

UNIVERZA V MARIBORU  
FAKULTETA ZA LOGISTIKO

Jure Mikložič

**RAZVOJNE MOŽNOSTI LETALIŠČA  
EDVARDA RUSJANA MARIBOR**

diplomsko delo visokošolskega strokovnega študijskega programa  
Gospodarska in tehniška logistika

Celje, november 2010

UNIVERZA V MARIBORU  
FAKULTETA ZA LOGISTIKO

Jure Mikložič

# **RAZVOJNE MOŽNOSTI LETALIŠČA EDVARDA RUSJANA MARIBOR**

diplomsko delo visokošolskega strokovnega študijskega programa  
Gospodarska in tehniška logistika

Mentor:  
doc. dr. Bojan Rosi

Somentor:  
asist. mag. Marjan Sternad

Celje, november 2010



fakulteta za logistiko  
celje - krško



## IZJAVA O AVTORSTVU

### diplomskega dela

Spodaj podpisani Jure Mikložič, študent visokošolskega strokovnega študijskega programa Gospodarska in tehniška logistika, z vpisno številko 20014021, sem avtor diplomskega dela z naslovom:

*Razvojne možnosti letališča Edvarda Rusjana Maribor*

S svojim podpisom zagotavljam, da:

- je predloženo delo rezultat izključno mojega lastnega raziskovalnega dela;
- sem poskrbel/a, da so dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric, ki jih uporabljam v diplomskem delu, navedena oz. citirana v skladu s navodili Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru;
- sem poskrbel/a, da so vsa dela in mnenja drugih avtorjev oz. avtoric navedena v seznamu virov, ki je sestavni del diplomskega dela in je zapisan v skladu s navodili Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru;
- sem pridobil/a vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti prenesena v diplomsko delo in sem to tudi jasno zapisal/a v diplomskem delu;
- se zavedam, da je plagiatstvo – predstavljanje tujih del, bodisi v obliki citata bodisi v obliki skoraj dobesečnega parafraziranja bodisi v grafični obliki, s katerim so tuje misli oz. ideje predstavljene kot moje lastne – kaznivo po zakonu (Zakon o avtorskih in sorodnih pravicah, Ur. l. RS št. 21/95), prekršek pa podleže tudi ukrepom Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru v skladu z njenimi pravili;
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatstvo lahko predstavlja za predloženo delo in za moj status na Fakulteti za logistiko Univerze v Mariboru;
- je diplomsko delo jezikovno korektno in da je delo lektorirala Katarina Fekonja.

V Celju, dne \_\_\_\_\_

Podpis avtorja: \_\_\_\_\_

## ZAHVALA

*Zahvaljujem se mentorju doc. dr. Bojanu Rosiju in somentorju asist. mag. Marjanu Sternadu za strokovno svetovanje, pomoč in spodbudo pri pisanju diplomskega dela. Za pomoč se zahvaljujem tudi Tonetu Bračku, kot mentorju na letališču Edvarda Rusjana Maribor, ki mi je prav tako pomagal pri pisanju diplomskega dela.*

*Iskrena hvala moji družini ter mojemu dekletu, ki so mi ves ta čas stali ob strani in mi pomagali pri študiju in pisanju te diplomske naloge.*

## **Razvojne možnosti letališča Edvarda Rusjana Maribor**

Letalstvo je panoga, ki zahteva velike investicije. Na poslovanje letalskih družb v veliki meri vplivajo predvsem razmere svetovnega gospodarstva, v katerem se je konec leta 2008 zaradi finančne krize skoraj zgodil zastoj.

Diplomsko delo je sestavljeno iz dveh delov. V prvem delu smo se osredotočili na splošne teoretične podatke o letalskem prometu, njegovem vplivu na okolje ter na osnovne značilnosti samega podjetja Aerodroma Maribor d.o.o. V drugem delu, ki je bolj praktičen, smo opisali težave s katerimi se srečuje letališče Edvarda Rusjana Maribor, ki je drugo največje mednarodno letališče v Sloveniji. Navedli smo tudi konkretne rešitve za odpravo le-teh težav. Do konca 2010 naj bi bil izbran nov koncesionar, ki bo dobil v 30-letni najem infrastrukturo letališča, prav tako pa bodo do leta 2013 dokončana vsa infrastrukturna gradbena dela. Letališče ima zelo ugodno lego in vremenske pogoje, zato ne vidimo razloga, da načrtanih ciljev ne bi mogli uresničiti.

**Ključne besede:** letalski promet, letališče Edvarda Rusjana Maribor, letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, Aerodrom Maribor d.o.o., koncesija, prenova letališke infrastrukture.

## **Possibilities for development of the Airport of Edvard Rusjan Maribor**

Aviation is a branch which requires large investments. Business operations of airline companies are mostly influenced by world economy, which, because of the financial crisis, almost collapsed at the end of 2008.

The diploma thesis consists of two parts. In the first part we focused our attention on the general theoretical air traffic data, its effects on the environment, and on the basic characteristics of the company Aerodrom Maribor Ltd. In the second part, which is more practical, we described problems of the Airport of Edvard Rusjan Maribor, which is the second largest international airport in Slovenia. We specified concrete solutions of the described problems. At the end of the 2010 a new concessionaire will be selected, who will manage the airport for the next 30 years. In 2013 all of the construction on the airport's infrastructure will be completed. Because of the favourable location and good weather conditions, all of the airport's objectives can surely be met.

**Keywords:** Air traffic, the Airport of Edvard Rusjan Maribor, the Airport of Jože Pučnik Ljubljana, Aerodrom Maribor Ltd., concession, renewal of airport's infrastructure.

# KAZALO

<b>UVOD .....</b>	<b>1</b>
OPIS PROBLEMA .....	1
DOLOČITEV CILJEV, NAMENA IN POTI ZA REŠEVANJE PROBLEMA .....	3
PREDSTAVITEV OKOLJA .....	4
<i>Zgodovina Aerodroma Maribor d.o.o.</i> .....	4
<i>Pogodba o najemu državne infrastrukture med Aerodromom Maribor d.o.o. in Ministrstvom za promet</i> .....	5
<i>Zaposleni na Aerodromu Maribor d.o.o.</i> .....	6
PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE .....	8
METODE DELA .....	9
<b>1 TEORETIČNE OSNOVE .....</b>	<b>10</b>
1.1 OSNOVE PROMETNIH SISTEMOV .....	10
1.2 LETALSKI PROMET .....	12
1.3 VPLIV NA OKOLJE .....	19
1.3.1 <i>Hrup</i> .....	20
<b>2 LETALSKI PROMET V SLOVENIJI .....</b>	<b>22</b>
2.1 POMEN LETALSKEGA PROMETA .....	22
2.2 RAZVOJ CIVILNEGA LETALSTVA .....	26
<b>3 OBSTOJEČE STANJE .....</b>	<b>28</b>
3.1 PREDSTAVITEV LETALIŠČA EDVARDA RUSJANA MARIBOR .....	28
3.2 POSLOVANJE AERODROMA MARIBOR D.O.O. ....	29
3.3 KONKURENCA AERODROMA MARIBOR D.O.O. ....	33
3.4 POSNETEK STANJA .....	34
3.5 KRITIČNA ANALIZA .....	38
3.6 POSNETEK STANJA V ČASU NOVE LETALIŠKE INFRASTRUKTURE .....	40
<b>4 SWOT ANALIZA .....</b>	<b>42</b>
<b>5 PRENOVA ALI PREDLOG REŠITVE PROBLEMATIKE .....</b>	<b>45</b>

5.1 PRENOVA LETALIŠKE INFRASTRUKTURE NA LETALIŠČU EDVARDA RUSJANA MARIBOR .....	45
5.2 PREDLOG REŠITVE PROBLEMATIKE .....	48
5.3 VIRI FINANCIRANJA.....	51
5.4 RAZPIS KONCESIJE ZA DOLGOROČNO VODENJE LETALIŠČA EDVARDA RUSJANA MARIBOR .....	52
5.5 EVROPSKI SKLAD ZA REGIONALNI RAZVOJ .....	53
<b>ZAKLJUČEK.....</b>	<b>54</b>
OCENA IN VREDNOTENJE USPEŠNOSTI REŠITVE PROBLEMA .....	55
POGOJI ZA UVEDBO REŠITVE .....	57
LETALIŠČE EDVARDA RUSJANA MARIBOR BO OŽIVELO .....	60
MOŽNOSTI NADALJNJEGA RAZVOJA.....	61
<b>LITERATURA IN VIRI .....</b>	<b>64</b>

## **KAZALO SLIK**

Slika 1: Razdelitev prometa.....	11
Slika 2: Končni poslovni izid v obdobju 2005-2009 (izraženo v EUR) .....	35
Slika 3: Premiki letal v obdobju 2000-2009 .....	36
Slika 4: Prepeljani potniki v obdobju 2000-2009 .....	37
Slika 5: Prepeljani tovor v obdobju 2000-2009 (izraženo v tonah) .....	38
Slika 6: Dotrajan potniški terminal .....	45
Slika 7: Končno stanje potniškega terminala.....	46
Slika 8: Obnova potniškega terminala – terminal B .....	47
Slika 9: 5 % čarterskih potnikov .....	48
Slika 10: 1 % ostalih (potniki rednih linij in poslovnih letov) potnikov .....	49
Slika 11: Skupno število prepeljanih potnikov .....	50
Slika 12: Letali Adrie Airways .....	57

Slika 13: Končno stanje odhodnega dela potniškega terminala.....62

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Seznam slovenskih letališč.....23

Tabela 2: Seznam slovenskih vzletišč.....24

Tabela 3: Promet na letališču Edvarda Rusjana Maribor v obdobju 1976-2009 .....30

Tabela 4: Velikost letališča in prihodki od letaliških pristojbin .....32

Tabela 5: Končni poslovni izid v obdobju 2005-2009 (izraženo v EUR).....35

Tabela 6: Premiki letal v obdobju 2000-2009 .....36

Tabela 7: Prepeljani potniki v obdobju 2000-2009.....37

Tabela 8: Prepeljani tovor v obdobju 2000-2009 (izraženo v tonah).....38

Tabela 9: 5 % čarterskih potnikov .....48

Tabela 10: 1 % ostalih (potniki rednih linij in poslovnih letov) potnikov .....49

Tabela 11: Skupno število prepeljanih potnikov.....50



## SEZNAM KRATIC

d.d.	delniška družba
d.o.o.	družba z omejeno odgovornostjo
ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva (angl. European Civil Aviation Conference)
EU	Evropska unija (angl. European Union)
EUR	evro (€), denarna enota v Evropski uniji
EUROCONTROL	Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (angl. The European Organisation for the Safety of Air Navigation)
IATA	Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (angl. International Air Transport Association)
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva (angl. International Civil Aviation Organization)
km	enota za merjenje dolžine; kilometer
m	enota za merjenje dolžine; meter
ReNPRCL	Resolucija o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije
SWOT	celovito ocenjevanje prednosti in slabosti ter priložnosti in nevarnosti za določeno organizacijo (angl. <b>S</b> trengths, <b>W</b> eaknesses, <b>O</b> pportunities, <b>T</b> hreats)
t	fizikalna enota za merjenje mase; tona
ZDA	Združene države Amerike

## UVOD

V diplomski nalogi bomo proučevali ali bo letališče Edvarda Rusjana Maribor v prihodnosti zaživel. Opisali bomo trenutno stanje le-tega in se poglobili v iskanje rešitev za odpravo težav, ki letališče Edvarda Rusjana Maribor trenutno pestijo. V poglavju Opis problema so te težave tudi detajlno opisane.

Zastavljene cilje bomo proučevali s pomočjo strokovne literature, predvsem pa s pomočjo informacij zaposlenih v podjetju Aerodrom Maribor d.o.o., ki že od samega začetka delovanja spremljajo stanje mariborskega letališča. Kot končni rezultat diplomske naloge pričakujemo, da bi se lahko z našimi ugotovitvami, oziroma na njihovi podlagi izdelanimi predlogi, stanje na letališču izboljšalo.

V nadaljevanju bomo predstavili podjetje Aerodrom Maribor d.o.o., ki upravlja z letališčem Edvarda Rusjana Maribor, opisali njegovo problematiko, določili cilje, namen in poti za (raz)reševanje nastalih težav. Ob tem bomo navedli predpostavke, omejitve in metode dela, ki smo jih uporabili pri pisanju diplomske naloge.

### Opis problema

Težave v podjetju nastajajo zaradi pomanjkanja prometa, prenove potniškega terminala, ne ogrevanja vseh potniških prostorov na letališču, starih in predelanih letaliških strojev ter opreme in čakanje na izgradnjo kopenskega logističnega centra. To vse in vzroke za takšno stanje bomo opisali v nadaljevanju.

Za razumevanje in v nadaljevanju reševanje ključne težave, to je pomanjkanje prometa, bi najprej morala pokazati interes država. Slednja bi morala začeti vlagati ne samo v letališče Jožeta Pučnika Ljubljana temveč tudi v letališče Edvarda Rusjana Maribor in letališče Portorož. Vsa tri omenjena letališča so namreč mednarodna in imajo zaradi tega v Sloveniji izjemen pomen. Adria Airways, kot državni letalski prevoznik, bi lahko razporedila lete po slovenskih letališčih in tako bi imeli vsi dovolj potniškega in tovrnega prometa. Posledično bi lahko vsi dosegali boljše poslovne rezultate in bili

finančno stabilnejši, kar pomeni, da bi lahko tudi letališče Edvarda Rusjana Maribor, vključno z ostalima dvema letališčema, normalno delovalo.

Splošno je znano, da je danes težko konkurirati, če podjetje nima kompetentnih in motiviranih kadrov. Tako je tudi na letališču Edvarda Rusjana Maribor. Vodstvo podjetja v svoje ideje, strategije in cilje, ki so potrebni za (dovolj kakovostno) uvajanje nujnih sprememb dela, ne vključuje zaposlenih, zlasti tistih, ki imajo že večletne izkušnje in dobre ideje za spremembe.

Vemo, da imajo mnoga podjetja podobne težave. Poznavanje poslovanja Aerodroma Maribor d.o.o. kaže, da je bilo le-to vedno v finančnih težavah, ki so predvsem posledica nezadostne količine letalskih prevoznih storitev.

Slovenska Vlada je dve leti odlašala z obnovo infrastrukture na letališču Edvarda Rusjana Maribor, saj bi nov potniški terminal moral že biti zgrajen, prav tako tudi obljubljeni logistični center. Vlada prav tako ne omogoča normalnega delovanja podjetja Aerodrom Maribor d.o.o., ki z letališčem Edvarda Rusjana Maribor upravlja tako iz finančnega, komercialnega, kot tudi iz drugih vidikov. Letalska družba Adria Airways, kot edini državni letalski prevoznik, bi lahko na primer z letom iz Maribora v Beograd ali v Frankfurt zelo pripomogla k poslovanju letališča, vendar tega ne naredi, saj vse lete zadržuje na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana. Zaradi vsega naštetega ni finančnega prihodka, kar pelje podjetje v finančne težave.

Podjetje Aerodrom Maribor d.o.o. nima finančni sredstev za razna popravila ali nakup nove letališke opreme. V zimskem času se potniški terminal ne ogreva, saj so terminal in ogrevalne naprave že dotrajane. Tako je v terminalu le 9 stopinj Celzija če pa bi terminal ogrevali, pa ne bi bilo več kot 15 stopinj Celzija. To pa je še zmeraj prehladno za potnike oziroma delavce letališča, ki delajo v terminalu (referenti za sprejem in odpravo potnikov, policija, carina itd.).

Podjetje Prevent Global d.d. iz Slovenj Gradca, kot lastnik podjetja Aerodrom Maribor d.o.o., je podjetju bilo dolžno finančno pomagati pri izpolnjevanju obveznosti iz naslova poslovanja, to je izplačevanja plač. V času gospodarske krize je podjetje Prevent Global

d.d. že samo imelo poslovne težave in odpuščalo delavce. Posledično, podjetje ni bilo sposobno pomagati Aerodromu Maribor d.o.o. in tako je prihajalo do zamude pri izplačevanju plač in do negodovanja zaposlenih na letališču. Podjetje Prevent Global d.d. je od začetka avgusta 2010 v stečaju, podjetje Aerodrom Maribor d.o.o. pa je s tem v stečajni masi. V stečajni masi bo tako dolgo, dokler bo sposobno delavcem izplačevati redne mesečne plače oziroma dokler ne bo novega kupca. V nasprotnem primeru bo tudi to podjetje odšlo v stečaj.

## **Določitev ciljev, namena in poti za reševanje problema**

Ministrstvo za promet je v projektu »Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor 2007-2013« dejalo, da je izboljšanje kakovosti javnega potniškega prometa in doseganje večje varnosti ter s tem izboljšanje kakovosti življenja in zagotovitev večje mobilnosti ljudi, osnovni namen investicij v letališko infrastrukturo.

Splošni cilji posodobitve letališke infrastrukture in s tem odprava težav na letališču Edvarda Rusjana Maribor so:

- spodbujati gospodarski razvoj regije;
- pospešiti rast novih podjetij;
- oblikovati nova delovna mesta za prebivalstvo regije, kar bi dosegli s pomočjo gradnje prometne infrastrukture, ki bi v navezavi z ekonomsko cono omogočila nadaljnji razvoj gospodarstva te regije.

Ostali cilji so še:

- modernizirati letališko infrastrukturo in izboljšati standard letaliških storitev za ustrezno oskrbo predvidenega povečanega prometa;
- omogočiti regionalni razvoj;
- zagotoviti skladnost z ustreznimi standardi in priporočenimi praksami ter prispevati k večji varnosti in konkurenčnosti letališča.

V diplomskem delu bomo potrdili ali ovrgli naslednjo hipotezo: »Letališče Edvarda Rusjana Maribor bo z novim koncesionarjem zaživelo.«

Poti za reševanje težave bomo podrobneje opisali v zadnjem delu diplomske naloge, in sicer v zaključku.

## **Predstavitev okolja**

Družba Aerodrom Maribor d.o.o., ki danes upravlja z letališčem Edvarda Rusjana Maribor, je bila od leta 2002 v lasti slovenjgraške gospodarske skupine Prevent Global d.d., ki je od začetka avgusta 2010 v stečaju. Aerodrom Maribor d.o.o. ima 26 zaposlenih oseb s strokovno izobrazbo in ustreznimi licencami. V minulih letih je družba Aerodrom Maribor d.o.o. z lastnimi sredstvi obnovila letališko infrastrukturo in tudi del infrastrukture, ki je v lasti Republike Slovenije. Vsa obnovitvena dela ustrezajo standardom, ki se zahtevajo v letalskem prometu. V letu 2002 je bila obnovljena pristajalna steza, in sicer zgornja plast tako imenovane drsne površine (petrogrip).

### **Zgodovina Aerodroma Maribor d.o.o.**

Levar (2009, str. 6) je dejal, da je leta 1927 bil ustanovljen mariborski Aeroklub in prav v to leto segajo prvi načrti za izgradnjo letališča v Mariboru. Z namenom, da bi mariborsko letališče nekoč postalo moderno mednarodno letališče, povezano z vsem svetom, so bili organizirani letalski mitingi, ki so bili najodmevnejši v tedanji državi. Šele po petdesetih letih organiziranega letalstva, ko sta politika in gospodarstvo sprejela odločitev za izgradnjo letališča v Mariboru, so se zgodili pozitivni premiki.

Skupščina občine Maribor je bila investitor izgradnje Aerodroma Maribor in je za izgradnjo najela podjetje Investicijski biro Trbovlje, ki je sodelovalo z OZD Aeroinženiring v Beogradu. Idejna projekta »Pristaniška zgradba Aerodroma Maribor« in »Tehnična stavba s kontrolnim stolpom« sta nastala februarja 1973 v Beogradu.

Pristaniška zgradba na letališču Maribor v sklopu pristaniškega kompleksa vzhodno od tehniškega dela objekta in južno od vzletno-pristajalne steze, je bila zasnovana kot poseben samostojen objekt. Glavni arhitekt in projektant sta pripravila tehnično

dokumentacijo pod naslovom Aerodrom Maribor – glavni projekt pristaniške zgradbe, za katero je decembra leta 1974 izdal odločbo takratni republiški sekretar.

Leta 1976 je bila zgrajena vzletno-pristajalna steza letališča Maribor. Steza je bila dolga 2500 m in široka 45 m. Istega leta se je letališče odprlo za promet in bilo uvrščeno v prvo kategorijo takratnih jugoslovanskih letališč. Takrat je bilo na letališču 40 zaposlenih. Do konca leta 1977 je imelo letališče že 100 zaposlenih, saj so se začele odpirati domače in mednarodne linije. Na letališču je delovala služba sprejema in odprave letal, potnikov in blaga, gasilsko-reševalna služba, varnostna, komercialna, pravna in finančna služba. Število zaposlenih se je leta 1978 dvignilo na 115, a je v času svetovne recesije in po ukinitvi avto servisne dejavnosti sredi osemdesetih let začelo upadati. Aerodrom Maribor je imel pogodbo z Renaultom za popravilo avtomobilov njegovih znamk. Po poteku pogodbe o popravilu avtomobilov je Renault prenesel popravila na Štajerski avtodom in s tem je del zaposlenih odšlo k novemu lastniku. Ideja, da bi potniki pustili avtomobile na servisu in bi se v času njihovega potovanja opravili manjši servisi avtomobilov, se ni obnesla. Posledica svetovne recesije v letalskem prevozništvu je bila dvig cen goriva, ki so poskočile po napadu Iraka na Kuvajt leta 1990.

Mariborsko letališče je v času Jugoslavije sprejemalo potnike predvsem iz Hrvaške in južne Avstrije, ki še ni imela sodobnega letališča v Gradcu. Poslovneži iz drugih republik, ki so poslovali s takratnimi mariborskimi giganti kot so Metalna, Tam, Elektrokovina itd., so prav tako prihajali v Maribor. Leta 1991, ko se je Slovenija osamosvojila, so se zadeve poslabšale, saj je letališče izgubilo avstrijski in hrvaški trg.

