CZEMPIONI GOSPODARCZY

wprost

Forum Wolności Gospodarczej

BRANŻA TSL

PARTNER RAPORTU

PKO Bank Polski

Bankowość
Korporacyjna
i Inwestycyjna

Bank Polski

Z dobrym zespołem można osiągnąć wiele

PKO Bank Polski.
Zespół ekspertów,
którym ufam

Leasing
Faktoring
Bankowość transakcyjna
Finansowanie handlu
Produkty kredytowe
Oddziały zagraniczne

Udzielenie kredytu i zawarcie umowy leasingu zależą od oceny zdolności kredytowej i finansowej klienta. Szczegóły oraz tabela prowizji i opłat są dostępne w oddziałach PKO Banku Polskiego oraz na stronie pkobp.pl.

POLSKA MAGAZYNEM EUROPY

W trzy i pół dekady wolnego rynku udało nam się nad Wisłą stworzyć giganta. **POLSKI SEKTOR TRANSPORTU, SPEDYCJI I LOGISTYKI PRZYNOSI PRAWIE PÓŁ BILIONA ZŁOTYCH PRZYCHODÓW,** *zatrudnia milion ludzi i przewozi jedną trzecią unijnych towarów. Ale za imponującymi statystykami kryją się rekordowe długi i rosnące koszty. Kto w tych warunkach potrafi wygrywać? Oto 50 największych prywatnych firm branży TSL.*

Tekst: **SZYMON KRAWIEC**

WIĘCEJ

W tym roku po raz trzeci wracamy do naszych rankingów Czempionów. Z pomysłem, żeby na łamach „Wprost" pokazywać największe prywatne firmy z najważniejszych sektorów polskiej gospodarki, wyszliśmy dwa lata temu. Okazja była ważna, bo to właśnie w 2024 r. obchodziliśmy 35 lat

od wejścia w życie słynnej ustawy Wilczka, od której de facto zaczęła się polska przedsiębiorczość. Rok temu również mieliśmy rocznicę 35-lecia. Tym razem już nie ustawy Wilczka, a planu Balcerowicza. Ten raz na zawsze skończył z gospodarką centralnie sterowaną, wprowadzając wolny rynek. W tym roku również mamy ważną dla polskiego biznesu 35. rocznicę. W 1991 r. w Warszawie ruszyła przecież Giełda Papierów Wartościowych. Dlatego dalej chcemy pokazywać, jak po trzech i pół dekady wolnego rynku wyrosły nam nad Wisłą prawdziwi czempioni biznesu.

Wilanów pod dachem

Tegoroczny cykl zaczynamy od branży TSL. Transport, spedycja i logistyka to jeden z najważniejszych sektorów polskiej gospodarki. Według różnych szacunków odpowiada za 6-7 proc. naszego PKB. W branży pracuje nawet milion osób. To nie tylko kierowcy, ale też magazynierzy, spedytorzy, kurierzy. W tej jednej branży w Polsce działa ponad 125 tys. prywatnych przedsiębiorstw.

Patrząc już bardziej kontynentalnie, to polski sektor transportowy jest europejskim liderem. Polscy przewoźnicy realizują jedną trzecią wszystkich przewozów międzynarodowych po całej Unii Europejskiej. Dla porównania, kiedy w 2004 r. wchodziliśmy do UE, polskie firmy transportowe odpowiadały za 5 proc. unijnych przewozów. Żeby pokazać skalę, warto też wspomnieć, że

Fot. Grupa Farmacol/Linkedin

FARMACOL LOGISTYKA SP. Z O.O. – *1. miejsce w rankingu*

> *w Polsce jest zarejestrowanych* **1,3 MLN SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH.** *Najwięcej w całej Unii Europejskiej.*

Według raportu związku Transport i Logistyka Polska, przychody całego sektora TSL wyniosły w 2023 r. 457 mld zł. 14 proc. z nich jest związanych z transportem pasażerskim, 86 proc. z przewozem towarów. Kiedy tempo rozwoju przewozów pasażerskich jest niskie, bo wynosi 0,1 proc rocznie, to dynamika w przewozach towarów sięga ok. 10 proc. Najszybciej z kolei rozwijają się nam usługi logistycznie, bo średniorocznie 20 proc. To efekt rozwoju centrów logistycznych.

