

Kratke analize
September 2022

Jure Povšnar

Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja v letu 2021

Povzetek

Gospodarske družbe prometa in skladiščenja so zadnja leta 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 četrtno. Končni izid poslovanja je v letu 2021 glede na leto 2019 ob še vedno manjšem prometu osebnih avtomobilov na avtocestah najbolj zaostal v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu. V spremljajočih storitvenih dejavnostih v zračnem prometu je k slabšemu rezultatu največ prispeval manjši promet potnikov na letališčih, v medkrajevnem avtobusnem prometu pa so rast dobička še vedno omejevali tudi zaježitveni ukrepi. Manjši dobiček v dejavnosti skladiščenja je bil povezan z blagovnimi rezervami, v dejavnosti pretovarjanja pa z motnjami v blagovnih verigah. Poslovni izid se je v teh dveh letih najbolj izboljšal v špedicijski in poštni dejavnosti ter v cestnem tovornem prometu. V letu 2021 so neto čisti dobiček dosegli v skoraj vseh prometnih dejavnostih, kljub zmanjšanju glede na obdobje pred epidemijo pa je bil ta ponovno daleč največji v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu.

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, prek 8 %, se prometne družbe med dejavnostmi uvrščajo na tretje mesto, takoj za predelovalnimi in trgovinskimi. Gospodarske družbe ustvarijo več kot 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 v letu epidemije in v letu 2021. Podatki za vsako od analiziranih let vključujejo gospodarske družbe, ki so v tistem letu dejansko poslovale. Vse kategorije primerjamo v tekočih cenah, veliko primerjav je predstavljenih tudi grafično.

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 znotraj posameznih dejavnosti, kot tudi z velikim številom razpoložljivih kazalnikov.

2 Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja

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

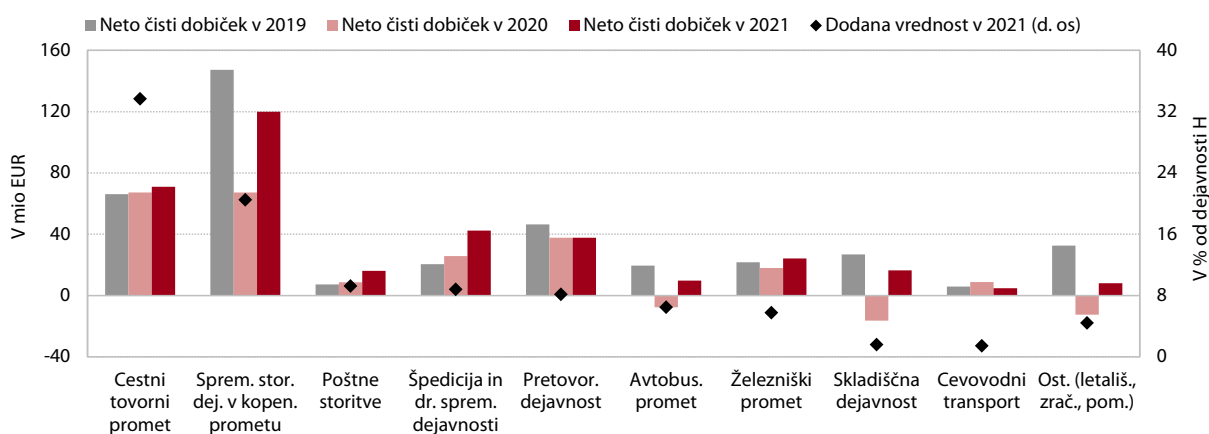
	2008	2010	2015	2019	2020	2021
Število gospodarskih družb	2.253	2.506	3.225	3.792	3.802	3.784
Število zaposlenih ¹	37.557	35.665	34.379	41.803	41.528	41.372
Delež zaposlenih v vseh družbah (v %)	7,4	7,7	7,7	8,0	8,1	7,9
Delež dodane vrednosti v vseh družbah (v %)	7,3	8,7	9,2	9,2	8,7	8,3
Neto ² čisti dobiček/izguba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

Vir podatkov: AJPES (2022), 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.

