

Protekcijonizem na primeru Adria Airways

Zarja Bregant

POVZETEK

V spodnjem pisanju je predstavljen protekcijonizem na primeru ene in edine slovenske letalske družbe, ki je po 58 letih zaključila svoje poslovanje in razglasila začetek stečaja. Že precej časa sem aktivno spremljala dogajanje Adrie Airways, vse od časa, ko sem še kot osnovnošolka potovala na čarterskih letih na zelene grške otoke. S časom sem začela sama potovati in posledično tudi sama kupovati letalske vozovnice, pri čemer se moj klik ob izbrani letalski vozovnici ni ustavil na ponudbi Adrie Airways. Drugi letalski prevozniki so me za dosti bolj ugodno ceno, za ne dosti slabše udobje in na destinacijo, ki je Adria Airways sploh ni imela v svoji liniji, prav tako pripeljali srečno. Temu je sledilo zanimanje, zakaj ima Adria Airways takšne cene, kaj jo drži 'nad vodo', čemu nimamo na Letališču Jožeta Pučnika velike ponudbe nizkocenovnih letov, predvsem pa, zakaj mi je bilo vedno tako znano to slovensko opevanje najboljših, predvsem pa naše letalske družbe. Skozi spodnje pisanje sem s pomočjo različnih metod prišla do odgovorov na vsa vprašanja, ki sem si jih zastavljala že kar nekaj let. Poslovanje in zgodovino Adrie Airways sem natančno analizirala ter jo v določenih delih primerjala s še enim podobnim podjetjem, Muro d. d. Predvsem me je pri Adrii zanimala upravičenost državne pomoči ter kakšni so pogoji za obstoj te. Svobodna podjetniška pobuda je tista, ki pomaga ustvarjati konkurenčna podjetja in ekonomsko stabilne družbe, kar na koncu dela tudi povežem z, v začetku dela, zastavljenim raziskovalnim vprašanjem.

Ključne besede: protekcijonizem, Adria Airways, svobodna podjetniška pobuda, državna pomoč, prihodnost letalstva

Protectionism on the example of Adria Airways

ABSTRACT

This thesis addresses protectionism in the case of the one and only Slovenian airline that terminated its operations after 58 years and declared bankruptcy. I have been actively following the events of Adria Airways quite some time, ever since I travelled on their charter flights to the desired Greek islands as an elementary school student. In time, I started to travel on my own and consequently bought airline tickets myself. However, I did not purchase Adria Airways tickets. Other airlines provided safe flights to my chosen destinations that Adria did not fly to, for more or less the same comfort and for a much better price. This intrigued my quest; I was curious why the prices of Adria's flights are so high, what keeps the airline 'above water', why there is such a poor selection of low-cost flights at Jože Pučnik Airport, and above all, why this Slovenian company enjoys such high level of respect. In my research, I used various methods to find my answers to the questions that have been building up for several years. I carefully analysed the business and history of Adria Airways and, in some parts, compared it with another similar company, Muro d.d. In the case of Adria Airways, I was mainly interested in the justification of state aid and the conditions for its existence. Free enterprise initiative is one that helps to create competitive companies and economically stable companies. In conclusion, I linked that to the research question posed at the beginning of my dissertation.

Keywords: protectionism, Adria Airways, free enterprise, state aid, the future of aviation

Uvod

Adria Airways je predstavljala in še danes predstavlja okno Republike Slovenije v svet, četudi je bil ta svet sestavljen le iz 15 destinacij. Z njenimi zelo uspešnimi začetki še v Socialistični federativni republiki Jugoslaviji in njenem nadaljevanju kot državno podjetje v Republiki Sloveniji in kasneje kot privatizirano podjetje v lasti nemške družbe, je Adria Airways prestala marsikaj.

Zanimivo pa se je vprašati, zakaj je pri Adrii Airways prišlo do stečaja, ki je za sabo pustil potnike, ki so obstali na nedelujočem in s svetom kar naenkrat zelo slabo povezanim Letališčem Jožeta Pučnika, svoje zaposlene ter celotno slovensko javnost, ki je objo-kana spremljala odhod najboljše in večne Adria Airways, z napisi #ADRIA4EVER.

Pa je to dejansko upravičeno, imajo res državljani Republi-ke Slovenije ob misli na našo letalsko družbo le pozitivne misli in lepe spomine ali pa nas veže kaj drugega? Nekateri se morda spomnijo Adrie Airways kot letalske družbe z nekonkurenčno vi-sokimi cenami letalskih vozovnic, slabo postrežbo na letu, slabo povezavo z evropskimi prestolnicami in posledično samo letal-sko družbo, zaradi katere je moral povprečni slovenski državljan iskati dostopne letalske povezave na tujih letališčih, ki so ga kljub plačilu prevoza ali parkirnine na letališču, še vedno manj 'udarili' po žepu kot let z domačega letališča z domačo letalsko družbo.

Adria Airways je od leta 2009 naprej praktično le še lebdela nad vodo in še to zaradi državnega protekcijonizma, ki je posledično vplival predvsem na odprtost slovenskega letalskega prevoznik-stva z monopolom ene in edine, močno predrage in nekonku-renčne letalske družbe v Sloveniji. Svobodna podjetniška pobuda, ki je v Sloveniji varovana z Ustavo Republike Slovenije, je tista, ki omogoča in spodbuja ustvarjanje novih, konkurenčnih podjetij, ki bi jih predvsem na tem področju v Sloveniji zelo potrebovali. Večina evropskih držav je ob državnih letalskih prevoznikih, ki so predstavljali predvsem višji, ekonomski razred letalskih vozov-nic, ustanovila še nizkocenovno letalsko družbo. Je v Sloveniji, z ustavno varovano pravico do svobodne podjetniške pobude kaj takšnega tudi mogoče? Slovenijo morda s stečajem Adrie Airways čaka ustanovitev nove letalske družbe, v zasebnih rokah, ki bo bolje delovala kot podjetja v državni lasti?

Protekcijonizem

Protekcijonizem se je pojavil v času industrijske revolucije in predstavlja sistem gospodarsko-političnih ukrepov na področju gospodarstva. Močna ideja o protekcijonizmu je trajala vse tja do začetka svetovne gospodarske krize leta 1929, pa vseeno ideja kot taka po krizi ni nikoli popolnoma zamrla, ampak se je začela poja-vljati v različnih oblikah, vse do danes. Država v kateri se je izvirno

pojavil, je bila Anglija, ki je kasneje postala tudi svetovna velesila. Prav zaradi uspešnosti Anglije na svetovnem trgu so v Združenih državah Amerike in po predvsem zahodno evropskih državah, začeli izvajati protekcionistične ukrepe. Glavni teoretik teorije protekcionizma je bil F. List, ki je leta 1930 izdal svojo teorijo o protekcionistični politiki, s katero je želel razložiti zagovarjanje protekcionizma na podlagi različno gospodarsko razvitih držav. Teorija je temeljila na predpostavki, da različne zgodovinske razmere države vplivajo na različno gospodarsko razvitost te, zaradi česar liberalističen nazor ne more delovati pri vseh udeležencih mednarodne trgovine. Države s slabše razvitim gospodarstvom morajo uvesti protekcionistične ukrepe, s katerimi zavarujejo svoje gospodarstvo in mu zaradi zgodovinskih ovir pomagajo oživeti z domačo potrošnjo in šele nato lahko odpravijo protekcionistične ukrepe in se postavijo po robu ostalim državam z bolj razvitim gospodarstvom. List je bil zagovornik brezcarinske cone v centralni Evropi in se je zavzemal za to, da takšni ukrepi niso brezčasn, ampak se po dosegu določene stopnje razvitosti odpravijo.¹

Protekcionizem je kot ekonomska doktrina usmerjen k mednarodni menjavi in zunanji politiki, v smislu zaščite domačega gospodarstva. Tisti, ki oporekajo liberalistični teoriji mednarodne menjave, so prav zagovorniki protekcionizma. Zagovarjajo dejstvo, da je mednarodna menjava koristna zgolj in samo takrat, kadar so države, ki med seboj izmenjujejo dobrine, enako gospodarsko razvite. Prav zaščita v teoriji protekcionizma predstavlja možnost razvoja države do ravni razvitejših držav, ki kasneje omogoča odpravo zaščite domačega gospodarstva.²

Protekcionizem se v današnjem času nič ne zmanjšuje, ampak se prav nasprotno krepi. Dostikrat je prišel do te mere, da se je spremenil v avtarkijo, ki predstavlja nenehno zaprto gospodarstvo, s čimer pa je odstopil od osnovnega namena protekcionizma, saj je ta namenjen le začasno. Začasnost protekcionističnih ukrepov je pomembna tudi zato, ker s časom postane zaščitena proizvodnja manj učinkovita in uspešna, ostale proizvodnje pa imajo zaradi zaščite višje stroške.³

Danes države uporabljajo protekcionistično politiko zaradi gospodarske rasti, doseganja zunanjega ravnovesja, polne zapo-

¹ Strašek, 2007, str. 179.

