

Rynek transportu w Polsce i na świecie

Zestawienie
maj 2026

Analitik prowadzący:

Adam Jagodziński

adam.jagodzinski@pfr.pl

Departament Analiz PFR S.A.



Ważne w tym wydaniu

Zmniejszenie globalnej podaży ropy naftowej w marcu 2026 roku — szacowane na około 10 milionów baryłek dziennie — stanowiło największy odnotowany szok podażowy dla tego surowca w historii:

- Dla porównania inwazja na Kuwejt w 1990 spowodowała ubytek z rynku około 4,3 mln baryłek ropy dziennie.
- Cena ropy Brent w marcu 2026 zanotowała największy miesięczny wzrost w historii tj. 64% (z 72 USD za baryłkę pod koniec lutego, do 118 USD pod koniec marca 2026). Następnie w kwietniu cena spadała i ponownie rosta w zależności od przewidywanego rozwoju wojny na Bliskim Wschodzie.

Żegluga przez Cieśninę Ormuz niemal w całości zamarła od marca 2026: liczba tankowców przepływających dziennie spadła z średnio 60 w lutym 2026 do 3 w połowie kwietnia 2026.

- Przed wybuchem wojny na Bliskim Wschodzie przez Cieśninę Ormuz odbywało się około 35% światowego transportu morskiego ropy naftowej, 20% rafinowanych produktów naftowych oraz 20% LNG.

Wojna na Bliskim Wschodzie spowodowała wzrost presji w globalnych łańcuchach dostaw: w kwietniu 2026 do najwyższego poziomu od blisko 4 lat (wg. wskaźnika Global Supply Chain Pressure Index):

- Chociaż wskaźnik GSCPI w kwietniu 2026 był wysoki (wyniósł 1,82) na tle długiego horyzontu czasu, pozostał poniżej rekordowo wysokich poziomów z lat 2021/22 (4,47) oraz 2020 (3,37) - wtedy zwiększona presja w łańcuchach dostaw miała charakter globalny i wielosektorowy a nie ograniczony przed wszystkim do surowców i produktów chemicznych (wskaźnik GSCPI, jest indeksem zagregowanym i łączy w sobie dane dot. transportu z wielu różnych dziedzin).

Kliknij w odnośnik, aby przejść do wybranych treści

- [Spis treści – str. 2](#)

- [Rynek transportowy w Polsce i na świecie](#)

- [Rynek transportowy w Polsce – dane podstawowe \(str. 4-29\)](#)
- [Rynek transportowy w Polsce – kolej \(str. 30-40\)](#)
- [Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo \(str. 41-46\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy \(str. 47-53\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy \(str. 54-58\)](#)

[Ważne](#)

[Dane podstawowe](#)

[Kolej](#)

[Lotnictwo](#)

[Fracht morski i lotniczy
na świecie](#)

[Benzyna i olej
napędowy](#)

Rynek transportowy w Polsce – dane podstawowe

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

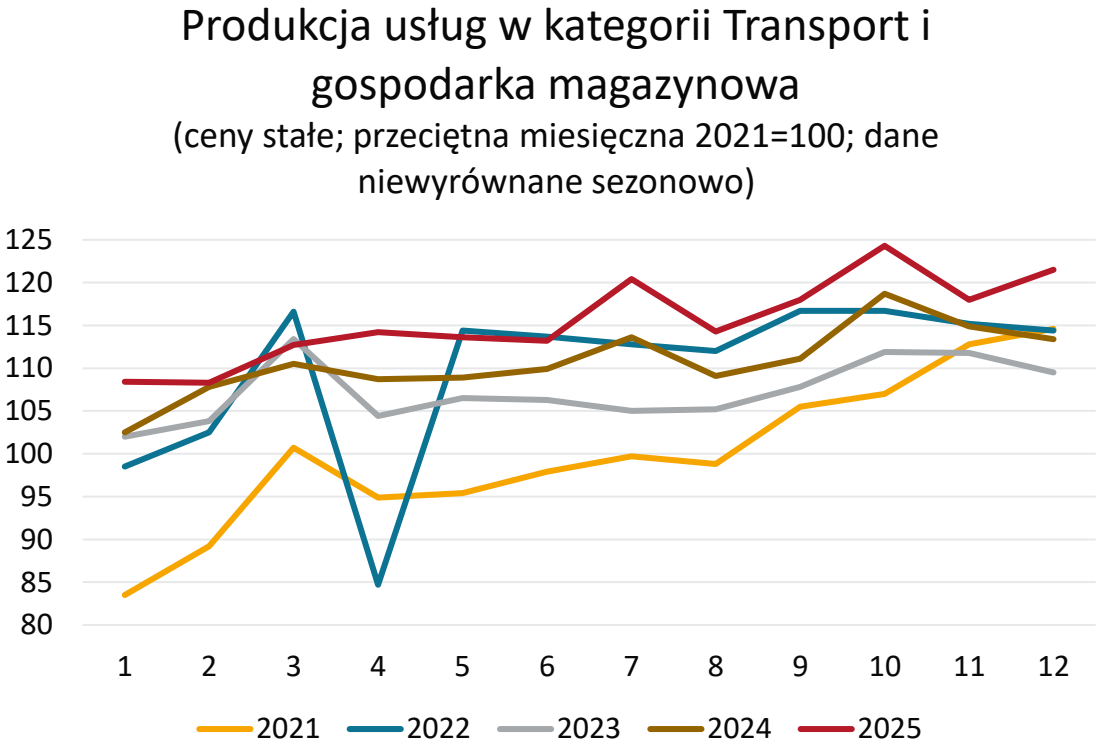
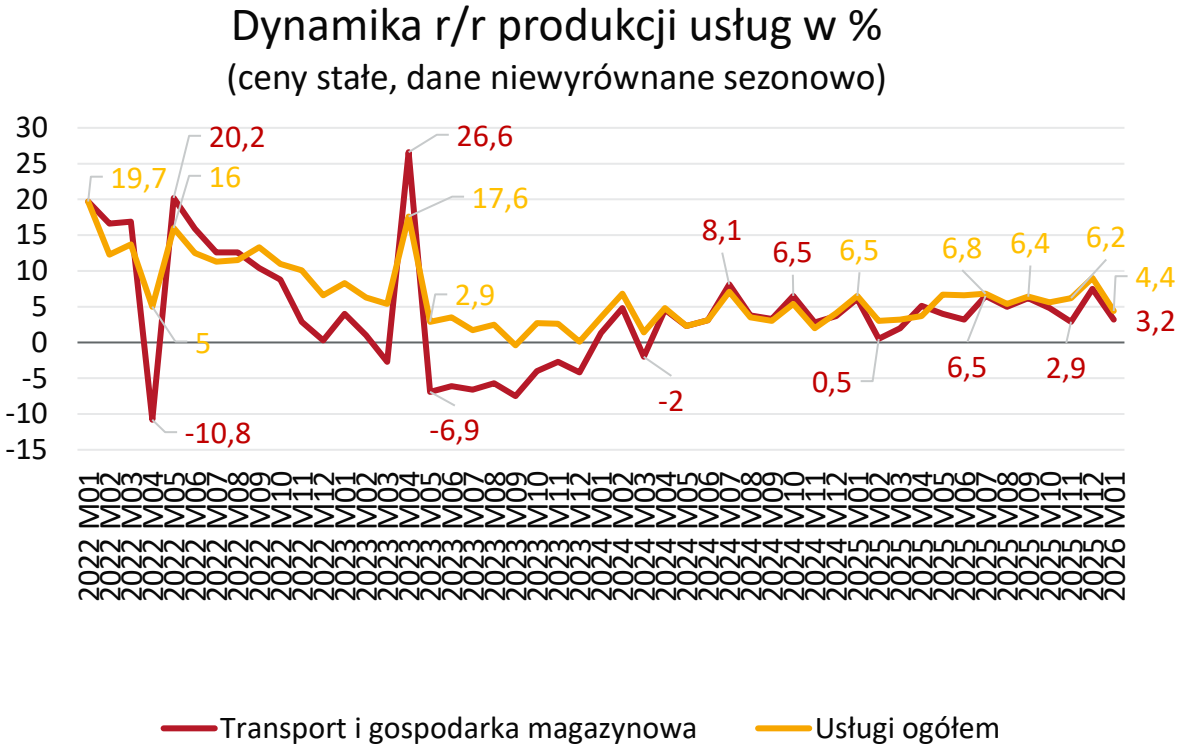
Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Przez większość miesięcy 2025 produkcja usług transportu i magazynowania była najwyższa od 2021.

Od kwietnia 2024 stale rośnie produkcja usług transportu i magazynowania, jednak wolniej niż usług ogółem.

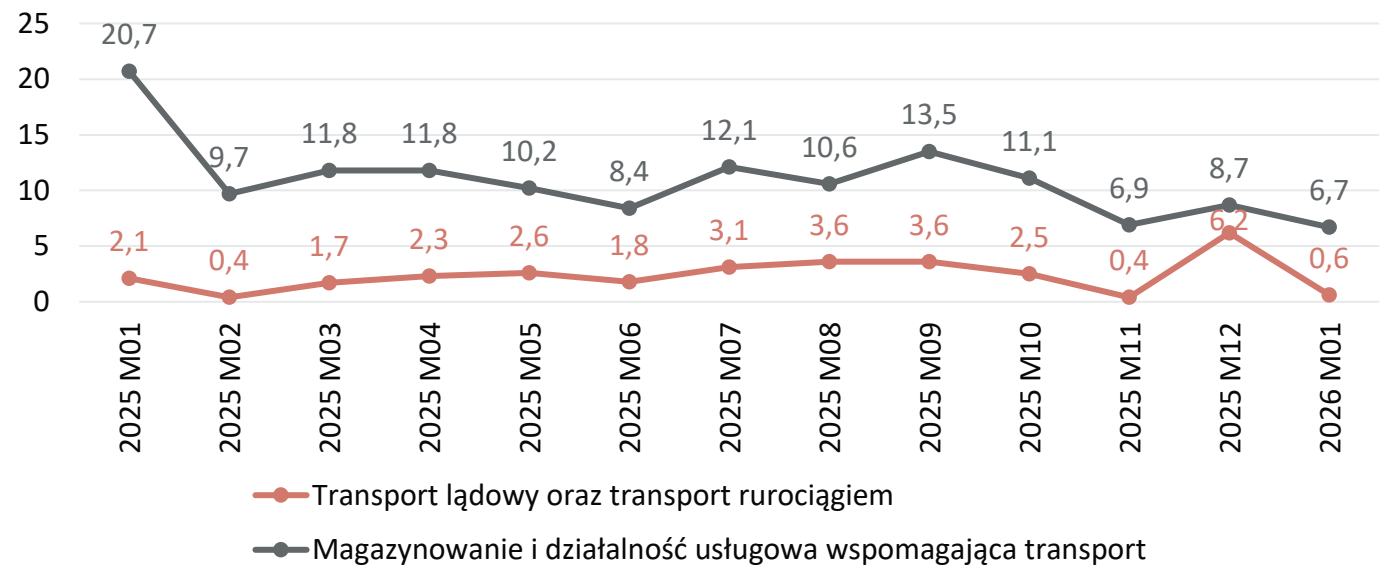
Produkcja usług transportu i magazynowania w Polsce rośnie z każdym rokiem od 2021 (wyjątkiem były lata 2022/2023).



Źródło: GUS, wskaźnik mierzony miesięczne zmiany produkcji usług (z wyłączeniem usług finansowych i publicznych) skorygowanej wskaźnikiem cen, dotyczy podmiotów gospodarki zatrudniających 10 i więcej osób,

Szybszy wzrost r/r produkcji usług magazynowania niż w transporcie lądowym.

Dynamika r/r produkcji usług w %
(ceny stałe; dane niewyrównane sezonowo)

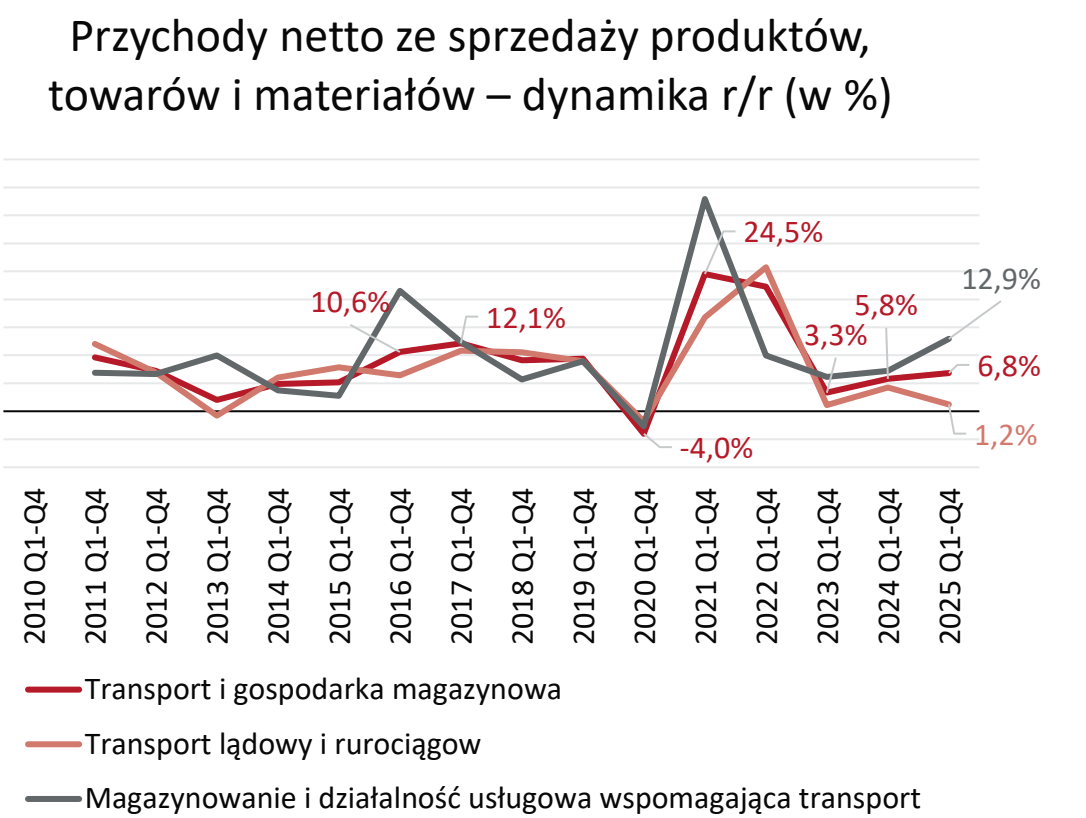
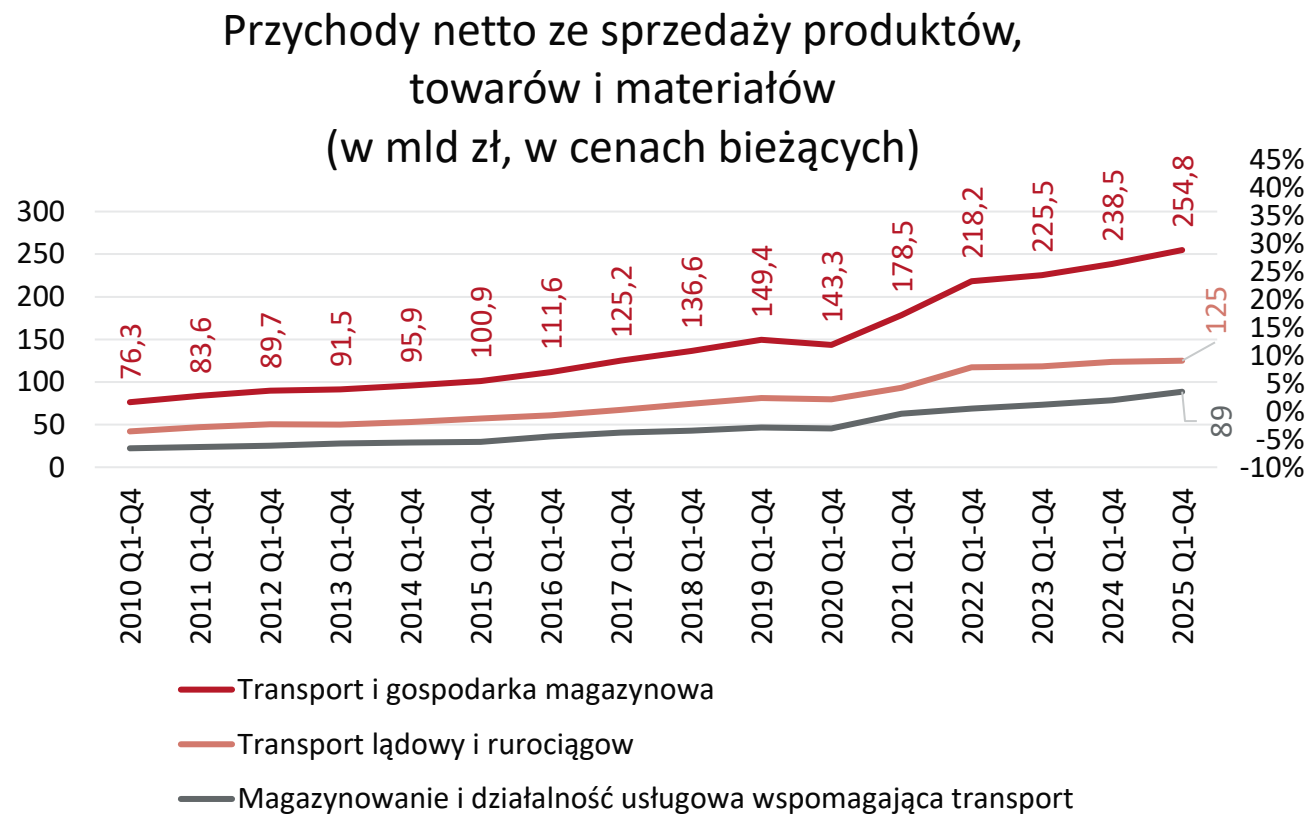


Źródło: GUS, wskaźnik mierzy miesięczne zmiany produkcji usług (z wyłączeniem usług finansowych i publicznych) skorygowanej wskaźnikiem cen, dotyczy podmiotów gospodarki zatrudniających 10 i więcej osób,

Przyśpieszył wzrost przychodów netto ze sprzedaży w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej z +5,8% r/r w 2024 do + 6,8% r/r w 2025 (w cenach bieżących).

W 2025 jak w poprzednich latach (poza 2020) odnotowano wzrost przychodów w transporcie i magazynowaniu.

Przychody w magazynowaniu rosną szybciej niż w transporcie lądowym, w 2025 odpowiednio: +12,9% r/r do +1,2% r/r.

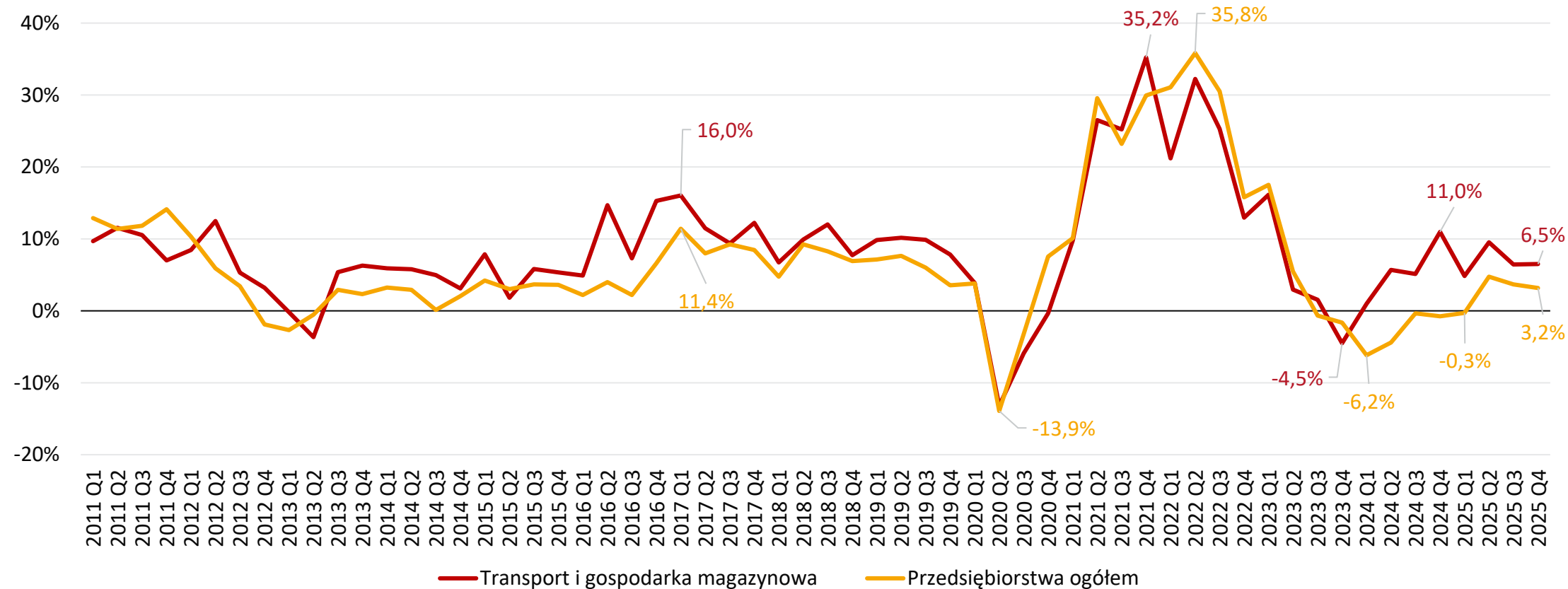


Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

Korzystniejsza dynamika (szybszy wzrost lub mniejszy spadek) przychodów netto ze sprzedaży w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej niż w przedsiębiorstwach ogółem od I kw. 2024.

Dynamika r/r przychodów netto ze sprzedaży produktów, kwartalnie (w %), w cenach bieżących



Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS; dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw niefinansowych (jednostek prawnych) prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

W 2025 (+42% r/r) wyraźnie wzrosły wyniki finansowe netto w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej, po spowolnieniu w 2024 (-15% r/r) - w cenach bieżących.

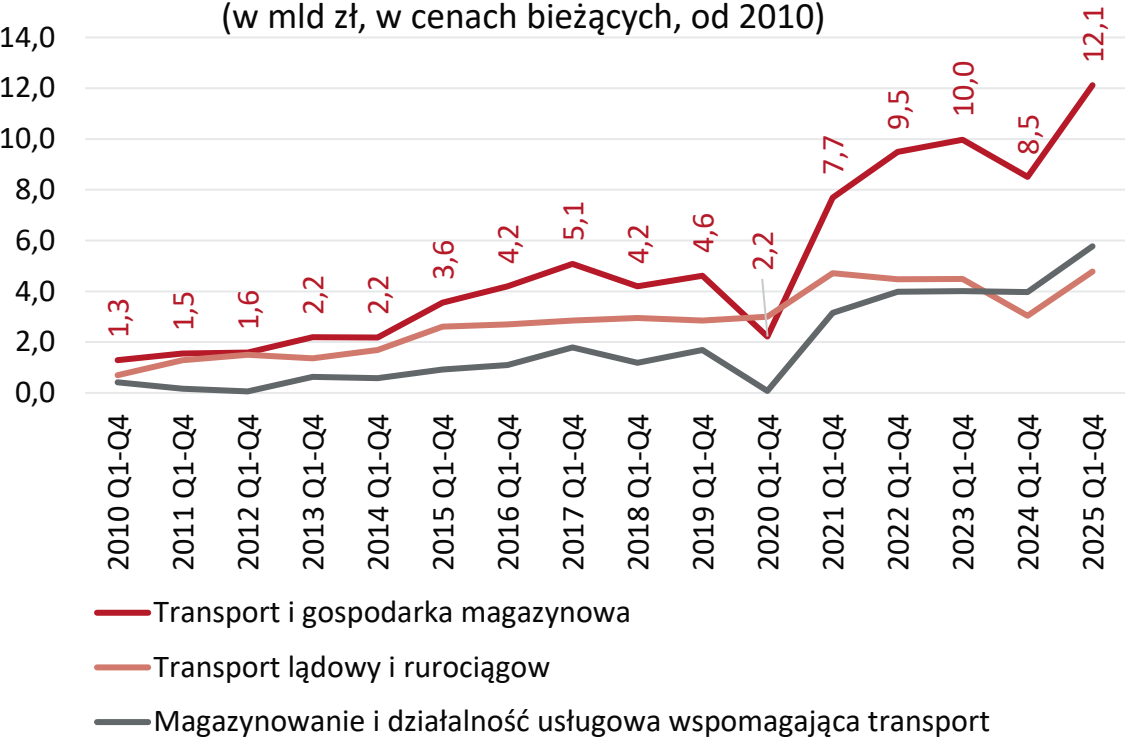
W 2025 rekordowe wyniki finansowe odnotowano zarówno w magazynowaniu jak i transporcie lądowym.

Od 2023 wyniki finansowe w magazynowaniu większe niż w transporcie lądowym.

W 2025 rekordowy III kw. i IV kw. pod względem wyników finansowych netto.

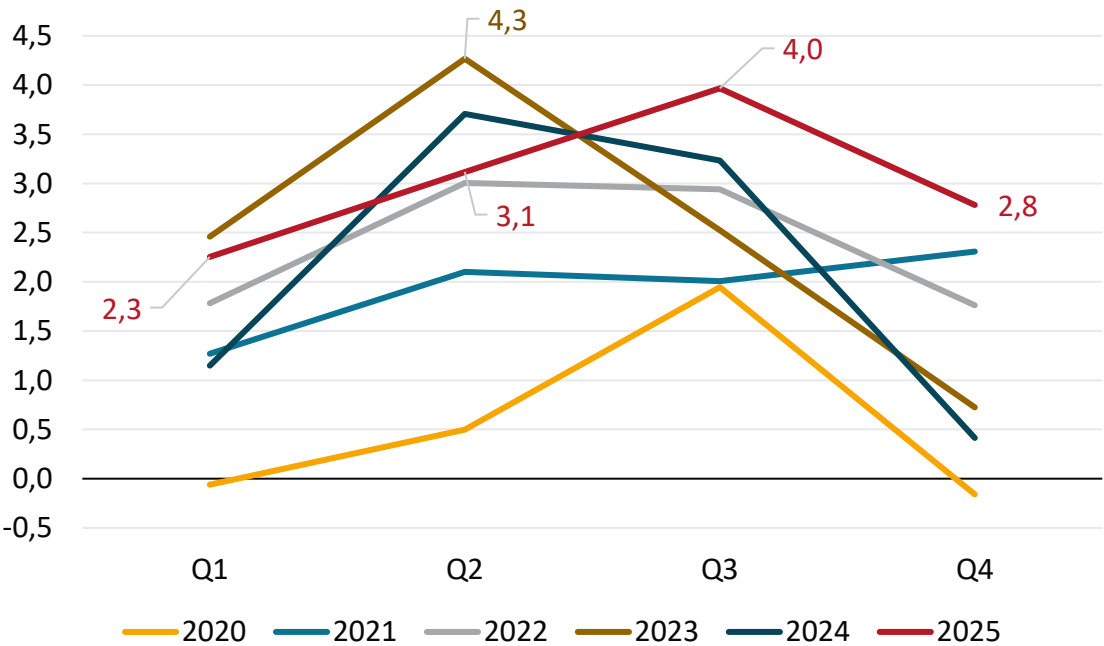
Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej

(w mld zł, w cenach bieżących, od 2010)



Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej

(w mld zł, w cenach bieżących, od 2020)



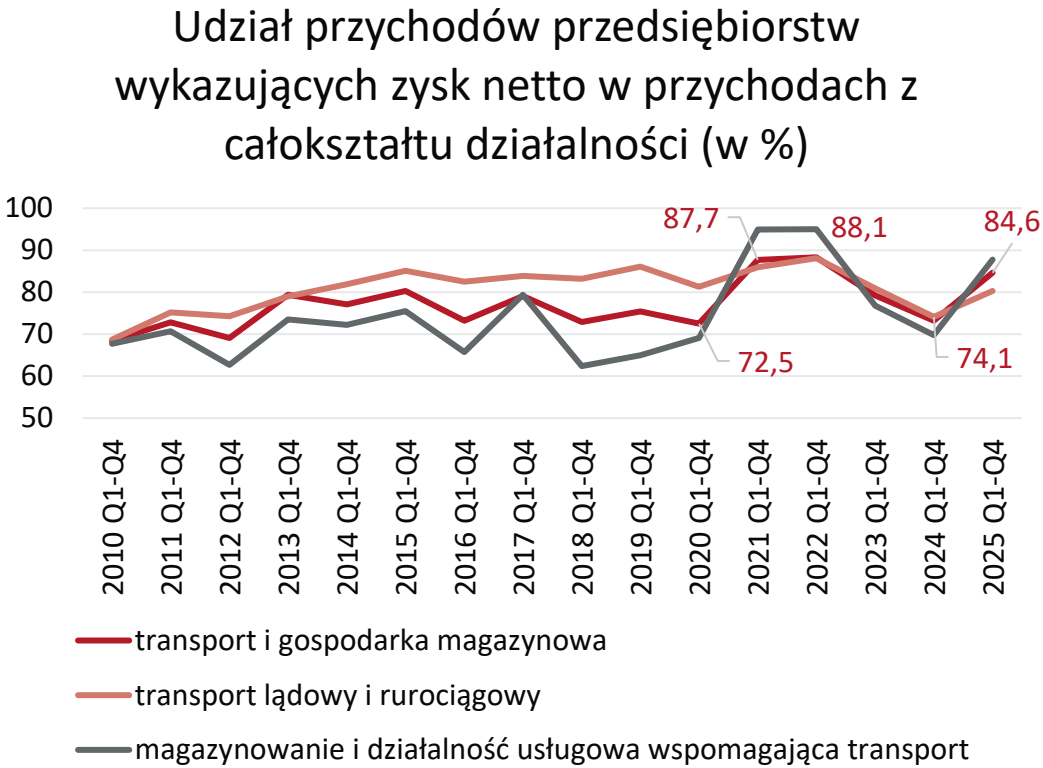
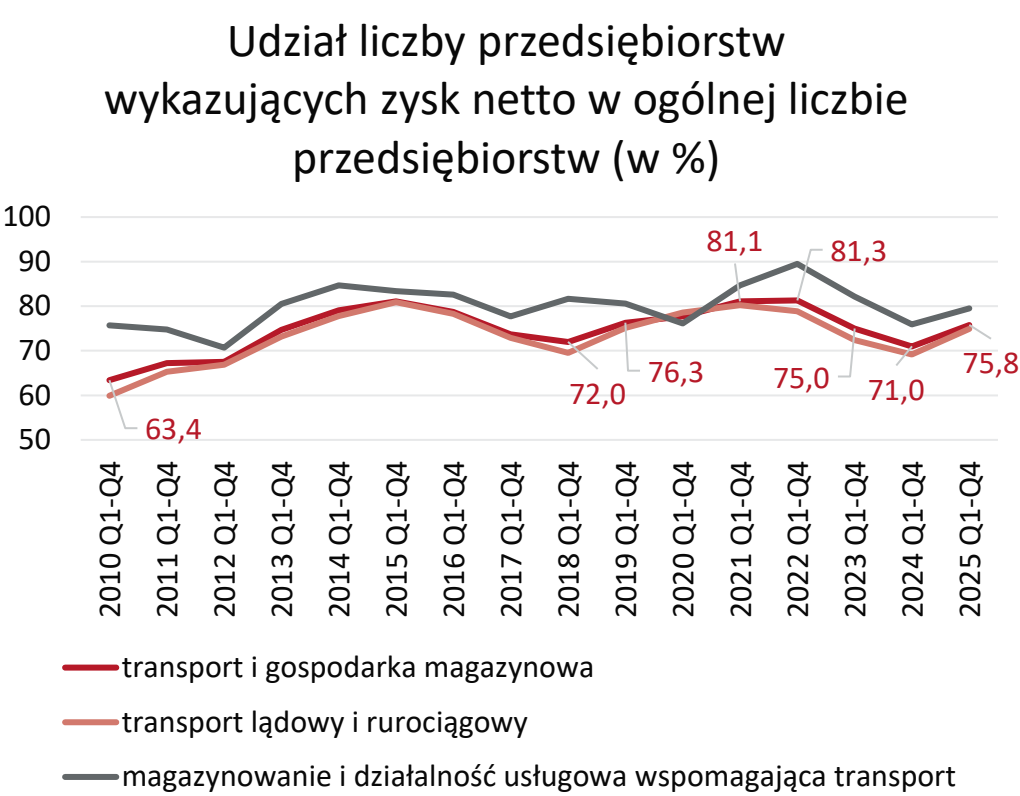
Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS; dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

Wzrósł udział przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w ogólnej liczbie przedsiębiorstw w branży transportu i gospodarki magazynowej, z niskiego poziomu na tle ostatnich lat 71,0% w 2024 do 75,8% w 2025.

W 2024 trudna sytuacja szczególnie w transporcie lądowym, w 2025 obserwowana poprawa do wieloletniej średniej.

W 2025 udział przychodów przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w przychodach z całokształtu działalności na najwyższym poziomie od 2010, poza 2021-2022.



Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

Ważne

Dane podstawowe

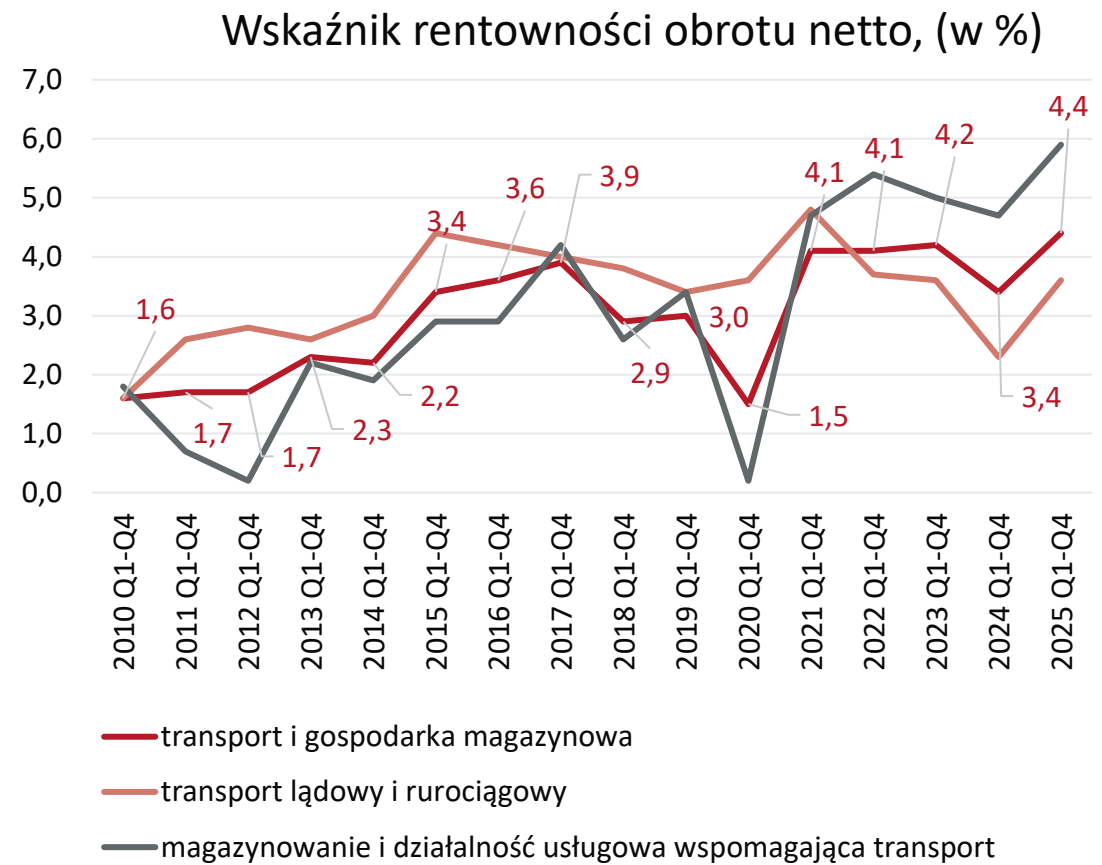
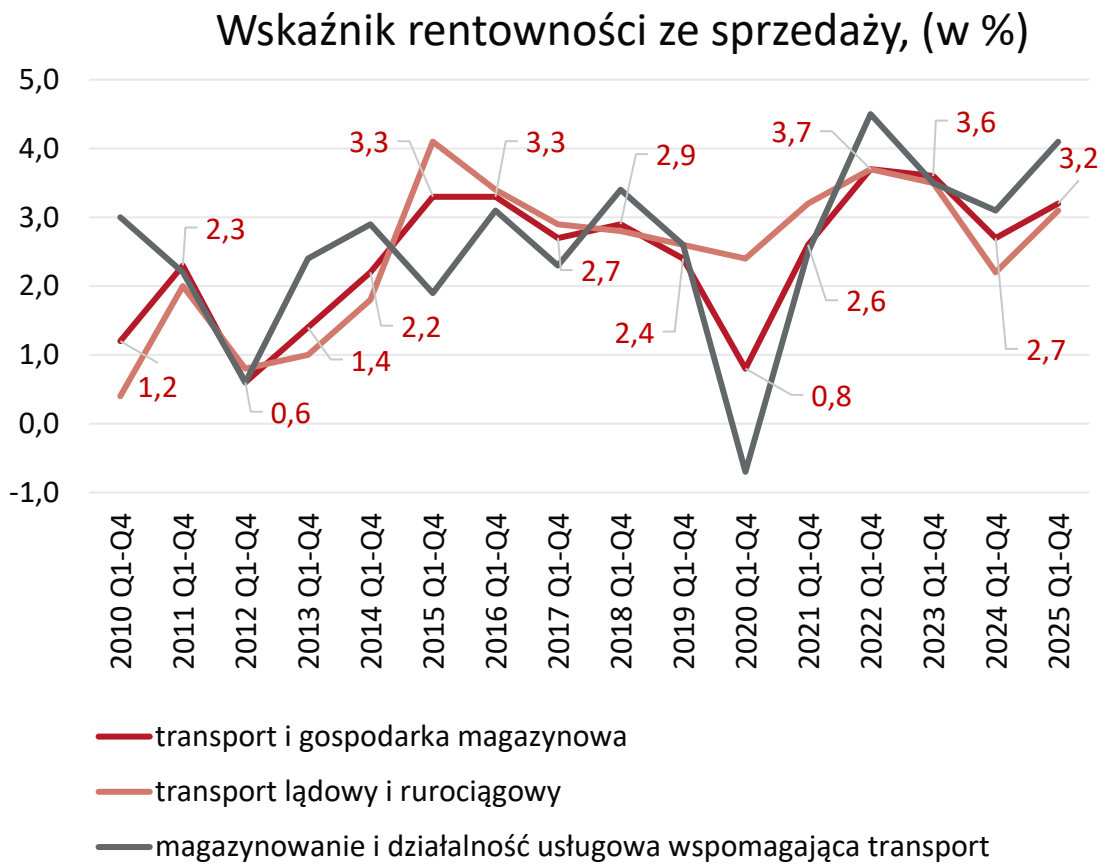
Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i oleje
napędowe

Rentowność ze sprzedaży w branży transportu i magazynowania w 2025 (3,2%) poprawiała się względem 2024 (2,7%) i była już stosunkowo dobra na tle ostatniej dekady dla tej branży.

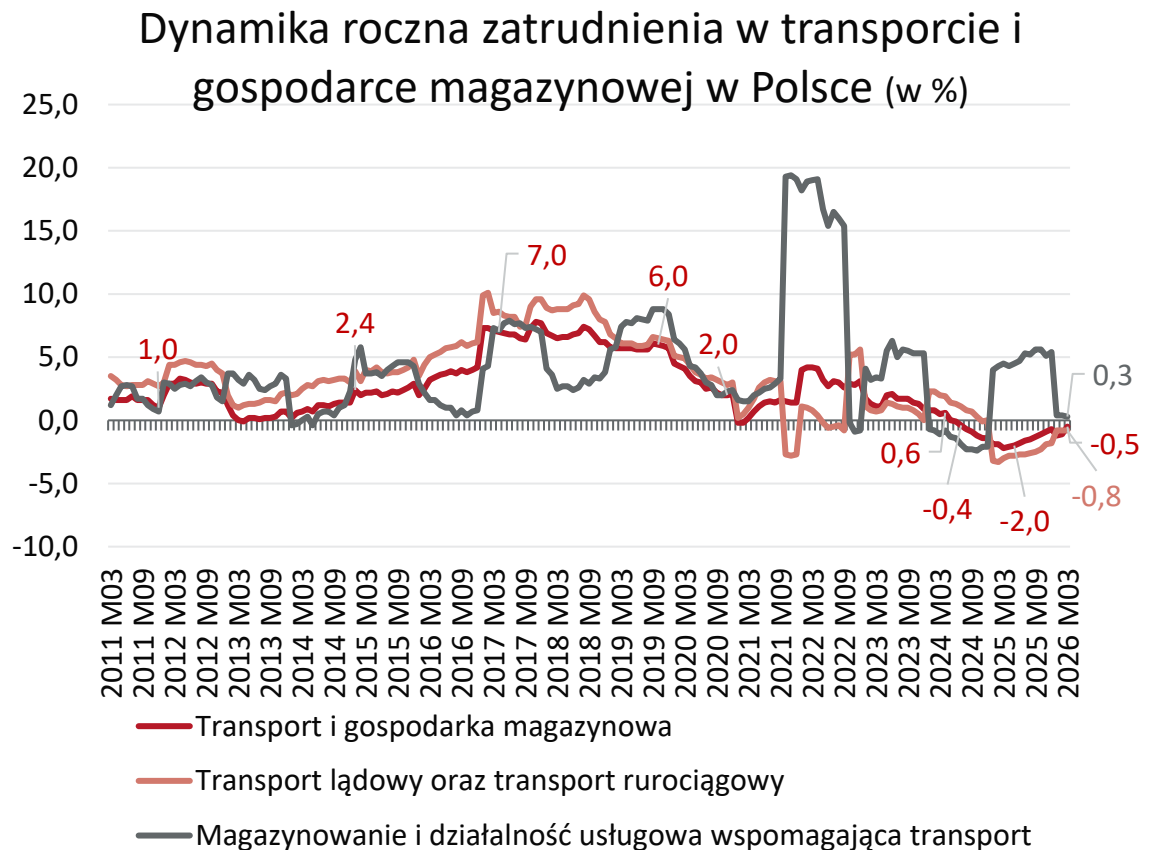
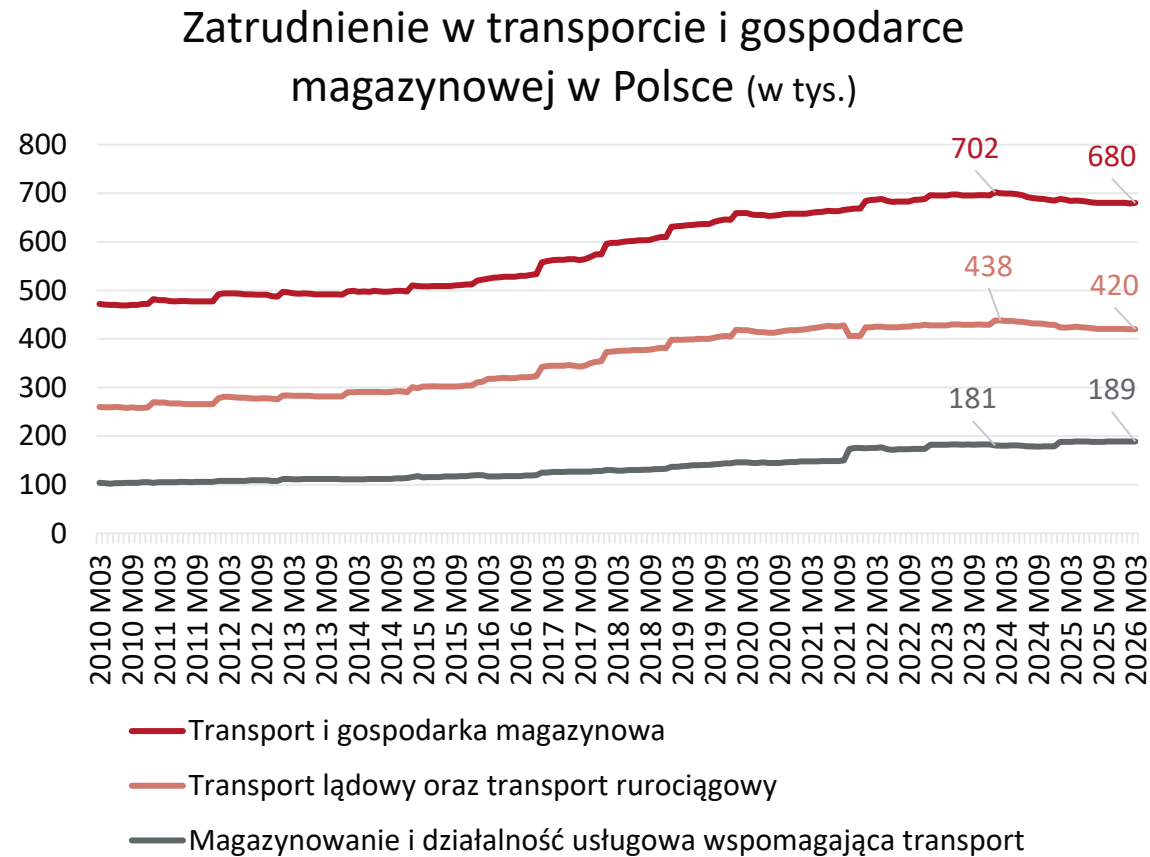


Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

Spada zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej w Polsce, z rekordowego poziom 702 tys. w styczniu 2024 do 680 tys. w marcu 2026.

Tempo spadku zatrudnienia w 2025 (do -2,2% r/r w marcu) było najwyższe od 2010. W drugiej połowie 2025 tempo spadku osłabło.

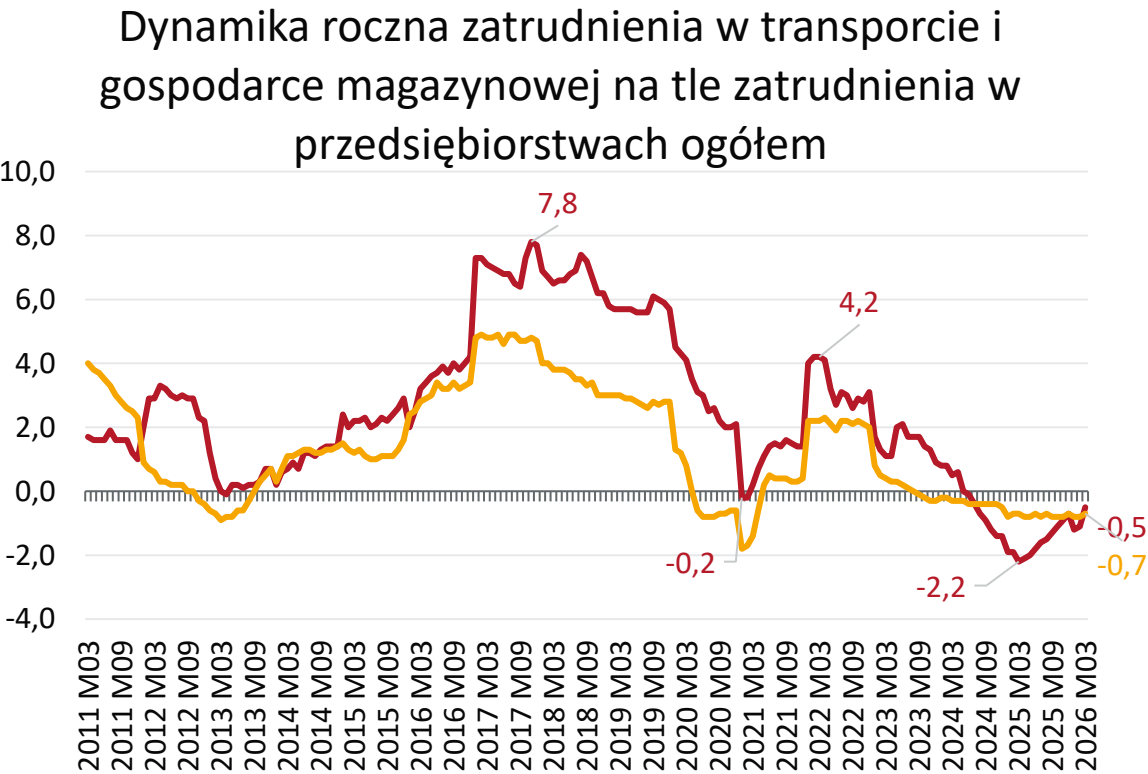
Podczas gdy zatrudnienie w transporcie lądowym spada, w magazynowaniu rośnie w całym 2025 i jest na rekordowo wysokim poziomie.



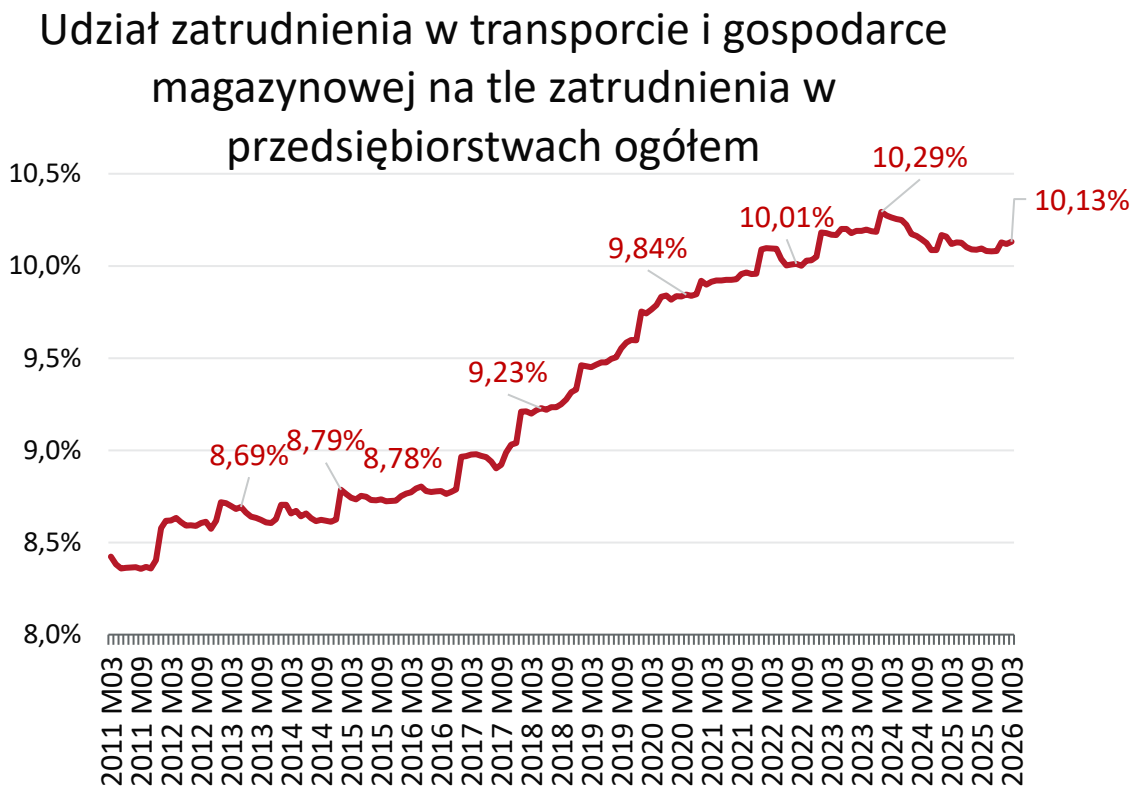
Źródło: GUS, zatrudnienie dotyczy podmiotów gospodarki zatrudniających 10 i więcej osób

Tempo spadku zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej spowolniło w 2026 i zbliżyło się do tempa spadku w sektorze przedsiębiorstw ogółem.

W poprzednich latach szybszy wzrost zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem.



10,29% w styczniu 2024 – to szczytowy udział zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej w sektorze przedsiębiorstw ogółem. W marcu 2026 udział na poziomie 10,13%.



— Transport i gospodarka magazynowa — Sektor przedsiębiorstw

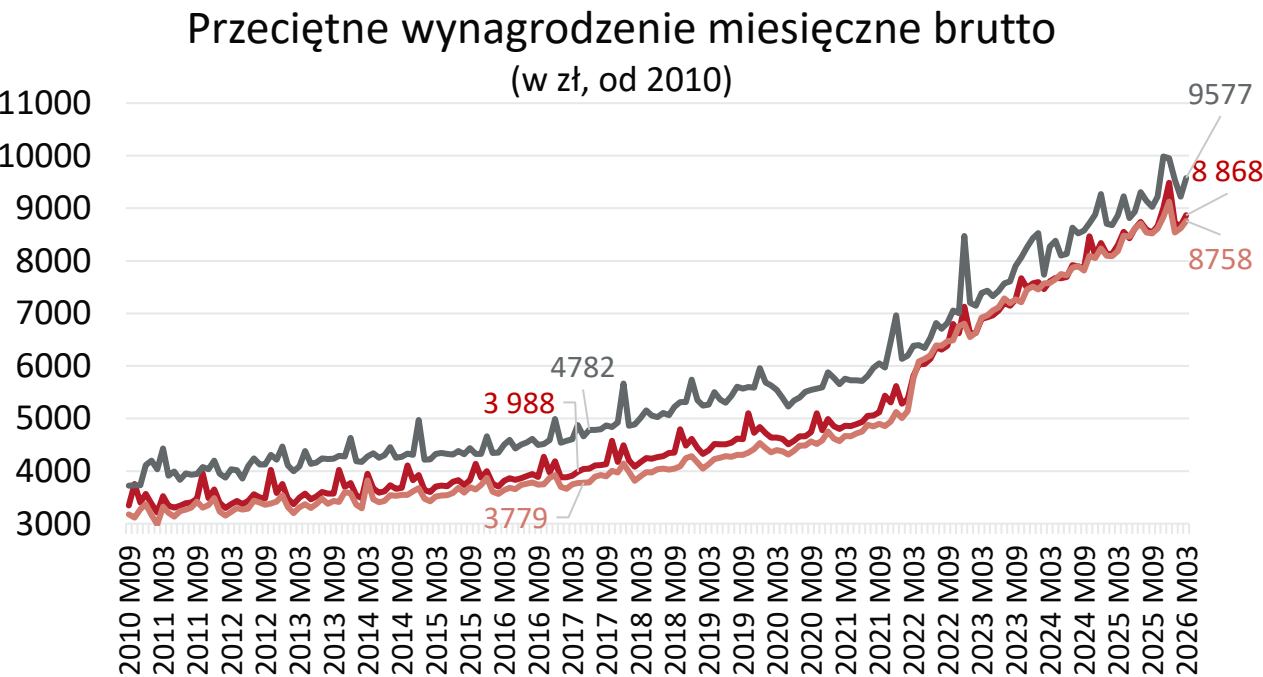
* - Poza gospodarstwami indywidualnymi w rolnictwie i jednostkami budżetowymi prowadzącymi działalność w zakresie obrony narodowej oraz bezpieczeństwa publicznego.

Źródło: GUS

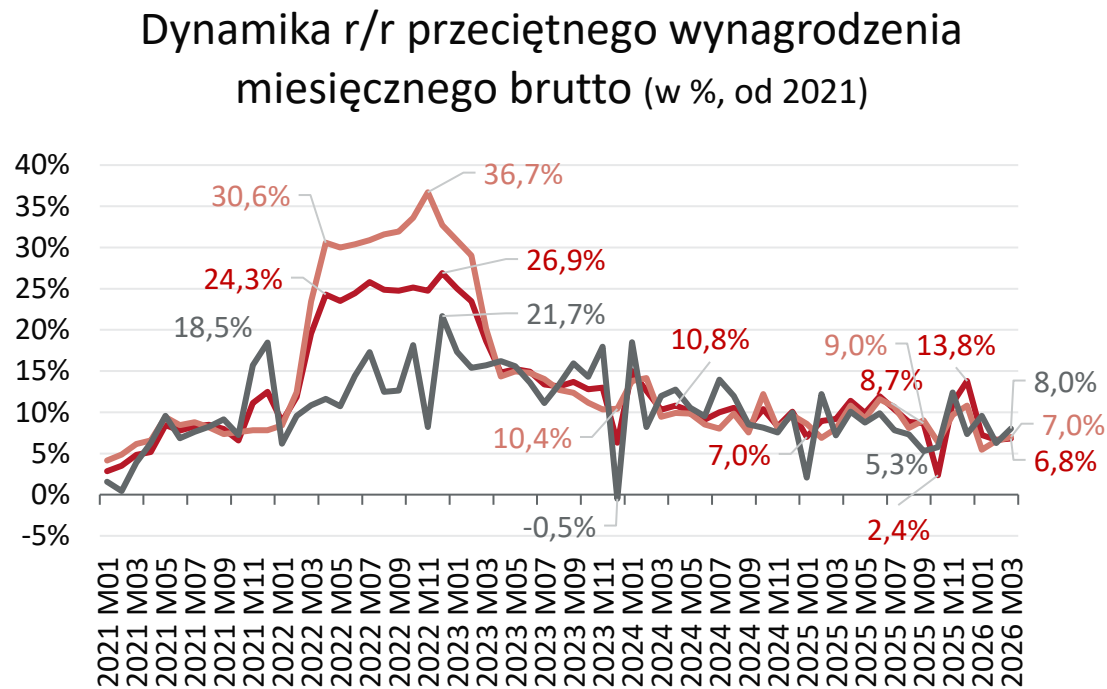
Od marca 2024 ustabilizował się (w przedziale 8%-12% r/r) miesięczny wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze transportu i gospodarki magazynowej.

Wynagrodzenie w magazynowaniu wyższe niż w transporcie lądowym.

W grudniu 2025 najszybszy od stycznia 2024 wzrost wynagrodzeń w transporcie i gospodarce magazynowej (+13,8% r/r.)



- Transport i gospodarka magazynowa
- Transport lądowy oraz transport rurociągowy
- Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport

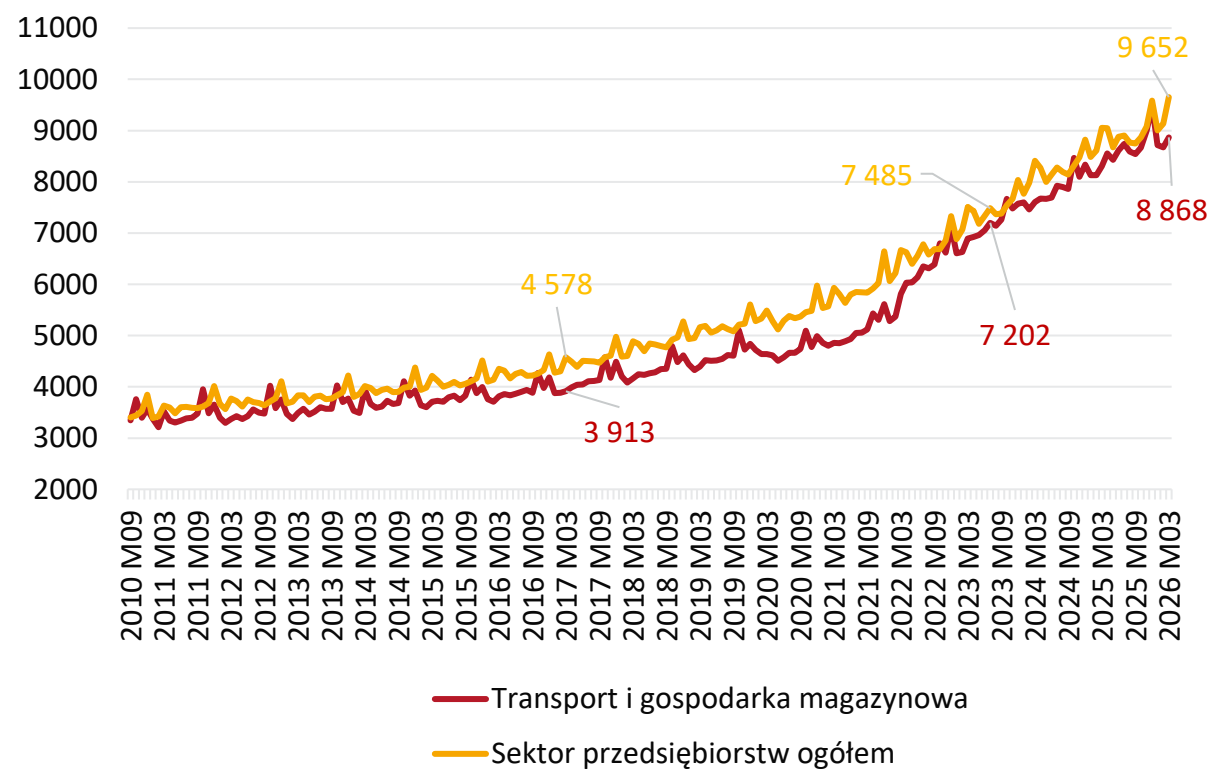


- Transport i gospodarka magazynowa
- Transport lądowy oraz transport rurociągowy
- Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport

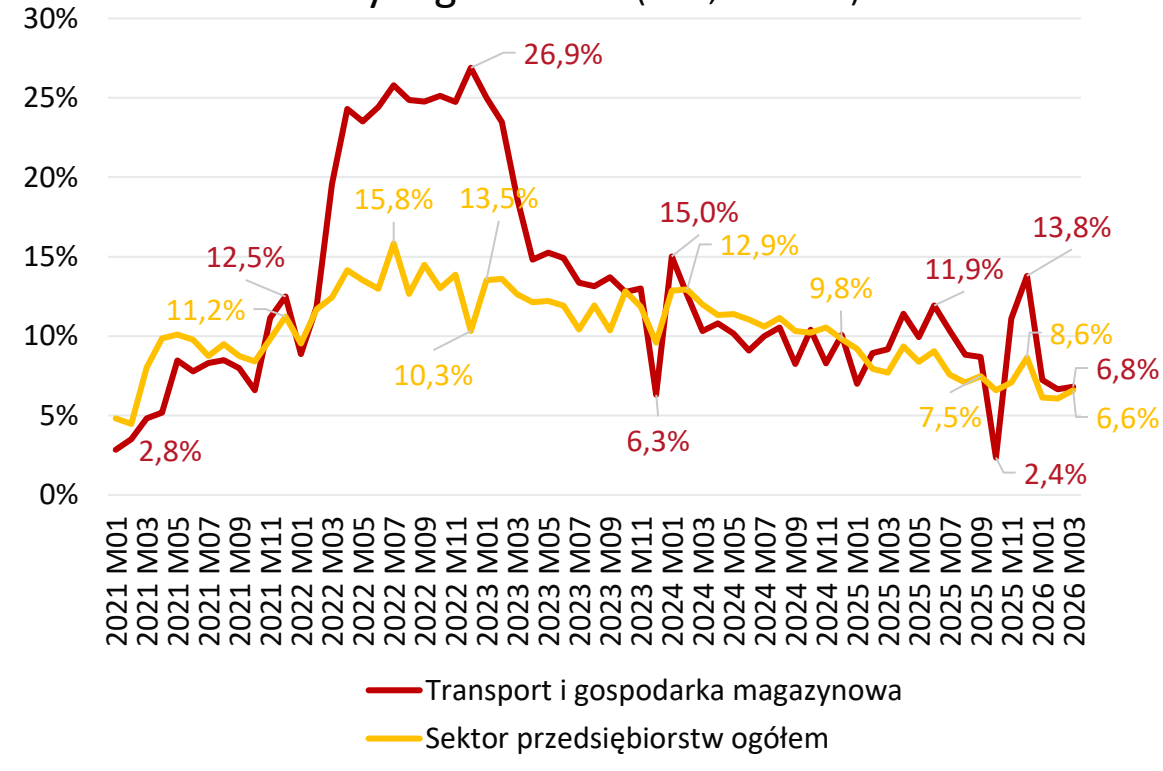
Niższe przeciętne miesięczne wynagrodzenie w transporcie i gospodarce magazynowej niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem (w marcu 2026 udział stanowił 91,9%).

