

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

ZAKLJUČNA STROKOVNA NALOGA VISOKE POSLOVNE ŠOLE
**VPLIV PANDEMIJE COVID-19 NA CENE IN POGOJE CESTNIH
TRANSPORTNIH STORITEV MED SLOVENIJO IN ITALIJO**

Ljubljana, april 2020

KLEJA KOVAČIČ

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisana Kovačič Kleja, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtorica predloženega dela z naslovom Vpliv pandemije COVID-19 na cene in pogoje cestnih transportnih storitev med Slovenijo in Italijo, pripravljene v sodelovanju s svetovalcem doc. dr. Zupan Blaž

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 plagiatstvo – 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 plagiatstvo 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 _____

Podpis študentke: _____

KAZALO

UVOD	4
1 TRANSPORTNE STORITVE SLOVENIJA-ITALIJA.....	5
1.1 Splošno o transportu	5
1.2 Pomen transporta v gospodarstvu	6
1.3 Transportne storitve v Sloveniji.....	7
1.4 Transportne storitve z Italijo.....	8
1.5 Oblikovanje cene	9
1.6 Brezposelnost	9
1.7 Digitalizacija	10
2 PANDEMIJA COVID-19	10
2.1 Izvor virusa	10
2.2 PRVA FAZA: Prihod novega virusa	11
2.3 DRUGA FAZA: Evropa v žarišču koronavirusa	11
2.3.1 Ohranitev neprekinjenega prometa.....	11
2.3.2 WHO opozarja.....	12
2.3.3 Optimalno delovanje transporta.....	12
2.4 TRETJA FAZA: Finančna injekcija	13
3 ANALIZA VPLIVA PANDEMIJE COVID-19 S Poudarkom NA VPLIVU NA CESTNI TRANSPORT.....	13
3.1 Metodologija	13
3.2 Obdelava in analiza podatkov	14
3.3 Vpliv na oblikovanje cene	14
3.3.1 Oblikovanje cene pred koronavirusom.....	14

3.3.2	Oblikovanje cene med koronavirusom	14
3.4	Vpliv na pogoje v transportu	15
3.4.1	Zapore mej	15
3.4.2	Tovorno blago	15
3.4.3	Obseg poslovanja.....	16
3.4.4	Birokracija	16
3.4.5	Trg dela in brezposelnost.....	17
3.5	Napovedi – recesija.....	17
SKLEP	18
LITERATURA IN VIRI	19

KAZALO TABEL

Tabela 1: Mednarodni prevozi, Slovenija, prvo četrletje	6
Tabela 2: Prikaz uvoz in izvoza Slovenija–Italija, v letu 2019	7

KAZALO SLIK

Slika 1: Slovenski BDP, po četrletjih	7
---------------------------------------------	---

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Vprašalnik.....	1
----------------------------	---

SEZNAM KRATIC

angl. – angleško

AVP – (Agencija za varnost prometa)

NJZ – (Nacionalni inštitut za javno zdravje)

SURS – (Statistični Urad Republike Slovenije)

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

UVOD

Transport je gospodarska panoga, ki se razvija vsak dan zaradi spreminjajočih se potreb človeka. Konstantno izpopolnjevanje infrastrukture prikazuje pomembnost primarnega problema, zaradi katerega je človek sploh začel razmišljati o transportu – to je prostorska oddaljenost in premeščanje blaga, sprva na krajših in nato na daljših razdaljah.

K razvoju transporta so pripomogle: industrijska rast, večja mobilnost ljudi in razvoj trgovine. Prometna znanost se je kot samostojna veda začela razvijati zaradi tehnoloških potreb, v začetku leta 1920. V manj razvitih državah, kamor je nekoč spadala tudi Slovenija, pa je bil razvoj nekoliko počasnejši (Jakomin, Zelenika & Medeot, 2002).

Danes je v transportu velika konkurenčnost, cilj pa je še vedno isti ter se osredotoča na čim hitrejši in udobnejši prenos tovora, iz začetne na ciljno točko, brez zamud. To se lahko zgodi le v primeru, da imamo vse pogoje izpolnjene. V diplomskem delu lahko vidimo, da temu ni vedno tako. Zaradi virusa, ki se je pojavil v tem času, so se spremenili pogoji poslovanja in povzročili škodo svetovni ekonomiji. Zato bo o usodi transportnih podjetij odločala konkurenčnost, katera podjetja bodo preživela in se obdržala ali pa katera si bodo ponovno izborila mesto na trgu.

Osrednja tematika zaključne naloge je vpliv koronavirusa na cestni transport, natančneje med Slovenijo in Italijo. Temo naloge sem si izbrala zaradi pojava koronavirusa, ki je prerasel v pandemijo in se razširil čez večino sveta, pri tem pa močno vplival na gospodarstvo in pogoje življenja. Prav tako se virusno obdobje še ni končalo in ne vemo kaj čaka naše gospodarstvo v prihodnosti. Pri tem nam lahko okvirno pomagajo napovedi ekonomistov. Analiza, ki sledi v empiričnem delu, velja za približno šestmesečno obdobje, saj gre za relativno svežo tematiko.

Namen zaključne naloge je raziskati in prikazati vpliv virusa na cene in pogoje v cestnem transportu, med Slovenijo in Italijo, saj je sodelovanje med državama močno prepleteno, poleg tega je bilo stanje koronavirusa v sosednji državi kritično. Zelo pomembno je tudi dejstvo, da Italija zaseda drugo mesto trgovinskega partnerja Slovenije (v izvozu ter uvozu).

V teoretičnem delu je temeljni cilj zaključne naloge približati pomen cestnega transporta med Slovenijo in Italijo, kako sta državi gospodarsko povezani ter kako je celotno situacijo prizadel koronavirus. V povezavi z empiričnim delom pa je naš namen predstaviti vpliv pandemije na cestni promet.

V uvodnem delu, ki je tudi teoretičen, povzemamo iz knjig oziroma priročnikov tujih in domačih avtorjev, spletnih virov in člankov. To predstavlja podlago za empirični oziroma praktični del. V empiričnem delu, kjer razlagamo vpliv pandemije na cene in pogoje med Slovenijo in Italijo, izhajamo večinoma iz poglobljenih anketnih vprašalnikov, s petimi zaposlenimi osebami, v transportnih podjetjih. Zaradi novosti teme, smo lahko na ta način

dobili najbolj točne informacije s prve roke, poleg tega pa nam lahko pomagajo še spletni viri. V zaključku je podan sklep, ki združuje praktični in empirični del ter moje mnenje o analizi tematike.

1 TRANSPORTNE STORITVE SLOVENIJA-ITALIJA

1.1 Splošno o transportu

Prevoz v osnovi razlaga gospodarsko dejavnost, ki se ukvarja s premeščanjem ljudi in stvari v geografskem prostoru, s transportnimi sredstvi. Zametki transporta segajo kar nekaj tisočletij pred našim štetjem. Takrat je bilo zaradi same potrebe po prevažanju ljudi oziroma predmetov izumljeno kolo, sprva na krajših razdaljah. Ta potreba pa se je iz leta v leto samo povečevala (Herynek & Pivec, 2010).

Transport je najpomembnejša panoga vsakega gospodarstva, poleg tega narekuje življenjski standard in posledično napredek države. Razteza se torej v vse segmente našega življenja. Če na transport pogledamo ne samo iz ekonomskega ali gospodarskega vidika, ampak tudi iz ekološkega, zgodovinskega, političnega ali sociološkega, gre še vedno za najpomembnejšo panogo, saj brez njega praktično ne moremo voditi proizvodnega obrata ali zmagati v vojni.

Beseda transport je sestavljena iz dveh latinskih besed in sicer: trans in portare (transportare), kar pomeni preko-nositi oziroma prevažati. Najstarejša oblika prevoza, kot je že bilo omenjeno, je kopenski transport, ki se deli na cestni in železniški transport. Poleg tega pa poznamo še vodni (pomorski in rečni) ter zračni transport. Poznamo pa tudi delitev na medcelinski (pomorski in zračni) in celinski (rečni, cestni, železniški) transport.

