

---

**Jure Povšnar**

**Razmah avtoprevozniške dejavnosti v Sloveniji in po občinah**

**Delovni zvezek št. 2/2010, let. XIX**

---

**Kratka vsebina:** V delovnem zvezku smo želeli ugotoviti, katere slovenske občine so najbolj avtoprevozniško razvite po dodani vrednosti na prebivalca, pa tudi po poslovnem izidu, zaposlenosti, produktivnosti in obsegu voznega parka. Poudarek je bil zlasti na spremembi omenjenih kazalnikov po posameznih občinah v obdobju 2003–2008. Zgoščen pregled gibanj ključnih kazalnikov te dejavnosti je dopolnjen z obsežnimi tabelami.

**Ključne besede:** občine, avtoprevozniška dejavnost, statistični podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida, gospodarske družbe, podjetniki, dodana vrednost, poslovni izid, rangiranje po kazalnikih

*Zbirka Delovni zvezki je namenjena objavljanju izsledkov tekočega raziskovalnega dela, analizi podatkovnih serij in predstavitev metodologij s posameznih področij dela urada. S tem želimo spodbuditi izmenjavo zamisli o ekonomskih in razvojnih vprašanjih, pri čemer je pomembno, da se analize objavijo čim hitreje, tudi če izsledki še niso dokončni.*

*Mnenja, ugotovitve in sklepi so v celoti avtorjevi in ne izražajo nujno uradnih stališč Urada RS za makroekonomske analize in razvoj.*

*Objava in povzemanje publikacije sta dovoljena delno ali v celoti z navedbo vira.*

Delovni zvezki Urada RS za makroekonomske analize in razvoj

Izdajatelj:

Urad RS za makroekonomske analize in razvoj

Gregorčičeva 27

1000 Ljubljana

Tel.: (+386) 1 478 1012

Telefaks: (+386) 1 478 1070

E-naslov: gp.umar@gov.si

Odgovorna urednica: mag. Barbara Ferk (barbara.ferk@gov.si)

Delovni zvezek: Razmah avtoprevozniške dejavnosti v Sloveniji in po občinah

Avtor: Jure Povšnar (jure.povsnar@gov.si)

Lektoriranje: Sektor za prevajanje Generalnega sekretariata Vlade RS

Lektoriranje angleškega povzetka: Terry T. Jackson

Strokovna recenzentka: Ivanka Zakotnik

Ljubljana, marec 2010

CIP - Kataložni zapis o publikaciji

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656.1.025.4:352(497.4)

POVŠNAR, Jure

Razmah avtoprevozniške dejavnosti v Sloveniji in po občinah  
[Elektronski vir] / Jure Povšnar. - El. knjiga. - Ljubljana : Urad  
RS za makroekonomske analize in razvoj, 2010. - (Zbirka Delovni  
zvezki UMAR ; letn. 19, št. 2)

Način dostopa (URL): [http://www.umar.gov.si/fileadmin/user\\_upload/publikacije/dz/2010/dz02-10.pdf](http://www.umar.gov.si/fileadmin/user_upload/publikacije/dz/2010/dz02-10.pdf)

ISBN 978-961-6031-95-0

250206976

## KAZALO VSEBINE

1 UVOD .....	1
2 SLOVENSKO AVTOPREVOZNIŠTVO V ZADNJIH LETIH .....	2
3 ZAPOSLENOST, DODANA VREDNOST IN POSLOVNI IZID V AVTOPREVOZNIŠKI DEJAVNOSTI V SLOVENIJI .....	4
4 RAZVITOST AVTOPREVOZNIŠTVA V SLOVENSKIH OBČINAH .....	7
5 POVEZANOST RAZVITOSTI AVTOPREVOZNIŠTVA PO OBČINAH Z NEKATERIMI SPREMENLJIVKAMI .....	11
6 SPREMEMBE DODANE VREDNOSTI, ZAPOSLENOSTI IN POSLOVNEGA IZIDA AVTOPREVOZNIŠKE DEJAVNOSTI PO OBČINAH MED LETOMA 2003 IN 2008 .....	14
7 POGLED NAPREJ .....	25
8 SKLEP .....	27

## Kazalo slik

Slika 1: Sprememba obsega cestnega blagovnega prometa (merjeno v tonskih kilometrih) v državah EU v obdobju 2003–2008 .....	3
Slika 2: Obseg cestnih prevozov blaga (merjeno v tonskih kilometrih) na prebivalca v državah EU v letih 2003 in 2008 .....	3
Slika 3: Gibanje zaposlenosti v gospodarskih družbah in pri podjetnikih v dejavnosti cestnega blagovnega prometa v Sloveniji v obdobju 2003–2008 .....	4
Slika 4: Gibanje dodane vrednosti v gospodarskih družbah in pri podjetnikih v dejavnosti cestnega blagovnega prometa v Sloveniji v obdobju 2003–2008 .....	5
Slika 5: Gibanje poslovnega izida v gospodarskih družbah in pri podjetnikih* v dejavnosti cestnega blagovnega prometa v Sloveniji v obdobju 2003–2008 .....	6
Slika 6: Prikaz razvitosti avtoprevozniške dejavnosti v letu 2008 na karti slovenskih občin .....	9
Slika 7: Dodana vrednost avtoprevozniške dejavnosti na prebivalca občine, v EUR, in dodana vrednost vseh dejavnosti v občini na prebivalca občine, v EUR, v letu 2008 .....	11
Slika 8: Dodana vrednost avtoprevozniške dejavnosti na prebivalca občine, v EUR, in delež prihodkov od prodaje na tujih trgih v vseh prihodkih od prodaje, v %, v letu 2008 .....	12
Slika 9: Dodana vrednost avtoprevozniške dejavnosti na prebivalca občine, v EUR, v letu 2008 in dolžina pomembnejših cest v občini, v kilometrih, v letu 2007 .....	12
Slika 10: Dodana vrednost avtoprevozniške dejavnosti na prebivalca občine, v EUR, v letu 2008 in število prebivalcev občine na km <sup>2</sup> v letu 2007 .....	13
Slika 11: Relativni indeks rasti zaposlenosti v avtoprevozniški dejavnosti (Slovenija = 100) v obdobju 2003–2008 in stopnja registrirane brezposelnosti v letu 2003 .....	13
Slika 12: Zgornja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 dodana vrednost avtoprevozniške dejavnosti na prebivalca najbolj izboljšala .....	15
Slika 13: Spodnja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 dodana vrednost avtoprevozniške dejavnosti na prebivalca najbolj zmanjšala .....	16
Slika 14: Zgornja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 zaposlenost v avtoprevozniški dejavnosti na prebivalca najbolj izboljšala .....	17
Slika 15: Spodnja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 zaposlenost v avtoprevozniški dejavnosti na prebivalca najbolj zmanjšala .....	18
Slika 16: Zgornja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 poslovni izid v avtoprevozniški dejavnosti na prebivalca najbolj izboljšal .....	19
Slika 17: Spodnja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 poslovni izid v avtoprevozniški dejavnosti na prebivalca najbolj poslabšal .....	21
Slika 18: Dekompozicija neto čistega dobička obračunskega obdobja avtoprevozniških gospodarskih družb .....	25
Slika 19: Sprememba povprečnih cen* dizelskega goriva z vsemi davki v letu 2009 glede na povprečne cene v obdobju 2005–2008 v državah EU .....	26

## Kazalo tabel

Tabela 1: Razvitost avtoprevozniške dejavnosti v 193 slovenskih občinah v letu 2008 .....	8
Tabela 2: Rangirani kazalniki za avtoprevozniško dejavnost po 193 slovenskih občinah .....	22

## **Povzetek**

Slovenska avtoprevozna dejavnost se je v zadnjih nekaj letih do leta 2008 močno okrepila, še posebej s povečanjem mednarodnih prevozov. Obseg opravljenih prevozov blaga domačih avtoprevoznikov na prebivalca, ki je bil še leta 2003 povprečen, je v naslednjih letih postal skoraj najvišji med državami EU. Zaposlenost in dodana vrednost sta se bolj povečali v prevoznih podjetjih kot pri samostojnih prevoznikih. Glede na naravne danosti, razvitost cestnega omrežja in splošno gospodarsko razvitost je avtoprevozništvo v slovenskih občinah zelo različno razvito, a hkrati dovolj enakomerno razporejeno po Sloveniji. Bolj skoncentrirano je na določenih območjih, in sicer iz Ljubljane proti Dolenjski, v slovenjgraškem koncu, ob avtocesti na Gorenjsko, v južnih občinah med Italijo in Hrvaško, v smeri Nove Gorice ter jugovzhodno od Maribora. Po dodani vrednosti na prebivalca so najbolj avtoprevozna občine Trebnje, Šempeter - Vrtojba in Mozirje, največji prirast tega kazalnika v obdobju 2003–2008 pa je bil v občinah Črenšovci, Trebnje in Ivančna Gorica. Poslabšan poslovni izid v avtoprevozni dejavnosti v Sloveniji v letu 2008 je bil še v večji meri posledica višjih cen goriva ter optimističnega investiranja pred krizo, medtem ko bo svetovna kriza poslabšala kazalnike za leto 2009. Ocenjujemo, da so največje težave v letu 2009 imeli avtoprevozniki v občinah, v katerih so že leto prej v tej dejavnosti izkazali veliko izgubo (npr. Komenda, Podlehnik, od večjih občin pa Trebnje, Ilirska Bistrica) ter v občinah, v katerih je bila zaradi krize v težavah kakšna pomembna dejavnost, na katero je bilo avtoprevozništvo vezano (npr. v občinah Slovenj Gradec, Murska Sobota).

## **Summary**

Slovenian road freight transport has increased sharply in recent years, at most reflected increasing international transport. The volume of road freight transport of domestic carriers per capita, while average in 2003, increased to one of the highest among EU countries in 2008. Employment and value added improved more in companies than in private independent carriers. Road freight transport activity in Slovenian communities has developed very differently according to natural conditions, accessibility of road network and economic development in general, but it is steel fairly evenly allocated across Slovenia. It is more concentrated in certain areas like on the way from Ljubljana to Dolenjska, in the Slovenj Gradec region, around the Gorenjska highway, in southern communities between Italy and Croatia, in the direction of Nova Gorica and southeast of Maribor. By value added per capita, the most developed truck driving communities are Trebnje, Šempeter - Vrtojba and Mozirje while the highest rise of this indicator in the period of 2003 to 2008 recorded in the communities of Črenšovci, Trebnje and Ivančna Gorica. In 2008, deteriorating business results in road freight transport was merely a consequence of higher fuel prices and optimistic pre-crises investing; the global crises worsened the situation in 2009. We estimate that in 2009, the greatest difficulties were experienced by truck drivers in communities where this activity had already recorded major losses in 2008 (e.g. Komenda, Podlehnik, from larger communities Trebnje, Ilirska Bistrica etc.) and in communities where some important economic activity to which road freight transport activity was closely connected was in trouble because of the crises (e.g. Slovenj Gradec, Murska Sobota etc.).

## 1 UVOD

Dejavnost cestnega blagovnega prometa oziroma avtoprevozniška dejavnost sodi med pomembnejše v gospodarstvu, saj njena večja razvitost omogoča dobro in pravočasno preskrbljenost gospodarstva z materialnimi dobrinami in tako tudi spodbuja hitrejši razvoj ostalih gospodarskih panog. Z več kot 22 tisoč zaposlenimi, vključno s podjetniki prevozniki, je avtoprevoznništvo tudi velika dejavnost, kjer so v letu 2008 ustvarili 22 % dodane vrednosti dejavnosti prometa, skladiščenja in zvez in 1,7 % dodane vrednosti vsega slovenskega gospodarstva. Avtoprevoznništvo ima tudi svojo okoljsko komponento, ki je dokaj negativna, saj gre za način prevoza, ki precej obremenjuje okolje. Vendar delovni zvezek tega vidika ne obravnava, pozornost pa bolj posveča regionalni razvitosti omenjene dejavnosti in njeni prostorski porazdeljenosti po slovenskih občinah.

Prvo poglavje opiše hiter razvoj avtoprevozniške dejavnosti v Sloveniji v zadnjih nekaj letih, tudi v primerjavi z drugimi državami EU. V drugem poglavju je razvoj dejavnosti v Sloveniji v obdobju 2003–2008 predstavljen s kazalniki zaposlenosti, dodane vrednosti in poslovnega izida, tako avtoprevozniških družb kot podjetnikov posameznikov. V tretjem poglavju ugotavljamo, katere so avtoprevozniško najrazvitejše občine in jih pokažemo na karti Slovenije. V nadaljevanju predstavimo povezanost razvitosti avtoprevoznništva v občinah z nekaterimi spremenljivkami, kot so splošna razvitost občine, razvitost cestnega omrežja v občini, itd. Osrednji del delovnega zvezka zajema grafični prikaz zgornje desetine občin, kjer sta se zaposlenost in dodana vrednost (na prebivalca) v omenjenem petletnem obdobju najbolj povečala, poslovni izid pa najbolj izboljšal in na drugi strani prikaz spodnje desetine občin, kjer so se ti kazalci najbolj poslabšali. Posebej pomembna se zdi na koncu še tabela, kjer so predstavljene prav vse občine s pripadajočimi rangi oziroma uvrstitvami po posameznih kazalcih, kar bralcu omogoča še poglobljenejšo analizo avtoprevoznništva v določeni občini.

## 2 SLOVENSKO AVTOPREVOZNIŠTVO V ZADNJIH LETIH

Od leta 2003 do leta 2008 je bila rast cestnega blagovnega prometa<sup>1</sup> v Sloveniji zelo visoka tako glede na rast v drugih državah EU kakor tudi v primerjavi s splošno gospodarsko rastjo (rastjo BDP) in »konkurenčnimi« prevozi po železnici. Merjeno z obsegom cestnih blagovnih prevozov na prebivalca, se je Slovenija v zadnjih petih letih povzpela med države EU z najrazvitejšim avtoprevozništvom. K temu je veliko pripomogel vstop Slovenije v EU, ki je omogočil boljše in administrativno manj naporne povezave med nekaterimi trgi. Slovenija in njeni avtoprevozniki so večje poslovne pretoke lahko izkoristili tudi zaradi odlične lega na križišču V. in X. vseevropskega prometnega koridorja, ob vstopu v EU pa se nam je kot majhni državi uspelo dogovoriti tudi o možnosti takojšnjega opravljanja kabotaže v starih članicah EU.<sup>2</sup> Gotovo so hiter razvoj domačega avtoprevozniškega sektorja spodbujale v primerjavi z drugimi državami EU v tistem času še razmeroma nizke cene dizelskega goriva in nizke cestnine za tovorna vozila za uporabo avtocest v Sloveniji. V EU-27 je povprečna cena dizelskega goriva v obdobju 2005–2008 znašala 1069 EUR/1000 litrov, v Sloveniji pa 995 EUR/1000 litrov.<sup>3</sup> Slovenska cena je bila nižja od evropske za 6,9 %, kar pa ob majhni variabilnosti cen dizla med državami EU-27 ni malo. Nižjo ceno od naše so imeli le še v baltiških državah, Luksemburgu, na Malti in Cipru ter v Španiji.

V obdobju 2003–2008 se je v EU-27 obseg blagovnih prevozov s tovornjaki in po železnici približno enako povečeval. Prevozi s tovornjaki so se okrepiли za 15,0 %, prevozi po železnici pa za 14,7 %. V Sloveniji se je obseg železniških blagovnih prevozov prav tako povečal za podoben odstotek, za 16,6 %, bistveno bolj, kar za 131,0 % pa se je povečal obseg cestnih blagovnih prevozov. Pri tem je bila rast domačih cestnih blagovnih prevozov v notranjem prometu<sup>4</sup> z 32,1 % zmerna, prevozi v mednarodnem prometu pa so se povečali kar za 170,1 % (pri tem prevozi po tujini in kabotaža za kar 563,6 %, prevozi, ko je blago odpeljeno iz Slovenije za 107,9 % in prevozi, ko je blago pripeljeno v Slovenijo za 93,6 %). Zaradi hitreje rasti cestnih prevozov blaga od železniških se je delež cestnega blagovnega prometa v skupnem cestnem in železniškem povečal s 70,0 % v letu 2003 na 82,2 % v letu 2008 in je v tem času tudi presegal povprečje EU-27. Za primerjavo povejmo še, da se je bruto domači proizvod v EU-27 v tem obdobju povečal za 11,8 %, slovenski pa za 27,4 %. Rast obsega prevozov blaga slovenskih avtoprevoznikov je bila v omenjenem petletnem obdobju najvišja med vsemi državami EU-27, visoke stopnje rasti obsega prevozov pa so dosegli še v nekaterih vzhodnoevropskih novopristopnicah k EU ter v Grčiji in na Portugalskem (gl. sliko 1).

Po tako intenzivni rasti cestnih blagovnih prevozov se je Slovenija po razvitosti avtoprevozniške dejavnosti uvrstila prav pri vrhu držav EU-27. Več tonskih kilometrov na prebivalca kot v Sloveniji so v letu 2008 prevozili le še v Luksemburgu registrirani avtoprevozniki. Tu gre po nekaterih informacijah tudi za davčne ugodnosti pri registraciji in tako ta majhna država, umeščena med velikima Nemčijo in Francijo, pritegne tudi veliko tujcev (zato tako visoke številke prevozov na prebivalca). V Sloveniji registrirani avtoprevozniki so v letu 2003 prevozili po 3528 tonskih kilometrov na prebivalca, kar je bilo nekje na povprečju držav EU-27 (oziroma le za 4,5 % več), pet let pozneje, to je v letu 2008, pa so jih prevozili že 8045. To je pomenilo, da je bil obseg

<sup>1</sup> Domača in evropska statistika spremlja obseg cestnega blagovnega prometa, tj. dejavnosti prevozov blaga s tovornjaki ali tudi avtoprevozniške dejavnosti, po državah, tako da izmeri obseg prevozov v posamezni državi registriranih tovornih vozil ne glede na to, ali opravljajo prevoze doma ali v drugih državah. Najustreznejša je meritev v tonskih kilometrih, ki upošteva tudi razdaljo, na kateri se določena količina blaga prepelje.

