

Sytuacja firm z branży transportu towarowego

Monitoring Branżowy

PKO Bank Polski
Luty 2026



Centrum
Analiz



Sytuacja firm
z branży
transportu
towarowego

Spis treści

Wprowadzenie.....	<u>3</u>
1. Wyniki krajowego transportu towarowego.....	<u>4</u>
2. Sytuacja w poszczególnych gałęziach transportu.....	<u>11</u>



Wprowadzenie

Branża transportu towarowego to jeden z kluczowych sektorów polskiej gospodarki, nie tylko zapewniający przepływ dóbr na rynku krajowym i międzynarodowym, ale również przynoszący duże wpływy z eksportu. Obejmuje ona transport towarowy: drogowy, kolejowy, morski, lotniczy i rurociągowy – gałęzie o różnej specyfice. W ostatnich latach sektor transportu towarowego mierzył się z trudnym otoczeniem gospodarczym, a sytuacja w poszczególnych gałęziach transportu kształtowała się bardzo odmiennie.

Rok 2025 prawdopodobnie przyniósł lekki spadek przychodów, co oznaczałoby kontynuację stagnacji obserwowanej od 2023, którą z kolei poprzedzał dynamiczny wzrost w latach 2021–2022. W 1h25 wyniki finansowe uległy poprawie, głównie dzięki stabilizacji kosztów pracy oraz umiarkowanemu poziomowi cen paliw i energii. Jednak transport morski odczuł negatywnie zakłócenia w globalnych łańcuchach dostaw oraz spadek stawek frachtowych.

Prognozy na 2026 sugerują możliwe ustabilizowanie przychodów w większości gałęzi transportu, a w wybranych segmentach – powrót na ścieżkę wzrostu. W obszarze kosztów, z jednej strony osłabła presja płacowa, możliwa jest również stabilizacja cen paliw, a z drugiej – wzrastają opłaty drogowe w Polsce i krajach UE oraz zwiększają się wydatki na modernizację floty samochodowej i taboru kolejowego.

W najbliższych latach sektor pozostanie pod wpływem: relatywnie korzystnej koniunktury gospodarczej, modernizacji infrastruktury i taboru, dalszego postępu technologicznego i szerszego wykorzystania AI, a także rosnącej roli transportu intermodalnego.

Pomimo wyzwań, polskie firmy – w tym również te z przewagą kapitału krajowego – utrzymują przewagę konkurencyjną, szczególnie w transporcie drogowym towarów.

Patrząc na przewozy ładunków widzimy wyraźne zróżnicowanie trendów. W 2025 transport samochodowy odnotował 2. kolejny rok osłabienia, transport morski 4. rok mniejszych przewozów, a praca przewozowa kolei spadała już 3. raz z rzędu. Jednocześnie rośnie znaczenie transportu intermodalnego, który osiągnął rekordowy udział w pracy przewozowej kolei; wzrosły również przeładunki w polskich portach morskich. W transporcie lotniczym zanotowano w 2025 kontynuację zwiększenia wolumenów cargo on board.

Wyzwania strukturalne, tj. wysokie koszty pracy, duża konkurencja oraz zmienność otoczenia regulacyjnego, nadal jednak będą determinować zdolność przedsiębiorstw do poprawy efektywności i marż. Równocześnie rosnąca złożoność łańcuchów dostaw zwiększa znaczenie efektywności logistycznej oraz zdolności firm do szybkiej adaptacji.



1. Wyniki krajowego transportu towarowego



Bank Polski

#1.



2025 nie przyniósł wyraźnego przełomu w branży transportu towarowego, podobnie może być w 2026

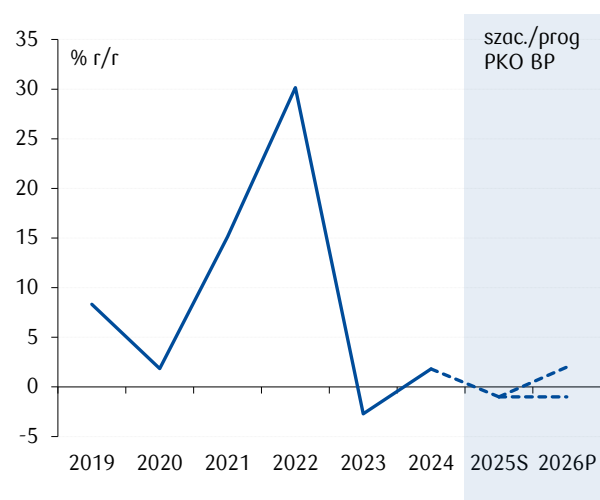
Rok 2025 przyniósł prawdopodobnie lekki spadek przychodów w krajowej branży transportu towarów. Taki wynik oznaczałby czwarty rok z rzędu z przychodami kształtującymi się na poziomie ok. 130 mld zł (firmy >9 zatr.). Obroty wzrastały wyraźnie w latach 2021-2022 – odpowiednio o 15% i 30%. W kolejnych trzech latach spadały lub wzrastały, ale skala zmian nie przekraczała +/-3% r/r.

Dane za 1h25 wskazują na niższe przychody w relacji rocznej w głównych gałęziach transportu towarowego: drogowym o 0,3% i kolejowym o 7,4%. Przychody w pozostałych gałęziach były wyższe niż rok wcześniej. Wstępne dane o przewozach ładunków w 2h25 nie napawają optymizmem – branża raczej nie odrobiła spadków przychodów z 1h25.

Przewidujemy, że w 2026 przychody w branży nie zmienią się znacząco. Pozytywnie oddziałują korzystna koniunktura w Polsce, w tym ożywienie inwestycji, oraz nieco lepsze perspektywy dla gospodarek unijnych. Wzrost przychodów bardziej prawdopodobny jest w przypadku kolei, ale nie spodziewamy się dużej poprawy w transporcie drogowym.

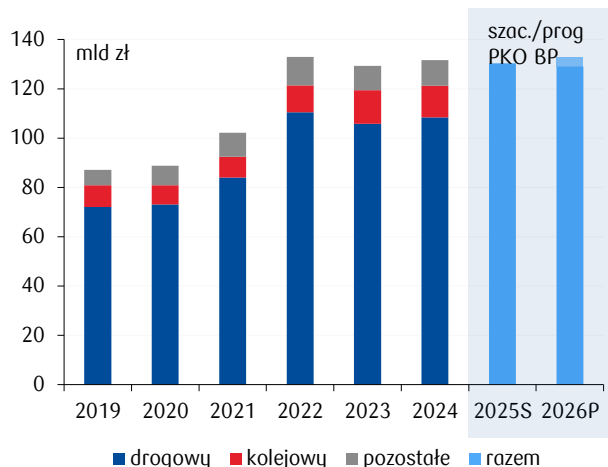
W trzech ostatnich latach przychody w branży transportowej zmieniały się minimalnie

Dynamika przychodów ogółem, firmy z branży transportu towarowego



W przychodach dominuje transport drogowy, dla którego ostatnie lata były trudne

Przychody ogółem, firmy z branży transportu towarowego



Źródło: GUS, PONT Info (firmy >9 prac.), PKO Bank Polski



Mimo braku wzrostu przychodów, w 2025 mogły poprawić się wyniki finansowe firm w transporcie towarowym

Prawdopodobnie w 2025 wszystkie analizowane branże osiągnęły zysk netto. W 1h25 ich łączny wynik finansowy wyniósł 2,39 mld zł i był o ¼ wyższy niż rok wcześniej. Największy wpływ miał na to wzrost zysku w transporcie drogowym (+0,33 mld zł, r/r) i rurociągowym (+0,15 mld zł). Na skutek zakłóceń żeglugi na kluczowych trasach i spadku stawek frachtowych, o ponad

70% (-0,06 mld zł) obniżyły się zyski transportu morskiego.