### **Pogodba o najemu državne infrastrukture med Aerodromom Maribor d.o.o. in Ministrstvom za promet**

Levar (2009, str. 9) meni, da vrednost naložbe, ki jo država daje v najem Aerodromu Maribor d.o.o., znaša dobrih 12 milijonov EUR. Letna najemnina je bila izračunana v višini okoli 350.000 EUR. Ministrstvo za promet je od leta 2000 skušalo z družbo Aerodrom Maribor d.o.o. določiti pogodbo o najemu za zadovoljitev obeh strani. Tako

bi država nase prevzela vse stroške investicijskega vzdrževanja, medtem ko bi družba Aerodrom Maribor d.o.o. prevzela le stroške rednega vzdrževanja.

Junija 2006 je bila podpisana Pogodba o uporabi letališke infrastrukture letališča Maribor za obdobje dveh let med Vlado Republike Slovenije ter družbo Aerodrom Maribor d.o.o. V tem času naj bi se oblikovale rešitve za sklenitev dolgoročne pogodbe, ki je uravnotežena glede koristi, obveznosti in tveganj obeh pogodbenih strank ter usklajene z lastnikom Aerodrom Maribor d.o.o.

Značilnosti te pogodbe so:

- sklepa se za obdobje dveh let;
- redno vzdrževanje letališke infrastrukture zagotavlja Aerodrom Maribor d.o.o.;
- stroške in izvajanje investicijskega vzdrževanja si delita obe pogodbeni stranki, pri tem pa je Aerodrom Maribor d.o.o. zavezan vlagati v investicijsko vzdrževanje petindvajset odstotkov denarnih prilivov od prodanih letaliških storitev, vendar le do skupne višine okoli 350.000 EUR na letni ravni;
- država zagotavlja svoj del obveznosti investicijskega vzdrževanja ter investiranja drugih obnov in širitve letališke infrastrukture v skladu z vsakoletnim proračunom Republike Slovenije.

Štiriletna pogajanja in iskanja rešitev za ureditev medsebojnih materialno-pravnih razmerij, so se s podpisom pogodbe med Republiko Slovenijo in Aerodromom Maribor d.o.o., končala.

Med Republiko Slovenijo in podjetjem Aerodrom Maribor d.o.o. je sklenjena pogodba o uporabi letališke infrastrukture, ki velja do 31. decembra 2010. Ta velja, če prej ne bo sklenjena dolgoročna pogodba. Postopek oddaje letališke infrastrukture za dobo 30 let je v rokah Ministrstva za promet.

### **Zaposleni na Aerodromu Maribor d.o.o.**

Na Aerodromu Maribor d.o.o. je zaposlenih 26 delavcev, ki delajo v dveh izmenah. Letališče je odprto od 8.00 do 20.00 ure. Večino časa je odprto v peti gasilski kategoriji.

To pomeni, da mora zagotavljati električarja, 3 poklicne gasilce, koordinatorja požarne varnosti, koordinatorja prometa, referenta za sprejem in odpravo potnikov, ki je po poklicu medicinski tehnik in delavca za oskrbo z gorivom. V primeru višje kategorije se število poklicnih gasilcev poveča. Za najvišji, deveti in deseti kategoriji, Aerodrom Maribor d.o.o. nima ustrezne tehnologije in števila zaposlenih. Zaposleni na Aerodromu Maribor d.o.o. imajo opravljenih več licenc in so hkrati odgovorni za razne obvezne letališke službe.

Delavci gasilsko-reševalne službe opravljajo še naslednje naloge:

- tehnični sprejem in odprava letal;
- vsakodnevni pregled vzletno-pristajalne steze in drugih manevrskih površin;
- vodenje in parkiranje letal z vozilom »follow-me«;
- oskrbo letal z električno energijo, pitno vodo in odstranjevanjem fekalij;
- pomoč pri zagonu motorjev letal z zračnim zaganjalnikom;
- nakladanje in razkladanje tovorov s tovorno platformo;
- v zimskem času čiščenje vzletno-pristajalne steze in manevrskih površin ter druga vzdrževalna dela.

Naloga treh koordinatorjev prometa na letališču je, da izdelajo dnevni in tedenski red letenja, sodelujejo s kontrolo letenja, usklajujejo dnevno dogajanje na letališki ploščadi, koordinirajo dela vseh operativnih služb za sprejem in odpravo potnikov ter letal, blaga in itd. Referenti za sprejem in odpravo potnikov skrbijo za sprejem in odpravo potnikov od vstopa v pristaniško stavbo do vstopa v letalo in obratno.

Zakon o letalstvu (Ur. l. RS, št. 81/2010-UPB4, v nadaljevanju ZLet) za odprtje letališča zahteva obvezne letališke službe, ki morajo biti prisotne na letališču. Obvezne letališke službe so:

- reševalna in gasilska služba;
- služba za odstranjevanje zrakoplovov v okvari;
- službe za vzdrževanje in nadzor letaliških površin, objektov, naprav, sredstev, ovir, vizualnih pripomočkov in oznak, sistemov električnega napajanja in osvetlitve ter podobne službe;
- službe za zmanjševanje nevarnosti, ki jih povzročajo ptice;



- služba za upravljanje ploščadi;
- služba za varovanje;
- služba za nujno medicinsko pomoč ali prvo pomoč;
- služba za zemeljske obravnave zrakoplovov, potnikov in stvari, oziroma služba zemeljske oskrbe;
- druge pomožne letališke službe, ki zagotavljajo reden in varen zračni promet ter obratovanje letališča.

Zaposleni na Aerodromu Maribor d.o.o. morajo pridobiti dovoljenja na podlagi Pravilnika o strokovni izobrazbi, izpitih in dovoljenjih za delo strokovnega osebja, ki opravlja dela, pomembna za varnost zračne plovbe (Ur. l. SFRJ, št. 64–955/1980, str. 1851), kateri predpisuje strokovno izobrazbo, izpite in druge pogoje, ki jih morajo izpolnjevati delavci, ki opravljajo dela pomembna za varnost zračne plovbe na javnih letališčih.

Strokovna oseba potrebuje določen čas za usposabljanje, če želi opravljati dela na letališču. Ta lahko traja od najmanj 6 mesecev do treh let. Aerodrom Maribor d.o.o. bi v primeru enkratnega povečanja delovnega časa oziroma povečanega prometa, ki se napoveduje v prihodnosti, imelo težave z normalnim poslovanjem oziroma odprtostjo letališča.

## **Predpostavke in omejitve**

### **PREDPOSTAVKE:**

Zaradi tehnične in tehnološke dotrajanosti naprav se na mariborskem letališču pojavljajo številne težave, ki jih bomo v diplomski nalogi predstavili. Na letališču se mora povečati varnost zračnega prometa, upravljavcu letališča – Aerodromu Maribor d.o.o., pa s tem omogočiti razvoj ter uspešno in varno izvajanje dejavnosti.

### **OMEJITVE:**

Pri pisanju diplomske naloge nam je glavno omejitev predstavljal nekoliko težji dostop do domače in tuje literature, saj je tema glede rešitve problematike dokaj specifična.

Tako smo si večinoma pomagali z aktualnimi članki iz različnih časopisov in z lastnimi izkušnjami, kot zaposleni na omenjenem letališču.

## **Metode dela**

Za izdelavo diplomskega dela smo se naslonili na strokovno literaturo tujih in domačih avtorjev ter na vire, članke in prispevke z najnovejšimi spoznanji težav na letališču Edvarda Rusjana Maribor.

Pri izdelavi diplomske naloge smo uporabili naslednje metode dela:

- induktivna in deduktivna metoda: metoda sklepanja iz posameznih primerov v splošno in iz splošnega v posamezni primer;
- metoda deskripcije: metoda opisovanja posameznih pojmov;
- metoda kompilacije: metoda uporabe izpiskov, navedb, citatov drugih avtorjev;
- komparativna ali primerjalna metoda: metoda primerjanja, primerjav in stopnjevanja;
- statistična metoda: metoda množičnih pojavov, zbiranja podatkov in obdelovanja podatkov;
- zgodovinska metoda: metoda preučevanja preteklih dogodkov s ciljem naknadne sociološke interpretacije ali pojasnjevanje njihovih vplivov na druge dogodke in širša družbena gibanja.

# 1 TEORETIČNE OSNOVE

## 1.1 Osnove prometnih sistemov

»Razvoj prometnih sistemov je postal pomemben s pričetkom industrijske revolucije. Pred industrijsko revolucijo so bile ekonomske priložnosti omejene le na bližnje lokacije, zato tudi ni bilo potreb po razvoju novejših prometnih tehnologij. Industrijska revolucija pa je povzročila razvoj kanalskega sistema, pristanišč in železniških sistemov, s tem pa tudi dostopnost do oddaljenih krajev, kar je povzročilo razvoj potniškega in tovornega prometa. Razvoj masovne proizvodnje v 20. stoletju prinaša komercialne priložnosti za cestni promet, predvsem za avtomobile in avtomobilsko industrijo. Konec 20. stoletja, v obdobju globalizacije, se pričnejo ustvarjati sinergijski učinki prometnih sistemov« (Rosi & Sternad, 2007, str. 4).

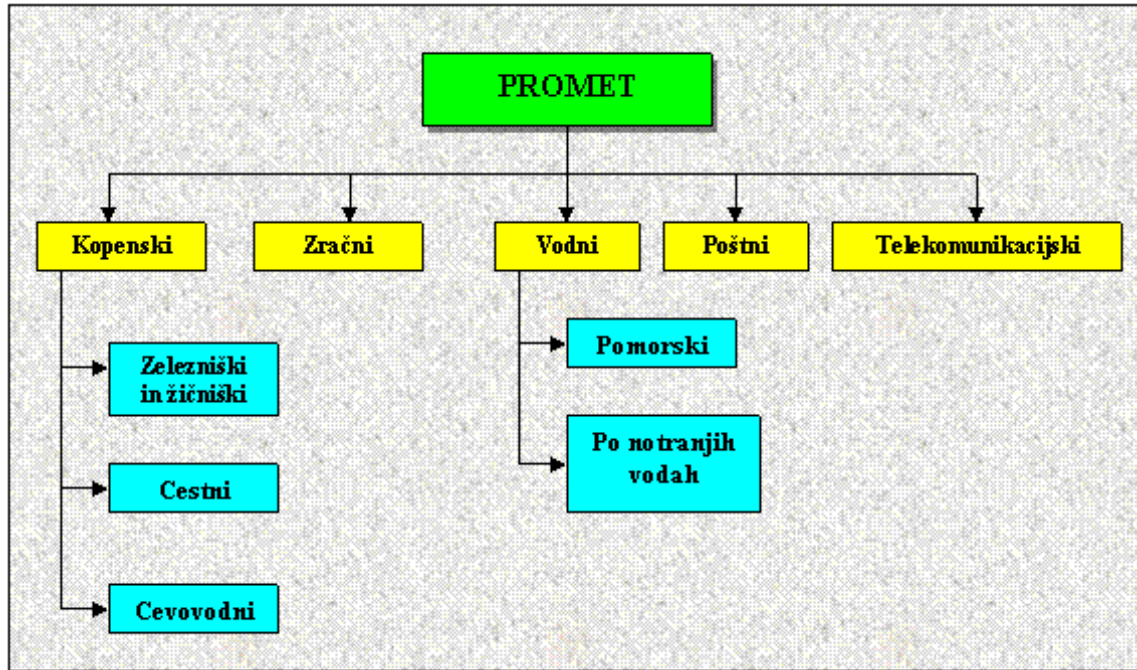
»Pod pojmom prometa razumemo skupek oziroma sistem različnih prevoznih, poštnih, telegrafskih in telefonskih storitev, ki jih opravljajo posamezni organizacijski in poslovni sistemi kot samostojno gospodarsko dejavnost. Namen teh dejavnosti je prenos materialnih oziroma blagovnih dobrin, prevoz ljudi, prenos vesti (informacij) in energije iz enega kraja (države pokrajine ali območja) v drug kraj. Promet se opravlja s prometnimi ali prevoznimi sredstvi (vozili, plovili, letali ipd.) po komunikacijskih organizacijah (pošti, telefonu, telegrafu, radiu, televiziji in raznih drugih sodobnih elektronskih medijih) in prometnih poteh (cestah, železnicah, morju, zraku, rekah in plovnih prekopih ipd.). Razvoj prometa v posameznih državah je odvisen od družbeno-gospodarskih dejavnikov ter od stopnje razvoja proizvodjalnih sil. Pri razvoju prometa zlasti odseva napredek znanosti in tehnologije, na razvoj prometa pa vplivajo zemljepisna lega ter naravna bogastva, ki so pomembna kot energijski vir (nafta, premog, elektrika in drugo)« (Rosi & Sternad, 2007, str. 1).

Oblak in Mulej (1998, str. 19) promet delita po načinu prevoza, prometnih sredstvih in prometnih poteh. Po poteh ločita:

- kopenski promet, ki ga delimo v železniški, žičniški, cestni in cevovodni;
- vodni promet, ki ga delimo na pomorski, rečni, jezerski in kanalski;

- zračni, ki ga delimo na letalski, helikopterski, raketni in vesoljski;
- poštni; telekomunikacijski.

Slika 1: Razdelitev prometa



Vir: Rosi & Sternad, 2007, str. 3

Po načinu povezovanja prometnih vrst razlikujeta:

- enovrstne;
- večvrstne (kombinirane).

Po območju, na katerem poteka promet razlikujeta:

- domači;
- mednarodni med državami in kontinenti;
- tranzitni;
- obmejni.

Glede na uporabnika prometne storitve oz. po namenu ločita:

- javni promet;
- promet za lastne potrebe;
- zasebni promet.

Po načinu organiziranosti ločita:

- linijski;
- svobodni;
- priložnostni;
- najem prometnega sredstva (delno ali pa v celoti).

Glede na osredotočenost in težo problematike ločita:

- mestni;
- promet med posameznimi mesti znotraj države;
- promet med posameznimi državami in kontinenti.

## 1.2 Letalski promet

»Zračni promet zajema transport potnikov in blaga s transportnimi sredstvi po zračnih prometnih poteh, prav tako pa zajema vse operacije in komunikacije v zračnem prometu« (Rosi & Sternad, 2007, str. 1).

Zelenika (2001, str. 45) pravi, da zračni promet v širšem smislu vključuje tudi logistične operacije kot so: pakiranje blaga, nadzor transporta, natovarjanje in raztovarjanje blaga, zavarovanje transportnih sredstev, blaga in potnikov v zračnem prometu.

Rosi in Sternad (2007, str. 1) zračni prometni sistem obravnavata iz naslednjih vidikov:

- tehnični vidik;
- tehnološki vidik;
- organizacijski vidik;
- ekonomski vidik;
- okoljski vidik;
- pravni vidik.

### Tehnični vidik

Elementi tehničnega sektorja zračnega prometa so po svojih značilnostih enaki osnovni delitvi tehničnih sredstev za delo v prometu.

Tehnična sredstva razdelita na:

- zračno suprastrukturo;
- zračno infrastrukturo.

#### *Suprastruktura*

V suprastrukturo zračnega prometa uvrščamo vse vrste transportnih sredstev in mehanizacije, ki sodelujejo pri proizvodnji prometnih storitev v zračnem prometu, reguliranju in varnosti prometa, kot tudi vse vrste pretovornih sredstev, ki sodelujejo pri manipulaciji blaga v zračnem prometu (Zelenika, 2001, str. 298).

Med suprastrukturo uvrščamo tudi mehanizacijo za pretovarjanje, natovarjanje in raztovarjanje blaga, med katere uvrščamo viličarje, dvigala, prenosne trakove, vozičke, oskrbna vozila za letala itd. V mehanizacijo uvrščamo tudi mehanizacijo, ki omogoča opravljanje potniškega prometa (npr. stopnice za vstop in izstop iz letala).

#### *Infrastruktura*

Rosi in Sternad (2007, str. 3) pravita, da infrastrukturo zračnega prometa predstavljajo vsi objekti, ki sodelujejo pri proizvodnji prometne storitve.

Infrastrukturo delita na:

- infrastrukturo, ki omogoča izvajanje začetno-končnih operacij z blagom ali potniki;
- infrastrukturo, ki omogoča tehnično brezhibnost delovanja delovnih sredstev ter objekti, ki omogočajo premagovanje prostorskih razlik po prometnih poteh.

Med infrastrukturo, ki omogoča izvajanje začetno-končnih operacij uvrščata letališča z objekti, napravami in opremo, ki se uporablja za sprejem in odpravo letal, potnikov, prtljage in tovora.

Med infrastrukturne objekte, ki omogočajo premagovanje prostorskih razlik po prometnih poteh ter objekte, ki omogočajo tehnično brezhibnost delovanja delovnih sredstev, uvrščata razne navigacijske naprave, telekomunikacijska sredstva, zgradbe za nadzor letenja ter objekte za vzdrževanje delovnih sredstev ter ostale infrastrukture.

Ločimo več tipov letališč, in sicer javna letališča (mednarodna in domača), vojaška ter športna letališča. Slovenija ima 15 letališč, od tega so 3 letališča mednarodna.

### Tehnološki vidik

Tehnološki vidik delovanja zračnega prometnega sistema Rosi in Sternad označujeta kot proces proizvodnje nove transportne storitve v zračnem prometu. V okviru tehnološkega vidika obravnavanja je najprej potrebno poudariti storitvene značilnosti transportnega procesa. Prednost letalskega prometa je predvsem kratek čas trajanja transporta. Slabosti letalskega prometa so relativno visoki stroški transporta blaga in ljudi ter ogrožanje okolja (hrup, izpuhi, gradnja letališč idr.).

Tehnološko-proizvodni procesi v prometnih sistemih (tudi v letališkem) imajo v splošnem posebno specifikko, to je istočasnost proizvodnje in potrošnje prometnih storitev. Operativni tehnološko-proizvodni nivo letališkega sistema sestavljajo trije podsistemi, ki so tipični za katerikoli proizvodni sistem v splošnem:

- podsistem povpraševanja, ki se kaže kot tok potnikov, prtljage in tovora;
- podsistem proizvodnje, ki se kaže kot tehnološki proces;
- podsistem zalog – kapacitet, ki se kaže kot infrastruktura, terminali in tehnična sredstva.

### Organizacijski vidik

Zračni promet, glede na območje delovanja, Rosi in Sternad (2007, str. 7) delita na notranji in mednarodni. Območje delovanja zračnega prometa v večini deluje v mednarodnem območju.

Mednarodni promet z vidika posamezne države Evropske unije Rosi in Sternad delita na notranji in zunanji promet EU, glede na predmet transporta pa zračni promet delita na tovorni in potniški.

Učinkovito prilagajanje potrebam prevoznikov ter neposredno trženje prevoznikov prispevata k rasti obsega tovarnega prometa.

Rosi in Sternad (2007, str. 7) sta mnenja, da bo letalski tovorni promet v nenehnem porastu, še zlasti z odpiranjem Slovenije v širši evropski prostor. Za razvoj letalskega tovarnega prometa je nujen razvoj logističnih in poslovnih con v sklopu slovenskih javnih letališč. Beleži se tudi visok delež transportov letalskega tovora po cesti. Rosi in Sternad pravita, da je v okviru razvoja celotnega prometnega sistema treba zagotoviti možnosti razvoja letališč, predvsem z vidika povezovanja z drugimi prometnimi sistemi in spodbujanja razvoja novih logističnih storitev (logističnih centrov, poslovnih con, tehnoloških parkov, trgovsko logističnih con itd). Stroškov zračnega transporta blaga se ne da primerjati s stroški drugih transportnih sistemov, zato je najpogosteje ekonomsko upravičen le transport blaga večjih vrednosti (majhne teže in volumna) na daljših razdaljah.

### Ekonomski vidik

Nenehen porast letalskega prometa in razvoj tehnoloških parkov zahteva optimalne pogoje za razvoj letalskega prometa in spremljajočih storitev. Z uresničevanjem prometne politike bo država na področju zračnega prometa še naprej krepila pogoje za razvoj učinkovite tržne strukture, odpravljala monopole oziroma regulirala tiste monopole, ki jih ni mogoče odpraviti. Cilj prometne politike je zagotoviti konkurenčen trg zračnega tovarnega prometa, kjer bodo lahko uporabniki izbirali med čim večjim



številom različnih ponudnikov z raznovrstno ponudbo. Ob izvajanju teh ukrepov bo rast obsega, tako prepeljanih potnikov kot tudi prepeljanega tovora, višja od zdajšnje.

Prav tako obstoja velika konkurenca med letalskimi prevozniki. V ospredje prihajajo nizkocenovni ponudniki letalskih storitev in tržni delež nizkocenovnih prevoznikov se povečuje. Od leta 2005 do 2006 se je tržni delež nizkocenovnih prevoznikov povečal za 2,4 %. Rast tržnega deleža nizkocenovnih prevoznikov zmanjšuje delež tradicionalnih prevoznikov v EU.

Povpraševanje po storitvah letalskega prometa nenehno raste in konkurenca med letališči je vedno večja. Letališča morajo pridobiti čim več atraktivnih linij, ki privlačijo potnike iz bližnje in daljne okolice. Tržna pozicija posameznega letališča se ocenjuje glede na število prebivalstva v določeni razdalji od letališča (Rosi & Sternad, 2007, str. 8).

### Okoljski vidik

Rosi in Sternad (2007, str. 9) sta mnenja, da okoljski vidik obravnavanja zračnega prometnega sistema izpostavlja predvsem negativne eksterne učinke zračnega prometa. Z naraščanjem zračnega prometa, naraščajo tudi ti učinki.

Eksterne učinke zračnega prometa tako razdelita na dve skupini:

- eksterni učinki suprastrukture;
- eksterni učinki infrastrukture.

Negativne učinke razdelita na:

- letalske nesreče in varnost;
- emisije plinov;
- zvočne emisije.

