

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**VPLIV PANDEMIJE COVID-19 NA GOSPODARSKE DRUŽBE V
DEJAVNOSTI CESTNEGA TOVORNEGA PROMETA V SLOVENIJI**

Ljubljana, februar 2021

LUKA KOBAL

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Luka Kobal, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtor predloženega dela z naslovom Vpliv pandemije COVID-19 na gospodarske družbe v dejavnosti cestnega tovornega prometa v Sloveniji, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem doc. dr. Denisom Marinškom

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravil samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbel, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
4. da se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobil vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označil;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnal v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi.

V Ljubljani, dne _____

Podpis študenta: _____

KAZALO

UVOD	1
1 PANDEMIJA COVID-19	3
1.1 Izvor in osnovne značilnosti COVID-19	4
1.2 Primerjava s SARS leta 2003	5
1.3 Vpliv pandemije Covid-19 na gospodarstvo.....	6
1.3.1 Vpliv pandemije na svetovno gospodarstvo.....	6
1.3.2 Vpliv pandemije na gospodarstvo v Sloveniji.....	11
1.4 Ukrepi držav.....	14
1.4.1 Ukrepi za zaježitev širjenja.....	14
1.4.2 Ukrepi za pomoč gospodarstvu	16
1.4.3 Vloga EU v epidemiji	17
1.4.4 Paketi protikoronskih zakonskih ukrepov v Sloveniji.....	19
1.5 Vpliv na cestni tovorni promet	21
2 CESTNI TOVORNI PROMET	25
2.1 Opredelitev in osnovne značilnosti.....	25
2.2 Cestni tovorni promet v Sloveniji.....	26
2.3 Problemi panoge v Sloveniji v letu 2021	27
2.4 Panoga po epidemiji COVID-19	28
3 METODOLOGIJA RAZISKAVE.....	29
3.1 Zasnova raziskovanja in metodologije.....	29
3.2 Predstavitev intervjuja	31
3.3 Predstavitev raziskovalnih vprašanj	32
4 ANALIZA ODGOVOROV RAZISKAVE	33
4.1 Vpliv na poslovanje.....	33
4.2 Odziv podjetij in prilagoditve	35
4.3 Učinki vladnih ukrepov	38
4.4 Prihodnost dejavnosti.....	40
5 UGOTOVITVE IN PRIPOROČILA ODLOČEVALCEM	41
SKLEP	43
LITERATURA IN VIRI	45

PRILOGA	53
----------------------	-----------

KAZALO TABEL

Tabela 1: Koriščenje interventnih ukrepov v času pandemije COVID-19 po mesecih	12
Tabela 2: Prvi ukrepi v boju s koronavirusom v Sloveniji.....	15
Tabela 3: Napovedi IRU (Mednarodne zveze za cestni transport) glede izgubprometa v sektorju tranmsporta blagaza leto 2020 v primerjavi z letom 2019	22
Tabela 4: Izvleček komponent tekočih transakcij plačilne bilance Slovenije; nominalne medletne stopnje rasti v %	24
Tabela 5: Cestni blagovni prevoz, Slovenija, 3. četrletje 2020.....	27
Tabela 6: Pregled značilnosti intervjuvanih podjetij	31

KAZALO SLIK

Slika 1: Padec realnega BDP po državah v prvem četrletju 2020.....	7
Slika 2: Prikaz padca glavnih svetovnih borznih indeksov kot posledica pandemije COVID-19 in njihovo okrevanje.....	9
Slika 3: Gibanje cene terminskih pogodb zahodnoteksaške lahke nafte (WTI)	10
Slika 4: Primerjava IMF napovedi okrevanja za Kitajsko, razvite države in države v razvoju	10
Slika 5: Področja, kjer se je EU odzvala na vpliv koronavirusa	18
Slika 6: Ocenjen upad letnega prometa podjetij v cestnem tovornem prometu po državah v poslovnem letu 2020, april 2020	22
Slika 7: Opravljeni tonski kilometri v cestnem prevozu, Slovenija, podatki po četrletjih Q1 2016 – Q3 2020	24

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Predloga za izvedbo intervjuja	1
---	---

SEZNAM KRATIC

angl. – angleško

BDP – bruto domači proizvod

COVID-19 – (angl. coronavirus disease 2019); Koronavirusna bolezen 2019

CRII – (angl. Coronavirus Response Investment Initiative); Naložbena pobuda EU v odziv na koronavirus

EU – (angl. European Union); Evropska unija
FTL – (angl. Full-Truck Load); polni naklad
IFC – (angl. International Finance Corporation); Mednarodna finančna korporacija
IMF – (angl. International Monetary Fund); Mednarodni denarni sklad
IRU – (angl. The International Road Transport Union); Mednarodna zveza za cestni prevoz
LTL – (angl. Less-than-Truck Load); delni naklad tovornega vozila
MERS – (angl. Middle East Respiratory Syndrome); bližnjevzhodni respiratorni sindrom
OECD – (angl. Organisation for Economic Co-operation and Development); Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj
OZS – Obrtno-podjetniška zbornica Slovenije
SARS – (angl. severe acute respiratory syndrome); hudi akutni respiratorni sindrom
SARS-CoV-2 – (angl. severe acute respiratory syndrome coronavirus 2); novi koronavirus, povzročitelj bolezni COVID-19
SURS – Statistični urad Republike Slovenije
UMAR – Urad Republike Slovenije za makroekonomske analize in razvoj
WHO – (angl. World Health Organization); Svetovna zdravstvena organizacija

UVOD

Izbruhi epidemij oziroma pandemij močno in dolgoročno vplivajo na strukturo oskrbovalnih verig, saj gre za nepredvidljivo motnjo, ki vpliva na vse člene v verigah hkrati in povzroča spremembe v povpraševanju, ponudbi in logistični infrastrukturi. Najnovejši primeri epidemij so SARS (angl. severe acute respiratory syndrome oz. hudi akutni respiratorni sindrom, v nadaljevanju SARS), MERS (angl. Middle East Respiratory Syndrome oz. bližnjevzhodni respiratorni sindrom), ebola, prašičja gripa in trenutni COVID-19 (Ivanov, 2020). Lee in McKibbin (2004) sta raziskovala že vpliv izbruha SARS-a leta 2003 na Kitajskem in kot makroekonomske posledice epidemije navajata zmanjšano povpraševanje že zavoljo strahu pred okužbo, zmanjšano zaupanje v prihodnost prizadetih ekonomij držav, pričakovanja glede bolezni vplivajo na realne in finančne trge, realno razvrednotenje valute, povečanje brezposelnosti in povzročajo visoke stroške preprečevanja bolezni, ki pa bi bili še znatno večji, če bi se bolezen širila tudi prek tovara. Ključnega pomena za učinkovite in uravnotežene ukrepe je razumevanje povezave med širjenjem bolezni in tokovi blaga, storitev in ljudi. Pri spopadanju z epidemijami je odločilna komunikacija med domačimi in mednarodnimi odločevalci, finančnimi trgi in ključnimi panogami, predvsem prevoza potnikov (Smith, 2006). Da bi bili učinki epidemije na gospodarstvo karseda majhni, je potrebno ukrepanje že na svetovnem nivoju, kar se doseže s pravočasnim poročanjem, hitro komunikacijo in ukrepanjem na podlagi dokazov (Greaves, 2004).

Ukrepi in omejitve, ki so jih sprejele države, da bi zamejile izbruh bolezni COVID-19, so vplivale na celotno svetovno gospodarstvo. Vse se je začelo decembra 2019 v Wuhanu na Kitajskem. Svetovna zdravstvena organizacija (WHO, 2020a) je že 12. januarja 2020 izdala prve smernice državam za ukrepanje ob izbruhu epidemije, 11. marca pa so razglasili pandemijo. Omejitveni ukrepi so vključevali karantene, prepoved in omejitve potovanj, zapiranje javnih prostorov, omejevanje dejavnosti, učinki na gospodarstvo pa so bili enaki prej omenjenim ob izbruhu SARS-a (OECD, 2020a). Globalni bruto domači proizvod (v nadaljevanju BDP) naj bi se po oktobrskih projekcijah Mednarodnega denarnega sklada (angl. International Monetary Fund, v nadaljevanju IMF) (IMF, 2020) zmanjšal za 4,4 %. V Sloveniji se je denimo BDP v prvem četrtletju 2020 v primerjavi z istim obdobjem lani skrčil za 2,4 %, v drugem četrtletju pa kar za 13,1 % (SURS, 2020a). Pandemija je močno prizadela mnogo panog, med posebno prizadetimi pa je bila prav panoga cestnega transporta (IRU, 2020a; Loske, 2020).

V našem raziskovalnem delu se bomo osredotočili na dogajanje v dejavnosti cestnega tovornega prometa v Sloveniji. Predvideva se, da je bil v tej dejavnosti vpliv pandemije močan, saj so se ob pandemiji spremenile povezave Slovenije s preostalimi državami, kot tudi povezave med poslovnimi subjekti samimi. Tovorni promet gospodarstvu omogoča pomembno dostopnost do virov in trgov, cestni tovorni promet pa je najbolj razširjena vrsta transporta (de Campos, Simon & de Campos Martins, 2019). Institute for Supply Management (2020) je izvedel raziskavo, po kateri je v marcu 2020 zaradi vpliva COVID-19 62% anketiranih podjetij občutilo zamude pri dobavi s Kitajske, 75 % pa jih je zaznalo

motnje v dobavni verigi. Slovenski cestni prevozniki sicer skoraj 90 % svojih prevozov opravijo v drugih državah in je njihov delež prevozov na domačem trgu med najnižjimi v Evropski uniji (v nadaljevanju EU) (UMAR, 2019). Po podatkih SURS-a (2020b) je bilo v 2. četrtletju 2020 v primerjavi z 2. četrtletjem 2019 z vozili, registriranimi v Sloveniji, prepeljanega za 16 % manj blaga, število kilometrov, opravljenih z naloženimi vozili pa je bilo 18 % nižje. Če gledamo samo notranji promet, je bilo, tako SURS (2020b), v istem primerjalnem obdobju prepeljanega kar 22 % tovora manj. Tako podjetja sama kot tudi države so poizkušale posledice ublažiti z različnimi ukrepi in spodbudami prizadetim podjetjem. Ukrepi odločevalcev, ki so vplivali na podjetja, so bili na področju monetarne politike (moratoriji na odplačevanje kreditov ali obresti, likvidnostni ukrepi centralnih bank, nižanje obrestnih mer, od države zajamčeno kreditiranje idr.), fiskalne politike (državne spodbude za prizadete panoge, finančna podpora posameznikom, odpisi plačil idr.), javnozdravstvene narave (karantene, politika »ostani doma«, socialna distanca idr.) in kontrole nad prebivalstvom (začasni izpust nekaterih zapornikov, zapiranje meja, šol, podjetij, uporaba vojske za nadzor, prepoved potovanj idr.) (Ozili & Arun, 2020). Številke in ukrepi na papirju pa ne povedo ničesar o tem, kako so podjetja krizo in pomoč doživljala, zato bomo s pomočjo raziskave spoznali, kako so podjetja v panogi cestnega tovornega prometa v Sloveniji občutila socioekonomske posledice pandemije in kakšne kvalitativne učinke so imele državne pomoči.

Pričakujemo, da so bila podjetja v panogi transporta zaradi omenjenih motenj v dobavnih verigah močno prizadeta in so morala svoje delovanje v času pandemije v več aspektih prilagoditi svoj način dela. Vpetost med dobavitelje in kupce, ki je ustvarila pritiske z ene in druge strani, delo ne glede na zdravstveno situacijo in neizogibna mobilnost omejitvam gibanja navkljub so razlogi, zakaj želimo proučevati ravno izbrano panogo.

Magistrsko delo bo sestavljeno iz dveh delov, tj. teoretične osnove s pregledom sorodnih raziskav in raziskovalnega dela. V teoretičnem delu bomo uporabili deskriptivno in kompilacijsko metodo, s katerima bomo proučili obstoječo strokovno literaturo in raziskave in se tako podrobno podučili o tematiki. Izluščili in predstavili bomo ključne informacije. Situacijo in ukrepe bomo primerjali s tistimi ob izbruhu SARSa leta 2003. Vse pridobljene informacije nam bodo koristile pri nadaljevanju raziskave in praktičnem delu. Strokovna literatura bo obsegala domače in predvsem tuje strokovne članke, raziskave, prispevke in druga strokovna dela.

V raziskovalnem delu se bomo posvetili raziskovanju s pomočjo podrobnih intervjujev, s katerimi bomo poizkušali odgovoriti na raziskovalna vprašanja. Opravili bomo pet online intervjujev v podjetjih, ki spadajo med mala in srednje velika slovenska podjetja. Intervjuji bodo izvedeni na podlagi vnaprej pripravljenega vprašalnika. Naši sogovorniki bodo vrhnji managerji, s katerimi bomo vstopili v stik preko poznanstev, delno pa tudi preko pisnih prošenj za sodelovanje, ki jih bomo poslali več naključnim podjetjem v panogi.

Namen magistrskega dela je opredeliti in opisati vpliv pojava COVID-19 na gospodarske družbe v dejavnosti cestnega tovornega prometa v Sloveniji. Vplive na gospodarstvo in sprejete ukrepe želimo primerjati s tistimi ob pojavu bolezni SARS na Kitajskem leta 2003, o čemer obstaja lepo število študij. Analizirati želimo ukrepe držav in Evropske unije in na kakšen način so ti ukrepi prizadeli gospodarske družbe v panogi. Izvedeti želimo, kako so se podjetja na krizo odzvala in kakšna so njihova pričakovanja za prihodnost. Dognanja naloge bi lahko bila v pomoč državi pri analizi stanja in sprejemanju politik, pa tudi podjetjem, ki bodo s pomočjo naloge bolje razumela situacijo, v kateri so se znašla.

Cilj teoretičnega dela magistrskega dela je predstaviti panogo cestnega tovornega prometa v Sloveniji, pojav pandemije COVID-19, sprejete ukrepe držav in doslej znane vplive na poslovanje podjetij, predvsem v panogi cestnega tovornega prometa. Opisati želimo tudi razvoj dogodkov in ukrepov, ki so se s časom spreminjali. Primerjati želimo pogled na situacijo in ukrepe v prvem in drugem valu.

Cilj empiričnega dela magistrskega dela je s pomočjo intervjujev relevantnih slovenskih podjetij proučiti vpliv COVID-19 na podjetja v panogi. Ugotoviti želimo, kako so se podjetja odzvala, kakšen je nov način dela in spremembe v poslovanju, kako vidijo in občutijo sprejete ukrepe in kakšni so njihovi pogledi v prihodnost. Podati želimo priporočila odločevalcem, da bodo lahko sprejeli ukrepe, ki bodo v pomoč in spodbudo panogi.

Na podlagi navedenih namenov in ciljev magistrskega dela, so naša raziskovalna vprašanja sledeča:

R1: Kako so slovenska podjetja v panogi cestnega tovornega prometa občutila posledice pandemije COVID-19?

R2: Kakšen je bil odziv in prilagoditve podjetij v panogi cestnega tovornega prometa na spremembe?

R3: Kakšni so bili učinki vladnih ukrepov in pomoči na slovenska podjetja v panogi cestnega tovornega prometa?

R4: S kakšnimi izzivi se bo panoga cestnega tovornega prometa soočala v prihodnosti?

1 PANDEMIJA COVID-19

V prvem poglavju naloge želimo povzeti dogajanje v zvezi s pandemijo koronavirusne bolezni COVID-19. Osredotočili se bomo na vidike, ki so pomembni za razumevanje dogajanja, ki je sledilo širjenju pandemije in pomembno vplivalo na celotno svetovno gospodarstvo.

1.1 Izvor in osnovne značilnosti COVID-19

Koronavirusna bolezen (COVID-19) je nalezljiva virusna bolezen, ki ogrozi človeški dihalni sistem. Bolezen povzroči virus hudi akutni respiratorni sindrom SARS-CoV-2 (angl. Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2, v nadaljevanju SARS-CoV-2), v medijih in literaturi pa se povečini uporablja kar izraz »novi koronavirus«. Večina ljudi bolezen preboli z blagimi simptomi in ozdravi brez posebnega zdravljenja, kar pa ne velja za ostarele, ljudi s kroničnimi boleznimi ali tiste z oslabljenim imunskim sistemom, pri katerih lahko pride do težkega poteka bolezni in smrtnega izida. Bolniki s hudim potekom potrebujejo tudi bolnišnično oskrbo z dovajanjem kisika in predihavanjem (WHO, 2020b). Virus SARS-CoV-2 je bil prvič zaznan decembra 2019 v Wuhanu na Kitajskem (WHO, 2020a) in se od tam bliskovito razširil po vsem svetu. Predvideva se, da bi njegov izvor lahko bil v preskoku iz živali na človeka, saj virus vsebuje genetske podobnosti s koronavirusi pri netopirjih, od koder bi lahko izšel, domnevno tudi prek vmesnega gostitelja. Kako natančno je do tega prišlo, je trenutno še vedno uganka (Mallapaty, 2020). Osnovno reprodukcijsko število, ki predstavlja število novih okužb, ki jih povzroči posamezni okuženi v primeru, ko ne veljajo nikakršni preventivni ukrepi, znaša pri novem koronavirusu 5,7 (Sanche in drugi, 2020).

Svetovna zdravstvena organizacija (angl. World Health Organization, v nadaljevanju WHO) (WHO, 2020a) je že 12. januarja 2020 izdala prve smernice državam, kako ukrepati ob izbruhu epidemije, 11. marca pa so razglasili pandemijo. V Sloveniji smo imeli prvo potrjeno okužbo s COVID-19 4. marca 2020. Šlo je za potnika, ki je na naša tla prek Maroka pripotoval iz Italije (RTVSLO, 2020a). Osem dni pozneje in dan po razglasitvi pandemije s strani WHO je bila epidemija razglašena tudi v Sloveniji. Vse države v EU, kot tudi Slovenija, so pričele sprejemati različne ukrepe za ustavitev širjenja epidemije in ustavitev javnega življenja. Ukrepi, ki so se tedaj pričeli uveljavljati, so bili zaprtje šol, omejevanje javnega življenja, delo na domu, omejitve čezmejnega gibanja idr. (RTVSLO, 2020b).

V času pisanja te magistrske naloge, tj. v januarju 2021, poteka intenzivno cepljenje prebivalstva. V EU se je cepljenje pričelo 27. decembra 2020 in sicer istočasno po vseh državah članicah. Cepljenje v EU trenutno poteka z dvema odobrenima cepivoma, in sicer od podjetij BioNTech/Pfizer in Moderna. Obe cepivi temeljita na tehnologiji vnosa mRNK (Evropski svet, 2021a). Konec januarja 2021 je po podatkih spletne aplikacije Worldometer (2021) po vsem svetu obolelo že več kot 100 milijonov ljudi, virus pa je terjal tudi več kot 2,1 milijona smrtnih žrtev. Aktivno obolelih naj bi bilo konec januarja 2021 slabih 26 milijonov ljudi. V Sloveniji je trenutno dobrih 18,000 aktivnih primerov, skupno pa je bolezen po uradnih številkah dosegla že 160,000 Slovencev in doslej terjala dobrih 3,400 smrtnih žrtev.

1.2 Primerjava s SARS leta 2003

Podoben izbruh in hitro širitev koronavirusa je človeštvo doživelo še nedavno, ko se je konec leta 2002 iz kitajske province Guangdong v več kot 28 držav po svetu razširil SARS (hudi akutni respiratorni sindrom oz. angl. Severe Acute Respiratory Syndrome). Glede njegovega izvora so domneve podobne kot pri trenutnem izbruhu SARS-COV-2. Do julija 2003 je obolelo 8422 in umrlo 916 ljudi po vsem svetu, vendar je nato epidemija bliskovito zamrla (Chan-Yeung & Xu, 2003). Razlog za uspeh se pripisuje preprostim a učinkovitim javnozdavstvenim ukrepom, kot so učinkovito testiranje simptomov pri potnikih (vročina in dihalne težave) ter izolacija in karantene za obolele (Bamford, 2020).

Epidemija je bila pri SARS-u torej hitro premagana, kljub temu pa imamo nekaj študij, ki so obravnavale širše ekonomske posledice takšne epidemije. Predvsem gre za analize, ki so želele predvideti negativen vpliv na kitajsko gospodarstvo, ki je bil posebej izrazit na področju turizma (Hai, Zhao, Wang & Hou, 2004). Tudi Lee in McKibbin (2004) sta ugotavljala, da je vpliv epidemij z ekonomskega stališča zanemarljivo področje. Proučevala sta, kako močan pomen ima globalizacija na hitro širjenje ekonomskih šokov od države do države. Z njo stroški epidemij, kot je bil takrat SARS in je sedaj SARS-CoV-2, skokovito naraščajo. Epidemije lahko močno povečajo privatne in javne stroške za zdravstvo, vplivajo na demografsko strukturo in človeški kapital prizadetih ekonomij. V primeru SARS-a do tega sicer ni prišlo, vendar je imel pojav bolezni vpliv na svetovno gospodarstvo preko treh kanalov:

- Strah pred okužbo je vplival na zmanjšanje povpraševanja, predvsem v turizmu in maloprodaji, saj se ljudje izogibajo socialnim stikom. Posebej prizadeta so gosto naseljena področja in regije, kjer po ekonomski aktivnosti prevladujejo storitve.
- Negotove značilnosti virusa zmanjšujejo zaupanje v prihodnost prizadetih gospodarstev. Pri Kitajski je bilo to še posebej izrazito zaradi številčnih tujih naložb. Prav tako se je država odzvala neučinkovito in netransparentno. Zaupanje tujih vlagateljev je bilo močno omajano.
- Epidemija povzroči stroške preprečevanja širjenja bolezni. Če bi se ta širila tudi preko tovarnega prometa, bi to pomenilo ogromne stroške za celotno svetovno gospodarstvo.

Lee in McKibbin (2004) zaključujeta, da vpliv epidemije ni zgolj posledica bolezni na obolele, marveč je opaziti pomemben učinek bolezni na vedenje vseh ljudi v prizadetih gospodarstvih. Ta temelji na pričakovanjih v zvezi z boleznijo, kar se odraža na realnih in na finančnih trgih. V primeru SARS-a je na Kitajsko in Hong Kong pomembno vplival tudi režim fiksne devizne tečaja. Nižje cene v teh gospodarstvih so zaradi nefleksibilnega trga dela vodile tudi v višjo brezposelnost.

Chou, Kuo in Peng (2004) so izdelali ekonomski model, ki nakazuje posledice epidemije na 31 storitvenih in proizvodnih panog in na BDP v 16 regijah v primeru krajšega izbruha ali izbruha, ki bi trajal dlje od enega leta. Osredotočili so se na Tajvan in zanj gospodarsko

pomembne sosednje države in regije, kot sta Kitajska in Hong Kong. Ugotovili so, da bi bil v primeru epidemije Tajvan manj prizadet zaradi manjšega pomena turizma v deželi. V svoji raziskavi poudarjajo izjemen pomen učinkovitega mednarodnega obveščanja o širjenju bolezni. Zaradi zmanjšane zaupanja tujih vlagateljev naj bi Kitajska le zavrnila netransparentnega poročanja o širjenju virusa na dolgi rok izgubila 1,6 % BDP. Tudi Siu in Wong (2004), ki sta se osredotočila na Hong Kong, sta prišla do podobnih ugotovitev kot doslej navedeni raziskovalci. Poudarjata kratkotrajnost tovrstnih ekonomskih šokov in hitro okrevanje, ki jim sledi. Dodajata, da v takratnem primeru SARS-a ni prišlo do šoka na ponudbeni strani, saj je izvoz potekal nemoteno. V nasprotju s prej omenjenimi avtorji navajata, da ni dokazov, da bi imel SARS negativne učinke na domače in tuje naložbe.

