

Kratke analize
Junij 2023

Jure Povšnar

Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja do leta 2022

Povzetek

Gospodarske družbe prometa in skladiščenja so v letih pred epidemijo 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 mnoge omejitve veljale tudi v letu 2021, se je v tem letu neto čisti dobiček v dejavnosti promet in skladiščenje (H) 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 ni posebej izstopala. Neto čisti dobiček so v letu 2022 zabeležili v skoraj vseh prometnih dejavnostih, največ v cestnem tovornem prometu, le malenkost manj v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu z družbo DARS, precej pa tudi v dejavnosti pretovarjanja. Medtem ko se je dobiček v dejavnostih pretovarjanja in v cestnem tovornem prometu več kot podvojil, v dejavnosti skladiščenja pa skoraj potrojil, so poslovni rezultat medletno poslabšali v železniškem potniškem prometu in v poštni dejavnosti.

1 Uvod

V kratki analizi proučujemo statistične podatke iz bilanc stanja in izkaza poslovnega izida gospodarskih družb¹ v dejavnosti promet in skladiščenje (H), ki po dodani vrednosti, dobičku in 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 v letu 2022, ko sta na poslovanje vplivali tudi energetska kriza in inflacija. Podatki za vsako od analiziranih let vključujejo gospodarske družbe, ki so v tistem letu dejansko poslovale. Vse kategorije primerjamo v tekočih cenah. Za pestrejšo predstavitev ekonomskih gibanj veliko primerjav podajamo tudi grafično. 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).

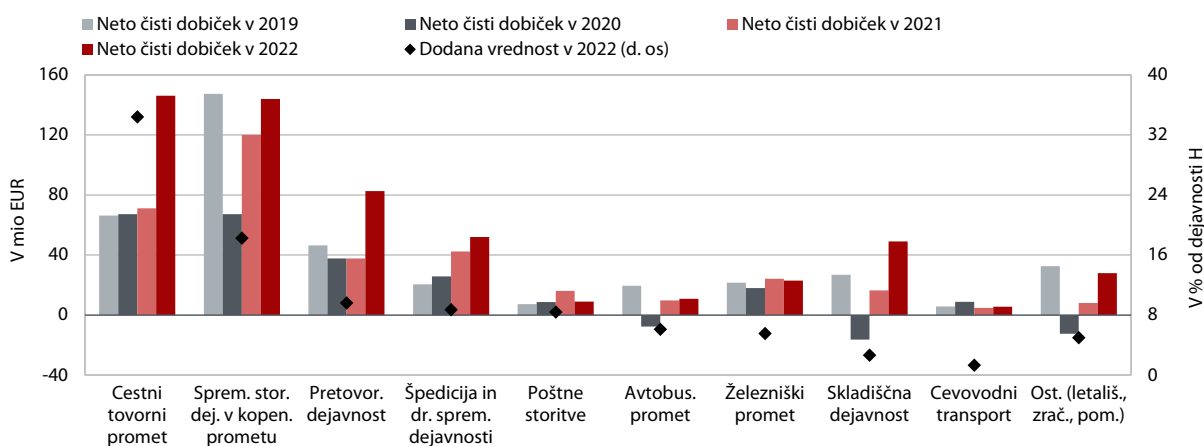
¹ Objavlja jih AJ PES na podlagi letnih poročil, ki jih enkrat letno predložijo gospodarske družbe.

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, 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 kazalnikov, ki so na voljo.

2 Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja

Dodana vrednost prometa in skladiščenja (H) se je v analiziranem obdobju 2008–2022³ zmanjšala le v letih 2009 in 2020, močno je rasla zlasti v drugi polovici prejšnjega desetletja ter v zadnjih dveh 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 in 2022 poslovanje močno izboljšalo in dodana vrednost povečala za 10,4 % in 15,9 %. V letu 2022 se je v primerjavi z letom 2019 tako nominalno dodana vrednost družb prometa povečala za 19,3 %, to je manj kot pri vseh gospodarskih družbah, kjer je znašala 22,8 %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 tam delež stroškov energije v poslovnih odhodkih precej večji in je znašal kar 13% (pri vseh družbah le 2,7 %; v 2021 10,9 %). Po dodani vrednosti v družbah dejavnosti H je tako (tudi brez upoštevanja samostojnih podjetnikov⁶) z 918 mio EUR in 34-odstotnim deležem cestni tovorni promet najpomembnejši. Druga največja dejavnost v okviru prometne so spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu, kjer so leta 2022 ustvarili 487 mio EUR dodane vrednosti. V letu 2022 so glede na predepidemijsko leto 2019 v okviru družb prometa dodano vrednost daleč najbolj, za 209 mio EUR, povečali v cestnem tovornem prometu, močno, za 79 mio EUR in 70 mio EUR, pa tudi v dejavnostih špedicije in pretovarjanja. Na drugi strani pa je dodana vrednost ostala nekoliko manjša kot v letu 2019 v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem in zračnem prometu ter v dejavnosti obratovanja taksijev.

Slika 1: V letu 2022 so neto dobiček v prometu ustvarili povsod, največ pa v cestnem tovornem prometu, v dejavnosti, kjer posluje družba DARS, ter v dejavnostih pretovarjanja, špedicije in skladiščenja



Vir podatkov: AJPES (2023), lastni izračuni.

