

Kratke analize
Junij 2024

Jure Povšnar

Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja do leta 2023

Kratke analize

Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja do leta 2023

Izdajatelj:

Urad RS za makroekonomske analize in razvoj
Gregorčičeva 27
1000 Ljubljana

Avtor: Jure Povšnar

Tehnično urejanje: Mojca Bizjak

Ljubljana, junij 2024

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

COBISS.SI-ID 198398211

ISBN 978-961-6839-51-8 (PDF)

Spletna lokacija publikacije: <https://umar.gov.si/publikacije/kratke-analize/publikacija/poslovanje-gospodarskih-druzb-prometa-in-skladiscenja-do-leta-2023>

Publikacija je brezplačna.

©2024, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj

Razmnoževanje publikacije ali njenih delov ni dovoljeno.

Objava besedila in podatkov v celoti ali deloma je dovoljena le z navedbo vira.

Vsebina

| | |
|--|----|
| Povzetek..... | 1 |
| 1 Uvod..... | 2 |
| 2 Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja..... | 3 |
| 3 Zaključek..... | 14 |
| Literatura in viri..... | 15 |
| Priloga: Opredelitev kazalnikov, uporabljenih v analizi poslovanja gospodarskih družb..... | 16 |

Povzetek

Gospodarske družbe prometa in skladiščenja (dejavnost H) so v letih pred epidemijo covid-19 dosegale velik neto čisti dobiček, ki pa se je ob zaježitvenih ukrepih ob epidemiji v letu 2020 prepolovil. Omejeno je bilo poslovanje mnogih prometnih dejavnosti, še posebej javnega avtobusnega, železniškega in letališkega potniškega prometa. Ker so številne omejitve veljale tudi v letu 2021, se je v tem letu neto čisti dobiček v dejavnosti promet in skladiščenje sicer močno povečal, a za dobro desetino zaostal za poslovnim rezultatom iz leta 2019, medtem ko je bil pri vseh gospodarskih družbah v Sloveniji večji za skoraj četrtino. V letu 2022 se je končni izid poslovanja nadalje močno povečal, deloma tudi zaradi visoke inflacije, tako da je bila dejavnost prometa in skladiščenja po rasti dobička zgolj v tem letu med uspešnejšimi, v primerjavi z letom 2019 pa v tem pogledu ni posebej izstopala. V letu 2023 se je dobiček malenkost zmanjšal, kar je podobno kot pri vseh družbah, če med njimi izločimo veliko izboljšanje poslovanja v dejavnosti oskrbe z električno energijo. Da se je neto čisti dobiček v prometu in skladiščanju v letu 2023 zmanjšal le za manj kot odstotek, gre zasluga tudi precej povečanim subvencijam, brez česar bi se dobiček zmanjšal za skoraj 9 %. Največ neto čistega dobička prometa in skladiščenja, 55 %, so v letu 2023 v približno enakih deležih ustvarili v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu z družbo DARS ter dejavnosti cestnega tovornega prometa. Najbolj se je dobiček zmanjšal v dejavnostih pretovarjanja, skladiščenja in na špediciji, najbolj pa se je povečal v avtobusnem in železniškem potniškem prometu.

1 Uvod

V kratki analizi proučujemo statistične podatke iz bilanc stanja ter izkaza poslovnega izida gospodarskih družb¹ v dejavnosti promet in skladiščenje (H), ki po dodani vrednosti, dobičku ter številu zaposlenih spada med pomembnejše dejavnosti slovenskega gospodarstva. Po ustvarjeni dodani vrednosti, okoli 9 %, se prometne družbe uvrščajo na tretje mesto med dejavnostmi, takoj za predelovalnimi in trgovinskimi. Gospodarske družbe ustvarijo prek 85 % dodane vrednosti celotne dejavnosti prometa, ostalo pa drugi poslovni subjekti, od tega pomemben del samostojni podjetniki.² Zanimajo nas glavne značilnosti poslovanja in njihovega premoženjsko-finančnega položaja. Analiza zajema obdobje po letu 2008 (zaradi spremembe Standardne klasifikacije dejavnosti v tem letu), z glavnim poudarkom na poslovanju po epidemiji in energetske krizi do leta 2023, ko je zlasti v zadnjih dveh letih na nominalne številke močno vplivala tudi visoka inflacija. Podatki za vsako od analiziranih let vključujejo gospodarske družbe, ki so v tistem letu dejansko poslovale. Vse kategorije primerjamo v tekočih cenah. Najprej predstavimo poslovanje celotne dejavnosti prometa in skladiščenja (H), in sicer glede doseganja dodane vrednosti, neto čistega dobička ter glavnih kazalnikov donosnosti, v tabeli pa navedemo še ostale pomembnejše kazalnike. V prvih dveh grafih so izpostavljene najpomembnejše dejavnosti v okviru prometa in skladiščenja po velikosti ustvarjene dodane vrednosti, ne glede na položaj v klasifikaciji dejavnosti. Temu sledi predstavitev poslovanja v dejavnostih prometa in skladiščenja, kot si sledijo po oddelkih SKD 2008 klasifikacije: Kopenski promet in cevovodni transport (H 49), Vodni promet (H 50), Zračni promet (H 51), Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti (H 52) ter Poštna in kurirska dejavnost (H 53).

¹ Objavlja jih AJPES na podlagi letnih poročil, ki jih enkrat letno predložijo gospodarske družbe.

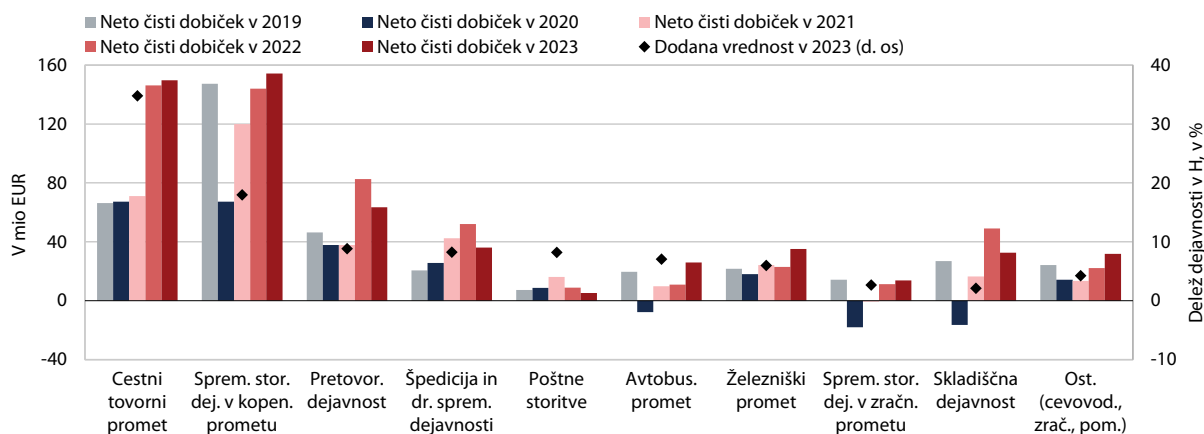
² Podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida gospodarskih družb, za razliko od strukturnih statistik ali nacionalnih računov, sicer ne vključujejo rezultatov vseh poslovnih subjektov (poleg gospodarskih družb so to še samostojni podjetniki, zadruga, društva, pravne osebe zasebnega in javnega prava), a so na voljo že šest mesecev po zaključku leta in nam omogočajo podrobno analizo poslovanja, tako poglobljeno znotraj posameznih dejavnosti, kot tudi z raznih vidikov zaradi velikega števila razpoložljivih kazalnikov.

2 Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja

Dodana vrednost prometa in skladiščenja (H) se je v analiziranem obdobju 2008–2023³ zmanjšala le v letih 2009 in 2020, močno je rasla zlasti v drugi polovici prejšnjega desetletja ter v zadnjih treh letih.

