

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

ZAKLJUČNA STROKOVNA NALOGA VISOKE POSLOVNE ŠOLE
**EVROPSKI IN SLOVENSKI TRG TRANSPORTA NAFTE IN
NAFTNIH DERIVATOV V OBDOBJU CORONA VIRUSA IN VOJNE
V UKRAJINI**

Ljubljana, september 2023

DESPINA DONEVA

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisana Despina Doneva, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtorica predloženega dela z naslovom Evropski in slovenski trg transporta nafte in naftnih derivatov v obdobju Corona virusa in vojne v Ukrajini, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem doc. dr. Ristetom Ichevim

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 plagiatorstvo – 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 plagiatorstvo 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 pridobila 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	MEDNARODNI PREVOZ	2
3	NAFTA KOT SUROVINA	3
4	TRANSPORT NAFTE IN NAFTNIH DERIVATOV.....	4
5	ANALIZA EVROPSKEGA TRGA NAFTE IN NAFTNIH DERIVATOV	5
5.1	Dogajanja med pandemijo Corona virusa.....	5
5.2	Dogajanja med vojno v Ukrajini	9
6	PRIMER IZ PRAKSE	13
6.1	Predstavitev podjetja HUBAT d.o.o.	13
6.1.1	Poslovanje med pandemijo Corona virusa	14
6.1.2	Poslovanje med rusko invazijo na Ukrajino	17
6.2	Predstavitev skupine Petrol d.d.....	18
6.2.1	Poslovanje med pandemijo Corona virusa	19
6.2.2	Poslovanje med rusko invazijo na Ukrajino	21
6.3	Primerjava rezultatov podjetij	22
7	SKLEP.....	23
	LITERATURA IN VIRI	24
	PRILOGA	27

KAZALO SLIK

Slika 1: Padec in vzpon cen energije	6
Slika 2: Gibanje cen nafte.....	6
Slika 3: Gibanje cen plina.....	7
Slika 4: Razvoj maloprodaje goriva	9
Slika 5: Delež povpraševanja po ruskem plinu v EU	12
Slika 6: Prikaz kazalnikov za podjetje HUBAT d.o.o.....	17
Slika 7: Gibanje cen nafte v letu 2021 v USD/sod	21
Slika 8: Gibanje cen nafte v letih od 2020 do 2022.....	22

SEZNAM KRATIC

angl. – angleško

ADR – (fr. Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route); Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga

AWB – (angl. Air Waybill); Letalski tovorni list

BIMCO – (angl. Baltic and International Maritime Council); Baltiška in mednarodna organizacija ladjarjev in agentov

B/L – (angl. Bill of Lading); Konosament

CIM – (fr. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route); Enotna pravila o mednarodnem železniškem prometu

CMR – (fr. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route); Cestni tovorni list

COTIF – (angl. Convention concerning International Carriage by Rail); Konvencija o mednarodnih železniških prevozih

EU – (angl. European Union); Evropska unija

fr. – francosko

G7 – (angl. The Group of Seven); Skupina sedmih

HICP – (angl. Harmonized Index of Consumer Prices); Harmonizirani indeks cen življenjskih potrebščin

IATA – (angl. International Air Transport Association); Montrealska konvencija in mednarodno združenje za zračni transport

IEA – (angl. International Energy Agency); Mednarodna agencija za energijo

IMDG code – (angl. International Maritime Dangerous Goods Code); Mednarodni kodeks za prevoz nevarnega blaga po morju

IRU – (angl. The International Road Transport Union); Mednarodna zveza za cestni transport v Evropi

OPEC+ – (angl. Organization of the Petroleum Exporting Countries); Organizacija držav izvoznic nafte

RID – (fr. Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses); Sporazum o mednarodnem železniškem prevozu nevarnih snovi

ROA – (angl. Return on Assets); Donos na sredstva

ROE – (angl. Return on Equity); Donos na kapital

SOLAS – (angl. International Convention for the Safety of Life at Sea); Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju

TIR – (fr. Transport International par la Route); Konvencija o mednarodnem prevozu blaga z zvezki

ZDA – (angl. United States); Združene države Amerike

1 UVOD

Nafta je surovina, ki ima v današnjem času strateško vlogo. Pomembna surovina je bila že v daljnih časih, sedaj pa še toliko bolj. V letu 1992 je Francoz Georges Clemenceau izjavil, da je kaplja nafte pomembna ravno toliko kot kaplja krvi. S to izjavo je želel povedati, da so tiste države, ki so dobro oskrbljene z nahajališči nafte v veliki prednosti in nimajo razlogov za skrbi, med tem ko bodo tiste, ki neprestano uvažajo to surovino, kamor spada tudi Slovenija, zmeraj izpostavljene grožnjam in pogojem na trgu. Na podlagi zgodovine in trenutnega dogajanja na trgu nafte in naftnih derivatov lahko sklepamo, da je trg zelo nestabilen (Janežič, 2005).

Kot problem zaključne strokovne naloge sem si zastavila dogajanja na evropskem in slovenskem trgu nafte in naftnih derivatov. Kot vemo Slovenija nima vrednih nahajališč nafte in je na podlagi tega odvisna od uvoza. Na začetku bom predstavila analizo evropskega trga nafte in naftnih derivatov na koncu pa še slovenski trg, kjer bom omenila primer iz prakse. Kot primer iz prakse sem izbrala podjetje HUBAT d.o.o. in skupino Petrol d.d. Zdela se mi je odlična izbira, saj je podjetje HUBAT d.o.o. srednje veliko in ne tako prepoznavno na trgu, medtem ko skupino Petrol d.d. poznamo vsi in je največje podjetje po prihodkih v Sloveniji. Zanimajo me predvsem rezultati obeh podjetij v obdobju Corona virusa in nato vojne v Ukrajini, ter kako sta obe situaciji vplivali na podjetji. Kot je bilo že omenjeno imamo podjetje HUBAT d.o.o., ki je srednje veliko in nasproti veliko skupino Petrol d.d., zato odlično lahko prikažemo, kako sta ena in druga situacija vplivali na podjetje, ki ni tako veliko in na zelo veliko podjetje. Predstavila bom rezultate obeh podjetij v preteklih treh letih in jih ustrezno komentirala. Skozi celotno zaključno strokovno nalogo bom pozorna na cene, ki so se oblikovale skozi obdobje treh let na evropskem trgu nafte in naftnih derivatov. Prav tako bom za podjetje HUBAT d.o.o. in skupino Petrol d.d. izračunala finančne kazalnike in jih ustrezno komentirala ter na koncu še naredila primerjavo.

Tema o nafti in naftnih derivatih je pritegnila mojo pozornost, zaradi prakse v podjetju, ki se ukvarja s prevozom nafte in naftnih derivatov. Še posebej me je pritegnilo živahno dogajanje na trgu skozi vse spremembe, ki so sledile v preteklih 3 letih, kot sta pandemija Corona virusa ter vojna v Ukrajini, od koder se je količinsko veliko izvažalo nafto in naftne derivate v Evropo. Na podlagi intervjuja z gospodom Gregorjem Hubatom, ki je direktor podjetja, kjer sem opravljala prakso, in določenih analiz, ki mi jih bo zaupal, bom pripravila primer iz prakse, kjer bodo odlično razvidne vse spremembe. Naftni derivati vplivajo na velik delež porabe energetskega virov tako v Sloveniji kot v drugih državah po vsem svetu. Zato tudi lahko rečemo, da ima tako pomembna surovina strateško vlogo.

Pri pisanju zaključne strokovne naloge se bom omejila na nafto in proizvode iz nafte, nekaj besed pa bom tudi zapisala o električni energiji, saj se veliko govori o predelovanju električne energije iz obnovljivih virov energij.

2 MEDNARODNI PREVOZ

Med posebnosti mednarodnega prevoza uvrščamo kompleksnost, daljše razdalje od enega kraja do drugega, zahtevno dokumentacijo in klimatske razlike. Ko se odločamo katero vrsto in način transporta bomo izbrali moramo upoštevati naslednje dejavnike (SPIRIT Slovenija, javna agencija, 2021):

- tranzitna hitrost,
- ceno in stroške prevoza,
- zanesljivost,
- točnost,
- dostopnost in
- varnost prevoza.

Upoštevamo pa seveda zakonodajo, želje kupcev, lastnosti blaga, ki ga prevažamo, in določene druge zahteve glede embalaž. Mednarodni prevoz ureja prevozna pogodba s katero se prevoznik zavezuje, da bo blago dostavil na dogovorjeni kraj ob pravem času, naročnik blaga pa, da bo blago plačal (SPIRIT Slovenija, javna agencija, 2021).

V pomorskem prometu imamo pomembno prevozno listino Konosament (angl. Bill of Lading – B/L), ta listina služi kot nakladnica. V železniškem prometu poznamo železniški tovorni list oz. enotna pravila o mednarodnem železniškem prometu (fr. Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer, v nadaljevanju CIM), prav tako služi kot listina, ki vsebuje podatke o naročniku in prejemniku blaga. V cestnem prometu poznamo cestni tovorni list (fr. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, v nadaljevanju CMR), ki ga izpolnimo ali dobimo že izpolnjenega, ko se sklene prevozna pogodba ali ko se blago naloži na tovornjake s strani pošiljatelja. CMR je še posebej pomemben pri nastanku škode med transportom, saj lahko le z njim zavarovanec uveljavlja pokritje stroškov pri zavarovalnici. Pri zračnem prometu poznamo letalski tovorni list (angl. Air Waybill – AWB), ki služi kot dokaz, da je prevozna pogodba sklenjena. Nekatere države ta dokument priznavajo kot carinski dokument ali carinsko deklaracijo. Vse ostale listine, ki se lahko pojavijo v pomorskem, zračnem, železniškem in cestnem prometu pa lahko vidimo v spodnji tabeli (SPIRIT Slovenija, javna agencija, 2021).

Transportne konvencije glede na vrsto prevoza (SPIRIT Slovenija, javna agencija, 2021):

- Železniški promet: CIM, Konvencija o mednarodnih železniških prevozih (angl. Convention concerning International Carriage by Rail – COTIF) in Sporazum o mednarodnem železniškem prevozu nevarnih snovi (fr. Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses – RID);
- Cestni promet: CMR, Konvencija o mednarodnem prevozu blaga z zvezki (fr. Transport International par la Route – TIR), Evropski sporazum o mednarodnem cestnem prevozu

nevarnega blaga (fr. Accord européen relatif au transport international des marchandises européennes relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route, v nadaljevanju ADR), Mednarodna zveza za cestni transport v Evropi (angl. The International Road Transport Union – IRU);

- Zračni promet: Pariška konvencija, Varšavska konvencija, Montrealska konvencija in mednarodno združenje za zračni transport (angl. International Air Transport Association – IATA);
- Pomorski promet- Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju (angl. International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), Mednarodna konvencija o izenačenju pravil o konsumentu, Hamburška pravila, Baltiška in mednarodna organizacija ladjarjev in agentov (angl. Baltic and International Maritime Council – BIMCO) in Mednarodni kodeks za prevoz nevarnega blaga po morju (angl. International Maritime Dangerous Goods Code – IMDG code).

Ostali dve pomembni stvari pri mednarodnem prevozu sta zavarovanje transporta in špedicija. Pri transportnem zavarovanju je pomembno poznavanje transportnega, zavarovalnega in gospodarskega prava. Za uspešno zavarovanje podjetje sklene zavarovalno pogodbo. Transportno zavarovanje je sestavljeno iz (SPIRIT Slovenija, javna agencija, 2021):

- zavarovanja tovora – Po navadi je blago zavarovano od začetka nakladanja vse do konca razkladanja. S tem podjetja preprečijo morebitne odhodke, ki bi nastali, če bi se blago poškodovalo ali izgubilo.
- zavarovanja prevoznih sredstev;
- zavarovanja prevozniške odgovornosti – S takim zavarovanjem je pokrita le škoda, ki je bila povzročena s strani prevoznika.
- zavarovanja drugih interesov.

