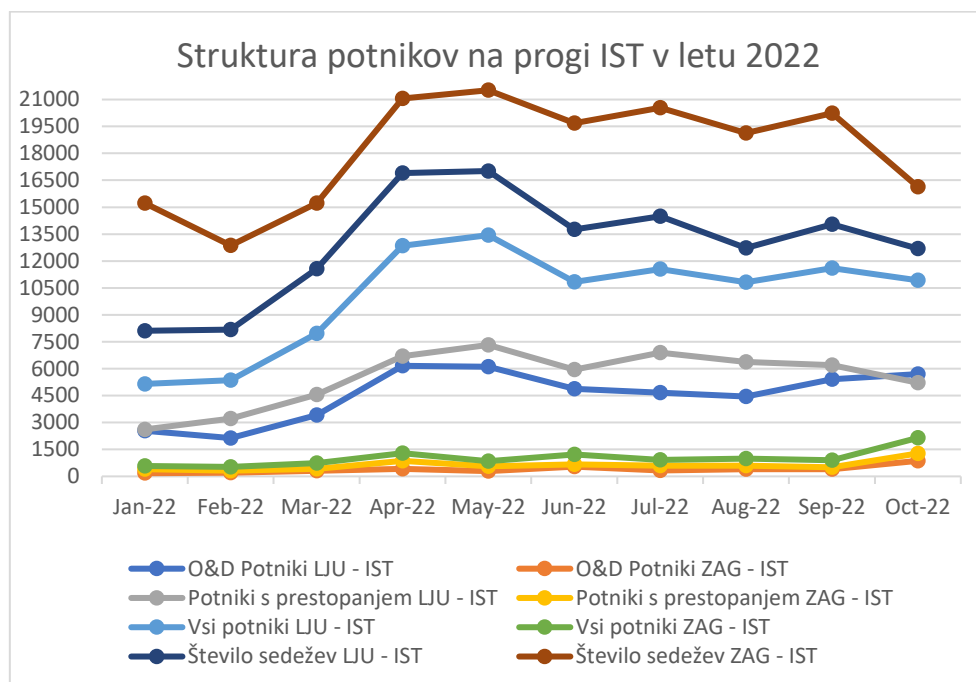
2022	O&D Potniki		Potniki s prestopanjem		Vsi potniki			Število sedežev	
	LJU - IST	ZAG - IST	LJU - IST	ZAG - IST	LJU - IST	ZAG - IST	OSTALA-IST	LJU - IST	ZAG - IST
jan.22	2535	178	2617	398	5152	576	50	8114	15218
feb.22	2135	209	3221	319	5356	528	7	8172	12866
mar.22	3408	306	4559	427	7967	733	74	11560	15228
apr.22	6160	426	6699	868	12859	1294	57	16902	21064
maj.22	6117	291	7324	556	13441	847	111	17016	21516
jun.22	4881	540	5956	674	10837	1214	70	13764	19680
jul.22	4657	325	6889	594	11546	919	35	14484	20532
avg.22	4454	402	6370	589	10824	991	57	12734	19126
sep.22	5405	409	6204	499	11609	908	48	14042	20242
okt.22	5699	865	5225	1280	10924	2145	177	12694	16130
Skupaj	45451	3951	55064	6204	100515	10155	686	129482	181602

Tabela 19: Struktura potnikov na progi IST v letu 2022

2019	Vsi potniki		Število sedežev
	LJU - IST	OSTALA-IST	LJU - IST
jan.19	11676	241	13294
feb.19	11598	261	12938
mar.19	13688	398	15760
apr.19	13122	846	15918
maj.19	15779	482	20332
jun.19	13554	228	17176
jul.19	14472	133	17812
avg.19	15707	140	20028
sep.19	15234	157	19150
okt.19	14804	912	19384
Skupaj	139634	3798	171792

Tabela 20: Struktura potnikov na progi IST v letu 2019

Letališče IST pa je izrazito zanimiva destinacija tudi po strukturi potnikov, saj je v letu 2022 med vsemi potniki na tej progi kar 45% le-teh predstavljajo direktne potnike (55% indirektnih potnikov), kar je lepo razvidno iz spodnjega grafa, na katerem se krivulji, ki označujeta direktne potnike in potnike s prestopanjem na progi IST, prekrivata.



Slika 12: Struktura potnikov na progi v IST v letu 2022

Visok odstotek direktnih potnikov in 10% domačih potnikov, ki so v letu 2022 na progi IST potovali s sosednjih letališč, odpira možnosti za dodatnega prevoznika (PC) na tej destinaciji (SAW) ali povečanje frekvenc obstoječega. Nov prevoznik na progi na letališče SAW (baza nizkocenovnega prevoznika PC) bi zagotavljal konkurenčnost na trgu direktnih potnikov v Istanbul (Istanbul ima dve letališči; IST ter SAW) in indirektnih potnikov v Turčijo in regijo, saj nizkocenovni prevoznik PC omogoča lete s prestopanjem na letališču SAW.

Domače potnike s sosednjih letališč pa je mogoče analizirati tudi z vidika najpopularnejših prog, na katerih ti potujejo s sosednjih letališč, in sicer na podlagi posredne povezave (t. im. »unserved« proge). V Tabeli 21 je prikazanih TOP20 prog domačih potnikov s sosednjih letališč s prestopanjem, pri čemer je seznam teh prog akumuliran na ravni obdobja od leta 2018 do 2022* in na ravni vseh sosednjih letališč skupaj.

TOP20 "UNSERVED" PROGE 2018 - 2022*		
1	ZAG-DOH-BKK	1702
2	VCE-LIS-FNC	1547
3	ZAG-DOH-CMB	1139
4	VCE-MAD-MIA	1016
5	VCE-MAD-HAV	982
6	ZAG-DOH-MCT	753
7	ZAG-DOH-MLE	678
8	ZAG-DOH-DPS	663
9	ZAG-DOH-HKT	642
10	TRS-FCO-PMO	476
11	VCE-MAD-EZE	394
12	ZAG-DOH-KUL	387
13	TRS-MUC-HEL	365
14	VCE-MAD-SDQ	352
15	TRS-FCO-CTA	333
16	ZAG-DOH-SIN	319
17	ZAG-IST-AYT	303
18	VIE-ADD-WDH	298
19	TRS-FCO-ATH	297
20	ZAG-DXB-CMB	293

Tabela 21: Najpomembnejše proge s prestopanjem domačih potnikov s sosednjih letališč

Ugotovitve, ki jih je mogoče napraviti na podlagi podatkov iz Tabele 21, so sledeče:

- domači potniki, ki s sosednjih letališč letijo na progah, na katerih ni zagotovljena neposredna povezava, skoraj izključno potujejo preko vozlišč, s katerimi letališče LJU nima vzpostavljene neposredne povezave⁵¹ (vozlišča DOH, MAD, FCO);
- podatki ne predstavljajo vseh domačih potnikov, ki so potovali skozi navedena vozlišča, temveč zgolj tiste domače potnike, ki so potovali na konkretnih progah;
- najpomembnejši vozlišči, preko katerih domači potniki potujejo na progah s prestopanjem s sosednjih letališč, sta vozlišči združenja prevoznikov (One World), ki na letališču LJU ponuja manjše število prevoznikov, frekvenc oziroma razpoložljivih sedežev, s tem pa zagotavlja manjšo povezljivost (glede na prevoznike združenja Star Alliance);
- edino vozlišče, ki ga »obvladuje« prevoznik (TP) združenja Star Alliance in preko katerega domači potniki potujejo v večjem številu, je vozlišče LIS, ki je ena izmed najpomembnejših »unserved« prog z letališča LJU (glej Tabela 14) in hkrati ena pomembnejših prog, na katerih domači potniki letijo s sosednjih letališč (glej Tabela 16 -Tabela 18);
- izpostavljeni vozlišči DOH⁵² in MAD sta bazi prevoznikov QR oziroma IB, ki sta člana združenja One World in ki na letališču LJU ne opravljata zračnih prevozov;
- domači potniki v vozliščih DOH in MAD prestopajo predvsem glede končnih destinacij v regijah, v katere prevoznika QR in IB zagotavljata dobro povezljivost (QR: Azija, IB: Južna Amerika, Karibsko otočje), po drugi strani pa so v teh regijah prevozniki združenja Star Alliance prisotni v manjšem obsegu od konkurenčnega združenja One World;

⁵¹ Izjeme so proge TRS-MUC-HEL, ZAG-IST-AYT in ZAG-DXB-CMB, ki pa so na lestvici TOP20 »unserved« proge s sosednjih letališč uvrščene relativno nizko.

⁵² Domači potniki so na TOP20 »unserved« progah s sosednjih letališč v 49% potovali preko vozlišča DOH in v 21% preko vozlišča MAD.

- izmed končnih evropskih destinacij, ki veljata za TOP20 »unserved« prog domačih potnikov s sosednjih letališč, izstopata letališči ATH (proga TRS-FCO-ATH) in HEL (proga TRS-MUC-HEL), ki hkrati veljata za eni najpomembnejših destinacij (glede na število indirektnih potnikov, ki potujejo z letališča LJU), s katerima letališče LJU nima vzpostavljene neposredne povezave.

Metodologija za oceno domačih potnikov (nizkocenovni prevozniki)

Ker podatki iz letalskih podatkovnih baz OAG ne omogočajo prepoznave potnikov, ki potujejo z nizkocenovnimi prevozniki, po kriteriju POS Slovenija, je izvajalec na podlagi spodaj opisanih metodologij podal oceno o številu domačih potnikov, ki naj bi z izbranih sosednjih letališč potovali z nizkocenovnimi prevozniki.

Izvajalec je oceno pripravil za letališča VCE, ZAG, VIE⁵³ ter TSF, pri čemer je zaradi posebnosti v strukturi potnikov na letališču TSF, za le-to uporabil drugačno metodologijo kot za prvo omenjena sosednja letališča. Obe metodologiji sta pojasnjeni v nadaljevanju.

Metodologija ocene o številu domačih potnikov, ki so z letališč VCE, ZAG in VIE potovali z nizkocenovnimi prevozniki, temelji na:

- podatkih o skupnem številu potnikov ter številu potnikov, ki odpadejo na nizkocenovne prevoznike;
- izračunu tržnega deleža (ang. market share) nizkocenovnih prevoznikov (po številu prepeljanih potnikov) na letnem nivoju;
- upoštevanju domneve, da tudi za domače potnike s teh letališč velja enako razmerje tržnih deležev med »legacy« prevozniki in nizkocenovnimi prevozniki na letni ravni (konzervativna ocena). Domnevati je mogoče, da je sicer pri domačih potnikih s sosednjih letališč razmerje v korist nizkocenovnih prevoznikov izrazitejše od splošnega razmerja na posameznem letališču, saj je mogoče sklepati, da domači potniki na sosednjih letališčih povprašujejo predvsem po destinacijah, ki jih zagotavljajo nizkocenovni prevozniki.

Razmerje tržnih deležev med »legacy« in nizkocenovnimi prevozniki na letališču VCE variira okoli 50% na letni ravni. Ob poznavanju števila domačih »legacy« potnikov, ki so potovali z letališča VCE in ob upoštevanju razmerja tržnih deležev posameznega tipa prevoznika avtor (konzervativno) ocenjuje, da je skupno število domačih potnikov na letališču VCE približno dvakratnik števila domačih potnikov, ki so potovali z »legacy« prevozniki v posameznem letu.

Pri razmerju tržnih deležev med posameznim tipom prevoznika na letališču ZAG izrazito izstopata leti 2021 in 2022 (in ta trend gre pričakovati tudi v prihodnje) kot posledica vzpostavitve baze nizkocenovnega prevoznika FR na tem letališču, še vedno pa je razmerje v korist »legacy« prevoznikov, zato je tudi ocena skupnega števila domačih potnikov, ki potujejo z letališča ZAG, ustrezno korigirana (glede na VCE). Enaka metodologija je bila upoštevana tudi za letališče VIE.

⁵³ Kriterij število domačih potnikov, ki so s teh letališč potovali z »legacy« prevozniki.