Varnost v zračnem prometu se zagotavlja s posebni ukrepi nadzora potnikov, tovora, letaliških kompleksov ter zrakoplovov. Letalske nesreče nastajajo zaradi

tehničnih napak, ki so lahko posledica slabega vzdrževanja oziroma nenadne tehnične napake. Prav tako je lahko vzrok letalskih nesreč človeška napaka in teroristični napadi.

Zaradi številnih zračnih poti, ki prepletajo zračni prostor Republike Slovenije, je s stališča letalskih nesreč ogrožen ves slovenski prostor. Glede na velikost letal, ki pristajajo na posameznih javnih letališčih, lahko pričakujemo najhujše posledice letalske nesreče na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, manjše pa na letališčih Edvarda Rusjana Maribor in letališču Portorož.

Med dejavniki, ki povečujejo verjetnost nastanka letalske nesreče v Sloveniji so izpostavljeni štirje dejavniki:

- geografska značilnost Slovenije;
- vremenske razmere;
- transport nevarnih snovi;
- terorizem in druge oblike množičnega nasilja.

Rosi in Sternad (2007, str. 10), izhajajoč iz dejstva, da se 95 % letalskih nesreč zgodi pri vzletanju in pristajanju letal, torej na območju letališke cone, ugotavljata da:

- 26 % slovenskega prebivalstva živi na območju letaliških con treh javnih letališč;
- letališke cone zavzemajo 5,65 % celotnega slovenskega ozemlja;
- je 82 % od vseh objektov na območju letaliških con stanovanjskih objektov.

Da bi še naprej izboljševali varnost v Evropi, se je Evropska komisija (po posvetovanju z organi za letalsko varnost držav članic) odločila, da bo letalskim transportnikom, za katere je bilo ugotovljeno, da niso varni, prepovedala opravljanje letov v evropskem zračnem prostoru. Organi za nadzor civilnega letalstva držav članic Evropske skupnosti lahko pregledujejo le letala letalskih družb, ki opravljajo lete na in iz letališč Skupnosti.

### *Emisije plinov*

Letala so s svojimi emisijami najhitreje rastoči vir toplogrednih plinov v Evropi – zgolj z njihovo vključitvijo v sistem trgovanja EU z emisijami, bi lahko do leta 2020 emisije letal v primerjavi z načrtovanimi zmanjšali za 46 %.

Rosi in Sternad (2007, str. 10) ugotavljata, da se količina emisij na notranjih letih zmanjšuje, zato pa se povečuje njihova količina na mednarodnih letih. Notranji leti so namreč zajeti s Kjotskim protokolom, mednarodni pa ne. Emisije letal EU na mednarodnih letih so se po letu 1990 povečale za 87 %. Letalski transport se je namreč pocenil, stroški vpliva na okolje pa niso nikjer upoštevani.

### *Zvočne emisije*

Zvočne emisije zajemajo učinek iznosa zvoka iz raznih virov hrupa v povezavi z delovanjem zračnih plovil, kot npr. propelerski in motorni izpust, hrup reaktivnih motorjev in hrup, ki nastane ob prebitju zvočnega zidu.

### *Eksterni učinki infrastrukture*

Letališčna infrastruktura povzroča zaradi svoje velikosti (steze, objekti) veliko porabo prostora.

### *Politični vidik*

Politični vidik predvideva reševanje prometne problematike zračnega prometa, zato predvideva različne ukrepe prometne politike. Ukrepi so podani v nadaljevanju.

### *Nadzor rasti v letalskem prometu*

Letalski prevoz je v zadnjih letih najbolj naraščal. Po napovedih se bo letalski prevoz potnikov med leti 1990 in 2010 podvojil. Gostota letalskega prometa se z leti zvišuje, kar povzroča prenasičenost prometa in s tem tudi naraščajoče število zamud.

### *Širitev Unije spreminja pravila igre*

S širitvijo bo Unija dobila pravo celinsko razsežnost. Čeprav njen največji razpon že presega 4.000 km, to je med jugom Španije in severom Finske, bo širitev raztegnila neprekinjeno zemeljsko črto Unije na več kot 3.000 km, npr. med Lizbono in Konstanco

v Romuniji. Bistveno se bo povečala tudi njena flota, saj že samo ladjevje pod zastavo Cipra in Malte predstavlja tonažo, ki je praktično enaka celotni sedanji floti Unije.

### *Infrastrukturni izzivi*

Širitev predstavlja za promet veliko večji pretok blaga in ljudi med državami Unije. Po napovedih se bo tovorni in potniški promet v prihodnjih letih zelo povečal, kar zahteva sodobno infrastrukturo za reševanje problematike ozkih grl.

### *Enoglasnost EU v mednarodnih telesih*

Širitev EU krepi potrebo po večjem vplivu pri oblikovanju in sprejemanju standardov v prometu. Skupnost si mora zagotoviti sredstva, s katerimi bo lahko dejansko vplivala na mednarodne organizacije, ki delujejo na področju prevoza, še posebej na Mednarodno organizacijo za civilni letalski promet in Mednarodno pomorsko organizacijo.

### *Nujna potreba po zunanji razsežnosti zračnega prometa*

Zračni promet je v primerjavi z ostalimi oblikami prometa najbolj odvisen od mednarodnega konteksta. Problematika pri zagotavljanju tržnega deleža zračnega prometa v svetu je predvsem ločeno pogajanje držav EU. EU mora v prihodnosti nastopati kot celota, saj lahko le tako doseže boljše tržne pogoje (Rosi & Sternad, 2007, str. 11).

## **1.3 Vpliv na okolje**

EU (Ur. l. EU, 2008/C204/10) je mnenja, da se okoljski vpliv letal ocenjuje na približno 2 % svetovnih emisij toplogrednih plinov in se lahko do leta 2050 podvoji. Rast letalskega sektorja znaša 5 % letno, energetska učinkovitost pa prinaša manj kot 1,5 % prihranka. Portugalsko ministrstvo za promet je v okviru portugalskega predsedstva v pismu 4. julija 2007 zaprosilo Evropski ekonomsko-socialni odbor, da pripravi mnenje o temi »Posodobitev letališč za zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida«. Strokovna komisija za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo je bila zadolžena za

pripravo dela na tem področju. 19. februarja 2008 je sprejela mnenje, ki ga je predložila Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru, ki je mnenje sprejel na zasedanju 12. in 13. marca 2008.

Priporočila odbora so :

- letališča je treba spodbujati k sprejetju strategij upravljanja s ciljem zmanjšanja njihove emisije ogljikovega dioksida s pomočjo uvedbe modela za kakovost zraka, ki bo omogočal prepoznati vse vire dušikovih oksidov in določiti cilje za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub>;
- spodbujati je treba sprejetje priznanih gradbenih standardov na področju izgradnje in delovanja letališke infrastrukture;
- letališča je treba spodbujati k uporabi energije iz obnovljivih virov;
- podpirati je treba okolju prijaznejša vozila letaliških služb na letališčih, na katerih je velika koncentracija službenih vozil povezana s kroženjem zrakoplovov. Za potnike, ki imajo prijazna vozila za okolje, je potrebna izgradnja prednostnih parkirnih mest;
- letališča je treba spodbujati, da čim bolj zmanjšajo nastajanje odpadkov na letališčih, tako da zagotovijo učinkovitejše možnosti za recikliranje odpadkov;
- zmanjšati je treba vpliv vožnje z avtomobilom na letališče, tako da se potnikom omogočijo avtobusni in železniški promet ter uporaba kolesa;
- na letališčih izboljšati postopke upravljanja zračnega prometa in v njegovi okolici, da se zmanjša poraba goriva v zrakoplovih;
- vlade morajo zagotoviti preventivne ukrepe za načrtovanje uporabe zemljišč in njihovo upravljanje v okolici letališč.

### 1.3.1 Hrup

Okoliški prebivalci opozarjajo, da bi se s povečanjem letalskega prometa na letališču Edvarda Rusjana Maribor povečal tudi hrup, zaradi česar so bile v maju leta 2000 izvedene meritve. Območje letališča in predvidena gospodarska cona sta v območju IV. stopnje varstva pred hrupom. Letalski promet je glavni vir hrupa, saj je po analizah pri pristajanju letal iz smeri severa proti jugu najbolj obremenjeno naselje Rogoza. Letala praviloma pristajajo iz smeri od juga proti severu, kjer preračunane dnevne ravni hrupa ne presegajo dovoljenih meja. V prihodnosti bo na letališču Edvarda Rusjana Maribor

zagotovo večji obseg prometa, kar pa prebivalcem v bližnjih naseljih ne bi smelo povzročati prekomernih obremenitev, saj lahko pričakujemo, da bodo novejša letala imela tišje motorje in da bo emisija hrupa manjša. ICAO in Evropska skupnost, ki uvajata standarde na področju zmanjševanja hrupa in emisij, že kažejo rezultate. Proti bližnjima naseljema, to sta Hotinja vas in Orehova vas, je gospodarska cona kot vir hrupa, omejena z avtocesto.

## 2 LETALSKI PROMET V SLOVENIJI

### 2.1 Pomen letalskega prometa

Kladnik (2008, str. 33) v svojem delu piše, da smo že v najzgodnejšem obdobju nastajanja letalstva Slovenci dejavno posegli vanj. Pod vplivom novosti, ki smo jim sledili, smo pomembno sooblikovali tudi evropsko in svetovno zgodovino letalstva. Zanimanje za letalstvo se ni krepilo le v Gorici, kjer sta v pionirskem obdobju letalstva delovala brata Rusjan, ampak tudi v drugih slovenskih mestih. V Mariboru so se začeli seznanjati z letali, ko so enega izdelali in ga ob prvem poskusu razbili. Kmalu pa so Mariborčani dobili svojega junaka, ki je v Kamnici 22. marca 1910 poletel z jadralnim letalom. V Ljubljani so prvo letalo videli oktobra 1910. V višini do 100 m je nad Trnovem plul Aviatik, ki je drzno krožil v zraku. Tudi na Notranjskem smo imeli Slovenci nekaj letalskih pionirjev. Alfonz Kjuder in Ivan Renčelj sta bila najbolj znana zrakoplovca, ki sta na Vlačnem pri Pivki postavila hangar za svoje poskuse. Štefan Hozjan je najbolj znan med prekmurskimi letalci. Na letališču v dunajskem Novem mestu se je nekega dne na skrivaj polastil letala, s katerim je poletel in srečno pristal.

V prihodnje se letalstvu v Sloveniji obeta nov razcvet povezan s prizadevanji za vključevanje v nove evropske in svetovne letalske tokove, če že ne z ustvarjanjem lastnih letalskih novosti kot nekdanj.

Na Slovenskem ločimo več tipov letališč:

- mednarodna;
- športna;
- vojaška.

Mešana letališča so tista letališča, ki imajo funkcijo dveh tipov letališč. Pri nas je to letališče Cerklje ob Krki, ki je hkrati vojaško in športno.

V Sloveniji imamo 3 mednarodna letališča, 1 mešanega in 11 športnih letališč, kar prikazuje Tabela 1.

Tabela 1: Seznam slovenskih letališč

ŠT.	LETALIŠČE	TIP	ICAO	IATA
1.	Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana	Mednarodno	LJLJ	LJU
2.	Letališče Edvarda Rusjana Maribor	Mednarodno	LJMB	MBX
3.	Letališče Portorož	Mednarodno	LJPZ	POW
4.	Letališče Cerklje ob Krki	Mešano	LJCE	//////////
5.	Letališče Ajdovščina	Športno	LJAJ	//////////
6.	Letališče Bovec	Športno	LJBO	//////////
7.	Letališče Celje	Športno	LJCL	//////////
8.	Letališče Divača	Športno	LJDI	//////////
9.	Letališče Lesce - Bled	Športno	LJBL	//////////
10.	Letališče Murska Sobota	Športno	LJMS	//////////
11.	Letališče Novo Mesto	Športno	LJNM	//////////
12.	Letališče Postojna	Športno	LJPO	//////////
13.	Letališče Ptuj	Športno	LJPT	//////////
14.	Letališče Slovenj Gradec	Športno	LJSG	//////////
15.	Letališče Šoštanj	Športno	LJVE	//////////

Vir: »Slovenska letališča in vzletišča« [Ministrstvo za promet], b. d.<sup>1</sup>

Imamo tudi 41 vzletišč, kar prikazuje Tabela 2.

<sup>1</sup> Oznaka b.d. pomeni »brez datuma«.



Tabela 2: Seznam slovenskih vzletišč

ŠT.	VZLETIŠČE	KRAJ VZLETIŠČA
1.	Ajševica1	Nova Gorica
2.	Andolšek	Ribnica
3.	Belinc	Kozje
4.	Brezovica	Brezovica
5.	Bukovžlak	Celje
6.	Cerkvenjak	Čagona
7.	Dol	Dol pri Ljubljani
8.	Gregorin	Šentjungent
9.	Hauptmanica	Ljubljana
10.	Imeno	Podčetrtek
11.	Jurkovič	Močna
12.	Kalobje	Šentjur
13.	Kaplja vas	Prebold
14.	Kompolje	Sevnica
15.	Kostrivnica	Kostrivnica
16.	Lastovka	Prvenci
17.	Libeliče	Libeliče
18.	Litija	Zavrstnik

19.	Marič	Noršinci
20.	Marof	Cerknica
21.	Max	Teharje
22.	Medno	Stanežiče
23.	Metlika	Prilozje
24.	Mihalovec	Dobova
25.	Mostje	Lendava
26.	Novi Lazi	Kočevska Reka
27.	Pobrežje	Zgornje Pobrežje
28.	Podgorje	Kamnik
29.	Podpeč	Podpeč
30.	Požar 2	Kočevje
31.	Požar	Kočevje
32.	Ranč	Prekopa
33.	Rems	Zagorica
34.	Senožet	Slovenske Konjice
35.	Stol	Kamnik
36.	Šentvid	Šentvid pri Stični
37.	Ul. Center Grosuplje	Grosuplje

38.	Veržej	Veržej
39.	Zagorje	Zagorje ob Savi
40.	Cugmajster	Loče
41.	Sostro	Sostro

*Vir: »Slovenska letališča in vzletišča« [Ministrstvo za promet], b. d.*

## 2.2 Razvoj civilnega letalstva

Podgoršek (2007) je dejal, da je razvoj v civilnem letalstvu bil spodbujen z razvojem vojaškega letalstva. Letala s turbinskimi motorji so zamenjala starejša letala z batnimi motorji. Ta letala so bila hitrejša in udobnejša. Bistvena razlika med batnim in turbinskim motorjem je v toku delovne snovi. Tok delovne snovi je pri batnih motorjih skozi motor prekinjen, medtem ko je pri turbinskih motorjih neprekinjen.

Civilno letalstvo je eno izmed dveh glavnih kategorij letenja. Predstavlja vso nevojaško letalstvo, tako zasebno kot komercialno. Večina držav na svetu je članica Mednarodne organizacije civilnega letalstva, preko katere skupaj določajo splošne standarde in delovno prakso za civilno letalstvo.

Civilno letalstvo delimo na dve glavni kategoriji:

- izredni zračni promet, v katerega spadajo tudi vsi potniški in tovorniški leti na rednih in izrednih poteh;
- splošno letalstvo, v katera spadajo vsi ostali civilni leti, tako privatni kot komercialni.

Število potnikov je v izrednem zračnem prometu višje, vendar ga splošno letalstvo prekaša v številu letov (in letalskih ur v ZDA). V ZDA splošno letalstvo vsako leto prepelje 166 milijonov potnikov, kar je več kot katerakoli posamezna letalska zveza, vendar manj kot če združimo vse letalske linije skupaj.

Nekatere države razlikujejo letalstvo glede na to, ali so letala najeta:

- pod komercialno letalstvo spada večina ali pa vso letalstvo, ki je najeto, zlasti izredno letalstvo letalskih družb;
- pod privatno (zasebno) letalstvo spadajo tudi piloti, ki letijo za lastne potrebe (rekreacija, poslovni sestanki itd.) in za letenje ne prejmejo plačila.

Vso izredno letalstvo je komercialno, medtem ko je splošno letalstvo lahko tako komercialno kot privatno. Seveda pa morajo pilot, letalo in ponudnik letenja imeti za delovanje dovoljenja, kot so različna gospodarska dovoljenja, registracije in certifikati.

Mednarodna organizacija civilnega letalstva (angl. ICAO – Internacional Civil Aviation Organization) je krovna mednarodna organizacija za civilno letalstvo in ena pomembnejših specializiranih organizacij, ki deluje pod okriljem Organizacije ZN. Ena glavnih nalog ICAO je izdajanje mednarodnih standardov in priporočil, ki so potrebni za standardizacijo in varnost civilnega letalstva. Slovenija se je kmalu po osamosvojitvi vključila v vse pomembne mednarodne civilne organizacije (ICAO, angl. ECAC – European Civil Aviation Conference, angl. EUROCONTROL – The European Organization for the Safety of Air Navigation).

## 3 OBSTOJEČE STANJE

### 3.1 Predstavitev letališča Edvarda Rusjana Maribor

Letališče Maribor je bilo za komercialni promet odprto maja 1976. V zgodnjih 90-ih letih je prestopilo vrata letališča 85.000 potnikov letno in prepeljanih je bilo približno 700 t tovora. Letališče je imelo več kot 10 rednih linij, večinoma po bivši Jugoslaviji in povezovalne lete v večino glavnih mest Evrope. Tovorni promet je potekal večinoma v Rusijo, Bližnji vzhod ter Afriko. Letališče je že dolga leta center za šolanje pilotov letalskih družb Swissair, Austrian Airlines, FlyNiki in Lufthansa. Bilo je matično letališče družbe Slovenian Spirit (Styrian Spirit), ki je ponujala redne lete v Pariz in Salzburg ter letalske družbe Aurora Airlines, ki je ponujala čarterske lete. Zadnji dve omenjeni letalski družbi sta sedaj v stečaju. Lahko pa izpostavimo, da so prav na mariborskem letališču pristajala letala nizkocenovne letalske družbe Ryanair, ki so ob torkih, četrkih in sobotah letela v London (na Stansted) in nazaj. Zasedenost Ryanairovih letal je bila okoli 85 %.

Letališče Edvarda Rusjana Maribor je drugo največje letališče v Sloveniji. Leži v bližini Maribora v občini Hoče-Slivnica. Letališče se od odprtja pa do leta 2000 ni prenavljalo. Večji del letališke infrastrukture je še v istem stanju kot je bilo leta 1976.

V bližini letališča se načrtuje sodoben kopenski logistični center, ki naj bi privabil industrijo in druge spremljevalne programe (turizem, rekreacija). Lokacija centra je na stičišču transportnih poti (železnica, letališče, avtocesta) in v bližini mesta Maribor ter tako predstavlja skladen razvoj celotnega prometnega sistema ter enakomeren razvoj vseh vej prometa. Hkrati se bo z investicijo v letališko infrastrukturo posledično povečala dostopnost celotne Podravske kakor tudi Koroške, Savinjske in Pomurske regije – tako z vidika turističnih destinacij, kakor tudi z gospodarskega vidika.

Lokacija letališča je prometno zelo ugodna, saj se v neposredni bližini letališča nahaja avtocestno križišče V. in X. evropskega cestnega koridorja. Možna je tudi železniška povezava z letališčem, saj je železniška proga oddaljena od letališča le 800 m.

Februarja 2008 se je Vlada Republike Slovenije odločila, da bo preimenovala letališče Maribor. Tako od 14. junija 2008 letališče nosi ime pionirja slovenskega letalstva Edvarda Rusjana.

Gombač (2004) in Sitar (1989) v svojih delih pišeta, da je Edvard Rusjan bil prvi slovenski letalec, letalski konstruktor in pilot, ki se je rodil 6. julija 1886 v Trstu. Prvič je poletel 25. novembra 1909 na področju Malih Roje v okolici Gorice z dvokrilnim letalom lastne konstrukcije EDA I, ki ga je zgradil skupaj s svojim bratom Josipom Rusjanom na Vipavskem. Pri prvih poskusih je dosegel višino dveh metrov in razdaljo 60 m. Že nekaj dni pozneje je bistveno izboljšal te rezultate, saj je letel že 12 m visoko ter 600 m daleč. Trokrilen EDA II je že vseboval nove tehnične rešitve: krmila so bila vgrajena pred krili, motor pa za krili. Polet EDA II se ni obnesel, saj je bilo letalo povsem razbito, k sreči pa Edvard Rusjan ni utrpel telesnih poškodb. Letali EDA III in po vsej verjetnosti tudi EDA IV pa sta bili dvokrilni, zgrajeni po osnovnem konceptu prvega letala EDA I. Pozneje sta se brata Rusjan posvetila izdelavi enokrilcev. Letali EDA V ter EDA VII sta dobro opravili vse letalske poskuse, kar je Edvarda prepričalo, da na velikonočni ponedeljek, 28. marca 1910 pred publiko nastopi na prvi letalski prireditvi. EDA VI je poletel kar 40 m visoko ter je v širokem krogu preletel mirensko polje. Prav to je bil do tedaj najbolje uspeli goriški Edvardov polet. EDA VII je grajen kot dvokrilec, a s to posebnostjo, da je spodnje krilo precej krajše od zgornjega. Na letalski turneji v Beogradu je zaradi neugodnih vremenskih razmer Rusjanovo letalo strmoglavilo in 9. januarja 1911 je Edvard Rusjan umrl v nesreči.

### **3.2 Poslovanje Aerodroma Maribor d.o.o.**

V sklop transportnih dejavnosti uvrščamo letalski prevoz, ki opravlja storitve prevoza potnikov in tovora z letali in drugimi zračnimi prevozi. Storitveno dejavnost z vnaprej določenimi povezavami in leti imenujemo letalsko prevoznništvo. Trženje storitev letaliških uslug različnim letalskim prevoznikom je ena izmed glavnih vlog letališča. Na finančno stanje letališča vplivajo prepeljani potniki in tovor, ki na koncu prikažeta kakšno je ekonomsko stanje letališča. Na mariborskem letališču je bilo največ letal med letoma 1977 in 1982, največ potnikov med letoma 1978 in 1981, največ tovora pa med letoma 2002 in 2004. Leta 1978 je praga letališča Maribor prestopilo rekordnih 187.516

potnikov, to je daleč največ potnikov kot ostala leta. Najmanj potnikov pa je imelo letališče Maribor leta 2001, le 218 (glej Tabela 3).