Špedicija pa zagotavlja prenos blaga brez nepotrebnih motenj iz mesta naklada do mesta, kjer bo voznik razkladal. Špedicija prav tako opravlja storitve carinjenja, davkov, in zavarovanja. Odgovorna je, da so vsi dokumenti priskrbljeni za manipulacijo blaga. Za izvajanje špediterskih storitev se sklene špedicijska pogodba (SPIRIT Slovenija, javna agencija, 2021).

3 NAFTA KOT SUROVINA

Nafto so začeli uporabljati že v zelo davnih časih. Stari Grki in Kitajci so jo uporabljali za zdravljenje, Perzijci pa so jo uporabljali za gradnjo cest. Egipčani so jo uporabljali za balzamiranje trupel, Feničani pa so si s pomočjo nafte zaščitili trupe ladij (Janežič, 2005).

Prva naftna družba je bila ustanovljena s strani Američana Johna Rockefellerja pod imenom The standard oil company. Njene naloge so bile črpanje, transport in prodaja nafte. V

latinščini se nafta imenuje »petroleum«, kjer je »petra« skala, kamen, »oleum« pa olje. Kot se že razbere iz same besede, pridemo do imena »kameno olje«. Nafta je mešanica ogljikovodikov, ki so pod zemeljsko površino v tekočem stanju in ko prodrejo na zemeljsko površino ostanejo v tekočem stanju. Njihovo agregatno stanje se ne spreminja (Janežič, 2005).

Nafta nastane le pod posebnimi pogoji. To so (Nevtron & Company, 2013):

- Ležišča, ki so bogata z organskim materialom morajo biti zakopana dovolj globoko pod zemljo, kjer pride do podzemnega segrevanja in se s pomočjo segrevanja lahko pretvorijo v surovo nafto.
- Nad zemljo mora biti nepropustna in porozna kamnina, da ne prepusti skozi nafte in da se z njeno pomočjo lahko ustvari nahajališče.
- Kamnine, kjer je nafta nastala, in kamnine, kjer se je ustvarilo nahajališče, morajo biti blizu v zemeljski skorji.

Kot ne uspešen primer ustvarjanja nahajališča nafte je ravno primer v dolini reke Ohio v Združenih državah Amerike (v nadaljevanju ZDA), kjer ni bilo nepropustne kamnine, zato je nafta priplavala do površja in se razlila ter s časom uničila (Janežič, 2005).

4 TRANSPORT NAFTE IN NAFTNIH DERIVATOV

Nafto so začeli prevažati v sodih z mersko enoto volumna, ki se uporablja še danes. Nafta zahteva različne tehnologije transporta in shranjevanja. Za prevažanje imamo štiri možnosti (Student energy, brez datuma):

- Cevovod – To je hkrati najbolj pogosta oblika prevažanja nafte. S pomočjo cevovodov se nafta premika od vrtin do mesta, kjer jo predelajo in od tam do rafinerij in nakladališč za tankerje. Cevovodi so popularni tudi zaradi tega, ker potrebujejo manj energije za delovanje kot tovornjaki in železnice.
- Železnica – Ko so začeli po vsem svetu odkrivati nove zaloge nafte, je postal transport nafte z vlakom vse bolj popularen, ker ima nižje stroške kot tovornjak in se izognemo gneč zaradi gradnje na cestah. Njene pomanjkljivosti pa so hitrost in nesreče.
- Tovornjak – Tovornjaki nimajo velike skladiščne zmogljivosti, zato so najbolj omejeni pri prevažanju nafte. Najbolj pogosto jih uporabljajo kot zadnje v verigi, saj po navadi dostavijo nafto na končne predvidene destinacije.
- Ladja – Največje količine nafte se lahko prevažajo s pomočjo ladij čez morje. Ladja lahko prevaža 45 železniških vagonov po tretjini cene vlaka. Vendar njena je pomanjkljivost počasnost in skrb za okolje.

Seveda morajo za prevoz nafte podjetja najprej pridobiti licence, ki jim to omogočajo, in morajo imeti usposobljene voznike. Prevoz nevarnega blaga, kot je nafta, ureja Sporazum o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga s kratico ADR (Srnovršnik, 2009).

Evropski sporazum o prevozu nevarnih stvari označuje ADR. ADR pa je kartica na izgled kot vozniško dovoljenje. Sporazum je bil sprejet 1957 v Genefu, vendar je začel veljati šele januarja leta 1968. Sporazum na vsaki dve leti prilagodijo novim tehnikam in pravu. ADR je po evropski uredbi pravno veljaven. Predpisi ADR se glasijo, da vsak voznik, ki vozi tovorno vozilo in prevaža nevarne snovi, potrebuje potrdilo oz. ADR. Ta velja pet let in po petih letih poteče, če ga pred tem voznik ne obnovi. Za podaljšanje ADR morajo vsi vozniki opraviti tečaj, kjer osvežijo svoje znanje, ki so ga pozabili tekom teh petih let. Drug predpis je ta, da mora vsako podjetje, ki je na trgu kot prevoznik nevarnih snovi, imeti zaposlenega nekoga v podjetju, ki je pooblaščenec za prevoz nevarnih snovi. Njegova naloga je, da skrbi, da se upoštevajo vsi predpisi in določila v povezavi s prevozom nevarnih snovi. Tretji ter zadnji predpis je ta, da mora vsako tovorno vozilo, ki prevaža nevarne snovi, imeti tudi pravilno opremo za to. Ko govorimo o pravilni opremi, mislimo na zložljive oranžne opozorilne table, ki smo jih že vsi opazili na cisternah, čelado in zaščitna očala za voznika tovornega vozila ter dva gasilna aparata za primer nezgod (Timocom, 2023).

5 ANALIZA EVROPSKEGA TRGA NAFTE IN NAFTNIH DERIVATOV

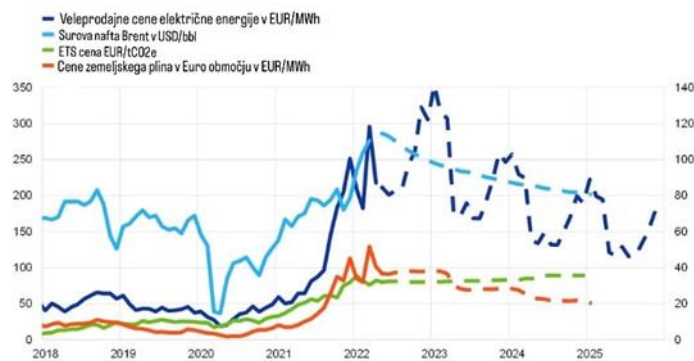
5.1 Dogajanja med pandemijo Corona virusa

Ob začetku pandemije so cene energetskih surovin, kot sta nafta in plin, močno padle. Po prvem valu pandemije je cena nafte močno upadla, saj smo potrebovali tudi nekaj časa za okrevanje vendar se je po tem spet začela dvigovati in prihajati na normalne vrednosti. Kot primer lahko vzamemo ceno nafte Brent, ki je bila v aprilu 2020 glede na februar 2020 za 75 % nižja. Prav tako drugi izrazit primer tega je plin TTF na Nizozemskem, katerega cena je bila v aprilu kar za 44 % nižja v primerjavi s februarjem. To je bilo obdobje, ko so bile zabeležene najnižje cene nafte in naftnih derivatov v zadnjih letih. Po tem pa so začele cene zopet rasti. Cene plina so že dosegle prvotno ceno pred Corona virusom že v septembru leta 2020, medtem, ko je cena nafte dosegla prvotno ceno šele po novem letu, in sicer februarja 2021. Če se spomnimo finančne krize iz leta 2008, vemo, da so bili dogodki med pandemijo Corona virusa ravno v nasprotju s takratno hitrostjo rasti cen energentov po krizi. V letu 2021 smo bili priča visokim cenam energentov, kar se je tudi nadaljevalo v letu 2022 (Kuik in drugi, 2022).

Vse višje cene so bile opazne že od sredine leta 2021, bolj natančno od julija 2021. Cene plina so bile kar za 145 % višje v prvi polovici leta 2022 glede na julij 2021, cene nafte pa kar za 45 % glede na julij 2021. Raziskovalci trdijo, da so se cene energentov zvišale kar precej glede na cene pred pandemijo Corona virusa. Prav tako trdijo, da je plin kot energent dosegel najvišjo ceno v zgodovini, to vse pa je seveda vplivalo na visoke veleprodajne cene električne energije (Kuik in drugi, 2022). Na sliki 1 lahko vidimo močan padec energentov v prvi polovici leta 2020 in ponovni vzpon proti koncu leta 2020. Slika je izdelana na podlagi

opažanj do 29. maja 2022, kjer so opazovali in zbirali podatke iz petih največjih evropskih gospodarstev. Druga polovica leta 2022 je predstavljena z lomljenimi črtami, saj so bile to njihove napovedi.

Slika 1: Padec in vzpon cen energije

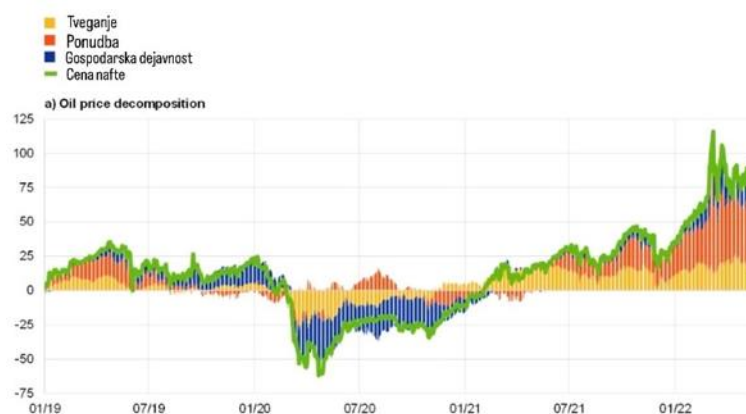


Vir: Kuik in drugi (2022).

Velik padec cen energentov se je zgodil zaradi negativnega vpliva, ki ga je povzročila pandemija Corona virusa na povpraševanje po energentih. Take padce cen si razlagamo s pomočjo sprememb v povpraševanju po energentih zaradi upočasnjene gospodarske aktivnosti, ki je posledica pandemije Corona virusa (Kuik in drugi, 2022).

Na sliki 2 vidimo z rumeno barvo označene šoke tveganja, ki se nanašajo na prihodnje povpraševanje po nafti. Modra barva označuje gospodarske dejavnosti, ki prikazujejo šoke na vpliv trenutnega povpraševanja po nafti zaradi sprememb v gospodarski dejavnosti. Z oranžno barvo so označene zaloge v evroobmočju in z zeleno cene.

Slika 2: Gibanje cen nafte

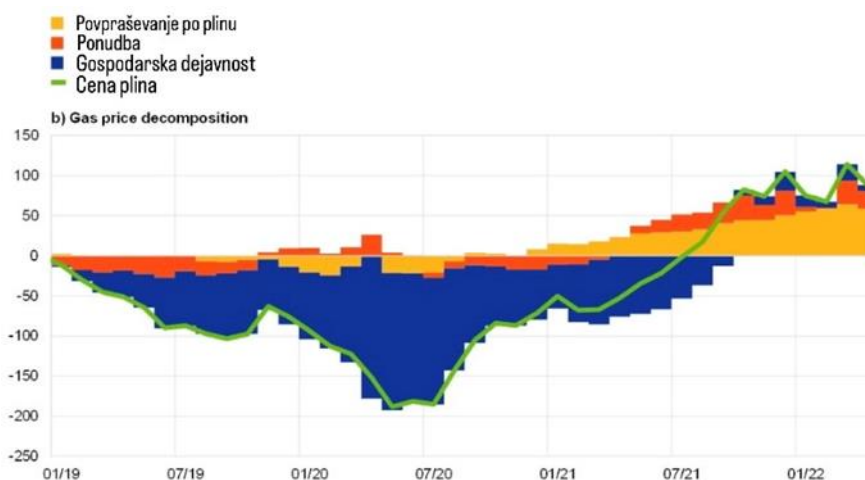


Vir: Kuik in drugi (2022).