VCE	Domači potniki ("legacy" prevoznik)	Tržni delež nizkocenovnih prevoznikov	Konzervativna ocena domačih potnikov (nizkocenovnimi prevozniki)	Skupno število domačih potnikov (ocena)
2018	31178	46%	26559	57737
2019	36987	47%	32800	69787
2020	7049	57%	9344	16393
2021	7319	54%	8592	15911
2022*	15870	44%	12469	28339
Skupaj	98403		89764	188167

Tabela 22: Metodologija za oceno števila domačih potnikov, ki so z letališča VCE potovali z nizkocenovnimi prevozniki

ZAG	Domači potniki ("legacy" prevoznik)	Tržni delež nizkocenovnih prevoznikov	Konzervativna ocena domačih potnikov (nizkocenovnimi prevozniki)	Skupno število domačih potnikov (ocena)
2018	51551	7%	3880	55431
2019	62937	7%	4737	67674
2020	16928	8%	1472	18400
2021	19657	23%	5872	25529
2022*	40997	38%	25128	66125
Skupaj	192070		41089	233159

Tabela 23: Metodologija za oceno števila domačih potnikov, ki so z letališča ZAG potovali z nizkocenovnimi prevozniki

VIE	Domači potniki ("legacy" prevoznik)	Tržni delež nizkocenovnih prevoznikov	Konzervativna ocena domačih potnikov (nizkocenovnimi prevozniki)	Skupno število domačih potnikov (ocena)
2018	12131	20%	3033	15164
2019	17615	27%	6515	24130
2020	6160	41%	4281	10441
2021	11003	35%	5925	16928
2022*	11972	34%	6167	18139
Skupaj	58881		25921	84802

Tabela 24: Metodologija za oceno števila domačih potnikov, ki so z letališča VIE potovali z nizkocenovnimi prevozniki

Tabela 22, Tabela 23 in Tabela 24 prikazujejo metodologijo (konzervativne) ocene števila domačih potnikov s sosednjih letališč VCE, ZAG in VIE, ki naj bi s teh letališč potovali z nizkocenovnimi prevozniki, ne prikazujejo pa, na katerih progah domači potniki, ki so potovali s teh sosednjih letališč, dejansko letijo z nizkocenovnimi prevozniki. Zaradi omejitev baze letalskih podatkov OAG, pojasnjene v začetku tega podpoglavja, tega ni mogoče predstaviti, kljub temu pa naslednje tabele predstavljajo TOP10 destinacij (po številu enosmernih potnikov) s sosednjih letališč VCE, ZAG in VIE za leto 2022*, na katerih so potniki⁵⁴ potovali z nizkocenovnimi prevozniki.

⁵⁴ Vsi potniki z vsakega posameznega letališča, ne pa zgolj morebitni domači potniki.

VCE	Destinacija	Število potnikov	ZAG	Destinacija	Število potnikov	VIE	Destinacija	Število potnikov
1	BCN	153195	1	STN	29077	1	PMI	134543
2	NAP	126773	2	BGY	20718	2	BCN	88438
3	CTA	121644	3	CRL	17844	3	STN	64495
4	ORY	109804	4	FCO	17548	4	CGN	60236
5	LGW	87906	5	GOT	16928	5	MXP	49742
6	STN	79771	6	CGN	15555	6	TLV	47171
7	PMO	77455	7	MMX	14806	7	FCO	45829
8	CDG	76098	8	STR	14611	8	DUS	44993
9	OLB	76054	9	DUB	13892	9	HAM	40089
10	CAG	71032	10	MLA	12809	10	LIS	38730

Tabela 25: Število enosmernih potnikov, ki so z letališč VCE, ZAG in VIE potovali z nizkocenovnimi potniki v obdobju od 01.01.2022 do 31.10.2022

Podatki iz Tabela 25 sicer ne omogočajo neposrednega sklepanja, da so tudi (ocenjeni) domači potniki, ki so potovali s sosednjih letališč VCE, ZAG in VIE z nizkocenovnimi prevozniki, potovali v enakih razmerjih na vsako posamezno destinacijo, kot to velja za kumulativno vse potnike s posameznega od teh letališč, dajejo pa osnovno sliko najpopularnejših destinacij, na katere potniki potujejo z nizkocenovnimi prevozniki, kar je verjetno v določeni meri mogoče upoštevati tudi za (ocenjene) domače potnike.

Štiri destinacije, na katerih so potniki v letu 2022* v okviru TOP10 destinacij (Tabela 25) potovali z nizkocenovnimi prevozniki z najmanj dveh izmed podrobneje analiziranih sosednjih letališč, so BCN, CGN, FCO in STN. Hkrati so letališča BCN, FCO in STN destinacije, ki glede na Tabela 14 v letu 2022* veljajo za TOP20 »unserved« destinacije z letališča LJU (BCN in STN) ali pa veljajo za TOP destinacije domačih potnikov s sosednjih letališč iz Tabele 18 (FCO).

V zvezi z oceno domačih potnikov, ki so s sosednjih letališč potovali z nizkocenovnimi prevozniki, velja izpostaviti letališče TSF, za katerega metodološke ocene, podobni oceni za letališča VCE, ZAG in VIE, ni mogoče napraviti, saj s tega letališča ni potoval niti en domači potnik z »legacy« prevoznikom, kar pa onemogoča uporabo temeljnega mehanizma, na katerem sloni metodologija za oceno. Laično ni mogoče zanikati, da z letališča TSF z nizkocenovnimi prevozniki potuje relativno veliko število domačih potnikov, vendar z enako metodologijo ni mogoče utemeljeno pojasniti morebitne ocene. Avtor je zato v zvezi z oceno števila domačih potnikov, ki naj bi z letališča TSF potovali z nizkocenovnimi prevozniki, uporabil drugačno metodologijo.

Pri metodologiji za oceno števila domačih potnikov je avtor za letališče TSF upošteval:

- predpostavko, da je delež (ocenjenih) domačih potnikov, ki potujejo z letališča TSF z nizkocenovnimi prevozniki najmanj enak povprečnemu deležu, ki ga takšni domači potniki predstavljajo v skupnem številu potnikov, ki z letališč VCE, VIE in ZAG potujejo z nizkocenovnimi prevozniki, in sicer agregirano na posamezno leto⁵⁵;
- izhajajoč iz zgornje predpostavke je avtor izračunal deleže domačih potnikov, ki jih na posameznem letališču VCE, VIE in ZAG predstavlja ocena o njihovem številu (Tabela 22-24) glede na vse potnike, ki so s teh letališč potovali z nizkocenovnimi prevozniki, na podlagi česar je izračunal povprečne deleže (kumulativno za vsa tri letališča) v posameznem letu;
- povprečne deleže v posameznem letu (kumulativno za vsa tri letališča) je avtor apliciral na skupno število potnikov, ki so v posameznem letu z letališča TSF potovali z nizkocenovnimi prevozniki.

⁵⁵ Avtor je torej primerjal ocenjeno število domačih potnikov, ki naj bi z omenjenih sosednjih letališč potovali z nizkocenovnimi prevozniki, s številom vseh potnikov, ki s teh letališč potujejo z nizkocenovnimi prevozniki.

Avtor ocenjuje, da po konzervativni oceni z letališča TSF v obdobjih izven pandemije nalezljive bolezni Covid-19 potuje od 20.000 do 30.000 domačih potnikov, ki letijo na progah, operiranih s strani nizkocenovnih prevoznikov.

TSF	Število potnikov (nizkocenovni prevozniki)	Povprečni delež ocenjenih domačih potnikov (nizkocenovni prevozniki; VCE, ZAG, VIE)	Konzervativna ocena domačih potnikov (nizkocenovnimi prevozniki)
2018	3202228	0,76%	24337
2019	3215377	0,94%	30225
2020	687536	0,64%	4400
2021	1254320	0,81%	10160
2022	2453337	0,95%	23307
Skupaj	10812798		92429

Tabela 26: Metodologija za oceno števila domačih potnikov, ki so z letališča TSF potovali z nizkocenovnimi prevozniki

V zadnji tabeli tega podpoglavja so predstavljene TOP10 destinacije, na katerih so potniki z letališča TSF potovali z nizkocenovnimi prevozniki. Število potnikov je (izjemoma) predstavljeno na podlagi števila enosmernih potnikov.

TSF	Destinacija	Število potnikov
1	CRL	73011
2	SUF	50028
3	DUB	47510
4	BVA	41823
5	MLA	37980
6	BDS	36694
7	BER	34909
8	VLC	21680
9	MAN	20763
10	BRS	18291

Tabela 27: Število enosmernih potnikov, ki so z letališča TSF potovali z nizkocenovnimi prevozniki

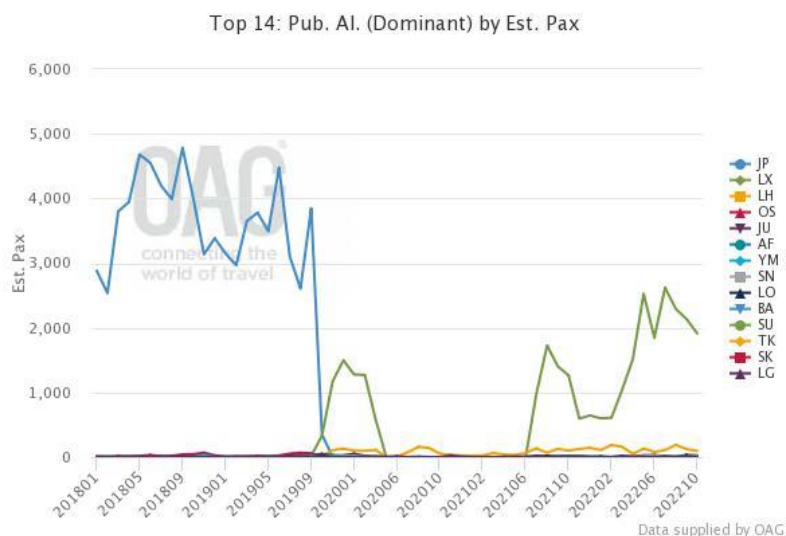
Podatki iz Tabele 27 sicer ne omogočajo neposrednega sklepanja, da so tudi (ocenjeni) domači potniki, ki so potovali z letališča TSF z nizkocenovnimi prevozniki, potovali v enakih razmerjih na vsako posamezno destinacijo, kot to velja za kumulativno vse potnike s tega letališča, dajejo pa osnovno sliko najpopularnejših destinacij, na katere potniki potujejo z nizkocenovnimi prevozniki, kar je verjetno v določeni meri mogoče upoštevati tudi za (ocenjene) domače potnike.

3.5. Povezave z letališča LJU z nezadostno ponudbo

Za celostno oceno trenutne povezljivosti Slovenije je potrebno upoštevati tudi nekatere neposredne povezave, ki so v času nacionalnega letalskega prevoznika JP ponujale bistveno večjo frekvenco letov in bolj primerno časovno umestitev le-teh.

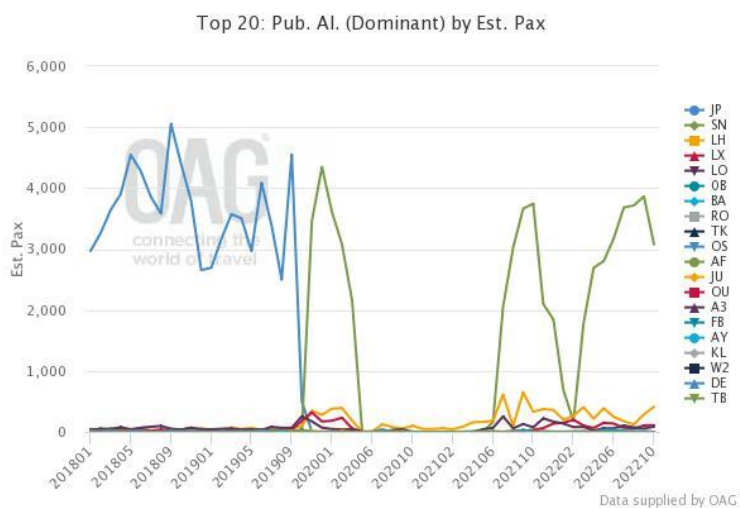
V nadaljevanju je najprej predstavljenih nekaj značilnih primerov, ko je neposredna povezava sicer ponovno vzpostavljena, vendar v smislu povezljivosti ne predstavlja ekvivalentne ponudbe v primerjavi z obdobjem v času nacionalnega prevoznika JP.

Podatki predstavljajo potnike na neposrednih progah, ki na destinaciji končajo potovanje in ne vključujejo potnikov, ki tam prestopajo. Primer: število potnikov na grafu predstavlja število potnikov iz LJU v ZRH, ki v ZRH dejansko končajo potovanje.



Slika 13: Število potnikov iz LJU v ZRH, ki v ZRH končajo potovanje

Na destinacijo ZRH z letališča LJU danes potuje bistveno manj potnikov kot v času nacionalnega prevoznika JP. Podatki ne kažejo, da bi se ti potniki preusmerili in v ZRH potovali na indirektnih povezavah⁵⁶, kar kaže, da so se potniki preusmerili na sosednja letališča in druga prevozna sredstva. Potencial dodatnih potnikov ob bolj ustreznih frekvencah in časih odhoda je najmanj 2000 potnikov na mesec.