*Tabela 3: Promet na letališču Edvarda Rusjana Maribor v obdobju 1976-2009*

LETO	LETALA	POTNIKI	TOVOR (t)
1976	504	33516	43
1977	1543	88256	257
1978	1849	187516	707
1979	1450	127000	770
1980	1235	103294	857
1981	1814	103846	663
1982	1170	77558	516
1983	800	76409	610
1984	852	72271	452
1985	718	63074	738
1986	907	82955	1771
1987	856	94737	1076
1988	767	79075	542
1989	679	51998	480
1990	515	29649	259
1991	146	12660	86
1992	454	25390	354
1993	597	18941	741
1994	188	4773	1568
1995	329	8044	1671
1996	367	9293	303

1997	586	11064	275
1998	795	14228	333
1999	764	11758	166
2000	1130	10496	804
2001	408	218	259
2002	877	1017	4406
2003	1003	5563	1208
2004	1024	7093	1544
2005	1556	17439	641
2006	1396	12415	37
2007	1354	32063	19,7
2008	1300	17024	107,1
2009	2330	5129	157,6

Vir: Aerodrom Maribor d.o.o., 2010

Med letoma 2004-2007 se je število prihodov in odhodov potnikov izrazito povečalo, kjer leto 2005 še posebej izstopa. Posledica ukinitve redne linije Maribor-Pariz je zmanjšanje števila potnikov za skoraj 30 %. V letu 2007 se je število potnikov, v primerjavi z letom 2005, povečalo za več kot 50 %.

Ker večina letališč ne ločuje svojih računov v letalski in ne letalski dejavnosti, obsega prihodkov ni vedno lahko ugotoviti. Od velikosti letališča pa je odvisno ustvarjanje dodatnih dohodkov, ki se ne nanašajo na osnovno dejavnost.



Tabela 4: Velikost letališča in prihodki od letaliških pristojbin

	Število potnikov letno	Prihodki od letaliških taks
Največja letališča	10–25 milijonov	40 %
Velika letališča	1–10 milijonov	36 %
Srednja letališča	300 tisoč–milijon	35 %
Mala letališča	0–300 tisoč	31 %

Vir: Komisija Evropskih skupnosti, 2007

Po prodaji blaga in storitev so poslovni prihodki Aerodroma Maribor d.o.o. v letu 2006 znašali 457.127 EUR, v letu 2007 pa 621.223 EUR. Drugi prihodki, katere predstavljajo prihodki od najemnin, naložbenih nepremičnin in prihodki od dobička, so v letu 2006 znašali 64.388 EUR, v letu 2007 pa 431.787 EUR. Stroški dela so v letu 2006 znašali 501.162 EUR, stroški plač pa 364.933 EUR. Izguba v letu 2005 je znašala 271.937 EUR, v letu 2006 pa 407.782 EUR. Poslovni odhodki za leto 2007 znašajo 1.004.390 EUR, to so stroški porabljenega materiala, stroški dela, stroški amortizacije in odpisi vrednosti. Finančni odhodki za leto 2007 znašajo 62.261 EUR. V glavnem jih sestavljajo odhodki za obresti od kreditov. 5.854 EUR znašajo drugi odhodki v letu 2007, to je predvsem amortizacija naložbenih nepremičnin. Podjetje je oblikovalo popravo vrednosti terjatev v znesku 6.750 EUR in odpisalo 16.217 EUR terjatev.

Izguba podjetja Aerodrom Maribor d.o.o. je bila v letu 2005 271.937 EUR, v letu 2006 407.782 EUR, v letu 2007 18.932 EUR, v letu 2008 402.257 EUR in v letu 2009 je izguba znašala 316.167 EUR.

Letališče Edvarda Rusjana Maribor, v primeru večjega letala, na primer Boeing 737-800, zaračuna naslednje takse:

- pristanek in uporaba vzletno-pristajalne steze in ploščadi (»landing« je 630 EUR );
- sprejem in odprava letala (»handling« je 780 EUR):
  - parkiranje letala za avtom »follow-me«;

- nalaganje in razkladanje prtljage;
- dovoz stopnic;
- polnjenje letala s pitno vodo;
- praznjenje fekalij iz letala itd.;
- za vsakega potnika, ki vstopi na letalo (20 EUR<sup>2</sup>).

Leta 2008 je podjetje Aerodrom Maribor d.o.o. končalo z izgubo, ki pa je bila v primerjavi z letom 2007, manjša. Leta 2007 je znašala okoli 19.000 EUR, leta 2006 pa 408.000 EUR. V prihodnje bi naj letališče poslovalo celo z dobičkom, saj z izgradnjo nove infrastrukture načrtujejo nekje med 50.000 do 100.000 potnikov letno.

### 3.3 Konkurenca Aerodroma Maribor d.o.o.

Aerodrom Maribor d.o.o. je zaradi treh okoliških letališč, in sicer v Ljubljani, Zagrebu in Gradcu, v podrejenem položaju. Vsa ta podjetja, ki upravljajo z letališko infrastrukturo, so v dobrem tehničnem stanju, imajo urejeno organizacijsko strukturo in zagotovljene redne letalske prevoznike ter potnike. To jim posledično zagotavlja finančna sredstva in s tem ne prihaja do finančnih težav, kar pa za Aerodrom Maribor d.o.o. ne moremo trditi. Zgoraj omenjena letališča imajo drugačno lastniško strukturo kot podjetje Aerodrom Maribor d.o.o. Aerodrom Ljubljana d.d. je delniška družba pri kateri je večinski lastnik država. Na Hrvaškem je prav tako večinski lastnik Aerodroma Zagreb država, graško pa je v lasti lokalne skupnosti, medtem ko je Aerodrom Maribor d.o.o. v zasebni lasti. Za Aerodrom Maribor d.o.o. bi bilo najbolje, da bi ga odkupilo kakšno državno podjetje (npr. Pošta Slovenije d.d.) ali da bi si pridobilo nove partnerje, saj samo ne bo zmoglo konkurirati najbližjim letališčem.

Aerodrom Ljubljana d.d. je po avtocesti od Aerodroma Maribor d.o.o. oddaljena 145 km. Zaradi 98 km medsebojne oddaljenosti po zračni liniji sta seveda tudi močno konkurenčni, kar je in še vpliva na razvoj oziroma stagnacijo Aerodroma Maribor d.o.o. Aerodrom Ljubljana d.d. je glavno in osrednje letališče Republike Slovenije in zaradi bližine glavnega mesta ima še poseben pomen in vlogo za državo. Letalska družba

---

<sup>2</sup> Cenik Aerodroma Maribor d.o.o., 2006

Adria Airways tedensko izvrši preko 200 poletov iz letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, ki je tudi matično letališče družbe. Kot delniška družba je podjetje Aerodrom Ljubljana d.d. registrirano od 28. januarja 1997. Večinski lastnik je z skoraj 51 % lastniškim deležem Republika Slovenija.

Pregl (2010, str. 4) je mnenja, da je v sosednjem Gradcu, le 50 km severno od Maribora, popolnoma drugačna slika. Omenjeno letališče se je v zadnjih letih ekspanzivno razvilo in prehitelo Maribor. Vzroki za to so večplastni. Gradec je zelo dobro izkoristil dolgo obdobje mrtvila, ki je zavladovalo po osamosvojitvi Slovenije, ko se je na Maribor začelo po malem pozabljati. V letu 2008 so na graškem letališču oskrbeli več kot milijon potnikov, lani, v letu gospodarske krize, jih je bilo skoraj 950.000 ali za 6 % manj. V nacionalni in internacionalni primerjavi je to dober izid. Tukaj bi želeli omeniti še nekaj podatkov, ki bi lahko veljali tudi za Maribor, če bi seveda upoštevali pravočasni odziv. V Gradcu prav tako delajo na potniškem prometu, vendar pa ne zanemarjajo tovarnega prometa. Lani, v letu 2009, so pretovorili za 8.230 t tovora. Za družbo Graz AG, ki je od leta 2004 lastnica letališča, ni pomembno zgolj razvijanje osnovne dejavnosti, saj hkrati razvijajo tudi druge servise. Sem spadata restavracija in supermarket, ki ju s pridom izkoriščajo tudi okoliški prebivalci. Samo galerija in razgledna terasa sta lani pritegnili 7.000 obiskovalcev. Take zgodbe si v Mariboru vsaj za zdaj ne znamo predstavljati.

### **3.4 Posnetek stanja**

V nadaljevanju bomo naredili primerjalno analizo med mariborskim (MBX), graškim (GRZ), ljubljanskim (LJU) in zagrebškim (ZAG) letališčem. Rezultate analize grafično ponazarjamo in jih analiziramo v poglavju Kritična analiza.

Slika 2: Končni poslovni izid v obdobju 2005-2009 (izraženo v EUR)

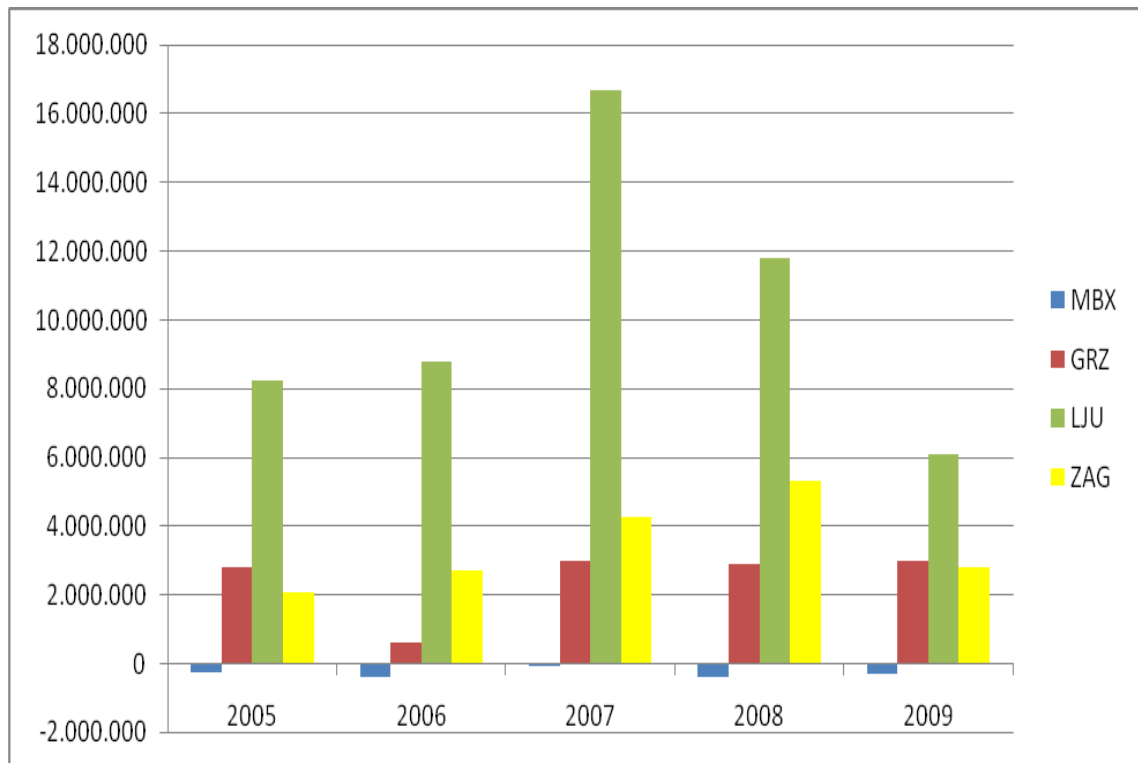


Tabela 5: Končni poslovni izid v obdobju 2005-2009 (izraženo v EUR)

	MBX	GRZ	LJU	ZAG
2005	-271.937	2.800.000	8.217.530	2.066.048
2006	-407.782	600.000	8.800.000	2.701.351
2007	-18.932	3.000.000	16.700.000	4.288.254
2008	-402.257	2.900.000	11.787.000	5.302.615
2009	-316.167	3.000.000	6.109.142	2.829.993

Vir: Aerodrom Ljubljana d.d., b. d.; AJPES, b. d.; Financijska agencija, b. d.; Flughafen Graz, 2008; Flughafen Graz, 2005; Flughafen Graz, 2009; Zračna luka Zagreb, 2007.

Slika 3: Premiki letal v obdobju 2000-2009

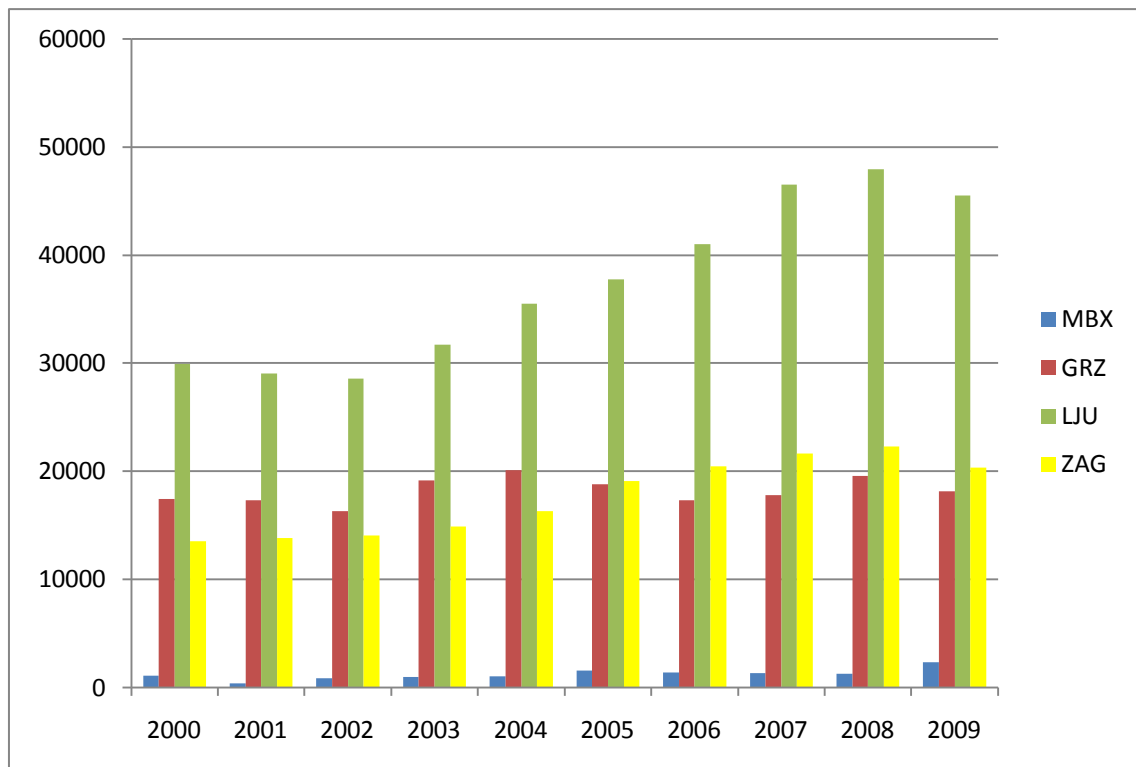


Tabela 6: Premiki letal v obdobju 2000-2009

	MBX	GRZ	LJU	ZAG
2000	1.130	17.443	29.965	13.558
2001	408	17.322	29.050	13.827
2002	877	16.318	28.571	14.041
2003	1.003	19.180	31.737	14.926
2004	1.024	20.096	35.502	16.333
2005	1.556	18.820	37.767	19.087
2006	1.396	17.297	40.991	20.442
2007	1.354	17.789	46.517	21.625
2008	1.300	19.603	47.926	22.271
2009	2.330	18.167	45.492	20.342

Vir: Aerodrom Ljubljana d.d., b. d.; Flughafen Graz, 2008; Zračna luka Zagreb, 2007; Zračna luka Zagreb, 2010.

Slika 4: Prepeljani potniki v obdobju 2000-2009



Tabela 7: Prepeljani potniki v obdobju 2000-2009

	MBX	GRZ	LJU	ZAG
2000	10.496	752.507	991.693	1.149.830
2001	218	752.068	894.130	1.186.471
2002	1.017	795.068	872.966	1.203.436
2003	5.563	860.163	928.397	1.314.652
2004	7.093	898.504	1.048.238	1.408.206
2005	17.439	892.958	1.218.896	1.551.519
2006	12.415	912.791	1.334.355	1.728.413
2007	32.063	948.140	1.524.028	1.992.455
2008	17.024	1.008.330	1.673.050	2.192.453
2009	5.129	948.590	1.433.855	2.062.242

Vir: Aerodrom Ljubljana d.d., b. d.; Flughafen Graz, 2008; Zračna luka Zagreb, 2007; Zračna luka Zagreb, 2010.

Slika 5: Prepeljani tovor v obdobju 2000-2009 (izraženo v tonah)

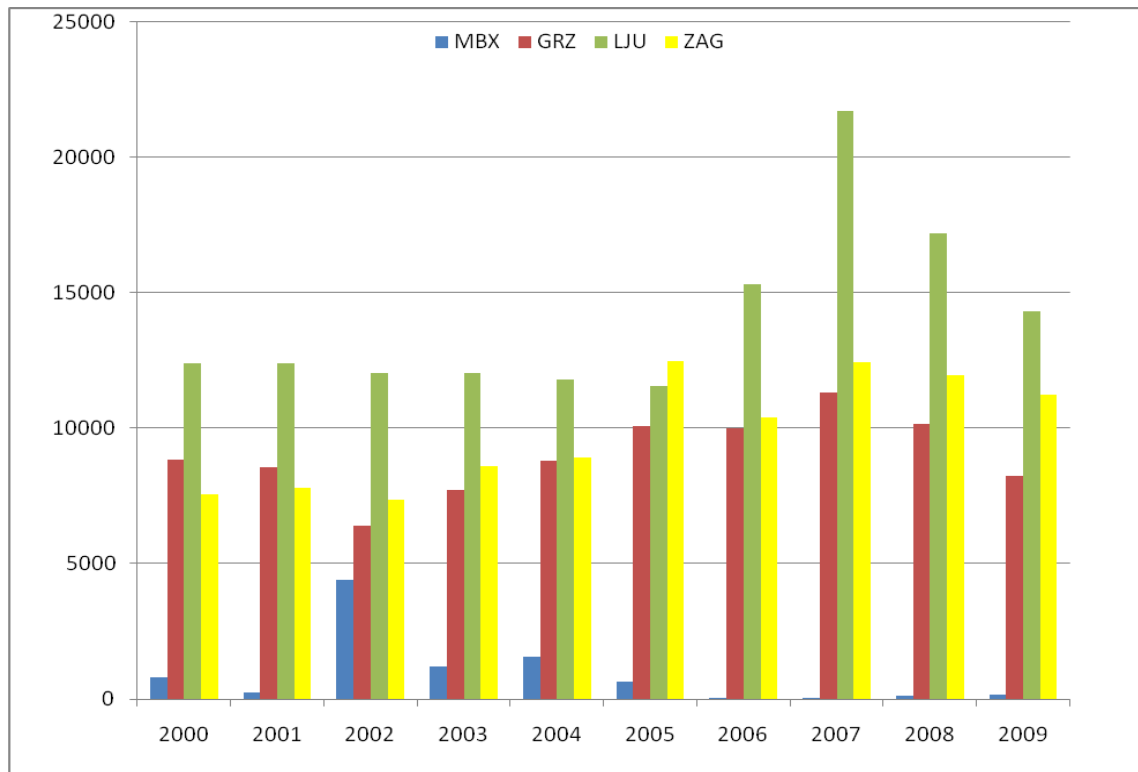


Tabela 8: Prepeljani tovor v obdobju 2000-2009 (izraženo v tonah)

	MBX	GRZ	LJU	ZAG
2000	804	8.836	12.396	7.577
2001	259	8.548	12.403	7.791
2002	4.406	6.396	12.021	7.347
2003	1.208	7.734	12.018	8.608
2004	1.544	8.811	11.781	8.899
2005	641	10.085	11.561	12.492
2006	37	10.013	15.309	10.393
2007	19,7	11.319	21.717	12.448
2008	107,1	10.165	17.188	11.966
2009	157,6	8.230	14.333	11.231

Vir: Aerodrom Ljubljana d.d., b. d.; AJPES, b. d.; Financijska agencija, b. d.; Flughafen Graz, 2008; Flughafen Graz, 2005; Flughafen Graz, 2009; Zračna luka Zagreb, 2007.

### 3.5 Kritična analiza

V kritični analizi bomo analizirali statistiko čistega poslovnega izida v obdobju 2000-2005, število premikov letal, prepeljanih potnikov in tovora v obdobju 2000-2009.

Iz slike 2 je razvidno, da je v vseh teh letih največji dobiček ustvarjalo letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, še posebej pa v letu 2007. Razloge za to lahko pripišemo povečanemu tovornemu prometu (glej sliko 5), kot tudi povečanemu številu potnikov (glej sliko 4). Ljubljansko letališče ima enkrat več premikov letal kot zagrebško letališče, za četrtno manj potnikov in največ prepeljanega tovora izmed vseh omenjenih letališč. Čeprav ima ljubljansko letališče manj prepeljanih potnikov kot zagrebško, je, kar se tiče dobička, na vodilnem mestu. Največji prihodek na letališčih ustvarja tovorni promet, za njim pa potniški promet. Za vsako letalo, ki pristane, se po letališkem ceniku izda račun za pristanek, uporabo vzletno-pristajalne steze in ploščadi (angl. landing) ter za sprejem in odpravo letala (angl. handling).

Po statističnih podatkih dajejo na zagrebškem letališču prednost potniškemu prometu in nekoliko manj tovornemu. Na zagrebškem letališču pristajajo večja letala, ki sprejmejo več potnikov, kot tista, ki pristajajo na ljubljanskem letališču. Zaradi tega prihaja do večjega števila potnikov kot na ostalih treh letališčih. V zadnjih treh letih se je potniški promet na zagrebškem letališču povečal in se giblje okoli 2.000.000 prepeljanih potnikov.