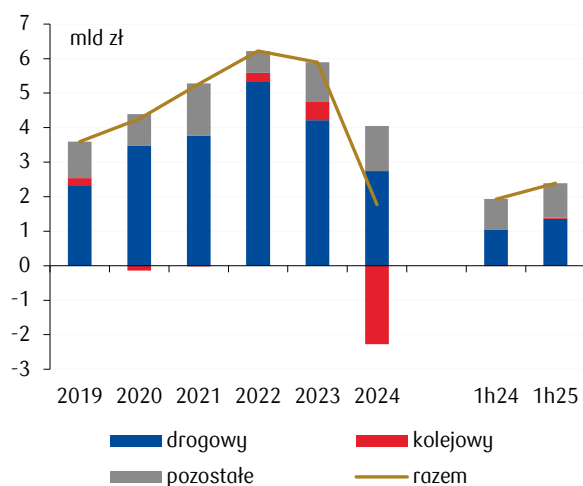
Przewidujemy, że rok 2026 będzie spokojniejszy, jeśli chodzi o wzrost kosztów w porównaniu z 2025.

Po pierwsze, zakładamy wolniejszy wzrost wynagrodzeń w transporcie. Po drugie, ceny energii prawdopodobnie utrzymają się na w miarę stabilnym poziomie, a ceny paliw

raczej nie powinny wzrosnąć, oczywiście o ile nie dojdzie do silnych szoków geopolitycznych. W drugą stronę działa jednak wzrost opłat drogowych dla transportu ciężarowego. **Dzięki korzystnej koniunkturze gospodarczej i dalszemu powolnemu wzrostowi handlu międzynarodowego oczekujemy lekkiego zwiększenia zysków także w 2026.**

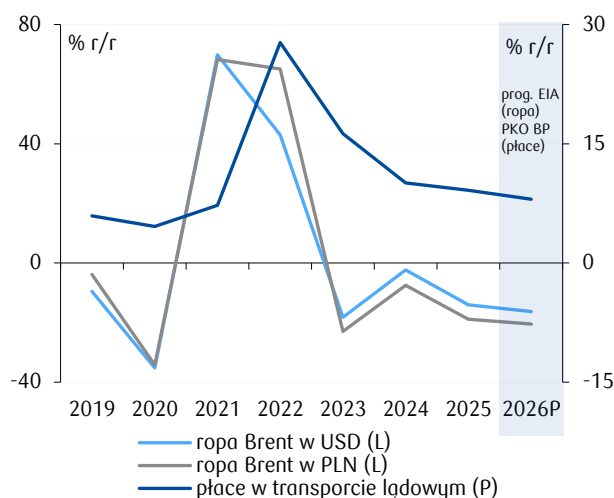
W 1h25 wynik finansowy branży był zauważalnie lepszy niż w 1h24

Wynik finansowy netto, firmy z branży transportu towarowego



Maleje presja na koszty ze strony cen ropy oraz płac w transporcie

Dynamika r/r średniorocznych cen ropy Brent oraz płac w transporcie lądowym i rurociągowym



Źródło: GUS, PONT Info (firmy >9 prac.), Macrobond, EIA, PKO Bank Polski



Prawdopodobne lekkie odbicie dynamiki inwestycji w transporcie w 2025, przy spowolnieniu wzrostu płac

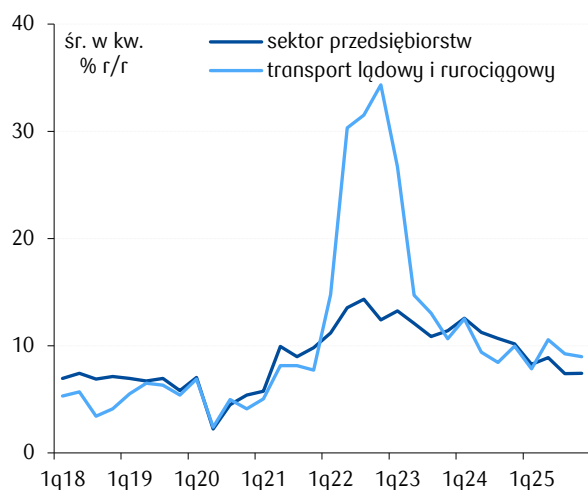
Presja kosztowa w transporcie lądowym ze strony rynku pracy osłabła po gwałtownym wzroście w latach 2022-2023 (m.in. wejście w życie Pakietu Mobilności, czy odczuwalny deficyt pracowników), ale nadal była wyższa niż na przełomie lat „nastych” i 20-tych. Zjawisko to ograniczało przestrzeń do poprawy marż i wymuszało dalszą konsolidację rynku (przede wszystkim w transporcie drogowym).

W 2024 cykl inwestycyjny w sektorze wszedł w fazę korekty – nakłady silnie spadły (zwłaszcza w transporcie drogowym i morskim), co może ograniczać potencjał wzrostu oraz modernizacji i elektryfikacji floty. **Przewidujemy, że w 2026 inwestycje w branży odbiją do ok. 8%** (m.in. dzięki środkom z KPO) vs 3% możliwym w 2025. Jak przewiduje [PKO Leasing](#), rynek flot TSL będzie rósł, choć firmy będą podchodziły do inwestycji ostrożnie,

wybierając pojazdy pod kątem efektywności i opłacalności. **Firmy z branży planują inwestycje przy szerszym wykorzystaniu nowoczesnych technologii** – tj. telematiki, systemów monitorowania floty i nawigacyjnych, automatyzacji procesów logistycznych, ulepszonych systemów zarządzania, optymalizacji tras i oszczędności paliwa, a także wykorzystaniu w przyszłości pojazdów autonomicznych.

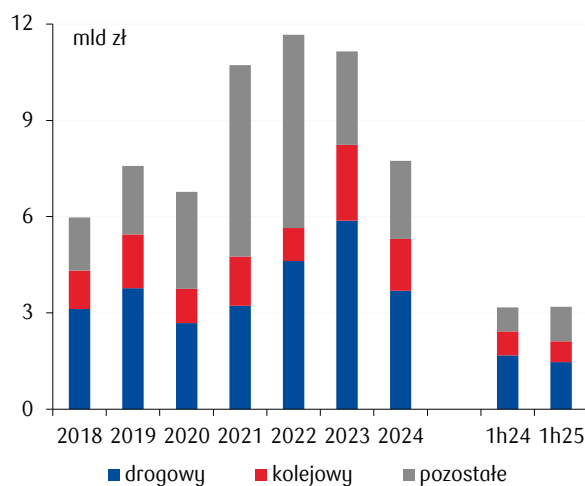
W 2025 dynamika płac w transporcie znów przekraczała wzrost płac dla firm ogółem

Dynamika płac r/r, sektor przedsiębiorstw ogółem oraz transport lądowy i rurociągowy



W 1h25 inwestycje w transporcie drogowym i kolejowym spadły r/r, wzrosły w pozostałych

Nakłady inwestycyjne, firmy z branży transportu towarowego



Źródło: GUS, PONT Info (firmy >9 prac.), PKO Bank Polski



W sektorze transportowym nadal przeważa pesymizm, a koszty zatrudnienia stały się jeszcze powszechniejszą barierą

Od października 2021 w branży transportu lądowego przeważają negatywne oceny koniunktury. Pesymizm nadal jest spory, ale w ostatnich miesiącach nieco osłabł. W 2025 indeks wyniósł średnio -6,9 wobec -8,3 przeciętnie w 2024.