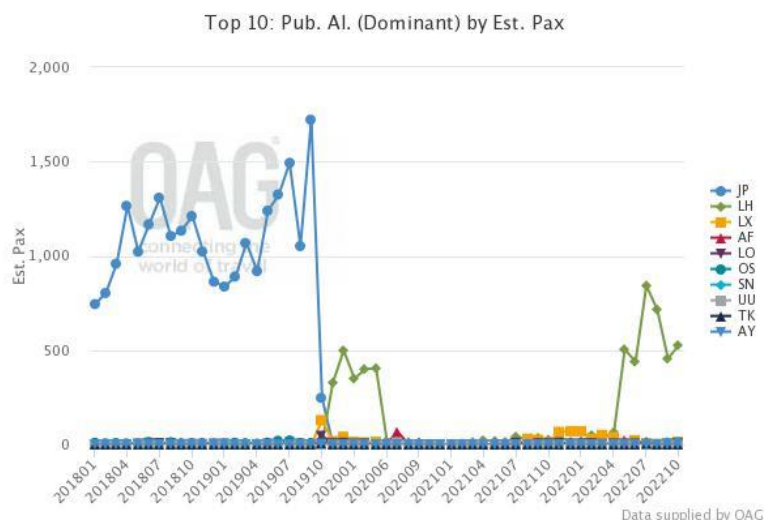


Slika 14: Število potnikov iz LJU v BRU, ki v BRU končajo potovanje

Iz LJU v BRU danes še vedno potuje manj potnikov kot v času nacionalnega letalskega prevoznika JP. Opazen je trend potovanj s sosednjih letališč, nemalo je tudi prestopanj v drugih vozliščih, ki jih v času JP praktično ni bilo. To kaže na premajhno frekvenco letov in neustrezne čase odhodov. Na drugi strani je število potnikov glede na razpoložljivo kapaciteto relativno veliko, kar kaže na ustrezno cenovno

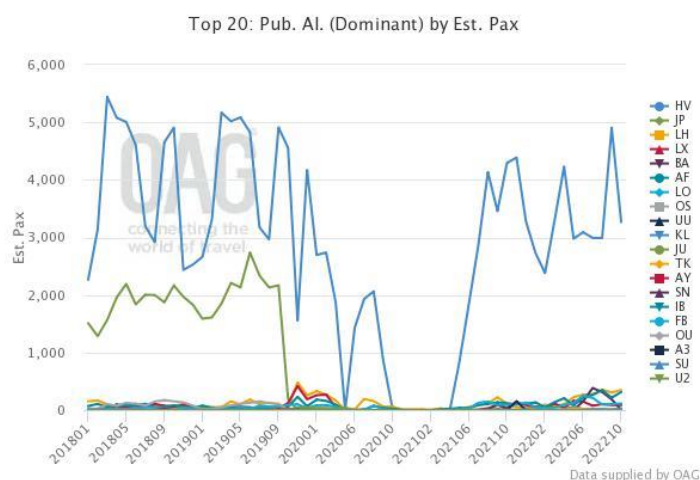
⁵⁶ V prejšnjem podpoglavju je že bila izpostavljena preferenca domačega potnika po potovanjih na progah z neposredno povezavo.

politiko prevoznika (SN). Ocenjen potencial potnikov ob dodatnih frekvencah in ustrežnejših časih je najmanj dodatnih 1500 potnikov na mesec.



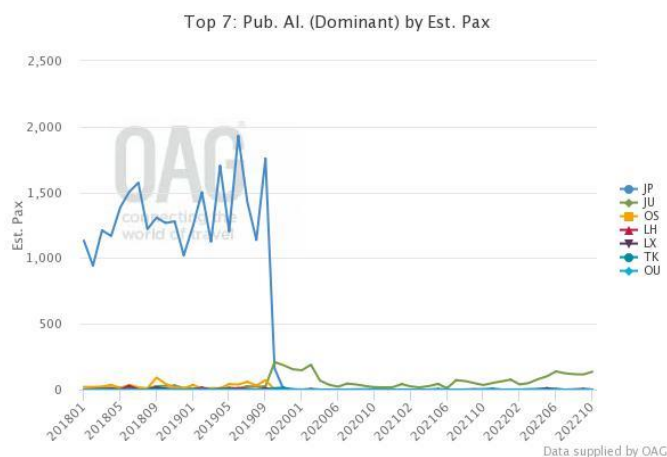
Slika 15: Število potnikov iz LJU v MUC, ki v MUC končajo potovanje

Časovna umestitev povezave v MUC, čeprav je ta neposredna, je primerna večinoma le za leto s prestopanjem. Število potnikov kaže, da danes v MUC potuje le približno četrtina potnikov v primerjavi s časom pred propadom nacionalnega prevoznika JP. Dodatno je razvidno, da potniki potujejo v MUC le v primeru, da obstaja neposredna povezava. Prestop v enem od vozlišč je pri tej destinaciji nesprejemljiv (splošna ugotovitev o preferencah domačega potnika kaže siceršnje izrazito naklonjenost neposrednim povezavam). Ob ustrežnejših časih odhoda in večji frekvenci ima proga velik potencial.



Slika 16: Število potnikov iz LJU v AMS, ki v AMS končajo potovanje

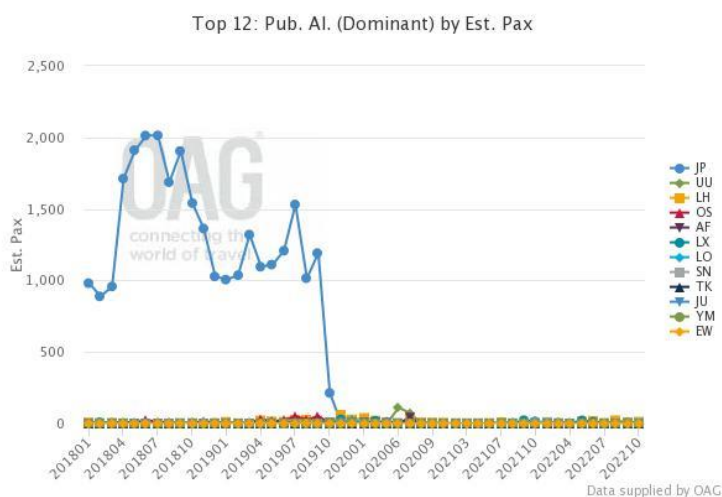
Proga na letališče AMS sta v času pred propadom nacionalnega prevoznika pokrivala dva prevoznika – poleg prevoznika JP še nizkocenovni prevoznik HV. Podatki kažejo, da prevozniku HV večinoma ni uspelo prevzeti potnikov JP – gre namreč za bistveno drugačen profil potnikov. Ob upoštevanju transferjev kaže, da ima proga v AMS dober potencial za rast v primeru večje frekvence letov, še posebej, če bi to frekvenco zagotovil »legacy« prevoznik z možnostjo nadaljnjih povezav iz vozlišča AMS. Primer tudi kaže, da vzpostavitev nizkocenovne proge na obstoječi povezavi v večini generira dodatne potnike (in s tem izboljša povezljivost), ne da bi bistveno odvzela potnike obstoječi (»legacy«) povezavi.



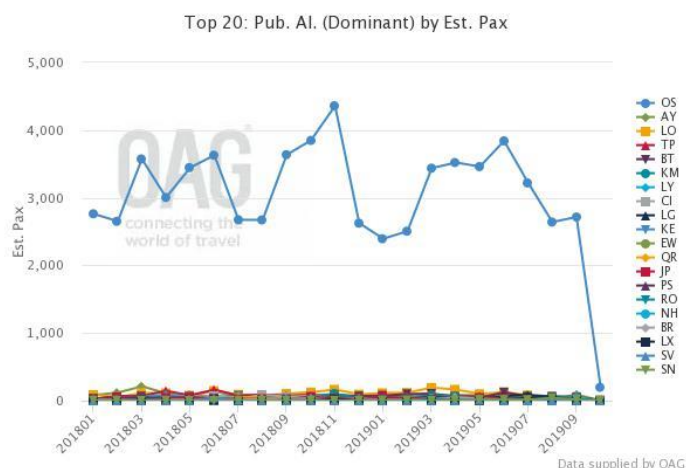
Slika 17: Število potnikov iz LJU v SJJ

Številne povezave, ki so v preteklosti prepeljale večje število potnikov, od propada prevoznika JP ne obstajajo več. Teh povezav danes ne najdemo med najpogostejšimi potovanji iz LJU, niti med najpogostejšimi potovanji s sosednjih letališč, saj so potniki večinoma migrirali na druga prevozna sredstva ali pa sploh ne potujejo. Vendar pa so glede na zgodovinske podatke pomembni za oceni potencialnih novih prog (v primeru ponudbe bi se potniki vrnili).

Število potnikov na progi LJU-SJJ kaže podoben trend kot proga v SKP. Dokler je obstajala neposredna povezava z letališčem LJU, je na tej progi potovalo med 1000 in 2000 potnikov mesečno, a po propadu nacionalnega prevoznika JP se le malo potnikov odloči za let iz LJU v SJJ s prestopanjem. Zato pa je občutno zrasel delež domačih potnikov na progi ZAG-SJJ (povsem skladno s predstavljenimi preferencami potnika). Poleg navedenega števila je bilo na tej progi še podobno število transfernih potnikov. Podoben trend kaže tudi proga z letališča LJU na letališče TIA, vendar je tam delež transfernih potnikov predstavljal 71% vseh potnikov, zato te proge avtor ne ocenjuje kot potencialno zanimive za ponovno vzpostavitev.



Slika 18: Število potnikov iz LJU v VIE, ki v VIE končajo potovanje



Slika 19: Število potnikov iz LJU, ki prestopajo v VIE (brez potnikov, ki potovanje končajo v VIE)

Poseben primer je proga z letališča LJU na letališče VIE. Analiza pokaže, da je na tej progi s prevoznikom JP potovalo relevantno število direktnih potnikov – med 1000 in 2000 na mesec (v to niso všteti transferni potniki). Če k direktnim potnikom dodamo še transferne potnike preko vozlišča VIE na druge destinacije (3000-4000 na mesec), to nakazuje na velik potencial proge ob ponovni vzpostavitvi neposredne povezave, hkrati pa ukinitvev te proge pomeni bistveno poslabšanje povezljivosti.

3.6. Potencialno zanimive destinacije z letališča LJU za vzpostavitev ali krepitev neposrednih povezav

Trendi števila potnikov z letališča LJU ter domačih potnikov s sosednjih letališč predstavljajo osnovo za seznam prog, kjer je povezljivost v tem trenutku bistveno slabša od optimalne, čeprav za te povezave obstajajo potrebe po zračnem prevozu.

Avtor analize je najpomembnejše predloge za vzpostavitev novih neposrednih prog ali okrepitev obstoječih prog z dodatnimi frekvencami letov zbral v spodnji preglednici.

Predlagane proge morajo izpolnjevati najmanj enega od naslednjih kriterijev, utemeljenih iz podatkov v podpoglavjih 3.1 do 3.5 in izvornih podatkih:

- predlagana proga je uvrščena med destinacije z največ potniki iz LJU in/ali domačimi potniki s sosednjih letališč, vendar pa direktna povezava trenutno ne obstaja;
- predlagana proga trenutno obstaja, vendar z neustrezno frekvenco, kapaciteto in neprimernim urnikom;
- predlagana proga kot direktna povezava trenutno ne obstaja, niti se ne umešča med trenutne destinacije z največ potniki, vendar zgodovinski podatki kažejo zadostno povpraševanje potnikov, ki so se po ukinitvi proge preselili na druga prevozna sredstva.

Za dokončno umestitev v izbor najbolj zanimivih destinacij je pomembno upoštevati tudi kombinacije dveh posameznih kriterijev. Tako je za oceno potenciala določene proge pomemben seštevek potnikov na posamezno destinacijo iz LJU ter domačih potnikov, ki na to isto destinacijo potujejo s sosednjih letališč (pri čemer ni pomembno, ali ti potniki na tej destinaciji prestopajo na drug let ali pa jim le-ta predstavlja končni cilj). Seštevek je prikazan v Tabela 28.