² Kumar, 2001, str. 53–54.

³ Kumar 2001, str. 54.

slenosti in stabilnosti cen, za razliko od preteklosti, ko so države protekcionistično politiko uporabljale zgolj za doseganje zunanjega interesa.⁴

Argumenti za protekcionizem

Podporniki protekcionizma pravijo, da je legitimna pravica vsake države, da zaščiti svoje gospodarstvo in državljane ter s tem omeji prosto trgovino.

Eden najbolj pogostih argumentov je argument zaščite mladih podjetij. Gre za to, da imajo nekatera podjetja možnost dobrega gospodarjenja v mednarodni menjavi, vendar zaradi svoje mladosti še niso konkurenčna na trgu. Prav zato je ta argument najbolj široko sprejet argument med zagovorniki doktrine proste trgovine. Pri tem argumentu gre namreč za začasni protekcionizem, ki sicer lahko vodi k bolj učinkoviti razporeditvi svetovnih resursov v prihodnosti. Mlada gospodarstva morajo biti zato zaščitena le na začetku, ko še ne morejo solidno tekMOVATI s starejšimi in zrelejšimi podjetji. Brez takšne zaščite bi se zato lahko zgodilo, da mlada gospodarstva ugasnejo, preden dosežejo določeno velikost in starost, kot tudi določeno stopnjo znanja, da bi lahko tekmovala in bila konkurenčna na svetovnem trgu.

Strateški argument predstavlja točno določen produkt, ki je strateško pomemben za določeno državo, kot je to lahko kmetijstvo, gorivo, umetna inteligenca, ki strateško vzdržuje industrijo in ki je življenjsko pomembna za ekonomijo domače države kot tudi za njeno socialno, politično in vojaško strategijo.⁵

Argument za zaščito pred 'dumping-om'⁶ temelji predvsem na dejstvu, da se domača podjetja srečujejo s tujo konkurenco, ki prodaja v njihovi državi po bistveno nižjih cenah kot oni sami. Močna gospodarstva namreč v tujini prodajajo za veliko nižjo ceno od normalne vrednosti, ki je predvidena v domačem gospodarstvu. Na kratek rok zato potrošniki raje kupujejo tuje izdelke, ki so cenovno dostopnejši, s čimer profitirajo, na dolgi rok pa to predstavlja monopol tujega gospodarstva v domači državi in propad domačega podjetja.⁷

⁴ Strašek, 2007, str. 181.

⁵ Arguments in Favor of Protectionism, tutor2u, 2018, e-vir.

⁶ Razlaga tujega ekonomskega termina je dostopna na URL: <https://www.investopedia.com/terms/d/dumping.asp>

⁷ Arguments in Favor of Protectionism, tutor2u, 2018, e-vir.

Argumenti proti protekcionizmu

Teorija protekcionizma je velikokrat tudi grajana. Številni ekonomisti pravijo, da protekcionizem večkrat škoduje ljudem, ki naj bi jim sicer pomagal. V knjigi Friedmana je zapisana post-trgovinska teorija primerjalne prednosti, ki jo je zapisal angleški ekonomist David Ricardo, in govori o tem, da če se vsak narod specializira za izdelke, pri katerih ima primerjalno stroškovno prednost in jih iz tega razloga izmenjuje z drugimi narodi za njihovo specializirano blago, se bo splošna raven dohodkov povišala v obeh državah tega trgovanja.⁸

Zagovorniki protekcionizma to velikokrat oprejo na zaščito delavcev tretjega sveta, kar sta Nobelova nagrajenca Milton Friedman in Paul Krugman ovrgla in poudarila, da prav prosta trgovina pomaga delavcem v še razvijajočih se državah. Rast proizvodnje kot tudi rast velikega števila delovnih mest, ki jih ustvarja sektor izvoza, sta tista, ki imata učinek na celotno gospodarstvo, kar povzroča konkurenco med podjetji, zaradi česar so ta primorana višati plače in s tem tudi življenjski standard. Prav protekcionizem je tisto, kar naj bi bil vzrok za vojne v 17. in 18. stoletju, saj je zaradi njega prihajalo do številnih konfliktov. Države, katerih usmeritve vlad so bile bolj merkantilistične in protekcionistične, so bile nenehno v sporu. Eden glavnih vzrokov za revolucijo v ZDA naj bi bili prav britanski davki in cene, ki so posledično vodili do prve in druge svetovne vojne.⁹

Pregled protekcionističnih ukrepov po svetu

Prav današnji čas, ki je zelo nepredvidljiv in drugačen kot čas, na katerega smo bili navajeni ob koncu leta 2019, zaznamuje povečanje protekcionističnih ukrepov po celotnem svetu. Pandemija koronavirusa je prinesla in bo še naprej prinašala velik val protekcionizma, navajajo strokovnjaki po svetu. Deborah Elms, direktorica Asian Trade Centre pravi, da bodo voditelji držav vsega sveta znatno povečali svoje protekcionistične ukrepe v bližnji prihodnosti, predvsem zaradi negativnih posledic na ekonomijo, ki jih je imel koronavirus. Koronavirus je v tem trenutku razširjen po celem svetu in prav z njegovo širitvijo so se začeli prvi večji protekcionistični ukrepi, in sicer na medicinski opremljeni,

⁸Friedman, 2008, str. 235–236.

⁹Krugman, 1997, e-vir.

kar pa bi se lahko nadaljevalo tudi na področje prehrambenih izdelkov, pravi Deborah Elms. Države postajajo nestrpne glede količine zaloge hrane in prehranske varnosti, pri čemer bi lahko pričakovali, da bodo prav zato prepovedale izvoz ali omejile uvoz hrane.¹⁰

V Mednarodni trgovski organizaciji so trdili, da je svetovna menjava, ki se že od leta 2019, zaradi Ameriško – Kitajskih nespo-razumov o tarifah umirja, predvideva pa, da se bo v letošnjem letu zmanjšala še za med 13 % in 32 %. Celotna situacija naj bi se izboljšala in umirila v letu 2021, a je vse to odvisno od novega vala oziroma ponovnega izbruha virusa in kakšen vpliv bi ta lahko imel na mednarodno trgovsko menjavo. Protekcionistični ukrepi, ki so jih sprejele države, imajo smisel, saj se omejitve svetovne menjave, osredotočenje na domače proizvode, varovanje delovnih mest svojih državljanov, najbolj pozitivno odražajo v lastni državi, kar pa ne pomeni za ostale države svetovne trgovine, pravi Elms.¹¹

Države, ki so bile s Koronavirusom najbolj prizadete, so tiste, ki predstavljajo 66 % izvoza prehrambenih izdelkov. Njihov delež v izvozu se začne pri 38 % in gre vse do 76 % za zelenjavo, živalska olja, sveže sadje in meso. Izvoz osnovnih prehrambenih izdelkov, kot so koruza, pšenica in riž, so visoko skoncentrirana med 50. državami najbolj prizadetimi zaradi Koronavirusa.¹²

Glede na trenutno situacijo in predvidevanja bi lahko rekli, da bo izvoz prehrambenih izdelkov upadel za med 5 % in 20 %. Od aprila letos je 20 voditeljev držav sveta uvedlo neko obliko omejitve pri izvozu prehrambenih izdelkov. Najslabše posledice na omejitve izvoza prehrambenih izdelkov bodo v prvi vrsti občutile najrevnejše države, kot so Tajvan, Azerbajdžan, Egipt, Jemen in Kuba, ki bodo občutile dvig cene v prehrambenih izdelkih med 15 % in 25,9 %. Za države v razvoju in nerazvite države pa bi to pomenilo dvig cen tudi do 35,7 %. Danes bi sicer lahko kar nekaj dejavnikov pomagalo pri uravnavi cen prehrambenih izdelkov, vendar se bo revščina lahko še naprej širila in povzročala težave v smislu prehrambene varnosti držav v razvoju.¹³

¹⁰ Nee Lee, 2020, e-vir.

¹¹ Prav tam.

¹² Espitia, Rocha, Ruta, 2020, e-vir.

¹³ Prav tam.