³ Neposredna primerjava podatkov kaže 102-odstotno nominalno povečanje dodane vrednosti v omenjenem obdobju (pri vseh družbah nižje, 66-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 in 2022, beležila tudi državna pomoč družbam, katerih delovanje je bilo v času epidemioloških ukrepov omejeno, ter v zadnjem letu tudi družbam, ki so imele težave zaradi visokih cen energije. 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-odstotno, povečanje v naslednjih dveh letih pa 13-odstotno in 16,9-odstotno.

⁵ Pri izračunu dodane vrednosti brez upoštevanja subvencij sta bila ustrezna odstotka spremembe 17,8 % in 21,7 %.

⁶ Samostojni podjetniki so v letu 2022 v dejavnosti H ustvarili 254 mio EUR dodane vrednosti (za 5,1 % več kot v letu 2019; bistveno manjša rast kot pri prometnih družbah), brez upoštevanja subvencij pa 248 mio EUR (za 4,4 % več kot v letu 2019). Od celotne dodane vrednosti samostojnih podjetnikov dejavnosti H so največji del, kar 87 %, ustvarili podjetniki v dejavnosti cestnega tovornega prometa. Delež dodane vrednosti samostojnih podjetnikov prometne dejavnosti v dodani vrednosti samostojnih podjetnikov vseh dejavnosti pa je bil v letu 2022 s 15 % precej višji kot pri družbah, kjer je znašal 9 %.

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

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

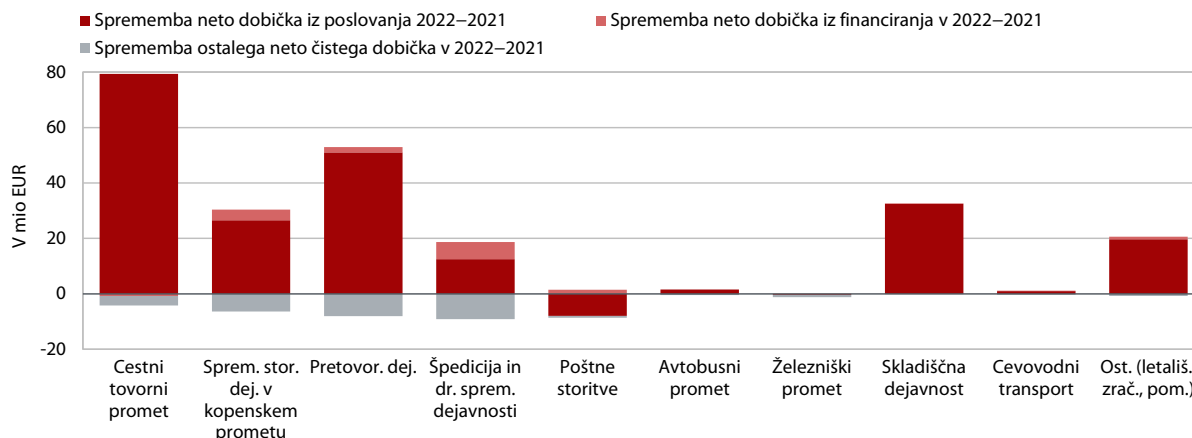
Vir podatkov: AJPEŠ (2023), lastni izračuni.

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) tudi po rasti neto čistega dobička v zadnjih treh letih niso bile med najuspešnejšimi v gospodarstvu, zgolj v letu 2022 pa je bila rast visoka. V obdobju 2019–2022 se je neto čisti dobiček prometa sicer povečal za 39,5 %, to je bolj kot pri vseh družbah (31,6 %). Vendar je pri vseh družbah zaradi različnih oblik regulacije cen s slabšimi poslovnimi rezultati močno navzdol odstopala dejavnost oskrbe z elektriko, plinom in paro (D). Če to dejavnost iz izračuna za vse družbe izločimo, so te neto čisti dobiček povečale bolj kot prometna dejavnost, to je za 41 %. 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, medtem ko se je pri vseh družbah v gospodarstvu skupaj neto dobiček rekordno povečal (podvojil) in za skoraj četrtnino presegel predkriznega. Kljub temu, da je bil v letu 2022, v primerjavi z letom 2019, še vedno precej manjši obseg letališkega in avtobusnega potniškega prometa in 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 in presegel 550 mio EUR (pri vseh družbah dosti nižja, le 6,7-odstotna rast). To je bila ena večjih rasti dobička družb med vsemi dejavnostmi, ob upoštevanju 8,8-odstotne inflacije tudi realno. V prometu in skladiščenju so v letu 2022 neto čisti dobiček zabeležili praktično v vseh dejavnostih⁷, največ pa v cestnem tovornem prometu, 146 mio EUR, le malenkost manj v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu, 144 mio EUR, in skoraj 83 mio EUR v dejavnosti pretovarjanja. Medtem ko se je dobiček v dejavnostih pretovarjanja in v cestnem tovornem prometu več kot podvojil, v dejavnosti skladiščenja pa skoraj potrojil, so poslovni rezultat poslabšali v železniškem potniškem prometu in v poštni dejavnosti.