Potem ko so v epidemijskem letu 2020 gospodarske družbe v dejavnosti H ustvarile za 6,8 % manj dodane vrednosti⁴ kot leto prej, se je v letih 2021, 2022 in 2023 poslovanje močno izboljšalo in dodana vrednost povečala za 10,4 %, 15,9 % in 7,1 %. V letu 2023 se je v primerjavi z letom 2019 nominalno dodana vrednost družb prometa povečala za 27,7 %, a manj kot pri vseh gospodarskih družbah, kjer je rast znašala 37,6 %⁵. Razmeroma nižjo rast dodane vrednosti v prometu povezujemo z večjim vplivom epidemije in energetske krize na to dejavnost. V nekaterih delih prometne dejavnosti so bile namreč v letu 2021 posledice epidemije še bolj prisotne kot v ostalem delu gospodarstva, v letu 2022 pa so energetska krizo z visokimi cenami energije prometne družbe tudi bolj občutile, saj je bil tam delež stroškov energije v poslovnih odhodkih precej večji in je znašal kar 13% (pri vseh družbah le 2,7 %). Visok delež stroškov energije, a bolj podoben predkriznim ravnom, se je z 11,7 % ohranil tudi v letu 2023. Po dodani vrednosti v družbah dejavnosti H je tako (tudi brez upoštevanja samostojnih podjetnikov⁶) z 994 mio EUR in 35-odstotnim deležem cestni tovorni promet najpomembnejši. Druga največja dejavnost v okviru prometne so spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu, kjer so leta 2023 ustvarili 513 mio EUR dodane vrednosti (18 % v H). V letu 2023 so glede na predepidemijsko leto 2019 v okviru družb prometa dodano vrednost daleč najbolj, za 285 mio EUR, povečali v cestnem tovornem prometu, močno, za 82 mio EUR in 67 mio EUR, pa tudi v dejavnostih špedicije in pretovarjanja. Na drugi strani pa se je dodana vrednost v primerjavi z letom 2019 le malo, za par odstotkov, povečala v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem in zračnem prometu.

Slika 1: V letu 2023 v prometu niso povečali neto čistega dobička, največji pa je bil v spremljajočih storitvenih dejavnostih kopenskega prometa (vključuje DARS) in v cestnem tovornem prometu



³ Neposredna primerjava podatkov kaže 117-odstotno nominalno povečanje dodane vrednosti v omenjenem obdobju (pri vseh družbah nižje, 85-odstotno). Vendar je del tega velikega povečanja prispevalo tudi zakonsko preoblikovanje družbe DARS v letu 2010, na podatke pa so v tem obdobju vplivale tudi številne prereгистраcije družb, ki so bile v začetku pod okriljem enovite družbe Slovenske železnice.

⁴ Tu podajamo tudi spremembe dodane vrednosti, izračunane brez upoštevanja postavke subvencij (AOP 124), kjer se je zlasti v letu 2020, pa tudi v letih 2021, 2022 in 2023, beležila tudi državna pomoč družbam, katerih delovanje je bilo v času epidemioloških ukrepov omejeno, družbam s težavami zaradi visokih cen energije ter v zadnjem letu tudi družbam, prizadetim ob poplavih. Izračun dodane vrednosti po tej formuli naj bi bil bližje razumevanju dodane vrednosti po statistiki nacionalnih računov. Če tako iz izračuna dodane vrednosti izločimo subvencije, je bilo znižanje dodane vrednosti v letu 2020 10,8, povečanje v naslednjih treh letih pa 13, 16,9 in 5,9-odstotno.

⁵ Pri izračunu dodane vrednosti brez upoštevanja subvencij sta bila ustrezna odstotka spremembe 24,8 % in 35,8 %.

⁶ Samostojni podjetniki so v letu 2023 v dejavnosti H ustvarili 275 mio EUR dodane vrednosti (za 13,6 % več kot v letu 2019; pol manjša rast kot pri prometnih družbah), brez upoštevanja subvencij pa 268 mio EUR (za 12,9 % več kot v letu 2019). Od celotne dodane vrednosti samostojnih podjetnikov dejavnosti H so največji del, kar 85 %, ustvarili podjetniki v dejavnosti cestnega tovornega prometa. Delež dodane vrednosti prometne dejavnosti v dodani vrednosti vseh dejavnosti pa je bil v letu 2023 pri podjetnikih s 15 % višji kot pri družbah.

Vir podatkov: AJPES (2024), lastni izračuni.

Tabela 1: Kazalniki poslovanja gospodarskih družb v dejavnosti promet in skladiščenje v izbranih letih

| | 2008 | 2010 | 2015 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Število gospodarskih družb | 2.253 | 2.506 | 3.225 | 3.792 | 3.802 | 3.784 | 3.793 | 3.831 |
| Število zaposlenih ¹ | 37.557 | 35.665 | 34.379 | 41.803 | 41.528 | 41.372 | 42.329 | 43.156 |
| Delež zaposlenih v vseh družbah (v %) | 7,4 | 7,7 | 7,7 | 8,0 | 8,1 | 7,9 | 7,9 | 7,9 |
| Delež dodane vrednosti v vseh družbah (v %) | 7,3 | 8,7 | 9,2 | 9,2 | 8,7 | 8,3 | 9,0 | 8,6 |
| Neto ² čisti dobiček/izguba (v mio EUR) | 109,9 | -21,8 | 140,2 | 394,4 | 197,0 | 350,6 | 550,2 | 547,9 |
| VELIKOST | | | | | | | | |
| Sredstva/podjetje (v tisoč EUR) | 4.689 | 4.195 | 3.147 | 3.014 | 2.968 | 3.055 | 3.242 | 3.308 |
| Število zaposlenih/podjetje | 16,7 | 14,2 | 10,7 | 11,0 | 10,9 | 10,9 | 11,2 | 11,3 |
| OPREMLJENOST DELA S SREDSTVI | | | | | | | | |
| Povprečna sredstva/zaposlenega (v tisoč EUR) | 269 | 300 | 294 | 271 | 272 | 275 | 281 | 289 |
| GOSPODARNOST | | | | | | | | |
| Gospodarnost poslovanja | 1,047 | 1,045 | 1,058 | 1,090 | 1,053 | 1,074 | 1,093 | 1,094 |
| DONOSNOST | | | | | | | | |
| Donosnost sredstev (v %) | 1,1 | -0,2 | 1,4 | 3,5 | 1,7 | 3,1 | 4,6 | 4,4 |
| Donosnost prihodkov (v %) | 2,8 | -0,6 | 3,0 | 6,5 | 3,4 | 5,2 | 6,9 | 6,9 |
| PRODUKTIVNOST | | | | | | | | |
| Dodana vrednost/zaposlenega (v EUR) | 35.153 | 40.503 | 48.745 | 53.541 | 50.222 | 55.652 | 63.061 | 66.249 |
| STROŠKI DELA | | | | | | | | |
| Stroški dela/zaposlenega (v EUR) | 23.003 | 23.599 | 25.059 | 26.160 | 26.696 | 28.127 | 30.815 | 33.832 |
| Delež stroškov dela v dodani vrednosti (v %) | 65,4 | 58,3 | 51,4 | 48,9 | 53,2 | 50,5 | 48,9 | 51,1 |
| FINANCIRANJE IN PLAČILNA SPOSOBNOST | | | | | | | | |
| Delež dolga v virih sredstev (v %) | 82,2 | 58,8 | 51,3 | 46,4 | 44,5 | 43,0 | 41,4 | 39,6 |
| Delež kratk. obveznosti v virih sredstev (v %) | 15,6 | 15,0 | 15,6 | 15,5 | 14,5 | 15,2 | 16,0 | 16,2 |
| Kapitalska pokritost dolg. sredstev (v %) | 20,6 | 49,8 | 60,1 | 69,6 | 73,7 | 77,2 | 81,2 | 83,0 |
| Dolg. pokritost dolg. sredstev in zalog (v %) | 96,4 | 98,8 | 100,0 | 104,7 | 108,2 | 109,5 | 110,3 | 109,0 |
| IZVOZNA USMERJENOST | | | | | | | | |
| Delež čistih prihodkov od prodaje na tujem trgu (v %) | 42,8 | 38,9 | 41,9 | 46,5 | 47,4 | 46,8 | 48,2 | 47,6 |
| STRUKTURA SREDSTEV | | | | | | | | |
| Delež dolg. sredstev v sredstvih (v %) | 86,4 | 81,3 | 81,1 | 77,1 | 75,3 | 73,8 | 72,2 | 72,8 |
| Delež strojev in naprav ter druge opreme in naprav v dolgoročnih sredstvih (v %) | 12,5 | 12,2 | 12,5 | 16,9 | 16,9 | 17,6 | 20,4 | 20,9 |

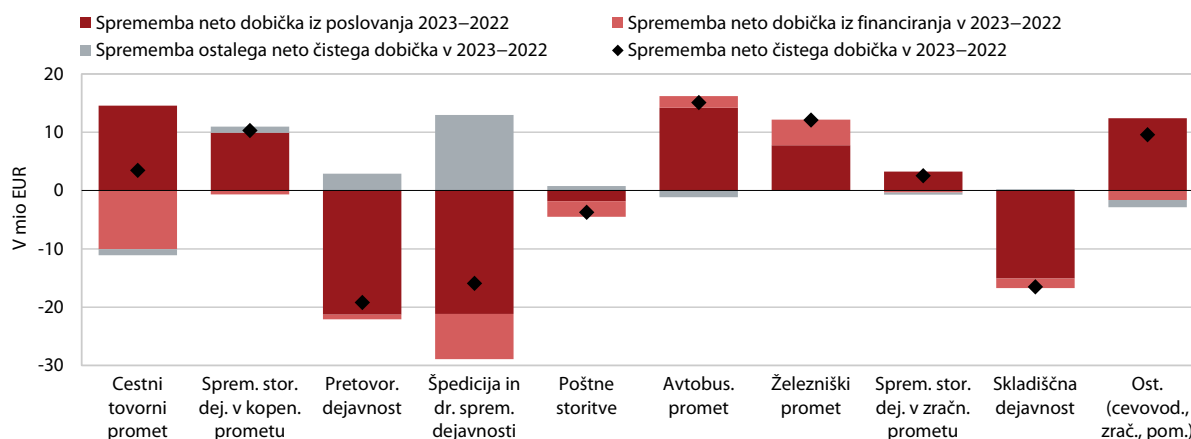
Vir podatkov: AJPES (2024), lastni izračuni.

