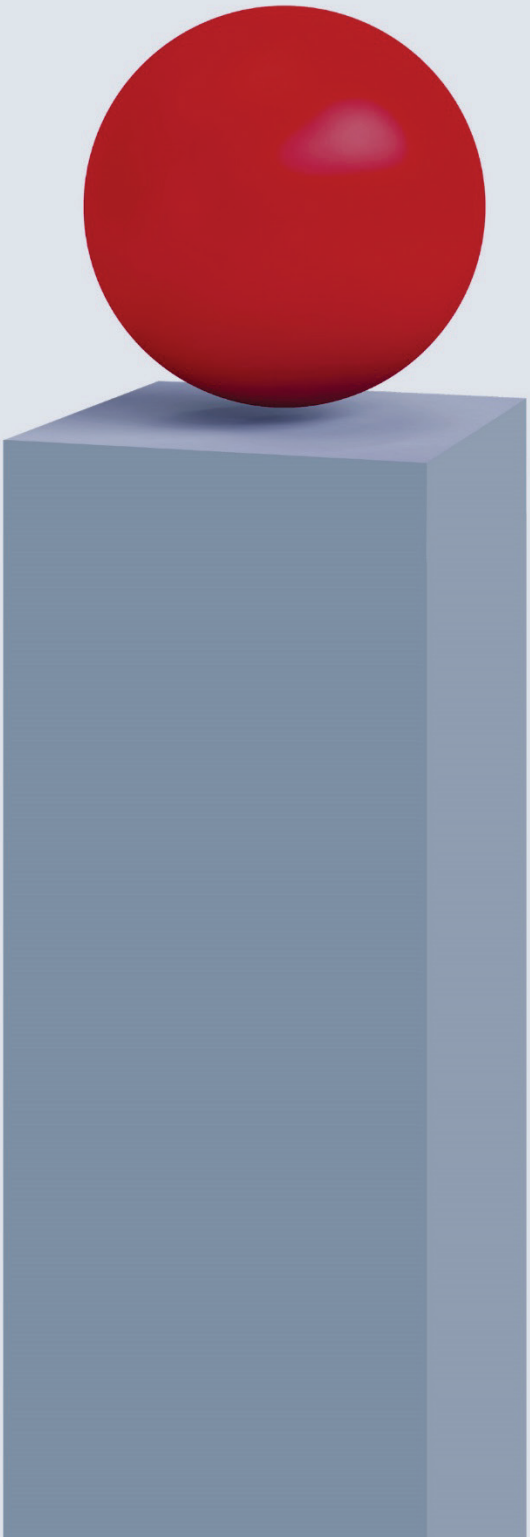
Urad Republike Slovenije za makroekonomske analize in razvoj
Gregorčičeva 27
1000 Ljubljana

Kratke analize

Poslovanje gospodarskih družb prevoza in skladiščenja do leta 2025

Jure Povšnar



www.umar.gov.si

Zbirka Kratke analize

Poslovanje gospodarskih družb prevoza in skladiščenja do leta 2025

Izdajatelj:
Urad RS za makroekonomske analize in razvoj
Gregorčičeva 27
1000 Ljubljana

Avtor: Jure Povšnar

Tehnično urejanje: Mojca Bizjak

Ljubljana, avgust 2026

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici
COBISS.SI-ID 287393027
ISBN 978-961-6839-74-7 (PDF)

Spletna lokacija publikacije:
https://www.umar.gov.si/publikacije/kratke-analize/publikacija/poslovanje-gospodarskih-druzb-prevoza-in-skladiscenja-do-leta-2025

Publikacija je brezplačna.

©2026, 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 prevoza in skladiščenja 3
2.1 Kopenski prevoz, cevovodni transport 6
2.1.1 Železniški prevoz 8
2.1.2 Cestni tovorni prevoz 9
2.1.3 Ostali kopenski prevoz 12
2.2 Vodni prevoz 13
2.3 Zračni prevoz 14
2.4 Skladiščenje in spremljajoče prevozne dejavnosti 14
2.5 Poštna in kurirska dejavnost 16
3 Zaključek 18
Literatura in viri 19
Priloga 1: Opredelitev kazalnikov, uporabljenih v analizi poslovanja gospodarskih družb 20
Priloga 2: Izvleček iz pretvornika dejavnosti SURS iz standardne klasifikacije dejavnosti SKD 2008 v novo klasifikacijo SKD 2025 22

Povzetek

Gospodarske družbe prevoza in skladiščenja (dejavnost H) so v letih pred epidemijo covida-19 dosegale velik neto čisti dobiček, ki pa se je ob zajezitvenih ukrepih med epidemijo v letu 2020 prepolovil. Omejeno je bilo poslovanje številnih prevoznih dejavnosti, še posebej javnega avtobusnega, železniškega in letališkega potniškega prevoza. Ker so številne omejitve veljale tudi v letu 2021, se je neto čisti dobiček v dejavnosti prevoz in skladiščenje v tem letu sicer močno povečal, a za dobro desetino zaostal za poslovnim rezultatom iz leta 2019, medtem ko je bil neto čisti dobiček vseh gospodarskih družb v Sloveniji večji za skoraj četrtino. V letu 2022 se je končni izid poslovanja nadalje močno povečal, deloma tudi zaradi visoke inflacije. Dejavnost prevoza in skladiščenja je bila zato po rasti dobička v tem letu med uspešnejšimi, glede na leto 2019 pa v tem pogledu ni posebej izstopala. Močni rasti je sledila umiritev. V letu 2023 se je dobiček malenkost zmanjšal, v letu 2024 pa še nekoliko bolj, zlasti zaradi zmanjšanja v cestnem tovornem prevozu. V letu 2025 se je znova povečal in približal ravnem iz najuspešnejših let 2022 in 2023, vendar v zadnjih treh letih ni napredoval. V letu 2025 so k rasti dobička najbolj prispevale dejavnosti pretovarjanja (z družbo Luka Koper), avtobusnih prevozov in potniškega zračnega prevoza. Največji neto čisti dobiček v dejavnosti prevoza in skladiščenja, več kot 30 %, so v letu 2025 ustvarili v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prevozu (z družbo DARS). S skoraj polovico manjšima deležema sta sledili dejavnosti cestnega tovornega prevoza in pretovarjanja.

1 Uvod

V kratki analizi proučimo statistične podatke iz bilance stanja ter izkaza poslovnega izida gospodarskih družb[1] v dejavnosti prevoz in skladiščenje (H), ki po dodani vrednosti, dobičku ter številu zaposlenih spada med pomembnejše dejavnosti slovenskega gospodarstva. Z okoli 9-odstotnim deležem po ustvarjeni dodani vrednosti so prevozne družbe na tretjem mestu, takoj za predelovalnimi in trgovskimi družbami. Gospodarske družbe ustvarijo prek 85 % dodane vrednosti celotne dejavnosti prevoza, preostalo pa drugi poslovni subjekti, od tega pomemben del samostojni podjetniki.[2] Zanimajo nas glavne značilnosti poslovanja in njihovega premoženjsko-finančnega položaja. Podatki AJPES za leto 2025 so bili objavljeni po novi, spremenjeni Standardni klasifikaciji dejavnosti SKD 2025, ki pa v dejavnosti prevoza in skladiščenja ni prinesla večjih sprememb[3] v primerjavi s podatki za prejšnja leta, objavljenimi po Standardni klasifikaciji dejavnosti SKD 2008[4]. Ker gre le za manjši, zanemarljiv prelom v seriji, lahko medčasovne primerjave z nekaterimi prilagoditvami in združevanji dejavnosti opravimo razmeroma korektno. Tako lahko za večino kategorij podatke primerjamo od leta 2008 dalje, z glavnim poudarkom na poslovanju po epidemiji in energetski krizi do leta 2025. Podatki za vsako od analiziranih let vključujejo gospodarske družbe, ki so v tistem letu dejansko poslovale. Vse kategorije primerjamo v tekočih cenah, zato je treba pri analizi njihovega gibanja upoštevati tudi vpliv visoke inflacije v nekaterih letih. Najprej predstavimo poslovanje celotne dejavnosti prevoza in skladiščenja (H), in sicer z vidika ustvarjanja dodane vrednosti, neto čistega dobička ter glavnih kazalnikov donosnosti, v tabeli pa prikažemo še druge pomembnejše kazalnike. V prvih dveh grafih so najpomembnejše dejavnosti v okviru prevoza in skladiščenja razvrščene po velikosti ustvarjene dodane vrednosti ne glede na položaj v klasifikaciji dejavnosti. Sledi predstavitev poslovanja v dejavnostih prevoza in skladiščenja, razvrščenih po oddelkih SKD 2025 klasifikacije: kopenski prevoz, cevovodni transport (H 49), vodni prevoz (H 50), zračni prevoz (H 51), skladiščenje in spremljajoče prevozne 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, zadruge, društva ter pravne osebe zasebnega in javnega prava), vendar so na voljo že šest mesecev po zaključku leta in zaradi velikega števila razpoložljivih kazalnikov omogočajo podrobno analizo poslovanja tako poglobljeno znotraj posameznih dejavnosti kot tudi z raznih vidikov.

[3] Razlike med SKD 2008 in SKD 2025 so že pri poimenovanju dejavnosti. Tako besedi »promet« oziroma »prometni« nadomestita izraza »prevoz« in »prevozni«. Poimenovanje »špedicija in druge spremljajoče prometne dejavnosti« so nadomestile »logistične storitve«, »druge spremljajoče prevozne dejavnosti« ter »posredniške dejavnosti za tovorni prevoz« in »posredniške dejavnosti za potniški prevoz«. Posredniške dejavnosti so v klasifikaciji uvrščene na novo in deloma vključujejo tudi nekaj prejšnjih dejavnosti obratovanja taksijev, špedicije in dejavnosti potovalnih agencij; zadnja je bila prej uvrščena v N79. Prejšnja »mestni in primestni potniški promet« ter »medkrajevni in drug cestni potniški promet« sta po novem v dejavnostih »linijski cestni potniški prevoz«, »posebni cestni potniški prevoz« in »drug kopenski potniški prevoz«. Na novo je uveden »težki železniški potniški prevoz«, kamor se v celoti uvršča prejšnji »železniški potniški promet«, saj v Sloveniji ni tramvaja, metroja ali nadzemne mestne železnice (kar bi bil po novem »drug železniški potniški prevoz«). V dejavnost »druga poštna in kurirska dejavnost« zdaj sodi tudi del dejavnosti pralnic in kemičnih čistilnic (prej v S96), ki se nanaša na zbiranje in dostavo perila. Ocenjujemo, da opisane spremembe in vključitev delov dejavnosti, ki prej niso bile uvrščene med prometne, po novem pa sodijo med dejavnosti prevoza, dodane vrednosti oziroma drugih kategorij prevoza in skladiščenja v letu 2025 niso povečale za več kot nekaj desetink odstotka. To omogoča dovolj korektno medčasovno primerjavo s prilagojenimi podatki po SKD 2008.