Na sliki 3 vidimo enake postavke kot na sliki 1, le da je tokrat predstavljena cena plina. To potrjuje, kar smo že napisali, da se je cena plina na začetku leta 2022 močno povzpela. Prav

tako imamo z modro barvo označena posebna povpraševanja po plinu, ki nastajajo npr. zaradi sprememb v vremenskih razmerah.

Slika 3: Gibanje cen plina



Vir: Kuik in drugi (2022).

Ko se je po pandemiji začelo tako evropsko kot tudi svetovno gospodarstvo povzpenjati, se je začelo tudi povečevati povpraševanje po energentih. Povpraševanj po nafti se je povečalo že zaradi potovanja. Cena plina se je v zadnji četrtini leta 2020 zvišala zaradi prihoda hladnejših dni in posledično so ljudje rabili kurilno olje, da so se lahko gredli. Vse to pa je trajalo do prve četrtine leta 2021. Ker so bile zaloge plina majhne povpraševanje pa je bilo veliko, je cena rasla, vendar so ljudje začeli iskati nadomestek za plin in predvsem razmišljali o nafti in premogu (Kuik in drugi, 2022).

Ponudba nafte se je prav tako začela manjšati in cene so rasle, še posebej od druge polovice leta 2021. Organizacija držav izvoznic nafte (angl. Organization of the Petroleum Exporting Countries, v nadaljevanju OPEC+) se je sestala in dogovorila, da bodo zmanjšali dobavo nafte za 9,7 milijona sodov na dan zaradi majhnega povpraševanja po nafti v marcu in aprilu leta 2020. Kot vidno se to ni izkazalo kot dobra odločitev, zato so se ponovno sestali in obnovili dobavo in proizvodnjo za 400.000 sodov več na dan. Kljub temu da je bila dobava in proizvodnja zvišana, so nekatere države članice OPEC+ še vedno čutile pomanjkanje (Kuik in drugi, 2022).

Cena plina je rasla tudi zaradi omejene dobave. Količina plina, ki se je pred pandemijo Corona virusa dobavljala z Norveške je bila znatno višja kot količina, ki se je dobavljala v prvi polovici leta 2021. Razlog temu so bila vzdrževalna dela na cevovodih. Manjša je bila tudi dobava iz Rusije. Ko se je leto 2021 bližalo koncu, se je tudi cena plina stabilizirala, predvsem pa se je to zgodilo zaradi večjega uvoza utekočinjenega zemeljskega plina. To pa se je zgodilo zaradi pozitivnega odziva na uvoz plina iz Azije v Evropo, vendar se je pojavil drug problem, saj je to pomenilo, da je evropski trg plina počasi postajal odvisen od svetovne ponudbe in povpraševanja, medtem ko je bilo prej to značilno le za nafto. Sicer pa so nedavna gibanja cen plina dokaz tekočih strukturnih sprememb, s pomočjo katerih se je oblikoval trg

plina. Pred letom 2015 so se cene nafte in plina povezovale, po letu 2015 pa je bil proces ločen. Kljub temu da se je povezava med cenami nafte in plina zmanjšala in ponekod tudi celo izničila, pa evropske cene nafte in plina ostajajo povezane, saj so sprožene s strani skupnih gospodarskih šokov na svetovnem nivoju. Ampak kljub temu se je na evropskem trgu odzivnost cen plina glede na cene nafte postopoma manjšala (Kuik in drugi, 2022).

Cene električne energije so bile le posledica cen nafte in plina. Leta 2020 so bile povprečne cene električne energije nizke, približno 35 €/MWh. Nato je sledil skok cen v letu 2021. Decembra 2021 so v evroobmočju mesečne veleprodajne cene dosegle 250 €/MWh. Cena električne energije je v letu 2020 padla, vendar se je po tem v letu 2021 zvišala. Na zvišanje cen so predvsem vplivali višje cene plina, ki je potreben za proizvodnjo elektrike, in izpust ogljika v ozračje, ki se dogaja ob proizvodnji (Kuik in drugi, 2022).

Heterogeno gibanje cen plina in električne energije je bolj intenzivno za končnega potrošnika kot heterogeno gibanje cen nafte, saj ima nafta bolj povezan in hitrejši prenos. S pomočjo harmoniziranega indeksa cen življenjskih potrebščin (angl. Harmonized Index of Consumer Prices, v nadaljevanju HICP) merimo inflacijo v Evropski uniji. Pokaže, koliko gospodinjstva iztrošijo za reprezentativno košarico blaga in storitev. Zato je idealni indeks za spremljanje inflacije, saj se s spremembami cen spreminjajo tudi posamezne košarice blaga in storitev. HICP uporablja Evropska centralna banka za države, ki imajo evro s ciljem, da doseže stabilnost cen, kar pomeni 2 % letno inflacijo v srednjeročnem obdobju (Hayes, 2022).

Največji delež HICP predstavljajo tekoča goriva, še posebej za avtomobilski promet. Prav tako je to komponenta, ki najbolj niha. Tekoča goriva predstavljajo 4,2 % HICP, kar lahko razdelimo na 3,6 % goriva za promet in 0,6 % goriva za ogrevanje. Čeprav 4,2 % ni veliko, vendar predstavlja znaten del nestanovitnosti inflacije. To pojasnujemo s standardnim odklonom letnih sprememb, ki je brez vključenih tekočih goriv za 30 % nižji (Kuik in drugi, 2022).

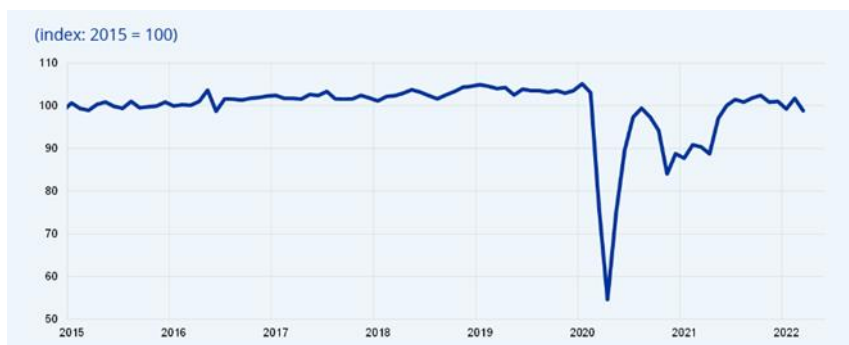
Poznamo tri gradnike cen tekočih goriv za potrošnike. To so: cene surove nafte, stroški in marže rafiniranja in distribucije ter davki, kot so trošarine in DDV. Glavni dejavnik cen skozi obdobje pandemije pa je bil razvoj cene surove nafte (Kuik in drugi, 2022).

Kot je bilo že omenjeno, je imel Corona virus velik vpliv na cene goriv. Pandemija Corona virusa ni le prizadela rafinerijske industrije goriv, ampak je prav tako močno prizadela tudi sektorje maloprodaje transportnih goriv. To lahko vidimo iz slike 4. Maloprodaja goriva se je iz januarja na april zmanjšala za približno 50 %. Nato se je avgusta 2020 prodaja malo dvignila, vendar je bila še zmeraj pod ravno pred pandemijo. Tudi marže bencina in dizla so se znižale v prvi polovici leta 2020 in ostale nizke do druge polovice 2021, nato pa so se vrnila na normalne ravni, kot so bile pred pandemijo (Kuik in drugi, 2022).

Na sliki 4 lahko vidimo in potrdimo zapisani podatek, da se je maloprodaja goriv v prvi polovici leta 2020 zmanjšala za 50 %. To lahko podpremo tudi z dejavnikom, da smo imeli prepovedi potovanj in odhodov izven države in celo prepovedi izven občinskih meja oz. le

z negativnim izvidom testa na Corona virus ali s potrdilom o cepljenju, zato je veliko ljudi raje ostalo doma. Upad maloprodaje je očitno viden v prvi četrtini leta 2020, ko se je začela pandemija Corona virusa. Nato se je opomogla in dosegla normalne vrednosti v prvi polovici leta 2021, ko se je začelo gospodarstvo vzpenjati.

Slika 4: Razvoj maloprodaje goriva



Vir: Kuik in drugi (2022).

Če povzamemo, lahko rečemo, da je gibanje cen nafte in naftnih surovin močno vplivalo na cene energije, vendar so bila gibanja cen med državami evroobmočja različna. Ker so se cene goriv v letu 2020 znižale smo imeli veliko povpraševanja, vendar malo ponudbe, saj so se, kot smo že omenjenili, odločili, da bodo proizvajali manj in je prišlo do manjka v dobavi in ponudbi. Po teh dogodkih je cena začela rasti. To vidimo v letu 2021. Posledično je tudi inflacija iz leta 2020 na leto 2021 narasla.

5.2 Dogajanja med vojno v Ukrajini

Ko se je situacija s Corona virusom umirila se je začela ruska invazija na Ukrajino in povzročila številne probleme in ne soglasja. Kot vemo je Rusija ena največjih uvoznic plina. Zato je ponovno nastala nestanovitnost cen (Kuik in drugi, 2022).

Cene nafte so bile ob koncu leta 2021 dokaj stabilne in ni bilo takih izstopanj glede na leta pred pandemijo, vendar pa so se na začetku marca zvišale in povzročile nestabilnost. To je trajalo nekje do aprila, nato so se začele cene umirjati. Razlog temu pa je bila cena ruske surove nafte, ki bi lahko povzročila motnje v svetovni oskrbi. To ni bil edini razlog. Na cene je vplivala tudi odločitev držav proizvajalk, da bodo količinsko proizvajale manj, da bi podprle cene na trgu (Liang in Thomas, 2022).

Gospodarski šok, ki je bil povzročen s strani vojne v Ukrajini, je okrepil poziv k pospešenemu energetskeemu prehodu. To je prehod, ki je države spodbudil, da uporabljajo vire energij z nizkimi emisijami ogljika. V Evropi je pri uvozu plinov prevladoval ruski plin, vendar je bilo povpraševanje nižje, ker smo imeli leta 2022 v hladnejših mesecih višje temperature kot običajno. Zaloge plina so zadostovale in ostale stabilne skozi celotno zimo. Zato se vpliv prekinitve dobave plina iz Rusije ni občutil. Evropska unija (angl. European

Union, v nadaljevanju EU) ima letos primanjkljaj v vrednosti 30 milijard kubičnih metrov plina, ampak menijo, da to lahko zapolnijo z uporabo obnovljivih virov energije, namestitvijo toplotnih črpalk in s spodbujanjem varčevanja z energijo (IEA, 2023b).

Junija 2023 so sprejeli paket številka 11 sankcij proti Rusiji, od kar se je začela invazija na Ukrajino. To so transportni ukrepi, kot je popolna prepoved za ruske tovornjake in priklopnike prevažati blago v EU, prepoved dostopa do evropskih pristanišč, za katere menijo, da gre za sum kršenja prepovedi uvoza ruske nafte, ali omejitve cen koalicije skupine sedmih (angl. The Group of Seven – v nadaljevanju G7) (European Commission, 2023).