Graško letališče je v primerjavi z ljubljanskim in zagrebškim letališčem manjše. Po premiku letal in prepeljanem tovoru pa lahko konkurira zagrebškemu letališču. Iz slike 3 in 5 je razvidno, da je razlika premikov letal in prepeljanega tovora med graškim in zagrebškim letališčem majhna. Glede na to, da je ljubljansko letališče večje od graškega, jih slednji prepelje le tretjino manj. To je okoli 900.000 potnikov letno. Čisti poslovni izid za graško letališče po letih znaša približno 2.500.000 EUR.

Kot je razvidno iz prejšnjega poglavja, mariborsko letališče krepko zaostaja za vsemi tremi zgoraj omenjenimi letališči in ne konkurira nobenemu izmed njih. Izstopa pa po prepeljanem tovoru v letu 2002, ki znaša 4.406 t, kar je za mariborsko letališče v



zadnjih desetih letih bilo največ. V tem letu se je v prepeljanem tovoru približalo graškemu letališču. Leta 2007 je bilo na mariborskem letališču prepeljanih 32.063 potnikov, katerih število pripisujemo nizkocenovnemu letalskemu prevozniku Ryanair in dvema čarterskima linijama v Tunizijo. Po dani statistiki je na mariborskem letališču v zadnjih petih letih bil poslovni izid negativen. Zaradi prej omenjenih razlogov so bili leta 2007 stroški veliko manjši, kot v preostalih štirih letih.

V prihodnje, ko bo na mariborskem letališču nova infrastruktura, bi bilo zanimivo ponovno analizirati graško, ljubljansko in zagrebško letališče v primerjavi z mariborskim. Menimo, da se bo mariborsko letališče iz prometnega vidika v prihodnje počasi začelo približevati graškemu. Zanimivo bo videti, za koliko bo ljubljanskemu letališču upadel promet.

V Avstriji in na Hrvaškem sama politika skrbi za nemoteno delovanje vseh letališč v državi, ki pa jih ni malo. To pomeni, da je promet porazdeljen tako, da imajo letališča glede na svojo velikost toliko prometa, da lahko normalno poslujejo. Ljubljansko letališče odstopa od graškega in zagrebškega letališča po prometni statistiki zato, ker ima veliko politično podporo, katere mariborsko letališče nima.

### **3.6 Posnetek stanja v času nove letališke infrastrukture**

Vsa infrastruktura na letališču Edvarda Rusjana Maribor je v lasti države. To velja tudi za celoten potniški terminal. Do leta 2013 bo država z lastnimi sredstvi in s sredstvi Evropske skupnosti prenovila celotno letališko infrastrukturo. Vzletno-pristajalna steza bo podaljšana za 800 m in bo po prenovi dolga 3300 m. Prenovljeni bodo tudi drugi prostori, kot so garaže, delavnice, skladiščni prostori in hangar.

Kar se tiče skladiščnih prostorov, so ti v zelo slabem stanju, majhni in težko dostopni. Po prenovi druge faze pa bodo prenovljeni po skladiščnih standardih. Skladišča bodo dostopnejša za ves transportni promet, dosti bolj prostorna in kar je za logista najbolj pomembno, opremljena z najsodobnejšo tehnično opremo. Kupljena bo tudi oprema za manipuliranje s tovorom (transporter za nakladanje tovora, viličar itd.).

Če primerjamo rentgen, ki je trenutno v skladišču, s tistim, ki bo v prihodnje stal v kletnem delu terminala, lahko povemo, da je le-ta majhen in zamuden. To pomeni, da se mora pri pregledu skozi rentgen vsak kos blaga posebej razložiti iz vsake palete, ga poslati skozi rentgenski pregled in nato spet zložiti nazaj na paleto. Ta dolgotrajen proces bo z novo stavbo odpravljen, saj sta v novem terminalu že zgrajeni klančini po kateri se pride v klet terminala, kjer se bo izvajala varnostna kontrola blaga (natovorjenih palet) skozi rentgen, s katerim bodo lahko pregledali 800 palet v eni uri.

Rentgenski pregled bo potekal na naslednji način. Transportno vozilo bo pripeljalo blago na paleti po klančini iz »landside-a« v klet, kjer se bo varnostno pregledalo. Po kontroli bo blago varnostno pregledano in bo s pomočjo transportnega vozila pripeljano po klančini navzgor na »airside« na platformo, kjer ga bodo s pomočjo transporterja za nakladanje tovora naložili na letalo.

Pri potniškem prometu bo postopek potekal tako, da se potnik najprej prijavi na prijavnem okencu »check-in«, kjer odda svojo prtljago, katera se stehta in pošlje po zato narejenem tekočem traku v klet, kjer gre skozi rentgen. Z novim prtljažnim rentgenom bodo lahko pregledali 800 kovčkov v eni uri, kar je 4 krat več kot do sedaj. S trenutnim rentgenom jih lahko pregledajo le 200 v eni uri. V primeru dveh oziroma večih istočasnih letalskih odhodov, se mora prtljaga sortirati tako, da ne pride do kakršnekoli pomote. S transportnimi sredstvi odpeljejo prtljago do letala, kjer s posebnim vozilom natovorijo prtljago na letalo.

## 4 SWOT ANALIZA

Za letališče Edvarda Rusjana Maribor bomo izdelali SWOT analizo. SWOT analiza je celovito ocenjevanje prednosti in slabosti ter priložnosti in nevarnosti za določeno organizacijo. Bistvo takšne celovite ocene sta analiza in vrednotenje preteklih, sedanjih in v prihodnost usmerjenih podatkov in informacij.

S to metodo smo prišli do naslednjih ugotovitev:

### PREDNOSTI (angl. Strengths)

Letališče Edvarda Rusjana Maribor je drugo največje letališče v Sloveniji in ima status mednarodnega javnega letališča. Ima zelo dobro geostrateško lego, saj leži v bližini V. in X. vseevropskega koridorja ter avtoceste in železniške proge. Prav tako ima zelo dobro geografsko lego, saj leži v bližini mesta Maribor in turističnih območij, kot so na primer Pohorje, Rogla, Haloze, Ptuj itd. ter avstrijske, hrvaške in madžarske meje. Izmed vseh slovenskih letališč ima zelo ugodne vremenske pogoje za letenje. Do leta 2013 bodo dokončana vsa dela (prenova in dograditev potniškega terminala, prenova vseh garažnih in skladiščnih prostorov, podaljšanje vzletno-pristajalne steze za 800 m itd.).

### SLABOSTI (angl. Weaknesses)

Zaradi slabih razmer na letališču so pogoji dela zaenkrat zelo slabi. Njegovo ozko grlo je zastarela letališka stavba, ki ni bila obnovljena, zastareli letališki stroji in dolžina letališke steze, ki ne omogoča vzletanja polnih največjih tovornih letal, saj meri le 2500 m. Zaradi slabega interesa države, neurejene organizacijske strukture in dragega letalskega goriva prihaja do zaviranja rednih in čarterskih letov, kar posledično vodi v finančne težave. Zaradi le-teh prihaja do zamude pri izplačevanju rednih plač. Slabost je tudi slaba povezanost z javnim prevozom.

## PRILOŽNOSTI (angl. **O**pportunities)

Kot priložnosti za letališče Edvarda Rusjana Maribor vidimo tranzitni promet, usmerjenost v tovorni promet in turizem. Potniški letalski promet je zelo povezan s turizmom. V času, ko je na letališču delovala (nizkocenovna) letalska družba Ryanair, je bilo letališče podpora okoliškemu turizmu – tako Mariboru kot drugim turistično privlačnim destinacijam, saj je našo deželo obiskalo ogromno turistov. Tako bi moralo ostati tudi danes, a se žal niso uspeli dogovoriti za podaljšanje sodelovanja. Letališče Edvarda Rusjana Maribor bi si z učinkovitejšim trženjem in promocijo lahko zagotovilo večjo prepoznavnost na evropskem in svetovnem letalskem trgu. Tako bi si lažje poiskali in pritegnili tudi druge investitorje. Kot priložnosti lahko navedemo še sodelovanje s tamkajšnjimi prebivalci, okoliškimi občinami, turističnimi društvi ipd.

Ministrstvo za gospodarstvo (2010, str. 4) navaja v turistični politiki za leto 2010 z usmeritvami za leto 2011 oceno konkurenčnosti turističnega gospodarstva za leto 2009, ki jo je pripravil Svetovni gospodarski forum. Ugotavljamo, da je Slovenija po skupni oceni konkurenčnosti slovenskega turizma dosegla 35. mesto med 133. državami, kar pomeni, da imamo dovolj priložnosti za izboljšave, predvsem pri letalskih povezavah.

Letalske povezave si želi tudi lokalno turistično gospodarstvo, ki lahko samo tako cilja na kaj več kot tradicionalno slovenske goste. Vpliv redne letalske linije v Mariboru bi bil brez dvoma velik in pozitiven, saj bi to zagotovo pomenilo dodatne goste v Sloveniji. Redna letalska povezava na mariborsko letališče bi zagotovo veliko prispevala k razvoju Maribora kot turistični destinaciji in posledično k večji zasedenosti hotelov. Omogočala bi predvsem razvoj v mestnem turizmu in počitniškem turizmu ob Pohorju in na njem ter tako prispevala k večji prepoznavnosti turistične destinacije.

Pomemben je izbor mesta in prevoznika, s katerim bi Maribor vzpostavil povezavo. V času, ko je Ryanair letel med Londonom in Mariborom, so namreč več nočitev našteali le v dveh hotelih (Uni\*\*\* in Orel\*\*\*), v preostalih pa ne. To pripisujemo predvsem dejstvu, da je Ryanair nizkocenovni irski letalski prevoznik in so njegovi potniki izkoriščali Maribor predvsem kot izhodiščno točko za odkrivanje Slovenije.

## NEVARNOSTI (angl. **T**hreats)

Letališče Edvarda Rusjana Maribor je zaradi treh okoliških letališč, in sicer v Ljubljani, Zagrebu in Gradcu, v podrejenem položaju. Vsa omenjena letališča so v dobrem tehničnem stanju, imajo urejeno organizacijsko strukturo in zagotovljene redne letalske prevoznike ter potnike. To jim posledično zagotavlja finančna sredstva in s tem ne prihaja do finančnih težav, kar pa za letališče Edvarda Rusjana Maribor ne moremo trditi.

## 5 PRENOVA ALI PREDLOG REŠITVE PROBLEMATIKE

### 5.1 Prenova letališke infrastrukture na letališču Edvarda Rusjana Maribor

Ministrstvo za promet (2010, str. 4) je v projektu »Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor 2007-2013« objavilo, da je letališka infrastruktura na letališču Edvarda Rusjana Maribor, predvsem letališki objekti in oprema, na meji tehničnih in tehnoloških zmogljivosti ter da je njihova obnova nujno potrebna (glej Sliko 6). V ta namen je pripravljen nov projekt »Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Edvarda Rusjana Maribor« (glej Sliko 7).

*Slika 6: Dotrajan potniški terminal*



Ta projekt zajema:

- dograditev in prenovo potniškega terminala vključno z opremo;

- izdelavo glavnega načrta letališča;
- nakup opreme za sprejem in odpravo letal;
- obnovo letaliških objektov.

Slika 7: Končno stanje potniškega terminala



Vir: Ministrstvo za promet, 2010, str. 5

Potniški terminal se je izkazal za enega izmed najbolj kritičnih delov letališke infrastrukture, saj je v njem trenutno prostora komaj za potnike enega letala tipa Airbus 320, kar pomeni za od 150 do 160 potnikov. Zaradi dolgoletne uporabe ter novih zahtev ločevanja potnikov, je nujno potrebna prenova in dograditev potniškega terminala na letališču Edvarda Rusjana Maribor (glej Sliko 8). Nove zahteve so tako imenovane zahteve s področja varovanja civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja ter Schengenske zahteve. Na podlagi novih zahtev je seveda potrebna drugačna ureditev potniških tokov v prihodu in odhodu ter njihove prtljage, potrebna je tudi sprememba postavitve prijavnih pultov ter druge spremembe. Potniški terminal, ki zajema tudi komercialni del, in sicer dostop na prenovljeno streho objekta in dostop do restavracije, bo na novo urejen.

Javni razpis za obnovo in dograditev potniškega terminala na letališču Edvarda Rusjana Maribor je bil objavljen že lani, v letu 2009. Izbrani izvajalec je SCT d.d. Zaključek dograditve in prenove potniškega terminala je predviden meseca marca, leta 2011.

*Slika 8: Obnova potniškega terminala – terminal B*



V letih 2010 in 2011 je v okviru projekta »Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Edvarda Rusjana Maribor« predvidena izdelava glavnega načrta letališča Edvarda Rusjana Maribor, ki bo določil koncept razvoja letališča do leta 2040. To pomeni, da bo izbran novi koncesionar, ki bo naslednjih 30 let uspešno upravljal z letališčem Edvarda Rusjana Maribor. Le-ta bo izbran na takšen način, da bo predstavil svojo tridesetletno vizijo letališča Edvarda Rusjana Maribor, ki upamo, da bo uspešna ter predvsem dobičkonosna za letališče.

V nadaljnjih dveh letih je predvideno posodabljanje opreme za sprejem in odpravo letal. Načrtuje se nakup gasilskega vozila, ambulantnega vozila, vozila za razledenitev letal, potniških stopnic, agregata, zračnega zaganjalnika in transporterja za nakladanje tovora.



Zgoraj naštetá oprema, ki je kvalitetna in sledi tehnično-tehnološkim spremembam, bo predstavljala osnovne pogoje za normalen nadaljnji razvoj letališke dejavnosti.

Po končani obnovi in dograditvi potniškega terminala sledi obnova objektov namenjenih letališkim službam, in sicer mehanična delavnica, gasilska delavnica, garaže za gasilska in ostala letališka vozila, razne pisarne, skladišča za tovor in hangarja. V okviru obnove bodo sanirane strehe, zamenjana strojna in električna inštalacija ter kanalizacija in stavbno pohišstvo. Obnova letaliških objektov je prav tako predvidena v letih 2011 in 2012.

## 5.2 Predlog rešitve problematike

Slika 9: 5 % čarterskih potnikov

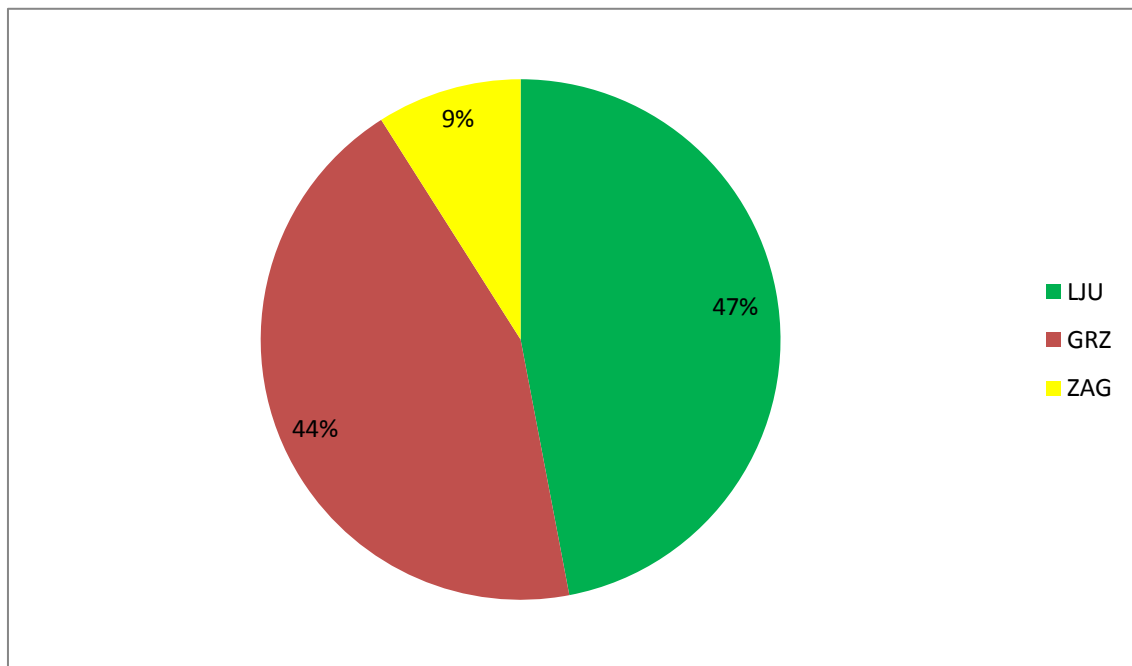


Tabela 9: 5 % čarterskih potnikov

LETALIŠČE	ČARTERSKI POTNIKI V LETU 2009	5% ČARTERSKIH POTNIKOV
LJU	240.988	12.049
GRZ	227.739	11.387

ZAG	44.243	2.212
	SKUPAJ:	25.648

Slika 10: 1 % ostalih (potniki rednih linij in poslovnih letov) potnikov

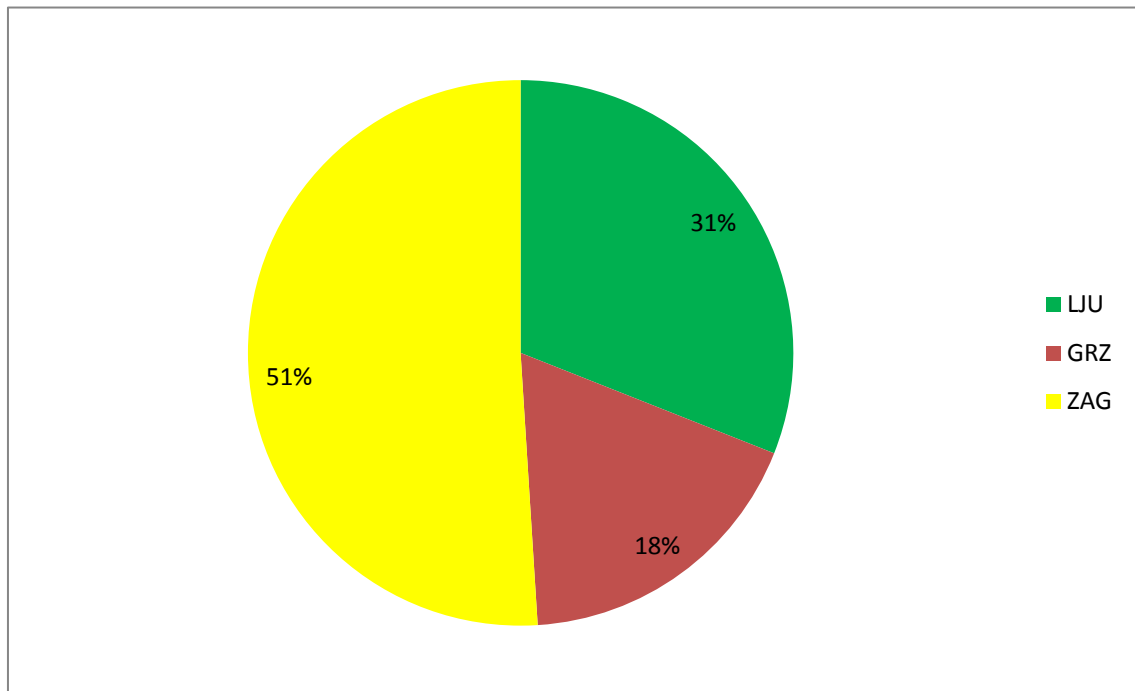


Tabela 10: 1 % ostalih (potniki rednih linij in poslovnih letov) potnikov

LETALIŠČE	OSTALI POTNIKI V LETU 2009	1% OSTALIH POTNIKOV
LJU	1.192.867	11.929
GRZ	720.851	7.208
ZAG	2.017.999	20.180
	SKUPAJ:	39.317

Slika 11: Skupno število prepeljanih potnikov

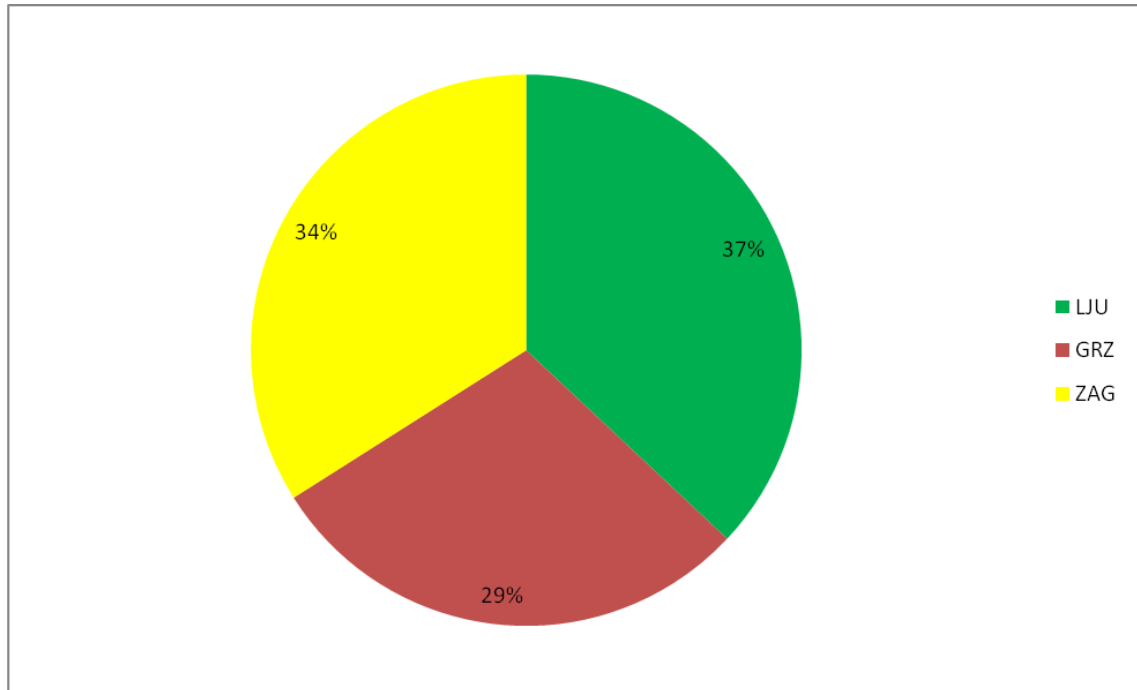


Tabela 11: Skupno število prepeljanih potnikov

LETALIŠČE	PREPELJANI POTNIKI V LETU 2009	5 % + 1 % PREPELJANIH POTNIKOV
LJU	240.988 + 1.192.867	23.978
GRZ	227.739 + 720.851	18.595
ZAG	44.243 + 2.017.999	22.392
	SKUPAJ:	64.965

Z najbližjimi letališči se letališče Maribor ne more povezovati, saj še vedno obstaja beseda konkurenca. Letališče Edvarda Rusjana Maribor bo z novo letališko infrastrukturo imelo več možnosti prevzeti kakšen čarterski let od konkurenčnih letališč, npr. letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, letališča Zagreb in letališča Gradec. Od vseh treh letališč, nudi letališče Edvarda Rusjana Maribor tudi najugodnejše letališke storitve.