[4] Glej tudi pretvornik SURS iz SKD 2025 v SKD 2008 v prilogi.

2 Poslovanje gospodarskih družb prevoza in skladiščenja

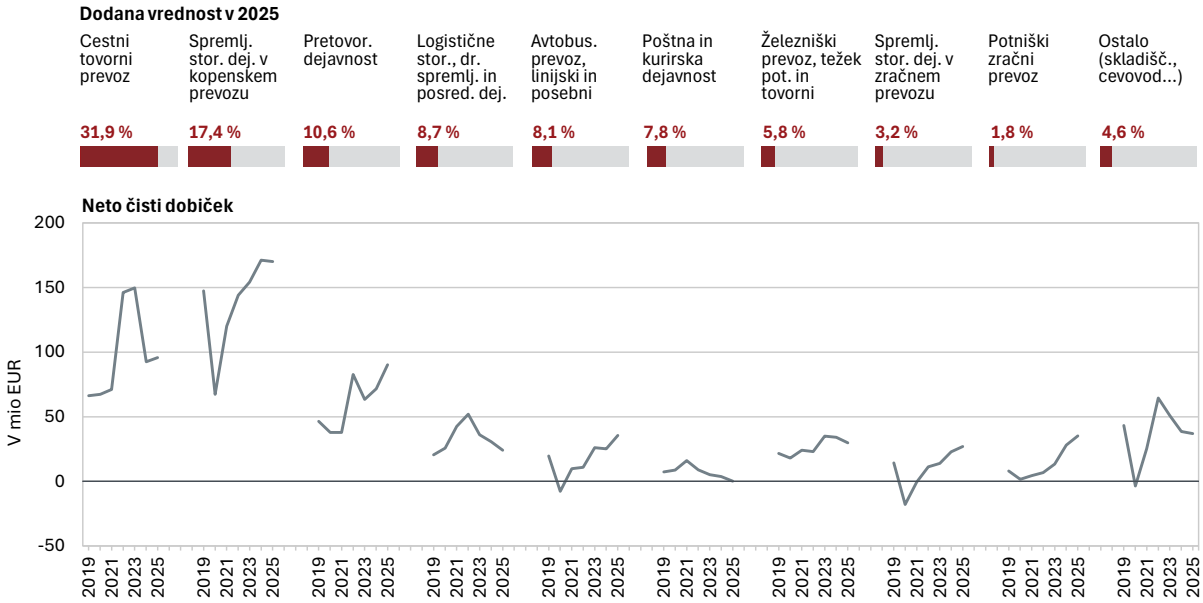
Dodana vrednost prevoza in skladiščenja (H) se je v analiziranem obdobju 2008–2025[5] zmanjšala le v kriznih letih 2009 in 2020, močno pa se je povečevala zlasti v drugi polovici prejšnjega desetletja ter v zadnjih petih letih. Potem ko so v epidemijskem letu 2020 gospodarske družbe v dejavnosti H ustvarile za 6,8 % manj dodane vrednosti kot leto prej, se je poslovanje v naslednjih letih močno izboljšalo in dodana vrednost povečala. Samo v letu 2025 je bila njena rast, ki je znašala 7,3 %, višja kot pri vseh družbah, pri katerih je dodana vrednost znašala 3,9 %. V primerjavi z letom 2019 pa je bila nominalna rast dodane vrednosti družb prevoza s 43,2 % malo nižja kot pri vseh gospodarskih družbah, pri katerih je znašala 48,3 %[6]. Nižjo rast dodane vrednosti v prevozu povezujemo z razmeroma večjim vplivom epidemije covida-19 in energetske krize na to dejavnost. V nekaterih delih prevozne dejavnosti so bile namreč v letu 2021 posledice epidemije še bolj prisotne kot v preostalem gospodarstvu, v letu 2022 pa so energetsko krizo z visokimi cenami energije prevozne družbe tudi bolj občutile, saj je v prevozu zaradi narave dejavnosti delež stroškov energije nadpovprečen. V letu 2022 je dosegel kar 13,0 % (v povprečju gospodarskih družb le 2,7 %), v naslednjih treh letih pa se je zmanjšal na 9,9 % (pri vseh družbah 2,2 %), kar je celo nižje od ravni pred energetsko krizo. Po ustvarjeni dodani vrednosti v družbah dejavnosti H je bil tako s 1.024 mio EUR in 32-odstotnim deležem cestni tovorni prevoz najpomembnejši (hkrati so tudi samostojni podjetniki v cestnem tovornem prevozu ustvarili veliko, kar 237 mio EUR dodane vrednosti[7]). Druga največja prevozna dejavnost med gospodarskimi družbami so bile spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prevozu, v katerih so leta 2025 ustvarili 559 mio EUR dodane vrednosti (17 % v H). V letu 2025 so glede na predepidemijsko leto 2019 v okviru družb prevoza dodano vrednost daleč najbolj, za 315 mio EUR (za 44 %), povečali v cestnem tovornem prevozu, močno, za 154 mio EUR in 126 mio EUR (za 83 % in 82 %), pa tudi v dejavnostih pretovarjanja in logistike.

[5] Neposredna primerjava podatkov za omenjeno obdobje kaže 143-odstotno nominalno povečanje dodane vrednosti (pri vseh družbah je bilo povečanje nižje, 100-odstotno). K temu velikemu povečanju je prispevalo tudi zakonsko preoblikovanje družbe DARS v letu 2010, poleg tega so na podatke v tem obdobju večinoma negativno vplivale tudi številne preregistracije družb, ki so bile sprva pod okriljem enovite družbe Slovenske železnice.

[6] Če bi želeli izračunati realne rasti dodane vrednosti v tem obdobju in bi kot približek deflatorja upoštevali inflacijo v višini 24,4 %, bi realna rast v prevozni dejavnosti znašala 15,1 %, pri vseh družbah pa 19,2 %.

[7] Samostojni podjetniki so v letu 2025 v dejavnosti H ustvarili 285 mio EUR dodane vrednosti. To je bilo za 17,7 % več kot v letu 2019, vendar je bila ta rast v primerjavi z rastjo pri prevoznih družbah le malo več kot tretjinska. Od celotne dodane vrednosti samostojnih podjetnikov dejavnosti H so največji del, več kot 83 %, ustvarili podjetniki v dejavnosti cestnega tovornega prevoza. Delež dodane vrednosti prevozne dejavnosti v dodani vrednosti vseh dejavnosti pa je bil v letu 2025 pri podjetnikih s 14,2 % višji kot pri družbah, kjer je znašal 8,9 %.

Slika 1: V letu 2025 se je neto čisti dobiček v prevozni dejavnosti ponovno povečal, najbolj v dejavnostih pretovarjanja, pri avtobusnih prevozih in v potniškem zračnem prevozu



Vir podatkov: AJPES (2026), lastni izračuni.

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

	2008	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Število gospodarskih družb	2.253	3.225	3.792	3.802	3.784	3.793	3.831	3.825	3.867
Število zaposlenih (v tisoč)[1]	37,6	34,4	41,8	41,5	41,4	42,3	43,2	43,3	44,1
Delež zaposlenih v vseh družbah (v %)	7,4	7,7	8,0	8,1	7,9	7,9	7,9	8,0	8,2
Delež dodane vrednosti v vseh družbah (v %)	7,3	9,2	9,2	8,7	8,3	9,0	8,6	8,6	8,9
Neto[2] čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	109,9	140,2	394,4	197,0	350,6	550,2	547,9	518,4	544,6
VELIKOST									
Sredstva/podjetje (v tisoč EUR)	4.689	3.147	3.014	2.968	3.055	3.242	3.308	3.393	3.454
Število zaposlenih/podjetje	16,7	10,7	11,0	10,9	10,9	11,2	11,3	11,3	11,4
OPREMLJENOST DELA S SREDSTVI									
Povprečna sredstva/zaposlenega (v tisoč EUR)	269	294	271	272	275	281	289	295	298
GOSPODARNOST									
Gospodarnost poslovanja	1,047	1,058	1,090	1,053	1,074	1,093	1,094	1,087	1,091
DONOSNOST									
Donosnost sredstev (v %)	1,1	1,4	3,5	1,7	3,1	4,6	4,4	4,1	4,2
Donosnost prihodkov (v %)	2,8	3,0	6,5	3,4	5,2	6,9	6,9	6,2	6,3
PRODUKTIVNOST									
Dodana vrednost/zaposlenega (v tisoč EUR)	35,2	48,7	53,5	50,2	55,7	63,1	66,2	69,0	72,7
STROŠKI DELA									
Stroški dela/zaposlenega (v tisoč EUR)	23,0	25,1	26,2	26,7	28,1	30,8	33,8	36,4	38,8
Delež stroškov dela v dodani vrednosti (v %)	65,4	51,4	48,9	53,2	50,5	48,9	51,1	52,8	53,3

	2008	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
FINANCIRANJE IN PLAČILNA SPOSOBNOST									
Delež dolga v virih sredstev (v %)	82,2	51,3	46,4	44,5	43,0	41,4	39,6	38,0	36,9
Delež kratk. obveznosti v virih sredstev (v %)	15,6	15,6	15,5	14,5	15,2	16,0	16,2	16,8	16,0
Kapitalska pokritost dolg. sredstev (v %)	20,6	60,1	69,6	73,7	77,2	81,2	83,0	86,8	86,7
Dolg. pokritost dolg. sredstev in zalog (v %)	96,4	100,0	104,7	108,2	109,5	110,3	109,0	110,4	109,5
IZVOZNA USMERJENOST									
Delež čistih prihodkov od prodaje na tujem trgu (v %)	42,8	41,9	46,5	47,4	46,8	48,2	47,6	47,8	47,4
STRUKTURA SREDSTEV									
Delež dolg. sredstev v sredstvih (v %)	86,4	81,1	77,1	75,3	73,8	72,2	72,8	71,4	72,8
Delež strojev in naprav ter druge opreme in naprav v dolgoročnih sredstvih (v %)	12,5	12,5	16,9	16,9	17,6	20,4	20,9	21,3	22,7

Vir podatkov: AJPES (2026), lastni izračuni.

Opombi: [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.

