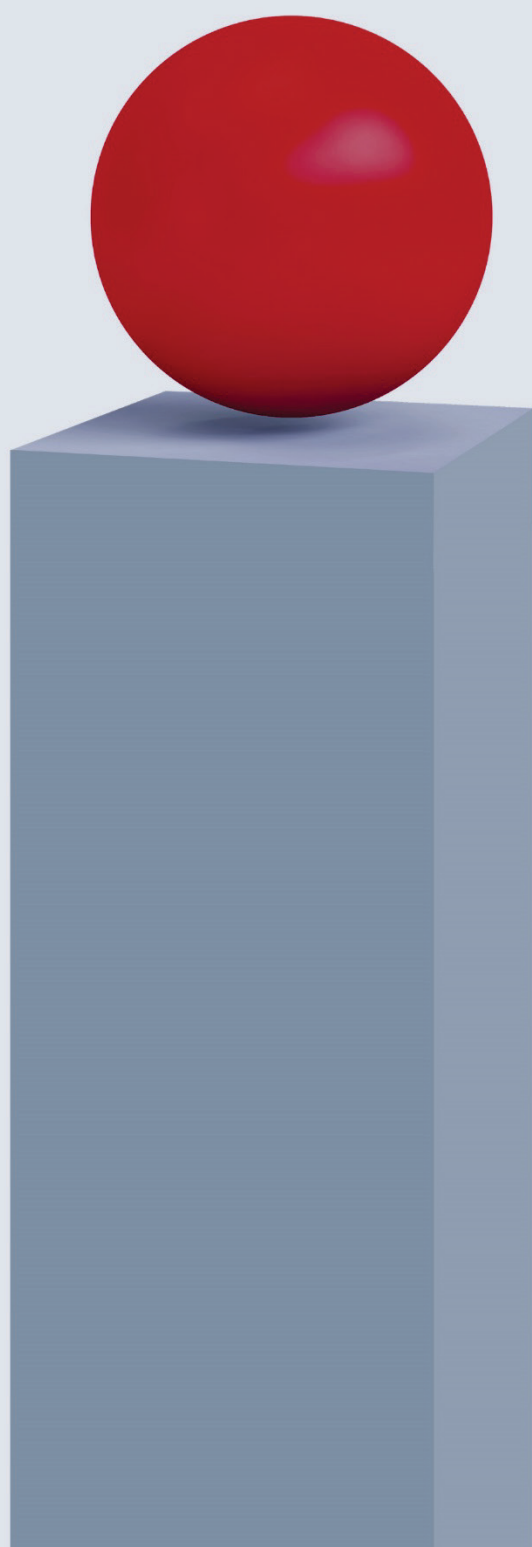


Kratke analize

Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja do leta 2024

Jure Povšnar



Zbirka Kratke analize

Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja do leta 2024

Izdajatelj:

Urad RS za makroekonomske analize in razvoj
Gregorčičeva 27
1000 Ljubljana

Avtor: Jure Povšnar

Tehnično urejanje: Mojca Bizjak

Ljubljana, julij 2025

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

COBISS.SI-ID 241920003

ISBN 978-961-6839-62-4 (PDF)

Spletna lokacija publikacije:

<https://umar.gov.si/publikacije/kratke-analize/publikacija/poslovanje-gospodarskih-druz-b-prometa-in-skladiscenja-do-le-ta-2024>

Publikacija je brezplačna.

©2025, Urad RS za makroekonomske analize in razvoj

Razmnoževanje publikacije ali njenih delov ni dovoljeno.

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

Vsebina

Povzetek	1
1 Uvod	2
2 Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja	3
2.1 Kopenski promet in cevovodni transport.....	6
2.1.1 Železniški promet	7
2.1.2 Cestni tovorni promet	8
2.1.3 Ostali kopenski promet	9
2.2 Vodni promet.....	11
2.3 Zračni promet	11
2.4 Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti.....	12
2.5 Poštna in kurirska dejavnost	14
3 Zaključek.....	15
Literatura in viri	16
Priloga: Opredelitev kazalnikov, uporabljenih v analizi poslovanja gospodarskih družb.....	17

Povzetek

Gospodarske družbe prometa in skladiščenja (dejavnost H) so v letih pred epidemijo covid-19 dosegale velik neto čisti dobiček, ki pa se je ob zaježitvenih ukrepih ob epidemiji v letu 2020 prepolovil. Omejeno je bilo poslovanje mnogih prometnih dejavnosti, še posebej javnega avtobusnega, železniškega in letališkega potniškega prometa. Ker so številne omejitve veljale tudi v letu 2021, se je v tem letu neto čisti dobiček v dejavnosti promet in skladiščenje sicer močno povečal, a za dobro desetino zaostal za poslovnim rezultatom iz leta 2019, medtem ko je bil pri vseh gospodarskih družbah v Sloveniji večji za skoraj četrtino. V letu 2022 se je končni izid poslovanja nadalje močno povečal, deloma tudi zaradi visoke inflacije, tako da je bila dejavnost prometa in skladiščenja po rasti dobička v tem letu med uspešnejšimi, glede na leto 2019 pa v tem pogledu ni posebej izstopala. V letu 2023 se je dobiček malenkost zmanjšal, v letu 2024 pa še nekoliko bolj, zlasti zaradi zmanjšanja v cestnem tovornem prometu, pri čemer je bilo zmanjšanje dvakrat tolikšno kot pri vseh gospodarskih družbah. Zmanjšanje neto čistega dobička v letu 2024 je omejilo tudi povečanje subvencij, ki so se sicer pri vseh družbah skupaj znižale. Največ neto čistega dobička prometa in skladiščenja, tretjino, so v letu 2024 ustvarili v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu (z družbo DARS), kjer se je neto čisti dobiček tudi najbolj povečal, močno pa se je povečal še v dejavnosti potniškega zračnega prometa.

1 Uvod

V kratki analizi proučimo statistične podatke iz bilanc stanja ter izkaza poslovnega izida gospodarskih družb¹ v dejavnosti promet in skladiščenje (H), ki po dodani vrednosti, dobičku ter številu zaposlenih spada med pomembnejše dejavnosti slovenskega gospodarstva. Po ustvarjeni dodani vrednosti, okoli 9 %, se prometne družbe med dejavnostmi uvrščajo na tretje mesto, takoj za predelovalnimi in trgovinskimi. Gospodarske družbe ustvarijo prek 85 % dodane vrednosti celotne dejavnosti prometa, ostalo pa drugi poslovni subjekti, od tega pomemben del samostojni podjetniki.² Zanimajo nas glavne značilnosti poslovanja in njihovega premoženjsko-finančnega položaja. Analiziramo obdobje po letu 2008 (zaradi spremembe Standardne klasifikacije dejavnosti v tem letu), z glavnim poudarkom na poslovanju po epidemiji in energetske krizi do leta 2024. Podatki za vsako od analiziranih let vključujejo gospodarske družbe, ki so v tistem letu dejansko poslovale. Vse kategorije primerjamo v tekočih cenah, tako da je treba pri obravnavi njihovega gibanja upoštevati tudi vpliv v nekaterih letih visoke inflacije. Najprej predstavimo poslovanje celotne dejavnosti prometa in skladiščenja (H), in sicer glede doseganja dodane vrednosti, neto čistega dobička ter glavnih kazalnikov donosnosti, v tabeli pa navedemo še ostale pomembnejše kazalnike. V prvih dveh grafih so najpomembnejše dejavnosti v okviru prometa in skladiščenja po velikosti ustvarjene dodane vrednosti ne glede na položaj v klasifikaciji dejavnosti. Temu sledi predstavitev poslovanja v dejavnostih prometa in skladiščenja, kot si sledijo po oddelkih SKD 2008 klasifikacije: Kopenski promet in cevovodni transport (H 49), Vodni promet (H 50), Zračni promet (H 51), Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti (H 52) ter Poštna in kurirska dejavnost (H 53).

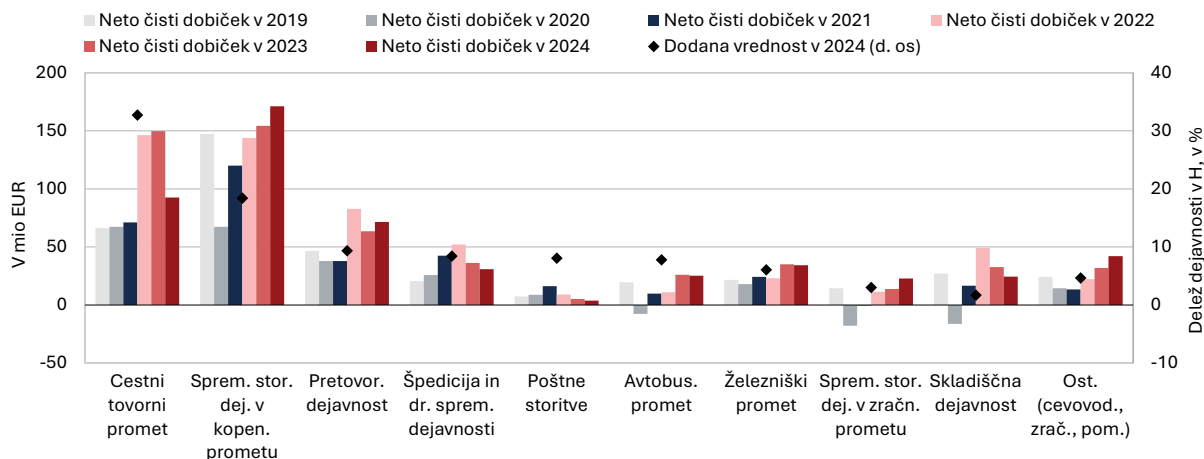
¹ Objavlja jih AJPES na podlagi letnih poročil, ki jih enkrat letno predložijo gospodarske družbe.