Kljub evropskim sankcijam Rusija še vedno vztraja s proizvodnjo in izvozom nafte. Vemo, da ruska invazija na Ukrajino traja že dalj kot eno leto in lahko rečemo, da se je oskrba z nafto v EU dobro obdržala in da ni bilo večjih primanjkljajev. V Moskvi pa so preusmerili izvoz nafte v Azijo. Za ohranjanje pretoka nafte pa pripomorejo cene G7. V Rusiji je skupna proizvodnja nafte znašala 11,2 mb/d. Za lažje razumevanje lahko omenimo proizvodnjo ZDA, ki je v istem času znašala 18,9 mb/d. Rusija se trudi najti kupce za vso svojo proizvodnjo, vendar pa so se odločili, da bodo omejili proizvodnjo na 500 kb/d, namesto da bi prodajali po ceni G7. Čeprav bi prišlo do zmanjšanja ponudbe nafte, bo Rusija še vedno imela pomembno vlogo na svetovnih naftnih trgih, saj bo tretja po lestvici največjih proizvajalk na svetu (IEA, 2023b).

Srednjeročno poročilo o trgu nafte 2023 napoveduje, da bo, če bodo trenutne vladne politike in tržni trendi, svetovno povpraševanje po nafti med letoma 2022 in 2028 naraslo za 6 %. Prav tako menijo, da naj bi se poraba nafte za transportna goriva zmanjšala po letu 2026 zaradi porasti proizvodnje in prodaje električnih vozil in izboljšanja ekonomičnosti porabe goriva (IEA, 2023a).

Kot vemo, so se v zadnjem letu in pol zvišale cene ne le goriv in energije, temveč vsem proizvodom, tudi prehranskim izdelkom. Sicer pa so države EU enotne in uskladijo ukrepe z namenom, da se odzovejo na visoke cene in neravnovesja na trgu. Države sodelujejo in se odločajo za ukrepe, kot je omejevanje visokih cen plina, saj smo lahko prebrali, da je po prvem valu pandemije Corone virusa cena plina zelo visoko poskočila, in sicer je bila višja za 145 %. Trudijo se izboljševati solidarnost in souporabo oskrbe, znižati stroške energije za gospodinjstva in podjetja, zmanjšati želijo energetske odvisnosti od drugih držav, ki niso v EU, zagotoviti želijo dovolj plina za vse in kot zadnje izpostavljajo pospešitev na zeleni prehod (Evropski svet, 2023).

Kako so se lotili omejevanja pretirano visokih cen plina je enostavno. Države EU so se dogovorile o popravnem mehanizmu za trg. S pomočjo popravnega mehanizma za trg se bodo omejila obdobja visokih cen v EU in ker bodo taka obdobja omejena, se bo tudi zmanjšal vpliv visokih cen na državljane in podjetja. Mehanizem pa bo sprožen, če bodo cene za en mesec vnaprej tri dni presegle 180 EUR/MWh. Cilj takega mehanizma, je kot je bilo že omenjeno, omejiti pretirano visoke cene plina, hkrati pa želijo zagotoviti dovolj

veliko oskrbo z energijo in stabilnost na finančnih trgih. Mehanizem je bil uveljavljen 15. februarja 2023 (Evropski svet, 2023).

Omenila bom še en pomemben dejavnik, in sicer zmanjševanje energetske odvisnosti EU od drugih držav. Ko se je začela dogajati ruska invazija na Ukrajino, so se v marcu 2022 dobili voditelji 27 držav članic in se odločili, da bodo postopoma odpravljali odvisnost držav članic EU od Rusije oz. bolj natančno od ruskih goriv. Odvisnost lahko potrdimo s tem, da so leta 2020 več kot polovico celotne energije uvozili, največ pa je bilo uvožene prav iz Rusije. Pravijo, da s pomočjo zmanjšanja odvisnosti od ruskih goriv krepijo energetske odpornost in neodvisnost. Poleg tega pa seveda tudi pomaga pri pospešitvi prehoda na obnovljive vire energije. Sestali so se voditelji držav in maja 2022 oblikovali načrt REPowerEU. Poiskali so nove mednarodne dobavitelje in se z že obstoječimi dogovorili o večjih količinah. Med obstoječe spadajo ZDA, Kanada, Norveška in Azerbajdžan, med nove dobavitelje pa uvrščamo Izrael in Egipt (Evropski svet, 2023).

Cena surove nafte Brent je 6. februarja 2022 znašala 80,99 USD/ sod, nato se je le mesec dni kasneje in sicer 8. marca 2022 zvišala na 127,98 USD/sod. Sledil je padec, in sicer je 12. septembra 2022 znašala 84 USD/sod in nato je tri mesece pozneje oz. 9. decembra 2022 dosegla najnižjo vrednost v letu 2022 in sicer 76,10 USD/sod (Global Business Outlook, 2023).

Evropska odvisnost od ruskega plina je leta 2010 znašala 26 %, nato se je povečala na 40 % v obdobju od leta 2018 do leta 2021. Mednarodna agencija za energijo (angl. International Energy Agency – IEA) je bila tedaj zaskrbljena, zaradi take odvisnosti. Rusija je preplavljala dobavo plina v evropske države po cevovodih. Vendar je po ruski invaziji na Ukrajino leta 2022 povpraševanje po plinu padlo na 26 %, sedaj v letu 2023 pa na manj kot 10 % (IEA, 2023b).

Te podatke lahko tudi vidimo na sliki 5, kjer imamo tudi označena pomembna dogajanja od leta 2001 do leta 2022. Kot je razvidno, je ruska invazija na Ukrajino najbolj pomemben dejavnik, ki je močno vplival na povpraševanje po ruskem plinu v EU.

Slika 5: Delež povpraševanja po ruskem plinu v EU



Vir: IEA (2023b).

Kot smo ugotovili, so cene goriv še toliko bolj nihale zaradi ruske vojaške agresije v Ukrajini. Ko je Rusija leta 2022 sprejela odločitev, da bo ustavila dobavo plina večjim državam v EU, je to vodilo k negotovosti z oskrbo in visokih cen. Posledica visokih cen plina pa je povečanje cene električne energije (Evropski svet, 2023).

Ko so se začeli sprejemati paketi sankcij proti Rusiji, je bila vključena tudi prepoved uvoza ruske nafte v ZDA. V ZDA so se cene občutno zvišale in imeli so dve možnosti: kratkoročno nižanje cen, ki so ga vzpostavili z nižanjem ali celo opustitvijo davka na bencin in dizel, druga možnost pa je bila sprostiti na trg več nafte iz rezerv. Dolgoročna rešitev je bila, da povečajo domačo proizvodnjo (Kolaczkowski, 2022).

Kot je zapisal Kolaczkowski (2022) v članku, na cene vplivamo tudi mi potrošniki. Če bi se vsi prebivalci Evropske unije vedli primerno in bi se držali vzorcev vožnje avtomobilov, kot je pri naših sosedih na Madžarskem, uvoza nafte iz Rusije sploh ne bi potrebovali, hkrati pa bi močno zmanjšali emisije ogljikovega dioksida, ki jih izpuščamo v okolje.

Ameriška vlada je takoj po napadu Rusije na Ukrajino podpisala ukaz o prepovedi uvoza ruske nafte, zemeljskega plina in premoga. Za tem je to storilo tudi Združeno kraljestvo in pridružila se je tudi EU, ki je zmanjšala uvoz nafte za dve tretjini. Ruska invazija na Ukrajino ni le povzročila visoke cene nafte ampak, je imela tudi vpliv na različnih trgih. Kot primer lahko navedemo borze v Nemčiji, Franciji, Londonu in ZDA, ki so propadle (GEP, 2022).

Na podlagi članka lahko potrdimo dejstvo, da je bilo neravnovesje med ponudbo in povpraševanjem po nafti že proti koncu leta 2021 neusklajeno za 2 %. Ta neusklajenost bi se nadaljevala in bi se cene v vsakem primeru zvišale, vendar jih je vojna v Ukrajini še dodatno okrepila in pripomogla k še višjim cenam, kot bi drugače bile (Ashraf in drugi, 2022).

V članku vidimo šest razpisanih strategij (Ashraf in drugi, 2022):

- Zgraditi in omogočiti zmogljivost na zapuščenih območjih, ki vsebujejo surovo nafto ter operativna odločnost,
- povečati nove naložbe,
- pridobiti in doseči odpornost dobavne verige,
- okrepitev komercialnih in trgovinskih zmogljivosti,
- dekarbonizacija, učinkovitost na strani povpraševanja za pospešitev čiste energije in
- okrepitev kibernetске obrambe.

Vojna v Ukrajini je povzročila velike vplive na človeštvo, gospodarstvo in poslovanje. Povzročila je motnje življenja in preživetja tako posameznika kot podjetij, motnje dobavnih verig, industrije in gospodarstva. Če pogledamo iz drugega zornega kota, bo morda ruska invazija na Ukrajino spodbudila podjetja, ki proizvajajo nafto, da se posvetijo domači proizvodnji in pripomorejo k večanju zalog v državah (Ashraf in drugi, 2022). Po napovedih naj bi se cena nafte do konca leta 2023 povečala na 90 – 95 USD/sod (Global Business Outlook, 2023).

6 PRIMER IZ PRAKSE

Kot primer iz prakse sem si izbrala podjetje HUBAT d.o.o. in Petrol d.d. Podjetje HUBAT d.o.o. sem si izbrala zaradi tega, ker sem tam opravljala prakso in sem vedela, da mi bodo zaposleni pomagali pri vprašanjih, ki se mi bodo porajala med izdelovanjem zaključne strokovne naloge. Direktorja g. Gregorja Hubata sem intervjuvala in dobila odgovore na vprašanja. Ključno je bilo njihovo poslovanje med pandemijo Corona virusa in med rusko invazijo na Ukrajino. Kot drugo podjetje, ki se ukvarja s trgovino nafte, sem izbrala Petrol d.d., ki ga vsi že poznamo. Pri podjetju Petrol d.d. sem se osredotočila zgolj na letna poročila in na podlagi tega poskušala ugotoviti, kaj se je dogajalo med pandemijo Corona virusa in vojno v Ukrajini.

6.1 Predstavitev podjetja HUBAT d.o.o.

Podjetje HUBAT d.o.o. ima sedež na Korenovi cesti 5b v Kamniku. Podjetje je bilo ustanovljeno 29. 12. 1999 z družbeno pogodbo. Podjetje HUBAT d.o.o. je družinsko podjetje. Lastnika sta brata Gregor Hubat in Aleksander Hubat, ki imata oba 50 % delež v podjetju. Družbo uvrščamo med srednje družbe. Podjetje HUBAT d.o.o. se ukvarja s cestnim tovornim prometom 49.410, sicer pa je registrirano tudi za drugo trgovino na drobno v drugih specializiranih prodajalnah (Jerič, 2022). Družbo samostojno zastopa direktor Gregor Hubat. Svojo poslovno pot pa je začel graditi, ko se je pokazala priložnost dodatka očetove dejavnosti. Kot svojo vrlino izpostavlja marljivost in meni, da so jo z leti nadomestile izkušnje, saj to delo opravlja že 25 let. Pravi, da je v vlogo direktorja »skočil« in da pred tem ni opravljal ničesar, kar bi lahko povezoval s trenutno vlogo, vendar se je skozi svoje poslovanje veliko izobraževal in dopolnjeval svoje luknje v znanju. Sprva je opravljal vsa

dela, ki jih imajo v podjetju, zato ima širok pregled nad dogajanjem v podjetju (G. Hubat, osebna komunikacija, 3. julij 2023). Podjetje je imelo nekaj težav v času finančne krize v letu 2012, vendar so se borili na ta način, da so zaostri pogoje pri prodaji goriv in ukinili lastno financiranje obročnega plačevanja. Po finančni krizi so sicer rabili nekaj časa da so si opomogli, vendar je z letom 2015 začel posel blesteti in prihodki od prodaje so se samo še povečevali. V letu 2012 so vzeli kredit in kupili nepremičnino v Kamniku, kjer je njihov trenutni sedež. V letu 2020 pa so se odločili, da bodo naredili celotno prenovo delavnic in pisarn, kar se je tudi zaključilo v letu 2022 (Jerič, 2022).