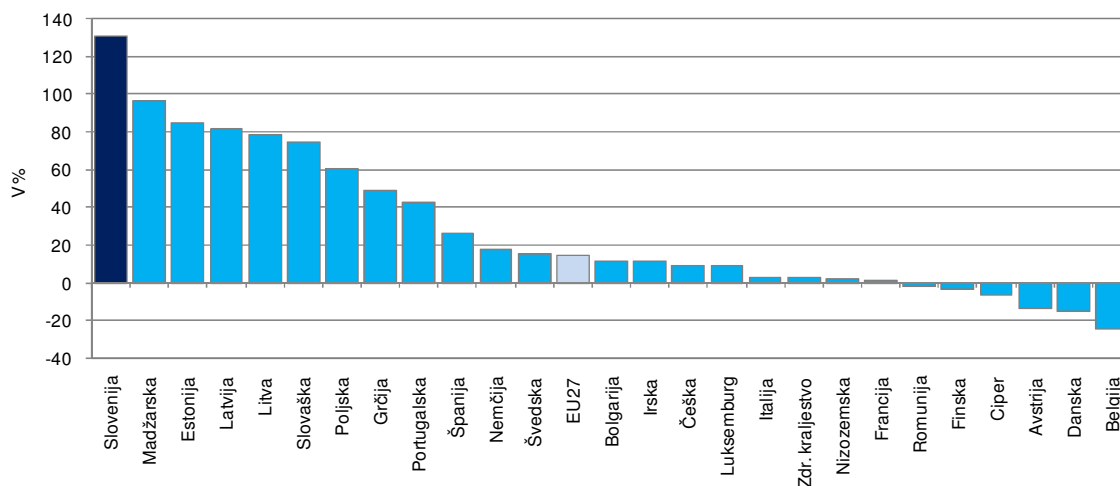
<sup>2</sup> Kabotaža je opravljanje prevoza blaga v neki drugi državi (naloženo in razloženo v drugi državi). Druge novopristopnice v nekajletnem prehodnem obdobju kabotaže v starih članicah niso smele opravljati.

<sup>3</sup> Povprečje tedenskih podatkov Oil Bulletin (2009); podatki za Bolgarijo in Romunijo, ki so vključeni v izračun povprečja EU, veljajo za leto 2008.

<sup>4</sup> Podatki SURS; prevozi med dvema krajema v Sloveniji.

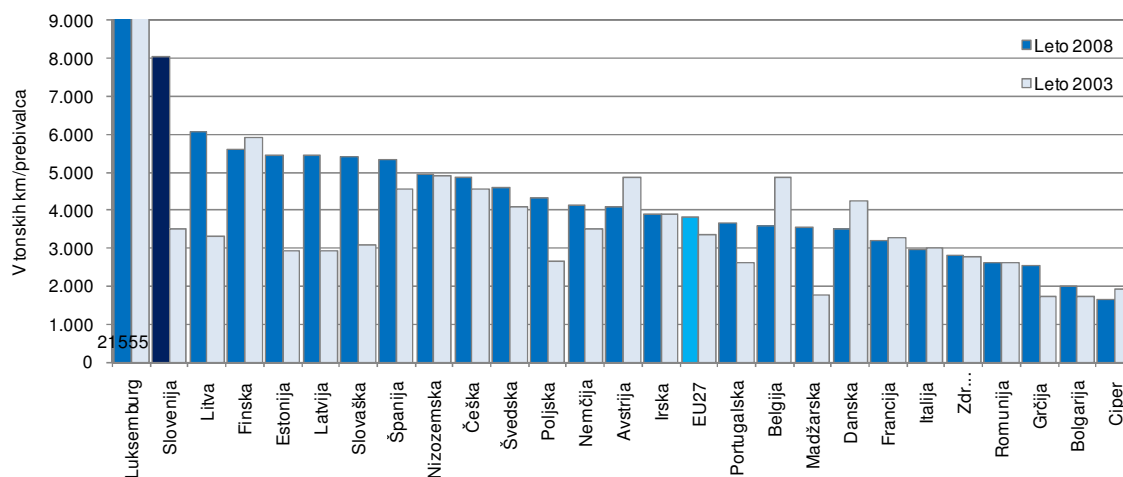
cestnih blagovnih prevozov na prebivalca v Sloveniji že za 111,4 % višji od povprečja držav EU-27 (gl. sliko 2). V večini držav se je sicer obseg prevozov s tovornjaki na prebivalca okrepil in le v nekaterih državah, kot so Belgija, Avstrija in Danska, se je znižal.

**Slika 1: Sprememba obsega cestnega blagovnega prometa (merjeno v tonskih kilometrih) v državah EU v obdobju 2003–2008**



Vir podatkov: Eurostat; lastni preračun.

**Slika 2: Obseg cestnih prevozov blaga (merjeno v tonskih kilometrih) na prebivalca v državah EU v letih 2003 in 2008**



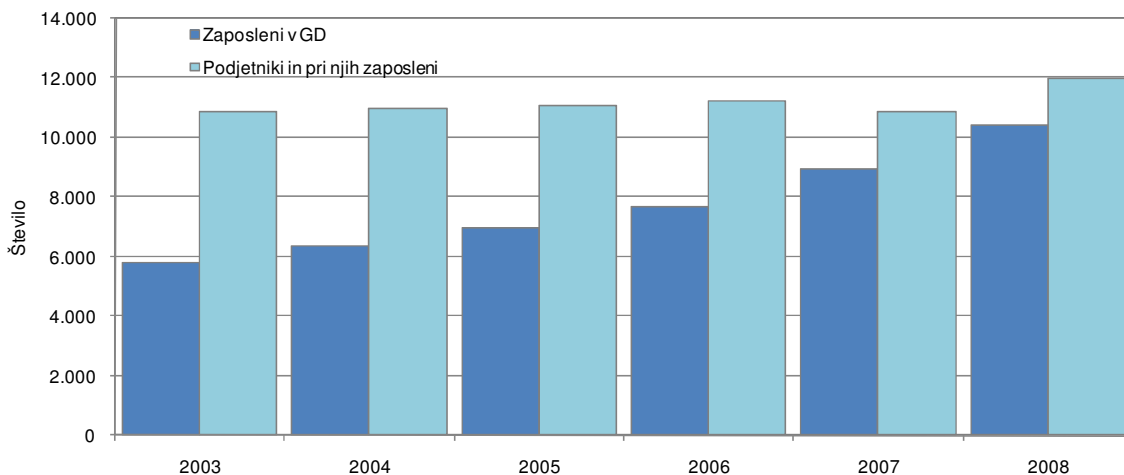
Vir podatkov: Eurostat; lastni preračun.



### 3 ZAPOSLENOST, DODANA VREDNOST IN POSLOVNI IZID V AVTOPREVOZNIŠKI DEJAVNOSTI V SLOVENIJI

Za celovito razumevanje rastoče vloge in pomena avtoprevozniške dejavnosti v Sloveniji v nadaljevanju prikazujemo gibanja osnovnih makroekonomskih kategorij (dodana vrednost, zaposlenost, poslovni rezultat), ki so bila realizirana v omenjenem storitvenem sektorju. Pri prikazu in analizi gibanj teh kategorij smo izhajali iz podatkov AJPES o poslovanju gospodarskih družb in samostojnih podjetnikov posameznikov. Podatki AJPES so bili zbrani in obdelani na podlagi letnih poročil o poslovanju, ki jih tej agenciji vsako leto pošiljajo družbe in podjetniki. Naša analiza je zajela obdobje od leta 2003 do 2008 s poudarkom na spremembi med obema letoma. Podatkom za gospodarske družbe so pridruženi tudi podatki za zadrage, pri samostojnih podjetnikih pa upoštevamo male, srednje in velike podjetnike (poenostavljeno v nadaljevanju govorimo le o družbah oziroma podjetjih in podjetnikih). Pri številu zaposlenih smo upoštevali zaposlene pri družbah in zaposlene pri podjetnikih, prav tako pa tudi same podjetnike. Pri sumiranju izkazanih poslovnih rezultatov smo se soočili s problemom, da pri družbah izkazani neto čisti dobiček obračunskega obdobja ni primerljiv z neto podjetnikovim dohodkom, ki je izkazan pri podjetnikih. Neto podjetnikov dohodek namreč vsebuje poleg dobička tudi nagrado podjetniku za njegovo poslovno udejstvovanje. Da bi podjetnikov dohodek naredili vsaj približno primerljiv in tako seštevljiv z neto čistim dobičkom družb, smo uporabili prilagoditev, ki se uradno sicer ne uporablja. Predpostavili smo, da lahko podjetniku pripišemo plačo v višini stroškov dela na zaposlenega v podjetjih iz iste dejavnosti. Pri ugotavljanju skupnega poslovnega izida družb in podjetnikov smo torej sešteli neto čisti dobiček družb in podjetnikov dohodek, ki pa smo ga predhodno zmanjšali za nagrado za opravljeno delo podjetnika<sup>5</sup>. Pri interpretaciji skupnih poslovnih rezultatov družb in podjetnikov je potrebno upoštevati, da je omenjena prilagoditev s katero smo iz poslovnega rezultata poskušali izločiti vse stroške dela dokaj robustna<sup>6</sup>.

**Slika 3: Gibanje zaposlenosti v gospodarskih družbah in pri podjetnikih v dejavnosti cestnega blagovnega prometa v Sloveniji v obdobju 2003–2008**



Vir podatkov: AJPES; lastni preračun.

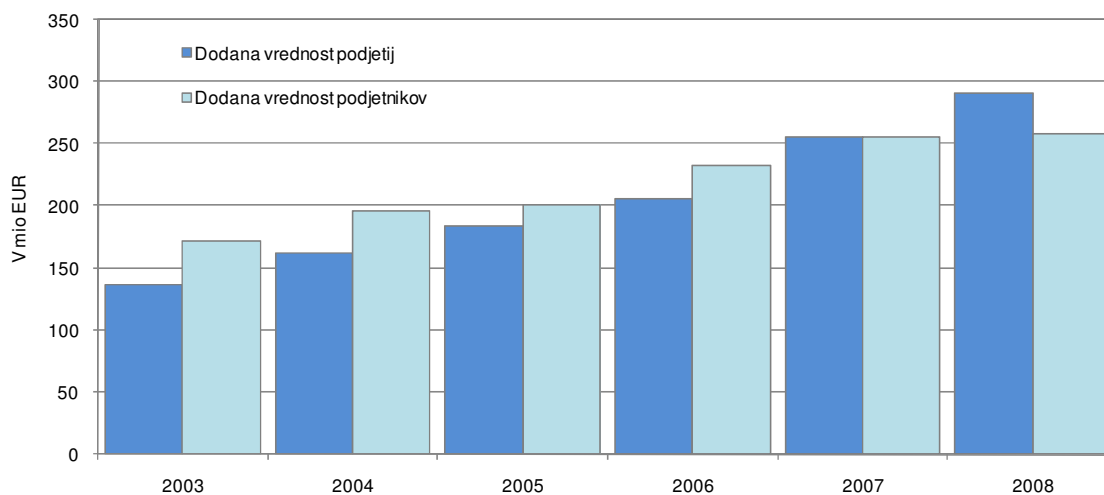
<sup>5</sup> Zmnožek števila podjetnikov in povprečnih stroškov dela na zaposlenega pri družbah iz iste dejavnosti.

<sup>6</sup> Prilagoditev predpostavlja enake delovne obremenitve in iz njih izhajajoče nagrade za opravljeno delo tako samozaposlenih kot zaposlenih. Omenjena predpostavka ni vedno realistična. Predpostavka je v celoti nerealistična v skrajnem primeru, ko se je podjetnik, v celoti poplačal z uporabo različnih dovoljenih računovodskih tehnik, ki skušajo kar najbolj zmanjšati izdatke za davek na dobiček.

Rast števila vseh zaposlenih je v obdobju 2003–2008 v avtoprevozništvu znašala 34,6 % ali skoraj trikrat toliko kot v gospodarstvu (11,8 %). Delež vseh zaposlenih v avtoprevozniški dejavnosti, ki jih je bilo v letu 2008 22364, je znašal 3,5 % zaposlenih v vseh dejavnostih. Medtem ko so podjetniki in pri njih zaposleni v letu 2008 v vseh dejavnostih skupaj pomenili 20,3 % vseh zaposlenih (podjetnikov, pri njih zaposlenih in zaposlenih pri družbah), je bil delež v avtoprevozniški dejavnosti nadpolovičen, 53,4 %. Toda v avtoprevozniški dejavnosti se ta delež zadnja leta znižuje, ker se hitro povečuje zaposlenost v podjetjih, med letoma 2003 in 2008 za 80,4 % (gl. sliko 3). V vseh dejavnostih gospodarstva se je zaposlenost v podjetjih povečala le za 10,7 %. Medtem ko se je število podjetnikov v gospodarstvu povečalo za 25,9 %, se je v avtoprevozništvu znižalo za 14,2 %. Število zaposlenih pri podjetnikih v avtoprevozništvu pa je s 36,3 % raslo hitreje kot v gospodarstvu (7,0 %).

Dodana vrednost, ustvarjena v dejavnosti cestnega blagovnega prometa, je v obdobju 2003–2008 nominalno naraščala pri družbah in podjetnikih, čeprav precej bolj pri družbah (za 113,6 % v primerjavi s 50,4 % pri podjetnikih; gl. sliko 4). Delež družb v celotni ustvarjeni dodani vrednosti avtoprevozniške dejavnosti se je s 44,2 % v letu 2003 povišal na 52,9 % v letu 2008. Družbe so v gospodarstvu v vsem obdobju ustvarile več kot 90 % dodane vrednosti in podjetniki manj od desetine. Skupna dodana vrednost v avtoprevozništvu se je v omenjenem obdobju nominalno povečala za 78,4 %, v vseh dejavnostih gospodarstva pa za 48,2 % in v gospodarstvu je bila rast dodane vrednosti pri družbah in pri podjetnikih tudi bolj izenačena. Dodana vrednost je v letu 2008 v avtoprevozniški dejavnosti znašala 548,5 mio EUR ali 2,8 % dodane vrednosti družb in podjetnikov vseh dejavnosti gospodarstva.

**Slika 4: Gibanje dodane vrednosti v gospodarskih družbah in pri podjetnikih v dejavnosti cestnega blagovnega prometa v Sloveniji v obdobju 2003–2008**

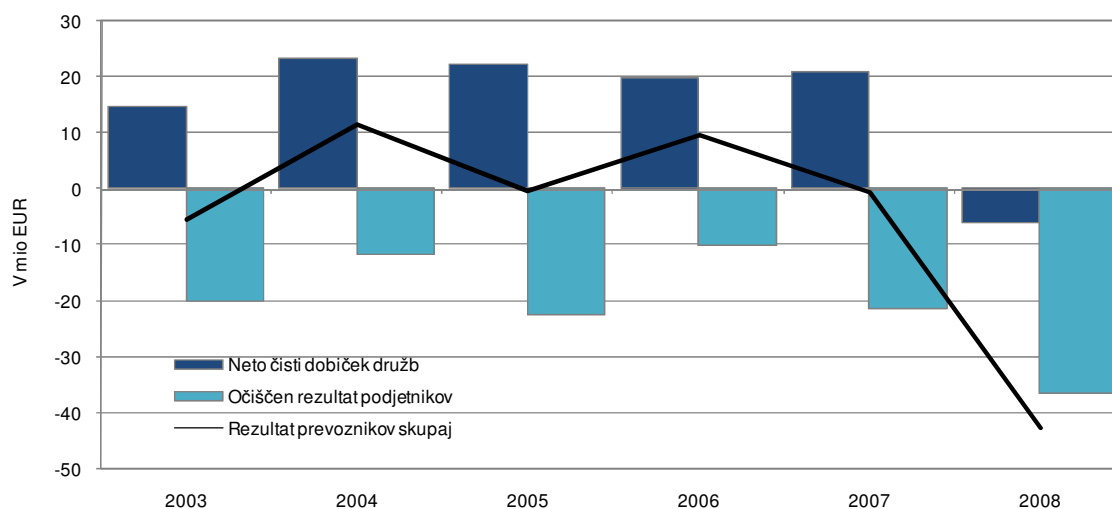


Vir podatkov: AJPES; lastni preračun.

Ugotovili smo torej, da sta deleža zaposlenosti in dodane vrednosti podjetnikov v primerjavi z ustreznima deležema družb v avtoprevozniški dejavnosti še vedno visoka glede na celotno gospodarstvo, vendar se vztrajno znižujeta. To je verjetno tudi posledica sprememb zakonodaje v letu 2006, ki je prinesla več ugodnosti družbam. Medtem ko samostojni podjetnik za obveznosti jamči z vsem svojim premoženjem, družbe jamčijo le z ustanovnim kapitalom, pa tudi dobiček samostojnega podjetnika je obdavčen po progresivni dohodninski stopnji, medtem ko je dobiček gospodarske družbe obdavčen po enotni dohodninski stopnji.

Zbirni izračuni poslovnega rezultata<sup>7</sup> kažejo, da so tako podjetniki v avtoprevozniški dejavnosti kot tudi v vseh dejavnostih skupaj vsa leta obdobja 2003–2008 poslovali z (neto) izgubo (gl. sliko 5). Ta se je v letu 2008 glede na leto 2003 povečala za približno dve tretjini (v avtoprevozništvu malo manj, v vseh dejavnostih pa malo bolj). Medtem ko se je pri podjetjih celotnega gospodarstva neto čisti dobiček po nekajletnem obdobju rasti v letu 2008 malo več kot prepolovil in dosegel 1661,5 mio EUR, pa so v avtoprevozništvu že imeli neto čisto izgubo v višini 6,0 mio EUR. Združeni poslovni izid družb in podjetnikov za celotno gospodarstvo je bil v letu 2003 pozitiven, v višini 792,3 mio EUR, v letu 2008 pa je bil za 16,3 % nižji in je dosegel 662,8 mio EUR. V avtoprevozniški dejavnosti pa je skupni poslovni izid podjetij in podjetnikov že v letu 2003 pomenil izgubo v višini 5,4 mio EUR, ki se je v letu 2008 povišala na 42,5 mio EUR.

**Slika 5: Gibanje poslovnega izida v gospodarskih družbah in pri podjetnikih\* v dejavnosti cestnega blagovnega prometa v Sloveniji v obdobju 2003–2008**



Vir podatkov: AJPES; lastni preračun.

Opomba: \*Neto podjetnikov dohodek smo zmanjšali za povprečne stroške dela na zaposlenega, ki jih dosegajo avtoprevozniške družbe.

<sup>7</sup> Omenili smo že, da smo zaradi primerljivosti poslovnega izida podjetij in podjetnikov prilagodili podjetnikov dohodek in iz njega izločili podjetniku pripisano (prisojeno) plačo v višini stroškov dela na zaposlenega pri podjetjih iz iste dejavnosti. Glede na to, da metoda ni uradna, je treba tako dobljene zbirne rezultate poslovanja vzeti s pridržkom.