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

2 Poslovanje gospodarskih družb prometa in skladiščenja

Dodana vrednost prometa in skladiščenja (H) se je v analiziranem obdobju 2008–2024³ zmanjšala le v letih 2009 in 2020, močno je rasla zlasti v drugi polovici prejšnjega desetletja ter v zadnjih štirih letih. Potem ko so v epidemijskem letu 2020 gospodarske družbe v dejavnosti H ustvarile za 6,8 % manj dodane vrednosti kot leto prej, se je v letih 2021, 2022, 2023 in 2024 poslovanje močno izboljšalo in dodana vrednost povečala za 10,4 %, 15,9 %, 7,1 % in 4,5 %⁴. V letu 2024 je bila v primerjavi z letom 2019 dodana vrednost družb prometa nominalno višja za 33,5 %, kar je manj kot pri vseh gospodarskih družbah, kjer je rast znašala 42,7 %. Nižjo rast dodane vrednosti v prometu povezujemo z večjim vplivom epidemije covid-19 in energetske krize na to dejavnost. V nekaterih delih prometne dejavnosti so bile namreč v letu 2021 posledice epidemije še bolj prisotne kot v ostalem delu gospodarstva, v letu 2022 pa so energetska krizo z visokimi cenami energije prometne družbe tudi bolj občutile, saj je zaradi narave dejavnosti v prometu delež stroškov energije nadpovprečen. V letu 2022 je dosegel kar 13,0 % (pri vseh družbah le 2,7 %), v naslednjih dveh letih je dosegel 10,7 %, kar je primerljivo predkriznim ravnom. Po dodani vrednosti v družbah dejavnosti H je tako (tudi brez upoštevanja samostojnih podjetnikov⁵) z 977 mio EUR in 33-odstotnim deležem cestni tovorni promet najpomembnejši. Druga največja prometna dejavnost so spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu, kjer so leta 2024 ustvarili 550 mio EUR dodane vrednosti (18 % v H). V letu 2024 so glede na predepidemijsko leto 2019 v okviru družb prometa dodano vrednost daleč najbolj, za 268 mio EUR, povečali v cestnem tovornem prometu, močno, za 97 mio EUR in 93 mio EUR, pa tudi v dejavnostih špedicije in pretovarjanja.

Slika 1: V letu 2024 se je neto čisti dobiček v prometu še nekoliko zmanjšal, največji pa je bil v spremljajočih storitvenih dejavnostih kopenskega prometa (vključuje DARS) in, kljub velikemu upadu, v cestnem tovornem prometu



Vir podatkov: AJPes (2025), lastni izračuni.

³ Neposredna primerjava podatkov kaže 126-odstotno nominalno povečanje dodane vrednosti v omenjenem obdobju (pri vseh družbah nižje, 92-odstotno). Vendar je del tega velikega povečanja prispevalo tudi zakonsko preoblikovanje družbe DARS v letu 2010, na podatke pa so v tem obdobju večinoma negativno vplivale tudi številne prereгистраcije družb, ki so bile v začetku pod okriljem enovite družbe Slovenske železnice.

⁴ Če bi hoteli izračunati realne rasti dodane vrednosti v teh letih in bi kot približek deflatorja upoštevali inflacijo, bi rasti znašale 8,3 %, 6,5 %, -0,3 % in 2,5 %.

⁵ Samostojni podjetniki so v letu 2024 v dejavnosti H ustvarili 267 mio EUR dodane vrednosti. To je bilo za 10,7 % več kot v letu 2019, kar pa je bila v primerjavi s prometnimi družbami le slaba tretjina rasti. Od celotne dodane vrednosti samostojnih podjetnikov dejavnosti H so največji del, skoraj 84 %, ustvarili podjetniki v dejavnosti cestnega tovornega prometa. Delež dodane vrednosti prometne dejavnosti v dodani vrednosti vseh dejavnosti pa je bil v letu 2024 pri podjetnikih s 14 % višji kot pri družbah.

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

	2008	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Število gospodarskih družb	2.253	2.506	3.225	3.792	3.802	3.784	3.793	3.831	3.825
Število zaposlenih (v tisoč) ¹	37,6	35,7	34,4	41,8	41,5	41,4	42,3	43,2	43,3
Delež zaposlenih v vseh družbah (v %)	7,4	7,7	7,7	8,0	8,1	7,9	7,9	7,9	8,0
Delež dodane vrednosti v vseh družbah (v %)	7,3	8,7	9,2	9,2	8,7	8,3	9,0	8,6	8,6
Neto ² čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	109,9	-21,8	140,2	394,4	197,0	350,6	550,2	547,9	518,4
VELIKOST									
Sredstva/podjetje (v tisoč EUR)	4.689	4.195	3.147	3.014	2.968	3.055	3.242	3.308	3.393
Število zaposlenih/podjetje	16,7	14,2	10,7	11,0	10,9	10,9	11,2	11,3	11,3
OPREMLJENOST DELA S SREDSTVI									
Povprečna sredstva/zaposlenega (v tisoč EUR)	269	300	294	271	272	275	281	289	295
GOSPODARNOST									
Gospodarnost poslovanja	1,047	1,045	1,058	1,090	1,053	1,074	1,093	1,094	1,087
DONOSNOST									
Donosnost sredstev (v %)	1,1	-0,2	1,4	3,5	1,7	3,1	4,6	4,4	4,1
Donosnost prihodkov (v %)	2,8	-0,6	3,0	6,5	3,4	5,2	6,9	6,9	6,2
PRODUKTIVNOST									
Dodana vrednost/zaposlenega (v tisoč EUR)	35,2	40,5	48,7	53,5	50,2	55,7	63,1	66,2	69,0
STROŠKI DELA									
Stroški dela/zaposlenega (v tisoč EUR)	23,0	23,6	25,1	26,2	26,7	28,1	30,8	33,8	36,4
Delež stroškov dela v dodani vrednosti (v %)	65,4	58,3	51,4	48,9	53,2	50,5	48,9	51,1	52,8
FINANCIRANJE IN PLAČILNA SPOSOBNOST									
Delež dolga v virih sredstev (v %)	82,2	58,8	51,3	46,4	44,5	43,0	41,4	39,6	38,0
Delež kratk. obveznosti v virih sredstev (v %)	15,6	15,0	15,6	15,5	14,5	15,2	16,0	16,2	16,8
Kapitalska pokritost dolg. sredstev (v %)	20,6	49,8	60,1	69,6	73,7	77,2	81,2	83,0	86,8
Dolg. pokritost dolg. sredstev in zalog (v %)	96,4	98,8	100,0	104,7	108,2	109,5	110,3	109,0	110,4
IZVOZNA USMERJENOST									
Delež čistih prihodkov od prodaje na tujem trgu (v %)	42,8	38,9	41,9	46,5	47,4	46,8	48,2	47,6	47,8
STRUKTURA SREDSTEV									
Delež dolg. sredstev v sredstvih (v %)	86,4	81,3	81,1	77,1	75,3	73,8	72,2	72,8	71,4
Delež strojev in naprav ter druge opreme in naprav v dolgoročnih sredstvih (v %)	12,5	12,2	12,5	16,9	16,9	17,6	20,4	20,9	21,3

Vir podatkov: AJ PES (2025), lastni izračuni.