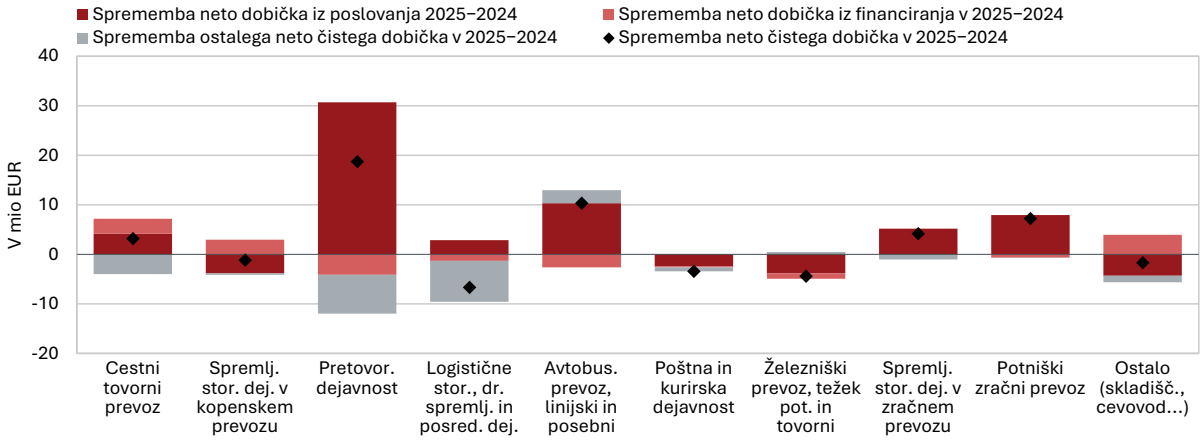
Dejavnost prevoz in skladiščenje (H) je v letu 2025 pri več kazalnikih poslovanja izkazovala nadpovprečne rezultate. Produktivnost dela, to je dodana vrednost na zaposlenega, je bila v prevozu in skladiščenju s 73 tisoč EUR za 8 % višja od povprečja vseh gospodarskih družb. Gospodarnost poslovanja, izražena kot razmerje med poslovnimi prihodki in poslovnimi odhodki, je bila visoka (koeficient 1,091; pri vseh družbah 1,056). Donosnost prihodkov (delež neto čistega dobička oziroma izgube obračunskega obdobja v celotnih prihodkih) je znašala 6,3 % in je bila višja kot pri vseh družbah skupaj (4,9 %). Ker pa je za prevozno dejavnost značilna nadpovprečna raven vrednosti sredstev (na podjetje ali na zaposlenega), je bil kazalnik donosnosti povprečnih sredstev malo nižji kot pri vseh družbah skupaj (4,2 % v prevozu in 5,1 % pri vseh družbah). Družbe v dejavnosti prevoza in skladiščenja, ki so bile leta 2008 še bistveno bolj zadolžene kot vse družbe skupaj – delež dolga v virih sredstev je presegal 82 %, pri vseh družbah pa malo več kot 65 % – so do leta 2025 zadolženost uspele močno zmanjšati, in sicer na samo 37 % (pri vseh družbah je znašala 48 %). Prevozne družbe so bile v primerjavi z vsemi družbami tudi vsa leta nadpovprečno izvozno usmerjene, tako da je bil v letu 2025 delež čistih prihodkov od prodaje na tujih trgih v vseh prodajnih prihodkih s prek 47 % za skoraj 6 o. t. višji kot pri vseh družbah. Razlika pa se z leti zmanjšuje, saj se izvozna usmerjenost vseh družb povečuje hitreje.

Dejavnost prevoz in skladiščenje (H) je ob razmeroma veliki prizadetosti zaradi epidemije covida-19 in tudi energetske krize tako v letu 2025 kot v obdobju zadnjih šestih let skupaj napredovala počasneje od povprečne gospodarske družbe. Neto čisti dobiček družb dejavnosti prevoza in skladiščenja (H) se je v letu 2025 povečal za 5,1 % ali več kot dvakrat manj kot pri vseh družbah v gospodarstvu (12,4 %)[8], manjše pa je bilo tudi povečanje v zadnjih šestih letih. V obdobju 2019–2025 se je neto čisti dobiček v dejavnosti prevoza in skladiščenja povečal za 38,1 %, pri vseh družbah skupaj pa je bila rast za več kot 20 odstotnih točk višja. V zadnjih treh letih pred epidemijo so prevozne družbe dosegale po skoraj 400 mio EUR neto čistega dobička letno, ob zajezitvenih ukrepih med epidemijo v letu 2020 pa je bilo zelo omejeno poslovanje mnogih prevoznih dejavnosti, med drugim še posebej javnega avtobusnega, železniškega in letališkega potniškega prevoza, tako da se je dobiček prepolovil. Ker so mnoge omejitve pri poslovanju nekaterih prevoznih dejavnosti delno veljale tudi v letu 2021, se je takrat neto čisti dobiček v dejavnosti H sicer povečal, a za dobro desetino zaostal za poslovnim rezultatom iz leta 2019, neto dobiček vseh gospodarskih

[8] Slabšo uspešnost prevoznih družb v primerjavi z vsemi v gospodarstvu v letu 2025 nekoliko relativizira dejstvo, da je bila visoka rast neto čistega dobička vseh družb tudi posledica opazno velikega povečanja neto dobička iz financiranja v le nekaj posameznih družbah iz dejavnosti N. Sicer pa se je pri vseh družbah v povprečju neto dobiček iz poslovanja povečal skromneje, le za 2,2 %, medtem ko se je v prevoznih družbah okrepil precej bolj, za 7 %.

družb pa je v tem letu že za skoraj četrtino presegel predkrizno raven. Čeprav je bil v letu 2022 glede na leto 2019 obseg letališkega in linijskega in drugega avtobusnega prevoza še vedno precej manjši, nekoliko manjši so bili tudi skupni prihodki DARS, se je v tem letu neto čisti dobiček v prevozu in skladiščenju močno, za 56,9 %, povečal ter presegel 550 mio EUR. Pri vseh družbah je bila rast precej nižja, le 6,7-odstotna. V letih 2023 in zlasti 2024 se je neto čisti dobiček nekoliko zmanjšal, in sicer na 518 mio EUR, nato pa se je v letu 2025 spet povečal in dosegel 545 mio EUR. V prevozu in skladiščenju so v letu 2025 neto čisti dobiček zabeležili v skoraj vseh dejavnostih[9], daleč največ pa v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prevozu, in sicer 170 mio EUR, kjer se je glede na leto prej za malenkost zmanjšal. Na drugem mestu so precej manj dobička, in sicer 96 mio EUR, imeli v cestnem tovornem prevozu; v primerjavi z letom prej se tudi ni veliko povečal. Na tretjem mestu po višini dobička pa je bila dejavnost pretovarjanja z 90 mio EUR dobička, ki se je povečal za več kot četrtino oziroma za 19 mio EUR. Po močnem izboljšanju poslovanja lahko izpostavimo še dejavnosti linijskega in drugega avtobusnega prevoza, kjer se je dobiček povečal za 10 mio EUR oziroma za kar 41 %, ter dejavnost potniškega zračnega prevoza, v kateri se je dobiček prav tako povečal za približno četrtino oziroma za 7 mio EUR.

Slika 2: Poslovanje prevoznih dejavnosti se je v letu 2025 najbolj izboljšalo v dejavnosti pretovarjanja. Najbolj se je povečal neto dobiček iz poslovanja, medtem ko je k rasti pri vseh družbah največ prispeval neto čisti dobiček iz financiranja



Vir podatkov: AJPES (2026), lastni izračuni.

2.1 Kopenski prevoz, cevovodni transport

Dejavnost kopenski prevoz, cevovodni transport je po letu 2020 poslovanje močno izboljšala, v letu 2024 pa se je neto čisti dobiček spet precej zmanjšal, predvsem v cestnem tovornem prevozu, česar povečanje v letu 2025 ni nadoknadilo. V gospodarskih družbah oddelka kopenski prevoz in cevovodni transport je bilo v letu 2025 največ zaposlenih v dejavnosti cestnega tovornega prevoza, in sicer 19.941[10], v dejavnosti linijskega in drugega avtobusnega prevoza 4.164, v dejavnosti železniškega tovornega prevoza pa jih je bilo 1.221. V primerjavi z letom 2010[11] je bilo v letu 2025 v prvi dejavnosti za 9.909 oziroma skoraj dvakrat več zaposlenih, v drugi za 815 oziroma za četrtino več, medtem ko je bilo pri tovornih prevozih na

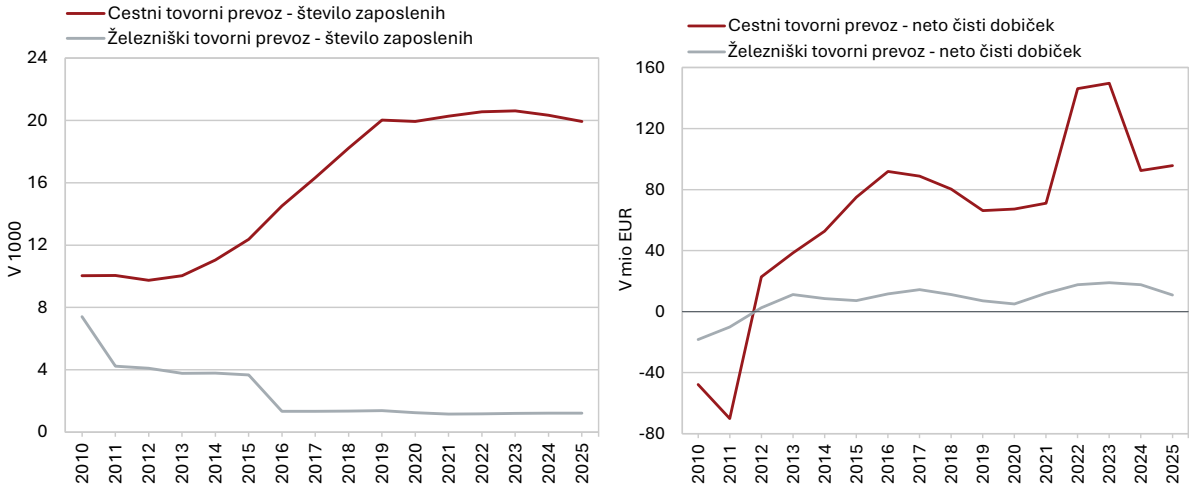
[9] Manjšo neto čisto izgubo so imeli le v dejavnosti pomorskega potniškega prevoza.

[10] V letu 2025 je v dejavnosti cestni tovorni prevoz poleg gospodarskih družb poslovalo še 2.362 samostojnih podjetnikov z 4.121 zaposlenimi, kar je oboje v primerjavi z letom 2024 za okoli 2 % manj; tako je bilo tudi znižanje števila zaposlenih pri družbah te dejavnosti.

[11] Od tega leta je na voljo ločen podatek za železniški tovorni prevoz.