Če bi si letališče Edvarda Rusjana Maribor pridobilo samo 5 % čarterskih potnikov in 1 % ostalih (potniki rednih linij in poslovnih letov) potnikov od vsakega izmed zgoraj

našteti letališč, bi lahko normalno delovalo in si naredilo ne samo promet, temveč tudi pozitivni poslovni izid.

Leta 2007, ko so imeli na letališču nizkocenovno letalsko družbo Ryanair in dve čarterski liniji v Tunizijo, so bili v končnem poslovnem izidu blizu ničle. Imeli so 18.932 EUR izgube, kar pa je za razliko od ostalih zadnjih let bilo zelo dobro, kajti povprečno so v zadnjih petih letih imeli slabih 300.000 EUR izgube.

V slikah 9, 10 in 11 smo prikazali, da če bi si letališče Edvarda Rusjana Maribor pridobilo le 5 % čarterskih potnikov in 1 % ostalih potnikov od vsakega izmed omenjenih letališč, bi to pomenilo enkrat več potnikov kot v letu 2007, to je 64.965 prepeljanih potnikov in s tem posledično pozitivni poslovni izid.

V raziskavi smo analizirali število prepeljanih potnikov v letu 2009. Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je imelo največ prepeljanih čarterskih potnikov v letu 2009, to je 240.988, sledi jim letališče Gradec, ki jih je imelo 227.739 in letališče Zagreb, ki je imelo veliko zasedenost rednih linij, čarterskih letov pa je imelo zelo malo, le 44.243 čarterskih potnikov. Če bi si letališče Edvarda Rusjana Maribor pridobilo samo 5 % čarterskih potnikov od vseh treh letališč, bi skupno število bilo 25.648. 1 % ostalih potnikov pa bi znašalo 39.317. V skupnem seštevku bi to bilo 64.965 prepeljanih potnikov. Tako bi letališče Edvarda Rusjana Maribor lahko normalno delovalo in začelo konkurirati ostalim trem letališčem.

### **5.3 Viri financiranja**

Ministrstvo za promet (2010, str. 7) je v projektu »Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor 2007-2013« objavilo skupne investicijske stroške projekta, ki znašajo 15.278.596,00 EUR, od tega je predvidenih:

- 11.117.865,16 EUR iz sredstev EU;
- 4.160.730,84 EUR sredstev iz proračuna Republike Slovenije.

## **5.4 Razpis koncesije za dolgoročno vodenje letališča Edvarda Rusjana Maribor**

Na uradni spletni strani Ministrstva za promet je bila 9. julija 2010 objavljena prva dokumentacija »Ogled letališke infrastrukture«, ki je bil eden izmed pogojev za prijavo na razpis. Prijavili sta se le dve podjetji, in sicer predstavniki Aerodroma Maribor d.o.o. in Pošte Slovenije d.d., ki pa se nista prijavili na prvi razpis, saj so pogoji bili prezahtevni. Zaradi tega je država 1. oktobra 2010 objavila drugo dokumentacijo z naslovom »Razpisna dokumentacija za postopek javnega zbiranja ponudb za najem letališke infrastrukture letališča Edvarda Rusjana Maribor ter prevzem obratovanja letališča Edvarda Rusjana Maribor«.

8. oktobra se morajo na drugi ogled letališke infrastrukture odzvati interesenti za dolgoročni prevzem letališča Edvarda Rusjana Maribor. Interesentov naj bi bilo po neuradnih podatkih še več. Vsa zainteresirana podjetja morajo do 18. oktobra oddati pisne ponudbe, ki jih bo Ministrstvo za promet proučilo. Pred omenjenim datumom morajo interesenti obvezno opraviti ogled letališke infrastrukture, ki je predpogoj za oddajo pisne ponudbe.

Glede na to, da so razpisni pogoji zelo zahtevni tudi v drugi razpisni dokumentaciji, se lahko zgodi, da se na drugi razpisni rok prav tako ne bo prijavilo nobeno podjetje, kar pomeni, da se bo moralo, če bo do tega prišlo, dogovoriti z interesenti o novih pogojih. Tisti interesent, ki bo pripravil po oceni Ministrstva za promet najboljši dolgoročni načrt, bo izbran za novega koncesionarja. Natančni pogoji za izbiro koncesionarja so prikazani v prilogi 1, str. 10.

Pričakujemo in upamo, da bo za 30-letno vodenje letališča Edvarda Rusjana Maribor izbrana Pošta Slovenije d.d., ki iz leta v leto bolje posluje, saj lahko zasledimo, da je v letu 2009, v času gospodarske krize, ustvarila dobiček v višini okoli 20 milijonov EUR, ki je celo večji od predlanskega. Pošta Slovenije d.d. sodeluje s svetovno znanimi poštam, kot so UPS, DHL, TNT in FedEx. S prihodom Pošte Slovenije d.d. bi zaživel tudi logistični center, ki ga na letališču Edvarda Rusjana Maribor že dolgo pričakujemo.

V prilogi bomo priložili objavo javnega zbiranja ponudb in načrte tlorisa kleti, pritličja in nadstropja novega potniškega terminala na letališču Edvarda Rusjana Maribor.

## 5.5 Evropski sklad za regionalni razvoj

Ministrstvo za promet (2010, str. 7) je v projektu »Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor 2007-2013« objavilo, da je finančni instrument evropske kohezijske politike za obdobje 2007-2013 Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR), ki skupaj z Evropskim socialnim skladom sodi v okvir Strukturalnih skladov, ki predstavljajo del proračuna Skupnosti. Med Evropsko komisijo in organi držav članic se izvaja po principu deljene odgovornosti črpanje sredstev strukturalnih skladov. Tako je Slovenija za obdobje 2007-2013 pripravila dva operativna programa, in sicer:

- operativni program krepitve regionalnih razvojnih potencialov (OP RR);
- operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture (OP ROPI).

Evropski sklad za regionalni razvoj je namenjen za krepitev ekonomske in socialne kohezije ter pomoči pri odpravljanju največjih razvojnih neravnovesij v regijah Skupnosti. Tako Evropski sklad prispeva k zmanjševanju vrzeli med stopnjami razvitosti različnih regij. Tu gre predvsem za regije z najbolj omejenimi možnostmi, vključno s podeželskimi in mestnimi območji, nazadujoče industrijske regije ter območij z geografskimi in naravnimi ovirami, kot so otoki, gorska območja, redko poseljena območja in mejne regije. Pri tem Evropski sklad za regionalni razvoj izvaja prednostne naloge Skupnosti, zlasti potrebo po krepitvi konkurenčnosti in inovativnosti, ustvarjanju in ohranjanju trajnih delovnih mest ter zagotavljanju trajnostnega razvoja.

Sklad omogoča finančno podporo projektom, ki:

- spodbujajo ali ohranjajo stopnjo zaposlenosti;
- izboljšujejo infrastrukturo;
- spodbujajo razvoj malih in srednjih podjetij ter s tem lokalno gospodarstvo;
- dvigujejo produktivnost in konkurenčnost.

## ZAKLJUČEK

V diplomski nalogi smo se bolj podrobno soočili s težavami na letališču Edvarda Rusjana Maribor, katere smo podrobno tudi opisali. V samem uvodu diplomske naloge smo se dotaknili nekaj osnovnih pojmov, kot so Aerodrom Maribor d.o.o., letališče Edvarda Rusjana Maribor, Vlada Republike Slovenije, letalska družba Adria Airways, težave na letališču in podobno, katere smo skozi celotno diplomsko nalogo večkrat uporabili.

Če na kratko povzamemo, je letališka infrastruktura na letališču Edvarda Rusjana Maribor, predvsem objekti in oprema, na meji tehničnih zmogljivosti in njihova obnova je nujno potrebna. Pri tem ni pomemben le zunanji videz, temveč predvsem strokovno usposobljeno osebje, ki bi s pravo organizacijo in tehnologijo dela letališče Edvarda Rusjana Maribor naredili konkurenčno, tako slovenskim kot tudi vsem ostalim evropskim letališčem. Obnova letališke infrastrukture ne bi bila v korist in veselje le delavcem letališča Edvarda Rusjana Maribor, ampak tudi širši okolici, saj bi se s tem oblikovala nova delovna mesta, razvoj regije, rast novih podjetij in imeli bi povezavo z vsemi evropskimi ter morda nekaterimi svetovnimi mesti. Menimo, da se ljudje premalo zavedamo, kako pomembno je to letališče za našo regijo. Nekako smo se že navadili, da enostavno ni prometa in da je letališče za »odpis«. Z dograditvijo novega potniškega terminala pa se letališču obetajo boljši časi, zato upamo, da bomo naša razmišljanja o »odpisanem« letališču lahko spremenili.

Glede na to, da ima letališče Edvarda Rusjana Maribor zelo ugodno lego in da so vremenski pogoji zelo dobri, ne vidimo razloga, da zgoraj naštetih ciljev ne bi mogli uresničiti. Seveda pa je za uspeh in dosego ciljev pomembno, da si odgovornost delijo vsi, tako zaposleni na letališču Edvarda Rusjana Maribor, kot tudi država, letalski prevozniki, krajani in ne nazadnje tudi uporabniki.

V nadaljevanju bomo podali oceno in vrednotenje uspešnosti rešitve problema, pogoje za uvedbo rešitve ter možnost nadaljnjega razvoja.

## Ocena in vrednotenje uspešnosti rešitve problema

Kot eno izmed možnosti za rešitev težav na letališču Edvarda Rusjana Maribor smo videli v 14-dnevnem gostovanju letalskih družb Adria Airways in Turkish Airlines. To je bila le začasna rešitev, ki pa bi morala na letališču Maribor postati stalna praksa. V nadaljevanju bomo opisali, kako so zaposleni doživljali teh 14 dni.

Pred približno enim letom so zaposleni na letališču Edvarda Rusjana Maribor izvedeli, da se bo zaradi obnove sredine vzletno-pristajalne steze ljubljansko letališče zaprlo in tako bi se naj ves ljubljanski promet za 14 dni, oziroma v času obnove sredine vzletno-pristajalne steze, preusmeril na letališče Edvarda Rusjana Maribor. 7. april 2010 se je res skoraj ves promet preselil na letališče Edvarda Rusjana Maribor, vendar tri dni pred pričetkom se še ni vedelo, če se bo na letališču Edvarda Rusjana Maribor sploh kaj dogajalo. Po prejeti potrditvi o preusmeritvi letalskega prometa na mariborsko letališče, so zaposleni v treh dneh morali narediti vse, kar jim je bilo naročeno. Postavljeni so bili veliki šotori za sprejem in odpravo potnikov. Namesto štirih tako imenovanih »gate-ov«, se je število potrojilo, tako da jih je na koncu bilo 12. V javnem prostoru potniškega terminala se je moral postaviti dodaten pult za sprejemanje in prijavljanje potnikov na let, tako da so na koncu bilo štirje. Delo bi brez dodatnega pulta potekalo bistveno počasneje. Zaposleni na letališču so bili zelo delavni, saj so v treh dneh naredili vse, da so bili pripravljeni na začetek pravega dela na letališču.

Teden dni pred navedenim datumom so zaposleni na letališču vedeli, da bodo imeli samo letalskega prevoznika Turkish Airlines in nekaj tovornega prometa oziroma tovornih letalskih prevoznikov, kot je recimo DHL, TNT, UPS (ki sodeluje z letalsko družbo Finnair in uporabljajo njihova tovorna letala), Bridges itn. V istem tednu je slovenski nacionalni prevoznik Adria Airways še premišljeval ali bi letala za ta čas preselil na tržaško letališče ali pa bi ves promet preusmeril na letališče Edvarda Rusjana Maribor. Menimo, da je nedopustno, da odgovorni ob takšnih odločitvah razmišljajo o tem, ali bi preusmerili promet in posledično tudi zaslužek v Italijo. Mariborskemu letališču je teh 14 dni pomenilo zelo veliko, in sicer od finančnega prihodka do nečesa, česar že zelo veliko let ni bilo – to je 30 do 40 letov na dan, kar so zaposleni brez težav in z malo truda tudi odpravili. Čez čas se je izvedelo, da je Adria Airways imela večji



interes leteti iz Trsta kot iz Maribora, vendar jim Trst ni odobril uporabe njihovega letališča in tako so bili prisiljeni prestaviti vse polete na letališče Edvarda Rusjana Maribor. Zakaj je tržaško letališče zavrnilo Adrio Airways se ne ve, domneva pa se, da iz finančnih razlogov. Tako so na mariborskem letališču poleg Turkish Airlines in tovornega prometa dobili še Adrio Airways, kar so zaposleni sprejeli z mešanimi občutki. Vodstvo Aerodroma Maribor d.o.o. je z Adrio Airways za teh 14 dni podpisalo pogodbo z raznimi popusti, kar je spet pomenilo manj zaslužka za podjetje Aerodrom Maribor d.o.o.

7. april 2010 je pomenil novo izkušnjo dela za zaposlene na mariborskem letališču. Iz letališča Jožeta Pučnika Ljubljana jim je prišlo pomagati okoli 80 delavcev. Ti so bili razdeljeni v dve skupini, kjer je prva skupina s štiridesetimi delavci pomagala prvi teden, druga skupina z enakim številom delavcev pa drugi teden. Prva dva dni so se zaposleni na mariborskem letališču še uvajali, vendar glede na to, da se drugače na letališču Edvarda Rusjana Maribor ne dogaja prav nič, so vsi nalogo opravili z odliko. Prav tako zaposleni niso imeli nobenega sestanka, v katerem bi jim kdo povedal, kaj kdo dela, tako da je vodstvo zaposlene pustilo v negotovosti in zato nekatere tudi v strahu.

Adria Airways (glej Sliko 12) je imela redne in čarterske linije. Z rednimi linijami je letela v Nizozemsko za Amsterdam, v Srbijo za Beograd, v Belgijo za Bruselj, na Dansko za Kopenhagen, v Nemčijo za Berlin, Frankfurt in München, v Turčijo za Istanbul, v Veliko Britanijo za London (Gatwick), v Rusijo za Moskvo (Sheremetyevo), v Francijo za Pariz (Charles De Gaulle), v Črno goro za Podgorico, v Kosovo za Prištino, v Bosno in Hercegovino za Sarajevo, v Skopje za Makedonijo, v Albanijo za Tirano, v Poljsko za Varšavo in v Švico za Zurich. Čarterske linije so bile v Jordanijo za Aqabo, v Egipt za Cairo, Sharm el Sheikh in Hurgado. Turkish Airlines je imel samo eno redno linijo, in sicer v Turčijo za Istanbul. Vsak dan so bile tri močne konice odhodov in vsak dan so vsi opravili delo brez težav in napak, ki so v takšnih razmerah pogoste. Zaposleni na mariborskem letališču so bili pohvaljeni od vseh nadrejenih – od direktorja mariborskega letališča, direktorja ljubljanskega letališča pa do političnega vrha – ministra za promet, gospoda Patrika Vlačiča. V Mariboru so dokazali, sicer s

pomočjo ljubljanskih sodelavcev, česa so zmožni (če le imajo priložnost) narediti na letališču Edvarda Rusjana Maribor.

*Slika 12: Letali Adrie Airways*



V teh štirinajstih dneh smo spoznali, kaj bi lahko bila rešitev mariborskega letališča. Verjamemo, da se letališču Edvarda Rusjana Maribor obetajo boljši časi in da bosta novi potniški terminal in lastnik, ki za enkrat še ni znan, letališču prinesla novo notranjo podobo. Kot smo že prej omenili, to ne bo koristno samo zaposlenim, temveč tudi širši okolici in celotni regiji, kateri bo novo letališče, tako na zunaj kot navznoter, prineslo nove možnosti.

### **Pogoji za uvedbo rešitve**

Kot smo omenili že v prejšnjem poglavju, sta 14-dnevno gostovanje Adrie Airways in Turkish Airlines dokaz, da letališče Edvarda Rusjana Maribor zmore sprejemati in odpravljati letala po sodobnih, mednarodno uveljavljenih standardih. Vodstvo

Aerodroma Maribor d.o.o. se ne trudi dovolj, da bi pripeljalo na letališče Edvarda Rusjana Maribor redno linijo ali čarterski polet. Predlani so imeli v poletnem obdobju redno linijo z družbo Ryanair v London in čarterski polet v Tunizijo. Lani so imeli en čarterski polet v Tunizijo, letos poleti pa niso imeli nobenega.

Obstaja več razlogov za nerazvitost letališča. Velik vpliv ima država, ki daje prednost letališču Jožeta Pučnika Ljubljana in zato je letališče Edvarda Rusjana Maribor potisnjeno ob rob. To seveda ni prav, saj ima letališče Edvarda Rusjana Maribor zelo dobre pogoje za delovanje. Pri tem ne moremo mimo dejstva, da ima nadvse ugodno geostrateško lego. Ta mu daje prednost pred ostalimi slovenskimi letališči, saj leži v bližini V. in X. vseevropskega koridorja ter avtoceste in železniške proge. V prihodnosti se načrtuje tudi gradnja kopenskega logističnega centra Oreh, v katerem vidimo na letališču Edvarda Rusjana Maribor velik potencial, vendar za enkrat vse ostaja samo na obljubah in besedah. Kljub vsemu pa država ta projekt podpira, saj pozna gospodarsko situacijo in se zaveda lege Maribora.

Lega letališča Edvarda Rusjana Maribor je zelo ugodna, kar pa ne moremo trditi za ostala dejstva. Cena goriva in zastarela letališka infrastruktura so le nekatera izmed njih. Za uvedbo rešitev so ena izmed najpomembnejših pogojev finančna sredstva. Glede na to, da je irski nizkocenovni letalski prevoznik Ryanair po devetih mesecih zapustil letališče Edvarda Rusjana Maribor, ves ostali promet pa je tako majhen, da je podjetje vseskozi v rdečih številkah ali pa tik nad njimi, se letališče Edvarda Rusjana Maribor ne more zanesti na lastna finančna sredstva, saj nima dovolj niti za plače svojih zaposlenih. Projekt, ki trenutno poteka na letališču Edvarda Rusjana Maribor, in sicer prenova potniškega terminala, je vreden 15 milijonov EUR. Ta projekt financirata Evropski sklad za regionalni razvoj in država, ki bo na letališču Edvarda Rusjana Maribor naredila po svojih najboljših močeh vse, da bo letališče opremljeno z vsem potrebnim za učinkovito in uspešno delovanje na trgu.

Iz medijev in drugih virov je razvidno, da država veliko pozornosti posveča razvoju cestnega in železniškega prometa, letalskemu prometu pa ne dovolj, čeprav se zaveda slabega stanja na tem področju. To bi se nujno moralo spremeniti. Kot pogoj za uvedbo rešitve vidimo v tem, da bi morala država vlagati v letalstvo enako vsoto finančnih

sredstev, kot jih vlaga v cestno in železniško infrastrukturo. Letališče Edvarda Rusjana Maribor bi si moralo pridobiti čim več logističnih podjetij iz najrazličnejših vej prometa, ki bi s svojo dejavnostjo pripomogle letališču in omogočile njegovo delovanje.

Eden izmed pogojev za uvedbo rešitev je trenutno v postopku, in sicer izgradnja potniškega terminala. Gre za nadaljevanje posodobitve letališke infrastrukture, ki se je izvajala v letih 2004-2007. Sedaj želijo izboljšati raven storitev, prispevati k večji konkurenčnosti letališča in razvoju regije. Pozitivne in optimistične besede na splošno o letalstvu in letališču Edvarda Rusjana Maribor se nahajajo v Resoluciji o nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020 (Ur. l. RS, št. 9/2010, v nadaljevanju ReNPRCL). V ReNPRCL lahko zasledimo, da so javna letališča v Republiki Sloveniji eden izmed temeljev civilnega letalstva in kot taka zelo pomembna za obstoj in nadaljnji razvoj civilnega letalstva. Razvoj civilnega letalstva je eden pomembnejših dejavnikov za gospodarski razvoj države, regij in lokalnih skupnosti. Glede mariborskega letališča so v resoluciji določili, da so tekoča in nadaljnja vlaganja v infrastrukturo letališča nujen pogoj za omogočanje močnega tržnega nastopanja ob konkurenci bližnjih letališč za mednarodni promet, kar se zdi za letališče Edvarda Rusjana Maribor zelo obetavno.

V letu 2010 se na letališču Edvarda Rusjana Maribor predvideva izdelava glavnega načrta letališča, ki mora preučiti možnosti za podaljšanje vzletno-pristajalne steze, kjer bi lahko pristajala tudi največja potniška letala in najugodnejšo umestitev preostale letališke infrastrukture. V glavnem načrtu bo določen tudi koncept dela na letališču Edvarda Rusjana Maribor do leta 2040. Za 30-letni mandat na letališču Edvarda Rusjana Maribor se zanima vse več logistov, tako doma kot v tujini. Med najbolj znanimi sta DHL in Pošta Slovenije d.d., ki razmišljajo o širitvi dejavnosti in v letališču Edvarda Rusjana Maribor vidijo obilo možnosti. Glavni načrt bosta pripravila Airport Consulting Vienna in Ljubljanski urbanistični zavod, ki bi naj bil končan v letu 2011.

