

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**VPLIV FINANČNO-GOSPODARSKE KRIZE NA LETALSKE
PREVOZNIKE V LETU 2009 - PRIMER ADRIE AIRWAYS D. D.**

Ljubljana, avgust 2011

SIMON TRATNIK

IZJAVA

Študent/ka Simon Tratnik izjavljam, da sem avtor/ica tega diplomskega dela, ki sem ga napisal/a pod mentorstvom dr. Maksa Tajnikarja , in da v skladu s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah dovolim njegovo objavo na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne_____ Podpis: _____

KAZALO

UVOD	1
1 ORIS FINANČNE KRIZE.....	2
1.1 Nastanek in potek finančne krize	2
1.2 Razširitev finančne krize na Evropo	4
1.3 Vpliv finančne krize na svetovno gospodarstvo.....	5
2 VPLIV FINANČNE KRIZE NA SVETOVNE LETALSKE PREVOZNIKE	7
2.1 Odvisnost letalskega prometa od gospodarske aktivnosti	8
2.2 Zmanjšanje svetovnega letalskega prometa in bruto domačega proizvoda v času krize .	10
2.3 Vpliv finančne krize na letalske prevoznike v ZDA	12
2.3.1 Stanje letalskega prometa v ZDA.....	12
2.3.2 Posledice finančne krize ob koncu leta 2008 in v letu 2009	12
2.4 Vpliv finančne krize na evropske letalske prevoznike	14
2.4.1 Stanje v evropskem letalskem prometu.....	14
2.4.2 Posledice finančne krize ob koncu leta 2008 in v letu 2009	15
3 VPLIV FINANČNE KRIZE NA POSLOVANJE ADRIE AIRWAYS D. D.	16
3.1 Predstavitev podjetja Adria Airways d. d.....	17
3.2 Stanje v podjetju Adria Airways pred krizo	18
3.3 Vpliv finančno-gospodarske krize na redni in izredni (čarterski) promet ter tovorni promet.....	20
3.4 Vpliv finančno-gospodarske krize na vzdrževanje letal za tretje osebe.....	23
SKLEP	24
LITERATURA IN VIRI	26

KAZALO TABEL

Tabela 1: Število prepeljanih potnikov (v milijonih) domačih in tujih letalskih prevoznikov v ZDA v letih 2008 in 2009	13
Tabela 2: Število prepeljanih potnikov po regijah v letu 2009 in odstotna sprememba glede na leto 2008.....	16

KAZALO SLIK

Slika 1: Grafični prikaz gibanja stopenj rasti BDP v Evropi (EU27) in ZDA v času krize (%)	6
Slika 2: Korelacijski koeficient med številom letalskih potnikov in BDP na podlagi uporabe svetovnih agregatnih podatkov časovnih vrst med letoma 1970 in 2005	9
Slika 3: Povratna povezanost med sistemom zračnega prometa in gospodarstvom	9
Slika 4: Grafični prikaz gibanja stopenj rasti BDP in stopenj rasti potniškega letalskega prometa (RPK) v ZDA in Evropi v času krize (%).....	11
Slika 5: Čista donosnost kapitala (ROE) Adrie Airways med letoma 1997 in 2009	19
Slika 6: Grafični prikaz gibanja stopenj rasti potniškega letalskega prometa v Evropi, ZDA in Adrii Airways (%).....	22

UVOD

Finančna kriza je izbruhnila poleti 2007 v Združenih državah Amerike (v nadaljevanju ZDA) in je preko finančnega sistema kmalu zajela ves svet. Prvi vzrok za nastanek krize je bila zaustavitev naraščanja cen nepremičnin v ZDA, ki so v zadnjih letih pred krizo strmo naraščale zaradi velike ponudbe poceni denarja in bančnih kreditov ter posledično vse večjega povpraševanja po nepremičninah. Zaradi padanja cen nepremičnin posamezniki niso bili več zmožni odplačevati hipotekarnih kreditov, zaradi katerih je močno padla tudi cena iz njih izvedenih finančnih instrumentov. Ameriške banke so odobravale posojila in hipoteke za stanovanja tako rekoč vsakomur, tudi tistim z nizko kreditno sposobnostjo, in take hipoteke zapakirale v nove finančne produkte ter jih prodajale po občutno višjih cenah. S prodajo »gnilih« posojil in hipotek so ameriške banke napravile medsebojno zaupanje, ki je za posel, ki ga opravljajo, ključno. Vse to je kmalu prizadelo številne finančne institucije, hkrati pa se je zmanjšalo zaupanje vlagateljev na kreditnih trgih, kar je povzročilo, da je trg postal mrtev.

Finančna kriza se je bliskovito razširila tudi v Evropo, saj so nekatere evropske banke, tudi centralne banke, kupovale izvedene finančne instrumente ameriških finančnih institucij. Vendar pa za to ne gre kriviti le ZDA, saj so bile tudi banke v Evropski uniji (v nadaljevanju EU) močno vpletene v finančne mahinacije in se je tudi evropski finančni sektor širil prek razumnih meja, dobički evropskih bank pa so bili vrtočlavi (Mencinger, 2009, str. 111).

Finančna kriza se je razširila tudi na realni sektor gospodarstva, saj je vplivala na manjšo gospodarsko aktivnost, večjo brezposelnost, padec cen delnic in posledično premoženj. Kriza je prizadela veliko gospodarskih panog, med najbolj prizadetimi pa so bili prav letalski prevozniki, ki se soočajo z največjo mirnodobno krizo do sedaj. Težave imajo predvsem zaradi zmanjšane prometa dopustnikov, prizadeli so jih anticiklični skoki cen goriv, bančna posojila, s katerimi so prej lajšali slabša prehodna obdobja, so tako rekoč nedosegljiva ali pa so možna le za visoke obresti.

Namen diplomskega dela je analizirati vpliv finančno-gospodarske krize na svetovne letalske prevoznike ter prikazati, kako močno je kriza prizadela slovenskega letalskega prevoznika, Adrio Airways d. d. Diplomsko delo je razdeljeno na tri poglavja. V prvem poglavju bom skušal opisati, za kaj se pojem »finančna kriza« uporablja, ter predstaviti, kakšni so vzroki za nastanek bančne in valutne krize. V nadaljevanju bom skušal razložiti, zakaj je do krize sploh prišlo, kakšno je bilo stanje na ameriškem nepremičninskem trgu in kako je prišlo do poka hipotekarnega in finančnega balona. Opisal bom tudi, kako se je kriza zaradi vse večje povezanosti in odvisnosti finančnih trgov po svetu hitro razširila v Evropo. Ta medsebojna povezanost je povzročila, da so se novi izvedeni finančni instrumenti in proces listinjenja prenesli tudi v Evropo. Prvo poglavje bom zaključil z opisom, kako je kriza vplivala na gospodarstvo oz. najpomembnejše makroekonomske kazalce (bruto domači proizvod, zaposlenost, nezaposlenost in mednarodno menjavo).

Kakšen vpliv je imela kriza na svetovne letalske prevoznike in kako je letalski promet odvisen od ekonomske aktivnosti, bo opisano v drugem poglavju. V zadnjem poglavju se bom osredotočil na podjetje Adria Airways d. d. ter poskušal razložiti, kakšno je bilo stanje v podjetju pred krizo in kako je finančno-gospodarska kriza vplivala na poslovanje podjetja v letu 2009.

1 ORIS FINANČNE KRIZE

Pojem finančne kriza se v veliki meri uporablja za različne primere, v katerih so nekatere finančne institucije ali sredstva nenadoma izgubili velik del svoje vrednosti. V 19. in v začetku 20. stoletja so bile številne finančne krize povezane z bančnimi panikami in mnoge recesije so sovpadale z njimi. Pojem finančne krize pa se uporablja tudi v drugih primerih, kot so: porušenje delniškega trga, pokanje drugih finančnih mehurčkov, valutna kriza in suverene neizpolnitve obveznosti.

Vse do danes ekonomisti niso prišli do neke splošno sprejete definicije pojma »finančna kriza«, saj si pod njim nekateri avtorji predstavljajo valutno krizo, drugi dolžniško krizo, tretji bančno krizo, četrti pa različne kombinacije vseh skupaj (Mrak, 2002, str. 573). Neko splošno definicijo je tudi težko sprejeti, ker se krize med seboj razlikujejo in niti dve med seboj nista enaki.

1.1 Nastanek in potek finančne krize

Čeprav so vzroki zdajšnje finančne krize in gospodarske recesije stari desetletja in izhajajo iz jedra danes v svetu prevladujoče liberalne oblike tržnega sistema, je bil povod za krizo padec cen nepremičnin v ZDA, ki se je začel sredi leta 2006, prvi znaki z njimi povzročene finančne krize pa so se pokazali spomladi 2007. Mencinger (2009, str. 109) meni, da se pot v današnjo krizo ni začela s slabimi krediti na nepremičninskem trgu v ZDA, ampak že pred štirimi desetletji s prevlado »share holder value« kapitalizma. Ta je pred dvema desetletjema v nekdanjih socialističnih državah na hitro nadomestil različne oblike kapitalizma, v starih kapitalističnih državah pa je vse bolj izrival socialno tržno gospodarstvo. Glavna slabost te oblike kapitalizma je bila po njegovem mnenju nadomeščanje lastnikov družb z lastniki premoženja, za nove lastnike pa je bilo pomembno le to, koliko bodo iztržili za premoženje družb. Kapitalski trg se je tako sprevrgel v prostor za mešetarjenje s premoženjem, čeprav naj bi omogočal zbiranje prihrankov in kontrolo upravljanja (Mencinger, 2009, str. 110).

Glavni razlog končnega padca svetovnega finančnega sistema pa je za mnoge stečaj ameriške investicijske banke Lehman Brothers 14. septembra 2008. Ameriška vlada banki ni hotela pomagati s finančno injekcijo, saj je hotela opozoriti tudi druge agente na finančnem trgu, da naj v podobnih situacijah ne računajo na pomoč. Borzni indeksi so se povsod po svetu začeli zniževati. Hkrati je svetovni finančni sektor zajela nelikvidnost, postopno pa mnoge ustanove tudi nesolventnost (Štiblar, 2008, str. 19).

V prvi polovici tega desetletja so bile obrestne mere relativno nizke in na trgu je bilo dovolj denarja. To je spodbudilo investiranje v nepremičnine in posledično so se povečevale tudi cene nepremičnin (Crouhy, Jarrow, Turnbull, 2008, str. 4). Te so od leta 1997 stalno naraščale, saj so do leta 2006 narastle za skoraj 85 % (Shiller, 2008, str. 32, 33). Vse to je spodbudilo investitorje (finančne institucije), kot so pokojninski skladi, »hedge« skladi, investicijske banke, da so iskali nove finančne instrumente, s katerimi bi izboljšali donose. V obdobju naraščanja cen nepremičnin in napihovanja nepremičninskega balona je bil finančni trg zelo likviden, kar je povzročilo prevzem večjih tveganj finančnih institucij. Štiblar (2008, str. 85) navaja, da je z večjim tveganjem povezan tudi višji potencialni dobiček, saj so bolj dobičkonosni posli tudi bolj tvegani in je dobiček nagrada za prevzem tveganja. Tveganj navkljub vsem inovacijam ni mogoče odpraviti, vendar so si finančni menedžerji izmislili načine, s katerimi rastoča tveganja prenašajo na druga akterje. To lahko storijo v procesu listinjenja oziroma oblikovanja finančnih instrumentov, izvedenih iz osnovnega posla, in tako tveganje prikrijejo. Dana posojila se s pomočjo novih vrednostnih papirjev prepakirajo in prodajo drugim. Zaradi listinjenja se, namesto da bi posojilodajalec neposredno posodil denar posojilojemalcu, med njiju vrinejo hipotekarni posrednik, banka, originator, upravljavec terjatve od začetnega posojilojemalca, upravljavec novega vrednostnega papirja, podjemnik, agencija za ocenjevanje bonitet in zavarovalnica. S tem se je oblikovala legalna piramidna shema, v kateri ima vsak svojo funkcijo.

Pobudnik listinjenja (originator) v procesu listinjenja ustanovi pravnoformalno ločeno družbo s posebnim namenom, kamor prenese osnovne terjatve (hipotekarna posojila ali obveznice) in na njihovi podlagi izdajo nove, izvedene obveznice (Rant, 2009, str. 60). V teh novih, s premoženjem zavarovanih vrednostnih papirjih ABS (ang. *asset backed securities*), so zapakirane hipoteke iz bazena hipotek, s katerimi pa je, v nasprotju z originalnim hipotekarnim posojilom, mogoče prekupčevati. Proces listinjenja pa se tu ne konča, saj se iz hipotekarnih obveznic, ki so bile izdane v prvi fazi listinjenja, oblikuje nova naložba, zadolžnica CDO (ang. *collateralized debt obligation*) in celo CDO-2, ki temelji na predhodnih izdajah CDO (Rant, 2009, str. 61). CDO so tudi bolj tvegane, saj predstavljajo že drugi del listinjenja. S pomočjo listinjenja in oblikovanjem legalne piramidne sheme se s prodajo tveganj iz osnovnega posla povečuje likvidnost v sistemu, tveganje pa se prenese na končne kupce novih vrednostnih papirjev, ki nič več ne vedo, kakšna tveganja se skrivajo v njih (Štiblar, 2008, str. 87, 88).

