

Prof. dr hab. Czesław Skowronek

e-mail: gmił@pwe.com.pl

Sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej w latach 2023–2025

The economic situation of the transport and warehousing enterprises in 2023–2025

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie i ocena kluczowych zagadnień sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej. Na wstępie przedstawiono zewnętrzne uwarunkowania działalności przedsiębiorstw, a następnie poddano ocenie zwłaszcza: rzeczowe wyniki działalności, kształtowanie przychodów i wyników finansowych oraz rentowność. Przedmiotem oceny są także aktywa obrotowe – ich dynamika i struktura oraz poziom płynności finansowej. Ocenie poddano również inwestycje przedsiębiorstw. Tekst artykułu zamyka syntetyczna ocena sytuacji ekonomicznej.

Słowa kluczowe

przewozy ładunków, przeładunki, przychody, wyniki finansowe, rentowność, aktywa obrotowe, płynność finansowa, nakłady inwestycyjne

JEL: R40

Wstęp

Na łamach „Gospodarki Materiałowej & Logistyki” prezentowałem już wielokrotnie ocenę procesów logistycznych, wskazując na kluczową rolę przedsiębiorstw, zwłaszcza transportu i gospodarki magazynowej, które są podstawowymi ogniwami łańcuchów dostaw. Ich sprawne funkcjonowanie stanowi podstawowy warunek stabilności procesów gospodarczych: zakupu, produkcji, sprzedaży i wieloszczeblowej dystrybucji. Jako zagadnienia wyjściowe przedstawiono zewnętrzne uwarunkowania funkcjonowania przedsiębiorstw. Zdarzenia lat 2020–2023, a następne roku 2025 miały istotny wpływ na funkcjonowanie, zwłaszcza przedsiębiorstw transportu. Zdarzenia te to epidemia COVID-19, agresja Rosji w Ukrainie (24 lutego 2022 r.), „wojna celna” wywołana przez prezydenta USA w 2025 r.

Abstract

The aim of this article is to present and assess key aspects of the economic situation of transport and warehousing enterprises. The article begins with a presentation of the external conditions of the enterprises' operations, followed by an assessment of their material performance, revenue and financial results, and profitability. Current assets, their dynamics and structure, the level of financial liquidity and enterprise investments are also assessed. The article concludes with a concise assessment of the economic situation.

Keywords

freight transport, revenues, financial results, profitability, current assets, financial liquidity, capital expenditures

Kolejny problem omówiony w tekście to syntetyczna charakterystyka działalności transportu i gospodarki magazynowej z uwzględnieniem ich udziału w tworzeniu PKB i w strukturze jego podziału. Dokonano także oceny rzeczowych wyników, zwłaszcza transportu.

Kluczowe problemy sytuacji ekonomicznej, które poddano analizie i ocenie, to: wyniki finansowe przedsiębiorstw, dynamika i struktura aktywów obrotowych i ich wpływ na poziom płynności finansowej, inwestycje jako podstawowy czynnik rozwoju. Wymienione zagadnienia prezentowano na tle całości polskiego sektora przedsiębiorstw. Pozwoli to na ocenę skali i miejsca działalności przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej w całym sektorze przedsiębiorstw.

Dane bezwzględne i obliczone wskaźniki dotyczą przedsiębiorstw średnich i dużych o zatrudnieniu powyżej 49 osób. Należy jednak podkreślić, że wśród

przedsiębiorstw transportu dominują przedsiębiorstwa małe, w tym mikro. Można oszacować, że partycypują one w ponad 50% całości przewożonych ładunków przez transport samochodowy.

Ostatni fragment artykułu zawiera syntetyczną ocenę wymienionych wyżej problemów funkcjonowania przedsiębiorców transportu i gospodarki magazynowej.

Zewnętrzne uwarunkowania funkcjonowania przedsiębiorstw

Dokonując oceny sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej, musimy mieć na względzie zewnętrzne uwarunkowania działalności gospodarczej. Ostatnie lata przyniosły zdarzenia i procesy, które miały istotny, negatywny wpływ na funkcjonowanie i rozwój przedsiębiorstw.

Lata 2020–2021 to czas epidemii COVID-19, która objęła większość krajów współczesnego świata. Miała ona negatywny wpływ na funkcjonowanie procesów społecznych i gospodarczych. Zostały zerwane łańcuchy dostaw, nastąpiła reorientacja celów działalności przedsiębiorstw z rozwojowych, wieloletnich na bieżące, operatywne. Zapewnienie ciągłości procesów gospodarczych stało się dla przedsiębiorstw podstawowym celem. W Polsce w wyniku epidemii zmarło ok. 150 tys. osób. Ograniczenie działalności gospodarczej spowodowało spadek PKB o 2,1% w stosunku do roku poprzedniego. Takie zdarzenie nie miało miejsca w polskiej gospodarce od 20 lat.

Drugie negatywne zdarzenie to agresja Rosji w Ukrainie (24 lutego 2022 r.). Wprowadzone międzynarodowe sankcje i ograniczenie swobodnego przepływu towarów i usług spowodowały, zwłaszcza w krajach europejskich, w tym w Polsce, wiele zakłóceń w stabilnym funkcjonowaniu przedsiębiorstw. Wystąpiła konieczność zmian w łańcuchach dostaw, co głównie dotyczyło redukcji dostaw gazu, ropy i produktów naftowych z Rosji do krajów Unii Europejskiej.

Lata 2023–2024 przyniosły pewną poprawę stabilności funkcjonowania procesów gospodarczych. Działania zbrojne w Strefie Gazy też miały negatywny wpływ na działalność gospodarczą. „Wojna celna” podjęta przez prezydenta USA w 2025 r. stworzyła wiele niepewności w wymianie towarowej, w tym z krajami Unii Europejskiej. Wzrost celi wpływa na wzrost cen i kosztów działalności gospodarczej przedsiębiorstw.

Wreszcie ostatnie wydarzenia (28 lutego 2026 r.) to atak Izraela i USA na Iran. Jego skutki są trudne do przewidzenia, będą zwłaszcza zależeć od długości trwania tego konfliktu.

Wszystkie wymienione zdarzenia prowadzą do zwiększenia potencjału obronnego wielu krajów, w tym Polski. Wymaga to zmian wielkości i struktury wydatków publicznych. Występuje wieloletni proces narastania długu publicznego oraz wzrastają koszty obsługi tego długu. Proces ten ujemnie wpływa na działalność go-

spodarczą, maleją bowiem środki publiczne kierowane na inwestycje cywilne.

Wymienione w skrócie zewnętrzne uwarunkowania funkcjonowania polskich przedsiębiorstw dotyczą zwłaszcza przedsiębiorstw transportowych, w tym transportu samochodowego. Analizując podstawowe segmenty sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej, musimy uwzględnić te zewnętrzne uwarunkowania, których negatywny wpływ jest znaczący, ale trudny do ilościowej oceny. Przejawia się on zwłaszcza w ograniczeniu działalności transportu samochodowego, wynikającego z sankcji wobec Rosji i Białorusi, oraz we wzroście cen paliw. Należy się także spodziewać kolejnych fal wzrostu cen paliw wynikających z utrudnień transportu ropy i gazu z krajów arabskich po wprowadzonej przez Iran blokadzie żeglugi w cieśninie Ormuz. Import ropy naftowej z krajów arabskich położonych nad Zatoką Perską stanowi ponad 20% całego międzynarodowego handlu ropą. Podobne wielkości dotyczą skroplonego gazu.

Syntetyczne wielkości charakteryzujące działalność transportu i gospodarki magazynowej

Syntetycznym miernikiem całości gospodarki narodowej jest wytworzony produkt krajowy brutto (PKB). Jego dynamika i struktura pozwalają ocenić rozwój gospodarki oraz udział poszczególnych gałęzi i branż w tworzeniu PKB. W tabeli 1 przedstawiono dane charakteryzujące udział transportu i gospodarki magazynowej w całkowitym PKB.