železnici 6.192 manj zaposlenih, kar je znižanje za 84 %[12]. V cestnem tovornem prevozu se je število zaposlenih močno povečalo zlasti med letoma 2013 in 2019, nato je pretežno stagniralo in se v letu 2025 še nekoliko zmanjšalo za 1,9 %. V linijskem in drugem avtobusnem prevozu je zaposlenost že leto prej presegla predepidemijski obseg v letu 2019 in se je v letu 2025 še okrepila za 4,2 %. V železniškem tovornem prevozu pa je zaposlenost, po že omenjeni izločitvi nekaterih družb, zadnja leta tudi bolj stagnirala. Celotna dejavnost kopenski prevoz, 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 linijskega in drugega avtobusnega prevoza, po odpravi ukrepov pa se je do leta 2023 njeno poslovanje močno izboljšalo. Uspešnost poslovanja v kopenskem prevozu, cevovodnem transportu je dopolnila tudi rast dobička v cestnem tovornem prevozu, zlasti v letu 2022. V letu 2023 je neto čisti dobiček v oddelku H 49 presegel 222 mio EUR (rast 18 %). K temu je največ prispevalo nadaljnje izboljšanje v linijskem in drugem avtobusnem prevozu ter železniškem potniškem prevozu. V letu 2024 pa se je neto čisti dobiček v kopenskem prevozu, cevovodnem transportu predvsem zaradi poslabšanja poslovnega izida v cestnem tovornem prevozu, pa tudi pri cevovodnem transportu, zmanjšal za 29 % oziroma za 65 mio EUR in znašal 157 mio EUR. V letu 2025 se je neto čisti dobiček zlasti s prispevkom linijskega in drugega avtobusnega prevoza spet nekoliko povečal, in sicer za 9 % oziroma za 14 mio EUR, ter dosegel 171 mio EUR, vendar je za skoraj četrtino zaostal za najboljšim poslovnim izidom iz leta 2023.

Slika 3: Zaposlenost se je v prejšnjem desetletju v cestnem tovornem prevozu močno povečala, v železniškem tovornem prevozu* pa zmanjšala, cestni tovorni prevoz je v tem obdobju močno povečal tudi neto čisti dobiček, ki pa je v letih 2024 in 2025 precej upadel



Vir podatkov: AJPES (2026), lastni izračuni.

Opomba*: Zmanjšanje na železnici je bilo predvsem posledica prehodov delov prej enovite družbe Slovenske železnice v druge dejavnosti.

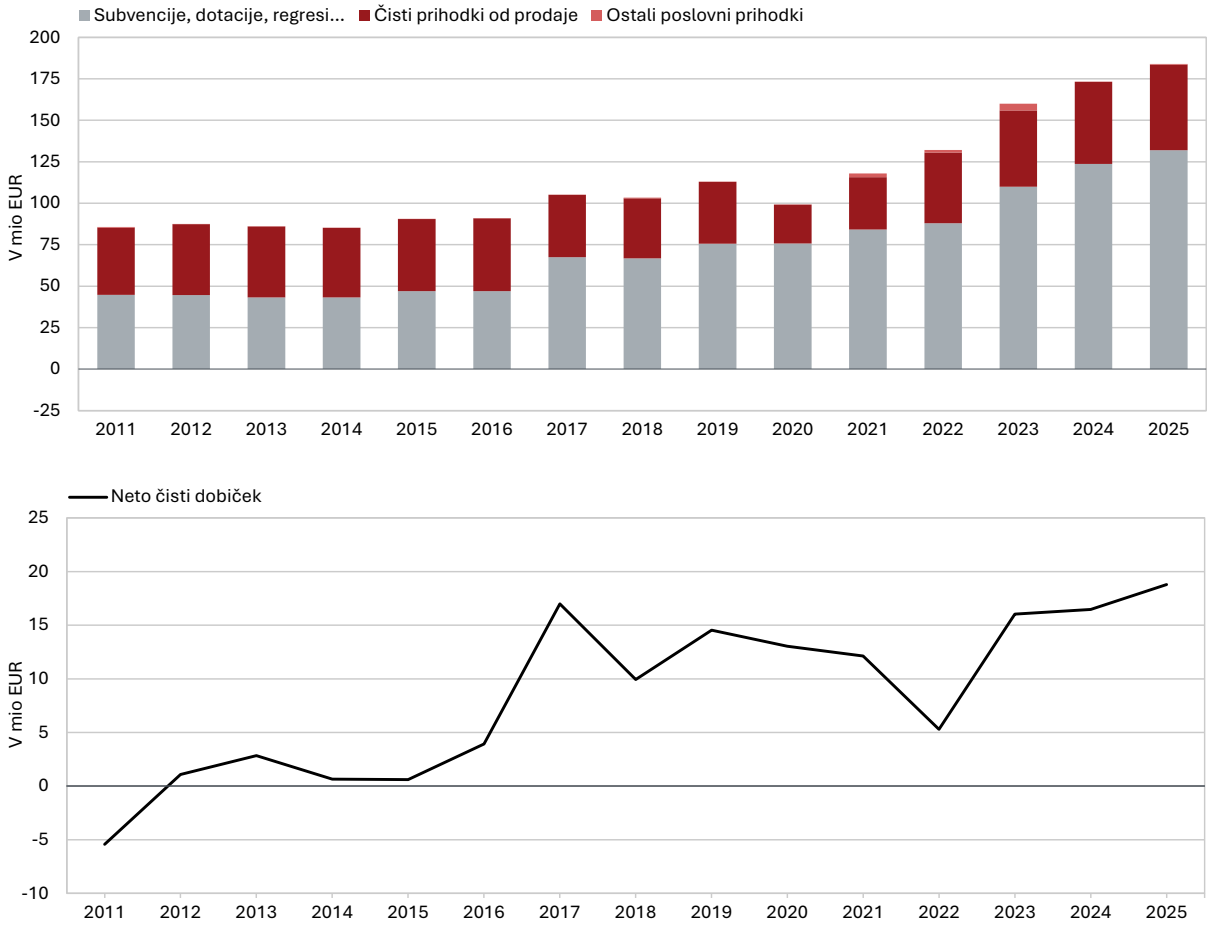
[12] Veliko zmanjšanje števila zaposlenih v dejavnosti železniškega tovornega prevoza je bilo v veliki meri administrativno, saj so se iz najprej enovite družbe Slovenske železnice postopoma izločale infrastrukturne in pomožne družbe ter prehajale v druge dejavnosti izven prevoznih. Zmanjšanje števila zaposlenih je bilo deloma povezano tudi s procesom postopne racionalizacije poslovanja na železnici.

2.1.1 Železniški prevoz

V železniškem prevozu se je po močnem padcu v letu 2020 neto čisti dobiček do leta 2023 močno povečal, nato pa se je v naslednjih dveh letih malo zmanjšal. Poslovanje v železniškem prevozu se je po letu 2009, ko je bila ustvarjena velika neto čista izguba v višini 30 mio EUR, do leta 2017, ko je dobiček presegel 31 mio EUR, večinoma izboljševalo. Že pred epidemijo se je nato dobiček v železniškem prevozu zmanjševal in leta 2020 upadel na 18 mio EUR, v naslednjih letih pa se je spet močno povečal ter v letu 2023 presegel 35 mio EUR. V letu 2024 je skorajda ohranil doseženo raven, v letu 2025 pa se je nadalje zmanjšal, na malo pod 30 mio EUR ali za skoraj 13 %. Dejavnost železniškega tovornega prevoza, 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. Najmanjši je bil v letu 2020, največji pa v letu 2023 (5 mio EUR in 19 mio EUR). V letu 2025, ko se je glede na leto prej spet močno zmanjšal, pa je dobiček znašal 11 mio EUR. V težkem železniškem potniškem prevozu, kjer so med letoma 2012 in 2016 beležili le nekaj milijonov evrov letnega dobička, se je ta v letu 2017 povzpel na 17 mio EUR in je bil v nekaj letih tudi večji kot v tovornem prevozu. V letu 2022 se je močno zmanjšal, na le 5 mio EUR, v letu 2023 pa spet močno povečal, in sicer 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. Ker subvencije v tej dejavnosti pomenijo večji del poslovnih prihodkov, je njihovo povečanje močno izboljšalo tudi poslovni rezultat. V letih 2024 in 2025 so se še okrepile (za 13 % in 7 %), tako da se je neto čisti dobiček še povečal.

Dejavnost prevoza in skladiščenja je pred letom 2020, v letu 2021 ter ponovno v letih 2024 in 2025 med družbami vseh gospodarskih dejavnosti prejela največ subvencij, pri čemer se je obseg dodeljenih subvencij prevoznim družbam v zadnjih šestih letih povečal manj kot pri vseh družbah. V dejavnosti prevoza in skladiščenja je bilo največ subvencij namenjenih spodbujanju javnega potniškega prevoza, najbolj železniškega. V letu 2020 je država zaradi omejitev poslovanja ob zajezitvenih ukrepih med epidemijo covida-19 gospodarstvu namenila precej obsežno denarno pomoč, zato so se subvencije s 528 mio EUR v letu 2019 leto kasneje povečale na 1.354 mio EUR. V letu 2020 so zaradi obsežnih pomoči gospodarstvu ob izbruhu epidemije predelovalne dejavnosti prvič prejele več subvencij od prevoznih dejavnosti (prav tako v letih 2022 in 2023). V letih 2021 in 2022 je obseg subvencij gospodarskim družbam ostal velik, 1.050 mio EUR in 900 mio EUR. Zmanjševanje subvencij v povezavi z epidemijo so namreč 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 energetskim pomočem pridružile še pomoči ob poplavah. V letu 2024 se je obseg vseh subvencij družbam zmanjšal za desetino na 1.027 mio EUR, v letu 2025 pa še za malo več kot odstotek na 1.012 mio EUR in se tako ohranil na razmeroma visoki ravni. Družbe prevoza in skladiščenja so v letu 2025 s 300 mio EUR ponovno (tako kot leto prej) prejele največji delež oziroma skoraj 30 % vseh subvencij (predelovalne dejavnosti 26 %). Pri tem se je obseg subvencij vsem družbam v zadnjih šestih letih povečal za 92 %, obseg subvencij družbam prevoza in skladiščenja pa precej manj, in sicer za 72 %. V letu 2025 je bilo v okviru dejavnosti prevoza in skladiščenja največ, 132 mio EUR subvencij dodeljenih dejavnosti težkega železniškega potniškega prevoza, 79 mio EUR pa dejavnosti linijskega in drugega avtobusnega prevoza. Tudi dejavnosti železniškega in cestnega tovornega prevoza sta v letu 2025 prejeli razmeroma veliko subvencij, skupaj skoraj 69 mio EUR, obe v podobnem obsegu, a te so v cestnem tovornem prevozu pomenile manj kot 1 % poslovnih prihodkov, v železniškem tovornem prevozu pa več, okoli 12 %. Nasprotno so v težkem železniškem potniškem prevozu subvencije zajemale največji del poslovnih prihodkov, v letu 2025 že skoraj 72 %, kar je bilo največ doslej. Medtem ko sta bila v težkem železniškem potniškem prevozu deleža prodajnih prihodkov in subvencij v poslovnih prihodkih v prvi polovici prejšnjega desetletja še podobna, sta se po letu 2016 obseg ter delež subvencij precej povečala, kar je vplivalo tudi na večjo poslovno uspešnost dejavnosti.

Slika 4: V železniškem potniškem prevozu se je delež subvencij v poslovnih prihodkih po letu 2016 močno povečal, še posebej v zadnjih nekaj letih, kar je precej prispevalo k izboljšanju poslovnih rezultatov



Vir podatkov: AJPES (2026), lastni izračuni.