Dodana vrednost prometa in skladiščenja (H) se je v analiziranem obdobju 2008–2021³ zmanjšala le v letih 2009 in 2020, še posebej močno je rasla v drugi polovici prejšnjega desetletja. Potem ko so v epidemijskem letu 2020 gospodarske družbe v dejavnosti H ustvarile za 6,8 % manj dodane vrednosti kot leto prej⁴, se je v letu 2021 poslovanje močno izboljšalo in dodana vrednost povečala za 10,4 % (če iz izračuna dodane vrednosti izločimo subvencije⁵, je bilo zmanjšanje 10,8-odstotno, povečanje pa 13,0-odstotno). V primerjavi z letom 2019 se je tako nominalno dodana vrednost družb prometa povečala le za 2,9 %, kar je precej manj kot pri vseh gospodarskih družbah, kjer je dosegla 14,1 % (pri izračunu dodane vrednosti brez upoštevanja subvencij sta bila ustrezna odstotka spremembe 0,8 % in 12,3 %), saj so bile v nekaterih delih prometne dejavnosti še prisotne posledice epidemije oziroma so nekateri zaježitveni ukrepi tam v letu 2021 še veljali. Po dodani vrednosti v družbah dejavnosti H je tako (tudi brez upoštevanja samostojnih podjetnikov) s 775 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 2021 ustvarili 472 mio EUR dodane vrednosti. V letu 2021 so glede na predepidemijsko leto 2019 v okviru družb prometa dodano vrednost najbolj, za 66 mio EUR, povečali v cestnem tovornem prometu, močno, za 49 mio EUR in 23 mio EUR, pa tudi v špedicijski dejavnosti in pri poštnih storitvah. Na drugi strani pa je dodana vrednost ostala za po 29 mio EUR manjša kot v letu 2019 v dveh dejavnostih, to je v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu in v spremljajočih storitvenih dejavnostih v zračnem prometu, za 10 mio EUR ter 6 mio EUR, pa tudi v dejavnostih skladiščenja ter v medkrajevem potniškem prometu.

Slika 1: V cestnem tovornem prometu se vpliv epidemije na dobiček ni občutneje odrazil, mnogo bolj pa v dejavnosti, ki vključuje tudi družbo DARS, v javnem potniškem prometu in v skladiščanju



Vir podatkov: AJPES (2022), lastni izračuni.

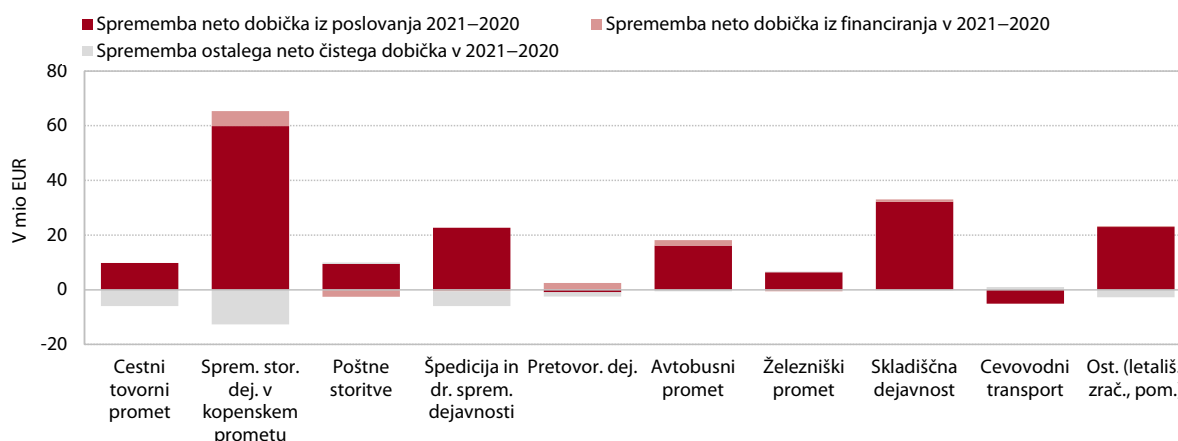
³ Neposredna primerjava podatkov kaže 74-odstotno nominalno povečanje dodane vrednosti v omenjenem obdobju (pri vseh družbah v gospodarstvu je bilo takšno nominalno povečanje manjše, 54-odstotno). Vendar je del tega velikega povečanja prispevalo tudi zakonsko preoblikovanje družbe DARS v letu 2010, na podatke pa so v tem obdobju vplivale tudi številne prereгистраcije družb, ki so bile v začetku pod okriljem enovite družbe Slovenske železnice.

⁴ Samostojni podjetniki so v letu 2021 v dejavnosti H ustvarili 236 mio EUR dodane vrednosti (za 2,4 % manj kot v letu 2019), brez upoštevanja subvencij pa 223 mio EUR (za 6,3 % manj kot v letu 2019). Od celotne dodane vrednosti samostojnih podjetnikov dejavnosti H so največji del, kar 87 %, ustvarili podjetniki v dejavnosti cestnega tovornega prometa.

