

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

ZAKLJUČNA STROKOVNA NALOGA VISOKE POSLOVNE ŠOLE
FINANČNA ANALIZA PODJETJA TRANSPORT ROGEL

Ljubljana, september 2021

LUKA ROGEL

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Luka Rogel, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtor predloženega dela z naslovom Finančna analiza podjetja Transport Rogel, pripravljenega v sodelovanju s svetovalko asist. dr. Mino Ličen

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravil 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 poskrbel, 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 pridobil vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označil;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnal v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil 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.

V Ljubljani, dne 3.9.2021

Podpis študenta: _____

KAZALO

UVOD	1
1 OPIS PODJETJA	1
1.1 Kratek opis	1
1.2 Cilji podjetja Transport Rogel v prihodnosti	2
2 OPIS PANOGE	2
2.1 Cestni transport	3
2.1.1 Cestni tovorni promet v svetovnem merilu	3
2.1.2 Cestni tovorni promet v Sloveniji.....	3
2.1.3 Cestni tovorni promet v savinjski regiji	4
3 VPLIV PANDEMIJE COVID-19	4
3.1 Vpliv pandemije Covid-19 na transport v Sloveniji	5
3.2 Vpliv pandemije Covid-19 na podjetje Transport Rogel	5
4 ANALIZA IZKAZOV PODJETJA TRANSPORT ROGEL.....	6
4.1 Namen analiziranja izkazov podjetij	6
4.2 Navpična analiza bilance stanja	6
4.3 Vodoravna analiza izkaza poslovnega izida.....	8
5 ANALIZA PODJETJA TRANSPORT ROGEL Z RAČUNOVODSKIMI KAZALNIKI.....	10
5.1 Kazalniki financiranja	11
5.1.1 Delež kapitala v financiranju	11
5.1.2 Kazalnik finančnega vzvoda.....	12
5.2 Kazalniki investiranja	14
5.2.1 Delež dolgoročnih sredstev	14
5.2.2 Delež kratkoročnih sredstev	15
5.3 Kazalniki plačilne sposobnosti	15
5.3.1 Kratkoročni koeficient.....	16
5.3.2 Hitri koeficient.....	17
5.4 Kazalniki obračanja	17
5.4.1 Koeficient obračanja sredstev.....	17
5.5 Kazalniki dobičkonosnosti.....	18
5.5.1 Čista donosnost sredstev (ROA)	19
5.5.2 Čista donosnost kapitala (ROE)	20
5.5.3 Čista dobičkonosnost prihodkov	21

5.6 DuPontov sistem povezanih kazalnikov	22
5.6.1 DuPontov sistem povezanih kazalnikov v podjetju Transport Rogel	23
SKLEP	24
LITERATURA IN VIRI	25

KAZALO TABEL

Tabela 1: Navpična bilanca stanja.....	7
Tabela 2: Vodoraven izkaz poslovnega izida.....	8
Tabela 3: Delež kapitala v financiranju.....	12
Tabela 4: Kazalnik finančnega vzvoda	13
Tabela 5: Delež dolgoročnih sredstev	14
Tabela 6: Delež kratkoročnih poslovnih terjatev v kratkoročnih sredstvih	15
Tabela 7: Kratkoročni koeficient.....	16
Tabela 8: Koeficient obračanja sredstev	18
Tabela 9: Čista donosnost sredstev	19
Tabela 12: Čista donosnost kapitala.....	20
Tabela 11: Čista dobičkonosnost prihodkov	21

KAZALO SLIK

Slika 1: Prevoz tovora v 3. četrtletju 2020 v Sloveniji.....	3
Slika 2: Delež kapitala v financiranju	12
Slika 3: Kazalnik finančnega vzvoda	13
Slika 4: Kratkoročni koeficient	16
Slika 5: Koeficient obračanja sredstev	18
Slika 6: Povprečno stanje kapitala (v EUR).....	21
Slika 7: DuPontov sistem povezanih kazalnikov	23

SEZNAM KRATIC

angl. – angleško

ROA – (angl. Return on assets); čista donosnost sredstev

ROE – (angl. Return on equity); čista donosnost kapitala

UVOD

V sklopu študija, v programu Visoke poslovne šole na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani, mora vsak študent ob zaključku dodiplomskega izobraževanja pripraviti Zaključno strokovno nalogo, zato sem se odločil, da pripravim Zaključno strokovno nalogo z naslovom Finančna analiza podjetja Transport Rogel.

Prvi razlog, zakaj sem se odločil za pripravo zaključne strokovne naloge z omenjenim naslovom, je ta, da sem se v 2. letniku odločil za smer študija računovodstvo. Ker želim svoj študij računovodstva nadaljevati tudi na podiplomskem študiju, v programu Visoke poslovne šole pa v 3. letniku dodiplomskega študija ni predmeta Finančna analiza, se mi zdi smiselno, da to znanje oziroma vsaj del le-tega pridobim ob pisanju zaključne strokovne naloge. Menim, da bom to znanje gotovo potreboval na podiplomskem študiju.

Drugi razlog, zaradi katerega sem se v okviru priprave zaključne strokovne naloge odločil za pripravo finančne analize podjetja Transport Rogel, pa je ta, da menim, da lahko s pripravo omenjene finančne analize in še z drugim znanjem, ki sem ga že pridobil s študijem na Ekonomski fakulteti, pomagam družinskemu podjetju, ki ga vodi moj oče. Manjša oziroma srednje velika družinska podjetja, z okoli 30 zaposlenimi, kot je podjetje Transport Rogel, po navadi finančnim in podobnim analizam poslovanja ne namenjajo pretirane pozornosti, saj po navadi za kaj takega nimajo dovolj znanja ali pa preprosto menijo, da tega ne potrebujejo. Sam menim, da lahko s kvalitetno in natančno pripravljeno finančno analizo podjetja pridem do pomembnih spoznanj, na katerih področjih je podjetje uspešno in tudi na katerih področjih ni dovolj uspešno. S pripravo finančne analize podjetja nameravam ugotoviti, kje podjetje ni dovolj uspešno in predlagati potrebne spremembe.

Če vse skupaj povzamem, lahko rečem, da sem se za pripravo finančne analize v okviru zaključne seminarske naloge odločil zato, da pridobim znanje na področju finančnih analiz podjetij, ki ga bom zagotovo potreboval na nadaljnjem študiju na Ekonomski fakulteti ter tudi kasneje po končanem študiju, ko sem bom zaposlil. Hkrati pa si želim s finančno analizo bolje spoznati finančno ter računovodsko plat družinskega podjetja, ki ga vodi moj oče, saj menim, da lahko s tem pripomorem k boljšemu poslovanju omenjenega podjetja v prihodnosti.

1 OPIS PODJETJA

1.1 Kratek opis

Podjetje Transport Rogel s celotnim imenom Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p., je družinsko podjetje, ki nudi logistične in predvsem transportne storitve v Sloveniji ter tudi

nekaterih tujih državah, predvsem Avstriji. Poleg transportnih storitev podjetje nudi tudi preostale logistične storitve, kot so skladiščenje, organiziranje prevozov, načrtovanje ter spremljanje izrednih prevozov in podobno. Ustanovljeno je bilo 12. februarja leta 1996 z vpisom v sodni register, s strani Aleksandra Rogla. Sedež podjetja se nahaja v Celju, natančneje na naslovu Gaji 34, 3000 Celje. V letu 2020 je imelo podjetje, poleg direktorja zaposlenih 23 voznikov tovornjakov, 2 disponenta in uslužbenca, ki skrbi za nabavo, medtem ko računovodske storitve opravlja zunanje računovodsko podjetje. Čeprav se podjetje ukvarja s prevozi vseh vrst materialov, razen tekočin v cisternah, glavniko transporta predstavljajo prevozi železa, saj ima podjetje Transport Rogel sklenjeno pogodbo za ekskluzivne prevoze z družbo KOVINTRADE Mednarodna trgovina d.d. Celje (v nadaljevanju KOVINTRADE d.d.).

1.2 Cilji podjetja Transport Rogel v prihodnosti

Glavni kratkoročni cilji podjetja Transport Rogel so povezani z dodatno širitvijo ponudbe prevozov na italijanski ter na avstrijski trg, kjer je podjetje že prisotno. Za omenjeno širitev bo potrebno okrepiti vozni park, zato v letu 2021 podjetje načrtuje nakup 3 novih tovornjakov in prikolic. Prav tako je v letu 2022 načrtovana izgradnja novega skladišča, delavnice ter pisarniških prostorov na registriranem naslovu podjetja v Celju. Kljub temu da zaradi pandemije Covida-19 časi v gospodarstvu niso najboljši, to na podjetje Transport Rogel ni imelo bistvenega vpliva, saj se ukvarja predvsem s prevozi in skladiščenjem železa in preostalih kovin, kjer ni bilo upada dela. Pravzaprav je na nek način zdravstvena kriza pozitivno vplivala na poslovanje podjetja, saj se je v letu 2020 po nastopu pandemije bistveno znižala cena oktanskih goriv na svetovnem trgu ter posledično tudi v Sloveniji. Zato si podjetje v letih 2021 in 2022 lahko privoščiti omenjeni širitvi, zaradi katerih si v prihodnosti obeta dodatne prihodke.

2 OPIS PANOGE

Transport je ena od najbolj rastočih panog na svetu. V današnjem hitro se razvijajočem ter globalnem svetu je hiter, zanesljiv, kvaliteten, predvsem pa pravočasen transport ključnega pomena, saj podjetja poslujejo globalno. Prav transport je tista dejavnost, ki vse naštetu omogoča. Tako, kot tudi številnih drugih panogah, hitra rast tudi v tradicionalnemu transportu predstavlja težave. Zato se tudi v transportu osredotočajo na sodobne rešitve reševanja problemov s pomočjo umetne inteligence, kot je na primer logistika 4.0 (Špohar, 2018).

Tovorni transport je ena od najbolj razširjenih in najpomembnejših panog v svetu, ki skrbi za blaginjo ljudi po vsem svetu. Pravzaprav je tovorni transport zaslužen, da lahko v Sloveniji kupujemo izdelke, narejene na Kitajskem, sadje iz Afrike in podobno. Od leta 2015 do leta 2019, pred pojavom virusa Covid-19, je transportni sektor rasel po 4 % povprečni letni stopnji (SPIRIT Slovenija, javna agencija, 2020).