Piąty rok z rzędu lekko przeważały firmy transportowe spodziewające się wzrostu cen swoich usług. Średnio w 2025

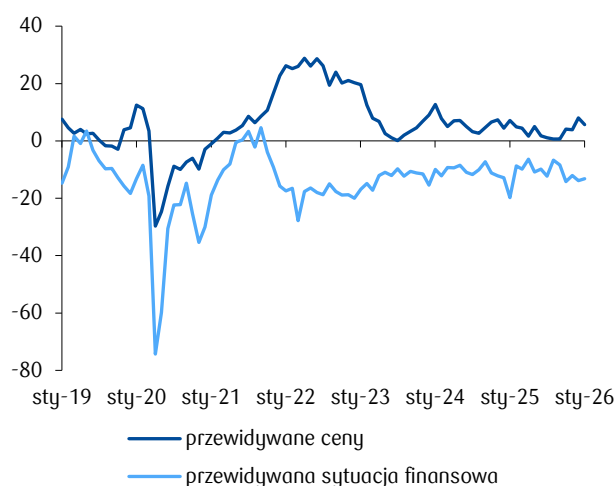
przewaga firm spodziewających się podwyżek wynosiła 3,6pp. Nadal negatywnie przewidywano przyszłą sytuację finansową w najbliższym kwartale.

Najbardziej powszechną barierą działalności w branży pozostają wysokie koszty zatrudnienia. Średnio w 2025 wskazywało na nią 72% badanych firm. Przedsiębiorstwa raportowały

jako niedogodności także m.in.: wysokie obciążenia na rzecz budżetu, niepewność ogólnej sytuacji gospodarczej, niejasne, niespójne i niestabilne przepisy prawne, jak również zbyt dużą konkurencję ze strony firm krajowych i zagranicznych. Ustabilizował się odczyt bariery niedoborów wykwalifikowanych pracowników, który wyniósł przeciętnie w 2025 ok. 31%.

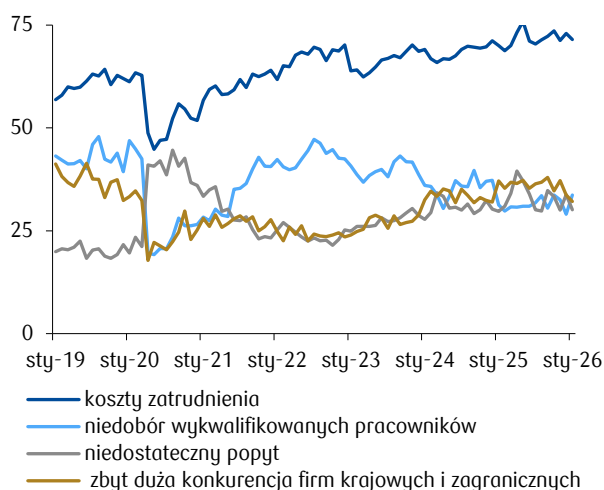
Firmy spodziewają się słabych perspektyw, mimo oczekiwanych podwyżek cen

Wartości dodatnie, to przewaga firm przewidujących poprawę sytuacji lub wzrost cen w najbliższych 3 miesiącach



Wzrosło znacznie najważniejszej bariery, czyli kosztów zatrudnienia

Wybrane bariery działalności w transporcie lądowym, % wskazań firm



Źródło: Badania koniunktury GUS, PKO Bank Polski



Dominujące w strukturze przewozy transportem samochodowym w 2025 wciąż były niższe niż w 2019

Od lat transport samochodowy dominuje w przewozach towarów, wskutek relatywnie wysokiej prędkości wobec kolei, bezkonkurencyjności w dostawach *door-to-door* oraz w obsłudze tzw. pierwszej i ostatniej mili. **W najbliższych latach może nastąpić niewielka zmiana struktury transportu na korzyść kolei.** Sprzyjają temu inwestycje infrastrukturalne i większa popularność transportu intermodalnego. **Dalszy rozwój infrastruktury**

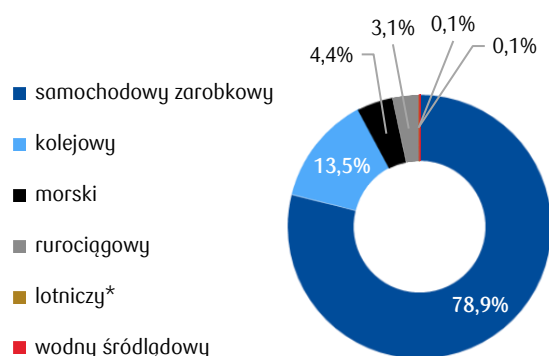
portowej wspiera transport morski.

W 2025 przewozy transportu towarowego ogółem wg masy, realizowane przez polskie firmy, były o 12% niższe niż w 2019. Największy spadek odnotowały transport morski (o blisko 1/3) i samochodowy (o niespełna 1/5). 7-procentowa obniżka miała miejsce w transporcie kolejowym. Natomiast transport rurociągami wzrósł o 4% wobec 2019.

Na 2026 prognozujemy bardzo niewielką poprawę przewozów w transporcie towarowym ogółem, dzięki lekkiemu polepszeniu koniunktury, wzrostowi inwestycji i konsumpcji oraz dalszemu rozwojowi e-commerce. Coraz istotniejsza dla sektora jest kwestia konieczność stopniowej dekarbonizacji branży (co przedstawiliśmy w naszym raporcie [Dekarbonizacja transportu](#)) oraz kwestie ESG.