Celotna piramidna shema in trg nepremičninskih posojil sta delovala, dokler so naraščale cene nepremičnin in so kupci hiš odplačevali najeto hipotekarno posojilo. Velik nepremičninski razcvet se je končal ob koncu leta 2005, ko smo po mnenju Krugmana (2009, str. 166) slišali piskanje zraka, ki je uhajal iz balona. Prodaja nepremičnin je začela slabeti, saj so cene nepremičnin tako narasle, da jih kljub zelo privlačnim obrestnim meram mnogi Američani niso mogli kupiti. Poku nepremičninskega balona je sledil tudi pok finančnega balona. Hipotekarni posojilojemalci niso bili več zmožni odplačevati anuitet posojila, saj je bilo njihovo posojilo mnogo večje, kot pa so znašali njihovi dohodki in znižana vrednost

nepremičnin. Zaradi neplačil anuitet tudi hipotekarne obveznice niso bile servisirane in tranše novih izvedenih finančnih instrumentov CDO niso vračale obljubljenega. Finančne ustanove so se želele znebiti teh finančnih instrumentov (CDO), zato so jih začele prodajati, kar jim je še dodatno znižalo ceno. Ker se ni vedelo, kakšna tveganja vsebujejo, jih nihče ni hotel kupiti, zato so finančne ustanove kmalu ostale na aktivih z nelikvidnimi CDO, na pasivi pa so morale izplačevati depozite. Finančne ustanove so se začele zadolževati na denarnem trgu, da ne bi propadle zaradi likvidnostnih razlogov, kjer pa je likvidnosti zmanjkalo. Banke niso bile več pripravljene posojati drugim bankam, ker niso vedele, če bodo denar dobile nazaj. Zato so morale posredovati centralne banke, ki so nudile dodatno likvidnost bankam, da te ne bi propadle in tako povzročile zlom celotnega bančnega sistema (Štiblar, 2008, str. 90).

1.2 Razširitev finančne krize na Evropo

Finančni trgi so danes veliko bolj medsebojno povezani in odvisni, kot pa so bili v preteklosti. Finančne institucije, ki so razširile svoje poslovanje daleč izven svojih državnih meja, so začele prodajati vrednostne papirje, tako da so bili zanimivi tudi za internacionalne investitorje. Vse večjo globalizacijo finančnega sistema sta omogočila zmanjšan nadzor nad mednarodnimi finančnimi tokovi kapitala (predvsem v ZDA) in liberalizacija finančnih trgov.

Medsebojna povezanost mednarodnih finančnih trgov pa je tudi povzročila, da so se novi izvedeni finančni instrumenti in proces listinjenja prenesli v Evropo. Kupci izvedenih vrednostnih papirjev CDO so bile tudi evropske poslovne banke ter evropske centralne banke in skladi. Poznavalci in ustvarjalci kapitalskega trga iz anglosaškega sveta so jim prodajali izvedene finančne instrumente, ki naj bi prinašali visoke donose, vendar so bili zelo tvegani (Štiblar, 2008, str. 89). Evropa tako ni bila neobčutljiva za dogodke v ZDA, še več, evropski finančni sistem je bil še bolj izpostavljen, saj so imele evropske banke v svojih bilancah še večje zneske izvedenih vrednostnih papirjev CDO in CDS.

Štiblar (2008, str. 95) omenja, da se je v Evropi prenesena kriza drugorazrednih hipotekarnih posojil iz ZDA občutila na prehodu v oktober 2008, ko so nekatere banke (Fortis, Dexia, Hypo Real Estate, Glintir ...) že potrebovale državno in centralnobančno pomoč. Polega tega se je v Evropi kazala tudi vse večja kriza na trgu nepremičnin, predvsem v Španiji, Veliki Britaniji in na Irskem. Septembra 2008 je Islandija že prejela pomoč mednarodnega denarnega sklada (IMF), v Veliki Britaniji pa so popadle tri banke, najprej Northern Rock, kasneje tudi HBOS in Bradford & Bingley. Kmalu je Irska kot prva samostojno sprejela polno garancijo za vse bančne depozite občanov, ko je prevzela 400 milijard evrov pogojnih dolgov. Po dogovoru so ji z enakim ukrepom sledile tudi ostale države članice EU, da ne bi prišlo do nelojalne konkurence pri vabljenju deponentov tja, kjer za depozite garantira država.

Kriza se je čutila tudi drugje v finančnem sistemu, saj so se cene delnic finančnih ustanov močno znižale, poleg tega se je število bančnih posojil močno zmanjšalo ali pa so bila posojila bistveno dražja. Oktobra 2008 je večina razvitih evropskih držav skušala z dokapitalizacijo in z garancijami rešiti svoje vodilne banke, občasno tudi zavarovalnice in

druge finančne ustanove. Velika Britanija in Francija sta dokapitalizirali vse svoje največje banke, medtem ko so druge države precej nacionalizirale banke (Štiblar, 2008, str. 96–98).

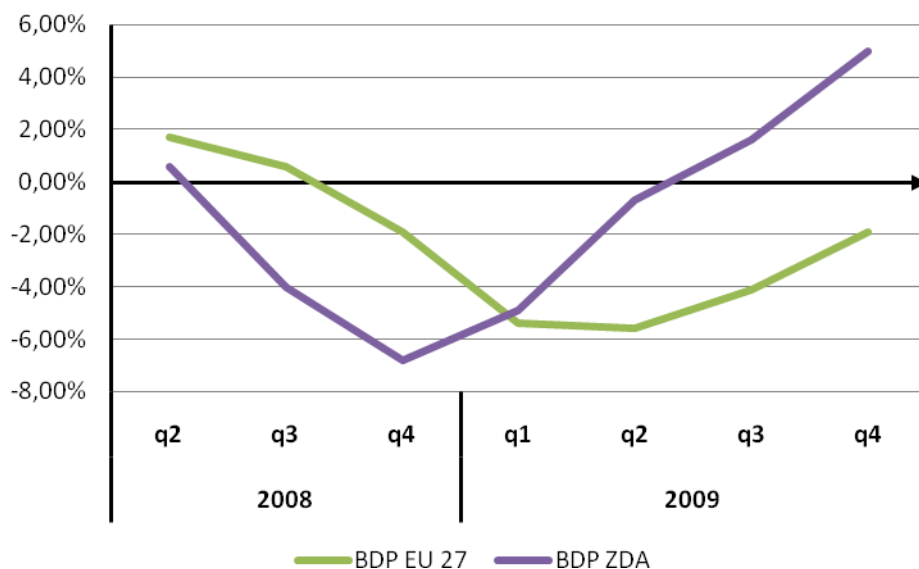
1.3 Vpliv finančne krize na svetovno gospodarstvo

Gospodarstva po vsem svetu so bila močno prizadeta zaradi finančne krize. Razvita gospodarstva so v četrtem četrtletju leta 2008 doživela izjemen, 7,5-odstotni padec bruto domačega proizvoda (v nadaljevanju BDP), padec pa se je nadaljeval tudi v začetku leta 2009. Čeprav je morda ameriško gospodarstvo zaradi vse večjih finančnih obremenitev in vse slabšega stanja v stanovanjskem sektorju krizo občutilo najbolj, so bile tudi evropske in razvite azijske države močno prizadete zaradi kolapsa svetovne trgovine in vse večjih finančnih problemov. Države v razvoju krize sprva niso tako močno občutile, vendar se je to kmalu spremenilo, predvsem zaradi zmanjšanja svetovne trgovine, od katere so te države močno odvisne (International monetary found, 2009, str. xv).

Stopnja rasti BDP je najbolj pomemben pokazatelj gospodarskega stanja v neki državi. Če se ta povečuje, se bosta povečala tudi število delovnih mest in osebni dohodek. Ko pa se BDP zmanjšuje, tako kot v času krize, podjetja vse manj vlagajo v širitev proizvodnje in v zaposlovanje novih delavcev. Vse to pa dodatno znižuje gospodarsko rast, kar lahko vodi do daljšega obdobja padanja BDP. V tretjem kvartalu leta 2008 se je to zgodilo ZDA, saj je bila rast BDP negativna že drugi kvartal v letu, kar je pomenilo, da se je država znašla v recesiji. V tretjem kvartalu je stopnja rasti BDP znašala $-0,3\%$; negativna rast je bila posledica zmanjšanja potrošniških izdatkov za $3,1\%$. Zmanjšanje potrošnje se je pojavilo prvič po letu 1991, zmanjšanje v tako velikem obsegu pa je bilo nazadnje moč opaziti leta 1980 (US Economy.about, 2011). Tudi v četrtem kvartalu leta 2008 se je v ZDA nadaljevalo zniževanje BDP, predvsem zaradi vse manjšega izvoza, manjših potrošniških izdatkov in vse manjših investicij. Delno se je to izravnalo z večjimi državnimi izdatki, saj so se povečali za $6,7\%$, vendar pa ti niso mogli ublažiti zmanjševanja BDP. V četrtem kvartalu je bilo znižanje še večje kot v tretjem kvartalu leta 2008, saj je stopnja zmanjšanja rasti znašala $6,8\%$ (US Bureau of Economic Analysis, 2011). S Slike 1 je razvidno, da se leto 2009 ni začelo nič boljše, kot se je končalo prejšnje, saj se je nadaljevala negativna stopnja rasti BDP, ki je bila spet posledica zmanjšane izvoza. Izvoz se je zmanjšal za $28,7\%$, kar je največji padec po četrtem kvartalu leta 1971. Rekordno so se zmanjšale tudi poslovne naložbe ($-36,9\%$) in stanovanjske naložbe ($-38,7\%$). Negativna stopnja rasti sicer ni bila tako visoka kot v zadnjem kvartalu leta 2008, ker so se potrošniški izdatki povečali za $1,5\%$, polega tega se je tudi izvoz zmanjšal v velikem obsegu (Campbel, 2009). V drugem kvartalu leta 2009 se je zmanjševanje BDP nadaljevalo, kar je pomenilo, da se je prvič po letu 1947 zgodilo, da se je negativna stopnja rasti pojavila v štirih zaporednih kvartalih. V tretjem kvartalu leta 2009 pa je bilo po dolgem času spet moč opaziti pozitivno rast BDP, predvsem na račun večje potrošnje, stabilizacije stanovanjskega sektorja in povečane javne porabe (paketi za spodbujanje gospodarstva). Izvoz se je povečal za $14,7\%$, predvsem na račun šibkejšega dolarja, stanovanjske investicije pa so narasle za $23,4\%$ (Lazzaro, 2009). Rast BDP se je nadaljevala tudi ob koncu leta 2009, in sicer se je v zadnjih treh mesecih leta BDP povečal za

5,7 %. Rast je bila predvsem posledica vse večjega izvoza, ki se je v tem obdobju povečal za 22,8 %, vse večje osebne porabe, povečale pa so se tudi zasebne ter nestanovanjske naložbe. V celotnem letu 2009 je tako BDP v primerjavi z letom 2008, ko je stopnja rasti znašala 0,4 %, upadel za 2,4 % (US Bureau of Economic Analysis, 2011).

Slika 1: Grafični prikaz gibanja stopenj rasti BDP v Evropi (EU27) in ZDA v času krize (%)



Vir: US Bureau of Economic Analysis, 2011; Eurostat, 2011.