W ciągu 2 lat (2024–2025) PKB w cenach bieżących zwiększył się o 14%. Tempo wzrostu PKB wytworzonego przez transport i gospodarkę magazynową było nieco niższe i w wymienionym okresie wyniosło 10%. Udział transportu i gospodarki magazynowej jest dość stabilny i zawiera się w przedziale 6,2–6,5%, z lekką tendencją spadkową.

Podstawowym przejawem rozwoju jest nie tylko dynamika PKB mierzona w cenach stałych, ale także udział nakładów inwestycyjnych na środki trwałe w strukturze wykorzystania PKB. Wyodrębniony jest udział nakładów na środki transportu. Natomiast nakłady na gospodarkę magazynową zawierają się w innych segmentach, które obejmują budynki i budowle oraz maszyny i urządzenia techniczne. Nakłady inwestycyjne na środki transportu w strukturze całości nakładów inwestycyjnych przedstawiono w tabeli 2.

Przedstawione dane dotyczą lat 2023–2024. Dane roczne GUS ogłasza w terminach późniejszych – stąd brak danych za 2025 r. (dotyczy: GUS, 2026). Dane w tabeli 2 wskazują na pewien spadek nakładów inwestycyjnych w 2024 r. w stosunku do 2023. Problem ten wymagałby szeregu wyjaśnień, ale wykracza on poza zakres tego artykułu. Można tylko wspomnieć, że w latach 2021–2023 były blokowane środki z Unii Europejskiej

Tabela 1

Udział transportu i gospodarki magazynowej w tworzeniu PKB w latach 2023–2025

Lp.	Treść	2023	2024	2025	Wskaźniki zmian [w %]	
					2025/2024	2025/2023
1.	PKB [w mld zł], w tym:	3415	3653	3894	106,6	114,0
2.	Transport i gospodarka magazynowa [w mld zł]	219	229	241	105,2	110,0
3.	Udział transportu i gospodarki magazynowej w tworzeniu PKB [w %] (2:1)	6,4	6,3	6,2	x	x

Źródło: GUS, 2025; 2026, tab. 2; obliczenia własne; ceny bieżące.

Tabela 2

Nakłady inwestycyjne na środki transportu w strukturze całości inwestycji latach 2023–2024

Lp.	Treść	2023	2024	Wskaźnik zmian 2024/2023 [w %]
1.	Nakłady inwestycyjne ogółem [w mld zł], w tym:	462	441	95,5
2.	Środki transportu [w mld zł]	53	56	105,7
3.	Udział nakładów na środki transportu [w %] (2:1)	11,5	12,7	x

Źródło: GUS, 2025, tab. 41; obliczenia własne.

zawarte w Krajowym Planie Odbudowy, który był przygotowany w celu likwidacji skutków epidemii COVID-19 i zatwierdzony przez UE. Blokada tych środków była związana z łamaniem przez Polskę zasad praworządności, jakie obowiązują członków UE.

Odblokowanie tych środków nastąpiło w 2024 r., kiedy po wyborach parlamentarnych w październiku 2023 r. władze objęła koalicja demokratyczna. Wykorzystanie tych środków wymaga odpowiedniego czasu na realizację projektów inwestycyjnych ujętych w KPO i ma miejsce już od 2025 r. Można tylko podkreślić, że udział nakładów na środki transportu jest dość znaczący i przekracza 10% całości nakładów. Już w 2024 r. występuje tendencja wzrostu nakładów (5,7%). Inwestycje w postaci środków transportu było łatwiej uruchomić już w 2024 r. w stosunku do innych rodzajów inwestycji.

Rzeczowe wyniki działalności transportowej

Rzeczową charakterystykę działalności przedsiębiorstw transportowych przedstawiają przewozy ładunków, które według GUS w skali rocznej obejmą pełną zbiorowość. Tabela 3 zawiera podstawowe dane dotyczące przewozu ładunków i ich struktury według rodzajów transportu w latach 2023–2024. Pełne dane za rok 2025 GUS opublikuje w terminach późniejszych.

Dane zawarte w tabeli 3 pozwalają na sformułowanie kilku ocen:

- Przewozy ładunków w skali rocznej sięgają blisko 1,5 mld t; w 2024 r. nastąpił spadek przewozów o 2,6%.

- Struktura przewozów ładunków według rodzajów transportu jest stabilna. Decydujący udział ma transport samochodowy, na który przypada blisko 81% całości przewozów. Na transport kolejowy przypada 15% całości przewozów.

- Marginalne znaczenie ma transport morski, co wynika z głębokiej redukcji polskiej floty handlowej; wysokie przeładunki polskich portów są obsługiwane przez zagranicznych armatorów.

- Udział transportu rurociągowego zmniejszył się w stosunku do drugiej dekady tego wieku; jest to wynik sankcji nałożonych przez kraje Unii Europejskiej na import ropy i produktów naftowych oraz gazu z Rosji po jej agresji na Ukrainę.

Ogólnie możemy stwierdzić, że struktura przewozów według rodzajów transportu jest dość stabilna.

Wydaje się, że interesujące będzie przytoczenie danych charakteryzujących przeładunki w polskich portach morskich. Oto podstawowe dane „Biuletynu Statystycznego” (GUS, 2025, tab. 53):

- Ogółem przeładunki wyniosły w 2023 r. 136 mln t i zmniejszyły się w 2024 r. do 124 mln t, tj. o 9%.

- Przeładunki ropy i produktów naftowych wyniosły w 2024 r. 55 mln t, tj. 44% całości przeładunków.

Tabela 3

Przewozy ładunków i ich struktura w latach 2023–2024

Treść	2023		2024		Wskaźnik zmian 2024/2023
	mln t	%	mln t	%	
Przewozy ładunków ogółem, w tym:	1476	100,0	1437	100,0	97,4
Transport kolejowy	230	15,6	222	15,4	96,5
Transport samochodowy	1192	80,8	1161	80,8	97,4
Transport rurociągowy	44	3,0	46	3,2	104,5
Transport morski	7	0,5	7	0,5	100,0

Źródło: GUS, 2025, tab. 52; obliczenia własne.

■ Nastąpił głęboki spadek przeładunków węgla i koksu z 20 mln t w 2023 r. do 10 mln t w 2024 r., tj. o połowę.

■ Przewozy ładunków w kontenerach w 2024 r. wyniosły 24 mln t, co stanowiło blisko do 20% przeładunków ogółem.

Głęboka zapaść polskiej gospodarki morskiej w latach transformacji systemowej miała miejsce głównie w przemyśle okrętowym oraz polskiej flocie handlowej. Szersze informacje w tym zakresie przedstawiam w artykule pt. *Gospodarka morska w zaniku* (Skowronek, 2021). Tylko działalność polskich portów morskich wskazuje na trwałe tendencje rozwojowe. Port gdański należy do największych portów na Bałtyku.

Przedsiębiorstwa transportu i gospodarki magazynowej – podstawowe ogniwa łańcucha dostaw

Przedmiotem tego artykułu jest sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw transportowych i gospodarki magazynowej. Przedsiębiorstwa te możemy traktować jako przedsiębiorstwa logistyczne. Są to podstawowe ogniwa łańcuchów dostaw produktów od źródeł ich pozyskiwania przez kolejne ogniwa produkcji, magazynowania, dystrybucji, aż do finalnych odbiorców: konsumentów, inwestorów i innych jednostek, np. szpitali. Trudno ustalić pełną liczbę przedsiębiorstw transportowych i gospodarki magazynowej. Publikacje GUS cyklicznie przedstawiają informacje o sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw średnich i dużych o zatrudnieniu powyżej 49 osób. Na 31 grudnia 2025 r. tych przedsiębiorstw funkcjonowało 1275, z tego transportowych 933 i gospodarki magazynowej 312 (GUS, 2026, tab. 29). Przedsiębiorstw średnich i dużych, które były objęte badaniem GUS, w całym sektorze przedsiębiorstw na koniec grudnia 2025 r. funkcjonowało 17 903.