⁵ Tu podajamo tudi spremembe dodane vrednosti, izračunane brez upoštevanja postavke subvencij (AOP 124), kjer se je zlasti v letu 2020, pa tudi v letu 2021, beležila tudi državna pomoč družbam, katerih delovanje je bilo v času epidemioloških ukrepov omejeno. Izračun dodane vrednosti po tej formuli naj bi bil bližje razumevanju dodane vrednosti po statistiki nacionalnih računov.

V gospodarskih družbah dejavnosti promet in skladiščenje (H) se je pred tem več let velik neto čisti dobiček v letu epidemije prepолоvil in se v letu 2021 še ni povsem vrnil na prejšnjo raven. Zadnja tri leta pred epidemijo so prometne družbe dosegale po skoraj 400 mio EUR neto čistega dobička letno, ob razmeroma strogih zajezitvenih ukrepih ob epidemiji v letu 2020 (ki so bili v podobnem obsegu uvedeni tudi v drugih državah) pa je bilo zelo omejeno poslovanje mnogih prometnih dejavnosti, med drugim še posebej javnega avtobusnega, železniškega in letališkega potniškega prometa. 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 močno 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 četrtno presegel predkriznega. Končni izid poslovanja je v letu 2021 za primerljivim iz leta 2019 najbolj zaostal v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu, za 27 mio EUR, v spremljajočih storitvenih dejavnostih v zračnem prometu za 15 mio EUR in za po okoli 10 mio EUR v medkrajevnem avtobusnem prometu ter dejavnostih skladiščenja in pretovarjanja. Poslovni izid se je v omenjenih dveh letih najbolj izboljšal v špedicijski dejavnosti, za 22 mio EUR, in za po okoli 5 mio EUR v poštini dejavnosti ter v cestnem in železniškem tovornem prometu. Neto čisti dobiček so v letu 2021 dosegli v skoraj vseh prometnih dejavnostih, največ v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu, 120 mio EUR, v cestnem tovornem prometu 71 mio EUR ter v špedicijski dejavnosti in v dejavnosti pretovarjanja 42 mio EUR in 38 mio EUR.

Slika 2: Poslovanje se je v letu 2021 izboljšalo v večini prometnih dejavnosti, še najbolj v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu in v dejavnosti skladiščenja



Vir podatkov: AJPES (2022), lastni izračuni.

Oddelek kopenski promet in cevovodni transport (H 49), ki je še v letu 2011 posloval z veliko izgubo, je do leta 2017 močno izboljšal poslovanje, potem pa se je neto dobiček do leta 2021 za petino zmanjšal.

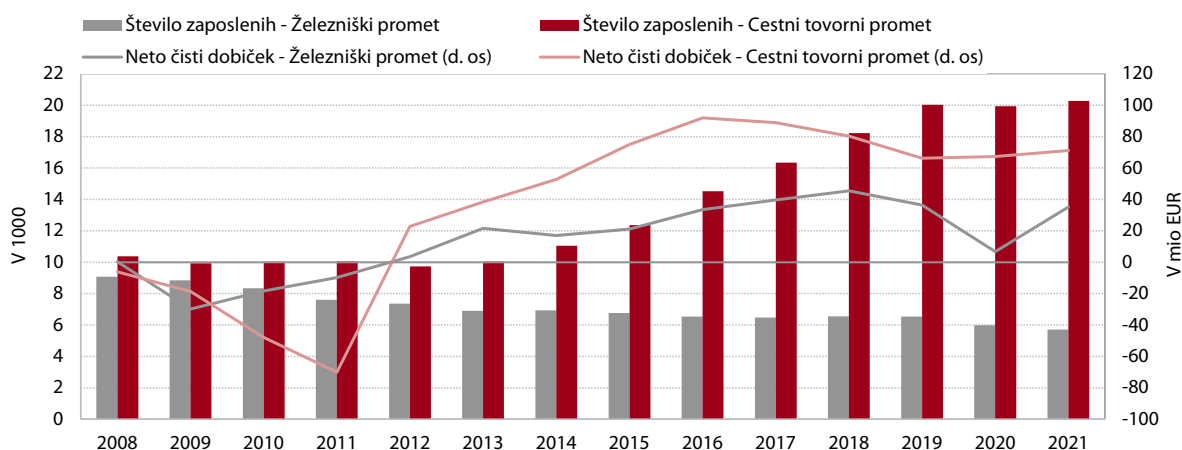
V okviru gospodarskih družb oddelka kopenski promet in cevovodni transport sta po številu zaposlenih (20.268⁶ in 5.707⁷) najpomembnejši dejavnosti cestni tovorni promet (podrazred H 49.410) in železniški promet (podrazreda H 49.100 in 49.200). V primerjavi z letom 2008 je bilo v letu 2021 v prvi dejavnosti 9896 (za 95 %) več, v drugi pa 3377 (37 %) 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 zajezitvenih ukrepih malenkost zmanjšalo, v letu 2021 pa ponovno naraslo, za 1,7 %. V železniškem prometu pa se je v nasprotju s cestnim tovornim prometom prej naglo zmanjševanje števila zaposlenih, ki je potekalo kot del procesa