2.1 Cestni transport

2.1.1 Cestni tovorni promet v svetovnem merilu

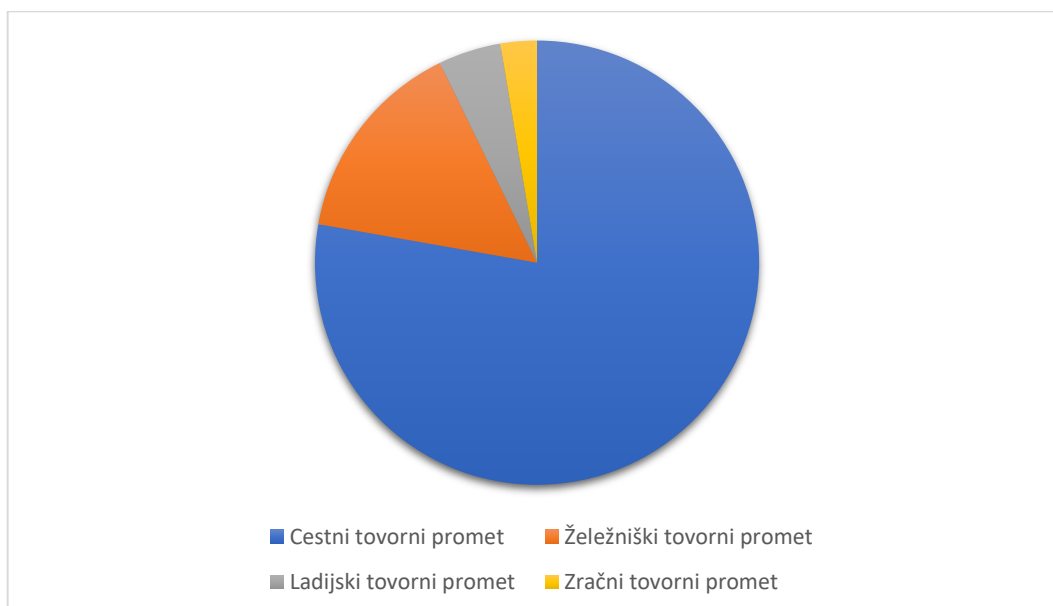
V svetovnem merilu je v letu 2019 cestni tovorni promet predstavljal kar 73,8 % svetovnega tovornega prometa, kar je zgolj še en dodaten dokaz, kako razširjen je napram drugim vrstam tovornega transporta (SPIRIT Slovenija, javna agencija, 2020).

2.1.2 Cestni tovorni promet v Sloveniji

Tudi v Sloveniji je cestni tovorni promet daleč najbolj pogosto uporabljena oblika tovornega prometa oziroma transporta. Pričakovati je, da se bo z izgradnjo drugega tira del tovornega prometa s cest preusmeril na železniško omrežje, vseeno pa bo v bližnji prihodnosti cestni tovorni promet ohranil primat na področju tovornega transporta v Sloveniji (SPIRIT Slovenija, javna agencija, 2020).

Po podatkih SURS-a, ki sem jih prikazal v sliki 1, je bilo v Sloveniji v tretjem četrtletju leta 2020 v cestnem tovornem prometu prepeljanih kar 24.537 tisoč ton tovora. Omenjena številka predstavlja kar 77,8 % celotnega tovora, prepeljanega na slovenskih tleh v tretjem četrtletju leta 2020. Ta podatek nam kaže, da je v Sloveniji cestni tovorni promet, napram drugim vrstam tovornega prometa, še bolj pogost kot v svetovnem merilu (SURS, 2021).

Slika 1: Prevoz tovora v 3. četrtletju 2020 v Sloveniji



Prirejeno po SURS (2021).

V Sloveniji, po podatkih pridobljenih v podatkovni bazi GVIN, trenutno aktivno deluje 6.068 podjetij, ki se poglavitno ukvarjajo s cestnim tovornim prometom. Ta podjetja so

označena z oznako dejavnosti H 49.410 CESTNI TOVORNI PROMET. Od omenjenih 6.068 podjetij je kar 3.099 samostojnih podjetnikov oziroma s. p., 2.931 gospodarskih družb z omejeno odgovornostjo oziroma d. o. o., 3 delniške družbe oziroma d. d., preostala podjetja pa predstavljajo zadruga ter pravne osebe zasebnega prava. Če se posvetimo velikosti podjetij, vidimo, da več kot dve tretjini podjetij, ki se ukvarjajo s cestnim tovornim prometom, spada v mikro enote, majhnih enot oziroma podjetij, kakršno je tudi podjetje Transport Rogel, pa je 796 (GVIN, 2021).

Majhno podjetje je podjetje, ki ni mikro družba ter izpolnjuje vsaj dve od naslednjih kriterijev (Honzak, 2018):

- povprečno število delavcev ne presega števila 50,
- čisti prihodki od prodaje v poslovnem letu ne presegajo 8.000.000 evrov,
- vrednost aktive ni višja od 4.000.000 evrov.

2.1.3 Cestni tovorni promet v savinjski regiji

Če se osredotočimo zgolj na savinjsko regijo, od koder prihaja podjetje Transport Rogel, vidimo, da v panogi cestni tovorni promet vlada precej velika konkurenca. Na relativno majhnem območju, kot je savinjska regija, je po podatkih GVIN-a aktivnih 999 podjetij, ki se ukvarjajo s cestnim tovornim prometom. Od omenjenih 999 podjetij spada kar 733 podjetij med mikro enote, 126 podjetij, tudi podjetje Transport Rogel, med majhne enote, medtem ko preostalih 7 podjetij spada med srednje enote (GVIN, 2020).

3 VPLIV PANDEMIJE COVID-19

Pandemija, povezana s Covidom-19, ki je bila v večjem delu Evrope in tudi v Sloveniji razglašena marca 2020, je močno vplivala tudi na transport in logistiko. Ker je v najhujši, začetni fazi pandemije, veliko tovarn, proizvodnih podjetij in trgovin zaprlo svoja vrata, so se v tem času znatno zmanjšale tudi potrebe po transportu in logističnih storitvah. Po nekaterih ocenah se je obseg prevoza blaga v prvi polovici leta 2020 zmanjšal za kar 30 % (Pečnik, 2020).

Dodaten problem so za mednarodne prevoznike in špediterje predstavljali tudi ukrepi posameznih držav članic EU, ki so jih sprejele v želji po zaježitvi pandemije. Številne države so za kratek čas marca 2020 povsem zaprle svoje meje, oziroma so na svoje območje zgolj nekajkrat dnevno spuščale konvoje tovornih vozil. Omenjeni ukrepi so popolno nasprotje prostega pretoka blaga, kar je eno od glavnih načel Evropske unije. Zaradi zaprtosti posameznih držav se je bistveno povečal transportni čas, številna špedicijska in transportna podjetja so imela zato bistveno povečane stroške. Zaradi zaprtja državnih mej so se v hudi stiski znašli tudi številni vozniki tovornih vozil, ki so ostali ujeti na poti, daleč stran od svojih družin (Pečnik, 2020).

Najbolj od vseh transportnih panog pa je pandemija, povezana s Covidom–19, prav gotovo prizadela panogo potniškega prometa. Ustavljen je bil javni potniški promet, še danes – več kot leto in pol po začetku pandemije – pa številna podjetja, ki se ukvarjajo s prevozi potnikov, ne smejo delovati. Že več kot leto dni prav tako ne morejo opravljati svojega posla, saj ljudje v teh časih ne hodimo na izlete, koncerte in podobno. To je številne prevoznike, ki se ukvarjajo zgolj s prevozi potnikov, poslalo v bankrot (Pečnik, 2020).

3.1 Vpliv pandemije Covid–19 na transport v Sloveniji

Tudi v Sloveniji, tako kot drugod v Evropi in svetu, je imela pandemija, povezana s Covidom-19, velik vpliv na transport. Tudi v Sloveniji je bil marca leta 2020 ustavljen javni potniški promet (Pečnik, 2020).

Tako kot drugod so tudi v Sloveniji največjo krizo doživela podjetja, ki se ukvarjajo s prevozom potnikov. Njihov obseg dela se je zmanjšal za 100 %, saj svoje dejavnosti preprosto niso smeli opravljati. Država je omenjenim podjetjem pomagala z 80 % kritjem plač zaposlenim in dodatnimi ugodnostmi, vendar je vseeno veliko manjših podjetij zaprlo svoja vrata, saj praktično niso imeli nikakršnih prihodkov (Pečnik, 2020).

Ob razglasitvi epidemije in popolnem zaprtju države, ko so se posledično zaprle tudi trgovine, se je bistveno povečal obseg dela dostavnim službam, kot so Pošta Slovenije, DPD, GLS, UPS in drugi. Ker omenjena podjetja, tako kot vsi drugi, niso bila pripravljena na takšno zdravstveno krizo in posledično zelo povečan obseg dela, je prihajalo pri dostavah paketov do zelo velikih zamud. Ker so številni posamezniki ob popolnem zaprtju države spremenili svoje kupne navade, danes namreč veliko več ljudi naroča preko spleta, se je obseg dela dostavnim službam v Sloveniji bistveno povečal (Pečnik, 2020).

3.2 Vpliv pandemije Covid–19 na podjetje Transport Rogel

Pandemija, povezana z izbruhom virusa Covid-19, na poslovanje podjetja Transport Rogel ni imela bistvenega vpliva, kar bo v nadaljevanju naloge prikazano tudi v izkazih poslovnega izida. Pravzaprav podjetje Transport Rogel tako v letu 2020 ob izbruhu pandemije, niti kasneje ob 2. in 3. valu virusa, svojega dela zaradi vzrokov, povezanih s pandemijo, ni ustavilo niti za en dan.

Glavni razlog, zakaj pandemija na poslovanje podjetja Transport Rogel ni imela večjega vpliva, je zagotovo ta, da je podjetje KOVINTRADE d.d., s strani katerega podjetje Transport Rogel ustvari več kot 70 % prometa in prihodkov, v celotnem času pandemije nemoteno delovalo. Ker se KOVINTRADE d.d. ukvarja predvsem s prodajo železa in preostalih kovin v industrijske namene, pandemija na njihov obseg dela in prodajo ni vplivala, saj so normalno in v polnem obsegu delovali tudi skoraj vsi njihovi kupci in odjemalci.

Vzrok, da na Transport Rogel pandemija ni pretirano vplivala, je zagotovo tudi v tem, da podjetje večino svojih prevozov opravi na slovenskih tleh, kjer za prevoz tovora v času zaprtja države ni bilo nikakršnih omejitev. Tudi pri prevozih v sosednjo Avstrijo ni bilo zaznati pretiranih težav. Voznikom je bila na meji le redno preverjana telesna temperatura, kar ni povzročalo dodatnih zamud in zastojev.

4 ANALIZA IZKAZOV PODJETJA TRANSPORT ROGEL

4.1 Namen analiziranja izkazov podjetij

Računovodski izkazi vsebujejo ključne informacije in podatke o uspešnosti poslovanja podjetja ter o njegovem finančnem in premoženjskem stanju. S kvalitetno in pravilno pripravljeno analizo izkazov lastniki in tudi druge interesne skupine podjetja dobijo prepotrebne podatke, ki kažejo, kaj se je s podjetjem dogajalo v preteklih obdobjih. Ti podatki in spoznanja iz preteklih obdobj so ključnega pomena, saj se odločevalci na ta način odločajo o potezah, za katere se bodo odločili v prihodnosti. Cilj vsakega vodstva podjetja je namreč, da bi podjetje v prihodnosti delovalo kar se da uspešno (Igličar & Hočevar, 2011, str. 250).