Zgodovinski pregled delovanja družbe Adria Airways

Adria Airways je bila prva, zadnja in za zdaj edina slovenska letalska družba, ki se je ustanovila 14. marca 1961. Delovala je na edinem mednarodno operativnem letališču v Republiki Sloveniji, in sicer na Letališču Jožeta Pučnika, kjer je imela tako redne linije kot tudi čarterske polete in tovorni prevoz. Razmreženost letov je Adria Airways omogočala povezave med zahodno in jugovzhodno Evropo, poleg tega pa je Adria Airways kot postransko dejavnost izvajala izobraževanje letalskega osebja in trženje medijskega prostora.¹⁴

Družba Adria Airways je imela tri hčerinske družbe, in sicer Amadeus Slovenija Podjetje za marketing, d. o. o., Adria Airways Kosovo, d. o. o. in Adria Airways Letalska šola, d. o. o. Amadeus Slovenija Podjetje za marketing in prodajo letalskih vozovnic se je ukvarjalo z rezervacijo in prodajo letalskih vozovnic na slovenskem, makedonskem in albanskem trgu, Adria Airways Kosovo, d. o. o. je nudila podporo letalskim operacijam in zaposlovala člane lokalnega kabinskega osebja, ki jih je Adria Airways najemala za lete iz Prištine. Zadnja, Adria Airways Letalska šola, d. o. o. pa je izvajala programe usposabljanja za poklicne pilote in zasebne pilote športnih letal.¹⁵

Poleg vzdrževanja lastne flote je kasneje v letu 2002 Adria Airways začela s storitvami vzdrževanja drugim prevoznikom, vendar se je družba leta 2010 odcepila od matične družbe Adria Airways in obstajala v okviru Adria Airways Tehnika, ki je kasneje imela likvidnostne težave in bila zato prodana.¹⁶

Adria Airways – od ustanovitve družbe
do samostojne Slovenije

Adria Aviopromet je v letu 1961 začela s prvimi komercialnimi leti, in sicer z nizozemsko družbo KLM ter floto štirih rabljenih propellerskih letal Douglas 6B, prvo letalo je priletelo iz Amsterdamu 8. avgusta 1961. Takrat je lete vodila še nizozemska posadka, prvi let s slovensko posadko pa je bil prvič opravljen decembra istega leta. Podjetje je izvajalo predvsem medcelinske lete med

¹⁴ Letno poročilo 2015, 2016, str. 41.

¹⁵ Prav tam.

¹⁶ Prav tam.

Severno in Južno Ameriko. Afriko in na Daljni vzhod.¹⁷ Potrošniki, zainteresirani za nakup letalskih vozovnic pri letalski družbi Adria Aviopromet, so bile evropske turistične agencije, Združeni narodi in Rdeči križ.¹⁸ Še kar nekaj časa je moralo preteči, da je lahko Adria Aviopromet začela leteti na brniškem letališču, pred tem je letela na zagrebškem letališču Pleso, vse do leta 1964.¹⁹

Čas slovenske osamosvojitve je bil nepredvidljiv čas tudi za našo letalsko družbo. Zaradi zalivske vojne, napetosti med Srbi in Hrvati, napada na Plitviških jezerih in ostalih zapletov, je Adria morala odpovedati kar nekaj letov, izgubljala pa je število potnikov. Prav v vojni za Slovenijo, 28. junija 1991 je Jugoslovanska vojska napadla Letališče Jožeta Pučnika in hudo poškodovala tako štiri letala Adrie Airways kot tudi letališče, kar je predstavljalo neposredno škodo v vrednosti 30 milijonov dolarjev.²⁰

Predvsem zaradi vsesplošne negotovosti in zapore letališča se je družba odločila ustaviti letenje. Takrat se je letenje Adrie Airways preselilo na letališče v Zagrebu za mesec dni in tam letelo na rednih linijah – Munchen, London, Frankfurt, Pariz in Skopje, medtem ko so čarterski leti leteli iz Trsta in Celovca. Od septembra 1991 sta bila tako letališče Jožeta Pučnika kot tudi zračni promet nad Republiko Slovenijo za štiri mesece zaprta. Linije so se morale zaradi nevernih razmer na določenih območjih spremeniti oziroma podaljšati, kar pa je povzročilo dvig stroškov letenja.²¹

Adria je v drugi polovici leta 1991 bila primorana prizemljiti svoja letala in ustaviti letalski promet, kar je bila posledica neupravičenega odvzema dovoljenja za opravljanje zračnega prometa, kasneje tudi v Avstriji. Adria Airways je iz Celovca znova začela leteti 30. januarja 1992, ko so ji izdali operativno licenco. Redne linije so takrat tvorili Frankfurt, Pariz, Londov in Moskva, ki so se postopoma širile.²²

Delovanje Adrie Airways po osamosvojitvi Republike Slovenije do začetka gospodarske krize leta 2008

Ob razpadu Jugoslavije in osamosvojitvi Republike Slovenije je Adria Airways izgubila večino svojega trga in s tem zaznala zna-

¹⁷ Skozi vzpone in padce: Adria Airways praznuje 50 let delovanja, Dnevnik 2011, e-vir.

¹⁸ Slovensko letalstvo sierra5, 2007, e-vir.

¹⁹ Skozi vzpone in padce: Adria Airways praznuje 50 let delovanja, 2011, Dnevnik e-vir.

²⁰ Kovač, Serajnik Sraka, 1992, str. 1–4.

²¹ Kovač, Serajnik Sraka, 1992, str. 7–19.

²² Kovač, Serajnik Sraka 1992, str. 20–34.

ten upad turistov pri zanimanju za čarterske destinacije. Iz 90 % čarterskih letov se je preusmerila v 70 % rednih linij, predvsem na zahodu.²³

Največja dolžnica Nove Ljubljanske banke je bila prav Adria Airways, katere dolg je znašal 230 milijonov nemških mark, kar pa se je v večini pretvorilo v dolg države, ki so ga po letu 1993 odplačali davkoplačevalci preko državnih sanacijskih obveznic.²⁴

Leto 2001 je bilo za celotno letalsko panogo zelo črno leto, saj se je 11. septembra 2011 v Združenih državah Amerike zgodil teroristični napad, kjer so iz predvidljivih razlogov zmanjšali zanimanje potnikov po letenju, predvsem zaradi varnostnih razlogov.²⁵

Vstop Slovenije v Evropsko unijo ni olajšal situacije za Adria Airways, saj je širitev domačega trga na evropski predstavljala povečanje konkurence in nepripravljenost Adrie Airways na spopadanje s takšno konkurenco, predvsem v smislu nizkocenovnih prevoznikov in ponudnikov čarterskih letov. Stroški so se v družbi zviševali tudi zaradi vedno višjih cen goriva in pritiskov sindikatov po zvišanju plač, vse skupaj pa je nakazovalo na to, da Adria Airways potrebuje nov model poslovanja in novo realizacijo poslovanja.²⁶

Posledice krize leta 2008 na delovanje Adrie Airways

Leto 2008 je bilo najbolj nelagodno leto za letalstvo v zgodovini, za kar je bila glavni vzrok cena nafte, ki se je visoko dvignila ravno na višku sezone in se normalizirala šele konec leta. Cene nafte so se začele umirjati šele proti koncu leta 2008, kar pa prav tako ni dobro vplivalo na evropsko letalstvo, saj se je s tem začel krepiti tečaj dolarja. Adria Airways se vsem tem dejavnikom ni mogla izogniti in so zato kljub dobremu poslovanju, visoki stroški poskrbeli za negativno finančno poročilo.²⁷

Konkurenca, ki se je pojavila v letih priključitve Republike Slovenije Evropski uniji, se je počasi umirjala, Adria Airways je namreč še vedno prepeljala 79 % rednih potnikov na domačih tleh. Ohranila je monopol na lastnem letališču, konkurenco pa so ji delali prevozniki na bližnjih letališčih, kot so Celovec, Trst, Zagreb in Gradec. Pri čarterskih poletih so ji začeli ustvarjati konkurenco

²³ Letno poročilo 2015, 2016, str. 17.

²⁴ Kovač, 2010, e-vir.

²⁵ Letno poročilo 2014, 2015, str. 13.

²⁶ Letno poročilo 2005, 2006, str. 30–31.

²⁷ Letno poročilo 2009, 2010, str. 9–40.

predvsem nizkocenovni prevozniki v Egipt, Tunizijo in Turčijo. Kljub temu je v letu 2008 opravila 15 % več letov in s tem prepe-ljala kar 17 % več potnikov kot prejšnje leto ter opravila 10 % več čarterskih letov kot leto prej.²⁸

Poslovno strategijo je Adria Airways v letu 2009 usmerila tudi v trženje medijskega prostora, s čimer je zaslužila 1,1 milijona EUR in si iz tega povečala dohodek za 1 %. Oglaševanje se je pojavlja-lo v različnih oblikah, kot je trup letal, revija In-Flight Magazine, potniška kabina, spletna stran, predstavitev izdelkov na letalih in ostale oblike.²⁹

Čisti prihodki pri prodaji so se v letu 2008 povečali za 14 %, pri čemer je treba poudariti, da so se povišali prihodki iz rednega in čarterskega prometa, medtem ko so se prihodki iz vzdrževanja letal tretjim osebam, zmanjšali. Redni promet in njegovi prihodki so še vedno predstavljali 70 % vseh prihodkov.³⁰

Kot je že zapisano, so se poleg prihodkov povečali tudi odhod-ki. Ti so se povečali, v primerjavi s prejšnjim letom za kar 16 %, za kar je bil glavni razlog povečanje cen goriva in materiala. Glede na to, da se je obseg letenja povečal, so se povišali tudi stroški storitev, kot tudi cene letalske storitve zaradi kapacitet letal in težje flote. Poleg tega so se povečali tudi stroški nadur, ur letenja, mehanikov, inštruktorjev in plač zaradi dogovora s sindikati.³¹

Prav zaradi tako velikega števila stroškov je Adria Airways ob-čutila negativen poslovni izid v višini 3.240.977 EUR. Kapital druž-be se je v primerjavi z letom 2007 zmanjšal zaradi izgube in nega-tivnih finančnih instrumentov.³²

Strategija reševanja Adrie Airways leta 2009 po krizi iz leta 2008

Tudi leto 2009 ni bilo preprosto za letalski svet. Bilo je leto po najhujši gospodarski krizi, začela se je vsesplošna recesija, povpraševanje po letih je bilo manjše in ljudje so se zanimali za niž-ji cenovni razred letalskih prevozov, poleg vsega tega pa so se ponovno povišale cene goriva in svet je zajela epidemija virusa H1N1.³³

²⁸ Letno poročilo 2009, 2010, str. 46–55.