	2018	2019	2020	2021	2022	Skupaj
MAD	18038	18534	4577	5832	8229	55210
MUC	21969	25381	3949	1071	7393	59763
FCO	10810	11635	2170	1297	5346	31258
AMS	77076	76458	18456	32169	49099	253258
LIS	12613	13636	1903	2815	8718	39685
BRU	50608	48814	13712	22822	38735	174691
HEL	30447	33437	3331	2722	8166	78103
CPH	22981	19550	3620	4211	9923	60285
PRG	21668	18773	2584	1618	5154	49797
ARN	15939	15147	2716	3525	6675	44002
BCN	9627	9915	2310	2348	5372	29572
ATH	12486	12412	2760	3291	7858	38807
OSL	9685	9547	2083	1547	5102	27964
GVA	9297	6537	1599	1889	4039	23361
Berlin	25462	9115	2667	3271	5691	46206

Tabela 28: Seštevek potnikov na destinacijo iz LJU ter domačih potnikov s sosednjih letališč na to isto destinacijo

Pri tem je potrebno opozoriti, da navedeno število potnikov večinoma ne predstavlja potencialnega števila potnikov na tej progi, če bi le-ta obstajala iz LJU. To namreč velja le v primeru, da je določena proga že obstajala z zadostno kapaciteto (primer: AMS v letih 2018-2019). V ostalih primerih, torej takrat, ko direktne povezave ni bilo, moramo za oceno dejanskega potenciala upoštevati količnik med 1:3 in 1:7 glede na podatke iz Tabele 28 (nižji velja za klasične »legacy« prevoznike in višji za nizkocenovne prevoznike, ki generirajo več potnikov).

Predloge iz Tabela 29 je potrebno razumeti na način, da je pri definiranju, ali posamezno progo zagotavlja »legacy« ali nizkocenovni prevoznik potrebno upoštevati:

- vrsto letalske povezljivosti, ki jo posamezna predlagana proga krepi (neposredna ali posredna),
- vrsto potnika (turist, zdomec oziroma poslovni potnik), ki je v strukturi posamezne predlagane proge najpomembnejša,
- narava destinacije (vozišče oziroma letališče, ki ni primarno namenjeno prestopanju, in sicer glede na regijo, s katero se s predlagano progo krepi povezljivost),
- da je razvrstitev predlaganih prog utežena od tistih z večjim potencialom proti tistim z manjšim potencialom, pri čemer se daje prednost destinacijam, kamor trenutno direktna povezava ne obstaja.

Pri izbiri posameznih prog, s katerimi naj se krepi posredna povezljivost, je smiselno (poleg elementov iz predhodnega odstavka) upoštevati tudi vidik konkurenčnosti trga prometa na letališču LJU. Za zasledovanje tega cilja je potrebno zagotoviti vzpostavitev oziroma krepitev neposrednih povezav letališča LJU z najpomembnejšimi vozišči vseh največjih združenj prevoznikov (Star Alliance, Sky Team, One world), skupaj z možnostjo prestopanja na lete prevoznikov teh združenj (KL, IB, QR, OS, SK, A3, TP). Glede na obstoječo strukturo razmerij med posameznimi združenji prevoznikov na letališču LJU bi bilo smiselno krepiti neposredno povezljivost predvsem z vozišči prevoznikov iz združenj Sky Team in One World (MAD, AMS, DOH). Posredno povezljivost s posamezno regijo, ki jo najučinkoviteje zagotavljajo prevozniki iz združenja prevoznikov Star Alliance, je smiselno zagotavljati s progami na vozišča tistih prevoznikov, ki še ne zagotavljajo povezave z letališčem LJU, s čimer se krepi konkurenca med prevozniki znotraj istega združenja prevoznikov (npr. med prevoznikoma LH in SK). Iz Tabela 29 je mogoče razbrati, da so predlogi oblikovani tako, da je mogoče izboljšati posredno povezljivost s posamezno regijo s prevozniki, ki so člani različnih združenj prevoznikov (npr. povezljivost s Skandinavijo je mogoče krepiti s progo na letališče HEL, ki bi jo zagotovil prevoznik AY (član One World) ali s progo na letališče CPH, ki bi jo zagotovil prevoznik SK (član Star Alliance)), kar bi moralo voditi k večji konkurenci na trgu zračnih prevozov na letališču LJU, s tem pa znižanju cen vozovnic.

Destinacija	Način izboljšanja povezljivosti	Optimalen tip prevoznika	Komentar
Dunaj (VIE)	Nova proga	Legacy	V preteklosti proga s številnimi potniki v vozlišče. Nujna možnost transferjev v omrežje Star Alliance (OS). Proga krepi tako neposredno kot posredno povezljivost z enkratnim prestopanjem (v nadaljevanju: posredna povezljivost), in sicer predvsem z Vzhodno in Zahodno Evropo ter Severno Ameriko.
Copenhagen (CPH)	Nova proga	Legacy ali nizkocenovni	Številni posredni potniki iz LJU in sosednjih letališč. Možnost transferjev v omrežje Star Alliance (SK) je prednost, ki hkrati omogoča relativno dobro posredno povezljivost s Skandinavijo, ki tudi glede na ostale predloge iz te tabele (ARN, HEL, OSL) velja za izrazito močno distancijo. Povezava z vozliščem CPH krepi tako neposredno kot posredno povezljivost.
Atene (ATH)	Nova proga	Legacy ali nizkocenovni	Izrazito sezonska proga (poletna sezona). V primeru, da progo zagotavlja »legacy« prevoznik (A3), se krepi tako neposredna kot posredna povezljivost (tako za segment potnikov turistov kot tudi poslovnih potnikov). Vzpostavitev proge vpliva pozitivno na konkurenčnost trga posrednih potnikov (predvsem evropske destinacije).
Munich (MUC)	Dodatne frekvence, izboljššan čas odhoda	Legacy	Nezadosten urnik, kapaciteta in frekvenca. Nujna možnost transferjev v omrežje Star Alliance (LH), optimalen je jutranji odhod iz LJU in večerni povratek
Bruselj (BRU)	Dodatne frekvence, izboljššan čas odhoda	Legacy in nizkocenovni	Nezadosten urnik, kapaciteta in frekvenca. Nujna možnost transferjev v omrežje Star Alliance (SN), optimalen je jutranji odhod iz LJU in večerni povratek. Glede na veliko število zdomcev je smiselno zagotoviti povezavo tudi z nizkocenovnim prevoznikom.
Zurich (ZRH)	Dodatne frekvence, izboljššan čas odhoda	Legacy	Nezadosten urnik, kapaciteta in frekvenca. Nujna možnost transferjev v omrežje Star Alliance (LX), optimalen je jutranji odhod iz LJU in večerni povratek
Madrid (MAD)	Nova proga	Legacy	Številni posredni potniki iz LJU in sosednjih letališč. Nujna možnost transferjev v omrežje Oneworld (IB). Veliko število domačih potnikov (tako direktnih kot indirektnih) s sosednjih letališč. Proga krepi neposredno povezljivost, predvsem pa bistveno izboljšuje posredno povezljivost z Iberskim polotokom – skupaj s Kanarskim otočjem - in Južno ter Srednjo Ameriko.

Skopje (SKP)	Nova proga	Nizkocenovni ali legacy	V preteklosti proga s številnimi potniki. Cenovno občutljiva proga brez potenciala transferjev v SKP. Proga krepi neposredno povezljivost, predvsem za segment poslovnih potnikov in številčne makedonske diaspore v Sloveniji (SKP deloma pokriva tudi potnike z območja Kosova ter Albanije)
Priština (PRN)	Nova proga	Nizkocenovni ali legacy	V preteklosti proga s številnimi potniki. Cenovno občutljiva proga brez potenciala transferjev v PRN. Proga krepi neposredno povezljivost, predvsem za segment poslovnih potnikov in številčne diaspore kosovarjev in albancev v Sloveniji
Amsterdam (AMS)	Dodatne frekvence, izboljššan čas odhoda	Legacy	Nezadosten urnik, kapaciteta in frekvenca. Nujna možnost transferjev v omrežje Skyteam (KL), s čimer se krepi neposredna kot tudi posredna povezljivost, in sicer predvsem z Zahodno Evropo in Severno Ameriko Okrepitev proge (frekvence kot tudi izboljššan čas odhoda) vpliva pozitivno na konkurenčnost trga posrednih potnikov (Severna Amerika, Zahodna Evropa).
Stockholm (ARN)	Nova proga	Legacy ali nizkocenovni	Številni posredni potniki iz LJU in sosednjih letališč. Možnost transferjev v omrežje Star Alliance (SK) je prednost. Proga krepi neposredno kot posredno povezljivost, in sicer predvsem s Skandinavijo.
Helsinki (HEL)	Nova proga	Legacy ali nizkocenovni	Številni posredni potniki iz LJU in sosednjih letališč. Možnost transferjev v omrežje Oneworld (AY) je prednost. Proga krepi neposredno kot posredno povezljivost, in sicer predvsem s Skandinavijo, Baltskimi državami in Daljnim vzhodom.
Oslo (OSL)	Nova proga	Nizkocenovni ali legacy	Številni posredni potniki iz LJU in sosednjih letališč.
Lisbona (LIS)	Nova proga	Legacy	Številni potniki s sosednjih letališč. Nujna možnost transferjev v omrežje Star Alliance (TP). Veliko število domačih potnikov (tako direktnih kot indirektnih potnikov) s sosednjih letališč. Proga izboljšuje neposredno povezljivost, predvsem pa bistveno izboljšuje posredno povezljivost z Brazilijo, Zahodno Afriko in Iberskim polotokom.
Praga (PRG)	Nova proga	Nizkocenovni ali legacy	Številni posredni potniki iz LJU in sosednjih letališč. Proga krepi predvsem neposredno povezljivost.
Rim (FCO)	Nova proga	Nizkocenovni ali legacy	Številni domači potniki (predvsem direktni) s sosednjih letališč. Proga krepi predvsem neposredno povezljivost.

Barcelona (BCN)	Nova proga	Nizkocenovni ali legacy	Številni potniki s sosednjih letališč. Proga krepi predvsem neposredno povezljivost (direktni potniki), v kolikor progo zagotavlja IB oziroma VY pa se na ta način krepi tudi posredno povezljivost (predvsem z Iberskim polotokom in Kanarskim otočjem), saj ta dva prevoznika omogočata nadaljevanje potovanja s prestopanjem v BCN.
Berlin (BER)	Nova proga	Legacy ali nizkocenovni	Številni posredni potniki iz LJU in sosednjih letališč. Možnost transferjev v omrežje Star Alliance (LH) je prednost. Proga krepi predvsem neposredno povezljivost za vse segmente potnikov (turistov, zdomcev in poslovnih potnikov), deloma pa tudi posredno povezljivost z Nemčijo.
Ženeva (GVA)	Nova proga	Legacy ali nizkocenovni	Številni posredni potniki iz LJU.
Doha (DOH)	Nova proga	Legacy	Številni potniki s sosednjih letališč. Nujna možnost transferjev v omrežje Oneworld (QR). Ocena temelji na velikem številu (izključno transfernih) domačih potnikov s sosednjih letališč. Proga izključno krepi posredno povezljivost, in sicer predvsem z Azijo, Oceanijo, Vzhodno Afriko in Bližnjim vzhodom. Vzpostavitev proge vpliva pozitivno na konkurenčnost trga posrednih potnikov (Bližnji vzhod, Azija, Oceanija, Afrika).

Tabela 29: Predlagane nove ali okrepljene proge za izboljšanje povezljivosti Slovenije

4. OCENA VPLIVA SOFINANCIRANJA PREVOZNIKOV V LETIH 2020 IN 2022

Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo (v nadaljevanju: MGRT) je v letih 2020 in 2022 pripravilo dva razpisa za spodbujanje ponovne vzpostavitve povezljivosti Slovenije, in sicer z razpisom z dne 26.10.2020⁵⁷ (v nadaljevanju: razpis v letu 2020-2021) ter razpisom z dne 18.03.2022⁵⁸ (v nadaljevanju: razpis v letu 2022).

Oba razpisa imata enak namen in cilj⁵⁹, in sicer:

- izboljšanje povezljivosti Slovenije z evropskimi in tretjimi državami,
- ohraniti obstoječe redne mednarodne proge in spodbuditi vzpostavitev novih rednih prog prevoznikov, ki so zaradi posledic pandemije nalezljive bolezni Covid-19 prenehali leteti v Slovenijo.

Predmet razpisa je sofinanciranje stroškov, ki jih imajo prevozniki s tem, da zagotovijo lete in pripeljejo potnike v Slovenijo (v nadaljevanju: sofinanciranje stroškov prevoznikov), pri čemer je razpis v letu 2020-2021 za ta namen predvideval 5.000.000 EUR in razpis v letu 2022 2.000.000 EUR.

Na razpis so se lahko prijaviли prevozniki, ki so izvajali ali bodo izvajali letalske operacije (redne proge) na eno ali več letališč v Sloveniji.

4.1. Razpis v letu 2020-2021

Razpis v letu 2020-2021 je predvideval sofinanciranje stroškov prevoznikov, ki so izvajali letalske operacije v potniškem prometu (redne proge) na letališčih v Sloveniji (v nadaljevanju: prijavitelj), in sicer za tri različna obdobja:

- kadarkoli v obdobju od 01.03.2020 do vključno 30.09.2020 (1. rok);
- kadarkoli v obdobju od 01.10.2020 do vključno 31.05.2021 (2. rok);
- kadarkoli v obdobju od 01.06.2021 do vključno 30.09.2021 (3. rok).