⁶ V letu 2021 je v dejavnosti cestni tovorni promet poleg gospodarskih družb, kjer se je zaposlenost nekoliko povečala, poslovalo še 2608 samostojnih podjetnikov, ki so imeli 4708 zaposlenih, kar je oboje malo manj v primerjavi z letom 2020.

⁷ 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.

postopne racionalizacije poslovanja, med letoma 2013 in 2019 upočasnilo in se spet okrepilo v zadnjih dveh letih (v letu 2021 se je število zaposlenih zmanjšalo za 4,8 %). Celotna dejavnost kopenski promet in cevovodni transport je leta 2008 še imela skromen dobiček, a se je nato do leta 2011 poslovanje močno poslabšalo, tako da so zabeležili neto čisto izgubo v višini 94 mio EUR. V naslednjih letih se je poslovanje 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 omejitev poslovanja ob epidemioloških zaježitvenih ukrepih daleč največ prispevala dejavnost medkrajevne cestnega potniškega prometa. V letu 2021 se je uspešnost poslovanja v oddelku H 49 ponovno močno, za prek 30 %, izboljšala in neto čisti dobiček je skoraj dosegel raven iz leta 2019.

Slika 3: Zaposlenost se je v cestnem tovornem prometu močno povečala, v železniškem prometu* pa zmanjšala, neto čisti dobiček je v obeh dejavnostih zadnja leta nekoliko manjši



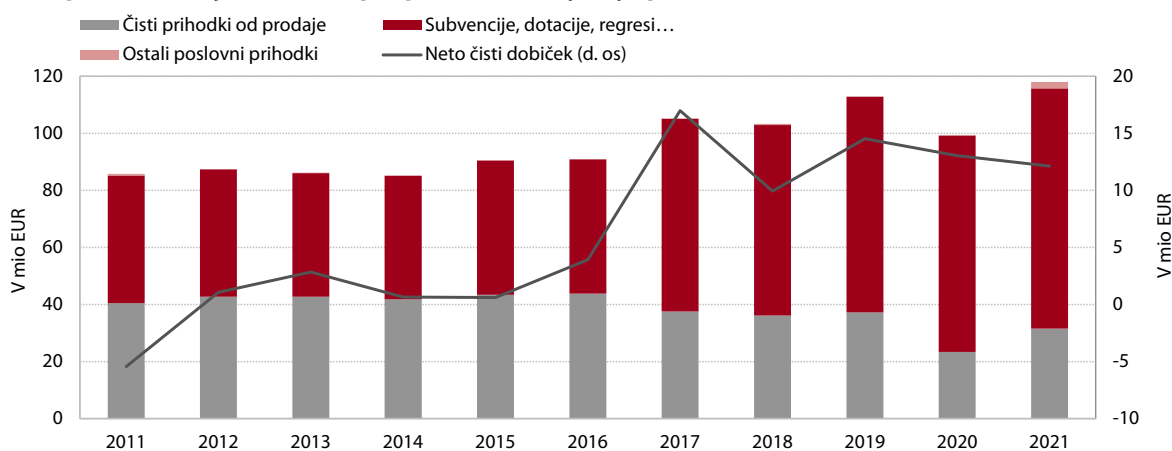
Vir podatkov: AJ PES (2022), lastni izračuni.