#### 4 RAZVITOST AVTOPREVOZNIŠTVA V SLOVENSКИH OBČINAH

Visoka rast cestnega blagovnega prometa v Sloveniji v zadnjih nekaj letih je bila dobra motivacija, da pogledamo, kako se je razmah avtoprevoznštva kazal na ravni slovenskih občin. Osnovni kazalnik za razvitost avtoprevoznštva v občini je obseg ustvarjene dodane vrednosti avtoprevoznštva dejavnosti v občini. Ker pa so občine različno velike in različno razvite, je seveda pričakovati, da bo v večji in razvitejši občini tudi obseg ustvarjene dodane vrednosti avtoprevoznštva dejavnosti večji. Ena od možnosti, kako prikazati in ustrežneje primerjati razvitost avtoprevoznštva po občinah, je bila, da bi primerjali deleže dodane vrednosti avtoprevoznštva dejavnosti v ustvarjeni dodani vrednosti vseh dejavnosti v občini. Vendar podatki AJ PES, ki jih uporabljamo in zajemajo gospodarske družbe (in zadruga) ter samostojne podjetnike posameznike, ne vključujejo kmetijske dejavnosti. To bi bilo lahko problematično na primer pri nekaterih manjših občinah, ki so bolj kmetijsko usmerjene in imajo tudi razvit avtoprevoznštva sektor. Pri takih občinah bi bil obseg prevoznštva dejavnosti precenjen. Kot kazalnik razvitosti avtoprevoznštva smo zato upoštevali dodano vrednost avtoprevoznštva dejavnosti na prebivalca občine.<sup>8</sup> Ker pa se zdi z narodnogospodarskega vidika vseeno pomembnejše, če ima razvito prevoznštvo velika občina kot pa majhna, smo sestavili še mešani kazalnik absolutne dodane vrednosti in relativne dodane vrednosti (tj. na prebivalca) in ga prikazali kot rang. Po pričakovanju je bila v letu 2008 po ustvarjeni dodani vrednosti v avtoprevoznštva dejavnosti z 68,6 mio EUR na prvem mestu ljubljanska občina (12,5 % slovenske), sledita pa ji občini Koper (26,5 mio EUR) in Trebnje (25,2 mio EUR). Po ustvarjeni dodani vrednosti na prebivalca je na prvem mestu s 1280 EUR na prebivalca občina Trebnje, sledita pa ji občini Šempeter - Vrtojba (1167 EUR na prebivalca) in Mozirje (1036 EUR na prebivalca). Če upoštevamo kombinirani kazalec dodane vrednosti in dodane vrednosti na prebivalca so najbolj avtoprevoznštva občine Trebnje, Ivančna Gorica in Šempeter - Vrtojba (gl. tabelo 1).

Na karti slovenskih občin (gl. sliko 6 na str. 12) vidimo, da se intenzivnost avtoprevoznštva dejavnosti bolj koncentrira le na določenih območjih Slovenije. Eno takih leži jugovzhodno od ljubljanske občine v smeri Dolenjske in zajema občine Trebnje, Ivančna Gorica, Grosuplje, Šmartno pri Litiji in Škofljica. Teh pet občin je v letu 2008 skupaj ustvarilo 57,5 mio EUR dodane vrednosti v avtoprevoznštva dejavnosti ali več kot desetino slovenske. Prevoznštva je pomembna dejavnost tudi v treh jugozahodnih občinah Hrpelje - Kozina, Ilirska Bistrica in Koper/Capodistria, kjer so s prevozi s tovornjaki skupaj ustvarili 38,8 mio EUR dodane vrednosti. Naslednje pomembnejše prevoznštva območje leži v bližini meje med Koroško in Savinjsko regijo ter vključuje občine Mozirje, Zreče, Slovenj Gradec, Ljubno, Nazarje in Vojnik. Te občine so skupaj ustvarile 29,4 mio EUR dodane vrednosti. Avtoprevoznštva dejavnost je močno razvita tudi na poti od osrednje Slovenije proti Gorici, predvsem v občinah Šempeter - Vrtojba, Vipava, Logatec in Ajdovščina (skupaj 25,7 mio EUR dodane vrednosti). Peto tako pomembno prevoznštva območje poteka severno in severozahodno od ljubljanske občine ob avtocesti na Gorenjsko. Tu po močni avtoprevoznštva dejavnosti prednjačijo občine Vodice, Dol pri Ljubljani, Naklo, Šenčur, Komenda, Trzin in Cerklje na Gorenjskem (skupaj so v avtoprevoznštva ustvarili 25,2 mio EUR dodane vrednosti). Na koncu bi omenili še eno, sicer bolj nehomogeno avtoprevoznštva območje, ki zajema občine jugovzhodno od mariborske. To so občine Podlehnik, Rače - Fram, Kidričevo, Gorišnica, Rogaška Slatina, Hajdina in Lenart ter pomurski Črenšovci, ki so s cestnimi prevozi blaga skupaj ustvarile 27,7 mio EUR dodane vrednosti.

<sup>8</sup> Čeprav tudi tak kazalnik ni absolutno najboljši, saj so nekatere občine lahko demografsko izpraznjene ali pa zelo gosto poseljene in tako kazalnik dejansko bolj izraža demografsko sliko občine kot pa samo razvitost prevoznštva.

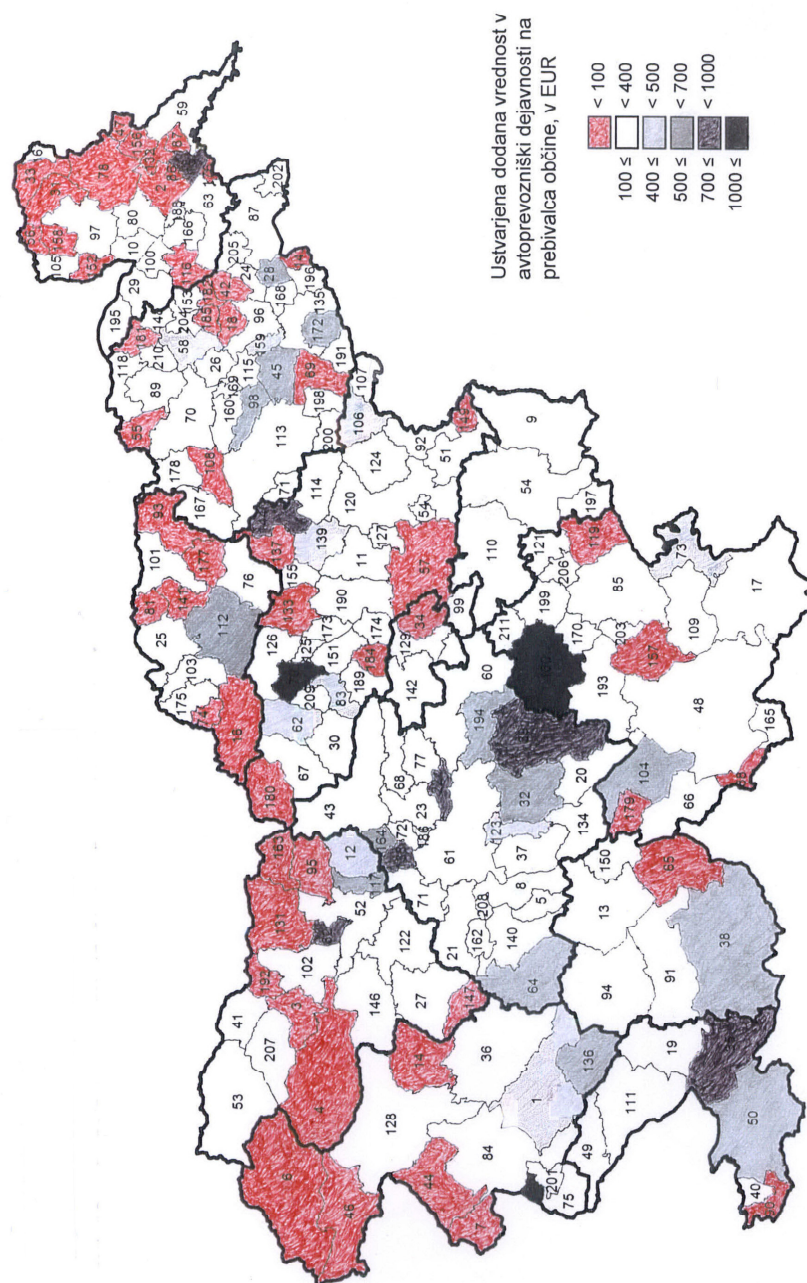
Tabela 1: Razvitost avtoprevoziške dejavnosti v 193 slovenskih občinah v letu 2008

R.*		Do/Pr	Dod	R.*		Do/Pr	Dod	R.*		Do/Pr	Dod
1	Trebnje	1280	25,2		<b>SLOVENIJA</b>	<b>269</b>	<b>548,5</b>	112	Gornja Radgona	112	1,4
3	Šempeter - Vrtojba	1167	7,5	109	Veržej	268	0,4	107	Zagorje ob Savi	112	1,9
5	Mozirje	1036	6,7	51	Črnomelj	264	3,9	106	Trbovlje	109	1,9
2	Ivančna Gorica	913	13,6	91	Komen	262	0,9	137	Velike Lašče	107	0,4
16	Črenšovci	902	3,9	82	Prebold	259	1,2	142	Rogašovci	105	0,4
15	Vodice	898	3,9	30	Ljubljana	253	68,6	110	Ormož	105	1,8
10	Dol pri Ljubljani	877	4,5	78	Radenci	253	1,3	105	Jesenice	105	2,3
12	Naklo	809	4,2	37	Celje	249	12,5	139	Oplotnica	102	0,4
23	Hrpelje - Kozina	747	3,1	96	Šmartno ob Paki	245	0,8	141	Semič	102	0,4
11	Zreče	709	4,7	41	Škofja Loka	245	5,5	135	Radlje ob Dravi	101	0,6
4	Slovenj Gradec	693	11,8	44	Žalec	238	5,1	134	Šentjernej	99	0,7
19	Vipava	666	3,6	81	Pivka	236	1,4	98	Velenje	99	3,4
9	Šenčur	657	5,4	68	Hoče - Slivnica	233	2,5	147	Dolenjske Toplice	94	0,3
8	Ilirska Bistrica	652	9,2	66	Sežana	232	2,9	153	Gornji Petrovci	91	0,2
7	Grosuplje	628	11,6	100	Lovrenc na Pohorju	231	0,7	146	Majšperk	90	0,4
55	Podlehnik	611	1,2	85	Duplek	224	1,5	160	Bistrica ob Sotli	88	0,1
33	Šmartno pri Litiji	585	3,1	43	Krško	222	6,4	152	Preddvor	87	0,3
26	Rače - Fram	548	3,6	84	Mengeš	221	1,6	145	Žiri	82	0,4
24	Kidričevo	536	3,6	57	Vrhnika	211	4,0	149	Žirovnica	82	0,4
32	Gorišnica	535	3,3	39	Maribor	202	22,5	161	Sodražica	81	0,2
6	Koper/Capodistria	514	26,5	45	Nova Gorica	201	7,4	156	Sveti Jurij	81	0,2
38	Komenda	513	2,6	101	Štore	200	0,9	131	Laško	79	1,1
18	Ribnica	506	4,7	122	Luče	199	0,3	164	Vitanje	78	0,2
13	Logatec	503	6,3	102	Tišina	196	0,8	128	Tržič	76	1,2
56	Ljubno	498	1,3	42	Kranj	195	10,6	165	Podvelka	75	0,2
49	Trzin	487	1,8	88	Šentilj	193	1,6	151	Kungota	75	0,4
25	Škofljica	485	4,0	118	Dobrna	186	0,4	157	Mežica	74	0,3
17	Rogaška Slatina	482	5,4	95	Dobrova - Polhov Gradec	181	1,3	167	Kuzma	73	0,1
58	Nazarje	479	1,3	61	Brežice	180	4,4	159	Loška dolina	70	0,3
27	Metlika	475	4,0	132	Žetale	179	0,3	166	Bovec	68	0,2
53	Hajdina	442	1,7	99	Železniki	178	1,2	158	Kobarid	66	0,3
14	Ajdovščina	437	8,3	71	Šentjur	178	3,4	155	Cerkno	65	0,3
36	Vojnik	429	3,6	76	Kočevo	177	3,0	143	Bled	64	0,7
21	Lenart	424	5,0	117	Domava	174	0,5	136	Piran/Pirano	62	1,1
40	Cerklje na Gorenjskem	414	2,8	79	Slovenske Konjice	171	2,5	148	Beltinci	59	0,5
35	Šmarje pri Jelšah	389	3,9	75	Radovljica	170	3,2	171	Odranci	56	0,1
52	Lukovica	387	2,1	121	Vransko	169	0,4	168	Muta	56	0,2
48	Miklavž na Dravskem polju	384	2,4	60	Slovenska Bistrica	169	5,2	173	Dobrovnik/Dobronak	55	0,1
29	Idrija	375	4,5	111	Mislinja	169	0,8	163	Moravske Toplice	52	0,3
31	Tolmin	375	4,5	93	Cerknica	166	1,8	150	Hrastnik	50	0,5
63	Starše	375	1,5	104	Prevalje	165	1,1	174	Tabor	49	0,1
34	Lendava/Lendva	361	4,1	115	Divača	165	0,7	162	Ruše	45	0,3
86	Bloke	356	0,6	90	Litija	162	2,4	172	Turnišče	44	0,2
50	Pesnica	353	2,7	124	Mirna Peč	160	0,5	169	Brda	41	0,2
74	Horjul	352	1,0	87	Sevnica	160	2,8	179	Osilnica	40	0,0
47	Šoštanj	346	3,0	92	Medvode	156	2,3	170	Bohinj	39	0,2
22	Ptuj	340	8,1	130	Gornji Grad	149	0,4	177	Sveta Ana	37	0,1
65	Žužemberk	335	1,6	73	Kamnik	140	4,0	176	Vuzenica	32	0,1
72	Kozje	332	1,1	69	Domžale	139	4,6	178	Destriak	31	0,1
28	Murska Sobota	328	6,5	116	Polzela	134	0,8	181	Razkrižje	25	0,0
64	Miren - Kostanjevica	327	1,6	120	Kranjska Gora	134	0,7	180	Grad	25	0,1
20	Novo mesto	327	14,1	114	Gorenja vas - Poljane	130	0,9	182	Cankova	24	0,0
46	Brezovica	327	3,4	126	Radeče	129	0,6	175	Kanal	21	0,1
67	Moravče	323	1,6	97	Postojna	129	2,0	184	Velika Polana	9	0,0
62	Ig	318	2,0	127	Borovnica	128	0,5	183	Črna na Koroškem	5	0,0
77	Škocjan	316	1,0	123	Videm	127	0,7	185	Juršinci	2	0,0
119	Hodoš/Hodos	306	0,1	140	Benedikt	126	0,3	186	Ribnica na Pohorju	0	0,0
83	Rogatec	300	1,0	108	Ravne na Koroškem	125	1,5	187	Šalovci	0	0,0
70	Braslovče	296	1,6	144	Cerkvenjak	124	0,3	188	Kobilje	0	0,0
94	Loški Potok	293	0,6	133	Markovci	119	0,5	190	Zavrč	0	0,0
80	Križevci	287	1,0	129	Selnica ob Dravi	118	0,5	189	Jezerško	0	0,0
59	Dravograd	286	2,6	125	Puconci	118	0,7	192	Sv. Andraž v Slov. goricah	0	0,0
54	Ljutomer	282	3,4	138	Podčetrtek	118	0,4	191	Trnovska vas	0	0,0
113	Dobje	280	0,3	103	Izola/Isola	118	1,9	193	Solčava	-5	0,0
142	Dobrepolje	272	1,0	154	Kostel	113	0,1				

Vir podatkov: AJPES; lastni preračun.

Opombe: Do/Pr – dodana vrednost na prebivalca, v EUR; Dod – dodana vrednost, v mio EUR; R.\* – rang po kombinirani absolutni in relativni (na prebivalca) dodani vrednosti (50 : 50); občine obarvane s sivo barvo – zgornja desetina občin po kombiniranem rangju.

Slika 6: Prikaz razvitosti avtoprevozniške dejavnosti v letu 2008 na karti slovenskih občin



33 občin, ki smo jih nekako razvrstili v šest bolj ali manj zaokroženih slovenskih območij, na katerih je avtoprevozniška dejavnost najrazvitejša (po kazalniku dodane vrednosti na prebivalca), je v letu 2008 skupaj ustvarilo 204,3 mio EUR dodane vrednosti iz omenjene dejavnosti ali 37,2 % vse slovenske. Seštejemo lahko še dodano vrednost iz avtoprevozniške dejavnosti petih slovenskih občin, kjer – merjeno na prebivalca – ta

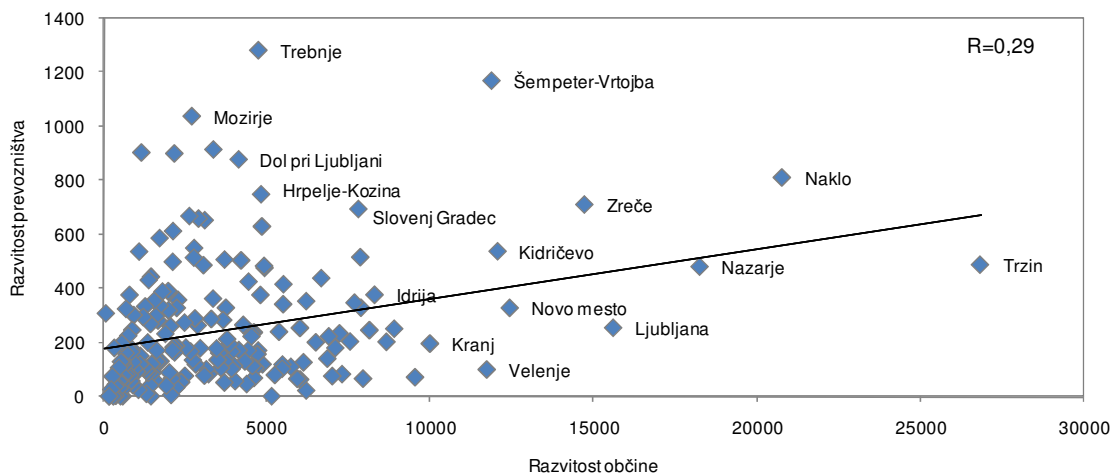
dejavnost ni zelo razvita, kljub temu pa je bila ustvarjena dodana vrednost avtoprevoznitva v vsaki od teh občin višja od 10 mio EUR. Te občine so Ljubljana, Maribor, Novo mesto, Celje in Kranj, skupaj pa so ustvarile 128,3 mio EUR avtoprevoznitške dodane vrednosti, kar je 23,4 % vse slovenske. Skupaj je teh 38 oziroma 20 % slovenskih občin ustvarilo več kot 60 % vse slovenske dodane vrednosti iz avtoprevoznitške dejavnosti. Spodnjih 96 oziroma spodnja polovica občin po kazalniku dodane vrednosti avtoprevoznitške dejavnosti na prebivalca pa je ustvarila iz te dejavnosti le 73,4 mio EUR ali samo 13,4 % vse slovenske dodane vrednosti te dejavnosti.