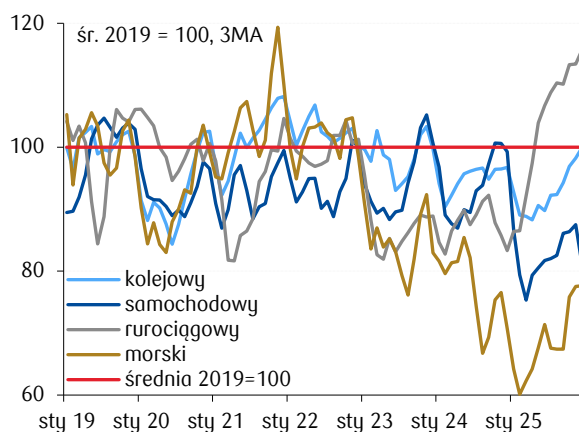
Transport drogowy wykonuje 79% pracy przewozowej w transporcie towarowym

Dane wg pracy przewozowej w mln tkm (2024), * transport lotniczy – polscy przewoźnicy



Przewozy transportem samochodowym i morskim wciąż wyraźnie niższe niż w 2019

Przewozy, wg masy ładunków, realizowane przez polskie firmy





Przewoźnicy krajowi są częściej rentowni niż firmy z przewagą kapitału zagranicznego

W transporcie drogowym i przeprowadzkach rentowność sprzedaży netto była wyższa w firmach z przewagą kapitału krajowego w latach 2018-2024 o blisko 2pp. Podobna zależność obserwowana była również w towarowym transporcie kolejowym do 2023 (przewaga rentowności firm krajowych wyniosła ok. 1,5pp), jednak w 2024 uległa odwróceniu ze względu na złe wyniki jednego z dużych polskich przewoźników.

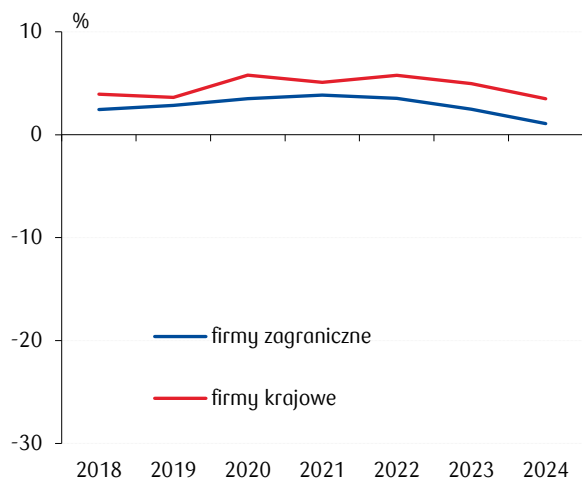
Firmy krajowe osiągały wyższe marże w wielu branżach przetwórstwa przemysłowego (por. [Makro Focus: Rola krajowego kapitału w gospodarce - spojrzenie makro i branżowe](#), s. 21).

Udział rentowych firm krajowych transportu drogowego towarów był przeciętnie sporo wyższy niż zagranicznych w 2024 (77% vs 58%), a w branży transportu kolejowego towarów różnica ta była mniejsza (74% vs 68%).

Firmy z przewagą kapitału krajowego generują ponad 70% przychodów transportu kolejowego towarów i powyżej 64% sektora towarowych przewozów drogowych i przeprowadzek

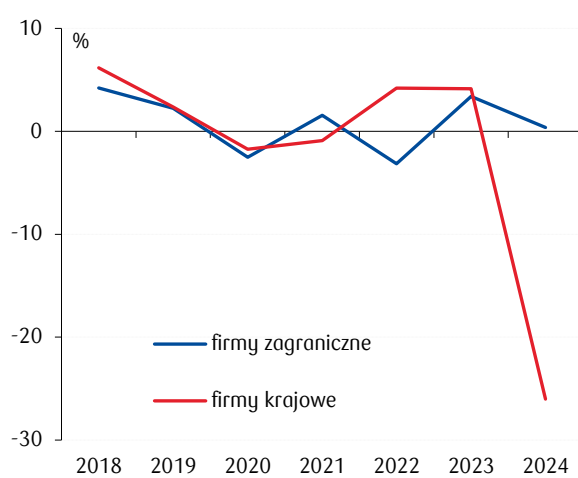
Rentowność sprzedaży netto (ROS) wyższa w firmach krajowych w transp. drogowym

ROS = wynik finansowy netto / przychody netto ze sprzedaży



W 2024 silny spadek rentowności, zwłaszcza firm krajowych, w transporcie kolejowym

ROS = wynik finansowy netto / przychody netto ze sprzedaży



Źródło: GUS, PONT Info (firmy krajowe = firmy z przeważającym kapitałem krajowym; firmy >9 prac.), PKO Bank Polski



2. Sytuacja w poszczególnych gałęziach transportu



Bank Polski

#1.



W transporcie drogowym towarów oczekujemy w 2026 tylko bardzo niewielkich zmian na lepsze

Od 2022 roczne przychody transportu drogowego towarów przekraczają 100 mld zł, jednak w ostatnich tempo ich wzrostu znacząco spowolniło lub notowano nawet spadek przychodów, co pociągnęło w dół poziom rentowności. Wyniki 1h25 wskazują prawdopodobną stabilizację przychodów w całym 2025, przy zakładanej bardzo niewielkiej poprawie w 2h25.

W 2026 przychody transportu drogowego towarów mają szansę na ok. 1% wzrost dzięki trwającej korzystnej koniunkturze gospodarczej oraz lekkiej poprawie sytuacji w UE – w tym w Europie Zachodniej, gdzie polskie firmy są znaczącym przewoźnikiem. Czynnikiem sprzyjającym będą też rządowe dopłaty do ponad 100 tys. wymienionych tachografów.

Poza istotnymi brakami kadrowymi utrzymującymi

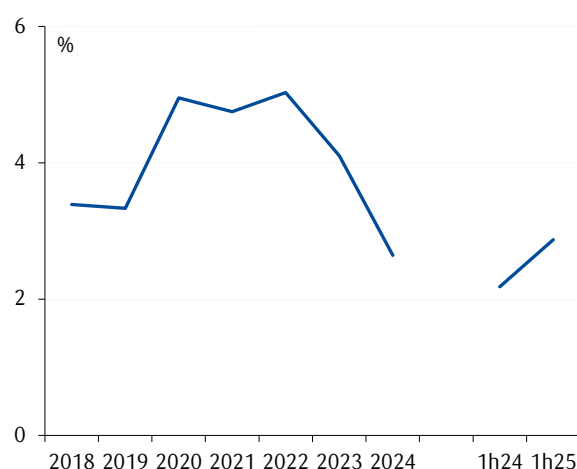
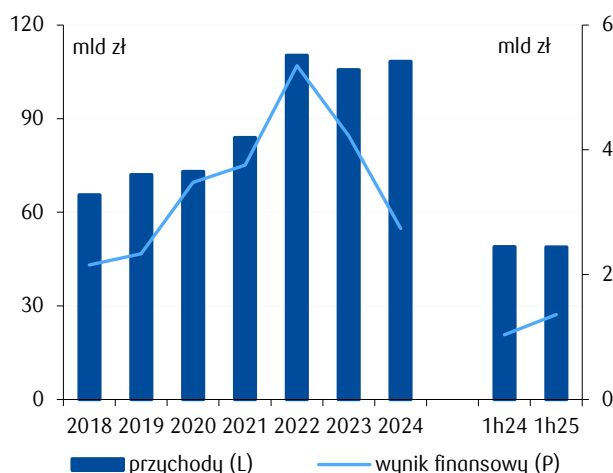
podwyższoną presję płacową w branży, mimo zatrudniania imigrantów, wyzwaniem dla firm transportu drogowego będzie zwiększenie kosztów działalności w 2026 wskutek rozszerzenia sieci płatnych dróg w Polsce (o 645 km do 5900 km). Sektor negatywnie odczuje również zwiększenie opłat drogowych w Polsce i niektórych krajach UE (np. we Francji, Holandii, Niemczech czy na Węgrzech).