Vsem zaposlenim nudijo različna izobraževanja, seminarje, dodatna usposabljanja in delavnice. Podjetje se zavzema in želi imeti dobro usposobljen delovni tim ter želi, da imajo delavci možnost nadaljnjega razvoja svoje kariere (Jerič, 2022). To sem lahko izkusila tudi sama, saj sem dobila možnost izobraževanja za uporabo programa, ki ga uporabljajo za knjiženje.

Podjetje se zavzema tudi za okolje, saj so vsa vozila razreda euro 6 in za pogon uporabljajo bio gorivo, ki pri izgorevanju ustvarja manj škodljivih izpustov v ozračje. Druga stvar pa je ta, da imajo vse prikolice zaprt sistem polnjenja in praznjenja. Ta sistem zagotavlja, da ob polnjenju ali praznjenju ne izhaja gorivo v plinastem stanju v ozračje (Jerič, 2022).

Podjetje se ukvarja z dvema ključnima dejavnostima to sta trgovina, kjer so kupci gospodinjstva, ki se ogrevajo s pomočjo kurilnega olja, in transport. Spadajo srednje velika transportna in gradbena podjetja, kjer je dizelsko gorivo ključno za opravljanje njihove dejavnosti. V transportnem delu se predvsem osredotočajo na kupce, ki preprodajajo naftne derivate, predvsem v sosednjih državah, kot sta Avstrija in Madžarska. V transportni del uvrščajo tudi kemijsko predelovalna podjetja na območju Slovenije in osrednje Evrope (G. Hubat, osebna komunikacija, 3. julij 2023).

Njihovi razvojni mejniki so: finančna kriza leta 2008, nakup prvega zemljišča s stavbami in skladiščem leta 2012, ki so ga prej imeli v najemu, in zadnji mejnik sega v leto 2017, ko so naredili 5 – letni program prenovitve podjetja za boljšo podobo in kakovost storitev. Ko se je podjetje ustanovilo in ko so pričeli z delom, niso imeli načrta širitve na tuji trg, vendar so se za vstop odločili leta 2008, ko je bila gospodarska kriza, saj so vedeli, da samo s poslovanjem na domačem trgu ne bodo obstali. Podjetje je v 25 letih vodenja direktorja prestalo veliko ovir. Izpostavimo lahko prostorske ovire, ki so jih nato rešili z nakupom zemljišča, finančne, zaradi krize, ki je prizadela podjetje, ekonomske in druge. Direktor pa kot trenutno oviro izpostavlja pomanjkanje kadrov in ohranjanje pozitivnosti med zaposlenimi (G. Hubat, osebna komunikacija, 3. julij 2023).

6.1.1 Poslovanje med pandemijo Corona virusa

Direktor izpostavlja leto 2020 kot dobro leto za njihov posel, saj je bila to edina kriza, ki jim ni prinesla poraznih rezultatov. Med pandemijo Corona virusa so delali s polno paro in brez

prestanka. Na podlagi podatkov pa to lahko samo še potrdimo. V letu 2019 so imeli 275 prevozov kurilnega olja v njihova skladišča in nadaljnji razvoj gospodinjstvom ter 7506 prevozov v tujini, v letu 2020 pa so imeli skoraj podvojeno število prevozov doma, in sicer 414 prevozov za gospodinjstva in za lastno skladišče ter 6433 prevozov v tujini. Iz podatkov, lahko vidimo, da se je število prevozov v tujino zmanjšalo za približno 1000 prevozov, kar tudi potrjuje direktorjeve besede, da so jih ovirale politične odločitve, še posebej je bilo to čutiti, ko so se dogajali valovi Corona virusa, saj so imeli veliko težav pri prehajanju mej, kar je posledično pomenilo, da se vozniki niso tako pogosto vračali domov in da so večino časa preživljali izven meja Slovenije (G. Hubat, osebna komunikacija, 3. julij 2023).

Nato pa se je zgodil še en politični ukrep, ki ga direktor podjetja histerično naslavlja kot nagrado. Kljub temu da so se vozniki skozi celotno pandemijo Corona virusa trudili zagotavljati normalno življenje, kar je pomenilo tudi dovolj prehranskih izdelkov za vse, so sprejeli ukrepe, ki so jih silili k cepljenju, kar je tudi veliko voznikov odvrnilo od opravljanja poklica, ki se ga veselijo (G. Hubat, osebna komunikacija, 3. julij 2023).

Prodaja se je vidno zvišala za 30 %, saj so imeli veliko povpraševanja domačih kupcev zaradi nizke cene kurilnega olja. Ker so imeli veliko dela, niso mogli slediti vsem naročilom in zadovoljiti vseh strank, zato so se odločili za najem kooperantov oz. pod prevoznikov, ki so opravljali prevoze za podjetje HUBAT d.o.o. in brez njih ne bi mogli zadovoljiti vseh povpraševanj. Na domačem trgu so prodajali predvsem kurilno olje, na področjih Gorenjske in osrednje Slovenije, ter dizelsko gorivo in bio dizl na celotnem območju Slovenije (Jerič, 2022). Številke za izračun kazalnikov so pridobljene v letnem poročilu podjetja HUBAT d.o.o. za leto 2021. Kot je razvidno iz enačbe (1), je mogoče donos na sredstva (angl. Return on Assets – v nadaljevanju ROA) izračunati, če delimo čisti dobiček s povprečnimi sredstvi.

Kazalnik ROA za podjetje HUBAT d.o.o. za leto 2020 znaša 3,89 %, kar lahko razberemo iz enačbe (2) in trdimo, da je v vsaki enoti sredstev 3,89 % dobička. Iz enačbe (3) pa vidimo, da v letu 2021 znaša 1,3 % dobička na enoto sredstev in iz tega lahko sklepamo, da je podjetje boljše poslovalo v letu 2020 kot v letu 2021.

$$ROA = \frac{\text{Čisti dobiček}}{\text{Povprečna sredstva}} \quad (1)$$

$$ROA_{2020} = \frac{257\,046 \text{ EUR}}{6\,612\,041 \text{ EUR}} = 0,0389 = 3,89 \% \quad (2)$$

$$ROA_{2021} = \frac{91\,708 \text{ EUR}}{7\,054\,385 \text{ EUR}} = 0,0130 = 1,3 \% \quad (3)$$

Prav tako je razvidno iz enačbe (4) in je mogoče izračunati donos na kapital (angl. Return on Equity, v nadaljevanju ROE), če delimo čisti dobiček s povprečnim kapitalom podjetja. Kazalnik ROE za leto 2020 znaša 13,7 %, kar vidimo iz izračuna enačbe (5). Ker je vrednost pozitivna pomeni da podjetje s svojim poslovanjem ustvarja dobiček. Prav tako vidimo iz

rezultata enačbe (6), da je tudi v letu 2021 pozitiven vendar, manjši, zato tudi iz tega podatka lahko potrdimo, da je imelo podjetje bolj uspešno poslovanje v letu 2020.

$$\text{ROE} = \frac{\text{Čisti dobiček}}{\text{Povprečni kapital}} \quad (4)$$

$$\text{ROE}_{2020} = \frac{257\,046 \text{ EUR}}{1\,871\,156 \text{ EUR}} = 0,1374 = 13,7\% \quad (5)$$

$$\text{ROE}_{2021} = \frac{91\,708 \text{ EUR}}{1\,962\,375 \text{ EUR}} = 0,0467 = 4,67\% \quad (6)$$

Iz enačbe (7) lahko preberemo potrebne podatke za izračun profitne marže, in sicer jo izračunamo na način, da poslovni izid iz poslovanja delimo s prihodki od prodaje. Rezultat, ki smo ga dobili z izračunom enačbe (8) profitne marže v letu 2020 nam pove, da je 1,67 % dobička na enoto prihodkov od prodaje. Iz enačbe (9) pa vidimo v letu 2021 nižjo vrednost profitne marže, kar tudi potrjuje boljše poslovanje podjetja v letu 2020.

$$\text{Profitna marža} = \frac{\text{Poslovni izid iz poslovanja}}{\text{Prihodki od prodaje}} \quad (7)$$

$$\text{Profitna marža}_{2020} = \frac{257\,046 \text{ EUR}}{15\,394\,380 \text{ EUR}} = 0,0167 = 1,67\% \quad (8)$$

$$\text{Profitna marža}_{2021} = \frac{91\,708 \text{ EUR}}{18\,487\,032 \text{ EUR}} = 0,0050 = 0,5\% \quad (9)$$

Enačba (10) prikazuje izračun koeficienta gospodarnosti poslovanja, ki izračunamo, če delimo celotne prihodke s celotnimi odhodki. Če je rezultat koeficienta večji kot 1 imamo uspešno poslovanje, če pa je manj kot 1, podjetje posluje z izgubo. V našem primeru iz enačb (11) in (12) vidimo, da oba koeficienta iz obeh let znašata več kot 1, kar nam potrjuje, da je poslovanje podjetja uspešno.

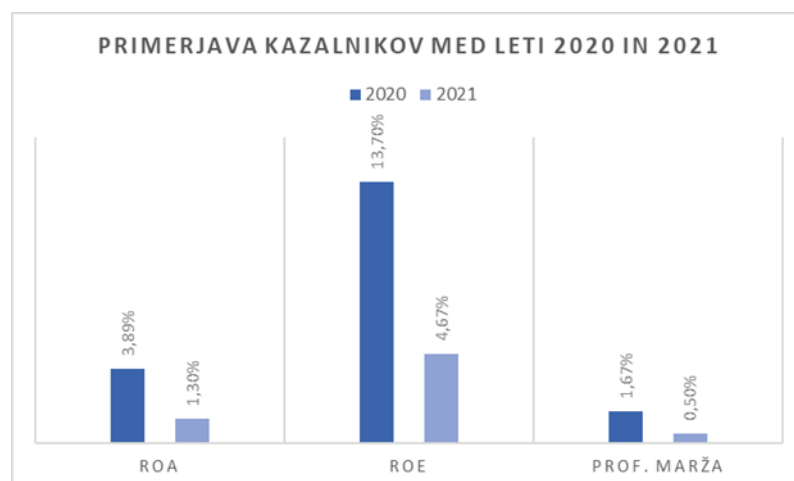
$$\text{Koeficient gospodarnosti poslovanja} = \frac{\text{Celotni prihodki}}{\text{Celotni odhodki}} \quad (10)$$

$$\text{Koeficient gospodarnosti poslovanja}_{2020} = \frac{15\,394\,380 \text{ EUR}}{15\,164\,929 \text{ EUR}} = 1,018 \quad (11)$$

$$\text{Koeficient gospodarnosti poslovanja}_{2021} = \frac{18\,487\,032 \text{ EUR}}{18\,437\,515 \text{ EUR}} = 1,005 \quad (12)$$

Na sliki 6 so prikazani kazalniki ROA, ROE in profitna marža, na podlagi katerih lahko potrdimo tudi same rezultate podjetja in besede direktorja, da je njim pandemija Corona virusa koristila in da so dosegli zelo dobre rezultate v primerjavi z letom prej in letom kasneje.

Slika 6: Prikaz kazalnikov za podjetje HUBAT d.o.o.



Vir: lastno delo.