Retrospektivne analize makroekonomskega vpliva SARS-a so pokazale, da so bili takrat uporabljeni modeli in napovedi, ki so govorile o katastrofalnih posledicah za gospodarstvo, mnogo pretirane. Natančnejši modeli bi bili nujno potrebni, čeprav je izredno težko zajeti vse faktorje in upoštevati zelo specifične okoliščine (Keogh-Brown & Smith, 2008). Morda so tudi zaradi tega ekonomisti previdnejši pri projekcijah vplivov na gospodarstvo v epidemiji COVID-19.

1.3 Vpliv pandemije Covid-19 na gospodarstvo

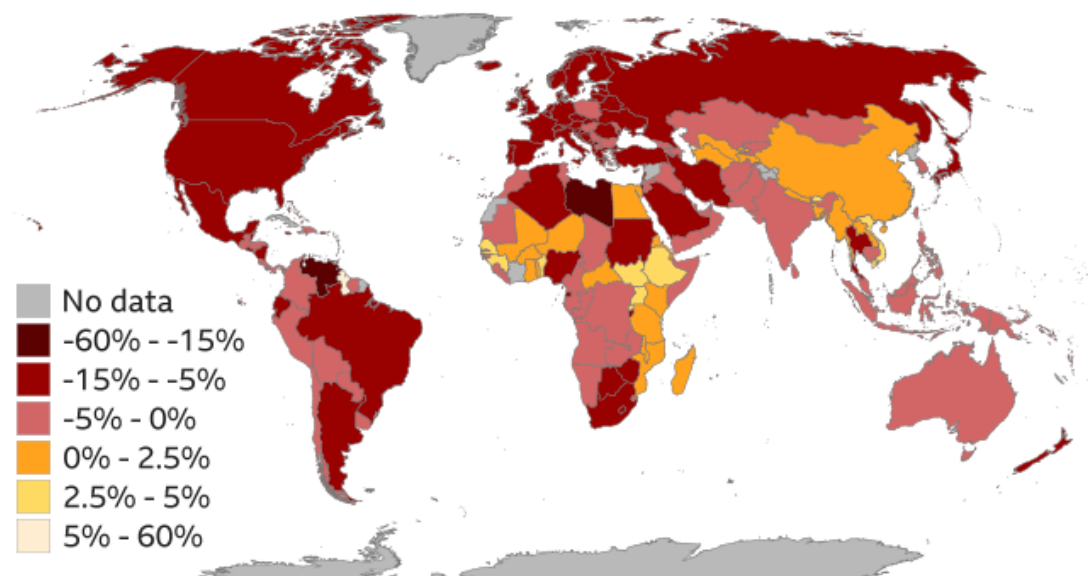
Avtorji, ki so preučevali vpliv epidemije SARS-a, so opazili podobne začetne vplive na gospodarstvo, kot smo jih lahko izkusili tudi v primeru epidemije COVID-19. Že prej smo omenili upad zaupanja potrošnikov, zmanjšanje povpraševanja in potrošnje, prizadet storitveni sektor, zmanjšanje tujih naložb ipd. Turizem, prevoz potnikov in maloprodaja veljajo za prve prizadete dejavnosti. Potrošniki se izogibajo obiskom trgovin, restavracij in zabavne industrije, popotniki pa preklicujejo lete in potovanja. To vpliva tudi na različne nastanitvene storitve (Fan, 2003).

1.3.1 Vpliv pandemije na svetovno gospodarstvo

Pandemija COVID-19 je spremenila poslovno okolje za številne poslovne subjekte po vsem svetu. Ponovno je razkrila pomen zmožnosti njihovega učinkovitega odzivanja, prilagajanja in vzpostavljanja mehanizmov kriznega upravljanja, da bi prebrodili negotove razmere (Hedwall, 2020). Pandemija je povzročila globalno recesijo (slika 1), ki se v zadnjem stoletju in pol lahko primerja le s časom med svetovnima vojnoma ali veliko depresijo. Če si ogledamo le najnovejše primere recesij, so recesijo leta 2008 po svetovni finančni krizi povzročili ohlapna monetarna politika, slaba hipotekarna posojila, šibka regulacija in visoki vzvodi v bančnem sektorju (Allen & Carletti, 2010). Recesijo leta 2016 v Nigeriji je povzročil padec cen surove nafte in obenem porast cen goriv v državi, plačilnobilančni primanjkljaj, izbira režima deviznega tečaja, vandalizem na naftovodih in infrastrukturne šibkosti. Grško recesijo v letu 2010 so povzročile posledice svetovne gospodarske krize, strukturne težave grškega gospodarstva in nefleksibilnost monetarne politike evroobmočja

(Rady, 2012). COVID-19 pa je povzročil popolnoma novo vrstno recesije, saj je njen sprožilec, pandemija, novost v moderni zgodovini, zato bo ekonomistom velik izziv za proučevanje.

Slika 1: Padec realnega BDP po državah v prvem četrtletju 2020



Vir: BBC (2020).

V času pisanja te magistrske naloge se stanje po državah povečini izboljšuje. Svetovna gospodarska aktivnost spet narašča, čeprav se še nekaj časa ne bo vrnila v ustaljene tirnice. Pandemija je terjala mnoga življenja, povzročila veliko revščine po svetu, zmanjšala prihodke ljudi in vplivala na dolgoročno gospodarsko aktivnost, kar je pustilo posledice. IMF (2021) v svojem poročilu navaja, da bodo najbolj prizadeti delavci z nižjo izobrazbo, prekarni delavci, mladi, ženske in zaposleni v dejavnostih z veliko stiki. Poročilo navaja, da naj bi zaradi posledic pandemije na gospodarstvo pod pragom revščine pristalo 90 milijonov ljudi po svetu. Razvoj več različnih cepiv, katerih distribucija v tem času (januar 2021) že intenzivno poteka, vzbuja upanje na vrnitev v stare tirnice še v letošnjem letu in hitrejšo izboljšanje situacije (World Bank, 2021).

Institute for Supply Management (2020) je izvedel raziskavo, po kateri je v februarju 2020 zaradi vpliva epidemije COVID-19 78 % anketiranih podjetij občutilo zamude pri dobavnih rokih na Kitajskem. Kitajska namreč velja za največjo svetovno proizvajalko in izvoznico, posledično je mnogo držav odvisnih od njenega izvoza. Tamkajšnja vlada pa je odredila zaprtje večjih tovarn v državi, kar je ohromilo mnoge dobavne verige po vsem svetu. Močno so se povečale tudi cene zalog uvoženih dobrin (Ozili & Arun, 2020). Potrebno je poudariti, da Kitajska predstavlja 60 % svetovnega izvoza potrošnega blaga (Hedwall, 2020).

Marca se je delež podjetij, ki so občutila zamude, povečal na 86 %, v Evropi je takrat daljše dobavne roke občutilo 74 % podjetij. V februarju je vsako šesto podjetje navajalo občutno

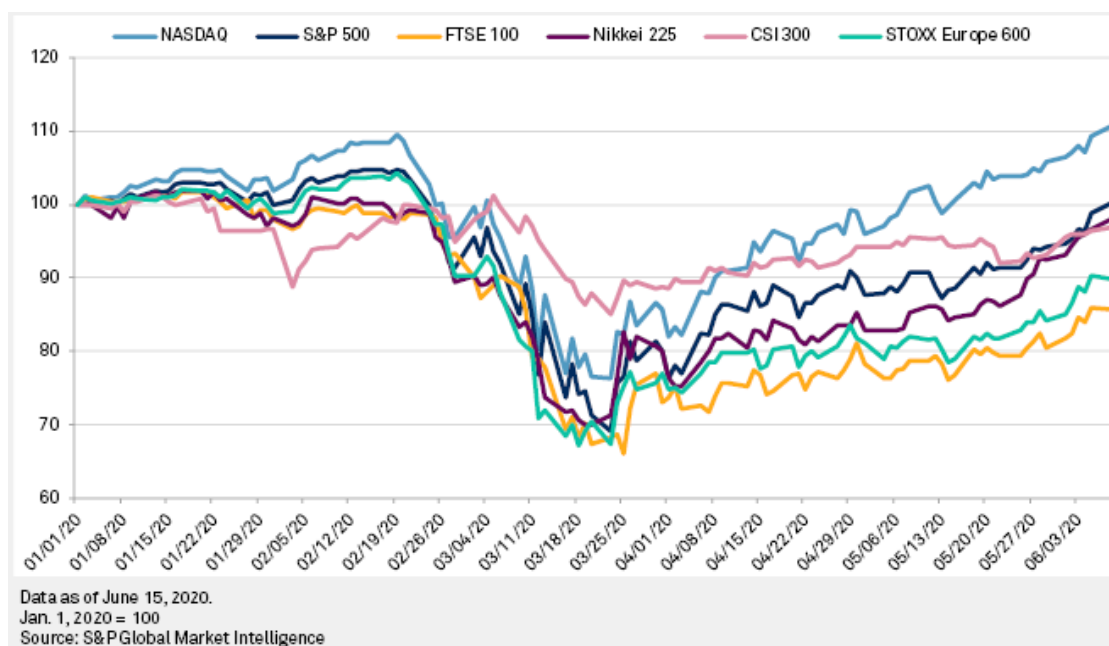
zmanjšanje prihodkov, v marcu pa je bilo število takih podjetij že skoraj polovica. Dobavitelji so v marcu v povprečju delali le s 50 % kapaciteto, ki se je v aprilu še zmanjšala. Kljub vsemu so nekatere industrije zacvetele: v marcu so rast beležile prehrabena industrija, industrija pijač, tobačna industrija, storitve upravljanja podjetij, vse zdravstvene in socialne dejavnosti idr. Ogromen skok v prodaji je doživela tudi vsakovrstna prodaja po spletu (Institute for Supply Management, 2020).

Turizem in z njim povezana industrija je gotovo ena izmed najbolj prizadetih panog. Letalska industrija je izkusila odpovedi letov in prepovedi nenujnih potovanj, nekatere države pa so potovanja popolnoma prepovedale. Gostje so odpovedovali nastanitve, s prepovedjo množičnega zbiranja so bili odpovedani praktično vsi lokalni in mednarodni družabni dogodki in prireditve, pa tudi različne športne aktivnosti in vse povezano z zabavno industrijo. Industrija organizacije dogodkov je bila večkrat tudi spregledana s strani ukrepov držav; ta namreč obsega veliko število prekarnih delavcev, kot so organizatorji razstav, srečanj, koncertov, konferenc, porok, zabav, poslovnih dogodkov, sejmov idr. Brez dela so ostali filmarji, igralci, glasbeniki in drugi umetniki. Politika »ostani doma« in ukrepi družbenega distanciranja so prizadeli restavracije in bare, ki jih je večina oblasti tudi zaprla. Prav tako so v veliko državah vrata zaprle javne in zasebne izobraževalne ustanove, pouk pa se je povečini preselil na splet (Ozili & Arun, 2020).

V aprilu 2020 je bila svetovna gospodarska aktivnost na najnižji ravni. Od takrat je gospodarstvo okrevalo, okrevanje pa se je rahlo upočasnilo v zadnjih mesecih zaradi poslabšanja situacije v jeseni. Trenutno se je stanje pri prodaji blaga vidno izboljšalo, kar pa ne velja na trgih storitev, seveda predvsem v turizmu. Izrazit je bil tudi padec naložb po vsem svetu, še posebej na razvijajočih trgih. Za več kot četrtno držav v razvoju se predvideva, da bodo zaradi pandemije izgubile več kot 10 let rasti dohodkov na prebivalca, število ljudi pod pragom revščine pa je že močno naraslo. Povpraševanje se je od globokih aprilskih padcev popravilo, z njim pa je narasla tudi cena potrošnih dobrin. Najskromnejši je bil popravek na trgih naftnih derivatov. Centralne banke po vsem svetu vodijo ohlapne monetarne politike, države pa fiskalne (World Bank, 2021).

Pandemija COVID-19 je imela močan vpliv tudi na finančne trge. Globoki, več kot 30 % padci so se zgodili na vseh delniških trgih (slika 2). Močan negativen trend se je pričel konec februarja in je trajal vse do močnega odboja v zadnji tretjini marca (OECD, 2020b). Samo v tednu od 24. do 28. februarja je indeks S&P 500 izgubil preko 5 trilijonov USD (Randewich, 2020). Strah na borzah je bil izjemno močan. Spričo negativnih novic v zvezi s prepovedjo potovanj iz Evrope v ZDA in odločitvijo Evropske centralne banke, da ne zniža obrestne mere, so 12. marca evropske borze doživele največji enodnevni padec v svoji zgodovini, tj. padec za okrog 12 %. Indeks milanske borze je izgubil celo 17 %. Tudi slovenski indeks SBITOP je denimo tistega dne izgubil 8 % (Lipnik, 2020).

Slika 2: Prikaz padca glavnih svetovnih borznih indeksov kot posledica pandemije COVID-19 in njihovo okrevanje



Vir: S&P Global Market Intelligence (2020).

Pandemija COVID-19 in z njo povezani ukrepi za zapiranje gospodarstva in javnega življenja so povzročili izjemno krčenje gospodarske dejavnosti in posledično drastičen padec povpraševanja po nafti in naftnih derivatih. Rezultat je bil največji pretres na energetske trgu od prvega naftnega šoka leta 1973. Cena nafte brent se je spustila pod 20 ameriških dolarjev za sod in izgubila skoraj 70 % vrednosti, zaradi prepolnih skladiščnih kapacitet pa je cena terminskih pogodb zahodnoteksaške lahke nafte (WTI) z majskim dobavnim rokom strmoglavila celo v negativno območje, kot lahko vidimo na sliki 3 (OECD, 2020c).

Svetovno gospodarstvo se je po podatkih World Bank (2021) v letu 2020 skrčilo za 4,3 %. To je sicer manj od spomladanskih ali poletnih napovedi. Svetovni BDP naj bi po zadnjih napovedih v letu 2021 dosegel 4 % rast, vendar le, če se bodo uresničili smeli načrti o precepljenju dovoljšnega deleža populacije. Kljub vsemu je to še vedno več kot 5 % pod trendom pred pandemijo. IMF (2021) v svojem januarskem poročilu ocenjuje, da se je gospodarstvo zaradi pandemije v letu 2020 skrčilo za 3,5 %, skupna izguba svetovnega BDP pa bo kot posledica pandemije do leta 2025 znašala 22.000 milijard USD. 110 držav po svetu bo imelo tudi konec leta 2022 nižji BDP na prebivalca kot leta 2019. V najnovejšem poročilu so napoved gospodarske rasti v svetu za leto 2021 zvišali s prejšnjih 5,2 % na 5,5 %, leta 2022 pa naj bi svet dosegel 4,2 % rast. Napovedujejo tudi, da se bo v 2021 svetovna trgovina okrepila za 8 %. Najhitrejša okrevanje se obeta ZDA in Japonski, ki naj bi ravni BDP iz leta 2019 dosegli že v drugi polovici leta 2021, evropske države pa šele leto kasneje. Primerjava napovedi IMF glede okrevanja za Kitajsko, razvita gospodarstva in države v razvoju je

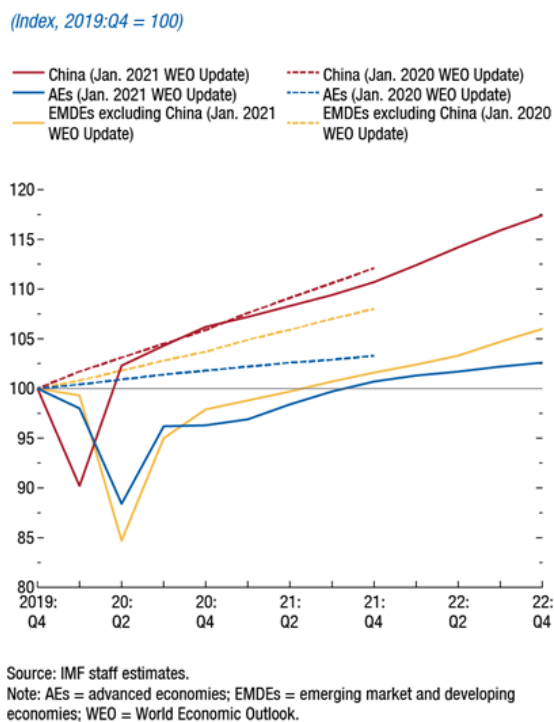
razvidna v sliki 4. Tudi IMF je opozoril, da njihovi scenariji temeljijo na predpostavki uspešno izvedenih programov cepljenja.

Slika 3: Gibanje cene terminskih pogodb zahodnoteksaške lahke nafte (WTI)



Vir: U.S. Energy Information Administration (2020).

Slika 4: Primerjava IMF napovedi okrevanja za Kitajsko, razvite države in države v razvoju



Vir: IMF (2021).

Ob koncu leta 2020 so se svetovne gospodarske razmere precej izboljšale, razpoložljivost cepiva pa je dvignila tudi razporeditev v realnem sektorju. Gospodarsko aktivnost je močno povečala Kitajska, pa tudi ZDA in Indija, drugače pa je bilo v Evropi, kjer so bile razmere še vedno zelo zaostrene in epidemija ni bila pod nadzorom. V letu 2021 je napovedana 3,9 % rast BDP v evroobmočju, predkrizna raven BDP pa je napovedana za leto 2022. Denarna politika ostaja močno proticiklična (Banka Slovenije, 2020b). IMF (2021) v zadnjem poročilu za evroobmočje po lanskem 7,2 % padcu BDP predvideva 4,2 % rast v 2021 in 3,6 % rast v 2022. Napoved rasti je IMF od oktobra znižal zaradi rasti okužb in posledičnega zaprtja gospodarstva ob koncu leta 2020, pričakuje pa, da bodo v Evropi takšne razmere vztrajale še v začetku 2021.

McKinsey (2020) v svoji decembrski anketi med vodilnimi managerji po vsem svetu ugotavlja, da 63 % vprašanih meni, da se bodo ekonomske razmere v šestih mesecih izboljšale, medtem ko je bilo še sredi oktobra takega mnenja le 54 % vprašanih. Njihovo zaupanje v povečanje rasti svetovnega gospodarstva je bilo celo največje v zadnjih treh letih. Porast zaupanja v svetlo prihodnost je najvišji v Indiji in na Kitajskem, najbolj črnogledi pa ostajajo v Evropi, Severni Ameriki in razvijajočih trgih. IMF (2021) v januarski napovedi Indiji v letu 2021 napoveduje kar 11,5 % rast BDP, Kitajski pa 8,1 % rast BDP.

Tendenca je, da bi okrevanje gospodarstva po pandemiji temeljilo na trajnostni rasti, ekologiji in napredku družbe s poudarkom na okoljski vzdržnosti. Evropa je že začrtala smernice za zeleno obnovo gospodarstva po pandemiji. Na voljo bodo tudi izdatna evropska sredstva za okrevanje in doseganje ciljev ogljične nevtralnosti stare celine (Banka Slovenije, 2020b). Trenutno pa so prioritete še vedno v omejitvi virusa, zagotavljanju pomoči najbolj ranljivim skupinam in premagovanje vseh izzivov, ki jih prinaša distribucija cepiva in množično cepljenje. Za vse to bo ključno tudi sodelovanje na svetovnem nivoju (World Bank, 2021).

1.3.2 Vpliv pandemije na gospodarstvo v Sloveniji

BDP je v tretjem četrtletju leta 2020 v Sloveniji padel za 2,6 % v primerjavi z enakim obdobjem leta poprej. Prav tako je BDP v prvih 9 mesecih leta 2020 padel za 6 % v primerjavi s prvimi 9 meseci v letu 2019. Največji četrtletni padec smo imeli v drugem četrtletju, saj je ta znašal kar 13,1 % primerjalno z istim obdobjem v 2019. Slovenija naj bi v letu 2020 po decembrski oceni Banke Slovenije (točnih izračunov za leto 2020 v času pisanja pričujoče magistrske naloge namreč še nimamo) doživela 7,6 % padec BDP, v prihodnjih dveh letih pa odboj v višini 3,1 % oziroma 4,5 % rasti (SURSTAT, 2020a).

V anketi, ki jo je Obrtno-podjetniška zbornica Slovenije (OZS, 2020b) izvedla med 29. majem in 2. junijem pri svojih članih, 97 % obrtnikov in podjetnikov pri svojem poslovanju občuti posledice pandemije COVID-19. Junija jih je kar 91 % pričakovalo velik upad naročil v poletju, tretjina pa je takrat tudi napovedovala odpuščanja. 14 % anketirancev je dejalo, da bodo imeli 10 – 20 % upad naročil, 23 % anketirancev je napovedalo upad naročil 20 – 30

%, nadaljnjih 18 % je predvidevalo 30 – 40 % upad, kar 22 % pa jih je predvidelo celo več kot 50 % letni upad naročil. Le 9 % podjetnikov je pričakovalo upad naročil za manj kot 10 %. Klima je bila v gospodarstvu tako vseskozi zelo pesimistična, situacijo pa so reševali vladni ukrepi finančnih spodbud, kritje čakanja na delo in subvencioniranje skrajšanega delovnega časa. V anketi je 57 % podjetnikov dejalo, da bodo koristili možnost čakanja na delo, 54 % jih bo uveljavljalo pravico do temeljnega dohodka, 32 % pa tudi ukrep subvencioniranega skrajšanega delovnega časa. Za uporabo odloga bančnih obveznosti se je odločilo 20 % vprašanih.

V tabeli 1 si lahko ogledamo število oseb in poslovnih subjektov, ki so se poslužili interventnih ukrepov čakanja na delo, skrajšanega delovnega časa in odsotnosti zaradi karantene. Vidimo lahko, da so se podjetja interventnih ukrepov največ posluževala spomladi v času prvega vala, več pa tudi konec leta 2020 v času drugega vala. Čakanje na delo zajema interventni ukrep povračila nadomestila plače in interventni ukrep delnega povračila nadomestila plače, skrajšani delovni čas zajema ukrep subvencioniranja skrajšanega polnega delovnega časa, kategorija »karantena, višja sila« pa zajema interventni ukrep karantene. V vsotah je vsaka posamezna oseba in posamezno podjetje šteto le enkrat in torej predstavlja kumulativno število individualnih oseb oz. individualnih poslovnih subjektov, ki so se kadarkoli tekom pandemije do vključno januarja 2021 poslužili določenega interventnega ukrepa (Zavod RS za zaposlovanje, osebna komunikacija, marec 2021).

Tabela 1: Koriščenje interventnih ukrepov v času pandemije COVID-19 po mesecih

Mesec	Čakanje na delo		Skrajšani delovni čas		Karantena, višja sila	
	Št. oseb	Št. poslovnih subjektov	Št. oseb	Št. poslovnih subjektov	Št. oseb	Št. poslovnih subjektov
Marec 2020	113.541	23.257	-	-	21	26
April 2020	175.357	27.659	-	-	472	156
Maj 2020	148.912	24.946	-	-	256	97
Junij 2020	49.887	7.565	19.604	3.354	-	-
Julij 2020	22.230	6.013	19.117	4.352	98	73
Avgust 2020	18.705	5.359	16.769	4.366	374	240
September 2020	14.056	5.013	15.138	4.480	1.123	622
Oktober 2020	33.793	10.198	17.093	5.214	6.403	2.793
November 2020	48.883	12.349	16.803	5.253	20.680	6.122
December 2020	53.550	13.222	15.658	4.824	11.518	4.549
Januar 2021	29.514	9.051	5.459	2.165	-	-
Skupaj	211.295	31.092	43.247	8.217	30.190	7.781

Vir: Zavod RS za zaposlovanje, osebna komunikacija, marec 2021.