2.1.2 Cestni tovorni prevoz

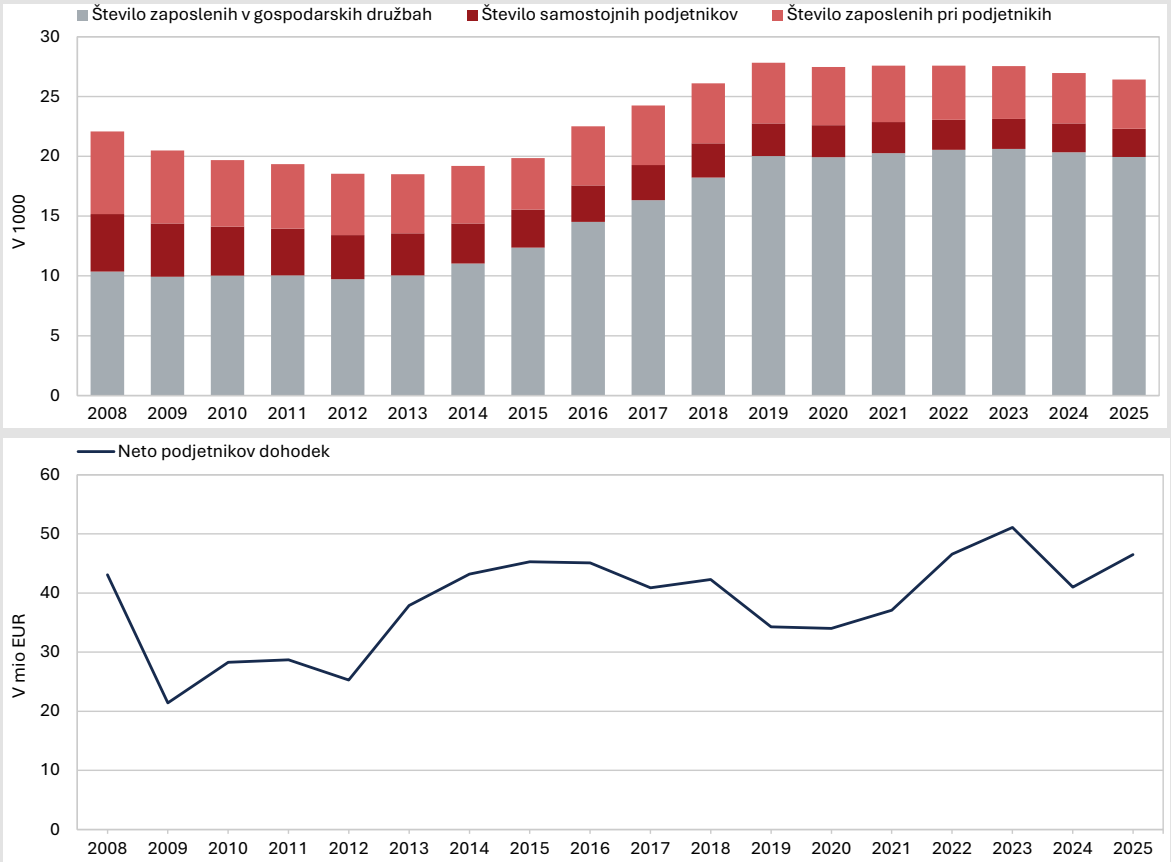
Dejavnost cestnega tovornega prevoza je več let zapored močno povečevala dobiček, ki se je po letu 2016 nekoliko zmanjšal, po skoku v letih 2022 in 2023 pa je v naslednjih dveh letih precej upadel. Po stečajih nekaterih večjih družb v letu 2011 je dejavnost že naslednje leto poslovala s solidnim neto 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 oziroma za slaba 2 %, kar pa je bilo spodbudno, saj se je sicer v večini prevoznih dejavnosti poslovni izid poslabšal. V letu epidemije covida-19 so se, zlasti zaradi zajezitvenih ukrepov v začetku njenega prvega vala, v cestnem tovornem prevozu prodajni prihodki zmanjšali za več kot 4 %. Hkrati pa so se subvencije potrojile in 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 bil upad poslovnih prihodkov manjši od upada poslovnih odhodkov (pri katerih so se stroški dela celo povečali) in da je bil končni poslovni rezultat še boljši. V letu 2021 so se prodajni prihodki povečali za več kot 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 je dosegel 71 mio EUR. V letu 2022 pa se je neto čisti dobiček več kot podvojil na 146 mio EUR. To nakazuje, da so v cestnem tovornem prevozu večje 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 %. Pri tem 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, in sicer za 37 %, a so se na drugi strani stroški dela in stroški storitev povečali le za 11 %, kar je najbolj prispevalo k močnemu izboljšanju poslovnega izida. V letu 2023 se je neto čisti dobiček še povečal, a skromno, in sicer 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. V letu 2024 pa se je neto čisti dobiček močno zmanjšal, in sicer za 38 % na 92 mio EUR. Na upad je vplivalo zmanjšanje poslovnih prihodkov za 39 mio EUR, zlasti prodajnih, tako na domačem kot na tujih trgih. Na drugi strani so se poslovni odhodki, kljub zmanjšanju nabavne vrednosti prodanega blaga in stroškov energije, povečali za 20 mio EUR, saj so se močno povečali stroški dela in stroški storitev. V letu 2025 pa je povečanje poslovnih prihodkov spet preseglo povečanje poslovnih odhodkov. Na nižjo rast poslovnih odhodkov je ugodno vplivalo nadaljnje zmanjšanje stroškov energije, za 32 mio EUR oziroma za 5,1 %. Tako se je neto čisti dobiček v cestnem tovornem prevozu spet nekoliko povečal, in sicer za 3 mio EUR oziroma za 3,4 % na 96 mio EUR. Cestni prevozniki in njihova združenja med največjimi izzivi dejavnosti v zadnjem letu najbolj omenjajo umirjanje gospodarske rasti, pomanjkanje voznikov, veliko povišanje cestnin v nekaterih državah, močnejšo in občasno nelojalno konkurenco prevoznikov iz nekaterih vzhodnih držav, boljše pogoje poslovanja prevoznih podjetij v nekaterih državah (davki, administrativne ovire) in premajhne spodbude države za hitrejšo zamenjavo voznega parka ter nabavo okoljsko prijaznejših vozil, zlasti električnih.

Okvir 1: Samostojni podjetniki v cestnem tovornem prevozu

V cestnem tovornem prevozu poleg gospodarskih družb velik del prevozov opravijo tudi samostojni podjetniki in njihovi zaposleni. V letu 2025 se je njihov neto podjetnikov dohodek nominalno spet povečal in približal najvišjim vrednostim v zadnjih letih. Število samostojnih podjetnikov se je v daljšem obdobju zmanjševalo, medtem ko se je število zaposlenih pri družbah močno povečalo, zlasti v obdobju 2013–2019. V letu 2008 je bilo podjetnikov in pri njih zaposlenih še nekoliko več kot zaposlenih pri prevozniških družbah z razmerjem približno 1:1, leta 2025 pa je bilo to razmerje že večje od 1:3 v korist zaposlenih pri družbah. Neto podjetnikov dohodek (ki vključuje tudi zaslužek oziroma »plačo« podjetnika) se je deloma gibal podobno kot neto čisti dobiček pri družbah in se je v zadnjih nekaj letih povečeval ter v letu 2023 dosegel najvišjo raven v opazovanem obdobju. V letu 2024 se je nato močno zmanjšal za 20 % (manjši upad kot pri dobičku družb v tej dejavnosti), v letu 2025 pa spet povečal za 13 % in se s tem vrnil na visoko raven. Glede na to, da se je v opazovanem obdobju število samostojnih podjetnikov prevoznikov prepolovilo, se je dohodek na podjetnika več kot podvojil.

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

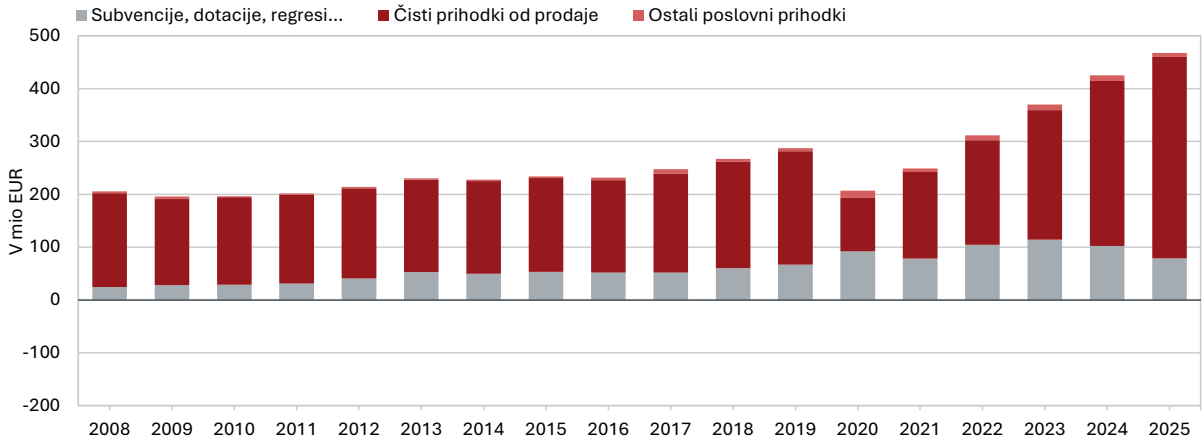


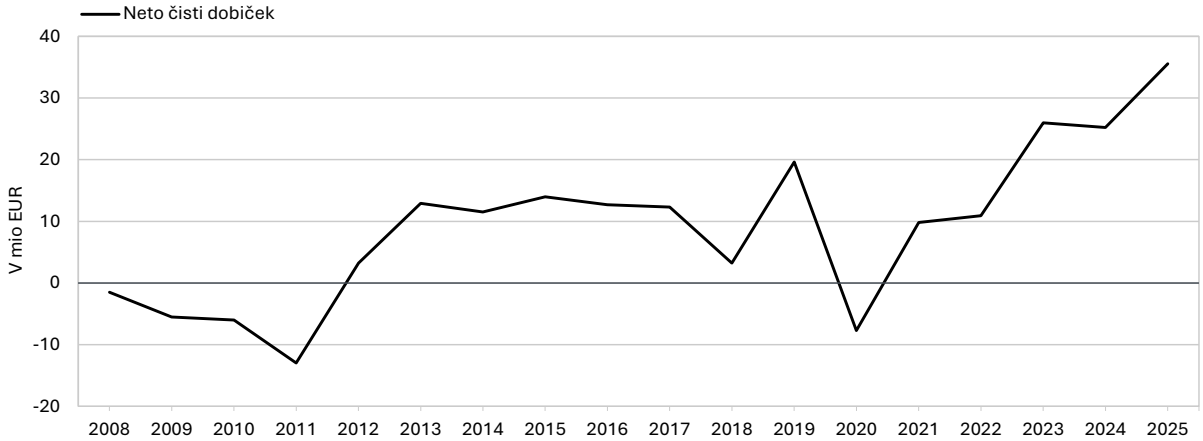
Vir podatkov: AJPES (2026), lastni izračuni.