Poznamo različne načine analiziranja računovodskih izkazov, najpogosteje pa so uporabljene tri metode analiziranja (Igličar & Hočevar, 2011, str. 251):

- analiza strukturnih deležev oziroma navpična analiza,
- analiza računovodskih izkazov v času oziroma vodoravna analiza in
- analiza s kazalniki.

Omenjene tri vrste oziroma metode analiziranja bom tudi sam uporabil in predstavil v sklopu zaključne strokovne naloge.

4.2 Navpična analiza bilance stanja

Čeprav je v računovodstvu bolj pogosto uporabljena vodoravna oblika analize izkazov, sem se v okviru priprave zaključne strokovne naloge odločil, da pripravim navpično analizo bilance stanja podjetja Transport Rogel.

Pri navpični analizi izberemo celoto, sam sem izbral bilančno vsoto, nato pa prikazujemo posamezne postavke kot relativni delež izbrane celote. Prednost navpične analize se skriva v tem, da so posamezne postavke prikazane kot relativni delež, kar izniči vpliv velikosti podjetja (Igličar & Hočevar, 2011, str. 256–257).

Ker sem pri navpični analizi bilance stanja kot celoto izbral bilančno vsoto, oziroma višino celotnih sredstev in celotnih obveznosti do virov sredstev, nam odstotki posamezne postavke

v tabeli 1, ki prikazuje navpično bilanco stanja, kažejo delež te postavke v primerjavi z višino celotnih sredstev oziroma celotnih obveznosti do virov sredstev (Igličar & Hočevar, 2011, str. 256–257).

Tabela 1: Navpična bilanca stanja

Postavka	31.12.2018		31.12.2019		31.12.2020	
	EUR	%	EUR	%	EUR	%
SREDSTVA	920.088	100,0 %	781.302	100,0 %	780.731	100,0 %
A. DOLGOROČNA SREDSTVA	468.669	50,9 %	427.455	54,7 %	392.503	50,3 %
II. Opredmetena osnovna sredstva	468.669	50,9 %	427.455	54,7 %	392.503	50,3 %
B. KRATKOROČNA SREDSTVA	427.456	46,5 %	332.130	42,5 %	362.456	46,4 %
II. Zaloge	29.052	3,2 %	0	0,0 %	0	0,0 %
IV. Kratkoročne poslovne terjatve	377.461	41,0 %	321.867	41,2 %	360.455	46,2 %
V. Denarna sredstva	20.943	2,3 %	10.263	1,3 %	2.001	0,3 %
C. KRATKOROČNE AKTIVNE ČASOVNE RAZMEJITVE	23.963	2,6 %	21.717	2,8 %	25.771	3,3 %
OBVEZNOSTI DO VIROV SREDSTEV	920.088	100,0 %	781.302	100,0 %	780.731	100,0 %
A. PODJETNIKOV KAPITAL	317.680	34,5 %	232.946	29,8 %	184.529	23,6 %
III. Pritoki in odtoki denarnih sredstev	271.776	29,5 %	192.724	24,7 %	101.330	13,0 %
VI. Podjetnikov dohodek	45.903	5,0 %	40.222	5,1 %	83.199	10,7 %
B. REZERVACIJE IN DOLGOROČNE PASIVNE ČASOVNE RAZMEJITVE	249	0,0 %	262	0,0 %	272	0,0 %
2. Dolgoročne pasivne časovne razmejitev	249	0,0 %	262	0,0 %	272	0,0 %
C. DOLGOROČNE OBVEZNOSTI	153.298	16,7 %	120.932	15,5 %	58.733	7,5 %
I. Dolgoročne finančne obveznosti	153.298	16,7 %	120.932	15,5 %	58.733	7,5 %
Č. KRATKOROČNE OBVEZNOSTI	448.861	48,8 %	427.162	54,7 %	537.197	68,8 %
II. Kratkoročne finančne obveznosti	272.674	29,6 %	256.360	32,8 %	278.485	35,7 %
III. Kratkoročne poslovne obveznosti	176.188	19,1 %	170.802	21,9 %	258.712	33,1 %
D. KRATKOROČNE PASIVNE ČASOVNE RAZMEJITVE	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %

Vir: Transport Rogel (2018a), Transport Rogel (2019a) in Transport Rogel (2020a).

Iz tabele 1, ki predstavlja bilanco stanja podjetja Transport Rogel je razvidno, da so imeli konec leta 2020 780.731 evrov sredstev. Od tega je bilo 392.503 evrov oziroma 50,3 % dolgoročnih sredstev, 362.456 evrov oziroma 46,4 % kratkoročnih sredstev ter 25.771 evrov oziroma 3,3 % kratkoročnih aktivnih časovnih razmejitev. Napram preteklima letoma so se celotna sredstva in dolgoročna sredstva nekoliko zmanjšala. Največji padec vrednosti se je zgodil med letoma 2018 in 2019. Ta padec vrednosti sredstev je posledica oslabitve nekaterih osnovnih sredstev, kot so tovorna vozila in oprema v skladišču ter delavnici. Tudi kratkoročna sredstva so se od leta 2018 do leta 2020 nekoliko zmanjšala. Najmanjšo

vrednost so imela leta 2019. Edina postavka v sredstvih, katere vrednost se je v letu 2020 napram letu 2018 povečala, pa so bile kratkoročne aktivne časovne razmejitve. Leta 2018 je imelo podjetje Transport Rogel med sredstvi tudi nekaj zalog, ki jih v letih 2019 in 2020 v bilanci stanja ne beleži.

Podjetnikov kapital je 31. 12. 2020 znašal 184.529 evrov in je predstavljal 23,6 % v celotnih obveznostih do virov sredstev. Dolgoročne obveznosti so znašale 58.733 ter so predstavljale 7,5 % v celotnih obveznostih do virov sredstev, medtem ko so z 68,8 % daleč največji delež v celotnih obveznostih do virov sredstev predstavljale kratkoročne obveznosti, ki so znašale 537.197 evrov. Napram preteklemu letu se je leta 2020 vrednost celotnih obveznosti do virov sredstev nekoliko zmanjšala, vendar ostala skorajda enaka, bistveno pa se je vrednost obveznosti do virov sredstev zmanjšala leta 2019 napram letu 2018, kar je v največji meri posledica izteka dolgoročnih obveznosti do bank. Dolgoročne obveznosti so leta 2018 znašale največ in so se do leta 2020 močno znižale, medtem ko so se kratkoročne obveznosti od leta 2018 do leta 2020 močno povečale, kar je prav tako v največji meri posledica preoblikovanja dolgoročnih obveznosti do upnikov oziroma bank v kratkoročne obveznosti.

4.3 Vodoravna analiza izkaza poslovnega izida

Vodoravno analiza, ki jo vidimo v tabeli 2, in ji pravimo tudi analiza v času, nam pomaga ugotovljati vrednosti in spremembe v odstotkih posameznih postavk v računovodskih izkazih, bodisi v bilanci stanja ali v izkazu poslovnega izida. Pri uporabi vodoravne analize primerjamo postavke iz prejšnjega obdobja, ki jih vzamemo kot osnovo, in jih primerjamo s postavkami iz tekočega leta. Z vodoravno analizo želimo ugotoviti, kako se je v tekočem letu, glede na preteklo, spremenilo – izboljšalo ali poslabšalo – poslovanje podjetja. Vodoravna analiza nam pomaga tudi pri spoznanjih, na katerih mestih poslovanja podjetje potrebuje spremembe (Igličar & Hočvar, 2011, str. 252).

Tabela 2: Vodoraven izkaz poslovnega izida

Postavka	Znesek	Znesek		Znesek		
	2018	2019	% sprememb a 18/19	2020	% sprememb a 18/20	% sprememb a 19/20
ČISTI PRIHODKI OD PRODAJE	1.514.222,53	1.482.361	-2,1 %	1.516.828	0,2 %	2,3 %
I. Čisti prihodki od prodaje na domačem trgu	1.490.812,53	1.442.656	-3,2 %	1.487.413	-0,2 %	3,1 %
II. Čisti prihodki od prodaje na trgu EU	23.160,00	39.705	71,4 %	29.415	27,0 %	-25,9 %
DRUGI PRIHODKI, KI SO POVEZANI S POSLOVNIMI UČINKI	0	0	0,0 %	0	0,0 %	0,0 %

se nadaljuje

Tabela 2: Vodoraven izkaz poslovnega izida (nad.)

DRUGI POSLOVNI PRIHODKI	31.737,10	0	-100,0 %	17.856	-100,0 %	0,0 %
KOSMATI DONOS OD POSLOVANJA	1.545.959,63	1.482.361	-4,1 %	1.534.685	-0,7 %	3,5 %
POSLOVNI ODHODKI	1.484.417,84	1.437.814	-3,1 %	1.426.729	-3,9 %	-0,8 %
Stroški blaga, materiala in storitev	962.181,09	993.351	3,2 %	960.705	-0,2 %	-3,3 %
1. Nabavna vrednost prodanega blaga in materiala	1.298,70	1.352	4,1 %	2.956	127,6 %	118,6 %
2. Stroški porabljenega materiala	545.625,16	584.799	7,2 %	491.772	-9,9 %	-15,9 %
3. Stroški storitev	415.257,23	407.200	-1,9 %	465.977	12,2 %	14,4 %
II. Stroški dela	412.647,69	384.395	-6,8 %	384.162	-6,9 %	-0,1 %
1. Stroški plač	237.261,93	248.556	4,8 %	240.414	1,3 %	-3,3 %
2. Stroški pokojninskih zavarovanj	21.037,87	22.083	5,0 %	20.757	-1,3 %	-6,0 %
3. Stroški drugih socialnih zavarovanj	17.210,88	18.061	4,9 %	17.511	1,7 %	-3,0 %
4. Drugi stroški dela	137.137,01	95.694	-30,2 %	105.480	-23,1 %	10,2 %
III. Odpisi vrednosti	108.177,02	51.771	-52,1 %	49.517	-54,2 %	-4,4 %
1. Amortizacija	108.177,02	51.771	-52,1 %	49.517	-54,2 %	-4,4 %
IV. Drugi poslovni odhodki	1.412,04	8.297	487,6 %	32.345	2190,6 %	289,9 %
1. Prispevki za socialno varnost podjetnika	788,04	837	6,2 %	802	1,8 %	-4,1 %
Ostali stroški	624,00	7.460	1095,5 %	31.542	4954,8 %	322,8 %
DOBIČEK IZ POSLOVANJA	61.541,79	44.547	-27,6 %	107.956	75,4 %	142,3 %
FINANČNI PRIHODKI	1,16	1	-31,9 %	1	-44,0 %	-17,7 %
Finančni prihodki iz danih posojil	1,16	1	-31,9 %	1	-44,0 %	-17,7 %
FINANČNI ODHODKI	16.309,50	11.917	-26,9 %	23.421	43,6 %	96,5 %
Finančni odhodki za obresti (upoštevano že v II. in III.)	9.068,73	5.674	-37,4 %	16.921	86,6 %	198,2 %
I. Finančni odhodki iz oslabitve in odpisov finančnih naložb	0,00	0	0,0 %	0	0,0 %	0,0 %
II. Finančni odhodki iz finančnih obveznosti	15.641,38	11.109	-29,0 %	22.480	43,7 %	102,4 %
III. Finančni odhodki iz poslovnih obveznosti	668,12	808	20,9 %	941	40,9 %	16,6 %
DRUGI PRIHODKI	9.412,60	19.207	104,1 %	25.394	169,8 %	32,2 %
Subvencije, dotacije in podobni prihodki, ki niso povezani s poslovnimi učinki	7.219,09	11.433	58,4 %	11.622	61,0 %	1,7 %
Ostali prihodki	2.193,51	7.773	254,4 %	13.772	527,9 %	77,2 %

se nadaljuje

Tabela 2: Vodoraven izkaz poslovnega izida (nad.)