Vse zgoraj naštetе pogoje za rešitev problema na letališču Edvarda Rusjana Maribor bomo morali znati dobro izkoristiti in privabiti čim več letalskih družb in s tem seveda potnikov, ki bi bili pripravljeni letališče Edvarda Rusjana Maribor znova postaviti na

noge. Glede na to, da smo majhna država, se bomo morali precej potruditi, da bo naše letališče in s tem tudi mesto Maribor postalo dovolj prepoznavno.

ZLet pravi, da je inovativnost Edvarda Rusjana, ki je leta 1909 prvič poletel z letalom lastne izdelave treba nadaljevati in spodbujati.

## **Letališče Edvarda Rusjana Maribor bo oživel**

Prenova letališke infrastrukture bo prinesla od 35 do 50-kratno povečanje pretoka potnikov. Zmogljivost tovornega prometa se bo prav tako povečala, saj bo oprema za sprejem in odpravo tovora popolnoma nova, nekaj dosedanje opreme pa se bo ohranilo in prenovilo. Za občino Maribor in njene sosednje občine je zagotovo najpomembnejše zaposlovanje kadra na novi letališki infrastrukturi. Povečanje kadra bo od 2 do 5 krat večje, kot je sedaj v podjetju Aerodrom Maribor d.o.o. S podaljšanjem vzletno-pristajalne steze za 800 m, bodo lahko pristajala največja potniška in tovorna letala na svetu.

Prenova letališča prinaša samo dobro logističnemu procesu. Glede na to, da so si tuji in naši strokovnjaki zamislili Slovenijo kot en velik vsestranski logistični center, od Luke Koper, Intereurope pa do Slovenskih železnic, bi tudi letališče Edvarda Rusjana Maribor lahko poseglo v ta vsestranski logistični center in nudilo svoje usluge.

Zaradi odprtja nove avtoceste A4 (Slivnica-Draženci) je letališče Edvarda Rusjana Maribor dosti bolj dostopno. Pot od avtoceste A4 pa do letališča Edvarda Rusjana Maribor meri približno 1 km. Preden je bila zgrajena avtocesta A4 je bila pot za cestni transportni promet velika ovira, saj je le-ta od odcepa avtoceste A1 (Maribor-Ljubljana) pa do letališča Edvarda Rusjana Maribor merila približno 4 km.

Novi koncesionar, ki bo dobil 30-letno koncesijo za upravljanje z letališčem, bo lažje pridobil nove partnerje, saj bo glede na novo infrastrukturo imel več za ponuditi, kot je do sedaj imelo podjetje Aerodrom Maribor d.o.o. Partnerstvo mora iskat predvsem v gospodarsko rastočih državah (Brazilija, Kitajska, Indija, Tajska itd.). Te države iščejo priložnost na evropskem trgu.

Sočasno mora država spodbujati idejo o kopensko-logističnem centru Oreh, ki pa še ni povsem zamrla. Če bo novi koncesionar dovolj uspešen in mu bo na letališče Edvarda Rusjana Maribor uspelo pripeljati dovolj tovornega in potniškega prometa, lahko ideja znova oživi in slovensko politiko prepriča, da letališče Edvarda Rusjana Maribor še ni pozabljeno. Kot enega izmed možnih uspešnih koncesionarjev vidimo močnega logista, ki mu uspešno poslovanje ni tuje. To je podjetje Pošta Slovenije d.d., ki se ukvarja z logističnimi procesi. S prihodom tega podjetja na letališče Edvarda Rusjana Maribor vidimo upanje in nove priložnosti.

Z izgradnjo nove infrastrukture na letališču Edvarda Rusjana Maribor in pravim koncesionarjem se začenja postavljati temelj za izgradnjo kopensko-logističnega centra.

Poleg tovornega prometa vidimo velik potencial tudi v potniškem prometu. Letališče Edvarda Rusjana Maribor ima v bližini ogromno term, zdravilišč in hribovje Pohorje, ki pozimi nudi številna smučišča, poleti pa downhill progo in pohodne poti. Tako je na primer na letališče Edvarda Rusjana Maribor priletela ena izmed znanih osebnosti iz Ukrajine, ki je odšla na oddih v zdravilišče Rogaška. Kasneje je na njeno pobudo na letališče Edvarda Rusjana Maribor priletelo letalo polno potnikov iz Ukrajine, ki so prav tako odšli v zdravilišče Rogaška. Slovenci premalo promoviramo Slovenijo v svetu. Na to nas opozarjajo turisti iz drugih držav. Prav s turizmom bi želeli uveljavljati Slovenijo v svetu, vendar nam to za enkrat ne uspeva, zato upamo, da se bo novi koncesionar v prihodnje posvetil tudi temu poglavju.

Iz uvoda lahko potrdimo hipotezo, da bo letališče Edvarda Rusjana Maribor, na podlagi lastnih predvidevanj, oživel.

## **Možnosti nadaljnjega razvoja**

Glede na to, da letalski promet še vedno raste oziroma doživlja pozitivno rast in jo v bodoče tudi bo, je na tem področju nujno potrebna posodobitev letališke infrastrukture, še posebej na letališču Edvarda Rusjana Maribor. Mislimo, da na svetu ni letališča, ki ima naziv mednarodnega letališča, z njim pa se ne dogaja nič oziroma nima niti ene

same redne linije ali čarterskega poleta, ki bi prinesla vsaj kanček upanja. Tako je namreč z letališčem Edvarda Rusjana Maribor. Če sta se slovenska politika in Evropska skupnost odločila obnoviti in dograditi terminal (glej Sliko 13), vse garažne ter skladiščne prostore z novim hangarjem, upamo, da to ne dela zaman. Nekdo bo moral poskrbeti, da te obnovljene in novonastale zgradbe ne bodo stale in ne služile svojemu namenu. Država je tista, ki bo morala z vso zbranostjo in izkušnjami izbrati pravega koncesionarja, ki bo letališče Edvarda Rusjana Maribor znal voditi in usmerjati po svojih najboljših močeh. Le-ta se bo moral v prihodnjih tridesetih letih dobro izkazati in mariborsko letališče usposobiti do te mere, da bo lahko konkuriralo ne le slovenskim, temveč tudi vsem evropskim letališčem. Smo v času, ko je država, ki je že skoraj 100 % lastnica letališča Edvarda Rusjana Maribor razglasila razpis za 30-letno koncesijo, ki jo bo dobilo podjetje, ki bo imelo najboljše pogoje in cilje, kaj v tridesetih letih postoriti na letališču Edvarda Rusjana Maribor.

*Slika 13: Končno stanje odhodnega dela potniškega terminala*



*Vir: Ministrstvo za promet, 2010, str. 6*

Zaradi rasti v gospodarstvu in cenejše delovne sile so države kot so Brazilija, Kitajska, Indija, Tajska dober potencial za tovorni in potniški letalski promet. Bilo bi pomembno vzpostaviti tovarne in potniške linije v ta del sveta, saj pri nekaterih državah gospodarstvo prestopa tudi do 100 % rast. K rasti gospodarstva v Sloveniji bi veliko prispeval kopenski logistični center, ki bi koristil ne samo občini Maribor, temveč tudi Sloveniji in Evropi, saj imamo daleč najboljšo lego in vremenske razmere, kar je zelo pomembno v prometnem sistemu. V neposredni bližini letališča Edvarda Rusjana še poteka V. in X. vseevropski koridor, avtocesta in samo 800 m oddaljeno vozlišče železniške proge. Bistvo vsega je, da ima dobre pogoje, potrebne za delovanje kopenskega logističnega centa.

Vemo, da se bo moralo v kratkem nekaj ukreniti, kajti letališče Edvarda Rusjana Maribor se mora nazaj vrisati na letalski zemljevid sveta. Če se v kratkem ne bo začelo premikati na bolje, se ne bo nikoli in tako bo letališče Edvarda Rusjana Maribor propadlo.



## LITERATURA IN VIRI

- Aerodrom Ljubljana d.d. (b. d.). *Letno poročilo 2001-2009*. Najdeno 23. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.lju-airport.si/vsebina.asp?IDM=70>
- Aerodrom Maribor d.o.o. (2010). *Promet na letališču Edvarda Rusjana Maribor v obdobju 1976-2009*. Orehova vas: Aerodrom Maribor d.o.o.
- AJPES-Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve (b. d.). *Letno poročilo*. Najdeno 23. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.ajpes.si/>
- Evropska unija (2008, 9. avgust). Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o novem načinu upravljanja letališč za zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> (raziskovalno mnenje). *Uradni list EU* št. 2008/C204/10.
- Financijska agencija (b.d.). *Registar Godišnjih Financijskih Izveštaja*. Najdeno 23. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://rgfi.fina.hr/IzvjestajiRGFI.web/main/home.jsp>
- Flughafen Graz (2005). *Jahresbericht 2005*. Najdeno 23. septembra 2010 na spletnem naslovu [http://www.flughafen-graz.at/home/unternehmen\\_flughafen/Flughafen\\_Graz\\_GB\\_2005\\_Web.pdf](http://www.flughafen-graz.at/home/unternehmen_flughafen/Flughafen_Graz_GB_2005_Web.pdf)
- Flughafen Graz (2008). *Annual Report 2006-2008*. Najdeno 23. septembra 2010 na spletnem naslovu [http://www.flughafen-graz.at/home/unternehmen\\_flughafen/annual\\_report.php](http://www.flughafen-graz.at/home/unternehmen_flughafen/annual_report.php)
- Flughafen Graz (2009). *Jahresbericht 2009*. Najdeno 23. septembra 2010 na spletnem naslovu [http://www.flughafen-graz.at/home/unternehmen\\_flughafen/gb2009.pdf](http://www.flughafen-graz.at/home/unternehmen_flughafen/gb2009.pdf)
- Gombač, S. (2004). *Brata Edvard in Josip Rusjan iz Gorice*. Ljubljana: Narodna in univerzitetna knjižnica.
- Kladnik, D. (2008). *Zgodovina letalstva na Slovenskem*. Ljubljana: Zavod za intelektualno produkcijo.
- Komisija Evropskih skupnosti (2007). Direktiva evropskega parlamenta in sveta o letaliških pristojbinah. Najdeno 21. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0086:FIN:SL:PDF>
- Levar, V. (2009). *Investicije v infrastrukturo na primeru Letališča Edvarda Rusjana Maribor*. Ljubljana: Fakulteta za upravo.

- Ministrstvo za gospodarstvo (2010, 25. marec). *Turistična politika za leto 2010 z usmeritvami za leto 2011*. Najdeno 31. marca 2010 na spletnem naslovu [http://www.mg.gov.si/fileadmin/mg.gov.si/pageuploads/razpisi/JN/DT/Turisticna\\_politika\\_10-11.pdf](http://www.mg.gov.si/fileadmin/mg.gov.si/pageuploads/razpisi/JN/DT/Turisticna_politika_10-11.pdf)
- Ministrstvo za promet (2010, 27. januar). *Projekt: Posodobitev letališke infrastrukture na letališču Maribor (2007 - 2013)*. Najdeno 28. februarja 2010 na spletnem naslovu [http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/KM\\_vodstvo/20100127gradivo\\_novinarji\\_letalisce\\_maribor.pdf](http://www.mzp.gov.si/fileadmin/mzp.gov.si/pageuploads/KM_vodstvo/20100127gradivo_novinarji_letalisce_maribor.pdf)
- Oblak, H. & Mulej M. (1998). *Organiziranje poslovanja prometnih podjetij*. Maribor: Društvo za poslovno logistiko.
- Podgoršek, B. (2007, 8. junij). *Razvoj civilnega letalstva*. Najdeno 5. marca 2010 na spletnem naslovu [http://www.sierra5.net/index.php?option=com\\_content&task=view&id=25&Itemid=1](http://www.sierra5.net/index.php?option=com_content&task=view&id=25&Itemid=1)
- Pravilnik o strokovni izobrazbi, izpitih in dovoljenjih za delo strokovnega osebja, ki opravlja dela, pomembna za varnost zračne plovbe. *Uradni list SFRJ* št. 64–955/1980, str. 1851.
- Pregl, A. (2010, 23. april). Letališče na razpotju. *Mariborski utrip*, str. 4 in 5.
- Rosi, B. & Sternad, M. (2009). *Prometni sistemi*. E-gradivo. Celje: Fakulteta za logistiko Celje – Krško.
- Sitar, S. (1989). *Znameniti Slovenci: Edvard Rusjan*. Ljubljana: Narodna in univerzitetna knjižnica.
- Slovenska letališča in vzletišča [Ministrstvo za promet]*, (b. d.). Najdeno 3. februarja 2010 na spletnem naslovu [http://www.mzp.gov.si/si/delovna\\_podrocja/letalstvo/letalisca\\_in\\_vzletisca/slo\\_letalisca\\_in\\_vzletisca/](http://www.mzp.gov.si/si/delovna_podrocja/letalstvo/letalisca_in_vzletisca/slo_letalisca_in_vzletisca/)
- Zakon o letalstvu. *Uradni list RS* št. 81/2010-UPB4.
- Zelenika, R. (2001). *Prometni sustavi*. Rijeka: Ekonomski fakultet.
- Zračna luka Zagreb (2007). *Godišnje izvješće 2000-2007*. Najdeno 23. septembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.zagreb-airport.hr/hr/izvjesca>
- Zračna luka Zagreb (2010). *Statistika prometa 2006-2010*. Najdeno 23. septembra 2010 na spletnem naslovu [http://www.zagreb-airport.hr/hr/iz\\_statistike/](http://www.zagreb-airport.hr/hr/iz_statistike/)

## **PRILOGE**

## **KAZALO PRILOG**

Priloga 1: Objava javnega zbiranja ponudb.....	1
Priloga 2: Tloris kleti novega potniškega terminala na letališču Edvarda Rusjana Maribor .....	16
Priloga 3: Tloris pritličja novega potniškega terminala na letališču Edvarda Rusjana Maribor .....	17
Priloga 4: Tloris nadstropja novega potniškega terminala na letališču Edvarda Rusjana Maribor .....	18

## **Priloga 1: Objava javnega zbiranja ponudb**

### **OBJAVA JAVNEGA ZBIRANJA PONUDB**

Republika Slovenija, Ministrstvo za promet (v nadaljevanju: najemodajalec), na podlagi 21. člena Zakona o stvarnem premoženju države, pokrajin in občin (Uradni list RS, št. 14/07) in v povezavi s 44. členom Uredbe o stvarnem premoženju države, pokrajin in občin (Uradni list RS, št. 84/07, 94/07, 100/09 in 49/10) objavlja

#### **JAVNO ZBIRANJE PONUDB ZA NAJEM LETALIŠKE INFRASTRUKTURE LETALIŠČA EDVARDA RUSJANA MARIBOR TER PREVZEM OBRATOVANJA LETALIŠČA EDVARDA RUSJANA MARIBOR**

*1. Ime in sedež organizatorja javnega zbiranja ponudb ter ime in sedež upravljavca, če to ni obenem organizator javnega zbiranja ponudb:*

Republika Slovenija, Ministrstvo za promet, Langusova ulica 4, SI-1535 Ljubljana.

*2. Opis predmeta:*

Predmet pogodbe je oddaja v najem letališke infrastrukture na letališču Edvarda Rusjana Maribor ter določitev pravic in obveznosti najemnika pri obratovanju letališča. Predmet najema je stvarno premoženje, ki je opredeljeno in po obsegu specificirano v naslednjih prilogah:

- Seznam zemljišč na letališču Edvarda Rusjana Maribor, ki so v lasti Republike Slovenije;
- Seznam zemljišč na letališču Edvarda Rusjana Maribor, ki so v lasti Občine Hoče Slivnica;
- Seznam objektov in zunanje ureditve v lasti Republike Slovenije;
- Seznam neamortiziranih in amortiziranih naprav in omrežij ter mobilnih in drugih sredstev v lasti Republike Slovenije.

Predmet pogodbe so izključno in samo nepremičnine in premičnine, ki so opredeljene v prilogah v tej točki, ne glede na to, da se v kompleksu letališča Edvarda Rusjana Maribor (v nadaljevanju letališče Maribor) ter znotraj ograje letališča Maribor nahajajo tudi druge nepremičnine in premičnine. Tekom trajanja pogodbe je možen dogovor, da se obseg in vrsta nepremičnin in premičnin, ki so predmet najema, spremeni (vključno s širitvami in prilagoditvami letališke infrastrukture v skladu z razvojem in spremembami predpisov, kot je npr. podaljšanje vzletno pristajalne steze in vozni stez, ploščadi, stripa, varovalnih površin, novi terminali, ipd.).

Pogodba in priloge, iz katerih je razviden predmet najema, so objavljene na spletnih straneh Ministrstva za promet ([www.mzp.gov.si](http://www.mzp.gov.si)) v vzorcu pogodbe. Prav tako je na spletnih straneh objavljena skica, iz katere sta razvidna lega zemljišč in lastništvo posameznih zemljišč.

### *3. Vrsta pravnega posla, ki je predmet javnega zbiranja ponudb:*

Z najugodnejšim ponudnikom bo sklenjena najemna pogodba za dobo 30 let. Najugodnejši ponudnik bo na podlagi najemne pogodbe prevzel tudi dolžnost obratovanja letališča Maribor, v predpisanih pogojih za precizno instrumentalno pristajanje najmanj kategorije I. in VI. kategorije reševalno-gasilске službe oziroma za VII. reševalno – gasilsko kategorijo s predhodno najavo največ 24 ur pred predvidenim pristankom letala.

### *4. Zavarovanje resnosti ponudbe:*

Za resnost svoje ponudbe mora ponudnik predložiti bančno garancijo za resnost ponudbe v višini 70.000 EUR z veljavnostjo najmanj dan dlje od dneva, do katerega velja ponudba. Bančna garancija se da v skladu z vzorcem iz razpisne dokumentacije.

Ostala zavarovanja so podrobno opisana v razpisni dokumentaciji.

*5. Pogoji, po katerih zainteresirani subjekti pridobivajo podrobnejše informacije:*

Navodila za pripravo ponudbe ter podrobnejši opis pogojev za najemnika je razviden iz razpisne dokumentacije, ki jo lahko potencialni najemniki dobijo na spletnih straneh Ministrstva za promet [www.mzp.gov.si](http://www.mzp.gov.si). Prezem dokumentacije je brezplačen.

Ogled nepremičnin, ki se oddajo v najem, je obvezen za vse potencialne najemnike. Najemodajalec bo organiziral ogled za vse ponudnike dne 8. oktobra ob 10.00 uri na lokaciji letališča Maribor. Za potencialne najemnike, ki se iz objektivnih razlogov tega dne ogleda ne bodo mogli udeležiti, bo najemodajalec naknadno organiziral dodaten ogled.

*6. Oblika in pogoji, pod katerimi mora zainteresirani subjekt predložiti ponudbo oziroma elementi, ki naj jih ponudba vsebuje, in navedba, ali se bodo po prejemu ponudb s ponudniki izvedla dodatna pogajanja:*

Razvidno iz razpisne dokumentacije. Najemodajalec si pridržuje po pridobitvi ponudb s potencialnimi najemniki izvesti še dodatna pogajanja. Najemodajalec si pridržuje pravico, da z nobenim izmed prijavljenih najemnikov ne sklene najemne pogodbe.

*7. Morebitne omejitve upravljavca v zvezi s postopkom oddaje v najem:*

Omejitve v zvezi s premoženjem, ki vplivajo tudi na položaj najemnika:

1. nepremičnine parc. št. 190/1, 179/1, in parc. št. 185/1, vse k.o. Orehova vas, so obremenjene s služnostno pravico za izgradnjo radijske bazne postaje mobilnega javnega radijskega omrežja v korist družbe Mobitel d.d.;
2. v ožje območje letališča (znotraj ograje) sodijo tudi nekatera zemljišča, ki so bodisi v lasti tretjih oseb bodisi v lasti Republike Slovenije, a se ne bodo oddala v najem v tem postopku. Lastniki bodo ta zemljišča uporabljali oziroma z njimi razpolagali neodvisno od oddaje v dolgoročni najem po tem postopku. O navedenem bo najemnik izrecno seznanjen v pogodbi in bo zavezan, da bo takšno rabo teh zemljišč tretjim osebam tudi dopustil;

3. Letalski center Maribor ima pravico do brezplačne uporabe travnate vzletno-pristajalne steze ter v primeru izvajanja nekomercialne športne dejavnosti pravico do brezplačne uporabe betonske vzletno-pristajalne steze. Navedeno pomeni, da se del stripa daje v skupno uporabo najemniku in Letalskemu centru Maribor. Najemnik sklene z Letalskim centrom Maribor operativni dogovor;
4. na nekaterih nepremičninah se nahajajo objekti navigacijskih služb zračnega prometa. Ti objekti ostanejo v lasti oziroma upravljanju javnega podjetja Kontrole zračnega prometa Slovenije oziroma Agencije Republike Slovenije za okolje, izbrani najemnik letališke infrastrukture pa je dolžan omogočiti dostop in vzdrževanje teh zemljišč, na katerem objekti stojijo;
5. dostop do letališča in parkiranje obiskovalcev je urejeno preko nepremičnine parc. št. 197 k.o. Orehova vas, ki je v lasti družbe Aerodrom Maribor d.o.o. Ministrstvo za promet se je zaradi zagotovitve dostopa do letališča in parkiranja obiskovalcev vsaj v začetni fazi najema letališke infrastrukture z družbo Aerodrom Maribor d.o.o. oz. njenim lastnikom družbo Prevent Global d.d. dogovorilo, da bo Aerodrom Maribor d.o.o. z izbranim najemnikom sklenil Dogovor o najemu dostopnih in parkirnih površin v sklopu letališča Edvarda Rusjana Maribor, in sicer do ureditve razmerja med Republiko Slovenijo in družbo Aerodrom Maribor d.o.o., vendar največ do 24.12.2010. Obdobje zaenkrat ne more biti daljše, ker na to ni pristal lastnik Aerodrom Maribor d.o.o. V tem času najemnik družbi Aerodrom Maribor d.o.o. plačuje najemnino, ki je določena na enak način kot to velja za zemljišča Republike Slovenije in Občine Hoče – Slivnica, pri čemer se kot ocenjena vrednost zemljišč upošteva vrednost 558.408,00 EUR (45,00 EUR/m<sup>2</sup>). Nato bo moral izbrani najemnik najpozneje 2 tedna pred prenehanjem dogovora med Republiko Slovenijo in Aerodrom Maribor d.o.o. sam skleniti dogovor o uporabi nepremičnine parc. št. 197 k.o. Orehova vas. V kolikor do navedenega roka od pričetka pogajanj iz prejšnjega odstavka sporazum o dostopu do letališča med najemnikom in družbo Aerodrom Maribor d.o.o., ni sklenjen, bosta najemnik in Republika Slovenija pristopila k iskanju drugega alternativnega dostopa do letališča (mednje sodi tudi ponovna začasna rešitev). V kolikor med Republiko Slovenijo in najemnikom ni sklenjen dogovor o ureditvi alternativnega dostopa do letališča oz. Republika Slovenija ne ponudi najemniku alternativnega dostopa do letališča do 31.01.2011, se



pogodba razveže brez negativnih posledic za katerokoli stranko pogodbe, razen tega, da je v tem primeru najemnik dolžan v tem obdobju najema za vsak zaključeni mesec najema plačati najemnino v višini 39.749,97 EUR (ena dvanajstina od 476.999,65 EUR, kolikor znaša letna višina amortizacije objektov, instalacij ter premične opreme).