Mówiąc już o powierzchni magazynowej, to Polska należy do europejskiej czołówki. W drugiej połowie 2025 r. nad Wisłą było ponad 36 mln mkw. powierzchni magazynowej. To mniej więcej tyle, ile powierzchnia całego Wilanowa, czwartej największej dzielnicy Warszawy.

Dwie dobre wiadomości

Mimo tych imponujących wieści, polski sektor TSL od lat boryka się z trudnościami. W ten rok branża weszła z niechlubnym rekordem. Zadłużenie sektora przekroczyło 1,6 mld zł. Liczba bankructw i przymusowych restrukturyzacji wciąż utrzymy-

wała się na wysokim poziomie. Najgorzej jest w małych firmach. Według raportu „Finansowy Indeks Branży TSL 2025", ponad 30 proc. drobnych przewoźników mówi, że wprawdzie może się jakoś utrzymać, ale nie osiąga żadnego zysku. Przychody są zbyt niskie, żeby pokryć bieżące koszty. Już co 8. firma transportowa w Polsce ma problemy finansowe. Średnie zadłużenie na przedsiębiorstwo wynosi ok. 51 tys. zł.

Mimo tych dramatycznych informacji, dwie wiadomości należy zaliczyć na plus. Według danych GUS, w ostatnim kwartale zeszłego roku zmalała liczba upadłości w transporcie i gospodarce magazynowej. Ożywienie pojawiło się również w leasingu. Polskie firmy podpisywały więcej umów z bankami i chętniej rejestrowały nowe ciężarówki. Co będzie dalej?

Plusy i minusy

Prognozując przyszłość branży TSL w Polsce, można wymienić kilka czynników, które mimo złej koniunktury, będą jednak wpływać na jej dynamikę. To przede wszystkim polski wzrost gospodarczy. Tylko w tym roku PKB ma nam urosnąć o 3,8 proc. Głównym motorem napędowym mają być inwestycje z Krajowego Planu Odbudowy. W 2027 r. wzrost ma się utrzymać i wynieść, w zależności od szacunków, ok. 3 proc. PKB. To więcej niż europejska średnia, bo według prognoz Komisji Europejskiej, PKB w UE ma w tym roku mieć 1,4-proc. wzrostu, a w 2027 r. 1,5 proc.

Fot. Materiały prasowe

INPOST SP. Z O.O. – *2. miejsce w rankingu*

Rozwojowi sektora TSL będzie też sprzyjać polski eksport, który rok w rok rośnie o kolejnych kilka procent. Kolejny atut, jak czytamy w raporcie „Transport drogowy w Polsce 2024/2025” to również rosnący eksport usług transportowych z Polski. Innymi słowy,

> *zagraniczne podmioty coraz chętniej wybierają właśnie* **POLSKIE FIRMY** *do realizacji usług transportowych, magazynowych czy spedycyjnych.*

Tyle z plusów, a minusy? Główna bariera rozwoju to demografia. Populacja Polski się kurczy, a rynek pracy rok w rok opuszcza ponad 100 tys. Polaków. Na ich miejsce nie wchodzą młodsze roczniki. Nowa strategia migracyjna dla Polski wprowadzona rok temu przez obecny rząd utrudniła zapełnianie tej luki na rynku pracy przez migrantów. Niewiadomą są także dalsze losy wojny w Ukrainie, której czwartą rocznicę będziemy obchodzić już 24 lutego tego roku. W razie pokoju, o którym słyszy się coraz głośniej, Polsce grozi odpływ tysięcy Ukraińców, którzy zamiast pracować nad Wisłą, mogą woleć po prostu odbudowę swojej ojczyzny. Kolejny minus to wciąż rosnące koszty pracy. Rośnie stawka godzinowa, rośnie minimalne wynagrodzenie, rosną koszty ZUS, rosną opłaty drogowe czy serwis pojazdów. I na sam

koniec nasza największa zmora, czyli i unijne, i krajowe regulacje, narzucające kolejne tony zobowiązań wobec firm transportowych. Najbardziej uciążliwe to wyśrubowane wymogi szybkiej redukcji gazów cieplarnianych, co w transporcie kołowym jest niebywale trudne i po prostu drogie.

