

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**VPLIV PANDEMIJE COVID-19 NA POSLOVANJE
TRANSPORTNEGA PODJETJA MELAVC**

Ljubljana, junij 2023

SANDRA MELAVC

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisana Sandra Melavc, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtorica predloženega dela z naslovom Vpliv pandemije COVID-19 na poslovanje transportnega podjetja Melavc, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem doc. dr. Juretom Erjavcem

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravila 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 poskrbela, 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 pridobila vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označila;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnala v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobila 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 26. 6. 2023

Podpis študentke.....

KAZALO

1	UVOD	1
2	CESTNI TOVORNI PROMET	4
2.1	Osnovne značilnosti cestnega tovornega prometa	4
2.2	Značilnosti slovenskega cestnega tovornega prometa	7
3	PANDEMIJA COVID-19.....	8
3.1	Značilnosti pandemije Covid-19.....	9
3.2	Splošni vpliv pandemije Covid-19 na gospodarstvo	10
3.2.1	Vpliv pandemije Covid-19 na svetovno gospodarstvo	10
3.2.2	Vpliv pandemije Covid-19 na gospodarstvo v Sloveniji	14
3.3	Ukrepi držav za zmanjšanje vpliva pandemije Covid-19.....	17
3.3.1	Ukrepi za zaježitev širjenja pandemije Covid-19.....	18
3.3.2	Ukrepi za pomoč gospodarstvu na območju Evropske unije	19
3.3.3	Specifični zakonsko podprti ukrepi za pomoč gospodarstvu v Sloveniji	20
4	VPLIV PANDEMIJE COVID-19 NA POSLOVANJE PODJETIJ V SVETU IN V SLOVENIJI.....	23
4.1	Cilji poslovanja podjetja.....	24
4.2	Spremljanje finančnega položaja podjetja	25
4.3	Vpliv pandemije Covid-19 na poslovanje podjetij v svetu	27
4.3.1	Vpliv pandemije Covid-19 na delovanje transportnih podjetij v svetu	27
4.4	Vpliv pandemije Covid-19 na poslovanje podjetij v Sloveniji.....	28
4.4.1	Vpliv pandemije Covid-19 na poslovanje transportnih podjetij v Sloveniji..	29
5	VPLIV PANDEMIJE COVID-19 NA ORGANIZACIJSKO KLIMO	32
5.1	Splošno o organizacijski klimi.....	32
5.2	Vpliv ukrepov za zaježitev pandemije Covid-19 na organizacijsko klimo	33
6	RAZISKAVA O VPLIVU PANDEMIJE COVID-19 NA POSLOVANJE IN ORGANIZACIJSKO KLIMO TRANSPORTNEGA PODJETJA MELAVC.....	34
6.1	Predstavitev transportnega podjetja Melavc.....	34
6.2	Metodologija in zasnova raziskave.....	35
6.3	Vzorec raziskave	36
6.4	Rezultati in analiza finančnega poslovanja podjetja Melavc	37

6.5 Rezultati in analiza organizacijske klime v podjetju Melavc.....	43
7 UGOTOVITVE RAZISKAVE IN PRIPOROČILA VODSTVU TRANSPORTNEGA PODJETJA MELAVC.....	46
8 SKLEP.....	50
LITERATURA IN VIRI.....	51
PRILOGI.....	59

KAZALO TABEL

Tabela 1: Bruto domači proizvod, stalne cene, stopnje rasti (%).....	15
Tabela 2: Cestni blagovni prevoz glede na vrsto prevoza za leti 2019 in 2020.....	30
Tabela 3: Cestni blagovni prevoz glede na vrsto poslovnega subjekta za leti 2019 in 2020	31
Tabela 4: Spol anketiranih.....	36
Tabela 5: Izobrazba anketiranih	37
Tabela 6: Področje zaposlitve.....	37
Tabela 7: Temeljni kazalniki dobičkonosnosti.....	42
Tabela 8: Povprečne vrednosti trditev o zadovoljstvu z nekaterimi dejavniki, ki vplivajo na organizacijsko klimo v podjetju v času epidemije (zaposleni v pisarnah).....	44
Tabela 9: Povprečne vrednosti trditev o zadovoljstvu z nekaterimi dejavniki, ki vplivajo na organizacijsko klimo v podjetju v času epidemije (mehaniki in vozniki)	45

KAZALO SLIK

Slika 1: Modalna struktura celinskega tovornega prometa v EU v letih od 2010 do 2020 (%, tonski kilometri)	5
Slika 2: Cestni tovorni promet glede na usmeritev blaga	6
Slika 3: Cestni blagovni prevoz – prepeljana blago in opravljeni tonski kilometri v letih 2021 in 2022.....	7
Slika 4: Realna rast BDP po pandemiji Covid-19 od leta 2019 z napovedjo do leta 2024..	11
Slika 5: Rast svetovne trgovinske menjave (obseg uvoza)	12
Slika 6: Inflacija, merjena s cenami življenjskih potrebščin, v državah OECD	12
Slika 7: Indeksi izvoza in uvoza, Slovenija 2020 (tekoči mesec/isti mesec preteklega leta)	16
Slika 8: Zemljevid sveta glede na indeks strogosti ukrepov države glede devetih najpomembnejših kazalcev	18
Slika 9: Poslovne strategije med pandemijo Covid-19	23
Slika 10: Abellov poslovni model	25
Slika 11: Kratkoročna sredstva in obveznosti podjetja Melavc (2019–2021)	38

Slika 12: Dolgoročna sredstva in obveznosti podjetja Melavc (2019–2021).....	38
Slika 13: Prihodki in odhodki ter bilančni dobiček/izguba podjetja Melavc (2019–2021) .	39
Slika 14: Gibanje EBITDA in kazalnika neto finančni dolg na EBITDA podjetja Melavc (2019–2021)	41
Slika 15: Gibanje likvidnostnih kazalnikov podjetja Melavc (2019–2021)	41

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Intervju z direktorjem podjetja Melavc.....	1
Priloga 2: Anketa o zadovoljstvu z nekaterimi dejavniki, ki so vplivali na organizacijsko klimo v podjetju v času pandemije	4

SEZNAM KRATIC

BDP – bruto domači proizvod

Covid-19 – (angl. coronavirus disease-2019); koronavirusna bolezen-19

ECB – (angl. European Central Bank); Evropska centralna banka

EBITDA – (angl. Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization); prihodek pred obrestmi, davki in amortizacijo

EU – Evropska unija

IRU – (angl. The International Road Transport Union); Mednarodna zveza za cestni prevoz

OECD – (angl. Organization for Economic Co-operation and Development); Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj

PKP – protikoronski paketi

SURS – Statistični urad Republike Slovenije

UMAR – Urad za makroekonomske analize in razvoj

WHO – (angl. World Health Organization); Svetovna zdravstvena organizacija

WTO – (angl. World Tourism Organization); Svetovna turistična organizacija

1 UVOD

Transport je ena temeljnih logističnih dejavnosti, cestni transport pa celo ena najstarejših. Podobno kot ostale gospodarske dejavnosti tudi deležnike cestnega transporta tarejo tako občasne in hitro rešljive težave kot tiste daljšega roka. Visoka konkurenca prevoznikov iz vzhodnoevropskih držav že vrsto let povzroča skrbi mnogim avtoprevoznikom v Republiki Sloveniji. To so podjetja, ki imajo sedež v tujini, kjer so stroški delovne sile, davkov in poslovanja nižji, v praksi pa delujejo na slovenskem trgu. Zaradi teh nižjih stroškov lahko storitve opravljajo po nižji ceni in ustvarjajo dobiček (Obrtna zbornica Slovenije, Sekcija za promet, 2020). V avtoprevozništvu obstaja že več desetletij še ena težava, to je pomanjkanje kadra, natančneje, usposobljenih, zanesljivih ter zvestih voznikov. Posledično so tako slovenska podjetja kot družbe iz drugih evropskih držav primorane delovno silo poiskati v tujini (International Road Transport Union – IRU, 2020). Pri številu voznikov, ki prihajajo iz tujine, prednjači Velika Britanija, ki jo je ob brexitu zapustilo ogromno priseljencev iz drugih držav EU. Takrat je število pomanjkanja voznikov znotraj Velike Britanije narastlo na 60.000 (BBC, 2021).

Leta 2020, ko so na stari celini zabeležili prve primere okužb z novim virusom SARS-CoV-2, ki so ga prvič odkrili decembra 2019 na Kitajskem, je, enako kot druge gospodarske panoge (avtomobilska industrija, proizvodnja aparatov, računalniške opreme ...), tudi cestni transport doživel vsesplošno krizo. Praktično v vseh državah znotraj Evrope je razglašena epidemija naenkrat in povsem nepričakovano spremenila ustaljene gospodarske tokove, preoblikovala način življenja in zahtevala takojšnje soočanje z nastalo krizo na trgu ter znotraj konkretnega poslovnega okolja. V 2. četrtletju leta 2020 je epidemija koronavirusne bolezni- 19 (v nadaljevanju Covid-19) povzročila sunkovit padec cene nafte in ostalih energentov, kar je v povezavi s pomanjkanjem prevozov povzročilo velik padec cen transportnih storitev. V drugi polovici leta 2021 se je situacija nekoliko spremenila; v 1. četrtini leta 2021 je bilo za liter nafte potrebno odšteti 1,141 €, novembra 2021 pa je cena narastla že na 1,475 €/liter (AMZS, 2021).

V Sloveniji je bil prvi primer okužbe z novim virusom potrjen marca 2020, število novih okužb pa je strmo naraščalo, zato je Vlada Republike Slovenije 12. marca 2020, na podlagi 7. člena Zakona o nalezljivih boleznih (ZNB), Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/20 – ZIUZEOP, 142/20, 175/20 – ZIUOPDVE, 15/21 – ZDUOP, 82/21 in 178/21 – odl. US., razglasila epidemijo. Prvemu valu je jeseni sledil drugi, marca 2021 pa tretji val. Da bi ublažila negativne posledice epidemije, je slovenska vlada pripravila več protikoronskih paketov (v nadaljevanju PKP) za pomoč prebivalstvu in gospodarstvu. Ukrepi znotraj PKP naj bi omogočili ponovni zagon gospodarstva in njegovo čim hitrejšo okrevanje.

Vpliv pandemije Covid-19 na cestni transport je bil največji ob pojavu novega virusa oz. ob prvem soočenju z njim. Največji upad prepeljanega blaga je bil v 2. četrtletju leta 2020. Po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (v nadaljevanju SURS) ga je bilo kar za 16 % manj kot v istem obdobju leta 2019. Od tega je bilo 22 % manj blaga prepeljanega v Sloveniji in 5 % manj v mednarodnem prometu. V mednarodnem prometu je bila podobna situacija tudi v 3. četrtletju leta 2020, v notranjem prometu pa je bilo prepeljanega 5 % več blaga kot leto prej (SURS, 2021a). Težava, ki se je prav tako pojavila in jo je izpostavila tudi IRU, so bili človeški viri. Uvožena delovna sila (v Sloveniji denimo vozniki iz držav bivše Jugoslavije) je na lastni koži doživela zapiranje meja in prepoved prehajanja preko njih. Številni vozniki so se zato odločili za odpoved delovnega razmerja. Po prvem šoku in soočenju s krizo se je vpliv posledic epidemije Covid-19 na cestni transport sčasoma zmanjšal, povpraševanje po transportnih storitvah na trgu pa se je kljub novim valom okužb povečalo, saj se je zaradi finančnih vzpodbud države povečalo povpraševanje po materialu in izdelkih (ACEA, 2020). Poslovni rezultati so se začeli obračati navzgor, organizacija dela pa prilagajati obstoječim razmeram.

Spemenjene poslovne razmere na svetovnem in domačem gospodarskem področju so se kmalu začele odražati tudi v organizacijski klimi podjetij, zato sta ponovno vzpostavljanje in ohranjanje ugodne organizacijske klime, ki je osnova za dobro in učinkovito delovanje organizacije, odgovornim predstavljali pravi izziv. Podjetja so bila primorana identificirati in analizirati vse načine, kako bi lahko podprla zaposlene pri ohranjanju ustrezne ravni delovne uspešnosti ali jo celo povečala, ob tem pa izvajala vse ukrepe za zaježitev epidemije (Bieńkowska in drugi, 2022). Tudi Vo-Thanh in drugi (2020) so na osnovi raziskave dokazali, da zadovoljstvo zaposlenih s protikriznimi aktivnostmi organizacije vpliva na njihovo počutje, zdravje in delo, kar vodi do boljših rezultatov.

S podobnimi problemi so se v času pandemije Covid-19 soočali tudi v družinskem cestnotransportnem podjetju Melavc, v katerem so že pred krizo, ki jo je povzročil novi virus, uspešno prebrodili nekatere prejšnje krize. Sprva dejavni v vzhodni Evropi, so se po 25 letih preusmerili na geografsko območje držav Evropske unije (v nadaljevanju EU). S povečanim obsegom poslovanja in posledično večjim številom zaposlenih se je podjetje v času svetovne gospodarske krize leta 2008 širilo, saj so dejavnost s transportnih storitev razširili na servisiranje in prodajo poškodovanih vozil. Varnejše in stabilnejše poslovanje so si zagotovili tudi z izgradnjo skladiščnih prostorov, ki so jih oddali v najem družbi BSH hišni aparati Nazarje, d. o. o. Podobno manevriranje se jim je obrestovalo tudi v času koronakrize, čeprav so, tako kot velika večina gospodarskih panog, beležili nekoliko slabše poslovanje v primerjavi z obdobjem pred epidemijo. Podjetje, ki je predmet magistrskega dela, se je torej iz preteklih izkušenj naučilo, da je razpršitev lastne dejavnosti optimalnejša kot ukvarjanje izključno s prevozništvom.

Uvodoma ugotavljam, da je z globalnega vidika nesporno, da vsaka sprememba v gospodarstvu direktno vpliva na transportno dejavnost in se odraža s povečanim ali zmanjšanim obsegom prevozov. Transportna dejavnost je namreč močno povezana z

obnašanjem potrošnikov. To je še posebej opazno ob koncu vsakega poslovnega leta, ko se zaradi praznikov in obdarovanj obseg prevozov močno poveča. Zaradi epidemije Covid-19 so ljudje sprva močno zmanjšali obseg potrošnje, v zadnjem obdobju pa se je le-ta povečal. To nihanje je predstavljalo velik izziv tudi za prevoznike, saj so morali svojo ponudbo prilagoditi povpraševanju.

Magistrsko delo ima teoretični in raziskovalni del. V teoretičnem delu sem s pomočjo tuje in domače strokovne literature ter raziskav povzela bistveno dogajanje v transportni dejavnosti v času epidemije Covid-19. Uporabila sem metodi deskripcije in kompilacije. V raziskovalnem delu sem z natančno analizo bilančnih stanj v transportnem podjetju Melavc v letih 2019, 2020 in 2021 ter s pomočjo rezultatov poglobljenega intervjuja, ki sem ga izvedla z direktorjem te organizacije, prikazala gibanje finančnih kazalnikov v tej organizaciji in poiskala težave, s katerimi so se srečevali, ter načine, kako so jih reševali. Kot zaposlena v tej organizaciji sem občutila spremembe organizacijske klime, ki so bile neposredno povezane z epidemijo, zato sem s pomočjo ankete, ki sem jo izvedla med zaposlenimi, želela ugotoviti tudi njihovo zadovoljstvo s spremenjenim načinom dela in z ukrepi, ki jih je vodstvo te organizacije izvajalo za zaježitev širjenja epidemije.

Namen magistrskega dela je prispevati k razumevanju vpliva krize, ki jo je povzročila pandemija Covid-19 v cestnotransportni dejavnosti, ter na primeru izbranega podjetja iz Slovenije pokazati, kako je vplivala na poslovanje podjetja ter organizacijsko klimo. Opredeliti želim tudi predloge za boljše poslovanje cestnotransportnega podjetja Melavc, ob morebitnih prihodnjih krizah in definirati ustrezne korake za t. i. krizni management.

Temeljni cilj teoretičnega dela magistrskega dela je preveriti vpliv pandemije Covid-19 na logistično dejavnost in trgovino s tovornimi vozili v transportni dejavnosti.

Cilj empiričnega dela je na podlagi kvantitativnih podatkov in analize poslovanja cestnotransportnega podjetja Melavc, ugotoviti, kakšne so bile razlike v poslovnih procesih ter poslovnih rezultatih pred in med epidemijo Covid-19. S pomočjo delno strukturiranega intervjuja z direktorjem podjetja in krajše ankete med zaposlenimi sem želela pridobiti tudi mnenje zaposlenih o vplivu epidemije na organizacijsko klimo v tem podjetju. Pred začetkom raziskovanja sem zastavila 2 raziskovalni vprašanji.

Raziskovalno vprašanje 1: Kakšen je bil vpliv epidemije Covid-19 na poslovanje cestnotransportnega podjetja Melavc ?

Raziskovalno vprašanje 2: Kako so se razmere zaradi epidemije Covid-19 odražale v organizacijski klimi cestnotransportnega podjetja Melavc?

2 CESTNI TOVORNI PROMET

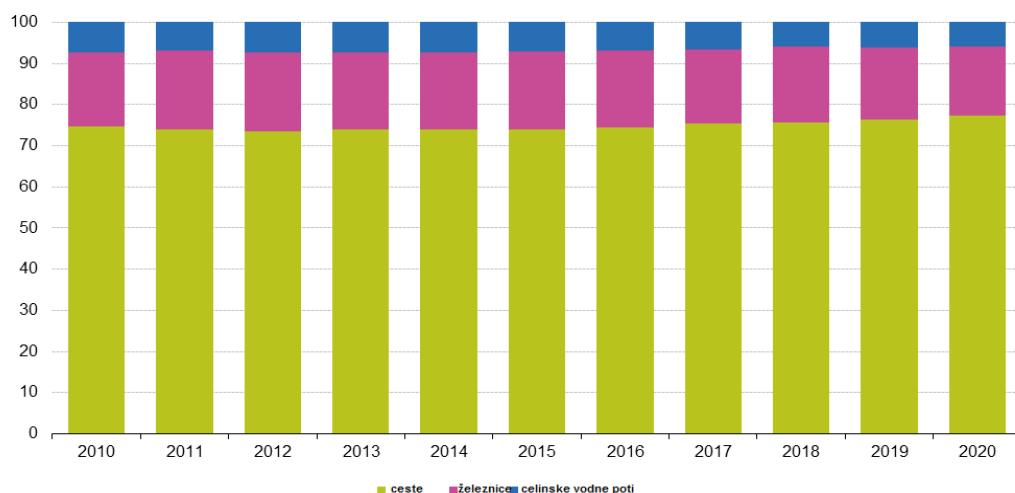
2.1 Osnovne značilnosti cestnega tovornega prometa

Cestni promet oz. transport je gospodarska dejavnost prevoza blaga in potnikov z vsemi vrstami cestnih vozil in po vseh vrstah cest. Za prevoz blaga se v cestnem prometu uporabljajo tovorna vozila, vlačilci, priklopniki in polpriklopniki ter druga cestna tovorna vozila (Engström, 2016).

Leta 2021 je bilo v EU registriranih 3,9 milijona tovornih vozil. To število je bilo za 0,8 % višje kot leta 2020. V letih od 2017 do 2020 je število tovornih vozil beležilo negativno povprečno letno stopnjo rasti (−0,1 %). V letih 2020 in 2021 so obstajali med državami članicami EU zelo različni trendi glede zaloge tovornih vozil. V 19 državah se je zaloga povečala, v 7 pa zmanjšala. Razmeroma močan padec števila tovornih vozil je bil v Bolgariji (−13,5 %), v številnih državah članicah EU pa je bilo zaznati njegov porast: na Irskem (+10,0 %), Portugalskem (+5,9 %), Hrvaškem (+5,1 %) in v Sloveniji (za 1 %). Najvišjo pozitivno povprečno letno stopnjo rasti v obdobju 2017–2020 je zabeležila Litva (+11,8 %), sledile so ji Irska (+8,3 %) in Hrvaška (+5,0 %) ter Slovenija (+4,8 %), medtem ko je najnižjo povprečno letno stopnjo rasti zabeležila Francija (−9,1 %), sledili pa sta ji Bolgarija (−5,5 %) in Grčija (−5,4 %) (Eurostat, 2022a).

Cestni prevoz še vedno predstavlja največji delež v tovornem prometu v EU. Leta 2020 je predstavljal več kot tri četrtine (77,4 %) vsega celinskega tovornega prometa (glede na opravljene tonske kilometre), kar je največji delež v zadnjem desetletju. Ta delež se je glede na leto prej povečal za 1,1 odstotne točke. Najnižji delež v zadnjem desetletju je bil leta 2012, in sicer 73,5 %. Na železnice je, glede na opravljene tonske kilometre, odpadlo 17 %, na celinske vodne poti pa 6 % omenjenega prometa. Delež cestnega prometa v celotnem celinskem tovornem prometu se je v primerjavi z letom 2019 v EU povečal za 1,1, v primerjavi z letom 2012 pa za 3,9 odstotne točke. Od takrat se delež cestnega tovornega prometa nenehno povečuje (slika 1) (Eurostat, 2022b).

*Slika 1: Modalna struktura celinskega tovornega prometa v EU v letih od 2010 do 2020
(%, tonski kilometri)*



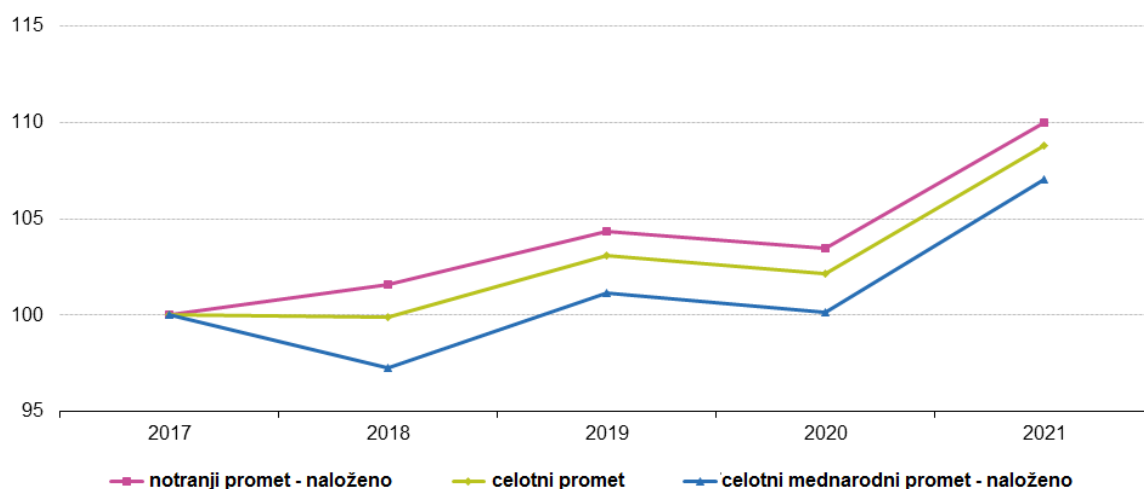
Vir: Eurostat (2022b).

V letih od 2010 do 2020 se je delež cestnega tovornega prometa zmanjšal le v petih državah članicah EU. Največji padec beleži Portugalska (–3,3 odstotne točke), sledita pa ji Italija in Slovenija (vsaka –2,7 odstotne točke). V Sloveniji je zmanjšanje deleža cestnega tovornega prometa povzročilo predvsem znatno povečanje tonskih kilometrov, opravljenih po železnici (+38,2 %). V zadnjih dveh referenčnih letih (2019 in 2020) se je delež cestnega tovornega prometa najbolj zmanjšal na Madžarskem (–2,6 odstotne točke) in Hrvaškem (–1,8 odstotne točke). Nasprotno pa se je delež cestnega tovornega prometa najbolj povečal v Latviji (+17,1 odstotne točke); sledijo ji Bolgarija (+3,5 odstotne točke), Češka in Estonija (vsaka +3,4 odstotne točke) (Eurostat, 2022b).

Cestni tovorni promet lahko vključuje pošiljke lokalnega, regionalnega, nacionalnega ali mednarodnega obsega. Notranji cestni tovorni prevoz je vsak cestni prevoz blaga med dvema krajema (krajem nalaganja in krajem razlaganja), ki se nahajata v isti državi, z vozilom, registriranim v tej državi. Mednarodni cestni tovorni prevoz pa je opredeljen kot cestni prevoz blaga med dvema krajema (krajem nalaganja in krajem razlaganja) v dveh različnih državah, ne glede na državo, v kateri je vozilo registrirano. Sestavljajo ga tri kategorije: mednarodni prevoz, pri katerem je kraj nalaganja blaga v eni državi, kraj razlaganja pa v drugi; prevoz blaga po tujini in kabotaža (Eurostat, 2022b).

Če analiziramo razvoj cestnega tovornega prometa, merjenega v tonskih kilometrih, v EU od leta 2017 naprej, lahko opazimo povečano rast tako notranjega kot mednarodnega cestnega tovornega prometa. Izjema je bilo leto 2018, ko se je notranji cestni tovorni promet povečal, mednarodni pa se je zmanjšal (slika 2).

Slika 2: Cestni tovorni promet glede na usmeritev blaga



Vir: Eurostat (2022a).

Celotni notranji cestni tovorni promet v EU je leta 2021 znašal približno 1.178 milijard ton/km, kar je 6,3 % več kot leta 2020. Povprečna letna stopnja rasti je med letoma 2017 in 2021 znašala 2,4 %. V omenjenem obdobju je večina držav članic EU zabeležila pozitivne povprečne letne stopnje rasti. Najvišje pozitivne stopnje povprečne letne stopnje rasti so bile zabeležene v Romuniji (+11,0 %), na Češkem (+8,0 %) in v Latviji (+6,4 %), največje negativne pa v Luksemburgu (−12,0 %), na Portugalskem (−3,6 %) in Cipru (−3,3 %).

Na ravni EU se je mednarodni cestni tovorni promet, merjen v tonskih kilometrih, v letu 2021 (v primerjavi z letom 2020) povečal za 6,9 %. Med letoma 2017 in 2021 je povprečna letna stopnja rasti znašala 1,7 %. V tem obdobju je enajst držav članic EU zabeležilo precejšnje povečanje rasti mednarodnega cestnega tovornega prometa: Češka npr. 11,0 %, Litva 10,7 %, Italija 6,0 % in Finska 5,7 %. Najvišjo negativno povprečno letno stopnjo rasti mednarodnega cestnega tovornega prometa pa so v tem obdobju zabeležile Grčija (−22,7 %), Estonija (−7,3 %) in Madžarska (−5,3 %). V letih 2020 in 2021 so največji delež mednarodnega cestnega tovornega prometa zabeležili v Litvi (92,8 % leta 2020 in 93,3 % leta 2021), Luksemburgu (91,7 % leta 2020 in 91,0 % leta 2021) in Sloveniji (90,0 % leta 2020 in 90,1 % leta 2021), najnižjega pa na Cipru (5,2 % leta 2020 in 3,8 % v letu 2021), Švedskem (5,7 % v letih 2020 in 2021), Finskem (6,1 % leta 2020 in 6,6 % v letu 2021) in v Franciji (6,8 % v letu 2020 in 7,0 % v letu 2021).

Delež prevoza blaga po tujini je leta 2021 v EU znašal 27,5 %, delež kabotažnega prevoza pa 7,4 %. V petih državah članicah EU (Bolgariji, Litvi, Luksemburgu, Romuniji in Sloveniji) je prevoz po tujini predstavljal več kot 40 % mednarodnega cestnega tovornega prometa (merjeno v tonskih kilometrih). Kar zadeva kabotažo, je izstopal Luksemburg z 22,1-odstotnim deležem v mednarodnem cestnem tovornem prometu, sledili sta Irska (15,3 %) in Finska (13,2 %). V obdobju 2017–2021 so bili najvišji deleži celotnega prevoza

blaga po tujini, merjeno v tonskih kilometrih, zabeleženi na Poljskem (35,1 %), v Litvi (15,4 %), Romuniji (9,9 %), Bolgariji (6,2 %), na Slovaškem (5,6 %) in v Sloveniji (5,0 %) (Eurostat, 2022a).