Podjetje je imelo v letu 2020 kljub ne idealnim razmeram dobro poslovanje, saj je bilo tudi veliko povpraševanja med domačimi strankami, ker nekateri celo niso hodili v službo ampak so delali od doma. Prav tako otroci, dijaki in študentje nismo hodili na predavanja in pouk, ampak smo imeli šolanje na daljavo. Posledično so tisti, ki se grejejo na kurilno olje, porabili več kurilnega olja kot v prejšnjih letih. V letu 2021 niso imeli posebnih težav, saj so se že navadili dela iz leta 2020 in tako nadaljevali s polno paro kot prejšnje leto. Direktor podjetja HUBAT d.o.o. kot težavo izpostavlja le zahtevo po cepitvi za voznike, kot sem že omenila. Prav tako je to razvidno iz izračunanih kazalnikov (G. Hubat, osebna komunikacija, 3. julij 2023).

6.1.2 Poslovanje med rusko invazijo na Ukrajino

Ko so se začela dogajanja, so se dokaj hitro odzvali in začeli z večanjem zalog v lastnih skladiščih. Direktor je izpostavil, da na začetku niso imeli večjih težav in ovir, ovire pa so se začele dogajati, ko so se začeli politični pregovori. Pravi, da so s političnimi odločitvami najprej povzročili paniko med kupci in povpraševanje se je zelo povečalo, vendar so jim nato povzročili škodo z negativno maržo. Prav tako so jim veliko škodo povzročile uredbe o oblikovanju cen naftnih derivatov in, da ne pozabimo, ruski embargo, ki jim skupaj z oblikovanjem cen škoduje še danes (G. Hubat, osebna komunikacija, 3. julij 2023).

Direktor je izpostavil, da jim taki poslovni uspeh še zdaleč ni podoben in da je porazen zaradi vseh ukrepov in omejitev. Lahko rečemo, da jih je ruska invazija na Ukrajino prizadela bolj kot sama pandemija Corona virusa. Žal niso bili kos spremembam in razmeram, ki so se odvijale skozi leto 2022. Ko se zgodijo take spremembe, ki vplivajo na vse kot v tem primeru, vsa podjetja rabijo dalj časa za prilagoditev in sodelovanje.

Spodaj so v enačbah (13), (14) in (15) izračunani kazalniki še za leto 2022. Na podlagi teh izračunov lahko potrdimo direktorjeve besede, da leto 2022 zanje zdaleč ni bilo najboljše poslovno leto, vendar so se kljub temu uspeli neprestano spodbujati in delati tako, da posel steče (G. Hubat, osebna komunikacija, 3. julij 2023). Številke za izračun kazalnikov so pridobljene iz bilance stanja in drugih finančnih izkazov podjetja HUBAT d.o.o. za leto 2022, ki so mi bili zaupani s strani direktorja podjetja.

$$ROA_{2022} = \frac{170\,944 \text{ EUR}}{7\,900\,772 \text{ EUR}} = 0,022 = 2,2 \% \quad (13)$$

$$ROE_{2022} = \frac{170\,944 \text{ EUR}}{1\,530\,399 \text{ EUR}} = 0,112 = 12,2 \% \quad (14)$$

$$\text{Profitna marža}_{2022} = \frac{170\,944 \text{ EUR}}{26\,805\,311 \text{ EUR}} = 0,0064 = 0,64 \% \quad (15)$$

Direktor si prizadeva za veliko boljše rezultate v trenutnem poslovnem letu, ker se mu tudi obeta širitev. Kot bistveno prednost podjetja je izpostavil željo po tem, da večina stvari, ki jih ponujajo, pridelujejo sami. Ponosen je na svoje dosežke in pravi, da brez lastnih prostorov za skladiščenje naftnih derivatov in lastne delavnice ne bi imeli tako cenovno ugodnih prevozov, kot jih imajo (G. Hubat, osebna komunikacija, 3. julij 2023).

6.2 Predstavitev skupine Petrol d.d.

Ko govorimo o največjem slovenskem podjetju po prihodkih, govorimo prav o družbi Petrol d. d. Ne le, da je to največje slovensko podjetje po prihodkih, prav tako je največji uvoznik, največja slovenska energetska družba. Spada med ena od največjih slovenskih trgovskih družb ter velja za vodilnega na trgu ponudbe naftnih derivatov, plina in ostalih energentov. Petrol d.d. sestavljajo matična družba Petrol d. d. Ljubljana, 38 odvisnih družb in 6 obvladovanih in pridruženih družb. Petrolovi začetki pa segajo daleč v leto 1945 z imenom Jugopetrol in sedežem v Beogradu. Po ustanovitvi so se odprle podružnice v vseh državah nekdanje Jugoslavije. Nekaj let za tem je vsaka podružnica postala samostojno podjetje in tako je podjetje dobilo ime Jugopetrol Ljubljana. Nato se je 8 let kasneje Jugopetrol Ljubljana preimenoval v Petrol Ljubljana in pridobil licence in registracije za uvoz naftnih derivatov. Petrol Ljubljana se je razvijal in do leta 1960 so že imeli 31 bencinskih servisov po vsej Sloveniji. Nadaljevali so svoje poslovanje in širil samopostrežne servise ter skladišča. Po osamosvojitvi Slovenije pa se je Petrol Ljubljana leta 1996 v sodni register vpisal kot delniška družba. Podjetje je vodil Franc Premk, ki je preminil v tragični prometni nesreči in njegovo tedanje poslovanje je prevzel Janez Lotrič. Sedaj je na čelu predsednica Nada Drobne Popović (Petrol d. d., 2022a).

Podjetje se je leta 2012 preoblikovalo iz naftno trgovske družbe v energetska. Leta 2017 pa se je tudi zgodil vstop v proizvodnjo električne energije iz obnovljivih virov. Drugi pomemben mejnik skupine Petrol d. d. je nakup hrvaške družbe Crodux Derivati Dva d. o. o. v letu 2021, kar je tudi največji prevzem v zadnjem desetletju. S prevzemom je Petrol d.

d. povečal svoj tržni delež na Hrvaškem in sicer na 23 %, in s tem postal največji ponudnik naftnih derivatov na Hrvaškem. Petrol d. d. pa je s tem ustvaril enega izmed ciljev v programu predstavljenim od leta 2021 do leta 2025. Do leta 2025 si prizadevajo postati vodilni ponudnik trajnostnih energetskih rešitev in naftnih derivatov na Hrvaškem (Petrol d. d., 2022a).

6.2.1 Poslovanje med pandemijo Corona virusa

Kot vsa ostala podjetja je skupina Petrol d. d. poslovala ne moteno do marca 2020, nato pa so se začeli moteči dejavniki in ukrepi politike, vendar so se trudili, da že od samega začetka pozorno spremljajo situacijo in se ji prilagajajo, kolikor le lahko. To so delali tako, da so upoštevali vse ukrepe in poskrbeli, da je oskrba z energenti potekala nemoteno kljub krajšemu delovnemu času na bencinskih servisih. Na skupino Petrol d.d. vpliva več dejavnikov, med katere uvrščamo gibanje cen energentov, gibanje tečaja ameriškega dolarja, gospodarske razmere in ukrepi, s katerimi države regulirajo trg in cene energentov. Vpliv Corona virusa je bil viden na vseh naštetih dejavnikih, kar je posledično pomenilo padec gospodarske rasti, manjšo proizvodnjo in nižjo potrošnjo. Kot navajajo v svojem letnem poročilu za leto 2020 je povprečna cena nafte znašala 41,8 USD/sod, kar je bilo 35 % manj kot v letu 2019 (Petrol d.d., 2021).

Skupina Petrol d. d. je sprejela dve fazi. V prvi fazi so se osredotočili nato, da so zagotovili vsem zaposlenim nemoteno poslovanje v drugačnih okoliščinah in hitro prepoznavanje in odpravljanje tveganj. V drugi fazi pa so se osredotočili na prihodnje aktivnosti, ki so bile usmerjene dolgoročno oz. da bi omogočili skupini Petrol d. d. primerno poslovanje glede na situacijo in spremembe v poslovnem okolju (Petrol d.d., 2021).

Soočali so se z upadom prodaje proizvodov iz nafte in trgovskega blaga. Ovire ki so povzročile upad prodaje proizvodov iz nafte, so bili ukrepi, ki so omejevali gibanje med državami in med lokalnimi skupnostmi (Petrol d.d., 2021).

Največ so se posvetili ukrepom, s pomočjo katerih so zmanjšali vpliv gospodarskih razmer na njihovo poslovanje. Med te ukrepe uvrščajo bolj oster nadzor nad terjatvami do kupcev in podeljenimi krediti kupcem, optimizacijo obsega obratnih sredstev, pri čemer so se trudili, da zaloge naftnih derivatov zadostujejo obsegu, ki omogoča nemoteče poslovanje na trgu. Kot zadnji ukrep omenjajo ohranjanje kreditne sposobnosti v Sloveniji in v tujini, s pomočjo katere so si omogočili zadostno likvidnost skupine Petrol d. d. (Petrol d.d., 2021). Spodaj vidimo izračun in primerjavo kazalnikov enako, in sicer kot pri podjetju HUBAT d. o. o. Številke za izračun kazalnikov so pridobljene v letnem poročilu skupine Petrol d. d. za leto 2021.

Glede na izračunane kazalnike iz enačb (16) in (17) lahko vidimo boljši donos sredstev v letu 2021 kot v letu 2020, kar je ravno nasprotno v primerjavi s podjetjem HUBAT d. o. o. Iz enačb (18) in (19) razberemo tudi, da so boljše poslovali v letu 2021 glede na leto 2020.

In nazadnje iz enačb (20) in (21) vidimo boljšo profitno maržo v letu 2021 kot v letu 2020. V rezultatih se vidijo posledice pandemije v letu 2020 in nato dvig cen ter boljši rezultati v letu 2021. K boljšim rezultatom v letu 2021 pa je tudi prispeval nakup hrvaške družbe Crodux Derivati Dva d. o. o.

$$ROA_{2020} = \frac{72\,300\,000 \text{ EUR}}{1\,792\,078\,451 \text{ EUR}} = 0,040 = 4\% \quad (16)$$

$$ROA_{2021} = \frac{124\,500\,000 \text{ EUR}}{2\,383\,451\,431 \text{ EUR}} = 0,0522 = 5,22\% \quad (17)$$

$$ROE_{2020} = \frac{72\,300\,000 \text{ EUR}}{826\,669\,437 \text{ EUR}} = 0,0874 = 8,74\% \quad (18)$$

$$ROE_{2021} = \frac{124\,500\,000 \text{ EUR}}{908\,698\,005 \text{ EUR}} = 0,137 = 13,7\% \quad (19)$$

$$\text{Profitna marža}_{2020} = \frac{72\,300\,000 \text{ EUR}}{3\,100\,000\,000 \text{ EUR}} = 0,0233 = 2,33\% \quad (20)$$

$$\text{Profitna marža}_{2021} = \frac{124\,500\,000 \text{ EUR}}{5\,000\,000\,000 \text{ EUR}} = 0,0249 = 2,49\% \quad (21)$$

Če je povprečna cena nafte v letu 2020 znašala 41,8 USD/sod, se je z letom 2021 zvišala na 71,06 USD/sod, kar je za 70 % več. Seveda je bila ta cena odraz odločitve Savdske Arabije, da bodo do aprila leta 2022 proizvajali le 1 milijon sodov na dan. Seveda pa so na to ceno vplivale tudi odločitve OPEC+ in mrzla zima na severni polobli, ki je povzročila zaostrovanje odnosov med ZDA in Rusijo in posledično nastale težave pri distribuciji in transportu nafte. Kot vemo, so se v Sloveniji izognili previsokim cenam s tem, da so sprejeli Uredbo o oblikovanju cen naftnih derivatov, ki je trajala tri mesece. Petrol d. d. se je držal sprejetih ukrepov oblasti in skušal svojo pozornost nameniti poslovanju, da bi bilo poslovanje pravilno v skladu s predpisanimi ukrepi in da bi potekalo čim bolj nemoteno (Petrol d.d., 2022b).