2.1.3 Ostali kopenski prevoz

V linijskem in posebnem cestnem avtobusnem potniškem prevozu ter drugem kopenskem potniškem prevozu skupaj se je po epidemioloških omejitvah v letu 2020 v naslednjih letih poslovanje močno izboljšalo. V novi klasifikaciji dejavnosti SKD 2025 ni več ločenih podatkov za mestni in primestni kopenski potniški promet ter medkrajevni in drug cestni potniški promet, ampak so tovrstni prevozi po novem zajeti v dejavnostih linijskega in posebnega cestnega potniškega prevoza ter drugega kopenskega potniškega prevoza, tako da podatke za korektno medčasovno primerjavo za omenjene dejavnosti združimo oziroma seštejemo. V daljšem obdobju je sicer prejšnja dejavnost medkrajevnega potniškega prometa dosegala dva do trikrat več poslovnih prihodkov kot dejavnost mestnega in primestnega potniškega prometa. Imela je manjši delež subvencij v poslovnih prihodkih (v letu 2024 le še okoli 15 %; v mestnem prometu skoraj 50 %) in je v zadnjih več kot desetih letih večinoma poslovala z neto čistim dobičkom, ki je presegal 10 mio EUR, medtem ko je bilo za mestni potniški promet značilno poslovanje s pozitivno ničlo. V letu 2020 so v obeh dejavnostih izkazali izgubo, pri čemer je bilo poslabšanje poslovanja v medkrajevnem prometu precej večje. Naglo okrevanje po epidemijskem letu (ko so v javnem potniškem prometu veljale precej stroge omejitve in so se kasneje sproščale) je bilo povezano predvsem z medkrajevnim prometom, kjer je neto čisti dobiček v letih 2023 in 2024 poskočil na 25 mio EUR in presegel do tedaj največjega iz leta 2019 za okoli 5 mio EUR. Obe dejavnosti skupaj, po novem poimenovani linijski, posebni in drug potniški prevoz, sta imeli leta 2019 23-odstotni delež subvencij v poslovnih prihodkih. Ta se je v letu epidemije zaradi več kot prepolovljenih prodajnih prihodkov in povečanja nominalnega obsega subvencij na 92 mio EUR povečal na 45 %. Obseg subvencij se je nato med letoma 2022 in 2024 še povečal, tudi prek 114 mio EUR, v letu 2025 pa se je precej zmanjšal na 79 mio EUR, tako da je delež subvencij v poslovnih prihodkih padel pod 17 %, kar je najnižje v zadnjih 14 letih. V primerjavi s predepidemijskim letom 2019 so se torej v letu 2025 močno povečali prihodki od prodaje, za 167 mio EUR, subvencije pa le za 12 mio EUR. Tako se je v dejavnosti linijski, posebni in drug potniški prevoz v letu 2025 glede na prejšnje leto neto čisti dobiček povečal za dve petini in dosegel skoraj 36 mio EUR.

Slika 6: V linijskem, posebnem in drugem potniškem prevozu so k izboljševanju poslovanja po letu 2020 sprva precej prispevale povečane subvencije, kasneje pa rastoči prodajni prihodki





Vir podatkov: AJPES (2026), lastni izračuni.

Cevovodni transport je v okviru kopenskega prevoza manjša, vendar pomembna dejavnost, ki omogoča oskrbo Slovenije z zemeljskim plinom po plinovodnem omrežju. V zadnjem več kot desetletnem obdobju je ta dejavnost poslovala stabilno, a z nekoliko nihajočim neto čistim dobičkom med 2 in 10 mio EUR. V letu 2020 je bila poleg cestnega tovornega prevoza, poštne dejavnosti in špedicije to edina prevozna dejavnost, v kateri 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, v letu 2023 pa še bolj na 9 mio EUR, ko so se poslovni prihodki zmanjšali manj od odhodkov. V letu 2024 pa se je neto čisti dobiček v cevovodnem transportu zmanjšal na najnižjo raven v opazovanem obdobju, pod 3 mio EUR, saj so se poslovni prihodki znižali precej bolj kot poslovni odhodki. V letu 2025 se je poslovni rezultat spet izboljšal, neto čisti dobiček pa je znašal skoraj 8 mio EUR.

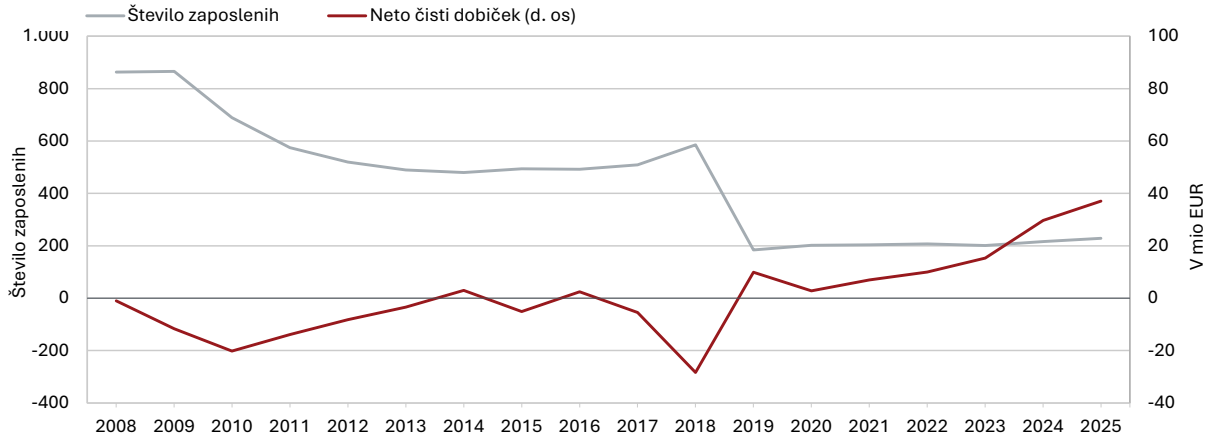
2.2 Vodni prevoz

V vodnem prevozu z osrednjo dejavnostjo pomorski blagovni prevoz so večino analiziranega obdobja dosegali skromen pozitiven poslovni rezultat. Vodni prevoz v dejavnosti H ustvari le 0,5 % dodane vrednosti. Pretežni del ustvari nekaj večjih ladjarjev in družbe, ki opravljajo storitve vleke ter asistence ladij v koprskem pristanišču. Po letu 2008 so v dejavnosti vodnega prevoza večinoma poslovali z nekaj milijoni evrov neto čistega dobička. Izjema je bilo leto 2018, ko so zaradi povečanih finančnih odhodkov iz oslabitve in odpisov finančnih naložb poslovali z več kot 20 mio EUR izgube. Oslabitve so pomenile izboljšanje poslovnih rezultatov, a se je s tem za četrtino 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 oziroma malo manj kot leto prej. V letu 2021 so se sicer poslovni prihodki povečali za četrtino, a je bilo zvišanje poslovnih odhodkov precej večje, saj se je za 78 % povečal strošek transportnih storitev, ki je presegel polovico vseh poslovnih odhodkov. Tako so v vodnem prevozu 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, in sicer zaradi višje rasti prodajnih prihodkov od rasti stroškov storitev. V naslednjih dveh letih se je dobiček še okrepil in je ob višji rasti poslovnih prihodkov od odhodkov v letu 2024 dosegel 4,7 mio EUR, nominalno največ po letu 2008. V letu 2025 se je neto čisti dobiček zmanjšal za tretjino in je dosegel 3,2 mio EUR.

2.3 Zračni prevoz

V zračnem prevozu je bila uspešnost poslovanja dolgo povezana s poskusi sanacije poslovanja osrednjega domačega prevoznika, ki je šel leta 2019 v stečaj, zadnja leta pa dejavnost dosega znaten dobiček. Dejavnost zračnega prevoza po stečaju družbe Adria Airways ustvari le nekaj manj kot 2 % dodane vrednosti dejavnosti prevoza in skladiščenja (H). Poslovni rezultat se je od leta 2008 do leta 2010 poslabšal na več kot 20 mio EUR neto čiste izgube, kasneje je nekaj let nihal med manjšim dobičkom in izgubo, ki je bila leta 2018 spet večja in je znašala več kot 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 prevozu se je s tem zmanjšalo za 400 na 185. Zaposlenost, dodana vrednost in vrednost sredstev so se v primerjavi z letom 2008 zmanjšale za okoli tri četrtine. Dejavnost tako zdaj zajema nekaj ekskluzivnih manjših domačih ponudnikov, nekaj izpostav večjih tujih letalskih družb, letalsko-padalskih centrov in družb s ponudbami panoramskih letov. Ti letalski ponudniki v zračnem prevozu so v letu 2019 ustvarili razmeroma dober poslovni rezultat, neto čisti dobiček je dosegel skoraj 10 mio EUR. V letu 2020 se je neto čisti dobiček tudi zaradi epidemije covida-19 zmanjšal na malo pod 3 mio EUR, v naslednjih letih se je povečeval in v letu 2023 presegel 15 mio EUR. Nato se je v letu 2024 podvojil na skoraj 30 mio EUR, v letu 2025 pa še izboljšal na 37 mio EUR. V okviru zračnega prevoza je zadnja leta, poleg dejavnosti potniškega prevoza, po nekaj milijonov evrov dobička ustvarila tudi dejavnost zračnega tovornega prevoza, v letu 2025 je to pomenilo okoli 5 % dobička zračnega prevoza.

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



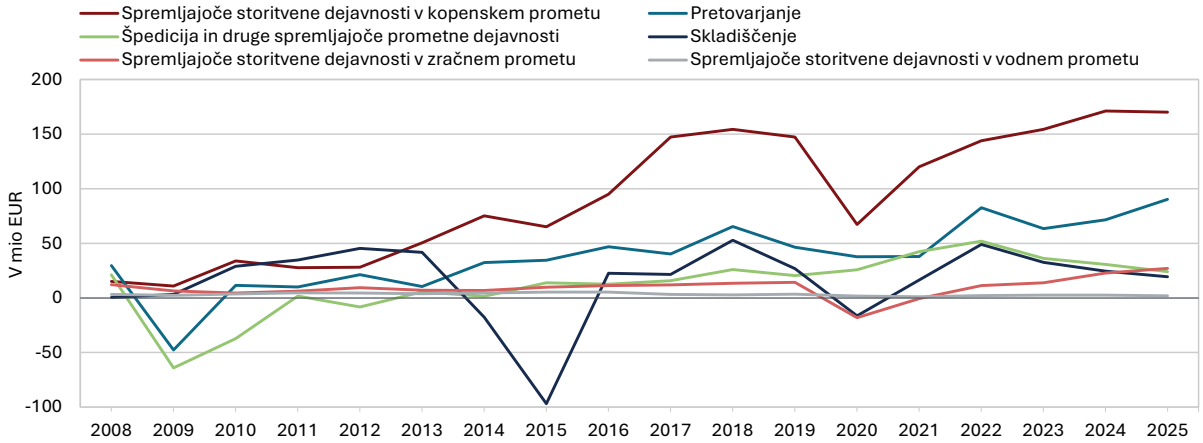
Vir podatkov: AJPES (2026), lastni izračuni.