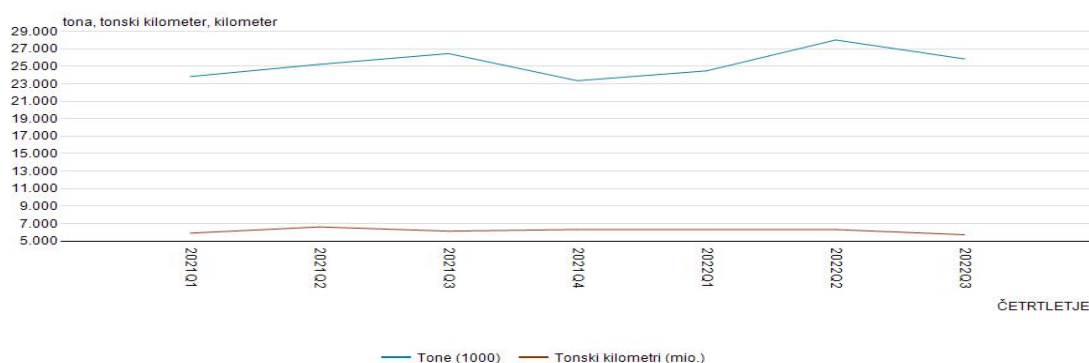
V primerjavi z drugimi vrstami transporta je cestni tovorni promet izjemno fleksibilen. Tovorna vozila in kombiji lahko izvajajo storitve od vrat do vrat, imajo krajše dobavne roke in razmeroma dobro infrastrukturo v smislu cestne povezanosti (Engström, 2016). Sooča pa se tudi s številnimi izzivi, ki vplivajo na njegovo učinkovitost. Ceste so pogosto zelo obremenjene, promet po njih pa nevaren. Vedno večji problem predstavlja tudi odvisnost tovornjakov od fosilnih goriv (Hati, 2018).

2.2 Značilnosti slovenskega cestnega tovornega prometa

Standardna klasifikacija dejavnosti v Republiki Sloveniji uvršča cestni tovorni promet v področje H, ki zaobjema promet in skladiščenje, kategorija cestnega tovornega prometa pa nosi oznako H49.410. »Odločilno vlogo pri cestnem transportu imata razvoj tehnologije gradnje avtocest in prometnih sredstev, njihova konkurenčnost pa temelji na zmanjševanju transportnih stroškov, celoviti kakovosti poslovanja, dobri organizaciji in maksimalnem povečanju kapacitete« (Hrženjak, 2015, str. 5). Kot bomo videli v nadaljevanju, se obsega prepeljanega blaga s tovornimi vozili v Sloveniji in na mednarodnem področju med leti nekoliko spreminjata, kljub temu pa se ohranja približno tretjinski delež vsega prepeljanega blaga.

Tovorna motorna vozila, registrirana v Sloveniji, so v drugem četrtletju leta 2022 prepeljala 28,0 milijona ton blaga (v istem obdobju leta 2021 pa 22,2 milijona ton blaga) in pri tem opravila 6,3 milijarde tonskih kilometrov. Leta 2021 so v istem obdobju opravila 6,6 milijarde tonskih kilometrov. V tretjem četrtletju leta 2022 so slovenska tovorna motorna vozila prepeljala za 2 % manj blaga in opravila za 7 % manj tonskih kilometrov kot v istem četrtletju leto prej (slika 3).

Slika 3: Cestni blagovni prevoz – prepeljano blago in opravljeni tonski kilometri v letih 2021 in 2022



Vir: SURS (2021a), SURS (2022b) in SURS (2023).

V notranjem prevozu so v drugem četrtletju prepeljala 18,5 milijona ton blaga (14,7 milijona ton blaga pa v istem obdobju leta 2021) in pri tem opravila 678,0 milijona tonskih kilometrov (633,4 milijona tonskih kilometrov leta 2021); naložena so prevozila 58,1 milijona kilometrov, v istem obdobju leta 2021 pa slabe 4 milijone kilometrov manj. V drugem četrtletju so prepeljala za 27 % več blaga in pri tem opravila za 7 % več tonskih kilometrov kot v istem četrtletju prejšnjega leta. V tretjem četrtletju leta 2022 so v notranjem prevozu prepeljala za 3 % več blaga, pri tem pa opravila za 5 % manj tonskih kilometrov kot v istem četrtletju prejšnjega leta. V mednarodnem prevozu so slovenska tovorna vozila v drugem četrtletju prepeljala 9,5 milijona ton blaga, kar pomeni tretjino (33 %) vsega blaga, v istem obdobju leta 2021 pa za 1,1 milijona ton blaga več. Opravila so 5,6 milijard tonskih kilometrov (v istem obdobju leta 2021 pa 6 milijard tonskih kilometrov), naložena pa prevozila 335,8 milijona kilometrov (v istem obdobju leta 2021 pa za 0,9 milijona kilometrov manj). Slovenska tovorna vozila so v drugem četrtletju leta 2022 v mednarodnem prevozu prepeljala 10 % manj blaga in pri tem opravila 6 % manj tonskih kilometrov kot v istem obdobju leta 2021. V tretjem četrtletju leta 2022 so slovenska tovorna vozila v mednarodnem prevozu prepeljala 12 % manj blaga in pri tem opravila 7 % manj tonskih kilometrov v primerjavi z istim obdobjem leto prej. Izvoz blaga s slovenskimi tovornimi vozili se je tako zmanjšal za 5 %, uvoz pa za 1 % (SURS, 2021a; SURS, 2022b; SURS, 2023).

Vozila pravnih oseb so v drugem četrtletju leta 2022 prepeljala 21,9 milijona ton blaga (v istem obdobju leta 2021 pa 2,8 milijona ton manj) in opravila 5,1 milijarde tonskih kilometrov, leta 2021 pa za 0,4 milijarde tonskih kilometrov več kot v istem obdobju leta 2022. Vozila fizičnih oseb so v drugem četrtletju leta 2022 prepeljala 6,1 milijona ton blaga, prav toliko tudi v istem obdobju leta 2021. V drugem četrtletju leta 2022 so vozila fizičnih oseb opravila 1,2 milijarde tonskih kilometrov, v istem obdobju leta 2021 pa za 0,1 milijarde manj. Pravne osebe so v drugem četrtletju leta 2022 prepeljale za 14 % več blaga in opravile za 8 % manj tonskih kilometrov kot v istem obdobju leta 2021, tudi fizične osebe so prepeljale več blaga, in sicer za 1 %, ter opravile za 13 % več tonskih kilometrov kot v istem obdobju leta 2021. Vozila pravnih oseb so v tretjem četrtletju leta 2022 prepeljala za 8 % več blaga in opravila za 5 % manj tonskih kilometrov, vozila fizičnih oseb pa so prepeljala za 29 % manj blaga ter opravila za 13 % manj tonskih kilometrov kot v istem četrtletju leta 2021 (SURS, 2023).

3 PANDEMIJA COVID-19

V Wuhanu na Kitajskem so konec decembra 2019 odkrili prve primere okužbe s koronavirusom, ki so se nato razširile po vsem svetu. Zdi se, da je izbruh sprva sprožil zoonotski prenos na živilski tržnici v Wuhanu, kjer so prodajali žive živali. Potem je virusu uspelo preiti z živali na človeka. Svetovna zdravstvena organizacija (World Health Organization, v nadaljevanju WHO) je nov koronavirus najprej poimenovala 2019-nCoV, kasneje pa SARS-CoV-2 (Abdalqader in drugi, 2020, str. 171). Ker se je v izjemno kratkem

času virus razširil po vsem svetu, je WHO 20. januarja 2020 razglasila izredne razmere mednarodnega pomena na področju javnega zdravja in nato izdelala načrt strateške pripravljenosti in odzivanja, ki naj bi državam pomagal pri pripravi in odzivu na epidemijo. Kmalu, 11. marca 2020, je generalni direktor WHO hitro širjenje Covid-19 označil za pandemijo in objavil, da je virus dosegel 114 držav z več kot 118.000 primeri in 4291 smrtnimi žrtvami po vsem svetu. Kot odgovor na to kritično situacijo je WHO skupaj s Fundacijo Združenih narodov in partnerji ustanovila sklad Covid-19 Solidarity Response Fund, ki naj bi državam pomagal pri odzivu na pandemijo (Abdalqader in drugi, 2020, str. 174).

3.1 Značilnosti pandemije Covid-19

Covid-19 je zelo kužna bolezen, saj lahko ena oseba okuži od 2 do 3 zdrave osebe. To je t. i. reprodukcijsko število, ki pa je odvisno od števila okuženih oseb, predvsem pa od preventivnih ukrepov v posamezni državi in od stopnje, do katere vsak posameznik upošteva ukrepe za zajezitev širjenja bolezni. Prenos okužbe pri tej bolezni je kapljičen. S povečanjem števila okuženih oseb je tudi vse več kontaminiranih površin, zato je potrebno še preprečevanje morebitnih kontaktnih prenosov (Tomažič, 2020, str. 1). Inkubacijska doba traja od 2 do 14 dni (povprečno od 4 do 6 dni). Bolezen večinoma poteka subakutno z različnimi simptomi in znaki, ki so odvisni od tega, ali je potek blag ali hud. Najpogostejši simptom je vročina, sledita mu kašelj in utrujenost. Pri težji obliki je problematična predvsem dispnea (oteženo dihanje), skoraj 20 % obolenih ima tudi mišične in sklepne bolečine. Redkejši simptomi so glavobol, boleče žrelo, mrzlica, slabost in bruhanje ter driska (Tomažič, 2020, str. 2).

Tudi tuje raziskave so pokazale, da so se pri osebah, ki so zbolele za Covid-19, najpogosteje manifestirali vročina (88,5–88,7 %), kašelj (57,6–68,6 %) in dispneja (21,9–45,6 %) (Rodriguez-Morales in drugi, 2020). Številni so zaznali tudi motnje voha (85,6 %), ki je v 11,8 % na splošno prvi simptom Covid-19 (Lechien in drugi, 2020).

Pri 80 % zbolelih poteka bolezen blago do zmerno, pri 15 % je potek hud, pri 5 % pa kritičen. Bolezen lahko pri 10 do 15 % oseb z blago in zmerno prizadetostjo napreduje v hujšo obliko, med 15 in 20 % hudo bolnih pa lahko postane kritično bolnih. Pri osebah, ki zbolijo za blago obliko bolezni, simptomi in znaki izzvenijo v obdobju do dveh tednov, pri hudo bolnih v obdobju dveh do štirih tednov, pri preživelih kritično bolnih pa v obdobju treh do šestih tednov. Vsi kritično bolni umrli pacienti so preminili v obdobju od dveh do osmih tednov po začetku bolezni. Stopnja smrtnosti je največja v starosti nad 80 let. Covid-19 je nedvomno bolezen, katere potek in prognoza sta povezana s starostjo pacienta, lahko pa v hudi in kritični obliki poteka tudi pri mlajših (Tomažič, 2020, str. 2).

3.2 Splošni vpliv pandemije Covid-19 na gospodarstvo

Izbruh pandemije Covid-19 je od začetka leta 2020 dramatično vplival na svetovno gospodarsko dejavnost. Mishra (2020, str. 6–7) je govoril o štirih pomembnih ekonomskih učinkih Covid-19; to so: neposreden vpliv na proizvodnjo, ki je posledica različnih vladnih ukrepov, ki so jih sprejele številne države, motnje v oskrbni verigi in trgu (predvsem zaradi zmanjšane uvoza in izvoza na Kitajsko), upočasnitev gospodarske dejavnosti in omejitve prevoza, ki bodo v številnih državah vplivale na proizvodnjo in dobičkonosnost določenih svetovnih podjetij, ter finančni vpliv na podjetja in finančne trge. Začasne motnje finančnih inputov in/ali proizvodnje so lahko za nekatera podjetja, zlasti tista z neustrezno likvidnostjo, zelo stresne. Možne motnje oziroma neugodne razmere na finančnih trgih lahko povzročijo večje likvidnostno tveganje in tveganje neplačila nasprotne stranke (kreditno tveganje).

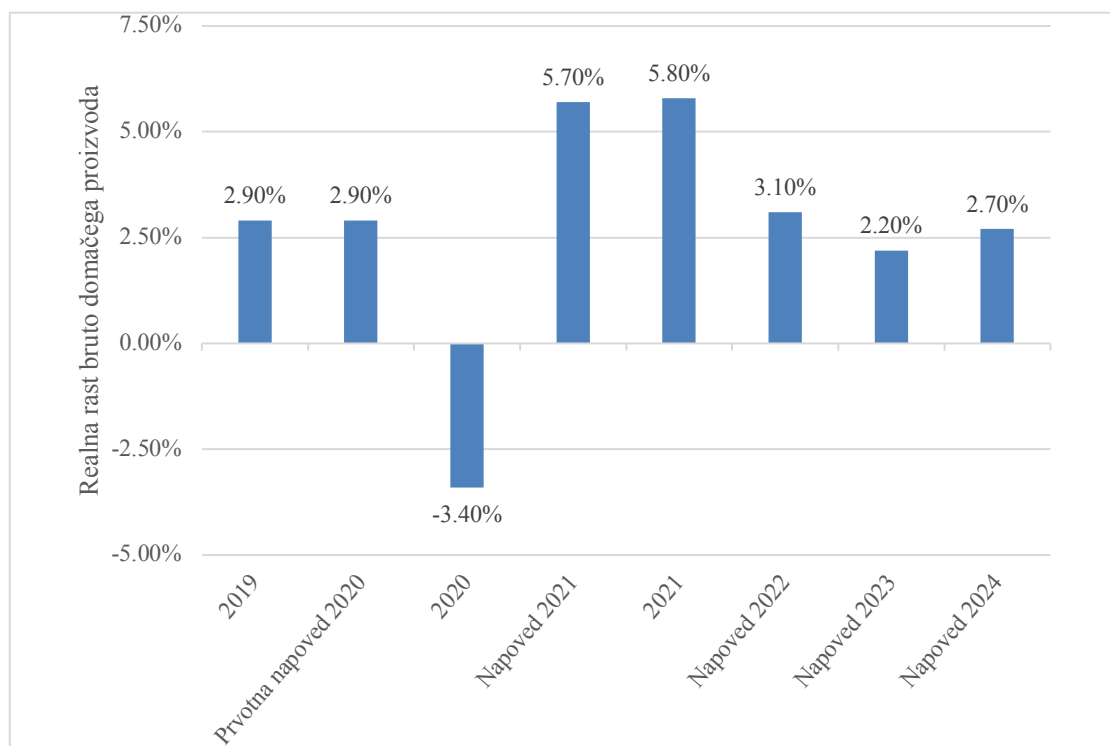
Tudi Battistini in Stoevsky (2020) sta govorila o treh možnih scenarijih vpliva pandemije Covid-19 na gospodarstvo območja EU in ugotovila, da bodo odvisni od trajanja strogih ukrepov in vedenjskih odzivov gospodarskih subjektov za zmanjšanje motenj v gospodarstvu, kar bo vplivalo na uspešnost gospodarskih dejavnosti po odpravi vseh zaježitvenih ukrepov. Po prvem, blagem scenariju naj bi stroga izolacija in nadaljnji ukrepi za zaježitev širjenja virusa ter hiter napredek pri zdravljenju privedla do razmeroma kratkotrajnega strogega obdobja izolacije, postopno vračanje k normalnim dejavnostim pa bi povzročilo samočasne gospodarske izgube. Po drugem scenariju naj bi razmeroma strogi in dolgotrajni ukrepi za zaježitev širjenja virusa predstavljali zapoznelo vrnitev k običajni dejavnosti, pa tudi dolgoročne izgube proizvodnje. Po tretjem, hudem scenariju bi morali strogi zaježitveni ukrepi ostati v veljavi tudi po določenem sproščanju, kar bi privedlo do bistvenih in trajnih izgub v gospodarstvu. Analiza omenjenih scenarijev je pokazala krčenje gospodarske dejavnosti brez primere. Po vseh scenarijih naj bi v območju EU realni BDP leta 2020 strmo padel: po blagem scenariju za približno 5 %, po srednjem za 8 % in po hudem za 12 % (Battistini in Stoevsky, 2020, str. 29).

3.2.1 Vpliv pandemije Covid-19 na svetovno gospodarstvo

V letu 2020 je svetovno gospodarstvo ob izzivih, ki so bili do tedaj brez primere, zapadlo v globoko recesijo. Močno se je skrčila mednarodna trgovinska menjava, zelo prizadeto je bilo delovanje globalnih vrednostnih verig, strmo se je povečala negotovost na svetovnih finančnih trgih. Zaradi pomanjkanja povpraševanja in zaradi omejitev, ki so ovirale poslovanje, je izrazito upadla tudi gospodarska aktivnost, zlasti v storitvenih dejavnostih (European Central Bank, v nadaljevanju ECB, 2021, str. 8). Svetovni bruto domači proizvod (BDP) se je v letu 2020 zmanjšal za 3,4 % (leta 2020 je znašal 84,54 bilijona ameriških dolarjev), medtem ko je bila prvotna napoved 2,9-odstotna rast BDP. Zaradi prizadevanj vseh svetovnih vlad za hitro okrevanje gospodarstva se je BDP leta 2021 znova povečal za 5,8 % (znašal je 92,3 bilijona ameriških dolarjev). Po napovedih za leto 2022 naj bi se svetovni BDP povečal za tri odstotke, še vedno pa ni jasno, v kolikšni meri bo ruska vojna

v Ukrajini vplivala na svetovno gospodarstvo. Rast svetovnega BDP naj bi se tako leta 2023 nekoliko upočasnila (slika 4) (Statista, 2022a).

Slika 4: Realna rast BDP po pandemiji Covid-19 od leta 2019 z napovedjo do leta 2024

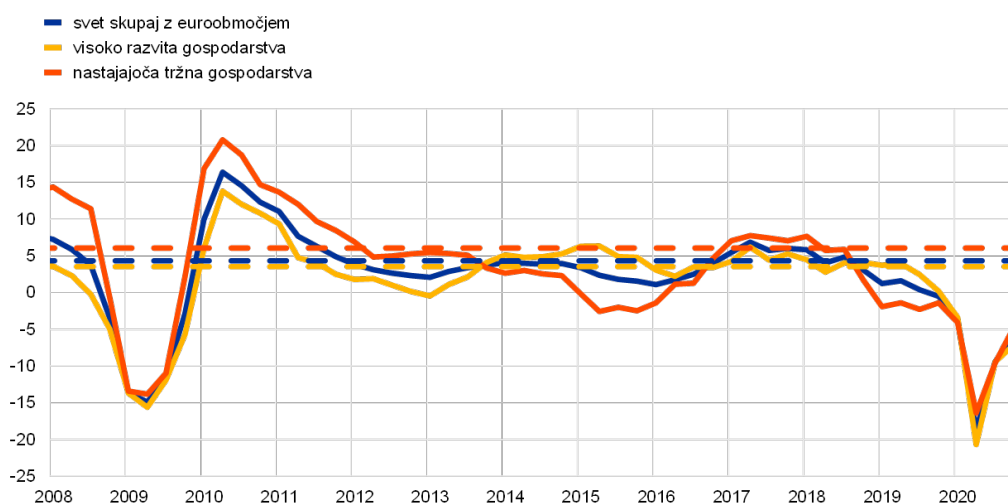


Vir: Statista (2022a).

K izrazitemu upadu svetovnega gospodarstva sta zaradi ukrepov za zaježitev pandemije v največji meri prispevala zmanjšanje rasti v storitvenih dejavnostih ter upad trgovinske menjave in naložb. Rast proizvodnje v predelovalnih dejavnostih je okrevala hitreje kot rast v storitvenih dejavnostih, k čemur so prispevali vladni načrti spodbud, večje povpraševanje po elektronskih izdelkih, računalniški opremi in medicinskih proizvodih ter hitrejša odprava ukrepov za zaježitev pandemije kot v storitvenih dejavnostih, ki so bolj odvisne od neposrednega stika med ponudnikom in stranko (ECB, 2021, str. 9).

Pandemija je povzročila tudi motnje v mednarodni trgovinski menjavi in svetovnih dobavnih verigah. V drugi polovici leta 2020 so se te motnje nekoliko zmanjšale, saj so bili ukrepi za zaježitev virusa delno odpravljeni. Udarec, ki ga je pandemija zadala povpraševanju, in pred tem uvedene carine, so prispevali k strmemu upadu trgovinske menjave, medtem ko sta večja negotovost in vse slabša gospodarska klima zavirali rast naložb (ECB, 2021, str. 9–10). Nihanje svetovne trgovinske menjave je prikazano na sliki 5.

Slika 5: Rast svetovne trgovinske menjave (obseg uvoza)

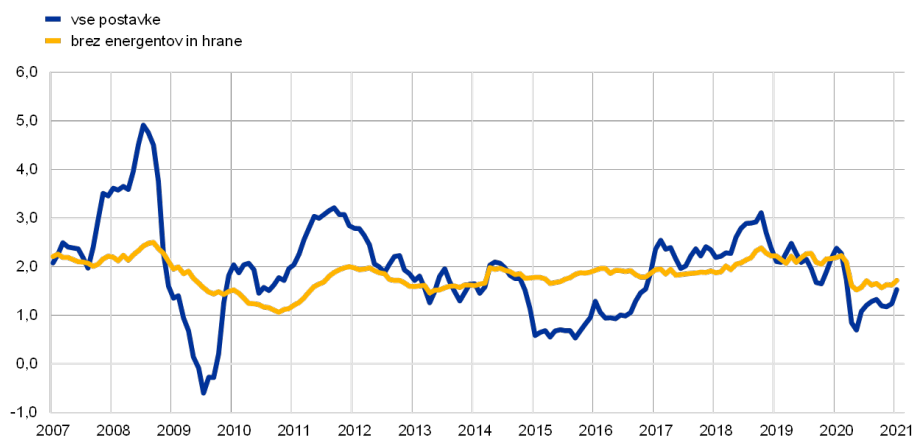


Vir: European Central Bank (2021, str. 10).

Rast svetovne trgovinske menjave je opredeljena kot rast svetovnega uvoza, vključno z območjem EU. Na sliki 5 polne črte označujejo podatke, ki zajemajo obdobje do zadnjega četrtnega leta 2020, prekinjene pa dolgoročno povprečje (med zadnjim četrtnim leta 2008 in zadnjim četrtnim leta 2020).

Zaradi šibkega svetovnega povpraševanja in strmega padca cen številnih surovin se je v letu 2020 znižala svetovna inflacija. V državah, ki so pridružene Organisation for Economic Co-operation and Development (v nadaljevanju OECD), se je zaradi zniževanja cen energentov in upočasnevanja rasti cen hrane skupna medletna rast cen življenjskih potrebščin od druge polovice leta 2019 do decembra 2020 znižala z okrog 2 % na 1,2 %. Osnovna inflacija (brez energentov in hrane) se je znižala manj kot skupna inflacija in je ob koncu leta 2020 znašala okrog 1,6 % (ECB, 2021, str. 10). Inflacija, merjena s cenami življenjskih potrebščin, v državah OECD v letih od 2007 do 2021 je prikazana na sliki 6.

Slika 6: Inflacija, merjena s cenami življenjskih potrebščin, v državah OECD



Vir: European Central Bank (2021).

Po izbruhu koronavirusa so dramatične padce utrpeli tudi svetovne borze, vendar so si precej hitro opomogle. Dow Jones je 16. marca 2020 poročal o svojem največjem padcu v zgodovini v vrednosti skoraj 3000 točk (Statista, 2022a). Donosnost nemškega delniškega trga je marca 2020 zdrsnila za 33 %, Združenega kraljestva pa za 37 %. Najslabše sta se na svetovnih borzah odrezala brazilski (–48 %) in kolumbijski (–47 %) delniški trg (Jabeen in drugi, 2022).

Širjenje epidemije Covoid-19 je močno vplivalo na turistične tokove po svetu in na napovedi o prihodnjih turističnih rezultatih. Po podatkih Svetovne turistične organizacije (World Tourism Organization – WTO) so se mednarodni svetovni prihodi turistov marca 2020 medletno zmanjšali za 57 %, aprila pa za 97 %, samo v prvih štirih mesecih leta 2020 pa se je število mednarodnih turističnih prihodov medletno zmanjšalo za 44 % (Aburumman, 2020, str. 4). Podoben padec za marec 2020 kažejo tudi podatki Eurostata za EU – število prenočitev turistov se je marca 2020 medletno več kot prepolovilo. Največji upad so zabeležili v Italiji (za 80 % manj prenočitev), Sloveniji in na Hrvaškem (za 70 %), več kot 60-odstotnega pa v Romuniji, Belgiji, Grčiji, na Malti, Madžarskem in v Španiji (Eurostat, 2022c). Velik upad mednarodnih turističnih prihodov leta 2020 je precej vplival na prihodek hotelov in restavracij, organizatorjev potovanj, potovalnih agencij in letalskih prevoznikov ter neposredno ogrozil več kot 174 milijonov delovnih mest, od tega med 6,6 in 11,7 milijona v EU, kar predstavlja med 3,2 % in 5,6 % vsega aktivnega prebivalstva v EU (OECD, 2020, str. 5).

Zaradi zaprtja mej in omejitev potovanj se je močno zmanjšalo tudi število letov po vsem svetu. V primerjavi s prvim tednom januarja 2020 se je v prvem tednu januarja 2021 število rednih letov po vsem svetu zmanjšalo za 43,5 %. Na drugi strani se je razmahnila spletna trgovina, saj je bilo zaradi zaprtja klasičnih trgovin vedno več ljudi primoranih kupovati nujne potrebščine na ta način. Raziskava spletnega mesta Statista (2022b) je pokazala, da so na globalni ravni maloprodajna spletna mesta junija 2020 ustvarila skoraj 22 milijard obiskov (16,07 milijarde obiskov januarja 2020).

Zapore, karantene in samoosamitve so povzročile velike spremembe na trgu dela. Po navajanju Statiste (2022b) se je število brezposelnih po vsem svetu v letih 2019 in 2020 povečalo s 185,95 milijona na 223,67 milijona. V letu 2021 je število brezposelnih v primerjavi z letom prej nekoliko padlo, in sicer je znašalo skoraj 214,21 milijona. Sporočilo za javnost Eurostata z dne 8. oktobra 2020 navaja, da je v prvi polovici leta 2020 stopnja zaposlenosti v EU medčetrtno upadla za največ v tem stoletju, in sicer s 73 % (v prvem četrtnetu) na 72 % (v drugem četrtnetu), kar je pomenilo več kot milijon dodatnih brezposelnih Evropejcev. V drugem četrtnetu leta 2020 je bila stopnja brezposelnosti 6,5-odstotna, medtem ko je bila v prvem četrtnetu 6,3-odstotna. Brezposelnih je bilo 13,1 milijona oseb. V drugem četrtnetu leta 2020 je bilo z dela začasno odpuščenih več kot 19 milijonov oseb.

Čeprav je pandemija prizadela celotno svetovno gospodarstvo, so bile nekatere države in regije prizadete bolj kot druge. Tako je npr. Kitajska v tretjem četrtletju leta 2020 zabeležila pozitivno stopnjo rasti BDP v višini 4,9 %, medtem ko je stopnja rasti v Združenem kraljestvu v primerjavi z letom prej padla za skoraj 8 % (Statista, 2022a).