Opombe: ¹ Podatki o številu zaposlenih pomenijo povprečno število zaposlenih na podlagi delovnih ur v obračunskem obdobju in se zato razlikujejo od podatkov o številu zaposlenih, ki jih objavlja SURS. ² Razlika med čistim dobičkom in izgubo obračunskega obdobja.

Družbe dejavnosti prometa in skladiščenja (H) so tudi neto čisti dobiček v zadnjih štirih letih povečale manj od vseh družb v gospodarstvu, v letu 2023 se je celo nekoliko zmanjšal. V obdobju 2019–2023 se je neto čisti dobiček v prometu povečal za 38,9 %, pri vseh družbah pa za 44,8 %. Je pa v zadnjih nekaj letih na poslovne rezultate pri vseh družbah močno vplivalo nihanje poslovnih rezultatov v dejavnosti oskrbe z elektriko, plinom in paro (D), kar je bilo predvsem posledica različnih oblik regulacije cen, spreminjanja cen energentov na svetovnem trgu, dolgoročnejših pogodb z odjemalci elektrike, močnega nihanja vodostajev rek

in še drugih razlogov. Če to dejavnost iz izračuna za vse družbe izločimo, so preostale družbe neto čisti dobiček v omenjenem obdobju 2019–2023 povečale praktično enako kot prometna dejavnost. Zadnja tri leta pred epidemijo so prometne družbe dosegale po skoraj 400 mio EUR neto čistega dobička letno, ob zaježitvenih ukrepih ob epidemiji v letu 2020 pa je bilo zelo omejeno poslovanje mnogih prometnih dejavnosti, med drugim še posebej javnega avtobusnega, železniškega in letališkega potniškega prometa, tako da se je dobiček prepolovil. Ker so mnoge omejitve pri poslovanju nekaterih prometnih dejavnosti delno veljale tudi v letu 2021, se je v tem letu neto čisti dobiček v dejavnosti H sicer povečal, a za dobro desetino zaostal za poslovnim rezultatom iz leta 2019, neto dobiček vseh gospodarskih družb pa je v tem letu že za skoraj četrtnino presešel predkriznega. Kljub temu, da je bil v letu 2022 v primerjavi z letom 2019 še vedno precej manjši obseg letališkega in avtobusnega potniškega prometa ter nekoliko manjši tudi še skupni prihodki DARS, se je, gledano le v letu 2022, neto čisti dobiček v prometu in skladiščenju močno, za 56,9 %, povečal ter presešel 550 mio EUR (pri vseh družbah dosti nižja, le 6,7-odstotna rast). Temu je v letu 2023 sledilo malenkostno zmanjšanje (za 0,4 % oziroma za 2,3 mio EUR, na 548 mio EUR). V prometu in skladiščenju so v letu 2023 neto čisti dobiček zabeležili praktično v vseh dejavnostih⁷, največ pa v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu, 154 mio EUR, le malenkost manj v cestnem tovornem prometu, 150 mio EUR, in 63 mio EUR v dejavnosti pretovarjanja. Dobiček se je najbolj zmanjšal v dejavnostih pretovarjanja, skladiščenja in na špediciji, najbolj povečal pa v medkrajevnem avtobusnem prometu, železniškem potniškem prometu ter v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu.

Slika 2: Poslovanje prometnih dejavnosti se je v letu 2023 najbolj poslabšalo v dejavnostih pretovarjanja in skladiščenja, najbolj izboljšalo pa v kopenskem potniškem prometu



Vir podatkov: AJPES (2024), lastni izračuni.

Oddelek kopenski promet in cevovodni transport (H 49) je po izgubi v letu 2011 do leta 2017 precej izboljšal poslovanje, do leta 2020 dobiček za dve petini zmanjšal, potem pa močno izboljšal. V okviru gospodarskih družb oddelka kopenski promet in cevovodni transport sta bili v letu 2023 po številu zaposlenih (20.618⁸ in 6.053⁹) najpomembnejši dejavnosti cestni tovorni promet (podrazred H 49.410) in železniški promet (podrazreda H 49.100 in 49.200). V primerjavi z letom 2008 je bilo v letu 2023 v prvi dejavnosti za 10.248 oziroma za še enkrat toliko več, v drugi pa za 3031 oziroma za tretjino manj zaposlenih. V cestnem tovornem prometu se je število zaposlenih močno povečalo zlasti med letoma 2013 in 2019, v letu 2020 se je ob epidemiji

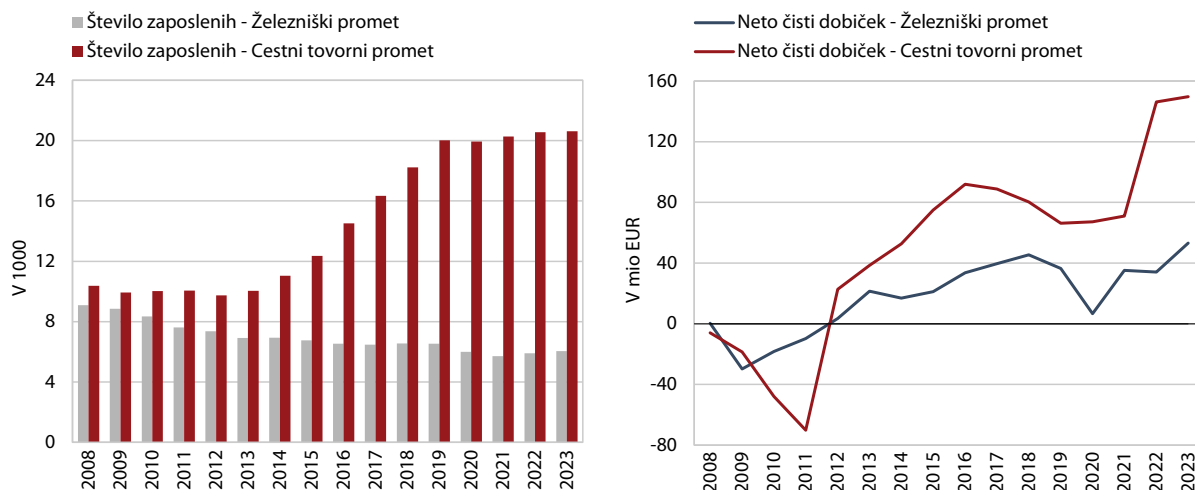
⁷ Manjšo izgubo so v nekaterih letih občasno že imeli taksisti in žičničarji, v letu 2023 pa so jo zabeležili le v pomorskem potniškem prometu.

⁸ V letu 2023 je v dejavnosti cestni tovorni promet poleg gospodarskih družb, kjer se je zaposlenost nekoliko povečala, poslovalo še 2.505 samostojnih podjetnikov, ki so imeli 4.430 zaposlenih, kar je oboje malo manj v primerjavi z letom 2022.