## 5 POVEZANOST RAZVITOSTI AVTOPREVOZNIŠTVA PO OBČINAH Z NEKATERIMI SPREMENLJIVKAMI

Velikost dejavnosti cestnih blagovnih prevozov v občini bi lahko bila povezana z razvitostjo občine, obsegom (avto)cestne infrastrukture v občini, gostoto poselitve občine, izvozno naravnostjo občine, stopnjo brezposelnosti v občini, koncentracijo industrijskih dejavnosti ali pa gradbeno dejavnostjo v občini, obstojem in razvitostjo industrijskih, poslovnih in obrtnih con v občini, bližino pomembnih mejnih prehodov, razpoložljivostjo ustreznih parkirnih površin itd. Povezanost obsega avtoprevoznitva z nekaterimi omenjenimi kategorijami, za katere so bili na voljo podatki, smo posamično preizkusili slikovno, z razsevnim diagramom (gl. slike 7–11), ter z izračunom korelacijskega koeficienta, ki kaže moč in smer povezave.

Pričakovati je, da bo v občini, v kateri so dobro razvite vse dejavnosti, razvita tudi dejavnost avtoprevoznitva, kar se deloma potrди tudi z našo enostavno regresijsko analizo. Smer povezave je ustrežna, moč povezave pa ni zelo velika, saj je korelacijski koeficient le 0,29 (gl. sliko 7).

**Slika 7: Dodana vrednost avtoprevoznitve na prebivalca občine, v EUR, in dodana vrednost vseh dejavnosti v občini na prebivalca občine, v EUR, v letu 2008**



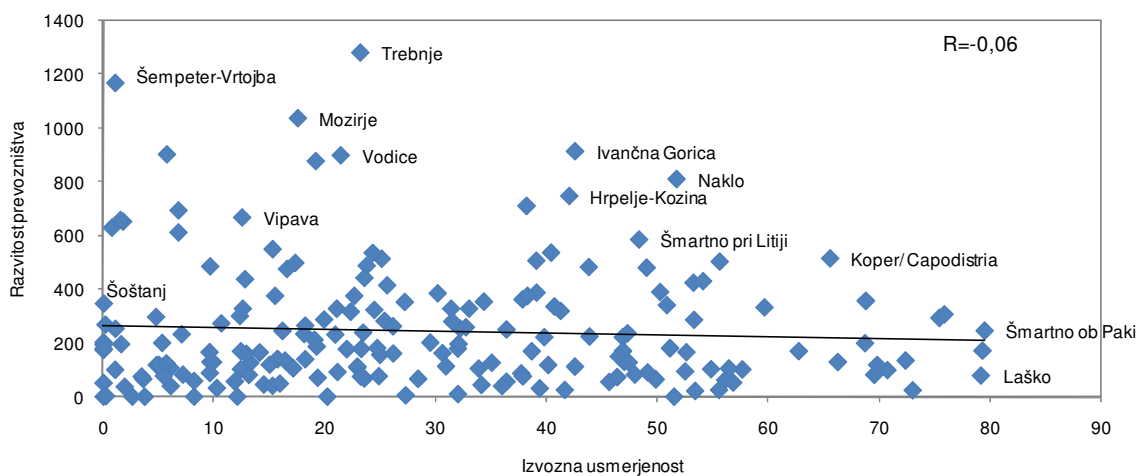
Vir podatkov: AJPES; SURS; lastni preračun.

Glede na to, da po podatkih SURS že okoli pet šestin cestnih prevozov blaga (merjeno v tonskih kilometrih) v Sloveniji registrirani avtoprevozniki opravijo v mednarodnem prometu, bi sklepali, da bo avtoprevoznitvo razvitejše v bolj izvozno usmerjenih občinah (gl. sliko 8), vendar enostavna regresija ne pokaže tu nobene povezave. Nekoliko boljša je spet povezanost med razvitostjo avtoprevoznitve in razvitostjo cestnega omrežja v občini. Smer povezave je pozitivna in korelacijski koeficient 0,25, kar je zmerno in ne veliko (slika 9).

Prav tako razvitost avtoprevoznitva ne pokaže kakšne zaznavne povezanosti z gostoto poseljenosti prebivalstva (slika 10). Z nekoliko naivno predpostavko, da za avtoprevoznitvo ni potrebna zelo visoka stopnja izobrazbe in se zato ponuja kot odredišna dejavnost za občine z visoko brezposelnostjo, smo preizkusili še možno povezanost s to spremenljivko. Toda tudi tukaj nismo mogli odkriti močnejše povezave (gl. sliko 11).

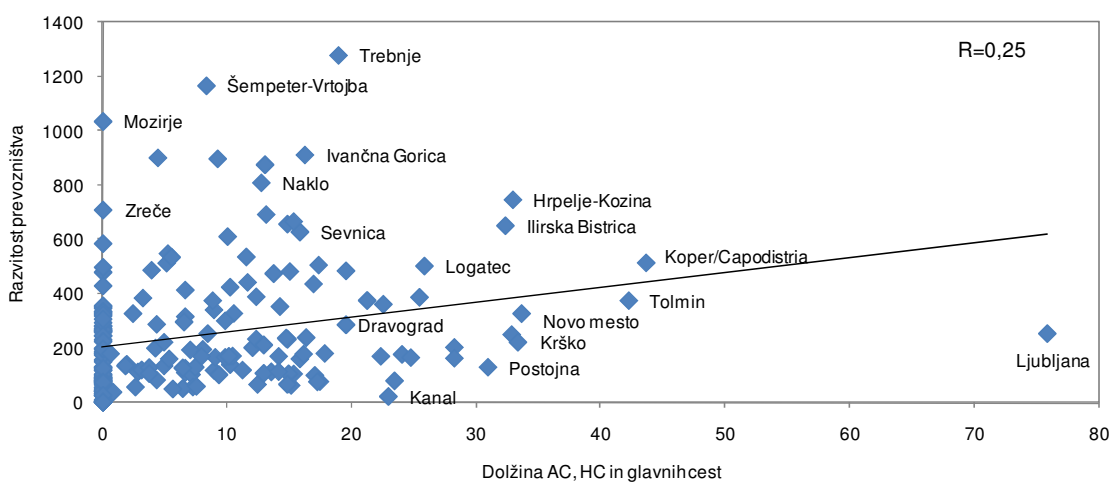


**Slika 8: Dodana vrednost avtoprevoziške dejavnosti na prebivalca občine, v EUR, in delež prihodkov od prodaje na tujih trgih v vseh prihodkih od prodaje, v %, v letu 2008**



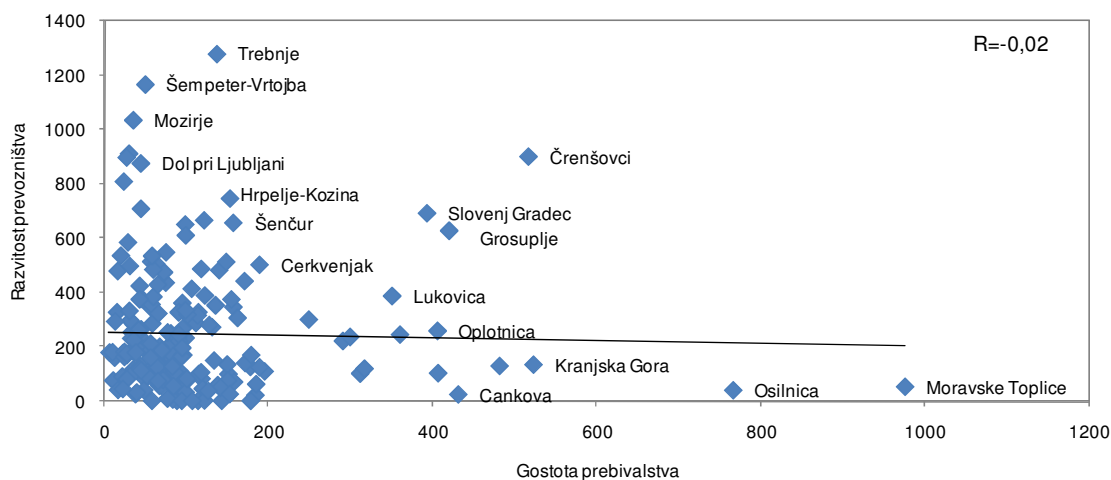
Vir podatkov: AJPES; SURS; lastni preračun.

**Slika 9: Dodana vrednost avtoprevoziške dejavnosti na prebivalca občine, v EUR, v letu 2008 in dolžina pomembnejših cest v občini, v kilometrih, v letu 2007**



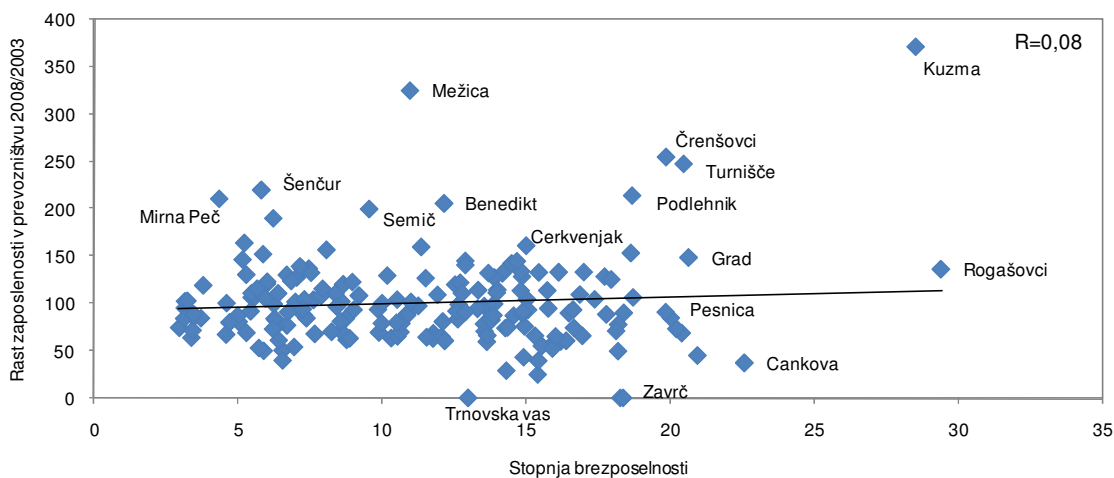
Vir podatkov: AJPES; SURS; lastni preračun.

**Slika 10: Dodana vrednost avtoprevozniske dejavnosti na prebivalca občine, v EUR, v letu 2008 in število prebivalcev občine na km<sup>2</sup> v letu 2007**



Vir podatkov: AJPES; SURS; lastni preračun.

**Slika 11: Relativni indeks rasti zaposlenosti v avtoprevozniski dejavnosti (Slovenija = 100) v obdobju 2003–2008 in stopnja registrirane brezposelnosti v letu 2003**



Vir podatkov: AJPES; SURS; lastni preračun.

Naša regresijska analiza je pravzaprav pokazala, da razvitost avtoprevoznitva v občini z nobeno od preizkušenih pojasnjevalnih spremenljivk ni zelo močno posamično povezana. Domnevamo, da je glavni razlog za to velika razdrobljenost in atomiziranost slovenskih občin. Po eni strani to pomeni, da je lahko velik slučajni dejavnik, da se v neki občini neka dejavnost razvije. Po drugi strani pa iz tega sledi, da bi bilo treba pojasnjevalne spremenljivke "izboljšati". Da je tako "izboljšanje" v praksi težko doseči, zgovorno ilustrira primer občine Mozirje, ki je tretja najrazvitejša avtoprevozniska občina v Sloveniji. Skozi to občino ne poteka ne avtocesta, ne hitra cesta in niti ne glavna cesta. Središče te občine je nekaj manj kot deset kilometrov oddaljeno od štajerske avtoceste, kar pa sodeč po podatkih ne pomeni kake večje primerjalne slabosti glede na občine, skozi katere pomembnejša cestna povezava neposredno poteka.

## 6 SPREMEMBE DODANE VREDNOSTI, ZAPOSLENOSTI IN POSLOVNEGA IZIDA AVTOPREVOZNIŠKE DEJAVNOSTI PO OBČINAH MED LETOMA 2003 IN 2008

V 4. poglavju smo prikazali, kako razvito je bilo avtoprevoznništvo po slovenskih občinah v letu 2008 po kazalniku ustvarjene dodane vrednosti in dodane vrednosti na prebivalca občine. Na tem mestu dodajamo še podatke o številu zaposlenih in poslovnem izidu avtoprevoznništva po občinah, predvsem pa bomo pokazali, v katerih občinah so se ti kazalniki v obdobju 2003–2008 najbolj povečali (izboljšali) in v katerih so se najbolj zmanjšali (poslabšali).

Spremembo dodane vrednosti avtoprevoznniške dejavnosti na prebivalca občine med letoma 2003 in 2008 smo raje kot v odstotku izmerili kot absolutno razliko v EUR na prebivalca. S tem smo se hoteli izogniti izpostavljanju majhnih občin, v katerih so spremembe lahko velike, a zaradi absolutne velikosti pojava narodnogospodarsko niso tako pomembne. Spodnji, temnejši deli stolpcev na sliki 12, ki so razvrščeni po velikosti po občinah, pomenijo povečanje dodane vrednosti avtoprevoznništva na prebivalca občine v obdobju 2003–2008, zgornji svetlejši deli stolpcev pomenijo dodano vrednost na prebivalca v letu 2003, celoten stolpec pa pomeni dodano vrednost na prebivalca v letu 2008. Širine stolpcev kažejo število prebivalcev v občini, ploščina stolpca, to je zmnožek dodane vrednosti na prebivalca in števila prebivalcev, pa pomeni ustvarjeno dodano vrednost avtoprevoznništva v posamezni občini.

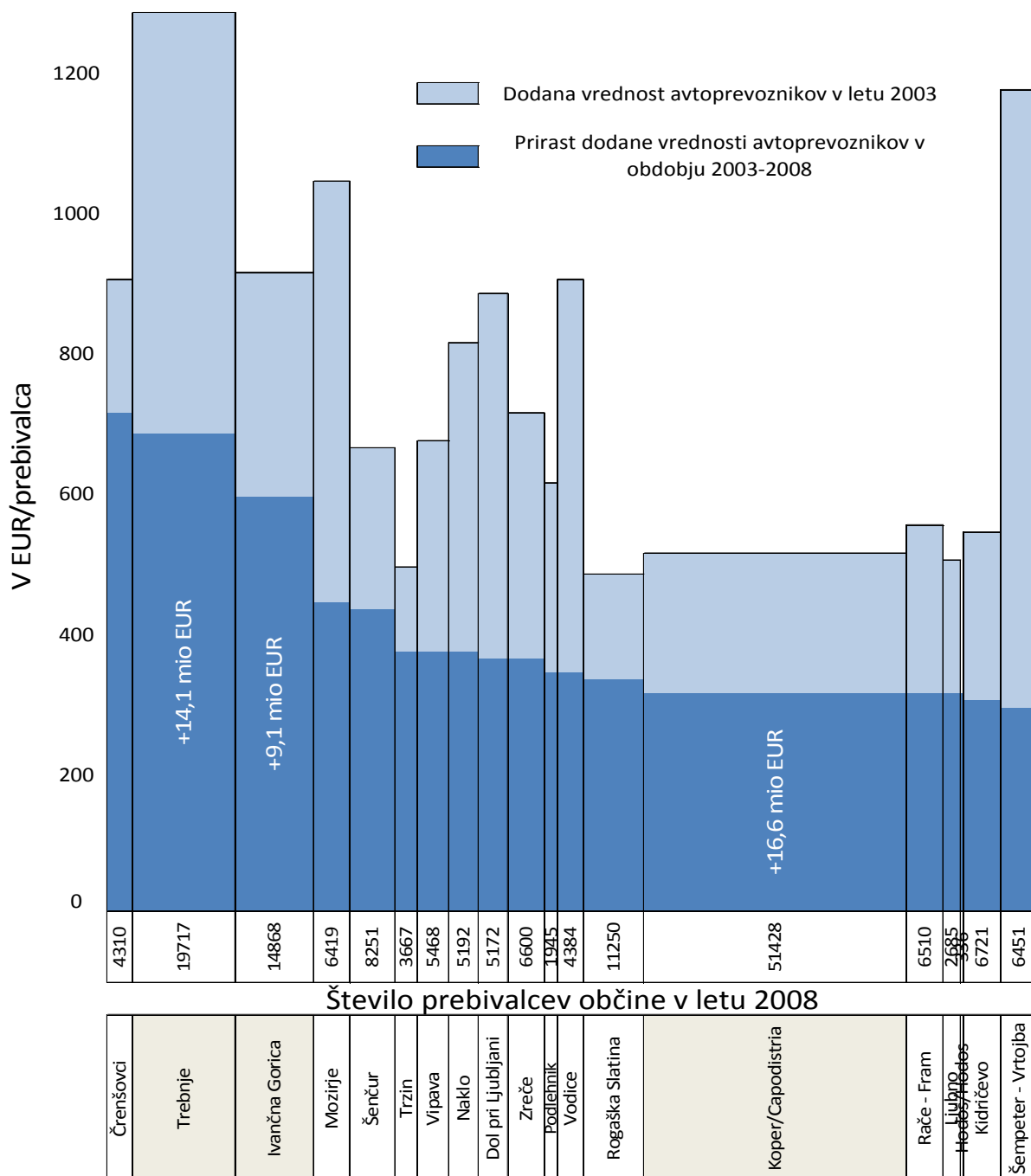
Najbolj med vsemi slovenskimi občinami se je dodana vrednost avtoprevoznniške dejavnosti na prebivalca občine med letoma 2003 in 2008 povečala v občini Črenšovci, in sicer za 707 EUR na prebivalca, kazalnik pa se je od leta 2003 do leta 2008 povečal za več kot štiriinpolkrat. V letu 2003 je bila ta občina torej prevozniško še precej manj razvita (podobno trzinska občina). Občina Šempeter - Vrtojba, ki je bila v letu 2003 avtoprevozniško najrazvitejša občina, je primat v letu 2008 morala prepustiti občini Trebnje, sama pa je zdrsnila na drugo mesto. V prvi devetnajsterici občin, ki so v obravnavanem obdobju najbolj povečale razvitost avtoprevoznništva, so tri, Koper/Capodistria, Trebnje in Ivančna Gorica, tudi po absolutnem obsegu avtoprevoznništva med največjimi (celotno avtoprevozniško dodano vrednost so povečale za 16,6 mio EUR, 14,1 mio EUR in 9,1 mio EUR). V letu 2008 so se na novo med prvo desetino občin po razvitosti avtoprevoznništva uvrstile občine Črenšovci, Šenčur, Podlehnik, Rače - Fram in Kidričevo, v najrazvitejši devetnajsterici pa sta se močno naprej pomaknili občini Ivančna Gorica in Vipava. Družbo najrazvitejših avtoprevoznniških občin so zapustile občine Brezovica, Komenda, Logatec, Pesnica in Miren - Kostanjevica, mesti znotraj najrazvitejših pa sta poslabšali občini Slovenj Gradec in Ilirska Bistrica.