3.2.2 Vpliv pandemije Covid-19 na gospodarstvo v Sloveniji

Pandemija Covid-19 in strogi zaježitveni ukrepi so močno vplivali na slovensko gospodarstvo. Po šestih letih nepretrgane rasti se je leta 2020 gospodarska aktivnost v Sloveniji zmanjšala. V prvih devetih mesecih leta 2020 je bil BDP realno za 6,0 % nižji kot v istem obdobju leta 2019. Državni statistični urad je napovedal, da lahko v primeru podobnega učinka zdravstvene krize na gospodarstvo, kot je bil v drugem četrtletju leta 2020, pričakujemo, da se bo BDP v celem letu 2020 glede na leto 2019 realno zmanjšal za okoli 8,0 % (SURS, 2020a, str. 3). Čeprav je bilo zmanjšanje BDP v Sloveniji nekoliko manj izrazito od povprečnega zmanjšanja v vseh državah članicah EU, ki je bilo 7,0-odstotno, je bil BDP v prvih devetih mesecih leta 2020 realno za 6,0 % nižji kot v istem obdobju leta 2019.

Podrobnejši pregled podatkov o gibanju BDP (tabela 1) kaže, da je bil BDP v prvem četrtletju leta 2020 za 2,3 % nižji kot v istem četrtletju leta 2019, v drugem četrtletju leta 2020 pa za 13,0 % nižji kot v drugem četrtletju leta 2019. V prvi polovici leta 2020 je BDP upadel za 7,9 % glede na prvo polovico leta 2019, v tretjem četrtletju leta 2020 se je BDP zmanjšal za 2,6 % glede na isto četrtletje prejšnjega leta, v prvih devetih mesecih pa je bil za 6 % nižji glede na isto obdobje leta 2019. V četrtem četrtletju leta 2020 se je BDP zmanjšal za 4,5 %, v celotnem letu 2020 pa za 5,5 %. Po oceni SURS-a je BDP v tekočih cenah v letu 2020 znašal 46.297 milijonov €, kar je nominalno za 4,3 % manj kot v letu 2019. V letu 2020 se je glede na leto 2019 domača potrošnja zmanjšala za 6,5 %, k čemur je v veliki meri prispevalo zmanjšanje potrošnje gospodinjstev (–9,8 %) (SURS, 2021c). Po zmanjšanju BDP v letu 2020 (za 4,2 %) je leto 2021 za slovensko gospodarstvo pomenilo leto okrevanja. Po prvih ocenah SURS-a (2022b) se je BDP realno zvišal za 8,1 %, nominalno pa za 10,9 %. BDP v tekočih cenah je znašal 52.020 milijonov €.

Tabela 1: Bruto domači proizvod, stalne cene, stopnje rasti (%)

	2019				2020				Skupaj
	I–III	IV–VI	VII–IX	X–XII	I–III	IV–VI	VII–IX	X–XII	
Originalni podatki									
Sprememba glede na isto četrtoletje prejšnjega leta	3,3	2,5	2,4	1,7	–2,3	–12,9	–2,4	–4,5	–5,5
Prilagojeno za vpliv sezone in koledarja									
Sprememba glede na prejšnje četrtoletje	0,5	0,0	0,8	0,4	–4,8	–10,1	–12,2	–1,0	–6,1
Sprememba glede na isto četrtoletje prejšnjega leta	3,5	2,3	2,1	1,7	–3,3	–13,0	–3,0	–5,0	–6,1

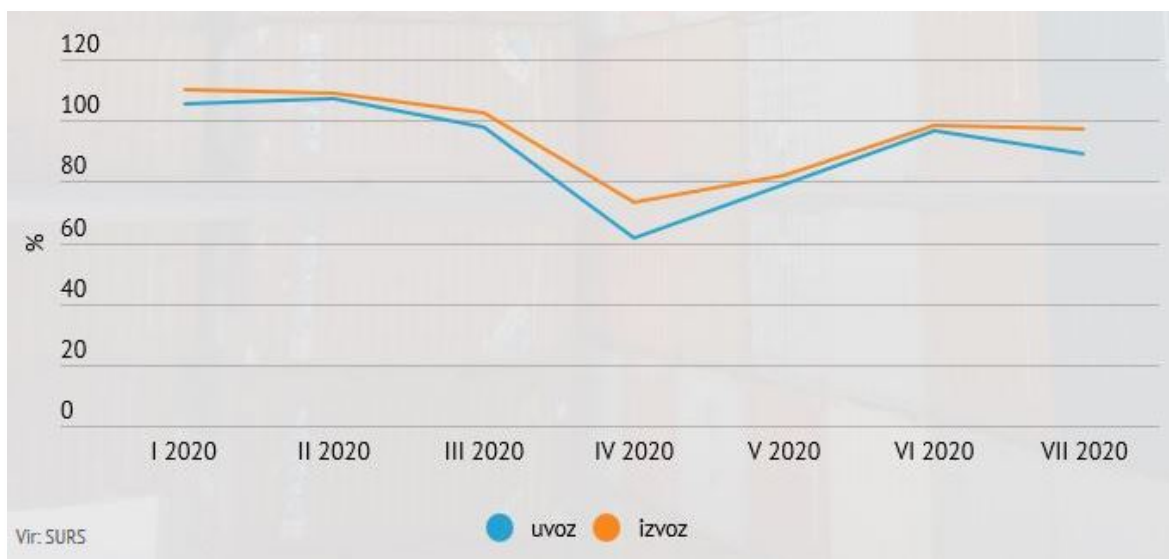
Vir: SURS (2020a, str. 3).

Zaradi epidemije Covid-19 se je v prvi polovici leta 2020 precej zmanjšala menjava blaga in storitev s tujino. Delež izvoza blaga in storitev v BDP je bil za 7 % nižji kot v prvi polovici leta 2019 in je znašal 79 % BDP (SURS, 2020a, str. 4). Slovenija je v države članice EU-27 v prvem polletju leta 2020 izvozila vrednostno za 14,4 % manj blaga kot v istem obdobju leta 2019, iz omenjenih držav pa je uvozila 16,1 % manj kot v istem obdobju prejšnjega leta. V države zunaj EU je Slovenija v tem obdobju izvozila 23,4 % več kot v istem obdobju leta 2019, od tam pa uvozila 7,4 % več kot v istem obdobju prejšnjega leta (SURS, 2020b).

V prvem četrtoletju leta 2020 je vrednost blagovne menjave Slovenije s tujino še naraščala (tako izvoz kot tudi uvoz sta bila v tem obdobju še višja kot v istem obdobju prejšnjega leta, izvoz za 7,1 %, uvoz pa za 3,3 %). Vse pa se je zaradi epidemije močno spremenilo v drugem četrtoletju leta 2020. Izvoz je bil za 24,5 % manjši od izvoza v istem četrtoletju leta 2019 (od tega izvoz blaga za 21,9 %, izvoz storitev pa kar za 35,0 %). Uvoz se je zmanjšal za približno enak % kot izvoz (za 25,0 %), pri čemer se je uvoz blaga zmanjšal za 24,4 %, uvoz storitev pa za 28,2 %. Po izrazitem upadu vrednosti blagovne menjave s tujino v aprilu in maju 2020 se je učinek epidemije na izvoz in uvoz postopoma manjšal. Izvoz v juniju 2020 (znašal je 2.682,4 milijona €) je bil tako le še za 4,2 % nižji od izvoza v istem mesecu leta 2019, v juliju 2020 (znašal je 2.937,0 milijona €) pa za 2,9 %. Uvoz v juniju 2020 (znašal je 2.562,4 milijona €) je bil od uvoza v juniju 2019 nižji za 5,1 %, v juliju 2020 (znašal je 2.736,5 milijona €) pa za 10,9 % od uvoza v juliju 2019. V blagovni menjavi s tujino je bil, kot v vseh dotedanjih mesecih tega leta, tudi v juniju in juliju 2020 ustvarjen presežek (v juniju v vrednosti 120,0 milijona €, pokritost uvoza z izvozom je bila 104,7-odstotna; v juliju 2020 je bil zabeležen presežek v višini 200,5 milijona €, pokritost uvoza z izvozom je bila 107,3-odstotna) (SURS, 2020c; SURS, 2020d). Indeksi izvoza in uvoza za Slovenijo v letu 2020

(tekoči mesec/isti mesec preteklega leta) so prikazani na sliki 7. Konec leta 2020 je bil zunanjetrgovinski presežek visok, znašal je 4.574 milijonov €, in se je glede na leto 2019 še povečal (SURS, 2021c).

Slika 7: Indeksi izvoza in uvoza, Slovenija 2020 (tekoči mesec/isti mesec preteklega leta)



Vir: SURS (2020b).

Zaradi pandemije se v letu 2020 ni zmanjšalo samo povpraševanje iz tujine, ampak tudi domače povpraševanje. V prvih devetih mesecih leta 2020 je bila končna potrošnja gospodinjstev realno za 8,2 % nižja kot v istem obdobju leta 2019. Končna potrošnja gospodinjstev, ki je poleg investicij v osnovna sredstva najpomembnejša komponenta domačega trošenja, se je najbolj zmanjšala v drugem četrtletju leta 2020, ko je bila nižja za 17,3 % v primerjavi z istim četrtletjem leta 2019, bruto investicije v osnovna sredstva pa za 13,8 % v primerjavi z istim obdobjem prejšnjega leta. Najmanj izrazito se je končna potrošnja gospodinjstev na domačem trgu zmanjšala v tretjem četrtletju, in sicer za 0,6 % v primerjavi z istim četrtletjem leta 2019, kar je bila predvsem posledica povečanja izdatkov za trajne dobrine, ki so bili večji za 4,3 %. Tudi bruto investicije v osnovna sredstva so se najmanj izrazito zmanjšale v tretjem četrtletju, in sicer za 0,8 % v primerjavi z istim četrtletjem prejšnjega leta (SURS, 2021c). Končna potrošnja sektorja država se je leta 2020 v primerjavi z letom 2019 realno zvečala za 1,8 %, kar pa je bilo manj kot v letu 2019. Realno so se zmanjšale tudi bruto investicije v osnovna sredstva, in sicer za 6,4 %, pred tem pa so skoraj 3 leta naraščale (SURS, 2020a, str. 3).

Zaradi pandemije Covid-19 se je upad gospodarske rasti v letu 2020 zrcalil tudi na domačem kapitalskem trgu. Vrednost prometa z obveznicami se je leta 2020 v primerjavi z letom 2019 znatno znižala in dosegla vrednost 1,85 milijona € (Agencija za trg vrednostnih papirjev, 2021, str. 30). Premoženje vzajemnih skladov se je konec leta 2020 povečalo za 215 milijonov €, kar analitiki pripisujejo večinoma neto prilivu sredstev v višini 148,4 milijona €, v manjši meri pa naj bi na to vplivalo »okrevanje tečajev na svetovnih borzah po obsežni

korekciji tečajev zaradi epidemije Covid-19 sredi meseca februarja v letu 2020« (Agencija za trg vrednostnih papirjev, 2021, str. 9).

Širjenje koronavirusa je močno občutil tudi slovenski turizem. Po zaprtju mej in vseh nastanitvenih obratov v Sloveniji sredi marca se je aprila 2020 upad prenočitev in prihodkov poglobil in je bil za 86 % manjši kot v istem obdobju leta 2019 (Urad za makroekonomske analize in razvoj – UMAR, 2020, str. 6). Po preklicu pandemije so se turisti spet začeli počasi vračati, tako da je število prihodov turistov in število njihovih prenočitev v juniju 2020 doseglo približno 35 % vrednosti iz junija 2019. V juliju, avgustu in septembru 2020 se je glede na prejšnje mesece tega leta število turističnih prenočitev v nastanitvenih obratih izrazito povečalo (SURS, 2020a, str. 14).

V Sloveniji smo do leta 2019 zaznali trend naraščanja števila delovno aktivnih in upadanje števila brezposelnih, to pa se je spremenilo v letu 2020, ko je bilo število brezposelnih oseb ponovno v porastu; bilo je 51.000 brezposelnih oseb, to je za 12,2 % več kot v letu 2019 (SURS, 2021d). Še v prvem četrtletju leta 2020 je bilo brezposelnih za 5,7 % manj kot v istem obdobju prejšnjega leta. Zaradi sprejetja ukrepov za zaježitev epidemije Covid-19 pa so se razmere na trgu dela od sredine marca 2020 dalje naglo slabšale. Aprila 2020 je število delovno aktivnih močno padlo (za 0,9 % glede na predhodni mesec), število registrirano brezposelnih pa se je glede na predhodni mesec povečalo za 19,9 % (UMAR 2021a, str. 28). V primerjavi z letom 2019 je bilo leta 2020 v Sloveniji 12.000 ali 29,8 % več brezposelnih oseb (SURS, 2021e). Po ocenah UMAR (2021a, str. 28) je na manjši padec zaposlenih v primerjavi s padcem BDP najbolj vplivalo sprejetje interventne zakonodaje za ohranjanje delovnih mest in za blažitev posledic epidemije.

3.3 Ukrepi držav za zmanjšanje vpliva pandemije Covid-19

Ukrepe politik, ki so jih po vsem svetu uvedli za spopadanje s svetovno recesijo, je mogoče razdeliti v štiri kategorije: (a) ukrepi denarne/monetarne politike, (b) ukrepi proračunske/davčne politike, (c) ukrepi na področju zdravstva in (d) omejitveni ukrepi (Ozili in Arun, 2020). Hale in drugi (2020) navajajo, da so bili odzivi politike na splošno usmerjeni v dva cilja: (a) zmanjšati širjenje virusa in okrepiti zdravstvene sisteme in (b) podpreti gospodinjstva in podjetja, ki so se zaradi pomanjkanja ponudbe in povpraševanja soočila z nenadnimi izgubami dohodka/prihodka, ter finančni sistem, da se prepreči skokovit porast slabih posojil in neplačil.

Urad za demokratične ustanove in človekove pravice Organizacije za varnost in sodelovanje v Evropi (OSCE/ODIHR, 2020) je v poročilu o odzivu držav na pandemijo Covid-19 države razdelil na tiste, ki so z ukrepi za preprečevanje širjenja okužbe in zaježitev pandemije »zgolj« omejevale temeljne človekove pravice iz mednarodnih konvencij, in tiste, ki so začasno razveljavile nekatere temeljne pravice. Pri tem je razdelil države na tiste, ki so razglasile izredno stanje ali izredne razmere, in tiste, ki tega niso storile.

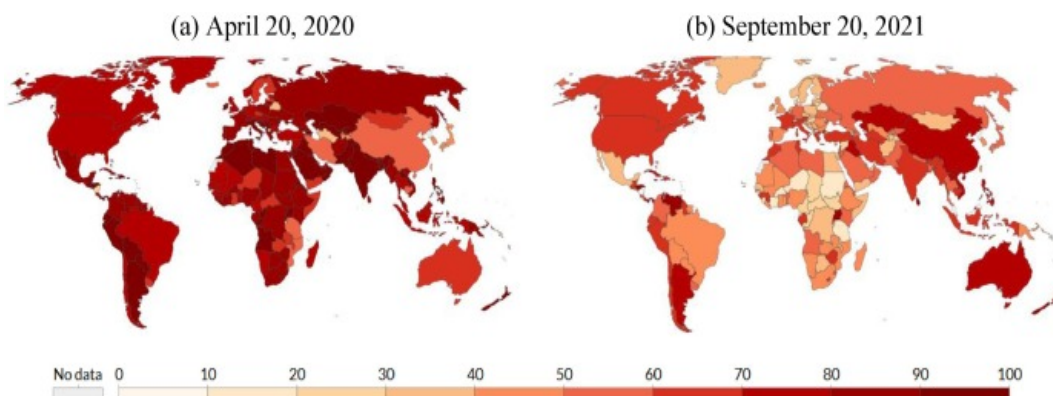
3.3.1 Ukrepi za zaježitev širjenja pandemije Covid-19

Ukrepi za zaježitev širjenja pandemije Covid-19, ki so jih postopoma uvedle skoraj vse evropske države (pogosto je bila izjema Švedska), so bili naslednji: bolj ali manj dosledno zaprtje državnih meja; omejitve gibanja in zbiranja na javnih površinah; delna ali popolna ustavitev javnega prometa; obvezna karantena za okužene in (samo)izolacija za tiste, ki so bili v stiku z okuženim(i); obvezna testiranja; omejitve in prepovedi opravljanja vseh t. i. nenujnih gospodarskih in negospodarskih dejavnosti; delno/popolno zaprtje vrtcev, šol, univerz itd.; obvezna uporaba zaščitnih mask v zaprtih javnih prostorih (v nekaterih državah ali regijah tudi na prostem); razkuževanje rok in zaprtih prostorov; omejitve/prepovedi druženja z udeležbo večjega števila ljudi; vzdrževanje medosebne razdalje itd. (OSCE/ODIHR, 2020). V večini evropskih držav se je prej ali slej zgodil "lockdown", tj. popolna zapora (javnega) življenja, podobno je bilo tudi na drugih kontinentih.

Ukrepi za zaježitev širjenja koronavirusa so bili v večini držav navidezno zelo podobni, vendar različno strogi. T. i. »Indeks strogosti državnih ukrepov« (Government Stringency Index) je enotni kazalec, s katerim lahko ukrepe v posamezni državi primerjamo z ukrepi v drugih državah. Program je vsak dan izračunal povprečje vrednosti prvih sedmih kazalcev, nato pa na podlagi formule za vsako državo določil vrednost indeksa strogosti ukrepov od 0 do 100. Omenjeni indeks se izračunava na podlagi trinajstih kazalcev, ki upoštevajo različne stopnje strogosti glede izvajanja naslednjih ukrepov za zaježitev pandemije: zaprtje šol; zaprtje delovnih mest; prepoved javnih prireditev; prepoved združevanj v javnosti; zaprtje javnega potniškega prometa; kampanje za obveščanje javnosti; navodila, naj ljudje ostanejo doma; prepoved gibanja po državi; omejitev prehodov meje; politika testiranja; politika sledenja stikom; nošenje maske in politika cepljenja (de Palma in drugi, 2022, str. 373).

Slika 8 prikazuje indeks strogosti ukrepov na 20. april 2020, ko je večina držav sprejela relativno stroge zaježitvene ukrepe (temnejša barva pomeni strožje ukrepe držav), in 20. september 2021, ko je vrednost indeksa strogosti ukrepov v večini držav močno padla.

Slika 8: Zemljevid sveta glede na indeks strogosti ukrepov države glede devetih najpomembnejših kazalcev



Vir: de Palma in drugi (2022, str. 374).

3.3.2 Ukrepi za pomoč gospodarstvu na območju Evropske unije

EU je za pomoč gospodarstvu angažirala različne instrumente. 19. marca 2020 je Evropska komisija sprejela začasni okvir, ki je državam članicam EU omogočal, da so v tem času še dodatno podprle gospodarstvo. V njem je bilo določenih pet vrst pomoči: 1. neposredna nepovratna sredstva, selektivne davčne ugodnosti in predplačila (podjetju do 800.000 evrov za pokritje nujne likvidnostne potrebe); 2. državna jamstva za posojila, ki jih podjetja najamejo od bank; 3. subvencionirana javna posojila podjetjem z ugodnimi obrestnimi merami, ki lahko podjetjem pomagajo pokriti takojšnje potrebe po obratnih sredstvih in naložbah; 4. zaščitni ukrepi za banke, ki državno pomoč usmerjajo v realno gospodarstvo; 5. kratkoročno zavarovanje izvoznih kreditov (Alcidi in Corti, 2022, str. 41–42).

V podporo ukrepom držav članic za delavce in podjetja ter za zaščito dostopa držav do financiranja so bile vzpostavljene tri varnostne mreže v vrednosti paketa 540 milijard €. Tako je skupina Evropske investicijske banke (v nadaljevanju EIB) vzpostavila vseevropski jamstveni sklad, ki je zlasti malim in srednjim podjetjem v EU zagotavljal posojila v višini do 200 milijard €; 240 milijard € previdnostnih posojil iz Evropskega mehanizma za stabilnost je bilo namenjenih podpori držav članic pri odzivu na koronavirus in 100 milijard € v okviru instrumenta SURE za zmanjšanje tveganja brezposelnosti v izrednih razmerah oziroma za ohranitev delovnih mest med krizo (de Vet in drugi, 2021, str. 53; Haroutunian in drugi, 2021, str. 96). Skupina EIB je v letu 2021 zagotovila 95 milijard € financiranja (od tega je 45 milijard € namenila majhnim in srednjim podjetjem, ki jih je pandemija močno prizadela), kar je 23 % več kot v letu 2020, ko je zagotovila 77 milijard €. Pri tem je EIB prispevala za 65 milijard € posojil, Evropski investicijski sklad pa dobrih 30 milijard € v obliki jamstev in kapitala. Za razvoj in partnerstva zunaj EU je skupina EIB zagotovila tudi 8,1 milijarde € financiranja (European Investment Bank, 2022).

27. maja 2020 je Evropska komisija predstavila predlog načrta za okrevanje EU, dva dni pozneje pa je predlagala povišanje zgornjih mej večletnega finančnega okvira za obdobje 2014–2020, da bi omogočili takojšnje izvajanje ukrepov v uniji in zunaj nje (de Vet in drugi, 2021, str. 52). 21. julija 2020 je bil dosežen dogovor o svežnju za okrevanje v okviru instrumenta Next Generation EU v znesku 750 milijard €. Z mehanizmom za okrevanje in odpornost (European Recovery and Resilience Facility – RRF), ki je osrednji del tega instrumenta, je bilo državam članicam zagotovljenih 672,5 milijarde € pomoči pri reševanju gospodarskih in socialnih posledic pandemije, od tega 312,5 milijarde € nepovratnih sredstev in 360 milijard € v obliki posojil. Dogovorili so se tudi o dolgoročnem proračunu EU za obdobje 2021–2027 v višini 1.074,3 milijarde € (de Vet in drugi, 2021, str. 55; Haroutunian in drugi, 2021, str. 96–97).

EU je sprejela tudi ukrepe za mobilizacijo proračuna EU in zagotovila največjo možno prožnost pri uporabi proračunskih pravil ter pravil o državni pomoči. Kot odziv na krizo Covid-19 je bilo iz proračunskih rezerv mobiliziranih 3,1 milijarde €, v okviru naložbenih pobud pa so iz proračuna zagotovili 37 milijard €, ki so bile na voljo za podporo

zdravstvenim sistemom, malim in srednjim podjetjem ter trgom dela. 28 milijard € predstavljajo nedodeljena sredstva iz strukturnih skladov iz naslova nacionalnih sredstev za obdobje 2014–2020. Iz programa Obzorje 2020 je bila za boj proti epidemiji namenjena 1 milijarda €. Za finančno pomoč iz Solidarnostnega sklada EU zaradi izrednih zdravstvenih razmer je bilo državam članicam v letu 2020 na voljo do 800 milijonov € (de Vet in drugi, 2021, str. 53).

Številni ukrepi za pomoč gospodarstvu, ki so jih sprejeli v državah članicah EU, so bili v osnovi podobni, razlikovali pa so se v zneskih, ki so jih države namenjale tem ukrepom. Haroutunian in drugi (2021, str. 96) delijo ukrepe držav v dve kategoriji: a) proračunski ukrepi, ki imajo običajno takojšen učinek na proračunsko ravnotežje, in b) likvidnostni ukrepi, ki običajno ne vplivajo takoj na proračunsko ravnotežje, ampak pomenijo pogojne obveznosti, ki lahko vplivajo na fiskalni položaj. Ti dve vrsti fiskalnih ukrepov vplivata tako na odhodkovno kot na prihodkovno stran državnih proračunov. de Vet in drugi (2021, str. 53) govorijo o številnih ukrepih, predvsem fiskalne narave, ki so jih uvedle države. Namen ukrepov je bil ublažiti predvsem vpliv kratkoročnih vladnih omejitev, npr. zmanjšanje povpraševanja in proizvodnje, upad dohodka in brezposelnost. Po njihovem mnenju obstajajo štirje temeljni tipi ukrepov: a) diskrecijska podpora se nanaša na ukrepe, ki so usmerjeni v izdatke (npr. podpora zaposlovanju, subvencioniranje obresti) in prihodke (npr. olajšave pri plačilu davkov in znižanje davčnih stopenj); b) finančni instrumenti se nanašajo na ukrepe, ki so namenjeni solventnosti podjetij; c) jamstva se nanašajo na ukrepe, ki so namenjeni likvidnostni podpori podjetij in d) plačilo davka: ukrepi za začasno izboljšanje likvidnostnega položaja podjetij.

3.3.3 Specifični zakonsko podprti ukrepi za pomoč gospodarstvu v Sloveniji

Slovenijo je pandemija Covid-19 močno prizadela na skoraj vseh področjih, najbolj pa na področju gospodarstva. V letih 2020 in 2021 je bilo pri nas skupno sprejetih deset paketov interventnih ukrepov (PKP) za omilitev in odpravo posledic te pandemije. Nekateri ukrepi iz PKP so bili vezani na obdobje uradno razglašene epidemije (razglašena je bila dvakrat – prvič je trajala dva meseca in pol, drugič pa nepretrgoma osem mesecev), nekateri pa so trajali dlje časa. V grobem lahko glavne ukrepe interventnih zakonov razdelimo na ukrepe, ki so bili usmerjeni v neposredno pomoč gospodarstvu in podjetjem, ukrepe za urejanje trga dela in ohranjanje delovnih mest ter ukrepe za pomoč predvsem tistim skupinam prebivalstva, ki so jih omejitve najbolj prizadele oziroma so jim prinesle izpad dohodka (UMAR, 2021a, str. 14–16).

Med najpomembnejšimi **ukrepi, usmerjenimi v pomoč gospodarstvu in podjetjem**, je bil PKP3 v višini ene milijarde € za podporo oživitvi gospodarstva. V njem so bile finančne spodbude v obliki nepovratnih in povratnih sredstev za zagotovitev tekočega poslovanja in likvidnosti podjetij. Marca 2020 so pomoč podjetjem zagotovili interventni zakoni, ki jih je delno nadomestil PKP1, z možnostjo zamrznitve plačila akontacij davkov od dohodkov,

DDV in nekaterih prispevkov. Dodatno je vlada s sklepom konec leta 2020 podaljšala možnost odloga davkov in nekaterih prispevkov do konca marca 2021 (PKP7). Zagotavljanju potrebne likvidnosti gospodarstva je bil namenjen PKP2, in sicer z bančnimi krediti, zavarovanimi s poroštvom Republike Slovenije. S PKP5 je bila ta shema podaljšana do sredine leta 2021, s PKP6 pa se je dvignila najvišja meja posojila. S tem naj bi shema postala privlačnejša za podjetja. Pomembna ukrepa za zagotavljanje likvidnosti prizadetih podjetij in ohranitev delovnih mest sta bila: a) povračilo nadomestila plače za zaposlene na čakanju na delo (PKP1, njegova veljavnost je bila podaljšana s PKP4, PKP5 in PKP6; PKP8 je veljavnost ukrepa podaljšal na čas do konca aprila 2021 z možnostjo, da vlada obdobje podaljša najdlje na čas do konca junija 2021, PKP10 je veljavnost ukrepa podaljšal na čas najdlje do konca marca 2022) in b) delno subvencioniranje skrajšanja polnega delovnega časa (PKP3, ki je bil s PKP9 podaljšan na čas do konca septembra 2021 z možnostjo podaljšanja do konca leta). Dodatna pomoč prizadetemu turističnemu sektorju je bila z uvedbo bonov sprejeta s PKP3, zmanjševanje administrativnih ovir za zagon pomembnih investicij pa naj bi pripomoglo k okrevanju gospodarstva. Vlada je v začetku decembra 2020 podaljšala unovčljivost turističnih bonov na čas do konca leta 2021, ker pa je konec leta 2021 ponovno prišlo do povečanja števila covidnih primerov, je s PKP10 veljavnost bonov podaljšala na čas do konca junija 2022. Delno kritje fiksnih stroškov je podjetjem, ki so bila najbolj prizadeta zaradi epidemije, prinesel PKP6, večji delež kritja fiksnih stroškov pa je zagotovil PKP7, ki ga je sklep vlade z začetka leta 2021 podaljšal na čas do konca marca 2021. Pomemben ukrep je tudi pomoč bolj prizadetim dejavnostim v obliki financiranja regresa za letni dopust zaposlenih (PKP9) in delnega povračila nekritih fiksnih stroškov (PKP6 in PKP7). PKP10 je na čas do konca leta 2022 podaljšal ukrep zmanjšanja administrativnih ovir za zagon pomembnih investicij iz PKP3, podjetjem pa zagotovil likvidnostna sredstva za finančne produkte.