Na sliki 7 lahko vidimo, kako se je cena nafte gibala od januarja leta 2021 vse do decembra 2021. Sprva vidimo porast cen v januarju glede na december leta 2020. Rast se je nadaljevala vse do sredine marca, ko so začele cene upadati, vendar se je dokaj hitro cena zvišala in ostala visoka vse do novembra, nato pa je začela padati. Po tem so se začele dogajati izredne razmere v Ukrajini, ki so ponovno povzročile visoke cene naftnih derivatov.

Slika 7: Gibanje cen nafte v letu 2021 v USD/sod



Vir: Petrol d. d. (2021).

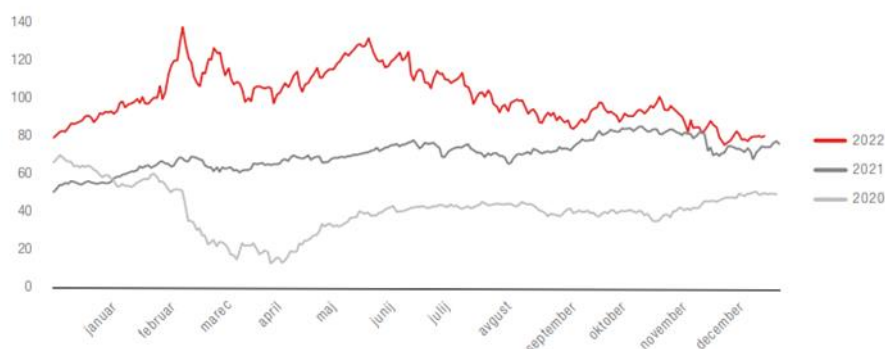
6.2.2 Poslovanje med rusko invazijo na Ukrajino

Skupina Petrol d. d. je leto 2022 nadaljevala s stabilno gospodarsko rastjo in visokimi cenami, ki so spodbujale gospodarsko rast. Te cene so se še nekoliko bolj zvišale, ko se je začela dogajati vojna v Ukrajini. Začele so se regulacije cen goriv in energentov na trgih, kjer poslujejo, zaradi visokih cen energentov in naraščajoče inflacije. Cena nafte in proizvodov iz nafte je tako z začetkom leta 2022 začela rasti, vendar se je njena vrednost še kako zvišala, ko se je februarja 2022 začela vojna v Ukrajini. Cena nafte je dosegla svojo najvišjo vrednost marca 2022, in sicer je znašala kar 137,6 USD/sod. Cene so se sicer začele umirjati in dosegati svojo normalno vrednost že v aprilu, vendar so proti koncu meseca maja začele zopet rasti. Trend je trajal skozi celotno poletje in novembra so se končno uravnovesile na 80 USD/sod (Petrol d.d., 2023).

Na podlagi zapisanih podatkov v njihovem letnem poročilu trdijo, da je bila cena dizla višja od cene bencina. Prav tako so izračunali, da je bila cena bencina za 8 % višja na koncu leta 2022 v primerjavi z začetkom leta 2022, cena dizla pa kar za 35 % (Petrol d.d., 2023).

Na podlagi slike 8 lahko potrdimo vse, kar je bilo zgoraj zapisano. Vidimo nizke cene v letu 2020 kot odraz pandemije, ki se nam je zgodila ne, da bi slutili, da se bo kaj takega zgodilo in potem počasna ampak stabilna gospodarska rast v letu 2021 z višjimi cenami, vendar ne precej različnimi kot v letu pred pandemijo. Nato še skok cen v začetku prejšnjega leta, kar je tudi razvidno iz slike.

Slika 8: Gibanje cen nafte v letih od 2020 do 2022



Vir: Petrol d. d. (2022b).

Ko je država ugotovila, da tako visokih cen trg sam ne bo zmožal regulirati se je vmešala in sprejela uredbo o določitvi cen določenih naftnih derivatov. Določili so najvišjo maloprodajno in veleprodajno ceno bencina in dizla. Cena bencina je znašala 1,503 EUR/l, dizla pa 1,541 EUR/l. Uredba je veljala vse do aprila, ko so se, kot je bilo že omenjeno, začele cene stabilizirati. Nato so v sredini maja do avgusta sprejeli novo uredbo, ki je določala 1,56 EUR za liter bencina in 1,648 EUR za liter dizla. Skupina Petrol d. d. je v letu 2022 realizirala izgubo v višini 2,7 milijona EUR (Petrol d.d., 2023). Številke za izračun kazalnikov so pridobljene v letnem poročilu skupine Petrol d. d. za leto 2022.

Iz izračuna kazalnika ROE na podlagi enačbe (23) vidimo, da poslovanje ne bi bilo uspešno, če bi povečevali vrednost družbe za lastnike. Prav tako glede na ostale izračunane kazalnike iz enačb (22) in (24), vidimo, da so imeli v letu 2022 slabše poslovanje v primerjavi z letom 2021 in enim letom prej. Vojna v Ukrajini je povzročila številna ne strinjanja in visoko inflacijo, ki je vplivala tako na nas kot kupce nafte, kot na poslovanje podjetij.

$$ROA_{2022} = \frac{-2\,700\,000\ \text{EUR}}{2\,740\,604\,417\ \text{EUR}} = -0,001 = -0,1\ \% \quad (22)$$

$$ROE_{2022} = \frac{72\,300\,000\ \text{EUR}}{860\,200\,000\ \text{EUR}} = -0,0031 = -0,31\ \% \quad (23)$$

$$\text{Profitna marža}_{2022} = \frac{-2\,700\,000\ \text{EUR}}{9\,500\,000\,000\ \text{EUR}} = -0,00028 = -0,028\ \% \quad (24)$$

6.3 Primerjava rezultatov podjetij

Po rezultatih finančnih kazalnikov jasno vidimo, da je imelo podjetje HUBAT d. o. o. v letu 2020 boljše poslovanje kot v letu 2021. Skleпам, da so razlog temu gospodinjstva, ki so želela napolniti svoje zaloge kurilnega olja do maksimalnih možnih količin. Kot vemo, je bilo tako tudi v trgovinah s prehrabnimi proizvodi, saj so ljudje kupovali na veliko in puščali prazne police za sabo. Podjetje HUBAT d. o. o. je v letu 2020 opravilo skoraj

polovico več prevozov v Sloveniji kot v letu 2019, kar jim je ohranilo tudi prepoznavnost za nadaljnje leto. To lahko podpremo tudi z nizkimi cenami kurilnega olja v letu 2020, saj je v prvem četrtletju cena kurilnega olja znašala 0,92 EUR/l (Portal Energetika, 2020a), v tretjem četrtletju pa kar 0,80 EUR/l (Portal Energetika, 2020b). Prav tako mislim, da je k boljšem poslovanju prispevala tudi pomoč države s finančno podporo.

Težave so se pojavile, ko je oblast sprejela omejitve prehoda mej in lokalnih skupnosti. Kot je bilo omenjeno podjetje HUBAT d. o. o. opravlja tudi dejavnost transporta v osrednji Evropi in državah nekdanje Jugoslavije, zato so jim take omejitve pretresle tla, vendar so se potrudili, da so sledili vsem navodilom vlade in da so upoštevali omejitve. V letu 2021 smo mislili, da bo vsega konec in da se bo situacija umirila, vendar se je situacija nadaljevala. Podjetje HUBAT d. o. o. ni občutilo slabe strani pandemije Corona virusa. Kot je navedel direktor podjetja g. Gregor Hubat je bila to edina kriza, ki je podjetju prinesla več, kot so izgubili. Rezultati v letu 2021 so slabši, zaradi višanja cen nafte in naftnih derivatov na trgu.

Pri skupini Petrol d. d. pa vidimo ravno nasprotno situacijo. V letu 2020 so imeli slabše rezultate glede na leto 2021. Do slabših rezultatov je prišlo, ker je Petrol d. d. podjetje, ki ima svoje bencinske servise. Zaradi omejitev s strani oblasti smo bili ljudje omejeni, da raje ostanemo doma in ne zapuščamo doma, če ni nujno, zato smo tudi manj potovali, manj smo hodili v trgovine, manj smo se vozili in porabljali manj goriva. To se je tudi poznalo na poslovnih rezultatih skupine Petrol d. d., druga težava pa je bila krajši delovni čas zaposlenih. V letu 2021, ko se je gospodarstvo začelo vzpenjati in dobivati svojo obliko, kot pred pandemijo Corona virusa, je tudi skupina Petrol d.d. ponovno zaživela, kar je pomenilo boljše poslovanje v letu 2021. Ne smemo pa pozabiti tudi ključnega dejavnika, ki se jim je zgodil v letu 2021, in to je prevzem družbe Crodux Derivati Dva d. o. o. na Hrvaškem. Ta prevzem in pripojitev je prav tako pripomogel k boljšim rezultatom poslovanja v letu 2021.

7 SKLEP

Kot je omenjeno v uvodu zaključne strokovne naloge, sem se za ta naslov in temo odločila na podlagi opravljanja prakse v podjetju HUBAT d. o. o., ki opravlja dve dejavnosti, in sicer trgovino in transport. Zdi se mi, da, če se ne bi odločila za intervju z direktorjem podjetja HUBAT d. o. o., ne bi mogla imeti take širine pri pisanju dogajanj v njihovem podjetju med pandemijo in med rusko invazijo na Ukrajino, saj v letnem poročilu nimajo veliko informacij o tem.

Cilj naloge je bil, da raziščem dogajanja o cenah naftnih derivatov med pandemijo, ki nas je zajela v prvem četrtletju leta 2020, ter dogajanja po umirjanju pandemije v letu 2021 in nato še v času ruske invazije na Ukrajino v letu 2022, ki je ponovno pretresla trg in povzročila spremembe.

Evropske cene nafte so se v letu 2020 znižale in dosegle zgodovinsko nizke cene, nato so se v letu 2021 ponovno zvišale, ko je začelo gospodarstvo prehajati v normalo. Dosegle so

normalne cene, kot so bile pred pandemijo. Nato se je v letu 2022 začela ruska invazija na Ukrajino, ki je ponovno pretresla tla svetovnega gospodarstva, ne le evropskega. EU je bila odvisna od uvoza nafte iz Rusije, ampak kot je omenjeno v besedilu, je podpisala dogovore z drugimi državami za uvažanje nafte v Evropo. Ko so se marca 2022 začeli dogajati taki vzponi cen nafte, se je vmešala tudi država ter s pomočjo uredbe o regulaciji cen regulirala cene na območju Slovenije.

Med pandemijo Corona virusa so se vsi spraševali, kaj se bo dogajalo, kako se bodo stvari odvijale. Cene nafte so padale in bilo je veliko povpraševanja. Za nekatera podjetja, kot je konkretno podjetje HUBAT d. o. o., pandemija ni doprinesla velikih škod. Ravno nasprotno, pridobili so veliko več dela kot prejšnja leta in delali so s polno paro. To opazimo tudi pri skupini Petrol d.d., kjer so skrbno in pravilno upoštevali in se držali ukrepov oblasti ter oblikovali tak plan, da je delo potekalo ne moteno in brez večjih težav. Problem, ki sta ga imeli obe podjetji je bil prepovedan prehod meja in lokalnih skupnosti med pandemijo, saj so vozniki težje prehajali meje in je bilo veliko kontrol, vendar menim, da so veseli, da so take stvari prestali, saj sedaj vedo, kaj jih čaka, če se nam v prihodnosti zagodi podobna situacija.

Pisanje zaključne strokovne naloge mi je pomenilo velik izziv, saj si nikoli ne bi mogla predstavljati, da bom pisala zaključno nalogo prav o nafti in proizvodih iz nafte, vendar sem s raziskavami in branjem člankov, tako domačih kot tujih prišla do samega zaključka.