Oczywiście wymieniona liczba przedsiębiorstw transportowych i gospodarki magazynowej nie obejmuje wszystkich przedsiębiorstw, które można zaliczyć do

przedsiębiorstw logistycznych. Wiele przedsiębiorstw, zwłaszcza transportowych, to jednostki małe o zatrudnieniu 10–49 osób, a także jednostki mikro o zatrudnieniu do 9 osób.

Współczesne tendencje rozwoju gospodarczego rozszerzają zakres usług logistycznych. Obroty handlu e-commerce sięgają już blisko 200 mld zł w skali rocznej. Powoduje to znaczne zmiany w strukturze środków transportu samochodowego, a także sieci magazynów. Powstają i funkcjonują nowe ogniwa procesów logistycznych pozwalające na dostawę produktów w ciągu 24 godzin od chwili ich zamówienia.

W sferze gospodarki magazynowej można stwierdzić, że nadal trwa intensywna budowa nowych powierzchni magazynowych. Wiele firm z kapitałem zagranicznym inwestuje w rozbudowę powierzchni magazynowych. Centra logistyczne są powszechnym zjawiskiem w polskiej gospodarce.

„Rzeczpospolita” z dnia 20 marca 2026 r. publikuje interesujący wywiad Adama Roguskiego z szefem firmy logistycznej pt. *Magazyny nie podzielą losu biur* (Roguski, 2026). Treść wywiadu przynosi informacje, że dynamiczny rozwój rynku nowoczesnych magazynów trwa już ponad dwie dekady. Na koniec 2025 r. zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej osiągnęły już 37 mln m². W perspektywie kilku najbliższych lat potencjał ten może się zwiększyć do 50 mln m². Współczesne magazyny charakteryzują się wysokim poziomem zastosowania nowoczesnych technologii składowania i operacji magazynowych. Szerokie zastosowanie automatyzacji i robotyzacji to powszechne zjawisko w działalności współczesnych magazynów.

Szczegółową ocenę sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych i gospodarki magazynowej poprzedzono wstępną oceną tych przedsiębiorstw na tle całości przedsiębiorstw średnich i dużych funkcjonujących w gospodarce. Odpowiednie dane ujęto w tabeli 4.

Dane zawarte w tabeli 4 pozwalają na sformułowanie kilku podstawowych ocen:

■ Liczba przedsiębiorstw objętych badaniem GUS (średnich i dużych o zatrudnieniu powyżej 49 osób) tak w odniesieniu do całego sektora, jak też przedsiębiorstw transportowych i gospodarki magazynowej w poszczegól-

nich latach jest dość stabilna; w całym sektorze przedsiębiorstw zawiera się w przedziale 17 700–18 000 jednostek, zaś w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej 1245–1260 jednostek. Przedsiębiorstwa te stanowią 7% ogólnej liczby jednostek sektora przedsiębiorstw.

■ W całym sektorze przedsiębiorstw mamy spadek przychodów ze sprzedaży. W 2025 r. przychody są nadal niższe niż w 2023 r. Jest to głównie spowodowane spadkiem cen produktów, towarów i usług, na co wskazano niżej. Natomiast przychody ze sprzedaży przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej zwiększyły się w 2025 r. o blisko 30 mld zł, tj. o prawie 13%.

■ W 2024 r. miał miejsce głęboki spadek wyniku finansowego netto całego sektora przedsiębiorstw z 228 mld zł w 2023 r. do 174 mld zł, tj. o 24%. Tak głęboki spadek wyniku finansowego netto wynika głównie z obniżenia dynamiki cen produkcji sprzedanej przemysłu, robót budowlano-remontowych, a także towarów i usług komunikacyjnych. Na przykład ceny produkcji sprzedanej przemysłu w 2023 r. w stosunku do roku poprzedniego wzrosły o 2,4%, a w 2024 r. spadły o 6,8% w stosunku do 2023 r. Podobne zjawiska miały miejsce w odniesieniu do robót budowlano-montażowych oraz towarów i usług konsumpcyjnych. W 2025 r. nastąpił wzrost przychodów, a także wyniku finansowego netto w całym w całym sektorze przedsiębiorstw w stosunku do roku 2024.

■ Odmienna sytuacja ma miejsce w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej. Przychody tych przedsiębiorstw ze sprzedaży w 2025 r. wzrosły o prawie 13% w stosunku do 2023 r., zaś wynik finansowy netto zwiększył się z 10 mld do 15 mld zł, a więc o 50%. Z wymienionych proporcji wzrostu przychodów i wyniku finansowego netto można oszacować, że koszty rosły znacznie wolniej niż przychody ze sprzedaży.

■ Przedsiębiorstwa transportu i gospodarki magazynowej partycypują w przychodach całego sektora przedsiębiorstw w 5%; w wyniku finansowym netto udział ten wynosi w 2025 r. 7,6%.

Reasumując, możemy stwierdzić, że przedsiębiorstwa transportu i gospodarki magazynowej na tle całego sektora przedsiębiorstw wykazują korzystniejsze tendencje poprawy efektywności gospodarowania, co przejawia się w wysokiej dynamice wyniku finansowego netto. Należy jednak mocno podkreślić, że powyższe dane dotyczą przedsiębiorstw średnich i dużych. W strefie transportu zaś funkcjonuje wielokrotnie liczniejsza grupa przedsiębiorstw małych i mikro. Następują procesy konsolidacji. Robert Przybylski w artykule *Postępuje konsolidacja branży transportu drogowego* (Przybylski, 2026) przytacza charakterystyczne dane. W 2024 r. według danych Biura Transportu Międzynarodowego ubyłło 1130 firm – zarejestrowano 3301 nowych, a wkreślono z rejestru 4431, czyli ok. 10% firm mających uprawnienia do transportu międzynarodowego. Można więc oszacować, że ogólna liczba firm mających uprawnienia do transportu międzynarodowego przekracza 44 tys. jednostek, a na jedną firmę przypada 7,7 samochodu. R. Przybylski przytacza jeszcze inne bardzo interesujące dane. Firm małych, mających do 10 pojazdów, było w 2024 r. 36 131, co stanowiło 82% wszystkich firm, ale dysponowały one tylko 37% ogólnej liczby samochodów. Analizując sytuację ekonomiczną przedsiębiorstw średnich i dużych, musimy mieć na względzie, że w sferze transportu funkcjonuje znaczący potencjał pojazdów, jaki posiadają przedsiębiorstwa małe i mikro. Ich sytuacja finansowa często jest bardzo trudna: utrata płynności, ujemne wyniki finansowe, procesy upadłości.

Tabela 4

Przedsiębiorstwa transportu i gospodarki magazynowej na tle całości sektora przedsiębiorstw w latach 2023–2025

Lp.	Treść	2023	2024	2025	Wskaźniki zmian [w %]	
					2025/2024	2025/2023
1.	Liczba przedsiębiorstw ogółem, w tym:	17 808	17 751	17 903	100,9	100,5
2.	Przedsiębiorstwa transportu i gospodarki magazynowej	1 246	1 266	1 275	100,7	102,3
3.	Udział [w %] (2:1)	7,0	7,1	7,1	x	x
4.	Przychody ze sprzedaży przedsiębiorstw ogółem [w mld zł]	5 110	4 961	5 102	102,8	99,8
5.	Przychody ze sprzedaży przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej [w mld zł]	226	239	255	106,7	112,8
6.	Udział [w %] (5:4)	4,4	4,8	5,0	x	x
7.	Wynik finansowy netto przedsiębiorstw ogółem [w mld zł]	228	174	197	113,2	86,4
8.	Wynik finansowy netto przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej [w mld zł]	10	9	15	166,7	150,0
9.	Udział [w %] (8:7)	4,4	5,2	7,6	x	x

Źródło: GUS, 2025; 2026, tab. 26; obliczenia własne.