Slika 13 prikazuje spodnjo desetino občin, v kateri se je dodana vrednost prevoznništva na prebivalca najbolj zmanjšala. Zmanjšanja so seveda precej manjša, kot so bila zgoraj navedena povečanja, saj se je dodana vrednost avtoprevoznniške dejavnosti vendarle v večini občin povečala. Najbolj med vsemi slovenskimi občinami, za 121 EUR na prebivalca, se je od leta 2003 do leta 2008 znižala prevozniška dodana vrednost na prebivalca v občini Mislinja, precej pa je v razvoju avtoprevoznništva nazadovala tudi občina Brezovica. V absolutnem znesku ustvarjene dodane vrednosti avtoprevoznniške dejavnosti je najbolj, za 879 tisoč EUR, nazadovala občina Slovenj Gradec, ki je tako izgubila visoko drugo mesto po razvitosti avtoprevoznništva iz leta 2003, v letu 2008 pa vseeno zaseda še vedno visoko enajsto mesto. Med občinami, ki so po številu prebivalcev primerljive z občino Slovenj Gradec, se je prevozniška dodana vrednost podobno zmanjšala v občinah Laško, Kočevje, Izola in Postojna.

Medtem ko se je v obdobju 2003–2008 med avtoprevoznniško najpomembnejšimi občinami, na primer v občini Ivančna Gorica, avtoprevozniška dodana vrednost povečala s 4,5 mio EUR na 13,6 mio EUR (+ 200,9 %), v

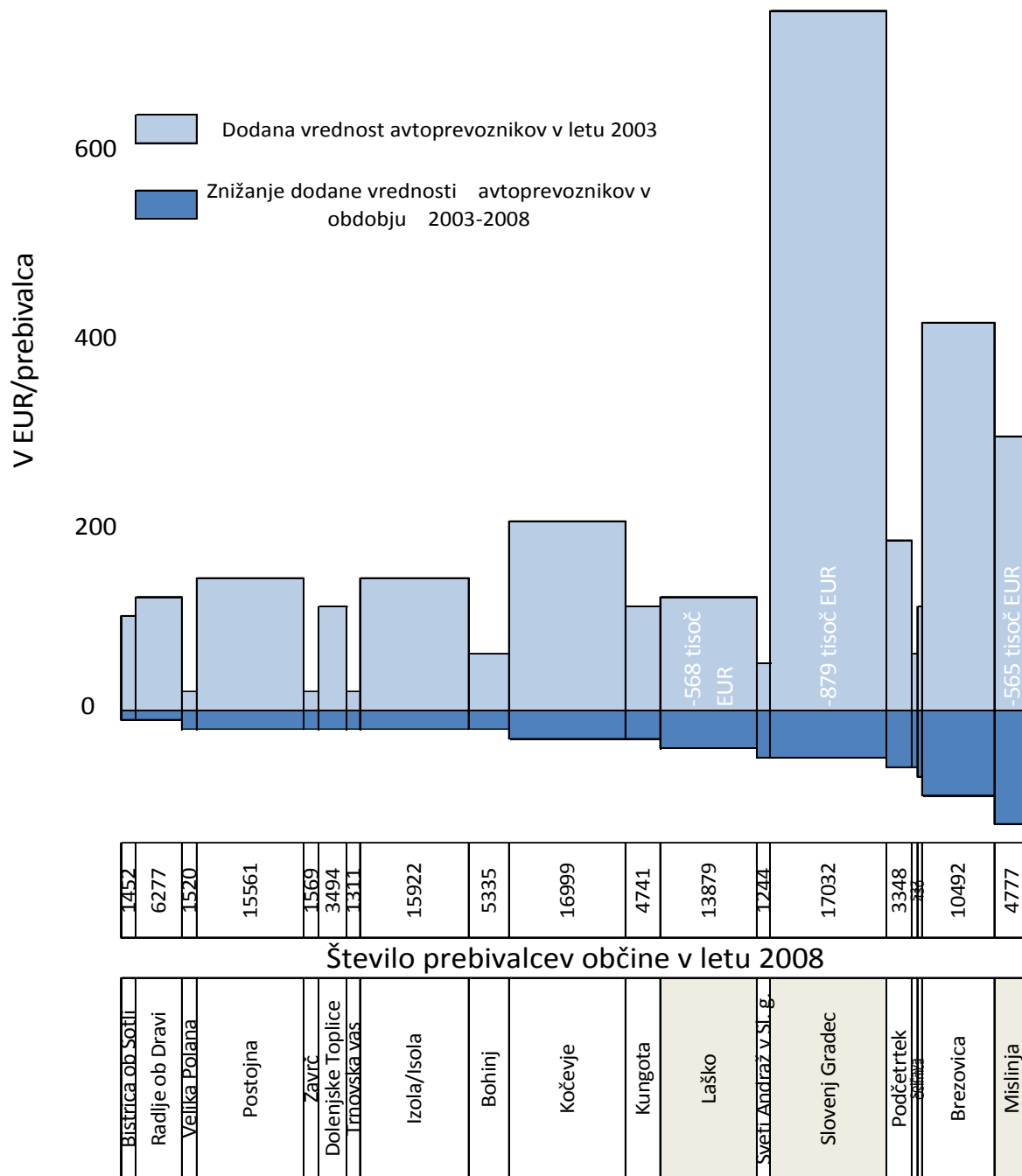
občini Koper/Capodistria z 9,9 mio EUR na 26,5 mio EUR (+ 167,8 %) in v občini Trebnje z 11,2 mio EUR na 25,2 mio EUR (+ 126,0 %), se je v občini Slovenj Gradec avtoprevoziška dodana vrednost zmanjšala z 12,7 mio EUR na 11,8 mio EUR (- 6,9 %).

**Slika 12: Zgornja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 dodana vrednost avtoprevoziške dejavnosti na prebivalca najbolj izboljšala**



Vir podatkov: AJPEŠ; lastni preračun.

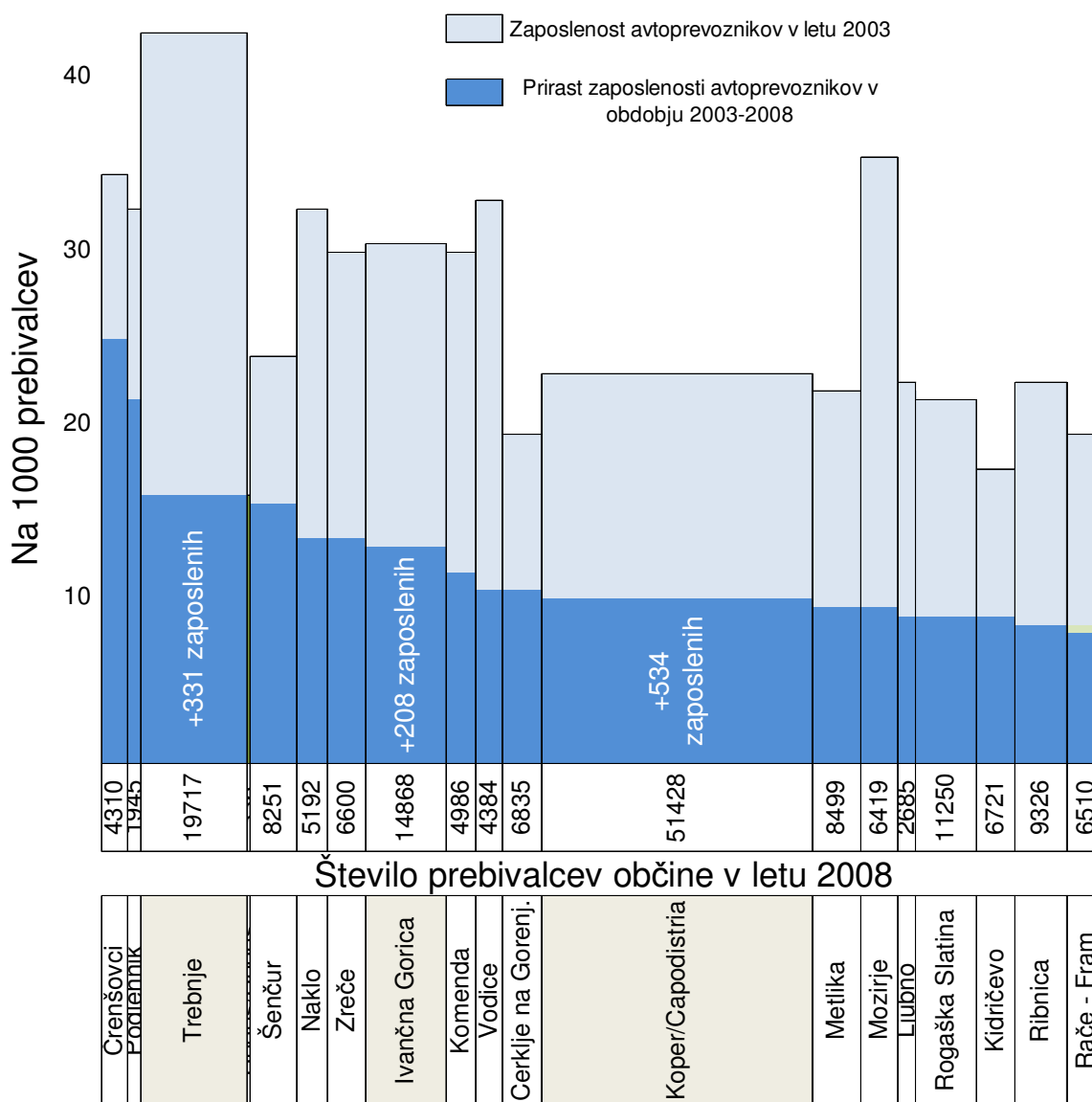
Slika 13: Spodnja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 dodana vrednost avtoprevozniške dejavnosti na prebivalca najbolj zmanjšala



Vir podatkov: AJPES; lastni preračun.

Podobno kot dodana vrednost se je v obdobju 2003–2008 tudi zaposlenost v avtoprevozniški dejavnosti na prebivalca (slika 14) najbolj povečala v občini Črenšovci, in sicer za 24 zaposlenih na 1000 prebivalcev. To je pomenilo za 104 zaposlene več kot leta 2003. Med avtoprevozniško najpomembnejšimi občinami se je število zaposlenih (podobno kot pri dodani vrednosti) najbolj, za 534, povečalo v občini Koper/Capodistria (s 636 na 1170), v občini Trebnje za 331 (s 497 na 828) in v občini Ivančna Gorica za 208 (z 237 na 445).

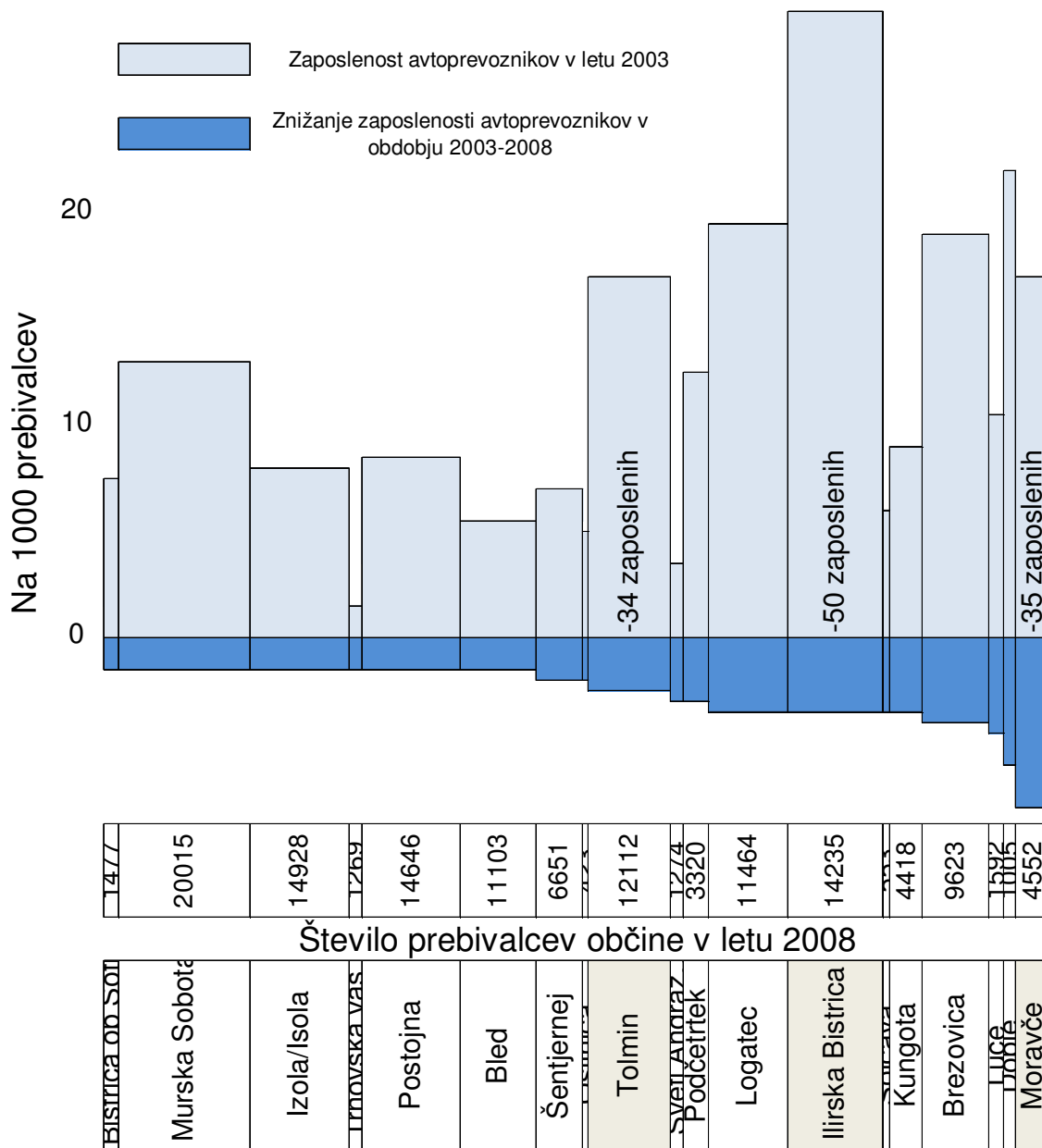
Slika 14: Zgornja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 zaposlenost v avtoprevozniki dejavnosti na prebivalca najbolj izboljšala



Vir podatkov: AJPES; lastni preračun

Občina Šempeter - Vrtojba je bila kljub skromnejšemu prirastu zaposlenih med letoma 2003 in 2008 v obeh letih občina z največ zaposlenimi v avtoprevozniki dejavnosti (v letu 2008 48 na 1000 prebivalcev). V zgornji desetini občin po zaposlenosti v prevozniki dejavnosti na prebivalca je bilo med omenjenima letoma kar nekaj sprememb. Tja so se na novo uvrstile občine Črenšovci, Podlehnik, Šenčur, Koper/Capodistria, Ljubno, Ribnica in Metlika, izpadle pa so občine Dobje, Nazarje, Logatec, Brezovica, Lendava/Lendva, Moravče in Tolmin. Medtem ko sta v prvi devetnajsterici zelo napredovali občini Ivančna Gorica in Zreče, je najbolj nazadovala občina Ilirska Bistrica.

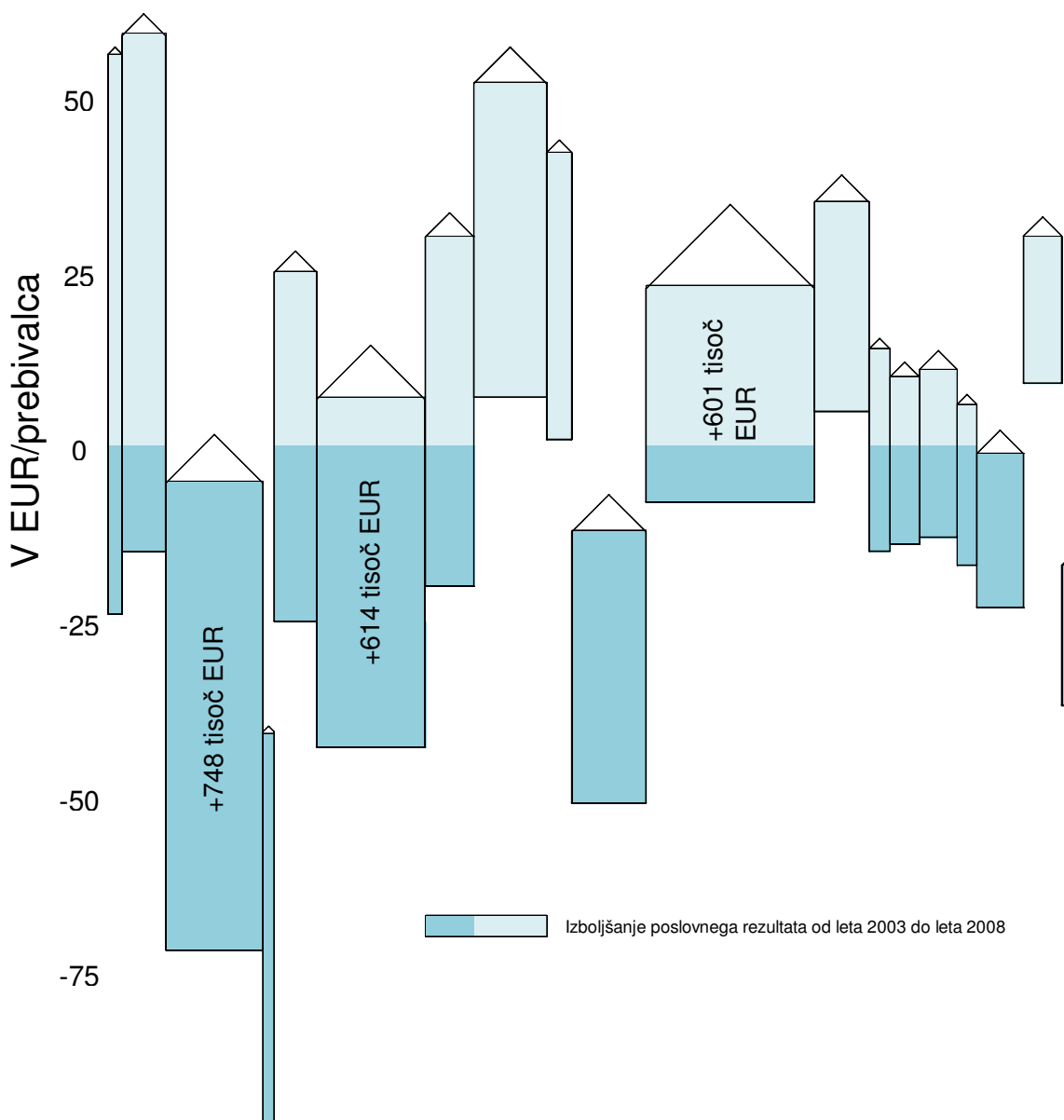
Slika 15: Spodnja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 zaposlenost v avtoprevozniški dejavnosti na prebivalca najbolj zmanjšala



Ilirska Bistrica, ki se je po zaposlenosti v avtoprevozniški dejavnosti na prebivalca v letu 2003 uvrščala na visoko drugo mesto, je v letu 2008 zdrsnila na enajsto. Število zaposlenih v avtoprevozništvu se je v tej občini znižalo za 50 (s 416 na 366). Najbolj, za 8 zaposlenih v avtoprevozništvu na 1000 prebivalcev (za 35 zaposlenih v prevozništvu absolutno), so znižali prevozniško zaposlenost v Moravčah (gl. sliko 15).