Med ukrepe urejanja trga dela lahko štejemo že omenjena ukrepa: a) ukrep, povezan s čakanjem na delo, ki je med drugim določil pravico do delnega povračila izplačanih nadomestil plače delavcem, ki jim delodajalec zaradi epidemije ni mogel zagotavljati dela in jih je napotil na začasno čakanje na delo, in b) delno subvencioniranje skrajšanja polnega delovnega časa, ki je omogočal, da je delodajalec delavcem začasno odredil delo s skrajšanim delovnim časom (za največ polovični delovni čas), za preostali del časa pa je bil delavec napoten na začasno čakanje na delo. Omenjena ukrepa sta predvsem v prvem valu epidemije preprečila večji porast brezposelnosti. Po podatkih o izplačilih ZRSZ za obdobje od marca do decembra 2020 je ukrep čakanja na delo koristilo 30,8 tisoč poslovnih subjektov, ki so ta ukrep uveljavljali za 208 tisoč zaposlenih oseb. Ukrep skrajšanega polnega delovnega časa je koristilo 6,9 tisoč poslovnih subjektov za 36,6 tisoč zaposlenih (UMAR, 2021b, str. 23). Med ukrepe urejanja trga dela lahko štejemo tudi izredno pomoč v obliki mesečnega temeljnega dohodka za samozaposlene, če so jim prihodki v prvem polletju 2020 upadli za več kot 20 % glede na isto obdobje leta 2019 in v drugem polletju 2020 niso dosegli več kot 20 % rasti prihodkov glede na isto obdobje leta 2019, ter oprostitev plačila prispevkov za socialna zavarovanja (PKP1 in PKP4, le da je pri slednjem višina mesečnega

temeljnega dohodka za zadnje tri mesece 2020 znašala 1.100 evrov mesečno). PKP2 je nekoliko omilil pogoja iz PKP1 (upad prihodkov v letu 2020 za več kot 10 % glede na 2019). Delno povračilo izgubljenega dohodka zaradi karantene na domu ali nezmožnosti opravljanja dela zaradi višje sile zaradi obveznosti varstva otrok so lahko samozaposleni uveljavljali po PKP5 (in nato še po PKP9), po PKP6 pa je pri tem ukrepu prišlo do nekaterih sprememb, ki se nanašajo na datum, na katerega mora biti upravičenec vključen v obvezno socialno zavarovanje, in vsebino karantene, zaradi katere lahko upravičenec prejme delno povračilo izgubljenega dohodka. Položaj brezposelnih je v okviru protikoronske zakonodaje, sprejete v letu 2020, neposredno blažilo zlasti začasno denarno nadomestilo (v višini mesečnega zneska 513,64 evra), uvedeno s PKP1. V PKP5, PKP6 in PKP7 so bili uvedeni dodatki zaposlenim za nevarno delo, za posebne obremenitve in za delo v rizičnih razmerah v javnem sektorju, za katere je PKP6 zagotovil sredstva iz državnega proračuna. Podobno veljavnost imajo tudi iz državnega proračuna zagotovljeni viri za financiranje izdatkov v zdravstvu in socialnem varstvu za različne namene, ki jih je uvedel PKP5, PKP6 in PKP7 pa sta te ukrepe še dopolnila. Dodatek za delo v času epidemije je bil s PKP10 namenjen še direktorjem v javnem sektorju ter funkcionarjem v lokalnih skupnostih in občinskih upravah, ki jim je pripadalo izplačilo za drugi val epidemije.

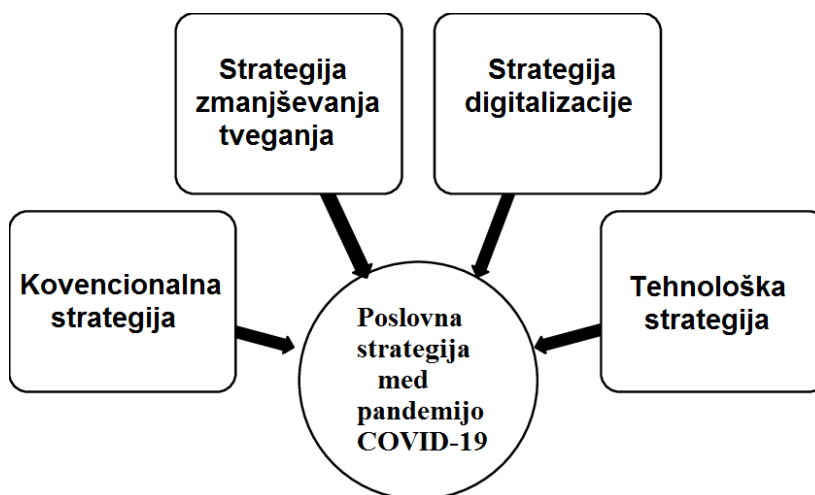
V sklopu ukrepov pomoči različnim skupinam prebivalstva, ki so jih omejitve zaradi koronavirusa posebej prizadele oziroma so jim prinesle izpad dohodkov, ter ranljivim skupinam omenimo izredno pomoč v obliki mesečnega temeljnega dohodka za kmete in verske uslužbence ter oprostitev oziroma odlog plačila socialnih prispevkov (PKP1, PKP2, ukrep je bil ponovno uveden s PKP5, konec leta 2020 razširjen s PKP7, marca 2021 pa s sklepom Vlade RS nazadnje podaljšan na čas do sredine leta). Za ublažitev posledic krize je bil nekaterim najbolj ranljivim skupinam prebivalstva izplačan enkratni solidarnostni oziroma krizni dodatek. PKP1 je uvedel krizni dodatek za upokoјence, študente s stalnim prebivališčem v Sloveniji, invalide, zaposlene v invalidskih podjetjih in zaposlitvenih centrih, ter za tiste ranljive skupine oseb, ki imajo nizke dohodke in so glede na ogroženo starostno skupino najbolj izpostavljeni nevarnostim epidemije. PKP7 je vnovič prinesel enkratni krizni dodatek najbolj ranljivim skupinam prebivalstva, PKP8 pa je razširil krog teh upravičencev in s tem popravil neenakost, ki je v PKP7 nastala s kriznim dodatkom za delavce v višini 200 €. V PKP8 so s solidarnostnim dodatkom zajeli še nekatere druge kategorije: dijake, invalide, ki prejemajo invalidnino in so na čakanju, študente, ki se šolajo v tujini, brezposelne, ki so izgubili delo po 12. marcu 2020 in so še vedno brezposelni, vojne veterane in vojne invalide, kmete in velike družine, zaposlene, katerih mesečna plača ne presega dvakratnika minimalne plače, novoroјence; dodali so tudi enkratni solidarnostni dodatek v višini 50 € za vsakega otroka, iz proračuna RS pa so humanitarnim organizacijam za obdobje od 1. januarja 2021 do konca junija 2021 namenili sredstva za zagotavljanje ukrepov lajšanja, reševanja in preprečevanja socialnih posledic epidemije med najbolj ogroženimi uporabniki. PKP10 je uvedel enkratne solidarnostne pomoči tudi za tiste dijake in študente, ki so bili v zdravstvenih ali socialnovarstvenih ustanovah vključeni v opravljanje nalog pomoči pri celostni oskrbi bolnikov.

Po ocenah UMAR (2021a; 2021b) so protikoronski ukrepi v precejšnji meri ublažili upad gospodarske aktivnosti, prispevali k ohranjanju delovnih mest in podprli okrevanje gospodarstva. Rezultati raziskave o učinkovitosti kriznih ukrepov PKP, ki je bila v obdobju priprave PKP5 izvedena med člani Združenja delodajalcev Slovenije, so pokazali, da bo imela pandemija Covid-19 kljub temu zelo negativen vpliv na slovensko gospodarstvo, v večji meri na mala in srednja kot na velika podjetja. Močno naj bi prizadela tudi trg dela, saj je dobrih 60 % anketirancev poročalo o zmanjšanju števila zaposlenih (Franca in drugi, 2020).

4 VPLIV PANDEMIJE COVID-19 NA POSLOVANJE PODJETIJ V SVETU IN V SLOVENIJI

Pri obvladovanju prilagajanja podjetij razmeram, ki jih je povzročil Covid-19, številni avtorji navajajo mehanizme za obvladovanje krizne situacije, tj. strategije preživetja v tem obdobju. Na podlagi pregleda obstoječe literature so Wenzel in drugi (2021) podali splošno klasifikacijo teh mehanizmov, in sicer zmanjševanje in/ali ohranjanje poslovanja, inoviranje ter potencialno prodajo podjetja. Aydogan in Kuruşcu (2021) navajata naslednje strategije: konvencionalne strategije, strategije zmanjševanja števila zaposlenih, strategije digitalizacije in tehnološke strategije kot tiste, ki so poskrbele, da so podjetja med pandemijo Covid-19 preživela in nadaljevala svoje poslovne aktivnosti. Konvencionalne strategije temeljijo le na kvantitativnem namenu in malo ali skoraj nič ne upoštevajo človeškega dejavnika. Strategija zmanjševanja tveganja zagotavlja prepoznavanje, prednostno razvrščanje in izvajanje potrebnih ukrepov za zmanjšanje tveganja nevarnosti. Podjetja, ki v kriznih razmerah uporabljajo takšno strategijo, bodo najprej zmanjšala zaposlovanje in investicije. Strategija digitalizacije zaposlenim omogoča delo na daljavo, tehnološka strategija pa je celoten načrt poslovanja podjetij z uporabo digitalnih tehnologij (slika 9).

Slika 9: Poslovne strategije med pandemijo Covid-19



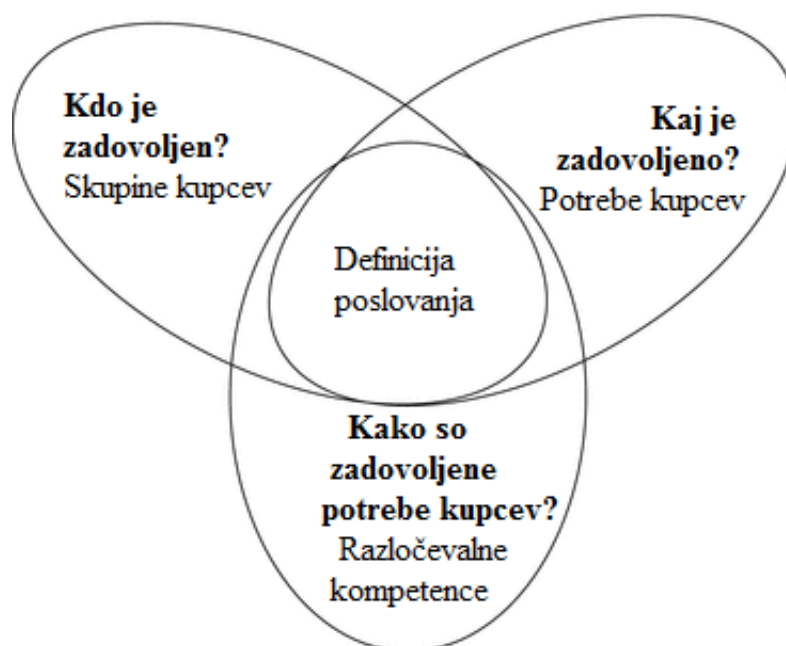
Prirejeno po Aydogan in Kuruşcu (2021, str. 402).

Med poslovnimi aktivnostmi, ki so jih izvajala podjetja v času, ko je bila pandemija Covid-19 na vrhuncu, so bile številne usmerjene v ohranitev poslovanja oziroma v preživetje, dobiček pa je bil drugotnega pomena. Nekatera podjetja so začasno spremenila dele poslovnega modela ter cilje in strategije (ali oboje) in si zastavljala vprašanja, kako prebroditi krizo z najmanjšimi posledicami. Ob organizacijskih ukrepih in operativnih spremembah so morali v podjetjih spremljati tudi finančni položaj oz. nekatere njegove kazalnike, ki bi jih pravočasno opozorili, ali sprejete rešitve/odločitve vodijo k optimalnim rezultatom. V nadaljevanju bom zato na kratko predstavila bistvo poslovanja in cilje podjetja ter finančne kazalnike, ki jih je potrebno v podjetju spremljati.

4.1 Cilji poslovanja podjetja

Po eni izmed definicij, ki jo povzemamo po Aremu in drugi (2015), je poslovanje podjetja skupek aktivnosti, ki se osredotočajo na stalno in redno proizvodnjo ter distribucijo blaga in storitev z namenom zadovoljevanja potreb ljudi v družbi in ustvarjanja dobička. Izraz poslovanje podjetja lahko razumemo tudi kot zaporedje aktivnosti, namenjenih ustvarjanju blaga in storitev (Houy in drugi, 2015, str. 155). Tudi Porter in Norton (2015, str. 4) pravita, da je poslovanje podjetja splet najrazličnejših aktivnosti, ki so vse usmerjene v zagotavljanje blaga in storitev ter podjetju omogočijo, da posluje in ustvarja dobiček. Levitt (1960, str. 45) je trdil, da je treba na poslovanje gledati kot na proces zadovoljevanja potreb strank in ne kot na proces proizvodnje blaga. Njegov glavni argument je bil, da so izdelki in tehnologije prehodnega pomena ter se spreminjajo in sčasoma zastarajo, medtem ko to za osnovne tržne potrebe ne velja. Po mnenju Hilla in Jonesa (2012, str. 30–31) bi morala definicija poslovanja podjetja odgovoriti na vprašanja: »kakšno je naše poslovanje, kakšno bo in kakšno bi moralo biti«. Odgovori na ta vprašanja usmerjajo oblikovanje poslanstva. Pri odgovoru na vprašanje »kakšno je naše poslovanje« bi morale podjetje uporabiti Abellov poslovni model, ki določa obseg poslovnega področja podjetja in poslovnega načrtovanja. Omenjeni model (slika 10) opredeljuje poslovanje podjetja, ki temelji na treh ključnih dimenzijah: a) kdo je zadovoljen – določiti posamezne skupine kupcev in kaj jim predstavlja vrednost; b) kaj je zadovoljeno? – določiti, kakšne so potrebe kupcev in c) kako so zadovoljene potrebe kupcev. Ta pristop definira poslovanje kot aktivnost, ki je usmerjena h kupcem in ne k izdelku, medtem ko se produktno usmerjena definicija poslovanja osredotoča na značilnosti prodanih izdelkov in trgov, na katerih podjetja delujejo, ne pa na to, katere potrebe kupca zadovoljujejo določeni izdelki (Hill in Jones, 2012, str. 31).

Slika 10: Abellov poslovni model



Prirejeno po Hill in Jones (2012, str. 30).

Med pomembne cilje poslovanja Aremu in drugi (2015) uvrščajo naslednje: a) ustvarjanje dobička, ki je glavni cilj poslovanja in hkrati služi tudi kot merilo uspešnosti podjetja; b) rast poslovanja, ki je lahko v obliki povečanega prometa od prodaje, tržnega deleža, števila zaposlenih, vloženega kapitala itd.; c) povečanje tržnega deleža, katerega cilj je prevlada na trgu; d) preživetje, ki mora biti podprto s strateškimi trženjskimi aktivnostmi, usmerjenimi v izdelke, ki bodo sprejemljivi za potrošnike; e) zadovoljstvo zaposlenih, ki vodi k delovni uspešnosti; f) imidž in ugled podjetja, ki ga podjetje lahko pridobi s proizvodnjo in distribucijo visokokakovostnih izdelkov; g) družbeni cilji, kot so npr. dobava kvalitetnega blaga in poštena cena, pošten odnos do zaposlenih, do vlagateljev in dobaviteljev; h) izpolnjevanje nacionalnih ciljev in i) zadovoljstvo delničarjev, saj si podjetja na ta način zagotovijo stalno podporo vlagateljev. Šubelj (2021, str. 15) to nekoliko poenostavlja, ko pravi, da je cilj poslovanja vsakega podjetja iz obstoječe količine denarja ustvariti še več denarja.

4.2 Spremljanje finančnega položaja podjetja

»Med osnovne pojme s področja poslovanja sodi **računovodski izkaz**, to so urejene predstavitve finančnega stanja in finančne uspešnosti podjetja. Cilj računovodskih izkazov je dajati informacije o finančnem stanju, finančni uspešnosti in denarnih tokovih podjetja, ki širšemu krogu uporabnikov koristijo pri gospodarskem odločanju. Prikazujejo tudi rezultate skrbništva nad sredstvi, ki so zaupana poslovodstvu. Za zadostitev tem ciljem v računovodskih izkazih najdemo informacije o sredstvih, obveznostih, lastniškem kapitalu, prihodkih in odhodkih, tudi dobičkih in izgubah, drugih spremembah lastniškega kapitala ter

denarnih tokovih v podjetju. Skupaj z drugimi informacijami pomagajo uporabnikom računovodskih izkazov pri napovedovanju denarnih tokov v podjetju ter zlasti pri opredelitvi časa in gotovosti« (Računovodja.com, 2008). Po mnenju številnih avtorjev je osnovni in najpomembnejši temeljni računovodski izkaz **bilanca stanja** oz. finančno poročilo, ki povzema sredstva, obveznosti in lastniški kapital podjetja. Je »posnetek« poslovanja na določen dan, ki se imenuje bilančni presečni dan. Bilanco stanja je mogoče pripraviti na kateri koli dan v letu, vendar je večina bilanc pripravljenih na zadnji dan v mesecu ali letu (Porter in Norton, 2015, str. 13; Sherman, 2015, str. 19). V skladu s Slovenskim računovodskim standardom (2018, str. 192) »bilanca stanja prikazuje zneske v dveh stolpcih: v prvem uresničene podatke na bilančni presečni dan in v drugem uresničene na zadnji dan prejšnjega obračunskega obdobja«. Če to povzamemo, lahko rečemo, da je bilanca stanja vrednostni prikaz vseh sredstev in virov sredstev na določen dan. Sestavljena je iz dveh med seboj uravnoteženih strani. Prva prikazuje sredstva podjetja, druga pa vse vire sredstev, torej vire, iz katerih je podjetje pridobilo trenutno stanje sredstev (Alexander in Nobes, 2020, str. 18). Med temeljne računovodske izkaze sodi tudi **izkaz poslovnega izida**, »v katerem je resnično in pošteno prikazan poslovni izid za poslovno leto ali za medletna obdobja« (Slovenski računovodski standardi, 2018, str. 201). Izkaz poslovnega izida zagotavlja informacije o prihodkih in odhodkih podjetja v določenem obdobju (Sherman, 2015, str. 23). Ponavadi gre za obdobje enega leta. Izkaz poslovnega izida je »tekoče« poročilo, saj zajema tok prihodkov in odhodkov za celo leto (Porter in Norton, 2015, str. 66).

Izkaz denarnih tokov je prav tako »temeljni računovodski izkaz, v katerem so resnično in pošteno prikazane spremembe stanja denarnih sredstev za poslovno leto ali medletna obdobja, za katera se sestavlja« (Slovenski računovodski standardi, 2018, str. 212). Ta izkaz povzema učinke denarnega toka poslovnih, naložbenih in finančnih dejavnosti podjetja v določenem obdobju. V bistvu nam pokaže, kje je podjetje med letom dobilo finančna sredstva in kako jih je uporabilo (Porter in Norton, 2015, str. 70).

Slovenski računovodski standardi (2018, str. 221) opredeljujejo tudi **izkaz gibanja kapitala**, in sicer kot »temeljni računovodski izkaz, v katerem so resnično in pošteno prikazane spremembe sestavin kapitala za poslovno leto ali medletna obdobja, za katera se sestavlja«. Izkaz gibanja kapitala je lahko sestavljen tako, da prikazuje spremembe vseh sestavin kapitala, ki so zajete v bilanci stanja (Porter in Norton, 2015, str. 552) in ima lahko dve obliki: ločene ali sestavljene razpredelnice sprememb za vsako sestavino kapitala (Slovenski računovodski standardi, 2018, str. 222–223).

Ko se je spomladi 2020 zaradi hitrega širjenja koronavirusa začela epidemija, so se pojavile številne raziskave o njenem vplivu na poslovanje podjetij. Analize raziskav so pokazale negativen vpliv koronske krize na likvidnost podjetij, ki so beležila velik izpad prihodkov, ob tem pa je prihajalo do zaprtja podjetij in množičnih odpuščaj delavcev.

4.3 Vpliv pandemije Covid-19 na poslovanje podjetij v svetu

Raziskava o vplivu pandemije Covid-19 na poslovanje podjetij, ki so jo v času njenega prvega vala izvedli v 51-ih državah po vsem svetu, je pokazala, da so se številna podjetja zaprla ali zmanjšala poslovanje, saj je prišlo do velikega padca prodaje. Približno 84 % podjetij je poročalo o zmanjšanju prodaje v primerjavi z istim obdobjem prejšnje leto. V povprečju se je med državami prodaja zmanjšala za približno 49 % v primerjavi z istim obdobjem prejšnjega leta. Največji upad prodaje je bil v prvih štirih tednih po vrhuncu prvega vala epidemije, in sicer v povprečju med 60 % in 75 %. V naslednjih mesecih se je upad prodaje zmanjšal na 47 % oziroma 43 % v četrtem mesecu po vrhuncu prvega vala. Kar zadeva zaposlovanje, je veliko podjetij uvedlo dopust ali zmanjšalo število delovnih ur, manjši delež podjetij pa se je odločil za odpuščanje delavcev. Glede vpliva Covida-19 na likvidnost podjetij raziskava ugotavlja precejšnjo stopnjo heterogenosti med državami. Skoraj 88 % podjetij v Južni Afriki je propadlo ali pričakuje, da se bodo zadolžila, medtem ko jih je v Indoneziji o tem poročalo le 13 %. Zdi se, da je problem bolj pereč med državami z nižjo razvitostjo finančnega sistema (npr. v Nepal in Bangladešu). Analiza raziskave je tudi pokazala, da so se podjetja na pandemični šok odzvala s povečano uporabo digitalnih orodij (obstajajo pa razlike med državami, sektorji in podjetji). Približno 22 % podjetij je povečalo uporabo teh orodij, 8 % pa jih je začelo uporabljati internet, družbene medije in digitalne platforme; 17 % podjetij je investiralo v razvoj nove programske opreme in programskih rešitev (Apedo-Amah in drugi, 2020).

4.3.1 Vpliv pandemije Covid-19 na delovanje transportnih podjetij v svetu

Pandemija Covid-19 je zaradi omejitvenih ukrepov in splošne gospodarske recesije močno prizadela prevoz potnikov in blaga v mednarodnem cestnem prometu. Že v prvem valu so raziskave IRU pokazale, da se bo več kot 3,5 milijona cestnih prevoznikov po svetu v letu 2020 soočilo s finančno izgubo in da bodo podjetja za cestni prevoz blaga po vsem svetu izgubila 679 milijard USD, kar je sicer 18 % manj kot v letu 2019. Junjska napoved za Evropo je predvidevala upad v višini 75 milijard USD, novembrske napovedi pa so predvidele že upad za 125 milijard USD. Še višji upad kot za Evropo je napoved predvidevala za Kitajsko, in sicer v višini 131 milijard USD, za ZDA pa v višini 63 milijard USD (IRU, 2020). V EU je leta 2020 več kot tri četrtine držav zaradi ukrepov, ki so jih uvedle številne države članice za omejitev širjenja epidemije Covid-19, zabeležilo upad skupnega cestnega blagovnega prevoza glede na leto 2019. Ta upad se je gibal med 21,8 % na Portugalskem in 1,3 % v Belgiji, medtem ko je rast zabeležilo le šest držav EU: Bolgarija (58,5 %), Češka (43,6 %), Litva (4,1 %), Finska (2,9 %), Poljska (1,7 %) in Švedska (1,4 %).

Vpliv omejitev, povezanih s Covidom-19, na cestni blagovni prevoz je mogoče jasno videti iz četrletnih podatkov, saj cestna tovorna vozila običajno opravijo največ tonskih kilometrov v drugem četrletju. Leta 2020 je bilo v tem obdobju največ zaostritev oziroma

je prišlo do vrhunca zaježitvenih ukrepov za obvladovanje pandemije Covid-19., zato je bilo bistveno manj prevoženih tonskih kilometrov, v tretjem četrtletju 2020 pa je cestni blagovni prevoz ponovno okrevale in dosegel celo višjo raven kot pred pandemijo (Eurostat, 2022d).

4.4 Vpliv pandemije Covid-19 na poslovanje podjetij v Sloveniji

Na poslovanje podjetij v Sloveniji je v letu 2020 močno vplivala pandemija, vendar ne povsod slabo. Podjetja so imela v letu 2020 za 6,3 % manj prihodkov od prodaje kot leto 2019. Leta 2021, ko so lahko ponovno normalno poslovala, so se prihodki od prodaje glede na predhodno leto povečali za 8,4 %. V gostinstvu in drugih raznovrstnih poslovnih dejavnostih je bil padec prihodka najizrazitejši. V letu 2020 so podjetja ustvarila 1,5 milijarde € prihodka, kar je za 34,4 % manj kot leto prej. V gradbeništvu je nekaj več kot 20.000 podjetij imelo 0,6 % višji prihodek kot v letu 2019, ustvarila pa so za 7,0 % več dodane vrednosti. Tudi vrednost proizvodnje se je leta 2020 zmanjšala, in to za 7,6 % glede na leto 2019. Glede na prejšnje leto se je najbolj zmanjšala v gostinstvu, in sicer za 34,8 %, povečala pa se je v oskrbi z električno energijo, plinom in paro, in sicer za 1,7 % glede na leto 2019. V letu 2020 so imela podjetja za 6,5 % manjšo bruto trgovsko maržo kakor v letu 2019. Glede na leto 2019 se je najbolj zmanjšala v gostinstvu, in sicer za 46,3 %, najbolj pa zvišala v oskrbi z električno energijo, plinom in paro, in sicer za 89,4 %; v letu 2021 so imela za 7,7 % večjo kakor v 2020. Med pandemijo so imela podjetja tako pri prihodkih od prodaje kot v vrednosti proizvodnje manjši % nabave blaga in storitev, in sicer za 7,8 % manj kot v letu 2019 (v gostinstvu je bil manjši za 29,4 %, v poslovanju z nepremičninami pa večji za 3 %). V letu 2021, ko je slovensko gospodarstvo ob podpori obsežnih vladnih ukrepov hitro okrevale, so namenila za 10,6 % več denarja za nabavo blaga in storitev kot leta 2020 (SURS, 2021f).

Leta 2020 so se kazalniki uspešnosti poslovanja gospodarskih družb v Sloveniji zaradi epidemije večinoma poslabšali, vendar zaradi ukrepov države dosti manj, kot bi se sicer. Le za 1 % se je znižala dodana vrednost družb, zaposlenost pa za manj kot 2 %. V letu epidemije je ponovno nastala precejšnja izguba iz financiranja. Donosnost poslovnih prihodkov se je namreč s 4,8 % znižala na 4,1 %, z 9,4 % na 5,4 % pa donosnost povprečnega kapitala. Predvsem zaradi zaježitvenih ukrepov ob epidemiji so se zelo znižali prihodki od prodaje: za 6 % se je znižala prodaja na domačem trgu, na trgu EU pa skoraj za 9 %, medtem ko je bilo na trgih izven EU znižanje manjše (Povšnar in drugi, 2022).