W całym 2025 zysk netto firm transportu drogowego prawdopodobnie lekko odbił...

Przychody ogółem, wynik finansowy netto

... wraz z możliwym blisko 1pp wzrostem rentowności sektora

ROS = wynik finansowy netto / przychody netto ze sprzedaży



Źródło: GUS, PONT Info (firmy >9 prac.), PKO Bank Polski



Oczekujemy, że 2026 przyniesie stabilizację przewozów ładunków transportem samochodowym po 2 latach spadków

Szacujemy, że przewozy transportem samochodowym w 2025 zmniejszyły się silniej niż w 2024 (8% wobec 3%). Przez większość 2025 natężenie ruchu pojazdów ciężkich było niższe niż w analogicznych miesiącach 2024, średnio o 12% (podobny spadek jak w 2024).

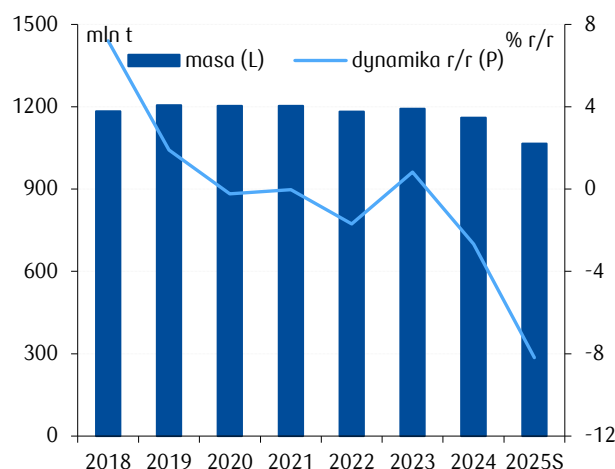
Przewidujemy, że w 2026 dzięki stabilnemu wzrostowi gospodarczemu, w tym ożywieniu inwestycji, przewozy

transportem drogowym co najmniej ustabilizują się. Relatywnie duża skala polskiej gospodarki wygeneruje lekko zwiększający się popyt na przewozy krajowe, nieznacznie wzrośnie też, słabsze w ostatnich latach, zapotrzebowanie na obsługę handlu międzynarodowego. Pozytywnie na sektor oddziałuje rozwój krajowej sieci dróg, w tym szybkiego ruchu i autostrad. Zyskujące

na popularności modele dostaw firm logistycznych (np. *same-day delivery*) sprzyjają korzystaniu z transportu drogowego. Duża liczba firm wzmacnia konkurencyjność i dostępność usług. Wciąż możliwe jest oferowanie relatywnie niższych stawek przewozowych na tle firm z Europy Zachodniej dzięki względnie niewysokim kosztom operacyjnym i konkurencyjnym płacowo zasobom siły roboczej.

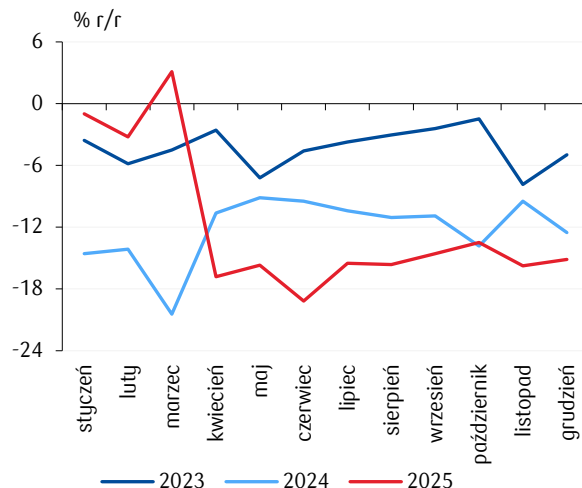
Szacujemy spadek przewozów ładunków transportem samochodowym o 8% w 2025

Masa przewiezionych ładunków transportem samochodowym, pełna zbiorowość, polskie firmy, 2025 - szacunek



Od trzech lat ruch pojazdów ciężkich na głównych drogach maleje

Natężenie ruchu dla standardowych stanowisk pomiarowych, dla których są dane w poszczególnych miesiącach lat 2019-2025



Zródło: GUS, szacunki własne na podstawie danych GDDKiA, PKO Bank Polski

Kondycja transportu kolejowego towarów w 1h25: stabilizacja po trudnym 2024

Wyniki finansowe branży kolejowego transportu towarów w 1h25 wskazują, że **sektor powoli wychodzi z głębokiego załamania**, które miało miejsce w 2024 wskutek spadków w przewozach przede wszystkim węgla i produktów rolnych. Mimo że przychody w 1h25 były niższe o 7,4% niż rok wcześniej, branża zdołała osiągnąć niewielki zysk netto w wysokości 27 mln zł, dzięki poprawie efektywności kosztowej. Silniejsze niż przychodów było

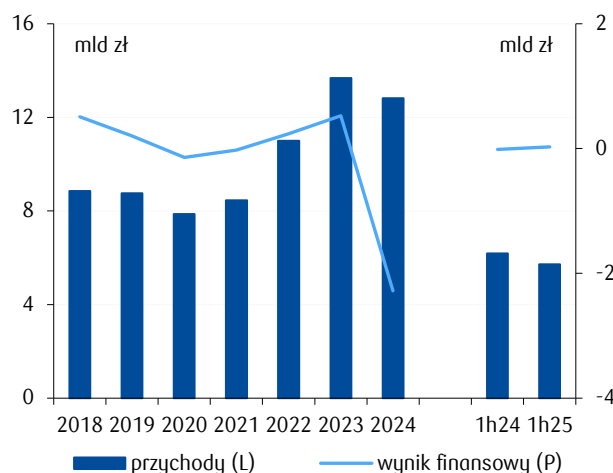
tempo spadku kosztów (-8,1% r/r). W rezultacie w 1h25 nastąpiło delikatne odbicie rentowności. Wskaźnik ROS ponownie znalazł się „nad kreską”, co można uznać za sygnał stabilizowania się sytuacji po wcześniejszym gwałtownym spadku.

Na 2026 prognozujemy stabilizację sytuacji w branży, a na jej stopniową poprawę prawdopodobnie trzeba będzie jeszcze trochę poczekać.

Wsparciem w 2026 będą większe przewozy węgla wskutek mroźnej zimy, jak również materiałów budowlanych (w tym kruszyw), rudy i stali dzięki wzrostowi inwestycji, co pozostanie czynnikiem wspomagającym także w kolejnych latach. Pozytywnie na sytuację w branży będą oddziaływać kontynuacja inwestycji infrastrukturalnych i dalsze nakłady na tabor.