²⁹ Letno poročilo 2009, 2010, str. 52.

³⁰ Letno poročilo 2009, 2010, str. 57–80.

³¹ Letno poročilo 2009, 2010, str. 84–85.

³² Letno poročilo 2009, 2010, str. 87.

³³ Letno poročilo 2010, 2011, str. 8–25.

Nadzorni svet Adrie Airways je v prvi polovici leta 2009 sprejel sklep o povečanju kapitala družbe in sklep o zamenjavi letal. Decembra je svet sprejel strateški cilj družbe za obdobje 2010–2014, s katerim so želeli omogočiti preboj družbe in njen preobrat v pozitiven letni finančni izid.³⁴

Cilji so bili naslednji:

1. Strateški cilj št. 1 je bil povečati rentabilnost z obstoječimi zmogljivostmi in dejavnostmi pri izvajanju letalskega prevoza tovara, vzdrževanja letal za tretje osebe, oddajanje letal v najem, trženje oglasov v lastnih medijih in izvajanje izobraževanja.

2. Strateški cilj št. 2 je bil doseči rast s širitvijo na ustanovitev letalske akademije, helikopterske prevoze, vzdrževanje letal za tuje naročnike.

3. Strateški cilj št. 3 je bil doseči širjenje z dejavnostmi nepovezanimi z letalstvom, kot je infrastruktura na letališču.

4. Strateški cilj št. 4 je bil do konca leta 2010 spremeniti in prilagoditi organizacijsko strukturo Adrie Airways za uresničevanje strateških ciljev.

5. Strateški cilj št. 5 je bila izvedba investicij, ki bi omogočale strateški cilje 1–3.

6. Strateški cilj št. 6 so bili dosegi strateškega financiranja, kar bi omogočilo dolgoročno pozitivno poslovanje družbe Adria Airways.³⁵

Adria Airways je v letu 2009 izvedla 4 % manj rednih letov in s tem prepeljala 14 % manj potnikov, opravila 1 % manj čarterskih letov in prepeljala 4 % manj potnikov na čarterskih letih. Kljub temu je širila svoje linije in jih na določene lokacije povečevala na dvakrat tedensko, izvajala je številne promocijske aktivnosti, na katere se trg ni odzival, kot bi pričakovali.³⁶

S trženjem v medijskem prostoru si je iztržila 1 milijon prihodka, kar je 20 % manj, kot bi pričakovali.³⁷

Proizvajalni stroški, stroški prodaje in splošni stroški so se zmanjšali za 15 %, stroški materiala pa za 27 %. Kljub temu je v letu 2009 družba poslovala občutno slabše kot preteklo leto in s tem ustvarila negativni izid poslovanja, ki je znašal -12,2 milijona EUR. Celotni poslovni izid je znašal negativnih 13.991.691 EUR.³⁸

³⁴ Letno poročilo 2010, 2011, str. 11.

³⁵ Letno poročilo 2009b, 2010, str. 20–26.

³⁶ Letno poročilo 2010, 2011, str. 9–30.

³⁷ Letno poročilo 2010, 2011, str. 53.

³⁸ Letno poročilo 2010, 2011, str. 54.

Načrt dokapitalizacije Adrie Airways leta 2010

Adria Airways je leto 2010 začela dobro, in sicer s pridobitvijo statusa polnopravne članice Star Alliance, pri čemer je dobila priložnost sodelovati na skupnih pogajanjih z dobavitelji nafte in letalskih storitev na splošno.³⁹

Družba je v juniju 2010 doživela kar nekaj sprememb, spremenila se je iz dvotirnega v enotirni sistem in ustanovila dve hčerinski družbi v 100 % lasti Adrie Airways, pri čemer je bila ena vzdrževalni center letal, druga pa šola letenja s pomočjo sodobnega simulatorja.⁴⁰

Povečanje v primerjavi z lanskim letom je družba zaznala le na področju čarterskih letov, kjer so ti predstavljali 22-% rast prodaje in 18 % več letov.⁴¹

Leta 2010 je tako Adria Airways občutila znatno večji negativni izid iz poslovanja, in sicer negativnih 59,7 milijona EUR.⁴²

Prekonstruiranje Adrie Airways v letu 2011

Adria Airways se je v letu 2011 poleg konstantnega dvigovanja cen goriva, srečevala z likvidnostnimi težavami, ki so najprej začele krušiti njen odnos s poslovnimi partnerji in dobavitelji, slabo vplivale na njen obstoj in zaradi pisanja v javnosti povzročale manjše zaupanje potnikov. Adria Airways s svojim denarnim tokom nikakor ni mogla izpolnjevati vseh svojih obveznosti, to pomeni tako do bank, dobaviteljev in ostalih poslov, s katerimi se je družba ukvarjala. Strategija družbe tudi v tem letu ni obrodila sadov in družba je prišla do dejstva, da s svojimi zmožnostmi ne bo zmogla poslovati pozitivno, če bo njen poslovni načrt usmerjen v model mrežnega prevoznika na Aerodromu Ljubljana. Družba je zato skupaj s tujo svetovalno hišo zamenjala poslovni model in skušala pridobiti dokapitalizacijo s strani države, ki bi jo upravičila z veliko koristjo, ki jo družba predstavlja za prebivalstvo in gospodarstvo Republike Slovenije.⁴³

³⁹ Letno poročilo 2011, 2012, str. 9–11.

⁴⁰ Letno poročilo 2011, 2012, str. 12.

⁴¹ Letno poročilo 2011, 2012, str. 48.

⁴² Prav tam.

⁴³ Letno poročilo 2011, 2012, str. 12.

Načrt družbe, sprejet julija 2011, je tako zajemal dokapitalizacijo in spremenjeno strategijo rasti v strategijo konsolidacije z zmanjšanjem obsega družb.⁴⁴

Lastništvo Adrie Airways se je znatno spremenilo z dokapitalizacijo družbe s strani bank in države, tako sta glavna lastnika postala država preko Agencije za upravljanje kapitalskih naložb in banka, družba PDP pa je izgubila odločilno vlogo.⁴⁵

Prodaja Adrie Airways nemškemu skladu 4k leta 2016

Leta 2012 so družbo prvič želeli prodati, a je bilo to vse do leta 2016 neuspešno, v letu 2015 pa je ponovno začel teči postopek prodaje te. Slovenski državni holding se je z Družbo za upravljanje terjatev bank uspešno pogajal in sklenil pogodbo o 91,58-% deležu družbe Adrie Airways. Kupec je bil izbran 18. januarja 2016, in sicer nemški investicijski sklad 4K Invest. V pogodbi je bila vsebovana dokapitalizacija države v višini 3,1 milijona EU, dokapitalizacija 4K Investa v višini 1 milijona EUR in kupnina za Slovenski državni holding Republiko Slovenijo in Družbo za upravljanje terjatev bank v višini 100.000 EUR. Podjetje 4K Invest je v svetu vodilno podjetje na področju poslovnih preobratov. Strategija Adrie Airways naj bi zdaj bila zavezana k večjemu številu potnikov, udobnemu in varnemu prevozu, ki bi bil tudi cenovno dostopen, osredotočeni pa so ostali na slovenski, makedonski, albanski in kosovski trg ter na povezovanje znotraj zveze Star Alliance.⁴⁶

Stečaj Adrie Airways

Zadnje uspešno leto je bilo za družbo Adria Airways leto 2016, v letu 2017 se je izguba, kot že zapisano, povečala na 5 milijonov EUR. Številni strokovnjaki so bili zelo kritični, ko se je Adria Airways prodala nemškemu skladu 4K Invest, saj naj bi šlo za družbo brez kakršnih koli izkušenj v letalskem sektorju. Adria Airways je svoj zadnji polet izvedla, ko je v Slovenijo iz Pariza prepeljala slovensko odbojgarsko reprezentanco, pri čemer je stroške leta krila turistična agencija, posadka pa je svoje delo opravila brezplačno. Uprava Adrie Airways je namreč po 58-letih in sedmih mesecih

⁴⁴ Letno poročilo 2012, 2013, str. 37–38.