Polak, Czech i Francuz

W naszym zestawieniu nie wybiegamy aż tak bardzo w przyszłość. Bazujemy na wynikach finansowych firm z branży TSL za 2024 r. Dane o przychodach i zyskach za 2025 r. nie są jeszcze dla wszystkich podmiotów znane. Uwzględniamy wyłącznie prywatne przedsiębiorstwa, wykluczając spółki skarbu państwa i inne publiczne podmioty. W układaniu tego zestawienia pomogła nam agencja badawcza Dun&Bradstreet, która udostępniła nam wyniki finansowe przedsiębiorstw działających na terenie Polski. Kto znalazł się na podium?

Pierwsze miejsce należy do spółki Farmacol Logistyka. To jeden z największych dystrybutorów wyrobów medycznych w kraju. Firma należy do Andrzeja i Zyty Olszewskich, którzy na ubiegłorocznej Liście 100 najbogatszych Polaków „Wprost” z majątkiem wycenianym na 1,93 mld zł zajęli 45. miejsce. Farmacol prowadzi sprzedaż hurtową oraz detaliczną przez własną sieć aptek Cefarm 36,6. Wytwarza też produkty pod marką „Rodzina Zdrowia”.

Fot. Materiały prasowe

DPD POLSKA SP. Z O.O. – *nr 3 w rankingu*

Drugie miejsce należy do krakowskiego InPostu. Firma, której największą udziałowczynią jest czeska miliarderka Renáta Kellnerová już niedługo może być kontrolowana nie przez Czechów, a Amerykanów. Wszystko przez ogłoszony niedawno plan przejęcia InPostu przez globalną firmę kurierską FedEx i fundusz inwestycyjny Advent. Oba podmioty mają swoje centralne w USA.

Trzecią lokatę zajmuje DPD Polska. Francuska spółka dysponuje u nas siecią 33 tys. automatów i punktów paczkowych. Jakie jeszcze firmy znalazły się w naszym zestawieniu? Oto 50 czempionów branży TSL w Polsce.

50 CZEMPIONÓW BRANŻY TSL

	NAZWA SPÓŁKI	PRZYCHODY 2024	ZYSK NETTO 2024	PRZYCHODY 2023	ZYSK NETTO 2023
1	FARMACOL LOGISTYKA SP. Z O.O.	8895819000	43146000	8205839000	48082000
2	INPOST SP. Z O.O.	6499788000	886162000	5299468000	689170000
3	DPD POLSKA SP. Z O.O.	4312954693	99868607	3830855606	127932602
4	AMAZON FULFILLMENT POLAND SP. Z O.O.	4182456000	177943000	4134956000	194546000
5	HAVI LOGISTICS SP. Z O.O.	3899888000	3536000	3658839000	3892000
6	RABEN LOGISTICS POLSKA SP. Z O.O.	3026596789	285584379	2754625943	266341895
7	DHL ECOMMERCE (POLAND) SP. Z O.O.	2780615000	-142220000	2508129000	-4714000
8	ROHLIG SUUS LOGISTICS SA	2177882508	16659376	1707203006	13706231
9	SCHENKER SP. Z O.O.	2128693274	73652792	1993059154	39612081
10	KYRA LOGISTICS SP. Z O.O.	2114090000	23763000		

CZEMPIONI GOSPODARCZY 2026 – TSL

	NAZWA FIRMY	PRZYCHÓD 2024	ZYSK NETTO 2024	PRZYCHÓD 2023	ZYSK NETTO 2023
11	LPP LOGISTICS SP. Z O.O.	2080989000	143935000	1574763000	127812000
12	UPS POLSKA SP. Z O.O.	2009911000	-47468000	1842609000	39151000
13	FLEXTRONICS LOGISTICS POLAND SP. Z O.O.	1758401000	12631000	738246000	39647000
14	FEDEX EXPRESS POLAND SP. Z O.O.	1739761242	40042122	1673145394	25576000
15	KUEHNE+NAGEL SP. Z O.O.	1598950000	32294000	1359879000	31167000
16	MERCUS LOGISTYKA SP. Z O.O.	1583906250	1236454	1483565469	-1631976
17	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS POLAND SP. Z O.O	1558046887	150161647	1391253208	132488223
18	ID LOGISTICS POLSKA SA	1452841846	88337631	1121267813	96292421
19	FM POLSKA SP. Z O.O.	1423953000	17251000	1466458000	10731000
20	DB CARGO POLSKA SA	1205920459	6740620	1272287375	-35481297
21	LX PANTOS POLAND SP. Z O.O.	1178216434	18309843	1317039399	18164916