Wyższe tempo wzrostu wynagrodzeń r/r w transporcie i magazynowaniu niż w przedsiębiorstwach ogółem przez większość 2025 oraz w 2026.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie
(w zł, od 2010)



Dynamika roczna przeciętnego miesięcznego
wynagrodzenia (w %, od 2021)

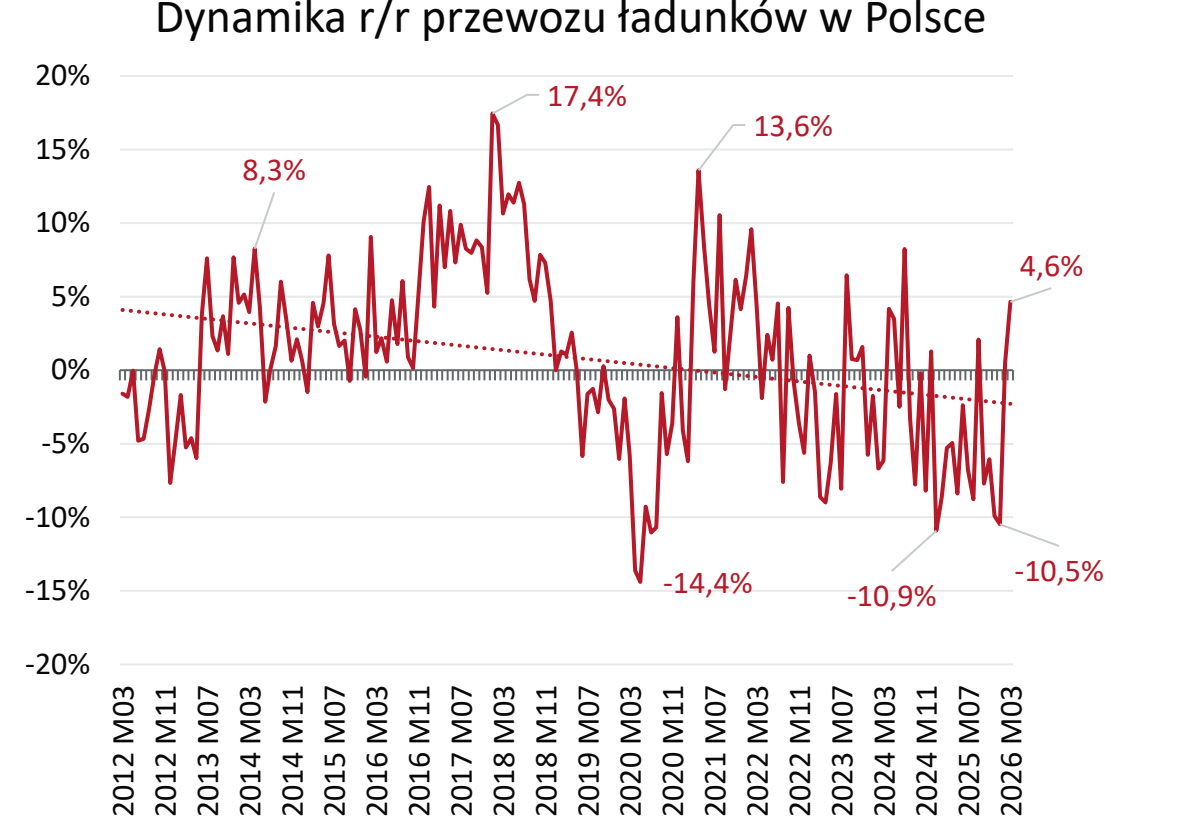
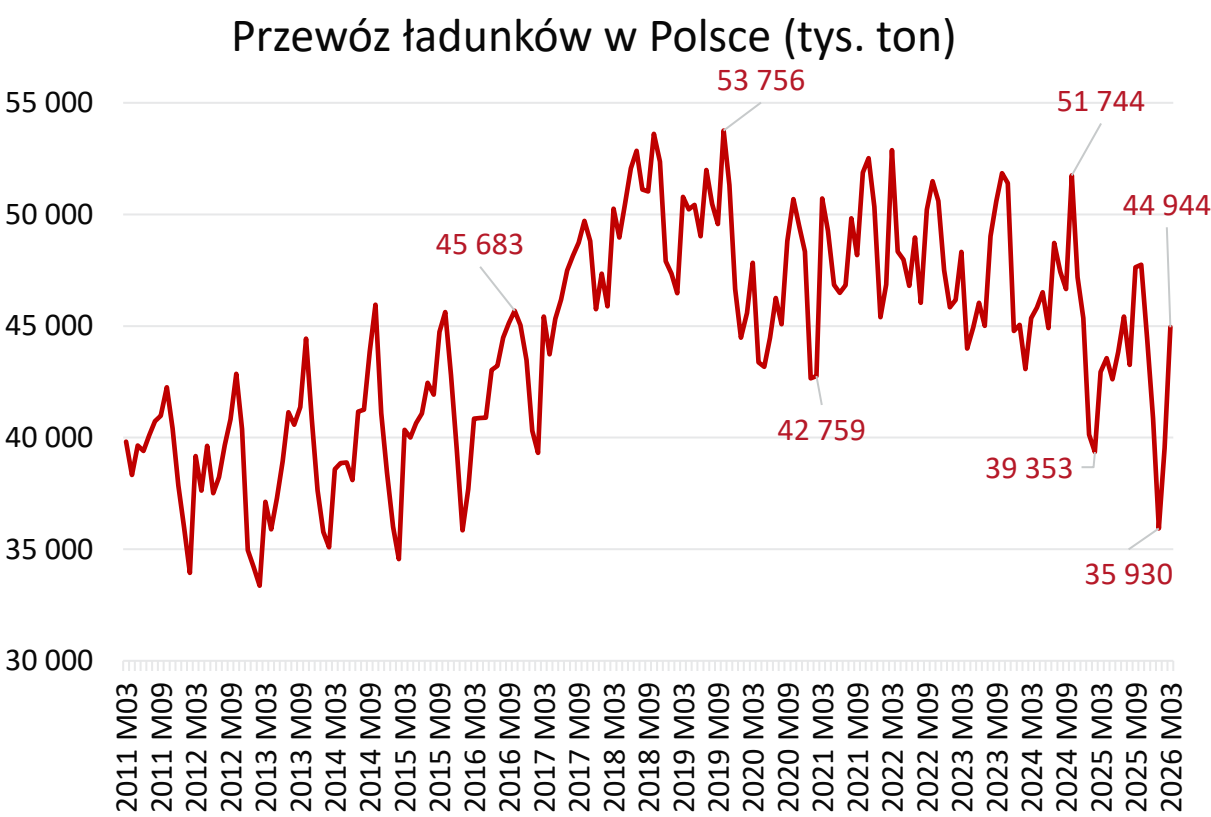


Źródło: GUS

Przewozy ładunków w Polsce spadły w 2025 (521 694 tys. ton, -6,5% r/r) do najniższego poziomu od 2016. W okresie styczeń-marzec 2026 kontynuacja spadku przewozu ładunków w Polsce (-1,7% r/r).

Szczyt przewozu ładunków w Polsce odnotowano w 2018 (603 883 tys. ton).

Przewóz ładunków (w tonach) spada w Polsce od 2022, pomimo wzrostów w pojedynczych miesiącach, w tym w marcu 2026 (+4,6% r/r).

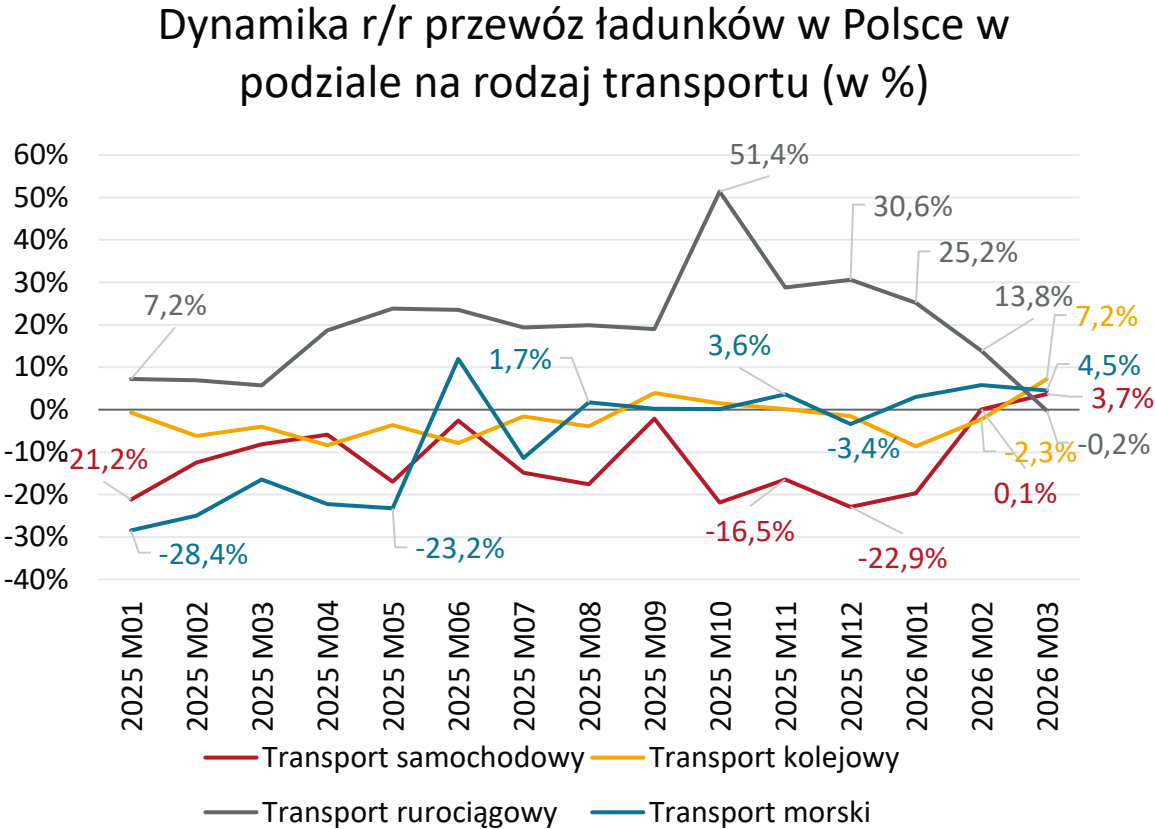
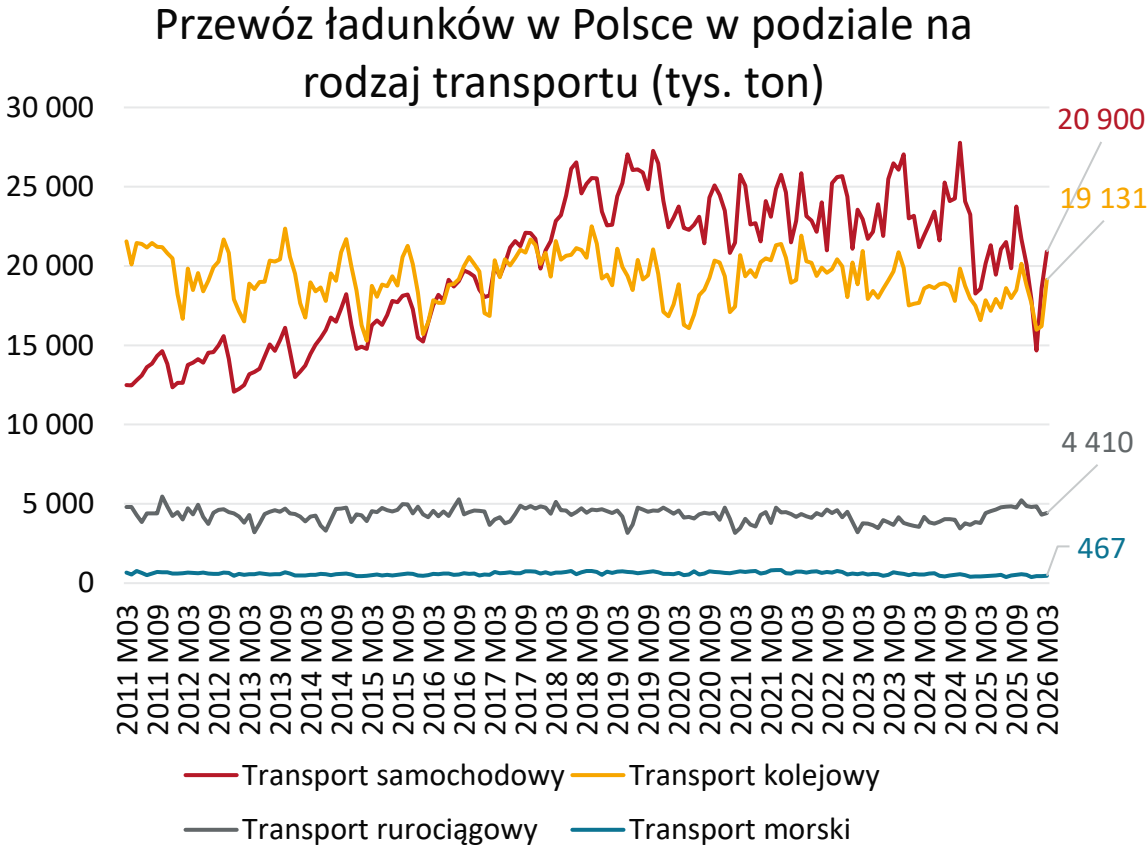


Źródło: GUS

W okresie styczeń–marzec 2026 kontynuacja spadków z 2025 w przewozach ładunków w transporcie samochodowym i kolejowym, a w rurociągowym kontynuacja wzrostów. Natomiast transport morki w ciągu minionego roku przeszedł od spadków do wzrostu.

W 2025 najszybciej spadł transport samochodowy (-13,8% r/r).

W marcu 2026 transport rurociągowy z pierwszym spadkiem (-0,2% r/r/) od grudnia 2024.

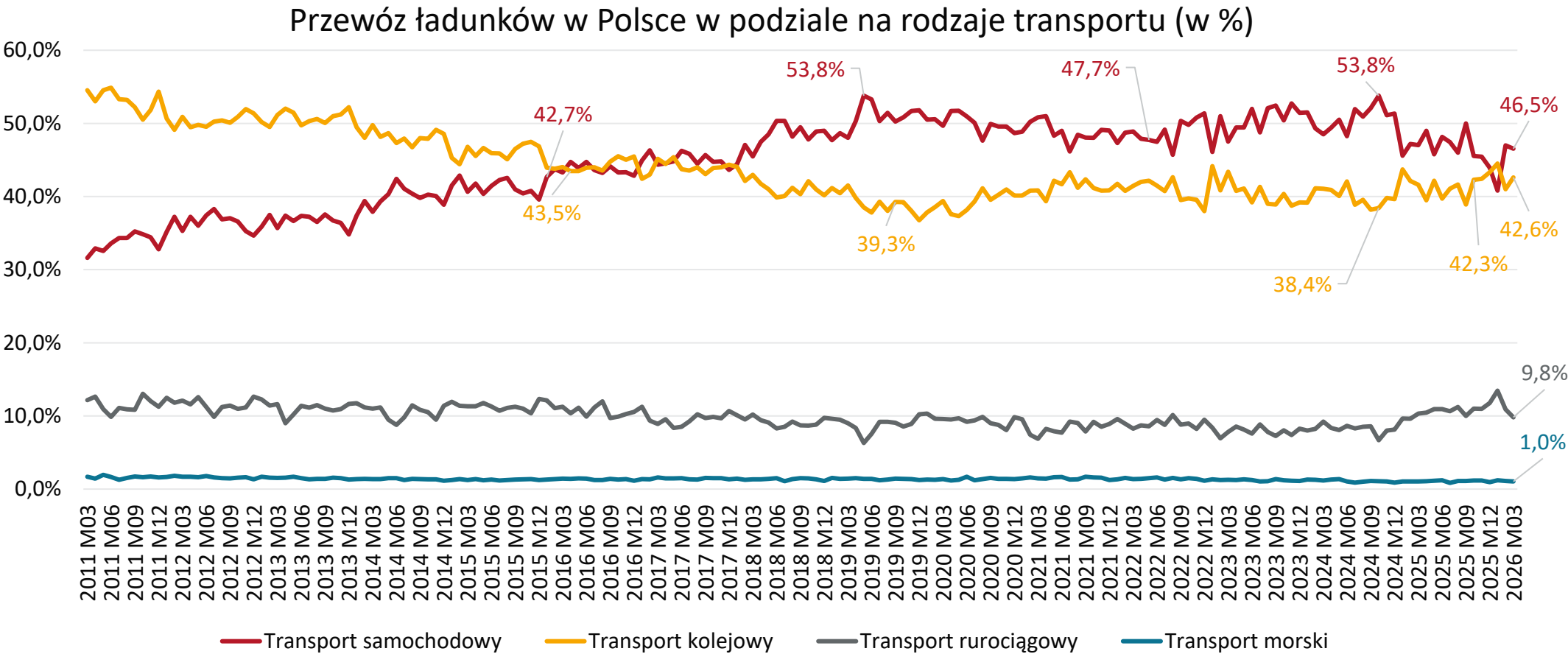


Źródło: GUS

Od grudnia 2018 największy udział w masie przewiezionych ładunków w Polsce miał transport samochodowy, następnie kolejowy, rurociągowy oraz morski.

Na początku 2026 udział transportu kolejowego ponownie zbliżył się do transportu samochodowego.

W 2025 najniższy od 8 lat udział transportu samochodowego w przewozach ładunków.

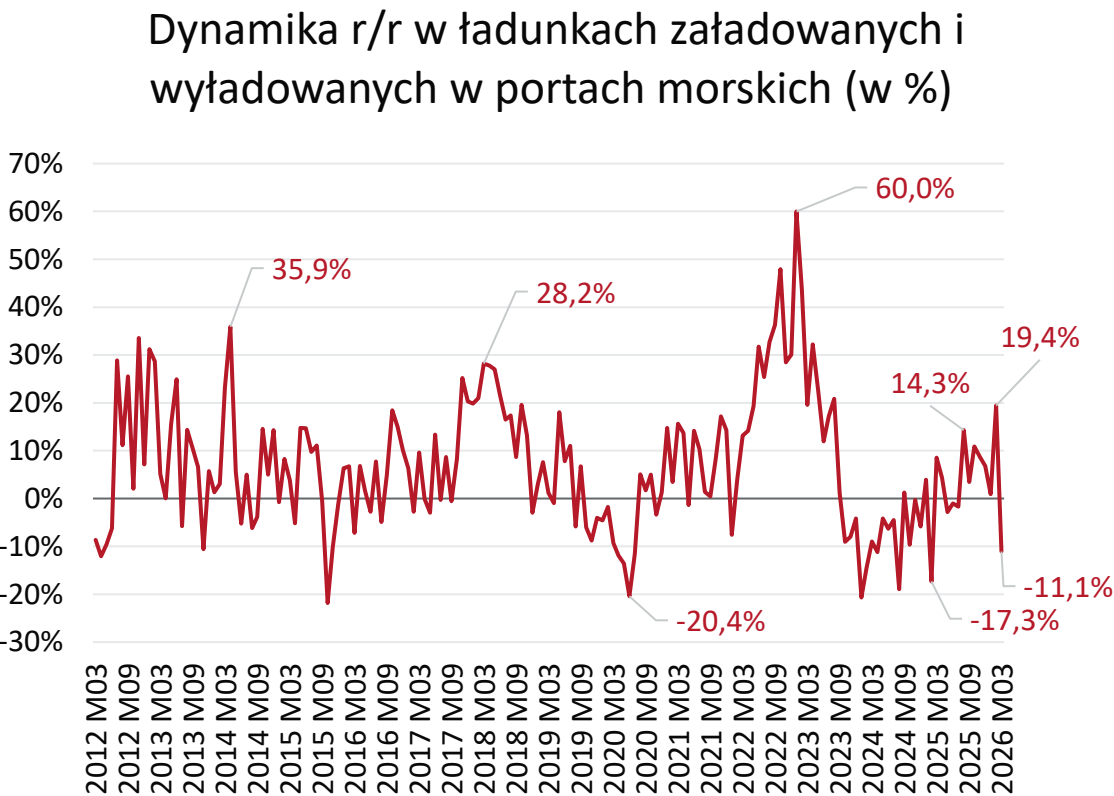
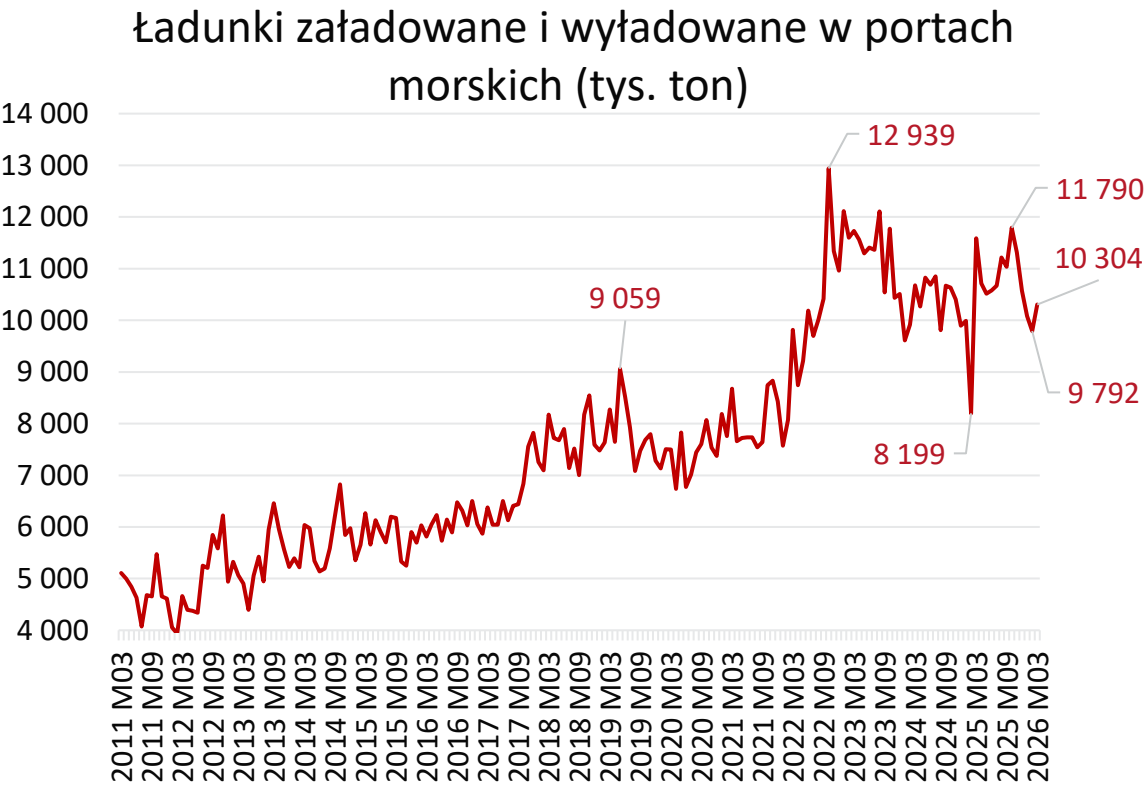


Źródło: GUS

W 2025 druga największa roczna masa ładunków przeładowanych w polskich portach morskich (128 mln ton; +3,2% r/r), większa była jedynie w 2023 (136 mln ton).

W 2022 oraz 2023 odnotowano rekordowe wysokości przeładunków węgla oraz wzrost przeładunków ropy naftowej.

W marcu 2026 spadła masa ładunków przeładowanych w polskich portach morskich (-11,1% r/r).

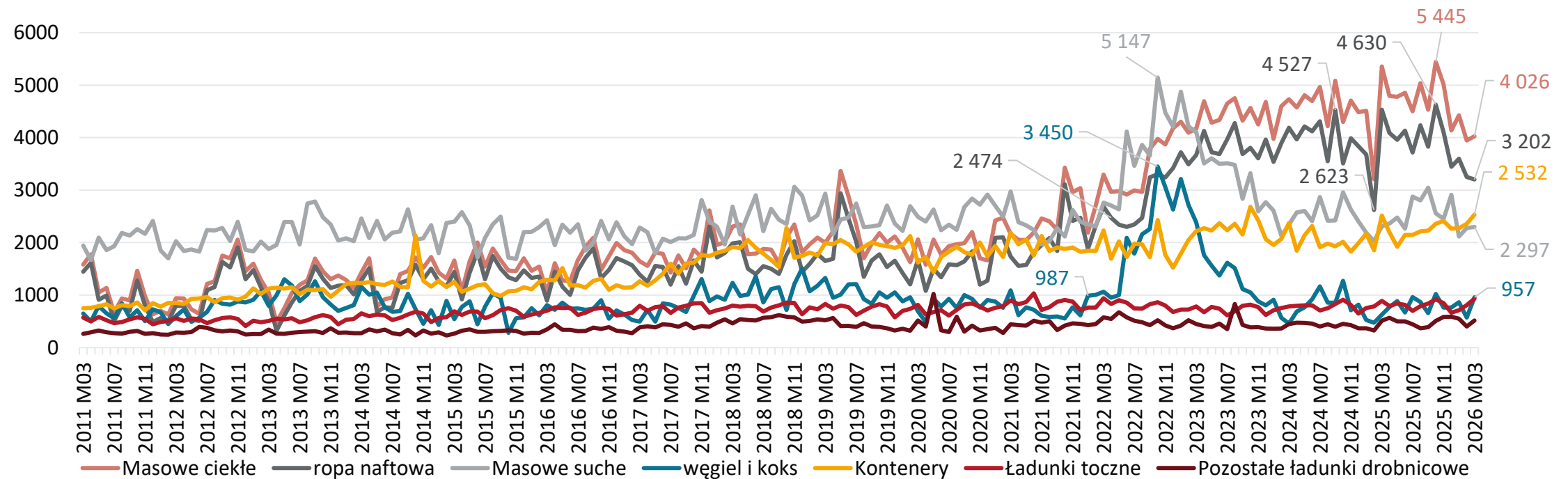


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

Przeładunek węgla mimo wzrostu w okresie styczeń-marzec 2026 (+46% r/r), pozostaje na niskim poziomie w porównaniu z rekordowymi latami 2022-2023.

Pod względem rodzaju przeładowanych ładunków w okresie styczeń-marzec 2026 r., największy udział stanowiły masowe ciekłe (39%) w tym ropa naftowa (31%), następnie kontenery (25%); masowe suche (22%) w tym węgiel i koks (9%); ładunki tłoczne (9%), pozostałe ładunki drobnicowe (5%).

Ładunki załadowane i wyładowane w polskich portach morskich (tyś. ton),
w podziale na rodzaje ładunku

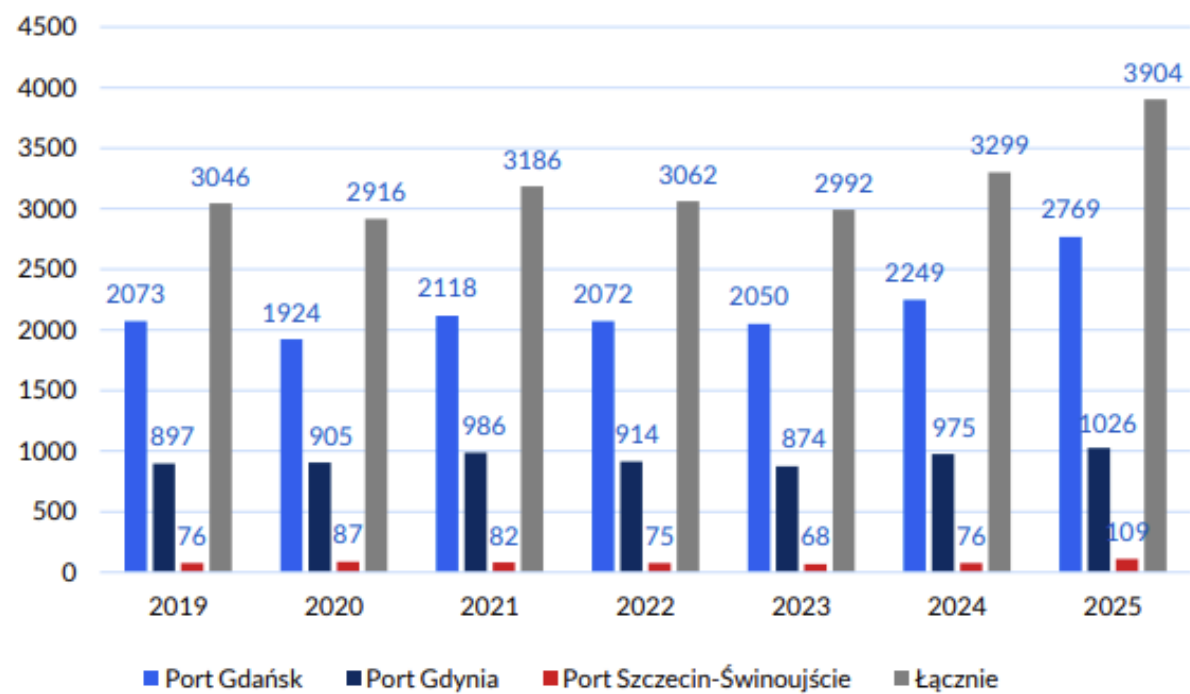


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

W 2025 kolejny rekord w przeładunkach kontenerów w polskich portach morskich (3,9 mln TEU; +18% r/r), po wcześniejszym rekordzie w 2024 (3,3 mln TEU).

TEU (ang. Twenty-foot Equivalent Unit) to standardowa jednostka miary stosowana w transporcie morskim i logistyce, odpowiadająca pojemności jednego kontenera o długości 20 stóp.

Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2019–2025 (tys. TEU)



- Wszystkie trzy główne polskie porty morskie odnotowały wzrost przeładunków kontenerów w 2025:
- Gdańsk o ponad +23% do 2,77 mln TEU
 - Gdynia o +5%, przekraczając po raz pierwszy granicę 1 mln TEU
 - Szczecin–Świnoujście o +44% do 109 tys. TEU

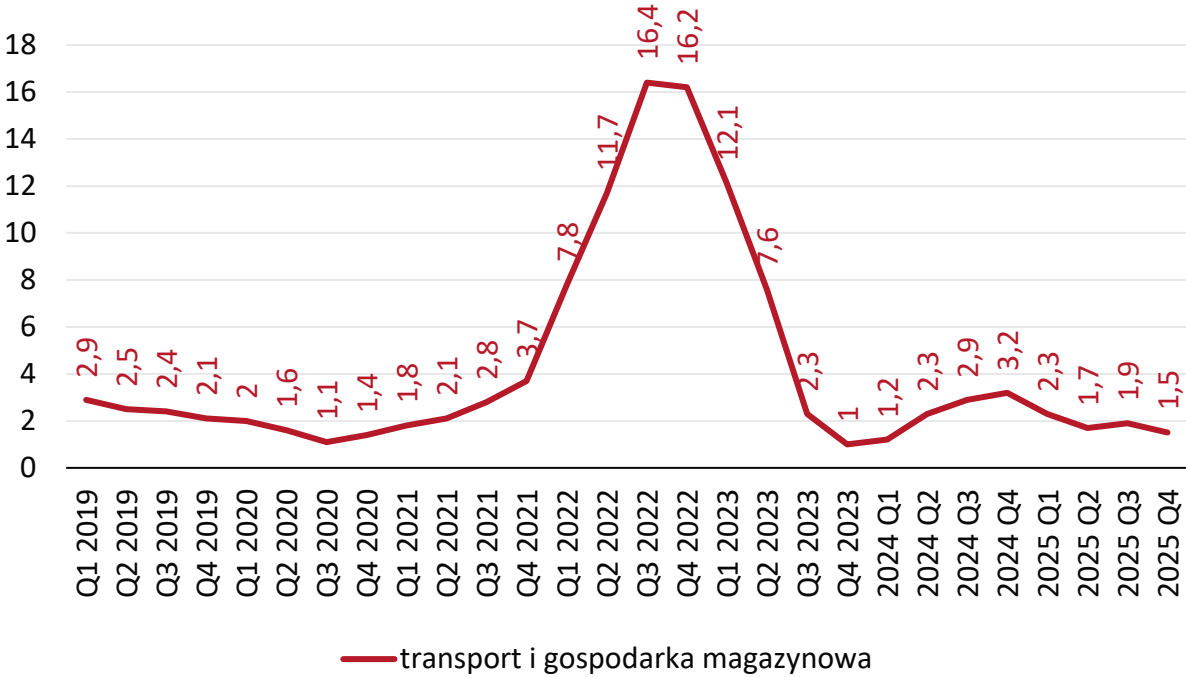
Źródło: Przewozy intermodalne w 2025 r., Urząd Transportu Kolejowego

Powrót do umiarkowanego wzrostu cen usług transportu i gospodarki magazynowej od III kw. 2023, po rekordowych wzrostach w okresie 2022/2023.

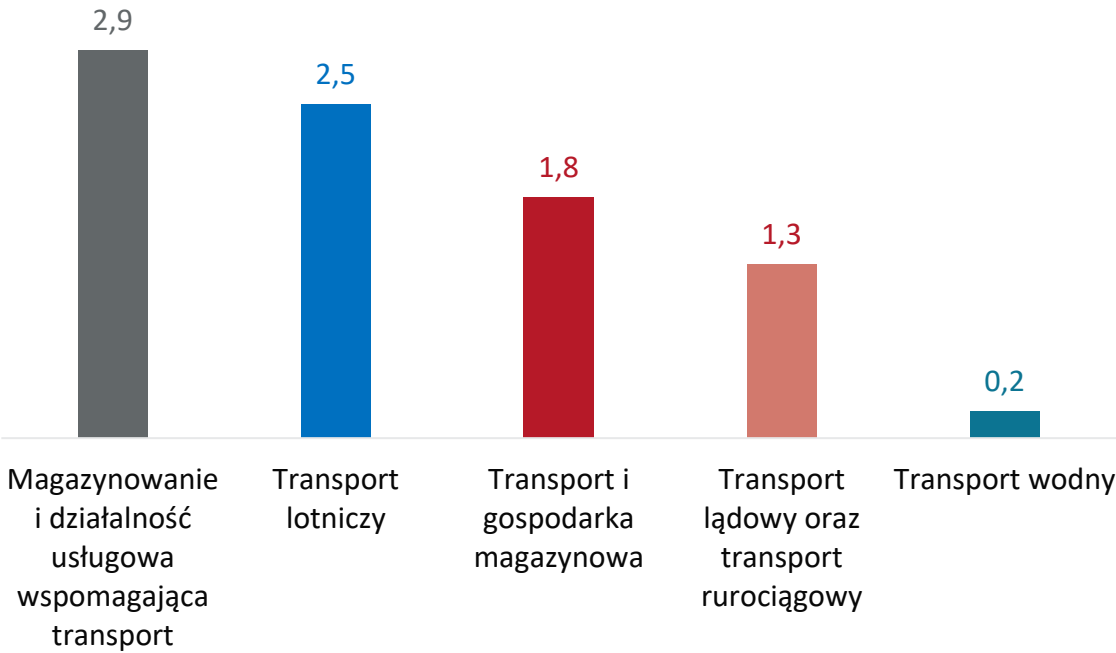
Wzrostu cen usług transportu i gospodarki magazynowej w Polsce wyniósł +1,8% r/r w 2025 wobec +13,0% r/r w 2022.

W 2025 najwyższy wzrost cen w magazynowaniu oraz transporcie lotniczym.