⁴⁵ Letno poročilo 2012, 2013, str. 40–61.

⁴⁶ Podpisana prodajna pogodba med SDH ter DUTB z investicijskim skladom 4K Invest o prodaji 91,58 % deleža v družbi Adria Airways, d. d., 2016, e-vir

delovanja družbe na kranjsko sodišče vložila predlog⁴⁷ za uvedbo stečajnega postopka.⁴⁸

Ekonomska primerjava Adrie Airways in Mura, d. d.

Mura, d. d. je bila v letih do osamosvojitve Republike Slovenije gospodarsko dobro poslujoče podjetje, ves čas v dokaj pozitivnih številkah. Po osamosvojitvi Republike Slovenije je podjetje moralo začeti preusmerjati svoje strateške usmeritve, kar jo je za nekaj časa reševalo. Poslovno najslabše leto je bilo za Muro leto 2007, ko je poslovno leto zaključila z izgubo v višini 1,7 milijona EUR, pri čemer lahko to leto primerjamo z letom 2006, ko je bila izguba Mure na koncu poslovnega leta 625 tisoč EUR, kar je 260 % manj kot leto kasneje. Vzrokov za to je bilo veliko, med drugim nenormalna podražitev energentov, visoke inflacije v Sloveniji, česar so bile posledica višje cene, ki jih potrošniki niso bili več pripravljeni plačati, še posebej ob dejstvu, da je takrat Slovenija vstopila v Evropsko unijo in je njen trg postal veliko bolj odprt ter s tem tudi veliko bolj konkurenčen. Konkurenca Muri so bile tudi države z nizko ceno dela, kot so Bolgarija in Romunija, države Vzhodne Evrope, kjer so bili končni izdelki veliko cenejši, kakovost pa podobna Murini.

Pri Adri Airways, d. d. pa, kot že omenjeno, nikoli nismo mogli govoriti o dobrem poslovanju. Podjetje je od nekdaj, t. j. še iz časov Jugoslavije, poslovalo z izgubo in se na gladini držalo z določenimi strateškimi preobrat in finančnimi injekcijami bank in države.

V podjetju Mura, d. d. so se z relativno velikimi poslovnimi težavami srečevali od leta 2000 naprej. Iskali so nove kupce, nova naročila za delo, nove tuje partnerje, ki so kasneje predstavljali kar 90 % poslovanja Mure, pa kljub temu vse skupaj ni prinašalo dovolj prihodkov, da bi podjetje ostajalo v pozitivnih številkah. Zato so se v Muri odločili, da bodo podjetje rešili z ustanavljanjem večjega števila hčerinskih družb, specializiranih za določeno dejavnost, ki bi bile od matičnega podjetja Mura lahko odvisne ali neodvisne. Leta 2008 so tako ustanovili tri nove družbe: M – Ener-

⁴⁷ Adria Airways v stečaj, iusinfo, 2019, e-vir.

⁴⁸ Korsika, 2019, e-vir.

getika, d. o. o., M-AIKS, d. o. o. in Mura – Unikat, d. o. o., ki so začele poslovati v januarju istega leta, v aprilu pa so ustanovili še Mura – Moška oblačila, d. o. o., Mura – Ženska oblačila, d. o. o. ter Mura in partnerji, d. o. o.⁴⁹

Leta 2011 je bilo podjetje Mura in partnerji kupljeno s strani Nigel Peter Buxton, za slabih 10 milijonov evrov, na katerega je bila prenesena tudi stara Mura. Država je obema dodelila 5,8 milijona EUR subvencije, medtem ko se je podjetje Aha Mura pri bankah zadolžilo za šest milijonov evrov.⁵⁰ Mura, d. d. je od tu prešla le še v bolj negativne številke, v letu 2019 pa je bila iz stečajne mase njene naslednice Aha Mure, prodana še zadnja nepremičnina.⁵¹

Tudi v podjetju Adria Airways se je v zadnjih letih, pred napovedjo stečaja v letu 2019, poskušalo s še zadnjo investicijo v podjetje. Investicija države bi v tistem trenutku morala biti ogromna, da bi jo lahko rešili pred stečajnim propadom. Slovenska oblast je v zadnjih mesecih že vedela za propad podjetja, saj se je Slovenska turistična organizacija začela organizirati in sprejela je načrt subvencioniranja letalskih prevoznikov, ki bodo uvedli nove povezave z Ljubljano.⁵²

Dokončni propad podjetja Mura, d. d. je predstavljal ogromno socialno 'bombo' za Pomursko regijo. Dejstvo je, da je regija dobesedno gospodarsko živela od podjetja Mura in v njem zaposlovala večino svojih delavcev. Predvsem je šlo za delavce, starejše od 45 let, mame samohranilke ali celo oba zakonca, pri čemer je stečaj za te ljudi predstavljal popolno finančno breme in veliko skrb za prihodnost. Regija je ves čas, v upanju po spremembi delovanja Mure, d. d., v pozitivno poslovanje, še vedno izobraževala mlade šivilje in krojače, ki bi delali v tem podjetju, s čimer je onemogočila razvoj katere koli druge gospodarske panoge na tem področju, s čimer je najbolj mišljen turizem. Ljudje so se izobraževali za poklic, ki ga zdaj po stečaju omenjenega podjetja v regiji ne morejo več opravljati in se lahko zgolj samo še prekvalificirajo.⁵³

Mediji so predvsem v času po stečaju poročali o šiviljah, ki niso znale sešiti obleke v celoti, saj so delovale v organizirani proizvodnji, kjer so za svoje delo morale znati sešiti le npr. rokav. Vodstvo

⁴⁹ Prav tam.

⁵⁰ Mura spet dočkala bridki konec, Dnevnik, 2014, e-vir.

⁵¹ Kaj se dogaja v nekdanjih Murinih prostorih danes? Pomurec, 2019, e-vir.

⁵² Ščurić, 2019, e-vir.

⁵³ ZSSS o socialni bomba v Pomurju: Posledice stečaja Mure morajo biti problem države, Dnevnik, 2014, e-vir.

jih ni nikoli spodbujalo k napredku, širitvi znanja in izpopolnitvi, bojda nimajo izobrazbe in so lahko delavci zadovoljni s tem kar imajo. Po stečaju so si delavci našli predvsem različne delavnice, kjer so izpopolnjevali svoje dosedanje znanje. O občutkih odpuščenih delavk in delavcev so se pisale tudi diplomske naloge. Ugotovilo se je, da so bili ti ljudje po stečaju pogosto prepuščeni sami sebi in neuradni obliki podpore, kot je to družina in najbližji prijatelji. Denarna nadomestila so bila prenizka za normalno preživetje, podpora pri iskanju nove zaposlitve, na zelo oslabilnem trgu dela v Prekmurju, pa zelo nizka. Nekateri delavci so se zaradi stiske morali zaposlovati v Avstriji, spet drugi so začeli s samostojnimi podjetji, ki so se velikokrat, zaradi izgube občutka avtonomije, slabo zaključila. Stečaj Mure je za seboj potegnil tudi izgubo družbenega prepoznanja, družbene odgovornosti, dolžnosti in pravic kot tudi občutek zapuščenosti in nekaznovanja elit.⁵⁴

Reševanje podjetja s pomočjo državne pomoči

Državna pomoč in postopek za dodelitev te določeni gospodarski družbi ali zadrugi v težavah, se izvaja v skladu z Zakonom o pomoči za reševanje in prestrukturiranje gospodarskih družb in zadrug v težavah (V nadaljevanju ZPRPGDZT).⁵⁵

Pogoji za dodelitev se delijo na dvoje, to so nujni, ki jih presoja ministrstvo, in zadostni, ki jih presoja strokovna komisija.

Nujni so splošni pogoji za dodelitev iz 7. ZPRPGDZT, ki določa, da mora biti družba v težavah, da ima ta sistemsko pomembno vlogo za državo in da zoper nje ne teče postopek likvidacije. Prav tako je na podlagi 7. člena pomemben časovni obstoj podjetja, tj. Ne manj kot tri leta, likvidnost v zadnjih treh leti, dejstvo, da ni iz področja jeklarstva ali premogovništva ali kar koli drugega, kar je Evropska komisija ugotovila za nezakonito obliko državne pomoči.⁵⁶

Pod nujne pogoje sodita tudi 8. in 9. člen tega zakona, pri čemer 8. člen opredeljuje težave. Težave namreč opredeli kot tekočo izgubo kapitalске družbe, ki je svojo izgubo prenašala že iz preteklih let kot tudi dejstvo, da je družba trajneje nelikvidna ali

⁵⁴ Vodopivec, 2019, e-vir.

⁵⁵ Prav tam.