OZS opozarja tudi na dejstvo, da številni njeni člani pomoči ne dobijo zaradi postavljenih pogojev za njeno upravičenost. Ukrepi bi morali biti zato enostavni, pregledni in hitri, brez odvečne birokracije, ki duši gospodarsko dejavnost. Kot zgled postavljajo Avstrijo, kjer je država podjetjem povrnila tudi izpad prometa, kar je velikega pomena predvsem za gostince in turizem. Predlagali so tudi podaljšanje roka za izplačilo regresa, razširitev lestvice kritja fiksnih stroškov in znižanje stopnje DDV, kot so to storili denimo v Nemčiji (OZS, 2020b).

V Sloveniji lahko opazimo tudi povečano brezposelnost. Po podatkih Zavoda Republike Slovenije za zaposlovanje (2020a) smo imeli v Sloveniji novembra 2020 dobrih 84 tisoč brezposelnih, kar je 16,2 % več kot novembra 2019. V času pisanja te naloge lahko najdemo podatek, da je 15. januarja število brezposelnih naraslo že na 91.147, kar je že 7 tisoč brezposelnih več kot pred mesecem in pol (Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje, 2020b). Kljub temu so razmere na trgu dela, tako Banka Slovenije (2020a), ob interventnih ukrepih države ostale boljše kot v povprečju evrskega območja. Uvoz se je v Sloveniji v prvih enajstih mesecih leta 2020 zmanjšal kar za 6,9 %, izvoz pa le za 2,7 % glede na isto obdobje v letu 2019. V prvih 11 mesecih leta 2020 je Slovenija tako ustvarila presežek v blagovni menjavi s tujino, ki je znašal 1,2 milijarde EUR, kar predstavlja 104 % pokritost uvoza z izvozom (SURS, 2020d).

Kazalnik gospodarske klime v Sloveniji je bil najnižji v aprilu 2020 in je bil tudi najnižji v zgodovini naše države (-39,2). Vrednost kazalnika je bila za 35,5 odstotne točke nižja kot v marcu 2020, kar je tudi najvišji mesečni padec. Vpliv epidemije COVID-19 se je izrazil v gospodarskem razpoloženju in v razpoloženju prebivalstva. Od aprila dalje se kazalnik počasi izboljšuje. Podobno lahko opazimo tudi pri kazalniku zaupanja v storitvenih dejavnostih, ki je v aprilu 2020 prav tako dosegel svoj minimum (pri vrednosti -38), kar je bilo denimo 56 odstotnih točk nižje kot v februarju 2020 (SURS, 2020e).

V zadnjem četrtletju leta 2020 so bile epidemiološke razmere v Sloveniji med najslabšimi v evroobmočju, zato je bila država primorana ukrepe dodatno zaostri, kar je povzročilo ponoven strm padec gospodarske aktivnosti. Medtem ko je bila v prvem valu prizadeta tudi industrija, so bile tokrat na udaru predvsem storitve. Močan učinek ukrepov je bil opazen pri manjši zasebni potrošnji in dejavnostih, odvisnih od tujih gostov. Po drugi strani so se proti koncu leta izboljšale razmere v proizvodnih dejavnostih in denimo gradbeništvu (Banka Slovenije, 2020a).

Razmere ob koncu leta 2020 so ostale boljše od povprečja evroobmočja, čeprav so se poslabšale zaradi drugega vala epidemije. Rast plač je ostala visoka, z njo pa tudi nadpovprečno visoka rast realnih stroškov dela, kar je lahko kritično za prihodnjo konkurenčnost. Banka Slovenije (2020b) navaja, da drugi val epidemije ni imel negativnih posledic na izvozne dejavnosti, turizem pa ostaja izjema. Tam se je uvoz storitev medletno zmanjšal za 18,6 %, izvoz pa za 16,0 % (Banka Slovenije, 2020b).

Slovenska podjetja so se na epidemijo nadalje odzvala z varčevanjem in odlaganjem naložb, kar velja tudi za gospodinjstva. Ustavilo se je tudi medletno povečevanje posojil. Zaradi krize smo imeli v državi v letu 2020 deflacijo, medletna rast cen je znašala -0,3 %, povečini zaradi nižjih cen energentov. Zadolženost Slovenije ostaja sicer nižja od povprečja evroobmočja, vendar se je javnofinančni primanjkljaj zaradi protikoronskih ukrepov in nižjih prihodkov iz naslova davkov močno povečal in do septembra 2020 dosegel 7,7 % BDP, celotni državni dolg pa je v omenjenem mesecu znašal 78,5 % BDP. Zadolževanje sicer ostaja ugodno; 10-letne državne obveznice so bile januarja 2021 prvič v zgodovini države izdane z negativno donosnostjo (Banka Slovenije, 2020b).

1.4 Ukrepi držav

Države so se morale pri sprejemanju ukrepov soočiti z odločitvijo, ali želijo dati prednost ekonomiji ali ljudem. Večina držav je izbrala slednje. Oblasti po vsem svetu so bile obenem deležne mnogih kritik o preuranjenosti, nepremišljenosti in neučinkovitosti ukrepov. Ukrepi na nekaterih področjih so si celo nasprotovali; monetarna in nekatere druge politike so bile na primer usmerjene v spodbujanje gospodarske aktivnosti, ukrepi zapiranja gospodarstva in politika »ostani doma« pa so preprečevali njihovo izvajanje (Ozili & Arun, 2020).

1.4.1 Ukrepi za zaježitev širjenja

Države po svetu so se odzvale podobno in posnemale dobre in učinkovite prakse drugih držav. Večina vlad je razglasila izredno stanje v državi in uporabila protokole za primer epidemije. Glavni ukrepi po vsem svetu na področju zaščite javnega zdravja so bili uvedba izolacije za okužene, mejne karantene, politika »ostani doma« in različni ukrepi družbenega distanciranja. Na področju ukrepov za nadzor in omejitev gibanja ljudi so države sprejele ukrepe prepovedi (nenujnih) zunanjih in notranjih potovanj, zapiraje meja, ukinitve izdajanja vizumov, zapiranje šol in celo začasno izpuščanje zapornikov iz prenatrpanih zaporov. Uvedle so prepoved javnega zbiranja in omejitve za restavracije, trgovine in druge dejavnosti. Nad izvajanjem ukrepov so bdeli inšpektorji in policija, v veliko državah pa tudi vojska (Ozili & Arun, 2020).

Poglejmo si konkretne ukrepe za zaježitev v Sloveniji, saj bomo splošne ukrepe na ravni EU obdelali v posebnem poglavju. Slovenija je takoj po prvem potrjenem primeru v državi sprejela različne ukrepe za zaježitev širjenja koronavirusa. V tabeli 2 je prikazan potek prvih ukrepov, sprejetih v Republiki Sloveniji ob začetku prvega vala epidemije (Banka Slovenije, 2020c):

Tabela 2: Prvi ukrepi v boju s koronavirusom v Sloveniji

9. marec 2020	Svet za nacionalno varnost je sprejel več ukrepov za zaježitev širjenja, npr. prepoved prireditev v zaprtih prostorih za več kot 100 gostov.
10. marec 2020	Začasna prekinitev letov v Slovenijo iz letališč na prizadetih območjih v Italiji, na Kitajskem, v Južni Koreji in Iranu.
12. marec 2020	Slovenija je uradno razglasila epidemijo COVID-19 in začasno zaprla vrtce in šole. Začasna prekinitev železniškega potniškega prometa med Slovenijo in Italijo.
15. marec 2020	Začasno je ustavljen javni potniški promet.
16. marec 2020	Zaprte večine javnih prostorov v Sloveniji (npr. turističnih znamenitosti, muzejev, knjižnic, galerij, gostinskih lokalov, nastanitvenih obratov in wellness centrov). Odprte ostajajo samo trgovine z živili, lekarne, bencinske črpalke, banke, pošte in trafike.
17. marec 2020	Začasno je ustavljen letalski promet v Sloveniji.
20. marec 2020	Prepovedano je zbiranje na javnih krajih.

Prirejeno po Banka Slovenije (2020c).

Z napredovanjem epidemije je vlada ukrepe zaostrovala. Poleti so se ukrepi sprostili zaradi nizkega dnevnega števila na novo okuženih, ponovno pa so se zaostriji jeseni ob pojavu drugega vala. Vlada je tako z ukrepi popolnoma prepovedala druženje ljudi, ki niso bili člani skupnega gospodinjstva. To je vključevalo tudi vse družabne dogodke, srečanja, praznovanja, poroke in verske obrede. Nošenje mask je postalo obvezno na vseh zaprtih javnih prostorih, v javnem potniškem prometu, na javnih mestih, kjer ni mogoče vzdrževati razdalje, večje od dveh metrov in v osebnih vozilih. Izjeme so bili otroci do šestega leta, osebe med izvajanjem individualnih športnih aktivnosti in med sprehodi na zelenih površinah, potniki v vozilih, ki so potovali sami ali s člani skupnega gospodinjstva ipd. (Gov.si, 2021b).

Država je jeseni uvedla tudi policijsko uro, ki velja med 22:00 in 6:00 uro, razen za posebej definirane izjeme, kot so reševanje nujnih situacij, služba, nujne storitve, dostava in tranzit. V jesenskem valu je bila, z nekaj vmesnimi prekinitvami, uvedena tudi omejitev gibanja na občine (oz. regije) stalnega prebivališča, s podobnimi izjemami kot pri policijski uri. Ljudje, ki so se sklicevali na izjeme, so morali imeti pri sebi izpolnjen poseben obrazec o nujnosti svojega potovanja. Nekaj časa je bil tudi ukinjen, trenutno pa močno okrnjen, javni potniški promet. Zaprta so bila smučišča, ki so v času pisanja te naloge sicer odprta za osebe z negativnim testom na COVID-19, vendar le v regijah z boljšo epidemiološko sliko. Vlada je šole in večinoma tudi vrtce prav tako zaprla in uvedla poučevanje na daljavo, 26. januarja pa so poskusno odprli vrtce in prvo triado OŠ v devetih regijah z najboljšo epidemiološko sliko, vendar spet le začasno in z obveznim testiranjem zaposlenih v šolstvu. Večinoma so veljale tudi stroge omejitve prodaje blaga in storitev direktno potrošnikom, z nekaj izjemami za dejavnosti, ki sta jih država in stroka prepoznali kot nujne (Gov.si, 2021b).

Slovenija je za omejitev širjenja bolezni omogočila zakonodajo in drugače spodbujala delo od doma v gospodarstvu in javni upravi. Uvedla je tudi omejitve pri športni vadbi in rekreaciji. V zdravstvenih ustanovah so sprejeli omejitve obiskovanja bolnikov, obiske zdravstvenih domov pa je bilo potrebno napovedati po telefonu. Sprejeti so bili posebni splošni protokoli za zaščito in preventivo pred širjenjem okužbe, pa tudi specifična navodila in priporočila za varno delo v posameznih dejavnostih. Sodišča in javni upravni organi so in v januarju 2021 še vedno delujejo v zelo omejenem obsegu in so večinoma omejeni na nujne zadeve. Nekateri naroki se izvajajo tudi videokonferenčno. Stroge omejitve veljajo tudi v zaporih (Gov.si, 2021c).

1.4.2 Ukrepi za pomoč gospodarstvu

Ozili in Arun (2020) sta v svoji študiji raziskovala socioekonomske vplive državnih politik med pandemijo novega koronavirusa. Ugotovila sta, da je bila za ublažitev učinka pandemije COVID-19 uporaba fiskalne politike učinkovitejša od monetarne politike, zlasti zato, ker lahko sprejetje prilagodljivih denarnih politik s strani številnih centralnih bank poveča inflacijske pritiske, kar bi lahko kratkoročno poslabšalo makroekonomsko stabilnost.

Že konec marca so ministri EU dosegli dogovor o razrahljanju fiskalnih pravil zaradi pandemije COVID-19. Države so bile odločene dati izključno prednost zdravju državljanov in narediti vse za rešitev krize in njenih posledic »za vsako ceno in z vsemi sredstvi«, kot je dejal predsednik Evroskupine. Tudi Charles Michel, predsednik Evropskega sveta, je že ob začetku epidemije izrazil stališče, da ima zdravje absolutno prednost in da mora EU tokrat stopiti skupaj in storiti vse potrebno za rešitev krize in njenih posledic (Evropska unija, 2021).

23. aprila 2020 je bil med voditelji EU sklenjen dogovor za ustanovitev sklada EU za okrevanje, s katerim bi ublažili posledice pandemije in pomagali gospodarstvu. Evropska komisija je nato 27. maja predložila osnutek načrta za okrevanje EU po pandemiji. 21. julija je bil predstavljen dogovor o instrumentu za okrevanje z naslovom »Next Generation EU« oz. Načrt okrevanja za Evropo, ki je največji sveženj spodbud doslej in obsega kar 750 milijard EUR. Cilj bo doseči bolj zeleno, digitalno in odpornejšo Evropo. Financirani bodo projekti na petih prednostnih področjih: trajnostni in zeleni prehod, digitalizacija, podporno okolje za podjetja, izobraževanje in krepitev veščin, turizem in kultura. Poleg tega svežnja je bil sprejet tudi obsežen dolgoročni proračun Evropske unije za obdobje 2021-2027, ki obsega 1074,3 milijarde EUR. Dodatno je bil na predlog Evroskupine potrjen še dogovor o treh pomembnih varnostnih mrežah za države članice, podjetja in delovna mesta v višini 540 milijard EUR. Za države članice evroobmočja so na voljo posojila velikosti do 2 % BDP oz. skupno največ 240 milijard EUR. Za podjetja je Evropska investicijska banka (EIB) vzpostavila vseevropski jamstveni sklad s 25 milijardami EUR za zagotavljanje posojil zlasti malim in srednje velikim podjetjem. Za ohranitev delovnih mest skrbi instrument SURE, to je shema pomoči za začasno podporo za zmanjšanje tveganja brezposelnosti v izrednih

razmerah. EU namerava tako, kot so se dogovorili 10. novembra 2020, za okrevanje po pandemiji nameniti 2364,3 milijarde EUR (Evropski svet, 2021b).

Slovenija ima in bo imela za črpanje iz proračuna EU na voljo sledeče vsote:

- 4,5 milijarde EUR v okviru skupne slovenske nacionalne ovojnice za kohezijo in razvoj podeželja, kar bo črpala iz rednega proračunskega okvirja 2021-2027.
- 5,2 milijarde EUR v okviru že omenjenega 750 milijardnega programa za okrevanje in odpornost.
- 1,8 milijarde EUR lahko Slovenija pridobi še iz prejšnjega programskega obdobja, vendar le do konca leta 2023 (Finance, 2021).

V primeru transportnih podjetij gre povečini za mala in srednje velika podjetja, globalno gledano pa je zelo malo držav sprejelo ukrepe za pomoč malim in srednje velikim podjetjem ali celo bolj specifično za cestni promet. Anketa, ki jo je izvedla Mednarodna zveza za cestni prevoz (angl. The International Road Transport Union, v nadaljevanju IRU) (2020b) v 79 državah navaja, da je samo 19 % vseh anketiranih podjetij z vsega sveta v panogi transporta zadovoljnih z učinkovitostjo paketov pomoči svojih vlad. Sicer jih je 18 % navedlo, da so prejeli neposredno državno denarno pomoč, samo 50 % pa jih je dejalo, da je njihova država sprejela ukrepe za začasno zmanjšanje davčnih dajatev. Njihova anketa 221 podjetij po svetu, ki so jo izvedli med podjetji, ki se ukvarjajo s cestnim transportom blaga, je pokazala, da so zanje najpomembnejši ukrepi države na treh področjih: davki in prispevki, denarne pomoči in fleksibilnost zavarovanj.

Večina vlad po svetu se je sicer odločila za začasno zmanjšanje določenih dajatev in za olajšan dostop do posojil oziroma možnost začasnega odloga njihovega odplačevanja. V panogi transporta je glavni problem nastal pri odplačevanju liziških pogodb za vozila, kar pa je pri sprejemanju svojih ukrepov naslovilo le zanemarljivo število vlad. Drugi problem pa je likvidnost, kjer imamo globalno gledano zopet velik delež držav, ki se niso odločile za finančno pomoč v smislu denarne podpore. Tako se je po navedbah IRU (2020b) večina tovrstnih finančnih pomoči stekla k velikim nacionalnim paradnim konjem iz letalske in železniške industrije, velik delež manjših podjetij, ki kljub majhnosti prepeljejo večino tovara, pa je bila spregledan.

1.4.3 Vloga EU v epidemiji

Večino pristojnosti za spopadanje z epidemijo imajo njene članice (javno zdravstvo, meje, fiskalna politika članic), vendar je Evropska komisija tokrat odigrala pomembno vlogo s svojo podporo, spodbudami k usklajenemu pristopu in solidarnostjo, da bi Evropa skupaj premagala nevarnost širjenja bolezni pri čim manjši prizadetosti gospodarstva. Namen sprejetih ukrepov je bil zagotoviti zdravstvenim sistemom potrebne zaloge, podpreti trg dela in podpreti podjetja (Evropska komisija, 2021a). Področja, kjer je EU odigrala pomembno vlogo pri skupnem boju v pandemiji, so razvidna na sliki 5.

Slika 5: Področja, kjer se je EU odzvala na vpliv koronavirusa



Vir: Evropska komisija (2021a).

Evropska komisija je poskrbela za skupno zdravstveno varstvo, javno naročanje, raziskave in zagotavljanje solidarnosti. Organizirala je svetovni donatorski maraton in zagotovila sredstva za kritje ključnih potreb zdravstvenih sistemov držav članic. Prepovedala je enostranski izvoz zaščitne opreme izven EU in ukinila prepovedi znotraj EU, ki so jih uvedle nekatere članice. Nadalje je koordinirala dobavo pomoči in opreme, podpirala delo in nabavo civilne zaščite v državah, olajšala delo industriji za večje proizvodne zmogljivosti zaščitne opreme, poenotila njene standarde in izvajala tudi skupno javno naročanje. Uvoz zaščitne opreme je bil tudi začasno oproščen carin in DDV-ja. EU je okrepila financiranje raziskav, razvoja cepiv in diagnostike z različnimi razpisi, natečajji in spodbudami. Vzpostavila je evropsko podatkovno platformo za COVID-19 za hitrejšo izmenjavo znanja med raziskovalci. Izdala je smernice za testiranje, protimonopolne smernice pri prodaji medicinskih pripomočkov, smernice za nadzor nad COVID-19 v ustanovah idr. (Evropska komisija, 2021b).

Na področju mobilnosti in zaščite je bila uvedena začasna omejitev nenujnih potovanj v EU in so bila izdana navodila za varovanje pravic potnikov. Državljanom EU je Unija prek različnih mehanizmov pomagala pri repatriaciji. Izdala je smernice za mejni nadzor, obravnavo čezmejnih delavcev, azilne politike, selitve in smernice za varni ponovni zagon potovanj in turističnega sektorja. Zavzela se je za uvedbo »zelenih pasov« za hitrejši prehod meja za tovorna vozila, kar se sicer ni uveljavilo (Evropska komisija, 2021c).

Komisija je pripravila tudi sveženj predlogov za zmanjšanje regulativnega bremena in stroškov prevoznih podjetij. V panogi cestnega prometa je Komisija začasno omilila pravila EU o času vožnje in času počitka voznikov. Pretečena dovoljenja so dodatno ostala v veljavi, saj so zdravstveni ukrepi oteževali opravljanje registracij, pregledov, kvalifikacij in drugih formalnosti, ki jih zahteva stroga zakonodaja EU. Uvedla je tudi zaščito zaposlenih v

prometu in že omenjene smernice za zagotavljanje neprekinjenega pretoka blaga po EU (Evropska komisija, 2020a).

EU je naposled pripravila načrt za postopno odpravljanje zaježitvenih ukrepov in prehod v stare tirnice. Načrt temelji na stabiliziranju širjenja epidemije, zadostnih kapacitetah zdravstvenih sistemov, zagotavljanju zmogljivosti za testiranje in boljšemu sledenju rizičnim stikom. V ta namen je izdala tudi priporočila za uporabo mobilne aplikacije. Pripravila je še načrt za ponovno vzpostavitev potovanj in varen zagon evropskega turizma (Evropska komisija, 2021d).

O ukrepih EU za blaženje socialno-ekonomskih posledic pandemije smo pisali že v prejšnji poglavjih. EU je težila k čimbolj fleksibilnim pravilom za državne pomoči in sprejela okvire za njihovo dodeljevanje. Odstopila je tudi od proračunskih zahtev v evropskem fiskalnem pravilu. Likvidnost podjetij se je poizkušalo povečati tudi s sredstvi iz proračuna EU. Uvedli so obsežen program SURE za ohranitev delovnih mest, naložbeno pobudo EUv odziv na koronavirus CRII (angl. Coronavirus Response Investment Initiative), poosttrili nadzor nad prevzemi pomembnih podjetij v času pandemije, zagotovili dodatno pomoč kmetijskemu in živilskemu sektorju, izdali sveženj bančnih predpisov za olajšano kreditiranje podjetij in gospodinjstev, idr. EU je izdatne pomoči namenila tudi partnerskim tretjim državam in za humanitarne potrebe po svetu (Evropska komisija, 2021e).

1.4.4 Paketi protikoronskih zakonskih ukrepov v Sloveniji

V Sloveniji je vlada doslej (januar 2021) sprejela 7 protikoronskih paketov, osmi, ki bo nadalje prispeval k ohranjanju delovnih mest, pa je v pripravi. Ukrepi so namenjeni obvladovanju epidemije in dolgoročni preprečitvi in ublažitvi posledic za prebivalstvo in gospodarstvo. Ukrepe pripravlja posvetovalna skupina pod vodstvom dr. Mateja Lahovnika (Gov.si, 2021a).

Prvi paket ukrepov za omilitev posledic epidemije je bil sprejet 11. aprila 2020 in je obsegal 3 milijarde EUR sredstev. Obsegal je financiranje nadomestil za čakanje na delo in oprostitev plačila prispevkov za delavce na čakanju. Dodatek so dobili upokojenci, samozaposleni, verski uslužbenci, družbeniki, kmetje, študentje, velike družine in upravičenci različnih pravic iz javnih sredstev. Na gospodarskem področju je država pokrila prispevke za pokojninsko in invalidsko zavarovanje za zaposlene, ki so delali, vsi zaposleni pa so dobili tudi krizni dodatek. Roki za določene plačilne obveznosti, denimo v zvezi s prestrukturiranjem družb in tistih, kjer je upnik javni organ, so se podaljšali, roki za poplačilo subjektov s strani proračunskih uporabnikov pa skrajšali. Sprejeli so tudi možnost državnih poroštev za odložena plačila kreditorejmalcev in mnoge druge ukrepe, denimo s področij javnih naročil, sejnin, pomoči kmetijstvu idr. (Gov.si, 2020a).

Drugi paket je bil sprejet 1. maja 2020 in je zajemal predvsem jamstva za likvidnostna posojila podjetjem s strani države. Sprejeta je bila tudi množica popravkov 1.

protikoronskega paketa, denimo glede višine nadomestila plač tistim, ki so izgubili delo, meril glede upravičenosti glede na višino upada prihodkov, urejanje položaja tistih, ki delajo za krajši delovni čas in za nekatere druge primere. Uredili so se pogoji dodatkov invalidom, izrednim študentom, dodatkov za nevarnost in posebne obremenitve idr. Povprečnine so se dvignile za 6 %, državnim in občinskim podnajemnikom so bile odpisane najemnine za ves čas epidemije, sprejeli so oprostitev DDV za maske in razkužila in uvedli olajšave za donacije za odpravljanje posledic epidemije (Gov.si, 2020b).