Kriza je leta 2008 povzročila tudi zniževanje BDP v Evropi. Zaradi pretresov na finančnih trgih je bilo za vse leto značilno postopno stopnjevanje negativnih signalov v gospodarski aktivnosti. V tem obdobju so bile zaradi zmanjševanja svetovne trgovine prizadete tudi hitro razvijajoče se države. Kriza je prizadela makroekonomske kazalce, kot so BDP, izvoz, domače povpraševanje in industrijska proizvodnja, tako v evroobmočju kot tudi v celotni Evropski uniji (EU 27). Rast večine od teh kazalcev se je začela umirjati že v začetku leta 2008, v zadnjem kvartalu leta pa so ti kazalci že začeli padati, kar se je nadaljevalo tudi v začetku leta 2009. Pozitivno rast BDP je bilo moč opaziti vsako četrletje do sredine leta 2008, potem pa je sledil padec, ki je bil največji v zadnjih letih in prvi po letu 1995. Tako se je leta 2008 v EU 27 stopnja rasti BDP umirila in je znašala 0,5 %, medtem ko je bila leta 2009 že negativna, in sicer je znašala -4,2 %. V zadnjem četrletju leta 2008 se je BDP tako v evroobmočju kot tudi v EU 27 znižal za 1,9 % v primerjavi z zadnjim četrletjem leta 2007. Zaradi splošne negotovosti se je drastično zmanjšala tudi industrijska proizvodnja (Eurostat, 2009, str. 5–8). Še slabše se je nadaljevalo leto 2009, ko se je v prvih treh mesecih BDP znižal za 5,4 % v primerjavi s prvim četrletjem leta 2008. Kot je razvidno s Slike 1, se je negativna rast BDP nadaljevala v leto 2009, ko je bilo znižanje še bolj izrazito. Znižanje je bilo posledica manjše osebne potrošnje ter manjše mednarodne menjave oz. izvoza evropskih držav, precej pa so se zmanjšale tudi poslovne investicije. V drugi polovici leta se je pokazalo, da je Evropa dosegla dno in da se je gospodarstvo počasi spet začelo prebujati. BDP se je v tretjem kvartalu leta 2009 malo povečal, vendar je bil še vedno za 4,1 % manjši kot

leto prej (Eurostat, 2010, str. 5–7). Tudi v zadnjih mesecih leta 2009 se je BDP izboljševal, vendar je še vedno ostal pod tistim s konca leta 2008. Kazati so se začeli signali izboljšanja razmer na večini trgov, ki pa so še vedno ostali na zelo nizki ravni.

Zaradi zmanjšanja potrošnje se je zmanjšala tudi zunanja trgovina. Globalne razsežnosti gospodarske krize tako lahko prikažemo tudi z razvojem zunanje trgovine. V času pred krizo, od leta 2002 do 2008, je zunanja trgovina naraščala hitreje kot pa BDP. Ko pa je nastopila kriza, je bilo krčenje zunanje trgovine veliko večje kot pa krčenje BDP. Poleg tega se je BDP v sredini leta 2009 začel počasi stabilizirati, medtem ko je zunanja trgovina še vedno upadala, vendar v nekoliko manjšem obsegu.

Rast zaposlenosti (zaposlenost je pred krizo hitro naraščala) se je leta 2007 začela počasi ustavljati. Leta 2008 pa so se v vseh regijah sveta že soočili z upadanjem zaposlenosti. V dvajsetih najbolj razvitih državah na svetu (v nadaljevanju G-20) se je zaposlenost od začetka leta 2008 do polovice leta 2009 zmanjšala za okoli 1,9 % letno. Do začetka leta 2009 se je v večini držav izguba zaposlitve povečala na zgodovinsko visoko raven. Nekatere napredne države G-20, kot so ZDA in Velika Britanija, so bile prve prizadete zaradi vpliva finančne krize. V nekaterih drugih državah G-20 pa sprva niso bili priča povečevanju izgub zaposlitve, vendar se je to kmalu spremenilo, ko se je z razširitvijo krize povečalo nezaupanje in zmanjšalo povpraševanje po proizvodih. Teh držav kriza ni prizadela direktno, ampak se je razširila v realno gospodarstvo skozi druge kanale. Še posebej pomembno dejstvo je, da se je zaradi manjšega povpraševanja zmanjšala mednarodna trgovina in so tako posledice čutila izvozno usmerjena gospodarstva. Posledično se je zaradi izgube zaposlitev povečala tudi brezposelnost, ki je bila v državah G-20 v začetku leta 2010 več kot 9-odstotna. Tako se je stopnja brezposelnosti v teh državah od začetka leta 2008 do konca leta 2009 povečala za 2,5 odstotne točke, kar v številkah pomeni z 19 na 74 milijonov brezposelnih. Še bolj se je stopnja brezposelnosti povečala v EU 27, in sicer za 2,9 odstotne točke. V ZDA se je stopnja brezposelnosti sredi leta 2009 v primerjavi z začetkom leta 2007, ko je ta znašala 8,7 %, povečala za kar 7,1 odstotne točke (IZA, 2010, str. 1–4).

Na splošno je bil rezultat za leto 2009 v celoti negativen za vse najpomembnejše spremenljivke v svetovnem gospodarstvu, tako znotraj kot zunaj Evrope. Te negativne spremenljivke pa so v veliki meri vplivale tudi na evropske in svetovne letalske prevoznike. Predvsem zaradi zmanjšanja svetovne trgovine in negativne rasti BDP so se morali letalski prevozniki leta 2009 soočiti tako z znižanjem potniškega kot tudi tovarnega prometa.

2 VPLIV FINANČNE KRIZE NA SVETOVNE LETALSKE PREVOZNIKE

Za pojem »letalski promet« obstaja več definicij. Kot prvo bi lahko rekli, da letalski promet zajema prevoz blaga in potnikov z letalskimi plovili po zračnih poteh in prav tako vse operacije in komunikacije v letalskem prevozu. To pravzaprav pomeni, da letalski promet

poleg letalskega transporta opravlja tudi dejavnosti, ki so v posredni ali neposredni zvezi s takšnim prevozom, kot tudi nekatere dejavnosti (posle) v zračnih lukah, terminalih ali pristaniških platformah itd. Brez operacij, kot so: natovarjanje, iztovarjanje, pretovarjanje, sortiranje, štetje, zlaganje blaga, in urejenih špediterskih, agencijskih, kontrolnih, upravnih in podobnih poslov se zračni promet ne bi mogel normalno odvijati.

2.1 Odvisnost letalskega prometa od gospodarske aktivnosti

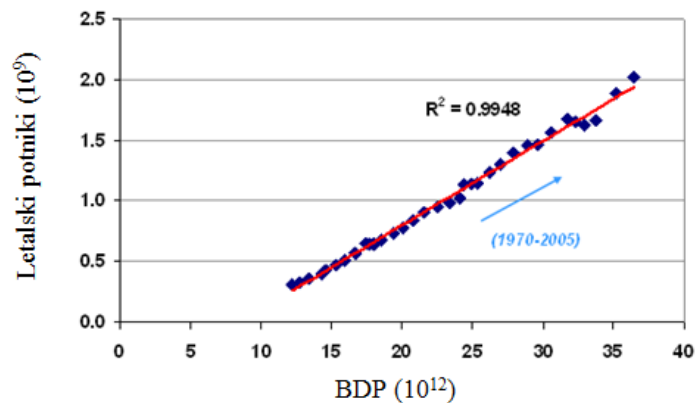
Odnos med letalskim prevozom in gospodarsko dejavnostjo je zapleten. V zadnjih nekaj desetletjih sta se povečevala tako gospodarska aktivnost kot tudi uporaba zračnega prometa. Od leta 1970 pa do leta 2005 se je število letalskih potnikov povečalo za več kot šestkrat, s 310 na 2000 milijonov. Hkrati pa se je v enakem časovnem obdobju BDP potrojil z 12 na 36 trilijonov. Ti podatki dokazujejo, da se je letalski promet iz leta v leto povečeval in s tem pridobival vse pomembnejšo vlogo v globalnem gospodarstvu (Ishutkina & Hansman, 2009, str. 27).

Letalski prevoz je edini možni prevozni način visokovrednega pokvarljivega blaga in časovno občutljivih ljudi na dolge razdalje. Omogoča tudi dostop do oddaljenih trgov, ljudi, kapitala, znanja in virov. Prav zaradi tega pa razpoložljivost storitev letalskega prevoza učinkovito poveča geografski obseg in čas trajanja gospodarskega cikla.

Narava tokov zračnega prometa se med gospodarstvi razlikuje. To se kaže v nekaterih državah, kjer mednarodni obiskovalci predstavljajo večino potnikov, medtem ko v drugih državah prevladujejo domači prometni tokovi. Take razlike nastanejo predvsem med večjimi in manjšimi državami, kot so na primer ZDA in Irska. V ZDA 90 % Američanov potuje po domačih prometnih tokovih, medtem ko kar 90 % Ircev potuje v druge države. Med posameznimi gospodarstvi pa lahko opazimo tudi razlike glede namena potovanja, saj devet od desetih obiskovalcev v Grčijo potuje zaradi dopusta oz. prostega časa, 70 % obiskovalcev pa v Rusijo potuje zaradi obiska sorodnikov in prijateljev (Ishutkina & Hansman, 2009, str. 27).

Ishutkina & Hansman (2009, str. 27–29) v svojem poročilu omenjata, da je odnos med letalskim prometom in gospodarsko dejavnostjo zapleten in nehomogen, vendar kljub temu obstaja hipoteza (prikazana na Sliki 2), ki nakazuje, da bi bila ta dva sistema lahko povezana. S Slike 2 je razvidno, da število letalskih potnikov in višino BDP povezuje visoka linearna korelacija. Korelacijski koeficient med spremenljivkama BDP in številom letalskih potnikov ima vrednost 0,99 in je bil izračunan na podlagi zbranih podatkov od leta 1970 do leta 2005. To pomeni, da se sorazmerno z večanjem BDP povečuje tudi število letalskih potnikov.

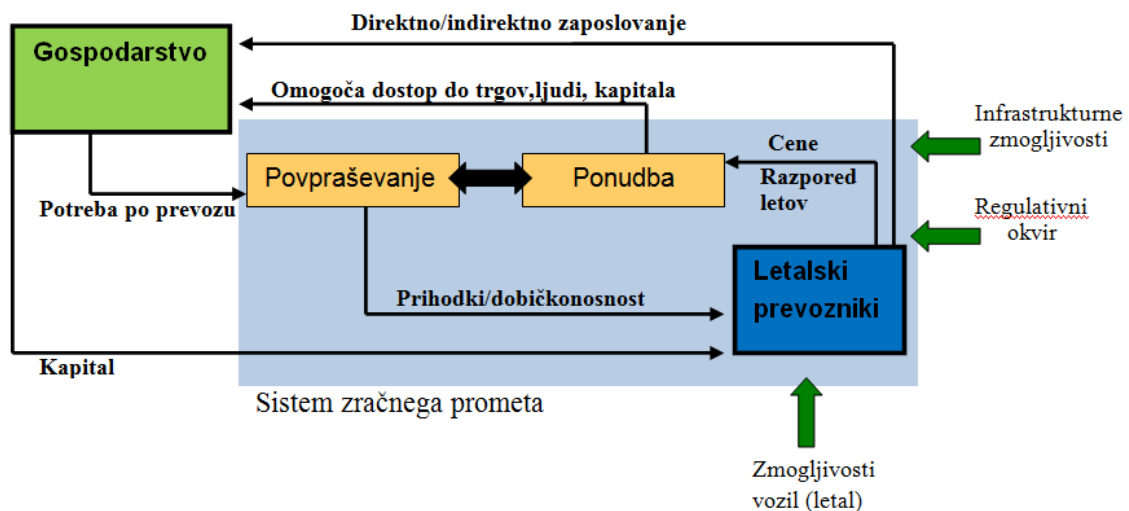
Slika 2: Korelacijski koeficient med številom letalskih potnikov in BDP na podlagi uporabe svetovnih agregatnih podatkov časovnih vrst med letoma 1970 in 2005



Vir: M. A. Ishutkina & J. R. Hansman, *Analysis of the interaction between air transportation and economic activity: A worldwide perspective*, 2009, str. 28.

Pri opisovanju povezanosti med letalskim prometom in gospodarsko aktivnostjo je treba omeniti tudi povratno povezanost, ki je prikazana na Sliki 3. Sistem zračnega prometa (na Sliki 3 moder pravokotnik) je določen s svojo infrastrukturno zmogljivostjo regulativnega okvira, vozil (letal) in letalskih sposobnosti. V sistemu zračnega prometa se srečujeta povpraševanje in ponudba, slednjo zagotovi letalski prevoznik s predložitvijo cen in razvrščanjem letov na podlagi donosnosti določenih prog. Letalski prevoz tudi direktno vpliva na gospodarstvo z zaposlovanjem delavcev v letalskem sektorju. Hkrati pa zaradi svojih posebnosti, kot so hitrost, fleksibilnost, zanesljivost in varnost, ustvarja širše socialno-ekonomske koristi, ki omogočajo razvoj določenih dejavnosti v lokalnem gospodarstvu. Na drugi strani pa gospodarstvo zagotavlja kapital in ustvarja potrebo po potniškem in tovornem prometu, ki poganja povpraševanje po storitvah zračnega prevoza (Ishutkina & Hansman, 2009, str. 28–29).

Slika 3: Povratna povezanost med sistemom zračnega prometa in gospodarstvom



Vir: M. A. Ishutkina & J. R. Hansman, *Analysis of the interaction between air transportation and economic activity: A worldwide perspective*, 2009, str. 28.