LITERATURA IN VIRI

1. Ashraf, M., Chidambaram, V., Kaponis, F., Kari, L. in Kose, O. (2022, 11. maj). *The war in Ukraine: A moment of reckoning for the oil and gas industry*. <https://www.accenture.com/us-en/insights/energy/ukraine-oil-gas>
2. European Commission. (2022). *Sanctions adopted following Russia's military aggression against Ukraine*. https://finance.ec.europa.eu/eu-and-world/sanctions-restrictive-measures/sanctions-adopted-following-russias-military-aggression-against-ukraine_en
3. Evropski Svet. (2023, 31. marec). *Cene energije in zanesljivost oskrbe*. <https://www.consilium.europa.eu/sl/policies/energy-prices-and-security-of-supply/>
4. Global Business Outlook. (2023, 3. marec). *Will Ukraine war continue to affect oil prices? Experts answer*. <https://www.globalbusinessoutlook.com/ukraine-war-affect-oil-prices-experts-answer/>
5. GEP. (2022, 5. julij). *Russia-Ukraine war's effects on the oil and gas industry* [objava na blogu]. <https://www.gep.com/blog/mind/russia-ukraine-wars-effects-oil-and-gas-industry>
6. Hayes, A. (2022, 31. maj). *Harmonized Index of Consumer Prices (HICP) Overview*. <https://www.investopedia.com/terms/h/hicp.asp>

7. IEA. (2023a). *Oil 2023, Executive summary*. <https://www.iea.org/reports/oil-2023/executive-summary>
8. IEA. (2023b, januar). *Russia's war on Ukraine*. <https://www.iea.org/topics/russias-war-on-ukraine>
9. Janežič, B. (2005, marec). *Oskrba z naftnimi derivati v Sloveniji*. <https://core.ac.uk/download/pdf/67523961.pdf>
10. Jerič, M. (2023, 3. januar). *Letno poročilo 2021 za HUBAT d.o.o.* <https://www.ajpes.si/jolp/>
11. Jurgič, B. (2021, 8. oktober). *Letno poročilo 2020 za HUBAT d.o.o.* <https://www.ajpes.si/jolp/>
12. Kolaczkowski, M., (2022, 4. marec). World economic forum. *How does the war in Ukraine affect oil prices*. <https://www.weforum.org/agenda/2022/03/how-does-the-war-in-ukraine-affect-oil-prices/>
13. Kuik, F., Feveile Adolfsen, J., Lis, M.E. in Meyler, A. (2022, april). *Energy price developments in and out of the COVID-19 pandemic – from commodity prices to consumer prices*. https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/articles/2022/html/ecb.ebart202204_01~7b32d31b29.en.html
14. Liang, A. in Thomas, D. (2022, 5. december). *Ukraine war: Oil prices fall back after cap on Russian crude kicks in*. <https://www.bbc.com/news/business-63855030>
15. Nevtron & Company, d. o. o. (2013, 14. december). *Za najmlajše: Nafta*. <https://www.mojprihranek.si/izpostavljeno/zanimivosti/za-najmlajse-nafta/?cn-reloaded=1>
16. Portal Energetika. (2020a, 15. april). *Cene naftnih derivatov za prvo četrtletje 2020*. <https://www.energetika-portal.si/nc/novica/n/cene-naftnih-derivatov-za-prvo-cetrletje-2020-4351/>
17. Portal Energetika. (2020b, 20 oktober). *Cene naftnih derivatov za tretje četrtletje 2020*. <https://www.energetika-portal.si/nc/novica/n/cene-naftnih-derivatov-za-tretje-cetrletje-2020-4434/>
18. Petrol d. d. (2021, 7. julij). *Letno poročilo 2020*. <https://www.ajpes.si/jolp/>
19. Petrol d. d. (2022a). *Zgodovina*. <https://www.petrol.eu/sl/skupina-petrol/zgodovina>
20. Petrol d. d. (2022b, 20. maj). *Letno poročilo 2021*. <https://www.ajpes.si/jolp/>
21. Petrol d. d. (2023, 5. junij). *Letno poročilo 2022*. <https://www.ajpes.si/jolp/>
22. SPIRIT Slovenija, javna agencija. (2021, 5. februar). *Mednarodni transport*. <https://www.izvoznookno.si/mednarodno-trgovanje/mednarodni-transport/>
23. Srnovršnik, T. (2009, 10. november). Varnostni svetovalec za prevoz nafte. *Finance*. <https://www.finance.si/263051/Varnostni-svetovalec-za-prevoz-nafte/rss?cctest&>
24. Student energy. (brez datuma). *Oil transport*. <https://studentenergy.org/transport/oil-transport/>
25. Timocom. (2023). *ADR*. <https://www.timocom.si/lexicon/transportni-leksikon/adr>

PRILOGA

Priloga 1: Intervju 03. 07. 2023, Kamnik

Intervju je bil izveden v prostorih podjetja HUBAT d.o.o., kjer sem bila jaz Despina Doneva v vlogi intervjuvarja in direktor g. Gregor Hubat v vlogi intervjuvanca.

1. Prosim vas, da poveste par besed o sebi kot direktorju, ki vodi podjetje. Kaj so vaše vrline, slabosti, kaj bi izpostavili?

»Star sem 47 let, poročen, oče dveh otrok v najstniških letih. Svojo poslovno pot sem pričel zaradi priložnosti, ki se je ponudila, kot dopolnitev očetove dejavnosti. Včasih je bila moja vrлина marljivost, ki pa jo z leti nadomeščajo izkušnje. Zaradi potreb sem se v preteklosti izobraževal na več področjih, nabiral izkušnje na skoraj vseh področjih in opravljal vsa dela, ki jih imamo v podjetju. To mi daje določeno širino znanja, ki mi omogoča pogled na težave iz več perspektiv. Moja slabost je, da sem po naravi kolerik in na zadeveburno odreagiram, kar si na mojem položaju ne smem privoščiti.«

2. Kako ste se pripravili na prevzem vloge direktorja?

»V vlogo sem dobesedno skočil, saj sem do nastopa položaja opravljal dela, ki so zahtevala popolnoma drugačna znanja in sposobnosti. Ko sem zaznal pomanjkanje znanja na kateremkoli področju, sem se aktivno izobraževal v različnih tečajih in v začetku na GEA College, kjer sem dobil znanje iz računovodstva in vodenja podjetja.«

3. Kdo so ključni kupci podjetja?

»V podjetju imamo dve glavni dejavnosti.

V trgovskem delu so glavni kupci gospodinjstva, ki za ogrevanje potrebujejo kurilno olje, ter srednje velika transportna in gradbena podjetja, ki za opravljanje dejavnosti potrebujejo dizelsko gorivo. V transportnem delu so naši ključni kupci preprodajalci naftnih derivatov v sosednjih državah, predvsem v Avstriji in na Madžarskem, ter kemijsko predelovalna podjetja v Sloveniji in osrednji Evropi.«

4. Kateri so bili ključni razvojni mejniki podjetja?

»Za enkrat bi lahko izpostavil tri glavne mejnike:

- Finančna kriza leta 2008 nas je prisilila, da smo zaostri plačilne pogoje in posledično več kot prepolovili promet.
- Leta 2012 smo kupili prvi del zemljišča s stavbami in skladiščem na Korenovi v Kamniku, kjer podjetje deluje še danes. Lastništvo skladišča je bila želja še pred ustanovitvijo podjetja, saj je to skladišče v najem vzel že oče. Lastni skladiščni prostori ter pisarne in delavnica, vse na enem mestu, so nam omogočili boljši in hitrejši razvoj prevozniskega dela.

– Leta 2017 smo se lotili celostne podobe podjetja, naredili 5 – letno strategijo obnove vozil in s tem poskrbeli za dvig kvalitete storitev in večjo prepoznavnost podjetja.«

5. Kako hitro po ustanovitvi je podjetje vstopilo na tuje trge?

»Delovanje na tujih trgih ni bil naš primarni cilj. Na tujem smo se prvič predstavili leta 2008, ko je bilo očitno, da v času krize ne bomo mogli preživeti v obstoječem obsegu delovanja.«

6. S katerimi izzivi oz. ovirami ste se soočili na podjetniški poti?

»Če bi analiziral vseh 25 let, ko aktivno delam na tem položaju, bi rekel da skoraj ni področja, ki nam ne bi postavilo kakšne ovire. Vsako obdobje zaznamuje neka nova stvar. Nekaj teh sem že omenil v prejšnjih odgovorih. Poleg prostorskih, finančnih, ekonomskih, politični v zadnjem času ovire predstavljajo predvsem kadri. Ne samo pomanjkanje, motivacija, stimulacija, poskušanje vzdrževanja pozitivne klime v podjetju je velik izziv.«

7. Kako je vaše poslovanje potekalo med pandemijo Corona virusa? Kakšno je bilo povpraševanje kupcev? Kakšna je bila vaša ponudba? Ali ste imeli probleme z dobavo ali nakupom nafte?

»Vsaj ena od »kriz« nam je prizanesla. V času Corona virusa smo delali brez večjih težav. Povpraševanje po prevozi in gorivih je bilo primerljivo s preteklimi obdobji. Edino, kar nas je oviralo pri delu, so bile politične odločitve. V času večjih okužb so vozniki s težavo prehajali meje in se redkeje vračali domov na zaslužen počitek, ko pa se je pandemija umirjala, pa so politiki voznike, ki so se ves čas pandemije trudili in zagotavljali, da se življenje ni ustavilo, nagradili z ukrepi, ki so jih silili k cepljenju.«

8. Kako je vaše poslovanje potekalo po pandemiji Corona virusa? Ali ste imeli določene težave ali ovire, ki so sledile po koncu Corona virusa?

»Razen zahtev po cepljenju ni bilo težav, saj smo, kot sem že navedel, med pandemijo delali brez prestanka.«

9. Kako je vaše poslovanje potekalo, ko se je začela ruska invazija na Ukrajino? Ali je to za vas predstavljalo problem?

»V začetkih vojne v Ukrajini smo se hitro odzvali. Povečali smo zaloge v lastnem skladišču, poskušali nastopiti na ukrajinskem trgu. Večjih težav v začetku ni bilo, so se pa začele s političnim vmešavanjem. Najprej so politične odločitve povzročile paniko in nesorazmerno povečale povpraševanje, kasneje pa so nam povzročile še škodo z negativno maržo, ter uredbami o oblikovanju cen naftnih derivatov, kar nam skupaj z embargom na rusko nafto škoduje še danes.«

10. Kako vaše poslovanje teče danes? Ali ste s poslovnimi rezultati zadovoljni?

»Lanski rezultati so bili zaradi omenjenih ukrepov milo rečeno porazni. Promet, ki smo ga ustvarili v letu 2022, ne odraža realnega poslovanja in vsekakor bi morali poslovati bolje. Skušali smo se prilagoditi razmeram, vendar se vsakršne spremembe odražajo na več področjih in traja več časa, da se prilagodimo novi situaciji.«

11. Katero leto bi izpostavili kot najboljše poslovno leto, ki ima za vas posebno vlogo v vseh letih vodenja podjetja ne glede na rezultate, ki ste jih dosegli?

»Verjetno bi bilo to leto 2018, ko smo prvič presegli EBITDA preko 1 milijono €. Z novim strateškim partnerjem, smo dobili zagon, ki nam je omogočil rast in razvoj podjetja.«

12. Kaj bi izpostavili kot največjo prednost vašega podjetja?

»Če bi moral izpostaviti eno stvar, ki predstavlja bistveno prednost, je to verjetno želja, da večino stvari v verigi uslug, ki jih ponujamo, delamo sami. Če nebi imeli skladišča za naftne derivate, bi težko konkurirali na trgu z gorivi in enako, če ne bi imeli lastne delavnice, bi težko ponujali cenovno ugodne prevoze.«