

Ohlajanje proizvodnega sektorja se je odrazilo v nižji rasti storitvenih dejavnosti

Realna rast prihodka v prometu in skladiščenju je bila višja za 3,1 %, kar je precej nižja rast kot v zadnjih dveh letih (11,8 %). Najvišja je bila rast prihodka v kopenskem prometu (za 4,2 %) ter skladiščenju (za 3,8 %). Za dodatno znižanje je poskrbelo zmanjšanje potnikov v letalskem prometu, tudi zaradi stečaja Adrie Airways. Gostinstvo je beležilo 4,5-odstotno rast obsega prodaje.

Največje rasti med storitvenimi dejavnostmi so beležile druge informacijske dejavnosti (18 %) ter računalniško programiranje in svetovanje (dobrih 6 %). Podjetja so v večji meri povpraševala po podjetniškem in poslovnem svetovanju, ki je v 2019 povečal obseg prodaje za 14 %. Oglaševanje in raziskovanje trga je lani poraslo za 9,2 %.

Skupen obseg prodaje v storitvenih dejavnostih v 2019 le za 2,2 % rastle.

Pripravila Analitika GZS

Storitvene dejavnosti

Prevozniki stanje rešujejo z reorganizacijo dela

Koronakriza vpliva tudi na ponudnike prevoznih storitev, a se zaplete trudijo reševati na inovativne in čim bolj ugodne načine.

Jerneja Srebot

Cene poskočile tudi na večkratnike

Pojav novega koronavirusa se zavoljo sprejetih ukrepov čuti tudi pri ponudnikih transportnih storitev in logistike. V podjetju Cargo-partner, ki med drugim ponuja globalne prevoze, poročajo o situaciji, ki je podobna tako v poslovalnicah po Sloveniji kot tudi po Evropi in širše po svetu. »Kapacitete so se precej zmanjšale predvsem na letalskih tovornih poteh, v manjši meri pa tudi pri ladijskih prevoznikih. Glede cestnih prevoznikov nas ponekod omejujejo posebne regulacije nekaterih držav ali daljše čakalne dobe na mejah,« pojasni Špela Mihič iz omenjenega podjetja. Nadalje razloži, da se pri letalskih prekomorskih transportih normalno večino tovora prepelje z rednimi potniškimi letali v prostorih za tovor, a teh letal zaradi trenutne situacije skorajda ni v uporabi, zato so ta delež tovora prevzela tovorna letala ali potniška letala, ki pa se uporabljajo izključno za tovarne pošiljke. »Zaradi tega so cene poskočile, ponekod tudi na večkratnike rednih cen, prav tako so se podaljšali tranzitni časi,« še pove sogovornica. Pri ladijskih pre-

vozi so nekateri ladjarji umaknili določene servise, zato so se določeni odhodi predvsem iz Kitajske in ostale Azije zamaknili – posledično čutijo večje povpraševanje po železniških prevozih po svilni poti.

Način dela se prilagaja okoliščinam

Kriza pa seveda ne vpliva zgolj na samo ponudbo prevoznikov, temveč tudi na njihovo delovanje in organizacijo dela. Sogovornica poudarja, da se v njihovem podjetju kljub vsemu trudijo iskati prave rešitve za svoje stranke, jim pa to vzame bistveno več časa in energije, saj je bila za ublažitev padca naročil potrebna hitra reorganizacija delovne sile.

»Kar se organizacije dela tiče, zaenkrat koristimo izredne dopuste, večina zaposlenih dela od doma. Za zdaj jih še nismo napotili na čakanje, smo pa pripravljani tudi na ta scenarij, če bi bilo potrebno,« razloži sogovornica in nadaljuje: »O precejšnjem izpadu dohodka zdaj še ne moremo govoriti, pričakujemo pa malce bolj kritično stanje v maju.« Predvideva se, da bo kriza v vsakem primeru imela močne in vsestranske posledice, ki bi znale izzveneti šele v zadnjem kvartalu letošnjega leta oziroma v začetku leta 2021, potrebne pa bodo kompleksne in zahtevne rešitve.

Tudi v Luki Koper pojasnjujejo, da so posledice pandemije trenutno še nepredvidljive, prav tako je nemogoče predvideti posledice ukrepov, ki jih sprejemajo evropske države in posamezni proizvajalci. »V Luki Koper smo neprestano na zvezi z ladjarji in vsemi ostalimi poslovnimi partnerji, spremljamo razmere ter se prilagajamo spremembam,« pove Sebastjan Šik iz Luke Koper. V pristanišču sicer še vedno nemoteno izvajajo vse pristaniške operacije. gg

Pri ladijskih prevozih so nekateri ladjarji umaknili določene servise, zato so se določeni odhodi predvsem iz Kitajske in ostale Azije zamaknili – posledično čutijo večje povpraševanje po železniških prevozih po svilni poti.