Na tem mestu je za nas zanimivo poslovanje podjetij v savinjski regiji, kjer deluje tudi podjetje Melavc. Podatki AJPEŠ-a (2021) o poslovanju gospodarskih družb, samostojnih podjetnikov in zadrug v tej regiji kažejo, da so omenjeni gospodarski subjekti v letu 2020 kljub oteženim gospodarskim razmeram zaradi epidemije Covid-19 obdržali enak obseg prihodkov kot v letu prej. V primerjavi z letom 2019 je bil na domačem trgu sicer zaznan upad prihodkov za 4 %, ki pa so ga družbe nadomestile s prodajo na tujem trgu (+ 5 %). Epidemija je najbolj prizadela gostinstvo, v katerem so se prihodki od prodaje zmanjšali za

slabo tretjino. Najbolj je vplivala na trg dela, saj se je število zaposlenih pri družbah zmanjšalo za 2,6 %.

4.4.1 Vpliv pandemije Covid-19 na poslovanje transportnih podjetij v Sloveniji

Kljub pandemiji so bile količine, ki so jih cestna tovorna vozila, registrirana v Sloveniji, prepeljala v letu 2020, na podobni ravni kot v letu 2019. Po podatkih SURS-a (2020e; 2021a) je bilo prepeljanega sicer nekaj manj blaga in opravljenih manj tonskih kilometrov kot pred izbruhom pandemije. V notranjem prevozu je bilo v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 prepeljanega 2 % manj blaga, v mednarodnem prevozu pa 1 % več. Če pogledamo podatke, izražene v tonskih kilometrih, opazimo, da je bilo v letu 2020 v notranjem prevozu opravljenih nekaj manj kot 2,3 milijarde tonskih kilometrov ali 1 % manj kot v letu 2019, ko je bilo opravljenih nekaj več kot 2,3 milijarde tonskih kilometrov, v mednarodnem prevozu pa je bilo leta 2020 opravljenih 20 milijard tonskih kilometrov ali 6 % manj kot v prejšnjem letu (opravljenih je bilo 21,7 milijarde tonskih kilometrov). Leta 2020 je bilo v notranjem prevozu prepeljanih 58 % vsega blaga in opravljenih 10 % vseh tonskih kilometrov, v mednarodnem prevozu pa je bilo prepeljanih 41 % vsega blaga in opravljenih 90 % vseh tonskih kilometrov.

Podrobnejša analiza mednarodnega prevoza kaže, da je bilo leta 2020 iz Slovenije v tujino prepeljanega 11,8 milijona ton oziroma 13 % vsega blaga (11,2 milijona ton oziroma 12 % vsega blaga v letu 2019), v nasprotni smeri pa 8,7 milijona ton oziroma 9 % (leta 2019 8,2 milijona ton oziroma 9 %). Prevoza po tujini je bilo 12,2 milijona ton oziroma skoraj 13 % (13,3 milijona ton oziroma 14 % v letu 2019), v notranjem prevozu v tuji državi (kabotaža) pa 5 milijonov ton oziroma 6 % vsega blaga (4,6 milijona ton oziroma 5 % vsega blaga leto prej). Povsem drugačni so bili deleži opravljenih tonskih kilometrov v mednarodnem prevozu: tako je bilo leta 2020 iz Slovenije v tujino opravljenih 5,5 milijona oziroma 24 % vseh tonskih kilometrov (5,6 milijona oziroma 23 % vseh tonskih kilometrov v letu 2019), v nasprotni smeri 4,3 milijona oziroma 19 % (4,3 milijona oziroma 18 % vseh tonskih kilometrov leto prej), v prevozu blaga po tujini je bilo opravljenih 9,3 milijona oziroma 41 % (10,6 milijona oziroma 44 % vseh tonskih kilometrov leta 2019), v kabotaži pa 4,3 milijona oziroma 6 % vseh tonskih kilometrov (leto prej 1,3 milijona oziroma 5 % vseh tonskih kilometrov). V tabeli 2 so prikazani podatki o cestnem blagovnem prevozu glede na vrsto prevoza za leti 2019 in 2020.

Tabela 2: Cestni blagovni prevoz glede na vrsto prevoza za leti 2019 in 2020

	Leto 2019			Leto 2020		
	Prepeljano blago (1.000 t)	Opravljeni tonski kilometri (mio. tkm)	Prevoženi kilometri (mio. km)	Prepeljano blago (1.000 t)	Opravljeni tonski kilometri (mio. tkm)	Prevoženi kilometri (mio. km)
Skupaj	91.775	24.011,5	1.841,8	90.870	22.661,6	1.739,0
Javni prevoz	68.063	22.671,1	1.675,5	64.674	21.496,0	1.578,7
Notranji prevoz	33.097	1.626,3	222,2	29.464	1.593,1	206,7
Mednarodni prevoz	34.967	21.044,8	1.453,4	35.210	19.902,9	1.372,0
Prevoz za lastne potrebe	23.712	1.340,4	166,2	26.195	1.165,7	160,3
Notranji prevoz	21.342	679,5	113,5	23.666	681,5	117,6
Mednarodni prevoz	2.370 ^M	660,9 ^M	52,7 ^M	2.530 ^M	484,2 ^M	42,7 ^M

Vir: SURS (2020e) in SURS (2021a).

Iz tabele 2 je razvidno, da so v letu 2020 vozila v javnem cestnem prevozu zaradi pandemije prepeljala za 5 % manj blaga in pri tem opravila za 5,3 % manj tonskih kilometrov glede na leto 2019. Pri prevozu blaga za lastne potrebe so leta 2020 vozila prepeljala za 10,5 % več blaga kot leta 2019, pri tem pa opravila za 7,7 % manj tonskih kilometrov kot leto prej.

V tabeli 3 so prikazani podatki o cestnem blagovnem prevozu glede na vrsto poslovnega subjekta za leti 2019 in 2020. Vozila pravnih oseb so leta 2020 prepeljala za 1,3 % več blaga in opravila za 2,6 % manj tonskih kilometrov kot leta 2019; vozila fizičnih oseb so leta 2020 prepeljala za 8 % manj blaga ter opravila za 20 % manj tonskih kilometrov kot v letu 2019.

Tabela 3: Cestni blagovni prevoz glede na vrsto poslovnega subjekta za leti 2019 in 2020

	Leto 2019			Leto 2020		
	Prepeljano blago (1.000 t)	Opravljeni tonski kilometri (mio. tkm)	Prevoženi kilometri (mio. km)	Prepeljano blago (1.000 t)	Opravljeni tonski kilometri (mio. tkm)	Prevoženi kilometri (mio. km)
Skupaj	91.775	24.011,5	1.841,8	90.870	22.661,6	1.739,0
Pravne osebe	67.813	19.051,5	1.437,8	68.756	18.500,7	1.382,3
Notranji prevoz	38.498	1.701,5	228,7	38.753	1.644,5	229,4
Mednarodni prevoz	29.315	17.350,0	1.199,1	30.004	16.856,2	1.152,9
Fizične osebe	23.963	4.960,0	404,0	22.114	4.161,0	356,7
Notranji prevoz	15.941	604,3	97,0	14.377	630,1	94,9
Mednarodni prevoz	8.021	4.355,7	306,9	7.736	3.530,9	261,8

Vir: SURS (2020e) in SURS (2021a).

Zaradi pandemije Covid-19 je cestni tovorni promet v letu 2020 nekoliko bolje izkazal glavne finančne kazalnike v primerjavi z drugimi panogami transporta, v katerih so bile ostrejšje omejitve poslovanja. V cestnem tovornem prometu so se v letu 2020 celotni prihodki zmanjšali za 3,2 % v primerjavi z letom 2019, še večje zmanjšanje prihodkov pa so ublažili sprejeti interventni ukrepi. V tej dejavnosti so se povečali dodana vrednost, prihodek pred obrestmi, davki in amortizacijo – EBITDA (angl. Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization) in tudi dobiček. V letu 2020 je cestni tovorni promet zabeležil za 1,6 milijona € višji poslovni izid kot leta 2019, saj so bili – v primerjavi z letom prej – poslovni odhodki nižji za 3,4 %. Za 111 milijonov € so bili nižji stroški blaga in materiala, medtem ko so bili npr. stroški dela, odpisi vrednosti itd. višji v primerjavi z letom 2019. Glede na leto 2019 se je v letu 2020 zaradi pandemije Covid-19 nekoliko zmanjšalo število družb (za 14 družb) in tudi število zaposlenih (za 85 zaposlenih). V primerjavi s predhodnim letom je bila dodana vrednost na zaposlenega v letu 2020 višja za 3,9 % in je znašala 36.801 evrov. V letu 2020 so družbe cestnega tovornega prometa skupaj ustvarile 67,4 milijona € neto dobička, kar je bilo za 1,4 % oziroma za 931.000 € več kot leto prej (Močnik in Ivanc, 2021, str. 66–67).

Leta 2020 so samostojni podjetniki v dejavnosti H ustvarili 230 milijonov € dodane vrednosti oziroma za 4,8 % manj kot leto prej, brez upoštevanja subvencij pa 214 milijonov €. Podjetniki v dejavnosti cestnega tovornega prometa so od celotne dodane vrednosti

dejavnosti H ustvarili največji del, kar 89 % (Povšnar in drugi, 2022, str. 41). V letu 2020 se je pri samostojnih podjetnikih v dejavnosti H število zaposlenih zmanjšalo za 5,3 % glede na leto prej, čisti prihodki od prodaje pa so se zmanjšali celo za 10,7 % (AJ PES, 2021).

5 VPLIV PANDEMIJE COVID-19 NA ORGANIZACIJSKO KLIMO

5.1 Splošno o organizacijski klimi

Organizacijsko klimo (v nadaljevanju OK) lahko obravnavamo kot lastnost organizacije, skupek odnosov, občutkov in vedenja posameznika, kar vse označuje življenje v organizaciji (Ekvall, 1996, str. 105). Mullins (2005, str. 900) meni, da OK temelji na percepciji članov v odnosu do organizacije in jo lahko razumemo kot stanje medsebojnega zaupanja in razumevanja med njenimi udeleženci, Schneider in drugi (2013, str. 362) pa trdijo, da je to koncept, ki ga v širšem smislu razumemo kot »kolektivno zaznavo dogodkov v organizaciji«, v ožjem pa kot »skupno zaznavo organizacijske politike, njene prakse in postopkov, ki si jih delijo zaposleni, ter vedenj, ki so pričakovana, podprta in nagrajena«.

Sušanj (2005, str. 27) opredeljuje OK kot splošno psihološko vzdušje v organizaciji in poudarja, da je pojem klime zelo pomemben za razumevanje in razlago organizacijskega vedenja, saj vpliva na različne organizacijske in psihološke procese, kot so motivacija, učenje in komunikacija. S temi procesi klima vpliva na pomembne značilnosti organizacije, kot sta njena učinkovitost in produktivnost, pa tudi na pomembne individualne rezultate zaposlenih, predvsem na njihov odnos do dela.

Clarke (2006) meni, da se OK nanaša na vzdušje in zaznave posameznikov, ki vplivajo na njihovo uspešnost, in je pozitivno povezana z zadovoljstvom in predanostjo pri delu, z vedenjem, motivacijo, zavzetostjo in rezultati zaposlenih, povečuje produktivnost, zadovoljstvo pri delu in uspešnost ter organizacijsko učinkovitost. Robbins in Judge (2013, str. 516) menita, da OK ni skupek lastnosti posameznikov, temveč organizacij in njihovih organizacijskih enot, Griffin in Moorhead (2014, str. 499) pa, da je OK zaznava članov organizacije glede na trenutne razmere v organizaciji ter na povezave med zaposlenimi, delovnimi skupinami in delovno uspešnostjo.

Če povzamemo različne opredelitve, lahko rečemo, da je OK psihološki proces in skupek lastnosti prevladujočega trenutnega delovnega okolja, ki ga zaposleni posredno ali neposredno zaznavajo v organizaciji, in je »glavna sila«, ki vpliva na vedenje in obnašanje zaposlenih, nekaj, kar zaposleni občutijo, se s tem poistovetijo in to pričakujejo (Moretti, 2017, str. 64).

5.2 Vpliv ukrepov za zaježitev pandemije Covid-19 na organizacijsko klimo

Zaradi pandemije Covid-19 so organizacije uvedle številne spremembe, ki so bile nujne za ohranitev njihovega neprekinjenega delovanja. Če OK razumemo tako, kot jo razlaga Lipičnik(1998, 79), torej kot zapleten in zahteven proces, ki se odraža v ozračju na delovnem mestu, v zadovoljstvu pri delu, v lojalnosti organizaciji, zavzetosti ter motivaciji za delo in vključuje odnose in komunikacijo med vodji in zaposlenimi, interakcijo med sodelavci ipd., je razumljivo, da so se te spremembe odražale v OK podjetij. Navodila in ukazi za spremenjen način dela oziroma vedenja pri delu s strani vodstva in odgovornih v podjetjih so OK spreminjali neposredno, posredno pa se je spreminjala zaradi vplivov iz okolja.

Številne raziskave, ki so jih izvedli že med pandemijo Covid-19, niso pokazale enoznačnih odgovorov.

Rezultati raziskave o vplivu pandemije Covid-19 na OK, ki so jo izvedli v Združenem kraljestvu, so pokazali, da lahko organizacije z učinkovitimi ukrepi pozitivno vplivajo na to, da njihovi zaposleni upoštevajo smernice za omejevanje širjenja te bolezni, in da je zelo verjetno, da se nekatera vedenja, ki se jih naučimo in jih spodbujamo na delovnem mestu med pandemijo (npr. fizično distanciranje), spremenijo in utrdijo v navade, ki jih prenesemo tudi v zasebno življenje (Hubert in drugi, 2022).

Ukrepi za preprečevanje širjenja Covida-19 so zahtevali povečano socialno distanco in bistveno zmanjšano mobilnost, kar je vplivalo na delovno zadovoljstvo, motivacijo, zavzetost ter vedenje zaposlenih, številne organizacije pa so morale spremeniti procese dela tako, da je bilo omogočeno delo na daljavo (Einwiller in drugi, 2021).

Pradoto in drugi (2022) so raziskovali vpliv spremenjene OK na doživljanje delovnega stresa in uspešnost zaposlenih v kontekstu dela od doma v obdobju pandemije Covid-19 v mikro, malih in srednjih podjetjih. Rezultati so pokazali, da je neugodna OK lahko pomemben izvor stresa, ki negativno vpliva na uspešnost zaposlenih, medtem ko ugodna OK pozitivno vpliva na zavzetost zaposlenih in na delovno uspešnost.

Delo na daljavo lahko na eni strani pozitivno vpliva na OK, saj poveča zadovoljstvo in produktivnost ter občutek avtonomnosti pri zaposlenih, kar posledično pomeni, da se poveča njihova delovna uspešnost (Narayanamurthy in Tortorella, 2021), na drugi strani pa lahko takšno delo zaradi negotovosti zaposlitve, višje ravni stresa, pomanjkanja pripomočkov za delo, tehničnih težav, hrepenenja po delovnem okolju, motenj v komunikaciji s sodelavci ter nejasnih meja med delom in zasebnim življenjem na OK vpliva tudi negativno (Demirović Bajrami in drugi, 2021). Rezultati raziskave, ki so jo izvedli Lamovšek in drugi (2021), so pokazali, da med zaposlenimi, ki delajo na daljavo, in tistimi, ki delajo v pisarni, ni veliko razlik. Zaposleni na daljavo so nekoliko bolj zadovoljni pri delu, hkrati pa so nekoliko manj uspešni in manj izgoreli.

6 RAZISKAVA O VPLIVU PANDEMIJE COVID-19 NA POSLOVANJE IN ORGANIZACIJSKO KLIMO TRANSPORTNEGA PODJETJA MELAVC

Ideja za raziskovanje vpliva pandemije Covid-19 na poslovanje transportnega podjetja Melavc in na spremembo organizacijske klime v tem podjetju, ki je bila med drugim povezana tudi s popolno negotovostjo glede poteka pandemije in njenega zaključka, in s tem z usodo tega podjetja, je v prvi vrsti posledica moje neposredne vpletenosti v dogajanje v tem podjetju, v katerem sem zaposlena že 5 let. Hkrati je bilo ves čas prisotno tudi zavedanje, da je doživljanje krize (osebne ali poklicne) ne glede na to, kako obsežna je, in ne glede na to, ali obstajajo objektivni pokazatelji, vedno tudi izrazito subjektivno. Na koncu je prevladalo spoznanje, da lahko najbolj relevantne ugotovitve o stanju v konkretnem podjetju pridobim tako, da analiziram gibanje finančnih kazalnikov (bilance stanja) v tem podjetju v obdobju epidemije, pridobim mnenje direktorja tega podjetja o težavah, s katerimi so se srečevali, in o načinih, kako so jih reševali, ter v raziskavo vključim tudi zaposlene v tem podjetju, ki so bili, kar je razumljivo, različno (ne)zadovoljni z ukrepi, ki jih je podjetje izvajalo v času krize s prevladujočim ciljem, to je ohranitev poslovanja brez večjih izgub.

6.1 Predstavitev transportnega podjetja Melavc

Transportno podjetje Melavc je leta 1990 ustanovil Jožef Melavc in ga registriral pod imenom Transporti Jožef Melavc, s. p. – TJM, s. p. Ustanovitelj podjetja, po poklicu mehanik, je prevozniške izkušnje tri leta nabiral kot poklicni voznik v podjetju Viator & Vektor, nato pa je kupil prvo tovorno vozilo s hladilnikom in začel samostojno poslovno pot. Sprva je bil v podjetju zaposlen sam in je prevažal mleko ter mlečne izdelke na domačem trgu in na področju nekdanje Jugoslavije. Kasneje je začel prevažati tudi les in razširil trg v Nemčijo. Ob nakupu drugega kamiona je zaposlil prvega voznika in posel razširil v Rusijo, ki je za podjetje dolga leta predstavljala največji trg in vlečno silo. Podjetje je počasi rastlo in je imelo leta 2000 v lasti že 12 kamionov. Lastnik je bil primoran zaposliti večje število voznikov, sam pa se je osredotočil na pridobivanje novih poslovnih partnerjev, na nalaganje tovara in na vzdrževanje kamionov. To leto je bilo prelomno tudi zato, ker se mu je v podjetju pridružila žena, po poklicu ekonomistka, ki je skrbela za finance in kadrovanje. V podjetju so zaradi rasti prometa zaposlili prvega prometnika. Leta 2005 je podjetje registriralo še eno dejavnost, in sicer nakup, popravilo in prodajo rabljenih tovornih vozil. Odločitev se je izkazala za dobro poslovno potezo, saj sprva obstranska dejavnost danes predstavlja več kot 50 % vseh prihodkov podjetja.

Druga in hkrati največja prelomnica v podjetju se je zgodila leta 2007, ko so začeli graditi mehanični servis in dodatne hale, sedež podjetja pa so iz domače hiše preselili v nove prostore v Nazarje. Število kamionov, ki so jih imeli v lasti, je narastlo na 40, posledično se je povečalo tudi število zaposlenih; zaposlili so predvsem večje število voznikov in logistov. Ko so leta 2008 dokončali izgradnjo mehanične delavnice, so zaposlili še mehanike in

električarja. Skladiščno halo, ki je podjetje ni potrebovalo za svojo dejavnost, so oddali v najem podjetju BSH – Hišni aparati Nazarje.

Velika svetovna gospodarska kriza, ki se je začela leta 2008, se je dotaknila tudi podjetja Melavc, ki je bilo v tistem času zadolženo in je težko plačevalo obroke za najete kredite. Reševali so jih izključno transportni posli, ki so jih opravljali za ruski trg. Leta 2013 se je v podjetju zaposlila starejša hči lastnikov in TJM, s. p., je postalo družinsko podjetje. V podjetju so izvedli nekaj kadrovskih sprememb in zaposlili še dva prometnika. Sledilo je obdobje novih investicij in zmanjševanja števila transportnih vozil. Leta 2017 so zgradili nove skladiščne prostore za podjetje BSH Nazarje. Skupaj jim oddajajo 4700 m² skladiščnih površin, kar predstavlja manjši, vendar reden prihodek podjetja. Leta 2018 so drastično zmanjšali prevoze na ruski trg in se začeli usmerjati v Evropo. Zaradi nekonkurenčnosti oz. prevelike konkurence iz vzhodnih držav so leta 2019 povsem prekinili poslovanje z ruskim trgov, zmanjšali število kamionov in celotno floto preselili na evropsko področje. V obdobju zadnjih 5 let se podjetje iz transportne dejavnosti počasi preusmerja v nakup, popravilo in prodajo rabljenih tovornih vozil in prikolic. Posledično se delež prihodkov od prevoznništva manjša, več pa se delež prihodkov iz drugih dejavnosti.

Z vidika opravljanja cestnega transporta so največja prednost tega podjetja pogodbeni poslovni partnerji, ki dobro poslujejo in njihov obstoj (vsaj zaenkrat) ni ogrožen. To so Knauf, Gorenje in Vitli Krpan, ki so bili prejemniki zlate gazele. Bazo podjetij, s katerimi že vrsto let zelo uspešno sodelujejo, imajo tudi v tujini. S temi prevozi predvsem zmanjšujejo število "praznih" tovornih vozil v povratku.

6.2 Metodologija in zasnova raziskave

Za opis in interpretacijo domačih in tujih strokovnih ugotovitev o položaju cestne transportne dejavnosti v obdobju pandemije Covid-19 sem v teoretičnem delu uporabila deskriptivni, analitični in kompilacijski raziskovalni pristop. Opredelila sem tudi osnovne dejavnike, ki vplivajo na dobičkonosno poslovanje podjetij oz. finančne kazalnike, ki so ključni za razumevanje in analizo poslovanja podjetja. Osredotočila sem se na prihodke in stroške ter dodano vrednost na zaposlenega. Pojasnila sem tudi pojem OK, njen vpliv na zaposlene in zakaj so podjetja v zadnjem desetletju začela posvečati večjo pozornost managementu človeških virov.

V raziskovalnem delu magistrskega dela sem uporabila mešano metodologijo raziskovanja (angl. mixed methodology) oz. združeno raziskovanje (angl. integrated research), saj sem podatke pridobivala tako s kvalitativno kot s kvantitativno metodo. Za raziskovanje poslovnih rezultatov sem uporabila interne podatke in podatke bilance stanja iz leta 2019 (obdobje pred pandemijo) ter iz let 2020 in 2021 (obdobje pandemije).

Podatke o OK v podjetju v času pandemije Covid-19 sem pridobila z uporabo kvalitativne raziskovalne metode, natančneje, z izvedbo poglobljenega intervjuja z direktorjem podjetja,

in s kvantitativnim raziskovanjem, v okviru katerega sem med zaposlenimi izvedla kratko anketo, s katero sem želela ugotoviti njihova morebitna nasprotujoča mnenja glede OK v podjetju v primerjavi z vodstvom. Ker so vsi vozniki iz Bosne, sem za boljše razumevanje zanje vprašalnik prevedla v njihovo materinščino.

Intervju z direktorjem sem izvedla 23. 12. 2022. Zastavila sem mu 12 vprašanj, ki so v prilogi A magistrskega dela. Z njegovim dovoljenjem sem ga posnela in kasneje izvedla dobesedni transkript. Poiskala sem ključne besede in oblikovala 5 kategorij: vpliv pandemije na poslovanje podjetja, težave z organizacijo dela v času pandemije, odzivnost podjetja na zaznane težave, koriščenje vladnih PKP ukrepov ter nespametne odločitve, ki jih je sprejemal v tem obdobju.

Anketo med zaposlenimi sem izvedla med 12. in 23. decembrom 2022. V njej je bilo navedenih 9 trditev o zadovoljstvu z nekaterimi ukrepi, ki jih je podjetje uvedlo za zaježitev širjenja pandemije, in s spremenjeno organizacijo dela v tem obdobju. Zadovoljstvo s posameznim ukrepom so anketirani ocenjevali na petstopenjski Likertovi lestvici, kjer so imele številke naslednji pomen: 1 – povsem nezadovoljen, 2 – nezadovoljen, 3 – niti zadovoljen niti nezadovoljen, 4 – zadovoljen, 5 – povsem zadovoljen. Za zagotovitev anonimnosti anketiranih v anketo nisem vključila demografskih podatkov, z izjemo podatka o delovnem mestu, saj sem želela raziskati morebitne razlike med zaposlenimi v pisarnah in med vozniki ter mehaniki v tem podjetju. Anketiranim sem anonimnost zagotovila tudi tako, da so rešene vprašalnike oddali v poštni nabiralnik podjetja. Anketni vprašalnik je v prilogi B magistrskega dela.

Pridobljene podatke sem obdelala s pomočjo računalniškega programa Microsoft Excel. Pri posamezni trditvi sem poiskala povprečje, mediano, standardni odklon ter najvišjo in najnižjo vrednost.

6.3 Vzorec raziskave

Med zaposlenimi sem razdelila 32 anket, vrnjenih in pravilno izpolnjenih sem dobila 30, kar predstavlja 94 % realizacije. Demografski podatki anketiranih, ki so bili vključeni v raziskavo, so prikazani v tabelah 4, 5 in 6. Anketirani so bili povprečno stari 43 let (najmlajši 25, najstarejši 61). Med zaposlenimi je bistveno več (83,3 %) moških kot žensk (16,6 %).

Tabela 4: Spol anketiranih

Spol	Frekvenca	Delež (%)
Ženski	5	16,6
Moški	25	83,3

Vir: lastno delo.

Izobrazbena raven zaposlenih v tem podjetju je relativno nizka, saj prevladujejo tisti s poklicno šolo (83,3 %). 10 % jih je tudi višje/visoko izobraženih (glej tabelo 5). Z vidika zahtev poklica, ki ga opravlja večina zaposlenih, je takšna izobrazba ustrezna.

Tabela 5: Izobrazba anketiranih

Izobrazba	Frekvenca	Delež (%)
Poklicna	25	83,3
Srednješolska	1	3,3
Višja/visokošolska strokovna	3	10,0
Univerzitetna	1	3,3

Vir: lastno delo.

Tabela 6 kaže, da je največ zaposlenih voznikov in mehanikov, skupaj kar 80 %. Glede na glavni dejavnosti podjetja je to pričakovano.

Tabela 6: Področje zaposlitve

Področje zaposlitve	Frekvenca	Delež (%)
Vozniki, mehaniki, električarji	24	80,0
Vodstvo, logistika, kadrovska služba)	6	20,0

Vir: lastno delo.

6.4 Rezultati in analiza finančnega poslovanja podjetja Melavc

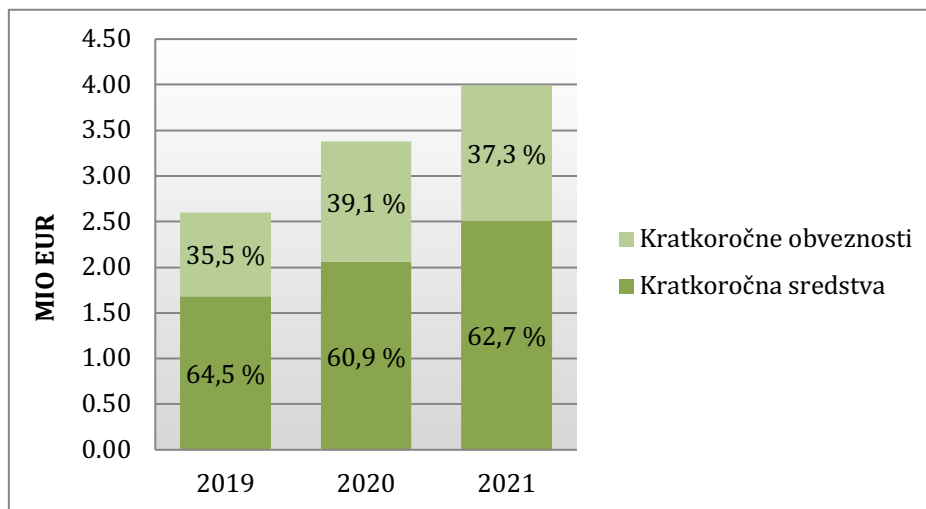
Podatke v tem delu sem zbrala iz poročila AJ PES in izvedla primerjavo med leti 2019, 2020 in 2022. Na presečni dan bilance 2020 je skupna višina sredstev podjetja Melavc, znašala 6,57 milijona €. Vrednost aktive se je v primerjavi z letom 2019 znižala za 10,4 %, medtem ko se je leta 2021 v primerjavi z letom prej zvišala za dobrih 11 %. Vrednost dolgoročnih sredstev je leta 2020 znašala 4,5 milijona € (+5,3 % glede na leto prej oziroma –7,5 % glede na leto 2021). Med njimi so bila v letu 2020 najobsežnejša opredmetena osnovna sredstva in so obsegala 76,9 % vseh dolgoročnih sredstev (+ slabih 10 % glede na leto prej in –10 % glede na leto 2021). Leta 2020 je imelo podjetje dobra 2 milijona € kratkoročnih sredstev (+18,4 % glede na leto prej in –21,9 % glede na leto 2021), med njimi je bilo 48,7 % kratkoročnih poslovnih terjatev (+20,6 % glede na leto prej) ter 0,8 % denarnih sredstev (–88,3 % glede na leto prej).