Slika 2: Poslovanje se je v letu 2022 izboljšalo v večini prometnih dejavnosti, še najbolj v cestnem tovornem prometu in v dejavnostih pretovarjanja in skladiščenja



Vir podatkov: AJPES (2023), 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 po številu zaposlenih (20.557⁸ in 5.907⁹) 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 2022 v prvi dejavnosti 10.186 (za 98 %) več, v drugi pa 3177 (35 %) 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 in zaježitvenih ukrepih malenkost zmanjšalo, v letih 2021 in 2022 pa ponovno malo naraslo (za 1,7 % in 1,4 %). 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 letu 2022 pa se je število zaposlenih po dolgih letih ponovno malo povečalo. Celotna

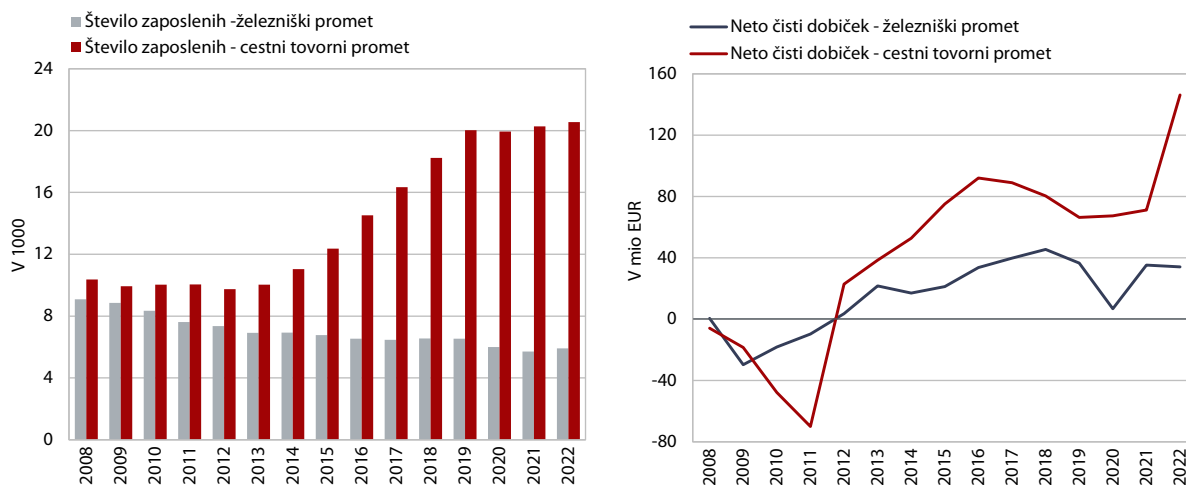
⁷ Dejavnost obratovanja taksijev že vsa leta večinoma posluje z izgubo, ki dosega nekaj sto tisoč EUR, in tako je bilo tudi v letu 2022.

⁸ V letu 2022 je v dejavnosti cestni tovorni promet poleg gospodarskih družb, kjer se je zaposlenost nekoliko povečala, poslovalo še 2507 samostojnih podjetnikov, ki so imeli 4520 zaposlenih, kar je oboje malo manj v primerjavi z letom 2021.

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.

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 vseskozi izboljševalo, do neto čistega dobička 142 mio EUR v letu 2017, ki je z zmanjšanjem v letu 2020 upadel na 85 mio EUR. K temu je zaradi omejitve poslovanja ob epidemioloških zajezitvenih ukrepih daleč največ prispevala dejavnost medkrajevnega cestnega potniškega prometa. V letu 2021 se je, zlasti zaradi ponovnega okrevanja medkrajevnega potniškega prometa in rasti v železniškem prometu, uspešnost poslovanja v oddelku H 49 ponovno močno, za prek 30 %, izboljšala in neto čisti dobiček je skoraj dosegel raven iz leta 2019. V letu 2022 se je neto čisti dobiček kopenskega prometa nadalje močno povečal, na skoraj 189 mio EUR, predvsem zaradi visoke rasti v cestnem tovornem prometu.

Slika 3: Zaposlenost se je v cestnem tovornem prometu močno povečala, v železniškem prometu* pa zmanjšala, v letu 2022 pa se je neto čisti dobiček močno povečal zlasti v cestnem tovornem prometu



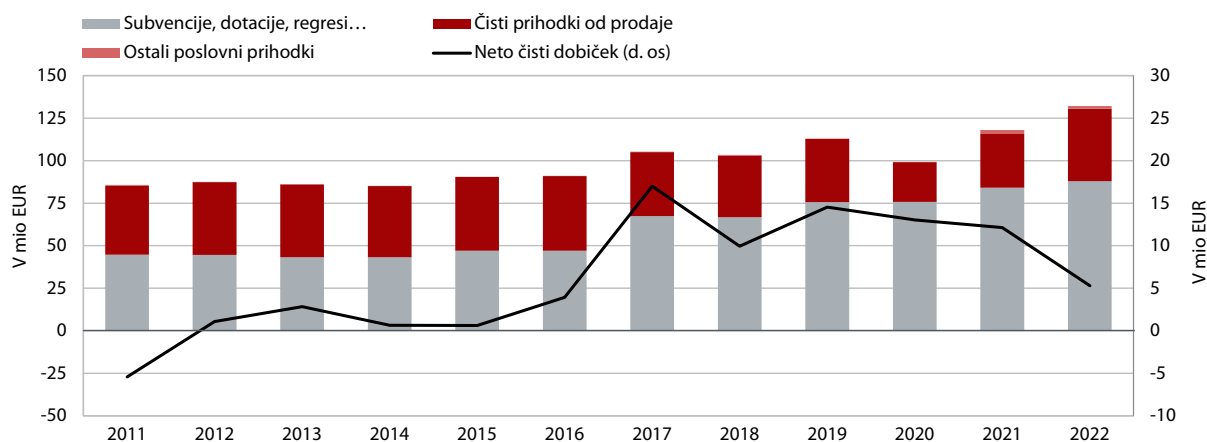
Vir podatkov: AJPES (2023), lastni izračuni.