CZEMPIONI GOSPODARCZY 2026 – TSL

	NAZWA FIRMY	PRZYCHÓD 2024	ZYSK NETTO 2024	PRZYCHÓD 2023	ZYSK NETTO 2023
22	BALTIC HUB CONTAINER TERMINAL SP. Z O.O.	1103433659	470745384	999675096	445380011
23	DHL EXPRESS (POLAND) SP. Z O.O.	1088246458	24946843	1038231282	20614857
24	DSV AIR & SEA SP. Z O.O.	1028686000	69978000	985950000	67775000
25	ILS SP. Z O.O.	1021749000	25134000	877607000	41643000
26	H & M HENNES & MAURITZ LOGISTICS 1 SP. Z O.O.	1006369000	36757000	815652000	34337000
27	ADAMPOL SA	1003269607	33981005	1277060587	90712554
28	JAS FBG SA	936195448	18544194	906475531	28303621
29	QUICK SERVICE LOGISTICS POLSKA SP. Z O.O. SPÓŁKA KOMANDYTOWA	875233181	9579538	831509497	5392811
30	DSV ROAD SP. Z O.O.	863538000	-22608000	915451000	7758000
31	DACHSER SP. Z O.O.	833504536	53988440	796895100	63468422
32	CEVA GROUND LOGISTICS POLAND SP. Z O.O.	817818475	11853198	981854219	26398329

CZEMPIONI GOSPODARCZY 2026 – TSL

	NAZWA FIRMY	PRZYCHÓD 2024	ZYSK NETTO 2024	PRZYCHÓD 2023	ZYSK NETTO 2023
33	RABEN TRANSPORT SP. Z O.O.	785515159	34819194	763691272	43761092
34	CEVA LOGISTICS POLAND SP. Z O.O.	765316000	16186000	786721000	-17703000
35	NAGEL POLSKA SP. Z O.O.	757400287	38228683	673359816	30885591
36	FRESH LOGISTICS POLSKA SP. Z O.O.	715070830	68952800	662011949	60866758
37	GEODIS POLAND SP. Z O.O.	711215536	21953232	691679433	23763720
38	HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS POLSKA SP. Z O.O. SPÓŁKA KOMANDYTOWA	705463834	8020181	591590087	10076584
39	HEGELMANN TRANSPORTE SP. Z O.O.	705114991	646999	956335982	-4103110
40	PCC INTERMODAL SA	670756000	8044000	592120000	5034000
41	BOEKESTIJN TRANSPORT SP. Z O.O.	645716188	3079636	566663721	-1664019
42	CAT MOSOLF POLSKA SP. Z O.O.	644754602	85134763	583817551	53457361
43	DHL GLOBAL FORWARDING SP. Z O.O.	603484485	28444910	542581539	37964571

CZEMPIONI GOSPODARCZY 2026 – TSL

	NAZWA FIRMY	PRZYCHÓD 2024	ZYSK NETTO 2024	PRZYCHÓD 2023	ZYSK NETTO 2023
44	NO LIMIT SP. Z O.O.	548155322	6564176	503163423	7186900
45	GRUPA TRANSPORTOWA SP. Z O.O.	509001465	1502919	440449258	3085717
46	SKAT TRANSPORT P SA	501365805	-1212432	586388632	10528685
47	GDAŃSK TRANSPORT COMPANY SA	499494000	248326000	418539000	240458000
48	YUSEN LOGISTICS (POLSKA) SP. Z O.O.	495780776	11169857	421472292	16072923
49	RHENUS WAREHOUSING SOLUTIONS POLSKA SP. Z O.O.	489240898	24770570	476673569	24619928
50	OMIDA SEA AND AIR SA	468048493	12028930	292057088	4403201

© Wszelkie prawa zastrzeżone

Fot. Materiały prasowe

TSL PO TRUDNYM 2025 ROKU. BRANŻA LICZY NA UMIARKOWANE ODBICIE W 2026

KAROLINA SĘDZIMIR, *analityczka sektorowa w Departamencie Analiz Ekonomicznych PKO Banku Polskiego*

Po słabszym 2025 roku **BRANŻA TSL LICZY W 2026 ROKU NA UMIARKOWANĄ POPRAWĘ** *– przy wciąż wysokich kosztach i dotkliwym braku rąk do pracy.*