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

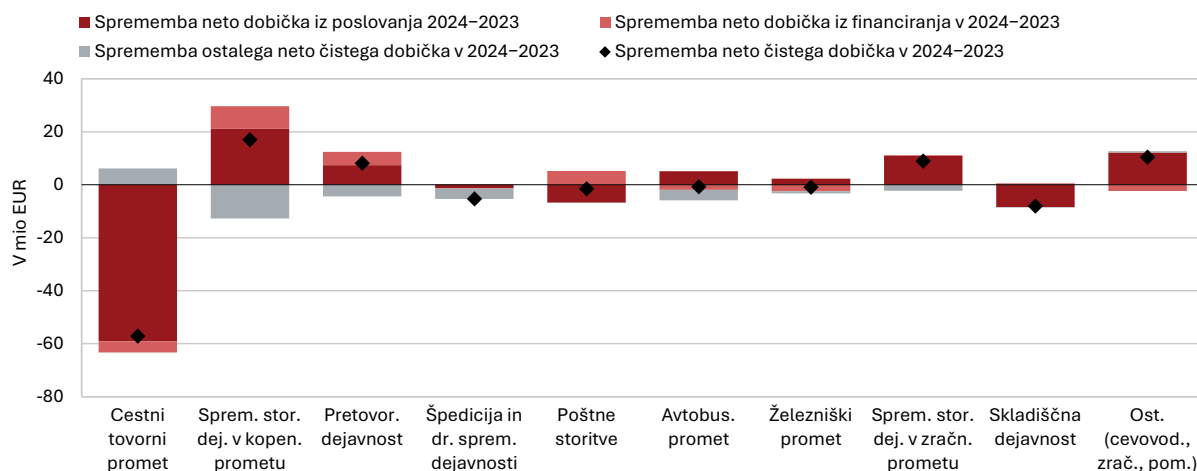
Dejavnost promet in skladiščenje (H) je v letu 2024 pri več kazalnikih poslovanja izkazovala boljše rezultate od vseh družb v gospodarstvu. Produktivnost dela, to je dodana vrednost na zaposlenega, je bila v prometu in skladiščenju z 69 tisoč EUR za 8 % višja kot pri vseh družbah. Gospodarnost poslovanja, kot razmerje med poslovnimi prihodki in poslovnimi odhodki, je bila visoka, s koeficientom 1,087 (pri vseh družbah 1,056. S 6,2 % je bila višja od vseh družb tudi donosnost prihodkov oziroma neto čisti dobiček (izguba) obračunskega obdobja v celotnih prihodkih (4,5 % pri vseh družbah). Ker pa je za prometno dejavnost značilna nadpovprečna raven vrednosti sredstev (na podjetje ali na zaposlenega), je kazalnik donosnosti povprečnih sredstev malo nižji kot pri družbah skupaj (4,1 % v prometu in 4,7 % pri vseh

družbah). Družbe prometa in skladiščenja, ki so bile leta 2008 še bistveno bolj zadolžene od vseh družb skupaj – delež dolga v virih sredstev je presegal 82 %, pri vseh družbah pa znašal malo več kot 65 % – so do leta 2024 zadolženost uspele močno zmanjšati na le 38 % (pri vseh družbah je bila 49 %). Prometne družbe so bile v primerjavi z vsemi družbami tudi vsa leta nadpovprečno izvozno usmerjene, tako da je bil v letu 2024 delež čistih prihodkov od prodaje na tujih trgih v vseh prodajnih prihodkih s skoraj 48 % za 6 o. t. višji kot pri vseh družbah, se pa z leti razlika zmanjšuje, ker se izvoznost pri vseh družbah povečuje hitreje.

Dejavnost promet in skladiščenje (H) je ob razmeroma visoki prizadetosti zaradi epidemije covid-19 in tudi energetske krize tako v zadnjem letu kot v zadnjih petih poslovala slabše od povprečja gospodarstva.

Neto čisti dobiček družb dejavnosti prometa in skladiščenja (H) se je v letu 2024 zmanjšal za 5,4 % ali dvakrat bolj kot pri vseh družbah v gospodarstvu, povečanje v zadnjih petih letih pa je bilo manjše. V obdobju 2019–2024 se je neto čisti dobiček v prometu povečal za 31,4 %, pri vseh družbah pa za okoli 10 o. t. bolj. Zadnja tri leta pred epidemijo so prometne družbe dosegale po skoraj 400 mio EUR neto čistega dobička letno, ob zaježitvenih ukrepih ob epidemiji v letu 2020 pa je bilo zelo omejeno poslovanje mnogih prometnih dejavnosti, med drugim še posebej javnega avtobusnega, železniškega in letališkega potniškega prometa, tako da se je dobiček prepolovil. Ker so mnoge omejitve pri poslovanju nekaterih prometnih dejavnosti delno veljale tudi v letu 2021, se je takrat neto čisti dobiček v dejavnosti H sicer povečal, a za dobro desetino zaostal za poslovnim rezultatom iz leta 2019, neto dobiček vseh gospodarskih družb pa je v tem letu že za skoraj četrtino presegel predkriznega. Kljub temu, da je bil v letu 2022 glede na leto 2019 obseg letališkega in avtobusnega potniškega prometa še vedno precej manjši, nekoliko manjši so bili tudi skupni prihodki DARS, se je v tem letu neto čisti dobiček v prometu in skladiščanju močno, za 56,9 %, povečal ter presegel 550 mio EUR (pri vseh družbah dosti nižja, le 6,7-odstotna rast). Temu je v letu 2023 sledilo malenkostno zmanjšanje (za 0,4 %), v letu 2024 pa se je neto čisti dobiček zmanjšal še malo bolj, na 518 mio EUR. V prometu in skladiščanju so v letu 2024 neto čisti dobiček zabeležili v skoraj vseh dejavnostih⁶, daleč največ pa v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu, in sicer 171 mio EUR. V teh dejavnostih se je neto čisto dobiček tudi najbolj povečal, za 17 mio EUR oziroma 11 %. Na drugem mestu so precej manj dobička, in sicer 92 mio EUR, imeli v cestnem tovornem prometu, kjer se je ta v letu 2024 med vsemi prometnimi dejavnostmi najbolj zmanjšal, za 57 mio EUR oziroma 38 %. Na tretjem mestu po višini dobička je bila z 72 mio EUR dejavnost pretovarjanja. Po močnem izboljšanju poslovanja izpostavljamo še dejavnost potniškega zračnega prometa, kjer se je dobiček povečal za 15 mio EUR oziroma za kar 111 %.

Slika 2: Poslovanje prometnih dejavnosti se je v letu 2024 najbolj poslabšalo v dejavnosti cestnega tovornega prometa



Vir podatkov: AJ PES (2025), lastni izračuni.

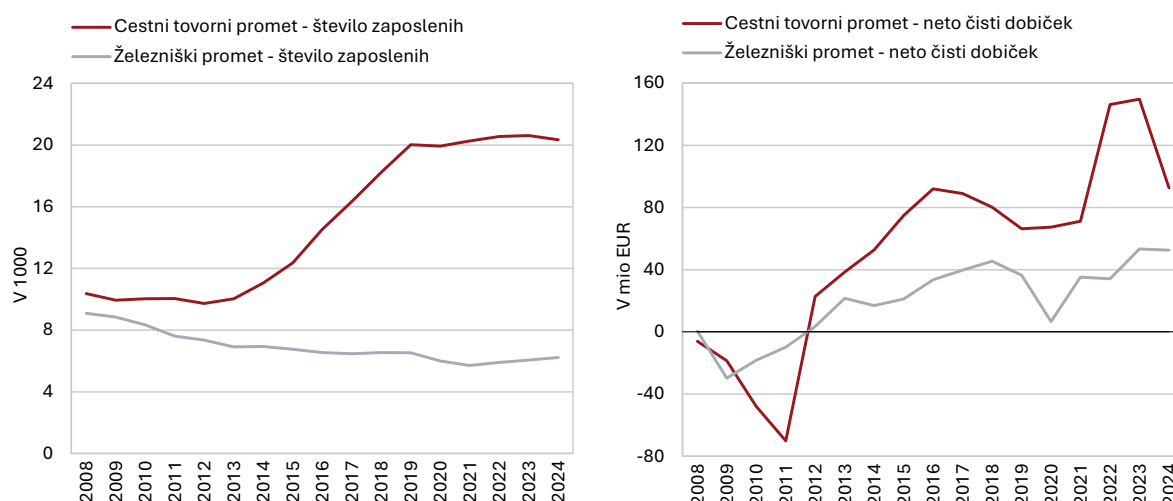
⁶ Manjšo neto čisto izgubo so imeli le v dejavnostih obratovanja taksijev in v pomorskem potniškem prometu.

2.1 Kopenski promet in cevovodni transport

Oddelek kopenski promet in cevovodni transport (H 49) je po letu 2020 močno izboljšal poslovanje, v letu 2024 pa se je neto čisti dobiček spet precej zmanjšal, predvsem v cestnem tovornem prometu.

V okviru gospodarskih družb oddelka kopenski promet in cevovodni transport sta bili v letu 2024 po številu zaposlenih (20.618⁷ in 6.053⁸) 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 2024 v prvi dejavnosti za 9966 oziroma skoraj dvakrat več, v drugi pa za 2763 oziroma za skoraj tretjino manj zaposlenih. V cestnem tovornem prometu se je število zaposlenih močno povečalo zlasti med letoma 2013 in 2019, nato je pretežno stagniralo in se v letu 2024 nekoliko zmanjšalo, za 1,4 %. V železniškem prometu pa se je v nasprotju s cestnim tovornim prometom prej naglo zmanjševanje števila zaposlenih, ki je potekalo kot del procesa postopne racionalizacije poslovanja, med letoma 2013 in 2019 upočasnilo, se v naslednjih dveh letih spet okrepilo, v zadnjih treh letih (po letu 2021) pa se je rahlo povečevalo. Celotna dejavnost kopenski promet in cevovodni transport je leta 2008 še imela skromen dobiček, a se je nato do leta 2011 poslovanje močno poslabšalo, tako da so zabeležili neto čisto izgubo v višini 94 mio EUR. V naslednjih letih se je poslovanje izboljševalo do neto čistega dobička 142 mio EUR v letu 2017, ki je do leta 2020 upadel na 85 mio EUR. K temu je zaradi omejitev poslovanja ob epidemioloških zaježitvenih ukrepih največ prispevala dejavnost medkrajevnega cestnega potniškega prometa, po odpravi ukrepov pa se je do leta 2023 njeno poslovanje močno izboljšalo. Uspešnost poslovanja v oddelku H 49 je dopolnila tudi rast dobička v cestnem tovornem prometu, zlasti v letu 2022. V letu 2023 je neto čisti dobiček v oddelku H 49 presegel 222 mio EUR (rast 18 %), k čemur je največ prispevalo nadaljnje izboljšanje v avtobusnem in železniškem potniškem prometu. V letu 2024 pa se je neto čisti dobiček v oddelku H 49 predvsem zaradi poslabšanja poslovnega izida v cestnem tovornem prometu in tudi pri cevovodnem transportu, zmanjšal za 29 % oziroma za 65 mio EUR in je znašal 157 mio EUR.