Letalski prevozniki tako gospodarstvu oz. neki državi omogočajo dostop do oddaljenih trgov, ljudi in kapitala. Ishutkina & Hansman (2009, str. 28–32) v svojem poročilu temu pravita tudi »enabling impact« letalskega prevoza, ki je opredeljen kot skupen gospodarski vpliv na zaposlovanje in prihodke, ki so ustvarjeni s strani gospodarskih dejavnosti. Te dejavnosti pa so odvisne od storitev letalskega prometa. »Enabling impact« se ustvari s prevozom tovora in ljudi med določenim gospodarstvom (državo) in ostalim svetom, s tem pa letalski prevozniki direktno vplivajo na to gospodarstvo. Natančneje, vplivajo na lastnosti gospodarstva, kot so kapital, naravni viri, infrastruktura, poslovni pogoji (kako so podjetja ustvarjena, organizirana in vodena), lastnosti povpraševanja gospodarstva itd. Lastnosti gospodarstva se zaradi tega vplivanja začnejo spreminjati, prav tako pa se v tem gospodarstvu oz. državi začne spreminjati tudi povpraševanje po letalskem transportu. Letalski prevozniki so zaradi spremembe povpraševanja tudi sami primorani spremeniti ponudbo letalskega prometa, kar storijo z ukinitvijo linije oz. odprtjem nove letalske linije, spremembo cen letov itd. Povratna povezanost se tako kaže, ko letalski promet vpliva na gospodarstvo ter gospodarstvo povratno vpliva na letalski promet.

Gospodarska aktivnost pa ne vpliva smo na letalsko industrijo, ampak ima tudi letalska industrija zelo velik vpliv na gospodarstvo, predvsem zaradi zaposlovanja v letalski industriji in dobičkonosnosti le-te ter zaradi drugih, manj neposrednih, vendar zelo pomembnih učinkov na industrijo izdelovanja letal, turistično industrijo itd. Obenem pa ima zelo velik gospodarski vpliv na praktično vse druge industrije, ki uporabljajo letalski prevoz (Global airline industry program, 2011). Tako je danes pomembno razumeti, kako letalski promet vpliva na gospodarsko dejavnost, saj nam to razumevanje lahko pomaga pri nadaljnjih prizadevanjih za razvoj ter naložbah in političnih odločitvah v zvezi z uporabo zračnega prometa.

2.2 Zmanjšanje svetovnega letalskega prometa in bruto domačega proizvoda v času krize

Letalski promet se lahko razlaga kot laboratorij za gospodarske dejavnosti, saj povečanje gospodarske aktivnosti, industrijske proizvodnje in širitev trgovinskih odnosov povzročijo vse večje potrebe po prevozu. Ravno obratno pa zmanjšanje teh parametrov vodi do zmanjšanja povpraševanja po prevozu. Zaradi tega se postavlja vprašanje, kakšno bo v prihodnosti gibanje gospodarske aktivnosti in mednarodne trgovine, saj je njun zadnji padec močno prizadel letalske prevoznike (Macário & Van de Voorde, 2009, str. 7–8).

Globalna finančno-gospodarska kriza je prizadela prav vse sektorje gospodarstva, med najbolj prizadetimi pa so prav letalski prevozniki. Ti so bili priča največjemu padcu konjunkturo po letu 1930, kar je bil vzrok, da se je trg letalskih prevoznikov na začetku leta 2009 znašel na najnižji točki (International Air Transport Association, 2010, str. 10–11).

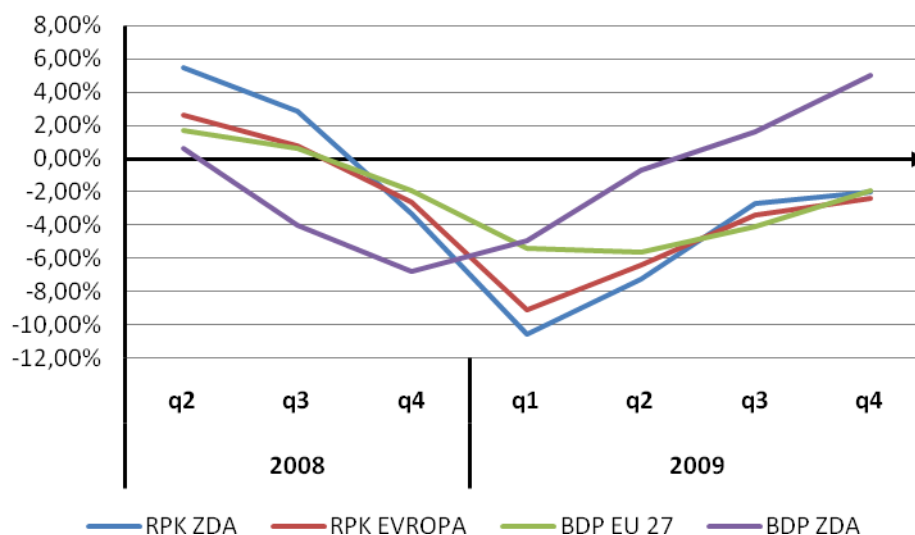
Vzrok za padec letalskega prometa tako lahko najdemo tudi v znižanju stopenj rasti BDP po vsem svetu. Znižanje BDP pa ni bilo po vseh državah enako, saj obstajajo nekatere države, ki

so bolj odvisne od poslovanja z ZDA, kjer se je kriza začela. Te države so krizo hitreje in močneje občutile (npr. Singapur in Indija) (EconomyWatch, 2011). Zaradi znižanja BDP so države hitro padle v recesijo, kar se je pokazalo tudi v drugih kazalnikih, kot so stopnja brezposelnosti in cene življenjskih potrebščin.

Globalni in regionalni cikli močno vplivajo na povpraševanje po letalskem prometu. Ko se zaupanje potrošnikov in podjetij zmanjša, kar se je zgodilo ob začetku krize leta 2008, se zmanjša tudi povpraševanje po letalskem prevozu. Letalski promet je v zadnjih tridesetih letih rasel približno 5 % na leto, s posameznimi letnimi variacijami, ki so bile posledica spremenjenih gospodarskih razmer in razlik v gospodarski rasti v različnih regijah sveta. V preteklosti je bila letna rast v letalskem prometu dvakrat večja od letne rasti BDP (Global airline industry program, 2011).

Tako lahko ugotovimo, da obstaja povezanost med gibanjem rasti BDP in rasti letalskega prometa. Na Sliki 4 je razvidno, kako je v tretjem kvartalu leta 2008 padcu BDP sledil tudi padec potniškega letalskega prometa, merjen v dohodku na kilometer (v nadaljevanju RPK). Stopnje upadanja rasti BDP in letalskega prometa sicer niso popolnoma usklajene, vendar je razvidno, da se je v začetku leta 2009 stanje začelo izboljševati, tako v gibanju stopenj rasti BDP kot tudi potniškega letalskega prometa.

Slika 4: Grafični prikaz gibanja stopenj rasti BDP in stopenj rasti potniškega letalskega prometa (RPK) v ZDA in Evropi v času krize (%)



Legenda: RPK – dohodek na kilometer oz. skupno število kilometrov vseh potnikov

Vir: US Bureau of Economic Analysis, 2011 ; Eurostat, 2011; International Air Transport Association, 2010.

BDP se je v ZDA ob koncu leta 2009 že začel postopno povečevati, medtem ko je potniški letalski promet v ZDA in Evropi beležil vse manjše upadanje prometa, v začetku leta 2010 pa že njegovo rast. S Slike 4 je razvidno, da je kriza približno enako prizadela ameriške in

evropske letalske prevoznike, saj se stopnje zmanjševanja potniškega prometa v času krize gibljejo zelo usklajeno.

2.3 Vpliv finančne krize na letalske prevoznike v ZDA

2.3.1 Stanje letalskega prometa v ZDA

Združene države Amerike predstavljajo največje svetovno gospodarstvo. V zadnjih tridesetih letih beležijo stabilno gospodarsko rast, ki je zaznamovana z nizko stopnjo brezposelnosti in inflacije ter hitrim napredkom v tehnologiji. Poleg tega imajo največji sistem zračnega prometa, saj so njihovi letalski prevozniki leta 2005 prepeljali kar 36 % vseh potnikov, večina teh potnikov, kar 86 %, pa je bila prepeljana znotraj države (Ishutkina & Hansman, 2009, str. 187, 188).

Največji pomen za razvoj letalskega prometa v ZDA je imela deregulacija, ki pa se je začela veliko prej kot v Evropi. Bailey, Graham in Kaplan (1985, str. 30–32) v svojem delu navajajo, da je imela glavno vlogo pri regulaciji letalskega prometa vladna agencija Civil Aeronautics Board (CAB), kateri so letalske družbe sporočile, koliko denarja potrebujejo za svoje poslovanje, CAB pa jim je na podlagi teh podatkov določala cene vozovnic za njihove lete. Največji korak k deregulaciji letalskega prometa v ZDA pa je naredil takratni predsednik Jimmy Carter, ko je za predsednika CAB imenoval Alfreda Kahna. Prav on je bil eden največjih zagovornikov deregulacije, zato je leta 1978 podpisal zakon o deregulaciji letalskega prometa. Zakon je z odpravo ovir pri vstopu na letalski trg, določanja poti in prevoznine, dovolil prosto konkurenco na trgu. Vsi ti ukrepi pa so vodili do hitrejšega razvoja letalskega prometa v ZDA, saj se je v letih 1954–1978 dohodek na miljo oz. skupno število prevoženih milj vseh potnikov (v nadaljevanju RPM) povečeval po letni stopnji 5,8 %, v letih po deregulaciji (1978–2002) pa se je vsako leto povečeval za več kot 11,7 % (Ishutkina & Hansman, 2009, str. 188). Po deregulaciji so letalski prevozniki začeli ponujati različne popuste na običajne cene; s tem se je povečala konkurenca, hkrati pa so se začele pojavljati cenovne vojne med prevozniki. Zaradi odprave omejitev pri vstopu so se začeli pojavljati prevozniki z nizkimi stroški. Ti so zaposlovali delavce, ki niso bili v sindikatih in so prejeli nižje plače, zato so imeli stari prevozniki veliko težav pri zniževanju plač oz. s konkurenčnostjo (Džamdžić, 2003, str. 17-18).

2.3.2 Posledice finančne krize ob koncu leta 2008 in v letu 2009

Letalski prevozniki v ZDA so tako kot tudi evropski prve posledice krize opazili že v zadnjem četrtletju leta 2008. V prvih šestih mesecih leta 2008 so ameriški letalski prevozniki še beležili rast prometa v višini 8 % glede na leto prej, vendar je v drugi polovici promet upadel za 16,2 % glede na leto 2007. Največji upad prometa pa je se je zgodil v zadnjem četrtletju, od meseca oktobra do decembra, ko se letalski prevozniki prepeljali za 17,39 % manj potnikov. Glede na celotno leto 2008 je bilo v ZDA prepelanih skoraj 30 milijonov potnikov manj, tudi število letov se je zmanjšalo za 4,8 %, RPM pa je bil nižji za 2,1 % (Bureau of Transportation Statistic, 2010).

Tovorni letalski promet se je v meri za skupen prevoz tovora RTM leta 2008 znižal vsem letalskim prevoznikom, tako domačim kot tudi tujim, ki letijo v ZDA. Skupaj so v zadnjih treh mesecih leta zabeležili padec tovarnega prometa v višini 18,3 %, v celem letu pa 7,87 % (Bureau of Transportation Statistic, 2010). Velik del k temu deležu je prispeval tovorni letalski promet med ZDA in ostalimi državami, saj se je samo decembra zmanjšal za 26,5 % glede na december 2007.

Padec ekonomske aktivnosti, ki je bil posledica finančne krize, se je v letalskem prometu pokazal predvsem leta 2009. Število potnikov, ki so jih prepeljali tako domači kot tuji letalski prevozniki v ZDA, se je zmanjšalo za več kot 40 milijonov. To je za 5,3 % manj kot leta 2008, ko je bilo prepeljanih 812,3 milijona potnikov, in 8,2 % manj od rekorda iz leta 2007, ko je ta številka znašala 838,2 milijona. Prvič po letu 2004 je število potnikov padlo pod mejo 800 milijonov, kar je še en dokaz, kako močno je kriza vplivala na letalske prevoznike. Zaradi ostrega upadanja povpraševanja po letalskih prevozih v letih 2008 in 2009 ter znižanja cen vozovnic v povprečju za vsaj 30 dolarjev, so leta 2009, v primerjavi z letom 2007, ameriški potniki porabili približno 2000 milijonov dolarjev manj za letalske prevoze. Cena letalske vozovnice je leta 2007 povprečno znašala 346 dolarjev, medtem ko je bila njena cena leta 2009 malo pod 315 dolarji (Bureau of Transportation Statistic, 2010).