DRUGI ODHODKI	1.109,62	3.868	248,5 %	6.041	444,4 %	56,2 %
CELOTNI POSLOVNI IZID	53.536,43	47.970	-10,4 %	103.889	94,1 %	116,6 %
ČISTI POSLOVNI IZID	45.903,48	40.222,05	-12,4 %	83.199,35	81,2 %	106,9 %

Vir: Transport Rogel (2018b), Transport Rogel (2019b) in Transport Rogel (2020b).

Iz tabele 2, ki prikazuje vodoravno analizo izkaza poslovnega izida, je razvidno, da se čisti prihodki od prodaje leta 2020 napram prejšnjima letoma niso bistveno spremenili. Malenkostno so se znižali tudi skupni stroški materiala, storitev in dela, čeprav so se stroški materiala in dela zmanjšali, medtem ko so se stroški storitev povečali. Največjo razliko v tabeli vidimo pri postavkah drugi poslovni odhodki na račun povečanja drugih stroškov, saj so se le-ti povečali za kar 322,82 %.

Za podjetje je zelo pomembno in pozitivno to, da se je v letu 2020 dobiček iz poslovanja več kot podvojil, in sicer se je povečal za 142,34 %, saj je leta 2019 znašal 44.547 evrov leta 2020 pa kar 107.956 evrov. Tudi podjetnikov dohodek se je napram prejšnjemu letu močno povečal, in sicer za 116,57 %.

Čeprav se v odstotkih čisti prihodki od prodaje in stroški materiala in storitev niso bistveno povečali, sta majhni spremembi teh kategorij bistveno izboljšali čisti poslovni izid oziroma podjetnikov dohodek leta 2020 napram prejšnjemu letu. Ob povečanju čistih prihodkov od prodaje za 34.468 evrov so se stroški materiala, dela in storitev zmanjšali za 32.646 evrov, kar je bil glavni razlog, da se je čisti poslovni izid napram prejšnjemu letu tako močno povečal. Glavni razlog za to znižanje stroškov je bil občuten padec cen nafte na svetovnem trgu, ki se je zaradi pandemije in zaprtja sveta in industrije zgodil marca 2020. Na ta način so se znižali stroški materiala podjetja Transport Rogel, saj nafta predstavlja največji materialni strošek podjetja.

Odstotne spremembe med leti sem izračunal tako, da sem med seboj delil postavke posameznega leta z istovrstnimi postavkami primerjanega leta. Dobljen rezultat sem zmanjšal za 100 % ter tako dobil odstotno spremembo.

5 ANALIZA PODJETJA TRANSPORT ROGEL Z RAČUNOVODSKIMI KAZALNIKI

Računovodski kazalniki so relativna števila, ki se nanašajo na gospodarske kategorije, o katerih so znani računovodski podatki. Kazalnike lahko zapišemo kot indekse, koeficiente ali deleže, dobimo pa jih, ko med seboj primerjamo dve kategoriji. Kazalnike, ki jih podjetje uporabi za notranje potrebe, podjetje izbere samo, medtem ko obvezne kazalnike za zunanje poročanje določajo pravila oziroma predpisi, ki so zapisani v Slovenskih računovodskih standardih oziroma SRS (Slovenski Inštitut za Revizijo, 2016).

Kazalniki so za vsako podjetje zelo pomembni, saj pravilno pripravljene kazalniki podjetju pokažejo, kako uspešno je poslovalo v preteklosti. Pomembna prednost kazalnikov je tudi ta, da izločijo oziroma zanemarijo vpliv velikosti ter na ta način omogočajo primerjavo med podjetji, ki niso enako velika, jih je pa smiselno primerjati, ker na primer poslujejo v isti panogi.

Glede na začetno izhodišče v izkazu poslovnega izida in bilanci stanja podjetja ter tudi glede na različne potrebe po kazalnikih, ki jih pri analiziranju poslovanja posamezno podjetje potrebuje, ločimo več skupin kazalnikov (Slovenski Inštitut za Revizijo, 2016):

- kazalniki financiranja,
- kazalniki investiranja (naložbenja),
- kazalniki vodoravne finančne sestave,
- kazalniki obračanja,
- kazalniki gospodarnosti,
- kazalniki donosnosti,
- kazalniki dodane vrednosti in
- kazalniki denarnega izida.

Pri pisanju zaključne strokovne naloge bom zanemarl nekatere računovodske kazalnike, osredotočil in posvetil pa se bom predvsem kazalnikom, ki so relevantni za analizo takšnih vrst in struktur podjetja, kot je podjetje Transport Rogel.

5.1 Kazalniki financiranja

Kazalniki financiranja oziroma tudi kazalniki vlaganja so usmerjeni v analizo financiranja podjetja. S kazalniki financiranja si pomagamo, ko želimo ugotoviti strukturo financiranja podjetja ter z njo povezano sposobnost podjetja za najemanje dolgov v prihodnosti. Pri financiranju podjetja se pojavlja glavna dilema, v kolikšni meri naj se podjetje financira s kapitalom in v kolikšni meri naj se financira z dolgovi (Igličar & Hočevar, 2011, str. 260).

5.1.1 Delež kapitala v financiranju

$$\text{Delež kapitala v financiranju} = \frac{\text{kapital}}{\text{obveznosti do virov sredstev}} \quad (1)$$

Delež kapitala v financiranju kaže razmerje oziroma odstotek kapitala med obveznostmi do virov sredstev. Večja kot je vrednost kazalnika, večji je odstotek kapitala med obveznostmi do virov sredstev, kar pomeni, da je več obveznosti do virov sredstev financiranih s strani lastniškega kot dolžniškega kapitala. Manjša kot je vrednost kazalnika, manjši je delež lastniškega kapitala v obveznosti. V tem primeru je podjetje bolj finančno tvegano, zato lastniki pričakujejo višjo dobičkonosnost kapitala (Igličar & Hočevar, 2011, str. 260).

Delež kapitala v financiranju v podjetju Transport Rogel je prikazan v tabeli 3.

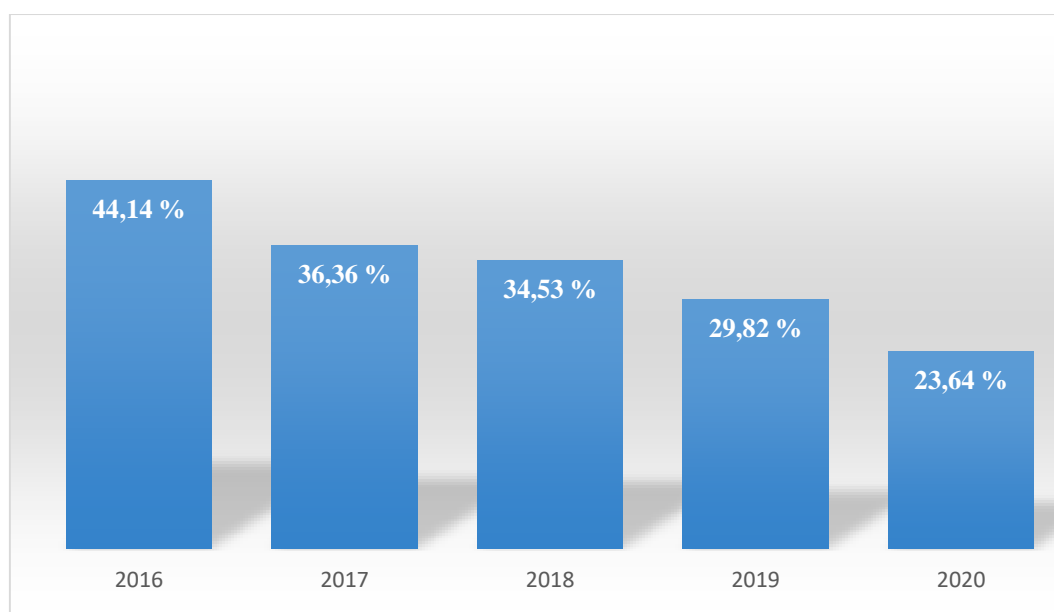
Tabela 3: Delež kapitala v financiranju

V EUR	2016	2017	2018	2019	2020
Obveznosti do virov sredstev	828.104	927.807	920.088	781.302	780.731
Kapital	365.515	337.394	317.680	232.946	184.529
Delež kapitala v financiranju	44,14 %	36,36 %	34,53 %	29,82 %	23,64 %

Prirejeno po Transport Rogel (2016a), Transport Rogel (2017a), Transport Rogel (2018a), Transport Rogel (2019a) in Transport Rogel (2020a).

Delež kapitala v financiranju v podjetju Transport Rogel je prikazan na sliki 2.

Slika 2: Delež kapitala v financiranju



Vir: lastno delo.

Rezultati kažejo, da je delež kapitala v financiranju od leta 2016 do leta 2020 vseskozi padal. To padanje lahko pripišemo investicijam, zaradi česar se je podjetje Transport Rogel od 2016 do 2020 zadolževalo.

5.1.2 Kazalnik finančnega vzvoda

$$\text{Kazalnik finančnega vzvoda} = \frac{\text{dolgovi}}{\text{kapital}} \quad (2)$$

Kazalnik finančnega vzvoda nam le na nekoliko drugačen način prikazuje strukturo financiranja podjetja. Večja kot je vrednost kazalnika, večja je vrednost dolgov med viri financiranja oziroma obveznostmi do virov sredstev. Če je vrednost kazalnika enaka 1, to

pomeni, da se podjetje v enaki meri financira tako iz lastniškega kot iz dolžniškega kapitala (Igličar & Hočevar, 2011, str. 262).