Wyniki finansowe przedsiębiorstw

W ocenie sytuacji finansowej przedsiębiorstw kluczowe znaczenie mają wyniki finansowe, kształtowane przez strumienie przychodów i kosztów działalności. Wyniki finansowe mogą być dodatnie, czyli zysk, zachodzi wówczas następująca zależność przychodów (P) i kosztów (K)

$$P > K.$$

W przypadku straty mamy większe koszty niż przychody, a więc:

$$P < K.$$

Dodatni wynik finansowy przedsiębiorstw ma istotne znaczenie w ich działalności operacyjnej i rozwojowej, gdyż jest źródłem:

- dochodów budżetowych w postaci podatku dochodowego (CIT),
- powiększenia kapitałów własnych przedsiębiorstw, które pozwalają sfinansować przedsięwzięcia rozwojowo-inwestycyjne,
- wynagrodzenia właścicieli przedsiębiorstw w postaci dywidendy.

Ujemny wynik finansowy – strata – przekreśla wymienione korzyści i redukuje kapitały własne, a więc wpływa na obniżenie wartości przedsiębiorstwa.

Źródła GUS pozwalają ustalić i ocenić wyniki finansowe przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej. Dotyczy to przedsiębiorstw średnich i dużych. Uprzednio zwrócono uwagę, że w transporcie funkcjonuje ponad 40 tys. przedsiębiorstw małych i mikro. Prawdopodobnie generują one około połowy przychodów wszystkich przedsiębiorstw transportowych. W tabeli 5 zestawiono odpowiednie dane.

Dane zawarte w tabeli 5 pozwalają sformułować kilka syntetycznych ocen kształtowania się wyniku finansowego w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej:

- Przychody ze sprzedaży wymienionej grupy przedsiębiorstw wykazują tendencje wzrostowe, w 2025 r. zwiększyły się w stosunku do roku poprzedniego o prawie 7%, a do 2023 r. o 13%; jest to zjawisko pozytywne.

- Wynik finansowy na sprzedaży w wymienionym okresie wykazywał wahania; w 2024 r. wystąpił spadek w stosunku do 2023 r., a w 2025 r. nastąpił 25-procentowy wzrost tego wyniku w stosunku do 2024 r.

- Wynik finansowy brutto i netto z całokształtu działalności kształtują się znacznie wyżej niż wynik na sprzedaży. Źródłem tych zjawisk jest pozostała działalność operacyjna i finansowa. W 2025 r. wynik finansowy brutto wyniósł 15,1 mld zł, zaś na sprzedaży 8,1 mld zł, czyli ten ostatni stanowił tylko 54% wyniku brutto. Brak szczegółowych danych nie pozwala wyjaśnić tego zjawiska. W całym sektorze przedsiębiorstw wynik na sprzedaży stanowi ok. 90% wyniku brutto.

- W 2025 r. w stosunku do 2023 r. przychody ze sprzedaży zwiększyły się o 13%, zaś wynik finansowy spadł o 1,2%. Oznacza to, że wzrost kosztów był wyższy niż przychodów, co spowodowało redukcję zysku na sprzedaży.

- Wyniki finansowe na pozostałej działalności operacyjnej i działalności finansowej korzystnie wpływały na kształtowanie się wyniku finansowego brutto, które zwiększyły się w 2025 r. o 20% w stosunku do 2023 r.

- Należy jeszcze zwrócić uwagę na wyniki przedsiębiorstw rentownych – przynoszących zysk – i przedsiębiorstw deficytowych – generujących straty. Na przykład w 2025 r. zysk przedsiębiorstw rentownych wyniósł 15,3 mld zł, zaś strata deficytowych wyniosła 3,2 mld zł, co zredukowało ogólny zysk netto całej grupy przedsiębiorstw do 12,1 mld zł.

Tabela 5

Wyniki finansowe przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej w latach 2023–2025

Treść	2023	2024	2025	Wskaźniki [w %]	
				2025/2024	2025/2023
Przychody ze sprzedaży [w mld zł]	225,5	238,5	254,8	106,8	113,0
Wynik finansowy ze sprzedaży [w mld zł]	8,2	6,5	8,1	124,6	98,8
Wynik finansowy brutto z całokształtu działalności [w mld zł]	12,6	11,1	15,1	136,0	119,8
Wynik finansowy netto [w mld zł]	10,0	8,5	12,1	142,4	121,0
Zysk przedsiębiorstw [w mld zł]	13,0	12,8	15,3	119,5	117,7
Strata przedsiębiorstw [w mld zł]	–3,0	–4,3	–3,2	74,4	106,7

Uwaga: dane dotyczą przedsiębiorstw średnich i dużych.

Źródło: GUS, 2025; 2026, tab. 27; obliczenia własne.

Reasumując ocenę wyników finansowych przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej, możemy stwierdzić, że ta grupa przedsiębiorstw w latach 2023–2025 charakteryzowała się znaczną dynamiką przychodów ze sprzedaży, niekorzystnym wzrostem kosztów, co redukowało wyniki na sprzedaży. Istotnym czynnikiem poprawy wyników finansowych były wyniki pozostałej działalności operacyjnej i finansowej.

Dla bardziej pogłębionej oceny wyników finansowych grupy przedsiębiorstw będących przedmiotem analizy dokonano oceny struktury wyników finansowych z podziałem na przedsiębiorstwa transportowe i gospodarki magazynowej. Odpowiednie dane ujęto w tabeli 6.

Podstawowe oceny kształtowania się wyników finansowych przedsiębiorstw będących przedmiotem analizy są następujące:

- Wyniki finansowe przedsiębiorstw transportu lądowego i rurociągowego oraz gospodarki magazynowej stanowią 85–87% całości wyników tych dwóch branż działalności gospodarczej; na pozostały transport i inne usługi przypada 13–14%.

- W 2024 r. nastąpiło pogorszenie wyników finansowych w przedsiębiorstwach transportu; wynik netto spadł o 15% w stosunku do 2023 r.

- Rok 2025 przyniósł istotną poprawę wyniku finansowego, zwłaszcza w przedsiębiorstwach gospodarki magazynowej; w tej grupie przedsiębiorstw w ciągu 2 lat wynik brutto zwiększył się o 35%, zaś wynik netto o 45%.

- Można przytoczyć dane wskazujące na dynamiczny wzrost efektywności gospodarowania przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej. W 2025 r. w stosunku do 2023 r., a więc w ciągu 2 lat przychody zwiększyły się o blisko 13%, wynik firmy brutto o 20%, zaś netto o 21%. Proporcje dynamiki

przychodów i wyników finansowych wskazują, że istotnym czynnikiem wysokiej dynamiki wyników była niska dynamika kosztów, czyli względna ich obniżka w relacji do przychodów. Jest to zjawisko korzystne.

Reasumując, można stwierdzić, że po spadku wyników finansowych w 2024 r. w roku 2025 nastąpił ich korzystny wzrost wynikający zarówno ze zwiększenia przychodów, jak i względnej obniżki kosztów. Wyniki finansowe, zwłaszcza przedsiębiorstw transportowych, w poważnym stopniu są zależne od uwarunkowań międzynarodowych, zważywszy, że polski transport samochodowy jest znaczącym przewoźnikiem wśród krajów Unii Europejskiej. Szacuje się, że na polski transport samochodowy przypada 20% całości przewozów. Sankcje wobec Rosji po jej agresji w Ukrainie miały bezpośredni wpływ na wyniki polskiego transportu samochodowego. Rok 2025 przyniósł korzystne zmiany, ale sytuacja na Bliskim Wschodzie, jaka ma miejsce od lutego 2026 r., może mieć ponownie niekorzystny wpływ na wyniki finansowe przedsiębiorstw transportowych, co jest już widoczne we wzroście cen paliw.