V tretjem paketu je bil poudarek na dodatni skrbi za likvidnost gospodarstva, spodbujanju naložb in pomoči državljanom. Preko Slovenskega podjetniškega sklada in Slovenskega regionalnega razvojnega sklada so bila omogočena ugodna posojila. Uveljavili so se turistični boni za vse državljane in nekatere druge spodbude na področju turizma, subvencioniranje skrajšanega delovnika, podaljšano subvencioniranje nadomestil za čakanje na delo, spodbude za digitalizacijo v podjetjih idr. Uredilo se je tudi nekatere stvari na področjih kmetijstva in gozdarstva. Sprejet je bil interventni zakon za spodbujanje naložb državnega pomena (Gov.si, 2020c).

Četrti paket je stopil v veljavo 11. julija 2020. Zopet se je podaljšal ukrep čakanja na delo in subvencioniranje skrajšanega delovnega časa, določeno je bilo tudi plačilo za odrejeno karanteno. Uvedena je bila mobilna aplikacija za obveščanje o stikih z okuženimi (Gov.si, 2020d).

Peti paket v višini 420 milijonov EUR je bil uveljavljen 24. oktobra 2020. Vse do konca leta je bilo potrjeno subvencioniranje čakanja na delo za vse panoge z upadom prihodkov za najmanj 20 % letnega prometa. Do konca marca 2021 so bili podaljšani ukrepi za samozaposlene, družbenike in kmete, kot so denimo mesečni temeljni dohodki in povračila za čas karantene. Podjetja v prevozu potnikov so prejela nadomestila za stroške, ko niso mogla izvajati prevozov. Povišano je bilo nadomestilo v primeru odsotnosti z dela zaradi višje sile, ko gre za varstvo otrok, definirana pa so bila tudi nekatera druga nadomestila za različne situacije. Nadalje so bili sprejeti nekateri ukrepi na področjih socialnega varstva, nagrajevanja zaposlenih, oskrbnin v domovih za starejše, na področju vzgoje in izobraževanja idr. Uvedla se je še možnost brezplačnega cepljenja proti gripi in možnost tridnevne bolniške odsotnosti z dela brez potrdila osebnega zdravnika (Gov.si, 2020e).

Šesti protikoronski paket je stopil v veljavo 28. novembra 2020 in je obsegal sredstva v višini 1 milijarde EUR. Poudarki so bili na področjih dela in delovnih razmerij, gospodarstva ter socialnega in zdravstvenega varstva. Podaljšalo in povišalo se je nadomestilo za zaposlene na čakanju. Določili so boljše pogoje za obročno plačilo in odlog plačila davkov in prispevkov. Nov zakon je omogočil tudi odlog plačila obveznosti za kreditojemalce. Uvedena je bila oprostitev plačila vrtca za čas, ko ga otrok ni obiskoval, stroške vrtcev pa je pokrila proračun. Finančna nadomestila za izpadle dohodke so prejeli tudi kmetje. Uvedli so dodatno delno kritje fiksnih stroškov najbolj prizadetim podjetjem. Najranljivejšim učencem in dijakom se je ponudila možnost brezplačnega toplega obroka, vsem študentom pa

oprostitvev plačila zaprtih študentskih domov. Poenostavljeno je bilo delo na domu in oddajanje različnih vlog. Uveljavili so tudi visoke dodatke za delo v sivi in rdeči coni. Najemniki državnih prostorov in prostorov v lasti lokalne skupnosti so bili oproščeni najemnin. Omogočeno je bilo izvajanje sej in skupščin v virtualnem okolju in drugi ukrepi (Gov.si, 2020f).

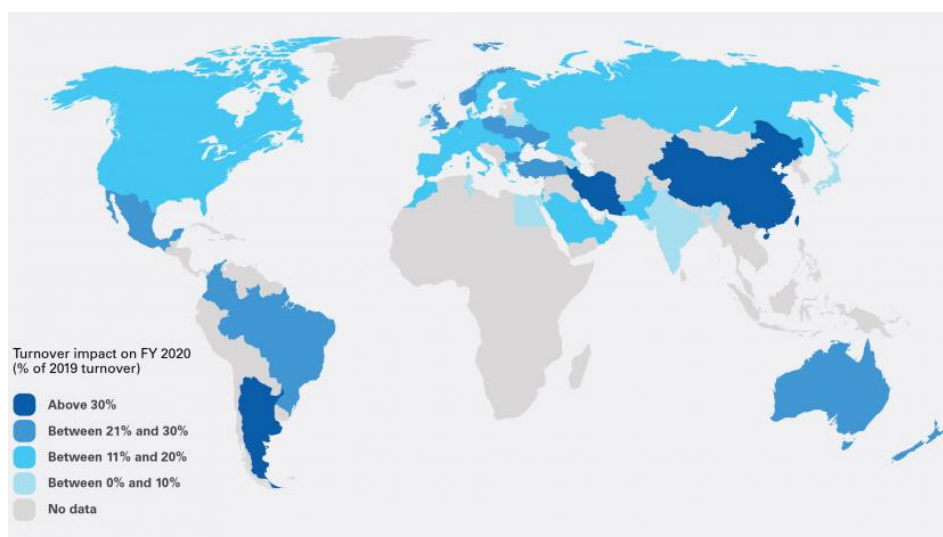
Sedmi paket je pričel veljati 31. decembra 2020 in prinesel drugi krizni dodatek najbolj ranljivim skupinam državljanov in dodatno pomoč zdravstvu, turizmu, prevoznikom potnikov, socialnim in zdravstvenim delavcem ter gasilskim društvom. Paket je obsegal 550 milijonov sredstev. Do kriznega dodatka so bili upravičeni upokoјenci, študentje, prejemniki otroških dodatkov, velike družine, starejši kmetje in zaposleni z nižjimi dohodki. Verski uslužbenci so prejeli mesečni temeljni dohodek. Povišala se je urna postavka zaposlenim v zdravstvu in domovih za starejše. Za podjetja so bila dana na voljo dodatna sredstva in ukrepi, kot so bančne garancije, pomoč za izvedbo hitrih testov in kritje fiksnih stroškov na zaposlenega. Medicinski pripomočki, uporabljeni za potrebe epidemije, so bili upravičeni do oprostitve DDV. Zagotovljena so bila sredstva za izvedbo množičnega cepljenja populacije. Izvajalci prevozov potnikov so zopet prejeli nadomestila za svoje stroške (Gov.si, 2020g).

1.5 Vpliv na cestni tovorni promet

Cestni tovorni promet se je v preteklosti soočal s problematikami, kot je bilo močno pomanjkanje voznikov na trgu dela, zaostrena regulacija in morda tudi brexit, v letu 2020 pa je vse te teme popolnoma zasenčila pandemija COVID-19 (Transporeon, 2020). Že spomladi so raziskave Mednarodne zveze za cestni prevoz IRU pokazale, da se bo več kot 3,5 milijona cestnih prevoznikov po svetu v letu 2020 soočilo s finančno izgubo kot posledico omejitev prevoza in splošnega gospodarskega upada, ki ga je povzročila pandemija. IRU navaja, da so spomladi zaradi ukrepov podjetja najbolj trpela zavoljo karanten za voznike, obveznih tranzitov v konvojih čez države (kar je bilo v veljavi tudi v Sloveniji) in izjemno zamudnih mejnih kontrol (IRU, 2020a). Zaradi omejitev potovanj in karanten je prišlo tudi do velikega pomanjkanja voznikov tovornih vozil. Dodatni varnostni protokoli, ki so jih uvedli tudi v skladiščih in drugih kritičnih točkah, so prav tako vplivali na dostavne čase. Ko je Poljska sredi marca denimo uvedla obvezne mejne kontrole, je ta ukrep ustvaril 60-kilometrski zastoj tovornjakov na avtocesti A4 na meji z Nemčijo. V Indiji pa je zaradi pomanjkanja voznikov, ker so se ti vrnili na svoje domove, prišlo do zastoja 50,000 ladijskih kontejnerjev na terminalih luk Chennai, Kamajarar in Kattupalli (IFC, 2020). Ukrepa, ki sta v EU situacijo vsaj malo omilila, sta bila ukrepa uvedbe začasnih izjem od strogih pravil, ki urejajo čas vožnje in počitka ter podaljšanje nekaterih dovoljenj in licenc.

Spomladi so bile najbolj prizadete države Argentina, Kitajska in Iran, kjer je podjetja v sektorju prizadel več kot 30 % upad (IRU, 2020a). Upad letnega prometa podjetij v cestnem tovornem prometu po državah, kot so ga aprila ocenili v IRU, je prikazan na spodnji sliki 6.

Slika 6: Ocenjen upad letnega prometa podjetij v cestnem tovornem prometu po državah v poslovnem letu 2020, april 2020



Vir: IRU (2020a).

Transport Intelligence (2020) je v svoji aprilski raziskavi izračunal, da bi evropski trg cestnega prevoza blaga lahko v najslabšem primeru izgubil 17 %, po najboljšem scenariju pa 4,8 % vrednosti. IRU (2020b) v svojem novembrskem poročilu za leto 2020 na globalnem nivoju v sektorju cestnega tovornega prometa predvideva upad za 679 milijard USD oziroma 18 % manj kot leta 2019. Upad prometa je še neprimerljivo večji, če upoštevamo celoten sektor transporta, torej skupaj s prevozom potnikov, kjer naj bi prišlo do upada za dodatnih 500 milijard USD. Izračuni za Evropo predvidevajo še ostrejši upad, in sicer za 125 milijard USD (tabela 3). Zgovorna je primerjava z napovedjo za Kitajsko, kjer naj bi bil upad v velikosti 131 milijard USD in z ZDA z upadom za 63 milijard USD. IRU opozarja tudi na veliko število podjetij na pragu insolventnosti v sektorju, kar bo prišlo do izraza v letu 2021. Olajševalna okoliščina bi lahko bile rekordno nizke cene goriv v letu 2020, kar transportnim podjetjem predstavlja enega večjih stroškov, če seveda zaradi tega ni prišlo do pritiskov na cene tudi s strani naročnikov prevozov (IFC, 2020).

Tabela 3: Napovedi IRU (Mednarodne zveze za cestni transport) glede izgubprometa v sektorju transporta blagaza leto 2020 v primerjavi z letom 2019

REGIJA	Upad v %	Upad v milijardah USD
Azijsko-pacifiška regija	-20	-379
Evrazija	-18	-26
Evropa	-20	-125
Bližnji vzhod & Severna Afrika	-22	-23
Preostanek Afrike	-11	-7
Severna Amerika	-12	-84
Južna Amerika	-20	-34

Prirejeno po IRU (2020b).

Transporeon (2020), mednarodna logistična platforma, v svojem poročilu o anketi, ki so jo izvedli maja 2020 med 1200 špediterji iz vse Evrope, navaja, da le 32 % podjetij v letu 2020 pričakuje rast prihodkov, 38 % pa jih napoveduje upad. Rast prihodkov leto poprej je denimo napovedalo 74 % podjetij v panogi, pričakovanja glede možnega upada prihodkov pa je imelo le 10 % anketiranih podjetij. 77 % anketiranih podjetij je doživelo upad v količini prepeljanega tovora v letu 2020. Po drugi strani 28 % anketiranih še vedno načrtuje povečanje svojih transportnih kapacitet. Pri raziskavi v letu 2020 se je v primerjavi z letom 2019 tudi več kot potrojilo število podjetij, ki niso mogla napovedati, kaj se bo dogajalo z njihovimi prihodki v tekočem letu. Anketa je tudi pokazala, da več kot polovica špediterskih podjetij pričakuje padec cen svojih storitev, medtem ko je v letu 2019 večina pričakovala njihovo rast. Pri tej anketi moramo upoštevati dejstvo, da je bila izvedena v času, ko je prvi val pojenjal, vzdušje na trgih pa je bilo bolj optimistično kot v mesecih pred tem.

Transportna podjetja spadajo med kritične osnovne dejavnosti in so svoje dejavnosti opravljala kljub zaprtju javnega življenja in pravzaprav omogočila družbeno distanciranje (Subramanya & Kermanshachi, 2020). Logistična podjetja so se situaciji hitro prilagodila. Uvedla so varnostne protokole za zaščito zdravja, kot so recimo držanje distance v skladiščih, razkuževanje območij, zaščitna oprema za delavce ipd. Hitro je prišlo tudi do uporabe alternativnih možnosti prevoza. Veliko tovora s Kitajske se je denimo preselilo na železnico, logistična podjetja pa so se znašla tudi tako, da so za nujne dostave tovora uporabila kar potniška letala. Nasploh so podjetja v logistiki odigrala pomembno vlogo pri dostavi zaščitnih pripomočkov in druge nujne zdravstvene opreme. Dostavne službe so uvedle tudi varno brezkontaktno dostavo kupcem, nekatera podjetja celo z uporabo robotov (IFC, 2020).

Logistična platforma Agility (Agility Public Warehousing Company K.S.C.P., 2021), ki po vsem svetu spremlja dogajanje v cestnem tovarnem prometu, trenutno, tj. v januarju 2021, največ težav, omejitev in zamud zaznava na Irskem, Združenem kraljestvu in Savdski Arabiji. Težave zaznava tudi v Rusiji, Turčiji, Mehiki, Pakistanu, Peruju, Keniji in Kuvajtu

V oktobru 2020 je v Sloveniji nominalna medletna stopnja rasti izvoza v sektorju transportnih storitev znašala -8,3 %. Prav tako se je zmanjšal tudi uvoz transportnih storitev, a v manjši meri – medletna stopnja rasti je v oktobru 2020 znašala -5.9 %. V tabeli 4 si lahko ogledamo stopnje rast izvoza in uvoza blaga ter komponent storitev in jih med seboj primerjamo. Opazimo lahko tudi, da je bil medletni padec transakcij v panogi transporta najvišji v drugem četrtletju 2020, ko je uvoz transportnih storitev padel za -13,6 %, izvoz pa kar za -19,5 %. Stopnje rasti so bile v panogi transporta vseskozi bolj negativne od drugih storitev, vsekakor pa vedno tudi bolj pozitivne kot v kategoriji potovanj. Presežek v menjavi transportnih storitev je do oktobra 2020 medletno padel za 119 milijonov EUR na približno 1 milijardo EUR (Banka Slovenije, 2020b).

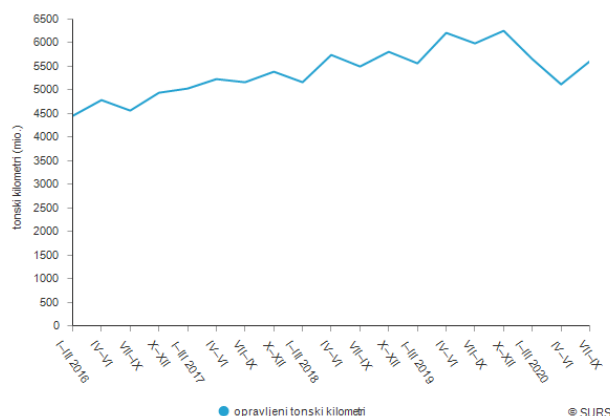
*Tabela 4: Izvleček komponent tekočih transakcij plačilne bilance Slovenije;
nominalne medletne stopnje rasti v %*

v 12 mesecih do leta, četrtertja oz. meseca											
	2017	2018	2019	okt.'19	okt. '20	19Q2	19Q3	20Q2	20Q3	okt '19	okt. '20
<i>Izvoz blaga in storitev</i>	13,9	8,8	4,2	5,3	-9,9	5,9	3,9	-24,3	-11,0	1,0	-5,9
<i>Izvoz blaga</i>	14,0	8,6	3,9	4,9	-8,2	5,5	3,7	-22,6	-6,2	1,1	-2,6
<i>Izvoz storitev</i>	13,5	9,6	5,5	6,6	-16,2	7,4	4,8	-30,9	-26,3	0,7	-18,6
-Transport	17,7	12,6	2,7	4,2	-8,3	4,5	3,0	-19,5	-8,8	-2,6	-3,8
-Potovanja	11,1	7,2	1,8	3,7	-51,9	5,1	2,8	-82,1	-56,6	-2,4	-78,3
<i>Uvoz blaga in storitev</i>	14,2	9,8	4,1	5,0	-11,9	5,9	6,1	-25,7	-14,8	-4,2	-8,8
<i>Uvoz blaga</i>	14,5	10,4	3,9	5,1	-11,7	5,8	6,6	-25,7	-13,4	-4,5	-7,6
<i>Uvoz storitev</i>	12,3	6,6	5,2	4,5	-13,5	6,2	3,8	-25,9	-21,5	-2,0	-16,0
-Transport	19,6	0,8	7,1	5,8	-5,9	9,5	8,4	-13,6	-11,4	-2,7	4,2
-Potovanja	12,4	12,1	1,2	3,1	-50,4	7,6	-4,8	-83,4	-47,5	-5,3	-78,2

Prirejeno po Banka Slovenije (2020b).

COVID-19 je imel najmočnejši vpliv na količino prepeljanega blaga oz. število tonskih kilometrov v 2. četrtertju 2020 (slika 7). Po podatkih SURS-a (2020b) je bilo v 2. četrtertju 2020 glede na 2. četrtertje 2019 z vozili, registriranimi v Sloveniji, prepeljanega za 16 % manj blaga: v mednarodnem prevozu 5 % manj, v notranjem pa kar 22 % manj. Še večji je bil udarec za fizične osebe z dejavnostjo, ki prepeljele kar 30 % manj tovora, pravne osebe pa 10 % manj. Vendar so nato slovenska tovorna vozila po podatkih SURS-a (2020f) v 3. četrtertju kljub razmeram prepeljala 5 % več blaga kot leto pred tem. V mednarodnem prometu je padec ostal zelo podoben, tj. 6 % prepeljanega blaga manj, v notranjem prometu pa je bilo prepeljanega 14 % več blaga. Fizične osebe so tudi v 3. četrtertju prepeljele 13 % manj blaga, pravne pa po drugi strani 13 % več kot leto prej.

*Slika 7: Opravljeni tonski kilometri v cestnem prevozu, Slovenija,
podatki po četrtertjih Q1 2016 – Q3 2020*



Vir: SURS (2020f).

Število kilometrov, opravljenih z naloženimi vozili, je bilo v 2. četrtnetju 2020 za 18 % nižje, število tonskih kilometrov pa za 15 % nižje (SURS, 2020b). Tudi v 3. četrtnetju 2020 je bilo število kilometrov, prevoženih z naloženimi vozili za 3 % nižje kot v 3. četrtnetju 2019, število opravljenih tonskih kilometrov pa je bilo 6 % nižje (SURS, 2020f).

Fitch Solutions (2021) v svojem poročilu za leto 2021 v Sloveniji predvideva rast cestnega tovornega prometa za 2,7 %, ki naj bi sledila skrčenju za 9,7 %, ki ga je panoga doživela v letu 2020. Optimistična napoved naj bi bila plod prihajajoče močne rasti potrošnje gospodinjstev v državi. Srednjeročno napovedujejo tudi rahlo razbremenitev cest, ko bo zgrajen drugi tir Divača – Koper, kar naj bi na železnico preusmerilo nekaj več tovornega prometa, predvsem tranzitnega. Sicer pa delež cestnega tovornega prometa v primerjavi z železniškim tovrnim prometom ostaja nad 70 % celotnega tržnega deleža tovornega prometa v Sloveniji.

2 CESTNI TOVRNI PROMET

Cestni promet vključuje cestni tovrni in cestni potniški promet. Je kot ožilje za gospodarske subjekte in skupnosti, njihove oskrbovalne verige in mobilnost. Več kot 80 % komercialnega cestnega prevoza mobilnih in logističnih storitev (v tonskih in potniških kilometrih) zagotavlja panoga cestnega prometa (IRU, 2020). Cestni tovrni promet spada po standardni klasifikaciji dejavnosti v področje H, ki zaobjema promet in skladiščenje, šifra kategorije cestnega tovornega prometa pa je H49.410 (SURS, 2008). V tem poglavju se bomo osredotočili na cestni tovrni promet, njegove značilnosti, pogledali bomo situacijo v Sloveniji in kaj čaka panogo po epidemiji. Pri pridobivanju podatkov smo bili omejeni z dejstvom, da so v virih na voljo podatki skoraj izključno le za ves promet skupaj (kopenski, zračni in morski), ki vključuje tudi prevoz potnikov. Še težje pa je bilo pridobiti aktualne podatke o specifični dejavnosti cestnega prometa blaga.

2.1 Opredelitev in osnovne značilnosti

Cestni tovrni promet vzpostavlja povezanost trgov in zagotavlja dostavo dobrin na končne destinacije. V Evropski uniji je v dejavnosti zaposlenih več kot 3 milijone ljudi, ki skupaj ustvarijo okrog 2 % celotnega BDP-ja Unije. Po izvedenih tonskih kilometrih prednjačita Nemčija in Poljska. Panoga je v EU še vedno, kljub trendom po koncentraciji, precej razdrobljena in sestavljena iz velikega števila majhnih podjetij, ki imajo navadno manj kot 10 zaposlenih. Povprečno število zaposlenih je znašalo v letu 2017 le 5,36. Panoga postaja tudi vedno bolj mednarodna in vseskozi doživlja visoko rast prometa (Evropska komisija, 2018).

Največji razcvet panoge v Evropi se je pričel po padcu železne zaves. V tistem času so se okrepile nekatere pomembne transportne poti, pričela se je gradnja boljših cest in druge infrastrukture, skozi sledeča desetletja pa je močno napredovala tudi tehnologija motornih

vozil. Pojavile so se tudi nove organizacijske strukture za podjetja. Revolucijo in razmah čezmejnega transporta je prinesel enotni trg Evropske unije, ki je odpravil mnoge birokratske prepreke in olajšal trgovanje. Naslednji pomemben mejnik je bil pojav spleta in elektronske pošte, kar je močno olajšalo poslovanje podjetij v panogi. GPS je kasneje omogočil tudi sledljivost vozil v realnem času, bistveno je olajšal iskanje naslovov in zmanjšal napake (Kummer, Dieplinger & Fürst, 2014).

Podjetja v panogi se večinoma ukvarjajo s prevozi pošilk polnih nakladov oz. FTL (angl. Full-Truck Load, v nadaljevanju FTL) in kombinacijami delnih pošilk LTL (angl. Less-than-Truck Load, v nadaljevanju LTL). V prvem primeru gre za organizacijo prevoza, kjer imamo transport tovora, ki po prostornini ali teži zasede vso kapaciteto tovarnega prostora. LTL predstavlja le delni naklad tovarnega vozila. Pri LTL poizkušajo podjetja čim bolj izkoristiti prostor na tovarnem vozilu in nanj naložiti več delnih pošilk različnih naročnikov, ki potujejo na razklade, ki so čim bližje drug drugemu. Le tako se prevoz namreč izplača. Pri FTL je delo enostavnejše, saj gre za polni naklad tovarnega vozila in iskanje optimalne kombinacije delnih pošilk ni potrebno (Mach1, 2018). Vlačilci s polpriklopniki imajo navadno nosilnost tovora do 25 ton in prostora za 33 ali 34 paletnih mest. Tovorni prostor pri njih je dolžine 13,6 m, širine 2,48 m in višine 2,7 m oz. 3 m pri polprikolicah tipa MEGA. Prikoličarji omogočajo prevoz tovora do kombinirane skupne dolžine 15,5 m oz. 38 palet. Obstaja več tipov posebnosti, kot je prevoz v kontrolirani temperaturi, prevoz jeklenih zvitkov, prevoz na platoju, prevoz razsutega tovora itd., za vse to pa je potrebna uporaba priklopnika posebnega tipa. Večkrat zahtevane specifikke, ki jih potrebujejo nekatere stranke so tudi naklad s strani, naklad skozi odprto streho in naklad z nakladalno rampo. Nekatere vrste tovora zahtevajo tudi posebne certifikate in dovoljenja, kot denimo velja za prevoz nevarnih snovi (ADR), prevoz smeti in prevoz živih živali (Timocom, 2021).