Ostale omejitve so razvidne iz pogodbe, ki je sestavni del razpisne dokumentacije.

#### *8. Način in rok plačila najemnine:*

Najemnina je razdeljena na najemnino za zemljišča in najemnino za objekte, instalacije ter premično opremo letališke infrastrukture v lasti Republike Slovenije. Najemnik plačuje najemnino tudi Občini Hoče – Slivnica . Najemnik na podlagi Dogovora o najemu dostopnih in parkirnih površin v sklopu letališča Edvarda Rusjana Maribor plačuje najemnino tudi družbi Aerodrom Maribor d.o.o.

Izhodiščna oz. izklicna najemnina se izračuna na način, ki je obrazložen v nadaljevanju.

##### **A) Izhodiščna najemnina za zemljišča:**

Najemnina se obračuna na letni ravni. Najemnina za zemljišča, ki jih po najemni pogodbi v najem prevzame najemnik, se obračuna v višini donosa kapitala, ki ga v svoji ponudbi ponudi najemnik, ki je izbran kot najugodnejši najemnik. Pri čemer se pri določanju višine donosa kapitala upošteva, da mora biti ta najmanj 11 %. Pri izračunu višine najemnine se upošteva ocenjena vrednost zemljišč v tekočem letu.

##### **B) Izhodiščna najemnina za objekte, instalacije in premično opremo letališke infrastrukture:**

Najemnina se obračuna na letni ravni, pri čemer se upoštevata knjigovodska vrednost in letna amortizacija objektov, instalacij in premične opreme letališke infrastrukture. Najemnina se obračuna v višini letne amortizacije, ki se poveča za donos kapitala na knjigovodsko vrednost, ki ga v svoji ponudbi ponudi najemnik, ki je izbran kot najugodnejši najemnik. Pri določanju višine donosa kapitala se upošteva, da mora biti ta

najmanj 11 %. Pri izračunu višine najemnine v tekočem letu se upošteva letna amortizacija v preteklem letu ter knjigovodska vrednost v tekočem letu.

Višina najemnine se usklajuje vsako leto glede na ocenjeno vrednost zemljišč, knjigovodsko vrednost in amortizacijo objektov, instalacij in premične opreme letališke infrastrukture. Najemnina se plačuje za tekoče leto v dveh obrokih, in sicer tako, da prvi obrok v višini 50 % najemnine v plačilo zapade prvi dan 9. meseca v tekočem najemnem letu in drugi obrok v višini 50 % najemnine pa prvi dan 3. meseca v naslednjem najemnem letu.

#### *9. Rok za oddajo ponudb:*

Ponudbe morajo biti podane v pisni obliki na predpisanih obrazcih iz razpisne dokumentacije.

Ponudbe se lahko oddajo s priporočeno pošiljko po pošti ali osebno pri vložišču na naslovu: Ministrstvo za promet, Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana.

Upoštevane bodo samo tiste ponudbe, ki bodo prispele (ne glede na pravila poštnega teka) na zgoraj navedeni naslov do vključno dne 18.10.2010 do 15.00 ure.

Javno odpiranje ponudb bo dne 21.10.2010 ob 9.00 uri na naslovu:

Ministrstvo za promet, Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana, v sobi 601.

Predstavniki ponudnikov - pravnih oseb, ki bodo prisotni na odpiranju ponudb, morajo pred začetkom odpiranja komisiji izročiti pisna pooblastila za sodelovanje na javnem odpiranju.

Ponudniki - fizične osebe, ki bodo prisotni na odpiranju ponudb, morajo pred začetkom odpiranja komisiji predložiti na vpogled dokument s fotografijo, ki ga je izdal državni organ.

#### *10. Rok vezanosti ponudnikov na dano ponudbo:*

Ponudniki so vezani na ponudbo najmanj 90 od dneva, ki je določen kot skrajni rok za predložitev ponudb.

#### *11. Kontaktne osebe:*

Ministrstvo za promet, Langusova ulica 4, SI - 1535 Ljubljana, pri g. Jožefu Slani, elektronski naslov: jozef.slana@gov.si in ge. Mariji Šeme Irman, elektronski naslov: marija.seme@gov.si .

#### *12. Morebitni drugi pogoji:*

Pogoji, ki jih mora izpolnjevati vsak najemnik

1. Najemnik je lahko pravna oseba ali samostojni podjetnik. Najemnik mora biti bodisi ustrezno registriran za opravljanje dejavnosti po standardni klasifikaciji dejavnosti.

#### **OPOZORILO:**

1. Najemnik letališča bo hkrati tudi upravljalec oz. obratovalec letališča. Ker je za obratovanje letališča potrebno posebno upravno dovoljenje, ponudnike opozarjamo, da takšno upravno dovoljenje v skladu s predpisi, veljavnimi v Republiki Sloveniji (Zakon o letalstvu) lahko pridobi samo pravni subjekt s sedežem v Republiki Sloveniji, zaradi česar se morajo tuji ponudniki bodisi registrirati v Republiki Sloveniji bodisi ponudbo oddati skupaj s partnerjem, ki je registriran po pravu Republike Slovenije. Smiselno enako izhaja iz Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L št. 79 z dne 19. 3. 2008, str. 1) kot je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 v zvezi z aerodromi, upravljanjem zračnega prometa in

navigacijskimi službami zračnega prometa ter o razveljavitvi Direktive 2006/23/ES (UL L št. 309 z dne 24. 11. 2009, str. 51), ker sicer ni mogoče vzpostaviti in izvajati predpisanega nadzora.

2. Obratovanje in upravljanje letališča Edvarda Rusjana Maribor se mora, ne glede na lastniška in pogodbeno razmerja, zagotavljati v skladu predpisi, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji.
  
2. Najemnik v zadnjih petih letih pred objavo tega obvestila ni bil pravnomočno obsojen za kaznivo dejanje, ki bi bilo povezano z njegovim poslovanjem ter za kazniva dejanja hudodelskega združevanja, sprejemanja podkupnine pri volitvah (velja za fizične osebe), nedovoljenega sprejemanja daril, nedovoljenega dajanja daril, dajanja podkupnine, jemanja podkupnine (velja za fizične osebe), sprejemanja daril za nezakonito posredovanje, dajanja daril za nezakonito posredovanje, goljufije, poslovne goljufije, preslepitve pri pridobitvi posojila, ugodnosti in zatajitev finančnih obveznosti, goljufije zoper finančne interese Evropskih skupnosti, pranje denarja, oziroma mu ni bila izdana pravnomočna sodna odločba, s katero je najemniku prepovedano opravljati dejavnost, ki je predmet te objave.
  
3. Najemnik ni v kazenskem postopku zaradi suma storitve kaznivega dejanja v zvezi s podkupovanjem ali zaradi suma storitve kaznivega dejanja v zvezi z njegovim poslovanjem.
  
4. V kolikor je najemnik pravna oseba, družbeniki ter zakoniti zastopniki pravne osebe ne smejo:
  - biti v zadnjih petih letih pred objavo tega obvestila pravnomočno obsojeni za kaznivo dejanje, ki bi bilo povezano z njegovim poslovanjem ter za kazniva dejanja hudodelskega združevanja, sprejemanja podkupnine pri volitvah (velja za fizične osebe), nedovoljenega sprejemanja daril, nedovoljenega dajanja daril, dajanja podkupnine, jemanja podkupnine (velja za fizične osebe), sprejemanja daril za nezakonito posredovanje, dajanja daril za nezakonito posredovanje, goljufije, poslovne goljufije, preslepitve pri pridobitvi posojila, ugodnosti in zatajitev finančnih obveznosti, goljufije zoper finančne interese Evropskih

skupnosti, pranje denarja, oziroma mu ni bila izdana pravnomočna sodna odločba, s katero je najemniku prepovedano opravljati dejavnost, ki je predmet te objave;

- biti v kazenskem postopku zaradi suma storitve kaznivega dejanja v zvezi s podkupovanjem ali zaradi suma storitve kaznivega dejanja v zvezi z njegovim poslovanjem.
5. Zoper najemnika ni uveden ali začel postopek prisilne poravnave, stečaja ali likvidacije ali drug postopek, katerega namen ali posledica je prenehanje najemnikovega poslovanja, v skladu s predpisi države, v kateri ima sedež (velja samo za pravne osebe in samostojne podjetnike).
  6. Najemnik je poravnal davke in prispevke in druge obvezne dajatve v skladu s predpisi države, kjer ima svoj sedež. Če ima najemnik sedež v tujini, mora imeti poravnane tudi tiste dajatve, ki bi jih moral poravnati v Republiki Sloveniji.
  7. Najemnik mora pripraviti program poslovanja in razvojni načrt letališča Maribor, iz katerega je razvidno, na kakšen način namerava uporabljati najeto letališko infrastrukturo in obratovati letališče Maribor.
  8. Najemnik mora biti finančno in poslovno sposoben, kar za gospodarske družbe pomeni, da imajo bonitetno oceno na dan izdaje S.BON-1/P obrazca od SB1 do vključno SB5 in da na dan pred sestavitvijo informacije (S.BON-1/P), ali drugo primerljivo listino, ki jo izda pristojni organ države v kateri ima ponudnik sedež, in v zadnjih 6 mesecih podjetje ni imelo dospelih neporavnanih obveznosti. V nasprotnem primeru bo ponudba izločena.
  9. Najemnik mora predložiti originalno nepogojno izjavo banke, da lahko najemnik pri njej najame kredit v višini celotne enoletne ponujene najemnine ter tako zagotovi finančna sredstva za prvo leto najema letališke infrastrukture letališča Maribor.
  10. Najemnik mora predložiti originalno nepogojno izjavo banke, da bo izdala bančno garancijo na prvi poziv za pravilno in pravočasno izpolnitev pogodbenih obveznosti,

v višini 500.000 EUR z veljavnostjo najmanj 1 leto in 2 meseca ter da bo po izteku veljavnosti predložene bančne garancije izdala novo bančno garancijo z isto vsebino.

Merila za izbor najugodnejšega ponudnika

Najemodajalec bo predmetne nepremičnine oddal najboljšemu ponudniku na podlagi naslednjih meril:

1.	Višina najemnine:	50 točk
	<p>Pri tem merilu bo najemodajalec kot merilo upošteval odstotek (%) kapitalskega donosa, ki ga bo v okviru najemnine ponudil najemnik za celotno obdobje najema. Najemnik, ki bo ponudil najvišji odstotek (%) kapitalskega donosa, bo dobil največje število točk, ostali pa sorazmerno manj po naslednji formuli:</p> $\text{Število prejetih točk} = \frac{\text{odstotek kapitalskega donosa ocenjevana}}{\text{odstotek kapitalskega donosa max}} * 50$ <p>odstotek kapitalskega donosa ocenjevana = odstotek kapitalskega donosa iz ponudbe, ki se v konkretnem primeru ocenjuje odstotek kapitalskega donosa max = najvišji ponujeni odstotek kapitalskega donosa (v primerjavi z vsemi ponodbami)</p> <p>Pri določanju višine donosa kapitala morajo ponudniki upoštevati, da mora ta znašati najmanj 11 %.</p>	
2.	Program poslovanja in razvoja letališča Maribor:	30 točk
	Najemnik mora k ponudbi obvezno predložiti program poslovanja in razvoja letališča Maribor za celotno obdobje trajanja najema z investicijskim in terminskim načrtom, v katerem bo opredelil dejavnost,	

ki jo namerava opravljati v sklopu letališča Maribor, ukrepe, s katerimi namerava zagotoviti minimalen obseg letalskega prometa, predvideno število potnikov oz. tovora, predvideno število zaposlenih ter investicije in druge posege, ki jih namerava izvesti tekom celotne dobe najema.

Program poslovanja mora imeti najmanj naslednje elemente:

- opis dejavnosti, ki jo namerava izvajati najemnik;
- opis okvirne uporabe posameznih objektov, ki se oddajo v najem;
- terminski in finančni načrt investicij (investicijski načrt), ki jih namerava izvesti za vzpostavitev oziroma ohranjanje opravljanja dejavnosti;
- predvideno število zaposlenih s terminskim planom zaposlovanja;
- predvideno število potnikov oz. tovora;
- ukrepi za zagotovitev načrtovanega obsega prometa in zaposlitev z obrazložitvijo;
- predlogi ukrepov in investicij, ki gredo v breme Republiki Slovenije.

Program poslovanja in razvoja letališča Maribor bo ocenjevala 3 članska komisija, ki jo sestavljajo predstavniki Ministrstva za promet. Pri presoji ustreznosti programa poslovanja in razvoja letališča Maribor bo strokovna komisija upoštevala obseg dejavnosti, ki jo namerava zagotoviti najemnik, ukrepe, ki jih namerava najemnik za to sprejeti, ter lastna sredstva in oprema, ki jo namerava tekom trajanja najema zagotoviti najemnik.

Na podlagi ocene komisije prejme ponudba z najustreznejšim programom 30 točk, vsaka naslednja ponudba, ki jih strokovna komisija razporedi v padajočem vrstnem redu od najustreznejše do najmanj ustrezne, pa 5 točk

	<p>manj.</p> <p>Strokovna komisija mora svojo oceno obrazložiti.</p>	
3.	Število zaposlitev	10 točk
	<p>Pri tem merilu bo najemodajalec ocenjeval število novih zaposlitev, ki jih bo najemnik ustvaril z opravljanjem dejavnosti v najetih objektih. Najemodajalec bo upošteval tiste zaposlitve, ki jih bo najemnik ustvaril po preteku prvih 5 let po pričetku obratovanja letališča. Najemnik naj navede število zaposlitev, ki jih namerava zagotavljati v posameznem letu.</p> <p>V primeru, da najemnik te obveznosti ne izpolni, ima najemodajalec pravico unovčiti bančno garancijo za zavarovanje dobre izvedbe pogodbenih obveznosti ter odpovedati pogodbo.</p> <p>Najemnik, ki bo zagotovil največ zaposlitev, ki ustrezajo kriterijem iz te točke, bo dobil največje število točk, ostali pa sorazmerno manj po naslednji formuli:</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <math display="block">\text{Število prejetih točk} = \frac{\text{št. zaposlenih ocenjevana}}{\text{št. zaposlenih max}} * 10</math> </div> <p>št. zaposlenih ocenjevana = število zaposlenih iz ponudbe, ki se v konkretnem primeru ocenjuje</p> <p>št. zaposlenih max = število zaposlenih iz ponudbe, ki je ponudila največje število zaposlitev (v primerjavi z vsemi ponodbami)</p>	



4.	Povečanje obsega letalskega prometa	10 točk																												
<p>Pri tem merilu bo najemodajalec ocenjeval povečanje obsega prometa na letališču Maribor. Vsak najemnik mora zagotoviti najmanj naslednji obseg:</p>																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="323 533 550 667">Leto</th> <th data-bbox="558 533 790 667">Potniki</th> <th data-bbox="798 533 1029 667">Tovor (t)</th> <th data-bbox="1037 533 1268 667">Premiki zrakoplovov</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="323 678 550 757">2012</td> <td data-bbox="558 678 790 757">45.000</td> <td data-bbox="798 678 1029 757">200</td> <td data-bbox="1037 678 1268 757">3.000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="323 768 550 846">2015</td> <td data-bbox="558 768 790 846">52.000</td> <td data-bbox="798 768 1029 846">350</td> <td data-bbox="1037 768 1268 846">6.400</td> </tr> <tr> <td data-bbox="323 857 550 936">2020</td> <td data-bbox="558 857 790 936">110.000</td> <td data-bbox="798 857 1029 936">500</td> <td data-bbox="1037 857 1268 936">7.800</td> </tr> <tr> <td data-bbox="323 947 550 1025">2025</td> <td data-bbox="558 947 790 1025">150.000</td> <td data-bbox="798 947 1029 1025">800</td> <td data-bbox="1037 947 1268 1025">8.500</td> </tr> <tr> <td data-bbox="323 1037 550 1115">2030</td> <td data-bbox="558 1037 790 1115">250.000</td> <td data-bbox="798 1037 1029 1115">1.300</td> <td data-bbox="1037 1037 1268 1115">10.000</td> </tr> <tr> <td data-bbox="323 1126 550 1193">2035</td> <td data-bbox="558 1126 790 1193">250.000</td> <td data-bbox="798 1126 1029 1193">1.300</td> <td data-bbox="1037 1126 1268 1193">10.000</td> </tr> </tbody> </table>			Leto	Potniki	Tovor (t)	Premiki zrakoplovov	2012	45.000	200	3.000	2015	52.000	350	6.400	2020	110.000	500	7.800	2025	150.000	800	8.500	2030	250.000	1.300	10.000	2035	250.000	1.300	10.000
Leto	Potniki	Tovor (t)	Premiki zrakoplovov																											
2012	45.000	200	3.000																											
2015	52.000	350	6.400																											
2020	110.000	500	7.800																											
2025	150.000	800	8.500																											
2030	250.000	1.300	10.000																											
2035	250.000	1.300	10.000																											
<p>Najemnik, ki se bo zavezal za večji obseg prometa od zahtevanega, bo dobil dodatne točke, in sicer:</p>																														
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 ali več % nad zahtevanim številom potnikov 2 točki;</li> <li>• 20 ali več % nad zahtevanim številom potnikov 4 točke;</li> <li>• 10 ali več % nad zahtevanimi tonami tovora 1 točko;</li> <li>• 20 ali več % nad zahtevanimi tonami tovora 2 točki;</li> <li>• 10 ali več % nad zahtevanim številom premikov zrakoplovov 2 točke;</li> <li>• 20 ali več % nad zahtevanim številom premikov zrakoplovov 4 točke.</li> </ul>																														

13. Druga opozorila najemodajalca:

### 13.1

Vlada RS ali predstojnik najemodajalca lahko postopek oddaje nepremičnin v najem kadarkoli do sklenitve najemne pogodbe ustavi, sodelujoči ali potencialni sodelujoči pa se odpovedujejo pravici do povrnitve stroškov.

### 13.2

Najemodajalec je postopek javnega zbiranja ponudb prvič objavil dne 9.7.2010 v Uradnem listu RS št. 54/2010. Ker je bil postopek, začel na podlagi javne objave iz prejšnjega stavka neuspešen, najemodajalec na podlagi določb Zakona o stvarnem premoženju države, pokrajin in občin postopek javnega zbiranja ponudb ponavlja. V vmesnem času se je dejansko stanje na letališču Maribor spremenilo, kar morajo ponudniki upoštevati pri pripravi ponudbe. Kot izhaja iz 15. člena vzorca pogodbe Republike Slovenije na letališču Maribor izvaja investicijo za rekonstrukcijo in dograditev obstoječega potniškega terminala. V času ponovljenega razpisa bo najverjetneje že opravljena delna primopredaja del, ki bodo opravljena na podlagi pogodbe št. 2411-09-100044, izvajalec pa bo prevzel tudi obstoječi potniški terminal ter v njem pričel z rekonstrukcijo.

Ker natančno stanje v trenutku objave tega razpisa še ni poznano, najemodajalec še ne more prilagoditi besedila vzorca pogodbe. Zaradi navedenega naj ponudniki ponudbo oddajo na podlagi obstoječega vzorca pogodbe ter pri tem upoštevajo, da se bo vzorec pogodbe v delu, ki se nanaša na terminal spremenil v toliko, da se bo prilagodil dejansko obstoječemu stanju.

Navedeno pomeni, da se bo pred podpisom pogodbe v skladu z načinom, ki je opredeljen v vzorcu pogodbe, izvedla cenitev terminala, ki bo predan izbranemu ponudniku. Ponudnik naj tako v svoji ponudbi navede odstotek kapitalskega donosa. Dokončna višina najemnine za terminal, ki bo najemniku dejansko predan v najem, pa bo določena na podlagi cenične oz. ugotovljene knjigovodske vrednosti objekta oz. delov objekta, ki bodo predani v najem, in amortizacije, saj sta knjigovodska vrednost

in amortizacija elementa za določitev višine najemnine. Knjigovodska vrednost in amortizacija bosta določeni na enak način za sedanji terminal v vzorcu pogodbe.

Številka: 478-14/2008/177-0041273

Ljubljana, dne 23.9.2010



MINISTRSTVO ZA PROMET  
dr. Patrick Vlačič  
MINISTER ZA PROMET





# Priloga 4: Tloris nadstropja novega potniškega terminala na letališču Edvarda Rusjana Maribor