Transport je v naša življenja vpleten vsakodnevno, zato so transportni sistemi tehnološko izpopolnjeni, posledično se ljudem zdijo že samoumevni ter o njih ne razmišljamo bolj poglobljeno.

Osnovne predpostavke za optimalno delovanje cestnega prevoza navajajo: *»Dokaj visoka stopanja razvitosti cestne infrastrukture in cestne suprastrukture, ustrezna organizacija dela, upravljanje in vodenje, ustrezna uporaba modernih prevoznih tehnologij, tržno poslovanje vseh aktivnih udeležencev v cestnem prometnem sistemu, ustrezno reguliranje pravno-ekonomskih odnosov, to je obveznosti, pravica in odgovornost soudeleženi v cestnem prometnem sistemu, primarno funkcioniranje integralnega prometnega informacijskega sistema.«* (Jakomin, Zelenika & Medeot, 2002, str. 30)

1.2 Pomen transporta v gospodarstvu

Ljudje smo dnevno v interakciji s transportom, vendar v različnih oblikah, bodisi kot vozniki ali uporabniki, prejemniki ali prevozniki ali pa arhitekti prometne infrastrukture (Zupančič, 2006). Obstaja ciklična medsebojna odvisnost med transportom in gospodarstvom, saj gospodarstvo skrbi za nadgrajevanje in izpopolnjevanje infrastrukture transporta. Transport zaradi te infrastrukture raste in se širi, kar povečuje gospodarsko uspešnost države (Klavžar, Flander Oblak & Zupan, 2016).

Gospodarsko konkurenčnost lahko na trgu dosežemo po različnih poteh, s konkurenčno blagovno proizvodnjo ali pa z izkoriščanjem drugih konkurenčnih danosti. Osnovne prednosti gospodarskega razvoja, ki nagovarjajo vse majhne države so (Zupančič, 2006):

- Zunanje trgovanje (konkurenčnost domače proizvodnje),
- bogastva naravnega okolja in zaposlenost,
- težavne cone velikih držav (nezanimive dejavnosti za velike države ali »niše«),
- zunanja ekonomija.

Ker je konkurenčna blagovna menjava težje uresničljiva v majhnih državah, v primerjavi z večjimi, je dobro usmeriti pozornosti na druge konkurenčne prednosti države, kjer se lahko zaradi nekaterih drugih izpolnjenih zahtev, doseže enake rezultate gospodarskega razvoja.

V tem primeru Slovenija rešuje ugodna tranzitna lega in bližina sosednjih držav ter večjih gospodarskih mest, kar je skupna prednost s preostalimi državami, poleg tega pa naredi Slovenijo enakovredno v konkurenčnosti.

Slovenija in njena lega prinašata našemu prostoru prednosti za ugodno gospodarsko rast: zaradi obmorske lege, osrednje lege, prehodov ob pomembnih kontinentalnih prometnicah, lege ob plovniških rekah in kanalih ter zaradi tranzitnega območja.

Na bolj učinkovito uporabo sodobnih prometnic in terminalov, najbolj vpliva integracija dodatnih tujih in tranzitnih blagovnih ter potniških tokov. Doseganje večje kakovosti in varnosti je izvedljivo, kadar to vključuje dodatne količine tujega blaga ter potnikov, v blagovne tokove države ali individualna območja. Poleg tega si s tem lahko zagotovijo manjše stroške, manj poškodb in izgube. Družbeno proizvodnost in delitev dela zvišujejo močnejši blagovni tokovi. Le-ti krepijo neto devizni dotok, odražajo pa se tudi na razmestitvi gospodarskih dejavnosti in naselij v prostoru (Zupančič, 2006).

Za tranzit ima velik pomen tudi aktivno izkoriščanje domačega ozemlja, vključevanje domačih prevoznikov pri uvozu in izvozu domačega blaga, vključevanje prevoznikov pri prevozu tujega blaga preko domačega ozemlja v tranzitu ter vključevanja domačih prevoznikov v prevozu tujega blaga brez tranzitiranja ozemlja (Zupančič, 2006).

1.3 Transportne storitve v Sloveniji

Slovenija ima, kot manjša država, zelo razgibano gospodarstvo usmerjeno v izvoz. Pod najstarejšo panogo vključujemo transport, pod najbolj razširjeno podkategorijo pa cestni transport. Sloveniji je stabilno rast omogočila privatizacija in internacionalizacija, po osamosvojitvi od nekdanje Jugoslavije. Več kot 80 % slovenskega bruto domačega proizvoda (v nadaljevanju BDP) predstavlja izvoz v druge države. V letu 2019 je gospodarska rast znašala 2,8 %, s presežkom v izvozu. Ker narašča konkurenčnost podjetij in rast povpraševanja, se izvoz krepi. To vpliva na višje prihodke, s poudarkom v prometu, računalniških storitvah in turizmu (Statistični Urad Republike Slovenije, brez datuma a).

V prvem četrtletju leta 2020 je Slovenija pretovorila 21,2 milijonov ton blaga. V primerjavi z letom 2019 predstavlja to 8 % več tovornega blaga. Naložena vozila so opravila 349,6 milijonov kilometrov (Mlakar, 2020a). Kljub vplivom pandemije, lahko iz spodnje tabele 1 razberemo, da se je v mednarodnem prevozu Slovenija boljše odrezala v prvem četrtletju letos (5.039,4 milijonov tonskih kilometrov), v primerjavi z istim obdobjem lani (5.121,1 milijonov tonskih kilometrov). To v odstotkih pomeni, da je bilo letos prepeljanega za 9 % več blaga kot lani, opravljenih je bilo 2 % tonskih kilometrov več (Mlakar, 2020b).

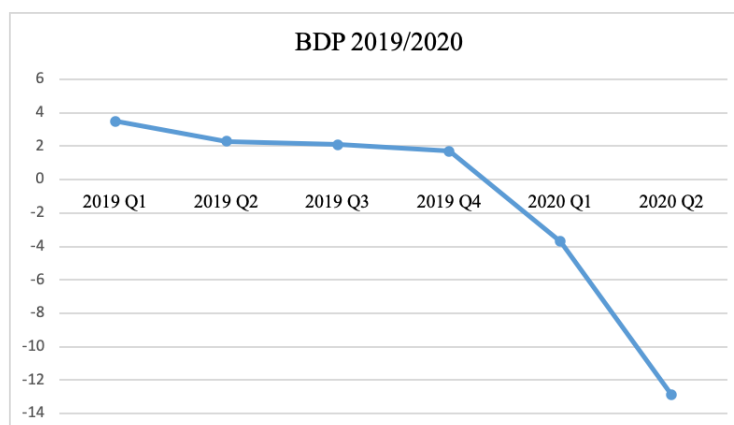
Tabela 1: Mednarodni prevozi, Slovenija, prvo četrtletje, milijoni tonskih kilometrov

mednarodni prevoz	Q1 2019	Q1 2020
blago naloženo v Sloveniji	1.338,9	1.446,9
blago razloženo v Sloveniji	1.122,9	1.090,8
skupaj	5.039,3	5.121,1

Vir: Mlakar (2020b).

V prvi polovici letošnjega leta je BDP upadel za 7,9 %, v primerjavi s prvo polovico leta 2019. Prav tako je bil upad v drugem četrtletju letošnjega leta za kar 9,6 %, glede na prvo četrtletje. Zaradi dveh zaporednih upadov BDP-ja istega leta, si lahko razlagamo, da je bilo ob polletju slovensko gospodarstvo v recesiji, kot lahko razberemo iz slike 1 (Petrov, 2020).

Slika 1: Slovenska rast obsega BDP, po četrtletjih



Vir: Korenič (2020).