2.2 Cestni tovarni promet v Sloveniji

Slovenski cestni prevozniki skoraj 90 % svojih prevozov opravijo v drugih državah in je njihov delež prevozov na domačem trgu med najnižjimi v EU (UMAR, 2019). V notranjem prometu so v 3. četrtletju 2020 tovarna vozila, registrirana v Sloveniji, prepeljala 15,4 milijona ton blaga, opravila 614,6 milijona tonskih kilometrov ter naložena prevozila 53,8 milijona kilometrov (tabela 5). V mednarodnem prometu pa so prepeljala 9,2 milijona ton blaga, opravila 4,9 milijarde tonskih kilometrov ter naložena prevozila 298,9 milijona kilometrov. Celokupno gledano so slovenski tovarnjaki v 3. četrtletju 2020 prepeljali 24,5 milijona ton blaga, opravili 5,6 milijarde tonskih kilometrov in naloženi prevozili 352,7 milijona kilometrov (SURs, 2020f). Številke so precej manjše za 2. četrtletje 2020, ko so slovenski tovarnjaki prepeljali skupno le 20,5 milijona ton blaga, pri tem opravili 5,1 milijarde tonskih kilometrov in naloženi prevozili 320,0 milijona kilometrov (SURs, 2020b).

Tabela 5: Cestni blagovni prevoz, Slovenija, 3. četrletje 2020

	<i>Prepeljano blago 1.000 t</i>	<i>Opravljeni tonski km v milijonih km</i>	<i>Prevoženi kilometri v milijonih km</i>
Skupaj	24.537	5.610,1	352,7
Notranji prevoz	15.355	614,6	53,9
Mednarodni prevoz	9.182	4.995,5	298,9
blago naloženo v Sloveniji	2.504	1.197,0	78,5
blago razloženo v Sloveniji	2.105	1.003,7	62,1
prevoz po tujini in kabotaža	4.574	2.794,8	158,3

Vir: SURS (2020f).

Največji slovenski prevoznik v cestnem prevozu blaga v letu 2019 je bilo podjetje Klemen transport, Klemen Piškur, s. p., ki je imelo dobrih 36 milijonov prihodkov, ustvarilo 1,6 milijona EUR dobička in zaposlovalo 332 zaposlenih. Sledijo podjetje Avtotransporti Kastelec, Kastelec Lado, s. p., ki je ustvarilo 34,5 milijona EUR prometa, podjetje Eurotek Trebnje, d. o. o., s 30,4 milijona EUR prometa, T. L. Sirk, d. o. o. in Frikus, d. o. o. Panoga cestnega prevoza blaga je sicer zelo razdrobljena, v njej imamo namreč veliko število majhnih podjetij (Etransport.si, 2020).

2.3 Problemi panoge v Sloveniji v letu 2021

Mnogo večji problemi cestnega potniškega prometa so večinoma zasenčili panogo cestnega tovornega prometa. Sekcija za promet Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije je v svojem dopisu ministru za finance g. mag. Andreju Širclju izpostavila težave in predlagala tudi ukrepe v podporo panogi cestnega tovornega prometa za lajšanje teh težav. Predlagali so povečanje vračil iz naslova trošarin na goriva in CO₂ taks. Nadalje so priporočili skrajšanje roka investicijskih olajšav investiranega zneska v opremo in v neopredmetena dolgoročna sredstva, da bi lahko podjetja vozila odtujila že v dveh letih brez vračila olajšave. Predlagano je bilo, da bi s strani SID banke podjetja lahko prejela kredite brez stroškov, za njihovo zavarovanje pa bi se upoštevale vse, tudi zapadle terjatve, osnova pa bi bili poslovni rezultati preteklega leta. OZS nasprotuje uvedbam ležarin na tekočih računih podjetij. Sledijo tudi predlogi za subvencioniranje nakupov bolj ekoloških tovornih vozil, kar bi pripomoglo k razbremenitvi okolja in prispevalo k doseganju ogljične nevtralnosti Slovenije. Kot primer dobre prakse navajajo Nemčijo, ki obnovo voznega parka podjetij subvencionira v višini 15.000 EUR na vozilo, ponuja pa tudi spodbude za vozila na alternativna goriva (OZS, 2020a).

Cestnine predstavljajo pomemben strošek za prevoznike. OZS (2020a) sviri pred potencialno ukinitvijo rabatov za podjetja, ki bi jih ta prizadela, opozarja pa tudi na visoke podražitve in pribitke, ki so jih bili deležni v preteklih letih. Izpostavljen je denimo nekoliko neupravičen pribitek za izgradnjo drugega tira pri plačilu cestnine, ki se je uvedel za njegovo financiranje. Nadalje izpostavljajo problem lahkih tovornih (dostavnih) vozil, ki plačujejo enak cestninski razred kot težja tovorna vozila. Nasprotujejo torej ukinitvi rabatov in

predlagajo nov cestninski razred. Nazadnje OZS predlaga tudi razbremenitev stroškov dela za voznike, zaposlene v Sloveniji, saj naj bi prav ti stroški najbolj zmanjševali konkurenčnost slovenskih prevoznikov.

2.4 Panoga po epidemiji COVID-19

V zadnjem času se je vprašanje o optimizaciji dobavnih verig osredotočalo predvsem na stroškovno učinkovitost in čim boljše poslovne rezultate. Podjetja nasploh niso premogla holističnega pristopa k tej temi (Hedwall, 2020). Pandemija COVID-19 je razgalila krhkost dolgih globaliziranih dobavnih verig in gospodarstvo je zopet odkrilo prednosti kratkih in prilagodljivih. Oskrbovalne verige bodo morale postati odpornejše in mnogo bolj fleksibilne. Globalna zaustavitev gospodarskih aktivnosti, ki je bila posledica pandemije, predstavlja priložnost za preoblikovanje prihodnosti transporta v dobro okolja, dobro skupnosti in dobro posameznikov (Budd & Ison, 2020). O politikah, ki že nakazujejo to smer, smo pisali v prejšnjih poglavjih te naloge.

Tudi potrošnik je odkril prednosti lokalne pridelave in proizvodnje. Trend se je nakazoval že prej s protekcionizmom, ki je naraščal po svetu. Mnogi politiki so pričeli s programi in spodbudami za vrnitev tovarn na domača tla. Nakazuje se trend lokalizacije in regionalizacije dobavnih verig, pa tudi premik proizvodnje bližje potrošniku. Težnja je zgraditi dodatne skladiščne zmogljivosti blizu centrov povpraševanja, kar bi močno skrajšalo dobavni čas. Povečalo se je tudi število manjših individualnih pošiljk, ki jih posamezniki in podjetja naročajo v dostavo (Agrawal, De Smet, Lacroix & Reich, 2020). Vse to za cestni tovorni promet morda v prihodnosti pomeni več krajših, lokalnih prevozov in tudi večje število manjših delnih pošiljk, kar bo za panogo svojevrsten izziv.

Mednarodna zveza za cestni prevoz (IRU, 2020) navaja, da se bodo podjetja v panogi v letu 2021 soočila z likvidnostnimi težavami in poplavo zapadlih obveznosti za plačilo. To posledično pomeni poslabšanje njihove kreditne spodobnosti in višjo ceno zadolževanja, predvsem za vozila. Med regijami naj bi jo najslabše odnesla Evropa, ki je doživela tudi največji udarec in motnje v dolgih in zelo razpršenih oskrbovalnih verigah. Zaradi svoje makroekonomske situacije bodo poleg evropskih najbolj na udaru tudi podjetja iz Argentine in Turčije, pa tudi Rusije, Savdske Arabije in ZDA.

Tri četrtine prevoznikov v letni anketi, ki jo je izvedel Transporeon (2020) navaja, da bo rešitev in njihovo glavno konkurenčno prednost prinesla digitalizacija kot najpomembnejši proces, ki bo izboljšal njihovo situacijo na trgu. Podjetja odgovarjajo, da bo digitalizacija ena izmed njihovih glavnih usmeritev v pokoronskem času. Verjamejo, da naj bi digitalizacija izboljšala predvsem komunikacijo med špediterji in prevozniki, prinesla pa bo tudi avtomatizacijo obračunskih procesov.

Logistika je na splošno na pragu tehnološke revolucije. Sledljivost tovara je dandanes že skoraj stalnica, v prihodnosti pa lahko pričakujemo še več naložb v IoT, podatkovje v oblaku,

avtomatizacijo in podatkovno analitiko. Dolgoročno naj bi opravila dostave prevzeli droni, roboti in avtonomna vozila, kar bo rešilo tudi večni problem pomanjkanja delovne sile v teh dejavnostih (IFC, 2020). Napredek na področju umetne inteligence in nove tehnologije, kot je na primer blockchain, prav tako predstavljajo priložnosti za nadaljnje inovacije v logistiki in dobavnih verigah. V času pandemije pa je tudi v panogi logistike veliko število podjetij uspešno izvedlo začasen prehod na poslovanje na daljavo in delo od doma za svoje pisarniške delavce. V večini primerov sta bila upravljanje in komunikacija še naprej učinkovita. Podjetja bodo takšno prakso morda vsaj delno ohranila tudi po pandemiji (Hadwell, 2020).

IRU (2020b) poudarja, da je gospodarsko in družbeno okrevanje po pandemiji COVID-19 močno odvisno od dobro delujoče panoge cestnega prometa, tako potniškega kot tovornega. Kot že vse od začetka krize bodo imeli tudi v času gospodarskega okrevanja cestni prevozniki zelo pomembno vlogo, za kar pa bodo vlade morale zagotoviti boljšo in bolj natančno ciljno podporo.

3 METODOLOGIJA RAZISKAVE

V tretjem poglavju magistrskega dela bomo predstavili raziskavo, ki smo jo izvedli med podjetji v panogi cestnega tovornega prometa v Sloveniji. Prikazali bomo, kako smo našo raziskavo zasnovali in zastavili ter opisali, kakšni so bili naši intervjuji in raziskovalna vprašanja.

3.1 Zasnova raziskovanja in metodologije

Ideja za magistrsko nalogo je nastala pri študentskem delu za večjo logistično multinacionalko. Na ta način je bilo mogoče v praksi opazovati, kako so se razmere na trgu zaradi pojava epidemije COVID-19 drastično spremenile, kako se je spremenilo obnašanje strank, kako so se iz dneva v dan slabšale zdravstvene razmere in spreminjali zaježitveni ukrepi, ki so bili v veljavi in podobno. Zdelo se je smiselno, da bi vse to neobičajno dogajanje proučili in zapisali, saj je šlo za dogodke in tržne razmere, na katere nihče ni bil zares pripravljen. Zanimalo nas je tudi, katere spremembe so panogi najbolj škodovala in kakšni ukrepi za pomoč bi bili najbolj smiselni in primerni. Poseben okus je dalo izzivu pisanja naloge tudi dejstvo, da je tema zelo aktualna. O njej je moč najti šele peščico znanstvenih člankov, zato smo bili primorani kot vire uporabiti tudi novinarske strani, poročila in ankete različnih organizacij, trudili pa smo se izbrskati čim bolj sveže statistične podatke, ki so bili v času nastajanja te naloge na razpolago. Vse naštetu je pripeljalo do odločitve, da proučimo podatke, ki so na voljo, in poizkušamo nato iz prve roke, to je od podjetij samih, izvedeti, kako je COVID-19 in z njim povezano dogajanje vplivalo nanje.

Raziskavo smo pričeli z uporabo sekundarnih virov podatkov, ki so nam omogočili dobro podlago in občutek za nadaljnje raziskovanje. COVID-19 pandemijo in predvsem njene

ekonomske posledice po svetu smo tako lahko mnogo bolje razumeli. Na podlagi vsega pridobljenega znanja so se nam pojavila številna vprašanja o tem, kako so razmere vplivale na podjetja v panogi cestnega tovornega prometa. Tako smo lahko zasnovali načrt intervjujev in pridobili dobro osnovo za pogovor o kritičnih točkah za podjetja v panogi.

Strokovne članke, knjige in ostalo strokovno literaturo smo iskali večinoma preko iskalnika Google Scholar, nekaj pa tudi v drugih podatkovnih bazah, kot so Jstor, Emerald, Proquest, Science Direct in Springer Link. Vse baze so bile dostopne preko oddaljenega dostopa fakultetne knjižnice, ki se mu imamo zahvaliti za dostop do polnih člankov. Statistične podatke o epidemiji in njenih posledicah smo našli v bazah Statističnega urada Republike Slovenije, Eurostata, Banke Slovenije, Zavoda Republike Slovenije za zaposlovanje in drugih. Ostale pomembne ažurne podatke pa smo denimo pridobili tudi na straneh Evropskega sveta, Evropske unije, OECD (angl. Organisation for Economic Co-operation and Development oz. Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj), IMF in UMAR-ja (Urad Republike Slovenije za makroekonomske analize in razvoj). Literatura in podatki iz navedenih virov so nam omogočili temeljito proučitev obravnavanega področja in zagotovili odlično izhodišče za nadaljnjo empirično raziskavo.

Podlaga za empirični del naše magistrske naloge je bil vnaprej pripravljen delno strukturiran intervju, ki smo ga opravili s petimi malimi oz. srednje velikimi podjetji iz panoge cestnega tovornega prometa v Sloveniji. To metodo smo izbrali, ker smo želeli pustiti respondentom veliko možnosti za odgovore in pridobiti čim boljše kvalitativne podatke. Metoda nam je omogočila tudi to, da smo lahko vprašanja prilagajali in spreminjali glede na odgovore naših respondentov. Naš vzorec je bil sicer majhen, a kljub temu pravi, da smo lahko dognali glavne kvalitativne značilnosti situacije, s katero so se soočila podjetja. Na podlagi vseh opravljenih intervjujev smo lahko potegnili vzporednice med podjetji, oblikovali priporočila za odločevalce in sklep.

Udeleženci naših intervjujev so imeli sledeče nazive: direktor podjetja, vodja podružnice, FTL direktor in finančnica. Poizkusili smo tudi z intervjujem disponenta, vendar se ta ni čutil kompetentnega za odgovarjanje na vprašanja intervjuja. Vsa intervjuvana podjetja imajo v AJPES-u vpisano kot primarno dejavnost H49.410, tj. cestni tovorni promet, in spadajo v kategorijo malih in srednje velikih podjetij. Intervjuvana podjetja so osredotočena na mednarodne trge in prevoze v Sloveniji izvajajo le v manjši meri. Njihovi glavni trgi so bili Italija, ki je bila s stališča dogajanja med pandemijo najbolj zanimiva, Francija, Švica, Nemčija in občasno tudi države Beneluksa. Podjetja so imela od 7 do 60 zaposlencev. Eno podjetje je imelo v letu 2019 25 milijonov letnega prometa, vsa ostala pa so imela pod 10 milijonov EUR letnega prometa. Dve izmed intervjuvanih podjetij delujeta v mednarodni skupini. Intervjuvanci so bile osebe, s katerimi smo pri študentskem delu tudi sami poslovno sodelovali. Pri izbiri intervjuvancev smo imeli kar nekaj težav, saj precej potencialnih intervjuvancev ni imelo časa in niso utegnili sodelovati. Preko elektronske pošte in preko telefona smo kontaktirali okrog 15 podjetij, intervju pa smo nato izvedli s petimi podjetji, ki so se odzvala. Podjetja povečini poslujejo z Zahodno Evropo in so pretežno izvozno

usmerjena, zato je vzorec ožji, kot bi si morda želeli. Pregled posameznih značilnosti intervjuvanih podjetij je razviden v tabeli 6, navedeni pa so podatki, ki so jih posredovali intervjuvanci.

Tabela 6: Pregled značilnosti intervjuvanih podjetij

<i>Št.</i>	<i>Letni promet v l. 2019 (v milijonih EUR)</i>	<i>Dobiček v l. 2019 (v EUR)</i>	<i>Št. upravljanih tovornih vozil</i>	<i>Položaj intervjuvanca v podjetju</i>	<i>Izvozni trgi</i>
1	10	-100.000	60	vod. podr.	IT, FR
2	5	8000	25	finančnica	IT, CH
3	5	170.000	20	direktor	IT, CH, DE
4	25	60.000	40	FTL direktor	EU
5	9	41.000	60	direktor	IT, DE, AT, CH

Vir: lastno delo.

Vsi intervjuji razen enega so bili izvedeni preko spleta, in sicer preko klica z uporabo aplikacije Zoom oz. WhatsApp ali s pisnim odgovarjanjem na vprašanja, ker je določen intervjuvanec tako želel. En intervju je bil izveden v živo. Tudi nekateri udeleženci intervjuja preko videokonference so okvirna vprašanja prejeli vnaprej, da so se lahko bolje pripravili na intervju in podali kvalitetnejše odgovore. Nekatera vprašanja so namreč zajemala tudi dogajanja, ki so se odvijala skoraj leto nazaj, ko se je epidemija pričela. Intervjuji oziroma celotni pogovori so časovno trajali od petindvajset minut do uro in petintrideset minut, odvisno od tega, koliko se je intervjuvanec razgovoril. Intervjuji so potekali brez večjih nevšečnosti. Zaznali smo tudi dejstvo, da je nekaterim intervjuvancem med intervjuji padla koncentracija, zaradi česar smo jih morali dodatno spodbujati oz. smo predlagali krajši predah med izvedbo intervjuja.

Na podlagi podatkov, ki smo jih pridobili z intervjuji in tudi s pomočjo poročil nekaterih organizacij (npr. IRU), smo oblikovali analizo odgovorov, povzeli glavne ugotovitve o proučevani tematiki in odgovorili na raziskovalna vprašanja. Na koncu smo podali še priporočila za odločevalce, kako in zakaj bi bili določeni ukrepi primerni in učinkoviti za pomoč podjetjem v panogi. Nekateri intervjuvanci so želeli pridobiti povratno informacijo o analizi intervjujev, zato smo jim naknadno posredovali tudi svojo analizo. Podali so tudi dodatne opombe in predloge, ki smo jih kasneje dodatno upoštevali pri predstavitvi rezultatov in dognanj.

3.2 Predstavitev intervjuja

Za potrebe naše raziskave smo pripravili delno strukturiran intervju. Naš intervju smo pričeli z uvodom, kjer smo predstavili potek intervjuja in orisali njegove štiri sklope.

Intervjuvancem smo dali možnost vprašanj o poteku in izvedbi. Najprej smo od njih pridobili osnovne podatke, v kolikor s kakšnim izmed njih nismo bili seznanjeni. Da smo podjetje bolje umestili in razumeli, smo pridobili podatke o nazivu podjetja, številu zaposlenih, številu tovornih vozil, načinu financiranja vozil, višini prihodkov od prometa v 2019 in delovnem mestu zaposlenega.

Nato so sledila vprašanja odprtega tipa, ki so bila razdeljena v 4 sklope. Najprej smo postavili vprašanja o vplivu pandemije COVID-19 na poslovanje, nato smo v drugem sklopu pogledali, kako se je njihovo podjetje odzvalo in prilagodilo, v tretjem sklopu smo se osredotočili na učinke vladnih ukrepov, v četrtem pa smo intervjuvance povprašali o njihovem pogledu v prihodnost, to je o času po pandemiji in o priložnostih in izzivih, ki jih čakajo. V vsakem posameznem od štirih sklopov smo skušali situacijo pogledati kronološko za tri obdobja leta 2020: najprej, kakšno je bilo dogajanje spomladi v času prvega vala, nato poleti v času nizke incidence okužb, nazadnje pa v času večjega, drugega vala, tj. jeseni in ob koncu leta. Zanimale so nas razlike v dogajanju med temi obdobji, če so jih podjetja zaznala.

Intervjuvanci so na naša vprašanja odgovarjali prosto in na podlagi svojih informacij iz prakse v podjetjih. Če so v svojih odgovorih zašli, smo jih s podvprašanji usmerjali. S podvprašanji smo razrešili nejasnosti v njihovem pripovedovanju. Pogosto se je zgodilo tudi to, da so zajadrali iz teme vprašalnega sklopa, pri čemer smo jih včasih preusmerili nazaj na temo trenutnega sklopa, spet drugič pa smo jim pustili nadaljevati, saj so se odgovori lahko nanašali na pomembne podrobnosti iz prejšnjih sklopov.

3.3 Predstavitev raziskovalnih vprašanj

Raziskovalna vprašanja smo postavili potem, ko smo proučili tematiko in podrobno spremljali dogajanje na področju pandemije in njenih vplivov na gospodarstvo. Oblikovali smo jih skladno z nameni in cilji, ki smo jih načrtali ob pripravi dispozicije naloge. Naša raziskovalna vprašanja so bila sledeča:

- Kako so slovenska podjetja v panogi cestnega tovornega prometa občutila posledice pandemije COVID-19?
- Kakšen je bil odziv in prilagoditve podjetij v panogi cestnega tovornega prometa na spremembe?
- Kakšni so bili učinki vladnih ukrepov in pomoči na slovenska podjetja v panogi cestnega tovornega prometa?
- S kakšnimi izzivi se bo panoga cestnega tovornega prometa soočala v prihodnosti?

V nadaljevanju predstavljamo odgovore, ki smo jih pridobili, strnili in obdelali na podlagi opravljenih intervjujev. Odgovore smo analizirali po sklopih, kjer vsak sklop odraža diskusijo na posamezno raziskovalno vprašanje.

4 ANALIZA ODGOVOROV RAZISKAVE

V tem poglavju analiziramo odgovore intervjuvanih podjetij. Najprej je opisan vpliv pandemije COVID-19 na poslovanje, nato odziv podjetij in prilagoditve, sledijo učinki vladnih ukrepov in kako so jih podjetja doživela, na koncu pa obravnavamo še pogled podjetij v panogi na prihodnost.

4.1 Vpliv na poslovanje

Najprej je bilo posledice občutiti na italijanskem trgu, kjer se je pandemija v Evropi tudi izvirno pričela. To so najbolj občutila tista slovenska transportna podjetja, za katera je to pomembno ali celo glavno tržišče. Obseg poslovanja se je najbolj zmanjšal marca in aprila. Podjetja so pandemijo občutila kot nekaj nepričakovanega in kot popolno presenečenje. V Italiji so se začeli pojavljati doslej nevideni ukrepi in omejitve, ki so se tudi razlikovali od regije do regije – v Lombardiji so denimo veljali najstrožji. Podjetja so imela manj delavcev, delali so z zmanjšano produktivnostjo in po posebnih in zelo strogih protokolih. Ponekod so delali le točno specifični profili delavcev in le tisti zaposleni, za katere je bilo to nujno potrebno. Delali so večinoma samo nujna dela, veliko delavcev je bilo namreč tudi na čakanju ali so prišli le na vpoklic. Eden izmed respondentov je navedel, da so imeli primere poslovnih partnerjev, ki so v tem času čez noč preprosto izginili in od njih naenkrat ni bilo nobenega glasu več.

Sčasoma je bilo potrebno prevoze vnaprej najaviti, uvedli so posebne protokole za obnašanje voznikov. To je veljalo posebej za vstop v nekatere cone. Tovarna vozila so v določene cone, kot je bilo recimo mesto Bergamo ali Lodi, vstopala le v policijskem spremstvu. Policisti so tovarna vozila pričakali že pred mestom in nato dostavo spremljali do mesta razklada. Obvezna je bila natančna najava prihoda. Podobno je veljalo tudi na nakladah, razkladih in v skladiščih, kjer se niso srečali z nikomer in so le na daljavo predali dokumente, ki so jih potem tamkajšnji zaposleni razkužili in prevzeli. Veljala je tudi obvezna uporaba mask in v začetku tudi rokavic za enkratno uporabo, vsakršen kontakt pa je bil prepovedan. V istem začetnem obdobju je bilo v drugih državah, recimo v Franciji, vse še veliko bolj sproščeno. Večje stranke so nato postopoma že uvajale strožje protokole in predhodne najave. Transportna podjetja so morala vnaprej posredovati pismene izjave, da so vozniki seznanjeni z zaščitnimi ukrepi in bodo upoštevali vsa navodila.