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 dobiček v železniškem prometu zmanjševal in v letu 2020 upadel pod 7 mio EUR, v letu 2021 pa se je spet močno povečal in presegel 35 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 skoraj 20 mio EUR neto čiste izgube, je po letu 2013 dosegala zmerno raven dobička okoli 10 mio EUR, ki se je še najbolj zmanjšal v letu 2020. V železniškem potniškem prometu, kjer so med leti 2012 in 2016 beležili le nekaj milijonov evrov dobička na leto, pa se je v naslednjih letih poslovni rezultat izboljšal in je bil večino let ugodnejši kot v tovornem prometu. Tako je bilo tudi v letu 2020, ko so se prodajni prihodki zaradi zaježitvenih ukrepov ob epidemiji sicer zmanjšali za več kot tretjino, a so se močno zmanjšali tudi poslovni odhodki, obseg subvencij oziroma poslovnih prihodkov, ki jih država namenja za spodbujanje prevoza po železnici, na potniškem delu pa se je ohranil v višini 76 mio EUR in je seveda vključeval dodatno pomoč države zaradi nujnega omejevanja opravljanja dejavnosti. V letu 2021 se je obseg subvencij še povečal in tako je železniški potniški promet lahko zadržal razmeroma velik dobiček, 13 mio EUR, tudi v letu 2020 in ga skoraj toliko dosegel tudi v letu 2021. V železniškem tovornem prometu je bila intenzivnost omejitvenih ukrepov manjša, tudi zaradi prizadevanj EU, da se blagovni tokovi med državami članicami tudi v epidemiji v čim večji meri ohranijo. Prodajni prihodki so se zato v tovornem delu zmanjšali precej manj kot v potniškem prometu, za 11 %, kar pa je vseeno pomenilo manjši dobiček. V letu 2021 so se prodajni prihodki (ki pomenijo 92 % poslovnih prihodkov) sicer povečali le za 3 %, a so se poslovni odhodki povečali bistveno manj, tako da je neto čisti dobiček v železniškem tovornem prometu narasel na 12 mio EUR.

Dejavnosti prometa in skladiščenja v okviru gospodarskih družb je dodeljenih največ subvencij, namenjene so zlasti spodbujanju javnega potniškega prometa in so največje v železniškem potniškem prometu. V letu 2020 je država zaradi omejitev poslovanja ob zajezitvenih 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. Največ, 84 mio EUR, je bilo dodeljenih dejavnosti železniškega potniškega prometa, ne veliko manj, 78 mio EUR, pa skupaj dejavnosti avtobusnega medkrajevnega in mestnega potniškega prometa. Tudi dejavnosti železniškega in cestnega tovornega prometa sta za spodbujanje kombiniranega tovornega prometa in tudi še kot pomoč države zaradi omejitev poslovanja v letu 2021 prejeli razmeroma veliko subvencij, skupaj skoraj 36 mio EUR, a te so v železniškem prometu pomenile samo nekaj odstotkov poslovnih prihodkov, v cestnem prometu pa manj kot odstotek. Nasprotno so v železniškem potniškem prometu subvencije pomenile največji del poslovnih prihodkov, v letu 2021 prek 71 %. 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 na večjo poslovno uspešnost dejavnosti, in tako se je neto čisti dobiček z ravni nekaj milijonov evrov povečal na precej čez deset milijonov evrov.

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



Vir podatkov: AJPEŠ (2022), lastni izračuni.

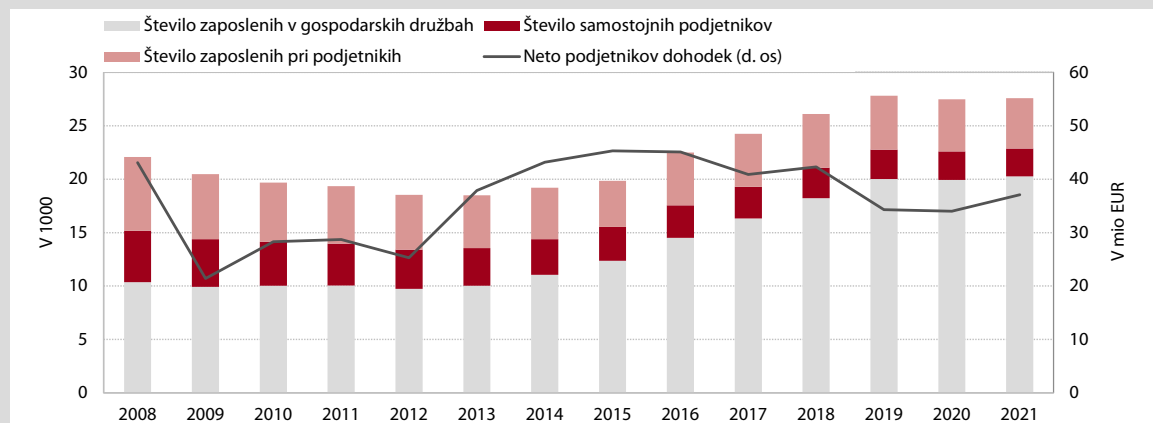
Dejavnost cestnega tovornega prometa (podrazred H 49.410) je več let zapored močno povečevala dobiček, po letu 2016 pa se je ta malo zmanjšal, a ostal stabilen tudi v letu epidemije. Po stečajih nekaterih večjih družb v letu 2011 je dejavnost že naslednje leto poslovala s solidnim neto čistim dobičkom, 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. Prvi dve leti zmanjševanja dobička povezujemo z višjo rastjo stroškov energije oziroma tekočih goriv, v letu 2019 pa zlasti z višjo rastjo stroškov materiala in stroškov dela ter na drugi strani nižjo rastjo prodaje na domačem trgu. V letu epidemije so se, zlasti zaradi zajezitvenih 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 in 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 velike, 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 pomenijo 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 2008, to je pred ekonomsko in finančno krizo, je bil cestni tovorni promet ena bolj zadolženih dejavnosti v gospodarstvu. Delež dolga v virih sredstev se je do leta 2011 še povečal, na 82 %, nato pa se je zmanjševal in v letu 2021 znašal 55 % (le malo več kot pri vseh družbah skupaj, kjer je bil 50-odstoten).

