

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**FINANČNA ANALIZA VPLIVA PANDEMIJE COVID-19 IN VOJNE V
UKRAJINI NA IZBRANA PODJETJA V TRASPORTNO-
LOGISTIČNI PANOJI**

Ljubljana, januar 2024

KAJA PINTAR

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisana Kaja Pintar, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtorica predloženega dela z naslovom Finančna analiza vpliva pandemije COVID-19 in vojne v Ukrajini na izbrana podjetja v transportno-logistični panogi, pripravljena v sodelovanju s svetovalko doc. dr. Mino Ličen

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravila samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
4. da se zavedam, da je plagiatstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobila vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označila;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnala v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil/-a soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi.
11. da sem preverila verodostojnost informacij, ki izhajajo iz zapisov na podlagi uporabe orodij umetne inteligence.

V Ljubljani, dne _____

Podpis študentke: _____

KAZALO

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | UVOD | 1 |
| 2 | OPIS TRANSPORTNO-LOGISTIČNE PANOGE IN IZBRANIH PODJETIJ ... | 2 |
| 2.1 | Začetki, zgodovina, razvoj | 2 |
| 2.2 | Opis transportno-logistične panoge | 4 |
| 2.3 | Opis izbranih podjetij | 5 |
| 2.3.1 | Deutsche Post DHL Group | 5 |
| 2.3.2 | DSV A/S | 7 |
| 2.3.3 | Kuehne+Nagel International AG | 8 |
| 2.3.4 | Intereuropa Group | 9 |
| 3 | VPLIV PANDEMIJE COVID-19 | 10 |
| 3.1 | Pomorski tovorni promet | 11 |
| 3.2 | Letalski tovorni promet | 13 |
| 3.3 | Cestni tovorni promet | 14 |
| 3.4 | Izguba služb | 15 |
| 3.5 | Vpliv v Sloveniji | 16 |
| 4 | VOJNA V UKRAJINI | 17 |
| 4.1 | Problematika kmetijskih izdelkov | 17 |
| 4.2 | Energetska kriza | 18 |
| 4.2.1 | Vpliv na trg plina | 18 |
| 4.2.2 | Vpliv na elektriko | 19 |
| 4.2.3 | Surova nafta | 20 |
| 4.3 | Vpliv na transportno-logistično panogo | 21 |
| 4.4 | Vpliv v Sloveniji | 22 |
| 5 | FINANČNA ANALIZA IZBRANIH PODJETIJ | 24 |
| 5.1 | Analiza Deutsche Post DHL Group | 24 |
| 5.1.1 | Navpična analiza bilance stanja | 24 |
| 5.1.2 | Vodoravna analiza izkaza poslovnega izida | 28 |
| 5.1.3 | Vodoravna analiza izkaza denarnega toka | 31 |
| 5.2 | Analiza DSV A/S | 33 |
| 5.2.1 | Navpična analiza bilance stanja | 33 |
| 5.2.2 | Vodoravna analiza izkaza poslovnega izida | 37 |
| 5.2.3 | Vodoravna analiza izkaza denarnega toka | 40 |
| 5.3 | Analiza Kuehne+Nagel International AG | 42 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 5.3.1 | Navpična analiza bilance stanja | 42 |
| 5.3.2 | Vodoravna analiza izkaza poslovnega izida..... | 45 |
| 5.3.3 | Vodoravna analiza izkaza denarnega toka | 48 |
| 5.4 | Analiza Intereuropa Group..... | 50 |
| 5.4.1 | Navpična analiza bilance stanja | 50 |
| 5.4.2 | Navpična analiza izkaza poslovnega izida | 53 |
| 5.4.3 | Vodoravna analiza izkaza denarnega toka | 56 |
| 6 | DuPont analiza | 58 |
| 6.1 | Dobičkonosnost kapitala..... | 58 |
| 6.2 | Dobičkonosnost sredstev..... | 60 |
| 6.3 | Čista dobičkonosnost prihodkov..... | 60 |
| 6.4 | Obračanje sredstev..... | 61 |
| 6.5 | Zadolženost | 63 |
| 6.6 | Du Pont shema..... | 64 |
| 7 | VPLIV PANDEMIJE COVID-19 IN VOJNE V UKRAJINI NA IZBRANO PODJETJE V SLOVENIJI..... | 64 |
| 7.1 | Vpliv pandemije covida-19 na DSV Transport d. o. o. in prilagoditve..... | 65 |
| 7.2 | Vpliv vojne v Ukrajini na DSV Transport d. o. o. in prilagoditve..... | 67 |
| 8 | SKLEP | 69 |
| | LITERATURA IN VIRI..... | 72 |

KAZALO TABEL

| | | |
|-----------|--|----|
| Tabela 1: | Bilanca stanja Deutsche Post DHL Group v milijon EUR in navpična analiza bilance stanja za obdobje od leta 2018 do leta 2021..... | 25 |
| Tabela 2: | Izkaz poslovnega izida Deutsche Post DHL Group v milijon EUR in vodoravna analiza izkaza poslovnega izida za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 28 |
| Tabela 3: | Prihodki od prodaje Deutsche Post DHL Group v milijon EUR in vodoravna analiza prihodkov od prodaje za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 29 |
| Tabela 4: | Izkaz denarnega toka Deutsche Post DHL Group v milijon EUR in vodoravna analiza izkaza denarnega toka za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 32 |
| Tabela 5: | Bilanca stanja DSV A/S v milijon DKK in navpična analiza bilance stanja za obdobje od leta 2018 do leta 2021..... | 35 |

| | |
|---|----|
| Tabela 6: Izkaz poslovnega izida DSV A/S v milijon DKK in vodoravna analiza izkaza poslovnega izida za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 37 |
| Tabela 7: Prihodki od prodaje po divizijah DSV A/S v milijon DKK in vodoravna analiza prihodkov od prodaje po divizijah za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 38 |
| Tabela 8: Izkaz denarnih tokov DSV A/S v milijon DKK in vodoravna analiza izkaza denarnih tokov v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 41 |
| Tabela 9: Bilanca stanja Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF in navpična analiza bilance stanja za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 43 |
| Tabela 10: Izkaz poslovnega izida Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF in vodoravna analiza izkaza poslovnega izida za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 46 |
| Tabela 11: Prihodki od prodaje po divizijah Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF in vodoravna analiza prihodkov od prodaje po divizijah za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 47 |
| Tabela 12: Izkaz denarnih tokov Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF in vodoravna analiza izkaza denarnih tokov za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 49 |
| Tabela 13: Bilanca stanja Intereurope Group v tisoč EUR in navpična analiza bilance stanja za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 51 |
| Tabela 14: Izkaz poslovnega izida Intereurope Group v tisoč EUR in vodoravna analiza izkaza poslovnega izida za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 54 |
| Tabela 15: Prihodki od prodaje po divizijah Intereurope Group v tisoč EUR in vodoravna analiza prihodkov od prodaje po divizijah za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 55 |
| Tabela 16: Izkaz denarnih tokov Intereurope Group v tisoč EUR in vodoravna analiza izkaza denarnih tokov za obdobje od leta 2018 do leta 2021 | 57 |
| Tabela 17: Du Pont shema za Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group | 64 |

KAZALO SLIK

| | |
|--|----|
| Slika 1: Sestava bilance stanja Deutsche Post DHL Group v milijon EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 27 |
| Slika 2: Gibanje prihodkov, EBITDA in EBITDA marže Deutsche Post DHL Group v milijon EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 31 |
| Slika 3: Gibanje denarnega toka pri poslovanju, investiranju in financiranju v milijon EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 33 |
| Slika 4: Sestava bilance stanja DSV A/S v milijon DKK v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 37 |

| | |
|---|----|
| Slika 5: Gibanje prihodkov, EBITDA in EBITDA marže DSV A/S v milijon DKK v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 40 |
| Slika 6: Gibanje denarnega toka pri poslovanju, investiranju in financiranju DSV A/S v milijon DKK v obdobju od leta 2018 do leta 2021..... | 42 |
| Slika 7: Sestava bilance stanja Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 45 |
| Slika 8: Gibanje prihodkov, EBITDA in EBITDA marže Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 48 |
| Slika 9: Gibanje denarnega toka pri poslovanju, investiranju in financiranju Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF v obdobju od leta 2018 do leta 2021..... | 50 |
| Slika 10: Sestava bilance stanja Intereurope Group v tisoč EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 53 |
| Slika 11: Gibanje prihodkov, EBITDA in EBITDA marže Intereurope Group v tisoč EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 56 |
| Slika 12: Gibanje denarnega toka pri poslovanju, investiranju in poslovanju Intereurope Group v tisoč EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 58 |
| Slika 13: Gibanje ROE Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 59 |
| Slika 14: Gibanje ROA Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 60 |
| Slika 15: Gibanje čiste dobičkonosnosti prihodkov Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 61 |
| Slika 16: Obračanje sredstev Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 62 |
| Slika 17: Zadolženost Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021 | 63 |

SEZNAM KRATIC

angl. – angleško

BDP – bruto domači proizvod

CHF – švicarski frank

DKK – danska krona

EBIT – (angleško Earnings before interest and taxes); dobiček pred obrestmi in davki

EU – (angleško European Union); Evropska unija

ROA – (angleško Return of Assets); dobičkonosnost sredstev

ROE – (angleško Return of Equity); dobičkonosnost kapitala

1 UVOD

Zametki transportno-logistične panoge segajo že v čas starodavnih civilizacij in od takrat se je postopoma razvijala. V času industrijskih revolucij je doživela velik napredek, pojav informacijsko-komunikacijske tehnologije pa je omogočil avtomatizirane procese in informacijsko podporo na vseh ravneh poslovanja. Danes transportno-logistična panoga predstavlja pomemben člen v procesu premikanja, skladiščenja in toka dobrin.

Transportno-logistična panoga spada v »downstream« industrijo, kar pomeni, da kadar se druge panoge soočijo z negotovostjo, to občuti tudi transportno-logistična panoga. Za posamezna transportno-logistična podjetja je pomembno, v katere panoge so vertikalno integrirana, v katerih podsektorjih delujejo ter kakšni sta njuni pripravljenost in reakcija na nepredvidljive šoke (PWC, 2020).

Pandemija covid-19 je pustila posledice na celotnem gospodarstvu, tudi na transportno-logistični panogi. Države so z namenom zaježitve izbruha pandemije sprejele številne ukrepe, kar je vplivalo tudi na bistvene dobavne verige v transportno-logistični panogi, vendar različno glede na podsektorje (Allyn International, brez datuma). Socialno distanciranje, strogi pogoji za prehod med različnimi kraji in veliko število okuženih je vodilo v zaprtja pristanišč (predvsem na Kitajskem) in ozkih grl, kar je privedlo do zamud v pomorskem tovornem prometu in odpovedi številnih poti kontejnerskih ladij. Hkrati se je pojavilo tudi pomanjkanje kontejnerjev, kar je še dodatno zaostriло razmere na trgu. V letalskem tovornem prometu je zaradi zaustavitve letalskega potniškega prometa prišlo do pomanjkanja razpoložljivih kapacitet, saj je kar 45 % celotnega letalskega tovora prepeljana v prtljažnem prostoru potniških letal (Bouali in drugi, 2020). Sočasno je zaradi motenj v dobavnih verigah kontejnerskega ladijskega prometa in razmaha e-trgovine prišlo do povečanega povpraševanja po letalskem tovornem prometu (Bouwer in drugi, 2022). Tudi v cestnem tovornem prometu je zaradi zaprtja mej in uvedbe strogih pogojev za vstop v državo, ki so se medsebojno razlikovali, prišlo do motenj v dobavnih verigah (Evropska komisija, 2020).

Z začetkom normaliziranja pandemije covid-19 je Rusija v začetku leta 2022 začela invazijo v Ukrajini. Vojna v Ukrajini je sprožila begunsko, svetovno prehransko in energetska krizo (Svet Evropske unije, 2022). Slednja je vplivala na celotno svetovno gospodarstvo. Povzročila je zvišanje cen goriv, hrane in gnojil na rekordno raven, kar je prispevalo k visoki inflaciji in posledično k zaostrovanju pogojev financiranja na svetovnem trgu. Najbolj škodljiv učinek invazije v Ukrajino predstavlja negotovost glede oskrbe z energijo. Rusija je namreč predstavljala glavno dobaviteljico fosilnih goriv Evropske unije (v nadaljevanju EU) (The World Bank, 2022).

Namen magistrskega dela je narediti finančno analizo vpliva pandemije covid-19 na izbrana transportno-logistična podjetja ter ugotoviti, kako in v kolikšni meri je dogodek vplival na

njihovo uspešnost poslovanja. Nadalje je namen magistrskega dela tudi ugotoviti, ali je imela pandemija covid-19 in vojna v Ukrajini vpliv tudi na poslovanje izbranega transportno-logističnega podjetja v Sloveniji ter kakšne so bile posledice in prilagoditve, ki jih je podjetje sprejelo v danih okoliščinah.

Cilj magistrskega dela je kvantitativno analizirati letna poročila izbranih transportno-logističnih podjetij in ugotoviti vpliv pandemije covid-19 na uspešnost njihovega poslovanja ter kvalitativno s poglobljenim intervjujem preučiti vpliv pandemije covid-19 in vojne v Ukrajini na poslovanje izbranega podjetja v Sloveniji in prilagoditve, ki jih je podjetje posledično sprejelo.

V magistrskem delu sem poskušala pokazati, kako močno je pandemija covid-19 vplivala na poslovanje izbranih mednarodnih transportno-logističnih podjetij. Poleg tega sem poskušala pokazati, kako sta pandemija covid-19 in vojna v Ukrajini vplivali na poslovanje v izbranem podjetju v Sloveniji in kakšne prilagoditve je sprejelo glede na dane okoliščine.

Magistrsko delo je sestavljeno iz osmih poglavij. V prvem poglavju je obravnavana transportno-logistična panoga, njeni začetki, zgodovina in razvoj ter izbrana podjetja Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel in Intereuropa Group, vse to z metodo deskripcije in povzemanja. V drugem in tretjem poglavju je z metodo kompilacije in metodo analize predstavljen vpliv pandemije covid-19 in vojne v Ukrajini na globalni ravni na splošno in bolj podrobno na ravni transportno-logistične panoge. V poglavju so zajeti izzivi, s katerimi so se podjetja po svetu in doma morala spopasti zaradi pandemije covid-19 in vojne v Ukrajini, ter njihov odziv na le-te. V četrtem in petem poglavju je izvedena finančna analiza na podlagi konsolidiranih letnih poročil izbranih transportno-logističnih podjetij za obdobje od leta 2018 do 2021, torej v obdobju pred pandemijo covid-19 (2018 in 2019) in v času trajanja pandemije covid-19 (2020 in 2021). Finančna analiza temelji na analizi računovodskih izkazov (bilanca stanja, izkaz poslovnega izida, izkaz denarnih tokov) in analizi s kazalniki po DuPont shemi za vsa izbrana podjetja. V šestem poglavju je na podlagi metode intervjuja obravnavan vpliv pandemije covid-19 in vojne v Ukrajini na izbrano podjetje v Sloveniji. Zadnje poglavje, ki zaključuje magistrsko delo je namenjeno diskusiji, ki temelji na metodi kompilacije in sklepanja, z namenom pridobitve zaključka, kako je pandemija covid-19 vplivala na izbrana transportno-logistična podjetja in kako sta pandemija covid-19 in vojna v Ukrajini vplivali na izbrano podjetje v Sloveniji.

2 OPIS TRANSPORTNO-LOGISTIČNE PANOGE IN IZBRANIH PODJETIJ

2.1 Začetki, zgodovina, razvoj

Že starodavne civilizacije so imele potrebo po premikanju blaga. Potrebovale so ustrezne metode za prevoz blaga v oddaljene dele poznanega sveta, dostavo orožja in oskrbo vojske.

V ta namen so stari Rimljani začeli graditi prve ceste in s tem omogočili dostop in distribucijo v oddaljene dele imperija. Prvi začetki logistike, ki temeljijo na sistematični distribuciji, prihajajo iz časa Aleksandra Velikega. Podrobno logistično načrtovanje osvajalskih pohodov, ki je vključevalo podrobno poznavanje terena nasprotnika in koledarjev žetve, je omogočilo hitro pomikanje po terenu, zadostno preskrbo s hrano ter posledično uspešno osvajanje zadanega ozemlja. Nadalje lahko zasledimo logistično razmišljanje tudi pri kartažanskem vojskovodji Hanibalu, ki mu je uspelo s premišljeno alokacijo in dobavo virov vstopiti v Italijo na območju, ki je sicer veljalo za neprehodnega. Tudi pri številnih drugih imperijih, med katerimi so tudi perzijski zavojevalci, lahko opazimo logistično razmišljanje za premikanje osvajalskih vojsk (Universal Cargo, 2021).

Do srednjega veka so bile tako vzpostavljene številne poti za distribucijo dobrin in vojske, uporabljali so dodelane oskrbovalne sisteme in skladišča. Za slednja so uporabili gradove in utrdbe, podprta z gospodarstvom okoliškega podeželja (Universal Cargo, 2021).

Bistveni napredek je viden med prvo industrijsko revolucijo, ki jo je zaznamoval izum parnega stroja, ki je poganjal vlake in ladje, ter prehod iz ročne v mehansko proizvodnjo. Na področju logistike je prišlo do mehanske transformacije in množične uporabe prevoza blaga in potnikov. Premiki so postali hitrejši in so dosegli tudi bolj oddaljene kraje. Dobavne verige so delovale na lokalni ravni in so temeljile na t. i. »push delivery flows«, kar pomeni, da so bili premiki izvedeni glede na napoved povpraševanja oziroma na zalogo. Zaloge so skladiščili na tleh zgradb, kjer je bil prostor, notranji premiki pa so bili izvedeni z ročnimi vozički. Logistične aktivnosti so organizirali lastniki tovarn in trgovin (Radivojević in Milosavljević, 2019).

Druga industrijska revolucija je prinesla izum motorja z notranjim zgorevanjem, ki je zamenjal parni stroj in omogočil razvoj novih oblik transporta. Pojavila so se specializirana transportna sredstva in sistemi za avtomatsko ravnanje z blagom. Upravljanje dobavnih verig je začelo postajati globalno, razvilo se je logistično mreženje in pojavila so se podjetja, ki so specializirana za logistične dejavnosti (Radivojević in Milosavljević, 2019).

Z razvojem informacijsko-komunikacijske tehnologije se je pojavila zmožnost pridobitve in shranjevanja večje količine podatkov ter s tem boljše načrtovanje, upravljanje in optimiziranje različnih aktivnosti ne glede na obseg poslovanja. Informacijska tehnologija je omogočila tudi uporabo različnih digitalnih kanalov, ki so pripomogli k boljšemu razumevanju potreb in boljši produktivnosti. Podjetjem je bilo omogočeno lažje upravljanje dobavnih verig na globalni ravni, sodelovanje z dobavitelji, poslovnimi partnerji in kupci ter primerjanje s konkurenco (Radivojević in Milosavljević, 2019).

Povezovanje informacijsko-komunikacijske tehnologije s proizvodnimi procesi in dejavnostmi je omogočilo avtomatizirane procese oziroma aktivnosti in informacijsko podporo na vseh ravneh poslovanja. Internet je omogočil še boljše razumevanje potreb in povečanje produktivnosti. V logistični dejavnosti se je pojavila možnost izboljšanja

načrtovanja, upravljanja in optimiziranje posameznih aktivnosti ter personalizacija storitev glede na potrebe kupcev (Radivojević in Milosavljević, 2019).

2.2 Opis transportno-logistične panoge

Transportno-logistična panoga v svojo dejavnost vključuje podjetja in organizacije, ki se ukvarjajo s celovitim procesom načrtovanja, nadzorovanja, izvajanja in usklajevanja virov in storitev iz točke A do točke B. Proces zagotavlja učinkovito upravljanje, pridobivanje, skladiščenje in transport virov in storitev od izvora do končnega cilja (SPIRIT Izvozno okno, brez datuma).

Transportno-logistična podjetja običajno delujejo kot posrednik med podjetjem, ki blago pošilja, in končnim ciljem blaga. Običajno premikov pošiljk ne opravljajo sami, ampak uporabijo svoje zaupanja vredne stike z različnimi mednarodnimi oziroma lokalnimi prevozniki in partnerji ter poskušajo s pogajanjem pridobiti najbolj ugodno ponudbo za svojo stranko. Ponudbe posameznih transportno-logističnih podjetij se med seboj razlikujejo in imajo poudarek na različnih storitvah. Vključujejo lahko različne načine prevoza (pomorski tovorni promet, železniški tovorni promet, cestni tovorni promet ali letalski tovorni promet) kot tudi razne logistične storitve (skladiščenje, komisioniranje, carinsko posredovanje, zavarovanje, svetovanje o optimizaciji dobavne verige) in prilagojene rešitve z dodano vrednostjo (DSV, 2023).

Transportno-logistična panoga spada v »downstream« industrijo. To pomeni, da ko se druge panoge soočijo z negotovostjo, to občuti tudi transportno-logistična panoga. Kakšen bo vpliv na posamezno transportno-logistično podjetje, pa je odvisno od njihove vertikalne integracije, v katerih podsektorjih delujejo, ter njihove pripravljenosti in reakcije na nepredvidljive šoke (PWC, 2020). To hkrati pomeni tudi, da sta gospodarstvo in transportno-logistična panoga v širšem smislu povezana in soodvisna. Kakršna koli večja deviacija ali anomalija v panogi lahko povzroči veliko škodo celotnemu gospodarstvu določene države. Transport oziroma logistika na neki točki namreč predstavlja ključno vlogo prav za vsako podjetje ne glede na to, ali podjetje dejavnost izvede samo ali ga zaupa zunanjim izvajalcem (Fazarinc, 2021).

Trg transportno-logistične panoge je konkurenčen in močno razdrobljen, saj ima 5 največjih transportno-logističnih podjetij skupno le okoli 20 % svetovnega tržnega deleža. Večja podjetja so zaradi bolj razvitih globalnih omrežij, sistemov informacijske tehnologije in ravni storitev v dobri izhodiščni poziciji za konsolidacijo trga in prevzem tržnega deleža manjših podjetij (DSV, brez datuma b).

2.3 Opis izbranih podjetij

2.3.1 Deutsche Post DHL Group

Deutsche Post DHL Group je naslednica nemškega poštnege urada Dutsche Bundespost. Dutsche Bundespost je bil ustanovljen leta 1950 in bil do leta 1995 privatiziran, leta 2000 pa postane popolnoma samostojno podjetje. Privatizacija in z njo povezana reorganizacija, posodobitev infrastrukture, avtomatizacija in standardizacija omogoči proces distribucije in izboljšanje kakovosti storitev (Deutsche Post DHL Group, brez datuma).

Po uspešnem domačem prestrukturiranju se je Deutsche Post usmerila v globalizacijo svojih storitev. Leta 1999 je prišlo do prevzema švicarskega podjetja Danzars z močno logistično mrežo na vseh celinah in največjega ameriškega ponudnika storitev na področju mednarodnega letalskega prometa Air Express International. To zagotovi Deutsche Post močan portfelj storitev z dodano vrednostjo (Deutsche Post DHL Group, brez datuma).

20. novembra 2000 postane Deutsche Post AG javna družba. Prodanih je bilo 29 % delniškega kapitala, povpraševanje pa je pri tem preseгло kar osemkratno število vpisanih delnic, kar je bil jasen indikator, da je strategija podjetja prepričala vlagatelje in kapitalski trg (Deutsche Post DHL Group, brez datuma).

Leta 1998 Deutsche Post pridobi manjšinski delež DHL, ki se do leta 2000 razširi in po pogajanjih do leta 2002 postane njegova hčerinska družba v 100% lasti družbe (Deutsche Post DHL Group, brez datuma).

Začetki prevzetega podjetja DHL segajo v leto 1969, ko so Adrian Dasley, Larry Hillblom in Robert Lynn ustanovili podjetje DHL in osebno prevažali tovarne dokumente iz San Francisca v Honolulu z letalom. To je omogočilo začetek carinske obdelave ladijskega tovora pred njegovim dejanskim prihodom, hkrati pa je prineslo tudi nastanek novega sektorja, in sicer hitrega mednarodnega zračnega prevoza. DHL začne svojo mrežo hitro širiti, saj se leta 1971 razširi na Daljni vzhod, 1972 začne ponujati svoje storitve na Japonskem, Hongkongu, Singapurju in v Avstraliji, leta 1974 v Evropi, kasneje pa tudi v Latinski Ameriki (1977), na Bližnjem vzhodu in v Afriki (1978). Leta 1979, ko ima podjetje že dodobra razširjeno mrežo, doda na svoj seznam storitev poleg dostave dokumentov tudi dostavo paketov. Leta 1986 s skupnimi vlaganji s Kitajsko postane prvo podjetje z ekspresno dostavo, ki deluje znotraj Kitajske (Deutsche Post DHL Group, brez datuma).

Leta 2003 Deutsche Post nastopi pod novo blagovno znamko DHL, ki združuje kurirsko in ekspresno poslovanje (prej DHL), paketno poslovanje (prej EURO Express) in logistično poslovanje (prej Danzars) (Deutsche Post DHL Group, brez datuma).

Junija 2005 KfW Bankengruppe proda 126,5 milijona delnic Deutsche Post, kar pomeni, da je več kot 58 % vseh delnic v prostem obtoku ter da večina delnic družbe 5 let po prvi izdaji delnic ni več v državni lasti (Deutsche Post DHL Group, brez datuma).

Skupina s svojimi blagovnimi znamkami redno izvaja različne kampanje, projekte in investicije ter tako uspešno ohranja in utrjuje svoj položaj. Leta 2006 začnejo s kampanjo Prva izbira, ki se osredotoča k celoviti usmerjenosti zaposlenih k zadovoljstvu strank. Z odprtjem Inovativnega centra leta 2007 skupina še dodatno utrdi svoj položaj na področju inovacij v svetovni logistiki. Z odprtjem novega evropskega letalskega vozlišča za tovorni promet na letališču Leipzig/Halle leta 2008 si skupina zagotovi večjo povezljivost z globalno rastočimi trgi, hkrati pa skupina naredi velik korak k trajnosti, saj objekt večino potreb po električni energiji, energiji za hlajenje in ogrevanje zadovolji samozadostno (Deutsche Post DHL Group, brez datuma).

Pod strategijo 2015 skupina nastopi z novim imenom Deutsche Post DHL Group, ki se osredotoča na tesnejšo povezavo med Deutsche Post in DHL, boljšo transparentnost in celostne rešitve za stranke. V letu od 2012 do 2014 skupina odpre največje ekspresno vozlišče v Aziji in novo razširjeno vozlišče v Ameriki, leta 2016 prevzame UK Mail in tako še dodatno okrepi svojo čezmejno mrežo paketov. Leta 2017 se skupina zaveže k zmanjšanju emisij, povezanih z logistiko, na neto nič do leta 2050 (Deutsche Post DHL Group, brez datuma).

Družba je organizirana v pet operativnih divizij. Divizija Ekspres (angl. Division Express) zajema prevoz nujnih dokumentov in blaga, ki morajo biti dostavljeni v točno določenem času. Divizija Globalna špedicija (angl. Global Forwarding, Freight) in tovorni promet se ukvarja z mednarodnimi špediterskimi storitvami na področju letalskega, pomorskega in kopenskega tovora. Divizija Globalne verige (angl. Supply Chain) zajema logistične storitve po meri in rešitve v dobavnih verigah, vključno s skladiščenjem, transportom in storitvami z dodano vrednostjo. Divizija Rešitve za e-trgovino (angl. Division eCommerce Solutions) je odgovorna za domači in mednarodni transport časovno nedoločenih pošilk tako poslovnim uporabnikom kot končnim potrošnikom. Divizija Pošta in paketi Nemčija (angl. Post & Parcel Germany) zajema prevoz, sortiranje in dostavo dokumentov in paketov znotraj Nemčije in izvoz iz nje.

Osnovni kapital družbe je v letu 2021 znašal 1.239 milijonov evrov, vseh izdanih delnic pa je bilo 1.239 milijonov. Generalni direktor je Frank Appel, predsednik nadzornega odbora Nikolaus von Bomhard, finančna direktorica pa Melanie Kreis. KfW Bankengruppe je največji delničar, ki ima v lasti 20,49 % osnovnega kapitala, preko njega pa ima posredni delež v družbi tudi država. V letu 2021 je imela Deutsche Post DHL Group 592.263 zaposlenih. Delež žensk na vodilnih položajih je znašal 25,1 %, kar je 1,9 % povečanje glede na predhodno leto. Družba je v letu 2021 imela prihodke v višini 81.747 milijard evrov, kar je 22,5 % več kot prejšnje leto (Deutsche Post DHL Group, 2022).

2.3.2 DSV A/S

DSV A/S je dansko transportno-logistično podjetje, ki ponuja tako storitve globalnega prevoza po cesti, morju, zraku in vlaku kot tudi logistične rešitve. Podjetje je leta 1976 ustanovil Leif Tullberg skupaj z devetimi neodvisnimi prevozniki. Sprva se je imenovalo DSV De Sammensluttede Vognmænd af 13-7 1976 A/S. Podjetje je prvotno delovalo kot oddelek za prevoze za lastnike in se je ukvarjalo le s pogodbenim prevozom in dostavo (DSV, brez datuma a).

Leta 1987 podjetje začne s trgovanjem na borzi v Kopenhagnu na Danskem. Z željo po širitvi na mednarodni trg je podjetje leta 1989 prevzelo dve konkurenčni izvozni podjetji, Borup Autotransport A/S in Hammbro A/S-Bech Trans, leta 1997 Samson Transpor Co. S/A in Svex Group AB leta 1999. S tem je podjetje pridobilo dobro izhodišče za mednarodno prihodnost podjetja, hkrati pa so se spremenile njihove storitve in produktna usmerjenost (DSV, brez datuma a).

Prevzem DFDS Dan Transport Group leta 2000 je predstavljal pomemben mejnik v DSV, saj je okrepil njihovo globalno mrežo, vključno s celovito logistično ureditvijo, in omogočil vstop v nove tržne segmente. Prevzem je omogočil ključni položaj v letalskem in ladijskem transportu na ameriškem in azijsko-pacifiškem trgu ter storitve cestnega transporta v Skandinaviji, Združenem kraljestvu, več državah celinske Evrope in Baltiku. S prevzemom se njihove transportno-logistične dejavnosti početverijo. Da bi se podjetje lahko bolje osredotočilo na različne storitve in segmente strank, je leta 2001 svoje delovanje razdelilo v tri divizije, in sicer cestni tovorni transport (v angl. DSV Road), zračni in pomorski tovorni transport (v angl. DSV Air & Sea) ter rešitve (v angl. DSV Solutions) (DSV, brez datuma a).

Leta 2005 je podjetje s prevzemom J. H. Bachmanna okrepilo svoj položaj na področju zračnega in pomorskega prevoza, leto kasneje pa so s prevzemom Fransa Massa postali panevropski cestno-transportni in logistični konkurent. S prevzemom ABX Logistic leta 2008 je DSV utrdil svoj položaj v Evropi, predvsem v Italiji, Nemčiji, Španiji in Franciji, hkrati pa so vstopili na južnoameriški trg. Trenutno so prisotni na vseh celinah. Tudi v prihodnjih letih je DSV nadaljeval s prevzemi. Leta 2016 je kupil UTi Worldwide Inc., leta 2019 je podjetje združilo moči s Panalpino Welttransport in leta 2021 prevzelo Agility Global Integrated Logistics (v nadaljevanju Agility GIL) ter s tem postalo eno izmed treh najboljših akterjev na področju transporta in logistike. Čeprav se s prevzemom Panalpine Welttransport skupina najprej preimenuje v DSV Panalpina A/S, se leta 2021 spet preimenuje v DSV A/S, in sicer zaradi zagotavljanja doslednosti blagovne znamke na vseh trgih, saj se je organizacija soočila s pomembno spremembo po prevzemu Agility GIL (DSV, brez datuma a).

DSV A/S spada med 25 delnic s katerimi se največ trguje na borzi Nasdaq Kopenhagen. Delniški kapital je sestavljen iz 219 milijonov delnic po nominalni vrednosti 1 DKK.

Generalni direktor je Jens Bjørn Andersen, operativni direktor in podpredsednik Jens H. Lund, finančni direktor pa Michael Ebbe. Družba je leta 2021 zaposlovala 77.958 oseb, kar je 37,68 % več kot predhodno leto, povečanje pa je posledica prevzema Agility GIL (DSV, 2023).

2.3.3 Kuehne+Nagel International AG

Kuehne+Nagel International AG je globalno transportno-logistično podjetje s sedežem v Švici. Ustanovila sta ga August Kühne and Friedrich Nagel leta 1890 v Nemčiji. Podjetje se je sprva ukvarjalo predvsem z bombažem in zbirnim tovarnim prometom, leta 1902 je svoje delovanje razširilo v pristanišče Hamburg, kjer je bilo vodenje podružnice zaupano nekdanjemu vajencu Adolfo Massu. Po smrti Friedricha Nagla leta 1907 je soustanovitelj August Kühne prevzel njegov delež, leta 1910 pa je njegov partner postal Adolf Mass s 45-odstotnim deležem. Poslovanje podjetja se je med prvo svetovno vojno skoraj popolnoma zaustavilo, saj je bila večina čezmorskih povezav prekinjena. Če se je podjetje pred vojno ukvarjalo predvsem s prevozom uvoženega blaga, se je kasneje preusmerilo v prevoz večjih izvoznih pošilk (Zippia, 2023).

Leta 1924 so odprli novo podružnico v Lübecku in številna predstavništva po vsej Nemčiji. Po smrti drugega soustanovitelja Augusta Kühna leta 1932 sta postala partnerja v podjetju njegova sinova, ki sta kmalu prevzela celotno podjetje, saj je bil partner Adolf Mass leta 1933 zaradi judovstva izgnan. Alfred in Werner sta se še istega leta pridružila nacistični stranki in prevzela vidno vlogo pri prevozu zaseženega premoženja judov. V naslednjih letih se je podjetje uspešno širilo, vodenje pa se je preneslo na mlajše generacije. Po smrti Alfreda Kühna, leta 1981, in neuspešnem poskusu razširitve njihove ladijske Flote je družina Kühne prodala 50% delež konglomeratu Lonrho Plc in se nadalje širilo s prevzemi v Italijo, Nizozemsko, Španijo in nekatere skandinavske države (Zippia, 2023).

Leta 1992 je podjetje odkupilo svoj delež konglomerata Lonrho Plc in leta 1994 vstopilo na borzo v Zürichu in Frankfurtu. Istega leta je podjetje odprlo novo podružnico v Rusiji. Leta 1999 je Klaus-Michael Kühne predal mesto generalnega direktorja Klausu Hermsu in nadaljeval pot kot izvršilni predsednik in predsednik uprave. Družba je leta 2000 sklenila partnerstvo s SembCorp Logistics in se uveljavila na azijsko-pacifiškem trgu pogodbene logistike, čeprav se je njuno partnerstvo zaradi različnih strateških poti končalo leta 2004. Leta 2001 družba prevzame ameriško podjetje USCO Logistics Inc., leta 2012 pa sklene prevzem s Perishables International Transportation, kar ji omogoči širitev dejavnosti na področje logistike pokvarljivega blaga (Zippia, 2023).

Septembra 2013 Kuehne+Nagel in VTG podpišeta sporazum o združitvi nekaterih železniških logističnih operacij, ki bodo delovala pod skupnim podjetjem VTG Rail Logistics. Leta 2014 pa je podjetje zaradi kartelnega dogovarjanja kaznovano s 3,1 milijona dolarjev (Zippia, 2023).

V letu 2021, je osnovni kapital družbe znašal 120,8 milijona CHF, vseh izdanih delnic je 120.753.783. Generalni direktor podjetja je Stefan Paul, predsednik upravnega odbora Joerg Wolle, finančni direktor pa Markus Blanka-Graff. Družba je leta 2021 imela 36.699 milijonov CHF prihodkov in je zaposlovala 78.087 ljudi. Družba se deli na štiri divizije, in sicer na divizijo Sea Logistics, divizijo Air Logistics, divizijo Road Logistic in divizijo Contract Logistics (Kuehne+Nagel, 2022).

2.3.4 Intereuropa Group

Intereuropa Group je bila ustanovljena leta 1947 na takratnem Svobodnem tržaškem ozemlju kot družba z omejeno odgovornostjo. Podjetje se je v prvih letih osredotočilo predvsem na carinsko posredovanje darilnih paketov iz Italije, kmalu pa je prevzelo tudi pomembno vlogo posrednika pri prevozu soli in lesa v Piranu. Do leta 1951 je Intereuropa opravljala vse carinske in posredniške posle ter distribucijo dobrin. Leta 1952 so kupili lastna prevozna sredstva in s tem zmanjšali odvisnost od zasebnikov. Podjetje je po letu 1954 po ukinitvi Svobodnega tržaškega ozemlja in posledično upadu prometa preživljalo težke čase. Sprejeli so pomembno strateško odločitev in razširili svojo dejavnost na vso državo, hkrati pa se vključili tudi v mednarodno trgovanje, kar se izkaže za pravilno potezo. Do konca leta 1957 ima podjetje že 15 podružnic, poslovalnic in izpostav (Intereuropa, 2007).

V naslednjih letih podjetje je postalo eno izmed vodilnih v špedicijski in transportni dejavnosti, kar je posledica krepitve v mednarodnem poslovanju in investicij ter posledično intenzivna rast. Pomemben mejnik predstavlja tudi združitev s podjetjem Intertrans-Globus leta 1965. Podjetje je vzpostavilo prvi redni linijski prevoz po Evropi, zgradilo nova carinska skladišča na Jesenicah in v Novi Gorici ter uvajalo nove tehnologije, med drugim leta 1980 postavi lasten računalniški center. Istega leta so se začele v Jugoslaviji zaostrovati gospodarske razmere, ki so nekoliko zaustavile grajenje novih objektov in odpiranje poslovalnic, vendar se je rast Intereurope vseeno nadaljevala. Leta 1984 so se uvedle organizacijske spremembe, ki vpeljejo tri organizacijske enote glede na dejavnost, in sicer špedicijo, cestni transport in pomorsko agencijo. Intereuropa je imela do konca leta 1987 več kot 5000 poslovnih partnerjev in letno odpemila in carinila več kot 9 milijonov ton blaga (Intereuropa, 2007).