Kasneje so se na avtocestah zaprla počivališča in parkirišča, bari in restavracije. To je bilo za voznike posebej problematično zaradi nedostopnosti stranišč. Stranišča so bila nedostopna tudi na razkladih in nakladah. En izmed intervjuvancev je navedel primer, ko je voznik v nekem podjetju samo vljudno prosil za dostop do toaletnih prostorov, kar je takoj vzbudilo vsesplošno paniko, saj je bilo to v nasprotju z varnostnimi protokoli, s katerimi bi bil moral biti seznanjen.

Kar je bilo v tem času olajševalna okoliščina je bilo to, da niso več veljale omejitve glede nedeljske vožnje in obveznih počitkov, kar je situacijo rahlo razbremenilo. Podaljšala se je tudi veljavnost nekaterih dovoljenj, ki jih ni bilo mogoče obnoviti zaradi nedelovanja nekaterih uradov. Ukinile so se tudi nekatere druge omejitve, poleg tega pa ni bilo policije, ki bi kontrolirala prekrške oz. je policija predvsem izvajala preglede opremljenosti v zvezi s protikoronskimi ukrepi. Vsi vozniki so morali biti opremljeni z zaščitnimi maskami in razkužili. Kazni so bile zelo stroge in podjetja so navedla primere kazni za svoje voznike, ki so bili prijavljeni, ker varnostnih protokolov niso upoštevali, ko so recimo izstopili iz vozila brez zaščitne maske, obiskali trgovino brez nje ipd.

V prvem valu se je drastično zmanjšalo število prevozov, v Italiji nasploh, predvsem pa v Lombardiji. V tistem času je bilo nenavadno veliko povpraševanja in dobav zelo specifičnih dobrin, kot so na primer toaletni papir, testenine in gore zaščitne opreme, kot se spominjajo naši intervjuvanci. Prihajalo je tudi do kraj in zaplemb mask, zato so bili ti prevozi lahko tvegani. Ceste so v prvem valu samevale in na njih ni bilo drugih vozil, z izjemo nekaj tovornega prometa in dostav. Osebnega vozila na cesti skorajda niso srečal, veljale so tudi stroge prepovedi gibanja. Veliko podjetij v panogi je iz strahu raje odpovedalo vožnje v najbolj izpostavljenih regijah. Začasno je bilo potrebno tudi najavljati prehode meja za vozila, kar je bilo izjemno zahtevno, zapleteno in zamudno.

Sčasoma so se ukrepi pričeli rahljati, spet se je to dogajalo po različnih conah. Podjetja so se z virusom spoznala in strah je bil prisoten v manjši meri. Ukrepi, kot sta razkuževanje in nošenje mask, so se razširili po celotni Evropi. Izpolnjevanje obrazcev o seznanjenosti z ukrepi pri vseh razkladih in nakladah tovora je postalo stalnica, prav tako protokoli obnašanja za voznike. Povsod je postala obvezna opremljenost z zaščitnimi sredstvi. S poletjem je pričelo delati več ljudi, predvsem se je v stare tirnice vrnila industrija. Tudi v drugih dejavnostih so se odprle druge, nenajnujnejše storitve. V panogi transporta so podjetja povečini povečala obseg poslovanja v primerjavi s pomladjo. Odprla so se avtocestna postajališča, kar je bilo za voznike pomembno olajšanje, seveda pa so tam veljali najstrožji zaščitni ukrepi. Za razliko od obdobja med prvim valom so kasneje odpravili obvezno opremljenost voznikov z zaščitnimi rokavicami za enkratno uporabo iz lateksa in je zadostovalo le strogo razkuževanje in umivanje rok. Sicer pa intervjuvana podjetja navajajo, da poletje ni imelo značilnejših potez v smislu načina dela in poslovanja.

Intervjuvanci navajajo, da je voznik tovornega vozila bil eden izmed najbolj varnih in najmanj izpostavljenih poklicev, čeprav bi morda sprva mislili ravno nasprotno. Zaradi strahu in izjemno strogih protokolov, ki so veljali že od začetka, vozniki niso mogli priti v stik z nikomer. Ker je šlo v primeru voznikov za zunanje in nepoznane ljudi, so se jim vedno vsi izogibali v velikem loku. Vnos virusa v neko podjetje bi bil pomenil zaprtje, zato so to možnost že od začetka vsi hoteli preprečiti. Nobeno izmed intervjuvanih podjetij ni zabeležilo bolezni med svojimi vozniki.

V drugem valu je bilo čutiti, da so proizvajalci zmanjševali svoje kapacitete in so potrebovali manj prevozov kot poprej. Surovine so se ponekod podražile, drugod pa vlada njihovo pomanjkanje, saj se je proizvodnja upočasnila ali ustavila. Veliko podjetij je koristilo možnost čakanja na delo in stimulacije države, saj se jim ne izplača delati na meji rentabilnosti. Uvedli so se strožji ukrepi, kot na primer policijske ure, ponovne ustavitve javnega življenja, zapiranje vseh trgovin razen živilskih in podobno. Na splošno pa so bili ukrepi, ki so vplivali na dejavnost cestnega tovornega prometa, navkljub slabšim epidemiološkim razmeram, milejši kot poprej. Podjetja so se trudila biti čim manj izpostavljena in zmanjšati verjetnost okužbe svojih zaposlenih. Konkretno je recimo eno izmed intervjuvanih podjetij navedlo primer prevozov pohišva. Ker v nekem obdobju monterjem ni bilo dovoljeno vstopanje v stanovanja in izvajati montažo pohišva, se je to poznalo na celotni verigi in se je posledično zaustavila celotna dejavnost. Ta pojav se je sicer zgodil tudi spomladi, vendar je bilo tisto obdobje mnogo krajše in manj izrazito. To je bil velik zalogaj za vse, saj je šlo za vezano trgovino, v času izvajanja intervjujev, tj. januarja 2021, pa so bile po besedah intervjuvancev stvari zopet v normalnih tirnicah.

Podjetja navajajo, da je bilo posla vseskozi dovolj. Večina podjetij je izkusila zmanjšanje prometa, ki je bilo predvsem odvisno od specifičnosti prevozov, ki jih izvajajo, tj. če so panožno specializirani. Podjetja so prejela tudi državno pomoč. Zaradi te možnosti nekatera podjetja tudi raje niso niti poslovala, kar je zmanjšalo konkurenco. Nekatera transportna podjetja so bila morda specializirana za prevoze v avtomobilski industriji, kjer so zadeve denimo zastale. Ti so bili primorani poiskati druge stranke ali pa so preprosto koristili vladne ukrepe. Cene prevozov se niso bistveno spreminjale. Kljub denimo mnogo nižjim cenam nafte, naj do pritiskov na cene s strani strank ne bi prihajalo, saj je to dolgotrajen proces in nikoli nima kratkoročnih vplivov. Trg namreč potrebuje čas, da se odzove. Podjetja navajajo, da se je padec cen prevozov kljub temu zgodil pri velikih naročnikih z masovnimi tovari, kjer so stranke prevoznikov pozorne tudi na cente in bolj pritiskajo na cene. »Tenderji« (razpisi, preko katerih zainteresirani prevozniki oddajo svoje ponudbe za cene in pogoje naročnikom prevozov) pa se drugače večinoma oblikujejo na začetku leta, zato tekom leta sprememb ni bilo in so cene spreminjali šele sedaj.

4.2 Odziv podjetij in prilagoditve

Podjetja so uvedla varnostne ukrepe za vse zaposlene: obvezno nošenje mask, razkuževanje površin in vse opreme, držanje distance. Vsi zaposleni so dobili varnostna opozorila in navodila, ki jih tudi posodablajo. Voznike redno opominjajo, da se protokolov zares držijo in naj niti ne zapuščajo vozil, v kolikor to ni zares nujno potrebno. Vsem zunanjim obiskovalcem so že v prvem valu prepovedali vstop v pisarne, kar je veljalo (in še velja) tudi za njihove lastne voznike, ki so bili obvezani upoštevati stroge protokole. Vse predaje dokumentov so potekale zunaj, pogostost izročanja dokumentov pa se je za lastne voznike tudi zmanjšala, na primer na enkrat mesečno. Prihodi voznikov morajo biti najavljeni, uporabljati morajo zaščitno opremo in nikjer nimajo vstopa v prostore podjetij. Stranke so

posebej občutljive na strogo držanje zaščitnih ukrepov, ki ga tudi ves čas preverjajo in transportna podjetja opozarjajo ob najmanjših nepravilnostih. Varnostni protokoli obnašanja so navadno priloženi že prevoznim nalogom in definirajo zaščitna sredstva, območja gibanja, navodila za predajo dokumentov itd.

Med čakanjem morajo vozniki čakati v vozilih, dokumenti se povsod izročajo zunaj, skozi namenska okna ali pa se puščajo v za to namenjenih nabiralnikih. V nekaterih primerih so podjetja dokumente pred obdelavo tudi začasno odložili za določen čas ali so jih dezinficirali. V začetku pandemije je vse to potekalo tudi ob obvezni uporabi rokavic, kar pa se je pozneje opustilo.

Odziv podjetij je bil tudi v zmanjševanju nepotrebnih stroškov oz. njihovo minimiziranje. Nekatera podjetja so se odločila, da niso podaljšala lizinških pogodb in so tako zmanjšala število tovornih vozil. Podjetje, ki ima tovorna vozila pri prodajalcu najeta po sistemu »buyback«, se je po izteku triletna takšne pogodbe odločilo, da te pogodbe ni podaljšalo oz. ni vzelo novih vozil za naslednje obdobje treh let, kot je bila pri njih stalna praksa. Eno izmed podjetij se je odločilo tudi za to, da je nekaj lastnih vozil začasno odjavilo iz prometa. To pa kljub temu predstavlja izgubo za podjetje, saj vozila tudi v tem primeru povzročajo stroške in izgubljajo svojo vrednost, prihodkov pa seveda ne prinašajo.

Nadalje so podjetja nekatere voznike in druge zaposlene poslala na čakanje, saj je država omogočila tovrstno pomoč. V večini intervjuvanih podjetij so to možnost koristili le v prvem valu, kasneje pa bolj za rizične skupine zaposlenih ali pa so možnost koristili le deloma. V nekaterih podjetjih so se odločili za delno delo od doma, pri drugih pa se jim je to zdela slaba in neizvedljiva rešitev zaradi okrnjenosti timskega dela, ki bi sledila v primeru odločitve zanj. Nekatera podjetja tudi nimajo vzpostavljenih strežnikov in mrež, ki bi takšno obliko dela omogočala, prav tako imajo nekateri pomisleke glede varnosti podatkov pri tovrstnem načinu dela, saj naj bi že tako izkusili veliko vdorov v svoje sisteme, katerih število naj bi se med pandemijo še povečalo. Med pandemijo so zato dali večji poudarek na varovanje podatkov in boljši nadzor.

Med pandemijo so bili ukinjeni tudi praktično vsi obiski strank, s katerimi sedaj nimajo več osebnih stikov, vse dogovarjanje pa se je preselilo na splet in na daljavo. Veliko število strank je prav tako poslovalo od doma. Poleti so se razmere deloma sprostile, čeprav podjetja navajajo, da so se strogih ukrepov, ki smo jih navedli v prvem odstavku tega sklopa, skušali držati vse leto.

Podjetja so ob pojavu prvega vala pričakovala padec finančnega sistema in podobne razmere kot v prejšnji krizi. Pričakovali so, da bo prišlo do plačilne nediscipline, zato so agresivnejše pristopila k izterjavi svojih strank. Strankam so pošiljali opomine in jih blokirali, če je prišlo do neplačil, z nekaterimi so zaradi strahu tudi prenehali poslovno sodelovati. Psihološki odziv je bil zelo močan in podjetja navajajo, da se je takrat izterjalo veliko denarja, kar je bilo presenetljivo, saj je odlaganje plačil v branži postal uveljavljen način dela, čeprav

obstajajo tudi zakonsko predpisani plačilni roki. Teh rokov se sicer naročniki prevozov slabo držijo, saj je takšne primere skoraj nemogoče iztožiti.

V drugem valu je veliko podjetij že rahlo pozabilo na prvi val, zato je presenetil s svojo intenzivnostjo. Zajel je vsa evropska tržišča, nekatera prej, druga kasneje. Ukrepi so se okrepili. Zaznati je bilo, da so se ljudje na pandemijo nekako navadili in so bili bolj sproščeni kakor spomladi. Intervjuvanci navajajo, da tokrat ni bilo več prisotnega začetnega strahu in skrbnosti in je morda prav zato ta imel tako razsežne posledice. V gospodarstvu je obveljala nekakšna splošna ugotovitev, da posli ne morejo stati in je poslovanje potrebno prilagoditi novim pogojem. Podjetja so zato poizkušala normalno poslovati, seveda z upoštevanjem zaščitnih ukrepov in protokolov znotraj organizacij.

Večina intervjuvancev zagovarja stališče, da v njihovi dejavnosti delo od doma ne bi bilo dovolj učinkovito. V tem primeru bi zelo trpelo timsko delo, slabše bi bilo komuniciranje in usklajevanje, delo pa bi bilo mnogo težje organizirati. Zato so intervjuvana podjetja zagovarjala prednosti fizične prisotnosti, čeprav so se nekatera poslužila izmeničnega dela od doma, sploh v primeru rizičnih stikov, ki so jih imeli zaposleni. Potrebno je poudariti, da niti vsa podjetja niti vsi zaposleni nimajo vzpostavljenih primernih pogojev za delo od doma. Za takšno delo bi bilo potrebno vzpostaviti varne IT sisteme, ki bi to omogočali, zagotoviti prenosne računalnike in drugo opremo, zaposleni bi morali imeti dostop do hitre internetne povezave tudi doma, preusmeriti bi bilo potrebno vse klice, pošto in podobno, izgubil bi se stik s skladiščem. Eno izmed podjetij je izrazilo stališče, da bi bil to velik in nepotreben strošek za takšen eksperiment.

Eno izmed podjetij je navedlo, da so šele v drugem valu uvedli obvezno nošenje mask tudi pri zaposlenih v pisarnah. Podjetja so to pot uvedla tudi ukrep razmikanja miz, izboljšanje pogojev za držanje distance, nekateri razkužujejo prostore in površine tudi dvakrat dnevno. To preverjajo s podpisi zaposlenega na poseben protokol razkuževanja. Zaposleni imajo navodilo za dosledno in redno umivanje rok vsakič, ko nekam gredo in se vrnejo k svoji delovni mizi. Imajo tudi posebne protokole za ljudi, ki pridejo denimo na razgovor – tem izmerijo telesno temperaturo, izjasniti se morajo, da so zdravi, potem pa jih usmerijo naravnost v sejno sobo, da ne pridejo v stik z drugimi zaposlenimi. Prostore podjetja večinoma tudi redno zračijo.

V enem izmed podjetij so se morali soočiti z obolelo računovodkinjo. Odzvali so se tako, da so celoten oddelek zaprli za štirinajst dni in tamkajšnje zaposlene poslali na čakanje. Delo so morali zaposleni nato nadoknaditi za nazaj, kar jim je povzročilo precej zamud. V drugem podjetju so imeli obolelega v drugem valu, vendar njegovi sodelavci niso prišli v neposreden stik z njim, prav tako pa so ves čas nosili zaščitne maske. Oboleli se je okužil doma. Tako se niso odločili za izolacijo preostalih zaposlenih, tudi glede na to, da so bili dosledno izvajali vse potrebne ukrepe in protokole za zaščito zaposlenih. Na srečo so tako sodelavci obolelega ostali zdravi in do prenosa okužb naprej ni prišlo.

Vsa podjetja so zaposlenim izdala navodila, da se ob sumu okužbe ali zgolj rizičnem stiku udeležijo hitrega testa. Ta ukrep je na voljo šele v zadnjem času, ko so v Sloveniji zagotovljene možnosti za hitro testiranje s hitrimi antigenскими testi. Podjetja navajajo, da so kontakti zaposlenih z obolelimi v zadnjem času zelo pogosti, zato se je večje število njihovih zaposlenih že večkrat testiralo. V prvem valu zaposlenih, ki bi bili v stiku z nekom, ki je obolel, praktično sploh ni bilo. Takrat so poznali zgolj zelo redke okužbe v Sloveniji, več pa pri poslovnih partnerjih v Italiji, kjer je bila situacija najhujša.

4.3 Učinki vladnih ukrepov

Intervjuvanci navajajo, da so bili spomladanski vladni ukrepi najboljši. To so bili ukrepi, ki so pokrili vse stroške delavcev na čakanju popolnoma brez dodatnih pogojev. Tega ukrepa so se poslužila vsa intervjuvana podjetja, kar je rešilo vrsto odpušćanj. Poteza je bila dobra tudi zato, ker bi se sicer že takrat stvari popolnoma ustavile, ukrepi pa so bili tudi psihološko zelo močan pozitiven signal gospodarstvu, ki je bilo zaradi negotove situacije in vesplošnih slabih novic močno prestrašeno. Ukrepi so bili med podjetji zelo dobro sprejeti, podjetja pa so s tem dobila samozavest, da bodo situacijo s pomoćjo države lahko prebrodila. Možnosti zlorab so bile sicer zelo velike in intervjuvana podjetja menijo, da je prišlo tudi do množice zlorab, saj omejitev in nadzora takrat še ni bilo. Kasneje, predvsem konec leta, pa so se pogoji za uveljavitev subvencioniranega čakanja na delo zaostriili in do tega ukrepa niso bila več upravićena vsa podjetja, zato se od tedaj tega poslužujejo le v manjšini. Nižji je postal tudi obseg subvencioniranja, kar pomeni, da mora podjetje še vedno najti lastna sredstva, zapletenejše je postalo dokazovanje, uvedeni pa so bili tudi pogosti inšpekcijski nadzori. Vse to podjetja odvrća od uporabe te možnosti, večina podjetij pa je menila tudi, da potrebe po uporabi tega instrumenta v branži cestnega tovarnega prometa trenutno ni. Eno izmed podjetij navaja, da so na čakanju ohranili le eno zaposleno, ki se ji je iztekla pogodba in ki je v rizićni skupini.

Do težav s plaćilno nedisciplino in likvidnostjo v tokratni krizi, kot navajajo podjetja, ni prišlo. Tako ni bilo potrebe, da bi se poslužili vladnih ukrepov, ki so reševali to področje. Intervjuvana podjetja so bila enotnega mnenja, da je denarja na trgu dovolj oziroma celo na pretek, obrestne mere pa so rekordno nizke. Kar se tiće subvencioniranih posojil za podjetja oz. posojil, za katera jamći država, so nam intervjuvanci povedali, da so postopki za njihovo pridobitev absolutno preveć zapleteni. Eno izmed podjetij tudi navaja, da dejanskega dogovora z bankami, kako ta ukrep v praksi uveljaviti, sploh ni bilo. To bi lahko bil tudi pglavitni razlog, da ta ukrep ni zaživel. Eno izmed podjetij, ki deluje v okviru mednarodne skupine, se v zadnjem času ne zadolžuje več pri poslovnih bankah, temveć uporabljajo raje zadolževanje pri krovni družbi, saj je to cenejše.

Većina vznikov, ki izhajajo iz balkanskih držav, je imela najveć težav zaradi vladnih ukrepov, ki so jim posredno ali neposredno preprećevali vraćanje k svojim družinam v matićnih državah. Izpolnjevati morajo različne protokole, po vstopu v Slovenijo pa jo morajo

zapustiti v samo šestih urah. V domovini bi morali uradno tudi v karanteno, kar pa je v praksi nemogoče, saj se navadno vračajo le za vikend. Težave imajo pogosto tudi pri prehodih meja, čeprav spadajo v posebno kategorijo čezmejnih delavcev. Prehodi meja ostajajo tudi zelo zamuden proces, saj izvajanje protokolov zahteva veliko časa, na mejah pa nastajajo večurne kolone. Zaradi tega tudi pogosto zamujajo na delo in večkrat premalo spi. Podjetja navajajo, da je na tem področju veliko stvari nedorečenih in meddržavno neusklajenih, kar bi bilo nujno urediti. Dodatno zmedo ustvarja neprestano spreminjanje ukrepov, ki so trenutno v veljavi. Bila so tudi obdobja, ko bi bili morali vozniki ob prihodu v Slovenijo za sedem ali deset dni v karanteno, kar je bil popolnoma nesorazmeren in v praksi neizvedljiv ukrep, zato na srečo ni bil dolgo aktualen.

Veliko nepotrebnega birokratskega dela je našim intervjuvanim podjetjem povzročalo najavljanje tovornjakov za prehode meja, največ v Franciji in Italiji. Prav v času izvajanja intervjujev je v veljavo ravno vstopil nov ukrep v Italiji, kjer je ponovno potrebno najaviti prehode državnih meja tovornih vozil. To ne koristi ne državi ne gospodarstvu, vprašanje je tudi, ali takšna kontrola kakorkoli koristi celo obvladovanju epidemije. Podjetja so bila enotnega mnenja, da takšni ukrepi zmanjšujejo možnosti za delo, obremenjujejo pisarniške delavce in dušijo njihovo dejavnost. Ker je pravil in ukrepov toliko, spreminjajo pa se s svetlobno hitrostjo, je težko slediti dogajanju, pravočasno posredovati informacije vsem zaposlenim in se izogniti kaznim, ki so zelo visoke, pa je za podjetja trd oreh. Te kazni predstavljajo obremenjujoč faktor za mnoga podjetja v panogi.

Podjetja navajajo, da je bilo v poletju v veljavi zelo malo vladnih ukrepov, ki bi jih omejevali. Zahteve za prehode državnih meja so se zmanjšale. Prehodi meja so bili dokaj normalni, tudi vsakoletnih zastojev na mejah, ki so navadno posledica navala turistov, je bilo izredno malo. Potrebe po zelenih pasovih, kot jo je denimo predlagala organizacija IRU, niso zaznali.

Na splošno so podjetja izrazila, da zanje velika večina vladnih pomoči niti ne pride v poštev niti jih ne potrebujejo. Podjetja menijo, da ukrepi v splošnem niso slabi in so dobro zastavljeni, konec koncev so rešili kritično gospodarsko situacijo. Problem vidijo v nadzoru njihovega izvajanja in zlorabah. Panoga najbolje deluje, če je konkurenca zdrava, so pravila igre karseda preprosta in nihče nima privilegijev, s katerimi bi si izboljšal položaj na trgu. Naloga države je, da to zagotovi in prepreči goljufiva neravnovesja na trgu. Velik problem podjetja vidijo v subvencijah države, ki so namenjene le izbrancem, kar jim ustvarja nelojalno konkurenco.

Delo in poslovanje za podjetja v panogi cestnega tovornega prometa ni omejeno, torej lahko nemoteno opravljajo svoje storitve in zaslužijo. Podjetja menijo, da se državni aparat večinoma dobro zaveda pomena logistike in transporta, ki mora nemoteno delovati. Intervjuvana podjetja v branži ne čutijo, da bi bil njihov sektor posebej prizadet. Trenutno tudi ne občutijo bistvenega zmanjšanja povpraševanja po prevozihi, čeprav proizvodna podjetja delujejo z zmanjšanimi zmogljivostmi. Vladne pomoči bi morale po njihovem

mnemu dobiti panoge, ki jih je pandemija zares izrazito prizadela, npr. turizem ali sorodna panoga prevoza potnikov, ki med pandemijo ni deloval.