Tekst: **WITOLD ZIOMEK**

WIĘCEJ

Według najnowszych danych GUS w 2025 roku przewieziono w Polsce 523,1 mln ton ładunków ogółem, czyli o 6,2 proc. mniej niż rok wcześniej. Spadek dotknął większości gałęzi transportu – zmniejszyły się przewozy drogowe, kolejowe i morskie, a jedynym segmentem, który odnotował wzrost, był transport rurociągowy. Jednocześnie główne porty morskie utrzymały wysoki poziom aktywności, ponownie przeładowując ponad 120 mln ton ładunków i zbliżając się do rekordu z 2023 roku. Oznacza to, że mimo ogólnego spowolnienia w przewozach towarowych, Polska utrzymała silną pozycję logistycznego hubu w regionie, szczególnie w obrocie morskim.

Rynek transportu pasażerskiego zachowywał się odmiennie – w 2025 roku przewozy osób nadal rosły, choć w różnym tempie w poszczególnych gałęziach. Najszybszy wzrost odnotowywał transport samochodowy (m.in. komunikacja autobusowa i przewozy prywatne), podczas gdy w lotnictwie dynamika była niższa,

co wynikało m.in. z wysokiej bazy po gwałtownym odbiciu ruchu lotniczego w latach 2023–2024. Na tle chłodniejszej koniunktury w przewozach towarowych segment pasażerski stał się dla części operatorów ważnym stabilizatorem przychodów i źródłem dywersyfikacji usług.

TSL pozostaje jednym z filarów polskiej gospodarki – sektor zatrudnia ponad 900 tys. osób i od lat odpowiada za ponad 30 proc. międzynarodowych przewozów drogowych w Unii Europejskiej, co potwierdzają branżowe analizy. Mimo to w 2024 roku liczba postępowań upadłościowych i restrukturyzacyjnych wobec firm transportowych wzrosła o blisko 19 proc., co pokazuje, jak mocno presja kosztowa i konkurencyjna uderzyła w przedsiębiorstwa wchodzące w 2025 rok.

Rynek magazynowy: z ekspansji do fazy dojrzewania

W przeciwieństwie do części segmentów transportowych rynek magazynowy w Polsce w 2025 roku rósł, choć wyraźnie wolniej niż w latach boomu inwestycyjnego. Według analiz Newmark Polska całkowite zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowo-przemysłowej przekroczyły 36 mln mkw. w trzecim kwartale 2025 roku, a do końca roku mogły zbliżyć się do granicy 37 mln mkw. lub ją nieznacznie przekroczyć. Eksperci podkreślają, że rynek wszedł w etap stabilizacji – zamiast wyścigu na nowe projekty

deweloperzy i najemcy skupiają się na optymalizacji istniejących lokalizacji, renegocjacjach umów i podnoszeniu efektywności operacyjnej.

Źródła branżowe wskazują, że kluczowymi motorami popytu na powierzchnie magazynowe pozostają dynamicznie rozwijający się handel internetowy, logistyka ostatniej mili oraz inwestycje w infrastrukturę transportową – zwłaszcza drogową, kolejową i portową. Firmy logistyczne szukają magazynów coraz bliżej głównych aglomeracji i wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych, aby skrócić czas dostaw i ograniczyć koszty. Jednocześnie

> *rosną oczekiwania najemców w obszarze ESG –* **OBIEKTY Z ENERGOOSZCZĘDNYMI ROZWIĄZANIAMI,** *fotowoltaiką czy certyfikatami środowiskowymi zyskują przewagę konkurencyjną i łatwiej znajdują finansowanie.*

Prognozy na 2026 rok zakładają niewielki, ale widoczny wzrost wolumenu zawieranych umów najmu – do około 6,5 mln mkw., co sugeruje kontynuację umiarkowanego ożywienia przy jednoczesnej selektywności nowych inwestycji. Deweloperzy i operatorzy magazynowi stawiają na większą elastyczność – mo-

dułowe powierzchnie, możliwość szybkiej adaptacji do różnych funkcji oraz integrację z zaawansowanymi systemami IT i automatyki magazynowej.