Kot lahko opazimo v Tabeli 2, so se morali v ZDA z manjšim prometom in z manj prepeljanimi potniki soočiti tako domači kot tudi tuji letalski prevozniki. Večino potnikov, in sicer 618,1 milijona, so leta 2009 prepeljali domači prevozniki znotraj države, to je 5,2 % manj kot leta 2008. Domači letalci so zabeležili upad potnikov tudi na mednarodnih letih, saj se je število prepeljanih zmanjšalo za skoraj 6 milijonov. Tujim letalskim prevoznikom, ki letijo v ZDA, se promet ni toliko zmanjšal, in sicer za 4,8 %, z 69 milijonov v letu 2008 na 65,7 milijonov potnikov v letu 2009. V ZDA je zmanjšanje potnikov povzročilo tudi zmanjšanje števila letov, saj se je njihov obseg zmanjšal za 6,6 %, manjši pa je bil tudi RPM, in sicer za 4,8 %.

Tabela 1: Število prepeljanih potnikov (v milijonih) domačih in tujih letalskih prevoznikov v ZDA v letih 2008 in 2009

	Leto 2008	Leto 2009	Sprememba (%)
Domači prevozniki (ZDA)			
Domači leti (v mio)	651,7	618,1	-5,2
Mednarodni leti (v mio)	91,6	85,8	-6,3
SKUPAJ DOMAČI	743,3	703,9	-5,3
Tuji prevozniki			
•Iz in v ZDA (v mio)	69,0	65,7	-4,8
SKUPAJ	812,3	769,6	-5,3

Vir: Bureau of Transportation Statistic, 2010.

Zmanjšanje porabe v času svetovne recesije je zmanjšalo tudi obseg tovarnega letalskega prevoza v letu 2009, saj je bil tovorni promet, merjen v RTM, januarja za 28,1 % manjši kot januarja 2008. Vendar pa lahko v naslednjih mesecih leta opazimo njegovo postopno povečevanje, saj je bil decembra RTM za 22,2 % večji kot decembra leta 2008 (Bureau of Transportation Statistic, 2010).

2.4 Vpliv finančne krize na evropske letalske prevoznike

2.4.1 Stanje v evropskem letalskem prometu

V Evropi zračni transport predstavlja pomemben del gospodarstva, saj letalski sektor ustvari več kot 4,2 milijona delovnih mest. Ta številka bi se morala do leta 2020 podvojiti. S povezovanjem ljudi in regij igra zračni transport tudi pomembno vlogo pri vključevanju in konkurenčnosti Evrope. V Evropi lahko najdemo več kot 130 rednih letalskih družb, 60 navigacijskih služb zračnega prometa in več kot 450 letališč, na katerih letno pristane in vzleti več kot 700 milijonov potnikov. Vse to pripomore k temu, da letalski prevozniki in letališča prispevajo več kot 120.000 milijonov evrov v evropski BDP (European Commission, 2010). Uspešnost letalskega sektorja je bistvenega pomena za trajnostno rast evropskega gospodarstva. Poleg tega je ključni dejavnik na področju inovacij ter kot pionir na področju liberalizacije in enotnega trga ključnega pomena za uresničevanje lizbonske strategije (International Air Transport Association, 2010).

Velik vpliv na razvoj letalskega transporta pa je imela deregulacija letalskega trga v Evropi. Tako kot drugod po svetu je tudi v Evropi regulacija zračnega transporta dolga desetletja zavirala njegov razvoj. V Evropi je bil notranji promet močno reguliran s strani državnih agencij, ki so določale višino cen in postavljale omejitve za vstop na trg. V tistem času so prevladovali letalski prevozniki, ki so bili v lasti ali pa pod okriljem države, in so skupaj predstavljali več kot 70 % civilnega potniškega prometa. Ti prevozniki – British Airways, Lufthansa in Air France – so bili ustanovljeni po drugi svetovni vojni (European Airline Industry Strategies for the New Millennium, str. 2). Medtem so se v mednarodnem letalskem prometu sklepali bilateralni sporazumi, v katerih so letalski prevozniki določili vozne rede, letalske proge ter delitev letov in dobičkov (Smrekar, 2006, str. 7).

Deregulacija v Evropi je od leta 1987 pa do 1997 potekala v štirih fazah in je pripomogla k večji konkurenčnosti, učinkovitosti in varnosti letalskega prometa. Pobuda o liberalizaciji letalskega prometa v EU pa se je dokončno uresničila leta 2004, ko je bil sprejet sporazum o Enotnem evropskem nebu. Z vzpostavitev enotne kontrole zračnega prometa je sporazum olajšal in poenostavil poslovanje letalskih prevoznikov. Omogočil je tudi prosto povezovanje letališč znotraj enotnega letalskega trga, v katerega je bilo vključenih 27 držav. Vsi ti deregulacijski ukrepi so pripomogli k povečanju zračnega prometa med evropskimi državami, največ na račun nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Zaradi ustanavljanja novih, predvsem nizkocenovnih letalskih prevoznikov, se je povečala tudi konkurenca med njimi, cene

letalskih kart so padle in število potnikov se je povečalo za 33 % (The Economic Impact of Air Service Liberalization, 2006, str. 37).

2.4.2 Posledice finančne krize ob koncu leta 2008 in v letu 2009

Finančna kriza je evropske letalske prevoznike najbolj prizadela ob koncu leta 2008 in v začetku leta 2009. V drugi polovici leta 2009 pa se že kaže izboljšanje, saj je promet počasi začel naraščati.

V prvi polovici leta 2008 se je število letalskih potnikov v primerjavi s prejšnjim letom povečalo za 4,4 %, medtem ko se je v drugi polovici leta zmanjšalo za 5,6 %. Ta padec je prekinil šestletno obdobje rasti v sektorju zračnega prometa. Ob koncu leta 2008 se je izkazalo, da je bilo število vseh prepeljanih potnikov v evropskih državah (EU 27) 798 milijonov, kar je 0,6 % več kot leto prej (De La Fuente Layos, 2009, str. 1).

Transportni letalski promet se je leta 2008, v primerjavi z letom prej, povečal za 3,3 % in je tako zanašal 13,9 milijonov ton tovora. Vendar se je vpliv finančne krize začel kazati v zadnjih treh mesecih leta 2008, kar je vodilo do zmanjšanja prepeljanega tovora, saj se je ta decembra zmanjšal za 14 % glede na december 2007.

Združenje Evropskih letalskih prevoznikov (AEA), v katerem so vsi najpomembnejši evropski letalski prevozniki, je za leto 2009 objavilo podatke o letalskem prometu in kapacitetah, iz katerih je razviden velik upad prepeljanih potnikov. Število vkrcanih potnikov se je zmanjšalo za več kot 20 milijonov, s 346 na manj kot 326 milijonov, to je 5,8 % manj kot leto prej. Za primerjavo, leta 2001 je upad potnikov zaradi terorističnega napada v ZDA znašal 14 %.

V Tabeli 1 lahko opazimo, da se vpliv krize kaže tudi v drugih kazalcih, saj se je dohodek na kilometer oz. skupno število prevoženih kilometrov vseh potnikov (v nadaljevanju RPK) znižalo za 4,5 %. To je posledica zmanjšanja prometa prav na vseh področjih, tako znotraj Evrope kot tudi prometa evropskih držav z ostalim svetom. Znatno znižanje je opazno predvsem v letalskem prometu znotraj posameznih držav, kjer se je promet znižal za 6,3 %, število vkrcanih potnikov pa celo za 7,6 % (Association of European Airlines, 2010).

Najpomembnejšo vlogo v evropskem letalskem prometu ima intraevropski promet, saj je njegov delež leta 2008 predstavljal 44 % celotnega letalskega prometa (De La Fuente Layos, 2009, str. 3). Kljub temu podatku pa je evropske letalske prevoznike zelo prizadelo tudi zmanjšanje prometa med Evropo in Severno, Srednjo, ter Južno Ameriko. V Tabeli 1 lahko razberemo padec prometa pri vseh treh povezavah Amerike z Evropo.

Tabela 2: Število prepeljanih potnikov po regijah v letu 2009 in odstotna sprememba glede na leto 2008

	Leto 2009	Sprememba v letu 2009 glede na leto 2008			
REGIJA	Št. potnikov (v tisočih)	Potniki (%)	RPK (%)	ASK (%)	TFTK (%)
Znotraj evropskih držav	87233,3	-7,6	-6,3	-6,3	-20,7
Med evropskimi državami	158739,7	-6,1	-5,3	-5,2	-11,9
EVROPA SKUPAJ	245372,9	-6,7	-5,5	-5,4	-13,0
Evropa – S Afrika	4778,1	2,9	4,5	7,9	22,9
Evropa – Srednji Vzhod	9296,8	7,6	6,1	12,6	16,7
Evropa – S Amerika	27279,4	-5,7	-5,6	-6,7	-15,9
Evropa – Srednja Amerika	6364,9	-6,7	-5,4	-3,4	-2,2
Evropa – J Amerika	5549,1	-5,5	-4,3	-3,2	-16,0
Evropa – Saharska Afrika	8603,0	2,4	1,2	1,6	-6,7
Evropa – Daljni Vzhod, Avstralija	17862,6	-6,0	-5,9	-5,5	-22,8
SKUPAJ	325952,3	-5,8	-4,5	-4,2	-16,5

Legenda: ASK – potniška kapaciteta letalskega prevoznika, RPK – dohodek na kilometer, TFTK – skupen prevoz tovora

Vir: Association of European Airlines, 2010.

Vpliv krize se je še bolj izrazito pokazal v tovornem letalskem prometu, saj se je skupen prevoz tovora (merjen v TFTK) leta 2009 znižal za 16,5 %. Največ tovarnega prometa se opravi na relaciji Evropa–Daljni vzhod (Kitajska, Hongkong ...) in Evropa–Severna Amerika, kjer pa je opazen največji upad tovarnega letalskega prometa. Iz Tabele 1 je razvidno, da je bil tovarni promet med Evropo in Daljnim vzhodom za 22,8 % manjši kot leta 2008, medtem ko se je promet med Evropo in Severno Ameriko zmanjšal za 15,9 %.

Finančna kriza je nekatere letalske prevoznike močno prizadela, medtem ko drugih skorajda ni. Najbolj so posledice krize občutili prevozniki iz Velike Britanije, Španije, Grčije in Nizozemske oz. tisti prevozniki, ki so leteli v te države. V Veliki Britaniji sta bila vzroka za krizo predvsem zmanjšanje povpraševanja po čezoceanskih letih ter manjši obisk turistov. V Španiji, Grčiji in Nizozemski pa je letalski promet predvsem odvisen od turizma; manjši obisk turistov pomeni tudi manj prometa za letalske prevoznike. Najmanj so krizo občutili prevozniki iz Vzhodne Evrope, ki se ukvarjajo predvsem z nizkocenovnimi leti (Oprea, 2010, str. 54-55).

3 VPLIV FINANČNE KRIZE NA POSLOVANJE ADRIE AIRWAYS D. D.

Adria Airways je podjetje, katerega najpomembnejši dejavnosti sta redni in izredni (čarterski) zračni promet, poleg tega se družba ukvarja tudi s prevozom blaga, oddajanjem letal v najem,

vzdrževanjem letal za tretje osebe in šolanjem letalskega osebja. Leto 2009 je zaznamovala vsesplošna recesija, ki je močno vplivala tudi na Adrio Airways, ki skoraj 99 % svojih prihodkov ustvari na tujih trgih (Adria Airways, 2009b, str. 9). Globalna finančna kriza je vplivala na zmanjšanje povpraševanja po letalskih prevozihi, na rast ključnih stroškov poslovanja in zmanjšanje prihodkov. Tako je kriza prizadela prav vse poslovne segmente oziroma dejavnosti podjetja, od rednega in izrednega prometa pa do servisiranja letal za tretje osebe.

3.1 Predstavitev podjetja Adria Airways d. d.

Adria Airways je slovenski nacionalni letalski prevoznik z bogatimi petdesetletnimi izkušnjami v čarterskem in rednem prometu. Njegova zgodovina se je začela leta 1961, ko je bilo ustanovljeno podjetje Adria Avtopromet kot podjetje za čarterske polete. Glavni vzrok za nastanek podjetja je bil vse večji razvoj slovenskega oz. jugoslovanskega turizma v tistem času, predvsem pa vse večje zanimanje tujih turistov za takratno Jugoslavijo. V sedemdesetih letih je Adria postala eden najzanesljivejših čarterskih prevoznikov v Evropi, njena glavna dejavnost pa so bili čarterski poleti za francoske, nemške, skandinavske in britanske potovalne agencije v priljubljena obalna letovišča ob jadranski obali. Kmalu je Adria vstopila tudi na domači trg in povezovala Ljubljano z vsemi pomembnimi jugoslovanskimi mesti (Adria Airways). V začetku osemdesetih let je uvedla prve redne polete na progi Ljubljana–Beograd–Larnaca (Ciper), hkrati pa je svojo floto razširila s petimi letali McDonnell Douglas MD-80 s 167 sedeži. Zaradi uvedbe mednarodnega prometa je morala odpreti tudi predstavništva v tujini (London, München, Pariz), postala pa je tudi članica Mednarodnega združenja za letalski promet IATA (ang. *International Air Transport Association*).