Dynamika r/r cen, kwartalnie (w %)



Dynamika r/r cen, kwartalnie (w %) w 2025 Q1-Q4



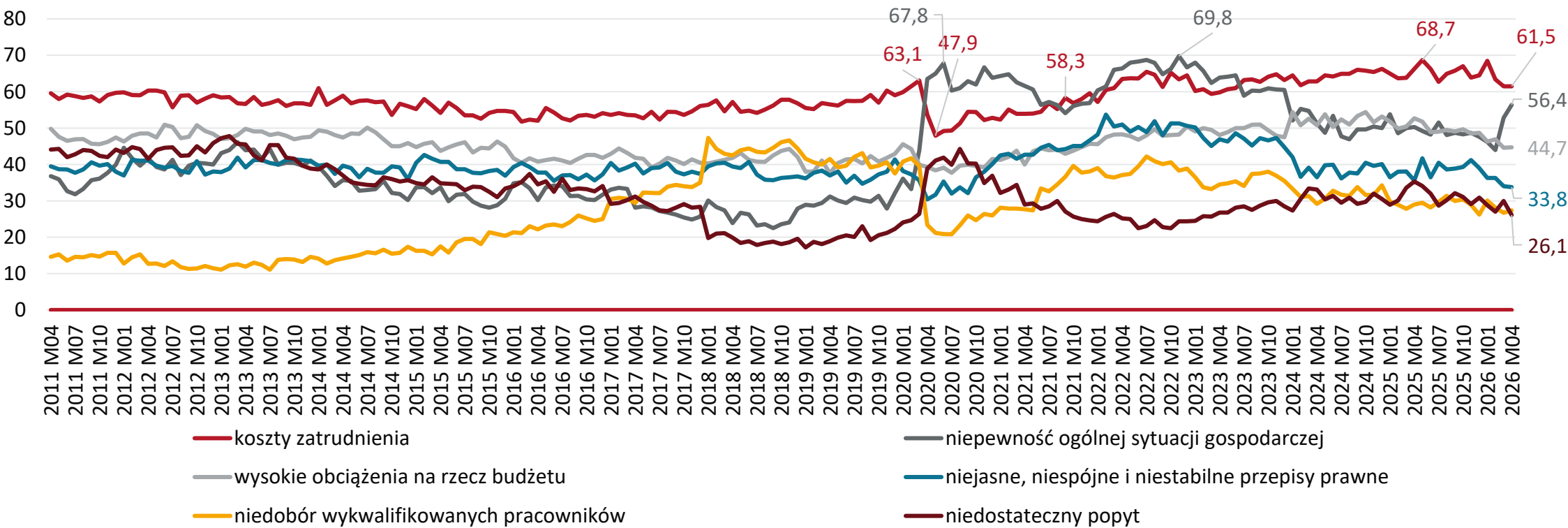
Źródło: GUS

Koszty zatrudnienia najczęściej wskazywane jako bariera działalności w transporcie i gospodarce magazynowej (poza okresami w latach 2020-2023).

W maju 2025 r. historycznie najwyższy odsetek (68,7%).

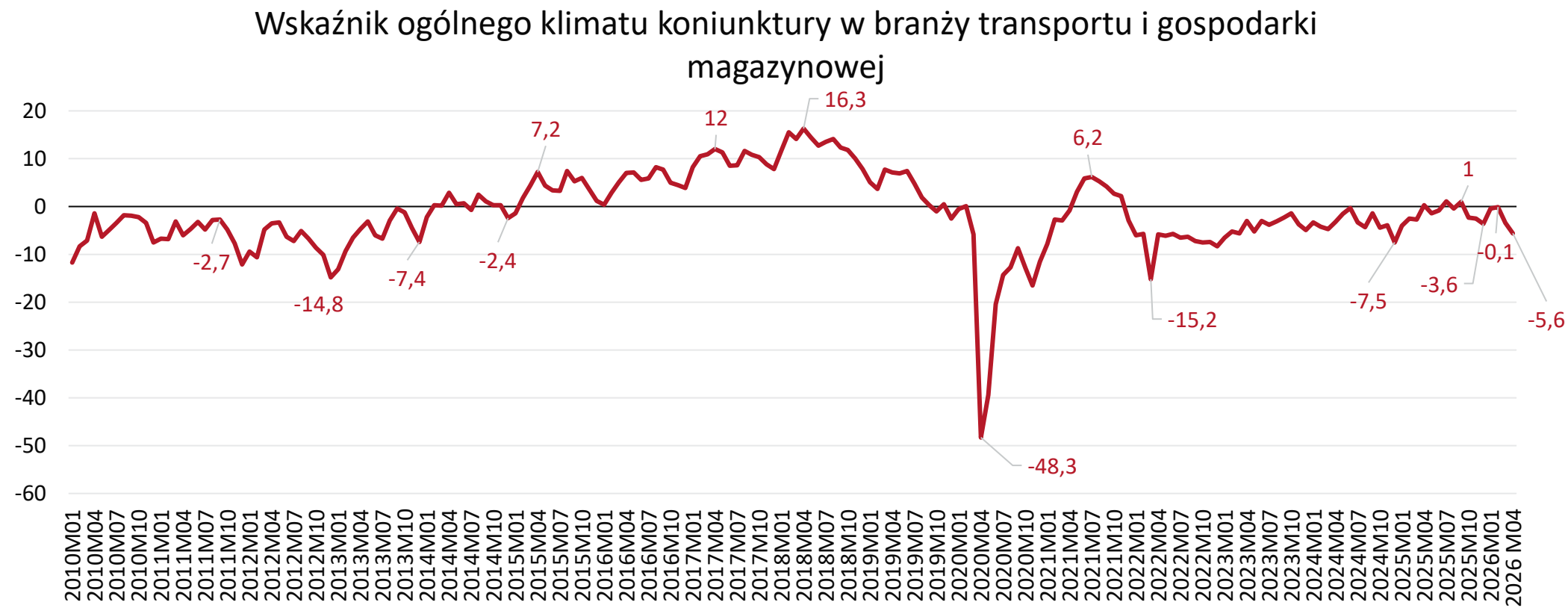
W marcu i kwietniu 2026 pogorszył się odczyt dot. niepewności ogólnej sytuacji gospodarczej (do 56,4), co jest najgorszym wynikiem od grudnia 2023 (60,5).

Najczęściej wskazywane bariery działalności w transporcie i gospodarce magazynowej (w %)



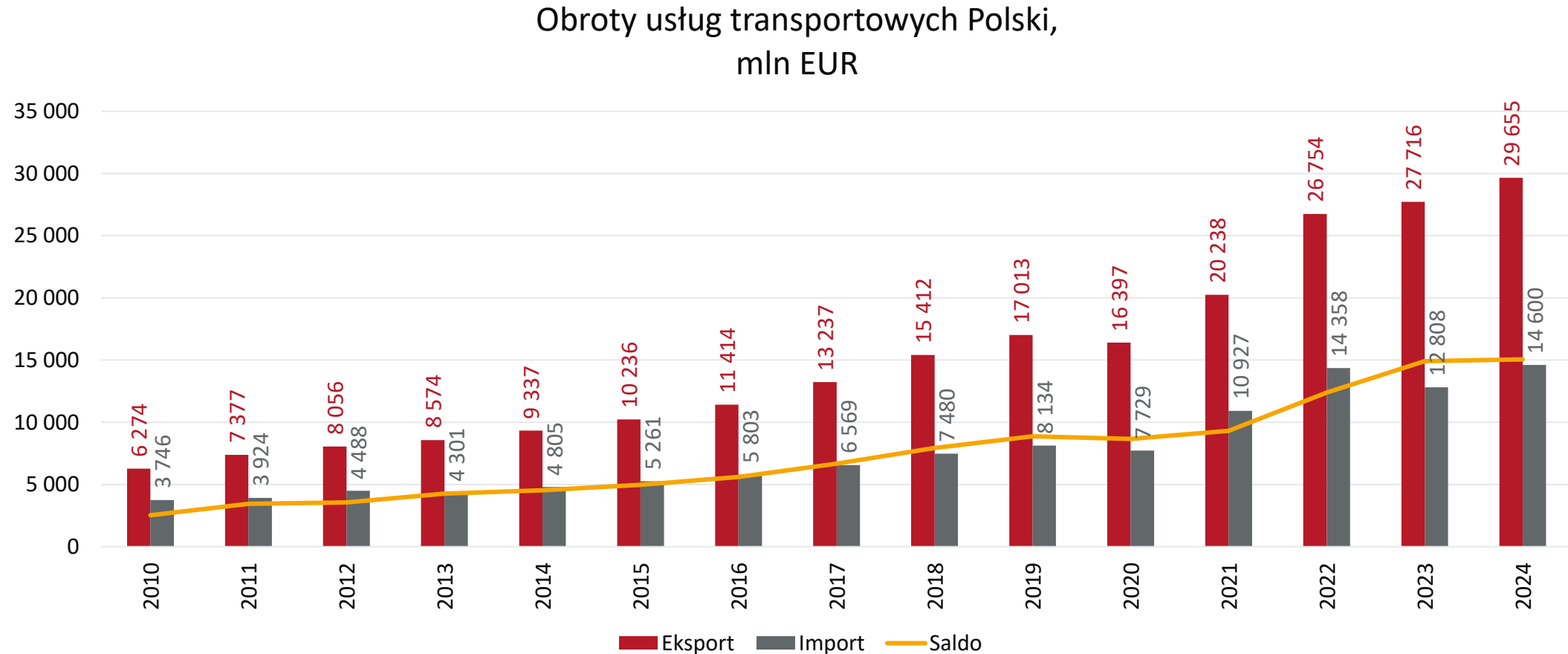
Źródło: GUS, dane na podstawie ankiet

Klimat koniunktury w branży transportu i gospodarki magazynowej spadł w kwietniu 2026 (-5,6) najniżej od marca 2023 (-5,6).



Źródło danych: GUS

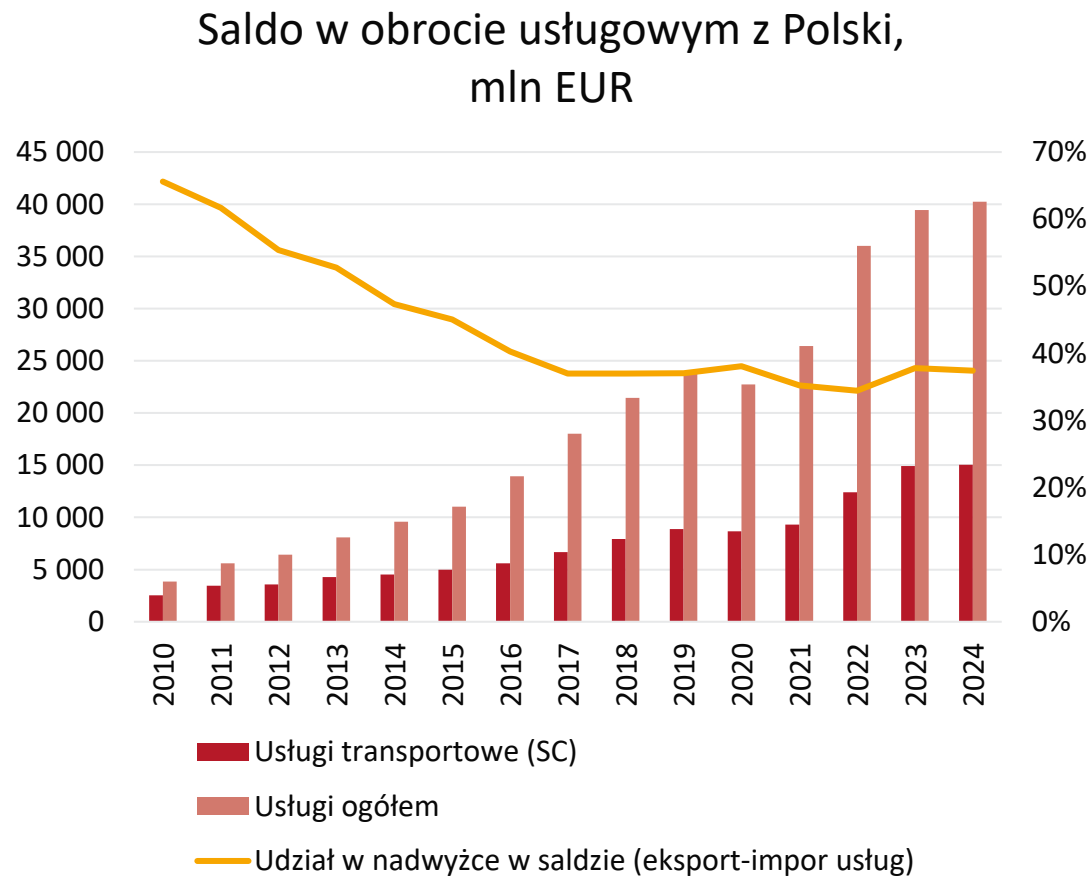
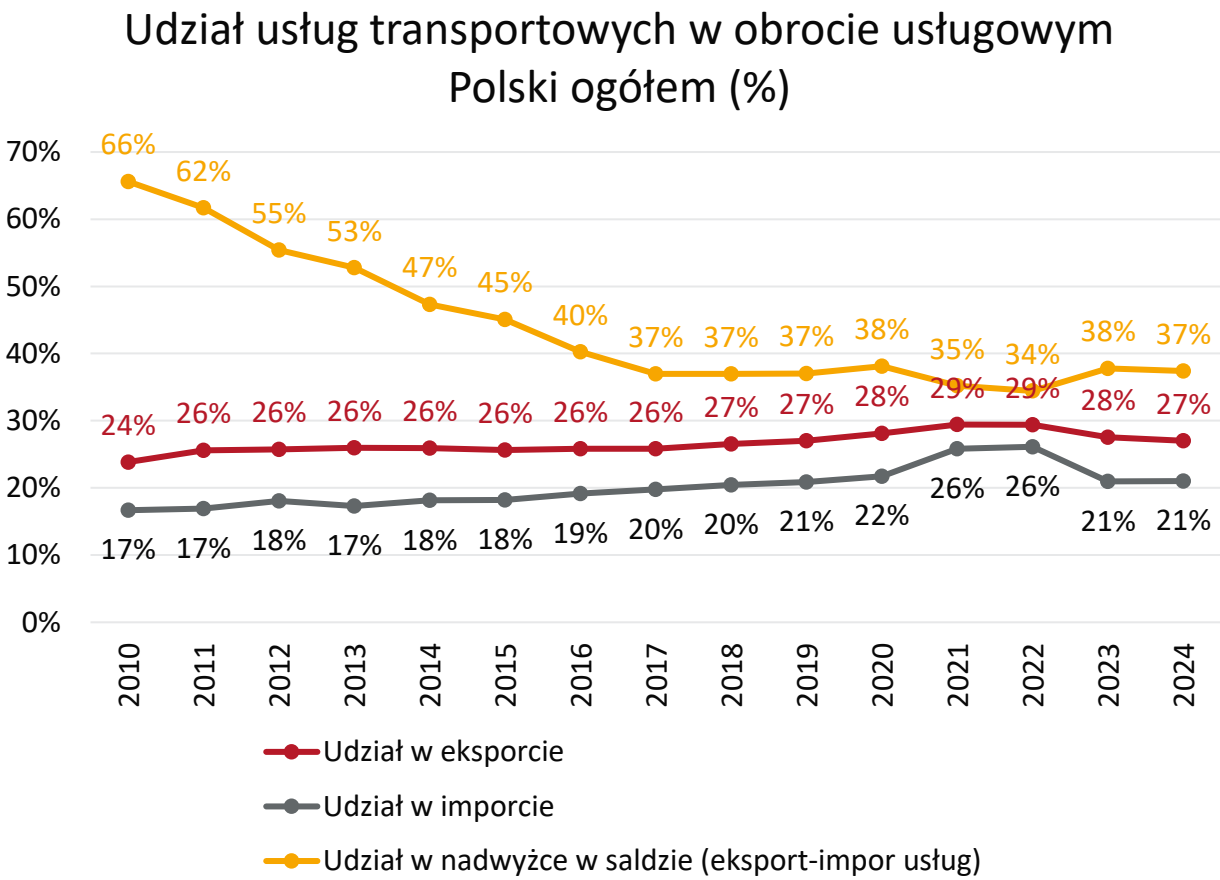
Rośnie eksport usług transportowych z Polski (z wyjątkiem 2020) oraz notuje stałą nadwyżkę nad importem.



Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

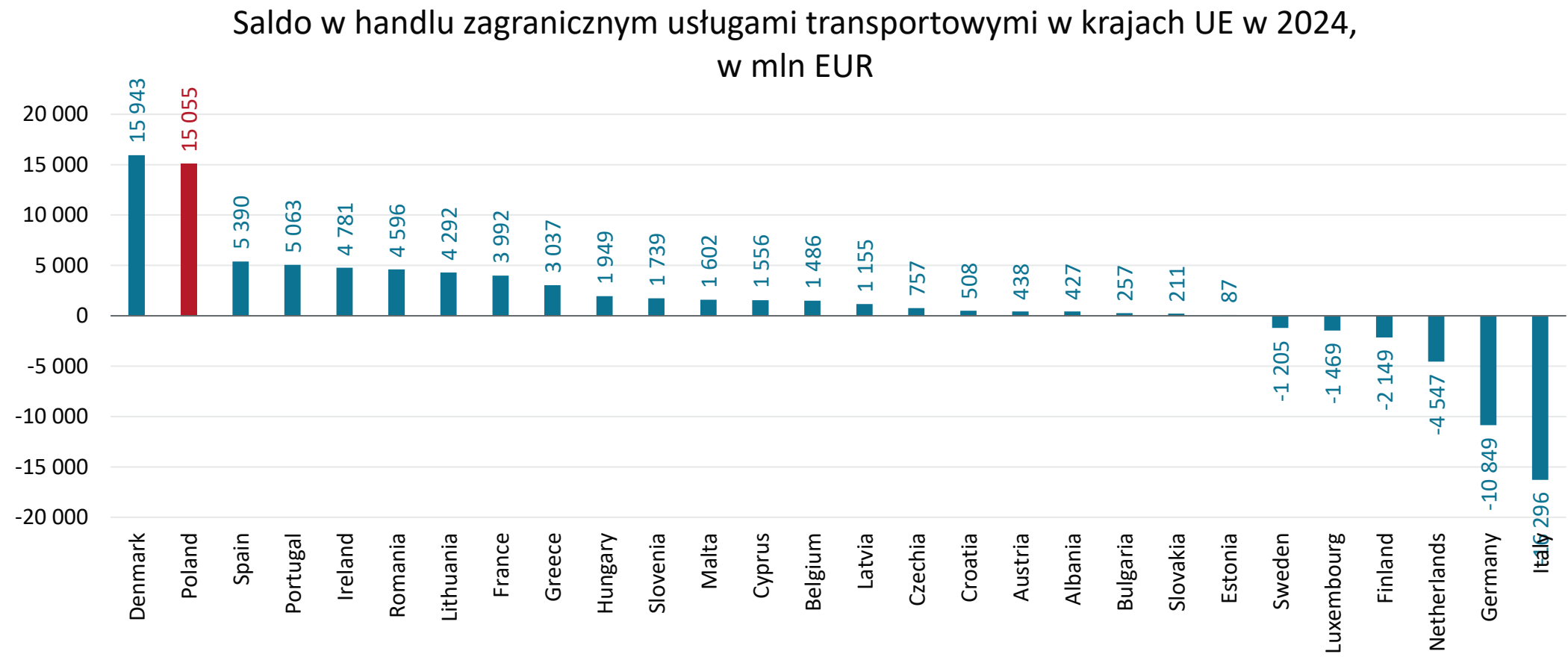
Duże znacznie usług transportowych w eksporcie usług z Polski (27% w 2024).

Usługi transportowe generują najwięcej nadwyżki w obrocie usługami z Polski. Od 2015 (poza 2021 i 2022) udział stabilny na poziomie 37-38%.



Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

Polska, obok Danii, ma największe dodatnie saldo w handlu zagranicznym usługami transportowymi w UE - w 2024 przekraczające 15 mld EUR.



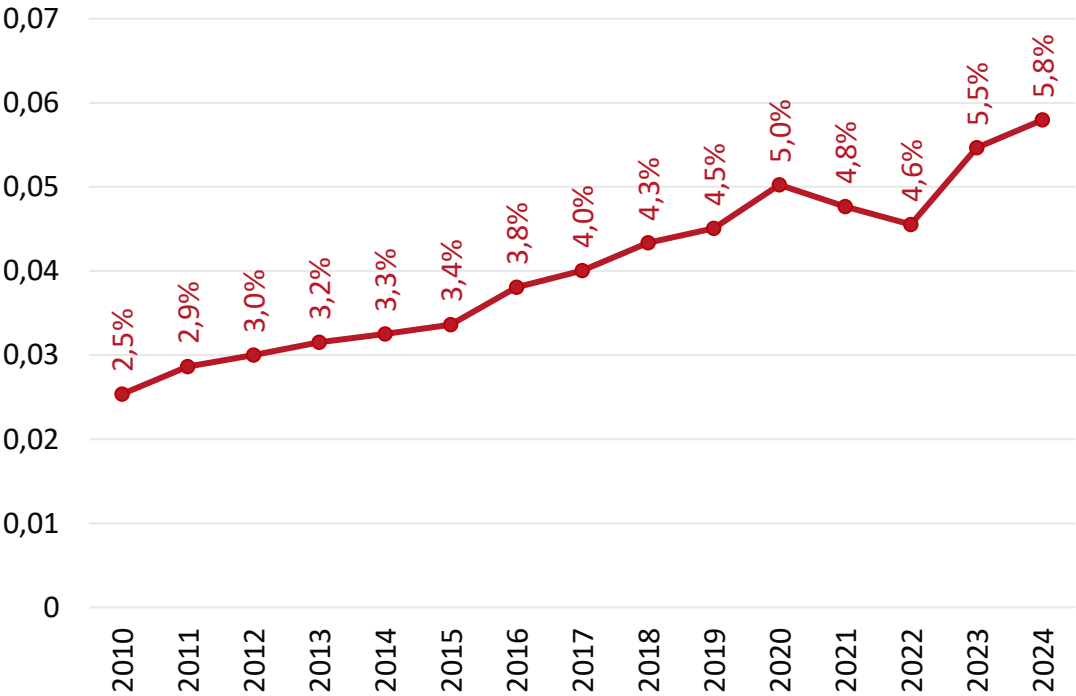
Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

Rośnie udział Polski w eksporcie usług transportowych w UE (5,8% w 2024).

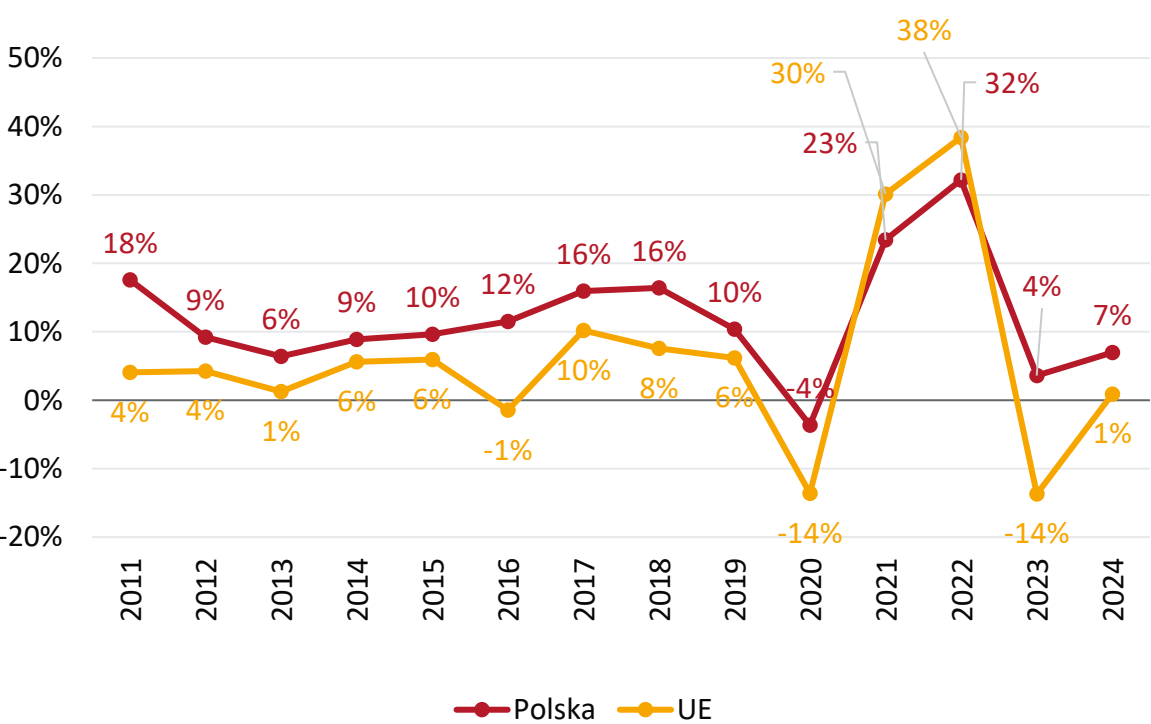
Ponad dwukrotny wzrost udziału Polski w eksporcie usług transportowych w UE ogółem w okresie 2010-2024.

Szybszy wzrost polskiego eksport usług transportowych niż w UE ogółem przez większość czasu (poza 2021 oraz 2022).

Udział Polski w eksporcie usług transportowych w UE (%)



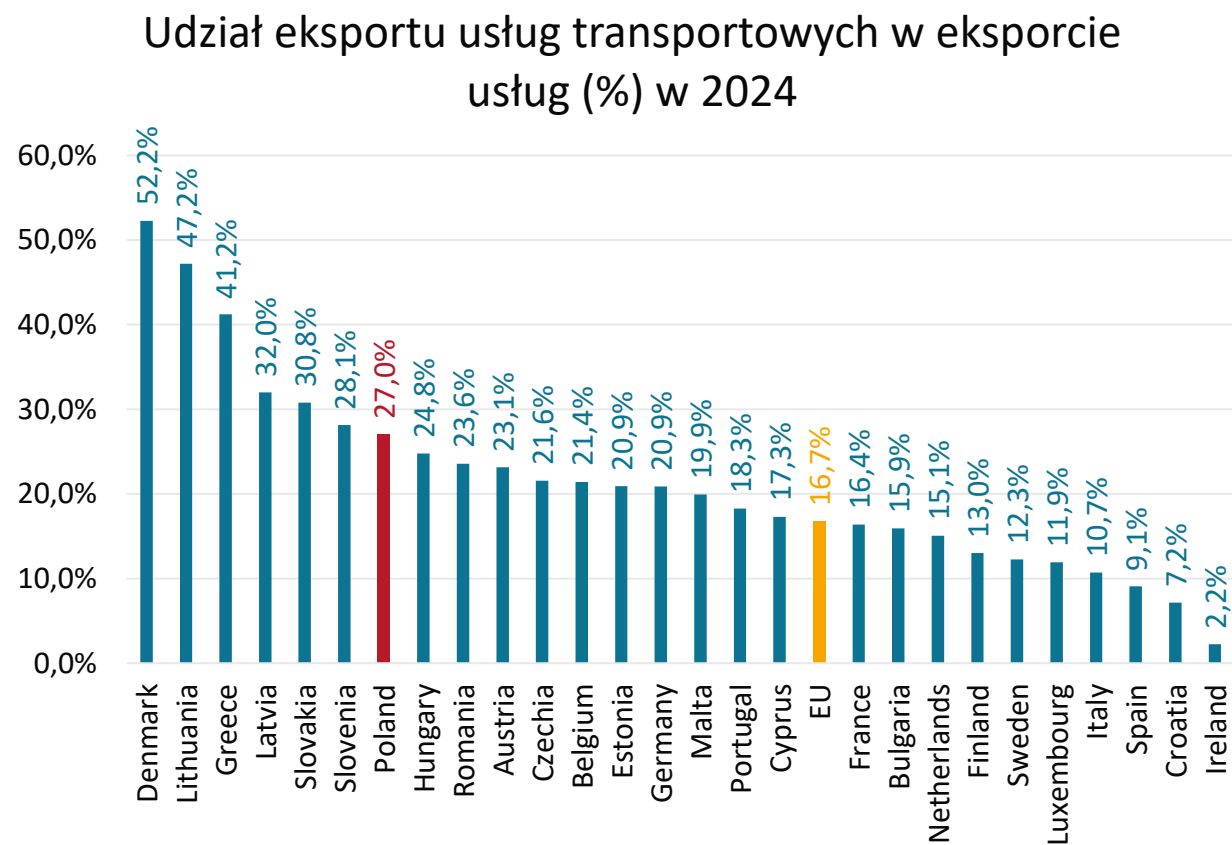
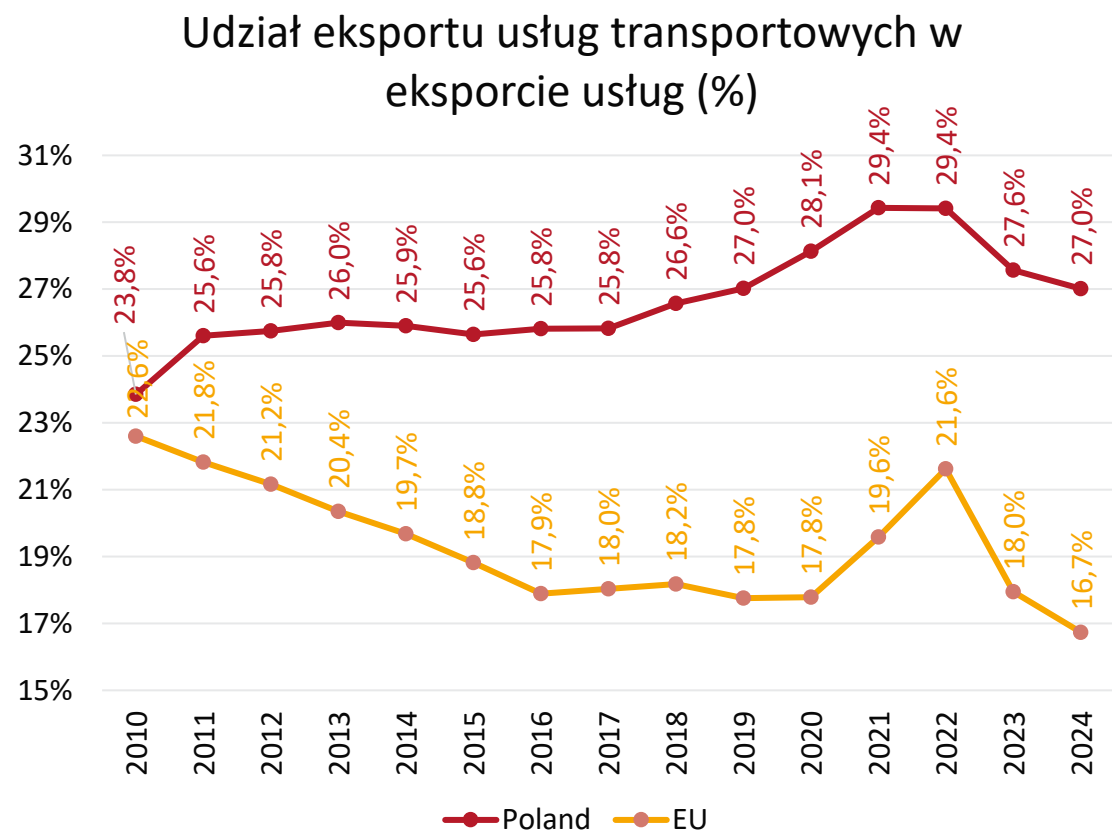
Dynamika r/r eksportu usług transportowych (%)



Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

Większe znaczenie usług transportowych w eksporcie usług ogółem w przypadku Polski niż większości krajów UE.

Największe znaczenie transportu w eksporcie usług zarówno, w przypadku Polski jak i UE, miało miejsce w latach 2021-2022.



Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

Rynek transportowy w Polsce – kolej

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

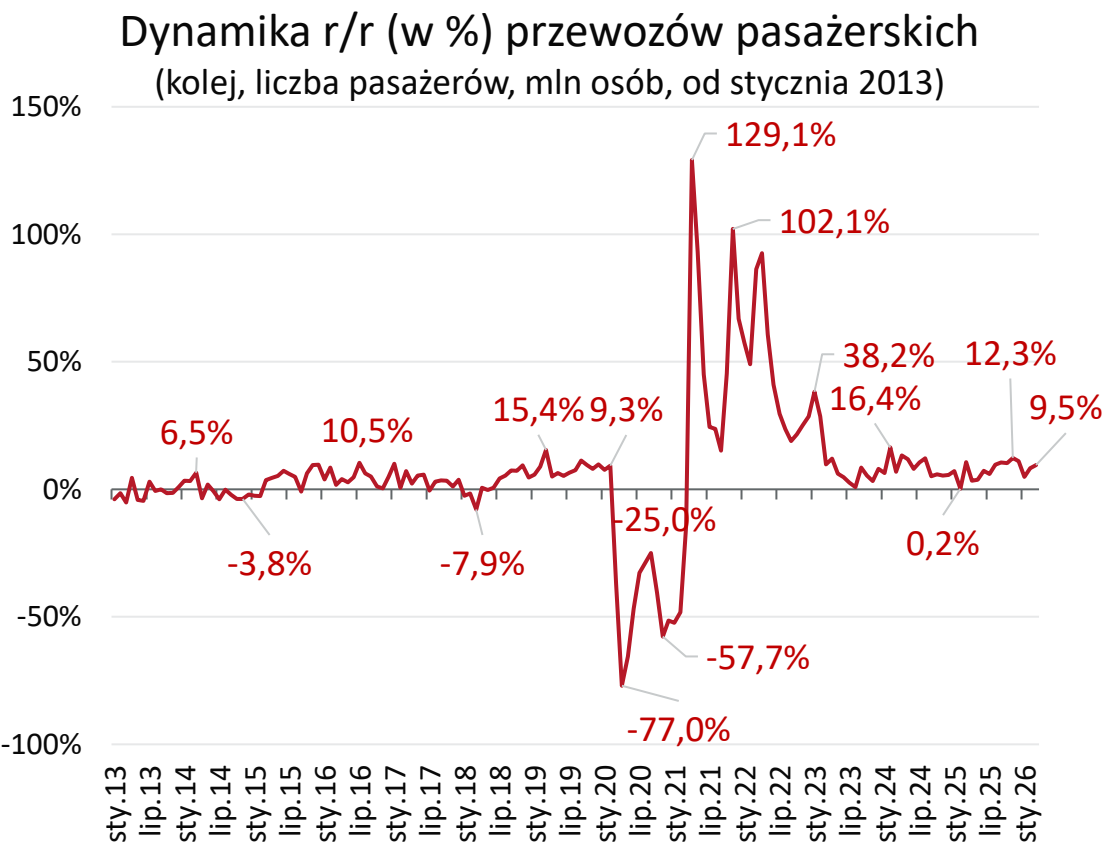
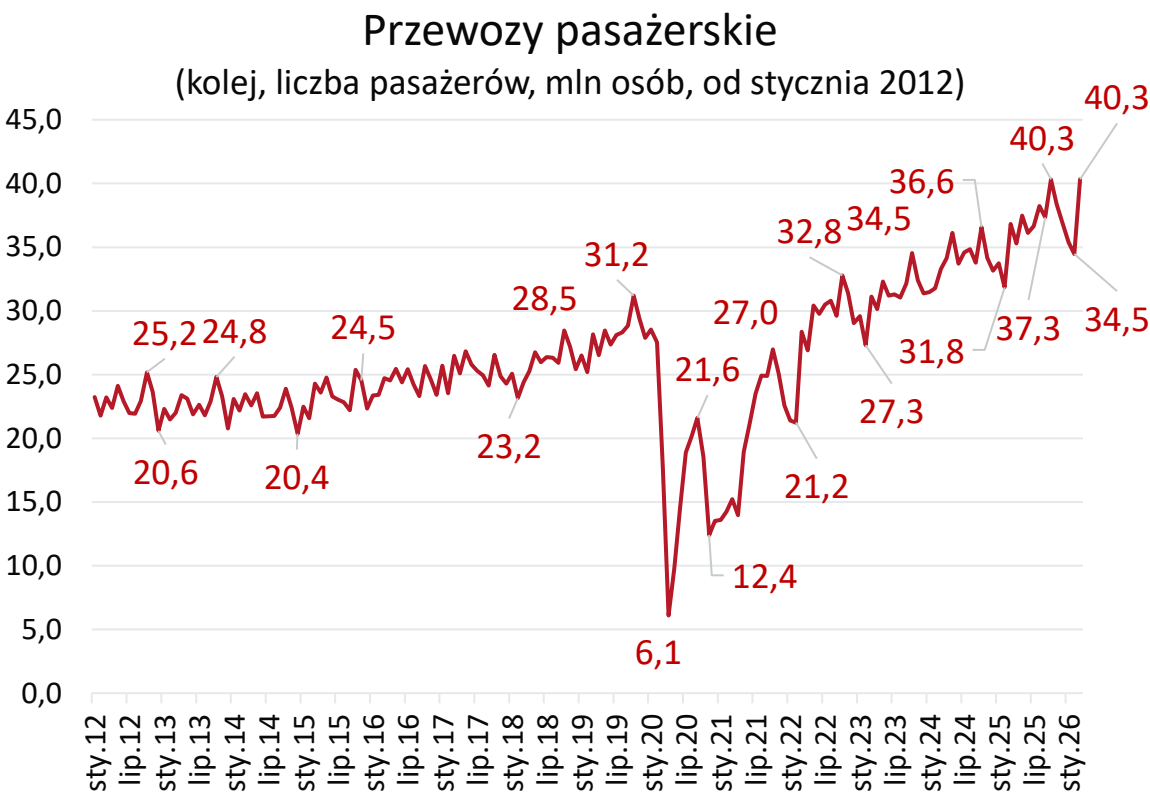
Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Największa od 30 lat liczba pasażerów przewiezionych na kolei w Polsce w 2025 (439 mln, +7,7% r/r).