4.4 Prihodnost dejavnosti

Logistika se je v zadnjem času zelo razvila, posebno to velja za paketno distribucijo za individualne stranke. Podjetja navajajo, da se je v času pandemije močno povečalo število dostav direktno končnim strankam. Eno podjetje kot primer navaja povečanje (večjih) dostav pohištva neposredno končnim potrošnikom na dom, potem ko so ga ti naročili na spletni strani doma ali tudi v drugi državi, kar prej ni bila tako pogosta praksa. Zdi se, da to nakazuje trende tudi za prihodnost.

Glede na višje stroške dela, goriv, cestnin, tunelnin in drugih storitev podjetja napovedujejo, da se bodo v letu 2021 morala posvetiti rasti stroškov. Potrebno bo proučiti, kateri stroški so zares nujno potrebni in se znebiti balasta, še posebej to velja pri večjih transportnih podjetjih. Slovenski izvozniki prevoznih storitev postajajo težje cenovno konkurenčni, ker tuje države, še posebej Francija in Nemčija, sprejemajo protekcionistične in protidampinške politike za svoj prevoznikiški sektor. Tako imamo že od države določene minimalne urne postavke za voznike, ti pa morajo imeti v primeru kontrole pri sebi potrdila o zadnjih plačah, kjer je to razvidno. Poleg tega morajo biti vozniki redno zaposleni pri transportnem podjetju, razen seveda, če so tudi sami lastniki tovornega vozila. Zunanje izvajanje dejavnosti (angl. outsourcing) bo poleg racionalizacije poslovanja pomemben trend v prihodnosti. Vsa večja logistična podjetja stremijo k delu z najetimi kapacitetami v kar najvišji možni meri, saj lastništvo tovornih vozil predstavlja velik in težko obvladljiv strošek, pa tudi tveganje, zato je trend dobiti karseda veliko število podprevoznikov, ki so nato plačani po kilometru. Pri tem načinu delno odpade tudi skrb o nezadostni izkoriščenosti kapacitet, dobiček na vsakem vozilu pa je mnogo bolj pregleden, računica pa enostavna. Vzdrževanje tovornih vozil je postalo zelo drago, zato velika podjetja selijo lastništvo vozil v Vzhodno Evropo.

Obenem podjetja poudarjajo, da je najpomembnejša vitka organizacija dela, k čemer želijo stremeti v prihodnosti. Poudarek je na tem, da so kapacitete kar najboljše izkoriščene in poslovanje racionalizirano. Podjetja želijo postati tudi bolj fleksibilna, da se bodo znala hitro in učinkovito prilagajati tržnim spremembam.

Svoje cilje za prihodnost želijo doseči z izboljšano IT podporo in tudi boljšo sledljivostjo pošilk. Kurirske službe so vse to že uspešno implementirale v svoje organizacije in so nekaj korakov pred običajnimi podjetji v cestnem transportu. Ta korak zato v prihodnosti nujno čaka tudi velike logiste, ki operirajo z večjimi pošilkami. Večina podjetij namreč še vedno deluje na klasičen način, naročniki in stranke pa lahko o statusu svoje pošiljke izvedo le preko elektronske pošte disponentom. Nov način bo racionaliziral poslovanje in povečal učinkovitost, prihodi na nakladna in razkladna mesta pa bodo postali bolj predvidljivi. Slednje je še posebej pomembno zaradi »bookingov«, ki jih imajo vsa večja in uspešnejša

podjetja. Ta beležijo tudi točnost prihodov svojega logističnega partnerja in v primeru slabih rezultatov tega tudi zamenjajo.

Pojavljajo se tudi tovorna vozila na alternativna goriva, kot so elektrika, tekoči vodik in plin. Tovrstni motorji so tudi subvencionirani s strani držav in Evropske unije, vendar pa intervjuvanci navajajo, da imajo ti motorji še številne pomanjkljivosti in omejitve. Problem je denimo v manjšem dosegu takšnih vozil in slabši dostopnosti energentov zanje. V skupini enega izmed intervjuvancev že testirajo petdeset testnih tovornih vozil na plinski pogon (CNG). Imeli so precej težav z okvarami, ki so bile sicer rešene v garancijskem roku, problem pa je bil tudi v tem, da vozniki niso želeli voziti teh tovornjakov, saj (zmotno) verjamejo, da so nevarnejši od običajnih dizelskih. Prednost plina podjetja sicer vidijo tudi v tem, da ga ni mogoče odtujiti, kot se to pogosto dogaja pri dizelskem gorivu. Dodatna slabost tovornih vozil na plin je višji začetni vložek, drago vzdrževanje in na koncu težavna prodaja takšnih vozil, saj njihov trg še ne obstaja oz. je izrazito majhen. Daljna prihodnost bo zagotovo tudi v avtonomnih vozilih, saj je poklic voznika tovornega vozila naporen, voznikov, ki bi ga bili pripravljeni opravljati pa vselej premalo.

Podjetij prihodnost ne skrbi, saj je logistika panoga, ki vseskozi raste, potrebe po tovrstnih storitvah pa se neprestano povečujejo. Obenem raste tudi konkurenca, zato njihov fokus ostaja na zagotavljanju kakovostne storitve strankam. Ker cena prevoza in distribucije pomembno vpliva na končno ceno izdelkov, stranke neprestano iščejo cenejše rešitve, zato je izstopanje po kakovosti bistvenega pomena. Obenem morajo podjetja zagotoviti čim boljšo izkoriščenost prostora na svojih tovornih vozilih in prevoziti čim manj praznih ali napol praznih kilometrov.

Močan trend, ki ga opažajo intervjuvanci, je tudi koncentracija trga. Veliki sistemi so se združili, logistične multinacionalke se močno zanimajo za nakup različnih igralcev na trgu. Vprašanje se pojavlja, ali želijo manjše igralce le izločiti iz trga ali jih resnično kupiti in doseči določene skupne sinergije. Cestni tovorni promet seveda ni edina panoga, kjer se to dogaja, čas pa bo pokazal smotrnost tovrstnih managerskih iger.

5 UGOTOVITVE IN PRIPOROČILA ODLOČEVALCEM

Vlade so že sprejele mnoge potrebne ukrepe in pomoči podjetjem v panogi. V tem poglavju želimo predlagati načine in možnosti, kako bi lahko bile pomoči uveljavljene, da bi dosegle zelene učinke.

Podjetja lahko prejmejo (in so tudi v praksi že prejela) finančne spodbude kot začasno pomoč na podlagi izgubljenih prihodkov. Tukaj je potrebno dati poudarek na poštena merila za upravičenost, saj lahko zgrešena merila iz izbora izločijo tudi močno prizadeta podjetja, ukrep pa lahko povzroči tudi porast dela na črno, da bi podjetja dosegla nižje prihodke. Pomembna je dostopnost posojil, tudi za kritje variabilnih stroškov. Podjetja potrebujejo refinanciranje že obstoječih posojil oziroma njihov odlog ali podaljšanje. Še bolj pride to v

poštev pri podjetjih, ki imajo sklenjene dolgoročne lizinski pogodbe za svoja tovorna vozila, kjer prav tako veliko podjetij potrebuje možnost odloga. Dostopnost do kreditiranja za obnovo voznega parka po nizkih obrestnih merah je še ena izmed možnih rešitev, ki je obenem dobra tudi za okolje. Ukrepi na vseh teh področjih pa morajo biti sprejeti na način, da dostopnost spodbud naredijo karseda enostavno in birokratsko nezapleteno. Finančna podpora za delavce na čakanju je v uveljavi, izziv pa bo zagotoviti primeren prehod nazaj na normalno poslovanje ob zagonu gospodarstva.

Dobrodošla pomoč bi bila tudi zamik zakonsko določenih rokov za poplačilo davkov, dajatev in prispevkov, še posebej v primeru dajatev na goriva, ki predstavljajo največji strošek, pa tudi socialnih prispevkov in davka od dohodkov pravnih oseb. Možnost je seveda tudi v začasnem zmanjšanju nekaterih od teh dajatev. Pomemben strošek ostajajo tudi zavarovanja za vozila. Za neoperativen voznik park bi bilo smiselno razmisliti o možnosti zmanjšanja zavarovalnih premij za čas, ko vozila niso bila v uporabi zaradi sprejetih ukrepov. Intervjuje smo v svoji raziskavi opravili le s podjetji, ki so uspešna in so se dobro spopadla s trenutno krizo, vendar obstajajo specializirana podjetja v cestnem tovornem prometu, ki so ob krizi izgubila svoj trg. Tak je denimo primer podjetij, ki opravljajo dostave za javne zavode, na primer izobraževalne ustanove.

Tovornjaki in vozniki so na mejah podvrženi dodatnim pregledom in tudi testiranju. Pri sprejemanju tovrstnih politik s strani oblasti večkrat naletimo na nerazumevanje, da pri cestnem prometu dobrin ne gre za neobdobje, ki povzroča kolone in obremenjuje ceste, marveč gre za zagotavljanje dostopnosti tudi osnovnih dobrin prebivalstvu. Tudi v času koronakrize smo imeli obdobja, ko s strani politike posluha za te težave ni bilo. Zastoji na mejah v praksi predstavljajo zamude pri dobavah, nejevoljo na več straneh, morda tudi krajši rok trajanja svežih dobrin in v skrajnih primerih celo zaustavitev proizvodnje. Smiselno bi bilo razmisliti o posebnih hitrih pasovih na mejah za tovornjake, kot morda tudi za poklicne voznike pri vračanju na delo. Tovorni promet je zelo pomemben člen v dobavni verigi in vsak zastoj tako povzroči močan domino efekt.

Poklicni vozniki morajo biti prepoznani kot delavci, ki omogočajo osnovno dostopnost prebivalstva do dobrin. Kot taki morajo imeti poseben status, posebej pri prečkanju državnih meja. V Sloveniji je to še posebej pomemben faktor, ker ima večina voznikov svoje družine v balkanskih državah in se tedensko ali mesečno vračajo domov, da z njimi preživijo vsaj nekaj dragocenega časa. Za voznike kot ključne člene pri zagotavljanju dostopnosti do osnovnih dobrin za prebivalstvo je potrebno tudi, da imajo zagotovljeno primerno zaščitno opremo in sredstva za razkuževanje, da se lahko zaščitijo.

Ukrepi po nekaterih državah onemogočajo ali otežujejo podaljševanje različnih dovoljenj in pregledov, kot so tehnični pregledi, prometna dovoljenja, licence, poklicne kvalifikacije, vozniška dovoljenja, vize za prebivanje in delo, idr. Prekrškovni organi bi morali biti o tem dobro seznanjeni, na nadnacionalni ravni pa sprejeti sklepi o nekaznovanju in avtomatskem podaljšanju v primeru preteklih dokumentov. Zagotoviti bi bilo potrebno fleksibilnost pri

interpretaciji pravil in omejitev vožnje, veljal pa bi tudi razmislek o poenostavitvi vseh pravilnikov in določil, ki se tičejo cestnoprometnih predpisov, določil glede vožnje in počitkov in drugih kompleksnih birokratskih regulacij, ki so bolj same sebi namen kakor v prid voznikom ali družbi.

Zmagovalci pretresa, ki ga je povzročila pandemija COVID-19, so transportna podjetja, ki so prevažala dobrine, po katerih se je povpraševanje močno povečalo, sploh na mednarodnih trgih. To je bila denimo hrana, zaščitna oprema, zdravila idr. Zmagovalci so tudi tisti, ki so svoje delovanje tekom krize ohranili, niso zaprli poslovanja in niso izgubili svojih strank. Poraženci so po drugi strani podjetja, ki so bila povezana s panogami, katerih dejavnost je bila v času pandemije okrnjena. Vsekakor pa so zmagovalna podjetja vedno tista, ki se uspejo na krizo hitro in uspešno odzvati in najti nove rešitve ter nove posle za svojo dejavnost.

SKLEP

V naši raziskavi smo ugotavljali, kako so podjetja v panogi cestnega tovornega prometa doživljala pandemijo COVID-19. Podjetja so posledice pandemije najbolj občutila v marcu in aprilu, ko je bila pandemija v prvem valu na vrhuncu in so veljali tudi najstrožji vladni ukrepi za zajezitev širjenja. Takrat je namreč obstalo tudi največ industrije, posledično pa je bilo na trgu tudi vse manj tovora za prevoz. Na trgih sta vladala močan strah in negotovost. Najbolj so bila prizadeta podjetja, ki so prisotna na italijanskem trgu. Zaradi pandemije so morali zaposleni izpolnjevati veliko obrazcev za prehajanje meja in najavljanje razkladov, za vstop v nekatere cone je bilo obvezno tudi policijsko spremstvo. Vozniki so imeli med drugim veliko težav z nedostopnostjo toaletnih prostorov, restavracij in trgovin. Navkljub opozorilom Mednarodne zveze za cestni transport, OZS in nekaterih drugih poročil, ki smo jih lahko prebrali, se zdi, da panoga cestnega tovornega prometa ob pandemiji ni bila posebno prizadeta. Podjetja, ki smo jih intervjuvali, namreč ugotavljajo, da lahko, z izjemo rahlega upada prometa, stabilno poslujejo naprej.

Podjetja so se morala zavoljo pandemije prilagoditi in sprejeti mnoge varnostne ukrepe in protokole. Ti ukrepi vključujejo varnostne protokole na nakladnih mestih in v skladiščih, razkuževanje površin v podjetju, uporabo zaščitnih mask, dosledno umivanje rok, merjenje telesne temperature, redno prezračevanje, izogibanje vsem nenujnim stikom, ukinitve obiskov strank idr. Kot odziv na situacijo je bilo potrebno zmanjšati stroške. Tako so nekatera podjetja zaradi zmanjšanja prometa začasno odjavila svoja vozila iz prometa, druga morda niso podaljšala lizinških pogodb. Agresivneje so pristopila tudi k izterjavi strank zaradi strahu pred plačilno nedisciplino in nelikvidnostjo, kar pa se ni zgodilo. Presežek zaposlenih so poslali na čakanje, dela od doma za pisarniške zaposlene pa so se poslužili le izjemoma in le začasno. Kasneje se je ozračje na trgih sprostil, gospodarstvo se je prilagodilo spremenjenim razmeram in poizkušalo delovati dalje. Kljub zaostritvam v drugem valu so podjetja v cestnem tovornem prometu svojo dejavnost nadaljevala brez

posebnosti. V primeru okužbe med zaposlenimi so v enem primeru podjetje začasno poslali ves oddelek v karanteno, od pojava hitrih testov pa se v primeru rizičnih stikov poslužujejo možnosti testiranja zaposlenih.

Spomladanski vladni ukrepi so bili za podjetja najbolj učinkoviti, bili so tudi odlično sprejeti. Zmanjšali so strah in podjetjem v panogi omogočili, da so lahko ta brez težav prebrodila spremenjeno situacijo. Podjetja so se sicer največ posluževala ukrepa subvencioniranega čakanja na delo, predvsem v spomladanskem času. Kasneje so se pogoji za upravičenost spremenili, prav tako pa v panogi ni bilo več potrebe po množičnem koriščenju tovrstnega ukrepa. Možnosti subvencioniranih posojil in državnih poroštev podjetja v panogi niso uporabila, saj po tem ni bilo potrebe, uveljavljanje pa bi bilo obenem preveč zapleteno. Pri ukrepih za zaježitev širjenja so podjetja najbolj občutila učinek zaprtih meja, kjer je prihajalo do zamud, vozniki pa so imeli težave pri vračanju k svojim družinam. Negativen vpliv je imelo tudi povečanje obsega birokratskih postopkov. Vladni omejitveni ukrepi so sicer povzročali veliko zmede v gospodarstvu, predvsem zaradi hitrega spreminjanja. Panogi je poleg ukrepov finančne narave najbolj koristil ukrep podaljšanja veljavnosti nekaterih dokumentov in začasna omiljena pravila glede vožnje in počitkov. Podjetja so izpostavila pomanjkljiv nadzor nad uporabo državnih pomoči in nad izvajanjem ukrepov. Ugotavljajo, da je mnogo subjektov ukrepe tudi zlorabilo. Panoga po njihovem mnenju od konca drugega vala deluje brez večjih omejitev in pretresov, saj vendar spada med osnovne dejavnosti, kjer bi vladni omejitveni ukrepi povzročili močan učinek domin. Intervjuvana podjetja niso videla potrebe, da bi bili zanje potrebni kakršnikoli namenski vladni ukrepi pomoči.

Podjetja domnevajo, da se bo v prihodnosti promet v dejavnosti še povečal, predvsem zaradi močne rasti dostavnih storitev. Graditi želijo na izboljšanju kakovosti svojih storitev, saj je cenovna konkurenca v dejavnosti prehuda. Na trgu opažajo močan trend koncentracije in prenosa lastništva in vzdrževanja tovornih vozil večjih igralcev na podjetja držav Vzhodne Evrope. Glavni ukrep, ki ga kanijo uveljaviti v času okrevanja gospodarstva, je racionalizacija poslovanja. Izvesti želijo tudi spremembe na področju digitalizacije in izboljšati IT podporo, kot tudi sledljivost pošiljk, ki je še zelo daleč od ravni, ki so jo razvile kurirske službe. Pomembno je, da ostanejo v koraku s časom in pozorno spremljajo razvoj in trende pri tovornih vozilih na alternativna goriva, v ne tako daljni prihodnosti pa bo potrebno v vozne parke vključiti avtonomna tovorna vozila. To bo rešilo tudi težavo s pomanjkanjem delovne sile, ki postaja vse bolj izrazita. Podjetij v dejavnosti prihodnost ne skrbi, saj je logistika venomer rastoča panoga, potrebe po logističnih storitvah pa se vseskozi povečujejo.

Dobra plat izvedene raziskave so redki kvalitativni podatki, ki smo jih uspeli pridobiti s pomočjo delno strukturiranih intervjujev. Omejitev izvedene magistrske naloge je dejstvo, da smo intervjuvali samo pet podjetij, ki so si bila zelo podobna v tem, da so se vsa ukvarjala z izvozom prevoznih storitev, predvsem v Italijo, Francijo, Švico in Nemčijo. Podjetja, ki prevoze izvajajo izključno v Sloveniji, so razmere morda občutila drugače, enako pa velja za prevozniška podjetja, ki so specializirana le na določeno branžo. Primer slednjega bi lahko

bila avtomobilska industrija, ki naj bi bila bolj prizadeta kot druge dejavnosti. Smiselno bi bilo izvesti tudi krajšo anketo, kjer bi lahko zajeli večji vzorec podjetij in stanje na trgu preverili širše ter tako ovrgli naše pomisleke. Raziskavo bi bilo zanimivo razširiti tudi na druge storitvene dejavnosti in učinke primerjati. Poseben izziv bi bilo raziskati vpliv pandemije COVID-19 na sektor turizma, kjer je bilo dogajanje najbolj pestro, tako v smislu padca prometa kot ukrepov pomoči.

Naloga ponuja poglobljen vpogled v dogajanje med pandemijo, predstavi ukrepe in njihove učinke, predstavi odziv podjetij na dogajanje in opiše njihov pogled na prihodnost panoge. Navedli smo tudi priporočila za odločevalce in ugotovitve. Ugotovili smo lahko, da je dejansko stanje v panogi mnogo boljše od naših začetnih predvidevanj. Podjetja so v nasprotju z našimi pričakovanji izrazila stališče, da branža ne potrebuje posebnih ali dodatnih spodbud in pomoči. Naša naloga bo v prihodnosti zanimiva tudi z zgodovinskega stališča, saj gre za zapis gospodarskega dogajanja v nekem razburkanem in doslej nevidenem zgodovinskem obdobju.

LITERATURA IN VIRI

1. Abodunrin, O., Oloye, G. & Adesola, B. (2020). Coronavirus pandemic and its implication on global economy. *International journal of arts, languages and business studies*, 4, 13-23.
2. Agility Public Warehousing Company K.S.C.P. (2021). *Impact of COVID-19 on Road Freight Network Capacities*. Pridobljeno 28. januarja 2021 iz <https://logisticsinsights.agility.com/COVID19/road-freight/>
3. Agostino, M., Caballini, C. & dalla Chiara, B. (2020). Il trasporto e la logistica in Italia durante l'emergenza Covid-19. *Logistica management*, 2020(6), 62-70.
4. Agrawal, S., De Smet, A., Lacroix, S. & Reich, A. (2020). *To emerge stronger from the COVID-19 crisis, companies should start reskilling their workforces now*. Pridobljeno 28. novembra 2020 iz <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2020/06/To-emerge-stronger-from-the-COVID-19-crisis.pdf>
5. Allen, F., & Carletti, E. (2010). An overview of the crisis: Causes, consequences, and solutions. *International Review of Finance*, 10(1), 1-26.
6. Bamford, C. (2020, 5. junij). *The original Sars virus disappeared – here's why coronavirus won't do the same*. Pridobljeno 19. februarja 2021 iz <https://theconversation.com/the-original-sars-virus-disappeared-heres-why-coronavirus-wont-do-the-same-138177>
7. Banka Slovenije. (2020a). *Ob koncu leta ob slabi epidemiološki sliki nadaljevanje zaostrenih gospodarskih razmer – sporočilo za javnost*. Pridobljeno 19. januarja 2021 iz <https://www.bsi.si/mediji/1605/ob-koncu leta-ob-slabi-epidemioloski-sliki-nadaljevanje-zaostrenih-gospodarskih-razmer>

8. Banka Slovenije. (2020b). *Gospodarska in finančna gibanja – januar 2021*. Pridobljeno 19. januarja 2021 iz <http://bankaslovenije.blob.core.windows.net/publication-files/gospodarska-in-financna-gibanja-januar-2021.pdf>
9. Banka Slovenije. (2020c). *Analiza učinkov COVID-19 na slovensko gospodarstvo, marec 2020*. Pridobljeno 19. januarja 2021 iz <https://bankaslovenije.blob.core.windows.net/publication-files/analiza-vpliv-koronavirusa-na-slovensko-gospodarstvo-arc-slo.pdf>
10. BBC. (2020). *Coronavirus: A visual guide to the economic impact*. Pridobljeno 15. januarja 2021 iz <https://www.bbc.com/news/business-51706225>
11. Benz, S., Gonzales, F. & Mourougane, A. (2020). *The Impact of COVID-19 international travel restrictions on services-trade costs*. Paris: OECD Publishing.
12. Bloom, N., Bunn, P., Chen, S., Minzen, P. & Smietanka, P. (2020). *The Economic Impact of Coronavirus on UK Businesses: Early Evidence from the Decision Maker Panel*. Pridobljeno 28. novembra 2021 iz <https://voxeu.org/article/economic-impact-coronavirus-uk-businesses>
13. Brouillet, F., Dubujet, F., Lambrey, S. & Rizk, C. (2020). *L'activité du secteur des transports est très marquée par le début du confinement au premier trimestre 2020*. Pridobljeno 28. novembra 2021 iz https://www.epsilon.insee.fr/jspui/bitstream/1/131310/1/SDES_dataessentiel_activite-transports_2020.pdf
14. Budd, L. & Ison, S. (2020). Responsible Transport: A post-COVID agenda for transport policy and practice. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 6, 100-151.
15. Carlsson-Szlezak, P., Reeves, M. & Swartz, P. (2020). What coronavirus could mean for the global economy. *Harvard Business Review*, 3, 1-10.
16. Chan-Yeung, M. & Xu, R. H. (2003). SARS: epidemiology. *Respirology (Carlton, Vic.)*, 8, 9-14.
17. Chou, J., Kuo, N. F. & Peng, S. L. (2004). Potential impacts of the SARS outbreak on Taiwan's economy. *Asian Economic Papers*, 3(1), 84-99.
18. de Campos, R. S., Simon, A. T. & de Campos Martins, F. (2019). Assessing the impacts of road freight transport on sustainability: A case study in the sugar-energy sector. *Journal of Cleaner Production*, 220, 995-1004.
19. del Rio-Chanona, R. M., Mealy, P., Pichler, A., Lafond, F. & Farmer, D. (2020). Supply and demand shocks in the COVID-19 pandemic: An industry and occupation perspective. *Oxford Review of Economic Policy*, 36(1), 94-137.
20. Lipnik, K. (2020). To je najslabši dan evropskih borz. *Delo*. Pridobljeno 25. januarja 2021 iz <https://www.delo.si/gospodarstvo/novice/na-borzah-izginila-stiri-leta-rasti/>
21. Etransport.si. (2020). *100 največjih slovenskih prevoznikov*. Pridobljeno 9. marca 2021 s <https://www.etransport.si/novice/100-najvecjih-slovenskih-prevoznikov>
22. Evropska komisija. (2018). *EU transport in figures – Statistical pocketbook 2018*. Pridobljeno 2. februarja 2021 iz https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en