Kapital podjetja Melavc, kot najkvalitetnejši vir financiranja dejavnosti podjetnika, se je leta 2020 okrepil za 5,9 % glede na leto 2019, leta 2021 pa celo za 19 % v primerjavi z letom 2020. Ohranil je prevladujoč delež med viri sredstev financiranja (56,9 %). Stopnja zadolženosti, ki je izračunana kot razmerje med obveznostmi in kapitalom, je v podjetju v letu 2019 znašala 0,67, kar je za podjetje še ugodno. V letu 2020 je stopnja zadolženosti narasla za 4,3 %, v letu 2021 pa je znašala 0,57. Vse finančne obveznosti so leta 2020

obsegale dobro tretjino vseh obveznosti do virov sredstev, od tega so se obveznosti z dolgoročnim rokom vračila povečale za 5,6 % (v letu 2021 pa zmanjšale za 12,8 % glede na prejšnje leto). Obveznosti s kratkoročnim rokom so se leta 2020 v primerjavi z letom 2019 zmanjšale za slabo tretjino, v letu 2021 pa so se glede na leto 2020 povečale za dobro tretjino.

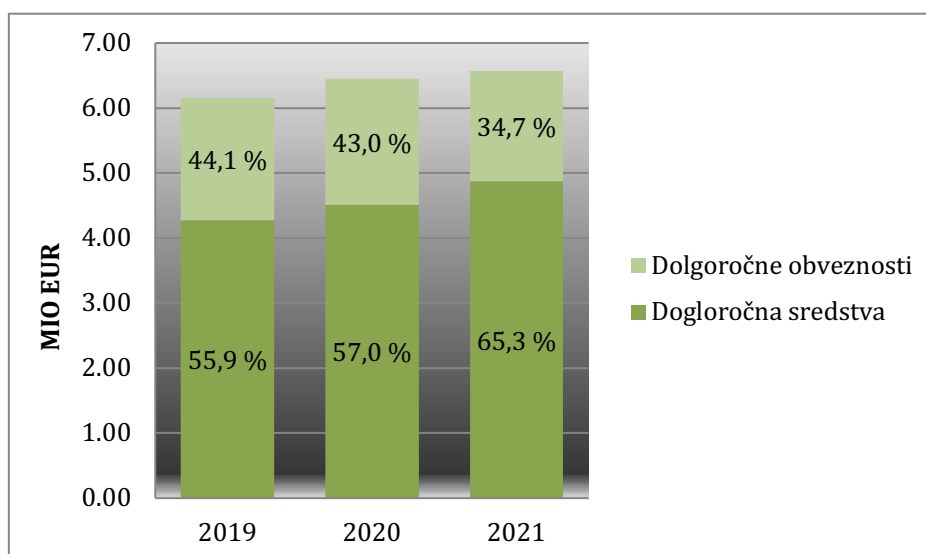
Osnovno predstavo o finančnem položaju podjetja Melavc in ustreznosti financiranja sredstev podaja primerjava sredstev z obveznostmi do virov sredstev glede na njihovo ročnost. Razmerja med kratkoročnimi sredstvi in obveznostmi za leta 2019, 2020 in 2021 glede na njihovo ročnost so podana na sliki 11.

Slika 11: Kratkoročna sredstva in obveznosti podjetja Melavc (2019–2021)



Vir: lastno delo.

Slika 12: Dolgoročna sredstva in obveznosti podjetja Melavc (2019–2021)

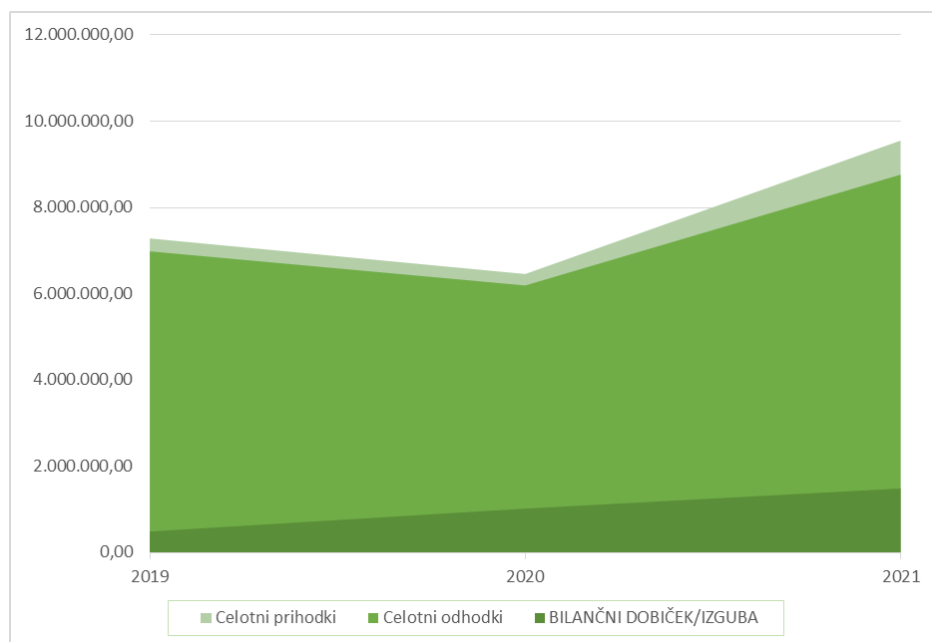


Vir: lastno delo.

Slika 12 prikazuje razmerja med dolgoročnimi sredstvi in obveznostmi. Primerjava strukture sredstev in njihovih virov kaže razmeroma ugodna razmerja med kategorijami, saj je leta 2020 znašal kazalnik kapitalske pokritosti dolgoročnih sredstev 0,75, prav toliko tudi leto pred tem, leta 2021 pa 0,86. Ugodnejši je kazalnik dolgoročne pokritosti dolgoročnih sredstev in zalog, ki je leta 2020 znašal 0,96 (leta 2019 je znašal 1, leta 2021 pa 0,92). Z dolgoročnimi sredstvi in zalogami lahko podjetnik »pokrije« dolgoročne vire ter s tem zagotovi stabilen premoženjsko-finančni položaj in dolgoročno finančno ravnovesje v svojem podjetju.

Izkaz poslovnega izida je eden temeljnih računovodskih izkazov, ki na podlagi ugotovitev prihodkov in odhodkov podaja resnično in pošteno ugotovljeni poslovni izid. Višina prihodkov, odhodkov in prikaz bilančnega dobička ali bilančne izgube ter primerjava med leti 2019, 2020 in 2021 so prikazani na sliki 13. Slika kaže, da je podjetje Melavc v letu 2020 ustvarilo 6,46 milijona € vseh prihodkov (–12,8 % glede na leto prej, leta 2021 pa 47 % več kot leta 2020), predvsem iz naslova čistih prihodkov od prodaje, ki so pomenili 94,2 % vseh prihodkov podjetja (leta 2019 je bilo čistih prihodkov od prodaje za 14,2 % več kot leta 2020, leta 2021 pa za slabih 34 % več kot leto prej). Za podjetje Melavc je značilna usmerjenost predvsem na domači trg. Leta 2020 je podjetje, kljub ukrepom za preprečitev širjenja koronavirusa, v primerjavi z letom prej na domačem trgu beležilo 7,1-odstotno rast prihodkov od prodaje (tretjino vseh prihodkov od prodaje), leta 2021 pa se je prodaja povečala za več kot četrtino v primerjavi z letom prej. Na tujem trgu so leta 2020 ustvarili petino vseh prihodkov od prodaje, vendar pa je bil tam padec realizacije večji (–32,0 % glede na leto prej). Leta 2021 se je prodaja na tujem trgu v primerjavi z letom 2020 povečala celo za dobro tretjino.

Slika 13: Prihodki in odhodki ter bilančni dobiček/izguba podjetja Melavc (2019–2021)



Vir: lastno delo.

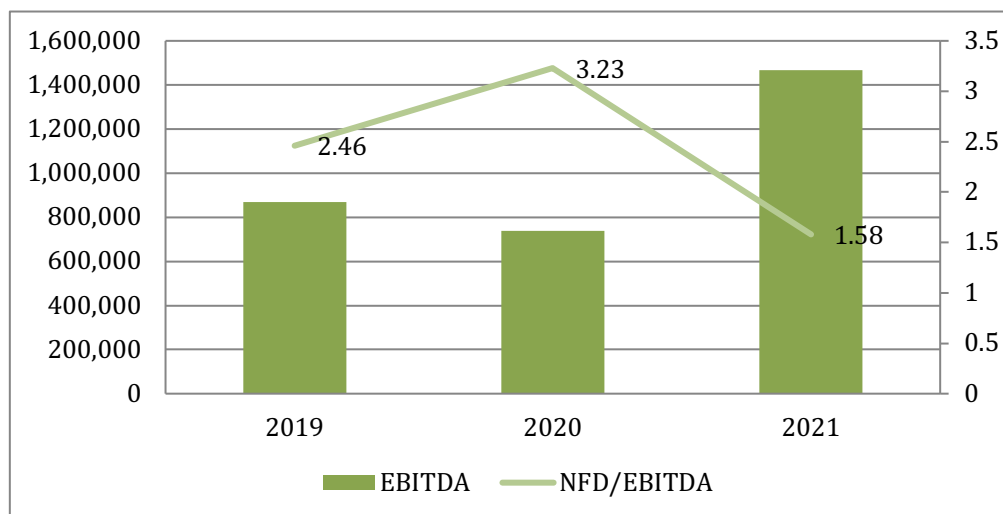
Celotni odhodki podjetja Melavc so v letu 2020 znašali 6,2 milijona € in so bili glede na leto 2019 nižji za 11,3 %, leta 2021 pa so se v primerjavi z letom prej povečali za slabo tretjino. V strukturi so zavzemali največji delež stroški blaga, materiala in storitev, ki so bili leta 2020 glede na leto 2019 nižji za 13,5 %, leta 2021 pa so bili v primerjavi z letom prej višji za tretjino.

Leta 2020 je podjetje ustvarilo za nekaj več kot milijon € bilančnega dobička, kar je dobrih 50 % več kot leto prej, leta 2021 pa še za slabo tretjino več kot leta 2020. Bilančni dobiček v skladu s 5. točko 66. člena Zakona o gospodarskih družbah (ZGD-1), Uradni list RS, št. 65/09 – uradno prečiščeno besedilo, 33/11, 91/11, 32/12, 57/12 in 44/13 pomeni vsoto »čistega dobička, zmanjšanja (sprostitve) kapitalskih rezerv, zmanjšanja (sprostitve) rezerv iz dobička, povečanja (dodatno oblikovanje) rezerv iz dobička in zmanjšanja za znesek dolgoročno odloženih stroškov razvijanja na bilančni presečni dan«.

Dodana vrednost podjetja Melavc se je v letu epidemije Covid-19 glede na prejšnje leto znižala za 11 %, leta 2021 pa se je v primerjavi z letom 2020 zvišala za tretjino. Dodana vrednost na zaposlenega v podjetju Melavc, izračunana kot kosmati donos iz poslovanja, zmanjšan za poslovne stroške brez stroškov dela, je v letu 2020 znašala 45.785 €, kar je bilo za 5,6 % oziroma za 2.564 € manj kot v letu 2019, leta 2021 pa se je glede na leto prej povečala za slabo tretjino.

V letu 2020 so beležili za 0,9 odstotne točke višjo bruto maržo v primerjavi z letom 2019, ko je znašala 22,86 %, v letu 2021 pa za 1,1 odstotne točke višjo kot leta 2020. Neto čisti dobiček podjetja Melavc se je leta 2021 v primerjavi z letom 2019 več kot podvojil, medtem ko je bil leta 2020 nižji za 12,5 % glede na leto prej. Neto finančni dolg, ki je konec leta 2019 znašal 2,13 milijona €, se je v letu 2020 povečal za 11,6 % in je znašal 2,38 milijona €, kar se odraža tudi v kazalniku neto finančni dolg na EBITDA, ki je v letu 2020 znašal 3,2 oziroma za 23,8 % več kot v predhodnem letu, kar izkazuje, da bi lahko podjetje z ustvarjenim denarnim tokom v letu 2020 vse finančne obveznosti odplačalo v 3,2 leta. Leta 2021 je neto finančni dolg na EBITDA znašal komaj 1,6. V letu 2020 je podjetje ustvarilo 737.865 € dolga na EBITDA. V primerjavi z letom prej se je zmanjšal za slabo petino, leta 2021 pa je narasel na skoraj 1,5 milijona €. Ob tem je EBITDA marža leta 2020 dosegla 11,63 % in se je v primerjavi z letom prej zmanjšala samo za 0,3 odstotne točke, leta 2021 pa se je glede na leto 2020 povečala za 4,2 odstotne točke. Iz slike 14 je razvidno gibanje denarnega toka iz poslovanja in kazalnika neto finančni dolg na EBITDA.

Slika 14: Gibanje EBITDA in kazalnika neto finančni dolg na EBITDA podjetja Melavc (2019–2021)

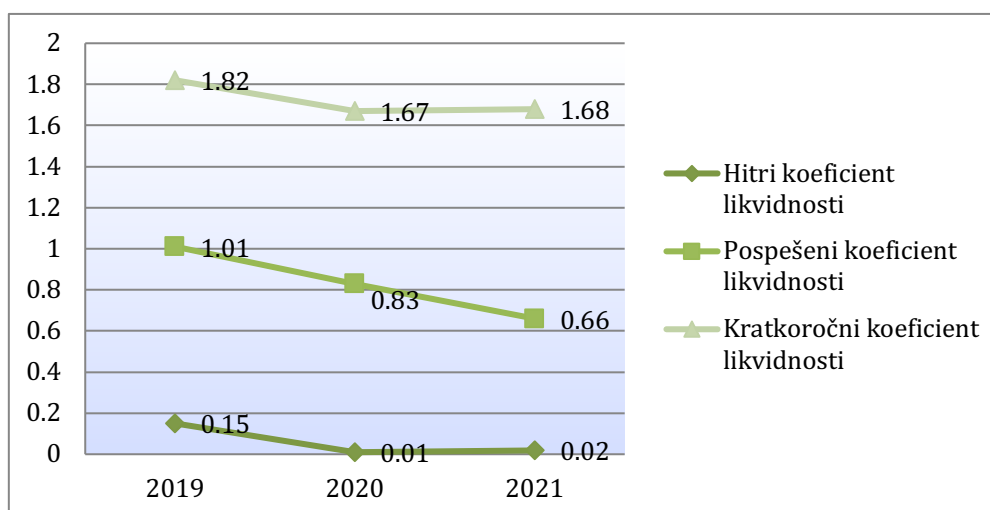


Vir: lastno delo.

Dobiček iz poslovanja (EBIT) podjetja Melavc je bil leta 2020 v višini 169.682,35 € za 41,5 % nižji kot v letu 2019. Na padec EBIT so predvsem vplivali 12,5 % nižji prihodki od prodaje in 5 % višji stroški storitev. Leta 2021 je EBIT narasel na 774.346,86 €.

Na podlagi določb Slovenskih računovodskih standardov 2016 z dopolnitvami 2019 (2019) podajam v nadaljevanju nekaj temeljnih kazalnikov vodoravnega finančnega ustroja (slika 15). Z njimi želim pokazati, kako so financirane posamezne skupine sredstev, s kazalniki likvidnosti pa, kako je podjetje sposobno pokriti svoje kratkoročne finančne obveznosti.

Slika 15: Gibanje likvidnostnih kazalnikov podjetja Melavc (2019–2021)



Vir: lastno delo.

Koeficient kapitalske pokritosti osnovnih sredstev je razmerje med kapitalom ter osnovnimi sredstvi in je leta 2020 znašal 0,98, kar je za 1 odstotno točko manj kot v letu 2019, medtem ko je leta 2021 znašal 1,09, kar je za 10 odstotnih točk več glede na leto prej. Hitri, pospešeni in kratkoročni koeficienti prikazujejo plačilno sposobnost podjetja. **Hitri koeficient** kaže, koliko kratkoročnih obveznosti lahko podjetje poravnalo na določen dan z likvidnimi sredstvi. Ob koncu leta 2020 bi lahko podjetje z denarnimi sredstvi poravnalo 1 % kratkoročnih obveznosti. V primerjavi z letom 2019 je bil koeficient za 14 odstotnih točk nižji, kar je posledica povečanja kratkoročnih obveznosti podjetja in zmanjšanja likvidnih sredstev za 88,2 %, leta 2021 pa je bil koeficient glede na leto prej za 1 odstotno točko višji. **Pospešeni koeficient**, ki je med temeljnimi kazalniki vodoravnega finančnega ustroja najpomembnejši, nam kaže sposobnost pokrivanja kratkoročnih obveznosti z denarnimi sredstvi in kratkoročnimi terjatvami. Konec leta 2020 je bila vrednost tega kazalca 0,83, kar je za 16 odstotnih točk manj, kot je bila njegova vrednost v letu 2019. Nižji koeficient v letu 2020 je posledica relativno večje rasti kratkoročnih obveznosti (tako na račun poslovnih obveznosti kot tudi iz naslova finančnih obveznosti) v primerjavi z rastjo kratkoročnih poslovnih terjatev. Leta 2021 je bila vrednost tega kazalca 0,66, kar je za 18 odstotnih točk manj v primerjavi z letom 2020. **Kratkoročni koeficient** izraža pokritost kratkoročnih dolgov z denarjem in drugimi kratkoročnimi sredstvi, tudi z zalogami. Ta je konec leta 2020 znašal 1,67, kar je za 15 odstotnih točk manj kot leto prej. Razlog je v višji rasti vrednosti kratkoročnih obveznosti v primerjavi z rastjo kratkoročnih terjatev. Leta 2021 je kratkoročni koeficient znašal 1 odstotno točko več kot leto prej.

Pregled kazalnikov kaže stabilno poslovanje podjetja. Večjih likvidnostnih težav podjetje nima in hkrati dosega stabilno donosnost. Koeficienti likvidnosti kažejo na likvidno poslovanje podjetja, težav s plačilno sposobnostjo prav tako ni, saj podjetje sproti poravnava vse svoje obveznosti. Kazalniki likvidnosti kažejo na stabilen trend. Z analizo kazalnikov dobičkonosnosti ugotavljamo uspešnost poslovanja podjetja Melave (tabela 7).

Tabela 7: Temeljni kazalniki dobičkonosnosti

Opis	2019	2020	2021
Čista dobičkonosnost prihodkov	0,043	0,044	0,079
Koeficient čiste dobičkonosnosti sredstev (ROA)	0,050	0,040	0,099
Koeficient čiste dobičkonosnosti kapitala (ROE)	0,093	0,078	0,174

Vir: lastno delo.

Čista dobičkonosnost prihodkov nam pove, da je podjetje Melave v letu 2020 kljub epidemiji ustvarilo 4,4 € dobička na 100 € doseženih prihodkov, kar je več kot v letu 2019, predvsem na račun večjega prenesenega čistega poslovnega izida. V letu 2021 je podjetje ustvarilo 7,9 € dobička na 100 € doseženih prihodkov, kar je za 44,3 % več kot v letu prej. **Koeficient čiste dobičkonosnosti sredstev (ROA)** prikazuje delež dobička, ki ga je podjetje doseglo z lastnimi sredstvi, in kaže, kako uspešno je bilo poslovodstvo pri upravljanju s sredstvi podjetja. Koeficient pokaže, koliko čistega dobička oziroma čiste izgube je podjetje

ugotovilo na vsakih 100 € obstoječih sredstev. Podjetje posluje uspešneje, če je vrednost tega kazalnika višja. ROA je v letu 2020 znašal 4 %, kar je manj kot v letu 2019, ko je znašal 5 %. Vrednost ROA pomeni, da je imelo podjetje Melavc v letu 2020 na 100 € obstoječih sredstev 4 € čistega dobička, v letu 2019 pa 5 €. V letu 2021 je koeficient ROA znašal 5,9 odstotne točke več kot leto prej. **Koeficient čiste dobičkonosnosti kapitala (ROE)** nam pove, koliko čistega dobička je podjetje ustvarilo s povprečnim kapitalom, ki je bil vložen v podjetje. Z vidika lastnikov podjetja je dobičkonosnost kapitala eden izmed najpomembnejših kazalnikov, saj kaže, kako uspešno je vodstvo podjetja upravljalo z njegovim premoženjem. Koeficient pokaže, koliko čistega dobička je podjetje doseglo na vsakih 100 € vloženega kapitala. Podjetje je poslovno uspešnejše, če je vrednost tega kazalnika čim višja. ROE je v letu 2020 znašal 7,8 % in je bil za 1,5 odstotne točke nižji kot v prejšnjem letu. Razlog izhaja iz višjega čistega poslovnega izida podjetja v letu 2019. V letu 2021 je ROE znašal 17,4 % in je bil za 9,6 odstotne točke večji kot v letu 2020.

Bonitetna hiša Companywall je podjetju Melavc za leta 2019, 2020 in 2021 dala bonitetno oceno AA+. Ocena pomeni zelo visoko kreditno sposobnost in zelo nizko kreditno tveganje. Ocena izkazuje, da je podjetje zanesljivo in stabilno ter uspešno v vodenju, saj si je prislužilo eno od najboljših bonitetnih ocen. Takšen poslovni subjekt izpolnjuje vse visoke standarde uspešnega poslovanja. Za leto 2022 si je podjetje prislužilo bonitetno oceno A+, kar pomeni, da v prihodnosti ne kaže nikakršnih znakov tveganega poslovanja. Ocena je določena glede na finančno in ekonomsko analizo poslovanja in je kombinacija statične ter dinamične ocene.

6.5 Rezultati in analiza organizacijske klime v podjetju Melavc

Za vpogled v organizacijsko klimo sem analizirala rezultate poglobljenega intervjuja, ki sem ga izvedla z direktorjem, in rezultate ankete, ki sem jo izvedla med ostalimi zaposlenimi. Iz rezultatov intervjuja sem oblikovala več podkategorij kategorij o vplivu pandemije Covid-19; to so:

- nezmanjšan obseg poslovanja,
- povečano povpraševanje po transportnih storitvah,
- preoblikovanje cen prevozov zaradi nihanja cen avtomobilskega goriva,
- problematika z vozniki (nepripravljenost za cepljenje, frustracije zaradi spremenjenega režima prevozov in sprememb ustaljenega razmerja med delom in prostimi vikendi, odpoved delovnega razmerja),
- oddaja viška prevozov podprevoznikom,
- strogo upoštevanje ukrepov za zajezitev širjenja okužb in kontrola nad njihovim izvajanjem (razkuževanje, nošenje mask),
- delo od doma,
- urejanje tranzicijskih potrdil za voznike,
- spremljanje ukrepov pri domačih in tujih poslovnih partnerjih in prilagajanje tem ukrepom,

- dodatni stroški in zamude zaradi PCR testov,
- motiviranje za cepljenje,
- brez načrta za delovanje v kriznih razmerah,
- koriščenje sredstev iz vladnih ukrepov.

Celoten intervju je v prilogi A magistrskega dela, na tem mestu lahko povzamem, da se je vodstvo v času epidemije Covid-19 srečevalo z nekaterimi podobnimi težavami kot celotna družba (gospodarske in negospodarske organizacije), pri tem pa jim je šlo na roko dejstvo, da so kar štirje zaposleni v pisarnah družinski člani, ki imajo stalno prebivališče na istem naslovu, zato so lahko nemoteno delali znotraj svojega mehurčka. Zaradi narave dela so za logiste lahko organizirali tudi delo od doma. Strogo upoštevanje ukrepov za omejevanje oz. preprečevanje širjenja okužb pri mehanikih je v tem podjetju pomembno zmanjšalo število obolelih in posledično odsotnost zaradi bolniškega staleža. Med specifičnimi težavami, s katerimi so se srečevali v tem podjetju, lahko izpostavim pomanjkanje voznikov tovornjakov, o katerem sem že pisala, ter njihovo nepripravljenost za cepljenje do te mere, da so nekateri odpovedali delovno razmerje.

Pogled zaposlenih na poslovanje podjetja in na OK se pogosto razlikuje od pogleda vodstva, kar je na nek način razumljivo, ker zaposleni nimajo popolnega pregleda nad situacijo v podjetju, zato sem želela preveriti tudi to, kako so bili z nekaterimi dejavniki zadovoljni zaposleni. Ločeno sem anketirala zaposlene v pisarnah ter voznike in mehanike, saj sem pričakovala, da se bodo njihova mnenja razlikovala. Povprečne vrednosti trditev o zadovoljstvu z nekaterimi dejavniki, ki vplivajo na OK v podjetju v času epidemije Covid-19 pri zaposlenih v pisarnah, so prikazane v tabeli 8, povprečne vrednosti trditev o zadovoljstvu z nekaterimi dejavniki, ki vplivajo na OK v podjetju v času epidemije Covid-19 pri mehanikih in voznikih, pa v tabeli 9.

Tabela 8: Povprečne vrednosti trditev o zadovoljstvu z nekaterimi dejavniki, ki vplivajo na organizacijsko klimo v podjetju v času epidemije (zaposleni v pisarnah)

ZADOVOLJSTVA	N	PV	Mediana	St. odklon	Min.	Max.
Zadovoljstvo s pogoji dela v času epidemije	6	4,40	4,00	0,723	4	5
Zadovoljstvo z ukrepi podjetja za zajezitev epidemije	6	4,32	4,00	0,674	4	5
Zadovoljstvo s pripravljenostjo podjetja na epidemijo	6	3,10	3,00	0,782	3	4
Zadovoljstvo s prejetjem pravočasnih povratnih informacij o stanju epidemije v podjetju	6	4,82	5,00	0,456	4	5
Zadovoljstvo z motivacijo vodstva za opravljanje dela v času epidemije	6	4,12	4,00	0,950	3	5

se nadaljuje

Tabela 8: Povprečne vrednosti trditev o zadovoljstvu z nekaterimi dejavniki, ki vplivajo na organizacijsko klimo v podjetju v času epidemije (zaposleni v pisarnah) (nad.)

ZADOVOLJSTVA	N	PV	Mediana	St. odklon	Min.	Max.
Zadovoljstvo z razpoloženjem v podjetju v času epidemije	6	3,92	4,00	0,322	3	4
Zadovoljstvo z odnosi med sodelavci v času epidemije	6	3,72	4,00	0,878	3	5
Zadovoljstvo z varnostjo zaposlitve v času epidemije	6	4,56	5,00	0,632	4	5
Zadovoljstvo s finančnimi nagradami v času epidemije	6	3,42	3,00	1,120	2	4
Zadovoljstvo z ukrepi za zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu	6	2,14	2,00	0,684	2	3

Vir: lastno delo.