Kazalnik finančnega vzvoda v podjetju Transport Rogel je prikazan v tabeli 4.

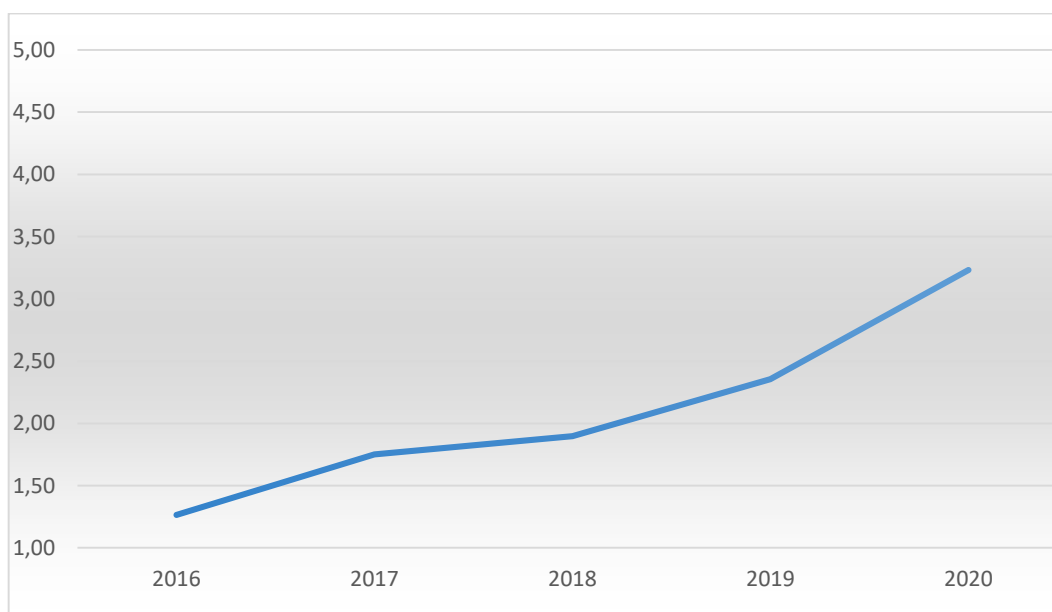
Tabela 4: Kazalnik finančnega vzvoda

V EUR	2016	2017	2018	2019	2020
Dolgovi	462.589	590.413	602.408	548.357	596.202
Kapital	365.515	337.394	317.680	232.946	184.529
Finančni vzvod	1,27	1,75	1,90	2,35	3,23

Prirejeno po Transport Rogel (2016a), Transport Rogel (2017a), Transport Rogel (2018a), Transport Rogel (2019a) in Transport Rogel (2020a).

Kazalnik finančnega vzvoda v podjetju Transport Rogel je prikazan na sliki 3.

Slika 3: Kazalnik finančnega vzvoda



Vir: lastno delo.

Rezultati kažejo, da je vrednost kazalnika finančnega vzvoda od leta 2016 do 2020 močno rasla, kar pomeni, da se je v tem času v financiranju podjetja Transport Rogel močno povečeval delež dolžniškega financiranja oziroma z drugimi besedami dolgovi. To lahko pripišemo investicijam v podjetje, ki jih je podjetje financiralo z dolžniškim kapitalom, prav tako pa je podjetnik del svojega kapitala iz podjetja Transport Rogel preusmeril na drugo podjetje. To povečevanje deleža dolgov v financiranju za podjetje zagotovo ni najboljše, saj večji delež dolgov v financiranju podjetja prinaša večje finančno tveganje.

5.2 Kazalniki investiranja

S kazalniki investiranja si pomagamo pri analizi strukture sredstev oziroma pri analizi aktivne strani bilance stanja. Ti kazalniki so pomembni in namenjeni predvsem vodstvu podjetja, ki odloča o investicijah v posamezne vrste sredstev. Kazalniki investiranja so v veliki meri odvisni od poslovne politike podjetja ter od dejavnosti, ki jo podjetje opravlja. Cilj vodstva podjetja pa je, da podjetje ustvarja dobiček s čim manjšimi sredstvi (Igličar & Hočevar, 2011, str. 265).

5.2.1 Delež dolgoročnih sredstev

$$\text{Delež dolgoročnih sredstev} = \frac{\text{dolgoročna sredstva}}{\text{sredstva}} \quad (3)$$

Delež dolgoročnih sredstev kaže delež oziroma odstotek, ki ga predstavljajo dolgoročna sredstva v celotnih sredstvih podjetja. Vrednost tega kazalnika je v veliki meri odvisna od panoge, v kateri podjetje deluje. V storitvenih in trgovinskih panogah je vrednost dolgoročnih sredstev podjetij po navadi nižja, zato je nižja tudi vrednost kazalnika, medtem ko imajo višjo vrednost tega kazalnika podjetja, ki delujejo v tehnoloških panogah (Igličar & Hočevar, 2011, str. 265).

Delež dolgoročnih sredstev v podjetju Transport Rogel je prikazan v tabeli 5.

Tabela 5: Delež dolgoročnih sredstev

V EUR	2016	2017	2018	2019	2020
Sredstva	828.104	927.807	920.088	781.302	780.731
Dolgoročna sredstva	367.836	422.590	468.669	427.455	392.504
Delež dolgoročnih sredstev	44,42 %	45,55 %	50,94 %	54,71 %	50,27 %

Prirejeno po Transport Rogel (2016a), Transport Rogel (2017a), Transport Rogel (2018a), Transport Rogel (2019a) in Transport Rogel (2020a).

Čeprav v podjetjih, ki se ukvarjajo s storitvenimi dejavnostmi oziroma trgovino, praviloma večji delež predstavljajo kratkoročna sredstva, to ne velja za podjetje Transport Rogel. Čeprav je glavna dejavnost podjetja transport, ki je storitvena dejavnost, je imelo podjetje Transport Rogel od leta 2016 do 2020, kot je razvidno iz tabele, približno polovico dolgoročnih in približno polovico kratkoročnih sredstev, razmerje med dolgoročnimi in kratkoročnimi sredstvi pa se je relativno malo spreminjalo. To lahko pripišemo naravi dejavnosti, ki jo opravlja, saj transportna podjetja nimajo zalog proizvodov, materiala, polproizvodov in podobnega. Celotna kratkoročna sredstva podjetja Transport Rogel praktično predstavljajo kratkoročne poslovne terjatve.

5.2.2 Delež kratkoročnih sredstev

$$\text{Delež kratkoročnih sredstev} = \frac{\text{kratkoročna sredstva}}{\text{sredstva}} \quad (4)$$

Delež kratkoročnih sredstev kaže delež kratkoročnih sredstev v celotnih sredstvih podjetja. Povečanje vrednosti omenjenega kazalnika lahko, v primeru povečanja obsega poslovne dejavnosti, za podjetje pomeni izboljšane poslovanja. Prav tako lahko povečanje tega kazalnika za podjetje predstavlja nevarnost, in sicer takrat, ko se vrednost kratkoročnih sredstev in posledično tudi kazalnika poveča na račun povečanja poslovnih terjatev in zalog podjetja, obseg poslovanja pa ostane nespremenjen (Igličar & Hočevnar, 2011, str. 265).

Ker delež kratkoročnih sredstev v sredstvih pove enako kot delež dolgoročnih sredstev v sredstvih, zgolj iz obratne smeri, deleža kratkoročnih sredstev v sredstvih nisem posebej računal. V tabeli 6 je prikazano, katera sredstva predstavljajo največji delež vseh kratkoročnih sredstev.

V tabeli 6 vidimo, da kratkoročna sredstva podjetja Transport Rogel praktično v celoti sestavljajo kratkoročne poslovne terjatve. To je posledica tega, da je glavna dejavnost podjetja transport, ter tega, da, kot je bilo že omenjeno, nima zalog proizvodov, materiala in podobnega. Prav tako pa osnovna sredstva podjetja, ki jih v veliki večini predstavljajo tovorna vozila, spadajo med dolgoročna sredstva, saj jih podjetje uporablja več let.

Tabela 6: Delež kratkoročnih poslovnih terjatev v kratkoročnih sredstvih

V EUR	2016	2017	2018	2019	2020
Kratkoročna sredstva	412.554	473.776	427.456	332.130	362.456
Kratkoročne poslovne terjatve	407.064	411.679	377.461	321.867	360.455
Delež kratkoročnih poslovnih terjatev v kratkoročnih sredstvih	98,67 %	86,89 %	88,30 %	96,91 %	99,45 %

Prilagojeno po Transport Rogel (2016a), Transport Rogel (2017a), Transport Rogel (2018a), Transport Rogel (2019a) in Transport Rogel (2020a).

5.3 Kazalniki plačilne sposobnosti

Kratkoročno zmožnost podjetja, da nemoteno in v roku poravnava zapadle obveznosti, imenujemo plačilna sposobnost. Merimo jo lahko tako s kazalniki, ki izhajajo iz bilance stanja, kot tudi s kazalniki, ki izhajajo iz izkaza denarnih tokov. Če podjetje posluje normalno, naj bi imelo kratkoročna sredstva višja od kratkoročnih obveznosti, zato govorimo o čistih kratkoročnih sredstvih. To je tisti del kratkoročnih sredstev, ki je financiran iz dolgoročnih obveznosti. Za podjetje je dobro, da ima čim višjo vrednost čistih kratkoročnih sredstev, saj je tako manjša verjetnost za plačilno nesposobnost (Igličar & Hočevnar, 2011, str. 267–268).

5.3.1 Kratkoročni koeficient

$$\text{Kratkoročni koeficient} = \frac{\text{kratkoročna sredstva}}{\text{kratkoročne obveznosti}} \quad (5)$$

Kratkoročni koeficient kaže razmerje med kratkoročnimi sredstvi in obveznostmi. Večja kot je njegova vrednost, več ima podjetje kratkoročnih sredstev napram obveznostim, posledično pa je manjša verjetnost za plačilno nesposobnost. Vseeno moramo biti pri uporabi tega kazalnika previdni, saj ne moremo z gotovostjo trditi, da se je ob povečanju vrednosti kazalnika povečala tudi plačilna sposobnost podjetja. Skozi leta je veljalo priporočilo, da mora imeti podjetje vrednost kratkoročnega koeficienta najmanj 2, danes pa podjetja uspešno poslujejo že ob nižjih vrednostih (Igličar & Hočevar, 2011, str. 268–269).

Kratkoročni koeficient v podjetju Transport Rogel je prikazan v tabeli 7.