Razpad Jugoslavije v začetku devetdesetih let je povzročil upad povpraševanja po špediterskih in transportnih dejavnostih, hkrati pa se je v Sloveniji povečala konkurenca na področju carinskega posredovanja. Podjetje se je po osamosvojitvi Slovenije odzvalo s preoblikovanjem vseh podružnic izven Slovenije v družbe z omejeno odgovornostjo, v katerih je obdržalo večinski delež. Intereuropa se je iz prej uveljavljenega carinskega posrednika in organizatorja transporta zdaj osredotočila na razvoj logističnih storitev (Intereuropa, 2007).

Leta 1995 Intereuropa postane delniška družba v večinski lasti zaposlenih. Delnice družbe kotirajo na Ljubljanski borzi in od leta 2005 kotirajo v prvi borzni kotaciji, kamor so

uvrščena podjetja, ki izstopajo po likvidnosti, transparentnosti in mednarodni prepoznavnosti (Ljubljanska borza, brez datuma). Leta 2000, ko je bila družba že vodilna na slovenskem trgu in vlagala v razvoj logističnih rešitev, začne nakupe in prevzeme novih družb ter s tem začne še bolj širiti svojo mrežo in utrjevati konkurenčnost. Leta 2004 na primer prevzame nemško družbo Schneider & Peklar GmbH in potrdi svojo prisotnost tudi na trgih izven jugovzhodne Evrope. Z vstopom Slovenije v EU so se potrebe po carinskem posredovanju izrazito zmanjšale, kar pa je za družbo pomenilo velik upad prihodkov. Družba je namreč iz naslova carinskega posredovanja v predhodnem letu ustvarila 45 % vseh prihodkov. Z uspešnim strateškim preoblikovanjem je družba začela nadomeščati izpad prihodkov z večanjem deleža drugih storitev, in sicer predvsem z zbirnim prometom, skladiščenjem, pomorskim in zračnim prometom, storitev Intereuropa Express ter ostalimi logističnimi storitvami. Do leta 2007 je zbirni promet predstavljal 12% delež vseh prihodkov, istega leta pa je koncern Intereuropa obvladoval 22 družb v 11 državah (Intereuropa, 2007).

Leta 2014 družba postane članica največje mednarodne logistične mreže World Cargo Alliance, ki vključuje več kot 5.200 logističnih podjetij iz 190 držav in s tem pridobi obširno mrežo poslovnih partnerjev. Leta 2016 vzpostavi redno zbirno linijo med Srbijo in Turčijo, v Veliki Britaniji pa vzpostavi sodelovanje z novim partnerjem na področju zbirnih prevozov (Intereuropa, 2007).

Dandanes, se družba deli na štiri divizije, in sicer na divizijo kopenski promet (angl. Land Transport), ki vključuje zbirni, cestni in železniški promet ter carinske storitve, divizijo logistične storitve (angl. Logistics Solutions), ki zajema skladiščenje in distribucijo, divizijo medcelinski transport (angl. Intercontinental transport), ki vključuje pomorski in zračni promet ter avtomobilsko logistiko, ter divizijo Druge storitve (angl. Other services), ki zajema vse, kar ne spada pod ostale tri divizije (Intereuropa, 2021).

Osnovni kapital družbe v letu 2021 znaša 27.488.803 evrov, vseh izdanih delnic je 27.488.803, od tega 16.830.838 navadnih delnic in 10.657.965 prednostnih delnic. Predsednik uprave je Marko Cegnar, predsednik nadzornega sveta pa Tomaž Kokot. Družba je leta 2021 zaposlovala 1266 oseb (Intereuropa, 2022).

3 VPLIV PANDEMIJE COVID-19

Pandemija covid-19 je izbruhnila decembra 2019 na Kitajskem in se hitro razširila po celotnem svetu, njen vpliv pa je občutil prav vsak posameznik. Z namenom zajezitve njenega širjenja so bili sprejeti številni ukrepi, kot so omejevanje socialnih stikov, zaprtje držav, uvedba karanten ter podobno. Pandemija predstavlja eksogeni šok, ki je močno upočasnil delovanje celotnega sveta in pustil posledice na vseh področjih gospodarstva, tudi v transportno-logistični panogi.

Kitajska ima pomembno vlogo pri svetovni proizvodnji, prav tako pa je velika porabnica surovin in industrijskih izdelkov. Za tuje proizvajalce je privlačna predvsem zaradi poceni delovne sile, kar pomeni, da ima veliko število tujih podjetij na Kitajskem svoje dobavitelje oziroma imajo odprte lastne obrate in tovarne. V Wuhanu, kjer je izbruhnil covid-19, je na primer več kot 200 od 500 podjetij uvrščenih na lestvico Fortune Global 500. Po lestvici Fortune 1000, kjer so zajeta največja ameriška podjetja, pa ima 163 podjetij neposredne dobavitelje, 983 pa posredne dobavitelje v Wuhanu (Deloitte, 2020). Posledice izbruha virusa in ukrepe, sprejete s strani kitajske vlade, so tako hitro občutili tudi tuji proizvajalci (Deloitte, 2020).

S širitvijo pandemije covid-19 in sprejetjem raznovrstnih ukrepov v preostalem svetu so posledice, sicer z nekolikšnim zamikom, občutila tudi podjetja, ki sicer na Kitajskem nimajo lastnih obratov ali tovarn oziroma njihova dobavna veriga ni neposredno ali posredno povezana z dobavitelji na Kitajskem. Tako je po poročanju IMF (2021) svetovni realni bruto domači proizvod (v nadaljevanju BDP) v letu 2020 padel za 3,1%. Največji upad realnega BDP v višini 7% je zabeležila Latinska Amerika in Karibi, sledilo je evro območje z padcem 6,3% realnega BDP in Združene države Amerike z padcem 3,4%.

V letu 2021 so se nadaljevali posamezni valovi večjega števila okužb, pojavile pa so se tudi nove virusne različice covid-19. To je vodilo v nadaljevanje negotovosti in motenj v oskrbovalni verigi, kar je dodatno krepilo inflacijo. V tem letu so odobrili uporabo cepiv, vlade pa so sprejele različne pakete pomoči gospodarstvu, kar je po poročanju IMF (2022) prispevalo k rasti svetovnega realnega BDP, ki se je v letu 2021 povečal za 6,0%. Največja rast realnega BDP so zabeležili v Indiji (8,7 %) in na Kitajskem (8,1 %). Realni BDP v Latinski Ameriki in Karibih se je povečal za 6,9 %, evro območja za 5,2 %, Združenih držav Amerike za 5,7% in Afriki za 4,7%.

Transportno-logistična panoga spada v »downstream« industrijo, kar pomeni, da kadar se druge panoge soočijo z negotovostjo, to občuti tudi transportno-logistična panoga. Za posamezna transportno-logistična podjetja je pomembno, v katere panoge so vertikalno integrirana, v katerih podsektorjih delujejo ter kakšni sta njuni pripravljenost in reakcija na nepredvidljive šoke (PWC, 2020). V nadaljevanju bodo predstavljeni izzivi, s katerimi se spopadajo transportno-logistična podjetja v času pandemije covid-19.

3.1 Pomorski tovorni promet

Kitajska politika ničelne tolerance do covid-19 je vključevala strogo omejitev gibanja prebivalcev. Ob manjšem številu okuženih pa je politika razglasila popolno zaprtje večjih mest, tovarn in pristanišč. Ker je bila večina tovarn zaprta, hkrati pa tudi tiste redke tovarne, ki so obratovali, zaradi pomanjkanja delovne sile niso mogle izkoristiti svojih kapacitet, je prišlo do podaljševanja dobavnih rokov oziroma popolne prekinitve dobav nekaterih komponent iz Kitajske, kar je imelo pomemben vpliv na proizvodne dejavnosti tujih podjetij (Bradsher in Chokshi, 2020).

Z razširitvijo covid-19 in sprejemanjem raznih ukrepov po celem svetu je prišlo do upočasnitve mednarodne trgovine in gospodarskih aktivnosti. Socialno distanciranje, strogi pogoji za prehod med različnimi kraji in veliko število okuženih je tako na Kitajskem kot drugod po svetu prispevalo k pomanjkanju razpoložljive delovne sile in posledično k nastankom ozkih grl. V pristaniščih v Indiji je tako zaradi pomanjkanja voznikov kontejnerjev obtičalo 50.000 kontejnerjev. Na Kitajskem pa je omenjen problem skupaj s podaljšanjem dobavnih rokov in prekinitvijo nekaterih dobav prispeval k odpovedi številnih poti kontejnerskih ladij (International Finance Corporation, 2020).

Številne odpovedi ladijskih linij med Azijo, Ameriko in Evropo so bile tudi posledica dejstva, da se je povpraševanje potrošnikov v prvih mesecih pandemije zmanjševalo. Ker se je ladijski kontejnerski promet zmanjšal, se številni prazni kontejnerji niso mogli vrniti na Kitajsko. To je predstavljalo dodatni problem, saj je kitajski izvoz začel okrevati prej kot izvoz preostalega sveta, vendar so se soočali z dolgim čakanjem na kontejnerje (Transport & Logistika, 2021). Že tako prisoten trgovinski presežek se je tako še povečal, in sicer se je na vsake tri izvožene kontejnerje uvozil zgolj en kontejner iz EU ali Amerike. Posledično so se cene kontejnerskega prevoza iz Kitajske v EU in ZDA dvignile za 300 % glede na stanje pred pandemijo covid-19. Običajno je znašala cena na kontejner okoli 1.200 dolarjev, zaradi pomanjkanja kontejnerjev pa je cena narasla na 6.000 dolarjev (Tan, 2021).

Večje zastoje v svetovnem gospodarstvu in motnje dobavnih verig je povzročilo zaprtje posameznih pristanišč. Izbruh covid-19 v provinci, kjer je tudi pristanišče Yantian, je maja in junija 2021 povzročil upad zmogljivosti iz 36.000 TEU na dan na 70 % zmogljivosti, na neki točki pa celo upad na 30 % vseh zmogljivosti. To je povzročilo zastoj 50 ladij s približno 350.000 naloženimi kontejnerji, ki so čakale na vplutje v pristanišče. Razmere so se še bolj zaostrele v avgustu 2021, ko so zaradi okužb zaprli tretje največje pristanišče z imenom Ningbo. To je vodilo v zastoj 150 ladij. Številne ladje so bile preusmerjene v druga pristanišča, le-to je povzročilo višje prevoznine in dodatni pritisk na druga pristanišča. Posledično, se je s tem zmanjšala razpoložljiva zmogljivost tudi preostalih pristanišč (Transport & Logistika, 2021).

V začetku marca 2022 so kitajske oblasti zaradi povečanega števila okuženih s covidom-19, kot prvi ukrep uvedle delno zaprtje, kasneje pa že popolno zaprtje mesta Šanghaj. V Šanghaju je pristanišče, preko katerega poteka 20 % svetovne trgovine in je v obdobju zaprtja delovalo le za nujni promet. Zaradi ukrepov mesta Šanghaj, je pred pristaniščem in na pristaniških terminalih prihajalo do množičnih zastojev. Skupna pretovorjena količina tovora se je do sredine marca zmanjšala za 40 % glede na običajne ravni. Do sredine aprila pa se je pred pristaniščem nakopičilo okoli 470 kontejnerskih ladij (Viršek, 2022).

Dogajanje na Kitajskem je imelo močan vpliv na globalne dobavne verige. Zaradi zapiranja pristanišč so bila logistična podjetja prisiljena preusmeriti tovor v druga pristanišča, kar je povzročilo dodatne zamude in povečanje transportnih stroškov. Pred pandemijo je imelo zamudo pri plovbi med Azijo in Evropo 20 % kontejnerskih ladij, do leta 2022 pa se je zaradi

pandemije covid-19 odstotek povečal na 80%. Zmanjšana zanesljivost urnikov plovbe je prinesla še dodatno negotovost pri pravočasni dobavi intežave pri organizaciji (Hollinger in drugi, 2022).

3.2 Letalski tovorni promet

Omejitev potovanj zaradi pandemije covida-19 in posledično prekinitve medcelinskih letalskih povezav je imelo pomemben vpliv na letalski promet, ki se je v prvih mesecih pandemije zmanjšal za okoli 80 %. Letalski promet lahko delimo na letalski potniški promet in letalski tovorni promet. Letalski tovorni promet se je zaradi trgovinskih napetosti zmanjševal že od konca leta 2018, in čeprav ukrepi za zaježitev pandemije niso bili neposredno vezani na letalski tovorni promet, so odpovedi potniških letov še dodatno vplivale na že tako ostre pogoje na trgu in višje prevozne stroške (PWC, 2020). 45 % celotnega letalskega tovora je namreč prepeljano v prtljažnem prostoru potniških letal. V marcu 2020 so tako odpovedi potniških letov zmanjšale zmogljivost zračnega tovora za 23 % (Bouali in drugi, 2020).

Vpliv pandemije na letalski tovorni promet se je razlikoval glede na trgovinske letalske linije. V Aziji se proizvodni dobavitelji oskrbujejo predvsem z letalskimi tovornimi zmogljivostmi na mednarodnih potniških letih, zato je bila ta trgovinska letalska linija prizadeta bolj kot tiste na Severnem Pacifiku, kjer se okoli 90 % letalskega tovora prepelje z namenskimi leti. Trgovinske letalske povezave med Bližnjim vzhodom in Azijo in v severnem Atlantiku so okrevale nekoliko hitreje, predvsem zaradi večjih donosov, ki so omogočili letenje potniških letal kljub nizki potniški obremenitvi (IATA, 2020).

V začetku pandemije so potrošniki kupovali manj, podjetja so posledično zmanjšala svojo ponudbo in dobavitelji so manj proizvajali. Posledično je v marcu 2020 povpraševanje po letalskem tovoru padlo za 15%. Padec povpraševanja po letalskem tovoru bi bil lahko bistveno večji, če ne bi bilo povpraševanja po zaščitni opremi in medicinskih pripomočkih. Pred pandemijo je Kitajska proizvedla 20 milijonov mask dnevno, kar predstavlja 50 % vse svetovne zaloge, do začetka marca 2020 pa se je ta številka dvignila na 100 milijonov mask dnevno. Blago je bilo treba čim hitreje dostaviti na različne konce sveta, kar v svetu logistike pomeni letalski tovorni promet (Bouali in drugi, 2020).

Po začetnem valu pandemije se je povpraševanje počasi približevalo ravnem pred pandemijo, kasneje pa se je še dodatno okrepilo zaradi motenj v dobavnih verigah kontejnerskega ladijskega prometa. Zaradi negotovosti urnikov plovb in potrebe po čim hitrejši dobavi blaga se je veliko podjetij raje odločilo za letalski premik blaga. Povpraševanje je dodatno okrepila še e-trgovina, ki je zaradi sprememb v nakupovalnem vedenju doživela eksponentno rast (Bouwer in drugi, 2022). V letu 2020 so ZDA dosegle 45,2% rast e-trgovine, Latinska Amerika 36% in Evropa 25% glede na predhodno leto. Pri tem je 80 % vseh čezmejnih e-naročil prepeljano z letalom (IATA, 2021a).

Transportno-logistična podjetja so poskušala slediti povpraševanju s povečanjem zmogljivosti, in sicer z vlaganjem v predelavo potniških letal v tovorna letala. DHL je že v letu 2020 sklenil posel z Israel Aerospace Industries (IAI) za predelavo treh B767-300 potniških letal, v letu 2021 pa še z Boeing za devet predelanih 767-300 potniških letal (AIA, 2020; Garland, 2021). Kuehne+Nagel razvije celovito logistično rešitev za podporo pretvorbe upokojenih potniških letal v tovorna letala (Kuehne+Nagel, 2021). Zmogljivost tovrnega letalskega prometa je bila leta 2020 za 23,3 % in leta 2021 za 10,9 % manjša glede na leto 2019 (IATA, 2021b). Zmogljivost se je povečevala, vendar ne dovolj glede na povpraševanje, posledično so bile razmere na trgu zaostrene, kar se je rezultiralo v 40 % večjih donosih v letu 2020 in dodatnih 15 % v letu 2021 (Bouwer in drugi, 2022).

3.3 Cestni tovorni promet

Države so z namenom zaježitve pandemije zapirale svoje meje in uvedle stroge pogoje za vstop v državo, toda pogosto na neuskkljen način, kar je privedlo do motenj v cestnem tovornem prometu in posledično do pomanjkanja in negotovosti v dobavi blaga. Ob izbruhu pandemije so 19. marca 2020 na mejnih prehodih nastale dolge čakalne dobe in kolone tovornjakov. Na meji med Nemčijo in Poljsko so nastale kolone, dolge med 20 in 50 km, med Nemčijo in Francijo več kot 20 km, Slovaško in Madžarsko ter Madžarsko in Romunijo 16 km. Na mejnih prehodih med Francijo in Italijo, Slovenijo in Hrvaško, Francijo in Nemčijo ter nekaterih drugih so čakalne dobe trajale od ene do treh ur (Evropska komisija, 2020). Na nemško-poljskem mejnem prehodu Jedrychowice so morali vozniki tovornjakov čakati do 18 ur, na češkoslovaškem prehodu pa 15 ur (Shotter in drugi, 2020).

Cestni tovorni promet je bistvenega pomena za globalne in domače dobavne verige, saj je 70 % tovora na neki točki prepeljano na tovornjaku, vključno z osnovnimi potrebščinami, kot so hrana, medicinske potrebščine, čistila, obleke. Da bi preprečili motnje v dobavnih verigah in zagotovili razpoložljivost blaga in storitev ter s tem preprečili nove panične nakupe, je Evropska komisija 23. marca 2020 uvedla smernice za vzpostavitev zelenih vozniških pasov. Cilj zelenih vozniških pasov je zmanjšati čas prehoda mej tovornih vozil, vključno s preverjanji in zdravstvenimi pregledi, na največ 15 min, ne glede na to, kakšno vrsto blaga prevažajo (Evropska komisija, 2020).

Situacija je bila drugačna na Kitajskem, kjer država ni sprejela posebnih smernic, ki bi omogočile lažji pretok cestnega tovornega prometa. Raznoliki sistemi predpisov, ki urejajo gibanje med posameznimi mesti in provincami, otežujejo pobiranje in dostavo blaga, saj dovoljenja, izdana ne enem območju, niso splošno sprejeta. To pomeni, da je bilo treba določeno blago odložiti na mejah provinc, tam pa ga je prevzel voznik iz druge province. Prav tako vozniki na določena območja niso želeli dostavljati, ker jih je skrbelo, da se zaradi nepoštenega sistema dovoljenj ne bodo mogli vrniti. Pomanjkanje voznikov in delavcev zaradi okužbe, karanten ali strahu pred neveljavnostjo izdanih dovolilnic je tako povzročilo ozka grla in s tem podaljšanje povprečnega časa prevzema uvoženega kontejnerja za dostavo

v notranjost države na 12,9 dneva, kar predstavlja 174 % povečanje glede na 28. marec 2020 (Koh, 2022).

Cestni tovorni promet se je v EU v drugem četrtletju 2020 zmanjšal za 10 % tonskih kilometrov glede na prvo četrtletje oziroma 8 % glede na leto 2019. V drugi polovici leta se je situacija izboljšala, saj so postali vidni učinki sprejetih smernic za izboljšanje neprekinjenega delovanja dobavnih verig. Cestni tovorni promet je bil na koncu leta 2020 tako manjši za 1 % tonskih kilometrov glede na leto 2019 (Eurostat, 2021). V letu 2021 so se razmere v cestnem tovornem prometu v EU še izboljšale, saj se je ta glede na leto 2020 povečal za 6,52 % tonskih kilometrov oziroma za 5,57 % tonskih kilometrov glede na pred pandemske ravni (Eurostat, brez datuma).

3.4 Izguba služb

Pandemija je vplivala na zaposlenost v vseh sektorjih gospodarstva. Čeprav je bil njen vpliv v nekaterih drugih panogah nekoliko izrazitejši, so posledice čutili tudi v transportno-logistični panogi, kjer se je zaposlovanje oziroma odpuščanje razlikovalo od podjetja do podjetja.

Deutsche Post DHL je kljub krizi pandemije dobro posloval, zato ni bilo odpuščanj. Konec leta 2020 je podjetje celo zaposlilo dodatnih 10.000 oseb in vložilo 1 milijardo evrov za povečanje operativnih zmogljivosti, saj so zaradi razmaha e-trgovine in prihajajočih praznikov pričakovali 50 % povečanje povpraševanja glede na predhodno leto. Tudi FedEx in UPS sta beležila rast e-trgovine za 35 % in tako za stalno zaposlila več kot 8.000 oseb (Miller, 2020). Deutsche Post DHL je v prvi polovici 2020 na vseh segmentih posloval dobičkonosno, zato so v tretjem četrtletju izplačali enkratni bonus v višini 300 evrov vsem zaposlenim (Jakubowska, 2020). Dodatno je tudi v letu 2021 vsak zaposleni dobil posebni bonus za dosežke v zahtevnih časih v višini 300 evrov (Miller, 2021).

Pandemija je vplivala na upad obsega in prihodkov v DSV, ki je posledično v okviru načrta za znižanje stroškov za 10 % odpustil 3.000 zaposlenih, večinoma administrativnih uslužbencev. Okoli 50 % odpuščanj je bilo v diviziji pomorskega in letalskega tovornega prometa, 30 % v diviziji cestnega tovornega prometa in 20 % v diviziji rešitve (Rogistics, 2020). Kuehne+Nagel je glede na začetni padec dejavnosti sprva napovedal zmanjšanje števila zaposlenih za 20–25 %, kar bi pomenilo, da bi 20.000 ljudi izgubilo službo, predvsem ameriških delavcev, saj v ZDA nimajo sistema skrajšanega delovnega časa, ki bi preprečil množična odpuščanja (Reuters, 2020). Kljub začetnemu zmanjšanju obsega poslovanja se je situacija v naslednjih mesecih relativno izboljšala, zato je do konca leta 2020 izgubilo službo zgolj 5.000 ljudi, kar je bistveno manj, kot so napovedali (Pico in Vestergaard, 2020).

V Intereuropi ni bilo vidnih odpuščanj zaradi pandemije. To lahko predpišemo dejstvu, da je podjetje relativno majhno v primerjavi z nekaterimi drugimi transportno-logističnimi podjetji. Prav tako po mnenju uprave Intereurope, zaposleni predstavljajo temelj uspeha

podjetja. Po njihovem mnenju je potrebno v zaposlene vlagati tudi v neugodnih situacijah, saj se bo to v prihodnosti obrestovalo v kakovostnejših storitvah (Intereuropa Group, 2021).

3.5 Vpliv v Sloveniji

Pandemija covid-19 je močno zaznamovala celotno globalno gospodarstvo in tudi slovensko gospodarstvo ni bilo izjema. Prve okužbe s covidom-19 so v Evropi potrdili konec januarja 2020, v Sloveniji pa smo prvo okužbo imeli 4. marca 2020 (Zobavnik in drugi, 2021). Slovenija je tako kot ostale države sprejela nujne ukrepe za zaježitev širjenja pandemije covid-19 z namenom zaščite zdravja prebivalstva. Med ukrepi so bili zaprtje nenujne dejavnosti, prepoved letalskega potniškega prometa in javnih prevozov, omejitve socialnih stikov, prepoved prehoda med občinami in kasneje uvedba pogoja PCT (prebolel, cepljen, testiran) (STA, 2022).

Širitev pandemije covid-19 in uvedba ukrepov je vplivala na upad povpraševanja, upad obsega uvoza in izvoza, zastoj aktivnosti v proizvodni in storitveni dejavnosti, povečanje brezposelnosti in povzročila motnje v dobavnih verigah. Anketa, ki jo je izvedla GZS ob začetku pandemije covid-19, je pokazala, da je imelo kar 93 % podjetij v Sloveniji resne težave pri poslovanju zaradi upada povpraševanja, sprejetih ukrepov doma, omejitev v drugih državah in motenj v dobavnih verigah. Rezultati ankete GZS so pokazali, da je 40 % podjetij (predvsem mikro in mala podjetja) pričakovalo zmanjšanje prihodkov v mesecu marcu za več kot 70 %, 18 % podjetij pa je pričakovalo upad prihodkov za vsaj 50 % (GZS, 2020).

Država je z namenom blaženja posledic pandemije covid-19 sprejela več paketov interventnih ukrepov. V prvem protikoronskem paketu, ki je bil vreden 3 milijarde evrov, je država med drugim prevzela plačilo nadomestil delavcev na čakanju, vendar le, če so prihodki v prvi polovici 2020 padli za 20 % v primerjavi z enakim obdobjem lani in v drugi polovici leta niso bili za 50 % višji kot v enakem obdobju predhodnega leta. Država je prevzela tudi plačilo prispevkov za pokojninsko in invalidsko zavarovanje delavcev podjetij, ki v času epidemije poslujejo, in zagotovila državno poroštvo za delež odloženih plačil ter izplačala dodatke za zaposlene v kritičnih dejavnostih. V sklopu drugega protikoronskega paketa je država dopolnila, da so do pomoči pri nadomestilih delavcev na čakanju upravičena podjetja, ki imajo 10% upad prihodkov glede na predhodno leto. Prišlo je tudi do uvedbe garancijske sheme za posojila podjetjem. V naslednjem paketu je država uvedla tudi subvencioniranje skrajšanega delovnega časa. Nadaljnji paketi so v večji meri dopolnjevali in podaljševali uvedene ukrepe (STA, 2020).

BDP se je v letu 2020 realno znižal za 4,2 % v primerjavi s predhodnim letom.. Po začetnem šoku so se sicer razmere v nekaterih panogah do določene mere umirile. Pri slednjih je bil upad obsega poslovanja tako zgolj kratkoročne narave. Nekatero panogo pa so se zaradi narave poslovanja in vpliva sprejetih ukrepov spopadale z resnimi težavami. Najbolj je k padcu obsega BDP prispevala dejavnost gostinstva, saj se je obseg dodane vrednosti

zmanjšal za 41,7 % in tako prispeval k zmanjšanju BDP za 0,9 % točke. Obseg dodane vrednosti drugih raznovrstnih poslovnih dejavnosti se je zmanjšal za 23,2 %, predelovalnih dejavnosti za 2,8 % in dejavnost prometa in skladiščenja za 10,1 %. Vsaka od omenjenih dejavnosti je prispevala k znižanju obsega BDP za 0,6 % točke (Lasnibat, 2021).

V letu 2021 se je realni BDP povečal za 8,2 % v primerjavi z letom 2020 in je presegel vrednost pred začetkom pandemije covid-19. Najbolj so k povečanju obsega BDP prispevale predelovalne dejavnosti, ki so prispevale 2,3 % točke. Finančne in zavarovalniške dejavnosti in dejavnost prometa in skladiščenja pa sta prispevali vsaka po 0,7 % točke. Največjo rast obsega dodane vrednosti so imele dejavnost gostinstva, in sicer 28,4 %, in finančne in zavarovalniške dejavnosti 21,1 % (Lasnibat, 2022).

4 VOJNA V UKRAJINI

V začetku leta 2022, ko so se razmere okoli pandemije začele počasi normalizirati, je Rusija začela z invazijo v Ukrajino. Gospodarstva so bila že pred vojno daleč od okrevanja, saj so bili še vedno prisotni posamezni izbruhi covid-19, ki so upočasnjevali okrevanje, zmanjševala se je tudi podpora politike, v mnogih državah je začela naraščati inflacija in posledično obrestne mere. V svetovnem gospodarstvu je bilo pričakovati povečane cenovne pritiske in počasno rast držav v razvoju, dodatno pa se bodo mogla gospodarstva, predvsem EU, soočiti še s posledicami, ki bodo nastale zaradi vojne. Vojna v Ukrajini je sprožila begunsko ter svetovno prehransko in energetska krizo (Svet Evropske unije, 2022; Ruta, 2022). V nadaljevanju bodo predstavljeni nekateri izzivi, s katerimi se soočajo gospodarstva, predvsem EU, zaradi vojne v Ukrajini.

4.1 Problematika kmetijskih izdelkov

Tako Rusija kot Ukrajina spadata med največje proizvajalce in izvoznike pšenice, koruze, ječmena, sončničnih semen in olja. Največ omenjenih pridelkov je poslanih v Severno Afriko in Bližnji vzhod ter v Evropo in v Kitajsko. V letu 2019 sta Rusija in Ukrajina skupno izvozili 25 % svetovne zaloge pšenice in 14 % koruze. Ukrajina predstavlja tudi glavno dobaviteljico sončničnega olja, saj proizvede več kot 50 % svetovne zaloge. Posledično je vojna neposredno vplivala na cenovno dostopnost hrane. Zmanjšanje uvoza omenjenih pridelkov iz Ukrajine je namreč pomembno vplivalo na cene krme in živilsko industrijo (Ruta, 2022).

Ukrajina 70 % celotnega izvoza prevaža po morju, zato ukrajinska pristanišča v Črnem morju igrajo pomembno vlogo tako za Ukrajino kot za svetovne dobavne verige, saj je okoli 90 % vseh kmetijskih proizvodov izvoženih prav preko Črnega morja (Jacobs, 2022). Zavedajoč se tega, je Rusija že od samega začetka vojne blokirala ukrajinska pristanišča. Zmanjšana ponudba je povzročila velik porast globalnih cen kmetijskih proizvodov, in sicer se je svetovna cena pšenice konec marca 2022 povišala za 60,5 % in cena koruze za 21,3 %

glede na začetek leta (Baffes in Nagle, 2022). Ker se je v pristaniščih nabiralo ogromno kmetijskih izdelkov, ki se jim je iztekal rok uporabe, je EU priskočila na pomoč in uvedla tako imenovane solidarnostne linije, ki so nadomestile ladijski prevoz s prevozom po kopnem. Julija 2022 sta Ukrajina in Rusija s Turčijo in Združenimi narodi podpisali sporazum o zagotavljanju izvoza kmetijskih izdelkov iz obeh držav prek Črnega morja, da bi zmanjšali pomanjkanje v državah v razvoju, ki so odvisne od njunih žit (European Council, brez datuma).

Vzpostavitev solidarnostnih linij in sporazum je omogočil izvoz več kot 50 milijonov ton kmetijskih izdelkov. Čeprav so bile ravni izvoza še vedno nižje kot v prejšnjih letih, cene pa višje kot pred začetkom invazije, je omenjeno pripomoglo k omejevanju rasti cen. Jeseni 2022 so sicer cene zaradi negotovosti sporazuma spet začele rasti, vendar so konec leta padle in v letu 2023 ostale stabilne (European Council, brez datuma). V letu 2023 so bile visoke cene predvsem odraz svetovne inflacije. Povprečna svetovna cena pšenice je bila januarja za 14 % višja, koruze pa za 31 % višja glede na januar 2021 (Rocha in Espitia, 2023).

4.2 Energetska kriza

Najbolj škodljiv učinek invazije v Ukrajino predstavlja negotovost glede oskrbe z energijo. Rusija je namreč predstavljala glavno dobaviteljico fosilnih goriv EU, in sicer je bilo 40–50 % celotne zaloge zemeljskega plina EU uvoženo iz Rusije (The World Bank, 2022). Z začetkom vojne se je povečala zaskrbljenost glede zanesljive oskrbe z energijo, odločitve Rusije o nenadnih prekinitvah in zmanjšanju dobave plina pa je negotovost še poslabšala, kar se je na trgu energije odrazilo v močnem zvišanju cen.

4.2.1 Vpliv na trg plina

Cena zemeljskega plina v EU se je pred začetkom invazije gibala pri okoli 85 €/MWh, nato pa začela rasti in je 7. marca znašala 212 €/MWh. Nadalje se je cena gibala glede na napovedi razpoložljivosti plina iz Rusije in odzive EU. Rusija je začela mnogim državam EU omejevati dobavo plina, kot razlog pa je navedla plačilne ali tehnične razloge (European Commission, 2022d). Zmogljivost Severnega toka 1 se je iz 60 % znižala na 40 % v mesecu juniju in nato na 20 % v mesecu juliju, ravno na vrhuncu sezone polnjenja skladišč. Avgusta je veleprodajna cena znašala 360 €/MWh. Septembra je več eksplozij popolnoma uničilo Severni tok 1 in poškodovalo cev Severnega toka 2. Dobava plina po severnem toku 2 bi bila lahko obnovljena, vendar je EU to možnost zavrnila. Cene plina so se v septembru zaradi relativno dobrih ravni skladiščenja in pripravljenosti EU za zmanjšanje povpraševanja po plinu ter hkratni zagotovitvi zanesljive oskrbe z energijo po dostopnih cenah prebivalstvu postopoma začele zniževati in so se do konca tretjega četrletja znižale na 159 €/MWh, do konca leta pa na 70 €/MWh. Trend padanja se je nadaljeval do sredine maja 2023 (European Commission, 2022e; European Commission, 2022f).

V ZDA je cena dosegla najvišjo vrednost avgusta 2022, ko je znašala 29,31 €/MWh, kar je s 117,04 % več kot v istem obdobju v letu 2021. V naslednjih mesecih se je cena postopno zniževala in v začetku leta 2023 padla na raven pred začetkom invazije v Ukrajino. Na Japonskem je v istem obdobju cena znašala 70,72 €/MWh, kar je 96,39 % več kot leta 2021, v septembru je še nekoliko narasla, nato pa se začela zmanjševati, vendar bistveno manj kot na drugih trgih, predvsem zaradi pogodbenih cen (Agnolucci in drugi, 2023).

Podobno kot na veleprodajnem trgu so se gibale cene tudi na maloprodajnem trgu plina, kjer so se cene v prestolnicah držav članic EU po navedbah European Commission (2022d, 2022e, 2022f) v maju 2022 zvišale za 84 % v primerjavi z istim obdobjem v letu 2022. V avgustu, ko so bile razmere na trgu najbolj zaostrene, so se cene za gospodinjstva podvojile in tako bile višje za 110 % v primerjavi z avgustom 2021. V naslednjih mesecih so se razmere začele umirjati in so bile novembra še za 54 % višje glede na november 2021.

4.2.2 Vpliv na elektriko

Cene plina močno vplivajo tudi na končne cene električne energije. Posledično so se delne in popolne prekinitve dobave plina ter sankcije, ki jih je sprejela EU, odrazile tudi na že tako ozkem veleprodajnem trgu električne energije. V prvem četrtletju 2022 je European Power Benchmark v povprečju znašal 201 €/MWh. Vsaka država EU je doživela nadpovprečen porast cen, in sicer so se spremembe dvignile od 50 do več kot 400 % (European Commission, 2022a). Visoke in nestabilne cene plina, nizka razpoložljivost jedrskih elektrarn in zmanjšana proizvodnja hidroelektrarn zaradi suše so v drugem in tretjem četrtletju še dodatno zaostrele razmere na trgu električne energije. Tako so cene v tretjem četrtletju dosegle povprečno vrednost 339 €/MWh (European Commission, 2022b). Proti koncu leta se je situacija na trgu plina izboljšala, kar se je odrazilo tudi na trgu električne energije, kjer je povprečna cena zadnjega četrtletja znašala 187 €/MWh. Cene električne energije so bile tako v letu 2022 za 121 % višje kot v letu 2021 (European Commission, 2022c).

Spremembe na veleprodajnem trgu so se odrazile tudi na maloprodajnem trgu električne energije, kar se je odrazilo na višjih računih gospodinjstev kot tudi pri podjetjih. Maloprodajne cene električne energije gospodinjstev v glavnih mestih držav članic so bile v maju 2022 za 84 % višje kot v istem obdobju predhodnega leta. Cene industrijskih odjemalcev pa so se v prvem četrtletju povečale za 116 % glede na isto obdobje v letu 2021. Spremembe cen so se med posameznimi državami članicami EU razlikovale, saj so nekatere države uvedle posamezne subvencije, državne olajšave ali regulacijo cen (European Commission, 2022a). V prvi polovici leta je bilo največje povišanje zabeleženo na Češkem (+62 %) in Latviji (+59 %), v posameznih državah pa so se cene celo znižale, in sicer na Nizozemskem (-54 %), v Sloveniji (-16 %), na Poljskem (-3 %) ter na Madžarskem in Portugalski (-1 %) (Eurostat, 2022).

Zviševanje cen se je nadaljevalo tudi v drugi polovici, in sicer so se cene električne energije v prestolnicah držav članic po navedbah European Commission (2022a, 2022b, 2022c) v avgustu 2022 zvišale za 54 % glede na isto obdobje v letu 2021, nato pa so se cene počasi začele zniževati in so bile v novembru 2022 za 49 %, v februarju 2023 pa za 17 % višje glede na relevantno obdobje v predhodnem letu. Končni znesek za potrošnike se je tako začel nekoliko zniževati, kar je posledica umirjanja razmer na trgu plina ter implementacije različnih vrst ukrepov, kot so državne subvencije, olajšave, reguliranje cen ter znižanja davkov in dajatev. Delež davkov na računu za elektriko se je v primerjavi z drugo polovico 2021 tako zmanjšal za 18,3 % (Eurostat, 2023b).

Svetovna povprečna cena električne energije za gospodinjstva je v septembru 2022 znašala 0,156 €/kWh, za industrijske odjemalce pa 0,175 €/kWh. V ZDA je znašala cena za gospodinjstva 0,165 €/kWh, za industrijske odjemalce pa 0,137 €/kWh, na Kitajskem 0,071 €/kWh za gospodinjstva in 0,082 €/kWh za industrijske odjemalce ter v Južni Afriki 0,139 €/kWh za gospodinjstva in 0,066 €/kWh za industrijske odjemalce (GlobalPetrolPrices.com, brez datuma).

4.2.3 Surova nafta

Rusija je pred začetkom invazije v Ukrajino predstavljala primarno dobaviteljico nafte EU, delež celotnega uvoza se je gibal med 24 % in 31 %. V prvih mesecih je bila dobava nafte iz Rusije zelo nestabilna, v drugi polovici leta pa se je začela postopoma zniževati in je v decembru 2022 predstavljala 4% delež celotnega uvoza EU. Znižanje lahko pripišemo šestemu svežnju sankcij EU proti Rusiji, kjer so se zavezali k prepovedi uvoza ruske nafte po morju do 5. decembra 2022. Razlika je bila kompenzirana s porastom uvoza iz drugih držav, in sicer sta bili ob koncu leta največji dobaviteljici ZDA (18 %) in Norveška (17 %) (Eurostat, 2023a).