W 2026 dalszy wzrost liczby przewiezionych pasażerów na kolei w Polsce (w marcu 40,3 mln; +9,5% r/r).

Na odbudowę przewozów pasażerskich po pandemii, w 2022 nałożył się ruch migracyjny wynikający z wybuchu wojny na Ukrainie. Od kwietnia 2021 trwa nieprzerwany miesięczny wzrost r/r liczby pasażerów na kolei.

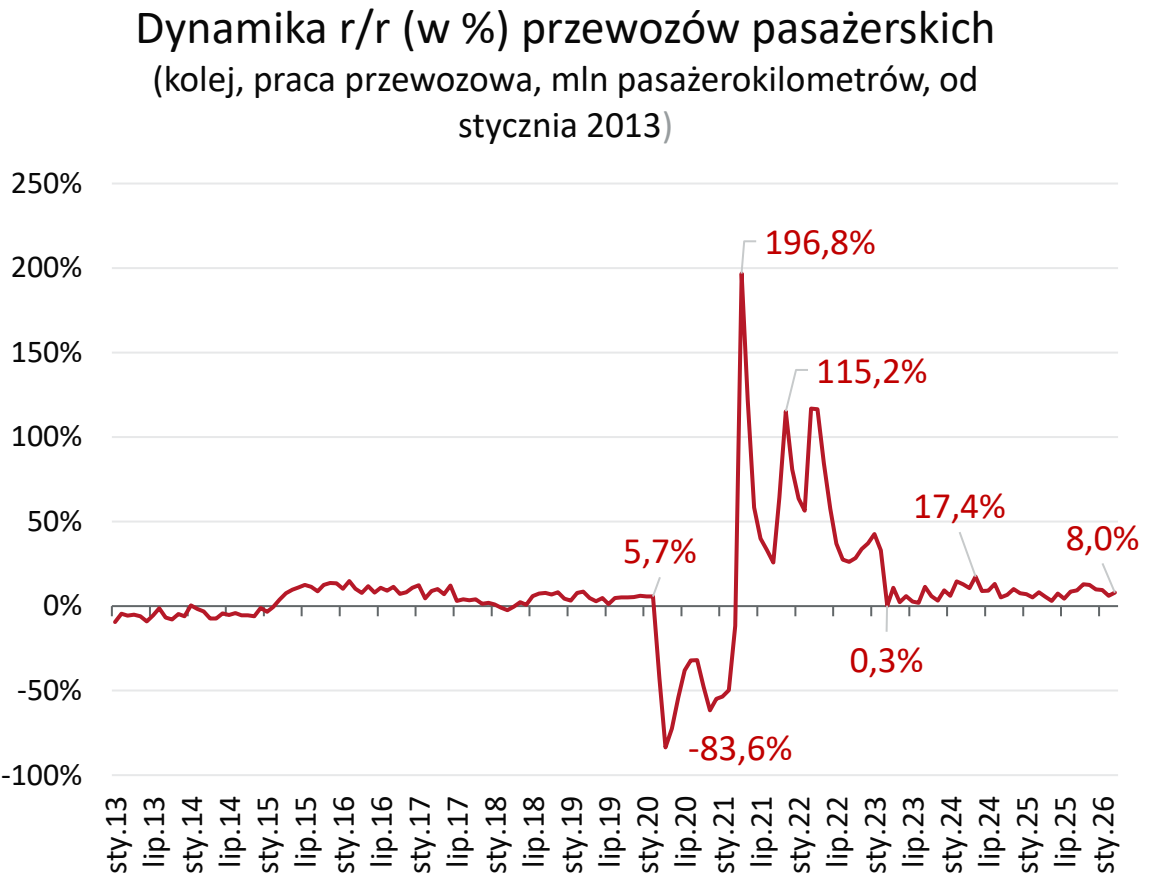
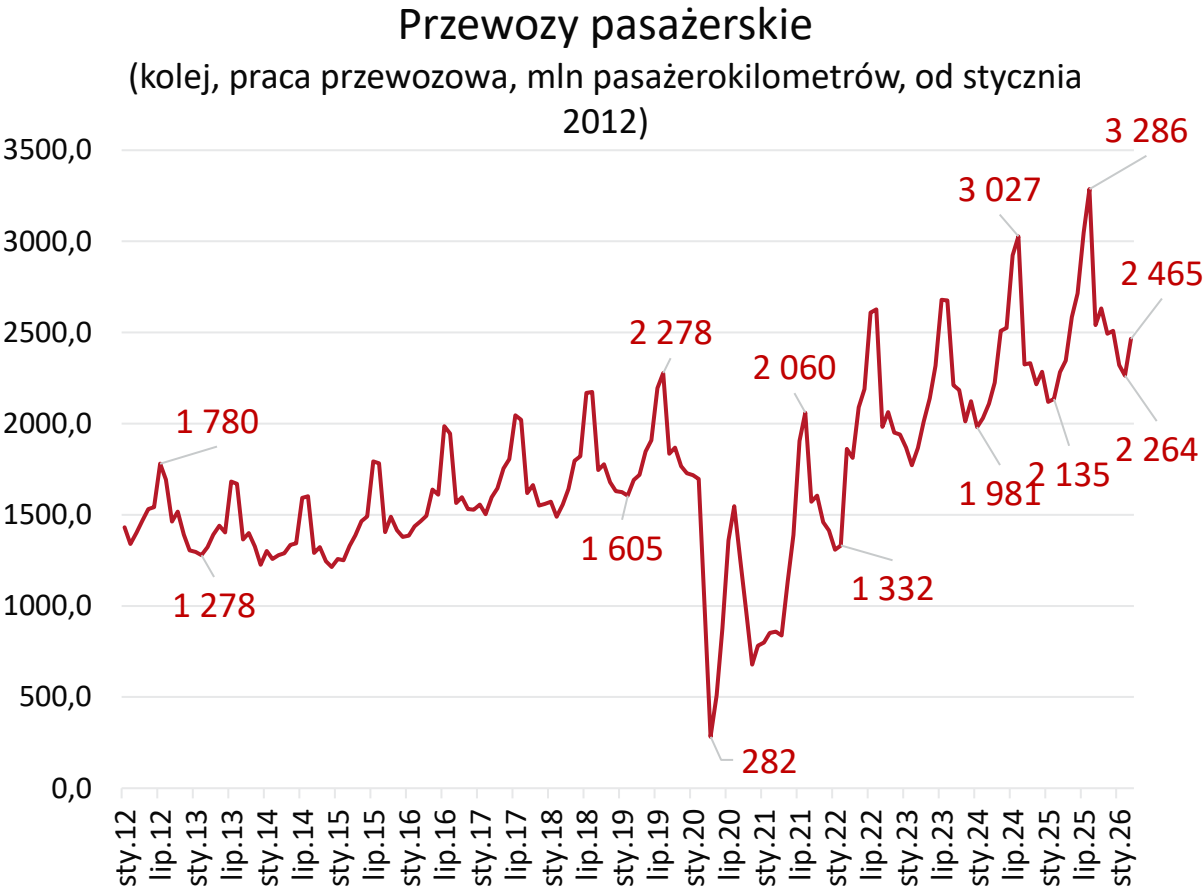


Źródło: GUS oraz Urząd Transportu Kolejowego

Rekordowa wielkość pracy przewozowej (mln pasażerokilometrów) w 2025 (30,7 mld pas-km) dla danych dostępnych od 2000.

W 2026 dalszy wzrost pracy przewozowej (w marcu 2,46 mld pas-km; +8,0% r/r).

Praca przewozowa (mln pasażerokilometrów) w Polsce wzrasta r/r w każdym miesiącu nieprzerwanie od kwietnia 2021, po załamaniu związanym z pandemią COVID-19.

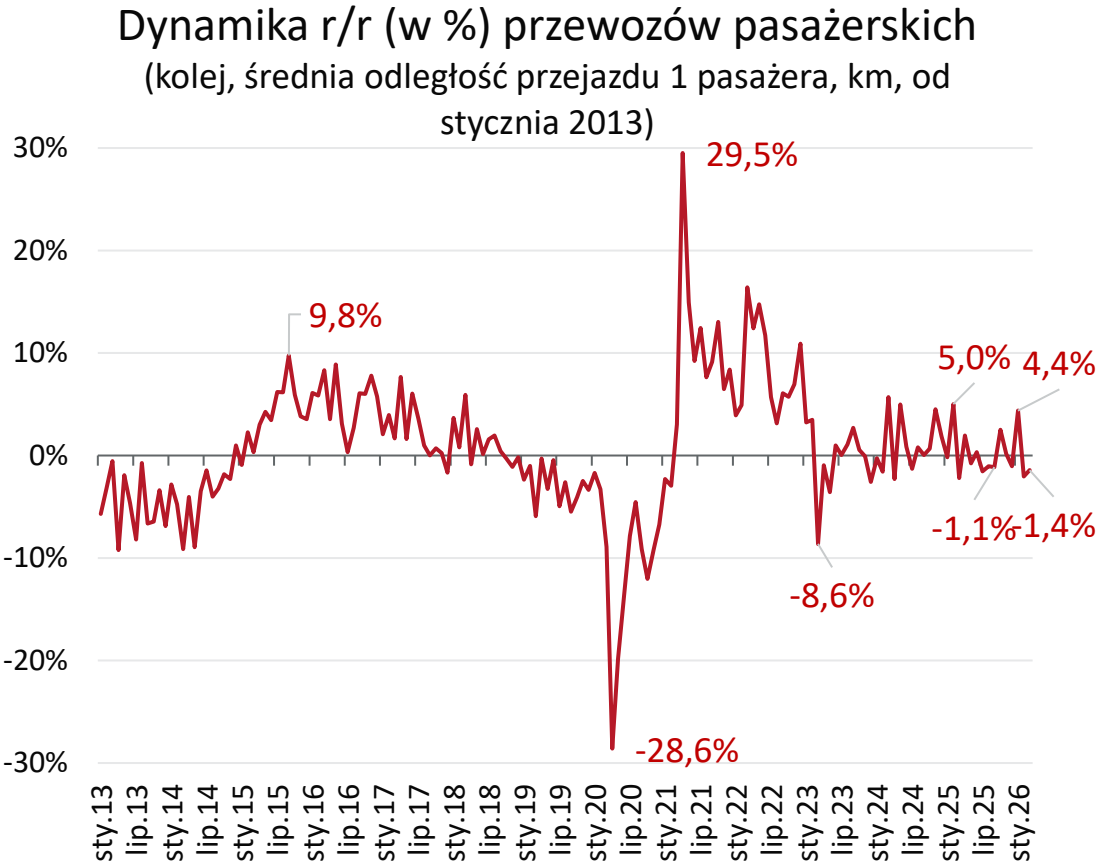
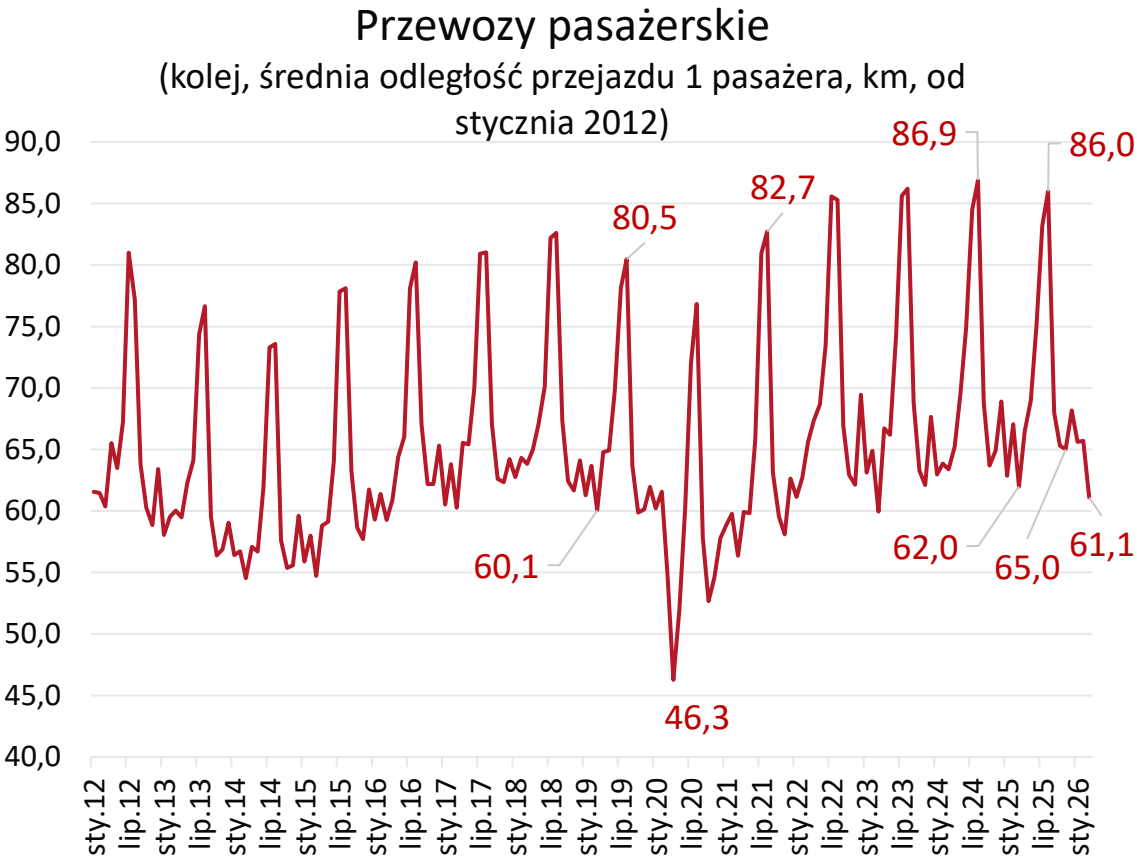


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Największa od 2007 średnia odległość (w km) przejazdu 1 pasażera w skali roku w 2024 oraz 2025 (po 69,9 km).

Średnia odległość przejazdu pasażerów podlega sezonowości – ze szczytem w okresie wakacyjnym (lipiec-sierpień).

W marcu 2026 spadek średniej odległość przejazdu 1 pasażera (61,1 km; -1,4% r/r).



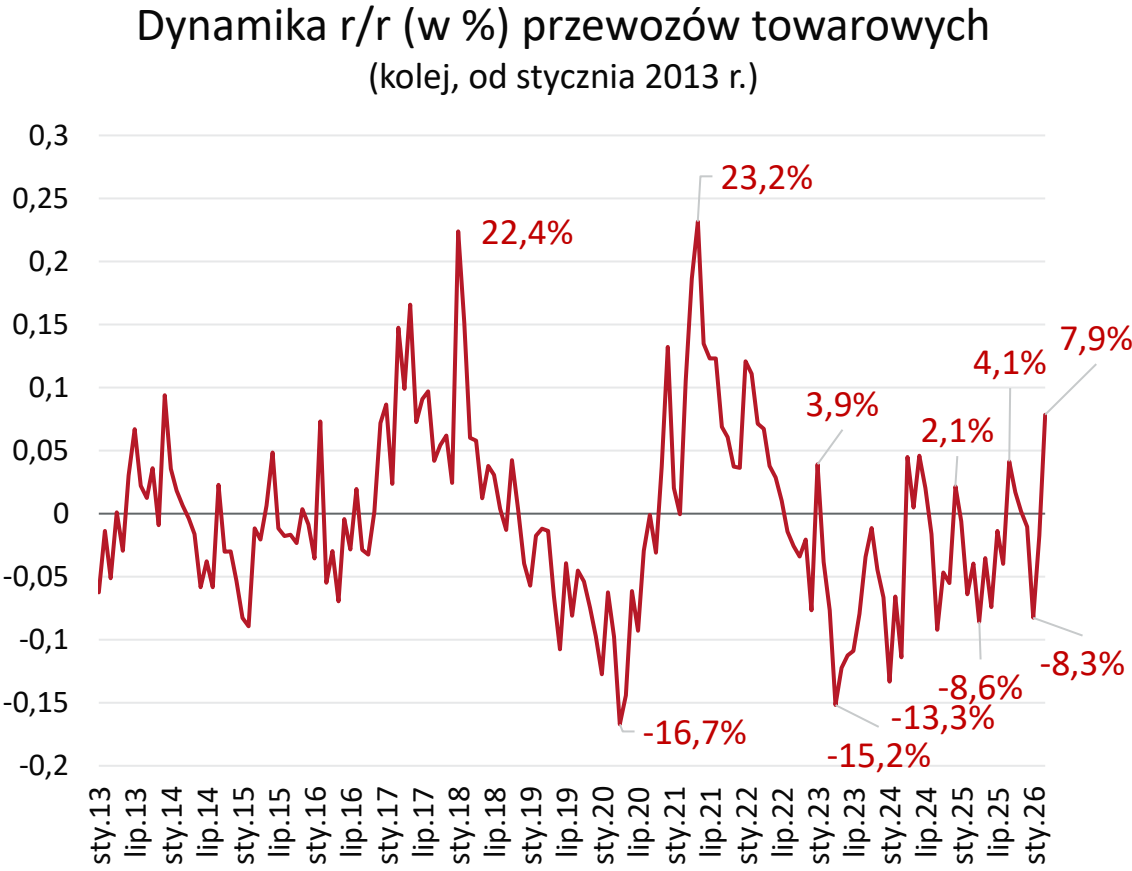
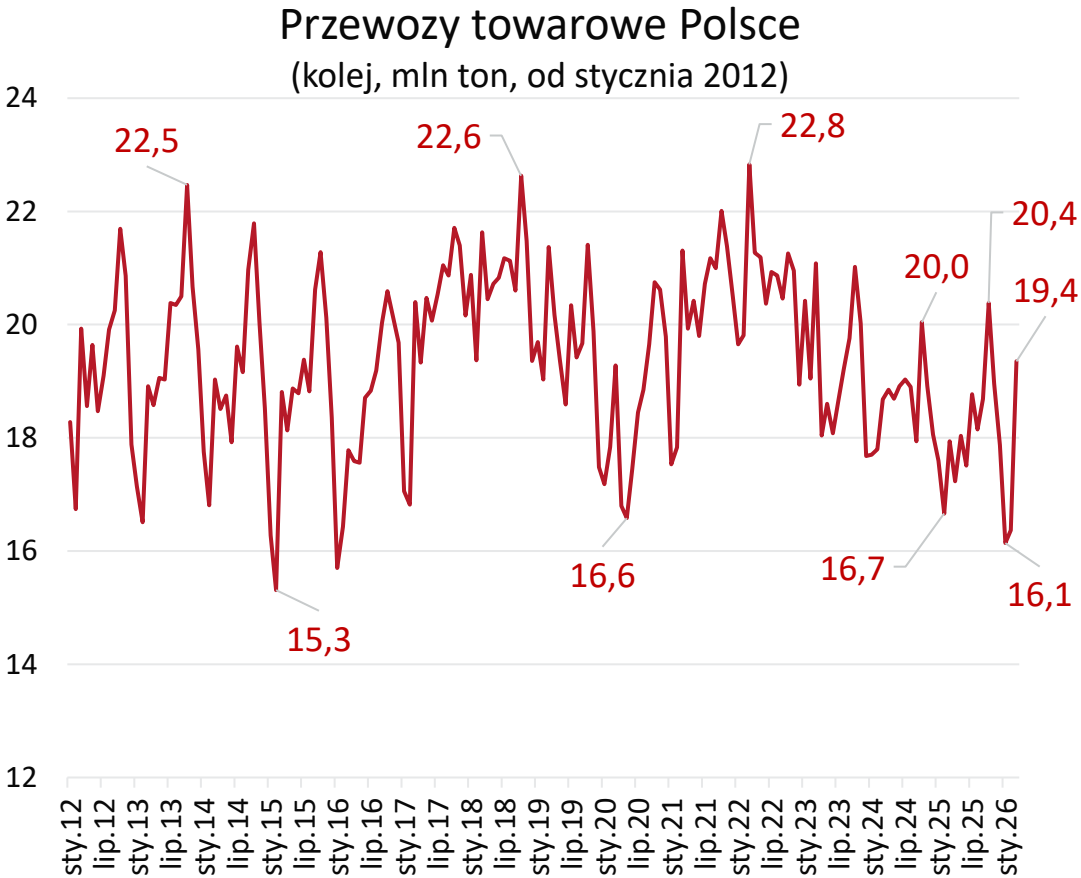
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Spada masa towarów przewożonych koleją w Polsce: w 2025 do (217,8 ton) najniższego poziomu od co najmniej 2007 (ostanie dostępne dane).

Spadek towarów przewożonych koleją powiązany jest ze strukturalnym spadkiem przewozu węgla.

Spadek przewozu towarów koleją przez większość miesięcy od sierpnia 2022.

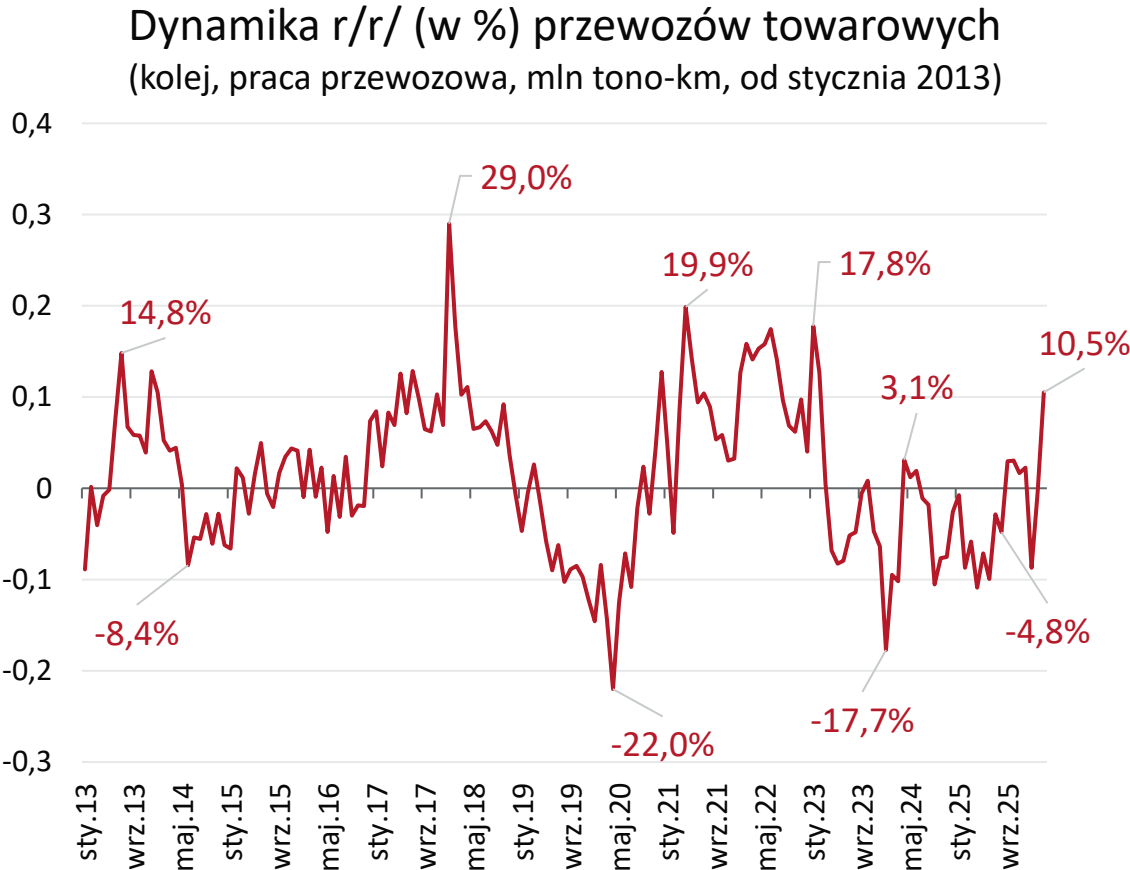
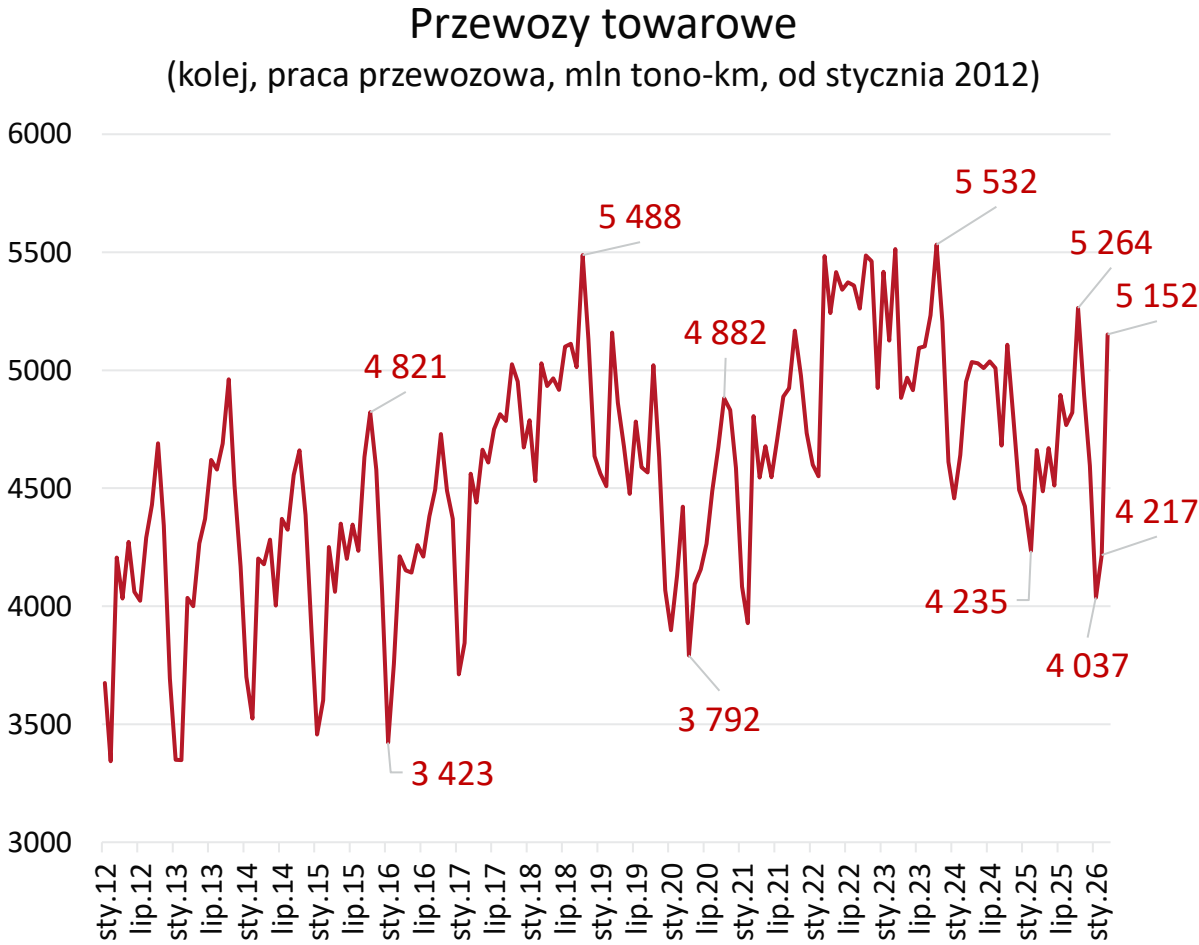
W marcu 2026 wzrost masy towarów przewiezionych koleją (+7,9% r/r) – zbyt wcześnie by mówić o trwałym wzroście.



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

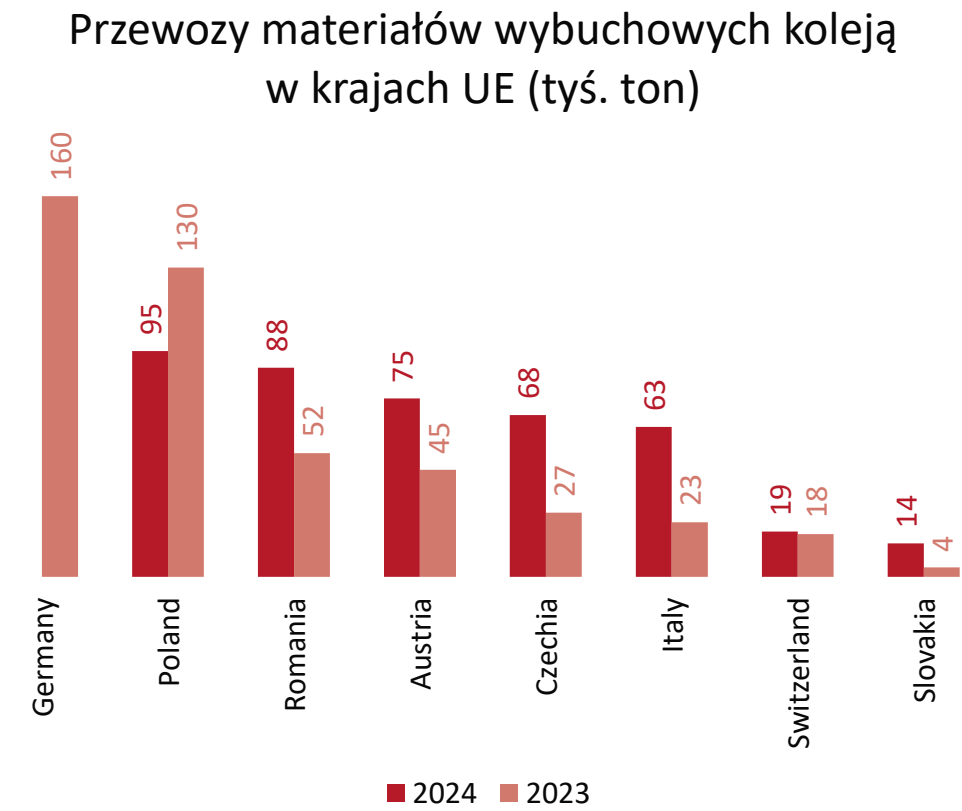
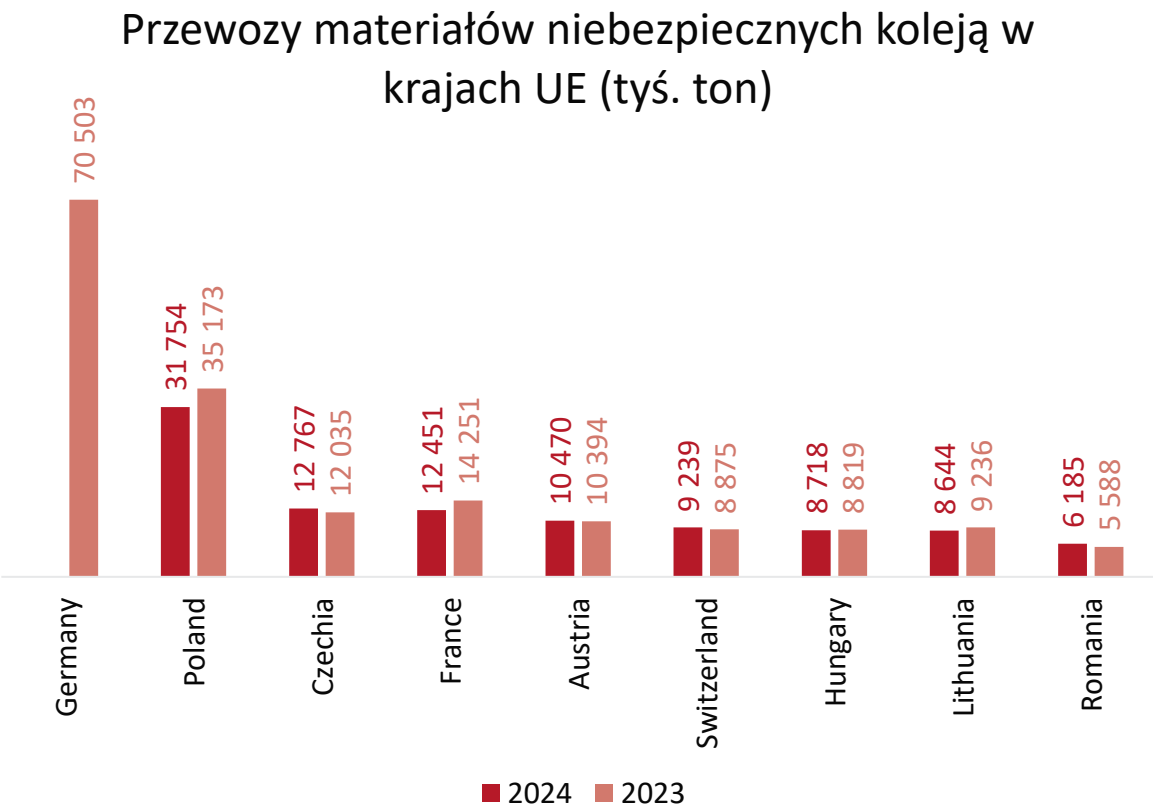
Spadek pracy przewozowej (w mln tonokilometrów) w przewozach towarowych koleją w Polsce w 2025 (56 216) do poziomu zbliżonego w 2019, powiązany ze spadkiem przewozu węgla.