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

V železniškem prometu so po letu 2008 tri leta poslovali z izgubo, pozneje pa z dobičkom, ki je bil največji v letu 2018, po močnem padcu v letu 2020 pa se je ta hitro spet povečal. Poslovanje v železniškem prometu se je po letu 2009, ko je bila ustvarjena velika neto čista izguba v višini 30 mio EUR, izboljševalo do leta 2013, po nekaj letih zastoja so v letu 2018 dobiček povečali na prek 45 mio EUR. Že pred epidemijo se je nato dobiček v železniškem prometu zmanjševal in v letu 2020 upadel pod 7 mio EUR, v letu 2021 pa se je spet močno povečal in je v letu 2022 znašal 34 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 malo nihal, v povprečju okoli 10 mio EUR, in je bil potem najmanjši v letu 2020, največji pa v letu 2022 (5 mio EUR in skoraj 18 mio EUR). V železniškem potniškem prometu, kjer so med leti 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 pa se je močno zmanjšal, na le 5 mio EUR. Poslovni odhodki so se namreč v tem letu močno, za skoraj 20 %, povečali (zlasti amortizacija in stroški storitev), poslovni prihodki pa so porasli le za 12 %. Ob pokovidnem okrevanju prevoznih potnikov je bila zaradi nizke osnove rast prodajnih prihodkov visoka, prek 35 %, a so se subvencije, ki v tej dejavnosti pomenijo večji del poslovnih prihodkov, povečale za manj kot 5 %.

Dejavnosti prometa in skladiščenja je v okviru gospodarskih družb običajno dodeljenih največ subvencij, ki so namenjene zlasti spodbujanju javnega potniškega prometa in so največje v železniškem potniškem prometu. V letu 2020 je država zaradi omejitev poslovanja ob zaježitvenih ukrepih med epidemijo namenila gospodarstvu precej obsežno denarno pomoč prek postavke za siceršnje subvencije, zato so se te s 528 mio EUR v letu 2019 povečale na 1354 mio EUR v letu 2020. V tem letu so zaradi omenjene pomoči izjemoma predelovalne dejavnosti prejele več subvencij od prometa. V letu 2021 je obseg subvencij gospodarskim družbam ostal precej velik, 1050 mio EUR, dejavnost prometa in skladiščenja pa jih je prejela 222 mio EUR. V letu 2022, ko so se subvencije v povezavi z epidemijo že močno zmanjšale, je vlada sprejela nove tovrstne pomoči gospodarstvu zaradi visokih cen energije, tako da je znesek subvencij vsem gospodarskim družbam ostal zelo visok in je presegal 900 mio EUR. Od tega so družbe prometa in skladiščenja dobile 238 mio EUR ali prek 26 % (delež predelovalnih dejavnosti pa je bil v letu energetske krize spet malo višji). Največ, 88 mio EUR, je bilo dodeljenih dejavnosti železniškega potniškega prometa, 63 mio EUR in 42 mio EUR pa dejavnostima avtobusnega medkrajevnega in mestnega potniškega prometa. Tudi dejavnosti železniškega in cestnega tovornega prometa sta za spodbujanje kombiniranega tovornega prometa in tudi kot pomoč države zaradi drage energije v letu 2022 prejeli razmeroma veliko subvencij, skupaj skoraj 35 mio EUR, a te so v železniškem tovornem prometu pomenile samo okoli 6 %, v cestnem tovornem prometu pa le 0,6 % poslovnih prihodkov. Nasprotno so v železniškem potniškem prometu subvencije pomenile največji del poslovnih prihodkov, v letu 2022 skoraj 67 %. 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 in 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 (2023), lastni izračuni.