Cena surove nafte je odvisna od trenutnega povpraševanja in vrste surove nafte. Pred rusko invazijo v Ukrajino je cena znašala okoli 80 dolarjev za sod, z majhnimi odkloni do 4 dolarjev na sod med posameznimi vrstami nafte. Nestabilna geopolitična situacija je povzročila, da so cene ruske nafte padle, cene ostalih vrst nafte pa so močno nihale. V marcu 2022 je bila cena ruske nafte za 16 dolarjev, v prihodnjih mesecih pa za 30 dolarjev nižja glede na povprečje cen ostalih najpogostejših vrst nafte. Cene ostalih vrst nafte so bile v juniju in juliju 2022 zelo nestabilne, razlike med cenami so bile namreč od tri do štirikrat večje kot pred invazijo in so se gibale med 9 in 12 dolarji na sod. Do konca leta so se razmere na trgu stabilizirale, kar lahko pripišemo zmanjševanju uvoza iz Rusije in preusmeritvi na uvoz iz ZDA, Norveške in Kazahstana (Eurostat, 2023a).

Zaradi nestabilne geopolitične situacije so narasle tudi cene na maloprodajnem trgu bencina, tako v EU kot tudi drugod po svetu. V EU so se junija 2022 cene gibale med 1,34 € in 2,55 € na liter (2021: med 1,04 € in 1,80 €). V Sloveniji je cena bencina znašala 1,56 €, kar je

28,9 % več kot v istem obdobju predhodnega leta (European Commission, brez datuma). V istem obdobju so morali potrošniki za liter bencina v Hongkongu odšteti v povprečju 3,03 \$ na liter (2021: 2,54 \$) oziroma 2,87 € na liter (2021: 2,11 €), v Južni Afriki 1,48 \$ na liter (2021: 1,2 \$) oziroma 1,40 € na liter (2021: 0,99 €) in ZDA 1,3 \$ na liter (2021: 0,81 \$) oziroma 1,23 € na liter (2021: 0,67 €) (Trading Economics, brez datuma). V Hongkongu je visoka cena predvsem odraz visoke obdavčitve, medtem ko se je Južna Afrika zaradi invazije spopadala z močnimi cenovnimi pritiski. ZDA sicer uvozi relativno malo surove nafte iz Rusije, vendar ker se cene določajo na svetovnem trgu, se je volatilitnost odrazila tudi na ameriškem trgu (Isidore, 2022).

4.3 Vpliv na transportno-logistično panogo

Invazija je močno vplivala tudi na prost pretok blaga in ljudi ter tako pomembno vplivala na transportno-logistično panogo. Transportno-logistična podjetja so se morala spopasti predvsem z visokimi cenami goriva, omejenim zračnim prostorom in prehodom meja ter ozkimi grli v dobavnih verigah.

EU je v odgovor na vojaško agresijo v Ukrajini sprejela številne sankcije proti Rusiji, da bi s tem pripomogla k oslabitvi gospodarske baze Rusije ter zmanjšanju njene moči za vojskovanje. Nekatero sankcije so bile sprejete tudi proti Belorusiji, in sicer zaradi njene vpletenosti v invazijo in proti Iraku ter zaradi proizvodnje in dobavljanja dronov. 28. februarja 2022 je EU sprejela tretji paket sankcij, ki je med drugim vključeval prepoved vstopa vseh ruskih letal v zračni prostor EU. Posledično je Rusija kot povračilni ukrep prepovedala vstop vsem letalskim družbam EU in še 36 letalskim družbam iz drugih držav v svoj zračni prostor, ki so proti njej sprejele podobne sankcije kot EU. Zaradi omenjenega ukrepa je bilo pričakovati zmanjšanje zmogljivosti predvsem med Evropo in Azijo. V Rusiji je bilo na primer okoli 500 komercialnih letal, ki so jih najela podjetja, ki delujejo v Rusiji. Obstoječe letalske linije, ki so potekale čez Rusijo in Ukrajino, je bilo treba preusmeriti, kar je povzročilo podaljšan čas letenja, večjo porabo goriva in posledično višje transportne stroške. Cene letalskega tovornega prometa so se do 7. marca 2022 zvišale za 120 % glede na predkrizno raven (Kiss, 2022).

V petem paketu sankcij, ki je bil sprejet 8. aprila 2022, je EU prepovedala vstop ruskim plovilom v pristanišča EU z izjemo pošiljk z medicinskimi, prehrabnimi, energetskim ali humanitarnim blagom. Ruska blokada ukrajinskih pristanišč je namreč povzročila resne težave tako v evropskih kot tudi svetovnih dobavnih verigah. Povzročila je kopičenje kontejnerjev v pristaniščih, v Črnem in Azovskem morju je obtičalo okoli 80 tovornih ladij. Transportno-logistična podjetja so morala tako premike blaga preusmeriti na kopno, na ceste in železnice, kar je povzročilo zamude in dodatne stroške logističnih storitev (Jacobs, 2022). Ladijski tovorni promet je bil ponovno delno vzpostavljen julija 2022, ko je bil podpisan sporazum o zagotavljanju izvoza kmetijskih izdelkov iz obeh držav prek Črnega morja (European Council, brez datuma).

Peti paket sankcij je vključeval tudi prepoved cestnega prevoza blaga ruskim in beloruskim prevoznikom v EU, vključno s tranzitnim blagom, kot tudi izvoz blaga in tehnologij iz industrije letalstva, pomorstva in vesoljstva v Rusijo. Ob sprejetju teh ukrepov so nekateri evropski prevozniki zavračali dostavo blaga v Rusijo zaradi pričakovanih protiukrepev Rusije in Belorusije, saj bi lahko prišlo do zasega tovornjakov. Povračilni ukrepi so bili sprejeti 22. aprila in so vključevali prepoved vstopa evropskih prevoznikov v Evrazijsko ekonomsko unijo, razen na določenih mejnih prehodih, določenih za izmenjavo formalnosti (Kiss, 2022). Dobava blaga preko drugih držav je za transportno-logistična podjetja pomenila povečanje logističnih stroškov za več kot 50 % v primerjavi s predhodnim letom (Morozova, 2022). V primeru, da blago ni bilo odpremljeno, pa so nastali dodatni stroški skladiščenja. Sočasno so se dvigovale tudi cene bencina, kar je še dodatno negativno vplivalo na cestni tovorni promet in razmere v transportno-logistični panogi (Kiss, 2022).

Vojna je prisilila nekatera ukrajinska podjetja k zaustavitvi svojega poslovanja, kar je zmanjšalo potrebo po uvozu materiala in posledično povpraševanje po prevozniških storitvah. Dodatno je povpraševanje zmanjšalo tudi dejstvo, da je večina podjetij prekinila poslovanje z ruskimi poslovnimi partnerji (Timocom, 2022).

Sankcije so pokrivalo tudi prevoz po železnicah, z izjemo tovornih vlakov, ki lahko še vedno vozijo skozi Rusijo, vendar se ne smejo tam ustaviti. Kljub temu so se zaradi varnostnih razlogov številne transportno-logistične družbe, ki opravljajo premike med Kitajsko in Evropo, odločile izogibati tranzitu preko Rusije in se usmerile na premike blaga po srednjem koridorju preko Kitajske, Kazahstana in Turčije. To je povzročilo podaljšan čas premikov in dodatne logistične stroške (Kiss, 2022).

Zaradi ruske invazije so nekatera podjetja zaustavila svoje poslovanje, hkrati pa so nekatera transportno-logistična podjetja prekinila dobavo nenujnih dobrin v Rusijo. To je povzročilo prekinitev oziroma motnje v dobavnih verigah. Poleg dodatnih stroškov logističnih storitev, ki so nastali kot posledica nezmožnosti dobave po običajnih transportnih poteh, so se podjetja soočala tudi z naraščajočimi cenami goriva, plina in elektrike, kar je še dodatno povečalo njihove operativne stroške. V Nemčiji, Franciji in Španiji so nastali številni protesti transportnih podjetij zaradi visokih cen energentov, kar je vodilo do kratkoročnih pomanjkanj tovornih kapacitet (Timocom, 2022).

4.4 Vpliv v Sloveniji

Invazija v Ukrajino in z njo povezane sankcije so imele in imajo negativni vpliv na celotno evropsko gospodarstvo, vključno s slovenskim, predvsem zaradi višjih cen energentov, motenj v globalnih verigah vrednosti in povečanja negotovosti v mednarodnem okolju.

Slovensko gospodarstvo je relativno majhno in je zato manj pomembni trgovski partner Ukrajini in Rusiji. Slovenski izvoz je v letu 2021 namreč predstavljal 0,3 % celotnega ruskega uvoza in 0,4 % celotnega ukrajinskega uvoza, v Slovenijo pa je vsaka izvozila okoli

0,1 % vsega izvoza. Obratno Rusija predstavlja pomembnejšo trgovinsko partnerico Sloveniji, saj je v Rusijo izvozila okoli 2,4 % svojega celotnega izvoza, predvsem medicinskih in farmacevtskih proizvodov, uvozila pa okoli 1,2 % svojega celotnega uvoza, predvsem energetske surovine (Hribernik, 2023).

Blagovna menjava Slovenije z Ukrajino se je od začetka ruske invazije povečala. Po začetnem upadu zaradi prekinjenih dobavnih poti in aktivnosti določenih podjetij se je izvoz v Ukrajino začel povečevati (predvsem hrane in naftnih derivatov). Uvoz iz Ukrajine se je povečal predvsem iz naslova povečanja uvoza kmetijskih izdelkov (koruze in pšenice). Slovenija je v letu 2022 iz Ukrajine uvozila 26 % (2021: 1,5 %) vse kornice in 6 % (pred tem ni bilo neposrednega uvoza) vse pšenice (Hribernik, 2023).

Vrednost blagovne menjave Slovenije z Rusijo se je v letu 2022 v nasprotju z EU povečala. To lahko pripišemo predvsem dejstvu, da Slovenija v Rusijo izvažata predvsem medicinske in farmacevtske izdelke (menjava blaga ostalih predelovalnih dejavnosti se je zmanjšala), ki so izvzeti iz paketa sankcij, ki prepoveduje trgovanje z Rusijo. Hkrati se je povečal tudi uvoz, in sicer iz naslova povečanja cen energetskih proizvodov, enkratnih novih poslov in relativno nizke osnove pri naftnih derivatih. Pri tem je treba poudariti, da je povečanje izvoza posledica trgovinske dejavnosti in ne večje proizvodnje, kar pa nima večjega učinka na dodano vrednost izvozno usmerjenih dejavnosti. Kljub povečanju blagovne menjave so tako vojna v Ukrajini, z njo povezane sankcije ter povračilni ukrepi Rusiji negativno vplivali na poslovanje večine slovenskih podjetij (Hribernik, 2023).

V letu 2021 je bilo na seznamu SloExport 474 podjetij, ki izvažajo oziroma so neposredno prisotna na ruskem trgu. Od tega jih je bilo skoraj 60 % ekonomsko povezanih družb v predelovalni dejavnosti, sledijo strokovne, znanstvene in tehnične dejavnosti, trgovina in promet. Ta podjetja so neposredno izpostavljena visokemu tveganju upada poslovanja in prihodkov. Na slovensko gospodarstvo kot celoto je imela invazija v Ukrajini predvsem posredni učinek. Negotovost in zmanjšanje ponudbe na trgu energentov in živil je namreč vodilo v visok dvig cen. Zvišale so se tudi cene hrane kot posledica višjih cen energije in pomanjkanje nekaterih produktov. Invazija v Ukrajino je dodatno prispevala tudi k motnjam v dobavnih verigah in inflacijskim pritiskom, ki so bili prisotni že pred začetkom invazije. V Sloveniji je medletna inflacija konec leta znašala več kot 10 % (Hribernik, 2023).

Evropska komisija je z namenom omilitve gospodarskih posledic državam članicam omogočila uporabo prožnosti, predvideno v pravilih EU o državni pomoči. Slovenija je gospodarstvu pomagala s sofinanciranjem stroškov energentov, kot sta električna energija in zemeljski plin. Podjetja so lahko zaprosila za eno izmed treh vrst pomoči, odvisno od njihove velikosti in energetske intenzivnosti, višina pomoči pa je bila odvisna od spremenjenega položaja podjetja glede na cene v letu 2021 in 2022. Država je v ta namen namenila 80 milijonov evrov, hkrati pa je za obdobje 9 mesecev (od 1. septembra 2022 do 31. maja 2023) znižala tudi stopnjo DDV na 9,5 % (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, 2023).

Iz navedenega lahko sklepamo, da sta pandemija covid-19 in invazija v Ukrajino vplivali na transportno-logistično panogo, kar je razvidno iz prekinjenih in motenih dobavnih verig, v oteženi organizaciji premikov in višjih stroških logističnih storitev. Vpliv pandemije covid-19 na poslovanje s finančnega in računovodskega vidika bo predstavljen z analizo računovodskih izkazov in DuPont analizo za podjetja Deutsche Post DHL Group, Kuehne+Nagel International, DSV A/S in Intereuropa Group. Vpliv vojne v Ukrajini na poslovanje pa bo predstavljeno s kvalitativno analizo v podjetju DSV Transport d. o. o.

5 FINANČNA ANALIZA IZBRANIH PODJETIJ

V tem poglavju je predstavljena finančna analiza računovodskih izkazov podjetij Deutsche Post DHL Group, Kuehne+Nagel International, DSV A/S in Intereuropa Group. Najprej bo predstavljena finančna analiza za podjetje Deutsche Post DHL Group za obdobje od leta 2018 do leta 2021, ki bo zajemala navpično analizo bilance stanja, vodoravno analizo izkaza poslovnega izida in vodoravno analizo denarnega toka. Sledile bodo finančne analize v enakem zaporedju za podjetja Kuehne+Nagel International, DSV A/S in Intereuropa Group. Z analizo računovodskih izkazov in pojasnili v letnih poročilih je namen prikazati vpliv pandemije covid-19 na poslovanje teh izbranih transportno-logističnih podjetij.

5.1 Analiza Deutsche Post DHL Group

5.1.1 Navpična analiza bilance stanja

Tabela 1 prikazuje vrednost postavk bilance stanja Deutsche Post DHL Group za obdobje od leta 2018 do leta 2021 ter delež posameznih postavk glede na celotno vrednost bilance stanja v posameznem letu. Iz tabele je razvidno, da se delež neopredmetenih sredstev v opazovanem obdobju zmanjšuje, saj v letu 2018 znaša 23,5 % in se postopoma znižuje ter na koncu leta 2021 znaša 19 %. Realna vrednost neopredmetenih sredstev se sicer vsako leto povečuje, z izjemo leta 2020, ko padejo za 2,7 % in tako znašajo 11.658 milijonov evrov. Zmanjšanje je predvsem posledica izgub zaradi oslabitve, ki se nanašajo na negativne vplive pandemije covid-19 in oslabitev dobrega imena StreetScooter GmbH. StreetScooter GmbH se ukvarja s proizvodnjo električnih vozil in je od leta 2014 v lasti Deutsche Post DHL Group. Marca 2020 je podjetje nameravalo zapreti StreetScooter GmbH, vendar so se kasneje odločili, da nadaljujejo proizvodnjo glede na visoko povpraševanje. V letu 2021 se je podjetje odločilo za prodajo pravic in lastništva neopredmetenih sredstev podjetju ODIN Automotive S.a.r.L., ki je bila dokončna 3. januarja 2022 (Deutsche Post DHL Group, 2022). Manjši delež neopredmetenih sredstev v navpični bilanci stanja je posledica večje vrednosti celotne vrednosti bilance stanja.

Tabela 1: Bilanca stanja Deutsche Post DHL Group v milijon EUR in navpična analiza bilance stanja za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| V milijon EUR | 2018 | Delež (%) | 2019 | Delež (%) | 2020 | Delež (%) | 2021 | Delež (%) |
|--|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| SREDSTVA | | | | | | | | |
| Neopredmetena sredstva | 11.850 | 23,5 | 11.987 | 23,0 | 11.658 | 21,1 | 12.076 | 19,0 |
| Nepremičnine, naprave in oprema | 19.202 | 38,0 | 21.303 | 40,8 | 22.007 | 39,8 | 24.903 | 39,2 |
| Naložbene nepremičnine | 18 | 0,0 | 25 | 0,0 | 12 | 0,0 | 48 | 0,1 |
| Naložbe, obračunane po metodi lastniškega kapitala | 119 | 0,2 | 123 | 0,2 | 73 | 0,1 | 111 | 0,2 |
| Dolgoročna finančna sredstva | 730 | 1,4 | 759 | 1,5 | 746 | 1,3 | 1.190 | 1,9 |
| Druga dolgoročna sredstva | 353 | 0,7 | 395 | 0,8 | 160 | 0,3 | 587 | 0,9 |
| Odloženi davki | 2.532 | 5,0 | 2.525 | 4,8 | 2.390 | 4,3 | 1.943 | 3,1 |
| Dolgoročna sredstva | 34.804 | 69,0 | 37.117 | 71,1 | 37.046 | 67,0 | 40.858 | 64,3 |
| Zaloge | 454 | 0,9 | 396 | 0,8 | 439 | 0,8 | 593 | 0,9 |
| Kratkoročna finančna sredstva | 943 | 1,9 | 394 | 0,8 | 1.315 | 2,4 | 3.088 | 4,9 |
| Poslovne terjatve | 8.247 | 16,3 | 8.561 | 16,4 | 8.985 | 16,2 | 11.683 | 18,4 |
| Druga kratkoročna sredstva | 2.369 | 4,7 | 2.598 | 5,0 | 2.815 | 5,1 | 3.588 | 5,6 |
| Terjatev davka | 210 | 0,4 | 232 | 0,4 | 209 | 0,4 | 230 | 0,4 |
| Denar in denarni ekvivalenti | 3.017 | 6,0 | 2.862 | 5,5 | 4.482 | 8,1 | 3.531 | 5,6 |
| Sredstva za prodajo | 426 | 0,8 | 9 | 0,0 | 16 | 0,0 | 21 | 0,0 |
| Kratkoročna sredstva | 15.666 | 31,0 | 15.052 | 28,9 | 18.261 | 33,0 | 22.734 | 35,7 |
| Skupaj sredstva | 50.470 | 100,0 | 52.169 | 100,0 | 55.307 | 100,0 | 63.592 | 100,0 |
| KAPITAL IN OBVEZNOSTI | | | | | | | | |
| Osnovni kapital | 1.233 | 2,4 | 1.236 | 2,4 | 1.239 | 2,2 | 1.224 | 1,9 |
| Kapitalske rezerve | 3.469 | 6,9 | 3.482 | 6,7 | 3.519 | 6,4 | 3.533 | 5,6 |
| Druge rezerve | -947 | -1,9 | -700 | -1,3 | 1.666 | 3,0 | -733 | -1,2 |
| Zadržani dobički | 9.835 | 19,5 | 10.099 | 19,4 | 10.685 | 19,3 | 15.013 | 23,6 |
| Kapital delničarjev Deutsche Post AG | 13.590 | 26,9 | 14.117 | 27,1 | 13.777 | 24,9 | 19.037 | 29,9 |
| Manjšinski delež | 283 | 0,6 | 275 | 0,5 | 301 | 0,5 | 462 | 0,7 |
| Kapital | 13.873 | 27,5 | 14.392 | 27,6 | 14.078 | 25,5 | 19.499 | 30,7 |
| Rezervacije za pokojnine in podobne obveznosti | 4.348 | 8,6 | 5.102 | 9,8 | 5.835 | 10,6 | 4.185 | 6,6 |
| Odložene obveznosti za davek | 54 | 0,1 | 56 | 0,1 | 36 | 0,1 | 137 | 0,2 |
| Druge provizije (rezervacije) | 1.655 | 3,3 | 1.650 | 3,2 | 1.790 | 3,2 | 1.946 | 3,1 |
| Dolgoročne finančne obveznosti | 13.869 | 27,5 | 13.736 | 26,3 | 15.851 | 28,7 | 16.614 | 26,1 |
| Druge dolgoročne obveznosti | 205 | 0,4 | 360 | 0,7 | 328 | 0,6 | 304 | 0,5 |
| Dolgoročne obveznosti | 20.131 | 39,9 | 20.904 | 40,1 | 23.840 | 43,1 | 23.186 | 36,5 |
| Kratkoročne rezervacije | 1.073 | 2,1 | 964 | 1,8 | 1.080 | 2,0 | 1.208 | 1,9 |
| Kratkoročne finančne obveznosti | 2.593 | 5,1 | 3.238 | 6,2 | 3.247 | 5,9 | 3.283 | 5,2 |
| Obveznosti do dobaviteljev | 7.442 | 14,7 | 7.225 | 13,8 | 7.309 | 13,2 | 9.556 | 15,0 |
| Druge kratkoročne obveznosti | 4.432 | 8,8 | 4.913 | 9,4 | 5.135 | 9,3 | 6.138 | 9,7 |
| Obveznosti do države | 718 | 1,4 | 519 | 1,0 | 611 | 1,1 | 717 | 1,1 |
| Obveznosti v povezavi s sredstvi za prodajo | 228 | 0,5 | 14 | 0,0 | 7 | 0,0 | 5 | 0,0 |
| Kratkoročne obveznosti | 16.466 | 32,6 | 16.873 | 32,3 | 17.389 | 31,4 | 20.907 | 32,9 |
| Skupaj kapital in obveznosti | 50.470 | 100,0 | 52.169 | 100,0 | 55.307 | 100,0 | 63.592 | 100,0 |

Vir: lastno delo.

Delež opredmetenih osnovnih sredstev je v opazovanem obdobju predstavljal med 38,1 % in 40,8 % vseh sredstev, njegova realna vrednost pa se je v opazovanem obdobju tako kot vsota vseh sredstev konstantno povečevala. V letu 2018 so opredmetena osnovna sredstva znašala 19.202 milijonov evrov in so se do leta 2021 povečala na 24.903 milijonov evrov. V letu 2019 so se povečala za 10,9 % glede na predhodno leto, predvsem iz naslova predujmov za prenovo letalskih flot, za katere je bilo namenjenih 1,1 milijona evrov. Tudi v letu 2020 je povečanje za 3,3 % mogoče pripisati predvsem predujmom za prenovo letalskih flot (321 milijonov evrov). V letu 2021 lahko 13,2 % povečanje glede na leto 2020 pripišemo predvsem tečajnim razlikam in predujmom za prenovo letalskih flot (412 milijonov evrov).

Druga sredstva med drugim vsebujejo vnaprej plačane stroške, terjatve za davek, pogodbeno sredstva, terjatve iz zavarovalniških poslov, terjatve do zasebnih poštnih agencij, dolgoročno pokojninsko premoženje. Delež drugih dolgoročnih in kratkoročnih sredstev skupaj v letu 2018 znaša 5,4 % in se v letu 2019 poveča na 5,7 %, v letu 2020 se zmanjša na 5,4 %, nato pa v letu 2021 ponovno poveča na 6,6 %. Povečanje v letu 2019 je predvsem posledica višjih terjatev za davek, višjih pogodbenih sredstev in povišanja terjatev iz zavarovalniških poslov. Znižanje v letu 2020 je posledica aktuarskih izgub pri pokojninskem premoženju. V letu 2021 se realna vrednost drugih sredstev poveča za 40,3 % oziroma na 4.175 milijonov evrov, in sicer predvsem zaradi povečanja vnaprej plačanih stroškov, ki so se povečali zaradi rasti poslovanja v globalnem špediterstvu in predplačil transportnih storitev.

Postavka dolgoročna finančna sredstva predstavlja v preučevanem obdobju od 1,4 % do 1,9 % vseh sredstev in se v obdobju od leta 2018 do leta 2020 tako relativno kot realno ni bistveno spreminjala, saj se giblje med 1,3% in 1,5% vseh sredstev. V letu 2021 je nato opazno povečanje dolgoročnih finančnih sredstev, saj se realna vrednost glede na predhodno leto poveča za 59,5 %, in sicer kot posledica povečanja terjatev iz finančnega najema.

Pri postavki poslovne terjatve je opazna rast, saj delež poslovnih terjatev v letu 2018 znaša 16,3 % vseh sredstev, do konca leta 2021 pa naraste in znaša 18,4 %. Poslovne terjatve so se najbolj povečale v letu 2021, ko se je realna vrednost povečala za 30,03 % glede na predhodno leto iz 8.985 milijonov evrov na 11.683 milijonov evrov.

Delež sredstev na voljo za prodajo se od leta 2018 do leta 2021 zmanjšuje in pade iz 0,8 % na manj kot en odstotek (0,03 %) celotnih sredstev. Zmanjšanje deleža sredstev na voljo za prodajo je predvsem posledica dejstva, da podjetje v letih od 2019 do 2021 ni izvedlo prerazporeditve iz dolgoročnih sredstev, saj ni imelo nobenih sredstev, katerih prodaja bi bila zelo verjetna kot v letu 2018, ko je znašala realna vrednost sredstev na voljo za prodajo 426 milijonov evrov. Od tega se je 414 milijonov nanašalo na prodajo dobavne verige na Kitajskem, v Hongkongu in Macao podjetju S. F. Holding, s katerim je podjetje sklenilo strateško partnerstvo, preostalih 12 milijonov pa se je nanašalo na prodajo nepremičnin.

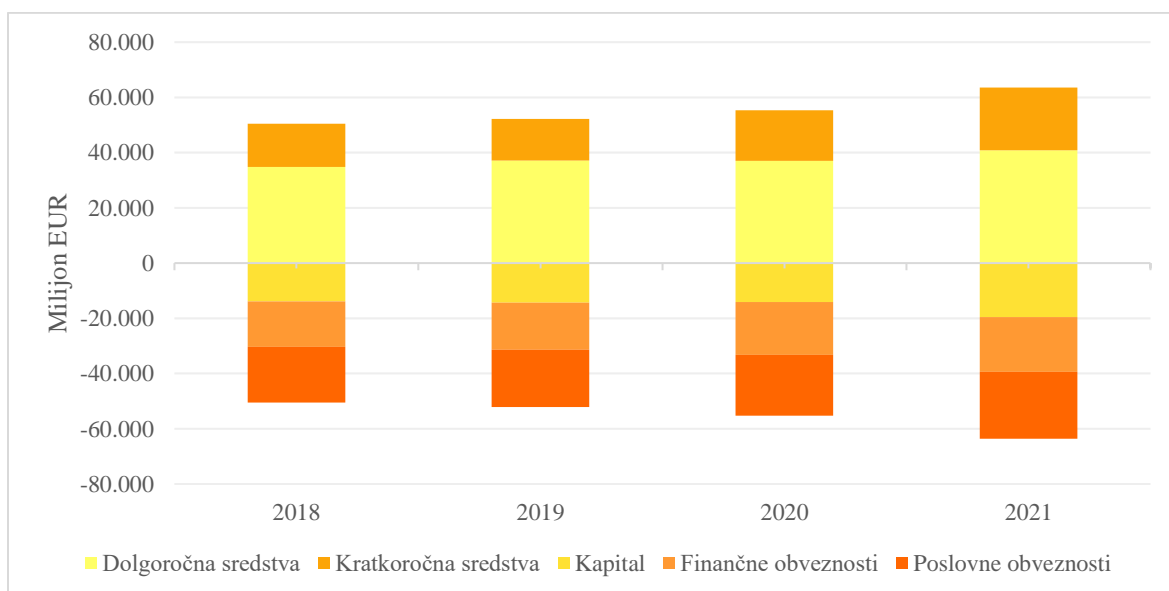
Delež kapitala na pasivni strani bilance stanja v opazovanem obdobju nekoliko zaniha, in sicer se do leta 2019 povečuje in na koncu leta predstavlja 27,6%delež, leta 2020 pade na

25,5 % ter se nato v letu 2021 poveča na 30,7 %. Razlog za tako gibanje deleža kapitala je v tem, da se je pasivna stran bilance stanja povečala predvsem na račun finančnih obveznosti, zato se je delež kapitala nekoliko zmanjšal. V letu 2021 pa lahko povečanje bilančne vsote pripišemo dobremu upravljanju in odzivu na negotovosti glede pandemije covid-19, kar se je odrazilo v izrazito višjem dobičku.

Delež finančnih obveznosti v obdobju od leta 2018 do leta 2021 niha in se giblje med 31,3 % in 34,5 %, medtem ko se absolutna vrednost konstantno povečuje, saj v letu 2018 znaša 16.462 milijonov evrov, do leta 2021 pa se poveča na vrednost 19.897 milijonov evrov. V letu 2019 in 2021 so se finančne obveznosti povečale predvsem na račun obveznosti iz najema zaradi naložb. V letu 2020 je povečanje posledica izdaje treh obveznic v skupni vrednosti 2.25 bilijona evrov. Obveznice so bile izdane s splošnim namenom za načrtovana odplačila obstoječih finančnih obveznosti in za izvedbo že napovedanih investicijskih projektov.

Slika 1 prikazuje sestavo in gibanje bilance stanja v obdobju od leta 2018 do leta 2021. Bilanca stanja se skozi celotno opazovano obdobje povečuje zaradi prej omenjenih razlogov. Predvsem v letu 2021 je opazna nekoliko bolj izrazita rast (14,98 % glede na leto 2020), ki je posledica povečanja kratkoročnih sredstev (kratkoročnih finančnih sredstev in poslovnih terjatev) na aktivni strani bilance stanja in povečanja predvsem obveznosti do dobaviteljev na pasivni strani bilance stanja.

Slika 1: Sestava bilance stanja Deutsche Post DHL Group v milijon EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

5.1.2 Vodoravna analiza izkaza poslovnega izida

Tabela 2 prikazuje vrednost postavk izkaza poslovnega izida ter vodoravno navpično analizo izkaza poslovnega izida za obdobje od leta 2018 do leta 2021. Prihodki od prodaje so se v letu 2019 povečali za 2,9 % (1.791 milijonov evrov) glede na predhodno leto. Povečanje v vrednosti 1.045 milijonov evrov lahko pripišemo povečanju prodaje v vseh divizijah, z izjemo poštne divizije, kjer prihodki iz tega naslova upadejo za okoli odstotek zaradi substitucije poštne komunikacije z elektronsko. Preostalo povečanje vrednosti (746 milijonov evrov) je posledica pozitivnih tečajnih razlik.

Tabela 2: Izkaz poslovnega izida Deutsche Post DHL Group v milijon EUR in vodoravna analiza izkaza poslovnega izida za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| V milijon EUR | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Prihodki od prodaje | 61.550 | 63.341 | 66.716 | 81.747 | 2,9 | 5,3 | 22,5 |
| Drugi poslovni prihodki | 1.914 | 2.351 | 2.095 | 2.291 | 22,8 | -10,9 | 9,4 |
| Spremembe vrednosti zalog in usredstveni lastni proizvodi in storitve | 87 | 239 | 292 | 348 | 174,7 | 22,2 | 19,2 |
| Stroški blaga, materiala, storitev | -31.673 | -32.070 | -33.704 | -43.897 | 1,3 | 5,1 | 30,2 |
| Stroški dela | -20.825 | -21.610 | -22.234 | -23.879 | 3,8 | 2,9 | 7,4 |
| Amortizacija in izgube zaradi oslabitve | -3.292 | -3.684 | -3.830 | -3.768 | 11,9 | 4,0 | -1,6 |
| Drugi poslovni odhodki | -4.597 | -4.431 | -4.454 | -4.896 | -3,6 | 0,5 | 9,9 |
| Čisti prihodki od naložb, obračunanih po kapitalski metodi | -2 | -8 | -34 | 32 | 300,0 | 325,0 | -194,1 |
| Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) | 3.162 | 4.128 | 4.847 | 7.978 | 30,6 | 17,4 | 64,6 |
| Finančni prihodki | 201 | 194 | 220 | 191 | -3,5 | 13,4 | -13,2 |
| Finančni odhodki | -750 | -846 | -838 | -746 | 12,8 | -0,9 | -11,0 |
| Izgube iz tečajnih razlik | -27 | -2 | -58 | -64 | -92,6 | 2800,0 | 10,3 |
| Celotni poslovni izid | 2.586 | 3.474 | 4.171 | 7.359 | 34,3 | 20,1 | 76,4 |
| Davek od dobička | -362 | -698 | -995 | -1.936 | 92,8 | 42,6 | 94,6 |
| Konsolidirani čisti poslovni izid | 2.224 | 2.776 | 3.176 | 5.423 | 24,8 | 14,4 | 70,7 |

Vir: lastno delo.

V naslednjem letu je družba kljub pandemiji covida-19 in negotovosti zabeležila 5,3 % rast prihodkov na 66.716 milijonov evrov. Iz tabele 3 je razvidno, da so pandemija covida-19 in z njo povezani ukrepi zaprtja držav in zmanjšanja poslovne aktivnosti negativno vplivali predvsem na divizijo Dobavne verige, kjer so se prihodki glede na predhodno leto zmanjšali za 7,2 %. Pandemija covida-19 je povzročila spremembe potrošniških navad, to pa je vodilo v razmah spletne trgovine, kar je Deutsche Post DHL Group dobro izkoristila in tako v divizijah Pošta in paketi Nemčija (+6,5 %), Ekspres (+11,9 %) in Rešitve za e-trgovino (+21,8 %) zabeležila rast prihodkov iz naslova povečane prodaje končnim potrošnikom. Kot posledica zmanjšanja letalskih tovornih kapacitet so se povečale prevoznine, zato je družba beležila rast prihodkov tudi v diviziji Globalno špediterstvo in tovorni promet (+4,3 %). V

omenjeni diviziji podjetje beleži tudi prihodke iz naslova tovarnega prometa, ki pa so se zaradi vpliva pandemije covida-19 nekoliko zmanjšali, in sicer za 4,8 %.

V letu 2021 so prihodki od prodaje znašali 81.747 milijonov evrov, rast je bila tako za več kot štirikrat večja kot v predhodnem letu (+22,5 %). Kot je razvidno iz tabele 3, je bila največja rast prihodkov v diviziji Globalno špediterstvo in tovorni promet (+45,8 %), sledi divizija Ekspres (26,6 %) in divizija Rešitve za e-trgovino (23,4 %). Negativni vplivi pandemije covida-19 so sicer vodili v zmanjšanje razpoložljivih kapacitet v pomorskem in letalskem tovarnem prometu, zaprtje pristanišč in posledično zamude, to pa je povzročilo višje stroške in prevoznine. Razlogi za rast prihodkov v skupni vrednosti 15.031 milijonov evrov so predvsem dobra krepitev obsega povpraševanja po dobrinah (okrevanje B2B in rast B2C povpraševanja) in posledično po globalnem posredništvu, višje marže in upravljanje podjetja (med drugim je podjetje vzpostavilo več namenskih letov).

Drugi poslovni prihodki so se v obdobju od leta 2018 do leta 2021 povečevali, z izjemo leta 2020, ko so bili za 10,9 % manjši kot v letu 2019. Padec prihodkov je posledica dejstva, da so bili v letu 2019 zabeleženi prihodki iz prodanih dobavnih verig na Kitajskem.

Tabela 3: Prihodki od prodaje Deutsche Post DHL Group v milijon EUR in vodoravna analiza prihodkov od prodaje za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| Prihodki od prodaje po divizijah (v milijon EUR) | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Pošta in paketi Nemčija | 14.766 | 15.004 | 15.983 | 16.895 | 1,6 | 6,5 | 5,7 |
| Ekspres | 15.775 | 16.734 | 18.722 | 23.704 | 6,1 | 11,9 | 26,6 |
| Globalno špedicija in tovorni promet | 14.063 | 14.175 | 14.784 | 21.553 | 0,8 | 4,3 | 45,8 |
| Globalne verige | 13.201 | 13.427 | 12.457 | 13.760 | 1,7 | -7,2 | 10,5 |
| Rešitve za e-trgovino | 3.578 | 3.852 | 4.692 | 5.792 | 7,7 | 21,8 | 23,4 |
| Korporativne funkcije/konsolidacija | 167 | 149 | 78 | 43 | -10,8 | -47,7 | -44,9 |
| Skupni prihodki od prodaje | 61.550 | 63.341 | 66.716 | 81.747 | 2,9 | 5,3 | 22,5 |

Vir: lastno delo.

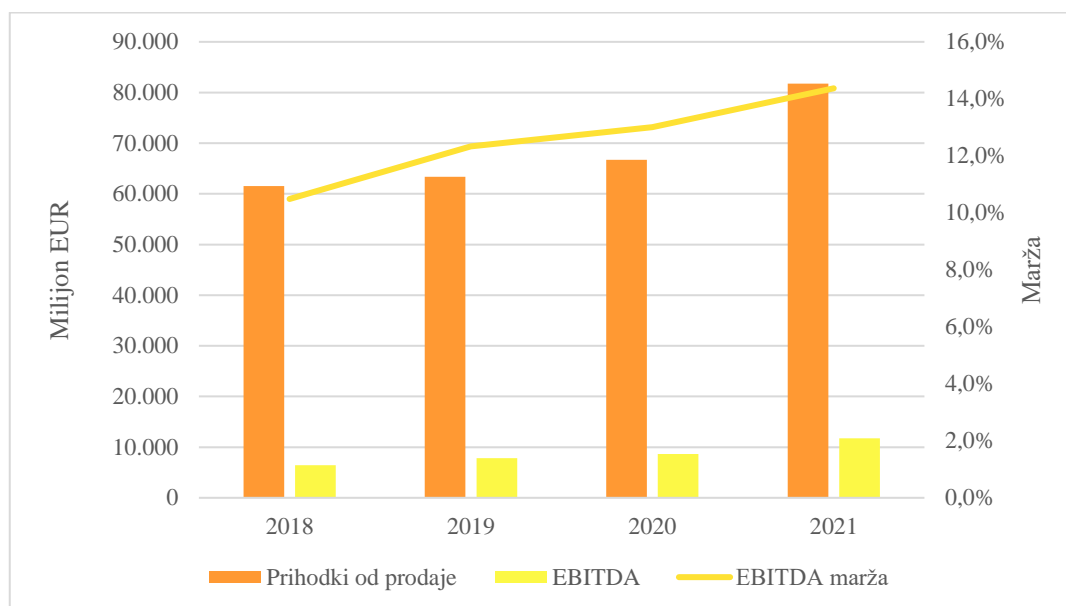
Stroški blaga, materiala in storitev so se skozi opazovano obdobje povečevali. V letu 2019 je bila njihova vrednost 32.070 milijonov evrov, kar je 1,3 % več kot v letu 2018. Povečali so se na račun tečajnih razlik in nekoliko večjih transportnih stroškov. V letu 2020 so se stroški letalskega goriva zaradi nizkih cen na trgu goriva zmanjšali za 30,3 % oziroma za 440 milijonov evrov glede na predhodno leto. Stroški transporta pa so se povečali za 10,1 % oziroma 2.335 milijonov evrov na račun večjega števila dostav in tako skupaj z ostalimi stroški, ki so nastali zaradi večje prodaje, povzročili rast stroškov za 5,1 %. Stroški blaga, storitev in materiala so se najbolj povečali v letu 2021, in sicer za 30,2 % oziroma za 10.175 milijonov evrov. Najbolj so se povečali transportni stroški kot posledica večjega števila dostav in stroški letalskega goriva, ki so nastali zaradi vzpostavitve večjega števila namenskih letov in posledično večje porabe goriva. Ne glede na bolj izrazito povečanje

omenjenih stroškov so le-ti še vedno predstavljali okoli 50 % delež v prihodkih tako kot v preteklosti.