Slika 3: Zaposlenost se je v zadnjem desetletju v cestnem tovornem prometu močno povečala, v železniškem prometu* pa zmanjšala, cestni tovorni promet je v tem obdobju močno povečal tudi neto čisti dobiček, ki pa se je v letu 2024 precej zmanjšal



Vir podatkov: AJ PES (2025), lastni izračuni.

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

⁷ V letu 2024 je v dejavnosti cestni tovorni promet poleg gospodarskih družb, kjer se je zaposlenost nekoliko povečala, poslovalo še 2419 samostojnih podjetnikov, ki so imeli 4206 zaposlenih, kar je oboje v primerjavi z letom 2023 malo manj.

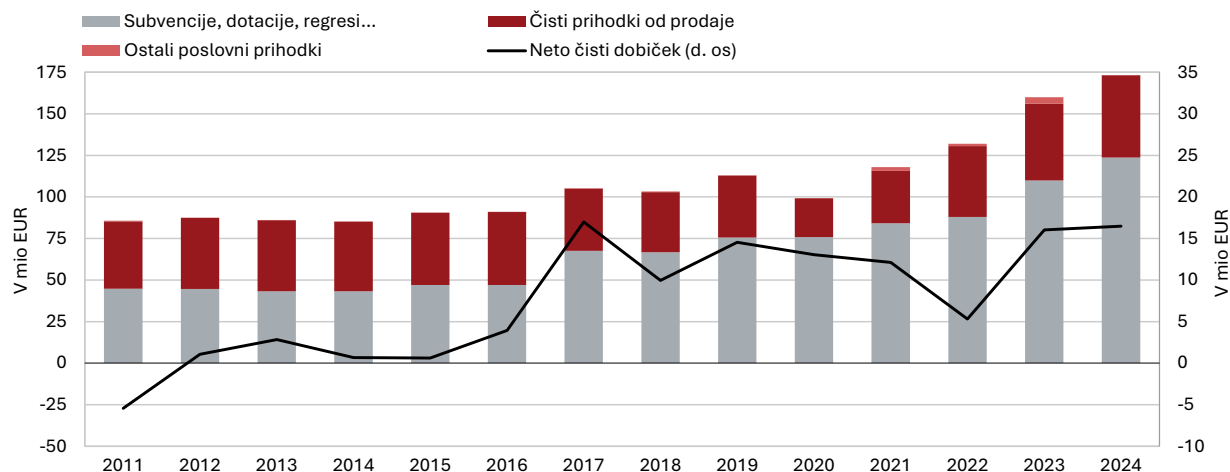
⁸ Zaradi primerljivosti so prišteti zaposleni treh družb, ki zdaj niso več registrirane v železniški dejavnosti, a so bile pred leti sestavni deli enovite družbe Slovenske železnice.

2.1.1 Železniški promet

V železniškem prometu se je, po močnem padcu v letu 2020, neto čisti dobiček v naslednjih letih spet povečeval in v letih 2023 in 2024 presegel vrh iz leta 2018. Poslovanje v železniškem prometu se je po letu 2009, ko je bila ustvarjena velika neto čista izguba v višini 30 mio EUR, do leta 2018, ko je dobiček presegel 45 mio EUR, večinoma izboljševalo. Že pred epidemijo se je nato dobiček v železniškem prometu zmanjševal in leta 2020 upadel pod 7 mio EUR, v naslednjih letih pa se je spet močno povečal, v letu 2023 presegel 53 mio EUR in tudi v letu 2024 skorajda ohranil doseženo raven (v izračunu vseh omenjenih dobičkov so upoštevane tudi družbe, kot v opombi pod sliko 3). Dejavnost železniškega tovornega prometa, ki je imela v letu 2010 še več kot 18 mio EUR neto čiste izgube, je po letu 2013 dosegala zmerno raven dobička, ki je nihal. Najmanjši je bil v letu 2020, največji pa v letu 2023 (5 mio EUR in 19 mio EUR; v letu 2024 18 mio EUR). V železniškem potniškem prometu, kjer so med letoma 2012 in 2016 beležili le nekaj milijonov evrov letnega dobička, se je ta v letu 2017 povzpел na 17 mio EUR in je bil v nekaj letih tudi večji kot v tovornem prometu (v letu 2024 16 mio EUR). V letu 2022 se je močno zmanjšal, na le 5 mio EUR, v letu 2023 pa spet močno povečal, in sicer na 16 mio EUR. V letu 2022 je namreč rast poslovnih odhodkov precej preseгла rast subvencij (20 % in 5 %), v letu 2023 pa so se subvencije povečale bolj (za 25 %, poslovni odhodki za 16 %). Ker subvencije v tej dejavnosti pomenijo večji del poslovnih prihodkov, je njihovo povečanje močno izboljšalo tudi poslovni rezultat. V letu 2024 so se še okrepile, in sicer za 13 % (poslovni odhodki za 7 %), tako da se je neto čisti dobiček še malo povečal.

Dejavnost prometa in skladiščenja je pred letom 2020 in ponovno v letu 2024 med gospodarskimi gospodarskih družbami prejela največ subvencij, namenjenih zlasti spodbujanju javnega potniškega prometa, najbolj železniškega. V letu 2020 je država zaradi omejitev poslovanja ob zaježitvenih ukrepih med epidemijo covid-19 gospodarstvu namenila precej obsežno denarno pomoč, zato so se subvencije s 528 mio EUR v letu 2019 leto kasneje povečale na 1.354 mio EUR. V letu 2020 so zaradi obsežnih pomoči gospodarstvu ob izbruhu epidemije predelovalne dejavnosti prvič prejele več subvencij od prometa. V letih 2021 in 2022 je obseg subvencij gospodarskim družbam ostal velik, 1.050 mio EUR in 900 mio EUR. Upadanje subvencij v povezavi z epidemijo so namreč nadomeščale pomoči gospodarstvu zaradi visokih cen energije. V letu 2023 se je obseg subvencij vsem družbam še povečal, na 1.146 mio EUR, ko so se energetske pridružile še poplavalne pomoči. V letu 2024 se je obseg vseh subvencij družbam zmanjšal za desetino, na 1.027 mio EUR, in se tako ohranil na visoki ravni. Družbe prometa in skladiščenja so z 297 mio EUR ponovno dobile največji delež oziroma 29 % vseh subvencij (predelovalne dejavnosti za 1 o. t. manj). Največ, 124 mio EUR, je bilo dodeljenih dejavnosti železniškega potniškega prometa, vsaki po 51 mio EUR pa dejavnostma avtobusnega medkrajevnega in mestnega potniškega prometa. Tudi dejavnosti cestnega in železniškega tovornega prometa sta v letu 2024 prejeli razmeroma veliko subvencij, skupaj skoraj 54 mio EUR, obe v podobnem obsegu, a te so v cestnem tovornem prometu pomenile samo okoli 1 %, v železniškem tovornem prometu pa več, okoli 9 % poslovnih prihodkov. Nasprotno so v železniškem potniškem prometu subvencije predstavljale največji del poslovnih prihodkov, v letu 2024 že prek 71 %. Medtem ko sta bila v železniškem potniškem prometu deleža prodajnih prihodkov in subvencij v poslovnih prihodkih v prvi polovici prejšnjega desetletja še podobna, sta se po letu 2016 obseg ter delež subvencij precej povečala, kar je seveda vplivalo tudi na večjo poslovno uspešnost dejavnosti.

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



Vir podatkov: AJPEŠ (2025), lastni izračuni.