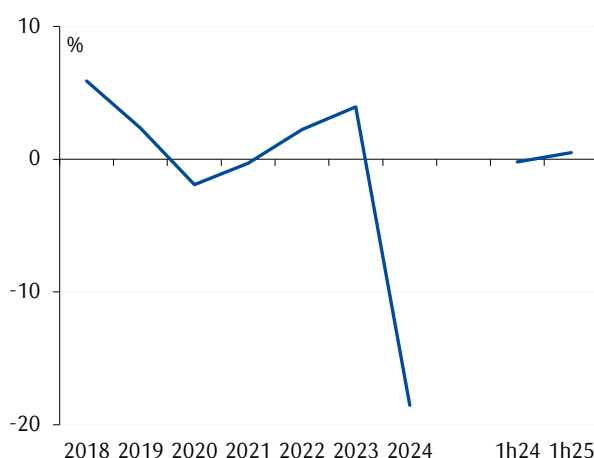
Wyniki 1h25 wskazują na możliwy lekki spadek przychodów kolei w całym 2025

Przychody ogółem, wynik finansowy netto



W 1h25 firmy kolejowe balansowały na granicy rentowności

ROS = wynik finansowy netto / przychody netto ze sprzedaży



Źródło: GUS, PONT Info (firmy >9 prac.), PKO Bank Polski



Kolej towarowa nadal „pod kreską” i bez perspektyw na istotne odbicie w najbliższych latach

Rok 2025 był 3. z rzędu, kiedy praca przewozowa kolei towarowej spadła, wskutek m.in. mniejszych przewozów węgla i zbóż. Zmniejszyła się zarówno masa ładunków, jak i średnia odległość ich przewozu.

Na 2026 przewidujemy stabilizację przewozów koleją dzięki nieco lepszej koniunkturze.

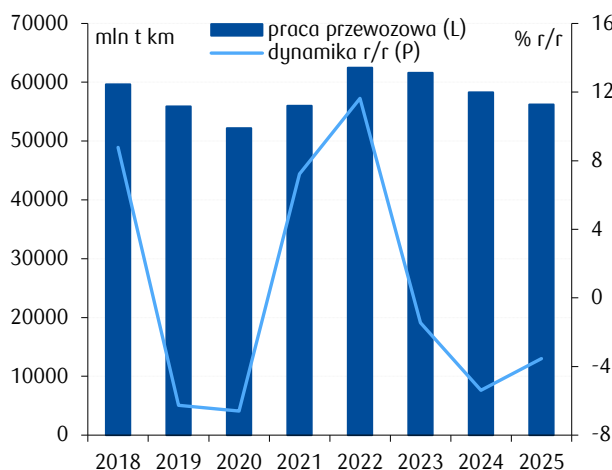
Stopniowo wzrasta znaczenie transportu intermodalnego

na kolei. Intermodal zanotował w 1-3q25 (ostatnie dostępne dane) rekordowo wysoki udział w pracy przewozowej kolei towarowej ogółem na poziomie 16,7% (vs 16,1% w całym 2024 i 12,6% w 2019). Pozytywnie na wysokość udziału transportu intermodalnego wpływają m.in.: spadki przewozów koleją innych grup towarowych (zwłaszcza węgla i artykułów rolnych, a także koksu, brykietów i produktów rafinacji ropy

naftowej), jak również obserwowana kontynuacja rekordowo wysokich przeładunków kontenerów w polskich portach. Branża oczekuje dalszego wzrostu udziału intermodalu w kolejowych przewozach towarowych ogółem w najbliższych latach - do osiągnięcia udziału w wysokości nawet ok. 20% w długim okresie.

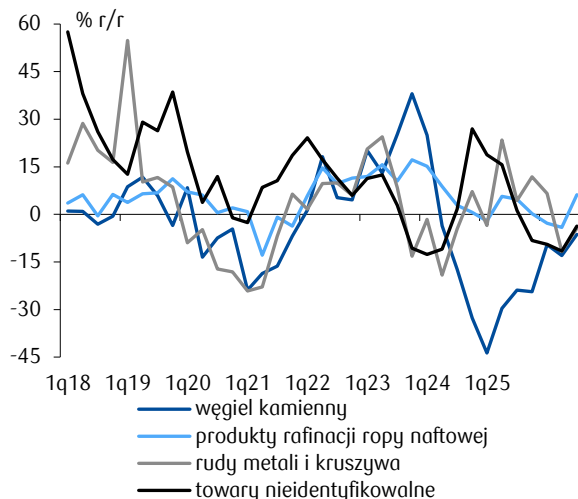
Od szczytu w 2022 systematycznie maleją przewozy ładunków transportem kolejowym

Przewozy wg pracy przewozowej, pełna zbiorowość



W 2025 nastąpił duży spadek przewozów węgla

Dynamika pracy przewozowej kolei towarowej wg wybranych grup towarowych



Źródło: UTK, PKO Bank Polski



Transport morski pod presją: w 1h25 wyraźnie wzrosły przychody, ale załamała się rentowność

W 1h25 transport morski odnotował wyraźne odbicie przychodów w skali roku i wartość przychodów była nawet wyższa niż notowana w całym 2024. Jednak zysk netto branży znacząco się pogorszył wskutek narastania presji kosztowej, co wyraźnie przełożyło się na **skokowe obniżenie rentowności** (do 0,8% vs 7,6% w 1h24). Utrzymujący

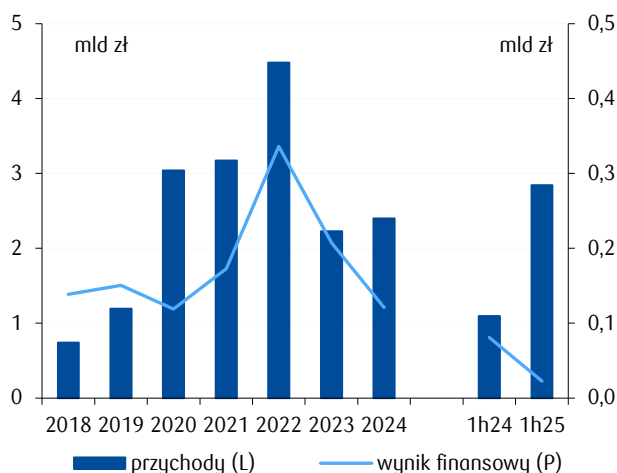
się trend spadkowy rentowności może wskazywać, że firmy działające w transporcie morskim potrzebują czasu na dostosowanie swojej struktury kosztów do nowych warunków rynkowych – w tym do obniżenia wobec poprzednich lat cen frachtu oraz nadal występujących zakłóceń w żegludze – wydłużających czas i zwiększających koszt części

rejsów.

Zakładamy lekką poprawę wyników transportu morskiego w 2026 dzięki dalszemu rozwojowi handlu międzynarodowego, jednak dynamika przychodów branży prawdopodobnie istotnie spowolni wskutek wysokiej bazy statystycznej z 2025.