Tudi stroški dela so se v obdobju povečevali, v letu 2018 so znašali 20.825 milijonov evrov, do leta 2021 pa so narasli na 23.879 milijonov evrov. V letu 2020 je povečanje stroškov dela za 2,9 % predvsem posledica izplačila bonusa v višini 300 evrov vsem zaposlenim, ki ga je družba izplačala kot nagrado za uspešno poslovanje v času pandemije covida-19. Naslednje leto so se stroški dela povečali za 7,4 % glede na leto 2020, in sicer je družba povečala število zaposlenih in hkrati ponovno izplačala koronski bonus.

Prihodki od prodaje, stroški blaga, materiala in storitev ter stroški dela predstavljajo po absolutni vrednosti največje postavke izkaza poslovnega izida in posledično najbolj vplivajo na gibanje končnega dobička. Omenjene postavke se v obdobju od leta 2018 do leta 2021 konstantno povečujejo v dokaj sorazmernem razmerju (stroški blaga, materiala in storitev ter stroški dela predstavljajo okoli 50 % prihodkov od prodaje), posledično je opazen naraščajoči trend tudi pri gibanju dobička. Pri tem je v letu 2020 pri drugih poslovnih prihodkih prišlo do padca (-10,9 %), hkrati pa je pandemija covida-19 vplivala na poslovanje divizije Dobavne verige, ki je tako poslovala nekoliko slabše kot predhodno leto (dobiček pred obrestmi in davki (v nadaljevanju EBIT) divizije je bil manjši za 53,2 %). Posledično se je to nekoliko odrazilo na EBIT, ki je v letu 2020 sicer narasel, vendar po padajoči stopnji za 17,4 % (na 4.847 milijonov evrov), na celotnem poslovnem izidu, ki se je povečal za 20,1 % (na 4.171 milijonov evrov), in na čistem dobičku, ki se je povečal za 14,4 % (na 3.176 milijonov evrov). V letu 2021 je družba kljub negativnim vplivom pandemije covida-19 zabeležila rast EBIT za 64,6 % (na 7.978 milijonov evrov), celotnega poslovnega izida za 76,4 % (na 7.359 milijonov evrov) in rast čistega dobička za 70,8 % (na 5.423 milijonov evrov). Rast je predvsem posledica sprememb navad potrošnikov, ki so zaradi omejitev, sprejetih za preprečitev pandemije, obisk fizičnih trgovin nadomestili s spletnim nakupovanjem. Iz slednjega lahko sklepamo, da je pandemija covida-19 sicer imela negativen vpliv na določene dele poslovanja, vendar je Deutsche Post DHL Group z ustreznim odzivom in prepoznanjem priložnosti v razmahu e-trgovine beležila dobiček. Slika 2 prikazuje gibanje prihodkov od prodaje, EBITDA in EBITDA marže v obdobju od 2018 do 2021.

Slika 2: Gibanje prihodkov, EBITDA in EBITDA marže Deutsche Post DHL Group v milijon EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

5.1.3 Vodoravna analiza izkaza denarnega toka

Tabela 4 prikazuje denarne tokove podjetja in povečanje oziroma zmanjšanje posamezne vrste glede na predhodno leto. Denarni tok iz poslovanja je v letu 2019 znašal 6.049 milijonov evrov in je bil za 4,4 % višji kot v letu 2018. Na povišanje denarnega toka so vplivali večji prejemi iz naslova prodaje. Odlivi so se povečali predvsem na račun črpanja oziroma prerazporeditve v obveznosti rezervacij iz naslova programa predčasnega upokojevanja v nekdanji diviziji Pošte – E-trgovina – Paketi. V naslednjem letu se je denarni tok iz poslovanja ponovno povečal, in sicer za 27,3 % ter je znašal 8.103 milijonov evrov. Do povišanja je prišlo ponovno zaradi nekoliko večjih prejemkov iz prodaje ter manjših odlivov rezervacij iz naslova programa predčasnega upokojevanja. Denarni odtok iz spremembe obratnih sredstev je znašal 404 milijonov evrov (leto prej priliv 4 milijonov evrov). Trend povečanja denarnega toka iz poslovanja se je nadaljeval tudi v letu 2021, ko je ta znašal 9.993 milijonov evrov. Povišanje je bilo predvsem posledica večjih prejemkov iz dobička, odlivi pa so se povečali zaradi višjih plačanih davkov. Denarni odtok spremembe obratnih sredstev se je v tem letu povečal in znašal 430 milijonov evrov. Prilivi iz obveznosti so se povečali in so znašali 3.024 milijonov evrov (prejšnje leto 945 milijonov evrov), odlivi iz terjatev in drugih kratkoročnih sredstev pa so se povečali na 3.317 milijonov evrov (prejšnje leto 1.305 milijonov evrov).

Tabela 4: Izkaz denarnega toka Deutsche Post DHL Group v milijon EUR in vodoravna analiza izkaza denarnega toka za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| V milijon EUR | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|
| Začetno stanje denarnih sredstev | 3.135 | 3.017 | 2.862 | 4.482 | -3,8 | -5,1 | 56,6 |
| Denarni tok pri poslovanju | 5.796 | 6.049 | 7.699 | 9.993 | 4,4 | 27,3 | 29,8 |
| Denarni tok pri investiranju | -2.777 | -2.140 | -3.640 | -4.824 | -22,9 | 70,1 | 32,5 |
| Denarni tok pri financiranju | -3.039 | -4.112 | -2.250 | -6.224 | 35,3 | -45,3 | 176,6 |
| Spremembe menjalnih tečajev na denar in denarne ekvivalente | -65 | 15 | -192 | 104 | 123,1 | -1380,0 | 154,2 |
| Spremembe denarja in denarnih ekvivalentov, povezanih s sredstvi za prodajo | -33 | 33 | | | 200,0 | -100,0 | |
| Spremembe denarja in denarnih ekvivalentov zaradi sprememb v konsolidirani skupini | | | 3 | | | | -100,0 |
| Denarni izid v obdobju | -20 | -203 | -1.809 | -1.055 | 915,0 | 791,1 | -41,7 |
| Končno stanje denarnih sredstev | 3.017 | 2.862 | 4.482 | 3.531 | -5,1 | 56,6 | -21,2 |

Vir: lastno delo.

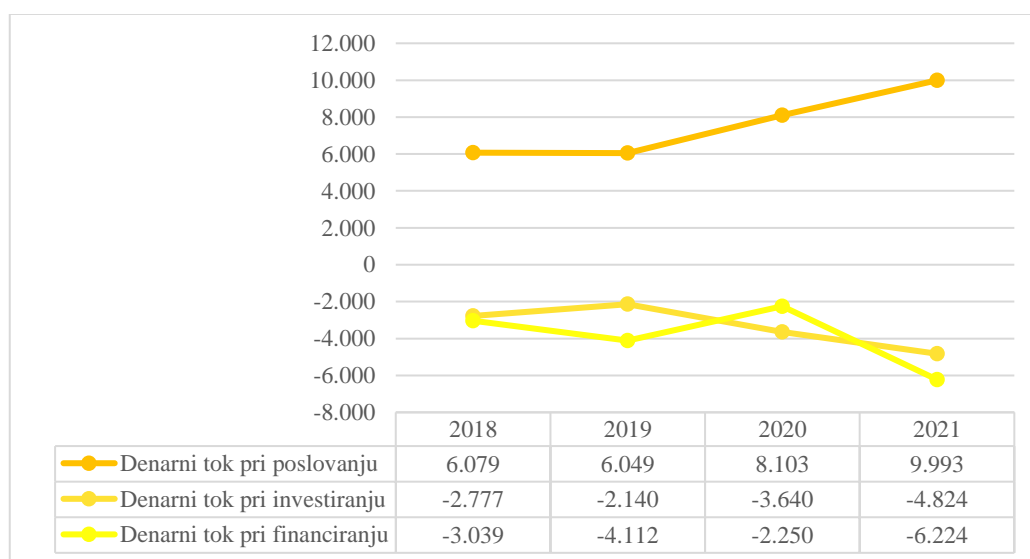
Denarni tok pri investiranju se je v letu 2019 zmanjšal za 22,9 % glede na leto 2018, njegova negativna vrednost je znašala 2.140 milijonov evrov. Podjetje je v tem letu prejelo prejemke v višini 653 milijonov evrov iz naslova prodaje dobavnih verig na Kitajskem, 49 milijonov evrov iz naslova drugih manjših prodaj, 800 milijonov evrov pa je izviralo iz prodaje denarnih skladov. Izdatki za neopredmetena sredstva, nepremičnine, naprave in opremo so znašali 3.612 milijonov evrov (36,4 % več kot v letu 2019), od tega je bilo 1.100 milijonov evrov namenjenih modernizaciji medcelinskih letalskih flot v diviziji Ekspres. V letu 2020 se je denarni tok pri investiranju nato povečal za 70,1 % glede na predhodno leto in je njegova negativna vrednost znašala 3.640 milijonov evrov. Izdatki za neopredmetena sredstva, nepremičnine, naprave in opremo so bili sicer manjši za 690 milijonov evrov, predvsem zaradi manjših vlaganj, namenjenih modernizaciji medcelinskih letalskih flot, za katere so v letu 2020 namenili 321 milijonov evrov. Izdatki so se najbolj povečali iz naslova odlivov kratkoročnih finančnih naložb in so znašali 933 milijonov evrov (prejšnje leto je bil zabeležen priliv 527 milijonov evrov). Tudi v letu 2021 se denarni tok pri investiranju poveča, in sicer za 32,5 % oziroma znaša njegova negativna vrednost 4.824 milijonov evrov. Do negativnega povišanja je prišlo zaradi zvišanja izdatkov za pridobitev nepremičnin, naprav in opreme v višini 814 milijonov evrov in nakupov skladov na denarnih trgih v višini 950 milijonov evrov, kar je povzročilo odliv za kratkoročne finančne naložbe v skupni vrednosti 1.508 milijonov evrov.

Denarni tok pri financiranju je imel v letu 2019 negativno vrednost 4.112 milijonov evrov in je bil večji za 35,3 % kot v letu 2018. Povečanje negativne vrednosti je mogoče pripisati

dejstvu, da v tem letu družba ni izdajala meničnih posojil in obveznic kot leto poprej, ko so jih izdali v vrednosti 1.200 milijonov evrov. Posledično je družba zabeležila samo prejemke iz naslova najema posojil v vrednosti 349 milijonov evrov, kar je povečalo vpliv rednih odlivov. V letu 2020 se je negativni denarni tok pri financiranju zmanjšal za 45,3 % in je znašal 2.250 milijonov evrov. To lahko pripišemo povečanju prejemkov iz naslova izdaje obveznic v vrednosti glavnice 2.250 milijonov evrov. V letu 2021 se je negativni denarni tok pri financiranju ponovno povečal, in sicer za 176,6 % glede na predhodno leto in je tako znašal 6.224 milijonov evrov. Razlog za povečanje je predvsem povečanje izdatkov za odkup lastnih delnic v višini 1.115 milijonov evrov, nekoliko se je povečalo tudi izplačilo dividend (za 17,6 %), ki je znašalo 1.673 milijonov evrov, hkrati pa podjetje v tem letu ni izdalo meničnih posojil in obveznic v takšnem obsegu kot leto prej, zato so zabeležili nižje prejemke.

Slika 3 prikazuje gibanje posamezne vrste denarnega toka podjetja v obdobju od leta 2018 do leta 2021.

Slika 3: Gibanje denarnega toka pri poslovanju, investiranju in financiranju v milijon EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

5.2 Analiza DSV A/S

5.2.1 Navpična analiza bilance stanja

Tabela 5 prikazuje navpično analizo bilance stanja DSV A/S v obdobju od leta 2018 do leta 2021. Aktivna stran bilance stanja se je v letu 2019 povečala za 251,4 % oziroma iz vrednosti 38.812 na 97.557 milijonov DKK. Takšno povečanje je predvsem posledica prevzema švicarskega podjetja Panalpina. Prevzem spremeni strukturo aktivne strani bilance stanja,

saj se delež kratkoročnih sredstev zmanjša iz 47,5 % na 28,9 %, delež dolgoročnih sredstev pa se poveča iz 52,5 % na 71,08 %. Absolutna vrednost neopredmetenih sredstev (dobrega imena) se poveča iz 16.742 (15.508) milijonov DKK na 51.988 (50.250) milijonov DKK in predstavlja 53,3 % delež celotnih sredstev. Zaradi uvedbe standarda MSRP 16, ki zahteva prepoznavo (večine) najemov v izkazu finančnega položaja, se bistveno poveča tudi postavka pravica do uporabe sredstev, in sicer se absolutna vrednost poveča iz 193 milijonov DKK na 11.671 milijonov DKK oziroma predstavlja 12,0 % delež v vseh sredstvih.

Na pasivni strani bilance stanja se iz naslova uvedbe MSRP 16 povečajo dolgoročne obveznosti iz najema, in sicer iz 132 milijonov DKK na 9.227 milijonov DKK, ter tako predstavljajo 9,5 % delež celotne pasivne strani bilance stanja. Povečajo pa se tudi kratkoročne obveznosti iz najema in sicer 60 milijonov DKK na 3.385 milijonov DKK. Prezem Panalpine povzroči povečanje kapitala, katerega delež se poveča iz 37,4 % na 50,6 %. Osnovni kapital se poveča za 55,5 milijona delnic po nominalni vrednosti 1 DKK in tako skupno znaša 235 milijonov evrov, postavka kapitalske rezerve in zadržani dobički pa se poveča iz absolutne vrednosti 14.373 milijonov DKK na 49.319 milijonov DKK in predstavlja 50,4 % (prej 37,0 %) delež pasivne strani kapitala.

V letu 2020 je na aktivni strani bilance stanja opazen padec neopredmetenih osnovnih sredstev kot posledica negativnih tečajnih razlik pri dobrem imenu. Delež neopredmetenih sredstev v vseh sredstvih tako pade iz 53,3 % na 50,6 %. Opazna je tudi rast postavke denar in denarni ekvivalenti, saj se denarni tok obdobja poveča za skoraj 50 % in predstavlja 4,2 % (leto prej 2,1 %) delež vseh sredstev. Bolj podrobna analiza denarnega toka bo predstavljena v vodoravni analizi denarnega toka.

DSV A/S običajno presežek kapitala razdeli delničarjem z odkupom lastnih delnic in izplačilom dividend (DSV, 2020). V letu 2020 je družba sprva zaradi pandemije covid-19 začasno prekinila program odkupa lastnih delnic, vendar so ga oktobra zaradi stabilnega denarnega toka in močnega finančnega rezultata ponovno zagnali in tako v tem letu odkupili 5 milijonov delnic v vrednosti 5.031 milijonov DKK, izplačali pa so tudi dividende v skupni vrednosti 588 milijonov DKK. Hkrati se je zmanjšala tudi postavka kapitalske rezerve in zadržani dobički na absolutno vrednost 47.155 milijonov DKK iz naslova prevedbe tuje valute dobrega imena. Kapital se je tako zaradi zgoraj omenjenih dogodkov v letu 2020 zmanjšal iz vrednosti 49.319 milijonov DKK na 47.297 milijonov evrov. Na pasivni strani je v letu 2020 opaziti tudi povečanje dolgoročnih finančnih obveznosti, in sicer iz naslova izdanih obveznic, ki jih je družba izdala z namenom poplačila drugih dolgov. Dolgoročne finančne obveznosti so se tako povečale iz 6.464 milijonov evrov na 7.696 milijonov evrov in v letu 2020 predstavljale 8,0 % delež pasivne strani bilance stanja.

Tabela 5: Bilanca stanja DSV A/S v milijon DKK in navpična analiza bilance stanja za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| V milijon DKK | 2018 | Delež (%) | 2019 | Delež (%) | 2020 | Delež (%) | 2021 | Delež (%) |
|--|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|----------------|--------------|
| SREDSTVA | | | | | | | | |
| Neopredmetena sredstva | 16.742 | 43,1 | 51.988 | 53,3 | 48.665 | 50,6 | 76.661 | 47,5 |
| Pravica do uporabe sredstev | 193 | 0,5 | 11.671 | 12,0 | 11.111 | 11,5 | 13.709 | 8,5 |
| Nepremičnine, naprave in oprema | 2.297 | 5,9 | 3.022 | 3,1 | 3.014 | 3,1 | 6.262 | 3,9 |
| Druge dolgoročna sredstva | 291 | 0,7 | 494 | 0,5 | 372 | 0,4 | 2.395 | 1,5 |
| Odloženi davki | 851 | 2,2 | 2.164 | 2,2 | 2.536 | 2,6 | 3.544 | 2,2 |
| Dolgoročna sredstva | 20.374 | 52,5 | 69.339 | 71,1 | 65.698 | 68,3 | 102.571 | 63,6 |
| Poslovne terjatve | 13.252 | 34,1 | 18.252 | 18,7 | 19.038 | 19,8 | 36.369 | 22,5 |
| Pogodbena sredstva | 1.554 | 4,0 | 3.054 | 3,1 | 3.283 | 3,4 | 9.797 | 6,1 |
| Zaloge | 718 | 1,8 | 1.324 | 1,4 | 1.426 | 1,5 | 284 | 0,2 |
| Druge kratkoročna sredstva | 1.662 | 4,3 | 3.410 | 3,5 | 2.635 | 2,7 | 4.009 | 2,5 |
| Denar in denarni ekvivalenti | 1.158 | 3,0 | 2.043 | 2,1 | 4.060 | 4,2 | 8.299 | 5,1 |
| Sredstva za prodajo | 94 | 0,2 | 135 | 0,1 | 110 | 0,1 | 66 | 0,0 |
| Kratkoročna sredstva | 18.438 | 47,5 | 28.218 | 28,9 | 30.552 | 31,7 | 58.824 | 36,4 |
| Skupaj sredstva | 38.812 | 100,0 | 97.557 | 100,0 | 96.250 | 100,0 | 161.395 | 100,0 |
| KAPITAL IN OBVEZNOSTI | | | | | | | | |
| Kapital | 188 | 0,5 | 235 | 0,2 | 230 | 0,2 | 240 | 0,1 |
| Kapitalske rezerve in zadržani dobički | 14.373 | 37,0 | 49.195 | 50,4 | 47.155 | 49,0 | 73.863 | 45,8 |
| Kapital delničarjev DSV A/S | 14.561 | 37,5 | 49.319 | 50,6 | 47.385 | 49,2 | 74.103 | 45,9 |
| Neobvladujoči lastniški kapital | -29 | -0,1 | -111 | -0,1 | -88 | -0,1 | 175 | 0,1 |
| Kapital | 14.532 | 37,4 | 49.319 | 50,6 | 47.297 | 49,1 | 74.278 | 46,0 |
| Dolgoročne obveznosti iz najema | 132 | 0,3 | 9.227 | 9,5 | 9.428 | 9,8 | 11.848 | 7,3 |
| Dolgoročne finančne obveznosti | 6.461 | 16,6 | 6.464 | 6,6 | 7.696 | 8,0 | 16.993 | 10,5 |
| Pokojninske in druge podobne provizije (rezervacije) | 915 | 2,4 | 1.494 | 1,5 | 1.219 | 1,3 | 908 | 0,6 |
| Rezervacije | 627 | 1,6 | 1.282 | 1,3 | 1.253 | 1,3 | 3.508 | 2,2 |
| Odložene obveznosti za davek | 188 | 0,5 | 455 | 0,5 | 243 | 0,3 | 447 | 0,3 |
| Dolgoročne obveznosti | 8.323 | 21,4 | 18.922 | 19,4 | 19.839 | 20,6 | 33.704 | 20,9 |
| Kratkoročne obveznosti iz najema | 60 | 0,2 | 3.385 | 3,5 | 2.850 | 3,0 | 3.440 | 2,1 |
| Kratkoročne finančne obveznosti | 485 | 1,2 | 1.520 | 1,6 | 1.185 | 1,2 | 4.472 | 2,8 |
| Obveznosti do dobaviteljev | 7.646 | 19,7 | 9.783 | 10,0 | 9.926 | 10,3 | 17.040 | 10,6 |
| Vračunani stroški storitev | 2.813 | 7,2 | 5.330 | 5,5 | 5.913 | 6,1 | 13.289 | 8,2 |
| Rezervacije | 412 | 1,1 | 1.157 | 1,2 | 1.525 | 1,6 | 1.841 | 1,1 |
| Druge kratkoročne obveznosti | 4.087 | 10,5 | 7.201 | 7,4 | 6.316 | 6,6 | 10.257 | 6,4 |
| Obveznosti do države | 454 | 1,2 | 940 | 1,0 | 1.399 | 1,5 | 3.074 | 1,9 |
| Kratkoročne obveznosti | 15.957 | 41,1 | 29.316 | 30,1 | 29.114 | 30,2 | 53.413 | 33,1 |
| Skupaj kapital in obveznosti | 38.812 | 100,0 | 97.557 | 100,0 | 96.250 | 100,0 | 161.395 | 100,0 |

Vir: lastno delo.

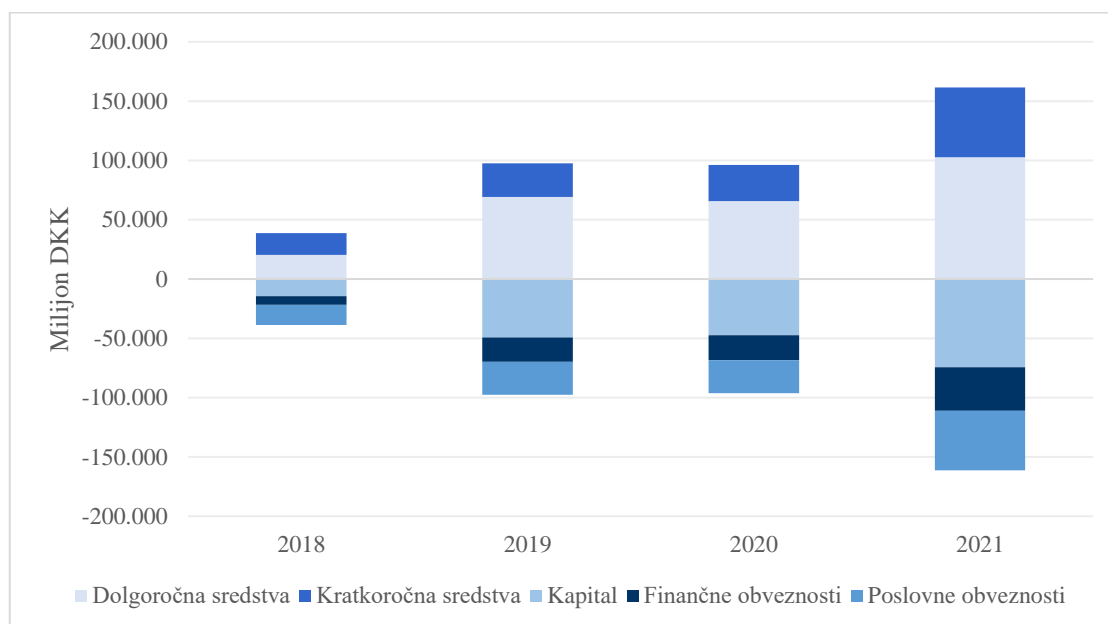
V letu 2021 se na aktivni strani bilance stanja delež dolgoročnih sredstev zmanjša iz 68,3 % na 63,6 %, delež kratkoročnih sredstev pa se poveča iz 31,7 % na 36,5 %. Čeprav se relativna vrednost dolgoročnih sredstev zmanjša, se absolutna vrednost, v primerjavi s predhodnim

letom, poveča za 156,1 %. Absolutna vrednost neopredmetenih sredstev se poveča iz 48.665 milijonov DKK na 76.661 milijonov DKK iz naslova prevzema podjetja GIL, ki okrepi vrednost dobrega imena (25.333 milijonov DKK) in odnosa s strankami (569 milijonov DKK). Zaradi prevzema je opaziti tudi povečanje postavke nepremičnine, naprave in opreme, ki se poveča za okoli 200 % iz vrednosti 3.014 milijonov DKK na 6.262 milijonov DKK. Med kratkoročnimi sredstvi je največje povečanje opaziti pri poslovnih terjatvah, ki so se povečale iz 19.038 milijonov DKK na 36.369 milijonov DKK, kot delež v celotnih sredstvih pa iz 19,8 % na 22,5 %. Povečanje je predvsem posledica višjih tovarnin zaradi pandemije covid-19, delno pa tudi zaradi prevzema podjetja GIL. Poveča se tudi postavka pogodbeno sredstva, in sicer po absolutni vrednosti iz 3.283 milijonov DKK na 9.797 milijonov DKK, kot delež v celotnih sredstvih pa se poveča iz 3,4 % na 6,1 %.

Na pasivni strani bilance stanja se absolutna vrednost kapitala poveča iz 47.297 milijonov DKK na 74.278 milijonov DKK. Povečanje povzročita dokapitalizacija in prenos deleža v Agility. Po dokapitalizaciji znaša osnovni kapital 240 milijonov DKK, ki je razdeljen na 240 milijonov delnic po nominalni vrednosti 1 DKK. Kljub povečanju absolutne vrednosti se delež kapitala v pasivni strani bilance stanja zmanjša iz 49,1 % na 46,0 %, in sicer zaradi večjega povečanja absolutne vrednosti na strani obveznosti, kjer se te povečajo iz 48.953 milijonov DKK na 87.117 milijonov DKK. Dolgoročne finančne obveznosti se povečajo iz naslova izdaje novih obveznic in konsolidacije iz 7.696 milijonov DKK na 16.993 milijonov DKK in tako predstavljajo 10,5 % delež. Med kratkoročnimi obveznostmi je opazno večje povečanje pri obveznostih do dobaviteljev, kjer se vrednost poveča iz 9.926 milijonov DKK na 17.040 milijonov DKK, vračunanih stroških storitev, kjer se vrednost poveča iz 5.913 milijonov DKK na 13.289 milijonov DKK in pri drugih kratkoročnih obveznostih, ki se povečajo iz 6.316 milijonov DKK na 10.257 milijonov DKK.

Slika 4 prikazuje sestavo in gibanje vrednosti vsote bilance stanja DSV A/S v obdobju od leta 2018 do leta 2021. Bilanca stanja se v letu 2019 izrazito poveča zaradi prevzema Panalpine, v letu 2021 pa zaradi prevzema GIL.

Slika 4: Sestava bilance stanja DSV A/S v milijon DKK v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

5.2.2 Vodoravna analiza izkaza poslovnega izida

Tabela 6 prikazuje vodoravno analizo izkaza poslovnega izida DSV A/S v obdobju od leta 2018 do leta 2021.

Tabela 6: Izkaz poslovnega izida DSV A/S v milijon DKK in vodoravna analiza izkaza poslovnega izida za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| V milijon DKK | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|-------------|--------------|
| Prihodki | 79.053 | 94.701 | 115.932 | 182.306 | 19,8 | 22,4 | 57,3 |
| Direktni stroški | 61.564 | 70.947 | 87.398 | 144.691 | 15,2 | 23,2 | 65,6 |
| Bruto dobiček | 17.489 | 23.754 | 28.534 | 37.615 | 35,8 | 20,1 | 31,8 |
| Drugi stroški | 3.036 | 3.133 | 3.291 | 4.173 | 3,2 | 5,0 | 26,8 |
| Stroški dela | 8.241 | 10.329 | 11.684 | 13.025 | 25,3 | 13,1 | 11,5 |
| EBITDA | 6.212 | 10.292 | 13.559 | 20.417 | 65,7 | 31,7 | 50,6 |
| Amortizacija in izgube zaradi oslabitve | 762 | 3.638 | 4.039 | 4.194 | 377,4 | 11,0 | 3,8 |
| Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) | 5.450 | 6.654 | 9.520 | 16.223 | 22,1 | 43,1 | 70,4 |
| Drugi odhodki | | 800 | 478 | 2.164 | | -40,3 | 352,7 |
| Finančni prihodki | 130 | 131 | 206 | 254 | 0,8 | 57,3 | 23,3 |
| Finančni odhodki | 379 | 989 | 1.983 | 1.047 | 160,9 | 100,5 | -47,2 |
| Dobiček pred obdavčitvijo | 5.201 | 4.996 | 5.627 | 14.904 | -3,9 | 12,6 | 164,9 |
| Davek od dobička | 1.213 | 1.290 | 1.369 | 3.650 | 6,3 | 6,1 | 166,6 |
| Čisti dobiček | 3.988 | 3.706 | 4.258 | 11.254 | -7,1 | 14,9 | 164,3 |

Vir: lastno delo.

V letu 2019 so prihodki znašali 94.701 milijon DKK, 19,8 % več kot v letu 2018. Pri tem lahko velik del povečanja prihodkov pripišemo prevzemu družbe Panalpine, ki je bil po ocenah DSV (2019) ocenjen na 13.367 milijonov prihodkov DDK. Iz tabele 7 je razvidno, da so se prihodki najbolj povečali v diviziji Letalski in pomorski promet, in sicer iz 36.350 milijonov DKK na 50.527 milijonov DKK oziroma za 39,0 %, od tega je bil 12.633 milijonov DKK ocenjeni prispevek prevzete družbe Panalpine. Rast prihodkov, ki niso bili povezani s prispevkom prevzetega podjetja, so bili posledica povečane količine pomorskega prometa, ki bi bili lahko še višji, če ne bi bilo padca v količinah letalskega tovora in nižjih cenah letalskega prevoza.

V letu 2020 so se prihodki povečali za 22,4 %, iz vrednosti 94.701 milijon DKK na 115.932 milijonov DKK. V diviziji Letalski in pomorski promet je pandemija covid-19 sicer povzročila zmanjšanje razpoložljivih kapacitet tako v letalskem kot ladijskem tovornem prometu, vendar jih je družba kompenzirala z zmogljivostmi od prevzema Panalpine, hkrati pa je presežno povpraševanje po kapacitetah povzročilo visoke stopnje prevoznin, kar je pozitivno vplivalo na prihodke. Prihodki v tej diviziji so se tako povečali iz 50.527 milijonov DKK na 73.032 milijonov DKK. V diviziji Rešitve in diviziji Cestni promet pa so se prihodki zaradi negativnih vplivov pandemije covid-19 nekoliko zmanjšali, in sicer so se v diviziji Rešitve zmanjšali iz 14.046 milijonov DKK na 13.747 milijonov DDK (če ne upoštevamo prihodkov znotraj skupine), v diviziji Cestni promet pa iz vrednosti 6.156 milijonov DKK na vrednost 6.138 milijonov DKK (če ne upoštevamo prihodkov znotraj skupine).

Tabela 7: Prihodki od prodaje po divizijah DSV A/S v milijon DKK in vodoravna analiza prihodkov od prodaje po divizijah za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| Prihodki od prodaje po divizijah (v milijon DKK) | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|--|---------------|---------------|----------------|----------------|-------------|-------------|-------------|
| Letalski in pomorski promet | 36.350 | 50.527 | 73.032 | 130.899 | 39,0 | 44,5 | 79,2 |
| Cestni promet | 29.688 | 30.042 | 28.410 | 33.077 | 1,2 | -5,4 | 16,4 |
| Rešitve | 12.879 | 14.046 | 13.747 | 17.989 | 9,1 | -2,1 | 30,9 |
| Nedodeljene postavke in izločitve | 136 | 86 | 743 | 341 | -36,8 | 764,0 | -54,1 |
| Skupni prihodki od prodaje | 79.053 | 94.701 | 115.932 | 182.306 | 19,8 | 22,4 | 57,3 |

Vir: lastno delo.

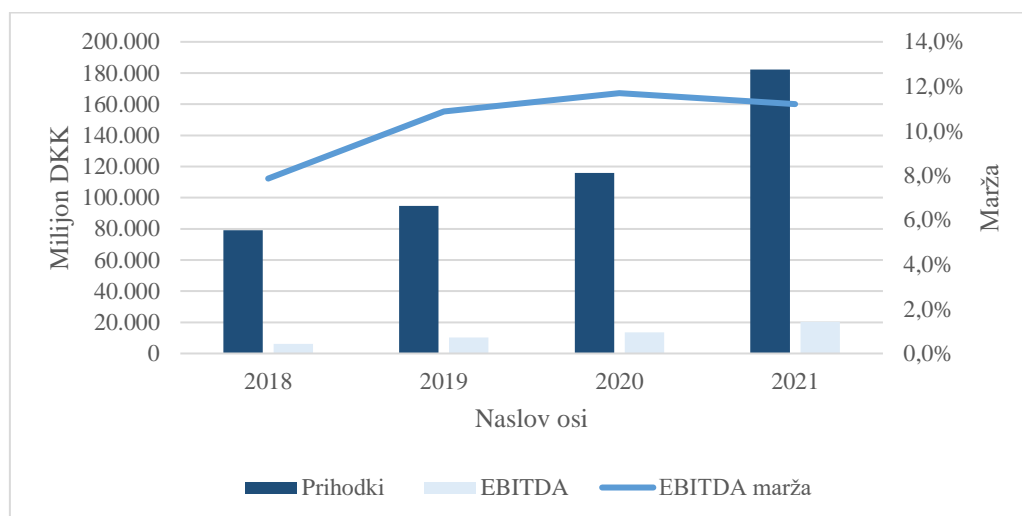
Leta 2021 so prihodki znašali 182.306 milijonov DKK in so bili za 57,3 % višji kot predhodno leto. Okrepljena rast je posledica razmer na trgu, delno pa tudi zaradi prevzema podjetja GIL. Največja rast prihodkov je bila v diviziji Letalski in pomorski promet predvsem zaradi kombinacije še vedno visokih stopenj prevoznin (zaradi pandemije covid-19) in rasti volumnov kot posledica nekolikšnega izboljšanja na trgu. Prihodki so se tako povečali na 130.899 milijonov DKK oziroma za 79,2 %. Po zaprtju mej v predhodnem letu je podjetje zagotovilo učinkovite transportne rešitve za stranke, hkrati pa so se v letu 2020 razmere nekoliko izboljšale, kar je vodilo v zapolnjene cestne tovarne kapacitete in posledično višje prevoznine. Tako je tudi divizija Cestni promet zabeležila rast prihodkov

za 16,4 % na 33.077 milijonov DKK. Tudi v diviziji Rešitve je prišlo do povečanja prihodkov za 30,9 %, ki so tako znašali 17.989 milijonov DKK. Do rasti prihodkov je prišlo, ker so se razmere na trgu pogodbene logistike začele izboljševati, prav tako razmere v večini panog, prišlo je do razmaha e-trgovine, visoko pa je bilo tudi povpraševanje po skladiščenju.

Neposredni stroški so se v opazovanem obdobju povečevali skupaj s prihodki in predstavljali od 75-do 80 % delež prihodkov. Tudi postavke drugi stroški, stroški dela in postavka amortizacija in izgube zaradi oslabitve so se celotno obdobje povečevale. Povečanje stroškov v letu 2019 in letu 2020 lahko pripišemo predvsem prevzemu Panalpine, vendar je treba opozoriti, da so se v letu 2020 pojavile sinergije zaradi prevzema, hkrati pa se je podjetje zaradi pandemije covida-19 odločilo za začasno zagotavljanje prihrankov stroškov v višini 10 % (stroškov dela in drugih stroškov), kar je zmanjšalo osnovo stroškov (DSV, 2020).

EBITDA je v letu 2019 znašal 10.292 milijonov DKK in je bil za 65,7 % višji kot predhodno leto. Pozitivni vpliv okoli 234 milijonov DDK na EBITDA je imel prevzem Panalpine, zaradi katerega so se pojavile tudi stroškovne sinergije v višini 125 milijonov DKK. Na drugi strani je prevzem povzročil višje stroške amortizacije (za 377,4 %), stroške prestrukturiranja in transakcijske stroške ter odhodke za obresti, rezultat tega pa je bil nižji čisti dobiček (3.706 milijonov DKK) za 7,1 % v primerjavi z letom 2018. V letu 2020 družba kljub pandemiji covida-19 zabeleži rast EBITDA za 31,7 % na vrednost 13.559 milijonov evrov, in sicer predvsem zaradi koristi od prevzema in z njim povezanimi sinergijami ter zaradi zagotavljanja prihrankov stroškov v diviziji Letalski in pomorski promet. V tem letu se finančni odhodki povečajo za 100,5 % (na vrednost 1.983 milijonov DDK) iz naslova tečajnih razlik, pripoznanih skozi izkaz poslovnega izida, vendar se čisti dobiček vseeno poveča za 14,9 % in znaša 4.258 milijonov DKK. Tudi v letu 2021 podjetje zaradi večjega bruto dobička, integracije s podjetjem GIL in načrtnega zmanjševanja stroškov zabeleži rast EBITDA za 50,6 % (na vrednost 20.417 milijonov DKK) in čistega dobička za 164,3 % (na vrednost 11.254 milijonov DKK), kar je razvidno iz slike 5.