Ocena 2025 roku: trudny, ale nie stracony

Rok 2025 można dla polskiego TSL opisać jako kolejny etap schodzenia z wcześniejszych, wyjątkowo wysokich poziomów aktywności. Dane GUS pokazują, że spadek przewozów towarowych w 2025 roku pogłębił się w stosunku do 2024, kiedy zniżka wyniosła 1,8 proc., co oznacza, że branża adaptowała się do słabszej koniunktury w przemyśle i handlu. W okresie styczeń–wrzesień 2025 r. wolumen przewiezionych ładunków był o 6,6 proc. niższy niż rok wcześniej, choć skala spadku w kolejnych miesiącach zaczęła się stopniowo stabilizować. Jednocześnie wyniki finansowe przedsiębiorstw z sekcji „transport i gospodarka magazynowa" wzrosły w pierwszych trzech kwartałach 2025 r. o około 15 proc. rok do roku, co wynikało m.in. z podwyżek stawek i lepszej kontroli kosztów.

Zbilansowany obraz sektora pokazują również analizy instytucji rozwojowych. Polski Fundusz Rozwoju w swoim opracowaniu dotyczącym rynku transportu wskazuje, że na przełomie 2025 i 2026 r. poprawia się otoczenie makroekonomiczne zarówno w Polsce, jak i w Niemczech – kluczowym partnerze dla polskiego eksportu usług transportowych. Prognozowany wzrost

PKB i stopniowe ożywienie produkcji przemysłowej za Odrą stwarzają szansę na zwiększenie zapotrzebowania na przewozy międzynarodowe, z których żyje duża część polskich przewoźników drogowych.

Równolegle do spowolnienia w przewozach nasiliły się jednak problemy strukturalne: rosnące koszty paliw i energii, presja płacowa oraz konkurencja ze strony przewoźników z Ukrainy. Według raportu MGBI 2025 rośnie liczba firm transportowych zmuszonych do restrukturyzacji, a część mniejszych podmiotów decyduje się na sprzedaż lub konsolidację z większymi grupami. Branża funkcjonuje więc w modelu „dwóch prędkości": z jednej strony duże, zdywersyfikowane firmy, inwestujące w technologie i nową flotę, z drugiej – mniejsi przewoźnicy walczący o utrzymanie płynności.

Perspektywy na 2026: umiarkowane odbicie i rola finansowania

Karolina Sędzimir, analityczka sektorowa w Departamencie Analiz Ekonomicznych PKO Banku Polskiego, podkreśla, że w 2026 roku możliwa będzie umiarkowana poprawa w całym sektorze TSL. „Zakładamy, że w 2026 – dzięki lekkiej poprawie koniunktury gospodarczej, wzrostowi inwestycji i konsumpcji, zwiększeniu realnych dochodów ludności, wyższej mobilności Polaków i rozwojowi turystyki – możliwa będzie umiarkowana poprawa

Fot. Materiały prasowe

TOMASZ MAJEWSKI, *dyrektor Pionu Transformacji Bankowości Korporacyjnej w PKO Banku Polskim*

w całym sektorze TSL" – wskazuje. Według ekspertki transport towarów powinien wykazać lekki wzrost przewozów w skali roku, a dynamika przewozów pasażerów pozostanie kilkuprocentowa, choć nieco niższa niż w 2025 ze względu na efekt wysokiej bazy.

Analityczka zwraca uwagę, że

> *pozytywnie na branżę TSL wpływać będą wzrosty w sektorze przemysłowym i handlowym, w tym w ecommerce, gdzie rośnie zapotrzebowanie* **NA SZYBKIE I ELASTYCZNE USŁUGI LOGISTYCZNE.**

Dodatkowym impulsem będzie niższa inflacja oraz zakładany słabszy wzrost płac, co powinno ograniczyć presję kosztową na przedsiębiorstwa transportowe. Jednocześnie utrzymująca się cyfryzacja i automatyzacja procesów – zarówno w magazynach, jak i w zarządzaniu flotą – będzie stopniowo poprawiać produktywność i pomagać kompensować braki kadrowe.