⁵⁶ ZPRPGDZT, 7. člen.

dolgoročno plačilno nesposobna, pri čemer izpolnjuje pogoje za uvedbo postopkov v zvezi z insolventnostjo na podlagi zakona. Ne glede na zgoraj omenjeno pa se za družbo vedno šteje, da je v težavah, če sta izpolnjena dva pogoja, in sicer, da je razmerje knjigovodskih vrednosti med kratkoročnimi in dolgoročnimi obveznostmi ter kapital večji od 7,5 in razmerje med dobičkom iz poslovanja pred amortizacijo ter finančnimi odhodki za obresti, nižje od 1.⁵⁷

V 9. členu pa zakon opredeli, kaj pomeni sistemsko pomembna vloga pri razvoju države, regije ali sektorja, in sicer da bi to lahko povzročilo večjo brezposelnost, izkrivilo konkurenco, prekinilo pomemben proizvod za državo ali regijo, prekinilo delovanje vrednotne verige, prekinitev delovanja kritične infrastrukture ali izgubo pomembnega tehničnega, poslovnega ali strokovnega znanja, ki za državo kot tako predstavlja veliko prednost.⁵⁸

Med zadostne pogoje pa šteje dejstvo, da mora iti za verodostojen, kakovosten in realističen program za prekonstruiranje, ki bo podjetju pomagal na dolgi rok preživeti na trgu in ki ima z bankami sklenjen krovni sporazum o prekonstruiranju terjatev.⁵⁹

Vprašanje, ali je bilo upravičeno uporabljanje državne pomoči za ohranjanje edinega slovenskega letalskega prevoznika se lahko reši sistematično.

Kot prvi nujni pogoj je pomembna časovnost podjetja in njena likvidnost ter vrsta gospodarske dejavnosti. Dejstva, da je Adria ob začetku finančne pomoči države obstajala že več kot tri leta, v zadnjih treh letih ni bila v stečaju in se ukvarjala z letalsko gospodarsko panogo, govorijo v korist upravičenosti državne pomoči. 8. člen, ki predvideva in opredeljuje njene težave v smislu likvidnosti in finančne izgube, prav tako govori v prid upravičenosti. Tudi sistemsko pomembno vlogo iz 9. člena zakona bi lahko delno upravičili, saj je Adria kljub vsemu predstavljala edinega slovenskega letalskega prevoznika, s čimer je bila za državo strateškega pomena.⁶⁰

Ko pa je govora o zadostnih pogojih, kjer je med drugim tudi to, da bo podjetje lahko, po prejeti finančni pomoči, na dolgi rok preživelo in poslovalo pozitivno na finančnem trgu, pa se vpra-

⁵⁷ ZPRPGDZT, 8. člen.

⁵⁸ ZPRZGDZT, 9. člen.

⁵⁹ Pomoč in prestrukturiranje podjetij v težavah, GOV, e-vir.

⁶⁰ Prav tam.

šamo po upravičenosti. Dejstvo je, da podjetje Adria Airways v preteklosti, to pomeni tudi še v času pred osamosvojitvijo Slovenije kot tudi v času prve krize, ni pokazala pozitivnih rezultatov. Podjetje je že v letu 2010, ko je bila dokapitalizacija še pod vprašajem, kazalo zelo negativne rezultate. Cene so bile previsoke, ponudba letov in udobja na letu pa popolnoma nekonkurenčna, kljub temu pa se je država odločila za finančno injekcijo in podjetju namenila pomoč. Država je očitno ugotovila, da je podjetje tako pomembno za Slovenijo in da je njegova povezava med Ljubljano in Tirano tako bistvenega pomena, da je ne more izgubiti. Veliko strokovnjakov, predvsem iz vrst ekonomistov, so že takrat opozarjali, da reševanje takega podjetja nima dolgoročne vizije. Nekateri so celo menili, da se z izgubo Adrie in njenim propadom ne bo zgodilo nič slabega za Slovenijo, da bomo državljani preprosto našli nekoga drugega, ki bo našo prtljago za previsoko ceno vozil do Tirane, ter da je to, blago rečeno gospodarski trg. Eno podjetje izgine in drugo podjetje z isto storitvijo nastane ter nadomesti prejšnjega. Poslovne sposobnosti podjetja v preteklih letih bi zato, po mnenju številnih, že takrat morale prižgati rdečo luč državi v smislu pomoči takemu podjetju na dolgi rok.⁶¹

Svobodna podjetniška pobuda

Svobodna podjetniška pobuda je v Slovenskem pravnem sistemu v prvi vrsti urejena v 74. URS. V Evropski konvenciji za človekove pravice (V nadaljevanju EKČP) ne moremo reči, da bi bila svobodna podjetniška pobuda neposredno varovana, je pa varovana skozi druge pravice. Kot taka se najprej pojavi v povezavi s pravico do združevanja, ki je urejena v 11. členu EKČP, v smislu svobodnega oblikovanja gospodarske družbe, kjer je varovana kot oblika skupinskega zasledovanja skupnih interesov. Varovana pa je tudi s pravico do premoženja v 1. členu Prvega protokola k EKČP ter posredno tudi s 6. členom EKČP, ki ureja varstvo civilne pravice.⁶²

Svobodna podjetniška pobuda predstavlja veliko ustavno vrednoto, ki posledično zaradi svoje velike teže zahteva tudi veliko ustavnopravno varstvo. Dejstvo, da imamo v Republiki Sloveniji to vrednoto zapisano v URS, opredeljuje naš sistem kot svobo-

⁶¹ Pezdir, 2011, e-vir.

⁶² Zagradišnik, 2019, 74. člen.

den in kot sistem, kjer je dovoljena konkurenca, ki je svobodna in poštena, medtem ko je nelojalna konkurenca prepovedana. Lahko rečemo, da je prav zaradi opredelitve v URS, da je naš gospodarski sistem zaznamovan s svobodno in pošteno konkurenco, kar predstavlja osnove vsakega tržnega gospodarskega sistema, naša ustava v tem smislu gospodarskopolično opredeljena. URS zakonodajalcu prepušča odločitve, kakšno ekonomsko politiko bo v tej smeri uveljavljal in kakšne ukrepe bo sprejel za zaježitev opravljanja gospodarske dejavnosti, ki bi bila v nasprotju z javno koristjo.⁶³

Konkurenčnost edine slovenske letalske družbe

Adria Airways je predvsem po odprtju trga na evropski prostor, z vstopom Republike Slovenije v Evropsko unijo, začela izgubljati svojo samozadostnost in se počasi začela uklanjati konkurenci, ki se je prav zaradi odprtja trga začela večati. Konkurenco so ji v zadnjih letih predstavljali in jo odganjali iz določenih krajev, predvsem iz Moskve jo je pregnal Aeroflot, iz Varšave LOT, iz Beograda Air Serbia, iz Istanbula Turkish Airlines, iz Tel Aviva Sun D'Or in Arkia, iz Berlina EasyJet in iz Londona British Airways, EasyJet in Wizz Air. Adria se je na koncu borila le še s Trasavio v Amsterdamu, Montenegro Airlines v Podgorici in z AirFrance v Parizu.

Aeroflot je tako s sedmimi tedenskimi poleti v Ljubljano dobesedno izrinil Adrio, ki se je na koncu popolnoma umaknila iz Moskve. Podobno je bilo tudi pri LOT, kjer se je hitro povečala številčnost letov z namenom, da bi se Adria popolnoma umaknila. Adrijin promet se je tako iz 77-% deleža poletov v Ljubljani v letu 2010, v 2018 zmanjšal na 56 % letov iz Ljubljane. Treba je priznati, da Adria preprosto ni bila več v koraku s časom, kar je lahko povprečen potrošnik hitro opazil že ob obisku spletne strani in nakupu vozovnic, ki prav tako cenovno niso bile konkurenčne s ponudbo na trgu, kot tudi ne s ponudbo na bližnjih letališčih.⁶⁴

Ali svobodna podjetniška pobuda in konkurenčnost ustvarjata ekonomsko bolj stabilne družbe

Svobodna podjetniška pobuda in ustvarjanje konkurence sta med seboj neločljivo povezani. Država s 74. členom Ustave Re-

⁶³ Prav tam.

⁶⁴ Ščurić, 2019, e-vir.

publike Slovenije konkurenco dejansko spodbuja in jo predstavlja kot temelj svobodnega tržnega gospodarstva. Na koncu tega poglavja zato lahko povežemo, da je prav ne ustvarjanje lastne konkurence v državi in odpiranje trga z vstopom v Evropsko unijo, predstavljalo velik šok, za že dolgo nestabilno podjetje, kot je Adria. Adria je sicer po krizi v letih 2008 naredila nov načrt delovanja in preoblikovanje v bolj strateško naravnano podjetje, pa to vseeno ni predstavljalo dovolj velike spremembe v smeri močnejše konkurenčnosti,⁶⁵ delno še vedno zato, ker se s svobodno podjetniško pobudo v Sloveniji na tem področju ni ustvarjalo nič 'nevarnega' za Adrio, ampak se jo je pustilo kot Slovenskega mogotca na letalskem parketu, ki je za vedno končal.