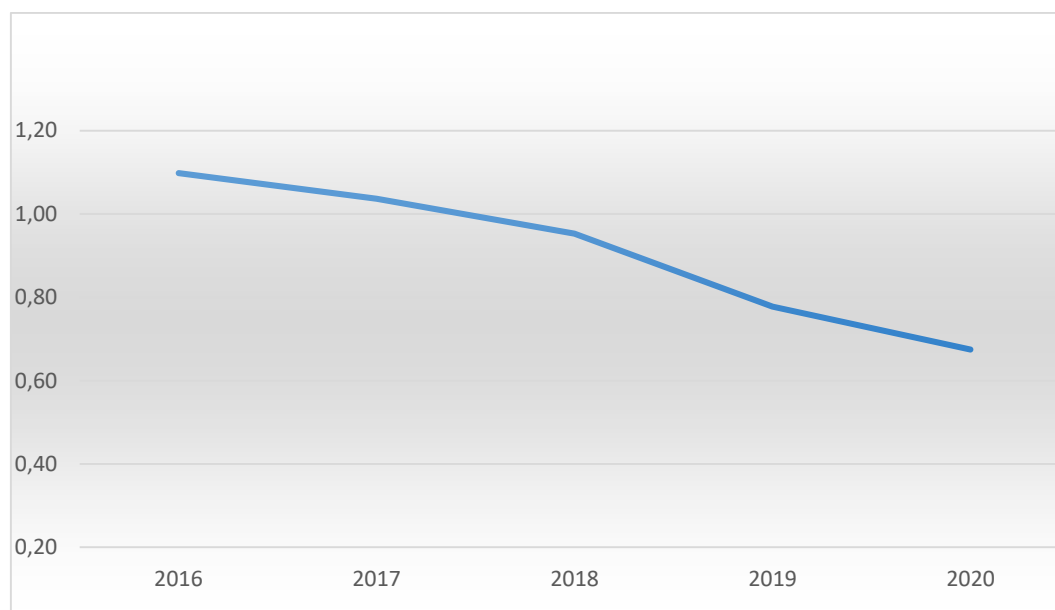
Tabela 7: Kratkoročni koeficient

V EUR	2016	2017	2018	2019	2020
Kratkoročna sredstva	412.554	473.776	427.456	332.130	362.456
Kratkoročne obveznosti	375.666	457.153	448.862	427.162	537.197
Kratkoročni koeficient	1,10	1,04	0,95	0,78	0,67

Prirejeno po Transport Rogel (2016a), Transport Rogel (2017a), Transport Rogel (2018a), Transport Rogel (2019a) in Transport Rogel (2020a).

Kratkoročni koeficient v podjetju Transport Rogel je prikazan na sliki 4.

Slika 4: Kratkoročni koeficient



Vir: lastno delo.

Kratkoročni koeficient nam kaže razmerje med kratkoročnimi sredstvi in kratkoročnimi obveznostmi podjetja. Višji kot je, več ima podjetje kratkoročnih sredstev napram dolgoročnim obveznostim.

Iz tabele 7 in slike 4 vidimo, da se je od leta 2016 do leta 2020 vrednost kratkoročnega koeficienta vseskozi zmanjševala. To pomeni, da so se kratkoročna sredstva napram kratkoročnim obveznostim zmanjševala. To zmanjševanje kratkoročnega koeficienta za podjetje ni ravno najboljši znak, saj manjši kratkoročni koeficient pomeni večjo verjetnost za plačilno nesposobnost podjetja.

5.3.2 Hitri koeficient

$$\text{Hitri koeficient} = \frac{\text{denarna sredstva} + \text{kratkoročne finančne naložbe}}{\text{kratkoročne obveznosti}} \quad (6)$$

V hitri koeficient so vključena zgolj najbolj likvidna kratkoročna sredstva, zato je najbolj jasen kazalnik plačilne sposobnosti. Vrednost omenjenega kazalnika je običajno nižja od 1, kaže pa plačilno sposobnost podjetja na zelo kratek rok (Igličar & Hočevvar, 2011, str. 269).

Kot sem že prikazal pri analizi kratkoročnih sredstev, ima podjetje Transport Rogel med kratkoročnimi sredstvi skoraj v celoti zgolj kratkoročne poslovne terjatve, medtem ko kratkoročnih finančnih naložb sploh nima, denarnih sredstev pa ima zelo malo. Ker pri izračunu hitrega koeficienta v števec vključimo zgolj kratkoročne finančne naložbe in denarna sredstva, teh pa ima podjetje Transport Rogel zelo malo, hitrega koeficienta ni smiselno računati, saj bi dosegel zanemarljive vrednosti.

5.4 Kazalniki obračanja

Kazalniki obračanja pomagajo pri preučevanju hitrosti obračanja posameznih vrst sredstev. Kažejo sposobnost vodstva podjetja, da s sredstvi posluje učinkovito. Za podjetje je boljše, da ima čim hitrejša obračanja sredstev, saj ima na ta način manj vezanih sredstev (Igličar & Hočevvar, 2011, str. 272).

5.4.1 Koeficient obračanja sredstev

$$\text{Koeficient obračanja sredstev} = \frac{\text{prihodki}}{\text{povprečno stanje sredstev}} \quad (7)$$

Koeficient obračanja sredstev kaže, kolikokrat se sredstva podjetja obrnejo v letu dni. Odvisen je od panoge, v kateri podjetje deluje, saj je v primeru visokega deleža dolgoročnih sredstev nižji kot v primeru nižjega deleža (Igličar & Hočevvar, 2011, str. 275).

Koeficient obračanja sredstev v podjetju Transport Rogel je prikazan v tabeli 8.

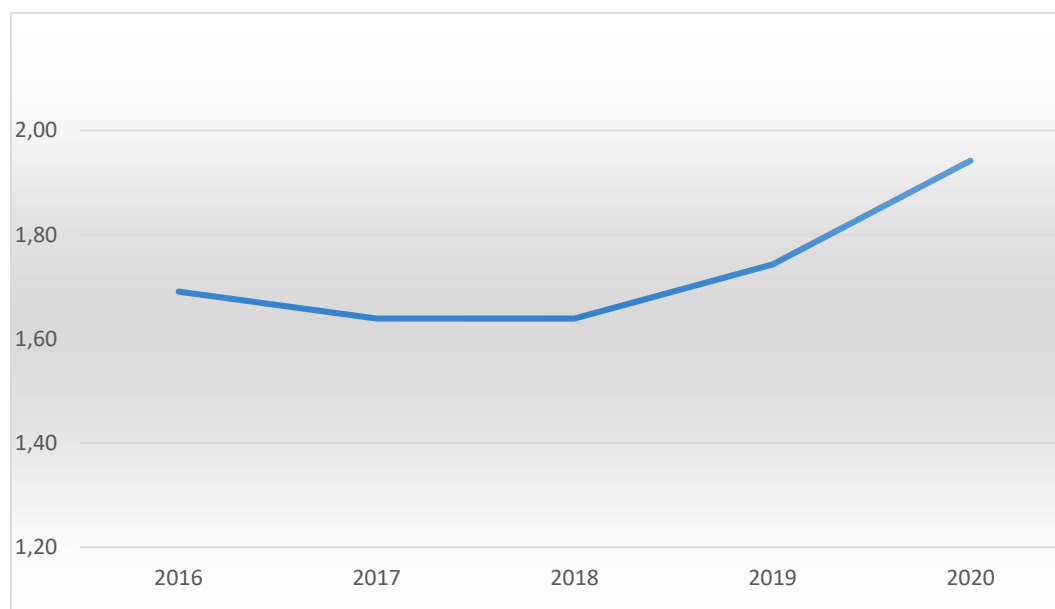
Tabela 8: Koeficient obračanja sredstev

V EUR	2016	2017	2018	2019	2020
Povprečno stanje sredstev	843.513	877.955	923.948	850.695	781.017
Prihodki	1.426.129	1.438.700	1.514.223	1.482.361	1.516.828
Koeficient obračanja sredstev	1,69	1,64	1,64	1,74	1,94

Prirejeno po Transport Rogel (2016a), Transport Rogel (2016b), Transport Rogel (2017a), Transport Rogel (2017b), Transport Rogel (2018a) Transport Rogel (2018b), Transport Rogel (2019a), Transport Rogel (2019b), Transport Rogel (2020a) in Transport Rogel (2020b).

Koeficient obračanja sredstev v podjetju Transport Rogel je prikazan na sliki 5.

Slika 5: Koeficient obračanja sredstev



Vir: lastno delo.

Rezultati kažejo, da je bil koeficient obračanja sredstev v podjetju Transport Rogel med leti 2016 in 2020 relativno stabilen. Leta 2020 je nekoliko narasel in znašal 1,94, kar pomeni, da so se sredstva podjetja Transport Rogel v letu 2020 »obrnila« skorajda dvakrat.

5.5 Kazalniki dobičkonosnosti

Kazalniki dobičkonosnosti nam povedo dobičkonosnost sredstev, kapitala in prihodkov. Nekatere kazalnike dobičkonosnosti prihodkov uvrščamo tudi med kazalnike gospodarnosti (Igličar & Hočevar, 2011, str. 275).

5.5.1 Čista donosnost sredstev (ROA)

$$ROA = \frac{\text{čisti dobiček}}{\text{povprečno stanje sredstev}} \quad (8)$$

Kazalnik čiste donosnosti sredstev (angl. return-on-assets, v nadaljevanju ROA), nam pove razmerje med doseženim čistim poslovnim rezultatom in sredstvi, ki jih ima podjetje. Večja kot je vrednost kazalnika, bolj je uspešno poslovanje podjetja, saj si podjetja želijo ustvariti čim večji dobiček s čim manjšimi sredstvi. Pri izračunu kazalnika ROA se v števcu pogosto uporablja tudi zgolj čisti dobiček. Takrat govorimo o čisti donosnosti sredstev. Veliko podjetij pa v števcu kazalnika ROA uporablja celotni dobiček, povečan za finančne odhodke, saj na ta način izločijo vpliv financiranja. Takrat govorimo o donosnosti sredstev (Igličar & Hočevar, 2011, str. 276).

Čista donosnost sredstev (ROA) v podjetju Transport Rogel je prikazana v tabeli 9.

Tabela 9: Čista donosnost sredstev

V EUR	2016	2017	2018	2019	2020
Čisti poslovni izid	23.561	33.144	45.904	40.222	83.199
Povprečno stanje sredstev	843.513	877.955	923.948	850.695	781.017
ROA	2,79 %	3,78 %	4,97 %	4,73 %	10,65 %

Prirejeno po Transport Rogel (2016a), Transport Rogel (2016b), Transport Rogel (2017a), Transport Rogel (2017b), Transport Rogel (2018a) Transport Rogel (2018b), Transport Rogel (2019a), Transport Rogel (2019b), Transport Rogel (2020a) in Transport Rogel (2020b).