Tomasz Majewski, dyrektor Pionu Transformacji Bankowości Korporacyjnej w PKO Banku Polskim, zwraca uwagę, że w nowym otoczeniu gospodarczym rola banku wobec firm TSL wykracza poza klasyczne kredytowanie. „Kluczowe staje się dostarczanie rozwiązań dopasowanych do specyfiki poszczególnych segmentów sektora – od transportu drogowego

i kolejowego przez logistykę kontraktową, po operatorów magazynowych i portowych" – podkreśla. W praktyce oznacza to elastyczne formy finansowania floty, infrastruktury czy automatyzacji procesów, a także narzędzia wspierające płynność w okresach wahań popytu, jak leasing, faktoring czy finansowanie pomostowe.

Majewski ocenia, że PKO Bank Polski pełni rolę stabilnego partnera finansowego dla firm z branży TSL, łącząc skalę działania z dobrą znajomością realiów sektora. Bank finansuje zarówno bieżące potrzeby operacyjne, jak i inwestycje w nowoczesną flotę, infrastrukturę magazynową oraz rozwiązania cyfryzujące i automatyzujące procesy, pomagając klientom lepiej reagować na cykliczność rynku. W warunkach, w których rentowność wielu firm zależy od zdolności do szybkiej adaptacji i kontroli kosztów, dostęp do zindywidualizowanego finansowania staje się jednym z kluczowych warunków utrzymania konkurencyjności.

Największe wyzwania: kadry, koszty, regulacje i technologia

Mimo poprawiających się perspektyw gospodarczych lista wyzwań stojących przed branżą TSL w 2026 roku pozostaje długa. Po pierwsze, utrzymuje się dotkliwy deficyt kierowców i pracowników magazynowych mimo rosnącej skali zatrudniania imigrantów. Braki kadrowe przekładają się na wyższe koszty pracy,

napięcia płacowe i ograniczoną zdolność części firm do wykorzystania pełnego popytu na usługi. Jednocześnie młodsze pokolenie nie zawsze postrzega zawód kierowcy jako atrakcyjną ścieżkę kariery, co wymusza działania wizerunkowe i inwestycje w poprawę warunków pracy.

Po drugie, choć inflacja ustępuje, branża nadal funkcjonuje w warunkach wysokich kosztów paliw, energii i serwisu floty. Wymogi klimatyczne i regulacyjne – od norm emisji spalin po pakiet mobilności – generują dodatkowe nakłady inwestycyjne, zmuszając firmy do wymiany taboru i wprowadzania zaawansowanych systemów telematycznych. Część kosztów udaje się przerzucać na klientów, ale konkurencja – w tym ze strony przewoźników z Ukrainy – ogranicza przestrzeń do dalszych podwyżek.

Po trzecie, digitalizacja i automatyzacja procesów w logistyce nabierają tempa. Firmy inwestują w systemy zarządzania transportem (TMS), platformy do planowania tras z wykorzystaniem danych czasu rzeczywistego, automatyczne systemy składowania i kompletacji zamówień czy rozwiązania oparte na sztucznej inteligencji. Z jednej strony pozwala to obniżać koszty jednostkowe i zwiększać efektywność, z drugiej wymaga znaczących nakładów kapitałowych i zmiany kultury organizacyjnej – szczególnie w mniejszych firmach, które dotąd opierały się na tradycyjnych metodach zarządzania.

Wreszcie, wyzwaniem pozostaje szybko zmieniające się otoczenie regulacyjne i geopolityczne. Napięcia na wschodniej granicy Unii, zmiany w przepisach dotyczących czasu pracy kierowców czy ewentualne korekty polityki klimatycznej UE mogą w krótkim czasie wpłynąć na koszty, dostępność tras i strukturę popytu. Dlatego branża TSL wchodzi w 2026 rok z mieszanką ostrożnego optymizmu i dużej świadomości ryzyka – z nadzieją na umiarkowaną poprawę, ale także z koniecznością dalszego inwestowania w efektywność, technologie i elastyczne finansowanie.

© Wszelkie prawa zastrzeżone

Bankowość
Korporacyjna
i Inwestycyjna

Bank Polski

Z dobrym zespołem można osiągnąć wiele

PKO Bank Polski.
Zespół ekspertów,
którym ufam

Leasing
Faktoring
Bankowość transakcyjna
Finansowanie handlu
Produkty kredytowe
Oddziały zagraniczne

Udzielenie kredytu i zawarcie umowy leasingu zależą od oceny zdolności kredytowej i finansowej klienta. Szczegóły oraz tabela prowizji i opłat są dostępne w oddziałach PKO Banku Polskiego oraz na stronie pkobp.pl.