⁹ Zaradi primerljivosti so prišteti zaposleni treh družb, ki zdaj niso več registrirane v železniški dejavnosti, a so bile pred leti sestavni deli enovite družbe Slovenske železnice.

in zajezitvenih ukrepih malenkost zmanjšalo, v letih 2021, 2022 in 2023 pa ponovno malo naraslo (za 1,7 %, 1,4 % in 0,3 %). V železniškem prometu pa se je v nasprotju s cestnim tovornim prometom prej naglo zmanjševanje števila zaposlenih, ki je potekalo kot del procesa postopne racionalizacije poslovanja, med letoma 2013 in 2019 upočasnilo, se spet okrepilo v naslednjih dveh letih, v letih 2022 in 2023 pa se je po dolgem času ponovno malo povečalo. Celotna dejavnost kopenski promet in cevovodni transport je leta 2008 še imela skromen dobiček, a se je nato do leta 2011 poslovanje močno poslabšalo, tako da so zabeležili neto čisto izgubo v višini 94 mio EUR. V naslednjih letih se je poslovanje izboljševalo, do neto čistega dobička 142 mio EUR v letu 2017, ki je do leta 2020 upadel na 85 mio EUR. K temu je zaradi omejitev poslovanja ob epidemioloških zajezitvenih ukrepih največ prispevala dejavnost medkrajevnega cestnega potniškega prometa, po odpravi ukrepov pa se je do leta 2023 njeno poslovanje močno izboljšalo, uspešnost poslovanja v oddelku H 49 pa je dopolnila tudi rast dobička v cestnem tovornem prometu, zlasti v letu 2022. V letu 2023 je neto čisti dobiček v oddelku H 49 presegel 222 mio EUR (rast 18 %), k čemur je največ prispevalo nadaljnje izboljšanje v avtobusnem in železniškem potniškem prometu.

Slika 3: Zaposlenost se je v zadnjem desetletju v cestnem tovornem prometu močno povečala, v železniškem prometu* pa zmanjšala, cestni tovorni promet je v tem obdobju močno povečal tudi neto čisti dobiček



Vir podatkov: AJPES (2024), lastni izračuni.

Opomba*: V vseh letih upoštevamo tudi družbe, ki so bile leta 2008 del enovite družbe Slovenske železnice, in družbo SŽ – Centralne delavnice (kasneje preoblikovano v družbo SŽ – Vleka in tehnika).

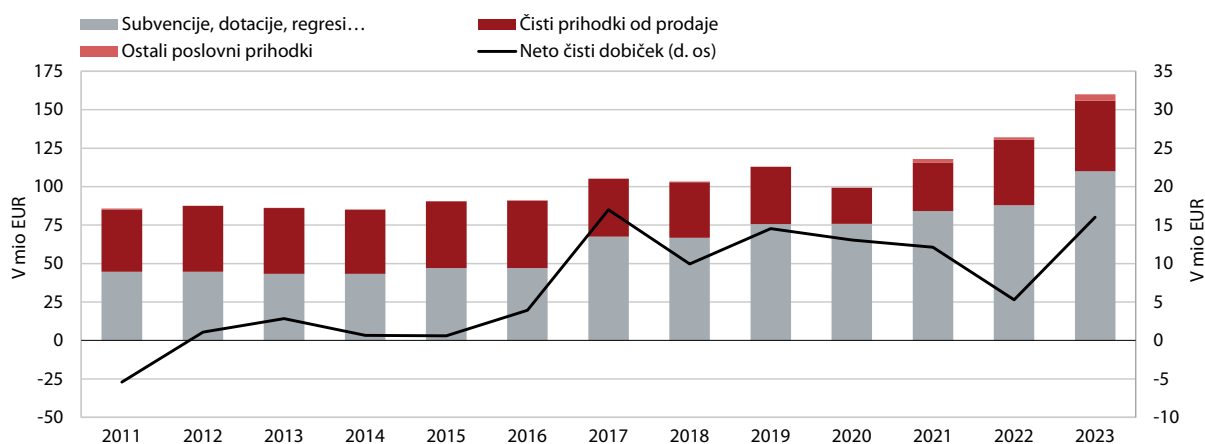
V železniškem prometu se je, po močnem padcu v letu 2020, neto čisti dobiček v naslednjih letih spet povečeval in je v letu 2023 presegel prej najvišjo vrednost iz leta 2018. Poslovanje v železniškem prometu se je po letu 2009, ko je bila ustvarjena velika neto čista izguba v višini 30 mio EUR, večinoma izboljševalo do leta 2018, ko je dobiček presegel 45 mio EUR. Že pred epidemijo se je nato dobiček v železniškem prometu zmanjševal in v letu 2020 upadel pod 7 mio EUR, v naslednjih letih pa se je spet močno povečal in v letu 2023 znašal 53 mio EUR (v izračunu vseh omenjenih dobičkov so upoštevane tudi družbe, kot v opombi pod sliko 3). Dejavnost železniškega tovornega prometa, ki je imela v letu 2010 še več kot 18 mio EUR neto čiste izgube, je po letu 2013 dosegala zmerno raven dobička, ki je nihal in bil najmanjši v letu 2020, največji pa v letu 2023 (5 mio EUR in 19 mio EUR). V železniškem potniškem prometu, kjer so med letoma 2012 in 2016 beležili le nekaj milijonov evrov letnega dobička, se je ta v letu 2017 povzpел na 17 mio EUR in je bil v nekaj letih tudi večji kot v tovornem prometu. V letu 2022 se je močno zmanjšal, na le 5 mio EUR, v letu 2023 pa spet močno povečal, na 16 mio EUR. V letu 2022 je namreč rast poslovnih odhodkov precej presegla rast subvencij (20 % in 5 %), v

letu 2023 pa so se subvencije povečale bolj (za 25 %, odhodki za 16 %). Ker subvencije v tej dejavnosti pomenijo večji del poslovnih prihodkov, je njihovo povečanje močno izboljšalo tudi poslovni rezultat.

Dejavnosti prometa in skladiščenja je bilo pred letom 2020 v okviru gospodarskih družb dodeljenih največ subvencij, namenjenih zlasti spodbujanju javnega potniškega prometa, najbolj železniškega.

V letu 2020 je država zaradi omejitev poslovanja ob zaježitvenih ukrepih med epidemijo gospodarstvu namenila precej obsežno denarno pomoč, zato so se subvencije s 528 mio EUR v letu 2019 povečale na 1.354 mio EUR v letu 2020. V tem letu so tako predelovalne dejavnosti prvič prejele več subvencij od prometa. V letih 2021 in 2022 je obseg subvencij gospodarskim družbam ostal velik, 1.050 mio EUR in 900 mio EUR, upadanje subvencij v povezavi z epidemijo pa so nadomeščale pomoči gospodarstvu zaradi visokih cen energije. V letu 2023 se je obseg subvencij vsem družbam še povečal, na 1.146 mio EUR, ko so se energetske pridružile še poplavalne pomoči. Od vseh subvencij družbam so družbe prometa in skladiščenja dobile 283 mio EUR ali četrtino (predelovalne dejavnosti malo več, 29 %). Največ, 110 mio EUR, je bilo dodeljenih dejavnosti železniškega potniškega prometa, 68 mio EUR in 46 mio EUR pa dejavnostma avtobusnega medkrajevnega in mestnega potniškega prometa. Tudi dejavnosti železniškega in cestnega tovornega prometa sta za spodbujanje kombiniranega tovornega prometa ter tudi še kot pomoč države zaradi visokih cen energije v letu 2023 prejeli razmeroma veliko subvencij, skupaj skoraj 45 mio EUR, a te so v železniškem tovornem prometu pomenile samo okoli 7 %, v cestnem tovornem prometu pa le manj kot 1 % poslovnih prihodkov. Nasprotno so v železniškem potniškem prometu subvencije pomenile največji del poslovnih prihodkov, v letu 2023 skoraj 69 %. Medtem ko sta bila v železniškem potniškem prometu deleža prodajnih prihodkov in subvencij v poslovnih prihodkih v prvi polovici prejšnjega desetletja še precej izenačena, sta se po letu 2016 obseg ter delež subvencij precej povečala, kar je seveda vplivalo tudi na večjo poslovno uspešnost dejavnosti.

Slika 4: V železniškem potniškem prometu se je delež subvencij v poslovnih prihodkih po letu 2016 močno povečal, kar je precej prispevalo k izboljšanju poslovnih rezultatov



Vir podatkov: AJPES (2024), lastni izračuni.