Slika 5: Gibanje prihodkov, EBITDA in EBITDA marže DSV A/S v milijon DKK v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

5.2.3 Vodoravna analiza izkaza denarnega toka

Tabela 8 prikazuje gibanje posameznih denarnih tokov podjetja in vodoravno analizo izkaza denarnih tokov. Denarni tok pri poslovanju je v letu 2019 znašal 6.879 milijonov DKK in je bil za 59,9 % višji kot v letu 2018. Povečanje v višini 2.764 milijonov DKK lahko pripišemo uvedbi standarda MSRP 16, ki določa, da se odplačevanje obveznosti iz najema po novem izkazuje v denarnem toku iz financiranja. Odlivi so se povečali predvsem iz naslova povečanega neto obratnega kapitala (-1.165 milijonov DKK) in reorganizacije (292 milijonov DKK), kar je povezano z integracijo Panalpine. Tudi v letu 2020 se je denarni tok pri poslovanju povečal, in sicer za 49,4 % na vrednost 10.276 milijonov DKK. Do višjih prilivov je prišlo zaradi večjih prejemkov iz dobička in manjšega neto obratnega kapitala (209 milijonov DKK). Denarni odtok se je v primerjavi s prejšnjim letom povečal predvsem iz naslova prestrukturiranja in pobud, povezanih s pandemijo covid-19 (za 388,2 % na vrednost 1.933 milijonov DKK). Trend povečanja denarnega toka pri poslovanju se je nadaljeval tudi v letu 2021, ko je znašal 12.202 milijonov DKK. Prilivi so se povečali iz naslova večjih prejemkov iz dobička, ki bi prišli še bolj do izraza, če ne bi bilo povečanih odlivov (-4.604 milijone DKK) iz naslova povečanega neto obratnega kapitala, ki je v tem letu znašal 8.031 milijonov DKK (v letu 2020 je znašal 2.701 milijon DKK). Razlog za povečanje neto obratnega kapitala so bile predvsem visoke stopnje prevoznin, ki so izrazito povečale terjatve do kupcev. Integracija s podjetjem GIL pa je vodila v višje prihodke in posledično še dodatno povečanje terjatev do kupcev.

Tabela 8: Izkaz denarnih tokov DSV A/S v milijon DKK in vodoravna analiza izkaza denarnih tokov v obdobju od leta 2018 do leta 2021

| V milijon DKK | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| Začetno stanje denarnih sredstev | 1.348 | 1.158 | 2.043 | 4.060 | -14,1 | 76,4 | 98,7 |
| Denarni tok pri poslovanju | 4.301 | 6.879 | 10.276 | 12.202 | 59,9 | 49,4 | 18,7 |
| Denarni tok pri investiranju | -444 | 1.371 | -556 | 420 | -408,8 | -140,6 | -175,5 |
| Denarni tok pri financiranju | -4.000 | -7.484 | -6.999 | -8.680 | 87,1 | -6,5 | 24,0 |
| Denarni izid v obdobju | -143 | -7.848 | 2.721 | 3.942 | 5388,1 | -134,7 | 44,9 |
| Končno stanje denarnih sredstev | 1.158 | 2.043 | 4.060 | 8.299 | 76,4 | 98,7 | 104,4 |

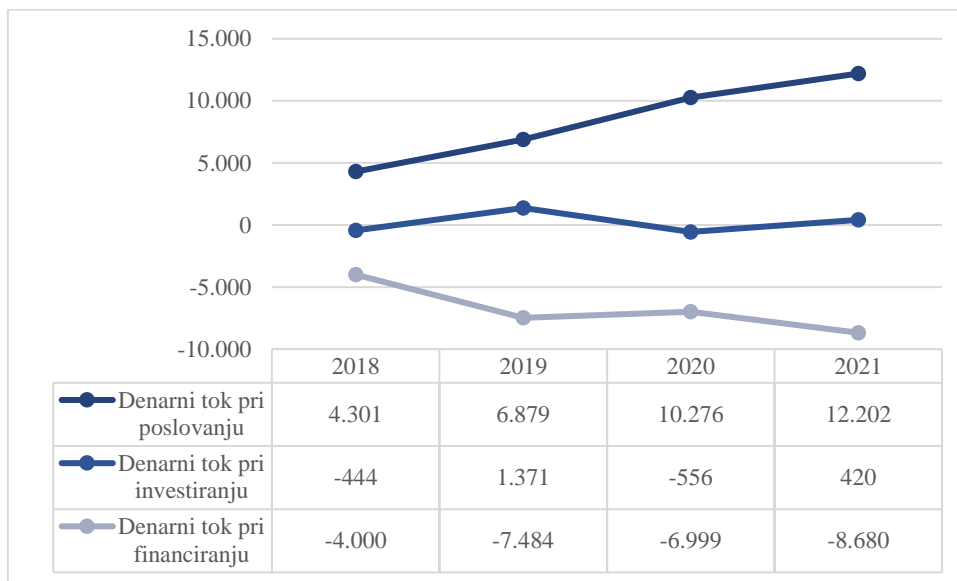
Vir: lastno delo.

Denarni tok pri investiranju se je iz leta 2018 (-444 milijonov DKK) na leto 2019 povečal za 408,8 % in je znašal 1.371 milijonov DKK. Do takšnega povečanja je prišlo s konsolidacijo Panalpine, ki je imela neto denarna sredstva v višini 1.975 milijonov DKK. V naslednjem letu se posledično denarni tok pri investiranju zmanjša za 140,6 % na negativno vrednost -556 milijonov DKK. To je posledica dejstva, da je podjetje izvajalo investicije na enaki ravni v obeh letih. Enako je bilo z ravno investicij v letu 2021, ko se denarni tok poveča za 175,5 % na vrednost 420 milijonov evrov, predvsem iz naslova prevzema podjetja GIL, in so neto denarna sredstva v višini 1.819 milijonov DKK zabeležena kot denarni priliv.

Denarni tok pri financiranju je v letu 2019 znašal -7.484 milijonov DKK in je bil za 87,1 % višji kot v letu 2018 (-4.000 milijonov DKK). Povečanje odlivov je posledica uvedbe standarda MSRP 16, ki narekuje evidentiranje poplačila obveznosti iz najema v denarnem toku iz financiranja. Tako so se odlivi iz tega naslova povečali za 2.763 milijonov DKK. Dodatno je imelo podjetje višje odlive zaradi poplačila posojil v vrednosti 2.466 milijonov DKK (328,8 % več kot v letu 2018). Delno so bili odlivi pokriti s prilivi v višini 2.445 milijonov DKK iz naslova izkupička posojil in prodaje lastnih delnic v višini 623 milijonov DKK. V letu 2020 se je denarni tok pri financiranju nekoliko znižal, in sicer za 6,5 % na vrednost -6.999 milijonov DKK. Prilivi so se nanašali predvsem na izkupičke posojil v vrednosti 4.108 milijonov DKK, odlivi pa so bili povezani s poplačilom obveznosti iz najema (3.058 milijonov DKK) in transakcijami delničarjem, natančneje izplačilom dividend v vrednosti 588 milijonov DKK in odkupom lastnih delnic v višini 5.031 milijonov DKK. V letu 2021 se je negativni denarni tok povečal za 24,0 % na vrednost 8.680 milijonov DKK. Prilivi so se ponovno nanašali predvsem na izkupičke posojil v vrednosti 12.834 milijonov DKK, odlivi pa na poplačilo obveznosti iz najema (3.160 milijonov DKK), izplačilo dividend (920 milijonov DKK) in odkup lastnih delnic (17.841 milijonov DKK).

Slika 6 prikazuje gibanje posameznih denarnih tokov v obdobju od leta 2018 do leta 2021.

Slika 6: Gibanje denarnega toka pri poslovanju, investiranju in financiranju DSV A/S v milijon DKK v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

5.3 Analiza Kuehne+Nagel International AG

5.3.1 Navpična analiza bilance stanja

Iz tabele 9 je razvidno, da se na aktivni strani bilance stanja v obdobju od leta 2018 do leta 2021 delež dolgoročnih sredstev zmanjša iz 35,5 % na 33,9 %, na drugi strani pa se delež kratkoročnih sredstev v tem obdobju poveča iz 64,6 % na 66,1 %, z izjemo leta 2019, ko delež dolgoročnih sredstev naraste na 47,0 %, delež kratkoročnih sredstev pa pade na 53,0 %. Sprememba deležev leta 2019 je posledica implementacije MSRP 16, ki zahteva evidentiranje (večine) najemov v izkazu finančnega položaja. S tem se v bilanci stanja Kuehne+Nagel International AG pod dolgoročnimi sredstvi pojavi nova postavka pravica do uporabe sredstev z vrednostjo 1.899 milijonov CHF, ki predstavlja 19,3 % delež celotnih sredstev. Na pasivni strani bilance stanja pa se povečajo dolgoročne obveznosti iz najema na vrednost 1.432 milijonov CHF, kar predstavlja 14,6 % delež pasivne strani bilance stanja.

Nepremičnine, naprave in oprema se skozi celotno opazovano obdobje zmanjšujejo in padejo iz vrednosti 1.226 milijonov CHF (2018) na 766 milijonov CHF (2021). Kot delež v celotnih sredstvih se postavka zmanjša iz 15,6 % na 5,2 %. Zmanjševanje je posledica dejstva, da podjetje zasleduje poslovni model z lahkimi sredstvi in premišljenimi vlaganji zgolj v strateško pomembne lokacije. V opazovanem obdobju podjetje ne izvede pomembnejših nakupov nepremičnin, naprav in opreme, izvede pa odtujitev nekaterih, kar se odraža na zmanjševanju vrednosti postavke.

Tabela 9: Bilanca stanja Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF in navpična analiza bilance stanja za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| V milijon CHF | 2018 | Delež (%) | 2019 | Delež (%) | 2020 | Delež (%) | 2021 | Delež (%) |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| SREDSTVA | | | | | | | | |
| Nepremičnine, naprave in oprema | 1.226 | 15,6 | 1.089 | 11,1 | 797 | 8,1 | 766 | 5,2 |
| Pravica do uporabe sredstev | | | 1.899 | 19,3 | 1.500 | 15,2 | 1.409 | 9,6 |
| Dobro ime | 1.170 | 14,9 | 1.220 | 12,4 | 1.155 | 11,7 | 2.290 | 15,6 |
| Druge neopredmetena sredstva | 215 | 2,7 | 185 | 1,9 | 101 | 1,0 | 247 | 1,7 |
| Naložbe v skupna in pridružena podjetja | 7 | 0,1 | 9 | 0,1 | 12 | 0,1 | 31 | 0,2 |
| Odloženi davki | 175 | 2,2 | 219 | 2,2 | 250 | 2,5 | 226 | 1,5 |
| Dolgoročna sredstva | 2.793 | 35,5 | 4.621 | 47,0 | 3.815 | 38,7 | 4.969 | 33,9 |
| Predplačila | 161 | 2,0 | 161 | 1,6 | 82 | 0,8 | 146 | 1,0 |
| Pogodbena sredstva | 300 | 3,8 | 223 | 2,3 | 259 | 2,6 | 693 | 4,7 |
| Poslovne terjatve | 3.872 | 49,1 | 3.601 | 36,7 | 3.412 | 34,6 | 6.404 | 43,7 |
| Druge kratkoročne terjatve | 200 | 2,5 | 264 | 2,7 | 112 | 1,1 | 113 | 0,8 |
| Terjatev davka | 53 | 0,7 | 45 | 0,5 | 40 | 0,4 | 20 | 0,1 |
| Denar in denarni ekvivalenti | 499 | 6,3 | 910 | 9,3 | 1.697 | 17,2 | 2.305 | 15,7 |
| Sredstva za prodajo | | | | | 434 | 4,4 | | |
| Kratkoročna sredstva | 5.085 | 64,5 | 5.204 | 53,0 | 6.036 | 61,3 | 9.681 | 66,1 |
| Skupaj sredstva | 7.878 | 100,0 | 9.825 | 100,0 | 9.851 | 100,0 | 14.650 | 100,0 |
| KAPITAL IN OBVEZNOSTI | | | | | | | | |
| Vpisani kapital | 120 | 1,5 | 120 | 1,2 | 120 | 1,2 | 121 | 0,8 |
| Rezerve in zadržani dobički | 1.428 | 18,1 | 1.398 | 14,2 | 1.499 | 15,2 | 1.051 | 7,2 |
| Zasluzki leta | 770 | 9,8 | 798 | 8,1 | 788 | 8,0 | 2.032 | 13,9 |
| Kapital, ki se pripisuje delničarjem matične družbe | 2.318 | 29,4 | 2.316 | 23,6 | 2.407 | 24,4 | 3.204 | 21,9 |
| Manjšinski delež | 6 | 0,1 | 6 | 0,1 | 6 | 0,1 | 7 | 0,0 |
| Kapital | 2.324 | 29,5 | 2.322 | 23,6 | 2.413 | 24,5 | 3.221 | 22,0 |
| Pokojninske in druge podobne provizije (rezervacije) | 377 | 4,8 | 431 | 4,4 | 431 | 4,4 | 379 | 2,6 |
| Odložene obveznosti za davek | 101 | 1,3 | 60 | 0,6 | 61 | 0,6 | 136 | 0,9 |
| Dolgoročne finančne obveznosti | | | 400 | 4,1 | 400 | 4,1 | 200 | 1,4 |
| Dolgoročne rezervacije | 50 | 0,6 | 45 | 0,5 | 35 | 0,4 | 44 | 0,3 |
| Druge dolgoročne obveznosti | 148 | 1,9 | 206 | 2,1 | 52 | 0,5 | 1.311 | 8,9 |
| Dolgoročne obveznosti iz najema | 1 | 0,0 | 1.432 | 14,6 | 1.150 | 11,7 | 1.053 | 7,2 |
| Dolgoročne obveznosti | 667 | 8,5 | 2.574 | 26,2 | 2.129 | 21,6 | 3.123 | 21,3 |
| Kratkoročne finančne obveznosti | 351 | 4,5 | 12 | 0,1 | 2 | 0,0 | 205 | 1,4 |
| Obveznosti do dobaviteljev | 1.888 | 24,0 | 1.890 | 19,2 | 1.875 | 19,0 | 2.994 | 20,4 |
| Pogodbene obveznosti | 146 | 1,9 | 74 | 0,8 | 87 | 0,9 | 223 | 1,5 |
| Vnaprej vračunani stroški | 1.272 | 16,1 | 1.190 | 12,1 | 1.338 | 13,6 | 2.200 | 15,0 |
| Obveznosti do države | 108 | 1,4 | 169 | 1,7 | 164 | 1,7 | 440 | 3,0 |
| Kratkoročne rezervacije | 65 | 0,8 | 80 | 0,8 | 86 | 0,9 | 91 | 0,6 |
| Druge kratkoročne obveznosti | 1.044 | 13,3 | 1.004 | 10,2 | 905 | 9,2 | 1.732 | 11,8 |
| Kratkoročne obveznosti iz najema | 3 | 0,0 | 510 | 5,2 | 433 | 4,4 | 431 | 2,9 |
| Obveznosti, povezane s sredstvi za prodajo | | | | | 419 | 4,3 | | |
| Kratkoročne obveznosti | 4.877 | 61,9 | 4.929 | 50,2 | 5.309 | 53,9 | 8.316 | 56,8 |
| Skupaj kapital in obveznosti | 7.878 | 100,0 | 9.825 | 100,0 | 9.851 | 100,0 | 14.650 | 100,0 |

Vir: lastno delo.

Dobro ime se je do leta 2019 povečevalo, v letu 2020 je nekoliko padlo, nato pa se v letu 2021 ponovno povečalo. V letu 2019 se je vrednost dobrega imena povečala iz 1.170 milijonov CHF na 1.220 milijonov CHF iz naslova nakupa 51 % deleža KN-Sincero Logistics Co. Ltd. Delež v celotnih sredstvih se je zaradi prej omenjene postavke zmanjšal na 12,4 %. V letu 2020 sledi padec vrednosti dobrega imena na 1.155 milijonov CHF kot posledica sprememb v deviznih tečajih. Naslednje leto podjetje kupi 79,3 % delež azijskega špediterja Apex International Corporation, kar okrepi dobro ime za 1.096 milijonov CHF na vrednost 2.290 milijonov CHF, hkrati se delež v celotnih sredstvih poveča na 15,6 %. Podjetje pridobi tudi pravico do dostopa dodatnih 9,1 % delnic Apexa, ki bodo prenesene v naslednjih treh letih.

Poslovne terjatve predstavljajo pomembno sredstvo, saj ima postavka tako po realni vrednosti kot relativno glede na celotna sredstva najvišjo vrednost oziroma delež. V opazovanem obdobju se vrednost (delež) v letu 2019 zmanjša na 3.601 milijon CHF (36,7 %) glede na leto 2018, ko je vrednost (delež) znašala 3.872 milijonov CHF (49,2 %). Nadalje se v letu 2020 vrednost (delež) dodatno zmanjša na 3.412 milijonov CHF (34,6 %), v letu 2021 pa naraste na vrednost 6.404 milijonov CHF (43,7 %).

Podjetje v letu 2020 pripozna na aktivni strani bilance stanja sredstva za prodajo v vrednosti 434 milijonov CHF, na pasivni strani bilance stanja pa obveznosti, povezane s sredstvi za prodajo, v vrednosti 419 milijonov CHF. Kuehne+Nagel International AG namreč sklene zavezujoč dogovor o prodaji večjega dela portfelja pogodbene logistike v Združenem kraljestvu podjetju XPO Logistics, Inc.

Delež kapitala na pasivni strani bilance stanja v obdobju od leta 2018 do leta 2021 nekoliko niha, saj se iz leta 2018 (29,5 %) na leto 2019 delež zmanjša za 5,9 % točke in znaša 2.332 milijonov CHF, kar je posledica višje vrednosti drugih postavk, predvsem postavke dolgoročne obveznosti iz najema. V letu 2020 se tako absolutna vrednost kot delež kapitala povečata na 2.413 milijonov CHF oziroma na 24,5 %, v letu 2021 pa se absolutna vrednost kapitala poveča na 3.221 milijonov CHF, delež pa pade na 22,0 %. Povečanje v zadnjem letu je posledica višjega zadržanega dobička in povečanja osnovnega kapitala na 121 milijonov CHF. Podjetje se je namreč financiralo s kapitalom za nakup deleža v Apex International Corporation. Delež kapitala v celotnih obveznostih in kapitalu pade zaradi povečanja kratkoročnih obveznosti.

Druge dolgoročne in kratkoročne obveznosti so v obdobju od leta 2018 do leta 2019 razmeroma nizke, v letu 2021 pa se vrednost drugih dolgoročnih obveznosti poveča iz 52 milijonov CHF na 1.311 milijonov CHF, vrednost drugih kratkoročnih obveznosti pa iz 905 milijonov CHF na 1.732 milijonov CHF. Gre za povečanje obveznosti iz naslova odkupa, pripoznanega kot prodajno opcijo neobvladujočega deleža Apexa.

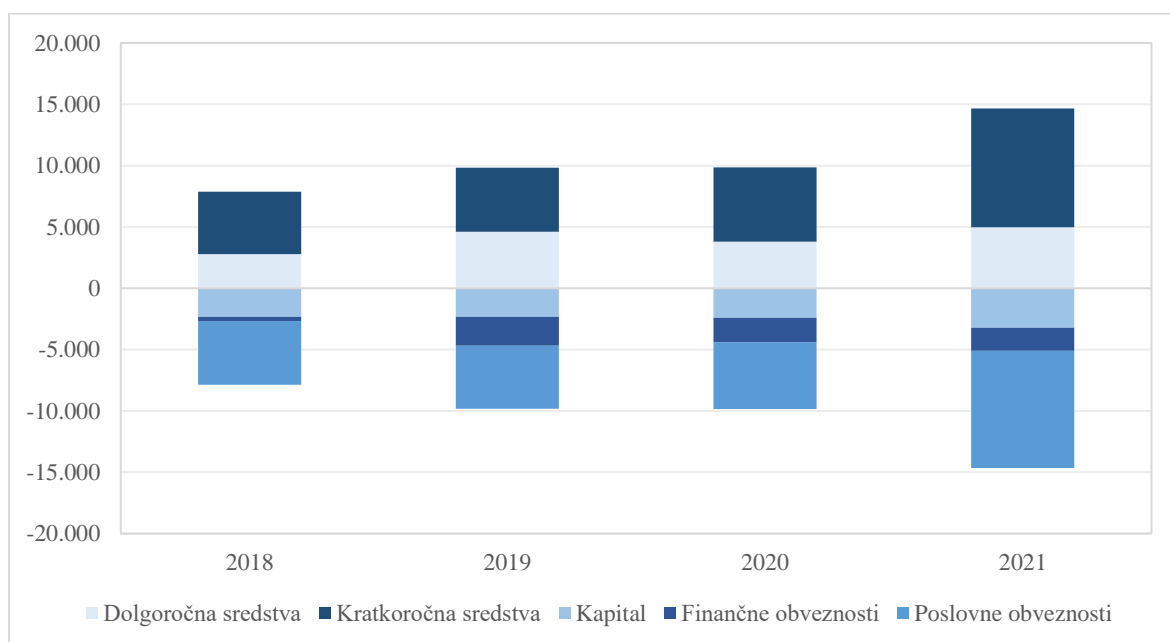
Podjetje do leta 2019 ni imelo dolgoročnih finančnih obveznosti, nato pa so v letu 2019 izdali obveznice v vrednosti 400 milijonov CHF, ki so predstavljale 4,1 % delež na pasivni

strani bilance stanja. Absolutna vrednost postavke se do leta 2021 ni spreminjala, v letu 2021 pa so bile obveznice v vrednosti 200 milijonov CHF prerazporejene pod kratkoročne finančne obveznosti, saj imajo rok zapadlosti novembra 2022. Delež dolgoročnih finančnih obveznosti se je v tem letu zmanjšal na 1,4 %, delež kratkoročnih finančnih obveznosti pa se je povečal iz manj kot enega odstotka (2020) na 1,4 % delež (2021).

Vrednost postavke obveznosti do dobaviteljev v obdobju od leta 2018 do leta 2020 ostaja na skoraj enaki ravni med 1.875 milijonov CHF in 1.890 milijonov CHF, v letu 2021 pa se povečajo za 159,68 % na vrednost 2.994 milijonov CHF in predstavljajo 20,4 % delež na pasivni strani bilance stanja.

Kot je razvidno iz slike 7, se bilanca stanja Kuehne+Nagel International AG skozi celotno opazovano obdobje povečuje in se poveča iz vrednosti 7.878 milijonov CHF (2018) na vrednost 14.650 milijonov CHF (2021).

Slika 7: Sestava bilance stanja Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

5.3.2 Vodoravna analiza izkaza poslovnega izida

Tabela 10 prikazuje vodoravno analizo izkaza poslovnega izida za podjetje Kuehne+Nagel International v obdobju od leta 2018 do leta 2021.

Tabela 10: Izkaz poslovnega izida Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF in vodoravna analiza izkaza poslovnega izida za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| V milijon CHF | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|--------------|
| Prihodki | 20.774 | 21.094 | 20.382 | 32.801 | 1,5 | -3,4 | 60,9 |
| Stroški za storitve tretjih oseb | -13.065 | -13.113 | -12.907 | -22.905 | 0,4 | -1,6 | 77,5 |
| Bruto dobiček | 7.709 | 7.981 | 7.475 | 9.896 | 3,5 | -6,3 | 32,4 |
| Stroški dela | -4.736 | -4.877 | -4.443 | -4.922 | 3,0 | -8,9 | 10,8 |
| Prodajni, splošni in administrativni stroški | -1.811 | -1.372 | -1.268 | -1.293 | -24,2 | -7,6 | 2,0 |
| Drugi poslovni prihodki/odhodki | 47 | 97 | 156 | -2 | 106,4 | 60,8 | -101,3 |
| EBITDA | 1.209 | 1.829 | 1.920 | 3.679 | 51,3 | 5,0 | 91,6 |
| Depreciacija opredmetenih osnovnih sredstev | -192 | -206 | -185 | -192 | 7,3 | -10,2 | 3,8 |
| Depreciacija pravice do uporabe sredstev | | -497 | -506 | -485 | | 1,8 | -4,2 |
| Amortizacija drugih neopredmetenih sredstev | -30 | -65 | -40 | -56 | 116,7 | -38,5 | 40,0 |
| Oslabitev sredstev | | | -119 | | | | -100,0 |
| EBIT | 987 | 1.061 | 1.070 | 2.946 | 7,5 | 0,8 | 175,3 |
| Finančni prihodki | 10 | 11 | 9 | 14 | 10,0 | -18,2 | 55,6 |
| Finančni odhodki | -7 | -29 | -22 | -20 | 314,3 | -24,1 | -9,1 |
| Rezultat skupnih vlaganj in pridruženih podjetij | 4 | 4 | 2 | 5 | 0,0 | -50,0 | 150,0 |
| Dobiček pred obdavčitvijo | 994 | 1.047 | 1.059 | 2.945 | 5,3 | 1,1 | 178,1 |
| Davek od dobička | -222 | -247 | -270 | -790 | 11,3 | 9,3 | 192,6 |
| Čisti dobiček | 772 | 800 | 789 | 2.155 | 3,6 | -1,4 | 173,1 |

Vir: lastno delo.

Prihodki v letu 2019 znašajo 21.094 milijonov in so za 1,5 % višji kot v letu 2018. Kot je razvidno iz tabele 11, se prihodki najbolj povečajo v diviziji pomorskega prometa (4,6 %), sledi divizija pogodbene logistike (2,8 %) in cestni promet (1,7 %), padec prihodkov za 4,5 % je zabeležen v diviziji letalskega prometa, in sicer zaradi globalnega zmanjšanja obsega letalskega tovora. V letu 2020 je podjetje zabeležilo padec prihodkov za 3,4 % na vrednost 20.382 milijonov CHF, kar je posledica negativnih vplivov pandemije covid-19. V vseh divizijah je bil opazen upad prihodkov, z izjemo divizije letalskega prometa, kjer so se prihodki povečali za 11,6 %. Povečanje lahko pripišemo dejstvu, da se je sicer kljub zmanjšanju razpoložljivih kapacitet povečalo povpraševanje po prevozih donosnejšega blaga, povezanega s pandemijo covid-19. Upad prihodkov za 4,9 % v diviziji pomorskega prometa je posledica zmanjšanja obsega za 6,8 %, upad pa bi bil lahko še večji, če ne bi bilo povečanega povpraševanja po specializiranih storitvah temperaturno kontroliranih tovorov, hladilnih kontejnerjih in razmaha e-trgovine. Največji upad prihodkov (10,2 %) je bil v diviziji cestnega prometa, saj so številne države zaprle meje ter s tem preprečile nemoten potek premikov blaga. V diviziji pogodbene logistike je podjetje sicer sklenilo številne nove pogodbe na področju specializiranih rešitev v panogah visoke tehnologije, zdravstva in e-

trgovine, vendar je splošno manjše povpraševanje zaradi pandemije covida-19 povzročilo upad prihodkov za 9,7 %.

V letu 2021 se prihodki povečajo za 60,9 % na vrednost 32.801 milijon CHF, in sicer se v diviziji pomorskega prometa povečajo za 93,3 %, predvsem zaradi ugodnih storitev in operativne učinkovitosti podjetja v negotovih okoliščinah, kar je omogočilo občutno povečanje marž. Tudi v diviziji letalskega prometa so ugodne storitve, močan razvoj na čezpacijskem trgu in operativna učinkovitost privedli do dviga marž. Poleg tega so k dvigu prihodkov prispevale tudi razmere na trgu, kjer je pomanjkanje kapacitet privedlo do višjih prevoznin. Hkrati je podjetje v letu 2021 prevzelo večinski delež Apexa ter s tem pridobilo dodatne letalske tovarne kapacitete, ki so še dodatno prispevale k dvigu prihodkov za 108,1 %. V diviziji cestnega prometa so kljub primanjkljaju kapacitet in voznikov tovornjakov zabeležili rast prihodkov za 14,5 %. Padec prihodkov v diviziji pogodbene logistike za 5,7 % je bil v celoti posledica prodaje večjega dela portfelja pogodbene logistike v Združenem kraljestvu.

Tabela 11: Prihodki od prodaje po divizijah Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF in vodoravna analiza prihodkov od prodaje po divizijah za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| Prihodki od prodaje po divizijah (v milijon CHF) | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Pomorski promet | 7.129 | 7.457 | 7.091 | 13.706 | 4,6 | -4,9 | 93,3 |
| Letalski promet | 4.870 | 4.653 | 5.194 | 10.810 | -4,5 | 11,6 | 108,1 |
| Cestni promet | 3.526 | 3.586 | 3.222 | 3.689 | 1,7 | -10,2 | 14,5 |
| Pogodbena logistika | 5.249 | 5.398 | 4.875 | 4.596 | 2,8 | -9,7 | -5,7 |
| Neto prihodki | 20.774 | 21.094 | 20.382 | 32.801 | 1,5 | -3,4 | 60,9 |

Vir: lastno delo.

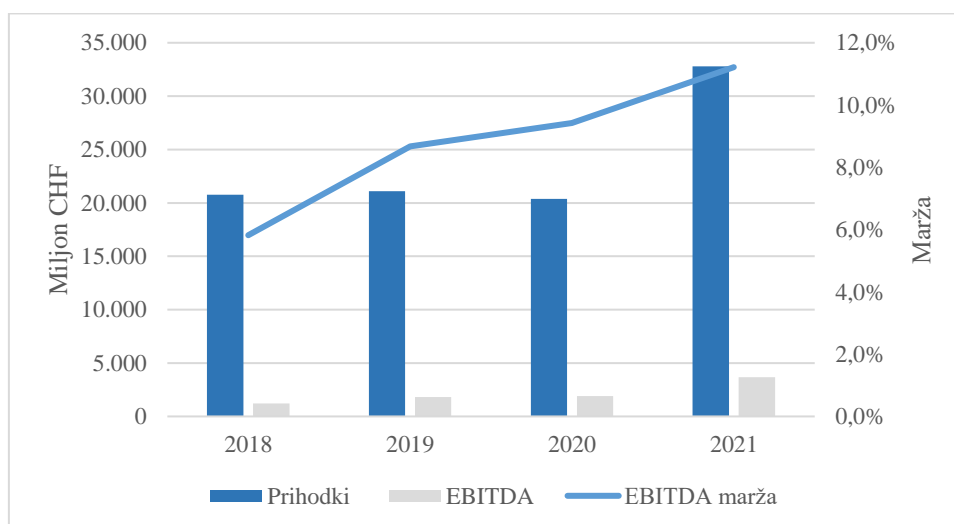
Stroški za storitve tretjih oseb so v opazovanem obdobju konstantno predstavljali sorazmerni delež prihodkov (med 62,2 % in 63,3 % prihodkov), z izjemo leta 2021, ko so bili stroški nekoliko višji in so predstavljali 69,8 % prihodkov. Stroški dela so v letu 2019 najprej narasli za 3,0 % na 4.877 milijonov CHF, v letu 2020 pa so se znižali za 8,9 % in so znašali 4.443 milijonov CHF. Znižanje je posledica zmanjšanja števila zaposlenih iz 83.161 na 78.249 zaposlenih, ki jih je podjetje odpustilo zaradi negativnega vpliva pandemije covida-19 na obseg poslovanja. V letu 2021 se število zaposlenih ponovno zmanjša, vendar stroški dela vseeno narastejo za 10,8 % na 4.922 milijonov CHF, in sicer predvsem iz naslova nekoliko višjih plač.

EBITDA je v letu 2019 znašal 1.829 milijonov CHF in je bil za 51,3 % višji kot v letu 2018, delno zaradi višje prodaje, delno pa tudi zaradi podatkov iz prejšnjega leta, ki niso bili preračunani za vpliv najemov v skladu z MSRP 16 (vpliv v višini 508 milijonov CHF). EBIT je v tem letu znašal 1.061 milijonov CHF, čisti dobiček pa 800 milijonov CHF, kar je 3,6 % več kot v letu 2018. V letu 2020 se je negativni vpliv pandemije covida-19 odrazil na

manjšem obsegu poslovanja, kar je vodilo v padec bruto dobička za 6,3 % na vrednost 7.475 milijonov CHF. Manjši stroški dela so vodili v rast EBITDA v primerjavi s prejšnjim letom za 4,9 % in EBIT za 0,9 %. Podjetje je ne glede na slabše poslovanje zabeležilo pozitivni čisti dobiček, vendar je bil ta za 1,4 % nižji kot predhodno leto in je znašal 789 milijonov CHF. V letu 2021 podjetje z operativno učinkovitostjo, dodatnimi letalskimi tovornimi kapacitetami in ustreznim odzivom na pandemijo covid-19 zabeležilo rast bruto dobička za 32,3 % (na vrednost 9.896 milijonov CHF), EBITDA za 91,6 % (na vrednost 3.679 milijonov CHF) in čistega dobička 173,1 % (na vrednost 2.155 milijonov CHF).

Iz slike 8 je razvidno, da se tako EBITDA kot EBITDA marža skozi celotno opazovano obdobje povečujeta, medtem ko prihodki v letu 2020 zaradi pandemije covid-19 nekoliko upadejo.

Slika 8: Gibanje prihodkov, EBITDA in EBITDA marže Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

5.3.3 Vodoravna analiza izkaza denarnega toka

Tabela 12 prikazuje gibanje in rast denarnih tokov podjetja v obdobju od leta 2018 do leta 2021. Denarni tok pri poslovanju je pripravljen po posredni metodi in je sestavljen kot čisti dobiček, zmanjšan oziroma povečan za nedenarne transakcije. V letu 2019 se denarni tok pri poslovanju poveča za 153,5 % iz vrednosti 679 milijonov CHF na 1.721 milijonov CHF. Povečanje lahko pripišemo večjemu dobičku, uvedbi standarda MSRP 16, ki povečajo postavko deprecijacija sredstev, na voljo za uporabo, za 497 milijonov CHF in zmanjšanja poslovnih terjatev, kar je posledica večjih poplačil. V letu 2020 se denarni tok pri poslovanju zmanjša za 0,2 % na vrednost 1.718 milijonov CHF. Zmanjšanje lahko pripišemo nižjemu dobičku in manjšim prilivom iz naslova prejemkov terjatev, hkrati so se zmanjšale tudi druge obveznosti, kar pomeni večje odlive iz tega naslova. Leta 2021 sledi povečanje za 43,3 %

na vrednost 2.462 milijonov CHF. Do višjih prilivov je prišlo zaradi večjih prejemkov iz dobička in manjših odlivov iz naslova poravnave obveznosti do dobaviteljev in drugih obveznosti.

Tabela 12: Izkaz denarnih tokov Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF in vodoravna analiza izkaza denarnih tokov za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| V milijon CHF | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|---|------------|------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| Začetno stanje denarnih sredstev | 710 | 488 | 904 | 1.713 | -31,3 | 85,2 | 89,5 |
| Denarni tok pri poslovanju | 679 | 1.721 | 1.718 | 2.462 | 153,5 | -0,2 | 43,3 |
| Denarni tok pri investiranju | -509 | -143 | 158 | -1.080 | -71,9 | -210,5 | -783,5 |
| Denarni tok pri financiranju | -372 | -1.158 | -1.036 | -800 | 211,3 | -10,5 | -22,8 |
| Denarni izid v obdobju | -222 | 416 | 809 | 587 | -287,4 | 94,5 | -27,4 |
| Končno stanje denarnih sredstev | 488 | 904 | 1.713 | 2.300 | 85,2 | 89,5 | 34,3 |

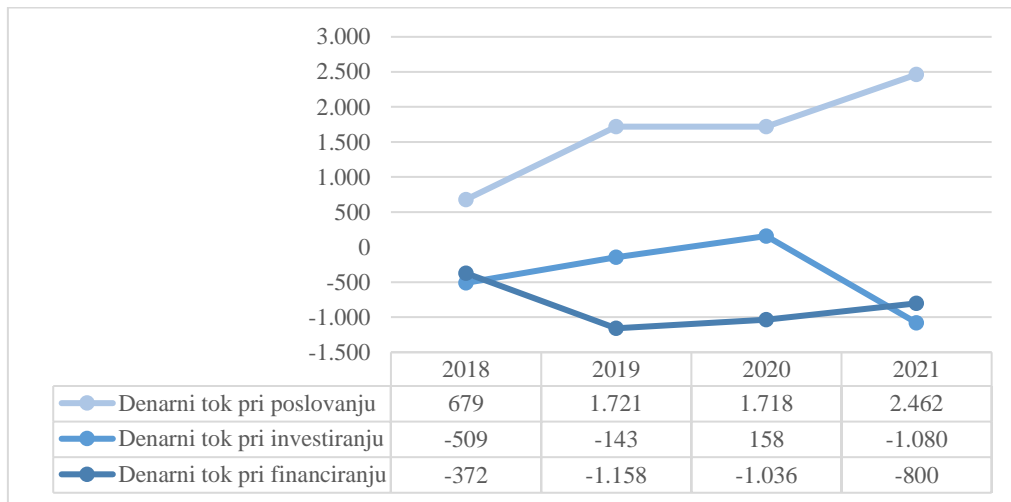
Vir: lastno delo.

Denarni tok pri investiranju se je v letu 2019 zmanjšal za 71,9 % iz negativne vrednosti 509 milijonov CHF na 143 milijonov CHF. Zmanjšanje lahko pripišemo večjim prilivom iz naslova odtujitve opredmetenih osnovnih sredstev v višini 245 milijonov CHF in manjšim odlivom, povezanih s prevzemom podjetij, teh je imelo podjetje v letu 2018 319 milijonov CHF, v letu 2019 pa zgolj 37 milijonov CHF. V letu 2020 podjetje zabeleži pozitiven denarni tok pri investiranju v vrednosti 158 milijonov CHF. To je posledica povečanja prilivov od odtujitve opredmetenih osnovnih sredstev (430 milijonov CHF) in zmanjšanja odlivov iz naslova manjših investicij v opredmetena osnovna sredstva. V letu 2021 se denarni tok poveča za 783,5 % na negativno vrednost 1.080 milijonov CHF, predvsem zaradi odliva 898 milijonov CHF za prevzem večinskega deleža Apex. Prav tako se v tem letu zmanjšajo odtujitve opredmetenih osnovnih sredstev, zato se odlivi iz tega naslova zmanjšajo na 22 milijonov CHF.

Denarni tok pri financiranju je v letu 2019 znašal -1.158 milijonov CHF in je bil za 211,3 % večji kot v predhodnem letu (-372 milijonov CHF). Odlivi so bili večji zaradi odplačila najemnih obveznosti v višini 475 milijonov CHF in drugih obrestovanih obveznostih v višini 405 milijonov CHF. V naslednjih dveh letih se je denarni tok pri financiranju zmanjšal, in sicer v letu 2020 za 10,5 % in je tako znašal -1.036 milijonov CHF. Zmanjšali so se odlivi za poplačilo drugih obrestovanih obveznosti (na 1 milijon CHF) in izplačilo dividend (iz vrednosti 718 milijonov CHF na 478 milijonov CHF) kot posledica slabšega poslovanja. Negativni denarni tok bi bil v tem letu lahko še manjši, vendar podjetje ni imelo prilivov iz naslova danih posojil. V letu 2021 se je denarni tok zmanjšal še za 22,8 % na negativno vrednost 800 milijonov CHF. Zmanjšanje je predvsem posledica prejemkov od prodaje deleža brez izgube nadzora v vrednosti 372 milijonov CHF.