W marcu 2026 wzrost pracy przewozowej na kolei (+10,5% r/r)
– zbyt wcześnie by mówić o trwałym wzroście.



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

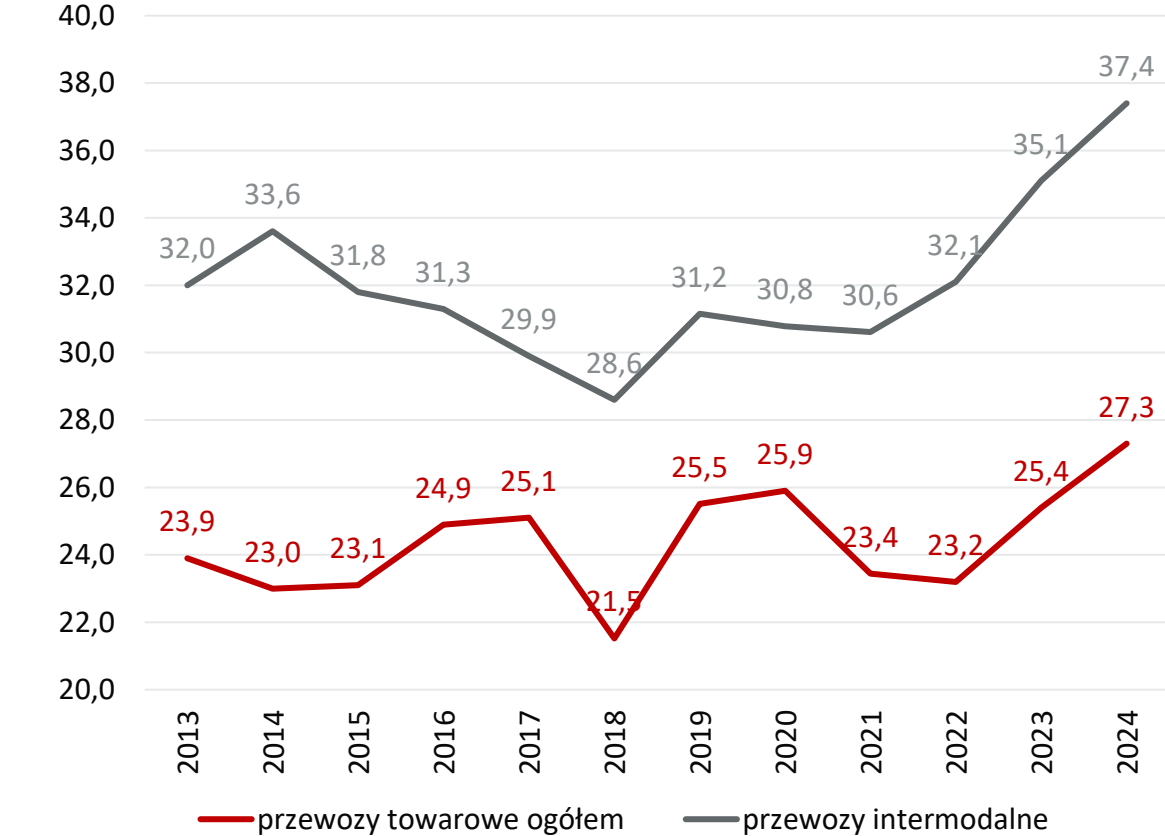
Polskie koleje na drugim miejscu w UE (za niemieckimi) pod względem ilości przewożonych niebezpiecznych materiałów (w tym wybuchowych).



Źródło: Eurostat

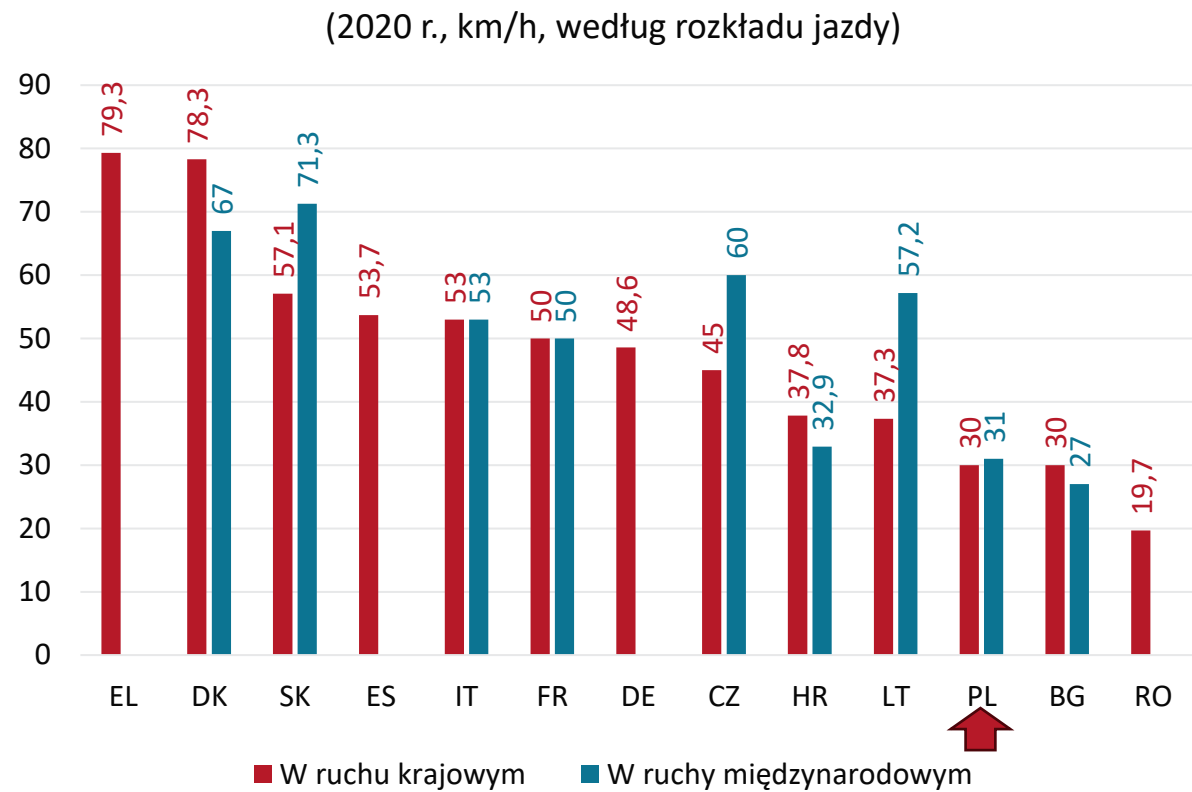
Wzrosła średnia prędkość pociągów towarowych w Polsce, nadal jednak jest niższa niż w wielu europejskich krajach.

Średnia prędkość pociągów towarowych w Polsce (km/h)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

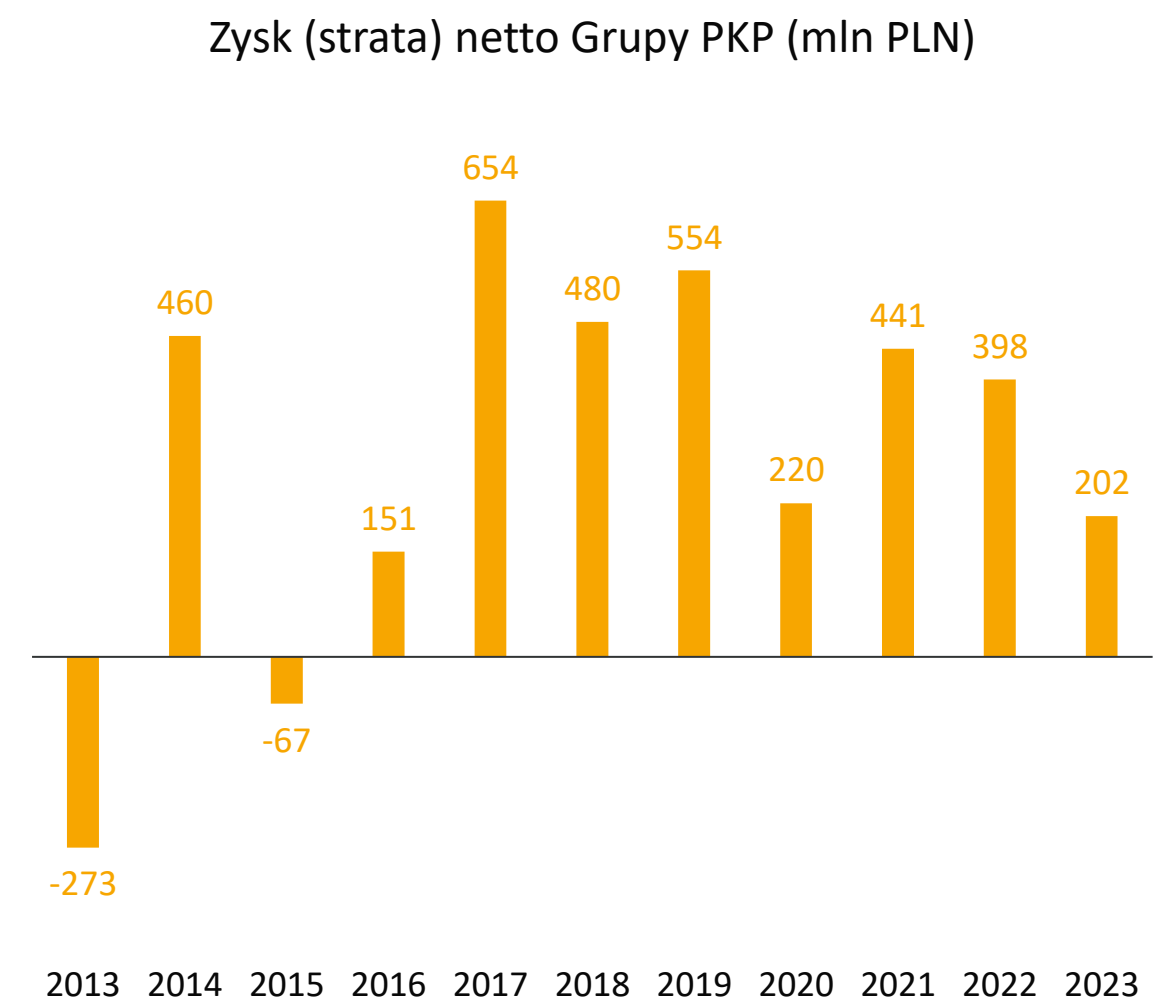
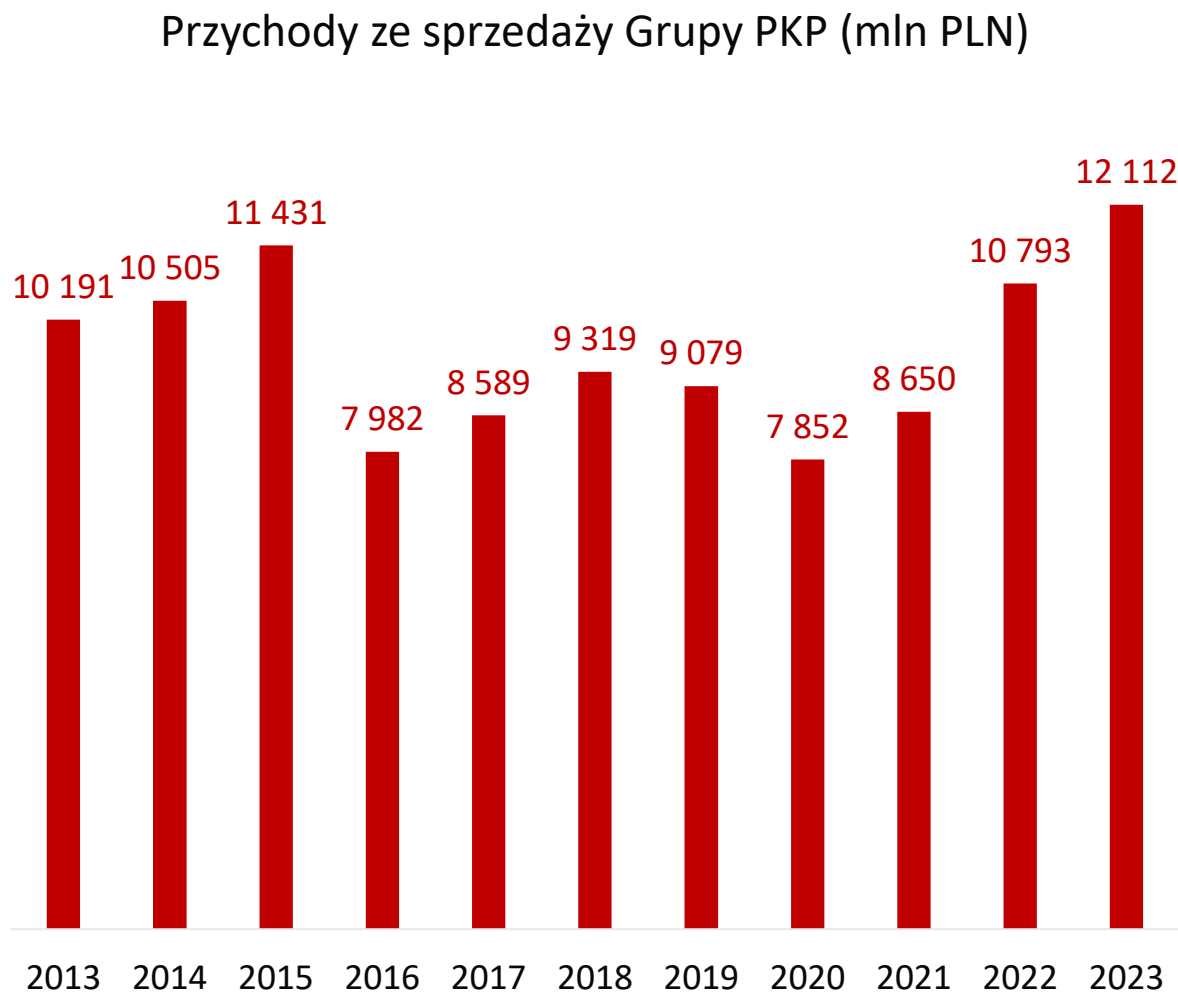
Średnia prędkość pociągów towarowych w wybranych krajach UE



Źródło: Komisja Europejska, RMMS, W ruchu międzynarodowym brak danych dla: EL, ES, DE, RO

Rekordowe przychody ze sprzedaży Grupy PKP w 2023 r.

Zysk z działalności podstawowej (zysk na sprzedaży) wyniósł 591, mln zł (+11,8% r/r), jednak całkowity zysku netto Grupy PKP był najniższy od 2016.



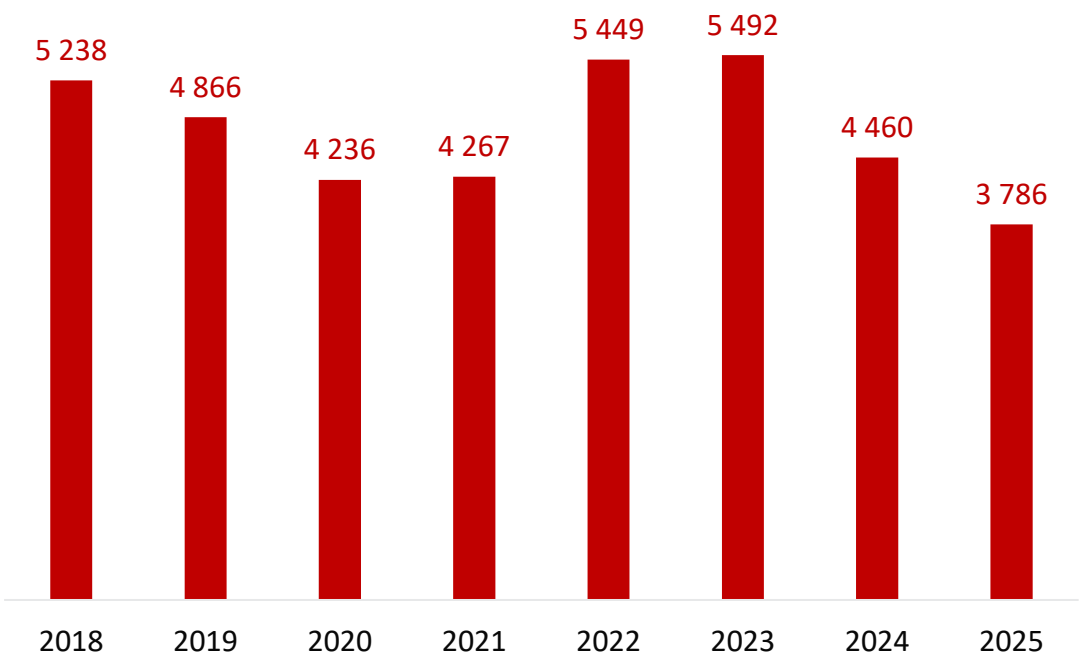
Źródło: Raporty roczne PKP, różne wydania

W 2025 spadły przychody operacyjne Grupy PKP CARGO (do +3,7 mld; -15% r/r), jednocześnie wraz z trwającym procesem restrukturyzacyjnym PKP CARGO osiągnięto niewielki dodatni zysk netto (39 mln zł).

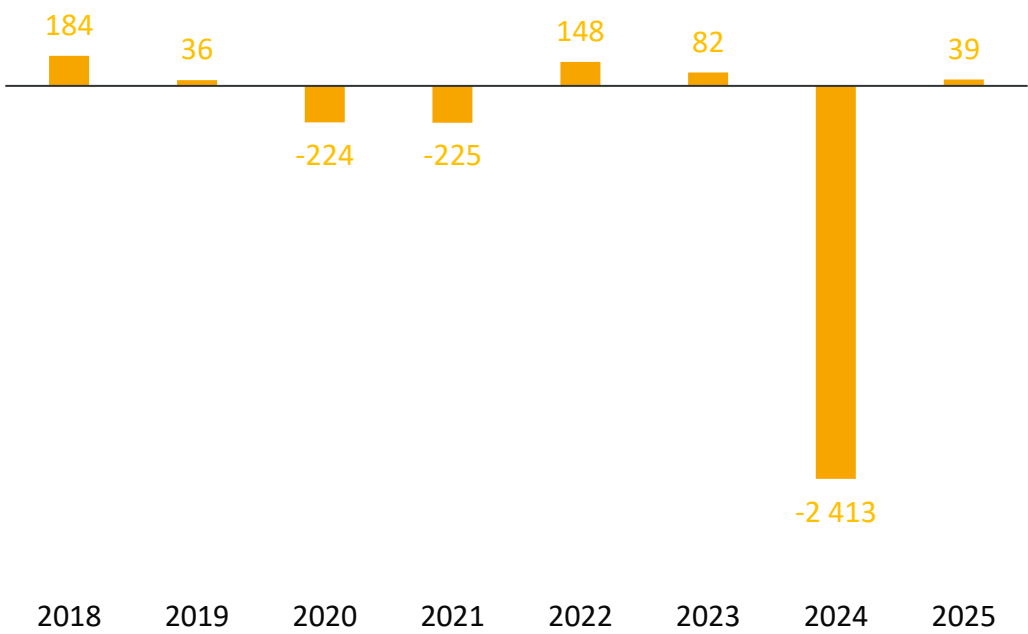
Spadek przychodów powiązany ze spadkiem przewozu węgla, który jest dominującą kategorią wśród przewozów PKP CARGO (odpowiada za ok. 40% masy przewozów).

Duża strata w 2024 była wynikiem jednorazowych odpisów z tytułu amortyzacji oraz utraty wartości aktywów.

Przychody operacyjne Grupy PKP CARGO
(w mln zł)



Zysk (strata) netto Grupy PKP CARGO
(w mln zł)

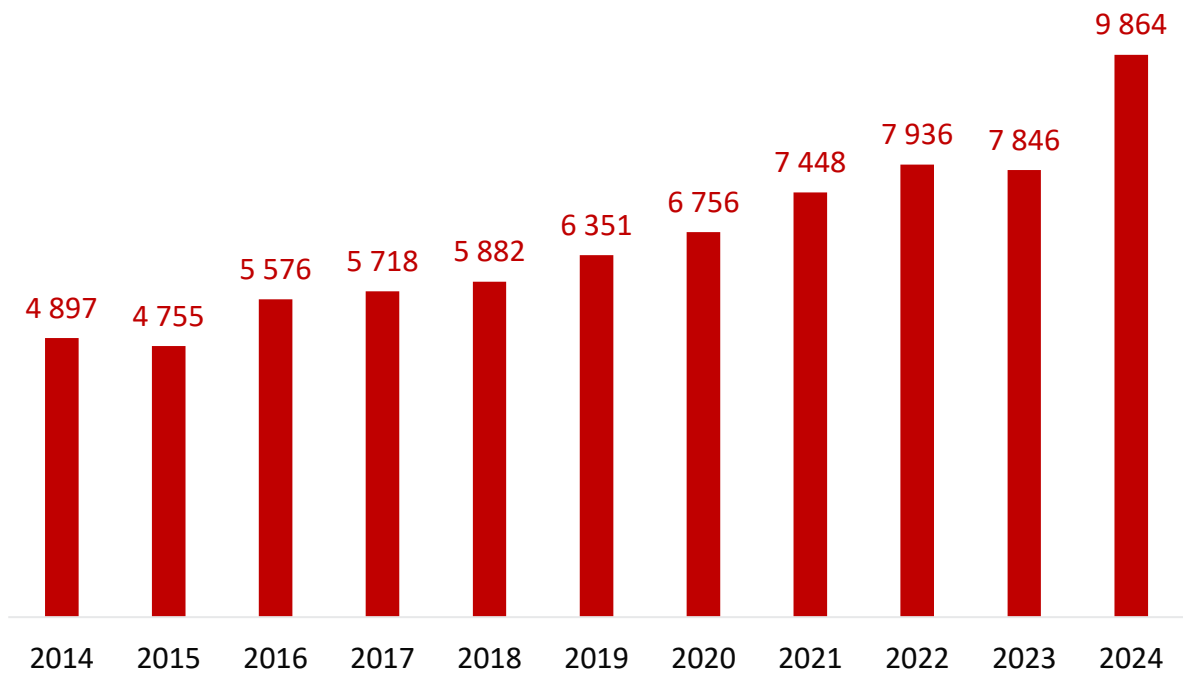


Źródło: <https://www.pkpcargo.com/relacje-inwestorskie/informacje-finansowe-i-operacyjne/>

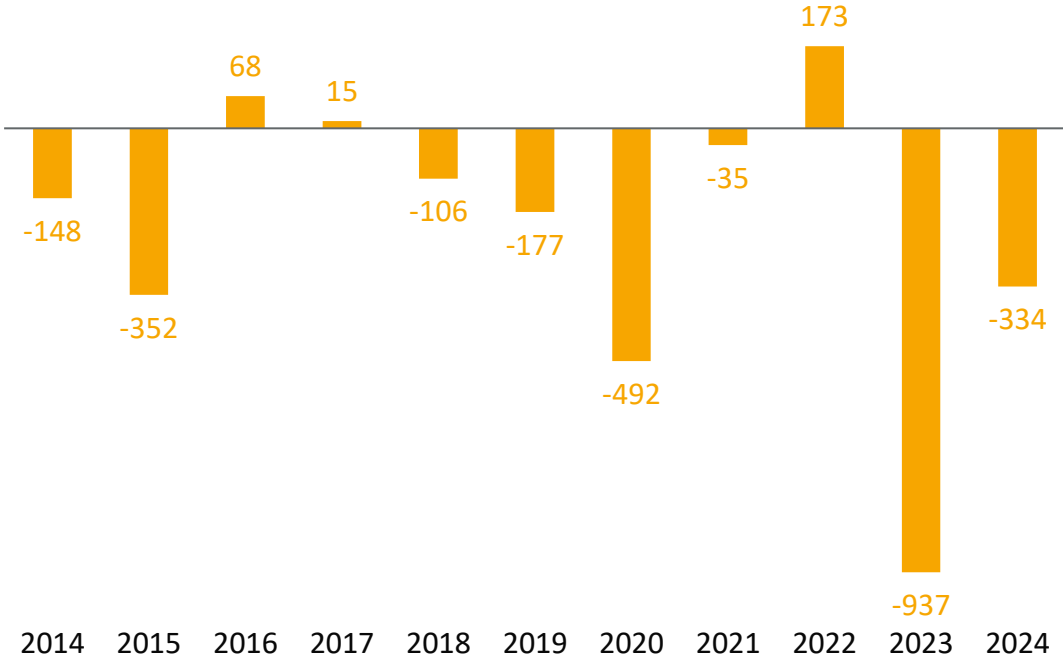
Dwukrotny wzrost przychodów PKP PLK w okresie 2014-2024.

Jednocześnie PKP PLK notuje przeważnie straty finansowe.

Przychody ze sprzedaży PKP PLK (w mln zł)



Zysk (strata) netto PKP PLK (w mln zł)



Źródło: Raporty roczne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., różne wydania

Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

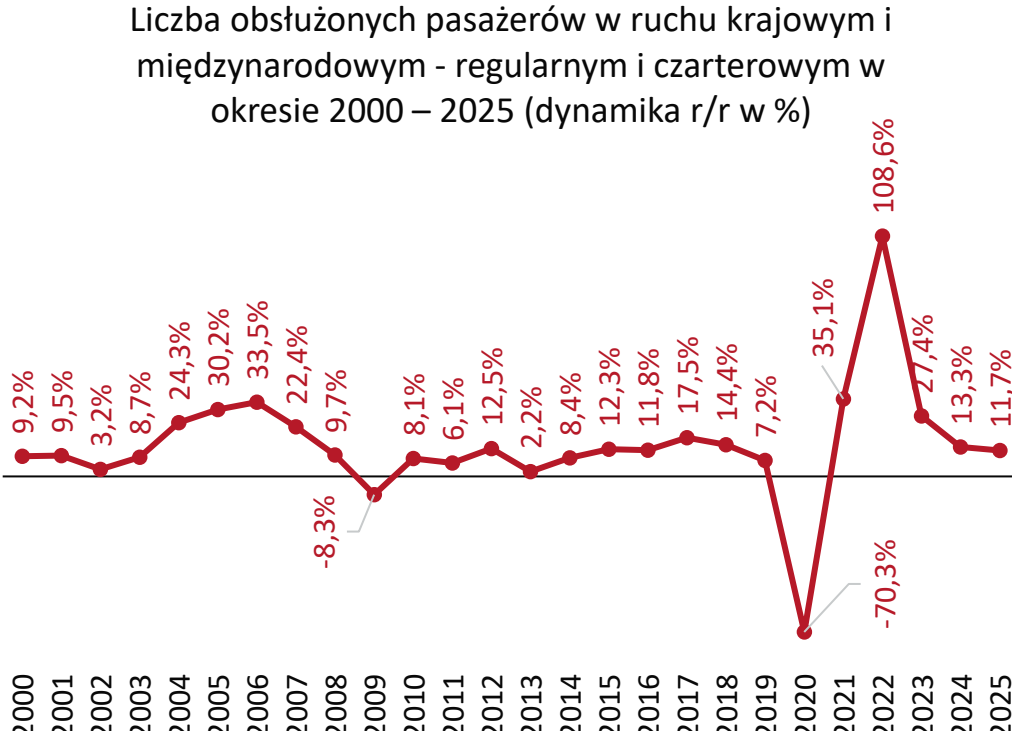
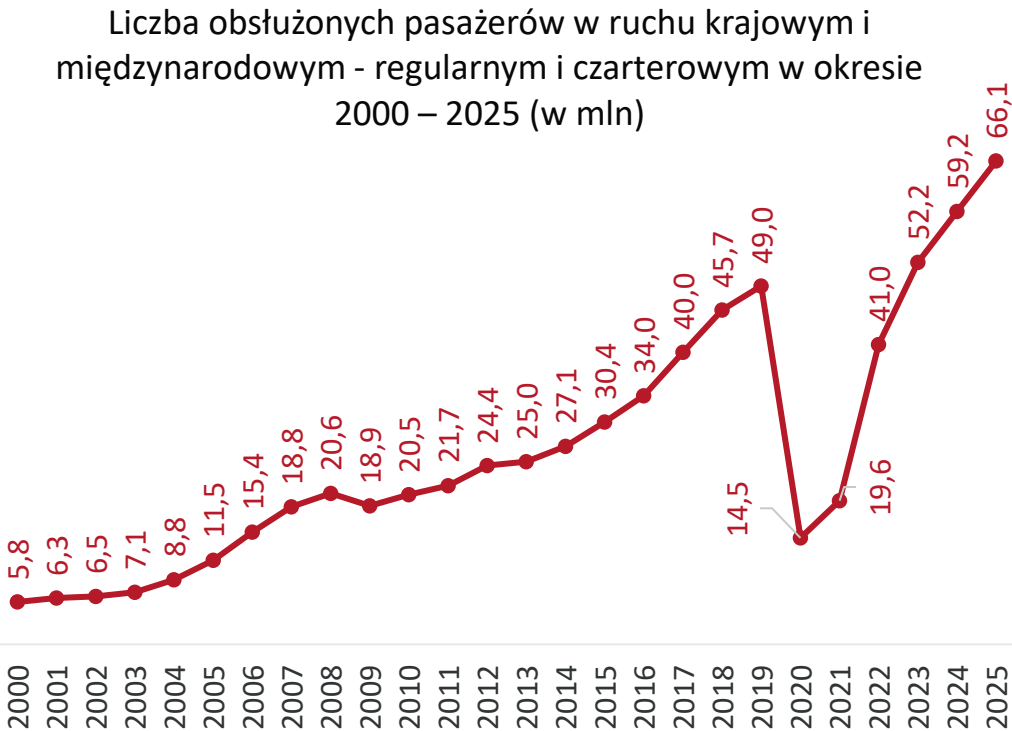
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

2025 był kolejnym rekordowym rokiem pod względem liczby obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych (66,1 mln; +13,3% r/r).