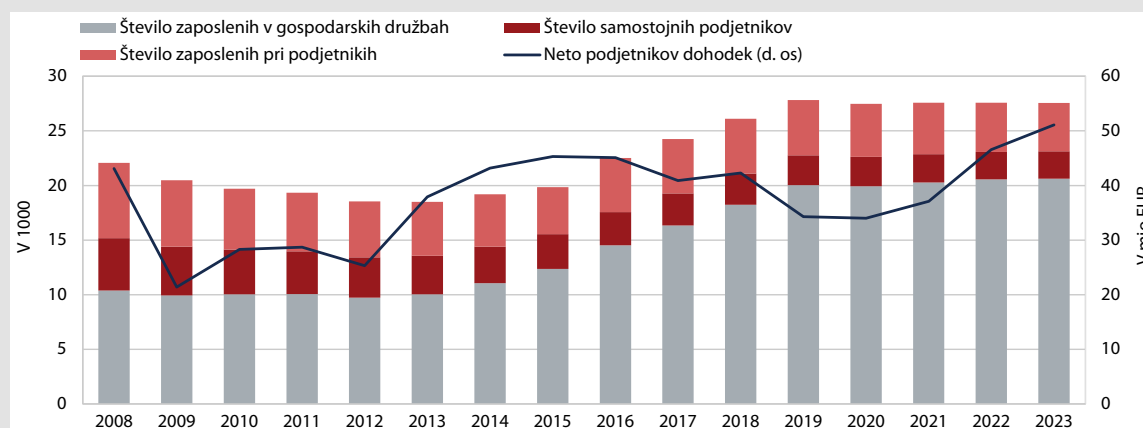
Dejavnost cestnega tovornega prometa (podrazred H 49.410) je več let zapored močno povečevala dobiček, ki se je po letu 2016 malo zmanjšal, po skoku v letu 2022 pa je ostal približno enak. Po stečajih nekaterih večjih družb v letu 2011 je dejavnost že naslednje leto poslovala s solidnim neto čistim dobičkom, ki se je do leta 2016 okrepil na 92 mio EUR, nato pa se je do leta 2019 zmanjšal na 66 mio EUR. Leta 2020 se je povečal na 67 mio EUR ali za slaba 2 %, kar pa je bilo spodbudno, saj se je sicer v večini prometnih dejavnosti poslovni izid poslabšal. V letu epidemije so se, zlasti zaradi zaježitvenih ukrepov v začetku njenega prvega vala, v cestnem tovornem prometu prodajni prihodki zmanjšali za več kot 4 %. Hkrati pa so se potrojile subvencije, ki so dosegle 32 mio EUR. Pred tem so se v glavnem nanašale na spodbujanje intermodalnega prevoza, v letu 2020 pa je bila tu knjižena tudi državna pomoč zaradi omejitev med epidemijo, ki je bila znatna in je veliko

prispevala k ohranjanju dobrih poslovnih rezultatov. Povečanje te postavke je odločilno vplivalo na to, da je bilo zmanjšanje poslovnih prihodkov manjše od zmanjšanja poslovnih odhodkov (kjer so se stroški dela celo povečali) in da je bil končni poslovni rezultat še izboljššan. V letu 2021 so se prodajni prihodki povečali za prek 15 %, subvencije so se zmanjšale za tretjino, a so glede na prejšnja leta ostale visoke. V nasprotni smeri pa so na poslovni rezultat vplivali stroški energije, ki so se zaradi dviga cen nafte na svetovnem trgu za dve tretjini povečali za 29 % (stroški energije so pomenili petino poslovnih odhodkov). Dvig stroškov energije je omejil povečanje neto čistega dobička, ki je bil večji le za okoli 4 mio EUR in dosegel 71 mio EUR. V letu 2022 pa se je neto čisti dobiček več kot podvojil, na 146 mio EUR, kar nakazuje, da so v cestnem tovornem prometu povečane stroške, zlasti energije, več kot nadoknadili z višjimi cenami svojih storitev. Prodajni in poslovni prihodki so se povečali za 18 %, poslovni odhodki pa le za 16 %. Rast poslovnih prihodkov ni bila povezana s subvencijami (pomočjo države), saj so se te za desetino zmanjšale. Pri poslovnih odhodkih so se zaradi podražitve nafte na svetovnem trgu (za več kot dve petini) najbolj povečali stroški energije, za 37 %, a so se na drugi strani stroški dela in stroški storitev povečali le za 11 %, kar je najbolj prispevalo k močno izboljššanemu poslovnemu izidu. V letu 2023 se je neto čisti dobiček še povečal, a skromno, za 3 mio EUR, na 150 mio EUR, ker so, ob sicer ugodnem izidu iz poslovanja, zabeležili tudi poslabšanje izida iz financiranja zaradi povečanja finančnih odhodkov iz finančnih obveznosti ob povišanih obrestnih merah.

Okvir 1: Samostojni podjetniki v cestnem tovornem prometu

V cestnem tovornem prometu poleg gospodarskih družb velik del prevozov opravijo tudi samostojni podjetniki in njihovi zaposleni, v letu 2023 je neto podjetnikov dohodek presegel najvišje vrednosti iz let 2015–2016. Število samostojnih podjetnikov se je v daljšem obdobju zmanjševalo, medtem ko se je število zaposlenih pri družbah močno povečalo, zlasti med letoma 2013 in 2019. V letu 2008 je bilo podjetnikov in pri njih zaposlenih še nekoliko več kot zaposlenih pri prevoznikih družbah, v letu 2023 pa je bilo to razmerje že okoli 1:3 v korist zaposlenih pri družbah. Neto podjetnikov dohodek (ki vključuje tudi zaslužek oziroma »plačo« podjetnika) se je le deloma gibal podobno kot neto čisti dobiček pri družbah in se je v zadnjih nekaj letih povečeval, tudi v letu 2023, ko se je neto dobiček prometnih družb nekoliko zmanjšal. Glede na to, da se je v opazovanem obdobju število samostojnih podjetnikov prevoznikov skoraj prepolovilo, se je dohodek na podjetnika več kot podvojil.

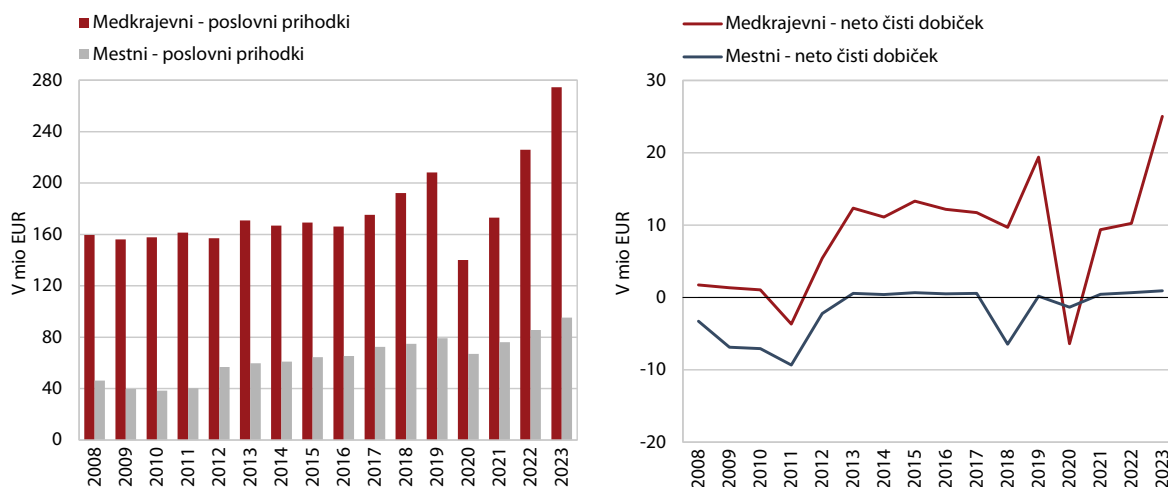
Slika 5: V cestnem tovornem prometu se je število samostojnih podjetnikov in pri njih zaposlenih zmanjševalo zlasti do sredine prejšnjega desetletja, ko pa se je že močno povečala zaposlenost pri družbah



Vir podatkov: AJPES (2024), lastni izračuni.