Slika 9 prikazuje gibanje posameznih vrst denarnih tokov podjetja Kuehne+Nagel International AG v obdobju od leta 2018 do leta 2021.

Slika 9: Gibanje denarnega toka pri poslovanju, investiranju in financiranju Kuehne+Nagel International AG v milijon CHF v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

5.4 Analiza Intereuropa Group

5.4.1 Navpična analiza bilance stanja

Tabela 13 prikazuje gibanje bilance stanja podjetja Intereuropa d. d. v obdobju od leta 2018 do leta 2021 in delež posameznih postavk glede na celotno vrednost bilance stanja v posameznem letu. Absolutna vrednost dolgoročnih sredstev se skozi celotno opazovano obdobje zmanjšuje in tako pade iz vrednosti 182.978 tisoč evrov na 171.889 tisoč evrov, medtem ko se delež v letu 2019 nekoliko poveča iz 78,6 % na 80,9 %, nato pa začne padati in v letu 2021 znaša 74,7 %. Tako absolutna vrednost kot delež kratkoročnih sredstev se v letu 2019 zmanjšata na 42.604 tisoč evrov (v letu 2018 49.949 tisoč evrov) oziroma 19% delež (v letu 2018 21,44 %) nato pa se povečuje in v letu 2021 znaša vrednost 58.081 tisoč evrov oziroma predstavlja 25,3 % delež.

Delež nepremičnin, naprav in opreme se v letu 2019 zmanjša iz 67,6 % na 65,0 %. Absolutno gledano pade vrednost iz 157.404 tisoč evrov na 145.262 tisoč evrov, in sicer zaradi prekvalifikacije zemljišč in zgradb v vrednosti 12.522 tisoč evrov pod naložbene nepremičnine. Tudi v naslednjih dveh letih se postavka zmanjšuje in leta 2021 znaša 139.419 tisoč evrov oziroma predstavlja 60,6 % delež celotnih sredstev. To lahko pripišemo predvsem zmanjšanju pravice do uporabe sredstev, ki se v letu 2020 zmanjšajo za 61,8 % (na vrednost 2.476.052 evrov), v letu 2021 pa za 68,2 % (na vrednost 1.687.595 evrov). Intereuropa Group je v teh dveh letih zaradi pandemije covid-19 načrtno zmanjšala investicije oziroma jih preložila.

Tabela 13: Bilanca stanja Intereurope Group v tisoč EUR in navpična analiza bilance stanja za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| V tisoč EUR | 2018 | Delež (%) | 2019 | Delež (%) | 2020 | Delež (%) | 2021 | Delež (%) |
|---|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|
| SREDSTVA | | | | | | | | |
| Nepremičnine, naprave in oprema | 157.404 | 67,6 | 145.262 | 65,0 | 141.310 | 64,1 | 139.419 | 60,6 |
| Naložbene nepremičnine | 12.174 | 5,2 | 23.962 | 10,7 | 22.742 | 10,3 | 21.780 | 9,5 |
| Neopredmetena sredstva | 3.662 | 1,6 | 3.363 | 1,5 | 2.982 | 1,4 | 2.721 | 1,2 |
| Druga dolgoročna sredstva | 24 | 0,0 | 24 | 0,0 | 28 | 0,0 | 18 | 0,0 |
| Dolgoročne poslovne terjatve | 55 | 0,0 | 303 | 0,1 | 240 | 0,1 | 179 | 0,1 |
| Odloženi davki | 9.542 | 4,1 | 7.596 | 3,4 | 7.047 | 3,2 | 7.487 | 3,3 |
| Dolgoročne finančne naložbe v finančne dolgove | 15 | 0,0 | 53 | 0,0 | 40 | 0,0 | 174 | 0,1 |
| Dolgoročne finančne naložbe v kapital | 71 | 0,0 | 63 | 0,0 | | 0,0 | | 0,0 |
| Druga dolgoročna finančna sredstva | 31 | 0,0 | 122 | 0,1 | 94 | 0,0 | 110 | 0,0 |
| Dolgoročna sredstva | 182.978 | 78,6 | 180.747 | 80,9 | 174.484 | 79,2 | 171.889 | 74,7 |
| Sredstva za prodajo | 4.715 | 2,0 | 2.701 | 1,2 | 338 | 0,2 | | |
| Zaloge | 70 | 0,0 | 93 | 0,0 | 26 | 0,0 | 44 | 0,0 |
| Kratkoročne finančne naložbe v finančne dolgove | 1.272 | 0,5 | 1.010 | 0,5 | 2.598 | 1,2 | 3.630 | 1,6 |
| Sredstva iz pogodb s kupci | 762 | | 534 | 0,2 | 511 | 0,2 | 1.436 | 0,6 |
| Kratkoročne poslovne terjatve | 32.960 | 14,2 | 31.398 | 14,1 | 30.342 | 13,8 | 36.536 | 15,9 |
| Terjatev davka | 129 | 0,1 | 190 | 0,1 | 216 | 0,1 | 197 | 0,1 |
| Druge kratkoročne terjatve | 463 | 0,2 | 395 | 0,2 | 321 | 0,1 | 385 | 0,2 |
| Denar in denarni ekvivalenti | 9.578 | 4,1 | 6.283 | 2,8 | 11.609 | 5,3 | 15.854 | 6,9 |
| Kratkoročna sredstva | 49.949 | 21,4 | 42.604 | 19,1 | 45.960 | 20,8 | 58.081 | 25,3 |
| Skupaj sredstva | 232.927 | 100,0 | 223.351 | 100,0 | 220.444 | 100,0 | 229.970 | 100,0 |
| KAPITAL IN OBVEZNOSTI | | | | | | | | |
| Kapital (kontrolni delež) | 112.570 | 48,3 | 114.723 | 51,4 | 117.351 | 53,2 | 124.015 | 53,9 |
| Delniški kapital | 27.489 | 11,8 | 27.489 | 12,3 | 27.489 | 12,5 | 27.489 | 12,0 |
| Presežek vplačanega kapitala | 18.455 | 7,9 | 18.455 | 8,3 | 18.455 | 8,4 | 18.455 | 8,0 |
| Rezerve iz dobička | 5.589 | 2,4 | 5.160 | 2,3 | 5.160 | 2,3 | 5.160 | 2,2 |
| Presežek iz prevrednotenja | 47.079 | 20,2 | 45.023 | 20,2 | 44.421 | 20,2 | 44.040 | 19,2 |
| Razlike v tečaju tuje valute | -6.488 | -2,8 | -6.669 | -3,0 | -7.229 | -3,3 | -7.066 | -3,1 |
| Zadržani dobički | 16.281 | 7,0 | 21.367 | 9,6 | 25.409 | 11,5 | 29.423 | 12,8 |
| Čisti poslovni izid leta | 4.165 | 1,8 | 3.898 | 1,7 | 3.647 | 1,7 | 6.513 | 2,8 |
| Kapital (ne-kontrolni delež) | 7.659 | 3,3 | 7.635 | 3,4 | 7.499 | 3,4 | 7.366 | 3,2 |
| Kapital | 120.229 | 51,6 | 122.358 | 54,8 | 124.850 | 56,6 | 131.382 | 57,1 |
| Pokojninske in druge podobne provizije | 2.347 | 1,0 | 2.697 | 1,2 | 2.794 | 1,3 | 3.036 | 1,3 |
| Dolgoročno odloženi prihodki | 82 | 0,0 | 66 | 0,0 | 63 | 0,0 | 54 | 0,0 |
| Dolgoročne finančne obveznosti | 511 | 0,2 | 2.719 | 1,2 | 54.199 | 24,6 | 48.513 | 21,1 |
| Dolgoročne poslovne obveznosti | 1.414 | 0,6 | 1.027 | 0,5 | 935 | 0,4 | 1.174 | 0,5 |
| Odloženi davki | 11.116 | 4,8 | 10.820 | 4,8 | 10.694 | 4,9 | 10.609 | 4,6 |
| Dolgoročne obveznosti | 15.470 | 6,6 | 17.329 | 7,8 | 68.684 | 31,2 | 63.386 | 27,6 |
| Kratkoročne finančne obveznosti | 70.551 | 30,3 | 58.793 | 26,3 | 4.419 | 2,0 | 6.909 | 3,0 |
| Pogodbene obveznosti | 543 | 0,2 | 547 | 0,2 | 535 | 0,2 | 978 | 0,4 |
| Kratkoročne poslovne obveznosti | 25.763 | 11,1 | 23.793 | 10,7 | 21.404 | 9,7 | 26.809 | 11,7 |
| Obveznosti do države | 352 | 0,2 | 310 | 0,1 | 537 | 0,2 | 459 | 0,2 |
| Kratkoročno odloženi prihodki | 19 | 0,0 | 36 | 0,0 | 13 | 0,0 | 47 | 0,0 |
| Kratkoročne obveznosti | 97.228 | 41,7 | 83.664 | 37,5 | 26.909 | 12,2 | 35.202 | 15,3 |
| Skupaj kapital in obveznosti | 232.927 | 100,0 | 223.351 | 100,0 | 220.443 | 100,0 | 229.970 | 100,0 |

Vir: lastno delo.

Kot je bilo že omenjeno, je podjetje v letu 2019 prekvalificiralo del zemljišč in zgradb iz postavke nepremičnine, naprave in oprema pod postavko naložbene nepremičnine, posledično se je postavka povečala iz vrednosti 12.174 tisoč evrov na 23.962 tisoč evrov, delež pa se je povečal iz 5,2 % na 10,7 %. V letu 2020 se postavka zmanjša na 22.742 tisoč evrov, v letu 2021 pa na 21.780 tisoč evrov, v letu 2020 je zmanjšanje predvsem zaradi prenosa nekaterih sredstev pod sredstva, ki so na voljo za prodajo in prodaje nekaterih sredstev, v letu 2021 pa prodaje nekaterih sredstev.

Kratkoročne poslovne terjatve v letu 2019 znašajo 31.398 tisoč evrov (padec za 4,5 % v primerjavi s predhodnim letom) in predstavljajo 14,1 % delež celotnih sredstev. V letu 2020 podjetje zaradi negativnih vplivov pandemije covid-19 posluje nekoliko slabše, kar se odraža tudi v nekoliko nižjih poslovnih terjativah, ki v tem letu znašajo 30.342 tisoč evrov. V letu 2021 sledi povečanje za 20,4 % na vrednost 36.536 tisoč evrov, kar predstavlja 15,9 % delež celotnih sredstev. Povečanje je posledica ustrezne prilagoditve podjetja na negativne vplive pandemije covid-19 in večje prodaje, kar vodi v povečanje terjatev do kupcev.

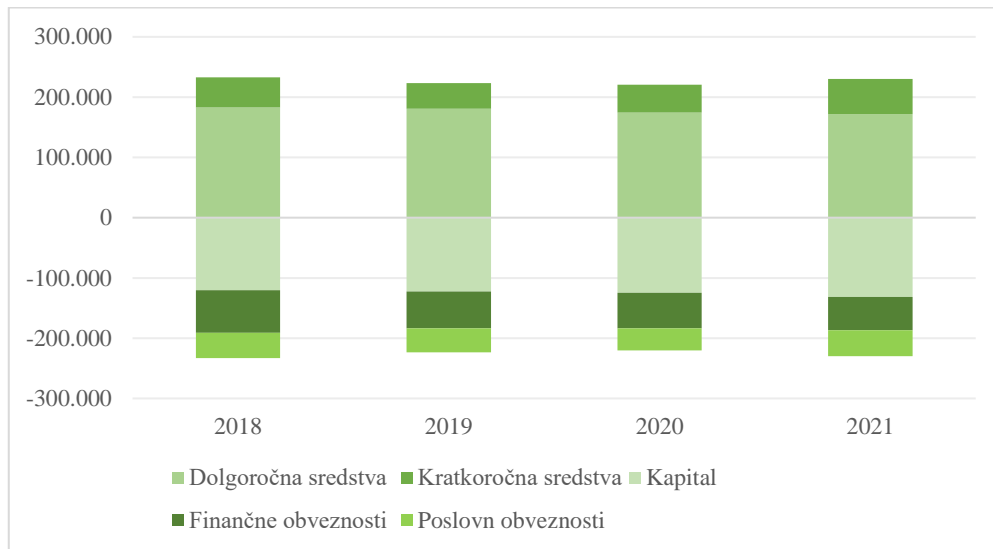
Na pasivni strani bilance stanja se delež kapitala skozi opazovano področje poveča iz 51,6 % na 57,1 % oziroma iz vrednosti 120.229 tisoč evrov na vrednost 131.382 tisoč evrov, in sicer iz naslova povečevanja zadržanih dobičkov, saj podjetje v tem obdobju ni izplačevalo dividend.

Delež obveznosti se zmanjša iz 48,4 % na 42,9 % oziroma iz vrednosti 112.698 tisoč evrov na 98.558 tisoč evrov. Dolgoročne finančne obveznosti v letu 2019 znašajo 2.719 tisoč evrov, kar je 432,1 % povečanje glede na predhodno leto. Povečanje lahko pripišemo povečanim dolgoročnim obveznostim iz najema. V naslednjem letu podjetje prejme dolgoročno posojilo v višini 54.850 tisoč evrov, posledično se dolgoročne finančne obveznosti povečajo na 54.199 tisoč evrov, delež pa se poveča iz 1,2 % na 24,6 %. V letu 2021 sledi zmanjšanje na 48.513 tisoč evrov zaradi odplačila obveznosti iz najema in posojil.

V letu 2018 so kratkoročne finančne obveznosti znašale 70.551 tisoč evrov oziroma predstavljale 30,3% delež celotnih obveznosti in kapitala. V letu 2019 se je postavka znižala za 16,7 % na vrednost 58.793 tisoč evrov, ki vključuje obrok plačila, ki zapade konec januarja 2020. Posledično se v letu 2020 postavka zniža na vrednost 4.419 tisoč evrov, saj podjetje poravnava obrok, hkrati pa nima drugih kratkoročnih posojil v tako visokem znesku. V letu 2021 se kratkoročne finančne obveznosti povečajo za 56,4 % na vrednost 6.909 tisoč evrov, in sicer predvsem iz naslova prejetih posojil.

Kot je razvidno iz slike 10, se vrednost bilance stanja od leta 2018 do 2020 zmanjša iz vrednosti 232.927 tisoč evrov na 220.445 tisoč evrov. V letu 2021 pa vidimo povečanje bilance stanja na vrednost 229.970 tisoč evrov.

Slika 10: Sestava bilance stanja Intereurope Group v tisoč EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

5.4.2 Navpična analiza izkaza poslovnega izida

Tabela 14 prikazuje navpično analizo izkaza poslovnega izida za obdobje od leta 2018 do leta 2021. Intereuropa Group je imela v letu 2019 prihodke od prodaje v višini 160.353 tisoč evrov, kar je za 0,2 % manj kot predhodno leto. Kot je razvidno iz tabele 15, ki prikazuje prihodke po posameznih divizijah, je bil upad prihodkov le v diviziji medcelinskega transporta. Upad prihodkov za 9,18 % je delno posledica trgovinske vojne v drugi polovici leta med ZDA in Kitajsko, ki je vplivala na pomorski in letalski promet. Delno je tudi posledica pripravljanja na uvedbo okoljske uredbe IMO 2020, ki je vplivala na pomorski promet.

V letu 2020 sledi ponovni padec prihodkov za 6,0 % na vrednost 150.725 tisoč evrov. Prihodki v diviziji kopenskega prometa so se zmanjšali iz 85.020 tisoč evrov na 77.769 tisoč evrov oziroma za 8,5 %. Padec lahko pripišemo predvsem pandemiji covida-19 in z njo povezanim zaprtjem mej ter padcu cen energije, kar se je odrazilo v nižjih prodajnih kot tudi nabavnih cenah. V diviziji medcelinskega transporta so prihodki upadli za 6,2 %, prav tako zaradi pandemije covida-19 in z njo povezanim upadom razpoložljivih kapacitet ter odpovedjo kontejnerskih ladij. Divizija logističnih storitev je tako kot v letu 2019 ponovno zabeležila rast prihodkov za 4,1 %, kar je predvsem posledica implementacije številnih aktivnosti za izboljšanje izkoristka skladiščnih kapacitet in za zvišanje dodane vrednosti.

Tabela 14: Izkaz poslovnega izida Intereurope Group v tisoč EUR in vodoravna analiza izkaza poslovnega izida za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| V tisoč EUR | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Prihodki od prodaje | 160.382 | 160.353 | 150.725 | 176.687 | 0,0 | -6,0 | 17,2 |
| Izgube iz odprave pripoznanja poslovnih terjatev | -127 | -46 | -15 | -10 | -63,8 | -67,4 | -33,3 |
| Drugi poslovni prihodki | 2.032 | 2.892 | 2.142 | 1.102 | 42,3 | -5,9 | -48,6 |
| Stroški blaga, materiala in storitev | -117.332 | -116.356 | -108.786 | -131.403 | -0,8 | -6,5 | 20,8 |
| Stroški dela | -28.851 | -28.934 | -29.124 | -30.376 | 0,3 | 0,7 | 4,3 |
| Stroški amortizacije in deprecijacija | -6.276 | -7.224 | -6.464 | -6.454 | 15,1 | -10,5 | -0,2 |
| Izgube/dobički zaradi oslabitve terjatev | -523 | 462 | -269 | -103 | -188,3 | -158,2 | -61,7 |
| Drugi poslovni odhodki | -2.884 | -3.623 | -2.443 | -2.134 | 25,6 | -32,6 | -12,6 |
| Poslovni izid iz poslovanja | 6.421 | 7.524 | 5.764 | 7.309 | 17,2 | -23,4 | 26,8 |
| Prihodki iz obresti | 134 | 454 | 99 | 131 | 238,8 | -78,2 | 32,3 |
| Drugi finančni prihodki | 9 | 361 | 1 | 553 | 3911,1 | -99,7 | 55200,0 |
| Odhodek iz obresti | -2.146 | -1.857 | -852 | -723 | -13,5 | -54,1 | -15,1 |
| Izguba zaradi slabitve danih posojil in depozitov | -2 | -10 | -5 | -1 | 400,0 | -50,0 | -80,0 |
| Drugi finančni odhodki | -39 | -30 | -445 | -2 | -23,1 | 1383,3 | -99,6 |
| Izid naložb, prepoznanih po kapitalski metodi | 8 | 0 | 1 | 11 | -100,0 | | 1000,0 |
| Dobiček pred obdavčitvijo | 4.385 | 6.442 | 4.563 | 7.277 | 46,9 | -29,2 | 59,5 |
| Davek od dobička | 380 | -2.245 | -995 | -613 | -690,8 | -55,7 | -38,4 |
| Čisti dobiček | 4.765 | 4.197 | 3.568 | 6.664 | -11,9 | -15,0 | 86,8 |

Vir: lastno delo.

V letu 2021 so prihodki od prodaje narasli za 17,2 % na vrednost 176.687 tisoč evrov. Največja rast prihodkov je bila v diviziji medcelinskega transporta, saj so se prihodki povečali za 31,4 % na vrednost 51.480 tisoč evrov. Pomanjkanje razpoložljivih letalskih tovornih kapacitet, predvsem pri uvozu iz Kitajske in izvozu v ZDA, je vodilo v povišane cene prevoznin in posledično višje prihodke. K povečanju prihodkov v letalskem tovornem prometu je prispevalo tudi povečano povpraševanje po transportu medicinskih pripomočkov. Na trgu pomorskega tovornega prometa je sicer zaradi zmanjšanih pretovornih zmoglosti v pristaniščih prišlo do poslabšanja razmer, kar je vodilo v dodatne zamude, vendar so se prihodki vseeno povečali, saj je bil tudi tu primanjkljaj kapacitet, ki je vodil v višje prevoznine. V diviziji kopenskega prometa je bila rast prihodkov 13,4 %, v diviziji logističnih rešitev pa 12,5 %, in sicer zaradi zmanjšanja negativnega vpliva pandemije covid-19.

Tabela 15: Prihodki od prodaje po divizijah Intereurope Group v tisoč EUR in vodoravna analiza prihodkov od prodaje po divizijah za obdobje od leta 2018 do leta 2021

| Prihodki od prodaje po divizijah (v tisoč EUR) | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Kopenski promet | 84.264 | 85.020 | 77.769 | 88.197 | 0,9 | -8,5 | 13,4 |
| Logistične rešitve | 23.385 | 26.666 | 27.757 | 31.234 | 14,0 | 4,1 | 12,5 |
| Medcelinski transport | 46.002 | 41.777 | 39.184 | 51.480 | -9,2 | -6,2 | 31,4 |
| Druge storitve | 6.731 | 6.890 | 6.016 | 5.776 | 2,4 | -12,7 | -4,0 |
| Prihodki od prodaje | 160.382 | 160.353 | 150.726 | 176.687 | 0,0 | -6,0 | 17,2 |

Vir: lastno delo.

Podjetje v letu 2020 prejme 1.059 tisoč evrov državne pomoči za zaježitev negativnih učinkov pandemije covida-19 v obliki povračila nadomestila plače zaposlenim, ohranitev delovnih mest in oprostitev plačila prispevkov. Prihodki iz tega naslova so vključeni pod druge poslovne prihodke, ki v tem letu znašajo 2.142 tisoč evrov. V letu 2021 se pomoč države iz omenjenega naslova zmanjša na vrednost 96.789 evrov, posledično se postavka drugi poslovni prihodki zmanjšajo za 48,6 % na vrednost 1.102 tisoč evrov.

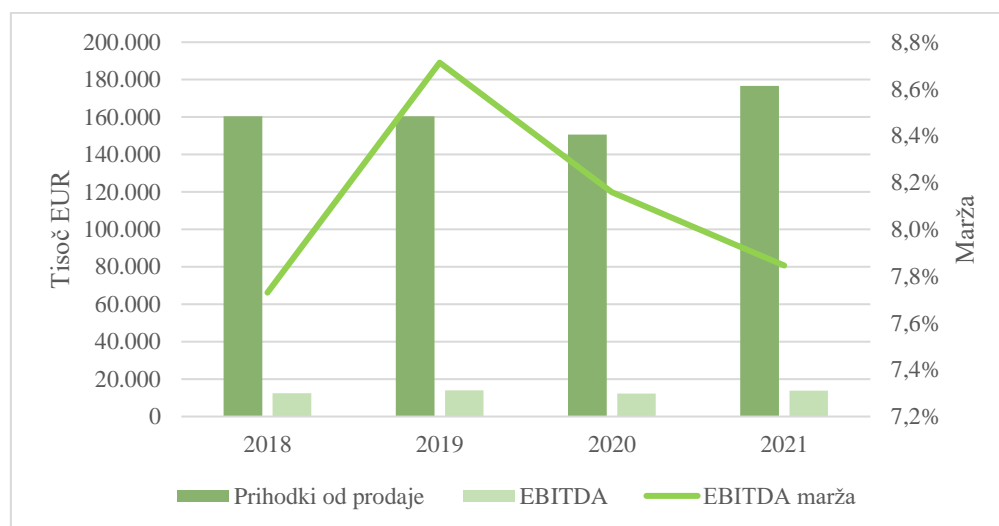
Intereuropa Group porabi največ prihodkov za pokritje stroškov materiala, blaga in storitev, saj predstavljajo več kot 70 % celotnih prihodkov. V opazovanem obdobju se stroški materiala, blaga in storitev gibljejo skupaj s prihodki in se tako do leta 2020 zmanjšujejo, v letu 2021 pa ponovno narastejo za 20,8 % in znašajo 131.403 tisoč evrov.

Poslovni izid iz poslovanja se v letu 2019 kljub nižjim prihodkom od prodaje poveča za 17,2 % v primerjavi z letom 2018 in znaša 7.524 tisoč evrov. To lahko pripišemo predvsem povečanju drugih poslovnih prihodkov iz naslova odprave izgub zaradi oslabitve opredmetenih osnovnih sredstev in naložbenih nepremičnin v višini 1.333 tisoč evrov in dobička zaradi oslabitve terjatev v višini 462 tisoč evrov. Tudi dobiček pred obdavčitvijo je večji (za 46,9 %) kot predhodno leto in je znašal 6.442 tisoč evrov, in sicer zaradi nekoliko večjih prihodkov iz obresti in drugih finančnih prihodkov ter nižjih odhodkov za obresti (za 13,5 %). Poplačilo odloženih davkov je vodilo v znižanje čistega dobička za 11,9 % v primerjavi z letom 2018.

V letu 2020 se je poslovni izid iz poslovanja zmanjšal za 23,4 % in je znašal 5.764 tisoč evrov, kar je posledica pandemije covida-19, ki je imela negativni vpliv na kopenski in pomorski tovorni promet. Posledično je bil nižji tudi čisti dobiček, ki je znašal 3.568 tisoč evrov, kar je za 15,0 % manj kot predhodno leto. V letu 2021 je podjetje zabeležilo rast prihodkov od prodaje in posledično višji poslovni izid iz poslovanja za 26,8 %. Povečali so se tudi prihodki iz obresti (131 tisoč evrov) in drugi finančni prihodki, kar je dodatno povečalo rast čistega dobička, ki je znašal 6.664 tisoč evrov in bil tako za 86,8 % višji kot v letu 2020.

Slika 11 prikazuje gibanje prihodkov, EBITDA in EBITDA marže v obdobju od leta 2018 do leta 2021. Iz slike je razviden padec vseh treh postavk po pojavu pandemije covid-19.

Slika 11: Gibanje prihodkov, EBITDA in EBITDA marže Intereurope Group v tisoč EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

5.4.3 Vodoravna analiza izkaza denarnega toka

Tabela 16 prikazuje vodoravno analizo izkaza denarnih tokov podjetja v obdobju od leta 2018 do leta 2021. Denarni tok pri poslovanju v letu 2019 znaša 12.573 tisoč evrov in je za 2,1 % večji kot v letu 2018. V letu 2020 se ta zmanjša za 23,84 %, tako da je denarni tok znašal 9.576 tisoč evrov, kar je predvsem posledica nižjih prejemkov iz dobička in višjih stroškov obratnega kapitala. Nasprotno se v letu 2021 denarni tok pri poslovanju poveča za 21,0 % na vrednost 11.590 tisoč evrov. Prilivi so se povečali predvsem na račun večjega obsega poslovanja, spremembe poslovnih obveznosti (5.674 tisoč evrov) so imele pozitivni učinek na čisti denarni tok, medtem ko so spremembe terjatev (-6.214 tisoč evrov) vplivale negativno.

V letu 2019 je bil denarni tok pri investiranju pozitiven in je znašal 310 tisoč evrov, kar je 110,7-odstotna sprememba glede na leto 2018, ko je bil denarni tok negativen v vrednosti 2.886 tisoč evrov. Pozitivni denarni tok lahko pripišemo večjim prilivom iz naslova prejetih obresti (452 tisoč evrov) in prodaje opredmetenih osnovnih sredstev (3.446 tisoč evrov) in nekoliko manjšim odlivom za pridobitev opredmetenih osnovnih sredstev. V letu 2020 sledi 381,9-odstotna sprememba iz pozitivnega v negativni denarni tok pri investiranju, ki tako znaša 874 tisoč evrov. V tem letu podjetje zabeleži prilive iz dolgoročno danih depozitov (10.000 evrov), prejemke od prodaje drugih finančnih sredstev (94.661 evrov) in prenese kratkoročne depozite v denar in denarne ustreznike (30.000 evrov), vendar pa se zmanjšajo prilivi iz naslova prejetih obresti (150.817 evrov) in prodaje opredmetenih osnovnih sredstev

(2.703 tisoč evrov). Obenem se pojavijo odlivi v višini 1.598 tisoč evrov iz naslova kratkoročnih depozitov, kar se odraža v skupnem negativnem denarnem toku pri investiranju. V naslednjem letu se negativni denarni tok še poveča, in sicer za 109,8 % glede na predhodno leto, kar je posledica povečanih odlivov za pridobitev opredmetenih osnovnih sredstev in naložbene nepremičnine za 91,0 % oziroma na 3.881 tisoč evrov.

Tabela 16: Izkaz denarnih tokov Intereurope Group v tisoč EUR in vodoravna analiza izkaza denarnih tokov za obdobje od leta 2018 do leta 2021

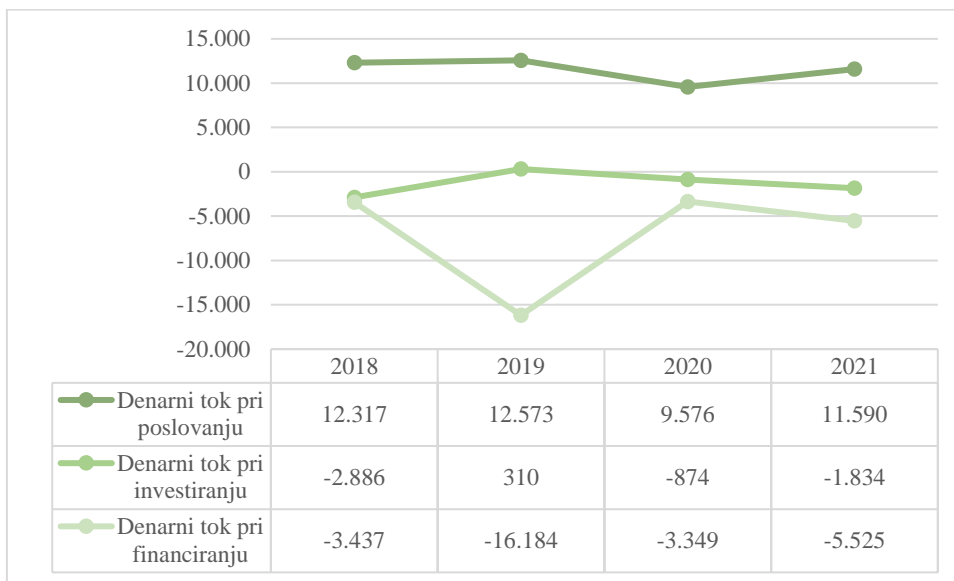
| V tisoč EUR | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Δ 19/18 (%) | Δ 20/19 (%) | Δ 21/20 (%) |
|---|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------|--------------|-------------|
| Začetno stanje denarnih sredstev | 3.618 | 9.578 | 6.283 | 11.609 | 164,7 | -34,4 | 84,8 |
| Denarni tok pri poslovanju | 12.317 | 12.573 | 9.576 | 11.590 | 2,1 | -23,8 | 21,0 |
| Denarni tok pri investiranju | -2.886 | 310 | -874 | -1.834 | -110,7 | -381,9 | 109,8 |
| Denarni tok pri financiranju | -3.437 | -16.184 | -3.349 | -5.525 | 370,9 | -79,3 | 65,0 |
| Denarni izid v obdobju | 5.994 | -3.301 | 5.353 | 4.231 | -155,1 | -262,2 | -21,0 |
| Končno stanje denarnih sredstev | 9.578 | 6.283 | 11.609 | 15.854 | -34,4 | 84,8 | 36,6 |

Vir: lastno delo.

Denarni tok pri financiranju se v letu 2019 negativno poveča za 370,9 % v primerjavi s prejšnjim letom in znaša 16.184 tisoč evrov. Odlivi se povečajo iz naslova neto denarnega toka kratkoročnih posojil. V letu 2018 je podjetje zabeležilo prilive v višini 5.524 tisoč evrov, v letu 2019 pa odlive v višini 5.328 tisoč evrov. Podjetje poplača tudi del obveznosti iz najema (1.222 tisoč evrov), kar še dodatno poveča negativni denarni tok. V letu 2020 se denarni tok pri financiranju zmanjša na 3.349 tisoč evrov. Podjetje prejme dolgoročno posojilo v višini 55.648 tisoč evrov, vendar hkrati poplača dolgoročna posojila in finančne najeme v višini 56.863 tisoč evrov. Zmanjšajo se odlivi za poplačilo obresti, neto denarni tok kratkoročnih posojil in plačilo dividend. V letu 2021 sledi povečanje negativnega denarnega toka pri financiranju za 65,0 %, ki tako znaša 5.525 tisoč evrov. Povečanje izhaja iz višjih odlivov za obresti (1.007 tisoč evrov), poplačila obveznosti iz najema (1.853 tisoč evrov) in izplačanih dividend (251 tisoč evrov). Podjetje prav tako plača obrok za dolgoročno posojilo v višini 2.689 tisoč evrov.

Gibanje posameznih denarnih tokov v obdobju od leta 2018 do leta 2021 je razvidno iz slike 12.

Slika 12: Gibanje denarnega toka pri poslovanju, investiranju in poslovanju Intereurope Group v tisoč EUR v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

6 DUPONT ANALIZA

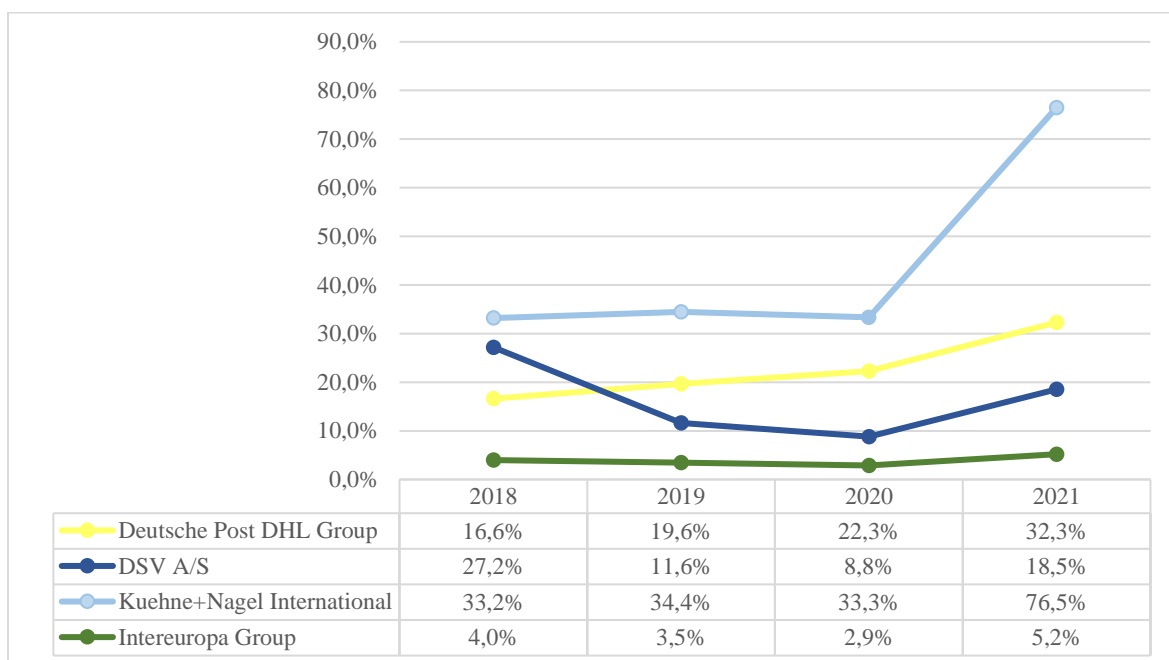
DuPont shema predstavlja orodje v finančni analizi, kjer je dobičkonosnost kapitala razčlenjena na več komponent in tako uporabna v več kontekstih. Leta 1920 ga je zasnoval Donaldson Brown iz podjetja DuPont Corporation. Du Pont analiza pomaga oceniti prispevek posameznih dejavnikov (donosnost, finančni vzvod, učinkovitost) k dobičkonosnosti kapitala in tako omogoča lažjo prepoznavo prednosti in slabosti izbranega ali več izbranih podjetij (Corporate Finance Institute, 2020).

V nadaljevanju bodo prikazani in pojasnjeni izračunani kazalniki po Du Pont za podjetja Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group.

6.1 Dobičkonosnost kapitala

Kazalnik čiste donosnosti kapitala je izračunan kot razmerje med čistim dobičkom in povprečnim stanjem kapitala. Iz slike 13 je razvidno gibanje kazalnika za analizirana podjetja v obdobju od leta 2018 do leta 2021. Dobičkonosnost kapitala (angl. Return of Equity, v nadaljevanju ROE) Deutsche Post DHL Group se skozi celotno obdobje povečuje in tako naraste iz 16,6 % (2018) na 32,3 % (2021). Povečanje je posledica konstantne rasti čistega dobička. V letu 2021 se kazalnik poveča nekoliko bolj kot predhodna leta, in sicer za 10 % točk, kar je posledica krepitve obsega povpraševanja in višje marže.

Slika 13: Gibanje ROE Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

V podjetju DSV A/S dobičkonosnost kapitala do leta 2020 pada in znaša 8,8 %, v letu 2021 pa se poveča na 18,5 %. Padec dobičkonosnosti v letu 2019 se zgodi zaradi povečanja kapitala iz naslova prevzema Panalpine na eni strani in nekoliko nižjega čistega dobička na drugi strani. Nižji dobiček je predvsem posledica višjih stroškov, povezanih s prevzemom. Naslednje leto se čisti dobiček sicer poveča, vendar je teža povečanja povprečnega kapitala večja. V letu 2021 se dobičkonosnost kapitala poveča za 9,7 % točke glede na predhodno leto. Kljub povečanju kapitala zaradi dokapitalizacije in prevzema podjetja GIL podjetje zabeleži močno rast čistega dobička. Razlog za rast dobička je povezan s pandemijo in z njo vzpostavljenimi razmerami na trgu ter delno prevzema GIL.