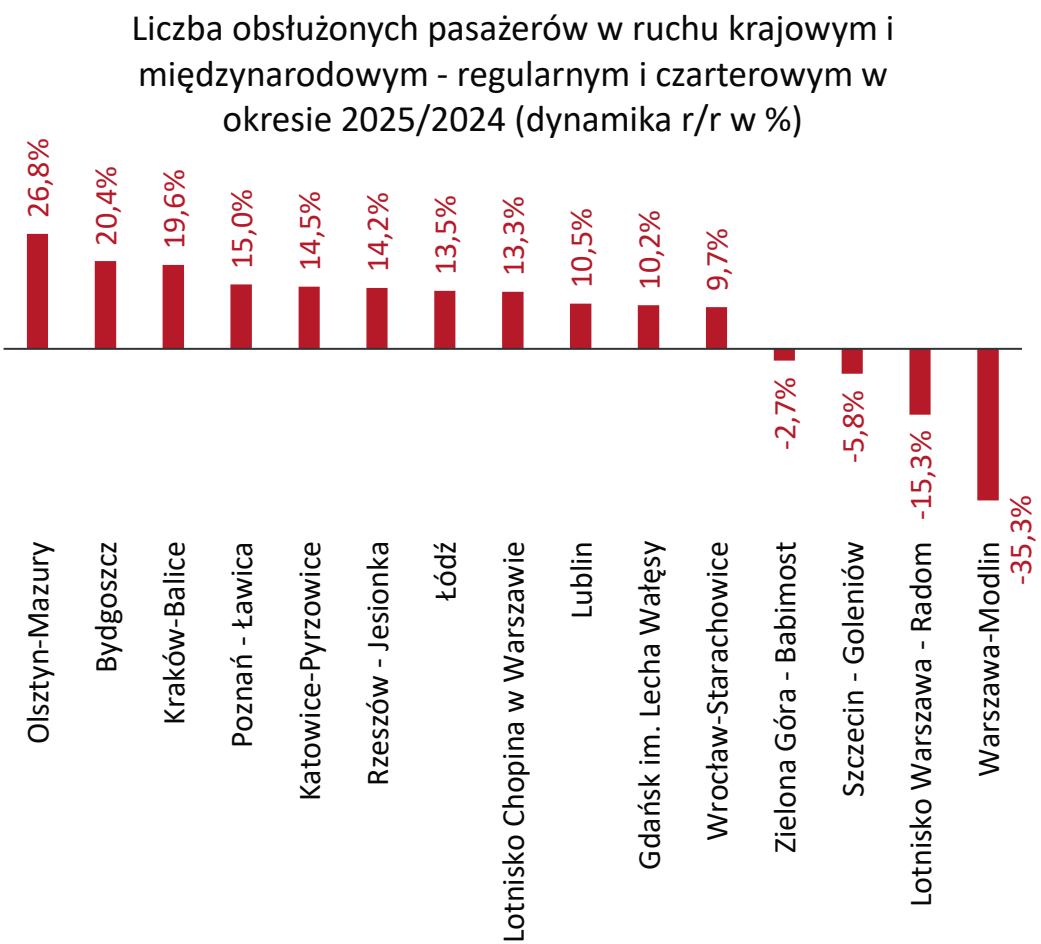
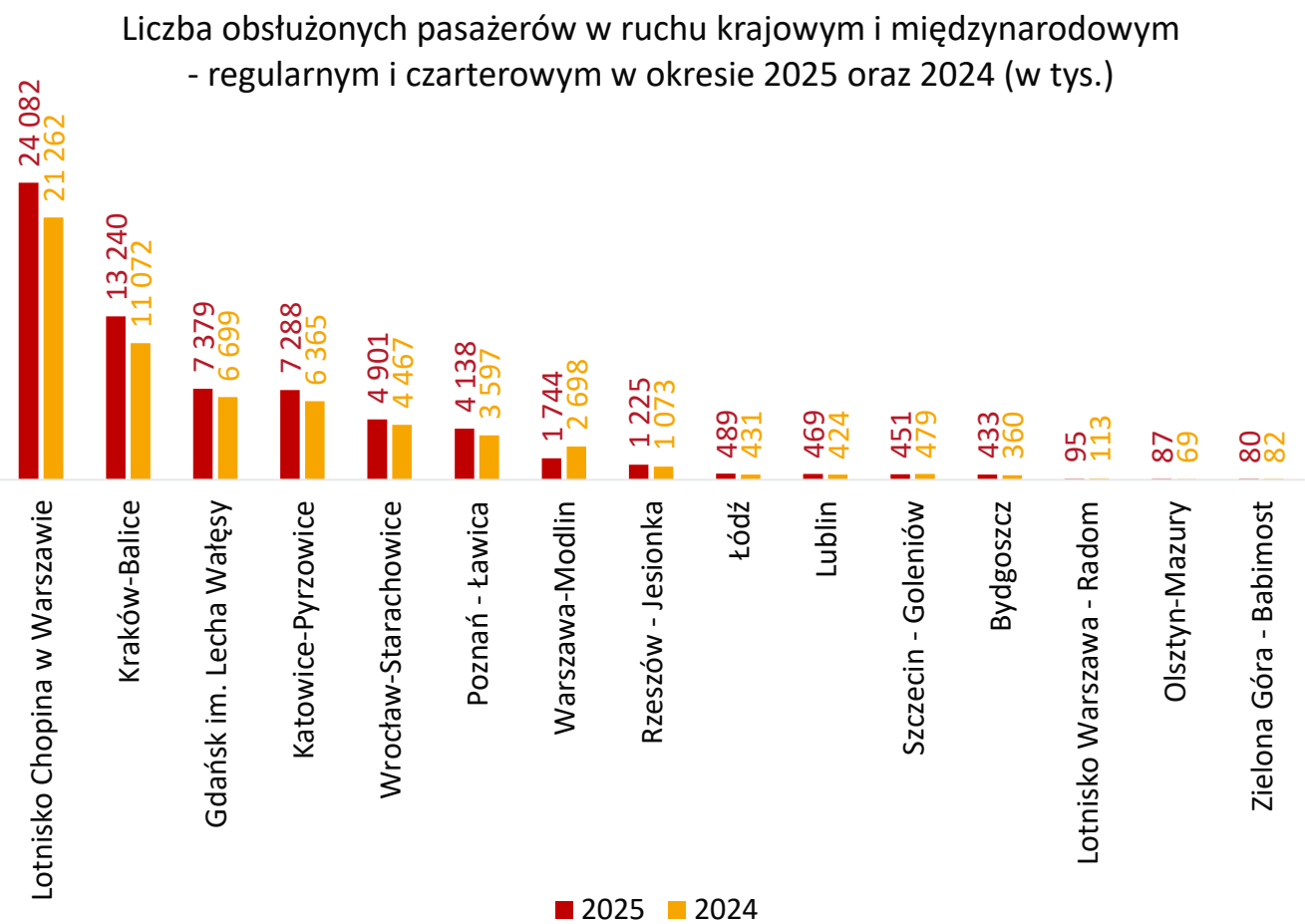
Trwały wzrost liczby obsłużonych pasażerów na polskich lotniskach został przerwany w 2020 przez wybuch pandemii COVID - 19. W 2023 liczba pasażerów przewyższyła poziom z 2019 (sprzed wybuchu pandemii).



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

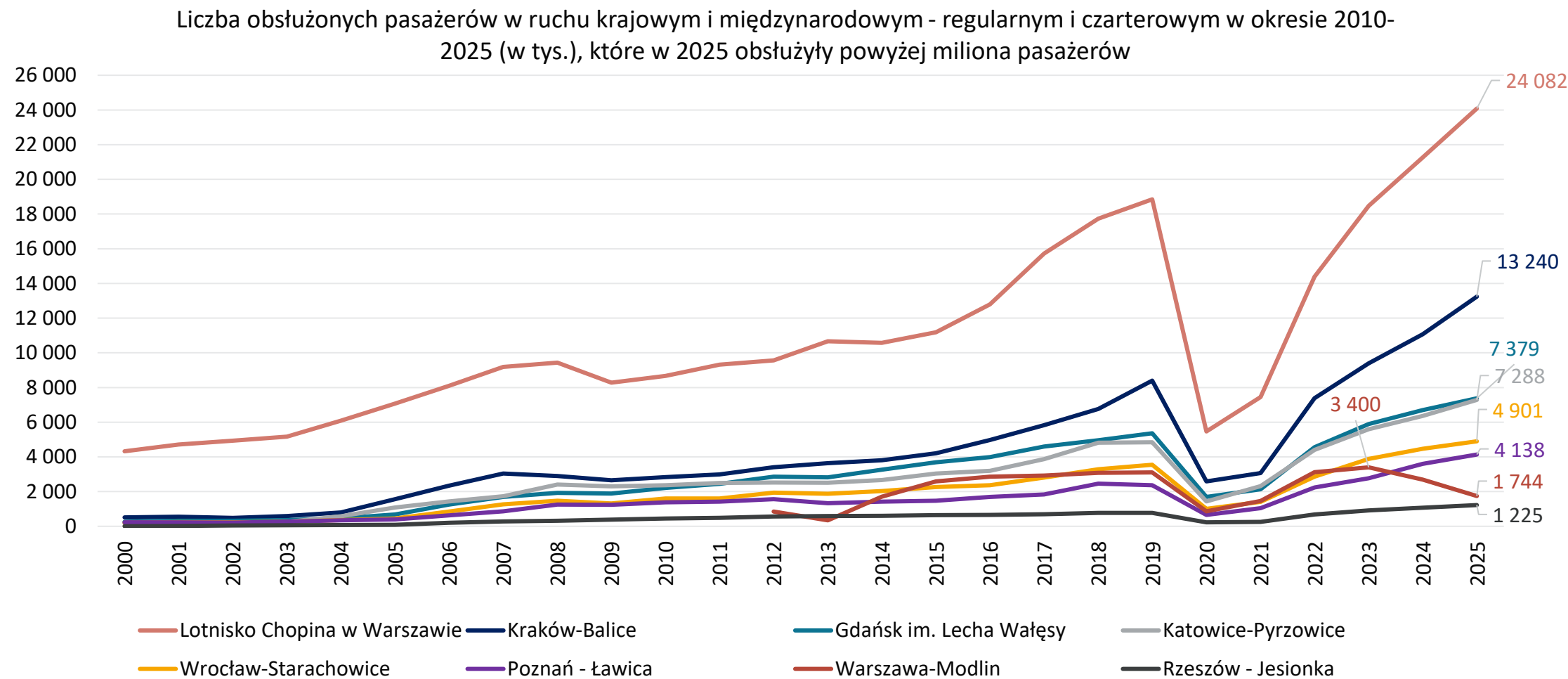
W 2025 liczba obsłużonych pasażerów wzrosła na 11 z 15 portów lotniczych w Polsce

(spadek jedynie na Warszawa-Modli; Lotnisko Warszawa-Radom; Szczecin-Goleniów; Zielona Góra-Babimost).



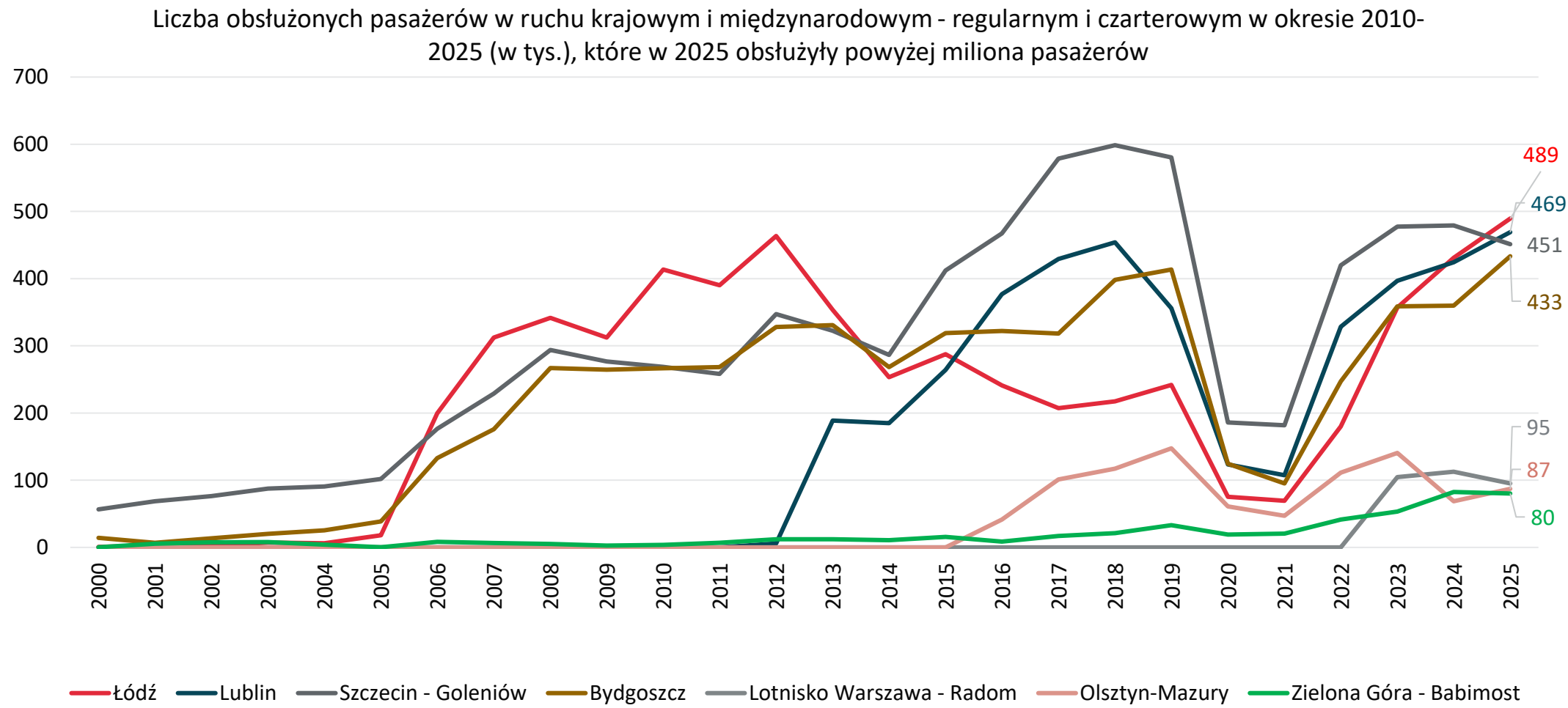
Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

Rośnie liczba obsługiwanych pasażerów na wszystkich polskich lotniskach obsługujących powyżej 1 mln pasażerów rocznie, z wyjątkiem Warszawa-Modlin (spadek z 3,4 mln w 2023 do 1,7 mln w 2025 czyli o -50%).



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

Siedem lotnisk w Polsce, obsługujących każde poniżej miliona pasażerów rocznie, łącznie obsłużyło 2,1 mln pasażerów w 2025 (tj. 3,2% pasażerów obsługiwanych na wszystkich polskich lotniskach w 2025).



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy

Ważne

Dane podstawowe

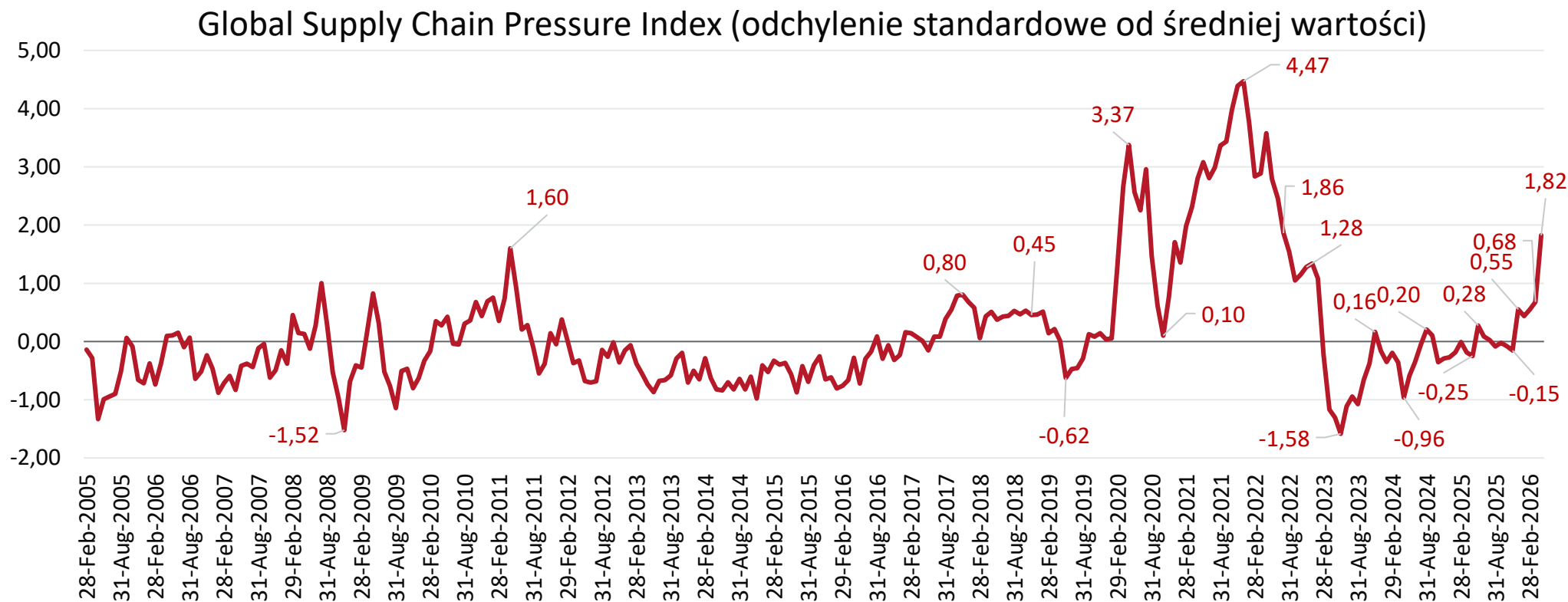
Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Wojna na Bliskim Wschodzie spowodowała wzrost presji w łańcuchach dostaw wg. wskaźnika *GSCPI**: w kwietniu 2026 (1,82) do najwyższego poziomu od lipca 2022 (1,86).



*ang. *Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI)* mierzony jest przez Bank Rezerwy Federalnej w Nowym Jorku i tworzony w oparciu o szereg wskaźników w celu kompleksowego podsumowania potencjalnych zakłóceń w łańcuchach dostaw. Pod uwagę brane są m.in. dane Baltic Dry Index, ceny frachtu lotniczego z USA czy statystyki związane z łańcuchem dostaw z indeksu PMI. Indeks koncentruje się na firmach produkcyjnych w siedmiu wzajemnie powiązanych gospodarkach: Chinach, strefie euro, Japonii, Korei Południowej, Tajwanie, Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych. **Wartość zerowa wskazuje na średnią presję na łańcuchy dostaw, wartości dodatnie oznaczają presję powyżej średniej, a wartości ujemne oznaczają presję poniżej średniej.**

Żegluga przez Cieśninę Ormuz niemal w całości zamarła od marca 2026: liczba tankowców przepływających dziennie spadła z średnio 60 w lutym 2026 do 3 w połowie kwietnia 2026.



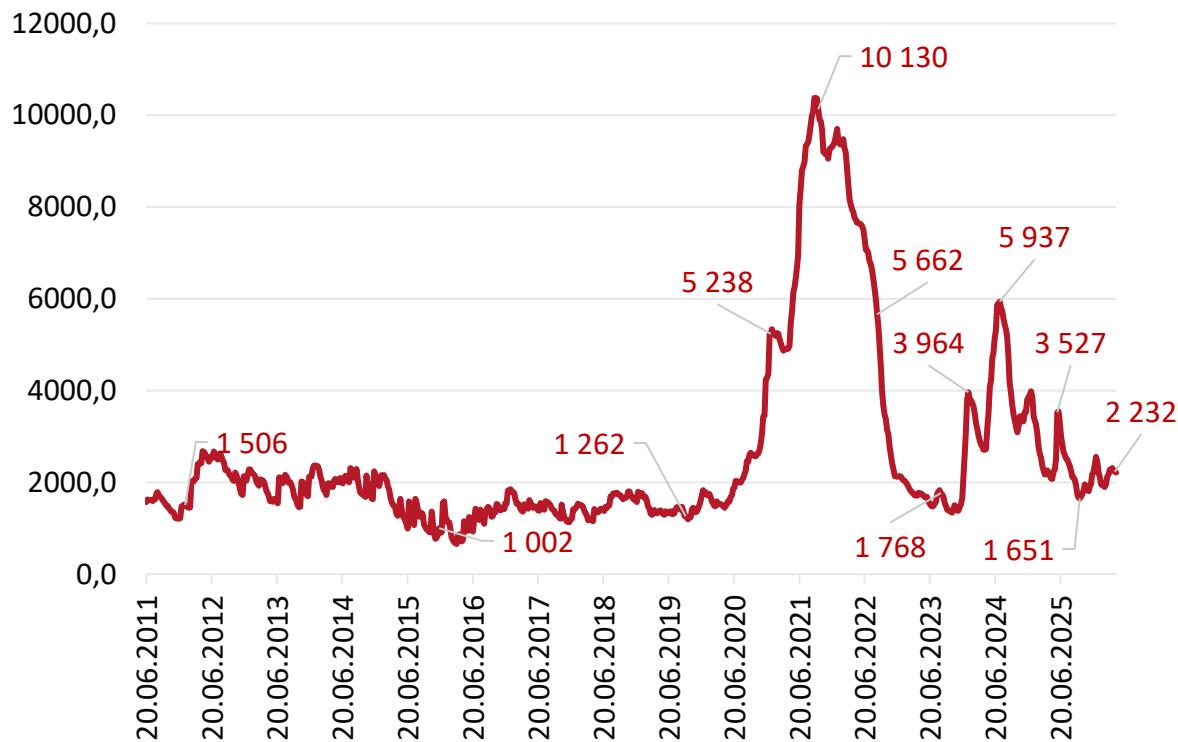
Źródło: Bank Światowy, raport Commodity Markets Outlook, kwiecień 2026

Wojna na Bliskim Wschodzie w 2026 nie wywołała gwałtownego wzrostu cen frachtu morskiego w przewozach kontenerów, jak to miało miejsce podczas kryzysów w latach 2021/2022 oraz 2024.

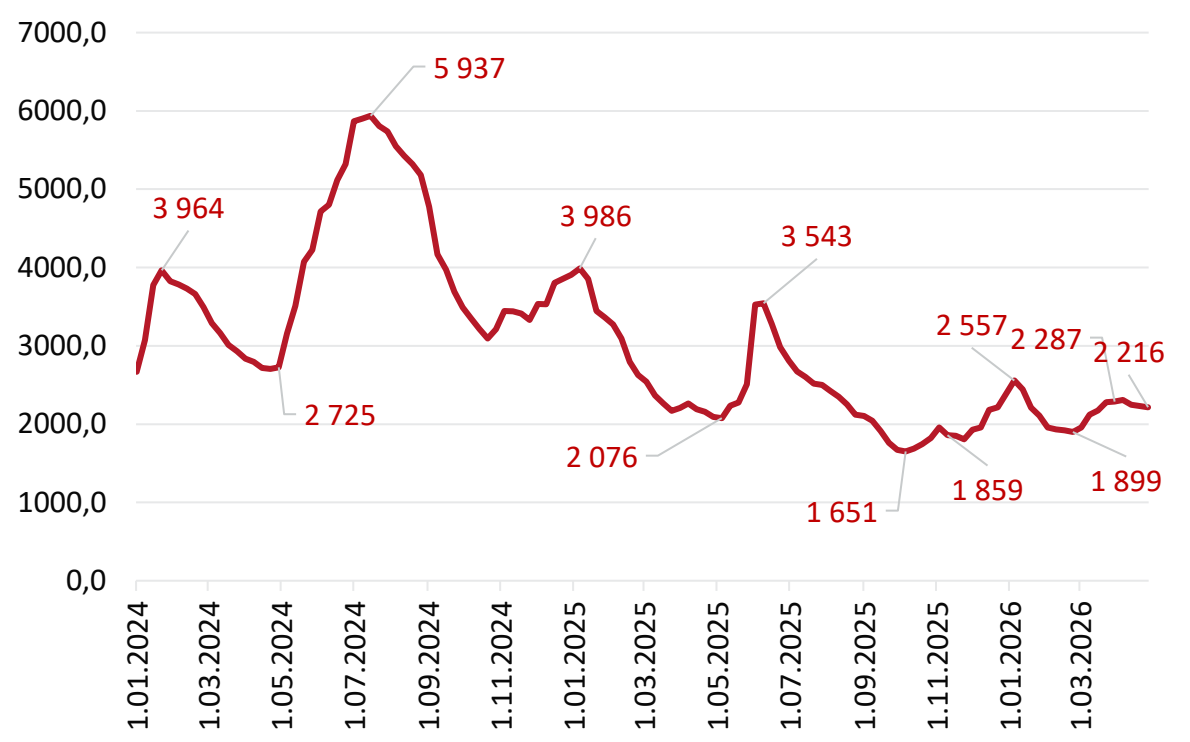
W kwietniu 2026 World Container Index wzrósł o +3,4% r/r.

Wzrost cen na przełomie 2021/2022 wynikał ze skokowego wzrostu popytu po lockdownie, natomiast w 2024 związany był z głównie z zakłóceniami żeglugi przez Morze Czerwone.

World, Drewry Shipping Consultants Ltd,
Shipping, Composite, Index (od 2011)



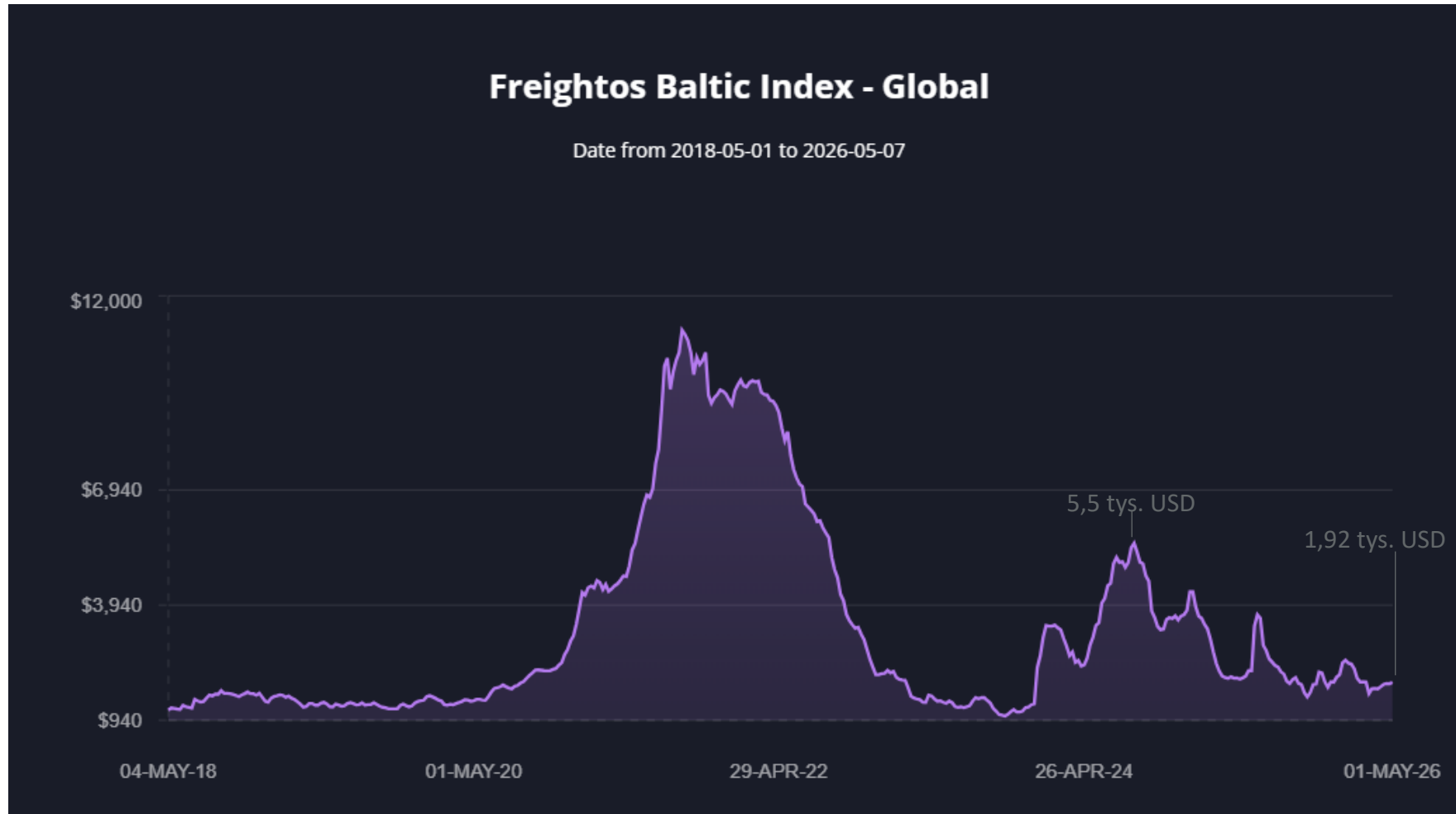
World, Drewry Shipping Consultants Ltd,
Shipping, Composite, Index, (od 2024)



* World Container Index to tworzony przez firmę Drewry indeks mierzący wysokość cen transportu morskiego na głównych szlakach handlowych Wschód-Zachód. Indeks podawany jest w USD za kontener 40-stopowy (~12 m). Źródło: Macrobond → Drewry Shipping Consultants Ltd

Wojna na Bliskim Wschodzie w 2026 nie wywołała gwałtownego wzrostu cen frachtu morskiego w przewozach kontenerów jak to miało miejsce podczas kryzysów w latach 2021/2022 oraz 2024.

W kwietniu 2026 indeks globalny FBX utrzymywał się poniżej 2 000 USD podczas gdy w kwietniu 2025 w okolicach 2050 USD.



Źródło: Freightos

[Ważne](#)

[Dane podstawowe](#)

[Kolej](#)

[Lotnictwo](#)

[Fracht morski i lotniczy
na świecie](#)

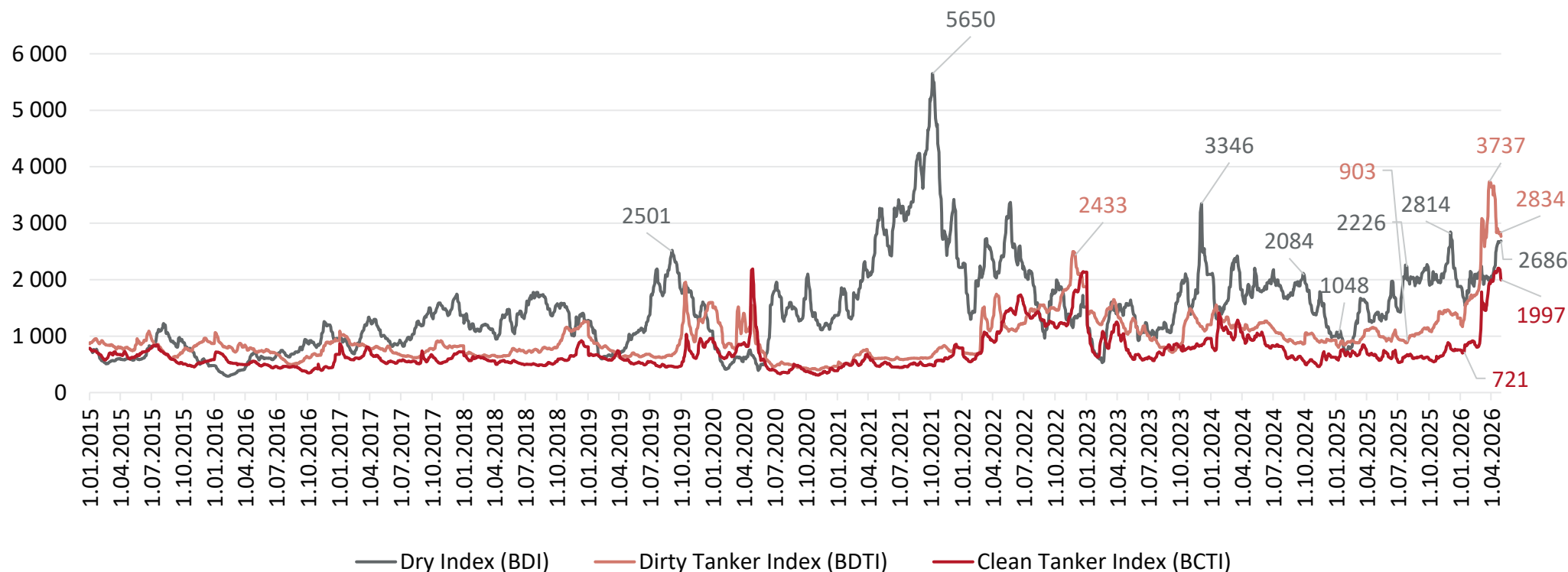
[Benzyna i olej
napędowy](#)

Wojna na Bliskim Wschodzie spowodowała, że ceny transportu ropy naftowej drogą morską (wg. indeksu BDTI) pod koniec marca 2026 osiągnęły historyczne maksimum na poziomie 3 737 (ok. +180% od początku roku).

W kwietniu 2026 indeks BDTI spada ze szczytowego poziomu z marca, chociaż nadal pozostaje na wysokim poziomie (ponad 2800).