Iz tabele 9 je razvidno, da se je čista donosnost sredstev od leta 2016 do leta 2019 nekoliko povečevala, vendar ne pretirano. Leta 2020 se je čista dobičkonosnost sredstev napram predhodnemu letu povečala kar za več kot dvakrat, saj je iz 4,73 % narasla na 10,65 %. To lahko v manjši meri pripišemo zmanjšanju sredstev podjetja Transport Rogel v letu 2020, predvsem pa zvišanju čistega poslovnega izida, ki se je leta 2020 napram predhodnemu letu povečal za več kot dvakrat.

To občutno povečanje višine čistega poslovnega izida lahko pripišemo pandemiji, povezani z virusom Covid-19. Zaradi vsesplošne ustavitve sveta in zaprtja mnogih tovarn in preostalih industrijskih obratov se je v letu 2020 močno znižala cena nafte. Ker nafta predstavlja enega od najvišjih stroškov podjetja Transport Rogel, so se posledično stroški podjetja v letu 2020 napram prejšnjim letom občutno znižali. Ker pa se je cena nafte ponovno zvišala in počasi prihaja na ceno, ki jo je dosegala pred pandemijo, lahko pričakujemo, da se bo čisti poslovni izid leta 2021 vrnil na raven, ki jo je dosegal v letu 2019. Posledično je pričakovati, da se bo na to raven vrnila tudi čista donosnost sredstev.

5.5.2 Čista donosnost kapitala (ROE)

$$ROE = \frac{\text{čisti dobiček}}{\text{povprečno stanje kapitala}} \quad (9)$$

Kazalnik čiste donosnosti kapitala (angl. return-on-equity, v nadaljevanju ROE) je najbolj pomemben kazalnik za lastnike podjetja oziroma tiste, ki so v podjetje vložili kapital. Za lastnike oziroma delničarje podjetja je naložba v kapital podjetja ena najbolj tveganih naložb, to tveganje pa lastniki zmanjšajo s pravico do upravljanja podjetja. Kazalnik ROE pravzaprav pove, koliko enot denarja je ustvarila ena denarna enota kapitala. Lastniki pa vrednost tega kazalnika primerjajo s podjetji, ki imajo podobno tveganje, na ta način pa ugotovijo, ali je njihova naložba uspešna (Igličar & Hočevvar, 2011, str. 277).

Čista donosnost kapitala (ROE) v podjetju Transport Rogel je prikazana v tabeli 10.

Tabela 10: Čista donosnost kapitala

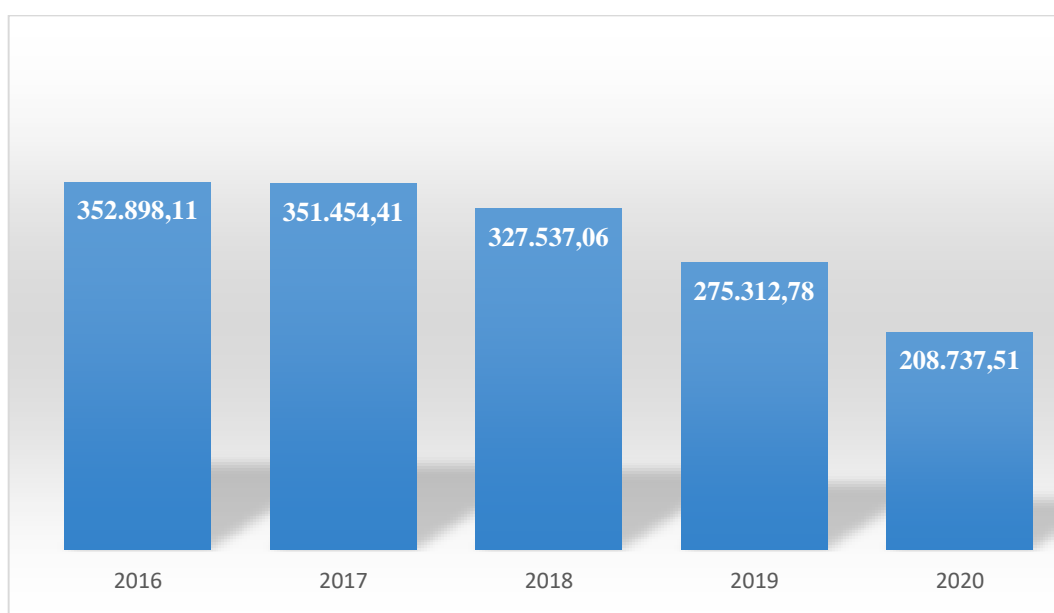
V EUR	2016	2017	2018	2019	2020
Čisti poslovni izid	23.561	33.144	45.904	40.222	83.199
Povprečno stanje kapitala	352.898	351.454	327.537	275.313	208.738
ROE	6,68 %	9,43 %	14,01 %	14,61 %	39,86 %

Prirejeno po Transport Rogel (2016a), Transport Rogel (2016b), Transport Rogel (2017a), Transport Rogel (2017b), Transport Rogel (2018a) Transport Rogel (2018b), Transport Rogel (2019a), Transport Rogel (2019b), Transport Rogel (2020a) in Transport Rogel (2020b).

Rezultati kažejo, da se je ROE povečevala še močneje kot ROA, saj je leta 2020 znašala 39,86 % in se je napram letu 2016, ko je znašala 6,68 %, povečala za več kot petkrat. Ta občuten skok v letu 2020 lahko, tako kot že pri kazalniku ROA, pripišemo bistvenemu povečanju čistega poslovnega izida v letu 2020.

Povečanje čistega dobička pa ni edini močan razlog za povečevanja vrednosti kazalnika ROE. K zviševanju tega kazalnika je močno pripomoglo tudi zmanjševanje povprečnega stanja kapitala podjetja, ki je zapisano v imenovalcu formule. Kot je razvidno iz slike 6, se je kapital skozi preučevana leta močno zmanjševal, kar je povzročilo še dodaten dvig vrednosti kazalnika ROE.

Slika 6: Povprečno stanje kapitala (v EUR)



Vir: lastno delo.

5.5.3 Čista dobičkonosnost prihodkov

$$\text{Čista dobičkonosnost prihodkov} = \frac{\text{čisti dobiček}}{\text{prihodki}} \quad (10)$$

Kazalnik čiste dobičkonosnosti prihodkov nam pove, koliko čistega dobička je bilo ustvarjenega na enoto prodaje, saj prikazuje odstotek čistega dobička v prihodkih (Igličar & Hočvar, 2011, str. 276).

Čista dobičkonosnost prihodkov v podjetju Transport Rogel je prikazana v tabeli 11. Iz tabele vidimo, da se je čista dobičkonosnost prihodkov od leta 2016 do leta 2019 malenkost povečevala. To lahko pripišemo postopnemu povečevanju čistega poslovnega izida, medtem ko so se prihodki spreminjali zgolj minimalno.

Tabela 11: Čista dobičkonosnost prihodkov

V EUR	2016	2017	2018	2019	2020
Čisti poslovni izid	23.561	33.144	45.904	40.222	83.199
Prihodki	1.426.129	1.438.700	1.514.223	1.482.361	1.516.828
Čista dobičkonosnost prihodkov	1,65 %	2,30 %	3,03 %	2,71 %	5,49 %

Prerejeno po Transport Rogel (2016b), Transport Rogel (2017b), Transport Rogel (2018b), Transport Rogel (2019b), Transport Rogel in (2020b).

Skok čiste dobičkonosnosti leta 2020 lahko prav tako kot pri prejšnjih dveh kazalnikih dobičkonosnosti pripišemo povečanju čistega poslovnega izida v letu 2020.

5.6 DuPontov sistem povezanih kazalnikov

S posameznimi kazalniki proučujemo različne vidike poslovanja, vendar pa so medsebojno povezani in se prepletajo, tako kot se prepleta celotno poslovanje podjetja. Zato lahko določene kazalnike združujemo v medsebojno povezan sistem (Igličar & Hočevnar, 2011, str. 280).

Najbolj poznan in uveljavljen sistem medsebojno povezanih kazalnikov se imenuje DuPontova analiza, ki je poimenovana po podjetju Dupont, ki prihaja iz Združenih držav Amerike. Podjetje DuPont je v dvajsetih letih devetnajstega stoletja prvo razvilo in začelo uporabljati omenjen kazalnik, zato je poimenovan po omenjenem podjetju. DuPontov sistem medsebojno povezanih kazalnikov v osnovi izhaja iz kazalnika ROE, ki predstavlja tudi enega od glavnih ciljev vsakega podjetja, zajema pa podatke iz bilance stanja in podatke iz poslovnega izida podjetja. DuPontova analiza kazalnik ROE razčleni na zmnožek dobičkonosnosti prihodkov, obračanja sredstev in razmerja med sredstvi in kapitalom. Ker iz logike sistema kazalnikov, ki so medsebojno povezani, razvitih s strani podjetja DuPont, sledi, da imata kazalnika ROE in ROA enak števec, je kazalnik ROA opredeljen kot razmerje med dobičkom in povprečnimi sredstvi (Tekavčič, 2009, str. 2).

ROE je, kar vidimo iz DuPontovega sistema povezanih kazalnikov, odvisna od:

- hitrosti obračanja sredstev,
- čiste dobičkonosnosti prihodkov,
- načina financiranja.

Hitrejša kot bo obračanje sredstev, višja bo dobičkonosnost kapitala. Obračanje sredstev pa v tem primeru prikaže način investiranja v podjetje, saj ta kazalnik vključuje sredstva podjetja. Vodstvo podjetja lahko na ta način s sestavo sredstev vpliva na dobičkonosnost kapitala (Igličar & Hočevnar, 2011, str. 281).

Na dobičkonosnost kapitala preko odločitev o poslovanju – natančneje preko prihodkov in odhodkov – vpliva tudi čista dobičkonosnost prihodkov. Čista dobičkonosnost prihodkov se povečuje bodisi tako, da se absolutno povečujejo prihodki ali pa da se ob enaki višini prihodkov zmanjšajo odhodki in stroški podjetja. (Igličar & Hočevnar, 2011, str. 281).

Dobičkonosnost kapitala je odvisna tudi od strukture financiranja podjetja. Ta je v DuPontovem sistemu povezanih kazalnikov vključena s kazalnikom, ki nam pove razmerje med kapitalom in sredstvi. Manjši kot je delež kapitala v financiranju, višja bo dobičkonosnost kapitala. Na ta način lahko torej vodstvo podjetja preko financiranja vpliva na dobičkonosnost kapitala (Igličar & Hočevnar, 2011, str. 282).

Bistvena prednost, ki jo prinaša DuPontov sistem medsebojno povezanih kazalnikov, je, da zgolj z nekaj kazalniki prikaže celotno sliko poslovanja podjetja. Zato veliko podjetij DuPontov sistem medsebojno povezanih kazalnikov uporablja pri določanju ciljev poslovanja – cilj lastnikov podjetij pa je čim večja dobičkonosnost kapitala (Igličar & Hočevar, 2011, str. 282).