Na začetku devetdesetih let je Adria svojo floto razširila s tremi letali Airbus A320 (prvo leta 1989), s katerimi je šla v korak s tehnološkim napredkom v letalski industriji. S tem je zagotavljala varna, učinkovita in ekonomična potovanja. Po razglasitvi samostojnosti Slovenije in po trimesečni prepovedi letanja je Adria Airways ponovno skušala vzpostaviti svoje dejavnosti na okrnjenem tržišču. Celotna struktura poslovanja se je zelo spremenila; večina čarterskih destinacij na obalo Jadrana je postala nedostopna, saj so te sedaj pripadale drugi državi. Prav tako se je spremenil delež dohodka iz rednih letov, saj je ta znašal 70 %, medtem ko je pred osamosvojitvijo večina prihodkov (90 %) prišla iz čarterskih letov (Adria Airways, 2011).

Decembra 2004 je Adria Airways postala članica največjega strateško globalnega združenja letalskih prevoznikov Star Alliance. Ta vključitev je potrdila, da je Adria Airways moderna in učinkovita letalska družba, ki izpolnjuje vse varnostne, tehnične in komercialne standarde in zahteve. Z vstopom v združenje je bil dosežen tudi strateški cilj in jasno začrtana poslovna politika mrežnega prevoznika, ki ponuja globalno storitev. Januarja 2010 pa je Adria Airways postala polnopravna članica združenja Star Alliance (Adria Airways, 2011).

Danes Adria Airways povezuje Ljubljano z več kot 20 evropskimi mesti in omogoča zelo dobre povezave z JV Evropo. Večino njenega prometa predstavljajo redni poleti, čarterske lete opravlja večinoma sezonsko, najpogosteje na počitniške destinacije v Sredozemlju. Njena flota je sestavljena iz dveh letal Airbus A319, štirih letal tipa Canadair Regional Jet CRJ900, šestih letal Canadair Regional Jet CRJ200 in letala Canadair Regional Jet CRJ100. Glavna dejavnost podjetja je prevoz potnikov, ki predstavlja 87 % vseh operativnih prihodkov v letu 2009 (Adria Airways, 2010, str. 52). Druga dejavnost podjetja je tovorni promet, kjer nudi svoje razpoložljive kapacitete za prevoz tovora na svojih rednih letalskih linijah med glavnimi mesti v EU in JV Evropi. Prav tako lahko v sodelovanju s partnerskimi letalskimi družbami v okviru Star Alliance in partnerskimi družbami IATA organizira dostavo letalskega tovora na vsa carinska letališča na svetu. Pomembna dejavnost podjetja, s katero so začeli leta 2002, je tudi servisiranje letal za druge letalske družbe. Za servisiranje tako domačih kot tujih letal je do leta 2010 skrbelo podjetje samo, pozneje pa se je servis odcepil od matičnega podjetja in ustanovljeno je bilo novo podjetje Adria Airways Tehnika, ki je sedaj v lasti državne PDP in Aerodroma Ljubljana.

3.2 Stanje v podjetju Adria Airways pred krizo

Po osamosvojitvi je Adria Airways, tako kot vse slovensko gospodarstvo, začela poslovati skoraj pri temeljih. Med osamosvojitveno vojno in bombnim napadom na Aerodrom Ljubljana je bila prizadeta njena flota, hkrati pa ji je bila s strani jugoslovanske uprave za civilno letalstvo odvzeta licenca za letenje. S tem se je Adria Airways, tako kot druga slovenska podjetja, usmerila na zahod, saj je z ukinitvijo prevozov tujih turistov na jadransko obalo izgubila svoj najpomembnejši trg (Svenšek, 2011). V tistem obdobju, leta 1992, je bila ustanovljena državna agencija za sanacijo bank in hranilnic, ki je od tedanje bankrotirane LB prevzela slabe bančne terjatve do gospodarstva in banki v zameno izdala državne sanacijske obveznice, s katerimi je banka za slaba posojila do podjetij pridobila 1,2 milijarde mark obveznic. Z okoli 230 milijoni mark bančnih dolgov, ki so večinoma končali v javnem dolgu, pa je bila največji dolžnik Nove LB prav bankrotirana Adria Airways. Leta 1993 so dolgove bankrotirane Adria Airways odplačali davkoplačevalci prek državnih sanacijskih obveznic, država pa je s konverzijo terjatev postala lastnica podjetja. Po končani državni sanaciji je letalski prevoznik leta 1997 prvič posloval z dobičkom (Kovač, 2010).

Po letu 1997 lahko opazimo izredno nizko stopnjo dobičkonosnosti, po kateri lahko sklepamo, da je bila Adria Airways po izhodu iz sanacije vseskozi slabo vodeno podjetje. Na Sliki 5 lahko opazimo nizko stopnjo dobičkonosnosti od leta 1997 do leta 2008, medtem ko je z nastopom gospodarske krize ob koncu leta 2008 ta nizka dobičkonosnost prešla v veliko izgubo (Kovač, 2010).

Slika 5: Čista donosnost kapitala (ROE) Adrie Airways med letoma 1997 in 2009



Vir: S. Kovač, Komentar: Public enemy: Adria Airways je bankrotirano podjetje, 2010

Zaradi majhne dobičkonosnosti po letu 1996 se je podjetje vse bolj zadolževalo, saj je dolga leta rast poslovanja financiralo z rastjo zadolževanja in precej manj z lastnimi sredstvi (kapitalom). Tako se je skupni dolg družbe v letih 1997 in 2009 povečal za 56 milijonov evrov, in sicer z 61 na 117 milijonov evrov, medtem ko se je v istem obdobju vrednost kapitala zvišala samo s 26,2 na 27,8 milijona evrov. Ker kapital ne zapade v plačilo, obveznosti do bank in upnikov pa mora podjetje poravnati ne glede na gospodarske razmere, se je Adria Airways v času krize znašla v zelo težkem položaju. V času dolgoletne ekspanzije so nakopičeni dolgovi podjetje izpostavili velikemu finančnemu tveganju, ki se je ob poslabšanju gospodarskih razmer izrazilo v nezmožnosti poravnavanja obveznosti do upnikov (Kovač, 2010).

Zadolženost podjetja se je povečala tudi, ker je leta 2007 Adria Airways v svojo floto petih letal CRJ in dveh A320, od katerih se je počasi že poslavljal, vključila še dve letali CRJ. V letih 2008 in 2009 pa je kupila še osmo in deveto letalo znamke CRJ. Velik strošek sta za podjetje predstavljala tudi gradnja novega poslovnega objekta na Brniku, vrednega 5 milijonov evrov, ter nakup simulatorja letenja v vrednosti 300.000 evrov (Svenšek, 2011).

Kako prezadolžena je Adria Airways, se kaže v količniku finančnega vzvoda, ki kaže razmerje med dolgom in kapitalom. Bolj kot je podjetje zadolženo, višji je količnik finančnega vzvoda in večje je tveganje, da podjetje ne bo moglo poravnati obveznosti do upnikov. Slovenska podjetja so v finančno krizo vstopila s finančnim vzvodom 1,6, medtem ko je imel visoko zadolženi gradbeni sektor finančni vzvod 4,1. Močno zadolžena Adria Airways pa je imela leta 2009 finančni vzvod 4,2, kar pomeni, da je še bolj zadolžena od gradbenega sektorja in kar 2,5-krat bolj zadolžena od sicer visoko zadolženega slovenskega gospodarstva. Kako veliko je bilo zadolževanje podjetja v zadnjih letih, kaže tudi drugi finančni kazalec zadolženosti, ki je izkazan z razmerjem med neto dolgom podjetja in denarnim tokom iz poslovanja (EBITA). Vrednost omenjenega kazalca v letu 2009 je bila 23,7, medtem ko je bila v celotnem gospodarstvu 5,6 in v skoraj bankrotiranem Merkurju 13,8. Finančno stabilna podjetja imajo ta kazalec pod vrednostjo 5, medtem ko so podjetja, ki

imajo vrednost nad 10, močno zadolžena, nimajo zadostnega denarnega toka za poplačilo finančnih dolgov in pri bankah ne morejo dobiti denarja (Kovač, 2010).

Adria Airways je v čas krize vstopila kot izredno zadolženo podjetje, kar je tudi vzrok, da je kriza tako močno vplivala nanjo. To se kaže tudi kratkoročnem količniku likvidnosti, ki kaže sposobnost podjetja, da poravnava kratkoročne obveznosti s kratkoročnimi sredstvi. Z nastopom krize se je podjetje znašlo v likvidnostnih problemih, kar se kaže tudi v količniku likvidnosti, ki se je od leta 2007 do 2009 zmanjšal za polovico, in sicer z 0,86 na vsega 0,46 (Kovač, 2010).

3.3 Vpliv finančno-gospodarske krize na redni in izredni (čarterski) promet ter tovorni promet

Letenje na rednih linijah je v skladu z usmeritvijo in razvojem podjetja ključna poslovna dejavnost, ki jo podjetje dopolnjuje s čarterskim prevozom in prevozom tovora. To se kaže tudi v tem, da so prihodki od prevoza potnikov v letu 2009 predstavljali kar 85 % vseh prihodkov podjetja. Osnovni strateški cilj Adrie Airways v segmentu prevoza potnikov na rednih linijah je širjenje mreže letov preko Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. Ta širitev pa se je leta 2009 ustavila zaradi poglobljene krize na svetovnem in evropskem trgu, kar je povzročilo občutno zmanjšanje števila potnikov in padec prihodka na potnika. Opazen je bil premik potnikov iz poslovnega razreda v ekonomski razred, zmanjšalo pa se je tudi število turističnih potnikov. Kljub zniževanju cen letalskih vozovnic in raznim promocijskim in prodajnim akcijam pa letalska industrija, tudi Adria Airways, ni zabeležila večjega povpraševanja, da bi s tem nadoknadila izgubo, ki je bila posledica nižjega prihodka na potnika (Adria Airways, 2010, str. 26–28).

Leta 2009 se je v primerjavi z letom 2008 zmanjšalo tako število letov kot tudi število prepeljanih potnikov. Finančna kriza oziroma manjše povpraševanje po letalskih prevozih je povzročilo, da se je število rednih letov v letu 2009 zmanjšalo na 23.441, kar je za 4 % manj kot leto prej. Posledično je bilo na rednih linijah prepeljanih tudi za 14 % manj potnikov, tako da se je ta številka z 1.103.810 zmanjšala na 953.378 prepeljanih potnikov. Kljub zmanjšanju števila letov se je zasedenost potniške kabine zmanjšala za 5 %, kar še dodatno kaže, kako močno je kriza prizadela podjetje oziroma za koliko se je zmanjšalo povpraševanje po letalskih kartah Adrie Airways (Adria Airways, 2010, str. 28, 29, 50, 51). Posledično je podjetje leta 2009 zabeležilo tudi upad prihodkov, tako v primerjavi z letom 2008 kot z letom 2007. Delež prihodkov rednega prometa, ki vključuje dohodke prepeljanih potnikov in prihodke od plačila prtljage, predstavlja kar 72 % celotnih prihodkov podjetja in 83 % prihodkov komercialnega letenja. Glavni razlog za upad prihodkov so predvsem nižje cene letalskih vozovnic in premik povpraševanja iz visokega cenovnega razreda v ekonomski razred, kar je posledica šibkega povpraševanja v globalnem merilu, delno nižjega povprečnega dnevnega izkoristka letal in nižjega izkoristka kabine. V zadnjih letih je za podjetje značilno, da povečuje število letov, vendar je zaslužek na njih manjši, prav zaradi

manjše zasedenosti letal in nižje cene vozovnice (Adria Airways, 2009b, str. 11; Adria Airways 2010, str. 28).