Tabela 8 kaže, da so bili zaposleni v pisarnah (vodstvo, logistika, kadrovska služba) v času epidemije v povprečju povsem zadovoljni s prejemanjem pravočasnih informacij o stanju epidemije v podjetju (PV = 4,82; st. odklon = 0,456) in z varnostjo zaposlitve (PV = 4,56; st. odklon = 0,632). V povprečju so bili zadovoljni s pogoji dela (PV = 4,40; st. odklon = 0,723), z ukrepi podjetja za zaježitev epidemije (PV = 4,32; st. odklon = 0,674), z motivacijo vodstva za opravljanje dela v času epidemije (PV = 4,12; st. odklon = 0,950) in z odnosi med sodelavci (PV = 3,72; st. odklon = 0,878). Zaposleni so bili v povprečju neopredeljeni glede zadovoljstva s pripravljenostjo podjetja na epidemijo (PV = 3,10; st. odklon = 0,782) in glede finančnih nagrad (PV = 3,42; st. odklon = 1,120), v povprečju pa so bili nezadovoljni z ukrepi za zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu (PV = 2,14; st. odklon = 0,684). V anketi med dejavniki, ki vplivajo na OK, nisem zapisala dejavnika, s katerim bi bili zaposleni v pisarnah povsem nezadovoljni.

Tabela 9: Povprečne vrednosti trditev o zadovoljstvu z nekaterimi dejavniki, ki vplivajo na organizacijsko klimo v podjetju v času epidemije (mehaniki in vozniki)

ZADOVOLJSTVA	N	PV	Mediana	St. odklon	Min.	Max.
Zadovoljstvo s pogoji dela v času epidemije	24	1,40	2,00	0,924	1	3
Zadovoljstvo z ukrepi podjetja za zaježitev epidemije	24	4,48	4,00	0,384	4	5
Zadovoljstvo s pripravljenostjo podjetja na epidemijo	24	3,18	3,00	1,102	1	4
Zadovoljstvo s prejemanjem pravočasnih povratnih informacij o stanju epidemije v podjetju	24	4,38	4,00	0,662	3	5
Zadovoljstvo z motivacijo vodstva za opravljanje dela v času epidemije	24	4,22	4,00	0,952	3	5
Zadovoljstvo z razpoloženjem v podjetju v času epidemije	24	1,98	2,00	0,822	2	4

se nadaljuje

Tabela 9: Povprečne vrednosti trditev o zadovoljstvu z nekaterimi dejavniki, ki vplivajo na organizacijsko klimo v podjetju v času epidemije (mehaniki in vozniki)(nad.)

ZADOVOLJSTVA	N	PV	Mediana	St. odklon	Min.	Max.
Zadovoljstvo z odnosi med sodelavci v času epidemije	24	3,48	3,00	1,248	3	5
Zadovoljstvo z varnostjo zaposlitve v času epidemije	24	3,10	3,00	0,232	3	4
Zadovoljstvo s finančnimi nagradami v času epidemije	24	1,24	2,00	0,738	1	3
Zadovoljstvo z ukrepi za zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu	24	1,32	2,00	0,812	1	3

Vir: lastno delo.

Tabela 9 kaže, da so bili zaposleni mehaniki in vozniki v podjetju v času epidemije v povprečju povsem nezadovoljni s pogoji dela (PV = 1,40; st. odklon = 0,924), z razpoloženjem v podjetju v času epidemije (PV = 1,98; st. odklon = 0,822), s finančnimi nagradami (PV = 1,24; st. odklon = 0,738) in z ukrepi za zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu (PV = 1,32; st. odklon = 0,821). V povprečju so bili neopredeljeni glede pripravljenosti podjetja na epidemijo (PV = 3,18; st. odklon = 1,102), glede varnosti zaposlitve (PV = 3,10; st. odklon = 0,232) in glede odnosov med sodelavci (PV = 3,48; st. odklon = 1,2). Zaposleni vozniki in mehaniki so bili v povprečju zadovoljni z ukrepi podjetja za zaježitev epidemije (PV = 4,48; st. odklon = 0,384), s prejemanjem pravočasnih povratnih informacij o stanju epidemije v podjetju (PV = 4,38; st. odklon = 0,662) in z motivacijo vodstva za opravljanje dela v času epidemije (PV = 4,22; st. odklon = 0,952). V anketi med vozniki in mehaniki nisem našla takšnih, ki bi bili povsem zadovoljni s katerim koli od naštetih dejavnikov.

7 UGOTOVITVE RAZISKAVE IN PRIPOROČILA VODSTVU TRANSPORTNEGA PODJETJA MELAVC

Podjetje Melavc se je v zadnjem desetletju, kljub zmanjševanju števila tovornih vozil, širilo, predvsem na račun dveh dodatnih dejavnosti, to sta oddajanje skladiščnih prostorov v najem ter nakup, popravilo in prodaja rabljenih tovornih vozil. Oboje se je pokazalo kot ključna poslovna odločitev, ki je prispevala k temu, da jih covidna kriza ni preveč prizadela in da so imeli dobro bilančno stanje. Najemnina za skladišče temu podjetju predstavlja fiksni prihodek, na trgu pa je zaradi krize v avtomobilski industriji (pomanjkanje novih transpornih vozil in sestavnih delov) naraslo povpraševanje po rabljenih vozilih, posledično se je povečala tudi njihova cena.

Tudi glede osnovne dejavnosti, to so tovarni prevozi, je za objektivnejšo sliko poslovanja podjetja v času covidne krize potreben pogled v dogajanje pred krizo, natančneje v leto 2018, ko so zaradi prevelike konkurence iz vzhodnih držav začeli zmanjševati poslovanje z ruskim

trgom in ga leta 2019 povsem prekinili. V tem času so tudi zmanjšali število transportnih vozil in celotno floto preusmerili na domači in evropski trg. Z današnjega vidika, v času, ko je zaradi vojne Rusije z Ukrajino izjemno zaostreno poslovanje z ruskimi trgi, lahko ocenjujemo takšno odločitev kot vizionarsko. Pri preusmeritvi na domači trg so uspeli skleniti tudi pogodbe z nekaterimi uspešnimi slovenskimi podjetji, s katerimi danes odlično sodelujejo.

Glede vpliva pandemije Covid-19 na poslovanje podjetja Melavc in primerjav tega vpliva z drugimi prevozniki tovara je ob omenjenih posebnostih tega podjetja potrebno izpostaviti še to, da so družinsko podjetje in da kar štirje zaposleni živijo na istem naslovu, zaradi česar so lahko opravljali delo v svojem mehurčku. Zaradi dobrih računalniških povezav so lahko ostali zaposleni v pisarnah delali od doma, s čimer so v tej skupini zaposlenih zmanjšali možnost širjenja okužb, kar je bila sicer osrednja težava v primerljivih podjetjih.

Vplive epidemije Covid-19 na poslovanje obravnavanega podjetja lahko grobo razdelim na dve področji: na organizacijske in finančne. Z vidika organizacije dela moram poudariti, da podjetje v času koronakrize ni nikoli popolnoma prekinilo delovanja. To je zahtevalo stalno prilagajanje vsem ukrepom, ki so jih je sprejemale naša vlada in vlade evropskih držav, s katerimi poslujejo. Kljub nizkim cenam prevozov in izgubi, ki jo je podjetje ustvarilo v drugi četrtini leta 2020, so pokrivali vse fiksne stroške in nekaj variabilnih. Posledično je bila izguba manjša, kot če bi tovarnjake za nekaj mesecev ustavili. Menim, da je bila to pravilna odločitev in da bi morali ob morebitnih podobnih situacijah ravnati enako. Nепrekinjeno delovanje pa z organizacijskega vidika ni bilo zelo zahtevno samo zaradi nujnosti upoštevanja strogih ukrepov za preprečevanje širjenja bolezni, ampak predvsem zaradi usklajevanja med delom in prostim časom voznikov, s katerim so bili slednji izredno nezadovoljni. Kljub oddaljenosti te situacije, ki včasih omogoča jasnejši pogled na nekatere takratne probleme in na rešitve zanje, menim, da takrat dela praktično ni bilo možno organizirati drugače.

Vsi bilančni pokazatelji, ki sem jih izračunala, kažejo na to, da je bilo poslovanje v letu 2020 slabše kot v letu prej in letu pozneje. V podjetju je bilo leta 2020 manj prihodkov kot v letu 2019, v letu 2021 pa so se občutno povečali. Tudi neto čisti dobiček je bil v letu 2020 v primerjavi z letoma 2019 in 2021 občutno nižji, kot bi lahko napovedali glede na trend podjetja. Koeficienta ROA in ROE, ki sta direktna pokazatelja poslovanja podjetja, sta pokazala, da je leto 2020 negativno izstopalo, saj je bilo v njem manj prihodkov in dobička, poslovanje v letu 2021 pa je bilo zanesljivo, stabilno in uspešno.

S poslovnega vidika sta se preusmerjenost na domače in evropske trge ter neprekinjeno delovanje podjetja izkazala kot pametna odločitev. To potrjuje tudi podatek, da je podjetje leta 2020 v primerjavi z letom 2019, kljub ukrepom za preprečitev širjenja koronavirusa, na domačem trgu beležilo tretjino vseh prihodkov od prodaje. Na drugi strani si zaradi neprekinjenega delovanja s stalnimi domačimi in poslovnimi partnerji iz držav EU (in

posledičnega zaupanja, ki ga je pridobilo) tudi ni zaprlo poslovnih priložnosti in je leta 2021 v primerjavi z letom 2020 ponovno povečalo rast prihodkov na tujem trgu za dobro tretjino.

Glede uveljavljanja pomoči podjetnikom, ki jo je država uvedla v PKP, ugotavljam, da so v podjetju izkoristili oprostitev plačila DDV za maske in razkužila (PKP2), povračilo nadomestila plač za delavce, ki so bili v karanteni oziroma niso mogli prihajati na delo zaradi višje sile, npr. varstva otrok, ustavitve javnega prevoza ali zaprtja mej (PKP5), ukrepe za ohranitev delovnih mest (krizni dodatek) (PKP8) in kreditiranje preko Slovenskega podjetniškega sklada (PKP 10). Glede na vse možne državne pomoči ugotavljam, da jih je podjetje izkoristilo malo. Iz intervjuja z direktorejm je razvidno, da so se mu postopki in vsa birokracija, ki je bila povezana s pridobivanjem materialnih sredstev, zdeli zapleteni, zato so se jim raje odrekli, kot da bi vračali pridobljeno. O tej problematiki smo poslušali in brali v sredstvih javnega obveščanja, saj so nanjo opozarjali tudi drugi podjetniki. Na drugi strani smo bili priča tudi situacijam, v katerih so ugodnosti iz PKP izkoriščali, zato menim, da bi ob morebitni ponovitvi takšnega scenarija morala država to urediti bolj premišljeno in transparentno.

Likvidnostne težave, s katerimi se je srečevalo veliko gospodarskih subjektov, vključno s transportnimi podjetji, nas privedejo do zaključka, da lahko podjetja v času zdravstvene in posledično gospodarske krize rešujejo denarne zaloge. Težko je natančno napovedati, koliko teh zalog potrebuje določeno podjetje, menim pa, da jih transportna podjetja potrebujejo najmanj za nekajmesečno poravnavanje fiksnih in variabilnih stroškov. Med slednje sodijo stroški nabave goriva in vzdrževanja vozil, plače zaposlenim in nekateri drugi. Ker je voznike zelo težko pridobiti in usposobiti za samostojno in kvalitetno opravljanje njihovega dela in ker si prevozniška podjetja praktično ne morejo privoščiti njihovih odpuščaj, so zanje pomembne predvsem denarne zaloge za plače.

Glede OK v obravnavanem podjetju so rezultati raziskave pričakovani. Med zaposlenimi v pisarnah ter vozniki in mehaniki sem ugotovila pomembne razlike. Zaposleni v pisarnah so bili povprečno povsem zadovoljni s prejemanjem pravočasnih povratnih informacij o stanju epidemije v podjetju in z varnostjo zaposlitve, povprečno so bili zadovoljni z večino dejavnikov, ki vplivajo na OK (izjeme so bile pripravljenost podjetja na epidemijo in finančne nagrade, glede česar so bili neopredeljeni), vozniki in mehaniki pa so bili s temi dejavniki bistveno manj zadovoljni; v povprečju niso bili povsem zadovoljni z nobenim dejavnikom, povsem nezadovoljni pa so bili s pogoji dela in s finančnimi nagradami. Menim, da glede na naravo dela voznikov ni možno doseči njihovega popolnega zadovoljstva s pogoji dela niti v normalnih, kaj šele v kriznih razmerah, hkrati pa se zavedam, da so k temu nezadovoljstvu dodatno prispevali obvezno pogosto testiranje za Covid-19, ravnanje v skladu z ukrepi za zaježitev epidemije, zaostreni pogoji za prestop mej in z njimi povezano daljše čakanje, predvsem pa odrezanost od njihovih družin v Bosni. Menim, da na večino omenjenega vodstvo podjetja ni moglo vplivati, vsekakor pa bi lahko poskrbelo za večje finančne nagrade. Direktor podjetja je odločitev za minimalno znižanje plač na začetku epidemije opravičil z negotovostjo situacije in skoraj popolno zaporo vseh aktivnosti na

višku prvega vala epidemije in s tem povezanim strahom, kako se bo epidemija odvijala, hkrati pa je tudi sam ugotovil, da ta njegova odločitev ni bila pametna. Delovno razmerje sta namreč prekinila dva voznika, kar je podjetju povzročilo večje izgube, kot bi jih imeli z večjo finančno stimulacijo.

V raziskavi sem v povezavi z OK v podjetju našla še eno kritično področje, to je zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu, s katerim so bili v povprečju nezadovoljni praktično vsi zaposleni. Zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu je zakonsko določena obveznost delodajalca in ne stvar njegove dobre volje, znane pa so tudi večje obremenitve, ki so jim izpostavljeni tako vozniki (sedeče delo, psihološke obremenitve in zahteven delovni čas) kot zaposleni v pisarnah, kjer gre prav tako za pretežno sedeče delo, poleg tega pa še za obremenitve, ki izhajajo iz dela z računalnikom. Menim, da bi morale vodstvo posvetiti več pozornosti temu področju in pri zaposlenih v pisarnah zmanjšati obremenitve z ustreznimi ergonomskimi ukrepi, pri voznikih pa zmanjšati časovne pritiske pri vožnjah in jim omogočiti daljše odmore. Ker je največkrat tudi voznikom v interesu, da se čimprej vrnejo z vožnje, bi to zahtevalo medsebojno usklajevanje z vodstvom. Sklenem lahko, da na področju OK v podjetju Melavc vidim še veliko priložnosti za izboljšave, med katere vsekakor sodijo večje in sistematično materialno in nematerialno nagrajevanje zaposlenih voznikov in mehanikov ter izboljšani pogoji in organizacija dela. Menim, da bi se zadovoljstvo voznikov najbolj povečalo, če bi jim omogočili več stikov z njihovimi družinami.

Ugotavljam, da so rezultati izvedene raziskave glede OK skladni s tistimi, ki so jih povzeli v nekaterih drugih raziskavah. Tako so npr. Demirović Bajrami in sodelavci (2021), ki so sicer raziskovali v zdravstvu, ugotovili, da se je med zaposlenimi poslabšala OK zaradi višje ravni stresa, negotovosti zaposlitve, slabše komunikacije s sodelavci, nejasnih meja med zasebnim življenjem in delom ipd. Einwiller in drugi (2021) so ugotavljali zmanjšano zadovoljstvo na delovnem mestu ter zmanjšano motiviranost in zavzetost za delo, Vojska (2022) pa je v raziskavi o OK v izbranem podjetju v času pandemije ugotavljala največje nezadovoljstvo zaposlenih z delovnimi razmerami, ukrepi za zaježitev epidemije in s plačami. Vse to sem v raziskavi ugotavljala tudi sama.

V opravičilo vedenju oz. odzivom odgovornih v podjetjih, ki so vplivali na OK v času pandemije, lahko na tem mestu povzamem še ugotovitvi dveh raziskav. Leoni in drugi (2021) poročajo, da večina skupnosti, vključno z vlada, organizacijami in podjetji, ni bila pripravljena na tako kompleksne in obsežne težave, kot jih je povzročila ta pandemija, in da so bili odzivi pretežno adaptivni in reaktivni, ne pa proaktivni, Ahrens in Ferry (2021) pa sta ugotovila, da so se odgovorni pri sprejemanju odločitev bolj zanašali na poročila iz preteklosti in manj na napovedi za prihodnost.

8 SKLEP

Vpliv pandemije Covid-19 se je odrazil v poslovanju transportnega podjetja Melavc v bistveno manjši meri in na nekoliko drugačen način kot v nekaterih dejavnostih, npr. v turizmu, v katerem so krizne razmere privedle do gospodarske katastrofe, po kateri si mnogi niso več opomogli. Vpliv je bil manjši tudi v primerjavi s podjetji, ki se prav tako ukvarjajo s tovornimi prevozi in v katerih potrebe prebivalstva po preskrbljenosti z nujnimi in nenujnimi materialnimi dobrinami niso niti zahtevale niti omogočale popolnega prenehanja poslovanja. K ugodnejši situaciji so v tem podjetju veliko prispevale pretekle poslovne odločitve, o katerih sem že pisala. V podjetju so relativno dobre odločitve sprejemali tudi v času, ko je bila pandemija na višku (npr. neprekinjeno poslovanje kljub manjšim izgubam). Sprejeti ukrepi so imeli sicer negativen finančni učinek na poslovanje v letu 2020, kar pa so v letu 2021 že nadoknadili. Ukrepi za preprečevanje širjenja okužb so negativno vplivali tudi OK v tem podjetju. Nezadovoljstvo so izražali predvsem vozniki. To nikakor ni zanemarljivo, saj slednji predstavljajo gonilno silo podjetja, res pa je tudi, da je OK s preudarnimi ukrepi možno relativno hitro izboljšati.

Klasični tovorni promet po cestah z obstoječimi tovornimi vozili bo kljub močnim težnjam k usmeritvi na druga prevozna sredstva in kljub vsem zavezam, ki jih za zmanjšanje ogljičnega odtisa in prehod na »zeleno« dajejo vse pridružene članice EU, najbrž zaenkrat ostal v obstoječem obsegu. V podjetju so v preteklosti sprejemali odločitve, ki so pomembno zmanjšale vpliv pandemije Covid-19 na njihovo poslovanje, poleg tega pa jim priporočam, da začnejo razmišljati o posodabljanju voznega parka v smislu električnih tovornih vozil ali vozil na druge energente. Vse do prehoda na samovozeče tovornjake, do katerih je po mojem mnenju še daleč, bodo morali največ pozornosti posvečati kadrom, saj je prav covidna kriza pokazala, da je to najbolj občutljivo področje. Priložnost za to vidim v štipendiranju in lastnem usposabljanju voznikov, s katerimi pa bodo morali v prihodnosti ravnati v skladu z zavedanjem, da so zaposleni res največje bogastvo v podjetju. Razmislijo lahko tudi o uvozu delovne sile iz tretjega sveta, ki pa še zdaleč ni enostavna rešitev.

Menim, da bo obdobje, ki prihaja, s poslovnega vidika še težje, kot je bilo obdobje pandemije Covid-19. Veliko finančnih analitikov in strokovnjakov napoveduje, da bodo vojna v Ukrajini, inflacija, pomanjkanje delovne sile, pomanjkanje čipov, visoke obrestne mere in drugo zelo močno vplivali na življenje v Evropi, predvsem pa na podjetja. V času finančne krize so med prvimi na udaru prav transportna sredstva, zato lahko ponovno poslovno krizo pričakujejo tudi v podjetju Melavc.

Priložnost za nadaljnje raziskovanje vidim prav v tem, kaj lahko storijo podjetja, ki vedo, da prihaja težko obdobje, in kako se najbolje pripravijo na to. Izboljšana OK je gotovo eden izmed ključnih dejavnikov, ki pa zahteva večletno prizadevanje in financiranje s strani vodstva podjetja in je ni možno doseči v nekaj mesecih.

LITERATURA IN VIRI

1. Abdalqader, M., Shebl, H., Ghazi, H., Baobaid, M. F., Wei Jun, H. C., Hasan, T. N., Mohammed, M. F., Abdalrazak, H. A. in Ads, H. O. (2020). The facts about corona virus disease (covid-19): The current scenario and important lessons. *Global Journal of Public Health Medicine*, 2(SP1), 168–178.
2. Aburumman, A. A. (2020). COVID-19 impact and survival strategy in business tourism market: the example of the UAE MICE industry. *Humanities and social sciences communications*, 7(141), 1–11.
3. ACEA. (2020). *Passenger car registrations*. Pridobljeno 14. septembra 2022 s <https://www.acea.auto/press-releases/article/passenger-car-registrations-28.8-nin>
4. Agencija za trg vrednostnih papirjev. (2021). *Poročilo o stanju in razmerah na trgu finančnih instrumentov v letu 2020*. Pridobljeno 12. avgusta 2022 s https://www.atvp.si/storage/app/media/Letna%20poro%C4%8Dila%20in%20poro%C4%8Dila%20o%20stanju/ATVP_Porocilo_o_stanju_na_trgu_2020.pdf
5. Ahrens, T. in Ferry, L. (2019). Accounting and accountability practices in times of crisis: A Foucauldian perspective on the UK government's response to COVID-19 for England. *Accounting Auditing & Accountability Journal*, 34(6), 1332–1334.
6. Alcidi, C. in Corti, F. (2022). The EU response to Covid-19: breaking old taboos? V: B. Vanhercke in S. Spasova S. (eds.) *Social policy in the European Union: state of play 2021; re-emerging social ambitions as the EU recovers from the pandemic* (str. 39–60). Brussel: European Trade Union Institute (ETUI) in European Social Observatory (OSE).
7. AJPES. (2021). *Informacija o poslovanju samostojnih podjetnikov posameznikov v Republiki Sloveniji v letu 2020*. Pridobljeno 11. avgusta 2022 s https://www.ajpes.si/Doc/LP/Informacije/Informacija_LP_SP_2020.pdf
8. Alexander, D. in Nobes, C. (2020). *Financial accounting: an international introduction*, (7. izd.). Hoboken: Pearson.
9. AMZS. (2021). *Cene goriv po Evropi*. Pridobljeno 12. oktobra 2022 s <https://www.amzssi.si/na-poti/cene-goriv-po-evropa>
10. Apedo-Amah, M. C., Avdiu, B., Cirera, X., Cruz, M., Davis, E., Grover, A., Iacovone, L., Kilinc, U., Medvedev, D., Torres, J. in Thu Tan, T. (2020). *Unmasking the Impact of COVID-19 on Businesses: Firm Level Evidence from Across the World*, F., Poupakis, S., ss the World (Policy Research Working Paper, No. 9434). Pridobljeno 4. avgusta 2022 s <https://documents.worldbank.org/curated/en/399751602248069405/pdf/Unmasking-the-Impact-of-COVID-19-on-Businesses-Firm-Level-Evidence-from-Across-the-World.pdf>
11. Aremu, M. A., Avdiu, B., Cirera, X., Cruz, M., Davies, E., Grover, A., Iacovone, L., Kilinc, U., Medvedev, Okechukwu Maduko, F., Poupakis, S., Torres, J. in Thu Tran, T. (2015). *Nature, Purpose and Scope of Business*. Pridobljeno 14. oktobra 2022 s <https://www.studocu.com/row/document/university-of-ilorin/introduction-to-business/nature-purposeandscopeof-business-dr-aremu-after-assessment/7181023>

12. Aydogan, S. in Kuruşcu, M. (2021). Business Strategies Executed in the Covid-19 Pandemic. An Overview in the Context of Strategic Management. *Research Gate*. Pridobljeno 2. septembra 2022 s https://www.researchgate.net/publication/360622971_Business_Strategies_Executed_in_the_Covid-19_Pandemic_An_Overview_in_the_Context_of_Strategic_Management
13. Battistini, N. in Stoevsky, G. (2020). Alternative scenarios for the impact of the COVID-19 pandemic on economic activity in the euro area. *ECB Economic Bulletin*, 3, 25–30.
14. BBC. (2021). *How serious is the shortage of lorry drivers?*. Pridobljeno 22. avgusta 2022 s <https://www.bbc.com/news/57810729>
15. Bieńkowska, A., Koszela, A., Salamacha, A. in Tworek, K. (2022) COVID-19 oriented HRM strategies influence on job and organizational performance through job-related attitudes. *PLoS ONE*, 17(4), e0266364.
16. Clarke, S. P. (2006). Organizational climate and culture factors. *Annual Review of Nursing Research*, 24(1), 255–272.
17. Demirović Bajrami, D., Terzić, A., Petrović, M. D., Radovanović, M., Tretiakova, T. N. in Hadoud, A. (2021). Will we have the same employees in hospitality after all? The impact of COVID-19 on employees' work attitudes and turnover intentions. *International Journal of Hospitality Management*, 94(2), 1–9.
18. de Palma, A., Vosough, S. in Liao, F. (2022). An overview of effects of COVID-19 on mobility and lifestyle: 18 months since the outbreak. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 159, 372–397.
19. de Vet, J., Nigohosyan, D., Ferrer, J., Gross, A., Kuehl, S. in Flickenschild, M. (2021). Impacts of the COVID-19 pandemic on EU industries. *Policy Department for Economic, Scientific and Quality of Life Policies Directorate-General for Internal Policies*. Pridobljeno 2. decembra 2022 s [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/662903/IPOL_STU\(2021\)662903_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/662903/IPOL_STU(2021)662903_EN.pdf)
20. Einwiller, S., Ruppel, C. in Stranzl, J. (2021). Achieving employee support during the COVID-19 pandemic—the role of relational and informational crisis communication in Austrian organizations. *J Commun Manag*, 25(3), 233–55.
21. Ekvall, G. (1996), Organizational climate for creativity and inovation. *European Journal of Work and Organizational Psychology*, 5(1), 105–123.
22. Engström, R. (2016). The roads' role in the freight transport system. *Transportation Research Procedia*, 14, 1443–1452.
23. European Central Bank – ECB. (2021). *Annual Report 2020*. Pridobljeno 12. avgusta 2022 s <https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/annrep/ar2020~4960fb81ae.sl.pdf>
24. European Investment Bank (27 January 2022). *EIB Group increases financing to a record €95 billion in 2021, helping the European Union fight the pandemic and speed up the green and digital transformation*. Pridobljeno 10. december 2022 s <https://www.eib.org/en/press/all/2022-022-eib-group-increases-financing-to-a-record-eur95-billion-in-2021-helping-the-european-union-fight-the-pandemic-and-speed-up-the-green-and-digital-transformation#>

25. Eurostat. (2020). *EU labour market in the second quarter 2020*. Pridobljeno 2. oktobra 2022 s <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/11410470/3-08102020-AP-EN.pdf/074d0df8-8784-68aa-ac02-21584b702826>
26. Eurostat. (2022a). *Road freight transport by vehicle characteristics*. Pridobljeno 14. januarja 2023 s https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics
27. Eurostat. (2022b). *Freight transport statistics – modal split*. Pridobljeno 10. januarja 2023 s https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight_transport_statistics_-_modal_split
28. Eurostat. (2022c). *Seasonality in the tourist accommodation sector*. Pridobljeno 14. januarja 2023 s https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Seasonality_in_the_tourist_accommodation_sector&oldid=569186
29. Eurostat. (2022d). *Road freight transport statistics*. Pridobljeno 3. januarja 2023 s https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics&stable=1#EU_road_freight_transport_increased_sharply_in_2021
30. Franca, V., Domadenik Muren, P. in Redek, T. (2020). *Raziskava o učinkovitosti protikoronskih ukrepov – PKP*. Ljubljana: Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve.
31. Griffin, R. W. in Moorhead, G. (2014). *Organizational Behavior: Managing People and Organizations* (11. izd.). Mason, OH: South-Western, Cengage Learning.
32. Hale, T., Petherick, A., Phillips, T. in Webster, S. (2020). *Variation in government responses to COVID-19*. Pridobljeno 2. novembra 2022 s <https://en.unesco.org/inclusivepolicylab/sites/default/files/learning/document/2020/4/BSG-WP-2020-031-v3.0.pdf>
33. Haroutunian, S., Osterloh, S. in Sławińska, K. (2021). The initial fiscal policy responses of euro area countries to the COVID-19 crisis. *ECB Economic Bulletin*, 1(1), 81–100.
34. Hati, B. (2018). *Road freight transportation challenges*. Pridobljeno 26. decembra 2022 s https://www.academia.edu/41711543/Road_freight_transportation_challenges
35. Hill, C. W. L. in Jones, G. R. (2012). *Essentials of Strategic Management* (3. izd.). Mason, OH: South-Western, Cengage Learning.
36. Houy, C., Fettke, P. in Loos, P. (2015). Business Process Frameworks. V: J. vom Brocke in M. Rosemann, M. (eds.). *Handbook on Business Process Management 2: Strategic Alignment, Governance, People and Culture* (2. izd.) (str. 153–175). Berlin Heidelberg: Springer-Verlag
37. Hrženjak, M. (2015). *Tehnologija prometa modul – Cestni promet: organizacija v cestnem prometu*. Pridobljeno 29. decembra 2022 s <https://www.prah.si/Files/Images/2204/organizacija%20cestnega%20prometa.pdf>
38. Hubert, P., Abdel Hadi, S., Mojzisch, A. in Hausser, J. A. (2022). The effects of organizational climate on adherence to guidelines for COVID-19 prevention. *Social Science & Medicine*, 292, 1–5.