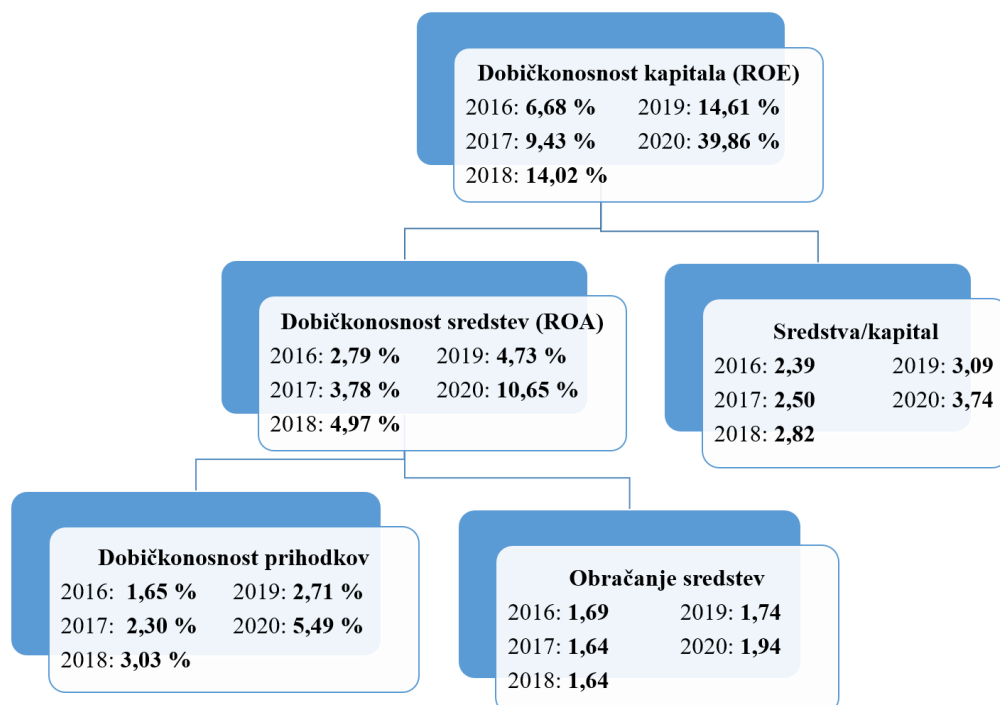
5.6.1 DuPontov sistem povezanih kazalnikov v podjetju Transport Rogel

Slika 7 z DuPontovo shemo povezanih kazalnikov prikazuje celotno poslovanje podjetja Transport Rogel od leta 2016 do leta 2020. Rezultati kažejo, da se je poslovanje podjetja v zadnjih petih letih izboljšalo, kar pomeni, da je podjetje poslovalo uspešnejše.

Na sliki vidimo, da se je skozi preučevana leta vrednost vseh kazalcev povečevala, največji skok pa je opazen pri kazalniku ROE, ki je seveda skozi DuPontovo shemo povezanih kazalnikov povezan in odvisen od ostalih kazalnikov.

Najbolj sta se skozi leta povečala kazalnika ROA in ROE, ki sta se povečala za več kot 5-krat, kar je posledica zniževanja sredstev in kapitala podjetja, ob sočasnem zviševanju dobička. Za bistven skok omenjenih kazalnikov v letu 2020 je zaslužno bistveno zvišanje dobička v letu 2020 napram prejšnjim letom, ki je posledica znižanja stroškov v letu 2020.

Slika 7: DuPontov sistem povezanih kazalnikov



Vir: lastno delo.

SKLEP

Podjetje Transport Rogel je transportno podjetje, ki se ukvarja s prevozi v cestnem tovornem prometu v Sloveniji in tudi v tujini. V okviru zaključne strokovne naloge sem s finančno analizo želel preveriti uspešnost podjetja od leta 2016 do vključno leta 2020. Najbolj me je zanimal vpliv pandemije, povezane z virusom Covid-19, na uspešnost poslovanja podjetja. Pred začetkom pripravljanja naloge sem predpostavljal, da pandemija na poslovanje podjetja ni pretirano vplivala, saj se podjetje Transport Rogel v največji meri ukvarja s prevozi železa. Na železno industrijo pa pandemija ni imela pretiranega vpliva.

Z navpično analizo bilance stanja za leta 2018, 2019 in 2020 sem ugotovil, da se je skozi preučevana leta vrednost sredstev vseskozi zmanjševala. Konec leta 2020 je vrednost sredstev znašala 780.731 evrov, kar pomeni, da so se sredstva napram letu 2018 zmanjšala za več kot 15 %. Pri analizi obveznosti do virov sredstev sem ugotovil, da se je tudi podjetnikov kapital skozi preučevana leta zmanjševal, konec leta 2020 je znašal 184.529 evrov. To pomeni, da se je napram letu 2018 zmanjšal za 42 %. Največji delež obveznosti do virov sredstev pa predstavljajo kratkoročne obveznosti.

Z vodoravno analizo izkaza poslovnega izida sem ugotovil, da so leta 2020 čisti prihodki od prodaje znašali 1.516.828 evrov in se napram prejšnjima letoma niso bistveno spremenili. Sočasno sem z analizo izkaza poslovnega izida ugotovil, da je čisti dobiček leta 2020 znašal 83.199,35 evrov ter se je napram preteklemu letu povečal za kar 106,9 %. Za to občutno povečanje poslovnega izida podjetja v letu 2020 je zaslužno predvsem zmanjšanje stroškov materiala podjetja, ki je bilo posledica znižanja cene goriva v letu 2020, saj gorivo predstavlja enega od glavnih stroškov podjetja. Ker po občutnem padcu cen v začetku leta 2020, ki je bil posledica pandemije, povezane z virusom Covid-19, cene goriva ponovno rastejo in se približujejo ravni pred pandemijo, lahko sklepamo, da se bo poslovni izid podjetja leta 2021 vrnil na raven iz let pred pojavom pandemije.

Pri analizi kazalnikov financiranja in investiranja sem ugotovil, da se je vrednost kapitala med obveznostmi do virov sredstev zmanjševala, posledično se je ob padanju kapitala povečeval tudi kazalnik finančnega vzvoda. Dolgoročna sredstva podjetja so leta 2018 prvič predstavljala več kot 50 % celotnih sredstev podjetja, leta 2020 so predstavljala 50,27 % celotnih sredstev.

V okviru analize v Dupontovi shemi povezanih kazalnikov sem ugotovil, da se je vrednost vseh petih kazalnikov leta 2020 povečala. Najbolj sta se povečala kazalnika ROA ter ROE. To povečanje omenjenih kazalnikov je posledica predvsem velikega povečanja čistega poslovnega izida podjetja v letu 2020. Najbolj se je povečal kazalnik ROE, ki je povezan in odvisen od vseh ostalih kazalnikov v DuPontovi shemi, leta 2020 je znašal 39,86 %.

Ugotovil sem, da na poslovanje podjetja Transport Rogel pandemija, povezana z virusom Covid-19, ni negativno vplivala. Pravzaprav je zaradi padca cene goriva, ki je bil posledica pandemije, imelo na podjetje, gledano strogo iz finančnega vidika, pozitiven vpliv.

V kratkoročni prihodnosti vodstvo podjetja Transport Rogel ne pričakuje pretiranih sprememb. V naslednjih letih si podjetje želi vsakoletne rasti v skladu z gospodarsko rastjo v Sloveniji, obnovitve avtomehanične delavnice ter širitve ponudbe prevozov v sosednji Avstriji.

LITERATURA IN VIRI

1. GVIN. (2021). *GVIN.com - Poslovne informacije*. Pridobljeno 1. aprila 2021 iz <https://www.gvin-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/IskalnikCE/Pages/SearchResult.aspx?Mode=GvinSI&App=GvinIskalnikSI&Kontekst=5&Lang=sl-SI>
2. Honzak, U. (2018, 27. april). *Pogoji za določitev velikosti podjetja*. Pridobljeno 28. marca 2021 iz <https://mladipodjetnik.si/novice-in-dogodki/novice/pogoji-za-dolocitev-velikosti-podjetja>
3. Igličar, A. & Hočevnar, M. (2011). *Računovodstvo za managerje*. Ljubljana: GV Založba.
4. Pečnik, B. (2020, 8. maj). *Vpliv pandemije Covid – 19 na logistiko v Evropi*. Pridobljeno 28. marca 2021 iz <https://www.ozs.si/novice/vpliv-pandemije-covid-19-na-logistiko-v-evropi-5eb519002114e073f30da233>
5. Slovenski inštitut za revizijo. (2016). *Slovenski računovodski standardi (2016)*. Pridobljeno 7. aprila 2021 iz <https://si-revizija.si/datoteke/standardi/1533/srs-2016-www.pdf>
6. SPIRIT Slovenija, javna agencija. (2020). *Transport in logistika*. Pridobljeno 28. marca 2021 iz <https://www.izvoznookno.si/panoge/transport-in-logistika/>
7. SURS - Statistični urad Republike Slovenije. (2021). *Cestni transport*. Pridobljeno 28. marca 2021 iz <https://www.stat.si/StatWeb/Field/Index/22/36>
8. Špohar, N. (2018, september). *Pametna logistika rešuje današnje nizko serijske proizvodnje*. Pridobljeno 27. marca 2021 iz <https://www.gzs.si/Portals/Panoga-Zdruzenje-Promet/GG-Transport2018.pdf>
9. Tekavčič, M. (2009). *Gradivo za predmet Analiza poslovanja*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
10. Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. (2016a). *Bilanca stanja podjetja Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. za leto 2016* (interno gradivo). Celje: Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p.
11. Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. (2016b). *Izkaz poslovnega izida podjetja Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. za leto 2016* (interno gradivo). Celje: Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p.

12. Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. (2017a). *Bilanca stanja podjetja Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. za leto 2017* (interno gradivo). Celje: Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p.
13. Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. (2017b). *Izkaz poslovnega izida podjetja Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. za leto 2017* (interno gradivo). Celje: Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p.
14. Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. (2018a). *Bilanca stanja podjetja Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. za leto 2018* (interno gradivo). Celje: Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p.
15. Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. (2018b). *Izkaz poslovnega izida podjetja Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. za leto 2018* (interno gradivo). Celje: Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p.
16. Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. (2019a). *Bilanca stanja podjetja Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. za leto 2019* (interno gradivo). Celje: Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p.
17. Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. (2019b). *Izkaz poslovnega izida podjetja Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. za leto 2019* (interno gradivo). Celje: Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p.
18. Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. (2020a). *Bilanca stanja podjetja Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. za leto 2020* (interno gradivo). Celje: Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p.
19. Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. (2020b). *Izkaz poslovnega izida podjetja Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p. za leto 2020* (interno gradivo). Celje: Transport Rogel, Rogel Aleksander, s.p.