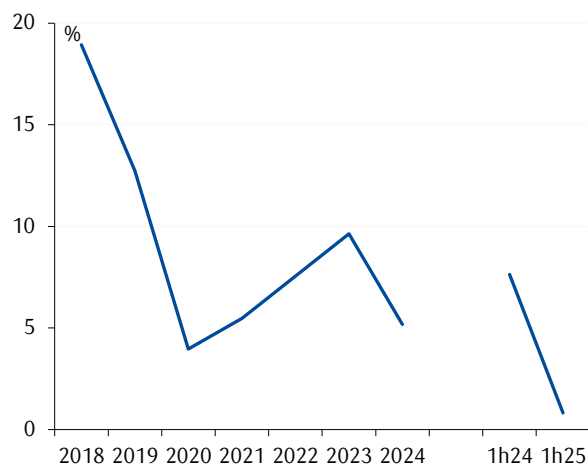
W 1h25 przychody transportu morskiego odbiły, jednak zysk netto spadł

Przychody ogółem, wynik finansowy netto



Pogarsza się rentowność transportu morskiego

ROS = wynik finansowy netto / przychody netto ze sprzedaży



Źródło: GUS, PONT Info (firmy >9 prac.), PKO Bank Polski



Polskie firmy tracą udział w transporcie morskim, choć porty radzą sobie całkiem dobrze

Od 4 lat konsekwentnie po ok. 10% rocznie spadają przewozy **transportem morskim realizowane przez polskie firmy**. Natomiast lepsza była sytuacja w **przeładunkach towarów w portach**, które w 2025 przekroczą 127 mln t (2. najwyższy odczyt), przy rekordowych przeładunkach kontenerów.

W najbliższych latach przewidywany jest stopniowy wzrost znaczenia transportu

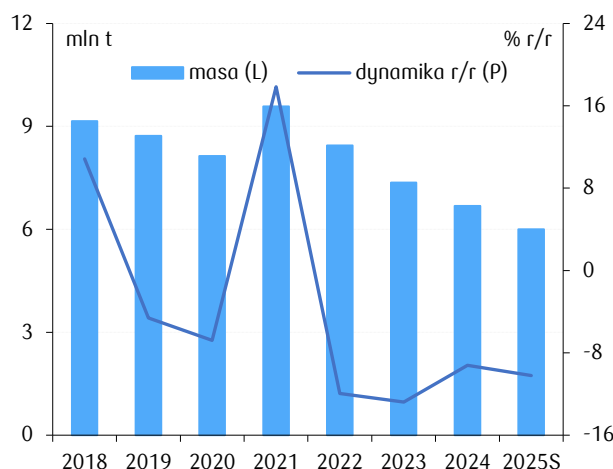
morskiego, przy powolnym zwiększeniu wolumenu handlu międzynarodowego.

Czynnikami pozytywnymi dla rozwoju portów są: wzrost przepustowości przeładunkowej dzięki stopniowej rozbudowie i modernizacji infrastruktury oraz inwestycje: w rozbudowę nabrzeży, pogłębianie podejść do portów, budowa i rozbudowa magazynów oraz w rozwój infrastruktury kolejowej i intermodalnych terminali

przeładunkowych, a także w przygotowanie terenów inwestycyjnych w portach i ich okolicach. Pozytywnie na sektor morski wpływa też dalsza automatyzacja i cyfryzacja logistyki i transportu morskiego (np. inteligentne systemy nawigacyjne, systemy zarządzania ruchem, automatyzacja przeładunków), dostępność wykwalifikowanej kadry, transport sprzętu wojskowego oraz rozwój energetyki wiatrowej *off-shore*.

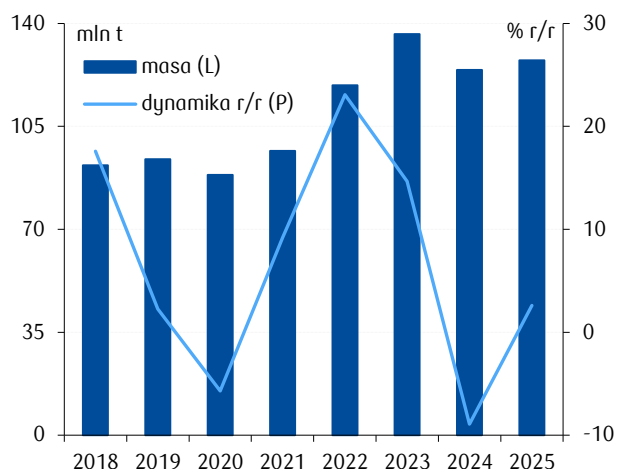
Od 2021 przewozy ładunków transportem morskim systematycznie maleją...

Przewozy ładunków transportem morskim pełna zbiorowość, polskie firmy, 2025 - szacunek



... choć przeładunki w polskich portach są znacznie bardziej stabilne

Przeładunki w polskich portach morskich





Transport lotniczy towarów odbił po pandemii, ale wyniki finansowe mocno się wahają

Po pandemicznym załamaniu, od 2021 przychody transportu lotniczego osiągają co najmniej 0,7 mld zł rocznie. Wyniki finansowe netto branży istotnie wahały się, w tym spadły do zaledwie 12 mln zł w 2023, jednak już w 2024 poziom zysku netto odbił ponad 10-krotnie. Blisko potrojenie wyników r/r przyniosła 1h25, co pozwala zakładać ich istotny wzrost w całym 2025 i korzystną perspektywę na 2026. Poprawa sytuacji pozwoli zapewne

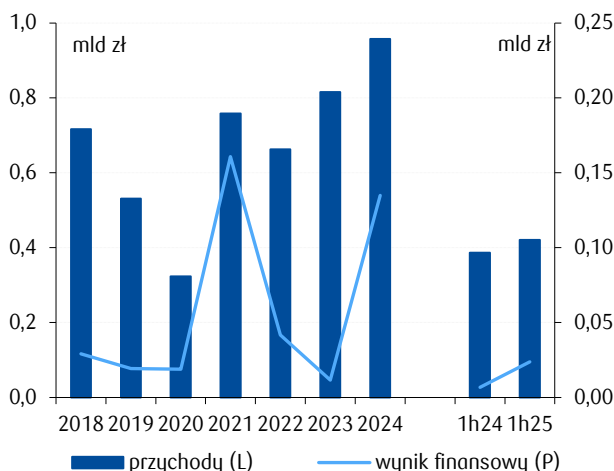
na lekkie polepszenie rentowności branży.

Branża transportu lotniczego towarów odczuwa w dalszym ciągu niedobory kadrowe (m.in. kontrolerzy ruchu lotniczego, czy obsługa techniczna samolotów). Problemem dla linii lotniczych są też ograniczenia w dostępności nowych samolotów (długi okres oczekiwania na nowe maszyny i opóźnienia w dostawach). Perspektywy rynku lotniczego

w Polsce są uzależnione od skali rozbudowy lotnisk i zwiększenia ich przepustowości, co wpłynie też pozytywnie na ruch cargo. Wyzwaniem dla branży jest i będzie dekarbonizacja sektora, w tym konieczność coraz większego wykorzystania (obecnie ponad 2-krotnie droższego niż tradycyjne) paliwa zrównoważonego SAF - na lotniskach UE z udziałem co najmniej: 2% w 2025, 6% w 2030, 20% w 2035 aż do 70% w 2050.

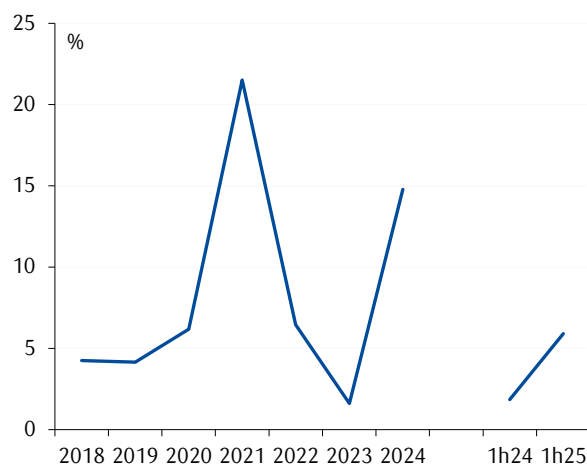
Przychody i zysk netto w branży lotniczej rosną od 2024...