Razpis v letu 2020-2021 torej omogoča sofinanciranje stroškov prevoznikov v obdobju od 01.03.2020 do 30.09.2021 (razpis je bil objavljen dne 26.10.2022; stroški se torej deloma sofinancirajo za nazaj), pri čemer so bili prijavitelji na 1. in 2. rok dolžni vsaj 2 meseca, 2 krat tedensko izvajati redne potniške proge na eno izmed letališč v Sloveniji v obdobju od 28.03.2021 do 30.10.2021 (tj. v času poletne sezone). Prijavitelji na 3. rok so morali 2 krat tedensko izvajati redne potniške proge na eno izmed letališč v Sloveniji v obdobju od 31.10.2021 do 31.12.2021.

Učinki razpisa v letu 2020-2021 torej segajo v obdobje od 01.03.2020 do 31.12.2021 (zaradi zahteve po ohranjanju prog za prijavitelje na 3. rok), pri čemer pa so bili prijavitelji upravičeni do sofinanciranja tistih stroškov, ki so nastali v obdobju od 01.03.2020 do 30.09.2021.

Glede na obveznost izvajalca analize, da v analizi oceni vpliv sofinanciranja stroškov prevoznikov na podlagi javnih razpisov za spodbujanje ponovne vzpostavitve povezljivosti Slovenije v letih 2021 in 2022, ki ju je izvedlo MGRT, je to mogoče opraviti zgolj glede na namen in cilje, kot so opredeljeni v obeh razpisih.

⁵⁷ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-razpis-za-spodbujanje-ponovne-vzpostavitve-letalske-povezljivosti-slovenije/>

⁵⁸ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-razpis-za-spodbujanje-ponovne-vzpostavitve-letalske-povezljivosti-slovenije-v-letu-2022/>

⁵⁹ Točka 3 obeh razpisov

Tako se je potrebno vprašati, ali je razpis v letu 2020-2021:

- omogočil izboljšanje povezljivosti Slovenije z evropskimi in tretjimi državami oziroma,
- omogočil ohranitev obstoječih rednih mednarodnih prog,
- vzpodbudil vzpostavitev (novih) rednih prog, ki so bile zaradi posledic pandemije nalezljive bolezni Covid-19 terminirane (ponovno vzpostavljene redne proge).

MGRT je pri objavi razpisa v letu 2020-2021 izhajalo iz stanja povezljivosti Slovenije v oktobru 2020, ko je (po ugotovitvah MGRT) v Slovenijo redno letelo zgolj 6 prevoznikov (izhodiščno stanje). Za oceno vpliva sofinanciranja stroškov prevoznikov je izvajalec kot končno stanje, glede na katerega je podal oceno, določil oktober 2021, saj je le s primerjanjem primerljivih mesecev, glede na medletno dinamiko potniškega prometa, mogoče podati smiselne zaključke. Kot končno stanje bi se sicer lahko razumelo tudi zadnji mesec, na katerega razpis v letu 2020-2021 še vpliva (tj. december 2021), vendar bi v tem primeru prišlo do primerjave stanja v oktobru 2020 in decembru 2021, kar po oceni izvajalca ne pomeni primerjave primerljivih mesecev. Glede ocene uspešnosti razpisa v letu 2020-2021 v elementu ponovne vzpostavitve rednih prog (tretja alineja) je izvajalec kot stanje, glede na katerega je napravljena ocena, določil oktober 2019, in sicer iz istih metodoloških razlogov, kot so bili pojasnjeni za določitev oktobra 2021 kot končnega stanja.

Ob primerjavi stanja povezljivosti Slovenije v oktobru 2020 in oktobru 2021 je mogoče ugotoviti:

	Oktober 2020	Oktober 2021
Število prevoznikov z rednimi progami	6 (LH, U2, JU, TK, AF, YM)	14 (HV, SN, W6, TK, AF, JU, BA, U2, SU, FZ, LH, JM, LO, LX) ⁶⁰
Število rednih prog	6	14
Redne proge	FRA, LGW, BEG, IST, CDG, TDG	AMS, BRU, CRL, IST, CDG, BEG, LHR, LGW, SVO, DXB, FRA, TGD, WAW, ZRH
Število ponovno vzpostavljenih rednih prog - primerjava števila rednih prog v oktobru 2019 ⁶¹ in oktobrom 2021)	---	-13 ⁶²
Število razpoložljivih sedežev	22028	75916

Predstavljeni podatki omogočajo sklepanje, da je bil razpis v letih 2020-2021:

- neučinkovit pri vzpodbujanju ponovne vzpostavitve rednih prog, ki so bile zaradi posledic pandemije nalezljive bolezni Covid-19 terminirane, saj je kar 13 prog ostalih nevzpostavljenih;
- učinkovit:
 - v elementih delnega izboljšanja povezljivosti Slovenije (število prevoznikov z rednimi progami v Slovenijo višje za 8, zagotovljenih 8 (dodatnih) rednih prog, povečano število razpoložljivih sedežev);
 - pri ohranjanju obstoječih prog, saj so se vse proge ohranile.

Slednja ocena o (ne)učinkovitosti razpisa v letih 2020-2021 sicer ne predstavi okrevanja povezljivosti Slovenije v primerjavi z okrevanji drugih držav EU oziroma sosednjih letališč, vendar po stališču avtorja razpisa ni primerno ocenjevati izven tistih ciljev, ki jih razpis sam zasleduje, zato ocena ni bila izdelana v smeri stanja povezljivosti Slovenije v oktobru 2021 glede na stanje drugih držav EU oziroma sosednjih letališč. Ocena prav tako ne vključuje splošne stopnje obnove prometa v letu 2021 glede na leto 2020

⁶⁰ Glede na stanje v oktobru 2018 je število prevoznikov v oktobru 2021 večje za 2 (posledica stečaja nacionalnega prevoznika JP, ki je sicer pokrival proge, ki so jih deloma nadomestili drugi prevozniki).

⁶¹ Oktobra 2019 je bilo letališče LJU neposredno povezano s 27 destinacijami.

⁶² Glede na stanje v oktobru 2018 je število prog v oktobru 2021 manjše za 16.

oziroma 2019. Ne glede na povedano pa velja izpostaviti zaključke iz 2. poglavja, kjer je stanje povezljivosti Slovenije kontekstualizirano glede na ostale države, kar omogoči tudi delen vpogled v dejansko učinkovitost razpisa, upošteva splošno sliko okrevanja prometa (kar sicer presega same cilje in namen razpisa).

4.2. Razpis v letu 2022

Razpis v letu 2022 je predvideval sofinanciranje stroškov prevoznikov, ki so izvajali letalske operacije v potniškem prometu (redne proge) na letališčih v Sloveniji kadarkoli v obdobju od 27.03.2022 do vključno 31.05.2022, pri čemer so bili prijavitelji dolžni vsaj 2 meseca, 2 krat tedensko izvajati redne potniške proge na eno izmed letališč v Sloveniji v obdobju od 01.06.2022 do 30.10.2022.

Učinki razpisa v letu 2022 torej segajo v obdobje od 27.03.2022 do 30.10.2022 (zaradi zahteve po ohranjanju prog), pri čemer pa so bili prijavitelji upravičeni do sofinanciranja tistih stroškov, ki so nastali v obdobju od 27.03.2022 do 31.05.2022.

Glede na obveznost izvajalca analize, da v analizi oceni vpliv sofinanciranja stroškov prevoznikov na podlagi javnega razpisa za spodbujanje ponovne vzpostavitve povezljivosti Slovenije v letu 2022, ki ga je izvedlo MGRT, je to mogoče opraviti zgolj glede na namen in cilje, kot so opredeljeni v obeh razpisih.

Tako se je potrebno glede na splošne namene in cilje razpisa v letu 2022 vprašati, ali je ta:

- omogočil izboljšanje povezljivosti Slovenije z evropskimi in tretjimi državami,
- omogočil ohranitev obstoječih rednih prog,
- vzpodbudil vzpostavitev (novih) rednih prog, ki so bile zaradi posledic pandemije nalezljive bolezni Covid-19 terminirane (ponovno vzpostavljene redne proge).

Poleg splošnih namenov in ciljev razpis v letu 2022 določa tudi konkretniji cilj, in sicer vzpostavitev 22 destinacij v poletni sezoni letenja 2022.

MGRT je pri objavi razpisa v letu 2022 izhajalo iz stanja povezljivosti Slovenije v letu 2021.

Ob dejstvu, da je bil razpis v letu 2022 pripravljen v marcu istega leta in upošteva stanje povezljivosti Slovenije v času zimskega reda letenja ter ob upoštevanju obdobja učinkovanja tega razpisa (tj. do oktobra leta 2022) je mogoče oceniti vpliv sofinanciranja stroškov prevoznikov zgolj ob primerjavi podatkov za oktober 2021 in istim referenčnim obdobjem v letu 2022⁶³ (ne pa primerjave med marcem 2022 in oktobrom 2022, saj gre za deloma različni sezoni letenja), razen v kolikor je v spodnji tabeli navedeno drugače:

	Oktober 2021	Oktober 2022
Število prevoznikov z rednimi progami	14 (HV, SN, W6, TK, AF, JU, BA, U2, SU, FZ, LH, JM, LO, LX)	14 ⁶⁴ (HV, SN, W6, TK, AF, JU, BA, U2, FZ, LH, JM, LO, LX, LY)
Število rednih prog	14	18 ⁶⁵
Redne proge ⁶⁶	AMS, BRU, CRL, IST, CDG, BEG, LHR, LGW, SVO, DXB, FRA, TGD, WAW, ZRH	LGW, IST, LTN, CDG, BEG, CRL, BRU, FRA, AMS, ORY, DXB, WAW, ZRH, TGD, TLV, INI, LHR, MUC

⁶³ Enaka metodologija, kot je bila zavzeta pri ocenjevanju razpisa v letih 2020-2021.

⁶⁴ Prevoznika W6 in W9 sta šteta kot en prevoznik, enako velja za prevoznika HV in TO, saj gre pri obeh primerih za prevoznika Wizz Air oziroma Transavia.

⁶⁵ Glede na stanje v oktobru 2018 je število prog v oktobru 2022 manjše za 13.

⁶⁶ Ugotavlja doseganje cilja ohranitve obstoječih rednih mednarodnih prog.

Število ponovno vzpostavljenih neposrednih rednih prog - primerjava števila prog v oktobru 2019 in oktobrom 2022	---	-9
Vzpostavitev 22 rednih prog v poletni sezoni letenja 2022	---	NE
Število razpoložljivih sedežev	75916	112743

Predstavljeni podatki omogočajo sklepanje, da je bil razpis v letu 2022:

- neučinkovit:
 - pri vzpodbujanju ponovne vzpostavitve rednih prog, ki so bile zaradi posledic pandemije nalezljive bolezni Covid-19 terminirane, saj je kar 9 prog ostalih nevzpostavljenih;
 - pri izboljšanju povezljivosti Slovenije v delu, ki se nanaša na število prevoznikov z rednimi progami, saj je to ostalo nespremenjeno;
 - pri zagotovitvi vzpostavitve 22 rednih prog v poletni sezoni letenja;
- učinkovit v elementih delnega izboljšanja povezljivosti Slovenije, saj so bile v oktobru 2022 zagotovljene 4 (dodatne) redne proge, kar hkrati pomeni, da so se vse proge iz oktobra 2021 tudi ohranile.

Pojasnilo iz zadnjega odstavka prejšnjega podpoglavja velja smiselno enako tudi za Razpis v letu 2022, zato na tem mestu ni izrecno ponovljeno.