Rentowność przedsiębiorstw

Podstawowym kryterium oceny efektywności gospodarowania jest poziom rentowności, który wyraża relacja wyniku finansowego do innych wielkości ekonomicznych. Możemy więc mówić o rentowności sprzedaży czy rentowności pełnych przychodów przedsiębiorstw. Są to wskaźniki rentowności strumieni. Natomiast rentowność wykorzystania zasobów możemy mierzyć rentownością aktywów i kapitałów własnych.

Dysponując ograniczonym zestawem danych źródłowych, przytoczono niżej trzy podstawowe wskaźniki rentowności:

Tabela 6

Wyniki finansowe przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej latach 2023–2025

Treść	2023		2024		2025		Wskaźniki zmian 2025/2023
	mld zł	%	mld zł	%	mld zł	%	
Wynik finansowy brutto ogółem, w tym:	12,6	100,0	11,1	100,0	15,1	100,0	119,8
Przedsiębiorstwa transportu	5,7	45,2	4,2	37,8	6,1	40,4	107,0
Przedsiębiorstwa gospodarki magazynowej	5,1	40,5	4,9	44,1	6,9	45,7	135,3
Wynik finansowy netto ogółem, w tym:	10,0	100,0	8,5	100,0	12,1	100,0	121,1
Przedsiębiorstwa transportu	4,5	45,0	3,0	35,3	4,8	39,7	106,7
Przedsiębiorstwa gospodarki magazynowej	4,0	40,0	4,8	56,5	5,8	47,9	145,0

Uwaga: dane dotyczące transportu obejmują tylko przedsiębiorstwa transportu lądowego i rurociągowego.

Źródło: GUS, 2025; 2026, tab. 27; obliczenia własne.

- rentowność przychodów ze sprzedaży jako relacja wyniku finansowego ze sprzedaży do przychodów;
- rentowność przychodów brutto jako relacja wyników finansowych brutto do przychodów ogółem;
- rentowność przychodów netto jako relacja wyników finansowych netto do przychodów ogółem.

Odpowiednie dane przytoczono tylko dla dwu lat, tj. 2024 i 2025. Pozwalają one ocenić poziom i tendencje zmian poziomu rentowności przychodów. Wskaźniki te zostały zawarte w tabeli 7.

Wskaźniki rentowności zestawione w tabeli 7 pozwalają na sformułowanie kilku syntetycznych ocen, tak w odniesieniu do całego sektora przedsiębiorstw, jak też w odniesieniu do przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej:

- W całym sektorze przedsiębiorstw poziom rentowności przychodów ze sprzedaży oraz obrotów ogółem brutto kształtuje się poniżej 5%, a obrotów netto poniżej 4%. Poziom tych wskaźników nie jest wysoki, ale wykazuje korzystne tendencje wzrostu.
- Poziom rentowności przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej wskazuje na tendencje wzrostowe. Wskaźniki rentowności przychodów ze sprzedaży są mniej korzystne niż w całym sektorze przedsiębiorstw.

- Na uwagę zasługuje znaczna poprawa wskaźników rentowności przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej w 2025 r. w stosunku do roku poprzedniego, co w takiej skali nie ma miejsca w całym sektorze przedsiębiorstw.

- Poziom rentowności obrotów ogółem tak brutto, jak i netto kształtuje się znacznie wyżej niż rentowność sprzedaży. Dane te mogą wskazywać na korzystne relacje przychodów i kosztów pozostałej działalności operacyjnej i działalności finansowej.

Wykorzystując dane z „Biuletynu Statystycznego” (GUS, 2026, tab. 28), możemy ponadto ocenić poziom wskaźników rentowności oddzielnie dla przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej. Odpowiednie dane zestawiono w tabeli 8.

Dane zawarte w tabeli 8 wskazują na wyższy poziom rentowności w przedsiębiorstwach gospodarki magazynowej. Szczególnie wysoki jest wskaźnik rentowności obrotu ogółem (7,1%) wobec wskaźnika rentowności przychodów ze sprzedaży. Wpływ na takie różnice miały korzystne wyniki na pozostałej działalności operacyjnej i działalności finansowej. Nie ma w tej kwestii danych, które pozwalają wyjaśnić to zjawisko.

Tabela 7

Poziom rentowności przedsiębiorstw w latach 2024–2025 (w %)

Treść	2024	2025
Przedsiębiorstwa ogółem		
Wskaźnik rentowności przychodów ze sprzedaży	4,4	4,6
Wskaźnik rentowności brutto przychodów ogółem	4,3	4,6
Wskaźnik rentowności netto przychodów ogółem	3,4	3,7
Przedsiębiorstwa transportu i gospodarki magazynowej		
Wskaźnik rentowności przychodów ze sprzedaży	2,7	3,2
Wskaźnik rentowności brutto przychodów ogółem	4,4	5,5
Wskaźnik rentowności netto przychodów ogółem	3,4	4,4

Uwaga: Wskaźniki dotyczą przedsiębiorstw średnich i dużych.

Źródło: GUS, 2026, tab. 28.

Tabela 8

Wskaźniki rentowności przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej w latach 2024–2025 (w %)

Treść	Przedsiębiorstwa transportu		Przedsiębiorstwa gospodarki magazynowej	
	2024	2025	2024	2025
Wskaźnik rentowności przychodów ze sprzedaży	2,2	3,1	3,1	4,1
Wskaźnik rentowności brutto przychodów ogółem	3,2	4,6	5,8	7,1
Wskaźnik rentowności netto przychodów ogółem	2,3	3,6	4,7	5,9

Źródło: GUS, 2026, tab. 28.

Niższy poziom rentowności przedsiębiorstw transportu w stosunku do przedsiębiorstw gospodarki magazynowej wynika z faktu, że przedsiębiorstwa transportu są bardziej narażone na oddziaływanie czynników zewnętrznych, które niekorzystnie wpływają na poziom kosztów. Jednym z tych czynników są bardzo zmienne ceny paliw, które stanowią podstawowy składnik kosztów zmiennych. Polskie przedsiębiorstwa transportu samochodowego funkcjonują na wielu rynkach zagranicznych, zwłaszcza w krajach Unii Europejskiej, gdzie występuje zróżnicowanie cen paliw. Wojna na Bliskim Wschodzie rozpoczęta 28 lutego 2026 r. blokadą cieśniny Ormuz spowodowała dynamiczny wzrost cen paliw, a w niektórych krajach także niedobory w podaży. Ceny paliw będą zatem miały istotny negatywny wpływ na poziom rentowności przedsiębiorstw transportowych także w 2026 r.

Aktywa obrotowe przedsiębiorstw

Aktywa obrotowe przedsiębiorstw pełnią szczególną rolę w ich działalności. Są nośnikiem procesów gospodarczych: zakupów, produkcji, sprzedaży, szeroko pojętej dystrybucji od magazynów zbytu producentów poprzez kolejne ogniwa przepływu, magazynowania i transportu. Aktywa obrotowe występują w postaci rzeczowej i pieniężnej. Ma miejsce stały cykl obrotu, zmiany postaci pieniężnej w rzeczową i rzeczowej w pieniężną.

Aktywa obrotowe, ich struktura, są podstawowym czynnikiem zapewnienia płynności przedsiębiorstw, czyli ich zdolności do spłaty zobowiązań w odpowiednich terminach i wielkości z tytułu: dostaw, wynagrodzeń, płatności publicznych, w tym podatków, składek ZUS itp. Wreszcie aktywa obrotowe są składnikiem majątku przedsiębiorstw, mają zatem wpływ na kształtowanie jego wartości.

W tabeli 9 przedstawiono podstawowe wielkości aktywów obrotowych i ich struktury w całym sektorze przedsiębiorstw oraz transportu i gospodarki magazynowej. Dokonano oceny dynamiki, struktury, a także innych przejawów sytuacji finansowej przedsiębiorstw związanych z aktywami obrotowymi.