2.1.2 Cestni tovorni promet

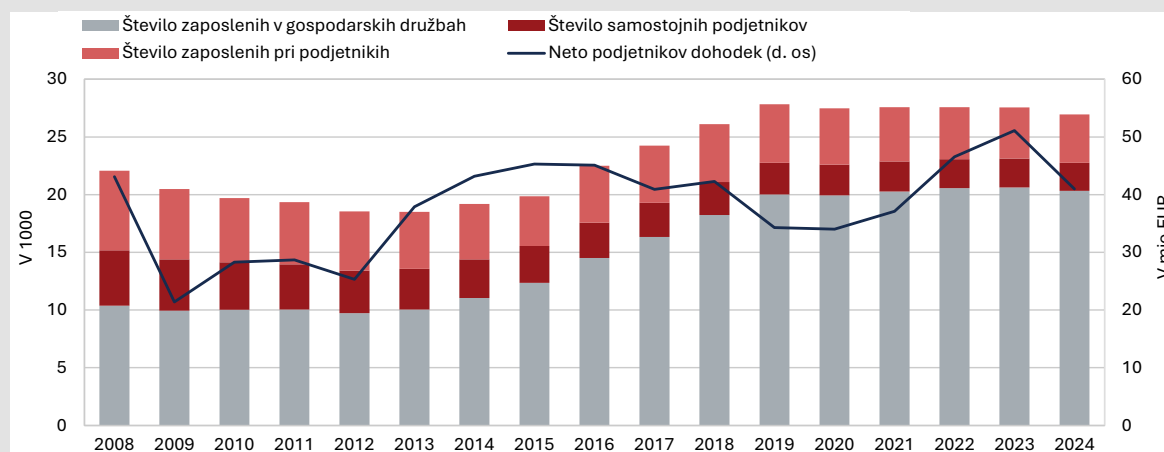
Dejavnost cestnega tovornega prometa (podrazred H 49.410) je več let zapored močno povečevala dobiček, ki se je po letu 2016 malo zmanjšal, po skoku v letu 2022 pa je v letu 2024 precej upadel. Po stečajih nekaterih večjih družb v letu 2011 je dejavnost že naslednje leto poslovala s solidnim neto čistim dobičkom, ki se je do leta 2016 okrepil na 92 mio EUR, nato pa se je do leta 2019 zmanjšal na 66 mio EUR. Leta 2020 se je povečal na 67 mio EUR ali za slaba 2 %, kar pa je bilo spodbudno, saj se je sicer v večini prometnih dejavnosti poslovni izid poslabšal. V letu epidemije covid-19 so se, zlasti zaradi zaježitvenih ukrepov v začetku njenega prvega vala, v cestnem tovornem prometu prodajni prihodki zmanjšali za več kot 4 %. Hkrati pa so se subvencije potrojile in dosegle 32 mio EUR. Pred tem so se v glavnem nanašale na spodbujanje intermodalnega prevoza, v letu 2020 pa je bila tu knjižena tudi državna pomoč zaradi omejitev med epidemijo, ki je bila znatna in je veliko prispevala k ohranjanju dobrih poslovnih rezultatov. Povečanje te postavke je odločilno vplivalo na to, da je bil upad poslovnih prihodkov manjši od upada poslovnih odhodkov (kjer so se stroški dela celo povečali) in da je bil končni poslovni rezultat še boljši. V letu 2021 so se prodajni prihodki povečali za prek 15 %, subvencije so se zmanjšale za tretjino, a so glede na prejšnja leta ostale visoke. V nasprotni smeri pa so na poslovni rezultat vplivali stroški energije, ki so se zaradi dviga cen nafte na svetovnem trgu za dve tretjini povečali za 29 % (stroški energije so pomenili petino poslovnih odhodkov). Dvig stroškov energije je omejil povečanje neto čistega dobička, ki je bil večji le za okoli 4 mio EUR in dosegel 71 mio EUR. V letu 2022 pa se je neto čisti dobiček več kot podvojil, na 146 mio EUR, kar nakazuje, da so v cestnem tovornem prometu večje stroške, zlasti energije, več kot nadoknadili z višjimi cenami svojih storitev. Prodajni in poslovni prihodki so se povečali za 18 %, poslovni odhodki pa le za 16 %. Rast poslovnih prihodkov ni bila povezana s subvencijami (pomočjo države), saj so se te za desetino zmanjšale. Pri poslovnih odhodkih so se zaradi podražitve nafte na svetovnem trgu (za več kot dve petini) najbolj povečali stroški energije, za 37 %, a so se na drugi strani stroški dela in stroški storitev povečali le za 11 %, kar je najbolj prispevalo k močno izboljšanemu poslovnemu izidu. V letu 2023 se je neto čisti dobiček še povečal, a skromno – za 3 mio EUR na 150 mio EUR – ker so ob sicer ugodnem izidu iz poslovanja zabeležili tudi poslabšanje izida iz financiranja zaradi povečanja finančnih odhodkov iz finančnih obveznosti ob povišanih obrestnih merah. V letu 2024 pa se je neto čisti dobiček močno zmanjšal, za 38 %, na 92 mio EUR. Na upad je vplivalo zmanjšanje poslovnih prihodkov za 39 mio EUR, zlasti prodajnih, tako na domačem kot na tujih trgih. Na drugi strani pa so se poslovni odhodki, kljub zmanjšanju nabavne vrednosti prodanega blaga in stroškov energije, povečali za 20 mio EUR, saj so se močno povečali stroški

dela in stroški storitev. Cestni prevozniki in njihova združenja med največjimi izzivi te dejavnosti v zadnjem letu najbolj omenjajo umirjanje gospodarske rasti, pomanjkanje voznikov, veliko povišanje cestnin v nekaterih državah, močnejšo in včasih nelojalno konkurenco prevoznikov iz nekaterih vzhodnih držav, boljše pogoje za poslovanje prevoznih podjetij v nekaterih državah (davki, administrativne ovire) in premajhno pomoč države za hitrejšo zamenjavo voznega parka ter nabavo okoljsko prijaznejših vozil, zlasti električnih.

Okvir 1: Samostojni podjetniki v cestnem tovornem prometu

V cestnem tovornem prometu poleg gospodarskih družb velik del prevozov opravijo tudi samostojni podjetniki in njihovi zaposleni. V letu 2024 se je njihov neto podjetnikov dohodek močno zmanjšal in spustil tudi pod najvišje vrednosti iz sredine prejšnjega desetletja. Število samostojnih podjetnikov se je v daljšem obdobju zmanjševalo, medtem ko se je število zaposlenih pri družbah močno povečalo, zlasti v obdobju 2013–2019. V letu 2008 je bilo podjetnikov in pri njih zaposlenih še nekoliko več kot zaposlenih pri prevozniških družbah z razmerjem približno 1:1, leta 2024 pa je bilo to razmerje že večje od 1:3 v korist zaposlenih pri družbah. Neto podjetnikov dohodek (ki vključuje tudi zaslužek oziroma »plačo« podjetnika) se je deloma gibal podobno kot neto čisti dobiček pri družbah in se je v zadnjih nekaj letih povečeval ter dosegel najvišjo raven v opazovanem obdobju, v letu 2024 pa se je močno zmanjšal, za 20 %, kar pa je bil vseeno manjši upad kot pri dobičku družb v tej dejavnosti. Glede na to, da se je v opazovanem obdobju število samostojnih podjetnikov prevoznikov prepolovilo, se je dohodek na podjetnika skoraj podvojil.

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

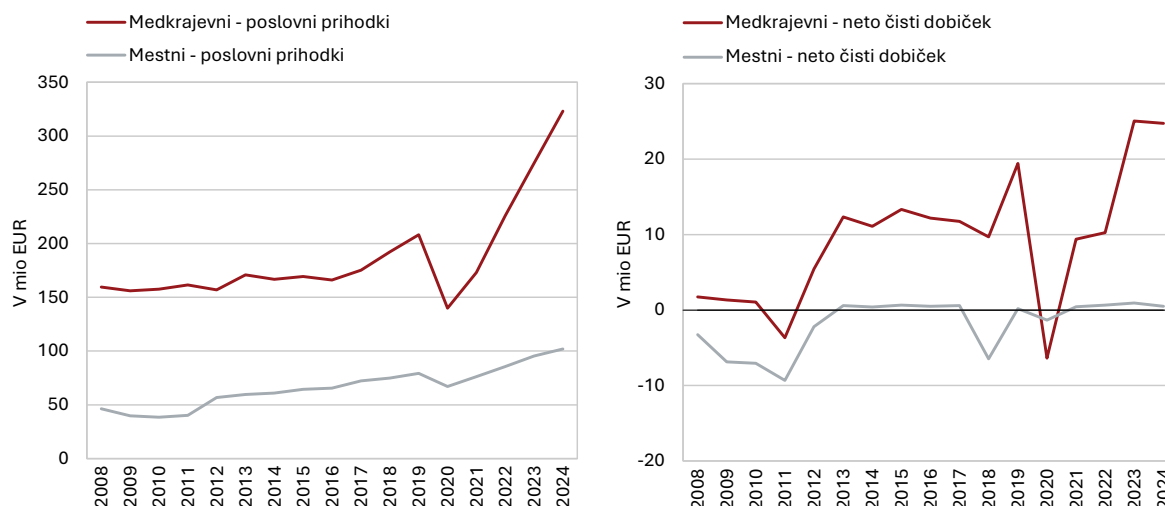


2.1.3 Ostali kopenski promet

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 po epidemioloških omejitvah v letu 2020 v naslednjih letih poslovanje postopno vrnilo v običajne okvire. V prvi dejavnosti so od leta 2008 nekaj let imeli znatno izgubo, od leta 2013 pa v večini let skromen dobiček. Izjemi sta bili leto 2018, ko je neto čista izguba presegala 6 mio EUR, in leto 2020, ko je presegla 1 mio EUR. V letu 2020 so se prodajni prihodki sicer zmanjšali skoraj za polovico, a so se subvencije ohranile na prejšnji ravni, močno pa so se