1.4 Transportne storitve z Italijo

Trgovsko sodelovanje med Italijo in Slovenijo je trdno. Kot je bilo že omenjeno, je Italija, poleg Nemčije, zelo pomembna zunanjetrgovinska partnerica Slovenije. Iz tabele 2 lahko razberemo delež celotne vrednosti uvoženega in izvoženega blaga Slovenije, v letu 2019. Slovenija je izvozila za 3,9 milijard evrov blaga v primerjavi z uvoženim blagom, ki je znašalo 4,8 milijard evrov (Statistični Urad Republike Slovenije, brez datuma b).

Tabela 2: Prikaz izvoza in uvoza Slovenija–Italija, v letu 2019

	V mrd. EUR	% celotne vrednosti blaga med Slovenijo in Italijo
izvoz	3,9	11,6
uvoz	4,8	14,0

Vir: povzeto po Statistični Urad republike Slovenije (brez datuma).

Italijansko gospodarstvo ima razvitejši industrijski del države na severu, na jugu pa manj razviti kmetijski sektor, kjer se pojavlja problematika brezposelnosti. V Italiji strukturo BDP-ja sestavljajo 74 % storitve, 24 % industrija ter 2 % kmetijstvo. Italija nima zelo visoke rasti, v lanskem letu je zabeležila 0,3 % rast BDP. Letos pa je državo močno oskrunila pandemija in je upad BDP znašal 7 % (Izvozno okno, brez datuma a).

Blago, ki se ga največ uvaža in izvaža med državama, predstavljajo stroji, transportne naprave ter izdelki, kateri so sortirani po materialu. Na drugem mestu so mineralna goriva kot je npr. nafta. Prav tako moramo omeniti trgovanje z živino in živilskimi izdelki (Izvozno

okno, brez datuma b). V letu 2019 je Slovenija od celotne vrednosti živil in živali izvozila materiala za 19,4 %, uvozila pa za 16,1 % (Mesarič, 2020).

V prvem četrtletju letošnjega leta je Italijanski BDP upadel za 5,4 %, v primerjavi s predhodnim četrtletjem v letu 2019. V drugem četrtletju letošnjega leta je bilo skrčenje za 12,4 %, v primerjavi s prvim četrtletjem letošnjega leta. Med aprilom in začetkom julija, se je BDP zmanjšal na letni ravni za 17,3 %. Na drastično zmanjšanje gospodarske aktivnosti v Italiji, pripisujejo vpliv dogajanja v ključnih zunanjetrgovinskih partnericah, katere je prizadel koronavirus (RTV Slo, 2020).

1.5 Oblikovanje cene

Zaradi sprememb in zmanjšanja obsega poslovanja v cestnem transportu, je prišlo tudi do sprememb cen storitev v cestnem transportu. Iz teoretičnega vidika, bi moralo vsako podjetje poznati lastno ceno celotnega poslovanja in ceno vsakega posamičnega tovornega vozila. To se v praksi redko dogaja, saj podjetja ne vodijo tako natančnih podatkovnih baz. Glede na podatke o količini prepeljanega blaga, količini v tonskih kilometrih ter časovni razmejenosti ugotovimo, da je cena sestavljena iz stalnega in variabilnega dela. Stalni stroški so: delo voznikov, zavarovanje, amortizacija, splošni stroški in stroški financiranja. Variabilni stroški pa so: gorivo, vzdrževanje, gume in cestnine (Hočevar, brez datuma).

Daljša kot je razdalja prevožene poti, nižji bodo pri tem stalni stroški, ker se razporedijo na več kilometrov. Transportna podjetja morajo pri tem delovati organizirano, da lahko izpeljejo optimalno pot za tovorna vozila, glede na naročilo, pri tem pa dobiti čim večje plačilo od stranke (Hočevar, brez datuma).

Lastna cena je sestavljena iz stroška goriva, stroška dela voznikov, amortizacije vozil, stroška gum, zavarovanja, cestnine, upravno-prodajnih stroškov ter stroškov financiranja in izračunan dobiček. Za delo na trgu je to izjemno pomembno, saj lahko s pomočjo lastne cene ustvarjamo ponudbo in oblikujemo cene, v cestnem transportu (Hočevar, brez datuma).

1.6 Brezposelnost

Samo v drugem četrtletju letos, je bilo število brezposelnih v Sloveniji 53.000, to je 9.000 delovnih mest manj, kot leto pred tem. Anketna stopnja brezposelnosti na dan, 28. avgust 2020, je bila 5,2 %. V tekočem letu se je v Sloveniji spremenilo in povečalo število zaposlenih, ki so na čakanju (nekaj več kot 80.000 ali 45 % izmed 193.000 zaposlenih, ki v drugem četrtletju niso opravljali svojega dela) ter tistih, ki ne delajo zaradi zastojev iz tehnoloških ali ekonomskih razlogov (približno 20.000 ali pa 11 % izmed 193.000 zaposlenih, ki v drugem četrtletju niso opravljali svojega dela), glede na leto 2019 (Tomažič & Trol, 2020).

V sosednji Italiji je bila 28. avgusta 2020 stopnja brezposelnosti 12,7 %, v primerjavi z letom 2019, ko je bila brezposelnost približno 9 % (Jones, Palumbo & Brown, 2020). Konec leta

2019 je bila stopnja brezposelnosti 8,9 %, v začetku leta 2020, je že v prvem četrtletju narasla na 9,8 % zaradi vpliva virusa. Italijo tako razvrščajo kot tretjo najslabšo državo v Evropi, glede na odstotek brezposelnosti (višja je le v Španiji in Grčiji) (Volpe, 2020).

1.7 Digitalizacija

Ena od sprememb ali priložnost, ki jo je koronavirus prinesel, je digitalizacija. Do tega je prišlo zaradi poostrenih ukrepov za ohranitev zdravja (nošenje mask, razkuževanje ter socialna distanca), kjer se je prikazala nova priložnost za prenovu procesov (Krofilič, 2020).

Spremembe je prinesla tehnologija, s pomočjo katere omogočimo boljše postopke v transportu (oblak, senzorji, roboti, internet stvari, 3D-tiskalniki, avtonomna vozila, brezpilotni letalniki, avtomatska identifikacija, optimizacija omrežij, avtomatizacija procesov). Prav tako so podjetja, ki se jim je obseg dela procentualno najbolj povečal, najbolj potrebna tehnološke optimizacije, za brezhibno in varno delo v času koronavirusa. Pri tem pa predlagajo vlaganje v razvoj, saj je to dobičkonosno ter zmanjšuje obratovalne stroške in povečuje produktivnost. Podjetja, ki so v obdobjih pred recesijo vlagala v tehnologije za optimizacijo, zmanjševanje stroškov, analizo ter naprave in stroje, so imela na koncu boljše poslovanje. Statistično gledano, je 10 % vseh podjetji, ki so investirala v tehnologijo, imelo vsaj 10 % rast dobička in prodaje (Krofilič, 2020).

Če bi implementirali tehnologije za optimizacijo (zniževanje stroškov, izboljšanje operativne učinkovitosti, novejša tehnologija, stroji in naprave, trženje ter raziskave) med podjetja z ustrezno in preprosto programsko opremo, bi pomagalo celotnemu procesu poslovanja. Prav tako bi omogočili lažje in bolj varno delo za voznike, saj bi celotno ustrezno dokumentacijo predali elektronsko. Ob predaji blaga, bi lahko z elektronskim podpisom in fotografijo potrdili predajo, poleg tega pa bi imeli še boljše vodeno evidenco dela ter dokaze v primeru vračila ali škode blaga (Krofilič, 2020).