23. Evropska komisija. (2020a). *Manjše breme predpisov za transportni sektor*. Pridobljeno 27. januarja 2021 s https://ec.europa.eu/slovenia/news/measures-to-provide-relief-and-flexibilit-to-the-transport-sector_sl
24. Evropska komisija. (2021a). *COVID-19: Pregled ukrepov EU za boj proti koronavirusu in blaženje posledic krize*. Pridobljeno 27. januarja 2021 iz https://ec.europa.eu/slovenia/news/covid19-ecresponse-summary_sl
25. Evropska komisija. (2021b). *Odziv na koronavirus – Javno zdravje*. Pridobljeno 27. januarja 2021 iz https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/public-health_sl
26. Evropska komisija. (2021c). *Potovanje med koronavirusno pandemijo*. Pridobljeno 27. januarja 2021 iz https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/travel-during-coronavirus-pandemic_sl#omejitve-potovanj-v-eu
27. Evropska komisija. (2021d). *Evropski načrt za odpravo zaježitvenih ukrepov zaradi koronavirusa*. Pridobljeno 27. januarja 2021 iz https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/european-roadmap-lifting-coronavirus-containment-measures_sl
28. Evropska komisija. (2021e). *Delovna mesta in gospodarstvo v času pandemije koronavirusa*. Pridobljeno 27. januarja 2021 iz https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/economy_sl
29. Evropska unija. (2021). *Časovnica – ukrepi Sveta v zvezi s covidom-19*. Pridobljeno 22. januarja 2021 iz <https://www.consilium.europa.eu/sl/policies/coronavirus/timeline/>
30. Evropski svet. (2021a). *Pandemija koronavirusa covid-19: odzivanje EU*. Pridobljeno 22. januarja 2021 iz <https://www.consilium.europa.eu/sl/policies/coronavirus/>
31. Evropski svet. (2021b). *Covid-19: odziv EU na gospodarske posledice*. Pridobljeno 23. januarja 2021 iz <https://www.consilium.europa.eu/sl/policies/coronavirus/covid-19-economy/>
32. Fan, E. X. (2003). *SARS: economic impacts and implications*. Pridobljeno 18. januarja 2021 iz <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/28073/pb015.pdf>
33. Finance. (2021). Kako bomo v Sloveniji delili 5,2 milijarde Evrov za okrepanje in odpornost. *Finance Manager*, 5(2021), 13-15.
34. Fitch Solutions. (2021). *Slovenia Freight Transport & Shipping Report – 2021*. London: Fitch Solutions Group Limited. Pridobljeno 28. januarja 2021 iz <https://search-proquest-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/reports/slovenia-freight-transport-amp-shipping-report/docview/2450664998/se-2?accountid=28926>
35. Gov.si. (2020a). *Prvi paket ukrepov za omilitev posledic epidemije*. Pridobljeno 24. januarja 2021 iz <https://www.gov.si teme/koronavirus-sars-cov-2/odpravljanje-posledic-epidemije/prvi-paket-ukrepov-za-omilitev-posledic-epidemije/>
36. Gov.si. (2020b). *Drugi paket ukrepov za omilitev posledic epidemije*. Pridobljeno 24. januarja 2021 iz <https://www.gov.si teme/koronavirus-sars-cov-2/odpravljanje-posledic-epidemije/drugi-paket-ukrepov-za-omilitev-posledic-epidemije/>
37. Gov.si. (2020c). *Tretji paket ukrepov za omilitev posledic epidemije (#PKP3)*. Pridobljeno 24. januarja 2021 iz <https://www.gov.si teme/koronavirus-sars-cov-2/odpravljanje-posledic-epidemije/tretji-paket-ukrepov-za-omilitev-posledic-epidemije/#PKP3>

- 2/odpravljanje-posledic-epidemije/tretji-paket-ukrepov-za-umilitev-posledic-epidemije-pkp3/
38. Gov.si. (2020d). *Četrti paket ukrepov za omilitev posledic*. Pridobljeno 24. januarja 2021 iz <https://www.gov.si teme/koronavirus-sars-cov-2/odpravljanje-posledic-epidemije/cetrtri-paket/>
 39. Gov.si. (2020e). *Peti paket ukrepov za omilitev posledic epidemije (#PKP5)*. Pridobljeno 25. januarja 2021 iz <https://www.gov.si teme/koronavirus-sars-cov-2/odpravljanje-posledic-epidemije/peti-paket-ukrepov-za-omilitev-posledic-epidemije-pkp5/>
 40. Gov.si. (2020f). *Šesti paket ukrepov za omilitev posledic epidemije (#PKP6)*. Pridobljeno 25. januarja 2021 iz <https://www.gov.si teme/koronavirus-sars-cov-2/odpravljanje-posledic-epidemije/sesti-paket-ukrepov-za-omilitev-posledic-epidemije-pkp6/>
 41. Gov.si. (2020g). *Sedmi paket ukrepov za omilitev posledic epidemije (#PKP7)*. Pridobljeno 25. januarja 2021 iz <https://www.gov.si teme/koronavirus-sars-cov-2/odpravljanje-posledic-epidemije/sedmi-paket-ukrepov-za-omilitev-posledic-epidemije-pkp7/>
 42. Gov.si. (2021a). *Odpravljanje posledic epidemije*. Pridobljeno 24. januarja 2021 iz <https://www.gov.si teme/koronavirus-sars-cov-2/odpravljanje-posledic-epidemije/>
 43. Gov.si. (2021b). *Measures to contain the spread of COVID-19 infections*. Pridobljeno 27. januarja 2021 iz <https://www.gov.si/en/topics/coronavirus-disease-covid-19/measures-to-contain-the-spread-of-covid-19-infections/>
 44. Gov.si. (2021c). *Ukrepi za zaježitev širjenja okužb*. Pridobljeno 27. januarja 2021 iz <https://www.gov.si teme/koronavirus-sars-cov-2/ukrepi-za-zajezitev-sirjenja-okuzb/>
 45. Greaves, F. (2004). What are the most appropriate methods of surveillance for monitoring an emerging respiratory infection such as SARS?. *Journal of Public Health*, 26(3), 288-292.
 46. Hacker, F., Mottschall, M., Jöhrens, J., Helms, H., Kräck, J. & Rücker, J. (2020). *National and EU freight transport strategies: Status quo and perspectives and implications for the introduction of electric road systems (ERS)*. Pridobljeno 27. januarja 2021 iz <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:ri:diva-48781>
 47. Hai, W., Zhao, Z., Wang, J. & Hou, Z. G. (2004). The short-term impact of SARS on the Chinese economy. *Asian Economic Papers*, 3(1), 57-61.
 48. Hedwall, M. (2020, 22. junij). *The ongoing impact of COVID-19 on global supply chains*. Pridobljeno 31. januarja 2021 iz <https://www.weforum.org/agenda/2020/06/ongoing-impact-covid-19-global-supply-chains/>
 49. IFC. (2020). *The Impact of COVID-19 on Logistics*. Pridobljeno 29. januarja 2021 iz https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5
 50. IMF. (2020). *World Economic Outlook, October 2020*. Pridobljeno 25. novembra 2020 iz <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/09/30/world-economic-outlook-october-2020>

51. IMF. (2021). *World Economic Outlook Update, January 2021*. Pridobljeno 26. januarja 2021 iz <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/WEO/2021/Update/January/English/text.ashx>
52. Institute for Supply Management. (marec 2020). *Coronavirus outbreak in China: Impact to supply chain*. Pridobljeno 26. novembra 2020 iz https://www.ismworld.org/supply-management-news-and-reports/reports/covid-19-resource-center/?utm_campaign=2020_CoronavirusSupport&utm_source=Website&utm_medium=BannerAd&utm_content=covid19whitepaper&__hstc=5117036.380b8b91f3eec568834284b175804070.1587042153525.1587042153525.1587042153525.1&__hssc=5117036.1.1587042153526&__hsfp=1000079539
53. IRU. (junij 2020a). *COVID-19 Impacts on the Road Transport Industry: June 2020*. Pridobljeno 5. januarja 2021 iz <https://www.iru.org/system/files/COVID-19%20Impacts%20on%20the%20Road%20Transport%20Industry%20-%20Executive%20summary.pdf>
54. IRU. (november 2020b). *COVID-19 Impact on the Road Transport Industry Update: November 2020*. Pridobljeno 21. januarja 2021 iz <https://www.iru.org/resources/iru-library/covid-19-impact-road-transport-industry-update-november-2020>
55. Ivanov, D. (2020). Predicting the impacts of epidemic outbreaks on global supply chains: A simulation-based analysis on the coronavirus outbreak (COVID-19/SARS-CoV-2) case. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 136, 101922.
56. Ivanov, D. & Das, A. (2020). Coronavirus (COVID-19/SARS-CoV-2) and supply chain resilience: A research note. *International Journal of Integrated Supply Management*, 13(1), 90-102.
57. Jensen, A. F., Thorhauge, M., de Jong, G., Rich, J., Dekker, T., Johnson, D., ... & Nielsen, O. A. (2019). A disaggregate freight transport chain choice model for Europe. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 121, 43-62.
58. Keogh-Brown, M. R. & Smith, R. D. (2008). The economic impact of SARS: how does the reality match the predictions? *Health policy*, 88(1), 110-120.
59. Kneale, L. (2013). Freight Transport by Road. *Who Owns Whom Report* (SIC code 7123). Pridobljeno 25. novembra 2020 iz https://www.woweb.co.za/public/sasector/report_content/7123.pdf
60. Kummer, S., Dieplinger, M. & Fürst, E. (2014). Flagging out in road freight transport: a strategy to reduce corporate costs in a competitive environment: Results from a longitudinal study in Austria. *Journal of Transport Geography* 36, 141–150.
61. Lee, J. W. & McKibbin, W. J. (2004). Globalization and disease: The case of SARS. *Asian Economic Papers*, 3(1), 113-131.
62. Loske, D. (2020). The impact of COVID-19 on transport volume and freight capacity dynamics: An empirical analysis in German food retail logistics. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 6, 100165.

63. Mach1. (2018, 16. januar). The Comprehensive Guide to Freight Shipping Services. Pridobljeno 2. januarja 2021 iz <https://www.mach1global.com/what-are-freight-shipping-services/#ground>
64. McKinsey. (2020). *The coronavirus effect on global economic sentiment – December 2020*. Pridobljeno 19. januarja 2021 iz <https://www.mckinsey.com/business-functions/strategy-and-corporate-finance/our-insights/the-coronavirus-effect-on-global-economic-sentiment>
65. Mallapaty, S. (2020, 19. november). Investigation into COVID origin begins but faces challenges. *Nature*, str. 341 in 342. Pridobljeno 17. januarja 2021 iz <https://media.nature.com/original/magazine-assets/d41586-020-03165-9/d41586-020-03165-9.pdf>
66. Nowakowska-Grunt, J. & Strzelczyk, M. (2019). The current situation and the directions of changes in road freight transport in the European Union. *Transportation Research Procedia*, 39, 350-359.
67. OECD. (2020a). *Evaluating the initial impact of COVID-19 containment measures on economic activity*. Pridobljeno 25. novembra 2020 iz <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/evaluating-the-initial-impact-of-covid-19-containment-measures-on-economic-activity-b1f6b68b/>
68. OECD. (2020b). *Global financial markets policy responses to COVID-19: March 2020*. Pridobljeno 23. januarja 2021 iz <http://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/global-financial-markets-policy-responses-to-covid-19-2d98c7e0/>
69. OECD. (2020c). COVID-19 crisis response in MENA countries. Pridobljeno 25. januarja 2021 iz <http://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-crisis-response-in-mena-countries-4b366396>
70. Ozili, P. K. & Arun, T. (2020). *Spillover of COVID-19: impact on the Global Economy*. Pridobljeno 25. novembra 2020 iz https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3562570
71. OZS. (2020a, 12. junij). *NUJNO potrebni ukrepi v podporo panogi cestnega tovornega in potniškega prometa* [elektronska pošta]. Pridobljeno 24. januarja 2021 iz <https://www.ozs.si/datoteke/ozs/sekcije/Natalija%20Repanse/DOPISministruGZS-OZS.pdf>
72. OZS. (2020b, 2. junij). *Posledice epidemije občuti kar 97 odstotkov obrtnikov in podjetnikov*. Pridobljeno 25. januarja 2021 iz <https://www.ozs.si/novice/novinarsko-sredisce/posledice-epidemije-obcuti-kar-97-odstotkov-obrtnikov-in-podjetnikov-5ed630cd2114e06a4e0f9d88>
73. Rady, D. A. M. (2012). Greece debt crisis: Causes, implications and policy options. *Academy of Accounting and Financial Studies Journal*, 16, 87.
74. Randewich, N. (2020, 9. marec). *Coronavirus, oil collapse erase \$5 trillion from U.S. stocks*. Pridobljeno 26. januarja 2021 iz <https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-stocks-carnage/coronavirus-then-oil-collapse-erase-5-trillion-from-u-s-stocks-idUSKBN20W2TJ>

75. Rawski, T. G. (2005). *SARS and China's Economy*. Redwood City: Stanford University Press.
76. RTVSLO. (2020a). *Prvi potrjeni primer okužbe pri nas: okuženi prišel iz Maroka prek Italije*. Pridobljeno 17. januarja 2021 iz <https://www.rtvsl.si/zdravje/novi-koronavirus/prvi-potrjeni-primer-okuzbe-pri-nas-okuzeni-prisel-iz-maroka-prek-italije/516153>
77. RTVSLO. (2020). *Šabeder: 96 potrjenih primerov, v Sloveniji razglasili epidemijo*. Pridobljeno 17. januarja 2021 iz <https://www.rtvsl.si/zdravje/novi-koronavirus/sabeder-96-potrjenih-primerov-v-sloveniji-razglasili-epidemijo/516916>
78. Ruiz Estrada, M. A. (2020). *Economic Waves: The Effect of the Wuhan COVID-19 On the World Economy (2019-2020)*. Pridobljeno 26. novembra 2020 iz https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3545758
79. Sanche, S., Lin, Y., Xu, C., Romero-Severson, E., Hengartner, N. & Ke, R. (2020). High Contagiousness and Rapid Spread of Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2. *Emerging Infectious Diseases*, 26(7), 1470-1477.
80. Sharif, A., Aloui, C. & Yarovaya, L. (2020). COVID-19 pandemic, oil prices, stock market, geopolitical risk and policy uncertainty nexus in the US economy: Fresh evidence from the wavelet-based approach. *International Review of Financial Analysis*, 101496.
81. Siu, A. & Wong, Y. R. (2004). Economic impact of SARS: the case of Hong Kong. *Asian Economic Papers*, 3(1), 62-83.
82. Smith, R. D. (2006). Responding to global infectious disease outbreaks: lessons from SARS on the role of risk perception, communication and management. *Social science & medicine*, 63(12), 3113-3123.
83. Subramanya, K. & Kermanshachi, S. (2020). Impact of COVID-19 on Transportation Industry: Comparative Analysis of Road, Air, and Rail Transportation Modes. *ResearchGate*. Pridobljeno 31. januarja 2021 iz https://www.researchgate.net/profile/Sharareh_Kermanshachi/publication/348607659_Impact_of_COVID-19_on_Transportation_Industry_Comparative_Analysis_of_Road_Air_and_Rail_Transportation_Modes/links/60074db6a6fdccdb8688e81/Impact-of-COVID-19-on-Transportation-Industry-Comparative-Analysis-of-Road-Air-and-Rail-Transportation-Modes.pdf
84. SURS. (2008). *Standardna klasifikacija dejavnosti 2008*. Pridobljeno 8. marca 2021 s <https://www.stat.si/doc/pub/skd.pdf>
85. SURS. (2020a). *Bruto domači proizvod, Slovenija, 3. četrletje 2020*. Pridobljeno 25. novembra 2020 iz <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/9244>
86. SURS. (2020b). *Slovenska tovorna vozila prepeljala v 2. četrletju 2020 za 16 % manj blaga kot v 2. četrletju 2019*. Pridobljeno 24. novembra 2020 iz <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/9142>
87. SURS. (2020c). *Exports and imports of goods, Slovenia, October 2020*. Pridobljeno 19. januarja 2021 iz <https://www.stat.si/StatWeb/en/News/Index/9274>

88. SURS. (2020d). *Izvoz in uvoz blaga, Slovenija, november 2020*. Pridobljeno 19. januarja 2021 iz <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/9326>
89. SURS. (2020e). *Gospodarsko razpoloženje in Covid-19*. Pridobljeno 19. januarja 2021 iz [https://www.stat.si/StatWeb/File/DocSysFile/11067/sl-poslovne-tendence-in-covid-19%20\(1\).pdf](https://www.stat.si/StatWeb/File/DocSysFile/11067/sl-poslovne-tendence-in-covid-19%20(1).pdf)
90. SURS. (2020f). *Slovenska tovarna vozila prepeljala v 3. četrtletju 2020 za 5 % več blaga kot v 3. četrtletju 2019*. Pridobljeno 23. januarja 2021 iz <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/9332>
91. Timocom. (2021). *Transportni leksikon*. Pridobljeno 2. januarja 2021 iz <https://www.timocom.si/lexicon/transportni-leksikon>
92. Transporeon. (2020). *Capacity, Pricing & Technology: 2020 European Road Transportation Survey*. Pridobljeno 22. januarja 2021 iz <https://www.transporeon.com/en/expertise/library/reports/2020-european-road-transportation-survey/>
93. Transport Intelligence. (april 2020). *European road freight could contract 17% in 2020*. Pridobljeno 13. januarja 2021 iz <https://www.lloydsloadinglist.com/freight-directory/news/European-road-freight-could-contract-17-in-2020/76387.htm>
94. UMAR. (2019). *Poročilo o razvoju 2019*. Pridobljeno 28. novembra 2020 iz https://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/razvoj_slovenije/2019/Porocilo_o_razvoju_2019.pdf
95. U.S. Energy Information Administration. (2021). *Crude Oil Prices: West Texas Intermediate (WTI) - Cushing, Oklahoma [DCOILWTICO]*. Pridobljeno 25. januarja 2021 iz <https://fred.stlouisfed.org/series/DCOILWTICO>
96. WHO. (2020a). *Timeline: WHO's COVID-19 response*. Pridobljeno 26. novembra 2020 iz <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/interactive-timeline#!>
97. WHO. (2020b). *Coronavirus*. Pridobljeno 17. januarja 2021 iz https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab_1
98. World Bank. (Januar 2021). *Global Economic Prospects, January 2021*. Pridobljeno 20. januarja 2021 s <https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>
99. Worldometer. (2021). *Covid-19 coronavirus pandemic*. Pridobljeno 26. januarja 2021 iz <https://www.worldometers.info/coronavirus/#countries>
100. Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje. (2020a). *Obvestilo za javnost, november 2020*. Pridobljeno 19. januarja 2021 iz https://www.ess.gov.si/_files/13738/Trg_dela_november_2020.pdf
101. Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje. (2020b). *Brezposelnost po dnevih*. Pridobljeno 19. januarja 2021 iz https://www.ess.gov.si/trg_dela/aktualno_o_trgu_dela/brezposelnost-po-dnevih

PRILOGA

Priloga 1: Predloga za izvedbo intervjuja

Pridobimo osnovne podatke: naziv podjetja, število zaposlenih, št. tovornih vozil, način financiranja vozil, višina prihodkov od prometa v 2019, delovno mesto zaposlenega.

Vprašanja odprtega tipa, ki sledijo, so razdeljena v 4 sklope. Najprej se bomo vprašali o vplivu pandemije COVID-19 na poslovanje, nato bomo v drugem sklopu pogledali, kako se je vaše podjetje odzvalo in prilagodilo, v tretjem sklopu se bomo osredotočili na učinke vladnih ukrepov, v četrtem pa se bomo zazrli v prihodnost, tj. v čas in izzive po pandemiji.

V vsakem posameznem od štirih sklopov bomo situacijo pogledali kronološko za tri obdobja leta 2020: najprej, kakšno je bilo dogajanje spomladi v času prvega vala, nato poleti v času nizke incidence okužb, nazadnje pa v času večjega, drugega vala, tj. jeseni in ob koncu leta.

1. del: vpliv na poslovanje

- Kako se je pojav pandemije spomladi 2020 (konkretno) poznal pri vašem delu in poslovanju? Kaj se je dogajalo v vaši dejavnosti? Kakšne so bile posledice, s kakšnimi težavami ste se soočili? Kako ste, če ste, to občutili pri vas? Ste zaznali kakšne razlike med različnimi izvoznimi trgi?
- Po prvem valu se je situacija deloma stabilizirala. Kakšne so bile razmere v vaši branži poleti?
- Jeseni je sledil drugi val s ponovnim zaostrovanjem ukrepov. Kako je vaše podjetje občutilo posledice drugega vala? Kaj ste lahko opazili na trgu? V čem so se razmere na trgu razlikovale od tistih spomladi?

2. del: odziv podjetij in prilagoditve

- Kako ste se prilagodili na pojav pandemije spomladi 2020? Kakšne ukrepe ste uvedli? Ste morali spremeniti vaš način dela in poslovanja? Kako se je odzvala konkurenca in kako vaše stranke?
- Kakšne prilagoditve dela in ukrepe ste imeli v podjetju med poletjem?
- Kako ste se prilagodili jeseni in konec leta v času trajanja drugega vala? Katere prilagoditve ste morali zopet vpeljati? Je bil vaš odziv na razmere drugačen kot v času prvega vala in zakaj?

3. del: učinki vladnih ukrepov

- Kako so vam pomagali spomladanski vladni paketi ukrepov pomoči gospodarstvu? Katere vladne odločitve spomladi so neposredno vplivale na vaše poslovanje (omejitveni ukrepi, tudi na vaših izvoznih trgih)? Katerih možnosti reševanja situacije ste se poslužili? Katere ponujene pomoči so se vam zdele dobre, katere slabe? Ali so pomoči dosegle želeni učinek?
- Katere možnosti pomoči ste uporabljali poleti? Kako so vladni ukrepi vplivali na situacijo v vaši branži v času poletja?

- Katere vrste pomoči ste uveljavljali v času drugega vala? Kateri vladni ukrepi so najbolj vplivali na vaše poslovanje?
- Ali menite, da je bila vaša dejavnost medsektorsko nadpovprečno prizadeta v času pandemije in zakaj (ne)? Ali mislite, da bi morala vlada sprejeti ukrepe posebej samo za vašo dejavnost in zakaj (ne)?
- Glede na vaše izkušnje: kakšne konkretne ukrepe bi predlagali vladi, da bi ti bili učinkoviti in uravnoteženi (za gospodarstvo nasploh in za vašo panogo)?

4. del: prihodnost dejavnosti

- Kakšne težave in kakšne priložnosti pričakujete za svoje podjetje v letu 2021?
- Kakšen je vaš pogled na okrevanje po pandemiji v vaši dejavnosti?
- Kakšni bodo po vašem mnenju glavni izzivi v dejavnosti cestnega tovornega prometa v letu 2021? Kakšne bodo usmeritve?