povečali drugi poslovni prihodki, tako da se končni poslovni rezultat v letu epidemije ni zelo poslabšal. V letu 2021 so se v mestnem potniškem prometu prodajni prihodki okrepili, kar je kljub precejšnjemu zmanjšanju subvencij znova pomenilo pozitivno poslovanje. V letih 2022, 2023 in 2024 se je poslovanje z majhnim dobičkom nadaljevalo, delež subvencij v poslovnih prihodkih pa se je povečal na skoraj 50 % (pred desetimi leti še okoli 33 %). 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, zabeležili so več kot 6 mio EUR neto čiste izgube, saj so prodajni prihodki upadli za kar 55 %. Subvencije (z dodatno državno pomočjo zaradi epidemije) so se sicer močno okrepile, za dve tretjini, in dosegle 63 mio EUR, a so se poslovni prihodki vseeno zmanjšali precej bolj od poslovnih odhodkov. V letu 2021 so se prodajni prihodki ob rahljanju omejitvenih ukrepov zaradi epidemije covid-19 povečali na sicer nižjo raven kot pred epidemijo. Ob tem so subvencije ostale povečane, kar je bilo dovolj za ponovno soliden neto čisti dobiček, 9 mio EUR. V letu 2022 se je ta ob manjših subvencijah in povečanih prodajnih prihodkih povečal na prek 10 mio EUR. V letu 2023 pa se je povečal kar na 25 mio EUR, saj so se prodajni prihodki in subvencije povečali precej bolj od poslovnih odhodkov. Delež subvencij v poslovnih prihodkih pa se je še zmanjšal, na 25 %. V letu 2024 se je dobiček, kljub nadaljnjemu zmanjšanju deleža subvencij na 15 %, ohranil na visoki ravni, ker so se skoraj za tretjino povečali prodajni prihodki.

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



Vir podatkov: AJPes (2025), lastni izračuni.

Cevovodni transport je sicer v okviru kopenskega prometa manjša, a pomembna dejavnost, ki omogoča oskrbo Slovenije z zemeljskim plinom po plinovodnem omrežju. Dejavnost je v zadnjem več kot desetletnem obdobju poslovala stabilno, z neto čistim dobičkom večinoma med 5 in 10 mio EUR. V letu 2020 je bila poleg cestnega tovornega prometa, poštne dejavnosti in špedicije to edina prometna dejavnost, kjer se poslovni rezultat v primerjavi z letom pred epidemijo ni poslabšal. Neto čisti dobiček se je namreč povečal na skoraj 9 mio EUR, v letu 2021 pa je zdrsnil pod 5 mio EUR, zlasti zaradi visoke rasti nabavne vrednosti prodanega blaga in materiala (361 %) pri poslovnih odhodkih, ki so se povečali bolj od poslovnih prihodkov. V letu 2022 se je neto čisti dobiček nekoliko povečal, na skoraj 6 mio EUR, v letu 2023 pa še bolj, na 9 mio EUR, ko so se poslovni prihodki zmanjšali manj od odhodkov. V letu 2024 pa se je neto čisti dobiček v cevovodnem transportu zmanjšal na najnižjo raven v opazovanem obdobju, na 3 mio EUR, saj so se poslovni prihodki znižali precej bolj od poslovnih odhodkov.

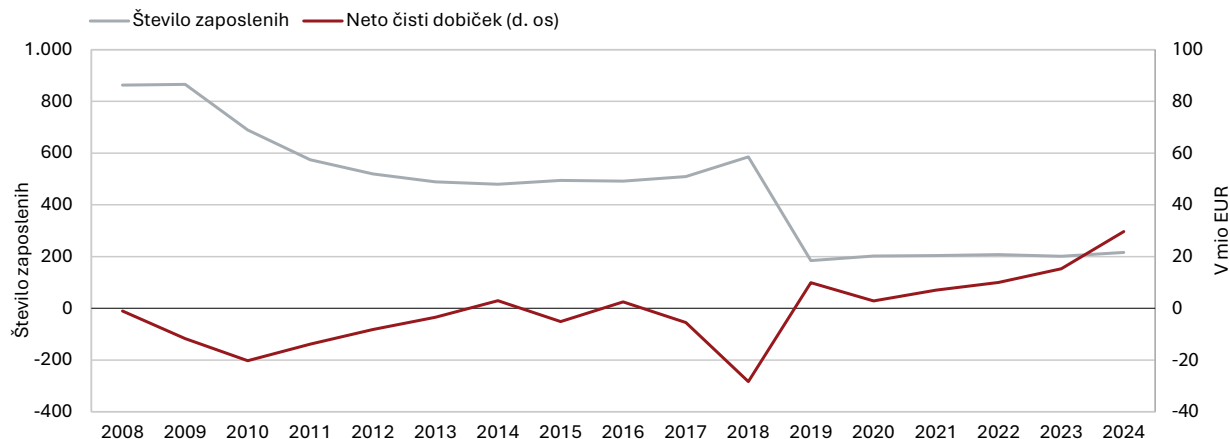
2.2 Vodni promet

V vodnem prometu (oddelek H 50) z osrednjo dejavnostjo pomorski blagovni promet so v večini let dosegali skromen pozitiven poslovni rezultat. Vodni promet v dejavnosti H ustvari le 0,5 % dodane vrednosti. Pretežni del ustvari nekaj večjih ladjarjev in družbe, ki opravljajo storitve vleke ter asistence ladij v koprskem pristanišču. Po letu 2008 so v dejavnosti vodnega prometa večinoma poslovali z nekaj milijoni evrov neto čistega dobička. Izjema je bilo leto 2018, ko so zaradi povečanih finančnih odhodkov iz oslabitve in odpisov finančnih naložb poslovali z več kot 20 mio EUR izgube. Oslabitve so pomenile izboljšanje poslovnih rezultatov, a se je s tem za četrtno zmanjšala tudi vrednost sredstev dejavnosti, s 75 mio EUR na 57 mio EUR. V letu 2020 je neto čisti dobiček znašal malo pod 2 mio EUR ali malo manj kot leto prej. V letu 2021 so se sicer poslovni prihodki povečali za četrtno, a je bilo zvišanje poslovnih odhodkov dosti večje, saj se je za 78 % povečal strošek transportnih storitev, ki je presegel polovico vseh poslovnih odhodkov. Tako so v vodnem prometu poslovno leto 2021 končali z malo več kot 1 mio EUR neto čiste izgube. V letu 2022 je bilo poslovanje spet pozitivno, z neto čistim dobičkom 1,5 mio EUR, in sicer zaradi višje rasti prodajnih prihodkov od rasti stroškov storitev. V naslednjih dveh letih se je dobiček še okrepil in je ob višji rasti poslovnih prihodkov od odhodkov v letu 2024 dosegel 4,7 mio EUR, nominalno največ po letu 2008.

2.3 Zračni promet

V zračnem prometu (oddelek H 51) je bila uspešnost poslovanja dolgo povezana s poskusi sanacije poslovanja osrednjega domačega prevoznika, ki je šel leta 2019 v stečaj. Dejavnost zračnega prometa po stečaju družbe Adria Airways ustvari le 1,2 % dodane vrednosti v dejavnosti prometa in skladiščenja H. Poslovni rezultat se je od leta 2008 do 2010 poslabšal na prek 20 mio EUR neto čiste izgube, kasneje je nekaj let nihal med manjšim dobičkom in izgubo, ki je bila leta 2018 spet velika, prek 28 mio EUR. Večina neto čiste izgube je bila povezana s slabim poslovanjem največjega letalskega prevoznika, ki je šel konec leta 2019 v stečaj. Število zaposlenih v zračnem prometu se je s tem zmanjšalo za 400 na 185. Zaposlenost, dodana vrednost in vrednost sredstev so se v primerjavi z letom 2008 zmanjšali za okoli tri četrtnine. Dejavnost tako zdaj predstavlja nekaj ekskluzivnih manjših domačih ponudnikov, nekaj izpostav večjih tujih letalskih družb, letalsko-padalskih centrov in družb s ponudbami panoramskih letov. Ti letalski ponudniki v zračnem prometu pa so v letu 2019 ustvarili razmeroma dober poslovni rezultat, ko je neto čisti dobiček dosegel skoraj 10 mio EUR. V letu 2020 se je neto čisti dobiček tudi zaradi epidemije covida-19 zmanjšal na malo pod 3 mio EUR, v naslednjih letih se je povečeval in v letu 2023 presegel 15 mio EUR, nato pa se je v letu 2024 podvojil na skoraj 30 mio EUR. V okviru zračnega prometa je zadnja leta, poleg dejavnosti potniškega prometa, po nekaj milijonov evrov dobička ustvarila tudi dejavnost zračnega tovornega prometa, v letu 2024 je to pomenilo okoli 6 % dobička zračnega prometa.