2 PANDEMIJA COVID-19

2.1 Izvor virusa

Poimenovanje bolezni COVID-19, ki jo povzroča koronavirus oziroma SARS-CoV-2, izhaja iz zloženih črk in sicer CO kot korona, VI kot virus, D kot »disease« oziroma po slovensko bolezen ter številka 19, saj se je virus pojavil leta 2019 (Ecdc, 2020). Koronavirus je izbruhnil novembra leta 2019, središče izvora virusa je bilo v mestu Vuhan, na Kitajskem. Sprva je šlo za veliko primerov pljučnic, kar so kasneje prepoznali kot novo obliko virusa. Virus se širi s kapljičnim širjenjem, kar pomeni s kašljem ali kihanjem, z dotikanje okuženih površin in nato našega obraza, zadrževanje v majhnem in zaprtem prostoru, v katerem se je nahajala okužena oseba. Okužba ima zelo raznolike simptome, ponekod so lahko ti zelo blagi, drugod pa so znaki oteženo dihanje, bolečine v mišicah, kašelj, vročina, utrujenost,

izguba okusa in vonja. Koronavirus SARS CoV-2 je bil sprva oznanjen kot akutna respiratorna bolezen, saj najbolj ogroža pljuča in dihalne poti. V težjih primerih, kjer gre za resnejše okužbe, se lahko virus prelevi v pljučnico ali sindrom akutne dihalne stiske, kjer lahko odpovejo organi, nastanejo lahko krvni strdki, septični šok, obstaja tudi možnost smrti (NJZ, brez datuma).

2.2 PRVA FAZA: Prihod novega virusa

Prva faza se je pričela v decembru, ko je Kitajska obvestila Svetovno zdravstveno organizacijo (angl. World Health Organisation, v nadaljevanju WHO), o številnih primerih pljučnice. Januarja so se nato pojavili prvi primeri v Washingtonu, ZDA in v Evropi – v Franciji. Prav tako so ob tem času na Kitajskem imeli prvo smrtno žrtev, konec meseca decembra pa so v Wuhan-u razglasili karanteno. Konec januarja je WHO, zaradi novega virusa, razglasil izredne razmere po svetu (Kretchmer, 2020).

V februarju, se je v Italiji, pojavil prvi primer okuženega, saj se je italijanski državljani vrnil iz Wuhana. Kmalu za tem je italijanska vlada sprejela sklep za karanteno v kar enajstih mestih, saj je sever Italije postal novo žarišče virusa. Virus je dosegel tudi sosednjo Hrvaško in Avstrijo. Pričele so se prepovedi mednarodnih letov (Kretchmer, 2020).

Meseca marca je WHO razglasil koronavirus za pandemijo. Istega meseca je bilo v Sloveniji okuženih že več kot 20 ljudi, dan za razglasitvijo pandemije, pa je v strogo karanteno vstopila tudi Slovenija in razglasila epidemijo. V sosednji Italiji je bilo v karanteni šestnajst milijonov ljudi (AJMC Staff, 2020). Zato so pričeli z ostrejšimi ukrepi. Med Slovenijo in Italijo so se zaprle meje za potniški promet. Za tovorni promet so bili odprti le štirje prehodi, ki jih niso zaprli, saj niso želeli tvegati in povečati gospodarske škode. Preostale sosednje države so prav tako zaostriale meje in pogoje za vstop v državo (Transport logistika, 2020a).

2.3 DRUGA FAZA: Evropa v žarišču koronavirusa

2.3.1 Ohranitev neprekinjenega prometa

Ministri Evropske unije za promet so, v sodelovanju z Evropsko komisijo, razpravljali o trdnem sodelovanju, da bi čim bolj učinkovito zmanjšali prekinitve v prometu, s poudarkom na prevažanju neizogibnega blaga – kar je življenjsko pomembno. Strinjali so se, da bodo pri tem enotni, saj s tem ohranijo neprekinjeno gospodarstvo, poskrbijo za zdravje in zaščito delavcev in pa prosto čezmejno gibanje. Njihov ključni cilj je bil zatreti koronavirus (Evropski svet, 2020a).

Zaradi celotne situacije je tržni inšpektorat trgovcem prepovedal dvig cen. Še isti mesec je Evropa prehitela Azijo s številom smrtnih žrtev, poleg tega je število okužb še vedno strmo naraščalo. V sredini meseca marca je Slovenija odredila prepoved izvajanja tehničnih

pregledov in registracij vozil. Odprte so ostale le trgovine z živili, lekarne, bencinske črpalke, pošte ter najnujnejše storitve za preživetje (Agencija za varnost in promet, 2020).

Proti koncu meseca je koronavirus napadel Balkan, zato so gibanje na Hrvaškem močno zaostri, ukinili so javni promet in zaprli javne površine. Razmere v Italiji so se še vedno slabšale, saj so imeli v enem dnevu skoraj 800 umrlih, prav tako pa so zaprli proizvodnje, ki niso bile nujne za preživetje. Na tej točki je bilo zaradi virusa v karanteni že milijarda ljudi, skupno pa so zabeležili 13 tisoč smrti. Zaradi slabih razmer je pričela naraščati brezposelnost, samo v marcu je narasla za 2370 delovnih mest (Evropski svet, 2020a).

Kritično žarišče je nastalo v Španiji, po drugi strani, pa se je na Kitajskem stanje umirilo. Največ primerov virusa so našli v ZDA, meje je v tem času zapirala Rusija. Število umrlih po svetu je še vedno naraščalo, prav tako tudi število okužb – beležili so jih skoraj milijon. Zaradi kaotičnega stanja so se povečali nakupi živil, posebej je porastel nakup moke, testenin in riža (Evropski svet, 2020a).

2.3.2 WHO opozarja

V začetku aprila je WHO opozoril, da naj države še ne spreminjajo oziroma odstranjujejo ukrepov. Zaradi strogih ukrepov se je izboljšalo stanje v Italiji, saj so imeli veliko manj smrtnih žrtev. Euroskupina je na videokonferenci spregovorila o paketu pomoči, s katerim bi pomagali podjetjem, delavcem in državam članicam, da si lahko zagotovijo in ohranijo rast po koronavirusu. To bi veljalo za najbolj oškodovane države (Evropski svet, 2020b).

Koronavirus se je do te točke razširil že skoraj po celem svetu, najhuje je bilo v Ameriki, takoj za tem je sledila Italija. V Sloveniji se je stanje izboljševalo, prav tako v sosednji Avstriji, medtem pa se je stanje slabšalo v Veliki Britaniji, Belgiji, na Portugalskem in v Wuhanu, kjer se je število okuženih povečalo za 50 % (Evropski svet, 2020a).

Konec aprila se je stanje umirilo, evropske države so začele sproščati omejitve, vendar še vedno pod nadzorom, z uporabo mask in razkužil. V Sloveniji je število okuženih še vedno naraščalo, ampak veliko počasneje (Evropski svet, 2020a).

2.3.3 Optimalno delovanje transporta

V začetku maja se je odvila še ena konferenca Evropske unije, kjer so razpravljali o možnih rešitvah, ki bi pripomogle v cestnem, letalskem, pomorskem in železniškem prometu, zaradi negativnih učinkov koronavirusa. Strinjali so se s predlogom Sveta, o štirih zakonodajnih predlogih, s katerimi bi želeli ublažiti upravno breme transportnih podjetij in zmanjšati njihove stroške kot posledico pandemije. Zaradi izrednih razmer, je Svet odredil ukrep, s katerim je omogočil boljše delovanje transporta ter zmanjšal posledice koronavirusa. Začasna odločitev je podaljšala dokumente za ladijski in cestni promet (European Commission, 2020).