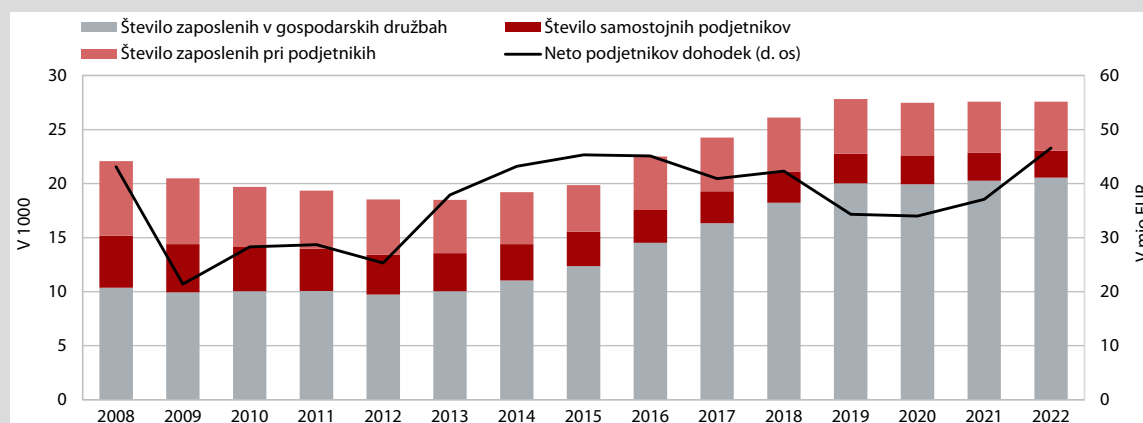
Dejavnost cestnega tovornega prometa (podrazred H 49.410) je več let zapored močno povečevala dobiček, po letu 2016 se je ta malo zmanjšal, v letu 2022 pa je spet močno narasel. Po stečajih nekaterih večjih družb v letu 2011 je dejavnost že naslednje leto poslovala s solidnim neto čistim dobičkom, ki 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 ponovno malo 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 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). Zaradi dviga stroškov energije se je neto čisti dobiček povečal manj, kot bi se sicer, to je le za okoli 4 mio EUR, na 71 mio EUR. V letu 2022 pa se je neto čisti dobiček kar več kot podvojil in dosegel 146 mio EUR. V cestnem tovornem prometu so očitno uspeli povečane stroške več kot nadoknaditi 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. Pred ekonomsko in finančno krizo je bil cestni tovorni promet ena bolj zadolženih dejavnosti, a se je delež dolga v virih sredstev z ravni prek 80 % do leta 2022 zmanjšal na 55 %, na raven, podobno vsem družbam (51 %).

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. Njihovo število se je v daljšem obdobju zmanjševalo, medtem ko se je število zaposlenih pri družbah močno povečalo. V letu 2008 je bilo podjetnikov in pri njih zaposlenih še nekoliko več kot zaposlenih pri prevozniskih družbah, v letu 2022 pa je bilo to razmerje že skoraj 1:3 v korist zaposlenih pri družbah. Podobno kot se je pri družbah gibal neto čisti dobiček, se je tudi neto podjetnikov dohodek (ki vključuje tudi zaslužek oziroma »plačo« podjetnika) v zadnjih nekaj letih malo zmanjševal, v letu 2022 pa ponovno bolj povečal. Glede na to, da se je v opazovanem obdobju število samostojnih podjetnikov prevoznikov skoraj prepolovilo, se je neto podjetnikov dohodek na podjetnika podvojil.

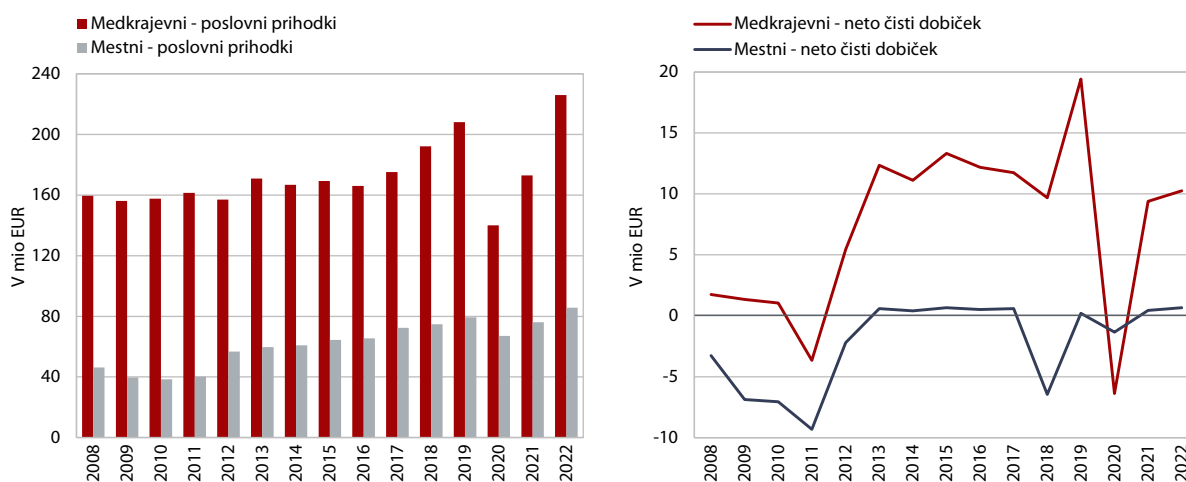
Slika 5: V cestnem tovornem prometu se je število samostojnih podjetnikov in pri njih zaposlenih zmanjševalo do sredine prejšnjega desetletja, od takrat pa se je močno povečala zaposlenost pri družbah



Vir podatkov: AJPES (2023), 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 letih 2021 in 2022 poslovanje vračalo v ustajene tirnice. V prvi dejavnosti so od leta 2008 nekaj let imeli manjšo 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 spet okrepili, kar je kljub precejšnjemu zmanjšanju subvencij pomenilo spet pozitivno poslovanje. V letu 2022 se je poslovanje z majhnim dobičkom nadaljevalo, delež subvencij v poslovnih prihodkih pa se je povečal na 49 %. 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, kjer so se na primer stroški dela zmanjšali le za 13 %. V letu 2021 so se prodajni prihodki ob rahljanju omejitvenih ukrepov zaradi epidemije ponovno povečali, a na precej nižjo raven kot pred epidemijo, subvencije pa so ostale močno povečane, kar je bilo dovolj za ponovno pozitivni rezultat, tako da je neto čisti dobiček presegel 9 mio EUR. V letu 2022 se je neto čisti dobiček še nekoliko izboljšal, na prek 10 mio EUR, saj so se, ob malenkost manjših subvencijah, prodajni prihodki povečali za več kot polovico. Delež subvencij v poslovnih prihodkih se je zmanjšal na 28 %.