Oto kilka syntetycznych ocen dynamiki i struktury aktywów obrotowych przedsiębiorstw:

- W całym sektorze przedsiębiorstw średnich i dużych najwyższy poziom aktywa obrotowe osiągnęły na koniec 2023 r. – 1940 mld zł. Był to wynik zewnętrznych uwarunkowań wywołanych epidemią COVID-19 w latach 2020–2021 oraz agresji Rosji w Ukrainie (24 lutego 2022 r.). W wyniku tych zdarzeń nastąpiły procesy rwania łańcuchów dostaw w skali globalnej, w tym w krajach Unii Europejskiej, a więc i w Polsce. Nastąpiła reorientacja celów działalności przedsiębiorstw z wieloletnich na bieżące, operacyjne. Zapewnienie ciągłych procesów gospodarczych wymagało zatem wzrostu wielkości aktywów, w tym zwłaszcza zapasów.

- Już w 2024 r. nastąpiły zmiany: aktywa obrotowe w całym sektorze przedsiębiorstw spadły o 120 mld zł,

Tabela 9

Aktywa obrotowe przedsiębiorstw średnich i dużych w latach 2023–2025

Treść	2023		2024		2025		Wskaźnik zmian 2025/2023 [w %]
	mld zł	%	mld zł	%	mld zł	%	
Cały sektor przedsiębiorstw							
Aktywa obrotowe ogółem, w tym:	1940	100,0	1821	100,0	1909	100,0	97,9
Zapasy	507	26,1	498	27,3	522	27,3	103,0
Należności krótkoterminowe	867	44,7	737	40,5	730	38,2	84,2
Inwestycje krótkoterminowe	509	26,2	524	28,8	593	31,1	116,5
Zobowiązania krótkoterminowe	x	x	1173	x	1213	x	x
Przedsiębiorstwa transportu i gospodarki magazynowej							
Aktywa obrotowe ogółem, w tym:	83	100,0	91	100,0	102	100,0	123,0
Zapasy	4	4,8	4	4,4	4	3,9	100,0
Należności krótkoterminowe	36	43,4	37	40,7	40	39,2	111,1
Inwestycje krótkoterminowe	40	48,2	47	51,6	53	52,0	132,5
Zobowiązania krótkoterminowe	x	x	57	x	63	x	x

Uwaga: stan aktywów na koniec okresu.

Źródło: GUS, 2024; 2026, tab. 30 i 31; obliczenia własne.

tj. o 6%. W 2025 r. nastąpił ponowny wzrost aktywów, ale nadal są one mniejsze w stosunku do stanu na koniec 2023 r. Korzystnym zjawiskiem jest spadek należności krótkoterminowych o blisko 140 mld zł, tj. o 16%. Świadczy to o poprawie płynności finansowej przedsiębiorstw. Następuje wzrost inwestycji krótkoterminowych, głównie w postaci środków finansowych, co jest także pozytywną przesłanką stabilizacji płynności finansowej.

- W latach 2024–2025 występuje już korzystna relacja płynnych aktywów obrotowych, należności i inwestycji krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych; w 2024 r. relacja tych aktywów do zobowiązań wyniosła 107,5%, a w 2025 r. – 109%.

- W całości aktywów obrotowych sektora przedsiębiorstw, aktywa te w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej mają niewielki udział: w 2025 r. udział ten wyniósł 5,3%, co wynika z przedmiotu działania tych przedsiębiorstw. Również struktura jest odmienna – dwa główne składniki: należności i inwestycje krótkoterminowe stanowią ponad 90% całości aktywów, a ponad połowa całości przypada na środki pieniężne. Możemy więc szacować, że środki te zapewniają odpowiednie przychody w postaci odsetek bankowych. Wyjaśnia to w części wyższe wyniki finansowe z całokształtu działalności w stosunku do wyników na przychodach ze sprzedaży. Należy podkreślić jeszcze korzystne tendencje wzrostu inwestycji krótkoterminowych, środków pieniężnych. W 2025 r. w stosunku do 2023 r. zwiększyły się one o 13 mld zł, tj. o blisko 33%, i stanowią 52% całości aktywów.

Jak już stwierdzono, korzystne zmiany w dynamice i strukturze aktywów obrotowych dwu grup przedsiębiorstw mają korzystny wpływ na poziom płynności finansowej. W jej ocenie stosuje się zwykle trzy podstawowe wskaźniki będące relacją aktywów do zobowiązań krótkoterminowych:

- I stopień płynności finansowej to, jak to określa GUS, relacja inwestycji krótkoterminowych – środków pieniężnych do zobowiązań krótkoterminowych.

- II stopień płynności finansowej to relacja należności i inwestycji krótkoterminowych do zobowiązań krótkoterminowych.

- III stopień płynności finansowej to relacja całości aktywów obrotowych do zobowiązań bieżących.

Na podstawie bezwzględnych danych ujętych w tabeli 9 obliczono wskaźniki płynności i ujęto je w tabeli 10.

W literaturze, a także w praktyce gospodarczej za korzystny poziom wskaźników płynności finansowej przedsiębiorstw uznaje następujące ich wielkości.

- wskaźnik I stopnia: 0,20–0,30;
- wskaźnik II stopnia: 0,80–1,00;
- wskaźnik III stopnia: 1,20–1,30.

Biorąc pod uwagę powyższe dane, możemy ocenić poziom wskaźników płynności w badanych przedsiębiorstwach. Uwzględniając zestawione w tabeli 10 wskaźniki płynności, przedstawiono kilka ocen syntetycznych:

- W całym sektorze przedsiębiorstw występuje tendencja niewielkiego wzrostu ich poziomu.

- Poziom wskaźników płynności I i II stopnia jest wysoki, co powszechnie uznaje się za korzystne, natomiast wskaźnik III stopnia świadczy o nadmiernym poziomie aktywów w relacji do zobowiązań.

- Poziom wskaźników płynności w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej kształtuje się na bardzo wysokim poziomie – tak w stosunku do całego sektora przedsiębiorstw, jak też poziomu wskaźników uznawanych za korzystne. Szczególnie wysokie są wskaźniki I i II stopnia. Wynika to z odmiennej struktury aktywów obrotowych w tej grupie przedsiębiorstw w odniesieniu do całego sektora.

Poziom wskaźników płynności w obu grupach badanych przedsiębiorstw wskazuje na ich wysoki poziom i dalszą tendencję wzrostu. Należy jednak z całą mocą podkreślić, że jest to przeciętny poziom tych wskaźników dla całej grupy. Wiele przedsiębiorstw badanych dwu grup ma trudności w zapewnieniu takiego poziomu płynności, który umożliwia pełne i terminowe płatności zobowiązań. Utrata płynności finansowej jest zwykle podstawową przyczyną upadłości przedsiębiorstw.

Tabela 10

Wskaźniki płynności finansowej przedsiębiorstw w latach 2024–2025

Treść	2024	2025
Cały sektor przedsiębiorstw średnich i dużych		
Wskaźnik I stopnia	0,29	0,31
Wskaźnik II stopnia	1,08	1,09
Wskaźnik III stopnia	1,55	1,57
Przedsiębiorstwa transportu i gospodarki magazynowej (średnie i duże)		
Wskaźnik I stopnia	0,84	0,84
Wskaźnik II stopnia	1,47	1,48
Wskaźnik II stopnia	1,60	1,62

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych tabeli 9.

Tabela 11

Czas spływu należności (w dniach)

Czas spływu należności krótkoterminowych	2024	2025
Cały sektor przedsiębiorstw	53	52
Przedsiębiorstwa transportu i gospodarki magazynowej	56	56

Źródło: GUS, 2025; 202; obliczenia własne.

Dla oceny płynności finansowej ważny jest także wskaźnik charakteryzujący czas spływu należności mierzony w dniach. Na podstawie danych zawartych w powyższych tabelach obliczono odpowiednie wskaźniki dla całego sektora przedsiębiorstw, a także dla przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej. Biorąc pod uwagę bezwzględne kwoty należności z tytułu dostaw oraz przychody ze sprzedaży, odpowiednie dane zestawiono w tabeli 11.