2.4 TRETJA FAZA: Finančna injekcija

Tretja video konferenca ministrov Evropske unije za promet se je odvijala junija, z namenom okrevanja transporta. Dogovarjali so se o najnujnejših rešitvah za hitro in ekološko okrevanje trajnosti sektorja. Sveženj Ekipa Evropa, ustanovljena aprila, je pridobil slabih 36 milijard EUR, vključno s prispevki Evropske komisije, držav članic EU, Evropske investicijske banke in Evropske banke za obnovo in razvoj. Namen celotnega zneska je bila pomoč za partnerske države, v prvi vrsti zdravstvenim sistemom, raziskavam cepiva ter pretoku tovara. Skupni znesek za podporo okrevanja EU zaradi pandemije, je znašal 2.364,3 milijarde (Transport logistika, 2020b).

Država je v juliju sprejela ukrep: Zakon o zagotovitvi dodatne likvidnosti gospodarstvu za omilitev posledic epidemije COVID-19 (ZDLGPE), Uradni list RS, št. 61/20, za sprotno financiranje tekočega poslovanja prevozniškega sektorja. V sodelovanju z banko SID je nudila 35 milijonov pomoči, od tega 25 milijonov s strani banke, preostali del je krila država. Kredite so lahko koristile zadruga, samostojni podjetniki, gospodarske družbe in javni zavodi. Le-tega so lahko uporabili za financiranje stroškov dela, materiala, storitev, drobnega inventarja, trgovskega blaga in opredmetenih ter neopredmetenih sredstev nastalih po 1. februarju (Transport logistika, 2020c).

3 ANALIZA VPLIVA PANDEMIJE COVID-19 S Poudarkom NA VPLIVU NA CESTNI TRANSPORT

3.1 Metodologija

V diplomski nalogi je bil uporabljen kvalitativni pristop, saj gre za analizo dogodkov in dejstev, vezanih na problematiko v poslovanju cestnega transporta med koronavirusom. Del raziskave je empiričen, saj gre za primarno zbrane podatke, ki so bili neposredno zbrani iz odgovorov na anketne vprašalnike, pri udeleženi ljudih. V populacijo so bila izbrana vsa slovenska transportna podjetja, ki poslujejo z Italijo in so z njo poslovala med koronavirusom. Izbrana podjetja, vključena v analizo diplomske naloge, so dolgoletni poslovni partnerji družinskega podjetja Holden, d. o. o. Vzorec je neslučajnostni in priložnostni, na vprašalnik so odgovarjali zaposleni v transportnih podjetjih.

Merski instrument je anketni vprašalnik, narejen na podlagi petnajstih vprašanj, odprtega tipa, ki so bila poslana po elektronski pošti. Nekatera izmed vprašanj so imela podvprašanja, z namenom, da bi lahko intervjuvanci širše zaobjeli tematiko. Obdobje zbiranja podatkov oziroma odgovorjenih vprašalnikov je bilo med aprilom in majem.

Prednosti zbiranja podatkov, na podlagi vprašalnikov, sta: zbiranje večje količine podatkov in dostop do informacij, ki niso na razpolago ob opazovanju. Slabosti vprašalnikov pa so: nizka stopnja povratnih informacij, površinske informacije ter neodkritost udeležencev

(Selič, 2016). Vsi zaposleni, na katere so bili naslovljeni vprašalniki so bili hitro odzivni. Da bi lahko zmanjšali vpliv površinskih informacij, so bili zaposleni, ki so odgovarjali na vprašalnike, na voljo tudi preko telefonskega pogovora.

3.2 Obdelava in analiza podatkov

Vprašalniki, ki so bili poslani preko elektronskega sporočila, so bili najprej pregledani, nato združeni v smiselno bistvo in razvrščeni glede na vsebinsko pomembnost.

Večji del empirične analize izhaja iz petih anketnih vprašalnikov z zaposlenimi, v slovenskih transportnih podjetjih, ki so iz prve roke poročali o spremembah v poslovanju (ovirah, rešitvah, priložnostih). Podjetja imajo različna tovorna vozila (cisterne, hladilnike, ponjave, prikolice, vlačilce ter mega tandem). Za bolj poglobljeno analizo in boljši prikaz rezultatov, so bila izbrana različno velika podjetja, od malih pa do velikih. Skupna točka intervjuvancev, poleg cestnega transporta, je bilo tudi poslovanje z Italijo ter večjim delom Evrope.

3.3 Vpliv na oblikovanje cene

3.3.1 Oblikovanje cene pred koronavirusom

Na podlagi odgovorov intervjuvanih v podjetjih smo ugotovili, da se izračuna v teoriji in praksi razlikujeta. Glede oblikovanja cene prevoza in uvoza po Sloveniji, je eno izmed podjetij odgovorilo: *»Cena sestoji iz prevoženih kilometrov polnih in praznih, giblje se nekje 1eur/na kilometer pri izvozu, medtem ko je pri uvozu cena malenkost nižja. Poleg tega se razlikujejo cene med državami«* (Podjetje Holden d. o. o., 2020). Podjetja so v večini odgovorila, da ceno narekuje tržišče oziroma ponudba – povpraševanje. Pri tem ne uporabljajo specifičnih kalkulacij, ampak preverjajo stanje na trgu in se temu primerno tudi prilagajajo. Za oblikovanje cene lahko uporabijo strošek voznika, strošek goriva in stroške cestnine na prevožene kilometre poti. To je bil povzetek odgovora enega izmed manjših podjetij.

3.3.2 Oblikovanje cene med koronavirusom

Prihod pandemije je vplival na zapore mej med Slovenijo in Italijo, na mejnih prehodih so se uveljavili poostreni ukrepi, nekatero blago je bilo omejeno itd. Vse to je vplivalo na oblikovanje cene. Iz analize intervjujev je razvidno, da so se v posameznih primerih cene transporta povišale, zaradi zagotovitve tovora ter strahu pred zaprtjem trgovin oziroma proizvodnje. V tem primeru je bila posamezna stranka pripravljena doplačati, da je bil zagotovljen prevoz tovora. Problem je bil, ker so bila določena območja v Italiji zaprta in so vozila opravljala večje razdalje in obvoze brez tovora, kar je posledično pomenilo večje stroške.

Izstopal je odgovor manjšega podjetja, ki so mu v prvih nekaj tednih koronavirusa cene poskočile, v naslednjih nekaj tednih pa so se skoraj prepolovile (če je bilo prvotno oblikovanje cen 1EUR/na kilometer, je bilo po vrhuncu pandemije 0,60 EUR/na kilometer). Poleg tega pa naj bi trenutno situacijo nekatera večja podjetja zelo izkoriščala – lastniki blaga in izvozna podjetja, ker se je situacija obrnila in je tovornih vozil več kot blaga. Višje so bile cene transporta iz Italije v Slovenijo.

Podjetja so se strinjala, da je prišlo do večje konkurenčnosti med uvozniki in izvozniki ter med večjim številom tovornih vozil kot tovora. Nekaterim je prinašalo virusno stanje večji promet in posledično dobiček, vendar kratkoročno. Predvsem manjša podjetja so se borila za obstoj. Poleg tega so imeli težavo pri tranzitiranju ali nakladanju in razkladanju na Hrvaško, ki ni dovolila, da prihaja tovorno vozilo iz Italije, ki je bila takrat uvrščena na rdeč seznam.

3.4 Vpliv na pogoje v transportu

3.4.1 Zapore mej

Zapora mej z Italijo je povzročila zaostrene ukrepe tudi glede samega tovarnega blaga, ki se je lahko prevažal med državama. Prevažala so se lahko živila, zdravila, medicinski pripomočki, sadike in vrtnarski pripomočki ter poštna pošiljke. Z omejevanjem na najbolj nujen tovor, so želeli zajezi širjenje bolezni med državama, sploh pri samem uvozu v Slovenijo, ker je bila Italija kritična. Za tovorna vozila preostalih držav, pa je veljal čim hitrejši odhod domov.