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



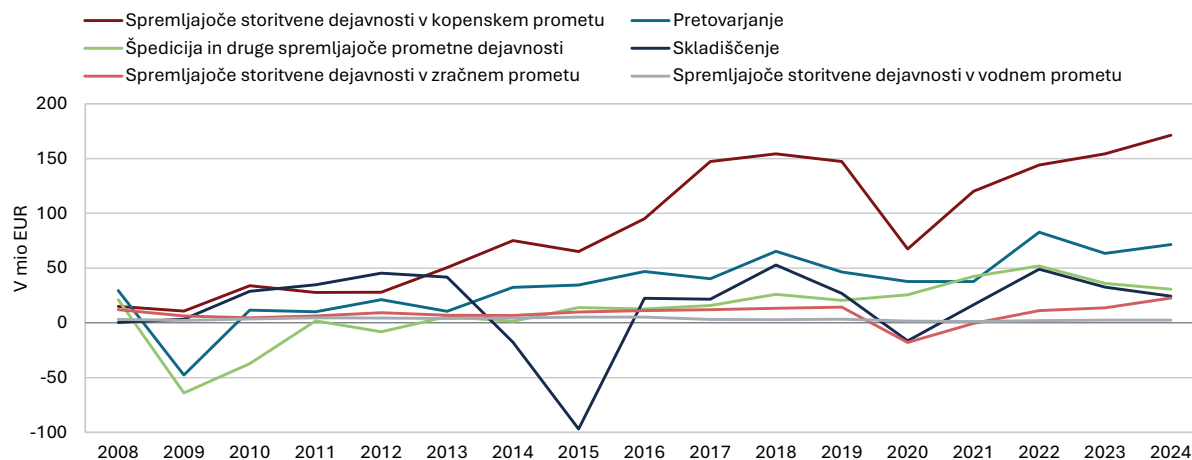
Vir podatkov: AJ PES (2025), lastni izračuni.

2.4 Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti

Dejavnost skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti (oddelek H 52) je v večini let ustvarila največ dobička v okviru celotne panoge prometa in skladiščenja in je tudi leta 2024 imela zelo dober poslovni rezultat. Oddelek sestavljajo raznovrstne dejavnosti, poleg pretovarjanja (Luka Koper, BTC) in špedicijske dejavnosti še skladiščenje (Zavod RS za blagovne rezerve) ter spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem (DARS)⁹, vodnem in zračnem prometu (Fraport, Kontrola zračnega prometa). Dejavnost skladiščenja in spremljajočih prometnih dejavnosti je v obdobju po letu 2008 večinoma poslovala zelo uspešno in povečevala dobiček. S precejšnjo izgubo je poslovala le v prvem letu gospodarsko-finančne krize 2009, dobiček pa se je zaradi velike izgube v dejavnosti skladiščenja opazneje zmanjšal tudi v letu 2015. V nadaljevanju se je poslovanje oddelka H 52 do leta 2018 močno izboljšalo, ko so dosegli neto čisti dobiček v višini 315 mio EUR, ta pa se je naslednje leto malo zmanjšal. V letu 2020, torej v prvem letu epidemije covida-19, pa se je poslovanje te najpomembnejše prometne dejavnosti močno poslabšalo, neto čisti dobiček se je zmanjšal za 161 mio EUR, na le 98 mio EUR (kar je pomenilo le polovico dobička v prometu). V letih 2021 in 2022 je oddelek H 52 spet močno povečal neto čisti dobiček, na prek 341 mio EUR, ki je bil s tem (nominalno) najvišji v opazovanem obdobju po letu 2008. V letu 2023 se je neto čisti dobiček v oddelku H 52 ob poslabšanju poslovnega rezultata v dejavnostih pretovarjanja, skladiščenja in špedicije zmanjšal za 11 %, na 303 mio EUR, v letu 2024 pa ob izboljšanju poslovanja zlasti v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem in zračnem prometu povečal za 7 %, na 323 mio EUR.

⁹ V oklepajih navajamo družbe, ki v svojih dejavnostih dosegajo največje in hkrati prevladujoče deleže dodane vrednosti.

Slika 8: Neto čisti dobiček se je v letu 2024 v oddelku H 52 spet povečal, najbolj v spremljajočih storitvenih dejavnostih v kopenskem prometu



Vir podatkov: AJPes (2025), lastni izračuni.

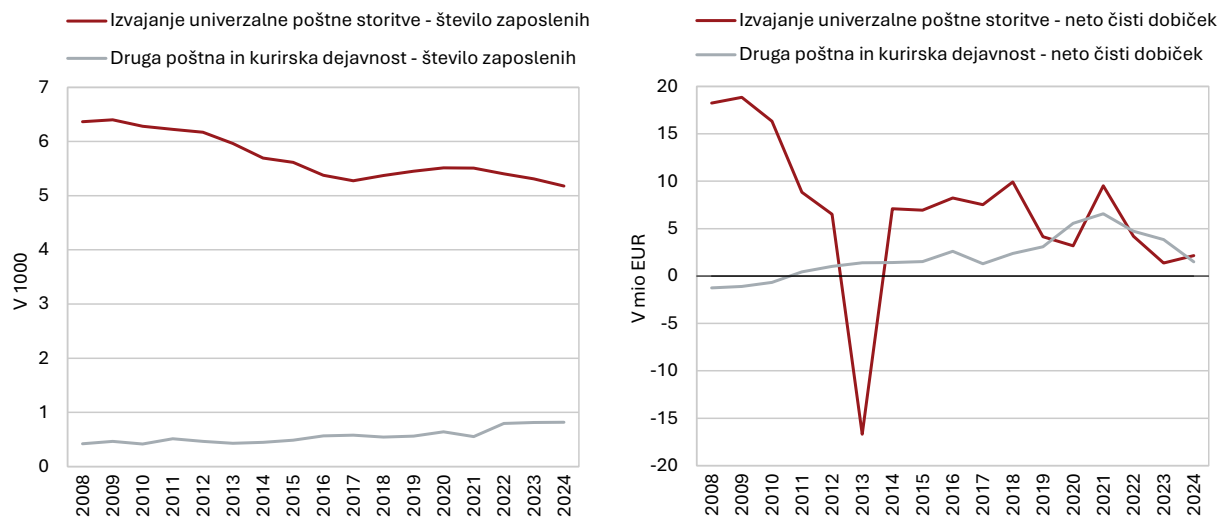
V okviru oddelka H 52 v večini analiziranih let najbolje poslujejo spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu, kjer se je poslovni rezultat tudi v letu 2024 nadalje izboljšal. V letu 2020, torej v letu epidemije covid-19, pa je bila ta dejavnost precej prizadeta z omejitvenimi ukrepi. Poslovanje so takrat zaključili s 67 mio EUR neto čistega dobička, kar je bil največji upad med vsemi prometnimi dejavnostmi, in sicer za 80 mio EUR. Prodajni prihodki so se zmanjšali za 16 %, poslovni odhodki pa bistveno manj (stroški dela in amortizacija so se še povečali). Iz podatkov DARS izhaja, da se je v letu 2020 glede na predhodno leto promet elektronsko cestninjenih vozil, torej v glavnem tovornih vozil na slovenskih avtocestah, zmanjšal za skoraj desetino, promet vozil z vinjeto, torej v glavnem osebnih vozil in kombijev, pa za skoraj četrtino. Poslovanje se je potem vse do leta 2024 izboljševalo, ko je neto čisti dobiček s 171 mio EUR precej, za dobro desetino, presegel prej (nominalno) najboljša dosežka iz let 2018 in 2023. V tej dejavnosti daleč največji del dobička dosega družba DARS. Druga po uspešnosti poslovanja v okviru oddelka H 52 je dejavnost pretovarjanja, kjer so večjo izgubo zabeležili le v letu 2009 ob gospodarski in finančni krizi, kasneje pa so poslovali z dokaj stabilnim dobičkom. V letu 2022 se je zelo okrepil, na skoraj 83 mio EUR, v letu 2023 zmanjšal za skoraj četrtino, v letu 2024 pa spet okrepil za 13 %, na 72 mio EUR. Na to je vplival tudi izboljšani poslovni izid v Luki Koper, kjer očitno napetosti v Rdečem morju in izogibanje plovbe skozi Sueški prekop nista občutneje vplivala na poslovanje. Na tretje mesto po uspešnosti poslovanja oddelka H 52 se je vsaj zadnja leta uvrstila dejavnost špedicije, kjer so po letu 2008 nekaj let poslovali z izgubo in je tudi tedaj največja družba v tej dejavnosti precej izgubila na moči. Kasneje se je dobiček v dejavnosti, ki jo zdaj sestavlja množica manjših družb, vendarle začel postopno povečevati in je v letu 2022 dosegel najvišjo raven, 52 mio EUR. Nato se je dobiček zmanjševal in v letu 2024 dosegel okoli 31 mio EUR. Na četrto mesto po uspešnosti poslovanja oddelka H 52 se je zadnja leta uvrstila dejavnost skladiščenja. Nihanje poslovnega rezultata v skladiščenju je v največji meri povezano z zagotavljanjem blagovnih rezerv in njihovim prevrednotovanjem, predvsem rezerv tekočih goriv, kjer se cene med leti zelo spreminjajo v skladu z gibanjem cen nafte. Tako prevrednotovanje je že v letih 2014 in 2015 povzročilo veliko izgubo, v rdečih številkah pa so poslovali tudi v letu epidemije, ko so se poslovni odhodki povečali skoraj trikrat bolj od poslovnih prihodkov. V letu 2024 so dosegli 24 mio EUR neto čistega dobička. Kot peto dejavnost po uspešnosti poslovanja v okviru oddelka H 52 uvrščamo spremljajoče storitvene dejavnosti v zračnem prometu. Te so v celotnem obravnavanem obdobju od leta 2008 naprej poslovale z razmeroma nizkim, a konstantnim dobičkom med 5 in 15 mio EUR, vse do leta 2020, ko so zdrsnile v izgubo. Poslabšanje poslovanja je bilo povezano predvsem z omejitvami javnega potniškega prometa med epidemijo v zračnem in letališkem prometu. V nadaljnjih letih se je s sproščanjem omejitev poslovni

rezultat izboljševal. Leta 2024 je neto čisti dobiček v višini skoraj 23 mio EUR pomenil najboljši (nominalni) rezultat poslovanja v opazovanem obdobju.