4.3. Splošno o subvencioniranju prog

Subvencioniranje posameznih prog (preko delnega subvencioniranja letaliških pristojbin prevoznikom) je gotovo eden izmed ukrepov, ki lahko izboljša stanje trenutne povezljivosti Slovenije, ki pa, v kolikor ne bo sprejetih še drugih podpornih ukrepov, sam po sebi ne bo zagotavljal dolgoročne povezljivosti. Cilj vsakega subvencioniranja prog naj bi bil, da proga v času subvencioniranja »dozori«, s čimer naj postane za prevoznika rentabilna, kar bo vodilo v ohranjanje proge (brez ali z manjšimi subvencijami). Za zasledovanje cilja učinkovitosti subvencioniranja prog je potrebno sprejeti podpirne ukrepe, ki bodo ustvarili priložnost, da subvencionirana proga postane ekonomsko zanimiva za prevoznike tudi brez zagotavljanja pomoči države. Temeljni podporni ukrep vsaki subvencionirani progi bi moral biti ozaveščanje potnikov, turističnih agencij, gospodarskih združenj in drugih deležnikov o novih progah oziroma o krepitvi obstoječih prog. Ker je za rentabilnost proge pogosto pomembna mešana struktura potnikov (tj. tako potnikov države odhodnega kot potnikov države prihodnega letališča) je smiselno oglaševanje Slovenije kot destinacije v državi odhodnega letališča (kar v primeru vzpostavitve novih prog ustvarja nove emitivne turistične trge, s tem pa turiste za slovensko gospodarstvo). Specifike trga letalskih storitev v Sloveniji oziroma v obmejnih regijah sosednjih držav (Hrvaške, Avstrije in deloma Italije), ki se kažejo v relativno visoki fluidnosti potnikov med posameznimi letališči na tem prostoru, dajejo priložnost, da, ob ustreznem oglaševanju v teh regijah, tuji potniki podprejo (postopno) rentabilnost proge. V situaciji, v kateri mora država prevzeti odgovornost za zagotavljanje povezljivosti (in ne trg), logično pomeni, da mora država prevzeti tudi dejavnosti, vezane na oglaševanje, za katere bi sicer poskrbel trg, saj je to edini način, da se zagotovi učinkovitost podeljenih subvencij. Cilj subvencij se ne sme končati zgolj pri vzpostavitvi novih prog ali krepitvi obstoječih prog za čas trajanja subvencij, temveč morajo subvencije predstavljati zgolj razlog za prihod novih prevoznikov, vzpostavitev novih prog ali krepitev obstoječih prog, podporni ukrepi pa morajo zagotoviti njihovo dolgoročno rentabilnost in njihovo ohranjanje na ekonomskem principu prevoznikov. Zgolj skupek predlaganih (in drugih

primernih) ukrepov lahko prepreči, da se subvencionirane proge ob prenehanju subvencioniranja terminirajo, kar bi znova in znova vodilo v situacijo, v kateri je trenutno povezljivost Slovenije.

5. ZAKLJUČKI

Predstavljene analize najrelevantnejših deležnikov v letalski industriji iz 2. poglavja omogočajo dobro osnovo za oceno posameznih vidikov povezljivosti Slovenije glede na EU in druge države oziroma sosednja letališča.

Glede na podatke **IATA** velja, da okrevanje prometa po številu potnikov v Evropi v letu 2022 glede na leto 2019 zaostaja za 18,6%, po drugi strani pa je okrevanje prometa na letališču LJU v istem primerjanem obdobju na ravni zgolj 56% (-44%), upoštevajoč podatke upravljalca letališča LJU.

Tudi glede na kriterij števila letov skladno z analizami **EUROCONTROLA** negativno izstopa Slovenija, saj velja za državo z izrazito visokim relativnim padcem prihodov in odhodov letal (-32%, kar je po oceni EUROCONTROLA posledica stečaja nacionalnega prevoznika JP), saj večje relativno število izgubljenih letov beležita zgolj še Ukrajina (-90%) in Latvija (-36%). Slovenija po metodologiji EUROCONTROLA spada v skupino držav z najslabšo povezljivostjo v Q4 2022, saj velja, da je ta v Q4 2022 zgolj na 69% povezljivosti iz Q4 2019.

Povezljivost Slovenije je bila v zadnjih treh mesecih leta 2022 za 31 odstotnih točk slabša od tiste, ki jo je letališče LJU zagotavljalo neposredno po propadu nacionalnega prevoznika JP. Tako izrazit padec povezljivosti Slovenije (celo glede na stanje neposredno po stečaju nacionalnega prevoznika JP) je mogoče deloma pojasniti s predstavljenimi podatki **ACI**, saj ta ugotavlja, da vozlišča prevoznikov iz skupine Lufthansa Group (FRA, MUC, ZRH), ki hkrati predstavljajo najpomembnejša vozlišča, preko katerih potujejo slovenski potniki, v primerjanem obdobju spadajo v skupino vozlišč z največjim relativnim padcem povezljivosti (FRA -29%, MUC -34%, ZRH -40%). Enako kot EUROCONTROL tudi ACI ugotavlja, da se Slovenija v skupini držav EU+ po kriteriju skupne povezljivosti uvršča prav na rep vseh držav, in sicer Slovenija beleži 47% padec (slabša je zgolj Češka z -52%), Slovenija pa hkrati v isti skupini držav velja za državo z največjim padcem neposredne povezljivosti (-57%, kar je za 16 odstotnih točk večji padec od Češke, ki velja za državo v skupini EU+ z drugim največjim relativnim padcem neposredne povezljivosti). Glede na segment letališč, v katerega spada letališče LJU (tj. letališča z do 5 mio potnikov na leto), bi bil po podatkih ACI povprečen pričakovan padec neposredne povezljivosti letališča LJU zgolj 11% (LJU -57%), povprečen pričakovan padec skupne povezljivosti pa 31% (LJU -47%). Kar 38% letališč iz segmenta letališč z do 5 mio potnikov na leto je v letu 2022 že doseglo popolno okrevanje neposredne povezljivosti. Tako izrazit padec neposredne povezljivosti Slovenije, kot ga ugotavlja ACI, je mogoče pojasniti z relativno nizko prisotnostjo nizkocenovnih prevoznikov na letališču LJU. Nizkocenovni prevozniki namreč glede na analize ACI veljajo za glavno silo obnove neposredne povezljivosti na letališčih z do 5 mio potnikov letno, saj glede na primerjani obdobji zagotavljajo kar 44% več neposredne povezljivosti, po drugi strani pa »legacy« prevozniki v istem primerjanem obdobju zagotavljajo 30% manj neposredne povezljivosti. Tudi v zadnjem poročilu ACI Slovenijo uvršča v skupino držav z izrazito slabim okrevanjem prometa (-40,1%).

Avtor analize je povezljivost Slovenije podrobneje analiziral s pomočjo podatkov upravljalca letališča LJU ter podatkov iz letalske baze OAG. Ključni podatki o številu in strukturi potnikov v LJU v letu 2022 in njihova primerjava z letom 2018 so naslednji:

- število potnikov v letu 2022 je doseglo **53,5% potnikov iz leta 2018**;
- delež čarterskih potnikov se je zvišal na **13,7%**,
- delež transfernih potnikov se je zvišal z **28,9% na 42,8%**;
- vozliščni potniki so v LJU **popolnoma izginili**.

Povezljivosti ne določa le število prepeljanih potnikov, ampak tudi (in predvsem) število razpoložljivih sedežev (kapaciteta) ter frekvence in urniki letov. Jeseni 2022 je tako **kapaciteta na obstoječih direktnih progah dosegala le med 50% in 70%** tiste iz leta 2018, le proga v BEG je dosegala okoli 80%. Frekvence letov kažejo na še počasnejše okrevanje: od 20 ključnih prog v letu 2018 jih danes **obratuje le 10** in tudi

te proge obratujejo s **frekvenco med 20% in 71% tiste iz leta 2018**, z izjemo proge v BEG (93%). V letu 2022 obratuje le ena proga, ki leta 2018 še ni obratovala (DBX).

Izvajalec analize ocenjuje, da je skupna realna obnova prometa v primerjavi z letom 2018 dosegla le 53,33%.

Podrobnejši podatki o zmogljivosti (in stopnja zasedenosti kabine) navajajo k sklepu, da proge v **MUC, BRU, AMS in ZRH** lahko dosežejo primerljivo povezljivost z letom 2018 le v primeru povečanja frekvenc letov (in s tem razpoložljivih sedežev) in ugodnejših urnikov za potnike, ki prestopajo v vozliščih.

Podatki o potnikih z letališča LJU kažejo, da so med destinacijami, na katere ni direktnih letov, v letu 2022 najbolj priljubljene **CPH, ATH, ARN, HEL, BER in BCN**. Na vsako od teh destinacij je leta 2022 iz LJU **s prestopanjem v vozliščih potovalo več tisoč potnikov**, od tega večinoma v zadnjih štirih mesecih obravnavanega obdobja. Ob upoštevanju podatkov iz preteklih let so podobno popularne destinacije še **SKP, OSL, PRN, PRG, GVA in MAD**. Potovanja s prestopom predstavljajo več kot 40% potovanj iz LJU.

Med progami, ki v primerjavi z letom 2018 danes ne obratujejo več, podatki jasno kažejo, da se potniki z destinacij **VIE, SJJ, SKP in PRN** večinoma niso preusmerili na potovanja s prestopom ali na sosednja letališča, ampak izbirajo druga prevozna sredstva ali sploh ne potujejo. Historični podatki kljub temu kažejo, da te proge **lahko zagotavljajo večje število potnikov, kadar obratujejo kot direktni let**.

V zvezi z domačimi potniki, ki potujejo s sosednjih letališč, analiza podrobno predstavi njihovo število, najpopularnejša sosednja letališča, s katerih potujejo domači potniki, ter glavne destinacije (po številu domačih potnikov), na katerih le-ti potujejo. Glede na analizirane podatke je v letu 2022* (do konca oktobra) s sosednjih letališč potovalo skoraj 87.000 domačih potnikov z »legacy« prevozniki (v celotnem letu 2019 pa nekaj več kot 157.000), pri čemer po številu domačih potnikov izmed sosednjih letališč izstopajo letališča ZAG, VCE, VIE, TRS, MUC in GRZ. Poleg predstavljenih podatkov o domačih potnikih, ki so potovali z »legacy« prevozniki, je bila za letališča VCE, VIE, ZAG in TSF izdelana še ocena števila domačih potnikov, ki so s teh letališč potovali z nizkocenovnimi prevozniki. Avtor analize (glede na predstavljeno konzervativno metodologijo) ocenjuje, da je z omenjenih letališč v letu 2022* z nizkocenovnimi prevozniki potovalo najmanj 136.000 domačih potnikov. **Skupno število domačih potnikov, ki so potovali s sosednjih letališč v 2022*, avtor ocenjuje na najmanj 223.000, kar predstavlja 32% vsega prometa na letališču LJU v istem referenčnem obdobju.**

Na koncu velja izpostaviti, da je zagotavljanje primerne povezljivosti trgov, podobnih Sloveniji (majhen trg, visoka cestna mobilnost, omejena diaspora, ki je koncentrirana v ozkem – ne preveč oddaljenem – krogu držav, z najpomembnejšimi gospodarskimi partnericami in emitivnimi turističnimi trgi v soseščini), kontinuiran proces, ki je lahko uspešen zgolj in samo, kadar je podprt z ukrepi, različnih narav in ciljev, ki naj omogočajo dolgoročno ohranjanje posameznih prog oziroma njihovo krepitev.

Potencialno zanimive destinacije z letališča LJU za vzpostavitev ali krepitev neposrednih povezav so predlagane na podlagi treh kriterijev:

- predlagana proga je uvrščena med destinacije z največ potniki z letališča LJU in/ali domačimi potniki s sosednjih letališč, vendar pa direktna povezava trenutno ne obstaja;
- predlagana proga trenutno obstaja, vendar z neustrezno frekvenco, kapaciteto in neprimernim urnikom;
- predlagana proga kot direktna povezava trenutno ne obstaja, niti se ne umešča med trenutne destinacije z največ potniki, vendar zgodovinski podatki kažejo zadostno povpraševanje potnikov, ki so se po ukinitvi proge preselili na druga prevozna sredstva.