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 prevoznih družbah, v letu 2021 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, a ostajal dokaj stabilen in se je tudi v letu 2021 ponovno povečal. Glede na to, da se je v opazovanem obdobju število samostojnih podjetnikov prevoznikov skoraj preplopolovilo, se je neto podjetnikov dohodek na podjetnika skoraj 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

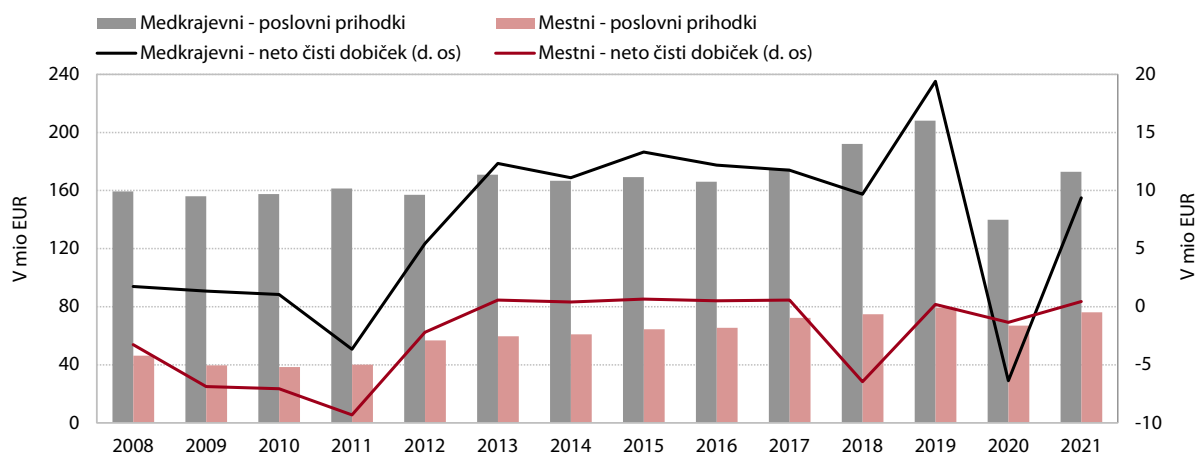


Vir podatkov: AJ PES (2022), lastni izračuni.

V mestnem in primestnem kopenskem potniškem prometu (razred H 49.31) in v medkrajevem ter drugem cestnem potniškem prometu (podrazred H 49.391) se je ob rahljanju epidemioloških omejitev v letu 2021 poslovanje vračalo v ustaljene 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 (in pomenile 44 % poslovnih prihodkov), 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 okrepli, kar je kljub precejšnjem zmanjšanju subvencij pomenilo spet pozitivno poslovanje. V medkrajevem 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 (pomenile so 45 % poslovnih prihodkov), 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 pozitiven rezultat, tako da je neto čisti dobiček presegel 9 mio EUR.

Slika 6: V medkrajevem potniškem prometu tudi močno povečane subvencije ob epidemiji niso mogle nadoknaditi velikega padca prodajnih prihodkov in preprečiti poslabšanja poslovnega izida



Vir podatkov: AJPES (2022), lastni izračuni.