Prvi negativen učinek za cestni transport je bila odredba zapore mej med Slovenijo in Italijo, ki pa ni veljala za tovorni promet. Iz pridobljenih odgovorov je razvidno, da so bila podjetja večinsko dobro informirana o tem. Veliko truda je bilo vložena za čim manj prekinjeno poslovanje, saj je podjetjem to predstavljalo oviro. Ena izmed rešitev je bila redna menjava voznikov, saj so se tako izognili karanteni. Posledica zapore mej je bil tudi podaljšan transportni čas, zaradi česar so nastajali zastoji na meji, pri tem pa so se voznikom nabirale ure. Italija je bila v tem času na rdečem seznamu. Trije izmed intervjuvancev so omenili, da so imeli zaradi poostrenih ukrepov s poslovanjem z Italijo, težave s tranzitiranjem ter prevažanjem na Hrvaško, saj je Hrvaška zavračala vozila, ki so bila predhodno v Italiji – temu so se zato poskušali izogniti.

3.4.2 Tovorno blago

Eden izmed odgovorov je bil, da podjetje s tem ukrepom sploh ni bilo seznanjeno. Preostala podjetja so bila enotna v odgovoru, predvsem tam, kjer so povečali poslovanje s transportom prehrabnih živil ter nekaj manj s transportom medicinskih in vrtnarskih pripomočkov. Podjetje, ki ima med tovornimi vozili tudi hladilne prikolice, je izpostavilo, da so jih uporabljali tudi za tovor, ki hlajenja ni potreboval – samo, da so lahko poslovali. Prav tako

je bilo rečeno, da so skušali uvažati in izvažati tudi nekatere druge izdelke, če kraj naklada in razklada ni bil na področju covid cone.

3.4.3 Obseg poslovanja

Podjetja so na spremembe v poslovanju pred in med pandemijo odgovarjala podobno. Prvi del vprašanja je bil z večjega dela intervjuvancev enak in sicer, da je obseg prometa upadel med 20 % in 30 %, en odgovor je izstopal, saj naj bi se jim na vrhuncu virusa poslovanje zmanjšalo za polovico.

Zaradi dolgoletnih izkušenj podjetji so lahko ti vseeno obdržali poslovanje. Odgovarjali so, da je bilo v začetku poslovanje dokaj normalno, vendar so upoštevali varnostne ukrepe in procedure, prilagodili so se situaciji in poskrbeli za poslovanje z rednimi strankami ter za zdravstveno stanje voznikov. Ključno je bilo, da so imeli povečano poslovanje z živili ali pa so jim pri tem pomagale večje stranke. Eno izmed večjih podjetji ima zelo fleksibilno usmerjeno politiko poslovanja, saj delajo zbirne prevoze, kar pomeni veliko razpršenost naročnikov in manjšo odvisnost od naročnikov, za katere bi morali imeti na razpolago več vozil in bi v takem primeru zaustavilo proizvodnjo. Na drugi strani, je eno izmed manjših podjetji odgovorilo, da so poskušali optimizirati poslovanje tako, da so pazili na vsak evro, prav tako so se dogovorili, da v izogib odpuščanju, raje izkoristijo stare dopuste in nadure ter reorganizirajo poslovanje skladišča.

Gospod Sever Robert, Direktor gospodarske zbornice Slovenije Združenje za promet, o stanju cestnega transporta zaradi vpliva COVID-19 pravi: *»Na nivoju panoge transporta je tako ocena o upadu prometa zaradi COVIDA-19 za 25 %. Italija je bila kljub zaostrenim zdravstvenim razmeram ves čas odprta za opravljanje prevozov in prevozniki niso pričali o večjih težavah. Prepoved opravljanja ne nujnih dejavnosti je bila v Italiji kratkotrajna in ni imela večjega negativnega vpliva na promet, kot poročajo prevozniki.«* (Sever, osebna komunikacija, 15.06.2020)

3.4.4 Birokracija

Izmenjava blaga med državama (Slovenija–Italija), je med pandemijo skoraj nemoteno potekala, izdanih pa je bilo veliko ukrepov, ki so omejevali prosto premikanje oseb in podjetniške dejavnosti. V tem kontekstu, prevozi blaga niso imeli posebnih omejitev, vendar so se morali tudi prevozniki prilagoditi novi urgentni zakonodaji, kar se tiče vstopa voznikov na italijanski teritorij. Z odlokom št. 145, z dne 3. aprila 2020, sta ministrstvi za zdravje in za prevoze uvedli nove predpise, za tuja prevozna podjetja in voznike, ki vozijo po Italiji.

Glavne obveznosti za prevoznike so sledeče:

1. Podjetje mora na pristojno zdravstveno ustanovo javiti, da bo kamion prišel na italijansko ozemlje; pristojna je ustanova tistega kraja, kjer bo kamion vstopil v Italijo.

2. Voznik se sme zadrževati v Italiji največ 72 ur, iz tehtnih razlogov se lahko ta termin podaljša še za 48 ur.
3. V primeru tranzita po Italiji, se je možno zadrževati na njenem ozemlju 24 ur (če so tehtni razlogi še 12 ur več).
4. Če policija ugotovi, da je voznik presegel navedene roke, bo moral slednji obvezno v karanteno za 14 dni.
5. Voznik mora imeti pri sebi (in predhodno izpolniti) izjavo, v kateri posreduje svoje podatke, podatke o prevozu, ki ga opravlja, ter o opravljenem sporočilu na pristojno zdravstveno ustanovo (z izjavo v italijanskem jeziku in v angleškem jeziku).

Podjetje mora preko elektronskega sporočila predhodno javiti prihod tovornega vozila v Italijo, voznik pa mora imeti s seboj na vozilu izjavo in jo izročiti policiji, če ga slednja vpraša po njej. V primeru okužbe voznika tovornega vozila, bi sledila 14-dnevna karantena. (Pengarc, osebna komunikacija, 16.05.2020).

Zaposleni so odgovarjali, da niso imeli večjih težav z dokazili, skrbeli so za varnost svojih voznikov in organizirali prevoze tako, da so čimprej zapustili Italijo. Omenili so, da jim je izpolnjevanje vzelo več časa, saj je bilo potrebno oddati in prijaviti vsako pot tovornega vozila in voznika. Bili pa so pravočasno obveščeni o spremembi ukrepov in novih navodilih za prehajanje čez italijansko mejo.

3.4.5 Trg dela in brezposelnost

Vsako krizno gospodarsko stanje vpliva tudi na zaposlenost in posledično brezposelnost. Podjetja svojih informacij niso mogla statistično predstaviti. Večinoma so odgovarjali, da dela celoten kader s poudarkom na potrebni zaščiti, dve podjetji pa imata, zaradi zmanjšanega obsega dela, zaposlene na čakanju. S svojim odgovorom je izstopalo eno podjetje, saj so prestrukturirali osebje ter koristili dopust, vendar niso odpustili nikogar. Upajo, da v stanje v prihodnje ne bo tako kritično in si želijo čimprejšnjo vrnitev na poslovanje pred koronavirusom.

3.5 Napovedi – recesija

Kadar gospodarstvo raste, to na splošno ne pomeni več bogastva in več delovnih mest. Rast gospodarstva se meri tako, da se upošteva odstotna sprememba BDP ali vrednost proizvedenega blaga in storitev v treh mesecih ali letu dni (Jones, Palumbo & Brown, 2020).

Ponavljajoče se napovedi opozarjajo na globoko recesijo, ki jo bo povzročila pandemija. Na globalni ravni se letos napoveduje skrčenje BDP-ja za kar 3 %, v letu 2021 pa lahko pričakujemo 5,8 % rast. To pa ne velja za močnejše okrnjene države (npr. Italijo). Prihajajočo depresijo napovedujejo kot najhujšo po veliki depresiji leta 1930 (Dnevnik d.d., 2020).