Przychody ogółem, wynik finansowy netto



... odbija też rentowność (ROS) w transporcie lotniczym

ROS = wynik finansowy netto / przychody netto ze sprzedaży



Źródło: GUS, PONT Info (firmy >9 prac.), PKO Bank Polski



Wzrosła popularność przewozów towarów przez transport lotniczy i tendencja ta prawdopodobnie się utrzyma

Wzrasta masa przewozów *cargo on board* w polskich portach lotniczych. Taka tendencja trwa od 2022 zarówno w przypadku samolotów pasażerskich (*belly cargo*), jak samolotów cargo/towarowych. W tym czasie przekraczała poziom 190 tys. t rocznie, a w 2025 prawdopodobnie przełamala barierę 215 tys. t. Wynika to z istotnego wzrostu konsumpcji i popularności międzynarodowego, co prowadzi m.in. do częstszego

wykorzystywania samolotów do przewozu droższych ładunków o stosunkowo niskiej masie i zamówień o krótszym czasie realizacji, co było dodatkowo wsparte przez zakłócenia w transporcie morskim. Pozytywnie oddziaływał też transport sprzętu wojskowego – zwłaszcza przez port w Rzeszowie. Od strony podażowej zjawisko to wspiera znaczny wzrost lotniczego ruchu pasażerskiego i powiększenie floty samolotów cargo.

Przewidujemy dalszy wzrost przewozów *cargo on board*, który osiągnie w 2026 około 3-5% i w podobnej skali prawdopodobnie zwiększy się w najbliższych latach. Do rozpoczęcia obsługi przez Port Polska (wg planów od końca 2032 i przy dalszej etapowej rozbudowie *Cargo City*) struktura przewozów wg głównych portów lotniczych pozostanie zbliżona do notowanej w 1h25 (ostatnie dostępne dane ULC).

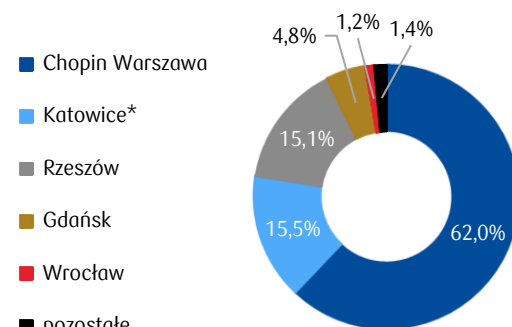
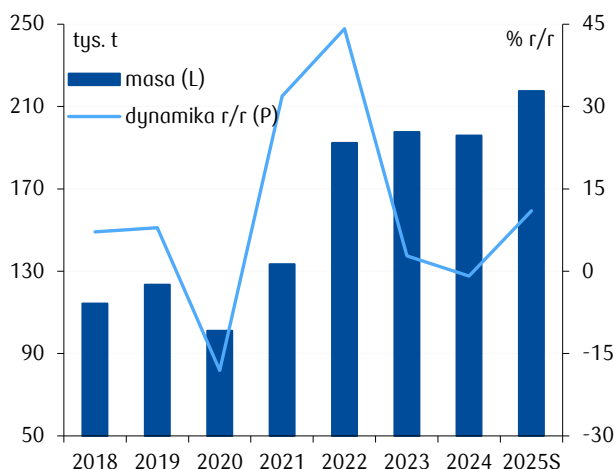
W 2025 przewozy *cargo on board* w polskich portach lotniczych przekroczyły 200 tys. t

W ruchu krajowym i międzynarodowym, 2025 - szacunek

Prawie 2/3 przewozów *cargo on board* obsługiwane jest przez lotnisko Chopina

W ruchu krajowym i międzynarodowym,

* Katowice - z uwzględnieniem tranzytu



Departament Analiz Ekonomicznych

PKO Bank Polski S.A.
ul. Świętokrzyska 36, 00-116 Warszawa
e-mail: pkoresearch@pkobp.pl

Główny Ekonomista,
Dyrektor Departamentu

Piotr Bujak

piotr.bujak@pkobp.pl

Biuro Analiz Sektorowych

analizy.sektorowe@pkobp.pl

Michał Koleśnikow (Dyrektor Biura)
Aleksandra Balkiewicz-Żerek
dr Mariusz Dziwulski
Piotr Krzysztofik
Maciej Rozkrut
Anna Senderowicz
Karolina Sędzimir

michal.kolesnikow@pkobp.pl
aleksandra.balkiewicz-zerek@pkobp.pl
mariusz.dziwulski@pkobp.pl
piotr.krzysztofik@pkobp.pl
maciej.rozkrut@pkobp.pl
anna.senderowicz@pkobp.pl
karolina.sedzimir@pkobp.pl

+48 723 672 759
+48 785 065 517
+48 785 065 543
+48 723 672 235
+48 785 065 524
+48 887 091 976
+48 883 370 847

Autorzy raportu: Karolina Sędzimir i Michał Koleśnikow
Akceptował: Michał Koleśnikow

An aerial night photograph of the London skyline. The Shard skyscraper is the central focus, its glass facade reflecting city lights. Other buildings and the River Thames are visible in the background, illuminated by the city's lights.

Niniejszy materiał („Materiał”) ma charakter wyłącznie informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu ustawy – Kodeks cywilny, ani rekomendacji do zawarcia transakcji kupna, sprzedaży lub innego rodzaju przeniesienia któregośkolwiek instrumentu finansowego. Bank dołożył wszelkich racjonalnych i niezbędnych starań, aby informacje zamieszczone w Materiale były rzetelne oraz oparte na wiarygodnych źródłach.

Informacje zawarte w Materiale nie mogą być traktowane jako propozycja nabycia którychkolwiek instrumentów finansowych, usługa doradztwa inwestycyjnego lub podatkowego ani jako forma świadczenia pomocy prawnej. Prognozy oraz dane zawarte w Materiale nie stanowią zapewnienia uzyskania określonych wyników jakichkolwiek transakcji finansowych ani przyszłych cen którychkolwiek instrumentów finansowych.

Materiał nie stanowi badania inwestycyjnego ani publikacji handlowej w rozumieniu Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2017/565 z dnia 25 kwietnia 2016 r. uzupełniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/65/UE w odniesieniu do wymogów organizacyjnych i warunków prowadzenia działalności przez firmy inwestycyjne oraz pojęć zdefiniowanych na potrzeby tej dyrektywy.

Bank i jego spółki (podmioty) zależne oraz pracownicy tych podmiotów mogą być zainteresowani zawarciem lub być stroną transakcji finansowych, w tym zawartych na instrumentach finansowych, których wynik jest uzależniony od czynników (danych i informacji) wymienionych w Materiałach.

Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie, ul. Świętokrzyska 36, 00-116 Warszawa, wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego numer KRS 0000026438, NIP: 525-000-77-38, REGON: 016298263; kapitał zakładowy (kapitał wpłacony) 1 250 000 000 zł.