Tako avtor analize ugotavlja, da bi povezljivost Slovenije najbolj izboljšala vzpostavitev naslednjih direktnih prog na letališča: **VIE, CPH, ATH, MAD, SKP, PRN, ARN, HEL, OSL, LIS, PRG, FCO, BCN, BER, GVA in DOH.**

Tudi obstoječe proge ne zagotavljajo optimalne povezljivosti, predvsem pa je ta bistveno slabša od tiste iz leta 2018, zato bi bistveno izboljšanje le-te prineslo povečanje frekvenc letov, razpoložljivega števila sedežev in bolj optimalnih urnikov v smislu prestopanja za proge na letališča: **MUC, BRU, ZRH in AMS.**

6. SEZNAM OKRAJŠAV IN KOD

6.1. Seznam okrajšav

Okrajšava	Polno ime pojma
»Legacy« prevoznik	Letalski prevoznik, ki ni nizkocenovni prevoznik (eng. full service carrier)
2019*	Januar do oktober 2019
2022*	Januar do oktober 2022
ACI	Združenje evropskih letališč (eng. Airports council international – Europe)
EUROCONTROL	Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (eng. European Organisation for the Safety of Air Navigation)
IATA	Mednarodno združenja letalskih prevoznikov (eng. International Air Transport Association)
OAG	Ponudnik dostopa do letalskih podatkovnih baz
Q4	Zadnje četrtletje oziroma zadnji kvartal

6.2. Seznam kod

Koda	Letališče	Koda	Prevoznik
AMS	Amsterdam	3O	Air Arabia (Maroko)
ARN	Stockholm	A3	Aegean Airlines
ATH	Atene	AF	Air France
BCN	Barcelona	AY	Finnair
BEG	Beograd	AZ	Alitalia oziroma ITA Airways
BER	Berlin	BA	British Airways
BGY	Bergamo	DY	Norwegian Air Shuttle
BLQ	Bolonja	EW	Eurowing
BNX	Banja Luka	FR	Ryanair
BRU	Bruselj	HV	Transavia (Nizozemska)
BUD	Budimpešta	IB	Iberia
CDG	Pariz – Charles de Gaule	JP	Adria Airways
CPH	Copenhagen	JU	Air Serbia
DOH	Doha	KL	KLM
FCO	Rim - Fiumicino	LH	Lufthansa
FRA	Frankfurt	LS	Jet2
GRZ	Gradec	LX	Swiss Air Lines
GVA	Ženeva	OE	Lauda (Ryanair)
HEL	Helsinki	OS	Austrian Airlines
IST	Istanbul	OU	Croatia Airlines
KLU	Celovec	PC	Pegasus
LGW	London - Gatwick	QR	Qatar Airways
LHR	London - Heathrow	SK	Scandinavian Airlines
LIN	Milano - Linate	TO	Transavia (Francija)
LIS	Lizbona	TP	Tap Portugal
MAD	Madrid	U2	Easyjet
MBX	Maribor	V7	Volotea
MUC	Minhen	VY	Vueling

MXP	Milano - Malpensa	W6	Wizz Air
ORY	Pariz - Orly	W9	Wizz Air (Združeno kraljestvo)
OSL	Oslo	XG	SunExpress (Nemčija)
POW	Portorož		
PRG	Praga		
PRN	Priština		
PUY	Pulj		
RJK	Reka		
SAW	Istanbul - Sabiha Gökçen		
SJJ	Sarajevo		
SKP	Skopje		
SZG	Salzburg		
TGD	Podgorica		
TRS	Trst		
TSF	Treviž		
VCE	Benetke		
VIE	Dunaj		
ZAG	Zagreb		
ZRH	Zürich		
WAW	Varšava		
BKK	Bangkok		
KBP	Kiev - Boryspil		
TLL	Talin		

Popoln seznam kod za ostala letališča oziroma prevoznike je na voljo na:

<https://www.iata.org/en/publications/directories/code-search/>.

7. SEZNAM PRILOG

- Priloga 1: Ljubljana airport overview of passenger traffic 2017 (from 01 jan to 31 dec 2017)
- Priloga 2: Ljubljana airport overview of passenger traffic 2018 (from 01 jan to 31 dec 2018)
- Priloga 3: Ljubljana airport overview of passenger traffic 2019 (from 01 jan to 31 dec 2019)
- Priloga 4: Ljubljana airport overview of passenger traffic 2020 (from 01 jan to 31 dec 2020)
- Priloga 5: Ljubljana airport overview of passenger traffic 2022 (from 01 jan to 31 dec 2021)
- Priloga 6: Overview of passenger traffic (from 01 jan to 31 dec 2022)
- Priloga 7: Promet po državah glede na število prihodov in odhodov letal v letu 2022 (EUROCONTROL)
- Priloga 8: Relativna sprememba prometa po državah glede na število prihodov in odhodov letal v letu 2022 (EUROCONTROL)
- Priloga 9: Prikaz tipičnega primera prehajanja potnikov z letališča LJU na sosednja letališča: število domačih potnikov iz Zagreba – v času pred propadom Adrie in leta 2022

8. PRILOGE

PRILOGA 1 - Ljubljana airport overview of passenger traffic 2017 (from 01 jan to 31 dec 2017)



LJUBLJANA AIRPORT OVERVIEW OF PASSENGER TRAFFIC 2017 (from 01 JAN to 31 DEC)

	Pax JAN - DEC 17	LF JAN-DEC 17
Passenger traffic	1.683.045	70,8%
Adria Airways	985.529	66,1%
Other Carriers	697.516	78,7%

Detailed by destination JAN - DEC 17

	Pax JAN - DEC 17	LF JAN-DEC 17
Total Scheduled	1.557.412	70,0%
Adria Airways Scheduled	903.595	64,8%
AMS	42.004	70,1%
BRU	72.419	64,1%
CDG	40.364	68,3%
CPH	26.824	69,0%
FRA	142.019	67,3%
KBP	2.462	59,5%
MAN	5.659	73,6%
MUC	87.362	68,7%
PRG	13.918	55,8%
PRN	50.775	63,9%
SJJ	28.146	53,5%
SKP	55.846	62,6%
SVO	48.181	67,8%
TGD	29.763	66,3%
TIA	59.081	67,2%
TLV	4.718	67,2%
VIE	64.760	57,6%
WAW	20.528	54,7%
ZRH	108.486	65,7%
Other Scheduled	653.817	78,7%
Air France (CDG)	45.382	87,8%
Air Serbia (BEG)	62.110	72,0%
EI Al Israel (TLV)	9.209	81,4%
easyJet LGW)	62.212	89,6%
easyJet (STN)	112.752	90,5%
Finnair (HEL)	34.356	82,3%
Israir(TLV)	5.587	83,9%
LOT (WAW)	30.758	69,2%
Montenegro(TGD)	19.925	58,9%
Turkish Airlines (IST)	140.858	67,4%
Transavia (AMS)	34.801	88,3%
Wizz Air (CRL)	31.823	85,3%
Wizz Air (LTN)	64.044	85,5%
Total Charter	125.633	82,5%
ADR	81.934	84,6%
Other	43.699	78,8%

PRILOGA 2 - Ljubljana airport overview of passenger traffic 2018 (from 01 jan to 31 dec 2018)



LIUBLJANA AIRPORT OVERVIEW OF PASSENGER TRAFFIC 2018 (from 01 JAN to 31 DEC)

	Pax JAN - DEC 18	LF JAN-DEC 18
Passenger traffic	1.812.411	69,4%
Adria Airways	1.024.778	62,6%
Other Carriers	787.633	80,7%

Detailed by destination JAN - DEC 18

	Pax JAN - DEC 18	LF JAN-DEC 18
Total Scheduled	1.656.661	68,5%
Adria Airways Scheduled	928.534	61,1%
AMS	42.887	69,9%
BRU	74.113	61,1%
BWK	1.035	37,2%
CDG	48.559	64,7%
CPH	32.658	61,6%
DBV	2.754	48,7%
DUS	5.344	47,0%
FRA	145.708	65,8%
GVA	2.579	38,0%
HAM	4.348	42,8%
KBP	11.163	55,2%
MAN	2.270	72,1%
MUC	86.046	61,0%
OTP	5.033	49,0%
PRG	14.183	50,9%
PRN	40.345	61,5%
SJJ	30.295	53,8%
SKP	44.523	64,3%
SOF	7.539	51,4%
SVO	42.476	65,9%
TGD	42.614	61,8%
TIA	57.269	69,3%
TLV	6.282	75,2%
VIE	62.837	51,1%
WAW	13.692	50,8%
ZRH	101.878	61,1%
Other Scheduled	728.127	79,8%
Aeroflot (SVO)	8.056	66,7%
Air France (CDG)	53.666	90,0%
Air Serbia (BEG)	61.541	69,2%
easyJet (LGW)	62.972	91,2%
easyJet (STN)	118.213	90,7%
easyJet (TXL, SXF)	17.258	73,7%
Finnair (HEL)	29.019	79,3%
Israir (TLV)	3.343	88,7%
LOT (WAW)	38.958	71,4%
Montenegro (TGD)	18.694	51,5%
Turkish Airlines (IST)	155.560	73,2%
Transavia (AMS)	59.285	88,4%
Wizz Air (CRL)	33.814	90,3%
Wizz Air (LTN)	65.631	83,6%
Other	2.117	79,4%
Total Charter	155.750	80,9%
ADR	96.244	82,1%
Other	59.506	79,1%

PRILOGA 3 - Ljubljana airport overview of passenger traffic 2019 (from 01 jan to 31 dec 2019)



LJUBLJANA AIRPORT OVERVIEW OF PASSENGER TRAFFIC 2019 (from 01 JAN to 31 DEC 2019)

	Pax JAN - DEC 19	LF JAN-DEC 19
Passenger traffic	1.721.337	72,6%
Adria Airways	739.207	65,3%
Other Carriers	982.130	79,2%

Detailed by destination JAN - DEC 19

	Pax JAN - DEC 19	LF JAN-DEC 19
Total Scheduled	1.563.537	72,0%
Adria Airways Scheduled	658.239	63,8%
AMS	34.601	72,2%
BRU	54.560	67,5%
BWK	0	-
CDG	36.241	70,8%
CPH	25.967	65,8%
DBV	0	-
DUS	1.035	40,1%
FRA	108.788	68,1%
GVA	0	-
HAM	0	-
JTR	0	-
KBP	0	-
MAN	2.084	78,0%
MUC	75.734	64,5%
OTP	0	-
PRG	9.837	52,4%
PRN	37.558	62,7%
SJJ	22.272	51,6%
SKP	40.308	64,3%
SOF	8.320	58,3%
SVO	2.350	39,2%
TGD	30.965	62,9%
TIA	51.203	61,4%
TLV	2.953	59,5%
VIE	46.609	58,8%
WAW	0	-
ZRH	66.854	61,9%

Other Scheduled	905.298	79,5%
Aeroflot (SVO)	73.591	70,3%
Air France (CDG)	64.241	87,1%
Air Serbia (BEG)	72.341	74,6%
Air Serbia (INI)	6.521	51,5%
British Airways (LHR)	4.598	78,4%
Brussels Airlines (BRU)	10.653	68,3%
Lufthansa (FRA)	18.463	78,5%
Lufthansa (MUC)	7.671	74,1%
easyJet (LGW)	61.255	91,5%
easyJet (STN)	120.239	92,0%
easyJet (SXF)	38.631	80,8%
Finnair (HEL)	32.218	82,2%
Israir (TLV)	6.805	82,0%
LOT (WAW)	45.467	72,9%
Montenegro (TGD)	25.287	56,8%
Swiss (ZRH)	12.569	77,4%
Turkish Airlines (IST)	156.267	75,2%
Transavia (AMS)	61.006	86,3%
Wizz Air (CRL)	33.154	90,3%
Wizz Air (LTN)	45.410	85,6%
Other	2.084	94,7%

Total Charter	157.800	78,1%
ADR	80.968	80,6%
Other	76.832	75,6%

PRILOGA 4 - Ljubljana airport overview of passenger traffic 2020 (from 01 jan to 31 dec 2020)



LJUBLJANA AIRPORT OVERVIEW OF PASSENGER TRAFFIC 2020 (from 01 JAN to 31 DEC 2020)

	Pax JAN - DEC 20	LF JAN-DEC 20
Passenger traffic	288.235	62,8%
Adria Airways	0	-
Other Carriers	288.235	62,8%

Detailed by destination JAN - DEC 20

	Pax JAN - DEC 20	LF JAN-DEC 20
Total Scheduled	255.173	62,2%
Other Scheduled	255.173	62,2%
Aeroflot (SVO)	13.973	58,7%
Air France (CDG)	25.490	71,3%
Air Serbia (BEG)	22.033	53,8%
Air Serbia (INI)	2.833	44,7%
British Airways (LHR)	0	-
Brussels Airlines (BRU)	10.691	59,1%
Lufthansa (FRA)	45.594	63,1%
Lufthansa (MUC)	9.238	70,4%
easyJet (LGW)	13.071	73,1%
easyJet (STN)	15.979	83,2%
easyJet (SXF)	8.305	70,6%
LOT (WAW)	9.948	53,7%
Montenegro (TGD)	8.550	43,8%
Swiss (ZRH)	10.994	72,1%
Turkish Airlines (IST)	35.038	60,7%
Transavia (AMS)	13.147	60,6%
Wizz Air (CRL)	10.157	56,4%
Wizz Air (LTN)	132	73,3%
Total Charter	33.062	67,8%
Other	33.062	67,8%

PRILOGA 5 - Ljubljana airport overview of passenger traffic 2021 (from 01 jan to 31 dec 2021)



LIUBLJANA AIRPORT OVERVIEW OF PASSENGER TRAFFIC (from 01 JAN to 31 DEC 2021)

	Pax JAN - DEC21	LF JAN-DEC 21
Passenger traffic	421.934	65,2%
Other Carriers	421.934	65,2%

Detailed by destination JAN - DEC 21

Airline (Destination)	Pax JAN - DEC21	LF JAN-DEC 21
Total Scheduled	334.259	65,8%