Zadnje vprašanje se je nanašalo na to, kaj pričakujejo pri poslovanju v prihodnosti. Dva odgovora sta bila bolj optimistična, da pričakujejo izboljšanje stanja in vrnitev obsega poslovanja na običajno raven, poleg tega pa okrepljeno poslovanje znotraj Slovenije. Izstopal je odgovor, da se bo poslovanje v prihodnosti ohladilo, vendar bo ostalo še vedno povpraševanje, ker bo tovor še vedno moral priti iz točke A do točke B. Napovedujejo tudi selekcijo in boljše priložnosti med preživeli podjetji, ki imajo stabilno poslovanje in zdravo jedro posla ter nov inovativni model.

SKLEP

Koronavirus je močno prizadel svetovno ekonomijo, padec se pozna v marsikaterih gospodarskih panogah, razen v farmaciji. Cestni transport ostaja najpomembnejša panoga, z veliko prostora za nadgradnjo in izboljšavo.

Italija je bila v začetku leta 2020 na rdečem seznamu, zato je bilo stanje kritično. Gospodarska rast Italije, kot ene večjih evropskih držav, je bila že pred koronavirusom nestabilna, zaradi le tega pa se je še poslabšala. Prav tako pa ne napovedujejo izboljšanja v letu 2021. V Sloveniji se je BDP, zaradi koronavirusa, prav tako zmanjšal, vendar stanje ni tako kritično kot v Italiji.

Ugotavljamo, da se je poslovanje med državama skrčilo, a zapora mej ni veljala za cestni transport. Potrebna je bila previdnost, vozniki so se morali izogibati covid con, predpisana je bila dokumentacija in oprema (razkužilo, maska). Cene so v prvem delu prihoda virusa poskočile, vendar so kmalu za tem tudi upadle na vrednost, nižjo kot je bila standardna cena pred virusom.

Zaradi izkušenosti poslovanja transportnih podjetji, so se ta dobro odzvala na vse izostrene ukrepe, nove zakone, zapore mej in uspele poslovati vzporedno s pandemijo. Pri tem se je pojavilo rivalstvo na trgu, saj smo iz analize intervjujev ugotovili, da je bilo na razpolago povečano število tovornih vozil kot pa je bilo na razpolago blaga. Menim, da se bo trend konkurenčnosti nadaljeval, saj je promet upadel, transportnih podjetji je veliko, zmanjšalo se je povpraševanje in posledično lahko hitreje trpijo manjša podjetja. Le-ta imajo možnost za preživetje, če uporabijo svoje prednosti v korist in optimalno reorganizirajo poslovanje. Rizično je lahko tudi za večja podjetja, saj morajo imeti pri večjem številu tovornih vozil, večji obtok dela.

Zaradi koronavirusa je začela upadati brezposelnost, kjer smo ugotovili, da je največji delež brezposelnih na čakanju ali koristijo dopuste oziroma preprosto ne morajo delati. Slovenija ima kot zelo majhna država približno polovičen delež brezposelnosti, v primerjavi z Italijo, ki zaseda tretje mesto v Evropi, glede na velikost države.

Svetla točka in priložnost v cestnem transportu pa je digitalizacija, sprva mišljena kot rešitev za preprečitev fizičnih stikov in širjenja virusa. Rezultati, ki jih je prinesla tehnologija

digitalizacije, izboljšujejo poslovanje v cestnem transportu, poleg tega pa k temu pripomorejo investicije podjetij v tehnologijo.

Napovedi za bližnjo prihodnost ne kažejo veliko obetov za gospodarstvo, mnenja so različna, vendar gre za približke. Podjetja, katera so mi odgovarjala, so bila mnenja, da je trenutno stanje le začasno in da se bo vrnilo na običajno raven, poslovanje znotraj Slovenije pa naj bi se že vrnilo. Mislim, da tega ne moramo zagotovo trditi, saj si že na začetku nismo znali predstavljati kolikšno škodo je in še bo povzročil virus gospodarstvu po celem svetu-

LITERATURA IN VIRI

1. Agencija za varnost prometa. (2020, 8. april). *Vpliv pandemije #COVID-19 na tovorni in potniški promet v Evropski uniji*. Pridobljeno 17. maja 2020 iz <https://www.avp-rs.si/vpliv-pandemije-covid-19-na-tovorni-in-potniski-promet-v-evropski-uniji/>.
2. AJMC Staff. (2020, 3. julij). *A timeline of COVID-19 developments in 2020*. Pridobljeno 16. julija 2020 iz <https://www.ajmc.com/view/a-timeline-of-covid19-developments-in-2020>.
3. Dnevnik d. d. (2020, 14. april). *IMF Sloveniji za letos napoveduje 8-odstotni padec obsega BDP*. Pridobljeno 23. maja 2020 iz <https://www.dnevnik.si/1042927106>.
4. Ecdc. (2020, 8. april). *Coronavirus disease 2019 (COVID-19) in the EU/EEA and the UK- eight update*. Pridobljeno 10. maja 2020 iz <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-rapid-risk-assessment-coronavirus-disease-2019-eighth-update-8-april-2020.pdf>.
5. European Commission. (2020, 29. april). *Coronavirus: package of measures to support transport sector*. Pridobljeno 20. maja 2020 iz https://ec.europa.eu/transport/media/news/2020-04-29-coronavirus-package-measures-support-transport-sector_en.
6. Evropski svet / Svet Evropske unije. (2020b, 8. junij). *Globalni odziv Ekipe Evropa na covid-19: Svet pozdravlja mobilizacijo skoraj 36 milijard EUR in odobril sklepe*. Pridobljeno 11. junija 2020 iz <https://www.consilium.europa.eu/sl/press/press-releases/2020/06/08/team-europe-global-response-to-covid-19-council-welcomes-the-mobilisation-of-almost-36-billion-and-approvesconclusions/>.
7. Evropski svet / Svet Evropske unije. (brez datuma a). *Časovnica – ukrepi Sveta v zvezi s covidom-19*. Pridobljeno 4. avgusta 2020 iz <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/coronavirus/timeline/>.
8. Herynek, B. & Pivec, B. (2010). *Prevoz tovora*. Celovec: Mohorjeva založba.

9. Hočevar, M. (brez datuma). *Kalkulacija stroškov tovarnega prometa*. Pridobljeno 15. junija 2020 iz elektronskega sporočila g. Sever Roberta.
10. Holden, d. o. o. (2020, 15. april). Pridobljeno iz izpolnjenega vprašalnika, poslanega preko elektronskega sporočila.
11. Izvozno okno. (brez datuma a). *Poslovno sodelovanje Slovenije z Italijo – Blagovna menjava*. Pridobljeno 4. septembra 2020 iz <https://www.izvoznookno.si/drzave/italija/poslovno-sodelovanje-s-slovenijo/>.
12. Izvozno okno. (brez datuma b). *Gospodarske panoge Italije – Priložnosti na trgu*. Pridobljeno 2. oktobra 2020 iz <https://www.izvoznookno.si/drzave/italija/gospodarske-panoge/>.
13. Jakomin, L., Zelenika, R. & Medeot, M. (2002). *Tehnologija prometa in transportni sistemi*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
14. Jones, L., Palumbo, D. & Brown, D. (2020, 30. junij). *Coronavirus: A visual guide to the economic impact*. Pridobljeno 5. julija 2020 iz <https://www.bbc.com/news/business-51706225>.
15. Klavžar, A., Flander Oblak, A. & Zupan, G. (2016, 24. oktober). *Kako sta se dejavnost promet in obseg prepeljanega blaga v Sloveniji odzvala na gospodarske spremembe*. Pridobljeno 15. julija 2020 iz <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/6298>.
16. Korenič, R. (2020, 31. avgust). *Bruto domači proizvod v 2. četrtletju 2020 13,0 odstotka nižji kot v 2. četrtletju 2019*. Pridobljeno 4. septembra 2020 iz <https://www.stat.si/statweb/News/Index/9035>.
17. Kretchmer, H. (2020, 22. april). *Key milestones in the spread of the coronavirus pandemic*. Pridobljeno 10. maja 2020 iz <https://www.weforum.org/agenda/2020/04/coronavirus-spread-covid19-pandemic-timeline-milestones/>.
18. Krofilič, M. (2020). *Transport Logistika. Priložnost ali obveznost za digitalizacijo*. Pridobljeno 10. avgusta 2020 iz <https://www.etransport.si/revija/junij-2020#>.
19. Mesarič Irena. (2020,10.marec). *Blagovna menjava Slovenije z Italijo*. Pridobljeno 14. julija 2020 iz <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/8772>.
20. Mlakar, M. (2020a, 24. april). *V letu 2019 slovenska tovorna vozila prepeljala 7 % več blaga kot v letu 2018*. Pridobljeno 15. maja 2020 iz <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/8767>.