Slika 6: V medkrajevnem potniškem prometu tudi močno povečane subvencije ob epidemiji v letu 2020 niso mogle nadoknaditi velikega padca prodajnih prihodkov in preprečiti izgube



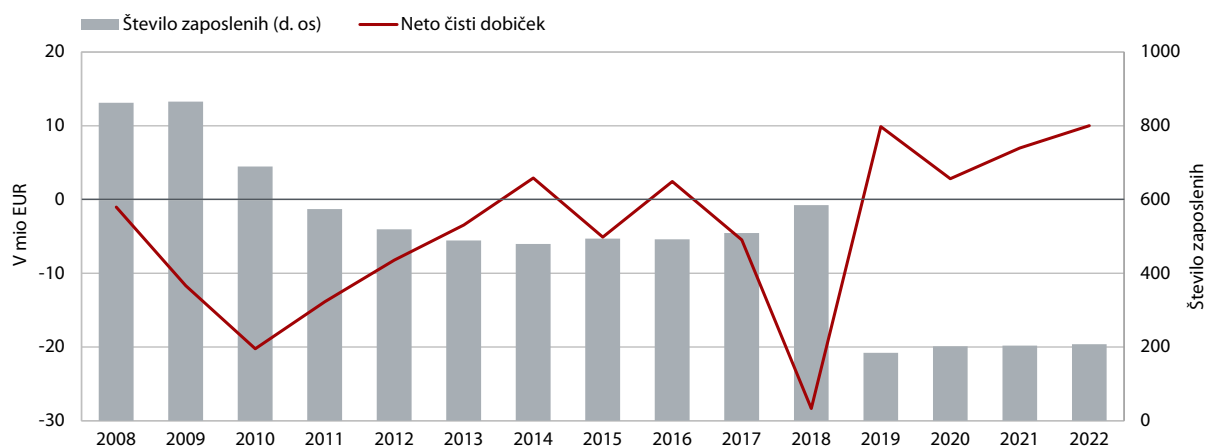
Vir podatkov: AJPES (2023), lastni izračuni.

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 se je zmanjšal na malo 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 potem neto čisti dobiček malo povečal, na skoraj 6 mio EUR, ko so se poslovni prihodki spet nekoliko bolj povečali od poslovnih odhodkov. Oboji so se povečali močno, za okoli 70 %, a odhodki manj, predvsem zaradi le nakajodstotnega povečanja stroškov dela in amortizacije.

V vodnem prometu (oddelek H 50) z osrednjo dejavnostjo pomorski blagovni promet so, razen velike izgube v letu 2018, v večini let dosegali skromen pozitiven poslovni rezultat. Vodni promet v dejavnosti H ustvari le 0,6 % dodane vrednosti. Pretežni del ustvari nekaj večjih ladjarjev ter družbe, ki opravljajo storitve vleke in 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 oslabitve in odpisov finančnih naložb poslovali z več kot 20 mio EUR izgube. Oslabitve so pomenile izboljšavo poslovanja, 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 se je poslovanje ponovno izboljšalo in dosegli so 1,5 mio EUR neto čistega dobička, kar je bilo posledica višje rasti prodajnih prihodkov od rasti stroškov storitev (35 % in 32 %), nizki pa sta bili tudi rasti stroškov dela in amortizacije.

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 še 0,7 % dodane vrednosti v dejavnosti prometa in skladiščenja H. Poslovni rezultat se je po letu 2008 do leta 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 tako zmanjšalo za 400, na 185. Tako zaposlenost kot 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 ter 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, približno petino od tega v zračnem tovornem prometu. V letu 2020 se je tudi zaradi epidemije neto čisti dobiček zmanjšal na malo pod 3 mio EUR, v letu 2021 pa se je spet povečal, na 7 mio EUR. V letu 2022 se je izboljševanje poslovanja nadaljevalo, neto čisti dobiček je presegel 10 mio EUR in kar tretjina je bila ustvarjena v zračnem tovornem prometu.