2.4 Skladiščenje in spremljajoče prevozne dejavnosti

Dejavnost skladiščenje in spremljajoče prevozne dejavnosti je v večini analiziranega obdobja ustvarila največ dobička v okviru celotne panoge prevoza in skladiščenja in je tudi leta 2025 imela zelo dober poslovni rezultat. Z novo klasifikacijo SKD 2025 je v dejavnosti prišlo do nekaterih sprememb. Špedicija in druge spremljajoče prometne dejavnosti po novem spadajo med dejavnosti logističnih storitev, drugih spremljajočih prevoznih dejavnostih ter posredniških dejavnostih za tovorni in potniški prevoz. V posredniško dejavnost za potniški prevoz se po novem uvrščata še dela prejšnjih dejavnosti potovalnih agencij in rezervacij in drugih s potovanji povezanih dejavnosti ter del dejavnosti obratovanja taksijev, vendar celotna omenjena posredniška dejavnost ustvari le neznatno dodano vrednost 0,07 mio EUR, kar je z vidika celotne dejavnosti zanemarljivo. Del prejšnjega cestnega tovornega prometa pa po novem spada v dejavnost pretovarjanja. Velikost tega prehoda je težko oceniti, zato je tu v seriji obeh dejavnosti manjši

prelom. Dejavnost skladiščenje in spremljajoče prevozne dejavnosti tako sestavljajo raznovrstne dejavnosti, poleg pretovarjanja (Luka Koper, BTC) in logističnih storitev ter posredniške dejavnosti za prevoze še skladiščenje (Zavod RS za blagovne rezerve) ter spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem (DARS)[13], vodnem in zračnem prevozu (Fraport, Kontrola zračnega prometa). Dejavnost skladiščenja in spremljajočih prevoznih 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 dejavnosti 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 prvem letu epidemije covida-19 (2020) pa se je poslovanje te najpomembnejše prevozne 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 prevozu). V letih 2021 in 2022 so neto čisti dobiček spet močno povečali, in sicer na prek 341 mio EUR, s čimer je bil ta (nominalno) najvišji v opazovanem obdobju po letu 2008. V letu 2023 se je ob poslabšanju poslovnega rezultata v dejavnostih pretovarjanja, skladiščenja in logističnih storitev zmanjšal za 11 % na 303 mio EUR, v letu 2024 pa ob izboljšanju poslovanja zlasti v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem in zračnem prevozu povečal za 7 % na 323 mio EUR. V letu 2025 se je neto čisti dobiček dejavnosti povečal še za 3 % na 333 mio EUR, največ pa je k izboljšanju rezultata poslovanja pripomogla dejavnost pretovarjanja, kjer so presegli 90 mio EUR dobička in ga glede na leto prej povečali za dobro četrtino.

Slika 8: Neto čisti dobiček se je v letu 2025 v skladiščenju in spremljajočih prevoznih dejavnostih znova povečal, najbolj v dejavnosti pretovarjanja



Vir podatkov: AJPES (2026), lastni izračuni.

V dejavnosti skladiščenje in spremljajoče prevozne dejavnosti v večini analiziranih let najbolje poslujejo spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prevozu, kjer pa se je poslovni rezultat v letu 2025 malenkost poslabšal. V letu izbruha epidemije covida-19 (2020) je bila ta dejavnost precej prizadeta z omejitvenimi ukrepi. Poslovanje so takrat zaključili s 67 mio EUR neto čistega dobička. To je bil največji upad med vsemi prevoznimi 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 prevoz elektronsko cestninjenih vozil, torej v glavnem tovornih vozil na slovenskih avtocestah, zmanjšal za skoraj desetino, prevoz vozil z vinjeto, torej v glavnem osebnih vozil in kombijev, pa za skoraj četrtino. Sledilo je izboljševanje poslovanja vse do leta 2024, ko je neto čisti dobiček s 171 mio EUR precej, za dobro desetino, presegel prej (nominalno) najboljša dosežka iz let 2018 in 2023. V letu 2025 se je neto čisti dobiček za malenkost oziroma za manj kot 1 % zmanjšal in je dosegel 170 mio EUR. V dejavnosti skladiščenje in spremljajoče prevozne dejavnosti daleč

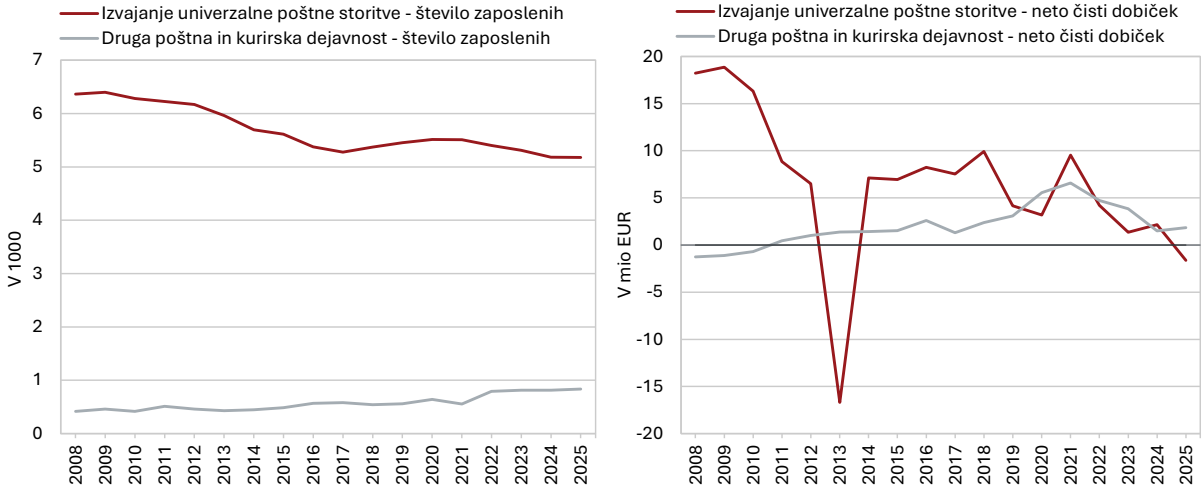
[13] V oklepajih navajamo družbe, ki v svojih dejavnostih dosegajo največje in hkrati prevladujoče deleže dodane vrednosti.

največji del dobička ustvari družba DARS. Druga po uspešnosti poslovanja v okviru te dejavnosti je dejavnost pretovarjanja, kjer so večjo izgubo zabeležili le v letu 2009 ob gospodarski in finančni krizi, kasneje pa so poslovanje večinoma močno izboljševali. V letu 2022 se je dobiček še posebej okrepil na skoraj 83 mio EUR, v letu 2023 zmanjšal za skoraj četrtino, potem pa se je do leta 2025 okrepil za 42 % na prek 90 mio EUR, kar je bila nominalno najvišja vrednost v opazovanem obdobju. Na to je prevladujoče vplival poslovni izid v Luki Koper, ki se je kljub geostrateškim napetostim na Bližnjem vzhodu izboljšal. Na tretje mesto po uspešnosti poslovanja v dejavnosti skladiščenje in spremljajoče prevozne dejavnosti so se leta 2025 s 27 mio EUR neto čistega dobička uvrstile spremljajoče storitvene dejavnosti v zračnem prevozu, ki so prehitele prejšnja leta uspešnejši dejavnosti logističnih storitev (prej špedicija) in skladiščenja. V obeh dejavnostih se je po letu 2022 dobiček več kot prepolovil in v letu 2025 dosegel 24 mio EUR ter 19 mio EUR. Upad dobička v teh dejavnostih lahko povezujemo tudi z zmanjšanjem dobička v cestnem tovornem prevozu v zadnjih letih, nihanje poslovnega rezultata v skladiščenju pa je v še večji meri povezano z blagovnimi rezervami in njihovim prevrednotovanjem zaradi spreminjanja cen nafte.

2.5 Poštna in kurirska dejavnost

Poštna in kurirska dejavnost je v analiziranem obdobju večinoma poslovala stabilno z razmeroma solidnim dobičkom, ki pa se je po letu 2021 zelo zmanjšal. Izjema v sicer pozitivnem poslovanju v predhodnih letih 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 povzpel na prek 16 mio EUR, potem pa do leta 2025 poslabšal skoraj na pozitivno ničlo, kar je ob letu 2013 najnižji rezultat v opazovanem obdobju. V prejšnjih letih je večino dobička ustvarila dejavnost izvajanja univerzalnih poštnih storitev (s Pošto Slovenije). Dobiček se je več let počasi povečeval tudi v tako imenovani drugi poštni in kurirski dejavnosti, kjer gre zlasti za slovenske izpostave nekaj velikih mednarodnih podjetij, ki opravljajo dejavnost dostavljanja paketov (GLS, DPD, UPS ...). V to dejavnost je po novi klasifikaciji SKD 2025 uvrščen tudi del dejavnosti pralnic in čistilnic, ki se nanaša na zbiranje in dostavo perila in prej ni bil del prometne in skladiščne dejavnosti (dodana vrednost te dejavnosti po naši oceni dosega okoli 1 % celotne poštne in kurirske dejavnosti). Druga poštna in kurirska dejavnost je bila v epidemijskem letu 2020 po skupnem neto čistem dobičku celo uspešnejša od dejavnosti izvajanja univerzalne poštne storitve, po rasti dobička v letu 2021 pa se je slednji v obeh dejavnostih zmanjšal. V letu 2025 so v dejavnosti izvajanja univerzalnih poštnih storitev zdrsnili v izgubo v višini skoraj 2 mio EUR, v drugi poštni in kurirski dejavnosti pa so zadržali pozitivno poslovanje z okoli 2 mio EUR neto čistega dobička.

Slika 9: Dejavnost izvajanja univerzalne poštne storitve z več tisoč zaposlenimi, mrežo poslovalnic in visoko dodano vrednostjo ohranja primat v poštni dejavnosti, v celotni poštni in kurirski dejavnosti pa se je poslovni izid zadnja leta precej poslabšal



Vir podatkov: AJPES (2026), lastni izračuni.

3 Zaključek

Gospodarske družbe prevoza in skladiščenja so po ustvarjeni dodani vrednosti med vsemi družbami v gospodarstvu na tretjem mestu, takoj za predelovalnimi in trgovskimi družbami. V letu 2025 so družbe v dejavnosti prevoza in skladiščenja ustvarile 7 % neto čistega dobička vseh družb in zaposlovale 8 % vseh zaposlenih. Večina glavnih kazalnikov poslovanja, kot so ekonomičnost poslovanja, donosnost prihodkov in dodana vrednost na zaposlenega, je bila boljša od povprečja vseh družb; izjema je bila donosnost sredstev. Družbe prevoza in skladiščenja so glede na vse družbe podpovprečno zadolžene in nadpovprečno izvozno usmerjene. Za leto 2025 so bili podatki iz zaključnih računov družb objavljeni v skladu z novo klasifikacijo dejavnosti SKD 2025. Nova klasifikacija v dejavnosti prevoza in skladiščenja ne prinaša tako velikih sprememb, da medčasovna primerjava s prejšnjimi leti ne bi bila mogoča, zato jo ob določenih prilagoditvah tudi izvedemo in ob tem opozorimo na manjši prelom v seriji.