V mestnem in primestnem kopenskem potniškem prometu (razred H 49.31) in v medkrajevnem ter drugem cestnem potniškem prometu (podrazred H 49.391) se je po epidemioloških omejitvah v letu 2020 v naslednjih letih poslovanje vračalo v ustaljene tirnice. V prvi dejavnosti so od leta 2008 nekaj let imeli znatno izgubo, od leta 2013 pa v večini let skromen dobiček. Izjemi sta bili leto 2018, ko je neto čista izguba presegala 6 mio EUR, in leto 2020, ko je presegla 1 mio EUR. V letu 2020 so se prodajni prihodki sicer zmanjšali skoraj za polovico, a so se subvencije ohranile na prejšnji ravni, močno pa so se povečali drugi poslovni prihodki, tako da se končni poslovni rezultat v letu epidemije ni zelo poslabšal. V letu 2021 so se v mestnem potniškem prometu prodajni prihodki okrepili, kar je kljub precejšnjemu zmanjšanju subvencij znova pomenilo pozitivno poslovanje. V letih 2022 in 2023 se je poslovanje z majhnim dobičkom nadaljevalo, delež subvencij v poslovnih prihodkih pa se je povečal na prek 48 %. V medkrajevnem avtobusnem prometu so v prejšnjih letih poslovali z velikim dobičkom, ki se je v letu 2019 še povečal, na prek 19 mio EUR, predvsem zaradi povečanih finančnih prihodkov iz deležev v družbah v skupini. V letu 2020 je dobiček strmoglavil in zabeležili so več kot 6 mio EUR neto čiste izgube, saj so prodajni prihodki upadli kar za 55 %. Subvencije (z dodatno državno pomočjo zaradi epidemije) so se sicer močno okrepile, za dve tretjini, in dosegle 63 mio EUR, a so se poslovni prihodki vseeno zmanjšali precej bolj od poslovnih odhodkov. V letu 2021 so se prodajni prihodki ob rahljanju omejitvenih ukrepov zaradi epidemije povečali, na sicer nižjo raven kot pred epidemijo, subvencije pa so ostale povečane, kar je bilo dovolj za ponovno soliden neto čisti dobiček, 9 mio EUR. V letu 2022 se je ta ob manjših subvencijah in povečanih prodajnih prihodkih povečal na prek 10 mio EUR, v letu 2023 pa kar na 25 mio EUR, saj so se prodajni prihodki in subvencije povečali precej bolj od poslovnih odhodkov. Delež subvencij v poslovnih prihodkih pa se je še zmanjšal, na 25 %.

Slika 6: V mestnem in medkrajevnem potniškem prometu so k izboljševanju poslovanja po letu 2020 prispevali tako višji prodajni prihodki, kot tudi povečane subvencije v okviru poslovnih prihodkov



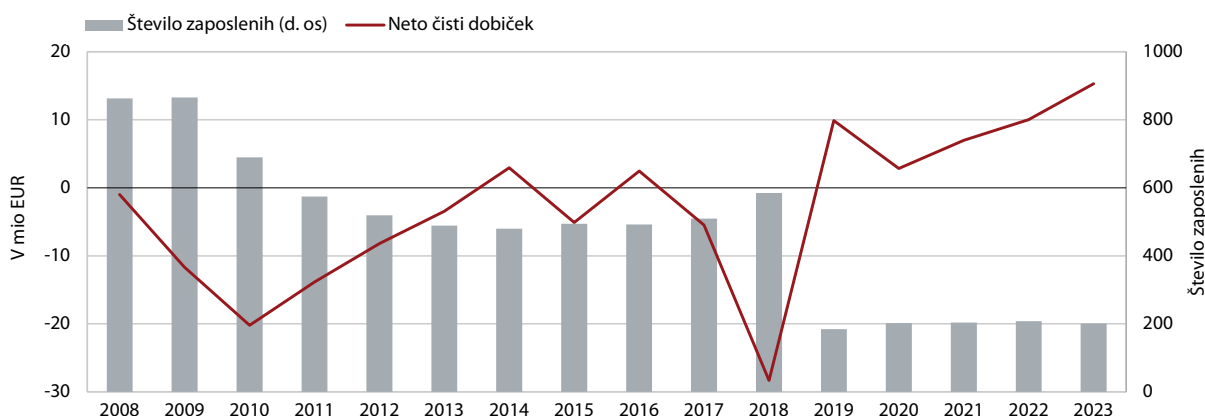
Vir podatkov: AJPES (2024), lastni izračuni.

Cevovodni transport je sicer v okviru kopenskega prometa manjša, a pomembna dejavnost, ki omogoča oskrbo Slovenije z zemeljskim plinom po plinovodnem omrežju. Dejavnost je v zadnjem več kot desetletnem obdobju poslovala stabilno, z neto čistim dobičkom večinoma med 5 in 10 mio EUR. V letu 2020 je bila poleg cestnega tovornega prometa, poštne dejavnosti in špedicije to edina prometna dejavnost, kjer se poslovni rezultat v primerjavi z letom pred epidemijo ni poslabšal. Neto čisti dobiček se je namreč povečal na skoraj 9 mio EUR, v letu 2021 pa je zdrsnil pod 5 mio EUR, zlasti zaradi visoke rasti nabavne vrednosti prodanega blaga in materiala (361 %) pri poslovnih odhodkih, ki so se povečali bolj od poslovnih prihodkov. V letu 2022 se je neto čisti dobiček nekoliko povečal, na skoraj 6 mio EUR, ko so se poslovni prihodki povečali bolj od odhodkov, v letu 2023 pa še bolj, na 9 mio EUR, ko so se poslovni prihodki zmanjšali manj od odhodkov.

V vodnem prometu (oddelek H 50), z osrednjo dejavnostjo pomorski blagovni promet, so v večini let dosegali skromen pozitiven poslovni rezultat. Vodni promet v dejavnosti H ustvari le 0,5 % dodane vrednosti. Pretežni del ustvari nekaj večjih ladjarjev in družbe, ki opravljajo storitve vleke ter asistencije ladij v koprskem pristanišču. Po letu 2008 so v dejavnosti vodnega prometa večinoma poslovali z nekaj milijoni evrov neto čistega dobička, z izjemo leta 2018, ko so zaradi povečanih finančnih odhodkov iz oslabilte in odpisov finančnih naložb poslovali z več kot 20 mio EUR izgube. Oslabilte so pomenile izboljšanje poslovnih rezultatov, a se je s tem za četrtno zmanjšala tudi vrednost sredstev dejavnosti, s 75 mio EUR na 57 mio EUR. V letu 2020 je neto čisti dobiček znašal malo pod 2 mio EUR ali malo manj kot leto prej. V letu 2021 so se sicer poslovni prihodki povečali za četrtno, a je bilo zvišanje poslovnih odhodkov dosti večje, saj se je za 78 % povečal strošek transportnih storitev, ki je presegel polovico vseh poslovnih odhodkov. Tako so v vodnem prometu poslovno leto 2021 končali z malo več kot 1 mio EUR neto čiste izgube. V letu 2022 je bilo poslovanje spet pozitivno, z neto čistim dobičkom 1,5 mio EUR, kar je bila posledica višje rasti prodajnih prihodkov od rasti stroškov storitev in neto čistega dobička. V letu 2023 pa je bilo nadaljnje povečanje dobička na 2,2 mio EUR povezano z znižanjem stroškov storitev ob enakih poslovnih prihodkih.

V zračnem prometu (oddelek H 51) je bila uspešnost poslovanja dolgo povezana s poskusi sanacije poslovanja osrednjega domačega prevoznika, ki je šel leta 2019 v stečaj. Dejavnost zračnega prometa po stečaju družbe Adria Airways ustvari le 1,2 % dodane vrednosti v dejavnosti prometa in skladiščenja H. Poslovni rezultat se je od leta 2008 do 2010 poslabšal na prek 20 mio EUR neto čiste izgube, kasneje je nekaj let nihal med manjšim dobičkom in izgubo, ki je bila leta 2018 spet velika, prek 28 mio EUR. Večina neto čiste izgube je bila povezana s slabim poslovanjem največjega letalskega prevoznika, ki je šel konec leta 2019 v stečaj. Število zaposlenih v zračnem prometu se je s tem zmanjšalo za 400, na 185. Zaposlenost, dodana vrednost in vrednost sredstev so se v primerjavi z letom 2008 zmanjšali za okoli tri četrtnine. Dejavnost tako zdaj predstavlja nekaj ekskluzivnih manjših domačih ponudnikov, nekaj izpostav večjih tujih letalskih družb, letalsko-padalskih centrov in družb, ki ponujajo panoramske lete. Ti preostali letalski ponudniki v zračnem prometu pa so v letu 2019 ustvarili razmeroma dober poslovni rezultat, ko je neto čisti dobiček dosegel skoraj 10 mio EUR. V letu 2020 se je tudi zaradi epidemije neto čisti dobiček zmanjšal na malo pod 3 mio EUR, v naslednjih letih se je povečeval in v letu 2023 presegel 15 mio EUR. V nekaterih letih je bil velik delež dobička ustvarjen tudi v zračnem tovornem prometu, kar pa se je do leta 2023 spremenilo, ko je kar 87 % dobička zračnega prometa izhajalo iz potniškega prometa.