Other Scheduled	334.259	65,8%
Aeroflot (SVO)	20.517	57,2%
Air France (CDG)	34.353	79,4%
Air Serbia (BEG)	26.127	60,0%
British Airways (LHR)	8.717	77,6%
Brussels Airlines (BRU)	22.352	64,2%
Lufthansa (FRA)	76.758	73,7%
easyJet (LGW)	9.158	63,4%
flydubai (DXB)	8.002	49,5%
Iberia (MAD)	2.215	70,7%
Israir (TLV)	2.173	75,3%
LOT (WAW)	20.070	63,0%
Montenegro (TGD)	3.860	49,3%
Air Montenegro (TIV)	3.540	76,2%
Swiss (ZRH)	17.565	62,0%
Sun Express (AYT)	935	33,6%
Turkish Airlines (IST)	41.425	63,5%
Transavia (AMS)	22.456	64,7%
Wizz Air (CRL)	12.314	63,7%
Wizz Air (LTN)	1.424	43,5%
OTHER	298	74,9%

Total Charter	87.675	63,1%
Other	87.675	63,1%

PRILOGA 6 - Ljubljana airport overview of passenger traffic 2022 (from 01 jan to 31 dec 2022)



OVERVIEW OF PASSENGER TRAFFIC (from 01 JAN to 31 DEC 2022)

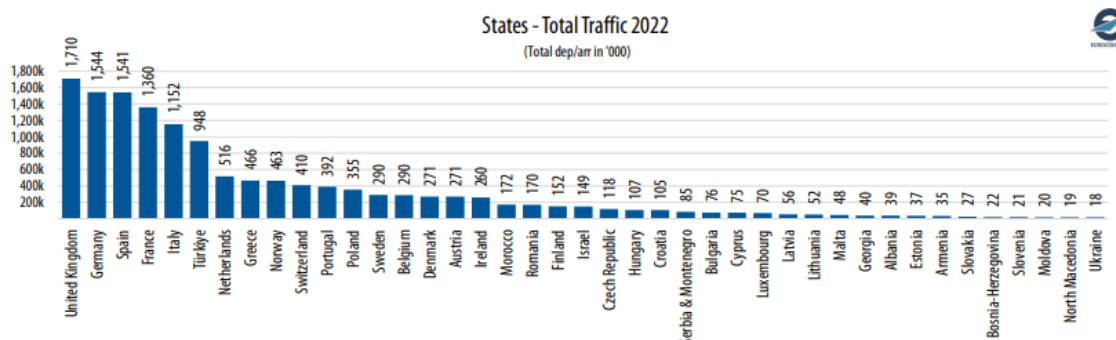
	Pax JAN - DEC22	LF JAN-DEC 22
Passenger traffic	970.152	73,3%
Other Carriers	970.152	73,3%

Detailed by destination JAN - DEC 22

Airline (Destination)	Pax JAN - DEC22	LF JAN-DEC 22
Total Scheduled	837.226	73,2%
Adria Airways Scheduled	0	-
Other Scheduled	837.226	73,2%
Aeroflot (SVO)	8.327	61,7%
Air France (CDG)	85.545	84,7%
Air Serbia (BEG)	54.394	66,7%
Air Serbia (INI)	7.474	54,6%
British Airways (LHR)	29.430	82,4%
Brussels Airlines (BRU)	43.582	69,8%
Lufthansa (FRA)	110.840	77,5%
Lufthansa (MUC)	36.310	80,8%
El Al Israel (TLV)	6.485	90,3%
easyJet (LGW)	58.274	84,0%
flydubai (DXB)	45.263	52,1%
Israir (TLV)	9.250	83,9%
LOT (WAW)	44.699	73,9%
Montenegro (TGD)	13.269	57,1%
Air Montenegro (TIV)	9.036	77,2%
Swiss (ZRH)	57.150	67,4%
Turkish Airlines (IST)	119.337	74,8%
Transavia (AMS)	37.973	79,5%
Transavia (ORY)	13.787	66,1%
Wizz Air (CRL)	13.495	73,4%
Wizz Air (LTN)	33.306	71,7%
Total Charter	132.926	73,9%
Other	132.926	73,9%

PRILOGA 7 - Promet po državah glede na število prihodov in odhodov letal v letu 2022 (EUROCONTROL; str. 8 v dokumentu »Evalvacija 2022 - izgleidi 2023«).

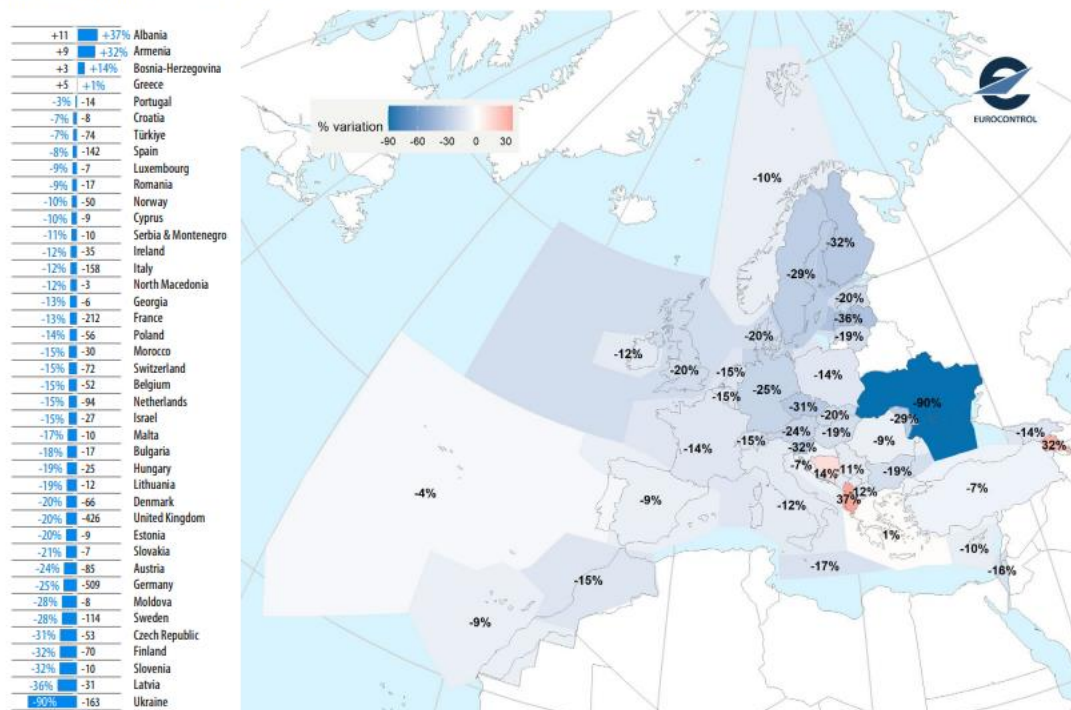
FIGURE 8: TOTAL TRAFFIC 2022 ACROSS STATES



PRILOGA 8 - Relativna sprememba prometa po državah glede na število prihodov in odhodov letal v letu 2022 (EUROCONTROL; str. 8 v dokumentu »Evalvacija 2022 - izgleidi 2023«).

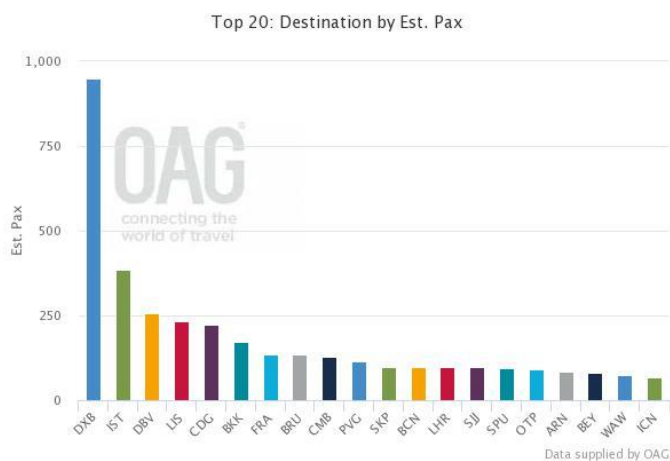
FIGURE 7: TRAFFIC VARIATION ACROSS STATES, 2022 vs. 2019

Difference in flights (dep/arr - in '000 and %)



PRILOGA 9: Prikaz tipičnega primera prehajanja potnikov z letališča LJU na sosednja letališča: število domačih potnikov iz Zagreba – v času pred propadom nacionalnega prevoznika JP in leta 2022.

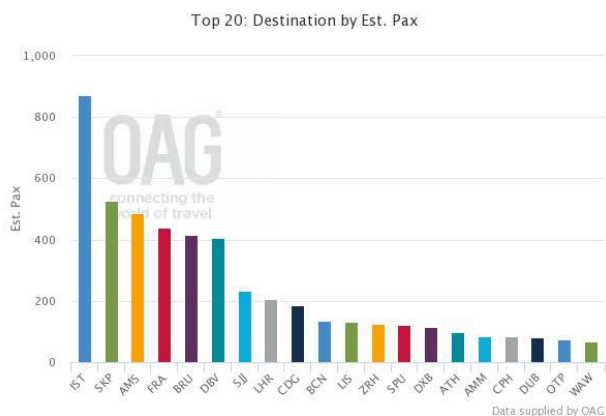
V ilustrativne namene je v nadaljevanju prikazano prehajanje potnikov z letališča LJU na sosednja letališča (in obratno) ob spremenjenih pogojih na trgu oziroma spremenjeni povezljivosti. Statistika celotnega trga namreč ne prikaže dovolj natančno prehajanja po posameznih progah, je pa razumevanje fluktuacije potnikov pomembno za razumevanje povezljivosti Slovenije. Pojav je najbolj opazen pri statistiki domačih potnikov na letališču ZAG.



Slika 20: Top 20 destinacij domačih potnikov iz ZAG v oktobru 2018

Origin Airport	Destination Airport	Indirect Est. Pax	Direct Est. Pax	Total Est. Pax	Total Market Share (%)	Time Series
DXB	ZAG	4	946	950	17	201810
IST	ZAG	0	384	384	7	201810
DBV	ZAG	0	256	256	5	201810
LIS	ZAG	31	204	234	4	201810
CDG	ZAG	4	218	222	4	201810
BKK	ZAG	172	0	172	3	201810
FRA	ZAG	0	136	136	2	201810
BRU	ZAG	9	127	135	2	201810
CMB	ZAG	128	0	128	2	201810
PVG	ZAG	114	0	114	2	201810

Slika 21: Pregled števila domačih potnikov z letališča ZAG na najbolj priljubljene destinacije v oktobru 2018



Slika 22: Top 20 destinacij domačih potnikov z letališča ZAG v oktobru 2022

Origin Airport	Destination Airport	Indirect Est. Pax	Direct Est. Pax	Total Est. Pax	Total Market Share (%)
IST	ZAG	5	865	870	14
SKP	ZAG	15	512	527	9
AMS	ZAG	4	481	485	8
FRA	ZAG	0	438	438	7
BRU	ZAG	22	395	417	7
DBV	ZAG	0	404	404	7
SJJ	ZAG	0	232	232	4
LHR	ZAG	2	203	205	3
CDG	ZAG	8	176	185	3
BCN	ZAG	41	95	135	2

Slika 23: Pregled števila domačih potnikov iz ZAG na najbolj priljubljene destinacije v oktobru 2022

Primerjava med dvema značilnima mesecema (oktober 2018 in oktober 2022) kaže, da je odliv domačih potnikov na sosednja letališča relativno majhen, kadar je destinacija zadovoljivo pokrita z letališča LJU (v smislu direktne povezave in ustrezne frekvence). Na to kažejo destinacije, ki jih je nacionalni prevoznik JP dobro pokrival in so se v letu 2022 na letališču ZAG s strani domačih potnikov bistveno okrepile: SKP, AMS, FRA, BRU, SJJ. Medtem je število domačih potnikov na destinacijah, na katere tudi v času obstoja nacionalnega prevoznika JP ni bila omogočena neposredna povezava z letališča LJU, ostalo primerljivo (na primer DBV). Ocenjen odliv potencialnih potnikov JP je med 10% in 30%, glavna razloga pa najverjetneje bližina letališča ZAG in cena vozovnic.

Na drugi strani je jasno razvidno, da vsaka nova proga z letališča LJU uspe pritegniti večino potencialnih (domačih) potnikov in preprečiti migracijo na sosednja letališča. Primer je vzpostavitev proge LJU-DBX, ki je število domačih potnikov z letališča ZAG na isto destinacijo znižala za 85%. To kaže, da je letališče LJU ob ustrezni ponudbi še vedno prva izbira slovenskih potnikov.