Przedstawione w tabeli 11 okresy spływu należności wskazują, że dostawca towarów i usług czeka na zapłatę w całym sektorze przedsiębiorstw 53–54 dni, a w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej 56 dni. Zatem wysoki stan należności angażujący środki przedsiębiorstw wpływa niekorzystnie na ich ekonomikę, uniemożliwiając ich przeznaczenie na inne cele, np. inwestycje.

Na podstawie dokonanej analizy aktywów obrotowych – ich dynamiki i struktury – w całym sektorze przedsiębiorstw oraz w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej można wskazać podobieństwa, a także różnice. Odmierna jest zwłaszcza struktura aktywów obrotowych, odmienne są wskaźniki płynności finansowej, a podobny jest czas spływu należności mierzony w dniach.

Dynamika i struktura aktywów obrotowych w poważnym stopniu zależy od uwarunkowań zewnętrznych, zwłaszcza stabilności funkcjonowania procesów gospodarczych. Wskazaliśmy na uwarunkowania zewnętrzne

ubiegłych lat, które były głównie przyczyną wzrostu aktywów i zmian w ich strukturze.

Inwestycje przedsiębiorstw

Ważnym przejawem procesów rozwojowych przedsiębiorstw jest wielkość i struktura nakładów inwestycyjnych. Inwestycje w środki trwałe pozwalają zapewnić przyszłe funkcjonowanie i rozwój przedsiębiorstw. Są one zasadniczym czynnikiem wprowadzenia do produkcji nowych wyrobów i technologii wytwarzania. Są one także środkiem poprawy ekonomiki przedsiębiorstw, umożliwiając wzrost produktywności zasobów, obniżkę kosztów działalności, zwiększenie poziomu rentowności. Zwiększają także szanse poprawy konkurencyjności przedsiębiorstw na rynkach krajowych i międzynarodowych.

W przedsiębiorstwach transportu umożliwiają wprowadzenie do użytkowania nowoczesnych środków transportu, w tym pojazdów o napędzie elektrycznym. Dynamiczne zwiększenie nowoczesnych powierzchni magazynowych, co ma miejsce w ostatnich latach, powiązane jest z istotnym unowocześnieniem procesów składowania i manipulacji: wyładunkowych i załadunkowych. Powszechnym zjawiskiem jest wprowadzanie na szeroką skalę automatyzacji i robotyzacji operacji magazynowych.

W tabeli 12 zestawiono podstawowe wielkości i wskaźniki charakteryzujące inwestycje w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej na tle inwestycji całego sektora przedsiębiorstw średnich i dużych.

Dane i obliczone wskaźniki zawarte w tabeli 12 pozwalają na sformułowanie kilku syntetycznych ocen:

- W całym sektorze przedsiębiorstw rok 2025 przyniósł zwiększenie nakładów inwestycyjnych (o 3,6%) po ich stagnacji i obniżkach w latach 2020–2023. Odblokowanie środków z Unii Europejskiej, w tym objętych Krajowym Planem Odbudowy, zaczęło przynosić efekty także w sektorze przedsiębiorstw.

Tabela 12

Nakłady inwestycyjne przedsiębiorstw średnich i dużych w latach 2024–2025

Treść	2024		2025		Wskaźnik zmian 2025/2024 [w %]
	mld zł	%	mld zł	%	
Nakłady inwestycyjne w całym sektorze przedsiębiorstw, w tym:	210,0	100,0	217,6	100,0	103,6
Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej, w tym:	25,4	12,1	28,4	13,1	111,8
W przedsiębiorstwach transportu	10,9	5,2	11,7	5,1	102,8
W przedsiębiorstwach gospodarki magazynowej	13,9	6,6	16,8	7,7	120,9

Źródło: GUS, 2026, tab. 41; obliczenia własne.

■ Przedsiębiorstwa transportu i gospodarki magazynowej partycypują w 13% w całości inwestycji sektora przedsiębiorstw. Jest to wskaźnik ponad dwukrotnie wyższy w stosunku do udziału tych przedsiębiorstw w przychodach ze sprzedaży, który w 2025 r. wyniósł 5%. Oznacza to, że kapitałochłonność tej grupy przedsiębiorstw jest ponad dwukrotnie wyższa w stosunku do całego sektora przedsiębiorstw.

■ Szczególnie wysoka była dynamika nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach gospodarki magazynowej. W 2025 r. w stosunku do roku poprzedniego wzrost tych nakładów wyniósł 21%, podczas gdy w przedsiębiorstwach transportu wskaźnik ten wzrósł tylko o mniej więcej 3%. Efekty tych nakładów są widoczne w postaci ok. 37 mln m² nowoczesnej powierzchni magazynowej, która jest w użytkowaniu.

■ Z całości udziałów analizowanej grupy przedsiębiorstw na przedsiębiorstwa gospodarki magazynowej w 2025 r. przypada blisko 60%, zaś na przedsiębiorstwa transportowe 40%.

■ Należy zwrócić uwagę na jeszcze jeden istotny fakt. Otóż w strukturze podziału PKB na środki transportu przypadło w 2024 r. 56 mld zł, podczas gdy nakłady średnich i dużych przedsiębiorstw transportu wyniosły tylko 11 mld zł, tj. ok. 20%. Oznacza to, że nakłady na środki transportu w poważnym stopniu były skoncentrowane w małych przedsiębiorstwach transportowych o zatrudnieniu do 49 osób.

Podsumowując ten fragment tekstu, możemy podkreślić wystąpienie tendencji wzrostu nakładów inwestycyjnych, zwłaszcza w przedsiębiorstwach gospodarki magazynowej, gdzie nakłady w 2025 r. zwiększyły się o 21%.

Konkluzje końcowe

Ostatni fragment artykułu zawiera syntezę ocen szczegółowych, ujętych w całym tekście:

■ Funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej, zwłaszcza transportu w latach 2023–2025 było pod silną presją czynników zewnętrznych, którą przedstawiono na początku artykułu. Wpływ ten jest trudno mierzalny, ale wskaźniki dynamiki niektórych wielkości ekonomicznych są wyrazem negatywnego wpływu uwarunkowań zewnętrznych.

■ Transport i gospodarka magazynowa jako dwie podstawowe branże logistyki wnoszą poważny wkład w tworzenie PKB; w omawianych latach ich udział w tworzeniu nowych wartości zawierał się w przedziale 6,2–6,4%. Należy jednocześnie podkreślić, że w podzielonym PKB udział tych przedsiębiorstw w nakładach inwestycyjnych jest dwukrotnie wyższy i zawiera się w przedziale 11–13%. Zatem wymienione branże są wysoce kapitałochłonne.

■ Rzeczowe wyniki działalności przedsiębiorstw transportowych to przewozy ładunków, które w 2024 r. wyniosły 1437 mln t, z tego na transport samochodowy

przypada 81% całości przewiezionych ładunków, a transport morski ma marginalny udział 0,5%.

■ Zapaść polskiej gospodarki morskiej w okresie transformacji systemowej, w tym przemysłu okrętowego oraz floty handlowej, o czym świadczy ilość przewożonych ładunków, nie dotyczy jednego z jej filarów, tj. portów morskich. Przeładunki w portach w ostatnich latach szybko rosły i w 2024 r. osiągnęły poziom 124 mln t. Port gdański należy do największych portów na Bałtyku.

■ W transporcie i gospodarce magazynowej w 2025 r. funkcjonowało 1275 przedsiębiorstw, z tego 933 przedsiębiorstw transportu. Udział tych przedsiębiorstw w łącznej liczbie przedsiębiorstw średnich i dużych wynosi nieco ponad 7%. Należy jednak podkreślić, że w transporcie funkcjonują przedsiębiorstwa mikro i małe, a ich liczba wielokrotnie przekracza liczbę przedsiębiorstw średnich i dużych.