39. International Road Transport Union – IRU. (2020). *COVID-19 Impacts on the Road Transport Industry, Update: November 2020*. Pridobljeno 4. januarja 2022 s https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/_iru_report.pdf
40. Jabeen, S., Farhan, M., Zaka, M. A., Fiaz, M. in Farasat, M. (2022). COVID and World Stock Markets: A Comprehensive Discussion. *Frontiers in Psychology*, 12, 1–16.
41. Lamovšek, A., Černe, M. in Aleksić, D. (2021). Nauk COVID-19 zgodbe: oblikovanje delovnih mest za doseganje optimalnih rezultatov zaposlenih. V M. Balas Rant (ur.), *Organizacijsko prilagajanje in management v času epidemije COVID-19 17. znanstveno posvetovanje o managementu in organizaciji: zbornik razširjenih povzetkov* (str. 29–32). Ljubljana: Društvo Slovenska akademija za management; Ekonomska fakulteta; Kranj: Fakulteta za organizacijske vede; Koper: Fakulteta za management.
42. Lechien, J. R., Chiesa-Estomba, C. M., De Siati, D. R., Horoi, M., Le Bon, S., Rodriguez, A., Dequanter, D., Blecic, S., El Afia, F., Distingun, L., Chekkoury-Idrissi, Y., Hans, S., Lopezo Delado, I., Lavigne, P., Falanga, C., Cammaroto, G., Khalife, M., Leich, P., Soucah, C. ... Saussez, S. (2020). Olfactory and gustatory dysfunctions as a clinical presentation of mild-to-moderate forms of the coronavirus disease (COVID-19): a multicenter European study. *European Archives of Oto-Rhino-Laryngology*, 277(8), 2251–2261.
43. Leoni, G., Ali, A., Stacchezzin, R., Steccolini, I., Brammer, S., Linnenluecke, M. in Demirag, I. (2021). Accounting, management and accountability in times of crisis: lessons from the COVID-19 pandemic. *Auditing & Accountability Journal*, 34(6), 1305–1319.
44. Levitt, T. (1960). Marketing Myopia. *Harvard Business Review*. Pridobljeno 12. decembra 2022 s <https://nadiamarketing.com.br/site/wp-content/uploads/2019/01/mrketngmiopia41336.pdf>
45. Lipičnik, B. (1998). *Ravnanje z ljudmi pri delu*. Ljubljana: Gospodarski vestnik.
46. Mishra, M. K. (2020). *The World after COVID-19 and its impact on Global Economy*. Pridobljeno 4. januarja 2022 s <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/215931/1/MKM%20PAPER%20FOR%20COVID.pdf>
47. Močnik, D. in Ivanc, B. (2021). Analiza: transport 2020. *Glas gospodarstva*, 59–80.
48. Moretti, M. (2017). Organizacijska klima: zgodovina, pojem in dimenzije. V M. Moretti in M. Markič (ur.), *Organizacijska kultura in organizacijska klima: Teorija, praksa in raziskave v Sloveniji* (str. 61–76). Koper: Založba Univerze na Primorskem.
49. Mullins, L. J. (2005). *Management and Organizational Behaviour* (7. izd.). Harlow: Pearson Education Limited.
50. Narayanamurthy, G. in Tortorella, G. (2021). Impact of COVID-19 outbreak on employee performance – Moderating role of industry 4.0 base technologies. *International Journal of Production Economics*, 234(3), 1–10.
51. Obrtna zbornica Slovenije, Sekcija za promet. (2020). *Nujno potrebni ukrepi v podporo panogi cestnega tovornega in potniškega prometa*. Pridobljeno 4. septembra 2022 s <https://www.ozs.si/datoteke/ozs/sekcije/Natalija%20Repanse/DOPISministruGZS-OZS.pdf>

52. OECD. (2020). *Rebuilding tourism for the future: COVID-19 policy responses and recovery*. Pridobljeno 10. avgusta 2022 s https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=137_137392-qsvjt_75vnh&title=Rebuilding-tourism-for-the-future-COVID-19-policy-response-and-recovery
53. OSCE/ODIHR. (2020). *OSCE Human Dimension Commitments and State Responses to the Covid-19 Pandemic*. Pridobljeno 14. septembra 2022 s https://www.osce.org/files/f/documents/e/c/457567_0.pdf
54. Ozili, P. in Arun, T. (2020). *Spillover of COVID-19: Impact on the Global Economy*. Pridobljeno 4. oktobra 2022 s https://mpira.ub.uni-muenchen.de/99317/1/MPRA_paper_99317.pdf
55. PKP1 – Zakon o interventnih ukrepih za zaježitev epidemije COVID-19 in omilitve njenih posledic za državljane in gospodarstvo. *Uradni list RS*, št. 49/20, 61/20, 152/20, – ZZUOOP, 175/20 – ZIUOPDVE, 15/21 – ZDUOP in 206/21 – ZDUPŠOP.
56. PKP2 – Zakon o zagotovitvi dodatne likvidnosti gospodarstvu za omilitve posledic epidemije COVID-19. *Uradni list RS*, št. 61/20, 152/20 – ZZUOOP in 175/20 – ZIUOPDVE.
57. PKP3 – Zakon o interventnih ukrepih za omilitve in odpravo posledic epidemije COVID-19. *Uradni list RS*, št. 80/20, 152/20 – ZZUOOP, 175/20 – ZIUOPDVE, 203/20 – ZIUOPDVE, 15/21 – ZDUOP, 112/21 – ZIUPGT in 206/21 – ZDUPŠOP.
58. PKP4 – Zakon o interventnih ukrepih za pripravo na drugi val COVID-19. *Uradni list RS*, št. 98/20 in 152/20 – ZZUOOP.
59. PKP5 – Zakon o začasnih ukrepih za omilitve in odpravo posledic COVID-19. *Uradni list RS*, št. 152/20, 175/20 – ZIUOPDVE, 82/21 – ZNB-C, 112/21 – ZNUPZ, 167/21 – odl. US in 206/21 – ZDUPŠOP.
60. PKP6 – Zakon o interventnih ukrepih za omilitve posledic drugega vala epidemije COVID-19. *Uradni list RS*, št. 175/20, 203/20 – ZIUOPDVE, 15/21 – ZDUOP, 51/21 – ZZVZZ-O, 52/21 – odl. US in 112/21 – ZIUPGT.
61. PKP7 – Zakon o interventnih ukrepih za pomoč pri omilitvi posledic drugega vala epidemije COVID-19. *Uradni list RS*, št. 203/20, 15/21 – ZDUOP, 82/21 – ZNB-C, 112/21 – ZNUPZ, 206/21 – ZDUPŠOP in 141/22 – ZNUNBZ.
62. PKP8 – Zakon o dodatnih ukrepih za omilitve posledic COVID-19. *Uradni list RS*, št. 15/21, 112/21 – ZNUPZ, 206/21 – ZDUPŠOP in 141/22 – ZNUNBZ.
63. PKP9 – Zakon o interventnih ukrepih za pomoč gospodarstvu in turizmu pri omilitvi posledic epidemije COVID-19. *Uradni list RS*, št. 112/21, 187/21 – ZIPRS2223 in 161/22 – ZT-1C.
64. PKP10 – Zakon o dodatnih ukrepih za preprečevanje širjenja, omilitve, obvladovanje, okrevanje in odpravo posledic COVID-19. *Uradni list RS*, št. 206/21, 52/22 – odl. US in 141/22 – ZNUNBZ.
65. Porter, G. A. in Norton, C. L. (2015). *Financial Accounting: The Impact on Decision Makers* (9. izd.). Stamford, CT: Cengage Learning.

66. Pradoto, H., Haryono, S. in Wahyuningsih, S. H. (2022). The Role of Work Stress, Organizational Climate, and Improving Employee Performance in the Implementation of Work from Home. *Work*, 71(2), 345–355.
67. Računovodja.com. (2008). *Mednarodni računovodski standard MRS 1 – Predstavljanje računovodskih izkazov*. Pridobljeno 4. decembra 2023 s https://www.racunovodja.com/clanki_test.asp?clanek=2595
68. Robbins, S. P. in Judge, T. A. (2013). *Organizational Behavior* (15. izd.). Upper Saddle River: Pearson Prentice Hall.
69. Rodriguez-Morales, A. J., Cardona-Ospina, J. A., Gutierrez-Ocampo, E. Villamizar-Peña, R., Holguin-Rivera, Y., Escalera-Antezana, J. P., Alvarado-Arnez, L. E., Bonilla-Aldana, D.K., Franco-Paredes, C., Henao-Martinez, A. F., Paniz-Mondolfi, A., Lagos-Grisales, G. J., Ramírez-Vallejo, E., Suárez, J. A., Zambrano, L. I., Villamil-Gómez, W. E., Balbin-Ramon, G. J., Rabaan, A. A., Harapan, H. ... Sah, R. (2020). Clinical, laboratory and imaging features of COVID-19: A systematic review and meta-analysis. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 13, 101623.
70. Schneider, B., Ehrhart, M. G. in Macey, W. H. (2013). Organizational Climate and Culture. *Annual Review of Psychology*, 64(1), 361–88.
71. Sherman, E. H. (2015). *A Manager's Guide to Financial Analysis: Powerful Tools for Analyzing the Numbers and Making the Best Decisions for Your Business* (6. izd.). Ama Self-Study.
72. Slovenski računovodski standardi. (2018). Ljubljana: Slovenski inštitut za revizijo.
73. Statista. (2022a). *Impact of the coronavirus pandemic on the global economy - Statistics & Facts*. Pridobljeno 14. septembra 2022 s https://www.statista.com/topics/6139/covid-19-impact-on-the-global-economy/#topicHeader__wrapper
74. Statista. (2022b). *Unemployment worldwide - Statistics & Facts*. Pridobljeno 14. septembra 2022 s <https://www.statista.com/topics/9225/unemployment-worldwide/>
75. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2020a). *Statistični pregled leta 2020*. Pridobljeno 4. januarja 2023 s <https://www.stat.si/StatWeb/File/DocSysFile/11181/pregled-leta-2020.pdf>
76. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2020b). *Ekonomski odnosi s tujino in covid-19*. Pridobljeno 18. novembra 2022 s <https://www.stat.si/StatWeb/File/DocSysFile/11040/sl-corona-zunanja-trgovina.pdf>
77. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2020c). *Izvoz in uvoz blaga, Slovenija, junij 2020*. Pridobljeno 20. novembra 2022 s <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/9002>
78. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2020d). *Izvoz in uvoz blaga, Slovenija, julij 2020*. Pridobljeno 2. avgusta 2022 s <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/9058>
79. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2020e). *Cestni blagovni prevoz, Slovenija, 2019*. Pridobljeno 17. oktobra 2022 s <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/8767>
80. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2021a). *Cestni blagovni prevoz, Slovenija, 2020*. Pridobljeno 17. oktobra 2022 s <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/9515>

81. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2021b). *Cestni blagovni prevoz, Slovenija*, 2. Pridobljeno 19. oktobra 2022 s <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/9697>
82. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2021c). *Bruto domači proizvod*, 4. četrtoletje 2020. Pridobljeno 2. januarja 2023 s <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/9411>
83. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2021d). *Aktivno in neaktivno prebivalstvo, Slovenija*, 2020. Pridobljeno 12. oktobra 2022 s <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/9494>
84. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2021e). *Aktivno in neaktivno prebivalstvo, Slovenija*, 4. četrtoletje 2020. Pridobljeno 12. oktobra 2022 s <https://stat.si/StatWeb/News/Index/9410>
85. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2021f). *Poslovanje podjetij po dejavnostih, Slovenija*, 2020. Pridobljeno 4. januarja 2023 s <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/9618>
86. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2022a). *Cestni blagovni prevoz*, 2. četrtoletje 2022. Pridobljeno 16. januarja 2023 s <https://www.stat.si/statweb/News/Index/10635>
87. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2022b). *Bruto domači proizvod*, 4. četrtoletje 2021. Pridobljeno 25. januarja 2023 s <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/10173>
88. Statistični urad Republike Slovenije – SURS. (2023). *Cestni blagovni prevoz*, 3. četrtoletje 2022. Pridobljeno 28. januarja 2023 s <https://www.stat.si/statweb/News/Index/10835>
89. Sušanj, Z. (2005). *Organizacijska klima i kultura: konceptualizacija i empirijsko istraživanje*. Jastrebarsko: Naklada Slap.
90. Šubelj, B. (2021). *Podjetništvo in poslovanje podjetja prebrati in celo razumeti*. [Elektronski vir]. Ljubljana: Metaja.
91. Tomažič, J. (2020). *Covid-19: kaj je dobro, da ve vsak zdravnik*. Pridobljeno 4. avgusta 2022 s https://www.kclj.si/dokumenti/Covid-19,_Tomazic_J.,finito.pdf
92. Urad za makroekonomske analize in razvoj – UMAR. (2020). *Vpliv epidemije COVID-19 na turistično dejavnost*. Pridobljeno 12. oktobra 2022 s https://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/kratke_analize/Vpliv_epidemije_COVID-19_na_turisticno_dejavnost_MKoprivnikar/Vpliv_epidemije_COVID-19_na_turisticno_dejavnost.pdf
93. Urad za makroekonomske analize in razvoj – UMAR. (2021a). *Jesenska napoved gospodarskih gibanj 2021*. September 2021. Pridobljeno 14. septembra 2022 s https://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/napovedi/jesen/2021/JNGG_2021_sple t.pdf
94. Urad za makroekonomske analize in razvoj – UMAR. (2021b). *Poročilo o razvoju 2021*. Pridobljeno 4. decembra 2022 s https://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/razvoj_slovenije/2021/slovenski/POR2 021_skupaj.pdf

95. Vojska, E. (2022). *Analiza zadovoljstva zaposlenih med pandemijo Covid-19 v izbranem podjetju* (diplomsko delo). Ljubljana: Fakulteta za upravo.
96. Vo-Thanh, T., Vu, T. V., Nguyen, N. P., Nguyen, D. V., Zaman, M. in Chi, H. (2020). How does hotel employees' satisfaction with the organization's COVID-19 responses affect job insecurity and job performance? *Journal of Sustainable Tourism*, 29(6), 907–25.
97. Wenzel, M., Stanske, S. in Lieberman, M. B. (2021). Strategic responses to crisis. *Strategic Management Journal*, 42, 16–27.
98. Zakon o gospodarskih družbah (ZGD-1), Uradni list RS, št. 65/09 – uradno prečiščeno besedilo, 33/11, 91/11, 32/12, 57/12, in 44/13.
99. Zakon o nalezljivih boleznih (ZNB), Uradni list RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 49/20 – ZIUZEOP, 142/20, 175/20 – ZIUOPDVE, 15/21 – ZDUOP, 82/21 in 178/21 – odl.

PRILOGE

Priloga 1: Intervju z direktorjem podjetja Melavc

Spoštovani,

moje ime je Sandra Melavc. Na Ekonomski fakulteti v Ljubljani pripravljam magistrsko delo o vplivu pandemije Covid-19 na poslovanje in organizacijsko klimo v vašem podjetju v tem času. Vljudno prosim, da mi odgovorite na zastavljena vprašanja in po lastni presoji dopolnite svoje razmišljanje o dogajanju v vašem podjetju v obdobju koronakrize.

1. Kako je vaše podjetje delovalo med pandemijo Covid-19?

“Naše podjetje je vseskozi delovalo nepretrgano in v nezmanjšanem obsegu. Družinski člani podjetja smo bili ves čas na delu, saj smo delovali v svojem mehurčku. Ostali zaposleni v pisarnah so delo opravljali od doma (tudi zaradi šolanja otrok na daljavo). V mehaničnih delavnicah je potekalo delo z upoštevanjem vseh navodil NIJZ za preprečitev širjenja okužbe s koronavirusom.”

2. Kako se je vpliv pandemije Covid-19 odražal v vašem delu in poslovanju?

“V podjetju nismo nikoli ustavili prometa s tovornimi vozili, zato smo uspešno pokrivali vse variabilne in del fiksni stroškov. V začetku epidemije so bili naši poslovni rezultati celo nad povprečjem, saj je bilo izjemno veliko povpraševanje po dobrinah in s tem po prevozih. Po začetnih dveh mesecih (marec in april 2020), se je trg povsem umiril, tako da je meseca maja 2020 prevozniška dejavnost poslovala celo negativno. Imeli smo približno 5.000,00 € izgube, predvsem zaradi delnega ali popolnega zaprtja nekaterih podjetij, ki so povsem prenehala z dejavnostjo. V drugi polovici leta 2020 se je okolje prilagodilo situaciji in se je poslovanje podjetja stabiliziralo. V letu 2021 je podjetje delovalo zelo dobro in nad plani, z izjemo meseca januarja in februarja. Naročila so v teh dveh mesecih tudi sicer vedno nekoliko manjša. Večina podjetij konec leta izpolnjuje plane, zato se januarja situacija umiri, februar pa je značilno slab mesec zaradi manjšega števila dni. V primerjavi z letom 2020 je podjetje leta 2021 samo iz naslova transportnih storitev ustvarilo skoraj milijon € prometa več.”

3. S katerimi težavami ste se soočili?

“Največ težav smo imeli z vozniki. Vsi so tujci, ki prihajajo iz Bosne in Hercegovine. Navajeni so, da na 14 dni za podaljšani vikend odhajajo domov. Zaprtje mej jim je to zelo oteževalo oz. onemogočalo, kar jih je zelo frustriralo. Kasneje smo izkoristili možnost, da smo jih direktno iz Bosne in Hercegovine poslali na teren in smo jim uredili tranzicijsko potrdilo. To je bilo logistično precej zapleteno. Če niso v določenem času prestopili meje (in to je bilo zelo pogosto), so morali ponoviti postopek s testiranjem. Nekatera partnerska podjetja so dovolila vstop samo cepljenim, kar je predstavljalo dodatno težavo. Ko so vozniki tudi sami uvideli, da necepljeni ne bodo mogli opravljati svojega dela, se jih je večina odločila za ta ukrep, trije pa so dali odpoved, kar je glede na splošno pomanjkanje

voznikov predstavljalo kar velik problem. Z mehaniki in zaposlenimi v režiji je bilo manj težav. Vsi so sprejeli režim umivanja in razkuževanja rok, nošenje mask, redno testiranje in kasneje tudi cepljenje. Uvedli smo nadzor nad upoštevanjem ukrepov in nismo zaznali kršiteljev.”

4. Ali ste zaradi pandemij Covid-19 odpustili kakšnega delavca?

“V času med epidemijo in po njej nismo odpustili nobenega delavca. Zaradi pozitivnega testa na Covid-19 smo imeli nekaj zaposlenih, predvsem tistih, ki so zaposleni v pisarnah in v mehaničnih delavnicah, v samoizolaciji.”

5. Kako ste se prilagodili pojavu pandemije Covid-19?

“Podjetje je bilo prisiljeno v takojšnjo prilagoditev situaciji na trgu. Prišlo je do vnovičnega oblikovanja cen prevoznih storitev, saj sta postopni padec cene nafte in negotov potek nastale krize povzročila presežek ponudbe na trgu in selekcioniranje vseh ponudnikov prevoznih storitev. Pandemija je prizadela celotno gospodarstvo in izredno negativno vplivala na finančne trge, zato je bilo potrebno omejiti investicije. Povečanemu obsegu dela smo se prilagodili s sodelovanjem z ostalimi transportnimi podjetji. Zaradi pomanjkanja voznikov smo višek prevozov oddajali podprevoznikom.”

6. Katere aktivnosti/ukrepe, ki se nanašajo na zdravstvene vidike preprečevanja okužbe, ste uvedli od začetka epidemije Covid-19?

“Tako smo uvedli nošenje zaščitnih mask in rokavic ter razkuževanje, kar pa je predstavljalo velik problem, saj je bila dobava zaščitnih sredstev zelo omejena. Imeli smo srečo, da že vrsto let sodelujemo s podjetjem Silco, d. o. o, ki nam je na začetku zagotovilo maske in rokavice. Kasneje je država zagotovila vso potrebno opremo in jo tudi financirala z nepovratnimi sredstvi.”

7. Ste morali spremeniti svoj način dela in poslovanja in ali ste kot ukrep predvideli delo od doma?

“Način dela se za domače v podjetju ni spremenil. Pri ostalih zaposlenih v pisarni smo uvedli delo od doma. Sodelavka, ki ima šoloobvezne otroke, je zaradi šole na daljavo ostala doma in od tam opravljala delo. Voznik in delavci v mehanični delavnici so delo opravljali enako kot pred epidemijo, saj pri njih delo od doma ni bilo mogoče.”

8. Ali ste spremenili oziroma prilagodili način svojega poslovanja ali zagotavljanja storitev, da bi zaščitili svoje podjetje pred posledicami pandemije Covid-19, in kako so se na to odzvale vaše stranke?

“Načina poslovanja nismo spreminjali. Prevozi so se lahko nemoteno izvajali, saj so lahko vozniki, ki so delo opravljali v tranzitu, vstopali v vse države. Zelo redno smo spremljali ukrepe, ki so jih za zajezitev epidemije sprejemali naši partnerji v drugih državah. Problemi so nastajali na nakladalnih ali razkladalnih mestih, kjer so v nekaterih državah (Italiji,

Avstriji in Nemčiji), pa tudi pri nas, za vstop v podjetje zahtevali potrdilo o cepljenju oziroma PCR potrdilo, ki ni bilo starejše od 24 ur. To je predstavljalo težavo predvsem za necepljene voznike, saj je bilo testiranje s PCR testi zamudno in drago. S strankami smo obdržali dobre odnose, saj so se tudi same srečevale z enakimi problemi.”

9. Ali je imelo vaše podjetje načrt za neprekinjeno poslovanje v primeru izrednih razmer, kakršne je predstavljala pandemija Covid-19?

“Naše podjetje ni imelo načrta za neprekinjeno poslovanje, saj še ni bilo takšne situacije in tudi nikoli nismo razmišljali, da lahko pride do česa takega. Verjamem pa, da smo se v tem obdobju nekaj naučili in bi lahko tako mi kot država, ki je sprejemala ukrepe, v podobni situaciji ravnali drugače.”

10. Kateri vladni ukrepi so najbolj vplivali na vaše poslovanje?

“Največ preglavic so nam povzročili zaprtje meje in pogoji prehajanja meje za voznike tovornih vozil. Kasneje pa ukrepi, povezani s testiranjem in cepljenjem, predvsem pri voznikih, saj smo nekatere težko prepričali že v testiranje, kaj šele v cepljenje.”

11. Katere vrste pomoči iz PKP ste uveljavljali?

- a) PKP2: oprostitev plačila DDV za maske in razkužila;
- b) PKP5: povračilo nadomestila plač za delavce, ki so bili v karanteni oziroma niso mogli prihajati na delo zaradi višje sile, npr. varstva otrok, ustavitve javnega prevoza ali zaprtja mej;
- c) PKP8: ukrepi za ohranitev delovnih mest (krizni dodatek);
- d) PKP 10: kreditiranje preko Slovenskega podjetniškega sklada.

Rad bi povedal, da je bilo uveljavljanje nekaterih pomoči iz PKP tako zapleteno in dvoumno, da smo se jim raje odpovedali, kot da bi potem vračali denar.

12. Katere odločitve glede poslovanja podjetja, ki ste jih sprejemali v času pandemije, obžalujete in kako bi ravnali v primeru ponovitve takšne situacije?

“Edino, kar obžalujem, je, da smo v prvih mesecih minimalno zmanjšali plače voznikom. To se je kasneje izkazalo za nepravilno potezo, saj sta dva odpovedala delovno razmerje in smo imeli veliko težav, da smo ju nadomestili. Razmišljal sem, da bo zadoščalo, da voznikom omogočimo koriščenje prostih dni in da poskrbimo zanje v smislu osnovne preskrbljenosti (bivanje, zalaganje s hrano, pijačo, higienskimi pripomočki). Ampak situacija takrat je bila izrazito negotova in smo bili vsi precej prestrašeni.

Priloga 2: Anketa o zadovoljstvu z nekaterimi dejavniki, ki so vplivali na organizacijsko klimo v podjetju v času pandemije

Spoštovani,

moje ime je Sandra Melavc. Na Ekonomski fakulteti v Ljubljani pripravljam magistrsko nalogo o vplivu pandemije Covid-19 na poslovanje podjetja Melavc. V sklopu naloge želim preveriti vaše mnenje o organizacijski klimi v tem podjetju v tem času. Vljudo vas prosim, da rešite kratko anketo, ki je pred vami. Anketa je anonimna, zato se nanjo ne podpisujte. Rešeno, prosim, oddajte v nabiralnik podjetja. Zagotavljam vam, da bom rezultate uporabila samo v tej magistrski nalogi.

Iskrena hvala in lep pozdrav,

Sandra Melavc

1 Spol

- a) ženski
- b) moški

2 Starost: _____ let

3 Izobrazba

- a) poklicna
- b) srednješolska
- c) višja/visokošolska strokovna
- d) univerzitetna

4 Področje dela

- a) voznik, mehanik
- b) režija (vodstvo, logistika, kadrovska)

5 Zadovoljstvo z nekaterimi ukrepi v času pandemije Covid-19

(Pri vsaki trditvi obkrožite številko, ki najbolj ponazarja vaše zadovoljstvo z navedenimi dejavniki. Številke imajo naslednji pomen: 1 – povsem nezadovoljen, 2 – nezadovoljen, 3 – niti zadovoljen niti nezadovoljen, 4 – zadovoljen, 5 – povsem zadovoljen.)

STOPNJE ZADOVOLJSTEV	1	2	3	4	5
Zadovoljstvo s pogoji dela v času epidemije	1	2	3	4	5
Zadovoljstvo z ukrepi podjetja za zajezev epidemije	1	2	3	4	5
Zadovoljstvo s pripravljenostjo podjetja na epidemijo	1	2	3	4	5
Zadovoljstvo s prejemanjem pravočasnih povratnih informacij o stanju epidemije v podjetju	1	2	3	4	5
Zadovoljstvo z motivacijo vodstva za opravljanje dela v času epidemije	1	2	3	4	5
Zadovoljstvo z razpoloženjem v podjetju v času epidemije	1	2	3	4	5
Zadovoljstvo z odnosi med sodelavci v času epidemije	1	2	3	4	5
Zadovoljstvo z varnostjo zaposlitve v času epidemije	1	2	3	4	5
Zadovoljstvo s finančnimi nagradami v času epidemije	1	2	3	4	5