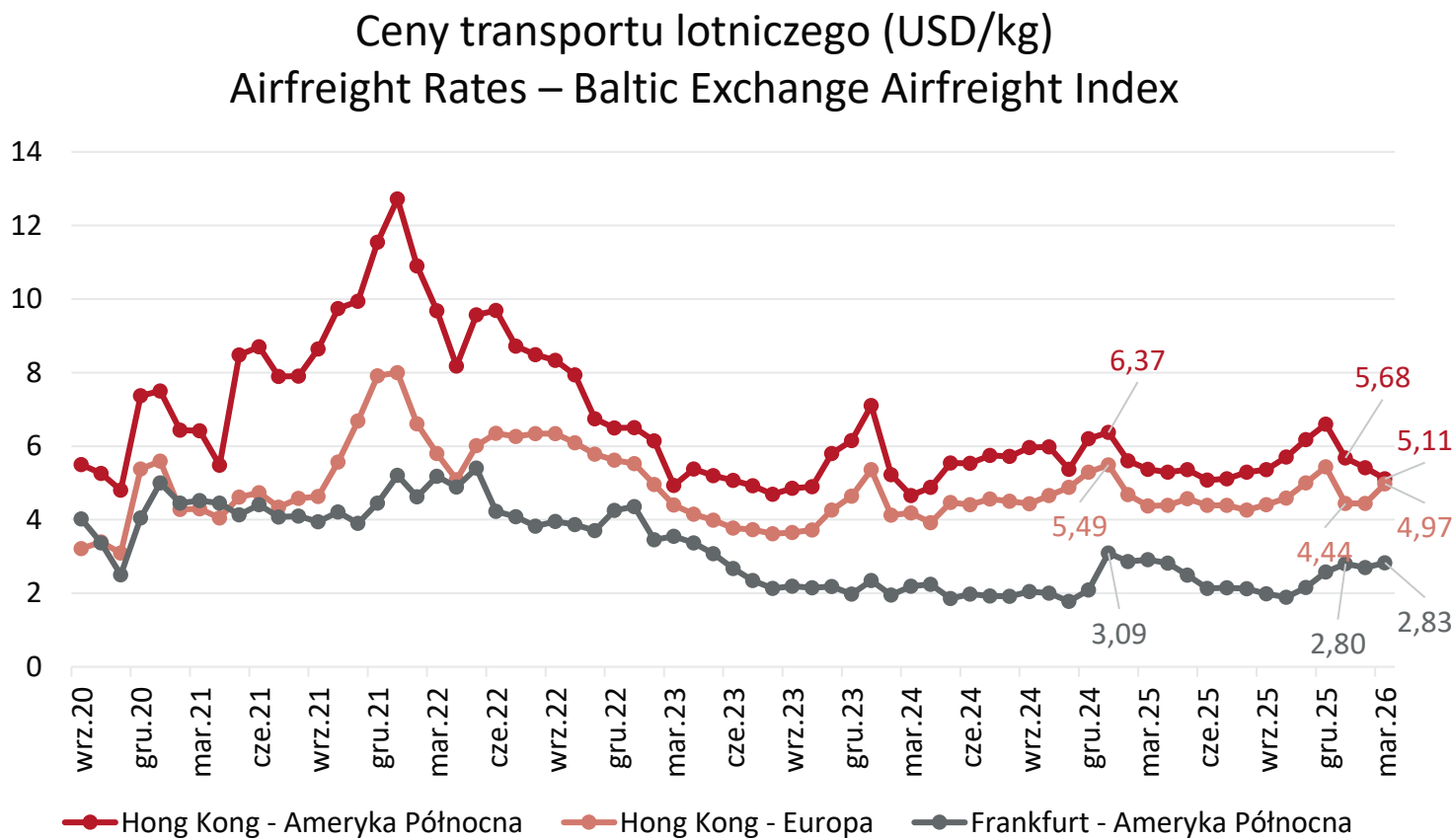
Ceny frachtu morskiego od stycznia 2015 r.

(w pkt)



Źródło: Macrobond, BDI – średnie ceny transportu surowców, BDTI – ropa naftowa, BCTI – produkty naftowe

Spadek cen transportu lotniczego w marcu 2026 na trasach Frankfurt-Ameryka Pół.(-5% r/r) oraz Hong Kong-Ameryka Pół. (-3% r/r) a wzrost na trasie Hong Kong-Europa (-14% r/r);



Źródło: AiRCargoNews / BalticExchange

Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

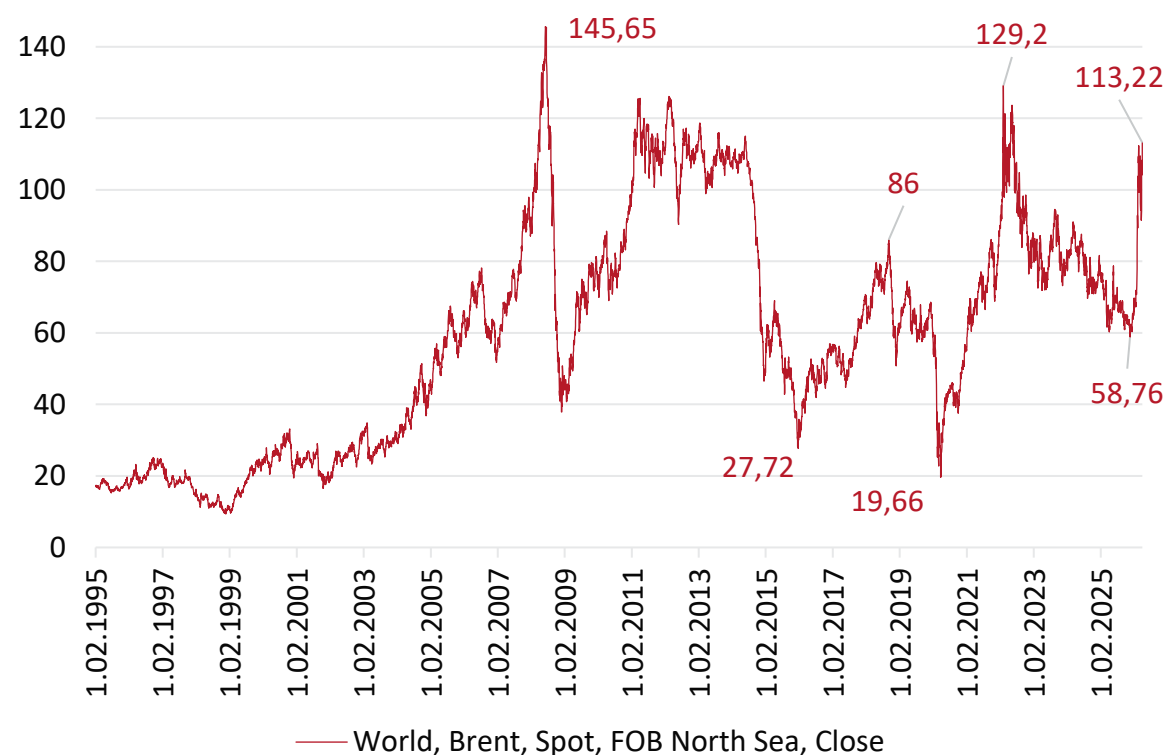
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

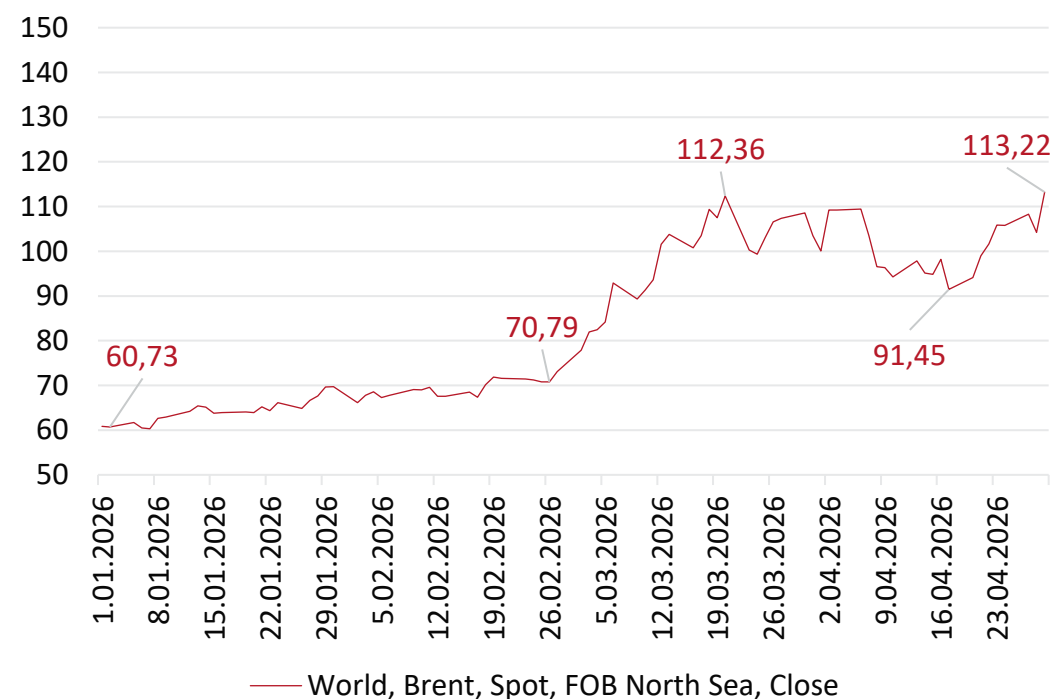
Benzyna i olej
napędowy

W odpowiedzi na wojnę w Iranie ceny ropy gwałtownie wzrosły do jednych z najwyższych poziomów w historii (powyżej 110 US\$/baryłkę pod koniec kwietnia 2026), a dodatkowo stały się wysoce zmienne (w zależności od przewidywanego scenariusza rozwoju wojny).

Ceny ropy
US\$/baryłkę



Ceny ropy
US\$/baryłkę, od stycznia 2026



Źródło: Macrobond

Ważne

Dane podstawowe

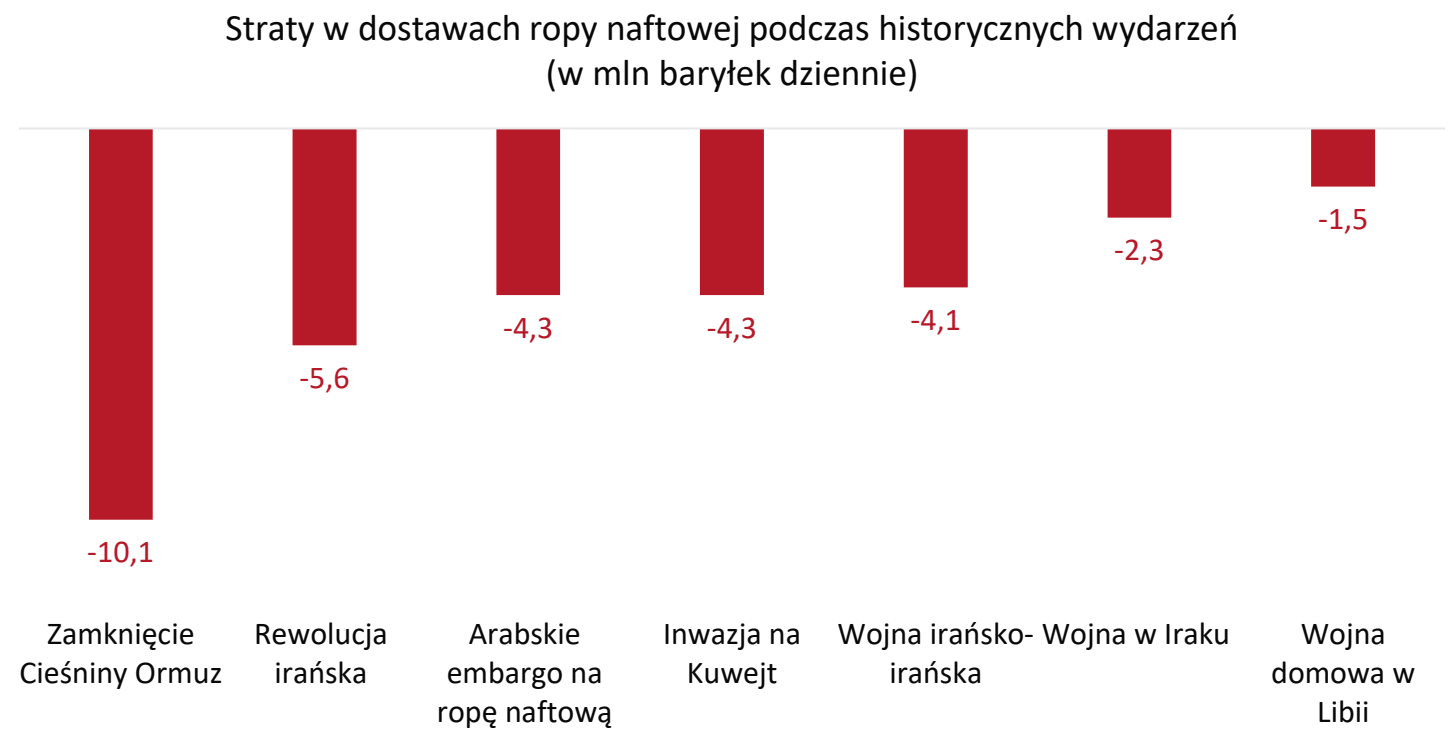
Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Zamknięcie Cieśniny Ormuz w marcu 2026 spowodowało największe zmniejszanie podaży ropy naftowej na rynku, odnotowane do tej pory (około 10 milionów baryłek dziennie).

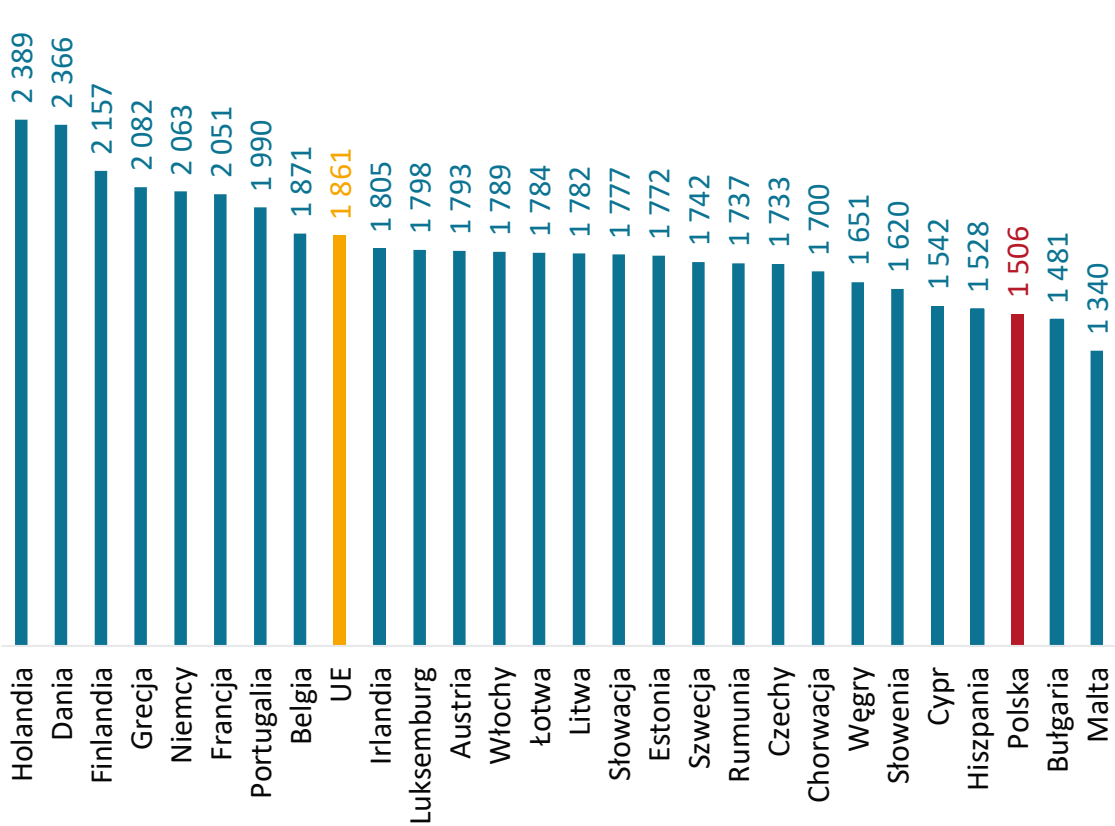


Zakłócenia w dostawach ropy podczas wydarzeń geopolitycznych, zdefiniowane przez Międzynarodową Agencję Energetyczną (IEA2014). Odpowiednie okresy dla każdego z nich obejmują: zamknięcie Cieśniny Ormuz (marzec 2026), rewolucję irańską (listopad 1978–kwiecień 1979), arabskie embargo na ropę naftową (październik 1973–marzec 1974), inwazję na Kuwejt (sierpień 1990–styczeń 1991), wojnę irańsko-irańską (październik 1980–styczeń 1981), wczesny okres wojny w Iraku (marzec–grudzień 2003) oraz wojnę domową w Libii (luty–październik 2011).

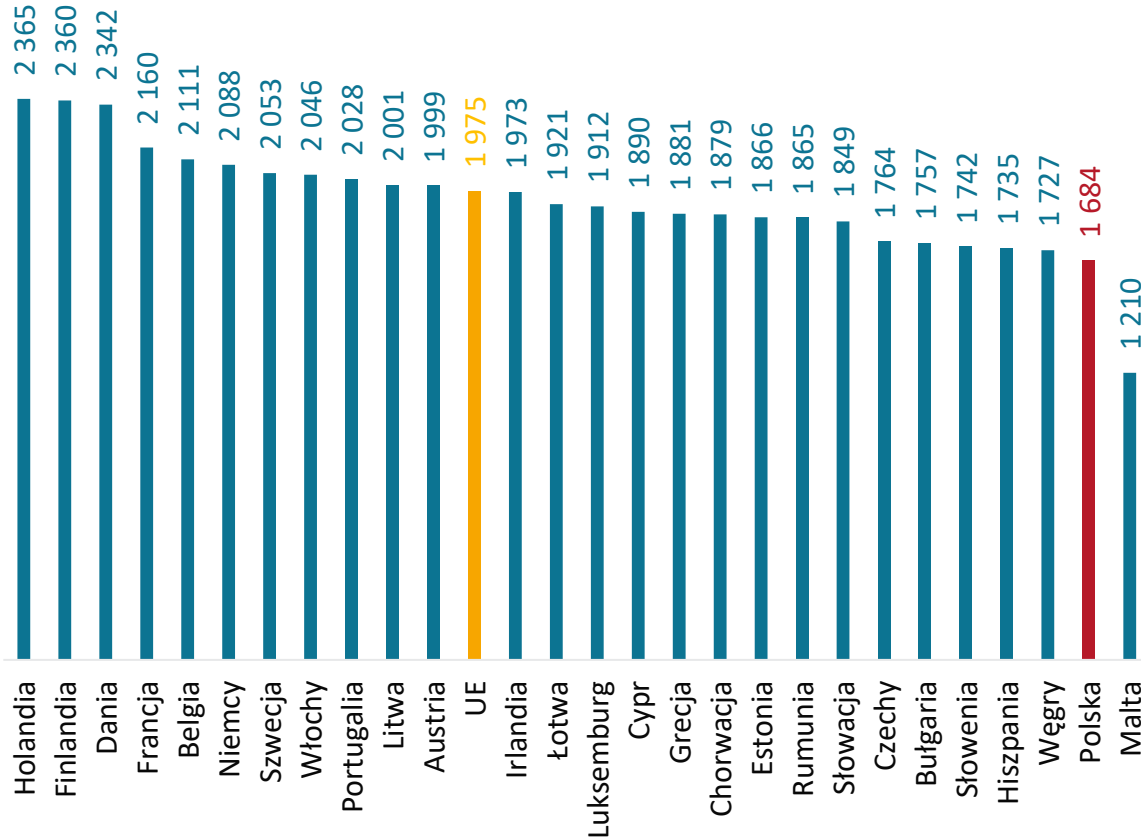
Źródło: Bank Światowy, raport Commodity Markets Outlook, kwiecień 2026

Ceny benzyny w Polsce na początku maja 2026 były trzecimi najniższymi w UE (po Malcie i Bułgarii), a ceny oleju napędowego drugimi najniższymi (po Malcie) – ceny w EUR, łącznie z podatkami.

Ceny benzyny EU 95, z podatkami
(4 maja 2026, EUR/1000 litrów)

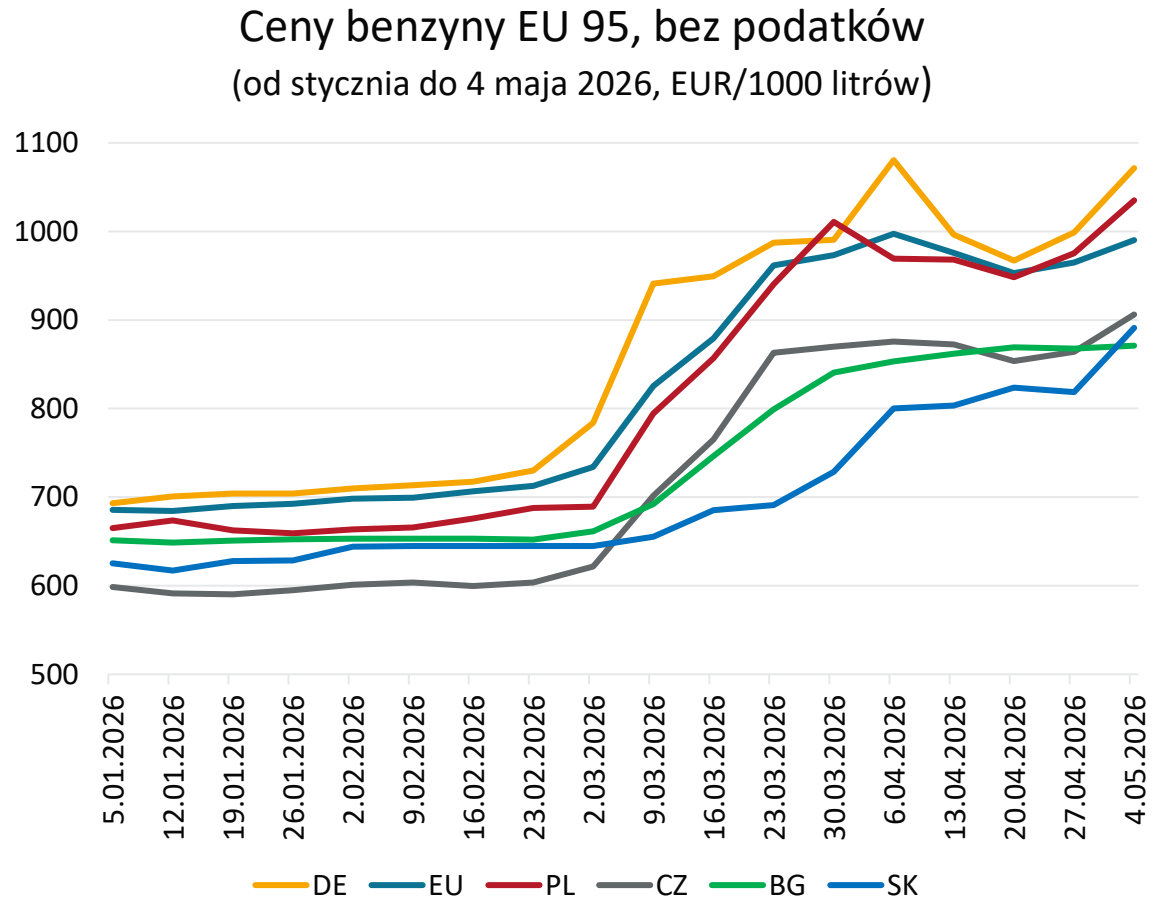
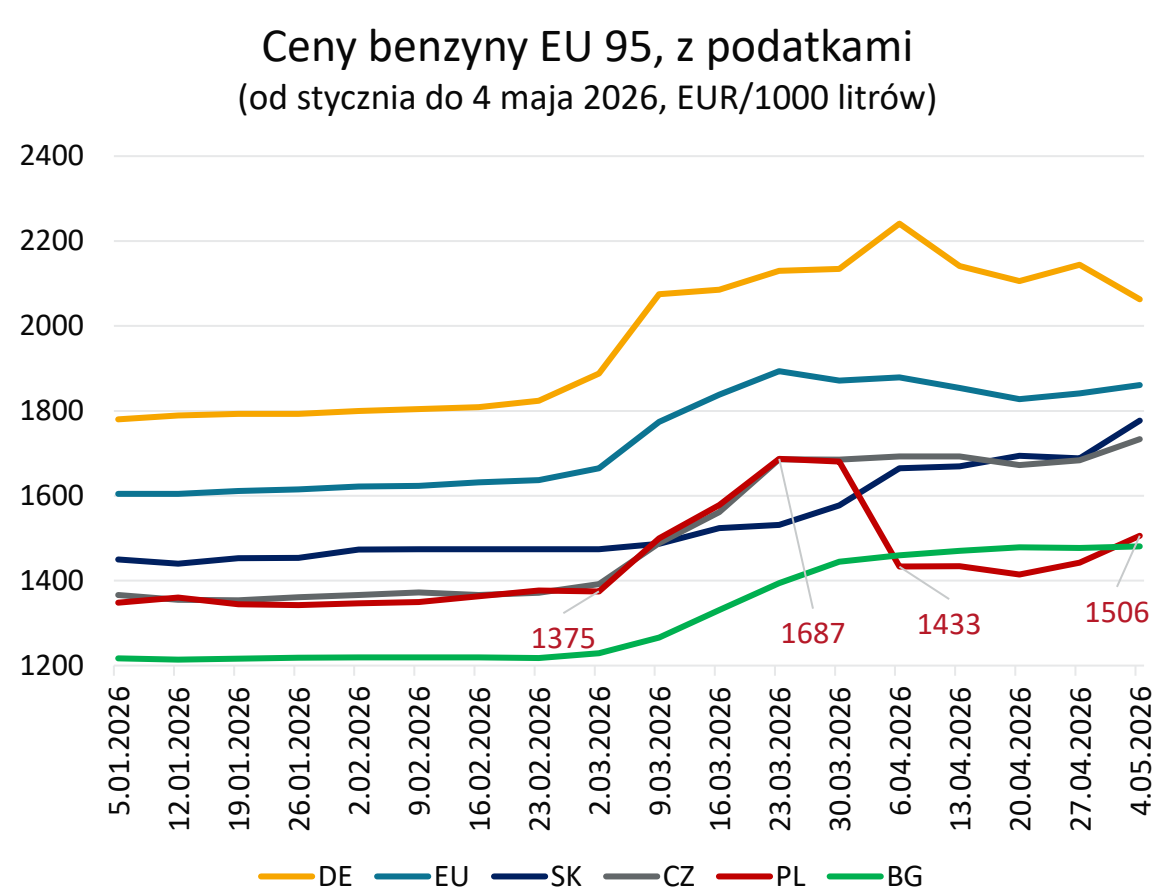


Ceny oleju napędowego (EN 590), z podatkami
(4 maja 2026 r.; EUR/1000 litrów)



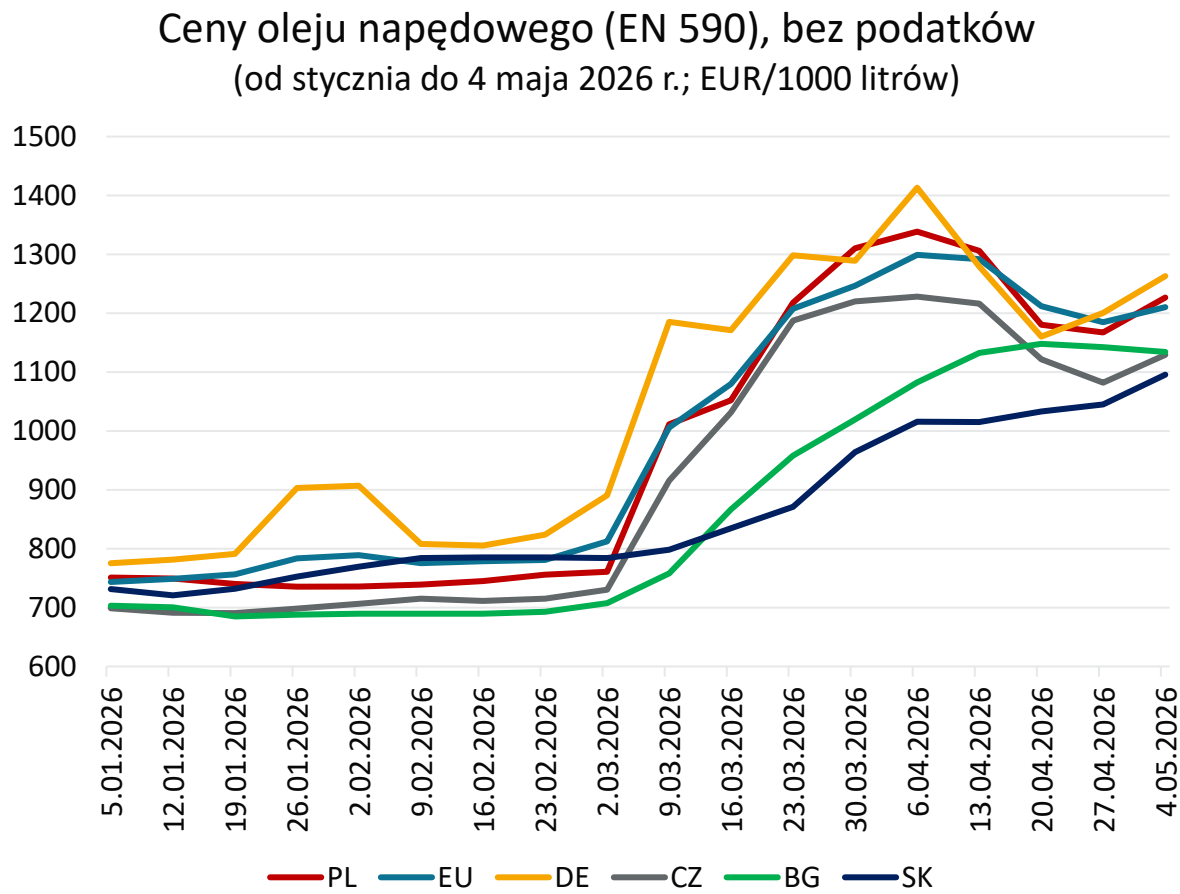
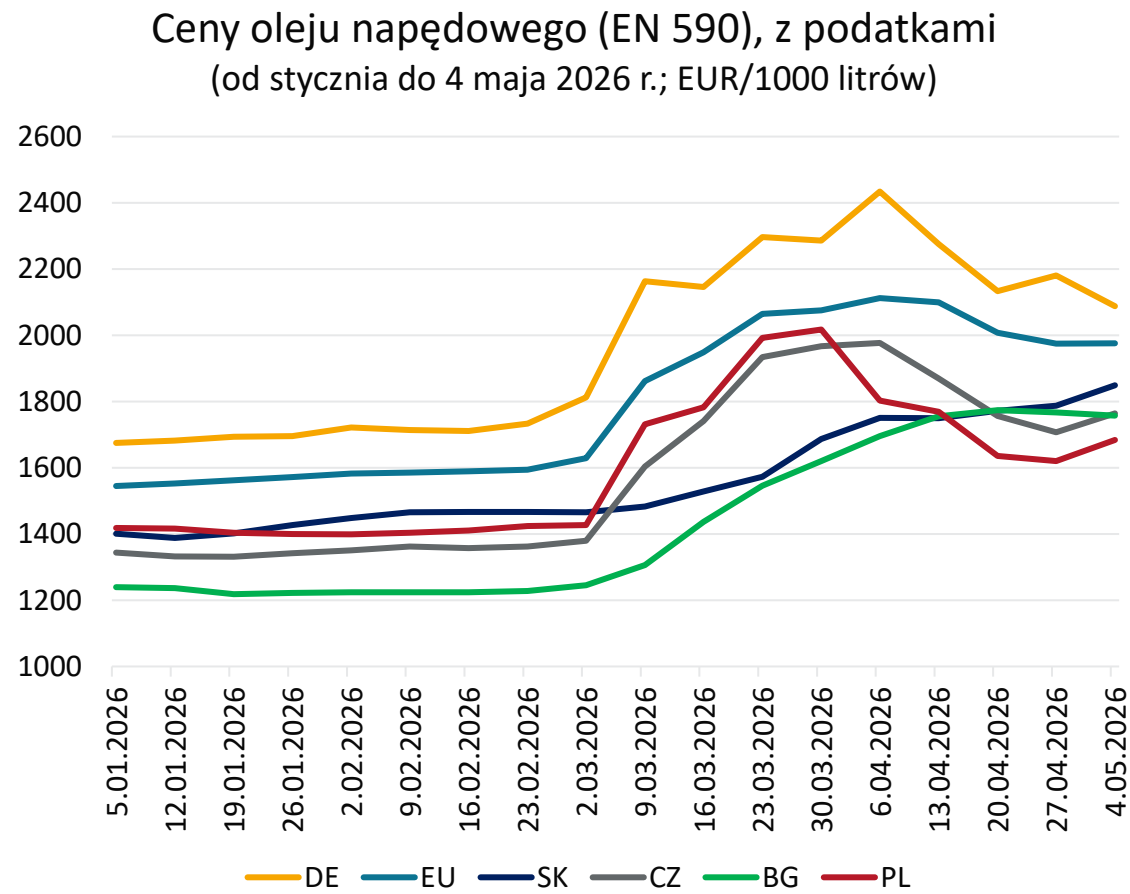
Źródło: Weekly Oil Bulletin

Obniżka podatków na benzynę w Polsce wprowadzona na okres 31 marca-15 maja 2026 pozwoliła utrzymać niskie ceny benzyny w Polsce na tle cen w UE (na początku maja 81% dla średniej UE).



Źródło: Weekly Oil Bulletin

Obniżka podatków na olej napędowy w Polsce wprowadzona na okres 31 marca-15 maja 2026 pozwoliła utrzymać jego niskie ceny w Polsce na tle cen w UE (na początku maja 85% dla średniej UE).



Źródło: Weekly Oil Bulletin

**Departament Analiz**

Polski Fundusz Rozwoju S.A.

ul. Krucza 50

00-025 Warszawa

<https://pfr.pl/ekspertyzy-ekonomiczne>

Autor raportu: Adam Jagodziński (adam.jagodzinski@pfr.pl)

Zatwierdził: Michał Kolasa (michal.kolasa@pfr.pl)

Niniejszy materiał został opracowany wyłącznie w celu informacyjnym. Departament Analiz dołożył wszelkich starań, aby raport oparty był na wiarygodnych i sprawdzonych źródłach. PFR S.A. nie ponosi odpowiedzialności za skutki decyzji podjętych na podstawie informacji zawartych w materiale. Raport może być wykorzystywany do opracowań własnych w całości lub części wyłącznie pod warunkiem powołania się na źródło.

Polski Fundusz Rozwoju S.A. wpisany do Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy XII Wydział Gospodarczy pod numerem KRS 0000466256; NIP 7010374912; REGON: 146615458; kapitał zakładowy 13 213 275 322 PLN (opłacony w całości).



Departament Analiz PFR S.A.:

pawel.dobrowolski@pfr.pl

adam.jagodzinski@pfr.pl

andrzej.kochman@pfr.pl

michal.kolasa@pfr.pl