■ Udział przychodów ze sprzedaży przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej stanowi ok. 5% całości przychodów całego sektora przedsiębiorstw. Natomiast wynik finansowy netto w 2025 r. stanowił 7,6% wyniku całego sektora przedsiębiorstw. Oznacza to, że grupa przedsiębiorstw objętych analizą osiąga wyższą rentowność w stosunku do całego sektora przedsiębiorstw. W latach 2023–2025 przychody ze sprzedaży całego sektora przedsiębiorstw pozostały na tym samym poziomie. Natomiast przychody przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej wzrosły o 13%.

■ Wyniki finansowe przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej są dość korzystne. W okresie objętym analizą wynik finansowy brutto i netto zwiększył się o 20–21%, zaś przychody ze sprzedaży o 13%. W tych proporcjach dynamiki zawiera się korzystny wpływ kosztów działalności. Należy jednak zauważyć, że wynik finansowy na sprzedaży spadł o 1,2%. Występuje wiele jednostek deficytowych, których strata netto w 2024 r. wyniosła 4,3 mld zł, a w 2025 r. 3,2 mld zł. Jeszcze jeden fakt godny odnotowania: wynik finansowy ze sprzedaży (8 mln zł) stanowi tylko połowę wyniku finansowego brutto z całokształtu działalności (15 mln zł); pozostała działalność operacyjna i finansowa przynosi połowę wyniku brutto przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej.

■ Wyniki finansowe kształtują rentowność przedsiębiorstw. Poziom rentowności przychodów ze sprzedaży przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej w latach 2024–2025 był niższy wobec całego sektora przedsiębiorstw i kształtował się w przedziale 2,7–3,2%. Natomiast wskaźniki rentowności brutto i netto były wyższe od ich poziomu w całym sektorze przedsiębiorstw i kształtowały się w przedziale 4,4–5,5%. Źródłem takich relacji były korzystne wyniki na pozostałej działalności operacyjnej oraz działalności finansowej; fakt ten wyjaśniono wyżej. Należy jeszcze zwrócić uwagę na poziom rentowności przedsiębiorstw gospodarki magazynowej. Jest on wyższy w stosunku do przedsiębiorstw

transportu i w 2025 r. wyniósł 7,1%, zaś dla przedsiębiorstw transportu było to 4,6%. Fakt ten wynika m.in. z negatywnego wpływu czynników zewnętrznych, na które są narażone zwłaszcza przedsiębiorstwa transportowe.

■ Aktywa obrotowe przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej mają odmienną strukturę w stosunku do całego sektora przedsiębiorstw. Zapasy mają marginalne znaczenie, a ponad 90% całości tych aktywów stanowią należności i inwestycje krótkoterminowe, w większości w postaci środków pieniężnych. Ten składnik aktywów stanowił w 2025 r. 52% ich całości i zwiększył się w stosunku do 2023 r. o blisko 33%. Taki poziom płynnych aktywów finansowych kształtuje wysoki poziom płynności finansowej, np. wskaźnik płynności gotówkowej w 2025 r. wyniósł 0,84 jako relacja do zobowiązań krótkoterminowych, podczas gdy w całym sektorze przedsiębiorstw wyniósł on 0,31. Należy jednak zwrócić uwagę, że wiele przedsiębiorstw, zwłaszcza transportowych, ma trudności z utrzymaniem płynności. Dotyczy to głównie przedsiębiorstw małych. Czas spływu należności za dostarczone towary i usługi jest nadal długi i w 2025 r. wyniósł 56 dni, a w całym sektorze przedsiębiorstw 52 dni.

■ Ostatni problem, o którym wspomniano w artykule, dotyczy nakładów inwestycyjnych przedsiębiorstw. Po stagnacji tych nakładów w 2024 r., rok 2025 przyniósł ich istotne zwiększenie. Nakłady te wzrosły zwłaszcza w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej – w przedsiębiorstwach transportu o blisko 12%, a w przedsiębiorstwach gospodarki ma-

gazynowej o 21%. W całym sektorze przedsiębiorstw w 2025 r. nakłady zwiększyły się o 3,6%. Wzrost nakładów inwestycyjnych wiąże się przede wszystkim z odblokowaniem środków Unii Europejskiej objętych Krajowym Planem Odbudowy.

■ Należy podkreślić szczególnie wysoką dynamikę nakładów inwestycyjnych w gospodarce magazynowej. Efektem tego jest dynamiczny wzrost nowoczesnej powierzchni magazynowej, która na koniec 2025 r. szacowana jest na ok. 37 mln m², z dalszą perspektywą wzrostu.

Artykuł zawiera prezentację i ocenę kluczowych procesów kształtowania sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw transportu i gospodarki magazynowej. Wiele z nich skonfrontowano z wynikami polskiego sektora przedsiębiorstw średnich i dużych. Transport i gospodarka magazynowa jako podstawowe ogniwa procesów logistycznych w większości w latach 2023–2025 osiągnęły korzystne wyniki swojej działalności, zarówno rzeczowe, jak i finansowe. W wielu segmentach działalności wyniki te są korzystniejsze niż w całym sektorze przedsiębiorstw średnich i dużych. Dotyczy to zwłaszcza wyników finansowych, poziomu rentowności, płynności finansowej, nakładów inwestycyjnych. Należy jednak podkreślić, że niektóre mniej korzystne wyniki przedsiębiorstw transportu wynikają z silnego wpływu zewnętrznych uwarunkowań, na które wskazano. Mimo tych negatywnych uwarunkowań potencjał tej grupy przedsiębiorstw oraz dotychczasowe osiągnięcia wskazują na dalszą korzystną perspektywę ich funkcjonowania i rozwoju.

Bibliografia/References

- GUS. (2024). *Biuletyn Statystyczny*, (10).
 GUS. (2025). *Biuletyn Statystyczny*, (10).
 GUS. (2026). *Biuletyn Statystyczny*, (2).
 Przybylski, R. (2026). Postępuje konsolidacja branży transportu drogowego. *Rzeczpospolita*, 26.02.2026.
 Roguski, M. (2026). Magazyny nie podzielią losu biur. *Rzeczpospolita*, 20.03.2026.
 Skowronek, Cz. (2021). Gospodarka morska w zaniku. *Przegląd*, (12).

Prof. dr hab. Czesław Skowronek

Polski ekonomista i polityk, wieloletni wiceminister (1986–1990), kierownik resortu rynku wewnętrznego w rządzie Jana Krzysztofa Bieleckiego (1991), a także wieloletni nauczyciel akademicki, specjalista w dziedzinach analizy ekonomiczno-finansowej, logistyki i rachunkowości. Jest promotorem ponad 200 prac magisterskich i licencjackich oraz ośmiu prac doktorskich, a także autorem wielu publikacji z dziedziny ekonomii. Od początku drogi naukowej był związany z PWE, gdzie opublikował m.in. książki: *Analiza gospodarki materiałowej w przedsiębiorstwie przemysłowym* (pierwsze wydanie 1965 r., pięć wydań) i *Logistyka w przedsiębiorstwie* (wraz ze Zdzisławem Sarjuszem-Wolskim, pierwsze wydanie 1995 r., pięć wydań).

Prof. dr hab. Czesław Skowronek

Polish economist and politician, long-time deputy minister (1986–1990), head of the internal market department in the government of Jan Krzysztof Bielecki (1991), as well as a long-time academic teacher, specialist in the fields of economic and financial analysis, logistics and accounting. He is the promoter of over 200 master's and bachelor's theses and eight doctoral theses, as well as the author of many publications in the field of economics. From the beginning of his scientific career, he was associated with PWE, where he published e.g. books: *Analiza gospodarki materiałowej w przedsiębiorstwie przemysłowym* (*Analysis of material management in an industrial enterprise*, first edition 1965, five editions) and *Logistyka w przedsiębiorstwie* (*Logistics in an enterprise*, together with Zdzisław Sarjusz-Wolski, first edition 1995, five editions).