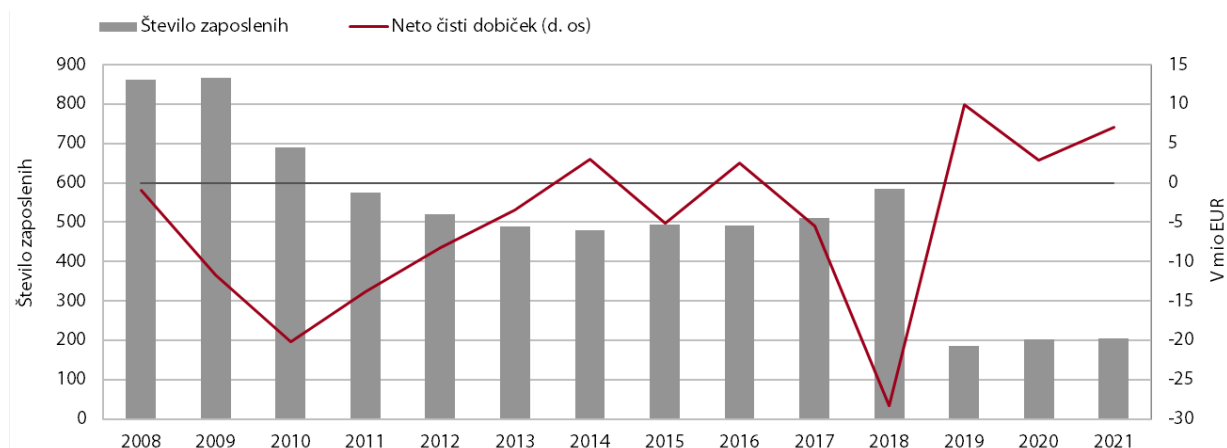
Cevovodni transport je sicer v okviru kopenskega prometa manjša, a pomembna dejavnost, ki omogoča oskrbo Slovenije z zemeljskim plinom po plinovodnem omrežju. Dejavnost je v zadnjem več kot desetletnem obdobju poslovala stabilno, z neto čistim dobičkom med 5 in 10 mio EUR. V letu 2020 je bila poleg cestnega tovornega prometa, poštna dejavnosti in špedicije to 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 rasti nabavne vrednosti prodanega blaga in materiala (361 %) na strani poslovnih odhodkov, ki so se povečali bolj od poslovnih prihodkov.

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 asistence 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 in odpisi so pomenili določeno 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 povečanje 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 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. Zračni promet po stečaju Adrie Airways v dejavnosti H ustvari le še 0,7 % dodane vrednosti. 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 zelo velika in je presegla 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 zmanjšale za okoli tri četrtine. 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.

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



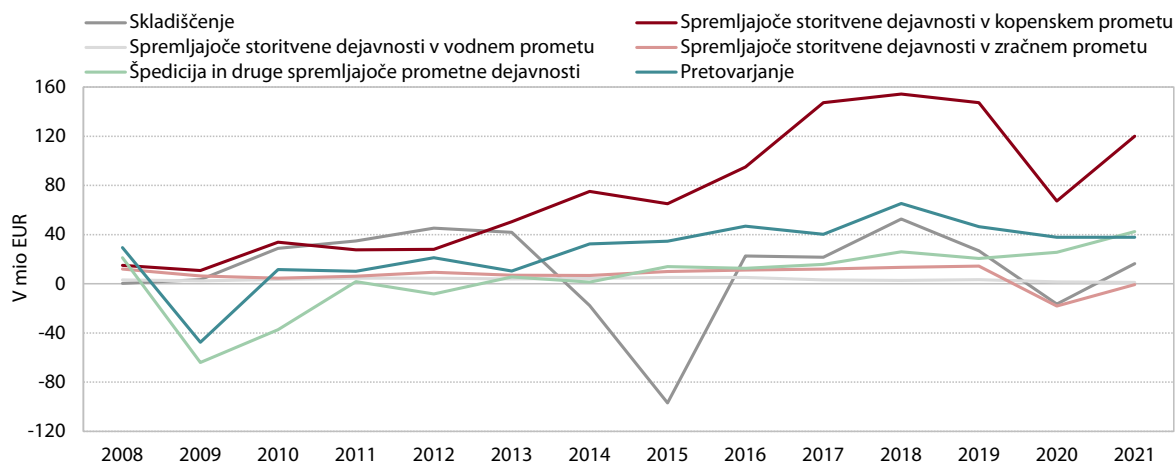
Vir podatkov: AJ PES (2022), lastni izračuni.

Dejavnost skladiščenja in spremljajoče prometne dejavnosti (oddelek H 52) je najuspešnejša v okviru prometa in skladiščenja in je tudi v letu 2021 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)⁸, 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.