Za poslovni izid smo rekli, da ga jemljemo s pridržkom, saj smo podjetnikom od dohodka odšteli "pripisano jim plačo" v višini stroškov dela na zaposlenega v prevoznih družbah.

Slika 16: Zgornja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 poslovni izid v avtoprevozniški dejavnosti na prebivalca najbolj izboljšal



1313	4843	11250	4662	12595	5468	8282	2665	8499	19699	6202	2129	3159	4187	2007	5316	4310
------	------	-------	------	-------	------	------	------	------	-------	------	------	------	------	------	------	------

### Število prebivalcev občine v letu 2008

Verzei	Moravče	Rogaška Slatina	Prebold	Logatec	Vipava	Škofljica	Nazarje	Metlika	Murska Sobota	Ig	Dobrna	Lovrenc na Poh.	Hirpejce - Kozina	Cankova	Lukovica	Črenšovci
--------	---------	-----------------	---------	---------	--------	-----------	---------	---------	---------------	----	--------	-----------------	-------------------	---------	----------	-----------

Vir podatkov: AJPES; lastni preračun.

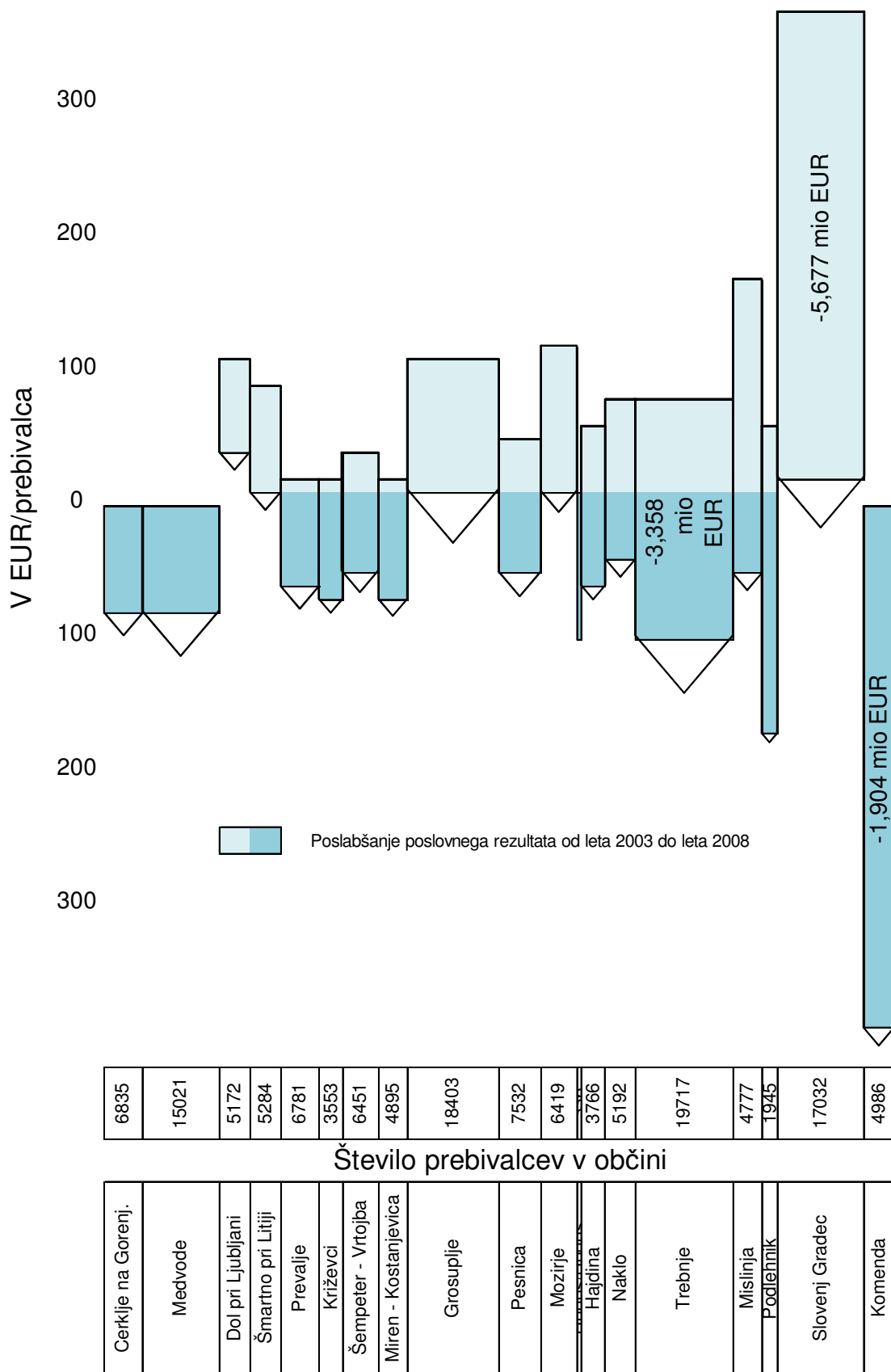


Največje izboljšanje poslovnega izida avtoprevozniške dejavnosti na prebivalca so v obdobju 2003–2008 dosegli v občini Veržej (slika 16). Tu se je izid izboljšal za skoraj 80 EUR na prebivalca (od izgube v višini 23 EUR do dobička 57 EUR). Skoraj toliko, za 73 EUR na prebivalca, so bolje poslovali v avtoprevozniški dejavnosti v občini Moravče, kjer smo videli, da so med vsemi občinami najbolj znižali število zaposlenih na prebivalca. Racionalizacija pri številu zaposlenih je verjetno pripomogla k izboljššanemu poslovanju. Po absolutnih zneskih so avtoprevozniki najbolj izboljšali poslovanje v občinah Rogaška Slatina (tretja po izboljšanju izida na prebivalca), Logatec in Murska Sobota (za 748 tisoč EUR, 614 tisoč EUR in za 601 tisoč EUR). V občini Rogaška Slatina je avtoprevozniška dejavnost kljub velikemu izboljšanju tudi v letu 2008 še poslovala z manjšo izgubo, v občini Logatec že pozitivno, v občini Murska Sobota pa že s primernim dobičkom. Občine Moravče, Veržej in Škofljica so bile v letu 2008 prve tri občine po dobičku avtoprevoznišstva na prebivalca. Po absolutni velikosti dobička iz avtoprevoznišstva v letu 2008 so bile najuspešnejše občine Murska Sobota, Škofljica, Slovenj Gradec in Moravče (z dobički 459 tisoč EUR, 427 tisoč EUR, 384 tisoč EUR in 286 tisoč EUR).

Ker se je v Sloveniji uspešnost poslovanja avtoprevoznišstva v letu 2008 glede na leto 2003 precej poslabšala, je tudi poslabšanje avtoprevozniških poslovnih izidov po občinah dosti večje od izboljšanja, ki smo ga predstavili zgoraj. Poslovni izid prevozniške dejavnosti se je med omenjenima letoma najbolj poslabšal (gl. sliko 17) v občini Komenda, in sicer za 382 EUR na prebivalca, v občini Slovenj Gradec za 333 EUR na prebivalca in od najpomembnejših avtoprevozniških občin še v občini Trebnje za 170 EUR na prebivalca (gl. graf spodaj). V občini Komenda so absolutno avtoprevozniški poslovni izid poslabšali za 1,904 mio EUR, bolj pa samo še v občinah Koper/Capodistria, Trebnje, Ljubljana in Slovenj Gradec (za 2,005 mio EUR, 3,358 mio EUR, 3,732 mio EUR in 5,677 mio EUR). Občina Slovenj Gradec, ki je bila v letu 2003 s 356 EUR avtoprevozniškega dobička na prebivalca (absolutno 6,061 mio EUR dobička) še daleč najuspešnejša avtoprevozniška občina, je v letu 2008 v tej dejavnosti ustvarila le še skromnih 23 EUR dobička na prebivalca. To pa je kljub temu zadoščalo, da se je po tem kazalniku obdržala na visokem dvanajstem mestu med vsemi občinami. Med občinami, ki so v obravnavanem obdobju tudi močno poslabšale poslovni izid, a vseeno ostale v zgornji desetini občin po avtoprevozniškem dobičku na prebivalca, so še občine Mozirje, Šmartno pri Litiji in Grosuplje. Med pomembnejšimi avtoprevozniški občinami z največjo izgubo iz avtoprevozniške dejavnosti na prebivalca v letu 2008 najdemo še že omenjeno občino Trebnje (– 100 EUR na prebivalca in – 1,962 mio EUR absolutno) ter občini Ilirska Bistrica (– 86 EUR na prebivalca in – 1,219 mio EUR absolutno) in Koper/Capodistria (– 78 EUR na prebivalca in – 3,997 mio EUR absolutno).

V nadaljevanju smo zaradi boljše preglednosti in čim popolnejše informacije glede razvitosti avtoprevozniške dejavnosti v posameznih občinah te prikazali v skupni tabeli, v kateri smo jih razvrstili po velikosti, to je po številu prebivalcev, in rangirali po posameznih kazalnikih. Z zeleno barvo poudarimo, da je občina po določenem kazalniku uvrščena visoko, z rdečo pa, da zelo nizko. Seveda je z narodnogospodarskega vidika pomembnejše, če se po relativnih kazalnikih (na prebivalca) visoko uvršča velika občina, in manj pomembno, če je visoko uvrščena majhna občina. Če gremo po velikosti po občinah, so pri velikih avtoprevozniško najpomembnejše občine Koper/Capodistria, Trebnje, Slovenj Gradec, pri majhnih občinah pa Ljubno, Nazarje in Podlehnik. Poleg kazalnikov dodane vrednosti, zaposlenosti in poslovnega izida (vse na prebivalca) smo dodali še kazalnike produktivnosti (dodane vrednosti na zaposlenega).

Slika 17: Spodnja desetina občin, v katerih se je v obdobju 2003–2008 poslovni izid v avtoprevozniški dejavnosti na prebivalca najbolj poslabšal



Vir podatkov: AJPES; lastni preračun.

Tabela 2: Rangirani kazalniki za avtoprevozniško dejavnost po 193 slovenskih občinah

L del	2008			2003			2008			2003			2008			2003			2008			2003		
	Pr	Do	Do	Do/Pr	Do/Pr	Do/Pr	Za/Pr	Za/Pr	Za/Pr	Re/Pr	Re/Pr	Re/Pr	Do/Za	Do/Za	Do/Za	To/Pr	To/Pr	To/Pr	To/Pr	To/Pr	To/Pr			
Ljubljana	1	1	1	68	70	65	91	76	67	85	110	118	48	59	99	37	43	60						
Maribor	2	4	3	124	84	57	134	102	53	72	70	85	82	54	49	47	42	39						
Kranj	3	10	8	104	89	71	116	104	73	61	62	86	57	64	82	87	86	99						
Koper/Capodistria	4	2	2	47	21	14	30	15	12	184	188	158	98	89	77	12	12	22						
Celje	5	7	7	80	72	59	80	62	47	88	97	106	90	105	105	24	16	16						
Novo mesto	6	5	6	67	52	35	98	66	42	23	45	135	33	23	62	45	45	52						
Nova Gorica	7	15	17	77	85	96	77	69	63	147	164	147	84	142	147	26	53	133						
Velenje	8	48	184	100	141	171	140	157	151	154	60	24	10	40	155	126	120	95						
Domžale	9	28	57	91	113	145	85	120	174	96	88	83	104	94	81	46	68	137						
Slovenska Bistrica	10	23	18	113	102	87	93	92	85	169	134	79	148	135	89	99	90	78						
Krško	11	18	45	58	81	115	57	84	145	125	56	36	61	80	109	58	77	131						
Kamnik	12	38	44	114	112	114	112	124	130	76	87	100	102	88	72	119	121	112						
Brežice	13	32	21	117	93	74	100	97	83	148	63	30	140	107	60	95	100	117						
Ptuj	14	13	9	74	47	31	78	47	25	175	136	71	76	77	83	51	40	32						
Škofja Loka	15	20	50	50	74	109	69	59	52	22	138	171	24	113	175	42	63	141						
Jesenice	16	68	81	122	136	143	138	135	101	66	131	140	53	125	161	163	160	129						
Žalec	17	24	14	109	75	52	104	58	34	110	181	170	119	120	106	76	49	27						
Trebnje	18	9	4	3	1	2	3	2	3	8	190	188	22	18	66	5	4	5						
Murska Sobota	19	17	23	43	50	64	32	64	178	86	11	11	83	27	29	68	72	91						
Whnika	20	36	43	76	83	90	82	103	135	68	103	121	70	39	46	77	80	103						
Senjur	21	50	69	71	96	135	51	77	160	180	165	124	135	147	117	48	57	80						
Ajdovščina	22	12	11	30	32	33	46	31	27	44	166	168	29	70	135	15	18	30						
Radovljica	23	52	61	87	100	111	115	117	112	47	102	134	34	52	108	125	126	119						
Grosuplje	24	9	10	9	15	42	20	25	51	5	18	183	4	6	134	13	21	43						
Trbovlje	25	72	54	155	132	97	166	161	107	48	23	40	60	10	22	162	159	130						
Sevnica	26	59	73	83	109	134	68	94	126	178	149	94	118	145	131	84	82	90						
Piran/Pirano	27	101	89	157	163	146	156	166	155	133	64	43	155	93	40	116	118	110						
Zagorje ob Savi	28	73	77	126	131	136	114	146	167	141	66	37	138	71	37	130	136	152						
Ormož	29	76	151	106	135	160	107	137	170	57	117	137	100	117	120	104	139	183						
Slovenj Gradec	30	8	193	2	11	198	13	16	39	1	12	192	1	16	188	30	22	20						
Kočevje	31	56	189	46	97	194	63	106	171	42	130	148	19	85	170	115	110	83						
Izola/Icota	32	74	188	72	128	182	92	130	177	91	68	65	50	116	154	61	113	181						
Postojna	33	70	185	66	118	178	73	115	129	170	107	47	65	122	146	103	105	104						
Trzin	34	97	101	142	153	152	141	156	148	130	89	60	120	112	91	154	167	149						
Medvode	35	67	80	84	110	138	74	74	74	108	187	176	112	171	163	54	50	37						
Črnomelj	36	39	37	70	67	62	96	79	66	39	26	61	38	35	78	79	81	97						
Ivančna Gorica	37	6	5	16	4	3	15	8	8	80	51	57	52	17	34	27	11	9						
Litija	38	66	64	99	107	105	108	109	100	56	132	144	72	99	118	50	97	178						
Slovenske Konjice	39	64	58	105	99	92	94	90	82	137	153	139	128	136	112	75	66	57						
Ilirska Bistrica	40	11	40	6	14	56	2	11	187	188	188	160	64	62	74	10	15	49						
Laško	41	100	192	85	151	186	95	123	163	99	128	120	81	180	181	65	92	153						
Sežana	42	57	56	64	78	82	87	93	96	49	79	112	44	48	92	21	28	56						
Logatec	43	19	25	13	24	53	10	38	186	185	27	6	49	9	25	34	62	156						
Gornja Radgona	44	89	104	115	130	144	111	111	97	70	142	151	111	169	160	105	101	92						
Ravne na Koroškem	45	86	100	107	122	142	124	118	103	35	122	153	56	121	156	152	131	76						
Itrija	46	30	33	39	39	47	53	53	61	115	175	161	42	32	69	81	85	113						
Ljutomer	47	49	36	81	63	49	72	60	50	95	21	20	108	72	51	60	55	45						
Tolmin	48	31	60	24	40	77	19	51	182	41	46	84	69	36	43	23	56	150						
Lenart	49	25	32	29	34	45	24	37	69	46	20	41	51	50	75	35	48	79						
Lendava/Lendva	50	34	63	26	42	83	16	35	138	153	177	155	86	106	116	73	107	166						
Rogaška Slatina	51	21	12	62	28	13	34	20	16	191	59	3	145	84	41	29	31	38						
Cerknica	52	75	71	101	104	101	88	100	119	183	173	117	125	115	86	94	84	64						
Bled	53	117	162	137	162	164	123	159	180	160	126	74	150	146	97	86	111	157						
Hoče - Slivnica	54	63	34	140	77	41	106	85	60	134	67	46	170	63	17	62	74	108						
Brezovica	55	47	190	11	53	192	12	46	190	18	24	128	23	90	164	36	35	48						
Hrastnik	56	126	133	159	169	158	160	171	158	82	61	69	149	108	50	171	183	182						
Šmarje pri Jelšah	57	42	39	41	36	39	36	49	78	69	75	95	68	38	45	55	58	58						
Ribnica	58	26	22	28	23	28	25	18	18	21	94	156	47	83	130	14	26	51						
Dravograd	59	61	46	86	62	44	90	56	36	104	106	104	94	82	73	83	99	138						
Šoštanj	60	55	59	34	46	63	52	55	73	28	52	126	28	42	103	98	65	31						
Beltinci	61	128	97	173	164	130	170	158	89	92	124	127	173	161	71	147	127	82						
Šentilj	62	79	65	111	90	69	101	68	43	129	152	141	126	149	129	138	143	144						
Metlika	63	35	26	35	30	25	37	19	13	190	80	16	54	92	132	33	30	33						
Vojnik	64	45	27	52	33	26	50	27	22	126	33	26	79	78	85	70	59	41						
Skofljica	65	37	20	38	27	21	39	44	64	34	3	8	63	7	19	43	39	47						
Senjur	66	22	13	36	13	5	66	14	5	13	9	123	9	31	143	22	9	8						
Pesnica	67	60	99	17	44	127	35	50	92	12	161	184	11	57	162	64	71	96						
Ruše	68	145	163	150	171	165	149	163	149	90	112	115	143	176	153	131	141	160						
Gorenja vas - Poljane	69	107	87	131	116	104	121	142	152	109	30	22	130	49	26	121	123	106						
Dobrova - Polhov Gr.	70	92	92	73	92	122	61	82	120	103	176	164	107	134	128	67	69	82						