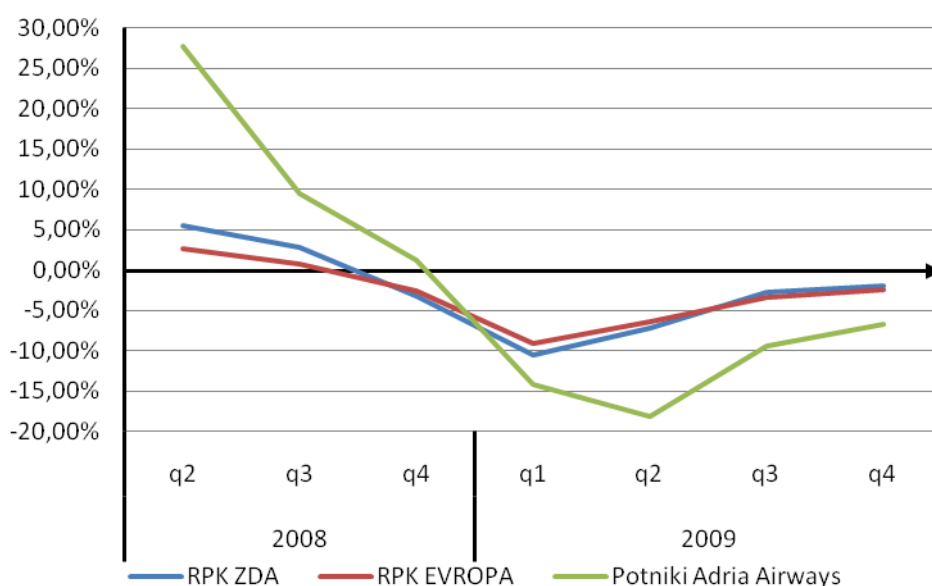
Poslabšane gospodarske razmere tako v Sloveniji kot tudi drugod po svetu, kjer Adria Airways ponuja svoje storitve, so se odrazile tudi v manjši prodaji čarterskih letov. Prodaja teh letov je v veliki meri odvisna od stanja v turistični industriji, ki pa je bila konec leta 2008 in na začetku leta 2009 pod velikim pritiskom gospodarske krize. Po podatkih svetovne turistične organizacije UNWTO so mednarodni turistični prihodi v obdobju od januarja do julija 2009 na svetovni ravni upadli za 7 %, samo v mesecu maju za 11 % (Turistično ogledalo 2009, str. 1). Po nekajletni konstantni rasti čarterskih poletov se je Adria Airways leta 2009 soočila z zmanjšanim povpraševanjem, saj je realizirala 2.692 letov, kar je za 1 % manj kot leta 2008. Manjše je bilo tudi število prepeljanih potnikov, in sicer 190.164, kar je za 4 % manj kot leto prej (Adria Airways, 2010, str. 29).

Podobno kot pri ostalih prevoznikih se je tudi v Adrii Airways odrazila recesija v tovornem prometu. Velik upad je bilo zaznati že ob koncu leta 2008, v letu 2009 pa se je moralo podjetje skozi vse leto soočati s konstantnim padcem prometa, ki se je konec leta le nekoliko umiril. Poleg recesije pa tovorni promet podjetja omejuje tudi konkurenca, in sicer tuji prevozniki, ki skušajo z nerazumno nizkimi cenami čim bolj onemogočiti domicilnega prevoznika. Že leta 2008 so se čisti prihodki od prodaje tovornega prometa zmanjšali za 57,7 % glede na leto 2007. Negativni trend se je nadaljeval v letu 2009, saj se je na rednih linijah prepeljalo 1.289 ton tovora, kar predstavlja 18-odstotno zmanjšanje glede na leto 2008. Tako so prihodki leta 2009 znašali 2.032.918 evrov, kar je za skoraj 26 % manj kot leto prej, ko so prihodki znašali 2.739.072 evrov (Adria Airways, 2009b, str. 13; Adria Airways, 2010, str. 34 – 35).

Rezultat zmanjšane prometa, tako rednega kot tudi čarterskega in tovornega, pa je viden v tem, da je podjetje leta 2009 ustvarilo negativen izid iz poslovanja v višini 12,2 milijona evrov. Tako je podjetje na 26.133 letih prepeljalo 1.143.542 potnikov, kar je za 12 % manj kot leta 2008. Zaradi manjšega povpraševanja po letih Adrie Airways so se posledično za 21 % zmanjšali tudi čisti prihodki od prodaje, spremenila pa se je tudi njihova struktura. Povečal se je predvsem delež prihodkov od rednega prometa, in to predvsem zaradi zmanjševanja deleža drugih dejavnosti, kot so kargo, tehnika, oddajanje letal, povečal pa se je tudi delež prihodkov od čarterskega prometa. Na strani odhodkov je možno opaziti predvsem manjše materialne stroške, ki so bili leta 2009 za 27 % manjši kot leto prej. To se je zgodilo zaradi manjše porabe goriva in predvsem nižjih cen letalskega goriva, ki pa so se v zadnjih dveh četrletjih leta 2009 nekoliko dvignile, vendar so bile v povprečju še vedno precej pod nivojem leta 2008. Kljub znižanju stroškov na vseh področjih je bil izpad dohodkov iz poslovanja prevelik, kar je razvidno v čisti izgubi podjetja leta 2009, ki je znašala 13.991.691 evrov (Adria Airways, 2010, str. 51–55).

Kriza je Adria Airways prizadela nekoliko bolj kot ameriške in ostale evropske letalske prevoznike, saj se je potniški promet leta 2009 zmanjšal za 12,1 %, medtem ko se je v ZDA in Evropi zmanjšal za 5–6 %. Na Sliki 5 je razvidno, kako visoko rast potniškega prometa je imela Adria Airways pred krizo in kako velik je bil zaradi krize upad potnikov leta 2009. Leta 2008 je družba beležila visoko rast povpraševanja po letalskih prevozihi, kar se kaže tudi v visoki rasti števila letov in števila potnikov v primerjavi z letom 2007. Razlog je pozitiven učinek predsedovanja Slovenije Svetu Evropske unije na povpraševanje po letalskih prevozihi v prvi polovici leta 2008 (Adria Airways, 2009b, str. 10).

Slika 6: Grafični prikaz gibanja stopenj rasti potniškega letalskega prometa v Evropi, ZDA in Adria Airways (%)



Legenda: RPK – dohodek na kilometer oz. skupno število kilometrov vseh potnikov

Vir: International Air Transport Association, 2010; Adria Airways, 2011.

V zadnjih letih podjetje povečuje število letov, a je zaslužek na njih manjši zaradi manjše zasedenosti letal in nižjih cen letalskih vozovnic. Posledica tega je, da je podjetje v letih 2008 in 2009 poslovalo z izgubo. Večja izguba pa je bila zabeležena leta 2009, ker podjetju ni uspelo znižati celotnih odhodkov v enaki meri, kot so se zmanjšali celotni prihodki, glede na leto 2008 (Adria Airways, 2009b, str. 11,12).

Adria je leto 2006 zaključila z minimalnim dobičkom dobrih 70.000 evrov. Leto, ki je sledilo, je bilo zadnje dobičkonosno leto Adria Airways. V naslednjih letih družba ni sledila razmeram na trgu (upadu prihodkov), kar bi lahko storila z zmanjševanjem stroškov, prestrukturiranjem, racionalizacijo in morebitnim iskanjem strateških partnerjev. Prav tako pa sta jo dodatno prizadela tudi prihod nizkocenovnih letalskih prevoznikov ter odhod nekaterih slovenskih potnikov na bolj mamljiva okoliška letališča. Vse to je Adria v času krize postavilo še v slabši položaj, zato je bil tudi upad potnikov večji kot pri drugih večjih evropskih in ameriških letalskih prevoznikih (Svenšek, 2011).

3.4 Vpliv finančno-gospodarske krize na vzdrževanje letal za tretje osebe

Pomemben del podjetja je bil do sredine leta 2010 tudi sektor vzdrževanja letal za tretje osebe. Zaradi velike zadolženosti in vseh likvidnostnih težav Adrie Airways je bila junija 2010 ustanovljena nova družba Adria Airways Tehnika (v nadaljevanju Tehnika). Hčerinsko podjetje je bilo sprva v 100-odstotni lasti Adrie Airways, vendar je kmalu s konverzijo terjatev v višini 4,5 milijona evrov in kasneje še v višini 2,4 milijona evrov v podjetje vstopil Aerodrom Ljubljana, ki je tako postal 47,67-odstotni lastnik Tehnike. V novoustanovljeno podjetje je vstopila tudi državna Posebna družba za podjetniško svetovanje (PDP), ki je od Adrie Airways odkupila delež v podjetju in ji tako zagotovila pomembna likvidnostna sredstva. Tako ima državni PDP v lasti dobro polovico Tehnike. (Nova članica upravnega odbora Adrie Airways Tehnika je Bernarda Trebušak, 2011; PDP Adrii zagotovil pet milijonov evrov, 2011).

Adria Airways je na trgu vzdrževanja regionalnih letal (CRJ) kot Bombardierjev center za Evropo prisotna od leta 2002. Vzdržuje tako lastna letala kot tudi za tuje naročnike, vendar prioriteta ostaja vzdrževanje lastnih letal. Leta 2009 je bilo razmerje med servisiranjem letal za tuje naročnike in servisiranjem domače flote 37 : 63 v korist domače flote. Nastalo razmerje je posledica dveh parametrov, in sicer povečanja dela na domači floti in zmanjšanja dela do tretjih strank. Leta 2009 pa je postavilo tudi neke vrste nov mejnik v vzdrževanju letal, saj se je podjetje prvič soočilo z občutnim padcem dela v poletnih mesecih. Vzrok za to je bila kriza, ki se je v sektor vzdrževanja letal prenesla s šestmesečnim zamikom, prav tako pa se je evropska flota letal zmanjšala za cca. 15 %, kar se najbolj pozna na floti CRJ-200, saj ta letala iz operacije dajeta dva velika evropska prevoznika – Austrian Airlines in Lufthansa City Line. Opazno je tudi povečanje strank izven Evrope (Estonija, Ukrajina, Libija itd.), razlog za to je prodaja evropske CRJ-100/200 flote na obrobje Evrope in dlje (Adria Airways, 2010, str. 35 – 36).

Leta 2009 se je Adria Airways soočila s kar nekaj odpovedmi že potrjenih projektov servisiranja flote CRJ, ki jim je v prejšnjih letih zapolnjevala letno sezono. Obratno se je v jesenskih mesecih podjetje soočalo z enormno velikimi zahtevami, ki pa jih zaradi pomanjkanja prostora in delovne sile ni moglo sprejeti v celoti. V celotnem letu 2009 je tako podjetje na lastni floti opravilo 11 % več, na tretjih strankah pa 33 % manj delovnih ur kot leta 2008. Povečanje opravljenih ur na domači floti izhaja predvsem iz povečanja opravljenih aktivnosti na floti A-320, ki se je pripravljala na odprodajo. V celoti je podjetje opravilo za 10 % manj ur, zmanjšali so se tudi stroški najetih delavcev, in sicer za 18 %. Kriza je tudi povzročila, da so stranke začele vse bolj pritiskati na podaljševanje pogodbenih plačilnih rokov, kar podjetje spravlja v položaj, da stranke preko nabave materiala med projekti kreditira tudi po nekaj mesecev. To pa je podjetje postavilo v še težji položaj, saj je bila Adria Airways že tako prezadolžena (Adria Airways, 2010, str. 35–37).

SKLEP

Adria Airways je danes ena največjih in najbolj prepoznavnih blagovnih znamk v Sloveniji. S prevozom potnikov skrbi za večjo mobilnost in privlačnost Slovenije, predvsem za tuje poslovneže in turiste. Prav zaradi tega sem se odločil analizirati vpliv finančno-gospodarske krize na to slovensko podjetje.

Kriza, ki se je začela v ZDA s pokom hipotekarnega in kasneje tudi finančnega balona, je prizadela prav vse sektorje gospodarstva. Sprva so posledice krize občutili v ZDA, vendar se je kriza zaradi vse večje povezanosti in odvisnosti finančnih trgov med seboj hitro razširila po vsem svetu, tudi v Evropo. Najprej so se v težavah znašle predvsem finančne ustanove, ki so se, da ne bi propadle zaradi likvidnostnih razlogov, začele zadolževati na denarnem trgu, kjer pa je likvidnosti zmanjkalo. Tudi banke niso bile več pripravljene posojati denarja drugim bankam, zato so morale, da ne bi prišlo do zloma finančnega sistema, posredovati centralne banke. Posledično se je zmanjšalo zaupanje v bančni sistem, zmanjšalo se je število bančnih posojil, hkrati pa so postala zelo draga. Vse to je povzročilo, da se je kriza razširila tudi v realni sektor, saj so se vsi makroekonomski kazalci močno poslabšali. Zmanjšanje je bilo moč opaziti predvsem v rasti BDP, mednarodne trgovine, povečala se je brezposelnost, na splošno pa je bil rezultat v letu 2009 za vse najpomembnejše spremenljivke v svetovnem gospodarstvu negativen tako v Evropi kot tudi v svetu.