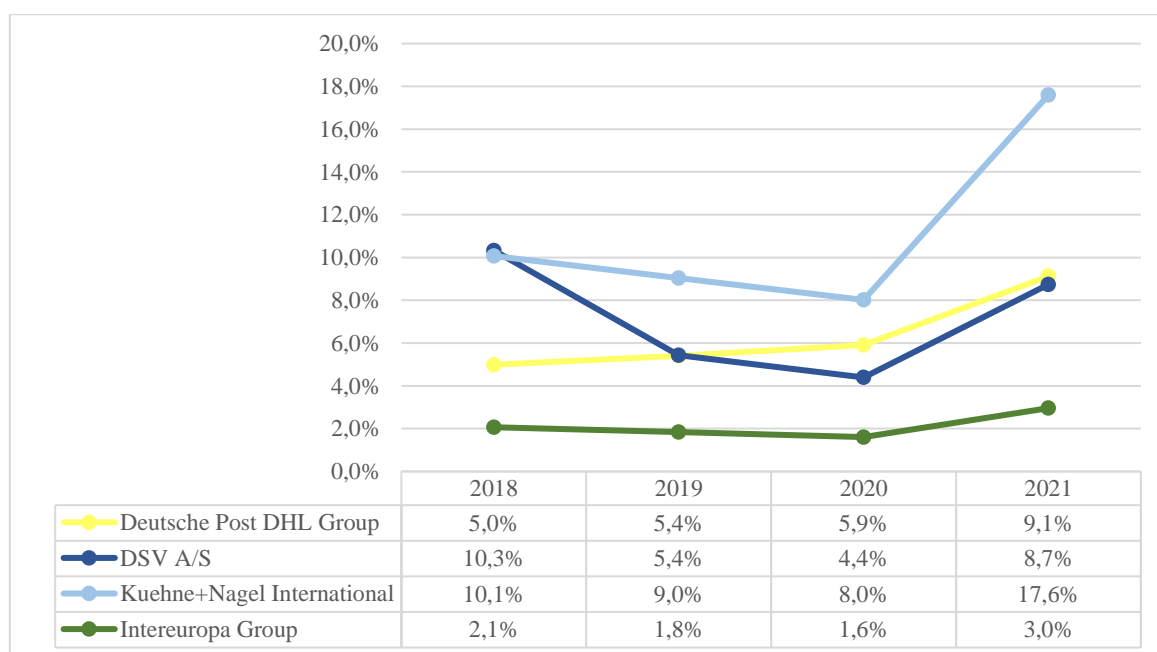
Dobičkonosnost kapitala Kuehne+Nagel International se v obdobju od leta 2018 do leta 2020 giblje med 33,2 % in 34,4 %, v letu 2021 pa močno naraste in znaša 76,5 %. Slednje se lahko pripiše razmeram na trgu in operativni učinkovitosti podjetja v negotovih okoliščinah pandemije covid-19, kar je omogočilo višje marže in posledično močno rast čistega dobička.

Intereuropa Group je imela padajoč trend dobičkonosnosti kapitala že pred pandemijo, v letu 2020 pa še dodatno pade in tako znaša 2,9 %. Padec je predvsem posledica pandemije covid-19 in njenega negativnega vpliva na kopenski in pomorski tovorni promet, kar zmanjša čisti dobiček. V letu 2021 povečanje čistega dobička zaradi zmanjšanja negativnih vplivov pandemije covid-19 poveča dobičkonosnost kapitala na 5,2 %.

6.2 Dobičkonosnost sredstev

Slika 14 prikazuje gibanje kazalnika dobičkonosnost sredstev za Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021.

Slika 14: Gibanje ROA Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021



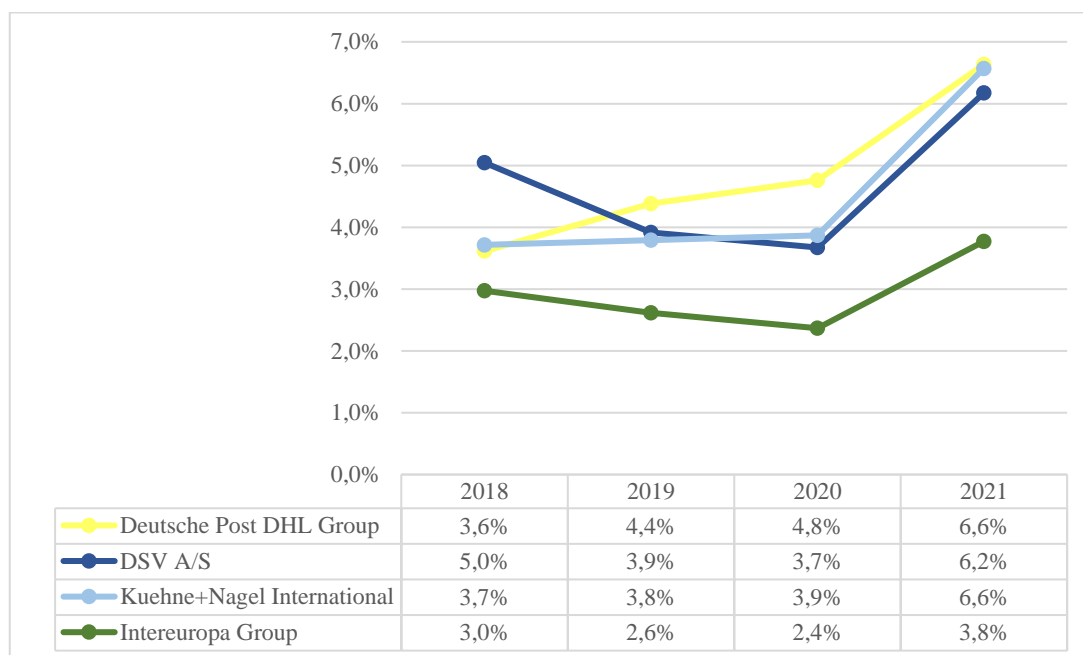
Vir: lastno delo.

Kazalnik kaže razmerje med čistim dobičkom in vloženimi sredstvi. Dobičkonosnost sredstev Deutsche Post DHL Group se tako kot ROE v celotnem opazovanem obdobju povečuje. Dobičkonosnost sredstev (angl. Return of Assets, v nadaljevanju ROA) DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group se v obdobju od leta 2018 do leta 2020 zmanjšuje, v letu 2021 pa poveča. Zmanjšanje pri Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group je posledica nižjega čistega dobička (v letu 2020 predvsem zaradi pandemije covid-19), medtem ko je pri DSV A/S znižanje dobičkonosnosti sredstev posledica povečanja sredstev iz naslova prevzemov. V letu 2021 se vsem opazovanim podjetjem dobičkonosnost sredstev poveča iz enakih razlogov kot pri kazalniku ROE.

6.3 Čista dobičkonosnost prihodkov

Slika 15 prikazuje gibanje kazalnika čiste dobičkonosnosti prihodkov v obdobju od leta 2018 do leta 2021 za podjetja za Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group.

Slika 15: Gibanje čiste dobičkonosnosti prihodkov Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021



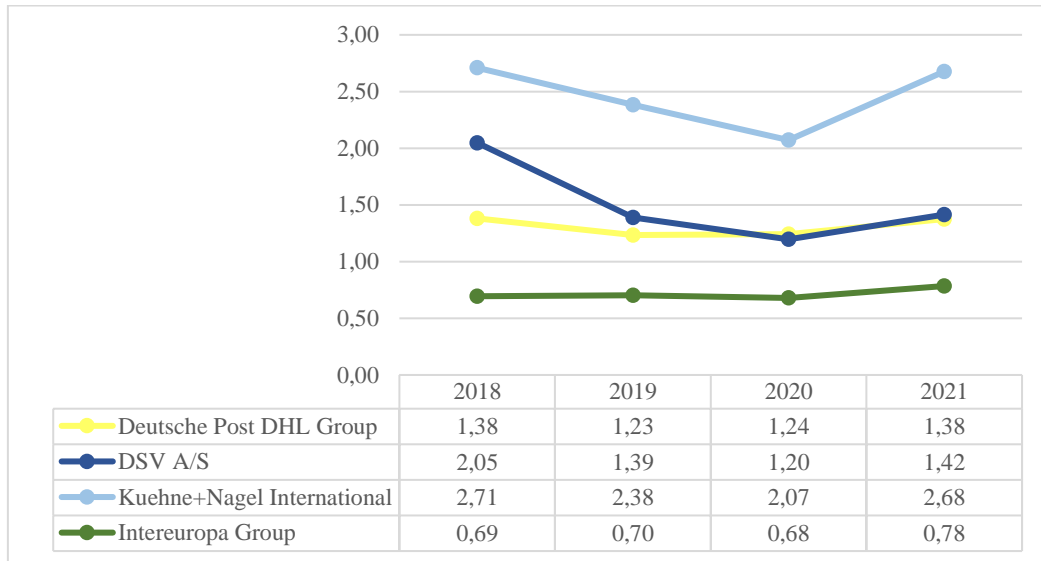
Vir: lastno delo.

Čista dobičkonosnost prihodkov kaže delež čistega dobička v celotnih prihodkih od prodaje v določenem letu. Pri kazalniku čiste dobičkonosnosti prihodkov Deutsche Post DHL Group je opazen enak trend gibanja kot pri kazalnikih ROE in ROA. DSV A/S v letu 2019 in 2020 zabeleži padec dobičkonosnosti prihodkov. V letu 2019 višji stroški amortizacije, transakcijski stroški in stroški za obresti zmanjšajo čisti dobiček in s tem kazalnik. V letu 2020 pa imajo prihodki od prodaje kljub povečanju obeh postavk nekoliko večjo težo kot čisti dobiček. V naslednjem letu se zaradi razmer na trgu in prevzema GIL povečajo tako prihodki od prodaje kot čisti dobiček, slednji bi bil lahko nižji, če podjetje ne bi načrtno zmanjševalo stroškov. Posledično podjetje v tem letu zabeleži rast dobičkonosnosti prihodkov na 6,7 %. Kuehne+Nagel International skozi celotno obdobje beleži rast tako prihodkov od prodaje kot čistega dobička, z izjemo leta 2020, ko podjetje zaradi negativnih vplivov pandemije covid-19 zabeleži padec obeh postavk. Ne glede na absolutno zmanjšanje v letu 2020 podjetje skozi celotno opazovano obdobje zabeleži rast čiste dobičkonosnosti prihodkov. Čista dobičkonosnost prihodkov Intereurope Group se do vključno leta 2020 zmanjšuje, v letu 2021 pa se poveča in znaša 3,8 %. Trend gibanja in razlaga sta tako enaka kot pri ROE in ROA.

6.4 Obračanje sredstev

Slika 16 prikazuje gibanje koeficienta obračanja sredstev za opazovana podjetja v obdobju od leta 2018 do leta 2021.

Slika 16: Obračanje sredstev Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

Koeficient obračanja sredstev predstavlja razmerje med prihodki in povprečnim stanjem sredstev ter tako kaže število obratov sredstev v letu dni. Kot je razvidno iz zgornjega grafa, se koeficient obračanja sredstev v letu 2019 in 2020 za Deutsche Post DHL Group nekoliko zniža (na vrednost 1,23 oziroma 1,24), kar je posledica višje medletne rasti sredstev v primerjavi s prihodki. V letu 2021 sledi povečanje obračanja sredstev na 1,38. Navedeno je predvsem posledica višjih prihodkov iz naslova ugodnih razmer na trgu.

DSV A/S ima v obdobju od leta 2018 do leta 2020 padajoč trend obračanja sredstev, saj pade iz vrednosti 2,05 (2018) na vrednost 1,2 (2020). Razlog za padajoč trend je večja medletna rast sredstev kot medletna rast prihodkov. Rast vrednosti sredstev je predvsem posledica prevzemov. V letu 2021 sledi povečanje obračanja sredstev na 1,42. Navedeno je posledica ugodnih razmer na trgu in delno zaradi prevzema podjetja GIL, kar je omogočilo 57,3 % rasti prihodkov od prodaje.

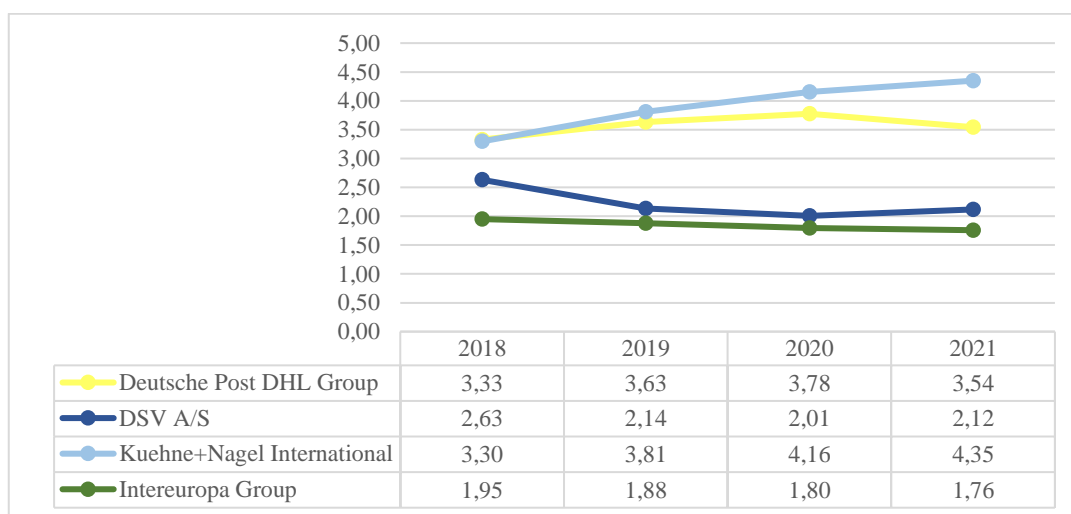
Kuehne+Nagel International zasleduje poslovni model z lahkimi sredstvi in premišljenimi vlaganji zgoj v strateško pomembne lokacije. To pomeni, da ima podjetje relativno majhno vrednost sredstev in posledično hitrejšo obračanje sredstev v primerjavi z drugimi opazovanimi podjetji. Koeficient obračanje sredstev ima od leta 2018 do leta 2020 padajoč trend. To je predvsem posledica nižje medletne rasti prihodkov v primerjavi s sredstvi. V letu 2021 sledi povečanje obračanja sredstev na 2,68. Razlog je povečanje prihodkov od prodaje za 60,9 % v primerjavi s predhodnim letom, kar je posledica operativne učinkovitosti podjetja v negotovih okoliščinah, kar je omogočilo občutno povečanje marž in v določeni meri prevzem podjetja Apex.

Intereuropa Group ima v opazovanem obdobju naraščajoč trend obračanja sredstev, z izjemo leta 2020, ko se zaradi negativnih vplivov pandemije covida-19 zmanjšajo tako sredstva kot prihodki od prodaje. Nadalje je vpliv padca prihodkov za 6,0 % večji, kar posledično vpliva na počasnejše obračanje sredstev. Koeficient obračanja sredstev v tem letu znaša 0,68.

6.5 Zadolženost

Iz slike 17 lahko razberemo gibanje zadolženosti podjetij Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021.

Slika 17: Zadolženost Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021



Vir: lastno delo.

Kazalnik zadolženosti kaže razmerje med povprečnim stanjem sredstev in povprečnim stanjem kapitala. Kazalnik zadolženost Deutsche Post DHL Group se od leta 2018 do leta 2020 poveča iz 3,33 na 3,78. Razlog za povečanje v letu 2020 je povečanje dolgoročnih finančnih obveznosti za 12,5 % iz naslova izdaje novih obveznic. V letu 2021 se kazalnik zadolženosti zmanjša na 3,54 na račun povečanja kapitala, ki je bil višji zaradi višjega zadržanega dobička. Zadolženost DSV A/S se v obdobju od leta 2018 do leta 2020 zmanjša iz 2,63 na 2,01. V letu 2021 sledi povečanje kazalnika zadolženosti na 2,12. Slednje je posledica povečanja vseh finančnih obveznosti za 73,70 %. Tolikšno povečanje lahko delno pripišemo prevzemu podjetja GIL, delno pa izdaji novih obveznic (11.827 milijonov DKK). Pri Kuehne+Nagel International se kazalnik zadolženosti v celotnem opazovanem obdobju povečuje in se tako poveča iz 3,30 (2018) na 4,35 (2021). Razlog za povečanje je, da se povprečno stanje kapitala v opazovanem obdobju ne spreminja bistveno (z izjemo leta 2021), medtem ko povprečno stanje sredstev vsako leto raste. Intereuropa Group je bistveno manj zadolžena kot ostala opazovana podjetja. Podjetje ima v obdobju od leta 2018 do leta 2021 padajoč trend zadolženosti, saj se kazalnik zmanjša iz 1,95 (2018) na 1,76 (2021).

6.6 Du Pont shema

Tabela 17 prikazuje DuPont shemo za Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group v obdobju od leta 2018 do leta 2021.

Tabela 17: Du Pont shema za Deutsche Post DHL Group, DSV A/S, Kuehne+Nagel International in Intereuropa Group

| ROE | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-------------|--|-------|-------|-------|-------|
| DHL | | 16,6% | 19,6% | 22,3% | 32,3% |
| DSV A/S | | 27,2% | 11,6% | 8,8% | 18,5% |
| K+N | | 33,2% | 34,4% | 33,3% | 76,5% |
| Intereuropa | | 4,0% | 3,5% | 2,9% | 5,2% |

| ROA | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Zadolženost | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-------------|-------|------|------|-------|-------------|------|------|------|------|
| DHL | 5,0% | 5,4% | 5,9% | 9,1% | DHL | 3,33 | 3,63 | 3,78 | 3,54 |
| DSV A/S | 10,3% | 5,4% | 4,4% | 8,7% | DSV A/S | 2,63 | 2,14 | 2,01 | 2,12 |
| K+N | 10,1% | 9,0% | 8,0% | 17,6% | K+N | 3,30 | 3,81 | 4,16 | 4,35 |
| Intereuropa | 2,1% | 1,8% | 1,6% | 3,0% | Intereuropa | 1,95 | 1,88 | 1,80 | 1,76 |

| Dobičkonosnost prihodkov | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Obračanje sredstev | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------|------|------|------|------|--------------------|------|------|------|------|
| DHL | 3,6% | 4,4% | 4,8% | 6,6% | DHL | 1,38 | 1,23 | 1,24 | 1,38 |
| DSV A/S | 5,0% | 3,9% | 3,7% | 6,2% | DSV A/S | 2,05 | 1,39 | 1,20 | 1,42 |
| K+N | 3,7% | 3,8% | 3,9% | 6,6% | K+N | 2,71 | 2,38 | 2,07 | 2,68 |
| Intereuropa | 3,0% | 2,6% | 2,4% | 3,8% | Intereuropa | 0,69 | 0,70 | 0,68 | 0,78 |

Vir: lastno delo.

7 VPLIV PANDEMIJE COVID-19 IN VOJNE V UKRAJINI NA IZBRANO PODJETJE V SLOVENIJI

V predmetnem poglavju je predstavljeno, kako sta pandemija covida-19 in vojna v Ukrajini vplivali na poslovanje podjetja DSV Transport d. o. o. in kako se je podjetje prilagodilo na okoliščine in izzive, ki sta jih prenesli pandemija covida-19 in invazija v Ukrajino. Za pridobitev konkretnjših informacij je bil izveden intervju s finančnim direktorjem podjetja. Intervju je potekal v prostorih podjetja in je trajal približno eno uro. Vprašanja so bila pripravljena vnaprej, vendar so bila v intervjuju zastavljena tudi podvprašanja. Prav tako sva se v intervjuju pogovarjala tudi o stvareh, ki prvotno niso bile predvidene. Zastavljena vprašanja so podrobneje predstavljena v prilogi.

DSV Transport d. o. o. je podjetje, ki se ukvarja z mednarodnim špediterstvom in je v 100% lasti DSV Road Holding A/S. Podjetje izvaja tržne aktivnosti na področjih cestnega, pomorskega in letalskega prometa, logistične storitve, carinskega posredovanja pri uvozu in izvozu ter aktivnosti na področju trgovine. V letu 2022 je osnovni kapital družbe znašal 314.472 evrov. Družba je v tem letu zabeležila čisti dobiček v vrednosti 464 tisoč evrov in je na koncu leta zaposlovala 178 ljudi. Generalni direktor družbe je Robert Gortnar.

7.1 Vpliv pandemije covida-19 na DSV Transport d. o. o. in prilagoditve

Začetek pandemije covida-19 je za vsako podjetje, ne glede na to, v kateri panogi deluje, predstavljal šok in DSV Transport d. o. o. ni bil nobena izjema. Podjetje se je soočilo s številnimi negotovostmi in vprašanji, kot so, kako prilagoditi poslovanje, kako organizirati delo, da bo možnost okužb minimizirana, kaj lahko pričakujejo v prihodnosti ipd.

S kadrovskega vidika se je podjetje hitro odzvalo, saj so poskušali delo v čim večji meri organizirati kot delo od doma. Zaposlene so razdelili tudi v dve skupini, ki sta delali v mehurčkih. Pri tem je ena skupina en teden delala od doma, druga skupina pa je delala kot običajno na lokaciji podjetja. Skupini sta se tedensko izmenjevali. Pri tem je skupina na lokaciji morala nositi zaščitno opremo in medsebojno čim bolj omejiti stike. Delavci v skladišču so delo opravljali kot običajno na lokaciji. Sama organizacija dela z vidika upoštevanja zdravstvenih ukrepov je bila nekoliko lažja kot v pisarnah, saj je skladišče veliko in je bilo tako lažje omejiti medsebojne stike. Ključnega pomena je bilo, da se dopoldanska in popoldanska izmena nista medsebojno srečali, saj bi to povečalo možnost širjenja morebitne okužbe. Tudi delavci v skladišču so morali nositi zaščitno opremo in izvajati redno samotestiranje. Z vidika ponujene državne pomoči je podjetje uporabilo sofinanciranje plačila prispevkov za pokojninsko in invalidsko zavarovanje za obdobje 2–3 mesecev. V mesecu maju je podjetje uporabilo skrajšani delovni čas, nekaterim zaposlenim v skladišču pa se je za krajši čas odredilo čakanje na delo.

DSV Transport d. o. o. je del Groupe DSV A/S, in če pride do kakršnekoli izredne situacije, DSV A/S odpre tako imenovani »business case«, kjer pretehtajo, kaj so prednosti in kaj slabosti, katere aktivnosti bi bilo treba izvesti, vse to pa ustrezno aplicirajo na podjetja v skupini. Tudi v primeru zmanjšanja prometa pri podjetju v skupini DSV A/S relativno hitro odreagira, saj podjetje ob upadu prometa z njihove strani prejme zahtevo po pripravi akcijskega plana za zmanjšanje stroškov, da bi ohranili določeno maržo. Pandemija covida-19 je predstavljala izredni dogodek, ki je prinašal veliko negotovosti. Iz tega razloga je DSV A/S sprejel odločitev, da preventivno začasno zagotavlja prihranke stroškov v višini 10 %. To je v določeni meri vplivalo tudi na DSV Transport d. o. o., kjer so morali pripraviti plan presežnih delavcev. V okviru omenjenega plana je bilo odpuščenih okoli 10 zaposlenih, vendar v podjetju trdijo, da se je zaradi izboljšanja pri njihovem poslovanju skupno število zaposlenih kmalu vrnilo na raven pred pandemijo covida-19.

Za podjetje sta največji izziv predstavljala mesec marec in april 2020, ko jim je zaradi začetnega šoka promet najbolj upadel. V začetku so se namreč pripravljali zdravstveni ukrepi in vzpostavljali protokoli, številna podjetja so se zaprla, kar je upočasnilo gospodarsko aktivnost, hkrati pa so države sprejemale razne ukrepe, ki so otežili nemoteno izvajanje aktivnosti. Prihodki so se jim najbolj zmanjšali na področju cestnega tovornega prometa, medtem ko je imela pandemija covid-19 (po začetnem kratkoročnem šoku) dejansko pozitiven vpliv na njihove prihodke na področju letalskega tovornega prometa in pomorskega tovornega prometa.

Upad prihodkov na področju cestnega tovornega prometa je bil posledica dejstva, da je upočasnjena gospodarska aktivnost povzročila zmanjšanje potreb po premikih blaga in posledično kratkoročni upad povpraševanja. Poleg tega so številne države zaprle svoje meje oziroma uvedle stroge pogoje za prehod meja. Slednji so se med posameznimi državami razlikovali, kar je oviralo nemoten premik blaga in podaljšalo čas dobave. V podjetju trdijo, da upad prihodkov na koncu ni bil tako velik, saj je bil delno kompenziran s prihrankom stroškov, ki so nastali kot posledica dela od doma. Znižali so se namreč stroški v pisarnah in drugi stroški dela, kot so stroški prehrane in prevozni stroški. Prav tako pa je cestni tovorni promet relativno hitro okreval glede na začetne ocene.

Letalski tovorni promet je bil najbolj prizadet z vidika prepovedi potniških letov in s tem zmanjšanjem letalskih tovornih kapacitet, ki so bile na voljo na potniških letalih. Slovenija ima majhno letališče, zato doklada tudi na potniška letala, vendar pa podjetje izvaja predvsem premike preko cargo letal, na katere pandemija covid-19 niti ni imela tako negativnega vpliva. Pojavili so se namreč izredni posli po distribuciji mask in zaščitne opreme iz vzhoda, kar je prinašalo izredne zasluge. Kasneje je prišlo še do rasti e-trgovine, kar je še dodatno povečalo povpraševanje. Pojavilo se je presežno povpraševanje po letalskem tovornem prometu in posledično so se dvignile cene.

V podjetju največ premikov blaga v pomorskem tovornem prometu opravijo po ladijski liniji iz Azije do Evrope. V podjetju poudarjajo, da nimajo v lasti nobenih kontejnerskih ladij in jih zgolj najemajo. Strogi lockdowni na Kitajskem v času pandemije covid-19 so vodili v zaprtje nekaterih najbolj pomembnih pristanišč, kot sta na primer Šanghaj in Ningbo, kar je povzročilo zastoje v pristaniščih. Nekatere kontejnerske ladje so bile sicer preusmerjene v druga pristanišča, vendar so se s tem pojavile dodatne zamude in stroški. Nadalje je pomanjkanje kontejnerjev še dodatno prispevalo k zamudam in zmanjšanju kapacitet, slednje pa je omogočilo rast cen. Običajno je bila cena za kontejner iz Azije do Evrope okoli 3.000 dolarjev, v določenem času med pandemijo covid-19 pa se je cena gibala tudi med 15.000 in 18.000 dolarji. V podjetju menijo, da tako visoke cene niso bile v celoti samo posledica razmer pandemije covid-19, temveč so ladjarji delno namensko vplivali na cene. Trg kontejnerskih ladij je namreč zelo konsolidiran, saj ima štiri do pet podjetij okoli 80–90 % celotnega svetovnega deleža, kar pomeni, da imajo lahko večji vpliv na gibanje cen. Ne glede na to so nastale razmere in višje cene podjetju povečale nominalno maržo.

Podjetje je v letu 2020 zabeležilo prihodke v višini 46.849 tisoč evrov in čisti dobiček v višini 161 tisoč evrov. Če to primerjamo z rezultati v letu 2019, so prihodki od prodaje upadli za 5,39 % in čisti dobiček za 69,74 %. V podjetju trdijo, da lahko ta padec pripišejo predvsem prvim 3 mesecem pandemije covida-19, saj se je potem situacija zanje relativno hitro izboljšala. V naslednjem letu je podjetje zaradi dobrih cen in marž namreč zabeležilo rast prihodkov od prodaje za 30,4 % in čistega dobička za 35,40 %. Tudi v letu 2022 so se prihodki od prodaje povečali za 17,29 %, vendar po padajoči stopnji, kar je posledica dejstva, da so se razmere v drugi polovici leta 2022 začele počasi umirjati. V podjetju poudarjajo, da se prihodki v tem obdobju leta in pol niso toliko povečali zaradi večjega obsega posla, temveč predvsem zaradi višjih cen.

Podjetje zaradi pandemije covida-19 ni imelo nobenih likvidnostnih težav, niti niso potrebovali finančnega vzvoda, saj je podjetje ves čas nemoteno poslovalo in poravnalo svoje obveznosti v običajnem roku. Sicer se podjetje večinoma financira preko Groupe DSV A/S in ne na trgu. V povezavi s kupci ima podjetje vse terjatve ustrezno zavarovane. Ne glede na to je podjetje v tem obdobju poostrilo nadzor, vendar niso zaznali nobenih likvidnostnih težav kupcev. Njihovi glavni kupci so namreč večinoma proizvodna podjetja in nekaj trgovskih podjetij. Prav tako menijo, da je država s svojimi ukrepi za pomoč gospodarstvu in financiranjem relativno dobro pomagala. V podjetju tako niso imeli nobenih odpisov, niti niso izgubili velikih kupcev.

V podjetju poudarjajo, da njihove stranke prihajajo iz različnih dejavnosti, tudi iz tistih, ki jih je pandemija covida-19 bolj prizadela (na primer iz avtomobilske industrije). Posledično se je promet s temi strankami v tem obdobju zmanjšal, vendar pa to na koncu ni pomembno vplivalo na njihovo poslovanje, saj se jim je na drugi strani povečal promet s strankami iz drugih segmentov, kot sta na primer prehranska industrija in paketna dostava.

7.2 Vpliv vojne v Ukrajini na DSV Transport d. o. o. in prilagoditve

Z začetkom ruske invazije v Ukrajino je DSV A/S odprodala ali zaprla vsa svoja hčerinska podjetja v Rusiji in Belorusiji. Prav tako podjetje strogo sledi vsem sprejetim sankcijam EU proti Rusiji in Belorusiji. Odločitve DSV A/S so se ustrezno aplicirale na vsa hčerinska podjetja. To za DSV Transport d. o. o. pomeni prepoved izvajanja kakršnihkoli poslov z Rusijo in Belorusijo. To vključuje prevoze v, iz ali preko ozemlja Belorusije in Rusije, kakršnokoli carinsko posredovanje, svetovanje in podobne posle, izjema so farmacevtske pošiljke in humanitarna pomoč. Podjetje to strogo spoštuje.

Pred začetkom vojne so predstavljali posli z Ukrajino in Rusijo manj kot en odstotek vseh prihodkov podjetja. Te prihodke je podjetje pridobilo predvsem iz naslova cestnega tovornega prometa, saj DSV Transport d. o. o. ne izvaja premikov tovora po Azovskem in Črnem morju, prav tako ne izvaja premikov tovora preko ruskega zračnega prostora. Generalno gledano so se zaradi nastale situacije nekateri posli sicer prekinili, vendar ne z njihovimi najpomembnejšimi strankami, zato to ni imelo pomembnega vpliva na njihove

finančne rezultate in kazalnike. Zaprtje črnomoških pristanišč je pomenilo preusmeritev določenega prometa tudi preko Luke Koper, kar je sicer prineslo nove posle za podjetje, vendar pa je šlo za tako majhen obseg prometa, da iz tega naslova niso imeli vidnega doprinosa k prihodkom.

Poslovanje z Ukrajino ni bilo prepovedano, je pa bilo zaradi vojne ovirano in oteženo. Podjetje je poskušalo izvajati prevoze v/iž Ukrajine kot običajno oziroma kolikor so jim razmere dopuščale. Poudarjajo pa, da posli z Ukrajino predstavljajo manj kot en odstotek njihovega prometa, zato so relativno zanemarljivi za njihovo poslovanje.

Invazija v Ukrajino tako ni imela neposrednega vpliva na poslovanje podjetja. Njen vpliv se je občutil predvsem posredno s podražitvijo energentov. V podjetju se spominjajo, da so se cene energentov najbolj povečevale v drugi polovici leta 2022. V podjetju so imeli na srečo zakupljene energente za leto 2022. Električno energijo so imeli zakupljeno do naslednjega leta, plin pa do decembra 2022. V letu 2023 zakup energentov ni bil mogoč, zato je bilo podjetju pomembno, da je država sprejela ukrep omejitve najvišje dovoljene cene električne energije za mikro, mala in srednja podjetja. Cena najvišje dovoljene tarifne postavke je tako znašala 0,217 evra na kilovatno uro. V primeru, da država ne bi sprejela tega ukrepa in bi morale podjetje plačevati električno energijo po tržni ceni, ki je znašala okoli 0,35 evra na kilovatno uro, bi podjetje na letni ravni plačevalo za vsaj 100 tisoč evrov več stroškov električne energije.

Podjetje na srečo ni intenzivni porabnik električne energije, kot so na primer nekatera proizvodna podjetja s plinskimi pečmi, ki bodo imela lahko tudi do več milijonov višje stroške iz naslova energetske krize. Podjetje zato ni imelo potrebe po uporabi drugih pomoči države oziroma subvencij, ki so bile na voljo gospodarstvu. Podjetje uporablja plin in elektriko predvsem za ogrevanje in v splošne namene, kot sta na primer razsvetljava prostorov, skladišča in pisarn ter delovanje računalniške opreme. Ker podjetje ni intenzivni porabnik električne energije in plina, v sami strukturi energetske stroški niso tako pomembni, da bi zvišanje na kakršenkoli način ogrozilo njihovo poslovanje.

Kljub fiksiranju cen električne energije s strani vlade so se cene električne energije in plina v letu 2023 praktično podvojile v primerjavi z letom 2021, kar bo seveda v določeni meri vplivalo tudi na njihov poslovni rezultat. V podjetju ocenjujejo, da se bodo v letu 2023 stroški električne energije in plina povečali od 150 do 200 tisoč evrov na letni ravni, čisti dobiček pa bo manjši za 10–15 %. Za leto 2024 ima podjetje že zakupljen plin po nižji ceni, ki je sicer višja kot pred krizo, vendar pa kljub vsemu bistveno nižja kot v letu 2023.

Podjetje zaradi invazije v Ukrajino ni imelo nobenih likvidnostnih težav, saj je nemoteno poslovalo in ni potrebovalo nobenega dodatnega finančnega vzvoda. Svoje obveznosti je podjetje poravnalo v običajnem roku. V povezavi z likvidnostjo kupcev je podjetje opazilo, da so se plačilne navade nekaterih kupcev do določene mere poslabšale. Poslabšale so se predvsem plačilne navade energetske odvisnih podjetij. Država je sicer sofinancirala stroške

energentov do neke mere, vendar ne v celoti in posledično je velik del bremena ostal na teh energetsko odvisnih podjetjih, pri katerih pa imajo energetski stroški veliko težo v strukturi in pri poslovanju.

V podjetju trdijo, da vojna v Ukrajini ni imela pomembnega vpliva na njihovo poslovanje, še posebej v primerjavi z nekaterimi drugimi podjetji in panogami. Dejstvo pa je, da situacija zagotovo ni pozitivna, saj vojna prinaša veliko negotovosti, in to ne le z vidika delovanja posameznega podjetja, gospodarstva, temveč tudi z vidika nas kot posameznikov.

8 SKLEP

Pandemija covid-19 je predstavljala nepredvideno krizno situacijo, ki je pretresla celoten svet in vplivala na življenje prav vsakega posameznika. Štejemo jo pod eksogen šok, kar pomeni, da ga gospodarstva in podjetja niso mogla predvideti. Posledično je bil ob začetku prisoten kaos, gospodarska aktivnost se je upočasnila, sprejeti so bili številni ukrepi (nekateri bolj učinkoviti kot drugi), skozi celotno obdobje pa je bila v družbi, gospodarstvu in zdravstvu prisotna negotovost. Posledice pandemije covid-19 so se čutile na vseh področjih gospodarstva, pri tem so bile določene panoge oziroma podjetja bolj izpostavljene negativnim vplivom kot druge. V kolikšni meri je pandemija covid-19 vplivala na poslovanje posameznega podjetja, je bilo delno odvisno tudi od same stabilnosti podjetja pred pandemijo covid-19, razpršenosti strank in dobaviteljev, hitrega in učinkovitega odziva podjetja na novonastale razmere itd.

Podjetja v transportno-logistični panogi običajno delujejo kot posrednik med podjetji, ki prihajajo iz različnih panog. Bolj kot bo imelo transportno-logistično podjetje koncentrirane stranke iz vidika dejavnosti, bolj bo občutilo negotovosti, s katerimi se soočajo ta podjetja. Transportno-logistična podjetja v naboru svojih storitev običajno ponujajo tudi premike blaga s cestnim, letalskim in ladijskim prevozom, ki pa jih ne opravijo sami, temveč se povežejo s partnerji ter poskušajo s pogajanjem pridobiti najbolj ugodno ponudbo za svojo stranko. Iz tega sledi, da imajo omenjeni trgi pomemben vpliv na dogajanje v transportno-logistični panogi.

Covid-19 izvira iz Kitajske, ki predstavlja pomembno svetovno proizvajalko in porabnico, hkrati pa tudi državo, ki je sprejela najstrožje ukrepe za preprečitev širjenja pandemije covid-19. Posledično je imelo to pomemben vpliv tako na proizvodne dejavnosti številnih tujih podjetij kot tudi pomorski tovorni promet. Pri slednjem je zaprtje pristanišč vodilo v večje zastoje v svetovnem gospodarstvu in motnje v dobavnih verigah, kar je vodilo v zamude in povečanje stroškov. Upad potrošniškega povpraševanja v začetku pandemije covid-19 pa je zmanjšalo obračanje kontejnerjev. To je kasneje vodilo v pomanjkanje praznih kontejnerjev in posledično dodatni pritisk na že prisotno presežno povpraševanje, kar je zvišalo cene. Relativno podobna situacija je bila v letalskem tovornem prometu, kjer je na eni strani prišlo do zmanjšanja razpoložljivih kapacitet, na drugi strani pa se je povečalo

povpraševanje po letalskem tovornem prometu, kar je vodilo v dvig cen. Zmanjšanje razpoložljivih kapacitet letalskega tovornega prometa je izhajalo iz prepovedi letalskega potniškega prometa, saj je 45 % celotnega letalskega tovora prepeljano v prtljažnem prostoru potniških letal. Povpraševanje po letalskem tovornem prometu pa se je povečalo zaradi večjih potreb po zaščitni opremi, razmaha e-trgovine in preusmeritve dela kontejnerskega prometa na letalski tovorni promet. V cestnem tovornem prometu je zapiranje držav in uvedba neusklajenih in strogih pogojev za vstop v državo privedlo do motenj v cestnem tovornem prometu in posledično do pomanjkanja in negotovosti v dobavi blaga.

V začetku leta 2022, ko so se razmere v povezavi s pandemijo covid-19 začele umirjati, je Rusija začela z invazijo v Ukrajino. Gospodarstva še niso okrevala od pandemije covid-19, ko so se morala spopasti z novo negotovostjo. Invazija v Ukrajino je namreč sprožila begunsko, svetovno prehransko in energetska krizo. Rusija in Ukrajina spadata med največje proizvajalce in izvoznike kmetijskih izdelkov in vojna pomembno vpliva na cenovno dostopnost hrane in pomanjkanje v državah v razvoju. Prav tako je Rusija ob začetku vojne predstavljala glavno dobaviteljico fosilnih goriv EU. To je upravičeno povečalo zaskrbljenost glede zanesljive oskrbe z energijo, saj je odločitev Rusije o nenadnih prekinitvah in zmanjšanju dobave plina vodilo v močen dvig cen energentov.