⁸ V oklepajih navajamo družbe, ki v svojih dejavnostih dosegajo največje in hkrati prevladujoče deleže dodane 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



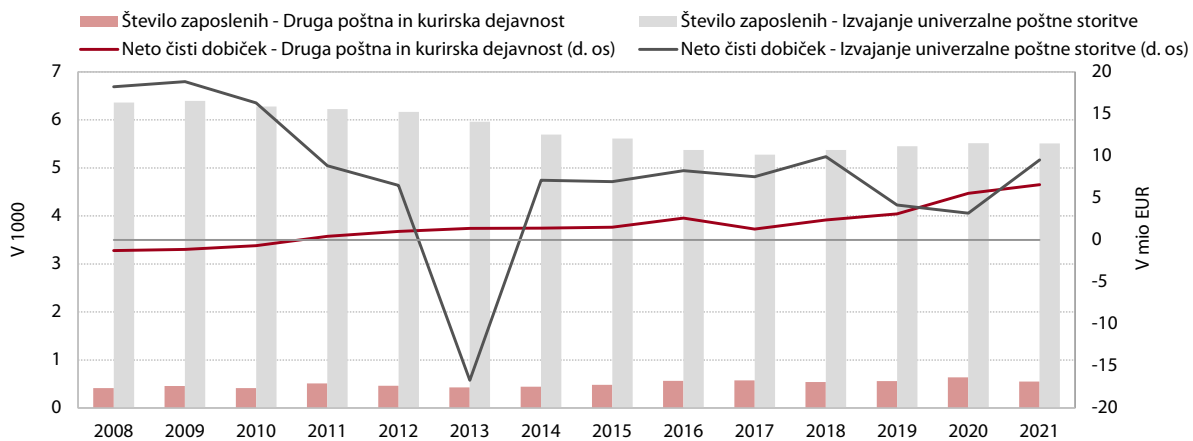
Vir podatkov: AJPES (2022), lastni izračuni.

V okviru oddelka H 52 v večini analiziranih let najbolje 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 z 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 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.

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 nakupom delnic NKBM s strani Pošte Slovenije). Pozitivni končni poslovni rezultat je v naslednjih letih le malo odstopal od 10 mio EUR, v letu 2020 je dosegel 9 mio EUR in se povzpел na prek 16 mio EUR v letu 2021. Medtem ko je v prejšnjih letih v okviru oddelka H 53 večino dobička ustvarila dejavnost izvajanja univerzalnih poštних storitev (s Pošto Slovenije), ga zdaj vse več ustvarijo v tako imenovani drugi poštni in kurirski dejavnosti, kjer gre zlasti za slovenske izpostave nekaj velikih mednarodnih podjetij, ki opravljajo dejavnost dostavljanja paketov (GLS, DPD, UPS ...). Slednji so bili v epidemijem letu 2020 po skupnem neto čistem dobičku uspešnejši od Pošte Slovenije, v letu 2021 pa je naš

glavni izvajalec univerzalnih poštne storitev dobiček kar potrjuje in s tem potrjuje svojo še vedno močno vlogo na poštne trgu.

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



Vir podatkov: AJPEŠ (2022), 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 velikim dobičkom so prekinili zaježitveni ukrepi, sprejeti med epidemijo v letu 2020, ki so poslovanje nekaterih prometnih dejavnosti močno omejili, še posebej avtobusni, železniški in letališki potniški promet. Kljub hkratni državni pomoči se je neto čisti dobiček prometne dejavnosti prepolovil, ker pa so nekatere omejitve veljale tudi še naslednje leto, se dobiček prometne dejavnosti tudi v letu 2021 še ni vrnil na raven pred epidemijo. Spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu, kamor se uvršča tudi družba DARS, so v letu 2021 spet imele daleč največji dobiček, ki pa je obenem tudi zaradi še vedno za skoraj desetino manjšega prometa osebnih vozil na slovenskih avtocestah nekoliko zaostal za ravnjo pred epidemijo. Kljub temu da je v letu 2020 večina prometnih dejavnosti poslabšala svoje poslovanje, so večjo izgubo zabeležili le v treh, v letališkem prometu, skladiščenju z blagovnimi rezervami in v medkrajevem 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. Zadnji dve omenjeni dejavnosti sta bili najuspešnejši tudi v zadnjem dveletnem obdobju, saj sta dobiček več kot podvojili.

Literatura in viri

- AJPES. (2022). 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. (2022). 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 proizvodjalnih strojev in naprav ter druge opreme in naprav v dolgoročnih sredstvih

$((013 + 014)/002)$

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