2.5 Poštna in kurirska dejavnost

Poštna in kurirska dejavnost (oddelek H 53) je v analiziranem obdobju večinoma poslovala stabilno z razmeroma solidnim dobičkom, ki pa se je v letih 2023 in 2024 nekoliko zmanjšal. Izjema od pozitivnega poslovanja je bilo leto 2013, ko je neto čista izguba poštne in kurirske dejavnosti znašala 15 mio EUR ter je bila predvsem posledica oslabitev in odpisov finančnih naložb (v povezavi z nakupi delnic NKBM). Pozitivni končni poslovni rezultat je v naslednjih letih le malo odstopal od 10 mio EUR. Tako je v letu 2020 dosegel 9 mio EUR, se v letu 2021 povzpел na prek 16 mio EUR, v letih 2022, 2023 in 2024 pa se je nekoliko poslabšal – najprej na 9 mio EUR, potem na 5 mio EUR in v zadnjem letu na manj kot 4 mio EUR. Dobiček v letu 2024 je bil, razen izjeme v letu 2013, najnižji v opazovanem obdobju. Medtem ko je v prejšnjih letih v okviru oddelka H 53 večino dobička ustvarila dejavnost izvajanja univerzalnih poštne storitve (s Pošto Slovenije), se je več let počasi povečeval tudi v tako imenovani drugi poštne in kurirske dejavnosti, kjer gre zlasti za slovenske izpostave nekaj velikih mednarodnih podjetij, ki opravljajo dejavnost dostavljanja paketov (GLS, DPD, UPS ...). Druga poštne in kurirska dejavnost je bila v epidemijskem letu 2020 po skupnem neto čistem dobičku uspešnejša od dejavnosti izvajanja univerzalne poštne storitve, po rasti dobička v letu 2021 pa se je slednji v obeh dejavnostih zmanjšal.

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



Vir podatkov: AJ PES (2025), 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 trgovskimi družbami. V letu 2024 so v družbah dejavnosti prometa in skladiščenja dosegli 8 % neto čistega dobička vseh družb, prav tolikšen pa je bil tudi delež števila zaposlenih. Večina glavnih kazalnikov poslovanja, kot so ekonomičnost poslovanja, donosnost prihodkov in dodana vrednost na zaposlenega, je bila boljših od povprečja vseh družb, razen donosnosti sredstev. Družbe prometa in skladiščenja so glede na vse družbe podpovprečno zadolžene in nadpovprečno izvozno usmerjene.

Glavne ugotovitve iz analize:

- **V letih 2008–2019 so gospodarske družbe prometa in skladiščenja v primerjavi z vsemi gospodarskimi družbami v Sloveniji skupaj svoj dobiček povečevale večinoma hitreje.** Tako se je neto čisti dobiček v tem obdobju pri vseh družbah nominalno povečal za 2,8-krat, v družbah prometa in skladiščenja pa za 3,6-krat.
- **Zelo uspešno poslovanje z večletnim visokim dobičkom so prekinili zaježitveni ukrepi iz obdobja epidemije covid-19 v letu 2020, ki so poslovanje nekaterih prometnih dejavnosti močno omejili.** Najbolj je to vplivalo na avtobusni, železniški in letališki potniški promet. V tem letu je večina prometnih dejavnosti poslabšala svoje poslovanje in neto čisti dobiček se je kljub hkratni državni pomoči prepolovil. Vseeno so večjo izgubo zabeležili le v treh prometnih dejavnostih – v letališkem prometu, skladiščenju z blagovnimi rezervami in medkrajevnem avtobusnem prometu. Nasprotno pa se je v nekaj dejavnostih prometa v epidemijskem letu poslovanje celo izboljšalo, in sicer v cevovodnem transportu, v cestnem tovornem prometu ter na špediciji in pošti. Ker so nekatere omejitve veljale še naslednje leto, se dobiček prometne dejavnosti tudi v 2021 še ni vrnil na raven pred epidemijo.
- **V letu 2022, z energetske krize in visoko inflacijo, pa je prometnim družbam uspelo neto čisti dobiček nadalje močno povečati.** Kljub neugodnem vplivu visokega deleža stroškov energije v poslovnih odhodkih je bilo njihovo poslovanje v letu 2022 med uspešnejšimi v okviru vseh družb, vseeno pa povečanje dobička v primerjavi z letom 2019 ni posebej izstopalo. V letu 2023 je neto čisti dobiček v prometu in skladiščenju približno zadržal raven iz prejšnjega leta.
- **V letu 2024 se je neto čisti dobiček še nekoliko zmanjšal, na poslabšanje poslovnega izida pa je najbolj vplivalo poslabšanje v cestnem tovornem prometu.** V tej dejavnosti se je dobiček zmanjšal kar za 57 mio EUR oziroma za več kot 38 %, daleč najbolj med vsemi prometnimi dejavnostmi. Spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu pa so v okviru prometa in skladiščenja v letu 2024 najbolj izboljšale poslovanje in s tretjinskim deležem dobička ostale vodilna dejavnost, močno pa so poslovanje izboljšali še v dejavnosti potniškega zračnega prometa. Ugotavljamo, da je bila dejavnost prometa in skladiščenja, zaradi epidemije covid-19 in tudi energetske krize, razmeroma bolj prizadeta in je v zadnjem letu, kot tudi v zadnjih petih, poslovala malo slabše od povprečja družb v celotnem gospodarstvu. Še vedno pa je to pomenilo doseganje solidnega dobička, k čemer so pripomogle tudi subvencije države, ki so se v obdobju 2019–2024 v dejavnosti prometa in skladiščenja povečale za 70 % ali dvakrat bolj od poslovnih prihodkov skupaj.

Literatura in viri

AJPES. (2025). Statistični podatki iz bilance stanja in izkaza poslovnega izida za gospodarske družbe in samostojne podjetnike. Ljubljana: Agencija Republike Slovenije za javnopravne evidence in storitve.

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

Luka Koper. (2025). Letno poročilo 2023. Koper: Luka Koper, d. d. Pridobljeno na spletni strani: [Priloga-1_Letno-porocilo2024-SLO.pdf](#)

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

KAZALNIKA VELIKOSTI

Sredstva na podjetje

001/število podjetij

Število zaposlenih na podjetje

188/število podjetij

KAZALNIK OPREMLJENOSTI DELA S SREDSTVI

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

KAZALNIK GOSPODARNOSTI

Gospodarnost poslovanja = poslovni prihodki/poslovni odhodki

(126/127)

KAZALNIKI DONOSNOSTI

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

KAZALNIK PRODUKTIVNOSTI

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

KAZALNIKA STROŠKOV DELA

Stroški dela na zaposlenega

(139/188)

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

KAZALNIKI FINANCIRANJA IN PLAČILNE SPOSOBNOSTI

Delež dolga (kratkoročne in dolgoročne finančne ter poslovne obveznosti, rezervacije in pasivne časovne razmejitve) v virih sredstev $((072 + 075 + 085 + 095)/055)$

Delež kratkoročnih obveznosti (s pasivnimi časovnimi razmejitvami) v virih sredstev $((085 + 095)/055)$ **Kapitalska pokritost dolgoročnih sredstev** $(056/002)$ **Dolgoročna pokritost dolgoročnih sredstev in zalog** $(056 + 072 + 075)/(002 + 034)$

KAZALNIK IZVOZNE USMERJENOSTI

Delež čistih prihodkov od prodaje na tujem trgu v celotnih čistih prihodkih od prodaje $(115 + 118)/110$

KAZALNIKA STRUKTURE SREDSTEV

Delež dolgoročnih sredstev v sredstvih $(002/001)$ **Delež proizvodnih strojev in naprav ter druge opreme in naprav v dolgoročnih sredstvih** $((013 + 014)/002)$

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