Slika 7: Po stečaju Adrie Airways se je obseg dejavnosti zračnega prometa močno skrčil, preostale družbe pa zadnja leta dosegajo solidne poslovne rezultate

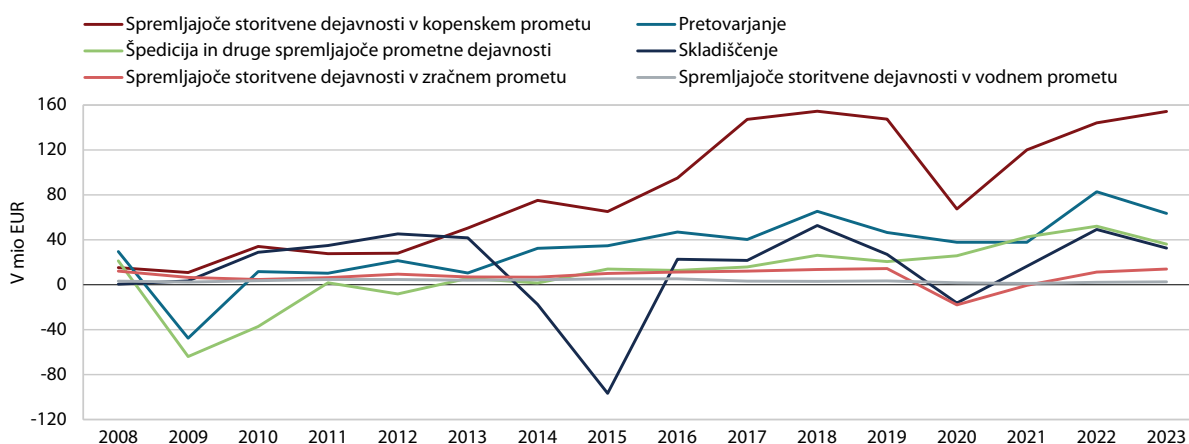


Vir podatkov: AJPEŠ (2024), lastni izračuni.

Dejavnost skladiščenja in spremljajoče prometne dejavnosti (oddelek H 52) ustvari največ dobička v okviru celotne panoge prometa in skladiščenja, v letu 2023 pa je poslovni rezultat nekoliko poslabšala.

Oddelek sestavljajo raznovrstne dejavnosti, poleg pretovarjanja (Luka Koper, BTC) in špedicijske dejavnosti še skladiščenje (Zavod RS za blagovne rezerve) ter spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem (DARS)¹⁰, vodnem in zračnem prometu (Fraport, Kontrola zračnega prometa). Dejavnost skladiščenja in spremljajočih prometnih dejavnosti je v obdobju po letu 2008 večinoma poslovala zelo uspešno in povečevala dobiček. S precejšnjo izgubo je poslovala le v prvem letu gospodarsko-finančne krize 2009, dobiček pa se je zaradi velike izgube v dejavnosti skladiščenja opazneje zmanjšal tudi v letu 2015. V nadaljevanju se je poslovanje oddelka H 52 do leta 2018 močno izboljšalo, ko so dosegli neto čisti dobiček v višini 315 mio EUR, ta pa se je naslednje leto malo zmanjšal. V letu 2020, to je v prvem letu epidemije, pa se je poslovanje te najpomembnejše prometne dejavnosti močno poslabšalo, neto čisti dobiček se je zmanjšal za 161 mio EUR, na le 98 mio EUR (kar je pomenilo le polovico dobička v prometu). V letih 2021 in 2022 je oddelek H 52 spet močno povečal neto čisti dobiček, na prek 341 mio EUR, ki je bil s tem (nominalno) najvišji v opazovanem obdobju po letu 2008. V letu 2023 se je neto čisti dobiček v oddelku H 52 ob poslabšanju poslovnega rezultata v dejavnostih pretovarjanja, skladiščenja in špedicije zmanjšal za 38 %, na 303 mio EUR.

Slika 8: Neto čisti dobiček se je v letu 2023 v oddelku H 52 zmanjšal, zaradi slabšega poslovanja v dejavnostih pretovarjanja, skladiščenja in špedicije



Vir podatkov: AJPES (2024), lastni izračuni.

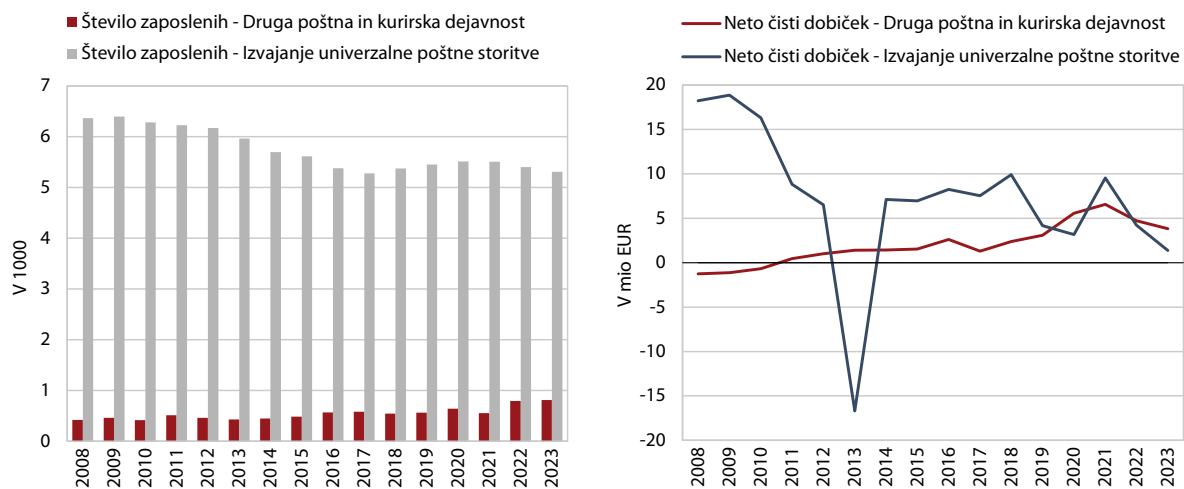
V okviru oddelka H 52 v večini analiziranih let najbolje poslujejo spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu, kjer se je poslovni rezultat tudi v letu 2023 nadalje izboljšal. V letu 2020, torej v letu epidemije, pa je bila ta dejavnost precej prizadeta z omejitvenimi ukrepi. Poslovanje so takrat zaključili s 67 mio EUR neto čistega dobička, kar je bil največji upad med vsemi prometnimi dejavnostmi, in sicer za 80 mio EUR. Prodajni prihodki so se zmanjšali za 16 %, poslovni odhodki pa bistveno manj (stroški dela in amortizacija so se še povečali). Iz podatkov DARS izhaja, da se je v letu 2020 glede na predhodno leto promet elektronsko cestninjenih vozil, torej v glavnem tovornih vozil na slovenskih avtocestah, zmanjšal za skoraj desetino, promet vozil z vinjeto, torej v glavnem osebnih vozil in kombijev, pa za skoraj četrtino. Poslovanje se je potem vse do leta 2023 izboljševalo, ko se je neto čisti dobiček s 154 mio EUR izenačil s prej (nominalno) najvišjim iz leta 2018. V tej dejavnosti daleč največji del dobička dosega družba DARS. Druga po uspešnosti poslovanja v okviru oddelka H 52 je dejavnost pretovarjanja, kjer so le v letu 2009 ob gospodarski in finančni krizi zabeležili večjo izgubo, kasneje pa so poslovali z dokaj stabilnim dobičkom. V letu 2022 se je zelo okrepil,

¹⁰ V oklepajih navajamo družbe, ki v svojih dejavnostih dosegajo največje in hkrati prevladujoče deleže dodane vrednosti.

na skoraj 83 mio EUR, v letu 2023 pa zmanjšal za skoraj četrtno. Na to je vplival tudi poslabšani poslovni izid v Luki Koper. Kot je razbrati iz njihovega Letnega poročila za leto 2023, pa poslabšanje ni bilo posledica napetosti v Rdečem morju (kar seveda ostaja tveganje za poslovanje v letošnjem letu), ampak je bilo povezano predvsem z zmanjšanjem prihodkov iz skladiščin. Na tretje mesto po uspešnosti poslovanja oddelka H 52 se je vsaj zadnja leta uvrstila dejavnost špedicije, kjer so po letu 2008 nekaj let poslovali z izgubo in je tudi tedaj največja družba v tej dejavnosti precej izgubila na moči. Kasneje se je dobiček v dejavnosti, ki jo zdaj sestavlja množica manjših družb, vendarle začel postopno povečevati in je v letu 2022 dosegel najvišjo raven, 52 mio EUR. V letu 2023 se je poslovanje poslabšalo in neto čisti dobiček se je zmanjšal skoraj za tretjino. Na četrto mesto po uspešnosti poslovanja oddelka H 52 se je zadnja leta uvrstila dejavnost skladiščenja. Nihanje poslovnega rezultata v skladiščenju je v največji meri povezano z zagotavljanjem blagovnih rezerv in njihovim prevrednotovanjem, predvsem rezerv tekočih goriv, kjer se cene med leti zelo spreminjajo v skladu z gibanjem cen nafte. Tako prevrednotovanje je že v letu 2014 in 2015 povzročilo veliko izgubo, v rdečih številkah pa so poslovali tudi v letu epidemije, ko so se poslovni odhodki povečali skoraj trikrat bolj od poslovnih prihodkov. Kot peto dejavnost po uspešnosti poslovanja v okviru oddelka H 52 uvrščamo spremljajoče storitvene dejavnosti v zračnem prometu. Te so v celotnem obravnavanem obdobju od leta 2008 naprej poslovale z relativno nizkim, a konstantnim dobičkom med 5 in 15 mio EUR, vse do leta 2020, ko so zdrsnile v izgubo. Poslabšanje poslovanja je bilo povezano predvsem z omejitvami javnega potniškega prometa med epidemijo v zračnem in letališkem prometu. V nadaljnjih letih se je s sproščanjem omejitev poslovni rezultat izboljševal in leta 2023 je bil neto čisti dobiček s 14 mio EUR spet na ravni iz leta 2019.