Glavni poudarki analize:

- **V letih 2008–2019 so gospodarske družbe v dejavnosti prevoza in skladiščenja dobiček v primerjavi z vsemi gospodarskimi družbami v Sloveniji večinoma povečevale hitreje.** Neto čisti dobiček se je v tem obdobju pri vseh družbah nominalno povečal za 2,8-krat, v družbah prevoza in skladiščenja pa za 3,6-krat.
- **Zelo uspešno poslovanje z večletnim visokim dobičkom so prekinili zajezitveni ukrepi v času epidemije covida-19 leta 2020, ki so poslovanje nekaterih prevoznih dejavnosti močno omejili.** Najbolj je to vplivalo na avtobusni, železniški in letališki potniški prevoz. V tem letu je večina prevoznih dejavnosti poslabšala poslovanje, neto čisti dobiček pa se je kljub hkratni državni pomoči prepolovil. Vseeno so večjo izgubo zabeležili le v treh prevoznih dejavnostih – v letališkem prevozu, skladiščenju z blagovnimi rezervami in avtobusnem prevozu. Nasprotno pa se je v nekaterih dejavnostih prevoza v epidemijskem letu poslovanje celo izboljšalo, in sicer v cevovodnem transportu, cestnem tovornem prevozu ter v logističnih in poštnih storitvah. Ker so nekatere omejitve veljale še naslednje leto, se dobiček prevozne dejavnosti tudi v letu 2021 še ni vrnil na raven pred epidemijo.
- **V letu 2022, zaznamovanem z energetsko krizo in visoko inflacijo, pa je prevoznim družbam uspelo neto čisti dobiček nadalje močno povečati.** Kljub neugodnemu vplivu visokega deleža stroškov energije v poslovnih odhodkih je bilo poslovanje prevoznih družb v letu 2022 glede na vse družbe med uspešnejšimi, vendar povečanje dobička v primerjavi z letom 2019 ni posebej izstopalo. V letu 2023 je neto čisti dobiček v prevozu in skladiščenju približno ohranil raven iz prejšnjega leta, v letu 2024 pa se je nekoliko zmanjšal, zlasti zaradi poslabšanja dobička v cestnem tovornem prevozu.
- **V letu 2025 je sledila vnovična okrepitev neto čistega dobička, ki se je močno približal ravni izpred dveh let.** V obeh največjih dejavnostih – spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prevozu in cestnem tovornem prevozu – v letu 2025 ni prišlo do večjih premikov v uspešnosti poslovanja, zato pa so neto čisti dobiček močno povečali v dejavnostih pretovarjanja, avtobusnih prevozov in potniškega zračnega prevoza, najbolj poslabšali pa v železniškem tovornem prevozu, logističnih storitvah in dejavnosti skladiščenja. Ugotavljamo, da je bila dejavnost prevoza in skladiščenja zaradi epidemije covida-19 in tudi energetske krize razmeroma bolj prizadeta ter je v zadnjem letu in tudi v zadnjih šestih letih poslovala nekoliko slabše od povprečja družb v celotnem gospodarstvu. Obseg subvencij, dodeljenih družbam prevoza in skladiščenja, pa se je v tem obdobju povečal manj kot pri vseh družbah (za 72 % in 92 %). Zastoj v izboljševanju poslovanja dejavnosti prevoza in skladiščenja v zadnjih letih lahko pripišemo tudi težavam v cestnem tovornem prevozu, kjer družbam ne uspe ponovno doseči ravni dobička izpred nekaj let. Tako se je v letih 2019–2025 v dejavnosti prevoza in skladiščenja neto čisti dobiček povečal le za 38 %, pri vseh družbah pa za 59 %.

Literatura in viri

AJPES. (2026). 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.

SURS. (2026). Pretvornik iz SKD 2025 v SKD 2008. Ljubljana: Statistični urad Republike Slovenije. Pridobljeno na spletni strani: www.stat.si/Klasje/Pretvorniki/Details/1873s17977s5531

Priloga 1:
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 razmejitve) 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 proizvajalnih 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 ter ob koncu preteklega leta za družbe, ki so poslovale v tekočem letu.

Priloga 2:
Izvleček iz pretvornika dejavnosti SURS iz standardne klasifikacije dejavnosti SKD 2008 v novo klasifikacijo SKD 2025

SKD 2008		SKD 2025	
H	PROMET IN SKLADIŠČENJE	H	PREVOZ IN SKLADIŠČENJE
S	DRUGE DEJAVNOSTI	H	PREVOZ IN SKLADIŠČENJE
N	DRUGE RAZNOVRSTNE POSLOVNE DEJAVNOSTI	H	PREVOZ IN SKLADIŠČENJE
H49	Kopenski promet, cevovodni transport	H49	Kopenski prevoz, cevovodni transport
H49.100	Železniški potniški promet	H49.110	Težek železniški potniški prevoz
H49.100	Železniški potniški promet	H49.120	Drug železniški potniški prevoz
H49.310	Mestni in primestni kopenski potniški promet	H49.120	Drug železniški potniški prevoz
H49.200	Železniški tovorni promet	H49.200	Železniški tovorni prevoz
H49.391	Medkrajevni in drug cestni potniški promet	H49.310	Linijski cestni potniški prevoz
H49.310	Mestni in primestni kopenski potniški promet	H49.310	Linijski cestni potniški prevoz
H49.391	Medkrajevni in drug cestni potniški promet	H49.320	Posebni cestni potniški prevoz
H49.320	Obratovanje taksijev	H49.330	Storitve potniškega prevoza na zahtevo z vozilom z voznikom
H49.391	Medkrajevni in drug cestni potniški promet	H49.330	Storitve potniškega prevoza na zahtevo z vozilom z voznikom
H49.392	Obratovanje žičnic	H49.340	Potniški prevoz z žičnicami in sedežnicami
H49.310	Mestni in primestni kopenski potniški promet	H49.340	Potniški prevoz z žičnicami in sedežnicami
H49.39	Drug kopenski potniški promet	H49.39	Drug kopenski potniški prevoz, d. n.
H49.391	Medkrajevni in drug cestni potniški promet	H49.390	Drug kopenski potniški prevoz, d. n.
H49.410	Cestni tovorni promet	H49.410	Cestni tovorni prevoz
H49.420	Selitvena dejavnost	H49.420	Selitvena dejavnost
H49.500	Cevovodni transport	H49.500	Cevovodni transport
H50	Vodni promet	H50	Vodni prevoz
H50.100	Pomorski potniški promet	H50.100	Pomorski potniški prevoz
H50.200	Pomorski tovorni promet	H50.200	Pomorski tovorni prevoz
H50.300	Potniški promet po celinskih vodah	H50.300	Potniški prevoz po celinskih vodah
H50.400	Tovorni promet po celinskih vodah	H50.400	Tovorni prevoz po celinskih vodah
H51	Zračni promet	H51	Zračni prevoz
H51.100	Potniški zračni promet	H51.100	Potniški zračni prevoz
H51.210	Tovorni zračni promet	H51.210	Tovorni zračni prevoz
H51.220	Vesoljski promet	H51.220	Vesoljski prevoz
N79	Dej. potovalnih agencij, organiz. potovanj in s pot. pove. dej.	H52	Skladiščenje in spremljajoče prevozne dejavnosti
H49	Kopenski promet, cevovodni transport	H52	Skladiščenje in spremljajoče prevozne dejavnosti
H52	Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti	H52	Skladiščenje in spremljajoče prevozne dejavnosti
H52.100	Skladiščenje	H52.100	Skladiščenje
H52.210	Spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu	H52.210	Spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prevozu
H52.220	Spremljajoče storitvene dejavnosti v vodnem prometu	H52.220	Spremljajoče storitvene dejavnosti v vodnem prevozu
H52.230	Spremljajoče storitvene dejavnosti v zračnem prometu	H52.230	Spremljajoče storitvene dejavnosti v zračnem prevozu
H49.410	Cestni tovorni promet	H52.240	Pretovarjanje
H52.240	Pretovarjanje	H52.240	Pretovarjanje
H52.290	Špedicija in druge spremljajoče prometne dejavnosti	H52.250	Logistične storitve

SKD 2008		SKD 2025	
H52.290	Špedicija in druge spremljajoče prometne dejavnosti	H52.260	Druge spremljajoče prevozne dejavnosti
H52.290	Špedicija in druge spremljajoče prometne dejavnosti	H52.310	Posredniške dejavnosti za tovorni prevoz
H49.320	Obratovanje taksijev	H52.320	Posredniške dejavnosti za potniški prevoz
H52.290	Špedicija in druge spremljajoče prometne dejavnosti	H52.320	Posredniške dejavnosti za potniški prevoz
N79.110	Dejavnost potovalnih agencij	H52.320	Posredniške dejavnosti za potniški prevoz
N79.900	Rezervacije in druge s potovanji povezane dejavnosti	H52.320	Posredniške dejavnosti za potniški prevoz
S96	Druge storitvene dejavnosti	H53	Poštna in kurirska dejavnost
H53	Poštna in kurirska dejavnost	H53	Poštna in kurirska dejavnost
N82	Pisarniške in spremljajoče poslovne storitvene dejavnosti	H53	Poštna in kurirska dejavnost
H53.100	Izvajanje univerzalne poštne storitve	H53.100	Izvajanje univerzalne poštne storitve
H53.2	Druga poštna in kurirska dejavnost	H53.2	Druga poštna in kurirska dejavnost
S96.0	Druge storitvene dejavnosti	H53.2	Druga poštna in kurirska dejavnost
S96.01	Dejavnost pralnic in kemičnih čistilnic	H53.20	Druga poštna in kurirska dejavnost
H53.20	Druga poštna in kurirska dejavnost	H53.20	Druga poštna in kurirska dejavnost
H53.200	Druga poštna in kurirska dejavnost	H53.200	Druga poštna in kurirska dejavnost
S96.100	Dejavnost pralnic in kemičnih čistilnic	H53.200	Druga poštna in kurirska dejavnost
N82.9	Druge spremljajoče dejavnosti za poslovanje	H53.3	Posredniške storitve za poštno in kurirsko dejavnost
N82.99	Drugje nerazvrščene spremljajoče dejavnosti za poslovanje	H53.30	Posredniške storitve za poštno in kurirsko dejavnost
N82.990	Drugje nerazvrščene spremljajoče dejavnosti za poslovanje	H53.300	Posredniške storitve za poštno in kurirsko dejavnost