Il. del	2008			2003			2008			2003			2008			2003			2008			2003			2008		
	Pr	Do	08-03	Do/Pr	Do/Pr	08-03	Za/Pr	Za/Pr	08-03	Re/Pr	Re/Pr	08-03	Do/Za	Do/Za	08-03	To/Pr	To/Pr	08-03	To/Pr	To/Pr	08-03						
Mengeš	71	83	55	141	82	46	143	83	33	111	90	73	114	81	55	57	60	68									
Železniki	72	94	72	128	95	68	119	126	117	131	73	52	127	24	16	136	142	145									
Cerkije na Gorenj.	73	58	38	63	35	22	58	23	11	107	186	175	80	102	114	41	24	19									
Šentjernej	74	119	170	98	140	170	103	144	181	98	100	103	96	110	107	96	87	73									
Prevalje	75	98	83	118	105	85	132	80	35	30	180	172	59	156	173	128	122	93									
Kidričevo	76	44	30	32	19	18	64	34	17	17	98	163	7	14	121	78	51	26									
Zreče	77	27	19	14	10	10	17	9	7	16	25	131	32	74	138	18	14	17									
Duplek	78	87	75	75	80	78	70	61	54	73	162	162	92	130	136	92	93	100									
Rače - Fram	79	46	29	31	18	15	43	22	18	117	158	145	40	28	61	28	36	59									
Sempeter - Vrtoljba	80	14	35	1	2	19	1	1	44	15	172	181	39	69	123	2	5	55									
Mozirje	81	16	16	4	3	4	4	3	14	3	17	185	20	21	84	7	8	12									
Radlje ob Dravi	82	121	182	88	139	175	117	133	140	62	118	136	30	143	178	69	78	107									
Mklavž na Dr. polju	83	65	41	94	38	20	59	36	21	136	147	133	147	79	36	32	27	29									
Puconci	84	114	102	135	126	116	105	113	128	168	119	55	164	155	80	149	148	127									
Gorišnica	85	51	47	20	20	29	33	24	29	29	31	91	17	29	115	108	75	34									
Moravske Toplice	86	148	109	180	168	125	176	167	102	119	121	107	179	129	30	174	172	143									
Ig	87	71	51	79	55	34	99	98	88	38	6	12	55	4	7	89	70	46									
Pivka	88	88	93	54	76	106	40	67	161	182	155	82	109	109	95	52	61	88									
Kanal	89	168	154	179	182	159	177	179	136	100	84	81	176	175	96	175	175	147									
Brdra	90	159	145	167	173	155	169	178	150	149	58	25	160	75	27	49	98	186									
Polzela	91	113	91	133	114	99	133	140	122	83	143	150	105	47	35	132	154	172									
Vodm	92	118	118	112	120	137	79	86	95	187	170	92	154	138	142	157	152	124									
Vipava	93	43	28	19	12	7	14	12	20	145	8	3	73	41	44	25	23	25									
Kranjska Gora	94	116	96	132	115	100	153	141	87	37	81	132	35	45	98	155	168	151									
Bohinj	95	161	183	139	175	182	161	175	162	79	93	105	37	139	178	144	146	128									
Lukovica	96	69	53	59	37	30	48	29	24	158	43	17	106	103	87	66	52	35									
Šmartno pri Litiji	97	54	49	15	17	23	38	26	28	6	16	178	6	13	124	183	44	2									
Braslovče	98	82	88	37	59	91	23	48	118	176	150	99	91	114	119	31	47	85									
Radenci	99	91	76	78	71	60	84	54	31	114	169	158	74	132	144	74	83	115									
Naklo	100	33	31	10	8	8	9	7	6	7	144	188	18	58	145	3	3	18									
Dol pri Ljubljani	101	29	24	7	7	9	21	28	55	4	5	177	3	2	23	20	33	94									
Cerkno	102	147	149	146	161	156	147	154	137	165	125	63	131	152	125	160	166	142									
Komenda	103	62	68	12	22	61	11	10	9	89	193	193	31	153	160	8	6	6									
Žiri	104	135	125	151	147	132	145	149	121	132	135	119	156	133	69	113	124	134									
Mren - Kostanjevica	105	80	143	18	51	154	22	41	133	26	165	182	36	101	158	16	37	136									
Moravče	106	81	52	125	54	24	18	99	133	124	1	2	184	3	2	170	138	67									
Mslinja	107	111	191	22	103	193	81	71	59	2	171	190	2	165	192	129	115	85									
Kungota	108	141	186	95	155	185	67	143	189	177	137	76	144	166	137	40	46	63									
Prebold	109	95	67	119	69	40	89	72	58	162	10	5	157	67	24	91	67	36									
Zužemberk	110	84	78	45	48	55	31	52	113	116	49	38	89	68	53	102	95	72									
Selnica ob Dravi	111	125	111	134	125	117	120	122	111	152	133	102	139	137	100	117	133	163									
Radeče	112	123	112	120	117	113	131	139	123	77	32	39	77	65	64	153	161	140									
Kobarid	113	151	178	130	160	172	137	152	146	112	141	138	87	167	172	159	157	132									
Vodice	114	40	42	5	6	12	5	5	10	10	47	169	12	33	140	4	7	14									
Štore	115	109	139	56	86	147	75	88	109	33	54	114	25	98	165	82	76	77									
Črenšovci	116	41	15	48	5	1	56	4	1	32	7	18	43	46	93	80	10	4									
Žrnovica	117	144	116	160	148	119	164	155	105	81	86	96	141	95	47	148	147	121									
Tišina	118	110	119	65	88	118	65	108	165	36	13	29	71	53	52	146	169	161									
Hrpelje - Kozina	119	53	82	8	9	27	7	13	65	113	19	15	16	15	70	6	2	3									
Velike Lašče	120	132	120	136	133	123	146	151	124	74	48	56	78	60	57	107	114	116									
Majšperk	121	140	122	154	144	120	144	138	99	138	114	89	161	154	94	169	130	50									
Starše	122	85	70	49	41	37	47	33	32	140	168	154	75	96	113	72	106	168									
Markovci	123	129	129	121	124	129	126	125	104	58	95	125	97	124	127	100	96	87									
Oplotnica	124	134	113	148	137	108	142	129	81	172	151	109	152	150	102	140	165	165									
Loška dolina	125	154	140	156	158	141	163	153	108	143	105	76	123	148	133	127	128	122									
Divača	126	120	146	69	106	148	113	105	80	24	139	172	13	104	179	123	94	42									
Borovnica	127	127	108	138	119	96	150	116	57	50	127	143	62	123	151	168	156	120									
Semič	128	136	106	163	138	94	165	119	46	60	104	129	133	162	139	167	150	111									
Mežica	129	153	107	183	156	93	185	160	68	94	44	44	182	97	13	177	175	158									
Hajdina	130	78	79	23	31	50	27	21	30	11	178	187	27	86	152	59	20	10									
Dobrepolje	131	104	95	53	65	79	44	73	172	171	101	42	95	51	42	109	64	28									
Trzin	132	77	48	93	26	6	83	42	23	105	129	116	115	5	10	1	1	1									
Muta	133	163	136	174	166	133	167	173	139	123	77	58	177	56	11	158	145	114									
Križevci	134	102	123	33	61	107	29	43	84	31	184	180	66	126	149	182	185	177									
Črna na Koroškem	135	182	164	184	184	163	187	183	131	78	76	88	181	183	171	71	116	176									
Komen	136	108	94	60	68	67	76	81	94	63	69	93	45	37	67	85	73	61									
Turmešče	137	167	134	188	172	126	183	165	79	93	53	51	185	170	25	189	184	125									
Dolenjske Toplice	138	146	180	92	142	180	125	128	115	25	159	174	26	164	185	114	103	69									
Podčetrtek	139	138	167	57	127	189	41	95	185	166	179	152	113	179	174	19	13	15									
Rogašovci	140	142	105	172	134	80	174	162	90	121	78	59	165	11	5	180	182	154									
Kozje	141	99	90	44	49	58	26	32	49	142	163	149	103	128	126	56	34	24									
Preddvor	142	152	135	147	146	131	154	145	98	146	92	53	122	141	122	111	102	74									
Bovec	143	160	142	158	159	140	155	172	168	157	82	38	158	19	8	172	176	155									

III. del	2008			2003			2008			2003			2008			2003			2008			2003			2008		
	Pr	Do	08-03	Do/Pr	Do/Pr	08-03	Za/Pr	Za/Pr	08-03	Re/Pr	Re/Pr	08-03	Do/Za	Do/Za	08-03	ToitPr	ToitPr	08-03	ToitPr	ToitPr	08-03	ToitPr	ToitPr	08-03	ToitPr	ToitPr	
Škocjan	144	103	85	61	56	48	42	45	62	173	113	48	134	100	56	38	38	53									
Rogatec	145	106	82	90	58	36	110	70	37	40	14	28	46	34	63	106	108	105									
Šmartno ob Paki	146	112	84	123	73	43	130	89	41	71	167	168	88	43	38	141	140	123									
Lovrenc na Pohorju	147	115	98	82	79	66	102	78	56	118	22	14	58	76	110	112	129	148									
Sveti Jurij	148	158	131	164	150	112	168	150	76	101	72	64	129	138	111	179	109	21									
Mina Peč	149	131	110	127	108	81	148	75	28	27	116	157	41	163	183	135	153	164									
Vuzenica	150	173	158	176	172	157	181	181	127	65	91	110	93	91	90	118	151	189									
Horjul	151	105	126	21	45	102	54	57	86	14	55	167	5	26	157	17	29	75									
Dornava	152	130	115	108	98	89	86	91	93	174	115	49	142	127	88	124	117	84									
Destričnik	153	175	177	152	178	174	151	164	156	144	108	75	146	182	177	173	177	159									
Ljubno	154	90	66	51	25	16	28	17	15	156	182	168	121	87	54	63	17	7									
Podvelka	155	164	155	144	154	149	135	134	106	167	146	108	151	177	150	142	174	184									
Nazarje	156	93	86	25	29	32	8	30	169	43	4	8	110	44	31	9	41	190									
Vransko	157	133	117	116	101	84	122	114	91	87	83	87	85	66	59	156	125	44									
Gornji Grad	158	139	141	97	111	124	60	101	166	189	145	31	153	140	79	134	112	54									
Juršinci	159	185	175	178	185	173	179	185	154	64	74	97	162	185	167	161	181	179									
Vitanje	160	165	161	129	152	161	139	148	129	84	123	130	67	151	169	139	164	167									
Grad	161	178	158	182	180	153	188	184	125	59	28	45	132	25	15	188	188	173									
Sveta Ana	162	174	157	177	176	151	173	170	116	120	109	90	175	174	101	165	180	175									
Benedikt	163	150	114	161	121	73	162	107	40	151	111	70	159	159	104	88	104	139									
Gornji Petrovci	164	162	147	145	143	128	127	147	147	127	36	27	163	119	48	186	186	170									
Sodražica	165	166	137	168	149	103	152	132	77	97	99	101	189	172	65	39	54	102									
Dobna	166	137	121	110	91	72	109	121	132	122	15	18	101	20	21	164	162	126									
Cerkvenjak	167	156	128	162	123	75	157	110	45	150	120	80	168	158	76	176	144	66									
Loški Potok	168	122	130	40	60	86	62	63	71	20	50	142	15	55	148	133	135	146									
Cankova	169	189	169	165	181	169	172	182	164	135	29	16	137	73	39	151	170	169									
Podlehnik	170	96	74	27	16	11	49	6	2	9	192	191	14	131	184	11	19	81									
Odranci	171	172	148	181	165	121	182	176	110	67	35	54	171	30	9	120	119	101									
Šalovci	172	187	186	189	187	166	191	188	142	53	37	66	189	187	166	185	190	187									
Bloke	173	124	103	55	43	38	45	65	153	179	160	113	99	12	14	53	25	13									
Kuzma	174	170	138	193	157	88	188	127	38	155	71	32	193	181	12	183	173	118									
Luče	175	149	132	102	87	70	55	136	191	192	183	23	167	5	3	110	158	188									
Zavrč	176	192	174	171	189	179	186	190	159	45	39	77	8	189	193	192	193	189									
Tabor	177	178	156	175	170	139	171	187	173	139	34	21	174	1	1	166	134	71									
Velika Polana	178	184	172	166	183	177	158	169	157	159	140	111	178	184	182	145	191	193									
Bistrica ob Sotli	179	169	171	103	145	125	97	131	125	164	174	146	116	168	159	44	88	185									
Žetale	180	157	127	153	94	54	129	96	48	163	154	122	172	111	32	143	132	109									
Dobrovnik/Dobronak	181	177	150	187	167	110	188	174	75	51	65	96	187	61	4	191	198	174									
Razkrižje	182	181	160	185	179	150	178	180	134	128	57	34	186	157	20	184	163	78									
Veržej	183	143	124	89	66	51	71	87	114	161	2	1	124	22	18	93	149	191									
Trnovska vas	184	190	173	170	192	181	175	193	178	75	42	50	136	192	190	150	189	192									
Ribnica na Pohorju	185	186	165	192	186	162	184	186	141	106	85	72	192	186	141	181	178	135									
Sv. Andraž v Slov. gor.	186	191	181	149	191	187	159	192	184	102	41	35	117	191	191	187	187	171									
Dobje	187	155	152	42	64	95	6	40	192	193	156	4	169	144	58	97	91	86									
Jezersko	188	189	168	191	190	168	193	191	144	55	40	68	191	190	168	90	89	98									
Kostel	189	176	153	169	129	76	136	112	70	181	96	19	183	160	33	137	79	23									
Kobilje	190	188	167	190	188	167	192	189	143	54	38	67	190	188	167	176	155	89									
Solčava	191	193	179	143	193	190	118	177	188	186	157	62	166	193	188	101	32	111									
Oslinca	192	183	176	96	174	191	128	168	182	19	148	173	21	173	186	122	137	162									
Hodoš/Hodos	193	171	144	188	57	17	190	39	4	52	191	186	188	118	6	190	171	40									

Občina se pri določenem kazalcu uvršča v prvo zgorjo desetiško obdobje

Občina se pri določenem kazalcu uvršča v drugo zgorjo desetiško obdobje

Občina se pri določenem kazalcu uvršča v deveto spodnjo desetiško obdobje

Občina se pri določenem kazalcu uvršča v deseto spodnjo desetiško obdobje

Občina: Občina se uvrščajo v prvo desetiško obdobje po kombiniranem kazalcu (50 : 50) absolutne in relativne (na prebivalca) dodane vrednosti

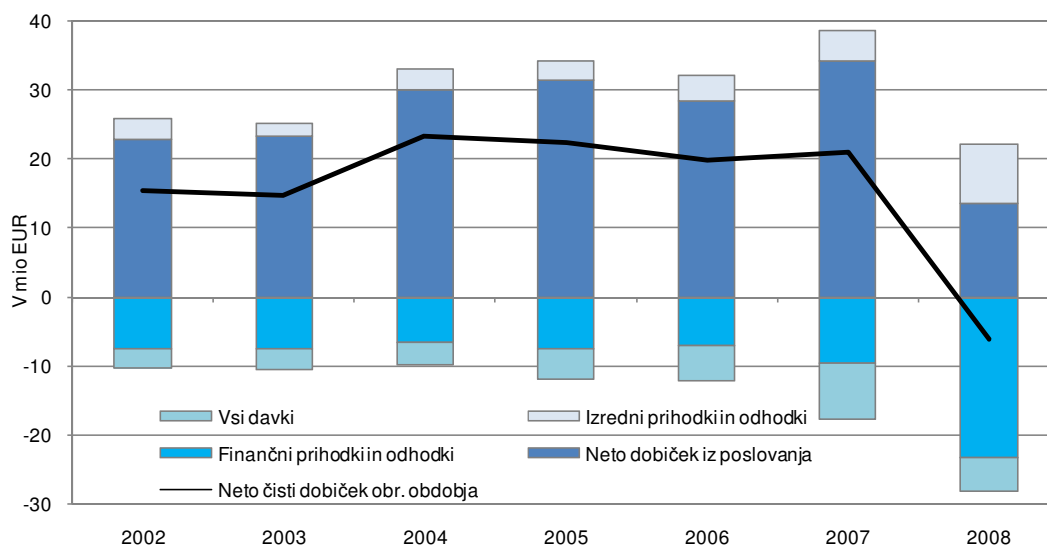
Vir podatkov: AJPES; lastni preračun.

Opombe: Pr – število prebivalcev občine; Do – dodana vrednost avtoprevoznike dejavnosti; Do/Pr – dodana vrednost avtoprevoznike dejavnosti na prebivalca občine; Za/Pr – zaposlenost (vključno s podjetniki) v avtoprevozniki dejavnosti na prebivalca občine; Re/Pr – poslovni rezultat avtoprevoznike dejavnosti (z očiščenim dohodkom podjetnikov) na prebivalca občine; Do/Za – dodana vrednost avtoprevoznike dejavnosti na zaposlenost v tej dejavnosti; 2003 – podatek za leto 2003; 2008 – podatek za leto 2008; 08-03 – razlika med podatkom za leti 2008 in 2003.