Posledice Adrie Airways – od reševanja do stečaja

Adria Airways je že nekaj časa pred samim propadom in razglasitvijo stečaja imela težave s prevozom. Leti so se odpovedovali ali prestavljali na nedoločeno dolge ure. Več kot 100 potnikov je imelo po vsakem odpovedanem ali prestavljenem letu ogromno vprašanj za podjetje, na katerega pa je vedno odgovarjal le eden, ne predobro seznanjen Adrijin uslužbenec. Nezadovoljstvo se je tako med potniki le še povečevalo in Adria je prišla na zelo 'negativen glas', kar se je odražalo tudi v njenih ocenah na spletnih portalih, kot je TripAdvisor, kjer so ljudje opisovali letalsko družbo kot izredno nezanesljivo in niso priporočali letenja z njo. Ko se je konec septembra 2019 promet na letališču v Ljubljani dobesedno ustavil, to ni presenetilo skoraj nikogar, je pa povzročilo kar nekaj nelagodja med potniki, saj je Adria še v svojih zadnjih izdihljajih pokrivala kar 50 % linij z Ljubljanskega letališča, kar je pomenilo nenadno odrezanost potnikov iz Ljubljane s svojimi zelenimi cilji. V veliki meri prav zaradi propada edine slovenske letalske družbe je čez slovensko letališče letelo pet odstotkov potnikov manj kot leto prej.⁶⁶

Letališče Fraport je ob propadu in stečaju Adrie Airways zagotovilo, da bo vse lete Adrie nadomestilo v dobrem letu in vrzel se je dejansko dokaj hitro začela zapolnjevati. Od 4. novembra

⁶⁵ Letno poročilo 2010, 2011, str. 53.

⁶⁶ Atelšek, 2020, e-vir.

naprej je tako vsako popoldne na voljo polet v Bruselj z Brussels Airlines, poleg tega pa z družbo tudi v Kopenhagen, Lizbono, London, Madrid, Oslo in Tel Aviv. Svojo moč je na ljubljanskem letališču povečal tudi madžarski nizkocenovni prevoznik WizzAir, ki je napovedal povečano število povezav med Ljubljano in Brusljem. Kot tudi AirFrance, LOT Polish Airlines, AirSerbia, Montenegro Airlines in Turkish Airlines, ki bo zagotovil letala z večjo kapaciteto.⁶⁷ Pri Nomagu so že opozorili na nižje cene določenih prevoznikov, ki pa so nižje tudi zaradi manj ugodnih ur poletov.⁶⁸

Po propadu Adrie Airways so se začele špekulacije o subvencioniranju določenih poletov z ljubljanskega letališča ali ustanovitvi novega državnega prevoznika AirSlovenia. Številni ekonomisti subvencioniranju niso bili naklonjeni, saj so se tuji prevozniki, takoj po stečaju Adrie, začeli zanimati za ključne letalske povezave in tako so bile ključne linije po Evropi hitro nadomeščene, z Azijo pa je Ljubljano povezoval Turskih Airlines. Prav tako bi po mnenju ekonomista Marka Jakliča, bila ustanovitev nove letalske družbe nesmiselna. Adrio Airways bi, če bi bilo stabilno podjetje, že pred časom lahko kupili v Lufthansi in tako ne bi bila več državno podjetje, pri čemer bi lahko bolje poslovala. To bi lahko država opazila že pri sosednjih državah, kjer Hrvaška stalno subvencionira Croatia Airlines, Srbija pa Air Srbijo, medtem ko so v Avstriji in Švici nacionalne letalske prevoznike prodali in zdaj poslujejo veliko bolje. Glavni cilj Letališče Jožeta Pučnika bi moral biti, da bo vzletelo in pristalo čim več letal, ne glede na to, čigava bodo ta letala, saj bo to znatno pomagalo slovenskemu gospodarstvu, predvsem pa tudi turistični panogi. Ni pa izključiti možnosti, da bi Slovenija lahko imela svojega letalskega prevoznika, ki bi bil uspešen in konkurenčen, predvsem pa v rokah zasebnih lastnikov in zasebnega kapitala.⁶⁹

Zaključek

V svojem pisanju sem se v začetku lotila vprašanja protekcionizma in njegovih pozitivnih ter negativnih lastnosti. Pojav bo posebej zanimiv postajal zdaj, v času med in tudi po svetovni pandemiji COVID-19. Države se bomo namreč pretežno usmerile v

⁶⁷ Fraport: Večino poletov Adrie bomo nadomestili v letu in pol, RTVSLO, 2020, e-vir.

⁶⁸ Fister, 2019, e-vir.

⁶⁹ Mlakar, 2019, e-vir.

lastne panoge v gospodarstvu in jih pri tem poskušale zaščititi zaradi nevarnih razmer ne celotnem svetovnem trgu.

V laičnih pogovorih se večkrat omenja, da je Adria vedno poslovala v pozitivnih številkah in da javnosti ni znano, čemu je prišlo do stečaja. Dejstvo je, da je Adria vedno imela težave, čeprav je na koncu poslovnega leta imela veliko število pozitivnih prihodkov, je njeno število odhodkov te presegalo. Adria se je borila, vedno in ves čas. Ob njeni ustanovitvi v nekdanji Jugoslaviji je bila močna, predvsem zaradi njene unikatnosti na omenjenem trgu in odličnosti v primerjavi z ostalimi družbami na Balkanu. Slovenija je v nekdanji Jugoslaviji vedno predstavljala gonilno silo in pri Adrii ni bilo nič drugače. Po osamosvojitvi Slovenije se je Adria ob vstopu na evropski trg nekoliko prilagodila razmeram. Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo pa bi se družba morala popolnoma prilagoditi. Temu so sledile svetovne gospodarske krize, ki so imele velik negativen vpliv na letalsko panogo in še posebej velikega na krhko, majhno letalsko družbo. Slabo vodenje podjetja je na koncu pripeljalo v njeno dokapitalizacijo in prodajo podjetju 4K Invest, ki z letalskimi družbami takorekoč ni imelo izkušenj, kar je rezultiralo v njenem stečaju leta 2019. Adria Airways lahko v strategiji in poslovanju dodobra primerjamo s podjetjem Mura, d. d., razen v njenem poskusu reševanja. Mura, d. d. je za razliko od Adria Airways uvedla fenikse. Posledice propada Mure, d. d. so bile regijsko dosti hujše kot posledice Adria Airways, saj so to hitro nadomestile druge družbe, medtem ko je po propadu Mure, d. d. Pomurska regija praktično ostala brez velikega števila služb in posledično gospodarskega razvoja.

Reševanje podjetja s pomočjo državne pomoči je reševalo marsikatero slovensko podjetje, tako kot je reševalo tudi Adria Airways in Mura, d. d. Obe družbi sta dolgo obstajali na plečih davkoplačevalcev, kljub temu pa sta na koncu obe 'klecnili' in prenehali obstajati. Upravičenost državne pomoči je pri nas urejena s posebnim zakonom, pri Adrii pa jo je preverjala tudi Evropska komisija, saj so štiri dokapitalizacije in ena prodaja AAT, postale sumničave tudi Evropski uniji.

Svobodna podjetniška pobuda je z ustavo varovana pravica in je temelj svobodnega tržnega gospodarstva. Če ne bi imeli te pravice, bi imeli v državi monopol in prevladje bolj državi 'naklonjenih' podjetij. O Svobodni podjetniški pobudi je bil izveden odličen Akademski forum v izvedbi prof. dr. Mateja Avblja, ki je

opozarjal na začetek omejevanja te pravice v Republiki Sloveniji. Je pa svobodna podjetniška pobuda tudi eden izmed predpogojev za stabilne družbe, saj če ima družba konkurenco, bo ta napredovala in dobro poslovala, v trenutku, ko družba meni, da je vsemogočna in sama na trgu, to iskrico izgubi in začne toniti v brezno brez izhoda.