21. Mlakar, M. (2020b, 14. julij). V prvem četrtletju 2020 prepeljanega za 8 % več blaga kot v prvem četrtletju 2019. Pridobljeno 17. avgusta 2020 iz <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/8923>.
22. Nacionalni inštitut za javno zdravje. (2020, 12. junij). *Koronavirus (SARS-CoV-2) – ključne informacije*. Pridobljeno 20. junija 2020 iz <https://www.nijz.si/sl/koronavirus-2019-ncov>.
23. Petrov, S. (2020, 4. september). Gospodarstvo in družba. *Finance manager*, (171), 6-7.
24. Pengarc Majna. (2020, 16. maj). *Pravila ob vstopu tovornega vozila v Italijo*. (osebna komunikacija).
25. Republika Slovenije Ministrstvo za zunanje zadeve (brez datuma), *Osnovne gospodarske informacije o Sloveniji*. Pridobljeno 23. junija 2020 iz <http://www.berlin.embassy.si/index.php?id=235>.
26. RTV Slo. (2020, 31. julij). *Evrsko območje z 12,1-odstotnim padcem BDP-ja, na ravni EU-ja 11,9 odstotno krčenje*. Pridobljeno 5. avgusta 2020 iz <https://www.rtvlo.si/gospodarstvo/evrsko-obmocje-z-12-1-odstotnim-padcem-bdp-ja-na-ravni-eu-ja-11-9-odstotno-krcenje/532185>.
27. Selič, P. (2016, 04. marec). Kvantitativne metode raziskovanja. Pridobljeno 1. septembra 2020 na https://www.mf.uni-lj.si/application/files/1415/3842/2641/ZRD_selic.pdf.
28. Sever Robert. (2020, 15. Junij). GZS. (osebna komunikacija).
29. Statistični urad Republike Slovenije. (brez datuma a). *Aktualni transportni podatki*. Nazadnje pridobljeno 4. septembra 2020 iz <https://www.stat.si/StatWeb/Field/Index/22>.
30. Statistični urad Republike Slovenije. (brez datuma b). *Statistika cestnega blagovnega prometa*. Nazadnje pridobljeno 4. septembra 2020 iz https://pxweb.stat.si/SiStatDb/pxweb/sl/20_Ekonomsko/20_Ekonomsko__22_transport__02_22212_cestni_transport__03_22077_blagovni_prevoz/2207701S.px/.
31. Tomažič, M. & Trol, D. (2020, 28. avgust). *azmere na trgu dela v 2. četrtletju slabše, stopnja anketne brezposelnosti 5,2-odstotna*. Pridobljeno 27. julija 2020 iz <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/8975>.
32. Transport Logistika. (2020a, 11. marec). *Napotki Sekcije za promet glede transporta v/iz Italije*. Pridobljeno 10. avgusta 2020 iz

<https://www.etransport.si/novice/napotki-sekcije-za-promet-glede-transporta-v-iz-italije>.

33. Transport Logistika. (2020b). *Finančna pomoč prevoznikom v sektorju*. Pridobljeno 10. avgusta 2020 iz <https://www.etransport.si/revija/junij-2020#>.
34. Transport Logistika. (2020c). *V tretjem vladnem korona paketu nekaj rešitev tudi za avtoprevoznike*. Pridobljeno 10. avgusta 2020 iz <https://www.etransport.si/revija/junij-2020#>.
35. Volpe, C. (2020, 16. junij). *Disoccupazione in Italia prima del coronavirus*. Pridobljeno 20. junija 2020 iz <https://www.startingfinance.com/news/disoccupazione-italia-2019-2020/>.
36. Zupančič, S. (2006). *Mednarodni transport in transportno zavarovanje* (1.natis). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.

PRILOGE

Priloga 1: Vprašalnik

1. Kdo ste ter kratek opis vašega podjetja. (Ali se ukvarjate pretežno s cestnim prevozom – izvozom ali uvozom ali imate svoja tovorna vozila, če da, koliko in kakšna (cisterna, hladilnik ali ponjava ter ali se ukvarjate tudi s posredništvom)?
2. Poslujete samo v Sloveniji, če ne, s katero državo poleg Slovenije sodelujete? (Cestni transport uvoz/izvoz?)
 - 2.1. Kakšen tovor običajno prevažate?
3. Poslujete tudi z Italijo? (Cestni uvoz/izvoz?; Kakšen tovor?)
4. Iz česa sestoji cena prevoza? Ali so razlike pri postavitvi cene v notranjem prometu Slovenije ter prevozu Slovenija – Italija, če so – kakšne?
 - 4.1. Kakšen tovor prevažate/uvažate v Italijo/iz Italije?
5. Vpliv pandemije **COVID-19** na pogoje v transportu? Kakšno je bilo poslovanje na samem začetku pandemije ?
 - 5.1. Ali se vam je obseg količine dela povečal ali zmanjšal ? Za koliko?
 - 5.2. Na kakšen način ste obdržali poslovanje ?
 - 5.3. Ali so se cene prevozov zvišale/znižale zaradi zaostritev pandemije in na kakšen način?
 - 5.4. Glede na to, da je vlada sprejela kar nekaj ukrepov, med drugim zaporo mej, ste imeli zaradi tega veliko težav?
 - 5.5. Ste lahko zaradi zapor ohranili poslovanje z drugimi državami (Katerimi?) ter Italijo, saj je veljala za najbolj kritično državo?
 - 5.6. Kako se je spremenilo poslovanje z Italijo? (zaostreni ukrepi; ponoči zaprte bencinske črpalke; potrdila, ki so dokazovala, da so vozniki zdravi, obrazec za kontrolo pretoka ljudi, ki se ga pošlje na pristojno zdravstveno ustanovo ob vsakem prevozu). V določenem trenutku je bil izrečen tudi ukrep, kjer Hrvaška ni spuščala tovornih vozil čez mejo, ki so bila predhodno v Italiji. V to so bila vključena tovorna vozila, ki so morala razkladati na Hrvaškem ali pa so samo tranzitirala.
 - 5.7. Eden izmed ukrepov je bil tudi ta, da se lahko med državami prevažajo samo živila, medicinski pripomočki in zdravila. Kako je to vplivalo na vaše poslovanje?
 - 5.8. Ali se je zaradi zgoraj navedenega ukrepa, saj gre za nujne potrebščine za preživetje zvišalo povpraševanje po cestnih tovornih vozilih ter ali so se dvignile tudi cene le teh?
 - 5.9. Poslovanje se je od samega začetka pandemije spremenilo, saj so se spremenili oziroma sprostili tudi nekateri ukrepi in pogoji, kako to zaznate?
6. Pandemija je praktično ustavila gospodarstvo in močno omejila naše gibanje ter življenje. To ima seveda posledice in napovedana je recesija. Za zaključek me še zanimajo vaše misli, kako bo to vplivalo na vaše poslovanje v naprej, kljub temu, da se

določeni ukrepi še sproščajo/spreminjajo, kaj pričakujete? Bo še vedno tolikšen obseg poslovanja s tujino ali pa kar Italijo? Se bo poslovanje znotraj Slovenije izboljšalo, poslabšalo?