## 7 POGLED NAPREJ

Že v začetnih poglavjih smo pokazali, da je imela v Sloveniji avtoprevozna dejavnost po dolgih letih pozitivnega poslovanja v letu 2008 izgubo tudi, ko gre za gospodarske družbe. Neto čista izguba obračunskega obdobja je znašala 6,0 mio EUR, poslovni izid pa se je s tem v primerjavi z letom 2007 poslabšal za 26,9 mio EUR. V letu 2008 se je obseg prevozov v cestnem blagovnem prometu (merjeno v tonskih kilometrih) glede na leto 2007 po podatkih SURS še povečal za 18,4 %, cene storitev cestnega blagovnega prometa pa so se le malo povečale, za 1,5 %. Realno so se omenjene cene v primerjavi s cenami industrijskih proizvajalcev, ki so se povečale za 3,8 %, in cenami življenjskih potrebščin, ki so se povečale za 5,7 %, znižale. Hkrati so se v letu 2008 močno, za 17,3 %, povečale cene dizelskega goriva (Oil bulletin, 2009). Iz podatkov AJPES izračunamo, da se je strošek energije prevoznih družb v letu 2008 zvišal kar za 43,8 % ali za 76,8 mio EUR. Poslovni odhodki so se za 20,6 mio EUR bolj povečali kot kosmati donos iz poslovanja, tako da se je neto čisti dobiček iz poslovanja znižal s 34,2 mio EUR na 13,6 mio EUR (gl. sliko 18). Lahko sklepamo, da se ob normalnejši rasti cen goriv, ki bi bila primerljiva inflaciji, v letu 2008 poslovni izid sploh ne bi poslabšal. Saldo finančnih prihodkov in odhodkov se je v letu 2008 poslabšal za 13,8 mio EUR (z -9,6 mio EUR na -23,4 mio EUR), skoraj samo zaradi povečanja finančnih odhodkov. Deloma je to verjetno posledica višjih obrestnih mer v letu 2008 (euribor, TOM ...), količinsko pa je lahko posledica najemanja novih posojil za poplačilo starih ali pa novih posojil za naložbe. Glede na to, da krize v prevozništvu do zadnjih mesecev v letu 2008 ni bilo čutiti, se je negativni saldo finančnih prihodkov in odhodkov najbrž poglobil tudi zaradi nakupov novih tovornjakov.<sup>9</sup>

**Slika 18: Dekompozicija neto čistega dobička obračunskega obdobja avtoprevoznih gospodarskih družb**



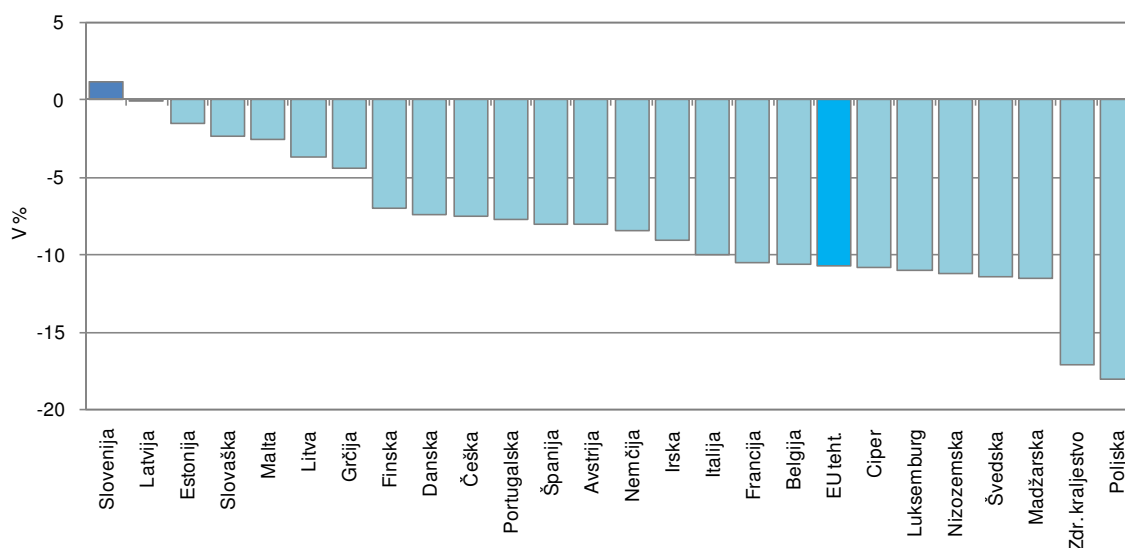
Vir podatkov: AJPES; lastni preračun.

Čeprav je na prvi pogled kazalo, da je bila izguba v avtoprevoznih družbah v letu 2008 že delno posledica krize, podatki kažejo, da je večina poslabšanja izida poslovanja nastala zaradi višjih cen goriv in še optimističnega investiranja.

<sup>9</sup> Po podatkih SURS se je od začetka do konca leta 2008 število registriranih tovornih vozil in priklopnikov povečalo za 9197, na 112.455, ali za 8,9 %, kar je malo nižja rast kot v letu 2007, vendar dosti višja kot prejšnja leta.

Seveda pa je tako poslabšanje poslovanja, združeno s povečanim voznim parkom tovornjakov in zaradi tega povečanimi finančnimi obveznostmi, lahko zdaj za mnoge avtoprevozniske družbe in podjetnike (in za občine, v katerih je prevozništvu razvito) veliko breme. Po podatkih SURS se je namreč v prvih treh četrtletjih 2009 obseg prevozov v cestnem blagovnem prometu medletno znižal za 10,8 %, po interni statistiki DARS pa so se prehodi (istega števila) cestninskih postaj tovornjakov (vseh, tujih in domačih) v letu 2009 glede na leto 2008 znižali za 9,1 %. Če se bodo v nekaterih občinah povečevale težave z ohranjanjem gospodarske dejavnosti, na katero je vezana močna prevozniška dejavnost (Slovenj Gradec, Murska Sobota ...), bo tudi slednja utrpela škodo. Poleg tega je država v letu 2009 sprejela še nekaj ukrepov, ki so za prevoznike vsaj deloma neugodni. Precej se je povišala cestnina za tovornjake, močno pa tudi trošarine na motorna goriva (nekoliko se sicer ukrepa kompenzirata z vračilom trošarin). Da je šlo res za velik zasuk v spremembi domače trošarinske politike, kažejo tudi podatki, da smo pri končni ceni motornih goriv prehiteli vse sosednje države razen Italije. To pa hkrati lahko pomeni, da bo zaradi učinka "bencinskega turizma" pri nas prodaja goriva dodatno upadla, ker bodo prevozniki (tudi naši domači na mednarodni vožnji) rezervoar raje napolnili v sosednji državi. Tako se tudi utegne zgoditi, da bo povečanje prihodkov po dvigu trošarin manjše od predvidenega. Pri dizelskem gorivu podatki kažejo, da je bila povprečna cena v letu 2009 med vsemi državami EU edino v Sloveniji višja od povprečne cene dizelskega goriva v obdobju 2005–2008, v vseh preostalih državah EU pa nižja (kot posledica nižjih cen nafte v letu 2009).

**Slika 19: Sprememba povprečnih cen\* dizelskega goriva z vsemi davki v letu 2009 glede na povprečne cene v obdobju 2005–2008 v državah EU**



Vir podatkov: Oil bulletin (2009); lastni preračun. Opomba: \*Cene izračunane kot povprečja tedenskih podatkov.

Vsekakor bodo že spomladanski podatki AJ PES o poslovanju družb in podjetnikov za leto 2009 pokazali, kako se je prevozniška dejavnost znašla v kriznem obdobju, najbrž pa bo položaj slabši v občinah, v katerih so že v letu 2008 imeli veliko izgubo in imajo velik vozni park.

## 8 SKLEP

Obseg avtoprevozniške dejavnosti se je v Sloveniji v zadnjih petih letih močno okrepil in iz povprečne smo postali država s skoraj najrazvitejšim prevozniškim sektorjem v EU. Med razloge za tak razmah avtoprevoznišva pri nas štejemo ugodno lego Slovenije na križišču dveh vseevropskih prometnih koridorjev, povečan pretok blaga na teh koridorjih zaradi vstopa novih držav v EU, že povečini zgrajeno avtocestno omrežje in tedanje razmeroma nizke cene goriva. Na ravni občin je zaradi njihove velike razdrobljenosti teže poudariti posamezne močne dejavnike, ki so spodbujali hiter razvoj. Med njimi sta gotovo pomembna splošna razvitost občine in dostopnost do glavnih prometnic.

Pokazali smo, da so avtoprevozniško najpomembnejše občine skoncentrirane na posameznih območjih, na primer iz Ljubljane proti Dolenjski, v "slovenjgraškem koncu", ob avtocesti na Gorenjsko, v južnih občinah med Italijo in Hrvaško, v smeri Nove Gorice ter jugovzhodno od Maribora. Največ dodane vrednosti v avtoprevozniški dejavnosti so v letu 2008 ustvarili v občinah Ljubljana, Koper/Capodistria in Trebnje. Ko pa občine naredimo med seboj primerljive tako, da gledamo relativno, na prebivalca, so najvišje občine Trebnje, Šempeter - Vrtojba in Mozirje. Največji prirast dodane vrednosti avtoprevoznišva na prebivalca v obdobju 2003–2008 so dosegle občine Črenšovci, Trebnje in Ivančna Gorica.

Naštejemo lahko še nekaj splošnih značilnosti najpomembnejših slovenskih avtoprevozniških občin, ki so vidne tudi iz predstavljene tabele z rangiranimi kazalniki. Občina Koper/Capodistria je zaradi svoje velikosti prevozniško razvita tudi z malo slabšimi kazalniki dodane vrednosti in zaposlenosti na prebivalca, ki so na meji prve desetine občin. Kljub poslabšanju je imela občina Ilirska Bistrica še boljša oba omenjena kazalnika od koprške občine. Najbolj se občini razlikujeta po zaposlenosti v avtoprevozniški dejavnosti, saj se je ta v občini Koper/Capodistria povečala za 534, v občini Ilirska Bistrica pa znižala za 50. Skupna obema občinama pa je bila velika izguba iz avtoprevoznišva v obeh letih, 2003 in 2008. Po velikosti voznega parka, to je po številu tovornjakov (z vlačilci in priklopnimi vozili) na tisoč prebivalcev, pa sta obe občini v obeh letih visoko, okoli desetega mesta. Med velikimi avtoprevozniški občinami sta gotovo najpomembnejši občini Trebnje in Slovenj Gradec. Občina Trebnje je bila v obeh letih med najbolj avtoprevozniško razvitimi po dodani vrednosti in zaposlenosti na prebivalca ter tudi absolutno, še v letu 2003 odličen poslovni izid pa se je v letu 2008 močno poslabšal. Občina je bila med tistimi, v katerih se je v zadnjih letih vozni park najbolj okrepil. V letu 2008 so imeli 2089 tovornjakov, kar je pomenilo 106 tovornjakov na 1000 prebivalcev in s tem četrto mesto med vsemi občinami. Občina Slovenj Gradec je imela v letu 2003 6,1 mio EUR dobička v avtoprevozništvu, kar je bilo daleč največ med vsemi občinami. Kljub močnemu poslabšanju vseh avtoprevozniških kazalnikov v letu 2008 je ostala v najboljši desetini občin po dodani vrednosti, zaposlenosti in poslovnem izidu na prebivalca ter po produktivnosti. Precej podobno kot s slovenjgraško je bilo tudi z grosupeljsko občino, zelo znižan dobiček iz avtoprevoznišva v obeh v letu 2008 pa je še vedno pomenil najvišja mesta v razvrstitvi po absolutnem poslovnem izidu omenjene dejavnosti v tem letu. Občina Ivančna Gorica je bila po dodani vrednosti in zaposlenosti na prebivalca visoko uvrščena že leta 2003 in je te kazalniki v letu 2008 še izboljšala, ni pa v nobenem letu izstopala s poslovnim izidom. Občina Logatec, ki je imela v letu 2003 visoko dodano vrednost in zaposlenost na prebivalca, je oboje v letu 2008 zelo poslabšala, po drugi strani pa je v letu 2008 močno izboljšala pred petimi leti še zelo slab poslovni izid in tudi produktivnost. Občina Rogaška Slatina je tudi močno izboljšala poslovni izid iz leta 2003, obenem pa tudi vse druge kazalnike.

Potem sledijo še srednje velike občine po številu prebivalcev, v katerih je avtoprevozniška dejavnost tudi močno razvita. Take so na primer občine Šenčur, Zreče, Vipava, Naklo, Dol pri Ljubljani, Vodice in Hrpelje - Kozina, še posebej pa izstopajo občine Šempeter - Vrtojba, Mozirje in Črenšovci. Medtem ko sta bili občini



Šempeter - Vrtojba in Mozirje med avtoprevozniki najrazvitejšimi že v letu 2003 in sta v letu 2008 zelo poslabšali izid poslovanja, se je občina Črenšovci avtoprevozniki najpomembnejšim občinam pridružila nedavno in izboljšala tudi poslovanje. Posebnost je tudi občina Trzin, v kateri imajo največ tovornjakov na prebivalca, za razvito prevozniki občino pa tudi zelo veliko tovornjakov na zaposlenega, kar 16,3 tovornjaka. Druge razvitejšie občine imajo od 2,1 do 3,9 tovornjaka na zaposlenega, povprečje za Slovenijo pa je 4,5. Omeniti moramo še občino Moravče, v kateri je avtoprevozniki dejavnost v letu 2008 glede na leto 2003 izboljšala dodano vrednost na prebivalca in ob racionalizaciji pri zaposlenih dosegla najboljši poslovni izid na prebivalca med vsemi občinami v Sloveniji. Čisto najslabši avtoprevozniki poslovni izid na prebivalca med vsemi občinami v Sloveniji pa so imeli v občini Komenda, ki je sicer tudi dobro razvita prevozniki občina z velikim voznim parkom. Med manjšimi občinami pa imata avtoprevozniki dejavnost močno razvito (dodana vrednost in zaposlenost na prebivalca) še občini Ljubno in Podlehnik, v obeh pa so v letu 2008 dosegli precej slabši poslovni izid.

Ugotavljamo, da poslabšani poslovni izid v avtoprevozniki dejavnosti v Sloveniji v letu 2008 najverjetneje še ni posledica svetovne krize, ampak predvsem višjih cen goriva, višjih obrestnih mer za posojila in optimističnega predkriznega investiranja. Upad gospodarske aktivnosti, ki se je v večini dejavnosti začel konec leta 2008, je v letu 2009 prizadel tudi avtoprevozniki dejavnost, čeprav se iz dozdajšnjih podatkov lahko sklepa, da se obseg avtoprevozniki dejavnosti ne bo skrčil za več kot 10 %, kar je glede na upad v industriji in gradbeništvu še razmeroma ugodno. Največje težave imajo lahko občine, ki so že v letu 2008 v avtoprevozniki dejavnosti izkazale veliko izgubo (na prebivalca). Take občine so Komenda, Podlehnik, Hodoš/Hodos, od večjih občin pa tudi Trebnje, Ilirska Bistrica in Koper/Capodistria. Seveda bo veliko odvisno od prožnosti prevozniki sektorja, kako se bo znal prilagoditi krizi in najti kakšne tržne niše ter poiskati nove posle. V občinah, v katerih je bila prevozniki dejavnost močno povezana s kakšno industrijsko dejavnostjo, ki je zdaj v težavah, bodo utrpeli škodo tudi avtoprevozniki. Verjetno bo krčenje slovenskega avtoprevozniki sektorja zaradi krize in tudi "prerazvitosti" prevozniki neizogibno. Vsekakor pa je treba zaradi gospodarskega pomena dejavnosti, ki je v letu 2008 ustvarila skoraj 550 mio EUR dodane vrednosti in je imela nad 22 tisoč zaposlenih, sprejemati odmerjene in pretehtane ukrepe gospodarske politike, ki bodo prevoznikom pomagali ohranjati mednarodno konkurenčnost, ki so jo dosegali do zdaj.

## VIRI IN LITERATURA

1. *Bilten Banke Slovenije, oktober 2009.* (2009). Ljubljana: Banka Slovenije. Pridobljeno na <http://www.bsi.si/iskalniki/bilteni.asp?Mapald=229>.
2. *Database, Economy and finance.* (2009). Luxembourg: Eurostat. Pridobljeno na [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search\\_database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database)
3. *Database, Population and social conditions.* (2009). Luxembourg: Eurostat. Pridobljeno na [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search\\_database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database)
4. *Database, Transport.* (2009). Luxembourg: Eurostat. Pridobljeno na [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search\\_database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database)
5. *Informacija o poslovanju gospodarskih družb v Republiki Sloveniji v letih 2008.* (2009). Ljubljana: Agencija za javnopravne evidence in storitve.
6. *Informacija o poslovanju gospodarskih družb v Republiki Sloveniji v letih 2003.* (2004). Ljubljana: Agencija za javnopravne evidence in storitve.
7. *Informacija o poslovanju samostojnih podjetnikov posameznikov v Republiki Sloveniji v letih 2008.* (2009). Ljubljana: Agencija za javnopravne evidence in storitve.
8. *Informacija o poslovanju samostojnih podjetnikov posameznikov v Republiki Sloveniji v letih 2003.* (2004). Ljubljana: Agencija za javnopravne evidence in storitve.
9. *Oil Bulletin.* (2009). European Commission – Energy. Pridobljeno na [http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm).
10. Pečar J. (2008). *Regije 2008 – izbrani socioekonomski kazalniki po regijah.* Delovni zvezek št. 13/2008. Ljubljana: Urad RS za makroekonomske analize in razvoj.
11. SI – Stat podatkovni portal – *Ekonomsko področje – Cene.* (2009). Ljubljana: Statistični urad RS. Pridobljeno na <http://www.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/Ekonomsko.asp>.
12. SI – Stat podatkovni portal – *Ekonomsko področje – Nacionalni računi.* (2009). Ljubljana: Statistični urad RS. Pridobljeno na <http://www.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/Ekonomsko.asp>.
13. SI – Stat podatkovni portal – *Ekonomsko področje – Transport – Cestni blagovni prevoz.* (2009). Ljubljana: Statistični urad RS. Pridobljeno na <http://www.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/Ekonomsko.asp>.
14. SI – Stat podatkovni portal – *Ekonomsko področje – Transport – Registrirana cestna vozila.* (2009). Ljubljana: Statistični urad RS. Pridobljeno na <http://www.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/Ekonomsko.asp>.
15. SI – Stat podatkovni portal – *Ekonomsko področje – Transport – Železniški blagovni prevoz.* (2009). Ljubljana: Statistični urad RS. Pridobljeno na <http://www.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/Ekonomsko.asp>.
16. SI – Stat podatkovni portal – *Pregled po občinah – Transport.* (2009). Ljubljana: Statistični urad RS. Pridobljeno na <http://www.stat.si/pxweb/Database/Obcine/Obcine.asp>.
17. SI – Stat podatkovni portal – *Pregled po občinah – Trg dela.* (2009). Ljubljana: Statistični urad RS. Pridobljeno na <http://www.stat.si/pxweb/Database/Obcine/Obcine.asp>.

18. SI – Stat podatkovni portal – *Pregled po občinah – Upravno-teritorialna razdelitev*. (2009). Ljubljana: Statistični urad RS. Pridobljeno na <http://www.stat.si/pxweb/Database/Obcine/Obcine.asp>.
19. *Slovenske občine v številkah 2009*. (2009). Ljubljana: Statistični urad RS.
20. *Statistični podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida gospodarskih družb za leta od 2003 do 2008*. (2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009). Ljubljana: Agencija za javnopravne evidence in storitve.
21. *Zakon o gospodarskih družbah*, Uradni list RS, št. 42/2006.