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

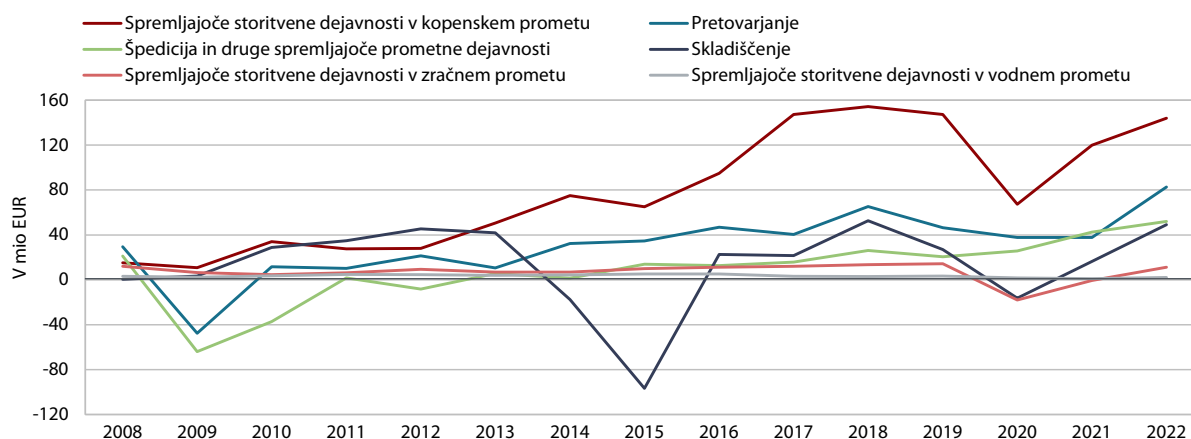


Vir podatkov: AJPES (2023), lastni izračuni.

Dejavnost skladiščenja in spremljajoče prometne dejavnosti (oddelek H 52) je najuspešnejša v okviru prometa in skladiščenja in je tudi v letu 2022 največ prispevala k izboljšanju rezultata v prometu.

Oddelek sestavljajo raznovrstne dejavnosti, poleg prekladalne (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 zelo uspešno poslovala in povečevala dobiček. S precejšnjo izgubo je poslovala le v prvem letu gospodarsko-finančne krize 2009, dobiček pa se je opazneje zmanjšal tudi v letu 2015 zaradi velike izgube v dejavnosti skladiščenja. V nadaljevanju se je poslovanje oddelka H 52 močno izboljšalo v letu 2018 so dosegli največji neto čisti dobiček, 315 mio EUR, ki 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 (polovica dobička v prometu). V letu 2021 je oddelek H 52 spet močno povečal neto čisti dobiček, na prek 217 mio EUR. S tem sicer še ni dosegel visokih ravni izpred nekaj let, a prispevek omenjenega oddelka k izboljšanju poslovnega rezultata v dejavnosti prometa in skladiščenja je bil več kot tričetrtinski. V letu 2022 se je neto čisti dobiček v oddelku H 52 povečal za 57 %, na 341 mio EUR, s čimer je presegel doslej najvišje (nominalne) vrednosti.

Slika 8: V spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu se je zaradi zmanjšanja prihodkov od cestnin ob izbruhu epidemije covid-19 neto čisti dobiček v okviru oddelka H 52 najbolj zmanjšal, naslednje leto pa najbolj povečal



Vir podatkov: AJPES (2023), lastni izračuni.

V okviru oddelka H 52 v večini analiziranih let najbolj poslujejo spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu.

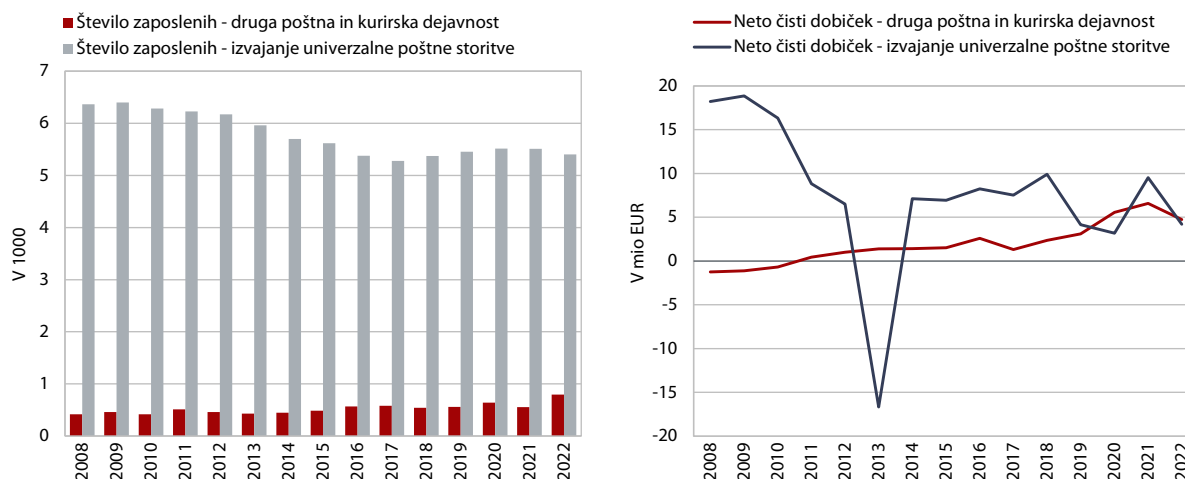
Tako so tudi v letu 2020 poslovanje zaključili s 67 mio EUR neto čistega dobička, kjer pa se je ta tudi najbolj zmanjšal, za 80 mio EUR. Prodajni prihodki so se zmanjšali za 16 %, poslovni odhodki pa bistveno manj (stroški dela in amortizacija so se še povečali). Zmanjšanje dobička je seveda močno povezano z omejitvenimi ukrepi ob epidemiji, saj 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. Dejavnost pretovarjanja je bila s 38 mio EUR dobička druga po uspešnosti poslovanja, tretja po vrsti pa je bila s 26 mio EUR neto čistega dobička dejavnost špedicije, kjer so dobiček celo povečali. V letu epidemije sta najslabše poslovali dejavnosti skladiščenja in spremljajočih storitvenih dejavnosti v zračnem prometu. V skladiščni dejavnosti so se zlasti v dejavnosti zagotavljanja blagovnih rezerv v letu epidemije poslovni odhodki skoraj trikrat bolj povečali od poslovnih prihodkov. V spremljajočih storitvenih dejavnostih v zračnem prometu pa je