Poštna in kurirska dejavnost (oddelek H 53) je v analiziranem obdobju večinoma poslovala stabilno z relativno solidnim dobičkom, ki pa se je v letu 2023 vendarle še nekoliko zmanjšal. Izjema od pozitivnega poslovanja je bilo leto 2013, ko je neto čista izguba poštne in kurirske dejavnosti znašala 15 mio EUR ter je bila predvsem posledica oslabitev in odpisov finančnih naložb (v povezavi z nakupi delnic NKBM). Pozitivni končni poslovni rezultat je v naslednjih letih le malo odstopal od 10 mio EUR. Tako je v letu 2020 dosegel 9 mio EUR, se v letu 2021 povzpел na prek 16 mio EUR, v letih 2022 in 2023 pa se je nekoliko poslabšal, najprej na 9 mio EUR in potem na le 5 mio EUR. Medtem ko je v prejšnjih letih v okviru oddelka H 53 večino dobička ustvarila dejavnost izvajanja univerzalnih poštne storitev (s Pošto Slovenije), ga zdaj vse več ustvarijo v tako imenovani drugi poštne in kurirske dejavnosti, kjer gre zlasti za slovenske izpostave nekaj velikih mednarodnih podjetij, ki opravljajo dejavnost dostavljanja paketov (GLS, DPD, UPS ...). Druga poštne in kurirske dejavnost je bila v epidemijem letu 2020 po skupnem neto čistem dobičku uspešnejša od dejavnosti izvajanja univerzalne poštne storitve, podobno pa je bilo ob zmanjšanju dobička v obeh dejavnostih tudi v letu 2023.

Slika 9: Dejavnost izvajanja univerzalne poštne storitve z več tisoč zaposlenimi, mrežo poslovalnic in visoko dodano vrednostjo ohranja primat v poštni dejavnosti, vse uspešnejša postaja tudi druga poštna in kurirska dejavnost



Vir podatkov: AJPES (2024), lastni izračuni.

3 Zaključek

Gospodarske družbe prometa in skladiščenja se po ustvarjeni dodani vrednosti med vsemi družbami v gospodarstvu uvrščajo na tretje mesto, takoj za predelovalnimi in trgovinskimi družbami. Zelo uspešno poslovanje z večletnim visokim dobičkom so prekinili zaježitveni ukrepi iz obdobja epidemije v letu 2020, ki so poslovanje nekaterih prometnih dejavnosti močno omejili, med njimi še posebej avtobusni, železniški in letalski potniški promet. V tem letu je večina prometnih dejavnosti poslabšala svoje poslovanje in kljub hkratni državni pomoči se je neto čisti dobiček prepolovil. Kljub temu so večjo izgubo zabeležili le v treh prometnih dejavnostih – v letalskem prometu, skladiščenju z blagovnimi rezervami in medkrajevnem avtobusnem prometu. Nasprotno pa se je v nekaj dejavnostih prometa v epidemijskem letu poslovanje celo izboljšalo, in sicer v cevovodnem transportu, v cestnem tovornem prometu ter na špediciji in pošti. Ker so nekatere omejitve veljale še naslednje leto, se dobiček prometne dejavnosti tudi v 2021 še ni vrnil na raven pred epidemijo. V letu 2022, z energetske krize in visoko inflacijo, pa je prometnim družbam, ob sicer neugodnem vplivu visokega deleža stroškov energije v poslovnih odhodkih, uspelo neto čisti dobiček nadalje močno povečati. Njihovo poslovanje je bilo v letu 2022 med uspešnejšimi v okviru vseh družb, vseeno pa povečanje dobička v primerjavi z letom 2019 ni posebej izstopalo. V letu 2023 je neto čisti dobiček v prometu in skladiščenju približno zadržal raven iz prejšnjega leta. Spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu in dejavnost cestnega tovornega prometa so s skupaj več kot polovičnim deležem dobička ostale vodilne dejavnosti. Do večjih sprememb v letu 2023 pa je prišlo v dejavnostih pretovarjanja, skladiščenja in na špediciji, kjer se je neto čisti dobiček najbolj zmanjšal, in v avtobusnem ter železniškem potniškem prometu, kjer se je najbolj povečal.

Literatura in viri

AJPES. (2024). Statistični podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida za gospodarske družbe in samostojne podjetnike. Ljubljana: Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve.

DARS. (2023). Interna tedenska poročila o prevoženih kilometrih elektronsko cestninjenih vozil. Celje: Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d.

Luka Koper. (2024). Letno poročilo 2023. Koper: Luka Koper, d. d. Pridobljeno na spletni strani:

https://www.luka-kp.si/wp-content/uploads/2024/04/01.6-Luka-Koper_letno-porocilo_2023_kazalo.pdf

Priloga:**Opredelitev kazalnikov, uporabljenih v analizi poslovanja gospodarskih družb**

KAZALNIKA VELIKOSTI

Sredstva na podjetje

001/število podjetij

Število zaposlenih na podjetje

188/število podjetij

KAZALNIK OPREMLJENOSTI DELA S SREDSTVI

Povprečna* sredstva na zaposlenega $((001_1 + 001_0)/2)/188$

KAZALNIK GOSPODARNOSTI

Gospodarnost poslovanja = poslovni prihodki/poslovni odhodki

(126/127)

KAZALNIKI DONOSNOSTI

Donosnost sredstev = neto čisti dobiček (izguba) obračunskega obdobja/povprečna* sredstva $(186-187)/((001_1 + 001_0)/2)$ **Donosnost prihodkov = neto čisti dobiček (izguba) obračunskega obdobja/celotni prihodki** $(186-187)/(126 + 153 + 178)$ **Donosnost kapitala = neto čisti dobiček (izguba) obračunskega obdobja/povprečni* kapital** $(186-187)/((056_1 + 056_0)/2)$

KAZALNIK PRODUKTIVNOSTI

Dodana vrednost na zaposlenega $(126-128-148)/188$

KAZALNIKA STROŠKOV DELA

Stroški dela na zaposlenega

(139/188)

Delež stroškov dela v dodani vrednosti $(139/(126-128-148))$

KAZALNIKI FINANCIRANJA IN PLAČILNE SPOSOBNOSTI

Delež dolga (kratkoročne in dolgoročne finančne ter poslovne obveznosti, rezervacije in pasivne časovne razmejitev) v virih sredstev $((072 + 075 + 085 + 095)/055)$ **Delež kratkoročnih obveznosti (s pasivnimi časovnimi razmejitvami) v virih sredstev** $((085 + 095)/055)$ **Kapitalska pokritost dolgoročnih sredstev**

(056/002)

Dolgoročna pokritost dolgoročnih sredstev in zalog $(056 + 072 + 075)/(002 + 034)$

KAZALNIK IZVOZNE USMERJENOSTI

Delež čistih prihodkov od prodaje na tujem trgu v celotnih čistih prihodkih od prodaje

(115 + 118)/110

KAZALNIKA STRUKTURE SREDSTEV

Delež dolgoročnih sredstev v sredstvih

(002/001)

Delež proizvodjalnih strojev in naprav ter druge opreme in naprav v dolgoročnih sredstvih

((013 + 014)/002)

Opombi: Številke v formulah pomenijo ustrezno šifro AOP. * Pri izračunu povprečne vrednosti sredstev in kapitala se upošteva podatek o vrednosti sredstev/kapitala ob koncu tekočega in ob koncu preteklega leta za družbe, ki so poslovale v tekočem letu.