Zaradi povezanosti letalskega prometa in ekonomske aktivnosti je imela kriza velik vpliv na svetovne in evropske letalske prevoznike. V zadnjih nekaj desetletjih je bilo moč opaziti usklajeno povečevanje gospodarske aktivnosti in uporabe zračnega prometa. Rast se je ustavila prav ob koncu leta 2008, ko se je kriza preselila tudi že v realni sektor. Ameriški letalski prevozniki so krizo občutili kak mesec prej kot evropski oz. ostali svetovni prevozniki, res pa je, da so ob koncu leta 2009 že beležili pozitivno rast prometa, medtem ko so se evropski prevozniki še vedno soočali z negativno rastjo. Enega od vzrokov za zmanjšanje letalskega prometa bi tako lahko našli v zmanjšanju BDP oz. manjši ekonomski aktivnosti. To pa ni edini vzrok, saj so v veliki meri na zmanjšanje prometa vplivali tudi vse večja brezposelnost, manjša mednarodna menjava ter zmanjšana potrošnja.

Tudi Adria Airways se je morala ob koncu leta 2008 soočiti s posledicami globalne finančne krize. Kriza je prizadela vse poslovne segmente oz. dejavnosti podjetja, od rednega in izrednega prometa pa do servisiranja letal za tretje osebe. Adria Airways se je s krizo soočila nekoliko težje kot nekateri drugi evropski letalski prevozniki, predvsem zaradi stanja v podjetju pred krizo. Prvič se je Adria znašla v težavah po osamosvojitveni vojni leta 1991, ko se je morala zaradi izgube jugoslovanskega trga usmeriti na zahod. Leta 1993 pa je že potrebovala državno pomoč, saj so dolgove bankrotirane Adrie Airways odplačevali davkoplačevalci prek državnih sanacijskih obveznic, država pa je s konverzijo terjatev postala lastnica podjetja. Leta 1997 je prvič poslovala z dobičkom, v naslednjih letih pa se je nadaljevala nizka stopnja dobičkonosnosti vse do leta 2008, ko je ta nizka dobičkonosnost prešla v izgubo. V letih pred krizo se je Adria tudi veliko zadolževala, predvsem na račun

povečanja lastne flote ter zaradi izgradnje nove poslovne stavbe. Adria Airways je tako v čas krize vstopila kot izredno zadolženo podjetje, kar je še dodatni razlog, da je kriza tako močno prizadela podjetje. V podjetju so se morali soočiti z zmanjšanjem prometa, poleg tega pa tudi z likvidnostnimi problemi. Zelo pomembni so bili ukrepi za reševanje krize v podjetju, predvsem prodaja Adrie Tehnike Aerodromu in družbi PDP, ter znižanje plač zaposlenih.

Prvi ukrepi Adrie Airways sicer niso dokončno rešili, vendar so se pokazali pravi koraki k reševanju tega pomembnega slovenskega podjetja. Mislim, da stečaj podjetja ne bi bil prava rešitev, saj je podjetje zelo pomembno za celotno slovensko gospodarstvo. Rešitev vidim v prestrukturiranju podjetja, predvsem z ukinitvijo nerentabilnih linij, ter v iskanju strateškega partnerja, ki pa ne bi smel zmanjšati pomena tega nacionalnega prevoznika.

LITERATURA IN VIRI

1. *Association of European Airlines*. Najdeno 12. novembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.aea.be/>
2. Adria Airways d. d. (2011). *Podatki o številu potnikov* (interno gradivo). Brnik: Adria Airways d. d.
3. Adria Airways d. d. (2010). Letno poročilo Adrie Airways 2009. Ljubljana: Adria Airways, Slovenski letalski prevoznik d. d.
4. Adria Airways d. d. (2009a). Letno poročilo Adrie Airways 2008. Ljubljana: Adria Airways, Slovenski letalski prevoznik d. d.
5. Adria Airways d. d. (2009b). *Strateški cilji družbe Adria Airways za obdobje 2009–2014, Iztočnice za identifikacijo strateških vprašanj in ciljev ter razpravo o njih*. (interno gradivo). Ljubljana: Adria Airways, Slovenski letalski prevoznik d. d.
6. *Adria Airways*. Najdeno 12. januarja 2011 na spletnem naslovu <http://www.adria-airways-com>
7. Bailey, E. E., Graham, D. R., & Kaplan, D. P. (1985). *Deregulating The Airlines*. Cambridge: The MIT Press.
8. Baker, D. (2008, 20. maj). The housing bubble and the financial crisis. *Real-world economic review*. Najdeno 12. oktobra 2010 na spletnem naslovu <http://www.paecon.net/PAEReview/issue46/Baker46.pdf>
9. *Bureau of Transportation Statistic*. Najdeno 15. novembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.bts.gov/>
10. Cambel, I. R. (2009, 29. maj). U.S. GDP declines in Q1 2009. *Stock research portal*. Najdeno 6. avgusta 2011 na spletnem naslovu <http://www.stockresearchportalblog.com/2009/05/us-gdp-declines-in-q1-2009/>
11. Crouhy, M., Jarrow, R. A., & Turnbull, S.M. (2007, 12. september). The Subprime Credit Crisis of 07. Najdeno 14. oktobra na spletnem naslovu http://www.maths-fi.com/Credit_Crisis_May_15_2008.pdf
12. Dabrowski, M. (2003). *Currency Crises in Emerging Markets*. B.k: Kluwer Academic Publishers.
13. De La Fuente Layos, L. (2009). Economic crisis stops air transport growth. Najdeno 15. septembra 2010 na spletnem naslovu http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-09-091/EN/KS-SF-09-091-EN.PDF
14. Džamdžić, E. (2003). *Kriza v letalskem prevozništvu po 11. 9. 2001 in možne rešitve* (magistrsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
15. *EconomyWatch*. Najdeno 24. marca 2011 na spletnem naslovu <http://www.economywatch.com/>
16. *European Airline Industry – Strategies for the New Millennium*. Najdeno 11. novembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.oppapers.com/subjects/european-airline-industry-strategies-for-the-new-millennium-critical-view-page1.html>
17. European Commission. Najdeno 10. novembra 2010 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

18. Eurostat (2009). Data for short-term economic analysis. Najdeno 5. avgusta 2011 na spletnem naslovu http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-BJ-09-003/EN/KS-BJ-09-003-EN.PDF
19. Eurostat (2010). Data for short-term economic analysis. Najdeno 5. avgusta 2011 na spletnem naslovu http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-BJ-10-001/EN/KS-BJ-10-001-EN.PDF
20. Eurostat (2011). Najdeno 6. avgusta 2011 na spletnem naslovu <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>
21. *Global Airline Industry Program*. Najdeno 24. marca 2011 na spletnem naslovu <http://web.mit.edu/airlines/index.html>
22. International monetary found. (2009). World economic outlook – april 2009. Najdeno 6. avgusta 2011 na spletnem naslovu <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2009/01/>
23. International Air Transport Association (2010). Annual report 2010. Berlin: IATA.
24. *International Air Transport Association*. Najdeno 10. novembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.iata.org/>
25. Ishutkina, M. A., & Hansman, J. R. (2009). Analysis of the interaction between air transportation and economic activity: A worldwide perspective. MIT International Center for Air Transportation (ICAT). Report No. ICAT-2009-2. Najdeno 10. novembra 2010 na spletnem naslovu http://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/44957/Ishutkina_ICAT-2009-2.pdf?sequence=1
26. IZA (2010). The Impact of the Crisis on Employment and the Role of Labour Market Institution. Discussion Paper No. 5320. Najdeno 6. avgusta 2011 na spletnem naslovu <http://ftp.iza.org/dp5320.pdf>
27. Jaffee, M. D. (2008). The U.S. Subprime Mortgage Crisis: Issues Raised and Lessons Learned. Najdeno 9. oktobra 2010 na spletnem naslovu <http://www.growthcommission.org/storage/cgdev/documents/gcwp028web.pdf>
28. Janevska, L. (2004). *Prenos kreditnega tveganja*. Ljubljana: Banka Slovenije.
29. Kovač, S. (2010, 16. december). Komentar: Public enemy: Adria Airways je bankrotirano podjetje. *Finance*. Najdeno 21. januarja 2011 na spletnem naslovu <http://www.finance.si/297667/Public-enemy-Adria-Airways-je-bankrotirano-podjetje>
30. Krugman, P. (2009). *Vrnitev ekonomske depresije in kriza leta 2008*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
31. Lazzaro, J. (2009, 29. oktober). GDP increase: Up 3.5 percent in third quarter, the first rise in a year. *Daily finance*. Najdeno 7. avgusta 2011 na spletnem naslovu <http://www.dailyfinance.com/2009/10/29/u-s-gdp-jumped-3-5-percent-in-third-quarter-the-first-rise-in/>
32. Macário, R., & Van de Voorde, E. (2009). The impact of the economic crisis on EU air transport sector. Najdeno 10. novembra 2010 na spletnem naslovu <http://www.europarl.europa.eu/document/activities/cont/200911/20091111ATT64267/20091111ATT64267EN.pdf>

33. Mencinger, J. (2009). Oris prihodnjih trendov ali kaj po krizi? Najdeno 9. oktobra 2010 na spletnem naslovu http://www.fos.unm.si/media/pdf/forum/21_forum/FORUM2009-Mencinger.pdf
34. Mrak, M. (2002). *Mednarodne finance*. Ljubljana: GV Založba.
35. *Nova članica upravnega odbora Adrie Airways Tehnika je Bernarda Trebušak*. (2011). Najdeno 2. marca 2011 na spletnem naslovu <http://www.finance.si/305509/Nova-%E8lanica-upravnega-odbora-Adrie-Airways-Tehnika-je-Bernarda-Trebu%B9ak/rss>
36. Oprea, M. G. (2010, 31. maj). The effects of global economic crisis on air transport of passengers in Europe and Romania. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 5 (1), 52-61.
37. *PDP Adrii zagotovil pet milijonov evrov*. (2011). Najdeno 25. februarja 2011 na spletnem naslovu http://www.sirol.net/gospodarstvo/2011/01/ministrstvo_za_gospodarstvo_preucuje_vlogo_za_kratkorocno_pomoc_adrii.aspx
38. Rant, V. (2008). Anatomija globalne finančne krize. V: J. Prašnikar & A. Criman (ur.), *Globalna finančna kriza in eko strategije podjetij: dopolnjevanje ali nasprotovanje* (str. 55-68). Ljubljana: Časnik Finance.
39. *Razlogi za bančno-finančno krizo 2007*. Najdeno 10. oktobra na spletnem naslovu <http://www.poteza.si/bin?bin.svc=obj&bin.id=BEFB5503-EC1E-4B88-E56D-240498707B0B>
40. Shiller, R. (2008). *The Subprime Solution*. Princeton: Princeton University Press.
41. Smrekar, P. (2006). *Ali so inovacije varne: Analiza na primeru nizkocenovnih letalskih prevoznikov* (diplomsko delo). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
42. Svenšek, K. (2011, 29. januar). Adria Airways, vreča brez dna: Nacionalni interes pristaja na trdnih tleh. *Dnevnikov objektiv*. Najdeno 20. januarja 2011 na spletnem naslovu <http://www.dnevnik.si/objektiv/1042420644>
43. Štiblar, F. (2008). *Svetovna kriza in Slovenci, kako jo preživeti*. Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU.
44. *The Baseline Scenario*. Najdeno 10. oktobra 2010 na spletnem naslovu <http://baselinescenario.com>
45. *The Economic Impact of Air Service Liberalization*. (2006). Najdeno 12. Novembra 2010 na spletnem naslovu http://www.intervistas.com/4/reports/2006-06-07_EconomicImpactOfAirServiceLiberalization_FinalReport.pdf
46. *Turistično ogledalo 2009*. Najdeno 15. januarja 2011 na spletnem naslovu http://www.slovenia.info/pictures%5CTB_board%5Catachments_1%5C2009%5CTuristicno_ogledalo,_2._stevilka_8805.pdf.pdf
47. *U.S. Bureau of Economic Analysis (BEA)*. Najdeno 6. avgusta 2011 na spletnem naslovu <http://www.bea.gov/>
48. *US Economy.about* (2011). Najdeno 6. avgusta 2011 na spletnem naslovu <http://useconomy.about.com/>
49. *World-Crisis.net*. Najdeno 10. oktobra 2010 na spletnem naslovu <http://www.world-crisis.net/>

PRILOGA

Priloga 1: Seznam kratic

ASK	Potniška kapaciteta letalskega prevoznika (ang. available seat kilometre)
BDP	Bruto domači proizvod
CDO	Izvedene obveznice (ang. collateralized debt obligations)
CDS	Kreditne zamenjave (ang. credit default swaps)
EU	Evropska unija
G-20	Skupina devetnajstih največjih nacionalnih gospodarstev na svetu ter Evropska unija
RPK	Dohodek na kilometer oz. skupno število prevoženih kilometrov vseh potnikov (ang. revenue passenger kilometre)
RPM	Dohodek na miljo oz. skupno število prevoženih milj vseh potnikov (ang. revenue passenger miles)
RTM	Mera za skupen prevoz tovora (ang. revenue ton miles)
TFTK	Mera za skupen prevoz tovora (ang. total freight tonne kilometre)
ZDA	Združene države Amerike