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

bilo poslabšanje poslovanja povezano predvsem z omejitvami javnega potniškega prometa med epidemijo v zračnem in letališkem prometu. V letu 2021 se je s sproščanjem omejitev za 53 mio EUR izboljšal poslovni rezultat v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu (na 120 mio EUR neto čistega dobička), za 33 mio EUR v dejavnosti skladiščenja ter za po 17 mio EUR v spremljajočih storitvenih dejavnostih v zračnem prometu in v dejavnosti špedicije. Omejitve, ki so v letu 2021 še veljale v zračnem in posledično v letališkem potniškem prometu, so močno vplivale na obseg poslovanja, tako da so spremljajoče storitvene dejavnosti v zračnem prometu kljub izboljšanju tudi to leto še zaključile z rdečimi številkami. V letu 2022 se je najbolj, skoraj trikratno povečal neto čisti dobiček v skladiščanju in presegel 49 mio EUR. Močno so se povečali čisti prihodki od prodaje blaga in materiala, zelo pa je upadla nabavna vrednost prodanega blaga in materiala in drugi poslovni odhodki. Izboljšanje je zlasti vezano na dejavnost upravljanja z blagovnimi rezervami. V dejavnosti pretovarjanja se je končni poslovni rezultat tudi zelo, za 119 %, povečal in dosegel skoraj 83 mio EUR, saj so se poslovni prihodki povečali za 100 mio EUR, poslovni odhodki pa več kot pol manj. Večina izboljšanja poslovanja v tej dejavnosti je povezana z boljšim poslovanjem družbe Luka Koper. V špedicijski dejavnosti se je neto čisti dobiček povečal za 23 %, na 52 mio EUR, je pa dobiček precej razpršen med posameznimi družbami, tako da tudi nekoč tam vodilna družba, Intereuropa, zdaj dosega le precej manj kot desetino dobička te dejavnosti. V spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu pa se je neto čisti dobiček povečal za 20 %, na 144 mio EUR, kjer so se prav tako poslovni prihodki dvakrat bolj povečali od poslovnih odhodkov. V tej dejavnosti daleč največji del dobička dosega družba DARS.

Poštna in kurirska dejavnost (oddelek H 53) je v analiziranem obdobju večinoma poslovala stabilno s solidnim dobičkom, kar velja tudi za leto izbruha epidemije. 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 delnicami NKBM, ki jih je kupila Pošta Slovenije). 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 letu 2022 pa se je nekoliko poslabšal in se ponovno vrnil na 9 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 ...). Slednji so bili v epidemijskem letu 2020 po skupnem neto čistem dobičku uspešnejši od Pošte Slovenije, v letu 2021 pa je naš glavni izvajalec univerzalnih poštne storitev dobiček kar potrojil in s tem potrdil svojo še vedno močno vlogo na poštne trgu. V letu 2022 so poslovni rezultat poslabšali tako pri univerzalnih poštne storitvah, kot tudi v kurirske dejavnosti in v obeh dosegli podoben, malo nižji dobiček.

Slika 9: Pošta Slovenije z več tisoč zaposlenimi, mrežo poslovalnic in visoko dodano vrednostjo ohranja primat v poštne dejavnosti, vse uspešnejši pa postajajo tudi globalni dostavljalci paketov



Vir podatkov: AJPES (2023), 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 zavezitveni ukrepi, sprejeti med epidemijo v letu 2020, ki so poslovanje nekaterih prometnih dejavnosti močno omejili, še posebej avtobusni, železniški in letališki potniški promet. V tem letu je večina prometnih dejavnosti poslabšala svoje poslovanje in kljub hkratni državni pomoči se je neto čisti dobiček prometne dejavnosti prepolovil. Vendar so večjo izgubo zabeležili le v treh prometnih dejavnostih, v letališkem prometu, skladiščenju z blagovnimi rezervami in v 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 tudi še naslednje leto, se dobiček prometne dejavnosti tudi v letu 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 to leto med uspešnejšimi v okviru vseh družb, v primerjavi z letom 2019 pa doseženi dobiček ni posebej izstopal. Dejavnost cestnega tovornega prometa je z visoko rastjo v letu 2022 po doseženem neto čistem dobičku ponovno enkrat preseгла spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu z družbo DARS, doslej daleč najboljši poslovni rezultat pa so dosegli tudi v dejavnosti pretovarjanja in na špediciji.

Literatura in viri

- AJPES. (2023). 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.

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 proizvodnih 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.