Invazija v Ukrajino je močno vplivala tudi na prost pretok blaga in ljudi in tako pomembno vplivala na transportno-logistično panogo. Najbolj so bila in so izpostavljena podjetja, ki so močno vpeta v poslovanje z Rusijo, Belorusijo in tudi Ukrajino in tako izvajajo pomemben del prometa preko/v/iz vpletenih držav ter imajo v teh državah pomembne stranke ali partnerje. EU in številne druge države so v odgovor na vojaško agresijo v Ukrajini sprejele številne sankcije proti Rusiji (in Belorusiji), da bi s tem pripomogli k oslabitvi gospodarske baze Rusije. Normalno so sledili povračilni ukrepi Rusije. To je za transportno-logistično panogo pomenilo težave na vseh področjih tovornega prometa. Obstoječe letalske linije, ki so potekale čez Rusijo in Ukrajino, je bilo treba preusmeriti, kar je povzročilo podaljšan čas letenja, večjo porabo goriva in posledično višje transportne stroške. Blokada ukrajinskih pristanišč je zahtevala preusmeritev premikov blaga na kopno, na ceste in železnice, kar je povzročilo zamude in dodatne stroške logističnih storitev. Sankcije EU so prepovedovale tudi prekinitve trgovanja (z nekaterimi izjemami), kar je za nekatera transportno-logistična podjetja pomenilo zmanjšanje prometa. Dobava blaga, ki je običajno potekala po kopnem preko Rusije, pa je morala biti preusmerjena preko drugih držav, kar je prav tako pomenilo povečanje logističnih stroškov.

Deutsche Post DHL Group je v celotnem opazovanem obdobju ostalo stabilno in dosegalo dobre rezultate. Podjetje se je namreč ustrezno in učinkovito prilagodilo danim okoliščinam. V prvem letu pandemije covid-19 (2020) je podjetje izkoristilo predvsem razmah e-trgovine, hkrati pa so se zvišale tudi cene v letalskem tovornem prometu. To je vodilo v povečanje prihodkov za 5,33 % na 66.716 milijonov evrov in čistega dobička za 14,41 % na vrednost 3.176 milijonov evrov. V letu 2021 so se finančni rezultati še izboljšali, saj se je okrepilo povpraševanje po globalnem posredništvu, cene pa so ostale na visoki ravni.

Prihodki od prodaje so v primerjavi s predhodnim letom narasli za 22,53 % (81.747 milijonov evrov) in čisti dobiček za 70,75 % (5.426 milijonov evrov).

Tudi DSV A/S je kljub nekaterim negativnim vplivom pandemije covid-19 dosegalo neprestano rast poslovanja. V letu 2020 je podjetje sicer zabeležilo upad v diviziji Road za 5,43 % in v diviziji Solutions za 2,13 %, vendar je podjetje ne glede na to ob koncu leta zabeležilo 22,42 % rast prihodkov (115.932 milijonov DKK) in 14,89 % rast čistega dobička (4.258 milijonov DKK). Rast je bila posledica ugodnih razmer na trgu in delno tudi pozitivnih učinkov, ki so se pojavili zaradi prevzema podjetja Panalpine v letu 2019. Naslednje leto je bilo za DSV A/S izredno, saj so jim naklonjene razmere v letalskem in pomorskem tovornem prometu ter sočasno prevzete podjetja GIL prinesli rast prihodkov za 57,25 % (182.306 milijonov DKK) in čistega dobička za 164,30 % (11.254 milijonov DKK).

Pandemija covid-19 se je v letu 2020 pri podjetju Kuehne+Nagel International nekoliko bolj občutila, saj je podjetje zabeležilo upad poslovanja v vseh divizijah, z izjemo letalskega tovornega prometa (+11,63 %; 5.194 milijonov CHF), kjer je imelo podjetje izredne posle iz naslova povečanega povpraševanja po prevozih donosnejšega blaga, povezanega s pandemijo covid-19. V ostalih divizijah je prišlo do zmanjšanja predvsem zaradi upada obsega povpraševanja in uvedbe ukrepov, ki so preprečili nemoteno izvajanje aktivnosti. Posledično je podjetje v letu 2020 zabeležilo upad prihodkov za 3,38 % (20.382 milijonov CHF) in čistega dobička za 1,38 % (789 milijonov CHF). V letu 2021 je situacija drugačna, saj podjetje s svojo operativno učinkovitostjo v negotovih okoliščinah in zaradi ugodnih razmer na trgu doseže višje marže in posledično zabeleži rast prihodkov za 60,93 % (32.801 milijon CHF) in čistega dobička za 173,13 % (2.155 milijonov CHF).

Pri Intereuropi Group so zaradi pandemije covid-19 v letu 2020 zabeležili upad prihodkov za 6,00 % (150.725 tisoč evrov) in čistega dobička za 14,99 % (3.568 tisoč evrov). Obseg poslovanja se je zmanjšal na vseh področjih, z izjemo področja logističnih rešitev, kjer so izvedli implementacijo številnih aktivnosti za povečanje dodane vrednosti. Največji razlog za upad prihodkov je bilo zmanjšanje kapacitet in zaprtje mej. V letu 2021 je tudi Intereuropa Group zabeležila višje prihodke za 17,22 % (176.687 tisoč evrov) in čistega dobička za 86,77 % (6.664 tisoč evrov). Ti so se povečali predvsem zaradi primanjkljaja kapacitet, kar je vodilo v višje cene in povečanega povpraševanja po medicinskih pripomočkih.

Pridobljeni rezultati iz izvedene finančne analize Deutsche Post DHL Group, Kuehne+Nagel International, DSV A/S in Intereuropa Group nakazujejo, da je pandemija covid-19 imela vpliv na transportno-logistično panogo. Iz opravljene analize je razvidno, da je bil vpliv pandemije covid-19 negativen zgolj v prvih mesecih, ko so nekateri sprejeti ukrepi ovirali nemoteno izvajanje aktivnosti, potrošniško povpraševanje se je zmanjšalo, gospodarska aktivnost pa se je upočasnila. Po začetnih mesecih so se transportno-logistična podjetja dobro prilagodila na dano situacijo, zmanjšanje razpoložljivih kapacitet in okrevanje potrošniškega povpraševanja pa je vodilo v višje cene, kar je povečalo marže transportno-logističnih podjetij. Posledično so podjetja začela beležiti vidno rast prihodkov, predvsem

na področju letalskega in pomorskega tovornega prometa. Pandemija covid-19 je imela tako negativen vpliv zgoj v letu 2020, in sicer predvsem na področju cestnega tovornega prometa, kar se je do določene mere poznalo tudi pri poslovnih rezultatih podjetij. V letu 2021 je pozitiven vpliv pandemije covid-19 naraščal, saj so transportno-logistična podjetja beležila visoke prihodke. Pri tem je treba upoštevati, da so se prihodki v veliki meri povečali zaradi višjih cen in ne predvsem iz večjega obsega poslovanja. Posledično je ob umirjenju razmer, povezanih s pandemijo covid-19, pričakovati postopno normaliziranje cen (ki bodo na nekoliko višji ravni zaradi inflacije) in nekoliko upad prihodkov.

Iz opravljenega poglobljenega intervjuja s finančnim direktorjem je mogoče razbrati, da je pandemija covid-19 vplivala tudi na poslovanje slovenskega podjetja DSV Transport d. o. o. Pri tem je negativen vpliv pandemije covid-19 podjetje občutilo predvsem v prvih treh mesecih pandemije, potem pa so se na trgu letalskega in pomorskega tovornega prometa vzpostavile razmere, ki so imele pozitiven vpliv na poslovanje podjetja. V letu 2020 je podjetje zabeležilo upad prihodkov za 5,39 %, predvsem iz naslova cestnega tovornega prometa, kjer so se razmere počasneje izboljšale. V letu 2021 in prvi polovici leta 2022 pa je pandemija covid-19 imela izključno pozitiven vpliv na poslovanje podjetja, kar dokazujejo visoki prihodki (2021: 30,4 %; 2022: 17,29 %). Prihodki pa so se v tem obdobju leta in pol povečali predvsem zaradi višjih cen in ne toliko zaradi večjega obsega posla. Posledično so se prihodki v drugi polovici leta 2022 začeli zniževati, saj so se razmere v povezavi s pandemijo covid-19 začele umirjati, kar se je poznalo tudi na trgu letalskega in pomorskega tovornega prometa.

V letu 2022 se je začela ruska invazija v Ukrajino, ki pa v tem letu ni imela izrazitega vpliva na poslovanje DSV Transport d. o. o. Podjetje je sicer prekinilo vse posle z Rusijo in Belorusijo, vendar to ni predstavljalo pomembnega vpliva, saj ti posli predstavljajo manj kot odstotek vsega prometa podjetja. Podjetje tudi ne izvaja premikov po Azovskem in Črnem morju ali preko ruskega zračnega prostora. Vojna v Ukrajini torej ni imela neposrednega vpliva na poslovanje podjetja. Njen vpliv se je občutil predvsem posredno s podražitvijo energentov, vendar šele v letu 2023, ko podjetje ni imelo zakupljene električne energije in plina. Vlada je sicer v letu 2023 fiksirala cene električne energije, vendar so bile cene vseeno dvakrat višje v primerjavi z letom 2021. V podjetju ocenjujejo, da se bodo v letu 2023 stroški električne energije in plina povečali od 150 do 200 tisoč evrov na letni ravni, čisti dobiček pa bo manjši za 10–15 %.

LITERATURA IN VIRI

1. Agnolucci, P., Nagle, P. in Temaj, K. (2023, 22. februar). *Bubble trouble: what's behind the highs and lows of natural gas markets?* [objava na blogu]. <https://blogs.worldbank.org/opendata/bubble-trouble-whats-behind-highs-and-lows-natural-gas-markets>

2. Allyn International. (brez datuma). *Coronavirus: Impact on the Transportation and Logistics Industry*. Pridobljeno 22. novembra 2022 s <https://www.allynintl.com/en/news-publications/entry/coronavirus-impact-on-the-transportation-and-logistics-industry>
3. Baffes, J. in Nagle, P. (2022, 5. maj). *Commodity prices surge due to the war in Ukraine*. [objava na blogu]. *World Bank Blogs*. <https://blogs.worldbank.org/developmenttalk/commodity-prices-surge-due-war-ukraine>
4. Bouali, S., Douha, S. in Khadri, N. (2020). To what extent is air freight affected by the Corona virus pandemic?. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 5(2), 98–108.
5. Bouwer, J., Krishnan, V., Saxon, S. in Tufft, C. (2022, 31. marec). Taking stock of the pandemic's impact on global aviation. *McKinsey & Company*. <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/taking-stock-of-the-pandemics-impact-on-global-aviation>
6. Bradsher, K. in Chokshi, N. (2020, 27. februar). Virus Disrupts China's Shipping, and World Ports Feel the Impact. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2020/02/27/business/economy/china-coronavirus-shipping-ports.html>
7. Corporate Finance Institute. (2020, 19. marec). *DuPont Analysis*. <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/accounting/dupont-analysis/>
8. Deloitte. (2020). *COVID-19 managing supply chain risk and disruption*. <https://www.deloitte.com/content/dam/assets-shared/legacy/docs/perspectives/2022/gx-covid-19-managing-supply-chain-risk-and-disruption.pdf>
9. Deutsche Post DHL Group. (2019). *2018 Annual Report Acting Agile*. <https://www.dpdhl.com/content/dam/dpdhl/en/media-center/investors/documents/annual-reports/DPDHL-2018-Annual-Report.pdf>
10. Deutsche Post DHL Group. (2020). *2019 financial year focussing on our profitable core*. <https://www.dpdhl.com/content/dam/dpdhl/en/media-center/investors/documents/annual-reports/DPDHL-2019-Annual-Report.pdf>
11. Deutsche Post DHL Group. (2021). *Resilient 2020 Annual Report*. <https://www.dpdhl.com/content/dam/dpdhl/en/media-center/investors/documents/annual-reports/DPDHL-2020-Annual-Report.pdf>
12. Deutsche Post DHL Group. (2022). *On a new level 2021 Annual Report*. <https://reporting-hub.dpdhl.com/downloads/2021/4/en/DPDHL-2021-Annual-Report.pdf>
13. Deutsche Post DHL Group. (brez datuma). *The history of Deutsche Post DHL Group*. Pridobljeno 30. aprila 2023 s <https://www.dpdhl.com/en/about-us/history.html>
14. DSV. (2019, 7. februar). *Annual Report 2018*. <https://investor.dsv.com/events/event-details/2018-annual-report>
15. DSV. (2020, 7. februar). *DSV Panalpina Annual Report 2019*. <https://investor.dsv.com/events/event-details/2019-annual-report>
16. DSV. (2021, 10. februar). *DSV Panalpina Annual Report 2020 Keeping supply chains*

- flowing*. <https://investor.dsv.com/events/event-details/2020-annual-report>
17. DSV. (2022, 9. februar). *DSV Annual Report 2021 Keeping supply chains flowing in a world of change*. <https://investor.dsv.com/events/event-details/2020-annual-report>
 18. DSV. (brez datuma a). *DSV History*. Pridobljeno 2. maja 2023 s <https://www.dsv.com/en/about-dsv/history>
 19. DSV. (brez datuma b). *What is freight forwarding?*. Pridobljeno 2. maja 2023 s <https://www.dsv.com/en/support/faq/what-is-freight-forwarding>
 20. European Commission. (2022a). *Quarterly report On European electricity markets, 15(1)*. <https://energy.ec.europa.eu/system/files/2022-07/Quarterly%20Report%20on%20European%20Electricity%20markets%20Q1%202022.pdf>
 21. European Commission. (2022b). *Quarterly report On European electricity markets, 15(3)*. <https://energy.ec.europa.eu/system/files/2023-01/Quarterly%20Report%20on%20European%20Electricity%20markets%20Q3%202022.pdf>
 22. European Commission. (2022c). *Quarterly report On European electricity markets, 15(4)*. https://energy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/Quarterly%20Report%20on%20European%20Electricity%20Markets%20Q4%202022%20v2C_0.pdf
 23. European Commission. (2022d). *Quarterly report On European gas markets, 15(1)*. https://energy.ec.europa.eu/system/files/2022-07/Quarterly%20report%20on%20European%20gas%20markets%20Q1_2022.pdf
 24. European Commission. (2022e). *Quarterly report On European gas markets, 15(3)*. https://energy.ec.europa.eu/system/files/2023-01/Quarterly%20report%20on%20European%20gas%20markets%20Q3_FINAL.pdf
 25. European Commission. (2022f). *Quarterly report On European gas markets, 15(4)*. <https://energy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/Quarterly%20Report%20on%20European%20Gas%20Markets%20report%20Q4%202022.pdf>
 26. European Commission. (brez datuma). V *Weekly Oil Bulletin*. Pridobljeno 20. junija 2023 s https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en#maps-with-fuel-prices-in-euro
 27. European Council. (brez datuma). *Food for the world*. Pridobljeno 6. junija 2023 s <https://www.consilium.europa.eu/en/food-for-the-world-eu-countries-mitigate-impact-russia-war/>
 28. Eurostat. (2021, 21. november). *Road freight transport drops in 2020*. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20211122-1>
 29. Eurostat. (2022, 31. oktober). *Electricity and gas prices in the first half of 2022*. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20221031-1>
 30. Eurostat. (2023a, 28. marec). *Crude oil imports and prices: changes in 2022*. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/DDN-20230328-1>
 31. Eurostat. (2023b, 26. april). *Electricity & gas hit record prices in 2022*.

- <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230426-2>
32. Eurostat. (brez datuma). V *Eurostat Data Browser*. Pridobljeno 5. junija 2023 s https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD_GO_TA_TOTT/default/table?lang=en
 33. Evropska komisija. (2020, 28. oktober). *Posodobitev zelenih pasov za ohranitev delovanja gospodarstva v času ponovnega izbruha pandemije COVID-19*. Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu in Svetu. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0685&from=EN>
 34. Fazarinc, M. K. (2021, 9. april). Z ukrepi do večje konkurenčnosti logistike. *Delo*. <https://www.delo.si/dpc-mobilnost/z-ukrepi-do-vecje-konkurencnosti-logistike/>
 35. Freeman, O. (2020, 15. december). Kuehne+Nagel Awarded Germany's COVID-19 Vaccine Contract. *Digital SupplyChain*. <https://supplychaindigital.com/digital-supply-chain/kuehnenagel-awarded-germanys-covid-19-vaccine-contract?page=7>
 36. Garland, M. (2021, 22. november). DHL orders 9 converted freighters from Boeing as airfreight demand jumps. *SupplyChainDive*. <https://www.supplychaindive.com/news/dhl-express-boeing-freighter-order/610396/>
 37. GlobalPetrolPrices.com. (brez datuma). *Electricity prices*. Pridobljeno 25. junija 2023 s https://www.globalpetrolprices.com/electricity_prices/
 38. GZS. (2020, 23. marec). *Anketa GZS potrjuje: gospodarstvo nemudoma potrebuje nov paket interventne zakonodaje*. https://www.gzs.si/zbornica_racunovodskih_servisov/Novice/ArticleId/74700/anketa-gzs-potrjuje-gospodarstvo-nemudoma-potrebuje-nov-paket-interventne-zakonodaje
 39. Hollinger, P., Edgecliffe-Johnson, A., Riordan, P. in Li, G. (2022, 15. maj). Shanghai lockdown exposes global supply chain strains. *Financial Times*. <https://www.ft.com/content/9318db50-e0c3-4a27-9230-55ff59bcc46e>
 40. Hribernik, M. (2023, september). Analiza zunanjetrgovinske menjave z Rusijo od začetka vojne v Ukrajini. *Umar*. https://www.umar.gov.si/publikacije/single/publikacija/news/analiza-zunanjetrgovinske-menjave-z-rusijo-od-zacetka-vojne-v-ukrajini/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=223a67c19f78b5e00e25c32d4e8641a2
 41. IAI. (2020, 22. junij). IAI secures contract with DHL International GmbH to convert additional Passenger Aircraft to the Cargo Aircraft Configuration. Najdeno 5. junija na spletnem naslovu <https://www.iai.co.il/iai-secures-dhl-contract-converting-passenger-airplanes-into-cargo-aircraft-configuration>
 42. IATA. (2020, november). *IATA Annual Review 2020*. <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf>
 43. IATA. (2021a, december). *Air Cargo Market Analysis*. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis---december-2021/>
 44. IATA. (2021b, marec). *E-Commerce Monitor Air Cargo to build a more resilient*

- aviation* *industry.*
<https://www.iata.org/contentassets/d22340c37e0c4cfd8fc05ca6ebf6cc9f/e-commerce-monitor-q1.pdf>
45. IMF. (2021, oktober). *World Economic Outlook: Recovery During a Pandemic-Health Concerns, Supply Disruptions and Price Pressures.*
<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2021/10/12/world-economic-outlook-october-2021#:~:text=The%20global%20economy%20is%20projected,than%20in%20the%20July%20forecast>
 46. IMF. (2022, oktober). *World Economic Outlook: Countering the Cost-of-Living Crisis.*
<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/10/11/world-economic-outlook-october-2022>
 47. Intereuropa. (2007). *Pokrivamo svet.*
<https://www.intereuropa.si/si/files/default/vsebina/zgodovina/INTEREUROPA%20-%20Monografija-2008-SLO.pdf>
 48. Intereuropa. (2019). *Annual Report/18.*
<https://www.intereuropa.si/en/files/default/vsebina/porocila/2018/Annual%20Report%20of%20the%20Intereuropa%20Group%20and%20controlling%20company%20Intereuropa,%20d.d.%20for%20the%20year%202018.pdf>
 49. Intereuropa. (2020). *Connecting paths of success Annual report 2019.* Pridobljeni 28. avgusta 2022
<https://www.intereuropa.si/en/files/default/vsebina/porocila/2019/Annual%20Report%20Intereuropa%202019.pdf>
 50. Intereuropa. (2021). *Annual report 2020.*
<https://www.intereuropa.si/en/files/default/vsebina/porocila/2020/Annual%20Report%202020.pdf>
 51. Intereuropa. (2022). *2021 Annual report.*
https://www.intereuropa.si/en/files/default/vsebina/porocila/2021/Intereuropa_2021_Annual%20report.pdf
 52. International Finance Corporation. (2020, junij). *The impact of COVID-19 on Logistics.*
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/944061596087531129/pdf/The-Impact-of-COVID-19-on-Logistics.pdf>
 53. International Transport Forum. (2020, 29. april). *COVID-19 Transport brief - Global Container Shipping and Coronavirus Crisis.* <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf>
 54. Isidore, C. (2022, 29. december). Gas prices had a wild ride this year, making 2023 tough to predict. *CNN Business.* <https://edition.cnn.com/2022/12/29/energy/oil-gas-prices-2022/index.html>
 55. Jacobs, K. (2022b, 13. julij). Russia's war on Ukraine: Maritime logistics and connectivity. *European Parliament.*
[https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_ATA\(2022\)733603](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_ATA(2022)733603)
 56. Jakubowska, N. (2020, 1.september). DHL making „good progress” despite COVID

- crisis and pays EUR 300 bonus to all employees worldwide. *Trans.info*. <https://trans.info/dhl-making-good-progress-despite-covid-crisis-and-pays-eur-300-bonus-to-all-employees-worldwide-197803>
57. Kiss, M. (2022, junij). Russia's war on Ukraine: Implications for transport European Parliament. *European Parliament*. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733536/EPRS_BRI\(2022\)733536_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733536/EPRS_BRI(2022)733536_EN.pdf)
58. Koh, A. (2022, 26. april). Containers pile up in Shanghai port on China's Covid lockdowns. *The Economics Times*. <https://economictimes.indiatimes.com/small-biz/trade/exports/insights/containers-pile-up-in-shanghai-port-on-chinas-covid-lockdowns/articleshow/91023019.cms>
59. Kuehne+Nagel. (2019). *Annual Report 2018*. <https://2018-annual-report.kuehne-nagel.com/downloads>
60. Kuehne+Nagel. (2020). *Annual Report 2019*. <https://home.kuehne-nagel.com/documents/20124/112826/company-investor-relations-Annual-Report-2019.pdf/011c9ddb-214c-1300-eac0-cce2856705cd?t=1590421360732>
61. Kuehne+Nagel. (2020, 2. december). *A second life for passenger aircraft: Kuehne+Nagel facilitates passenger to freighter (P2F) conversions*. <https://newsroom.kuehne-nagel.com/a-second-life-for-passenger-aircraft-kuehnenagel-facilitates-passenger-to-freighter-p2f-conversions/>
62. Kuehne+Nagel. (2021). *Annual Report 2020*. <https://2020-annual-report.kuehne-nagel.com/downloads>
63. Kuehne+Nagel. (2022). *Annual Report 2021*. <https://2021-annual-report.kuehne-nagel.com/annual-report/status-report/key-financial-figures>
64. Lasnibat, J. (2021, 31. avgust). BDP v letu 2020 za 4,2 % manjši kot v letu prej. *Statistični urad Republike Slovenije*. <https://www.stat.si/StatWeb/news/Index/9792>
65. Lasnibat, J. (2022, 31. avgust). BDP v 2021 za 8,2 % večji kot v letu prej. *Statistični urad Republike Slovenije*. <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/10525>
66. Lipnik, K. in Gole, N. (2020, 13. februar). Posledice koronavirusa že v Sloveniji. *Delo*. <https://www.delo.si/gospodarstvo/novice/posledice-koronavirusa-ze-v-sloveniji/>
67. Ljubljanska borza. (brez datuma). *Segmenti borznega trga: Prva kotacija*. Pridobljeno 12. decembra 2023 s <https://ljse.si/si/prva-kotacija/212>
68. Mack, E. A., Agrawal, S. in Wang, S. (2021, 20. september). The impacts of the Covid-19 pandemic on transportation employment: A comparative analysis. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 12, 100470.
69. Miller, J. (2020, 26. oktober). DHL hires 10,000 workers as it prepares for record Christmas season. *Financial Times*. <https://www.ft.com/content/2aa4003b-1fd0-4902-b9f8-9f0582d58fa8>
70. Miller, J. (2021, 7. julij). Deutsche Post DHL ti pay €200m in staff bonuses as ecommerce booms. *Financial Times*. <https://www.ft.com/content/e6547bb9-e9fb-4ee2-8161-3c544df8ba80>
71. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. (2023, 10. november). *Ukrepi za omilitev*

- draginje na področju energetike*. Pridobljeno 1. septembra 2023 s <https://www.gov.si/zbirke/projekti-in-programi/ukrepi-za-omilitev-draginje/energetika/>
72. Morozova, T. (2022, 20. april). Carinsko logistično poslovanje z Rusijo in Belorusijo. *Izvozno okno*. <https://www.izvoznookno.si/aktualno/carinsko-logisticno-poslovanje-z-rusijo-in-belorus/>
73. Pico, S. in Vestergaard, T. (2020, 28. oktober). Kuehne + Nagel's workforce is down by 5,000 in 2020. *Shippingwatch*. <https://shippingwatch.com/logistics/article12518521.ece>
74. PWC. (2020, 14. julij). *Transport and logistics barometer 2020 mid-year analysis of M&A deals, joint ventures and strategic alliances in the transport and logistic industry*. <https://www.pwc.de/en/transport-and-logistics/the-coronavirus-and-its-consequences-industry-in-crisis-mode.html>
75. Radivojević, G. in Milosavljević, L. (2019, 23–25. maj). The concept of logistics 4.0. *Logic*. https://logic.sf.bg.ac.rs/wp-content/uploads/LOGIC_2019_ID_32.pdf
76. Redlogic. (brez datuma). *The futuristic journey of logistics. From industry 4.0 to industry 5.0*. Pridobljeno 18. aprila 2023 s <https://www.redlogik.com/media/the-futuristic-journey-of-logistics-from-industry-4-0-to-industry-5-0>
77. Reuters. (2020, 20. maj). *Kuehne+Nagel owner sees about 20,000 job cuts: Die Welt*. <https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-kuehne-nagel-layof-idUSKBN22Z06A>
78. Rocha, N. in Espitia, A. (2023, 22. februar). *One year after Ukraine invasion, food export curbs have subsided, but concerns remain* [objava na blogu]. <https://blogs.worldbank.org/trade/one-year-after-ukraine-invasion-food-export-curbs-have-subsided-concerns-remain>
79. Rogistics. (2020, 30. april). *DSV Panalpina sheds 3,000 jobs in response to pandemic*. <https://rogistics.net/dsv-panalpina-sheds-3000-jobs-in-response-to-pandemic/>
80. Ruta, M. (2022). The Impact of the War in Ukraine on Global Trade and Investment. *World Bank Group*. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/8a37c7fb-5fd8-56aa-bb7e-2a0970c468d9>
81. Shepard, W. (2020, 31. maj). China-Europe Rail Is Set To Boom As COVID-19 Chokes Air, Sea And Road Transport. *Forbes*. <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2020/03/31/china-europe-rail-is-set-to-boom-as-covid-19-chokes-air-sea-and-road-transport/?sh=48ef3deb37db>
82. Shotter, J., Milne, R. in Fleming, S. (2020, 17. marec). Flow of goods slows as Poland tightens borders. *Financial Times*. <https://www.ft.com/content/0f6ee5e4-6854-11ea-a3c9-1fe6fedcca75>
83. Spasojević, B. (2021, 8. november). Darko Skrinički President of the Management Board Intereuropa: Business growth. *Diplomacy&Commerce*. <https://www.diplomacyandcommerce.hr/darko-skrnicki-president-of-the-management-board-intereuropa-business-growth/>
84. SPIRIT Izvozno okno. (brez datuma). *Transport in logistika*. <https://www.izvoznookno.si/panoge/transport-in-logisitika/>

85. Sta, R. A. (2022, 28. april). Zaradi vojne v Ukrajini težave tudi za slovensko gospodarstvo. *NI SLO*. <https://n1info.si/gospodarstvo/v-zivo-umar-o-gospodarski-rasti-v-letosnjem-letu/>
86. STA. (2020, 31. maj). *Ukrepi za pomoč gospodarstvu in prebivalcem*. <https://www.sta.si/v-srediscu/koronavirus-pomoc>
87. STA. (2022, 3. marec). *V dveh letih epidemije najzahtevnejše jesensko-zimsko obdobje*. <https://www.sta.si/3008487/v-dveh-letih-epidemije-najzahtevnejse-jesensko-zimsko-obdobje>
88. Svet Evropske unije. (2022, 15. november). *Odziv EU na invazijo Rusije v Ukrajini*. <https://www.consilium.europa.eu/sl/policies/eu-response-ukraine-invasion/>
89. Tan, W. (2021, 24. januar). An 'aggressive' fight over containers is causing shipping cost to rocket by 300%. *CNBC*. <https://www.cnbc.com/2021/01/22/shipping-container-shortage-is-causing-shipping-costs-to-rise.html>
90. The World Bank. (2022, 4. oktober). *Russina Invasion of Ukraine Impedes Post-Pandemic Economic Recovery in Emerging Europe and Central Asia*. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2022/10/04/russian-invasion-of-ukraine-impedes-post-pandemic-economic-recovery-in-emerging-europe-and-central-asia>
91. Timocom. (2022, 2. maj). *Prevozniški barometer: Logistika trpi zaradi gospodarskih posledic vojne*. <https://www.timocom.si/podjetje/novice/transportni-barometer-gospodarske-posledice-vojna-ukrajina-411800>
92. Trading Economics. (brez datuma). *Gasoline Prices*. Pridobljeno 20. junija 2023 s <https://tradingeconomics.com/country-list/gasoline-prices>
93. Transport & Logistika. (2021, 31. december). *Zaostanki in težave v kontejnerskem transportu*. <https://www.etransport.si/novice/zaostanki-in-tezave-v-kontejnerskem-transportu>
94. Universal Cargo. (2021, 27. april). *A Brief History of Logistics*. <https://www.universalcargo.com/a-brief-history-of-logistics/>
95. Viršek, D. (2022, 25. april). Covid-19 je zaustavil ladijski pretovor v Šanghaju. *Delo*. <https://www.delo.si/gospodarstvo/novice/covid-19-je-zaustavil-ladijski-pretovor-v-sanghaju/#!>
96. Wellpack. (2022). *How the War in Ukraine Transforms European Logistics and Affects Prices*. <https://wellpack.org/how-the-war-in-ukraine-transforms-european-logistics-and-affects-prices/>
97. Zippia. (2023, 21. julij). *Kuehne+Nagel company history timeline*. <https://www.zippia.com/kuehne-nagel-international-ag-careers-61355/history/>
98. Zobavnik, I., Pristavec Dogič, M., Križaj, M. in Blažič, J. (2021, 22. oktober). *Ukrepi za preprečevanje širjenja okužb s COVID-19*. https://fotogalerija.dzrs.si/datoteke/Publikacije/Zborniki_RN/2021/Ukrepi_za_preprecevanje_sirjenja_okuzb_s_COVID_-_19.pdf

PRILOGA

Priloga 1: Intervju DSV Transport d. o. o.

Pandemija covida-19:

Pandemija covida-19 se je začela širiti v začetku leta 2020. Kdaj so se občutili prvi vplivi pandemije covida-19 na poslovanje, kakšni so bili in odziv/aktivnosti podjetja?

Glede na to, da je pandemija vplivala na celotno gospodarstvo, so se podjetja morala soočiti tudi z novimi finančnimi izzivi. Kako je pandemija vplivala na prerazporeditev proračuna v podjetju in oddelkih?

V kolikšni meri je pandemija vplivala na zmanjšanje finančnih izkazov, kot so prihodki, stroški, dobički, EBIT, EBITDA, obveznosti, ROE, ROA in ostali? Je mogoče katero področje poslovanja (Sea&Air, Road) imelo še posebej zmanjšan oziroma povečan rezultat?

Veliko stvari se je moralo zaradi celotne situacije ustaviti za nekaj časa. Ali ste zaradi pandemije ustavili določene projekte, ker so bili iz finančnega vidika rizični?

Država je sprejela številne ukrepe za zajezitev širjenja pandemije covida-19. Kateri ukrepi so najbolj negativno vplivali na poslovanje podjetja in zakaj? Ali so kateri izmed ukrepov vplivali pozitivno na poslovanje in na kakšen način?

DSV kot celota je zaradi pandemije covida-19 izvajala načrt znižanja stroškov za 10 %, med drugim so odpustili tudi okoli 3000 zaposlenih. Kako je načrt znižanja stroškov vplival na DSV Transport d. o. o., kje je podjetje zniževalo stroške in ali je podjetje iz tega naslova odpuščalo?

V pomorskem tovornem prometu je prišlo do pomanjkanja kontejnerjev, zaprtje nekaterih pristanišč pa je privedlo do zamud in višjih stroškov. Kakšen vpliv so imele nastale razmere na poslovanje podjetja (prihodke, stroške, maržo) v diviziji Sea&Air?

Pandemija covida-19 je povzročila prekinitev letalskega potniškega prometa, ki je vplival na zmanjšanje razpoložljivih kapacitet letalskega tovornega prometa. Kakšen vpliv so imele nastale razmere na poslovanje podjetja (prihodke, stroške, maržo) v diviziji Sea&Air? Ali je podjetje na kakšni točki občutilo povečano povpraševanje po letalskih premikih in kako se je podjetje odzvalo ter kakšen je bil vpliv na prihodke, stroške, dobičke, EBIT, EBITDA v diviziji Sea&Air?

Zaprtje mej in strogi pogoji za prehod meja v nekaterih državah je vodilo v motnje v cestnem tovornem prometu. Kakšen vpliv so imele nastale razmere na poslovanje podjetja (prihodke, stroške, maržo) v diviziji Road?

Kakšne prilagoditve je podjetje sprejelo v posamezni diviziji zaradi nastalih razmer pandemije covida-19?

Je podjetje kljub pandemiji covida-19 nemoteno delovalo na trgu? Ali je poravnalo vse svoje obveznosti kot običajno in je bilo likvidno?

Pandemija covida-19 je različno vplivala na poslovanje posameznih podjetij. Ali se je podjetje v času pandemije covida-19 srečalo z likvidnostnimi težavami kupcev?

Ali je podjetje zaradi pandemije covida-19 izgubilo kakšne velike kupce oziroma jih pridobilo?

Zaradi otežene situacije so različna podjetja iskala finančne vire. Je podjetje zaradi pandemije potrebovalo kakšen dodatni finančni vzvod?

Kako je pandemija covida-19 vplivala na organizacijo dela? Ali se je v podjetju čutil pritisk zaradi okužb? Ali je podjetje v času pandemije pošiljalo zaposlene na čakanje?

V katerem letu je imela pandemija covida-19 največji vpliv na poslovanje podjetja in zakaj?

Pandemija covida-19 je prinesla veliko sprememb tako v gospodarstvu kot vsakdanjem življenju posameznika. Zanima me, ali je podjetje zaradi pandemije covida-19 na kašnem področju zaznalo nestabilnost/pomanjkljivosti/priložnost, na kateri bi podjetje moralo/lahko gradilo in kakšne aktivnosti je podjetje sprejelo v povezavi s tem?

Vojna v Ukrajini:

V začetku leta 2022, ko so se razmere okoli pandemije začele počasi normalizirati, je Rusija začela z invazijo v Ukrajino. Kdaj so se občutili prvi vplivi in odziv podjetja?

V kolikšni meri izvaja podjetje (DSV Transport d. o. o.) premike blaga preko/v/iz Ukrajine in Rusije?

Na katero divizijo je imela vojna v Ukrajini največji vpliv?

V kolikšni meri je invazija v Ukrajino vplivala na zmanjšanje finančnih izkazov, kot so prihodki, stroški, dobički, EBIT, EBITDA, obveznosti, ROE, ROA in ostalih. Je mogoče katero področje poslovanja (Sea&Air, Road) imelo še posebej zmanjšan oziroma povečan rezultat?

Zaradi invazije v Ukrajino je EU sprejela več paketov sankcij proti Rusiji, Rusija pa povračilne ukrepe. Posledično je bil za EU zaprt zračni prostor preko Rusije, kar je vplivalo na letalske povezave med Evropo in Azijo. Kako se je podjetje odzvalo? Kakšen vpliv je imela situacija na povečanje stroškov in finančni rezultat?

Oviran je bil tudi cestni tovorni promet. Ali je bilo podjetje pred sprejetjem povračilnih ukrepov Rusije deležno zavrnitve dostave blaga iz/v Rusijo s strani prevoznikov? Kako se je podjetje odzvalo na prepoved cestnega prevoza blaga? Kakšen vpliv je imela situacija na povečanje stroškov in finančni rezultat?

Ali podjetje izvaja premike blaga tudi v Črnem in Azovskem morju? Kako se je podjetje odzvalo na blokado ukrajinskih pristanišč? Kakšen vpliv je imela situacija na povečanje stroškov in finančni rezultat?

Ali je podjetje sprejelo kakšne prilagoditve v povezavi z razmerami nastalih zaradi vojne v Ukrajini?

Je podjetje kljub vojni v Ukrajini nemoteno delovalo na trgu? Ali je poravnalo vse svoje obveznosti kot običajno in je bilo likvidno?

Vojna v Ukrajini je različno vplivala na poslovanje posameznih podjetij. Ali se je podjetje srečalo z likvidnostnimi težavami kupcev?

Vojna v Ukrajini je povzročila tudi energetska krizo. Kako se je podjetje spopadalo z višjimi cenami energentov?

Država je sprejela ukrepe za omilitev energetske krize na gospodarstvo. V kolikšni meri so ukrepi pozitivno vplivali na poslovanje podjetja? Kaj pričakujete po prenehanju ukrepov za omilitev energetske krize in nadaljnji vpliv na poslovanje podjetja?

Je podjetje zaradi vojne v Ukrajini in z njo povezano energetska krizo potrebovalo kakšen dodatni finančni vzvod?

Kako ocenjujete trenutno situacijo glede vojne v Ukrajini in njenega vpliva na podjetje? Ali vidite v prihodnosti potencialna tveganja, ki bi lahko ogrozila finančni rezultat?