Propad Adrie Airways je slovenska javnost obžalovala v veliki meri, vendar iz napačnih razlogov. Skrbeti bi jih moralo predvsem za službe zaposlenih, predvsem kabinskega osebja, ki so bili ravno v teh letih, da so si novo zaposlitev težko poiskali. Nikogar pa naj ne skrbi za povezavo Slovenije s svetom. Res je, da je žalostno, da je Slovenija izgubila svojo lastno letalsko družbo (kar se je v resnici zgodilo že leta 2016 s prodajo 4K Invest in ne 1. oktobra 2019), ni pa izgubila povezave s svetom. Tako se stvari odvijajo v svobodnem tržnem gospodarstvu, ko neko podjetje propade, pride drugo podjetje in prevzame njegovo delo, in točno to se je zgodilo na letališču Fraport, Adria je odšla in kmalu po tem so prišli letalski velikani in njene linije nadomestili. Zanimivo bi se bilo vprašati, kaj bi se zgodilo, če leta 2011 ne bi prišlo do dokapitalizacije in bi Adria takrat propadla, kot je v Financah takrat zapisal ekonomist Pezdir:⁷⁰ »Če Adrie več ne bo, pa kaj, bo pa kakšen drug letalski prevoznik vozil prtljago iz Ljubljane v Tirano.«

Hipoteza, ki sem si jo postavila na začetku pisanja pisanja, je bila naslednja: Protekcionizem državnega podjetja je vzrok za nekonkurenčnost takega podjetja, kasneje njegov stečaj, po tem pa začetek svobodne podjetniške pobude v pravem pomenu besede. Poudarjam, da sem hipotezo v svojem delu skoraj v celoti potrdila. Protekcionizem državnega podjetja v smislu štirih dokapitalizacij Adrie Airways in potem njene prodaje 4K Invest, pri kateri je država morala plačati 3 milijone evrov, je Adrio ves čas le držalo nad gladino. Podjetje je ves čas ubiralo nove strateške poti, do katerih pa nikoli ni prišlo, saj je bilo prepričano, da bo ob naslednjem padcu ponovno prišla država, ki bo družbo pomagala dokapitalizirati. Stečaj Adrie je v Slovenijo privabil nove letalske ponudnike, nove letalske linije kot tudi za odtenek nižje cene. Ni dvakrat reči, da se bodo nizkocenovni ponudniki kmalu začeli vrstiti na letališču Fraport. Vprašanje pa je, ali se bo svobodna podjetniška pobuda začela pojavljati v smeri ustanovitve novega slovenskega

⁷⁰ Pezdir, 2011, e-vir.

letalskega prevoznika, ki bi bil v zasebnih rokah. Trenutno sem namreč prepričana, da država vsaj v trenutni vladni sestavi ne razmišlja o ustanovitvi novega državnega letalskega prevoznika, saj je bila na to, kako slaba zamisel je to, večkrat opozorjena s strani številnih strokovnjakov.

LITERATURA IN VIRI

- Adria Airways v stečaj. Iusinfo, 1. 10. 2019. URL: <https://www.iusinfo.si/medijsko-sredisce/v-srediscu/250144>, 18. 4. 2020.
- Atelšek, R. Kako na Brniku rešujejo luknjo po propadu Adrie Airways. Siol, 3. 3. 2020. URL: <https://siol.net/posel-danes/novice/kako-na-brniku-resujejo-luknjo-po-propadu-adrie-airways-519154>, 18. 7. 2020.
- Espitia A., Rocha N., Ruta M. (2020). Covid-19 and Food Protectionism. World Bank Group: Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice.
- Fister, M. Bomo s slovesom Adrie z Jožeta Pučnika v svet res potovali ugodneje? Metropolitano, 11. 10. 2019. URL: <https://www.metropolitano.si/aktualno/bomo-s-slovesom-adrie-iz-jozeta-pucnika-v-svet-res-potovali-ugodneje/>, 18. 7. 2020.
- Fraport: Večino poletov Adrie bomo nadomestili v letu in pol. Rtv slo, 1. 10. 2019. URL: <https://www.rtvlo.si/tureavanture/novice/fraport-vecino-poletov-adrie-bomo-nadomestili-v-letu-in-pol/500983>, 18. 7. 2020.
- Friedman, T. L. (2008). Izravnavanje sveta: kratka zgodovina 21. stoletja. Tržič: Učila International.
- Kaj se dogaja v nekdanjih Murinih prostorih danes? Pomurec, 20. 2. 2019. URL: <https://www.pomurec.com/vsebina/51404/Kaj-se-dogaja-v-nekdanjih-Murinih-prostorih-danes?>, 12. 7. 2020.
- Kovač, B., Serajnik Sraka, N. Kronika '91 – pot do suverenosti. Novice Adrie Airways (posebna izdaja), 1992. URL: http://issuu.com/delfin101/docs/pot_v_suverenost, 12. 7. 2020.
- Kovač, S. Public enemy: Adria Airways je bankrotirano podjetje. Finance, 15. 12. 2010. URL: http://www.finance.si/297667/Public-enemy-Adria-Airways-je-bankrotirano-podjetje?&cookie_dialog=1&cookietime=1449068038, 12. 7. 2020.
- Krugman, P. R. A Raspberry for Free Trade. Slate, 21. 10. 1997. URL: <https://slate.com/business/1997/11/a-raspberry-for-free-trade.html>, 12. 7. 2020.
- Kumar, A. (1999). Mednarodna ekonomika. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
- Letno poročilo 2003. (2004). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2004. (2005). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2005. (2006). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2006. (2007). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2007. (2008). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2008. (2009). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2009. (2010). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2010. (2011). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2011. (2012). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2012. (2013). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2013. (2014). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2014. (2015). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo 2015. (2016). Ljubljana: Adria Airways, d. d.
- Letno poročilo Skupine Mura (2008). Murska Sobota: Skupina Mura.
- Mrak, L. Nova letalska družba? Če bi se država odločila za to bi bila to neumnost. Siol, 4. 10. 2019. URL: <https://siol.net/posel-danes/novice/nova-letalska-druzba-ce-bi-se-drzava-odlocila-za-to-bi-bila-to-neumnost-508787>, 18. 7. 2020.
- Modic, T., Morozov, S. Mura spet dočakala bridki konec. Dnevnik, 23. 5. 2014. URL: <https://www.dnevnik.si/1042659233>, (12. 7. 2020).
- Nee Lee, Y. Coronavirus pandemic will cause a 'much bigger wave' of protectionism, says trade expert. cnbc, 9. 4. 2020. URL: <https://www.cnbc.com/2020/04/10/coronavirus-expect-a-lot-more-protectionism-says-trade-expert.html>, 12. 7. 2020.

- Petelinšek, A. Kje so po stečaju Adrie: Piloti se znajdejo, kabinsko osebje težje. Večer, 28. 2. 2020. URL: <https://www.vecer.com/kje-so-po-tečaju-adrie-piloti-se-znajdejo-kabinsko-osebje-tezje-10135200>, 18. 7. 2020.
- Pezdir, R. Naj gre nesnaga v stečaj. Finance, 7. 8. 2011. URL: <https://www.finance.si/320282>, 18. 7. 2020.
- Podpisana prodajna pogodba med SDH ter DUTB z investicijskim skladom 4K Invest o prodaji 91,58 % deleža v družbi Adria Airways, d. d. SDH, 19. 1. 2016. URL: <https://www.sdh.si/sl-si/Novica/1171>, 12. 7. 2020.
- Pomoč in prestrukturiranje podjetij v težavah. GOV. URL: <https://www.gov.si teme/pomoc-in-prestrukturiranje-podjetij-v-tezavah/>, 18. 7. 2020.ž
- Riley, J. Arguments in Favor of Protectionism. Tutor2u. URL: <https://www.tutor2u.net/business/reference/arguments-in-favour-of-protectionism>, (12. 7. 2020).
- Skozi vzpone in padce; Adria Airways praznuje 50 let delovanja. Dnevnik, 20. 3. 2011. URL: <https://www.dnevnik.si/1042432059>, 12. 7. 2020.
- Strašek, S. (2007). Ekonomska politika. Maribor: Ekonomsko poslovna fakulteta.
- Ščurić, A. Mayday, Mayday, Mayday: Dosje Adria Airways ali kako je slovenska oblast uničila slovensko letalstvo. Portalplus, 10. 7. 2019. URL: <https://www.portalplus.si/3311/kako-je-oblast-unicila-slovensko-letalstvo/>, 12. 7. 2020.
- Šivec M. (2010). Poslovni neuspeh in njegovo reševanje v podjetju Mura (Diplomsko delo). Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Ekonomska fakulteta.
- Vodopivec, N. (2019). Propad tekstilne tovarne Mura: Doživljanje izgube dela in klic po dostojanstvu. ResearchGate, 10. 2019. URL: https://www.researchgate.net/publication/337389406_PROPAD_TEKSTILNE_TOVARNE_MURA_Doživljanja_izgube_dela_in_klic_po_dostojanstvu, 18. 7. 2020.
- Zagradišnik, R. (2019). Gospodarska in socialna razmerja, 74. člen, Mednarodna umeščenost. V: Komentar Ustave Republike Slovenije / Avbelj, M. (ur.). Ljubljana: Nova univerza, Evropska pravna fakulteta.
- Zagradišnik, R. (2019). Gospodarska in socialna razmerja, 74. člen, Opredelitev pravice in razmerje do drugih ustavnih pravic. V: Komentar Ustave Republike Slovenije / Avbelj, M. (ur.). Ljubljana: Nova univerza, Evropska pravna fakulteta.
- Zakon o pomoči za reševanje in prestrukturiranje gospodarskih družb in zadrug težavah (ZPRPGD-ZT), Uradni list RS, št. 5/17.
- ZSSS o socialni bomba v Pomurju: Posledice stečaja Mure morajo biti problem države. Dnevnik, 28. 5. 2014. URL: <https://www.dnevnik.si/1042661462>, 12. 7. 2020.