

Rynek transportu w Polsce i na świecie

Zestawienie
kwiecień 2026

Analitik prowadzący:

Adam Jagodziński

adam.jagodzinski@pfr.pl

Departament Analiz PFR S.A.



Ważne w tym wydaniu

W 2025 (+42% r/r) wyraźnie poprawiły się wyniki finansowe netto w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej, po spadkach w 2024 (-15% r/r) - w cenach bieżących:

- Poprawa wyników finansowych w 2025 była szczególnie wyraźna w transporcie lądowym (+57% r/r), po słabym 2024 (-32% r/r).
- Wzrósł także udział przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w ogólnej liczbie przedsiębiorstw w branży transportu i gospodarki magazynowej z 71,0% w 2024 do 75,8% w 2025.
- Dzięki lepszym wynikom finansowym wzrosła również rentowność ze sprzedaży w branży transportu i gospodarki magazynowej z 2,7% w 2024 do 3,2% w 2025, co było już relatywnie dobrym poziomem dla tej branży na przestrzeni ostatniej dekady - rekordowe były lata 2021 (3,7%) i 2022 (3,6%).

Dzięki wprowadzonej obniżce podatków na paliwa, ceny benzyny w Polsce w połowie kwietnia 2026 były drugimi najniższymi w UE (po Malcie), a ceny oleju napędowego pozostały jednymi z najniższych w UE:

- Obniżka akcyzy i podatku VAT na paliwa silnikowe w Polsce jest rozwiązaniem czasowym obowiązującym od 30 marca do 30 kwietnia 2026 i została wprowadzona w związku z niestabilną sytuacją na rynkach paliw, spowodowaną konfliktem na Bliskim Wschodzie.
- Akcyza na paliwa w Polsce została zmniejszona do najniższego poziomu dopuszczonego przez Unię Europejską, a stawka podatku VAT (na określone paliwa silnikowe) z 23 proc do 8 proc.

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

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 \(str. 47-52\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy \(str. 53-57\)](#)

[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

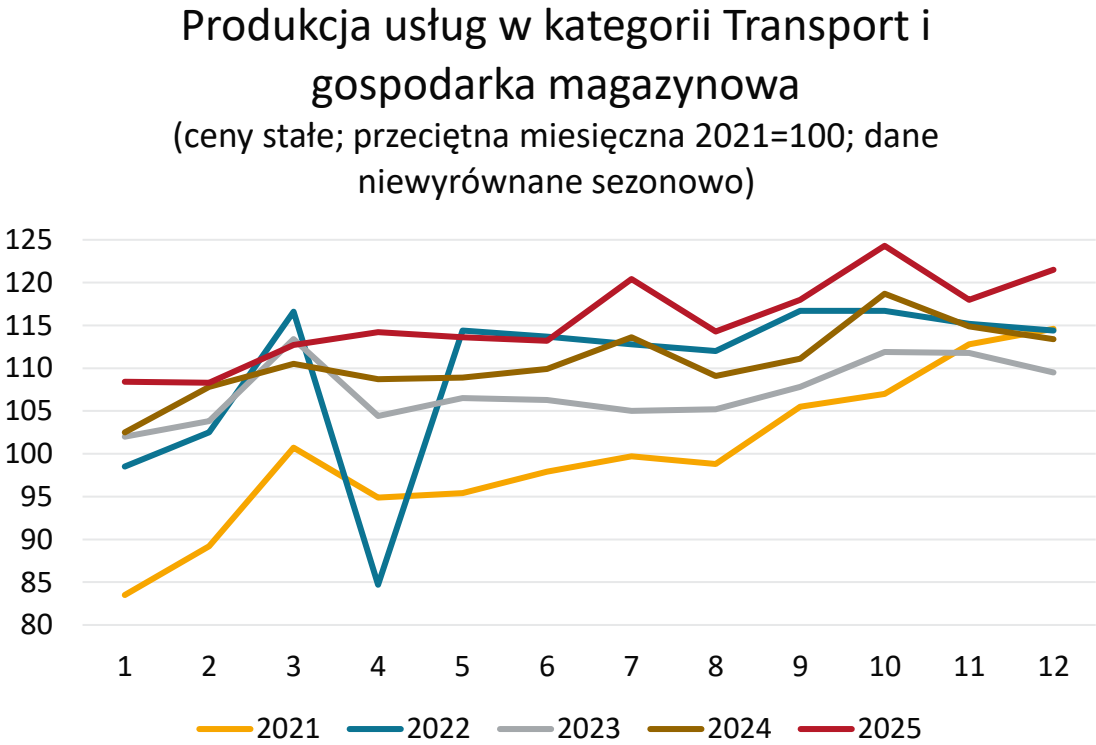
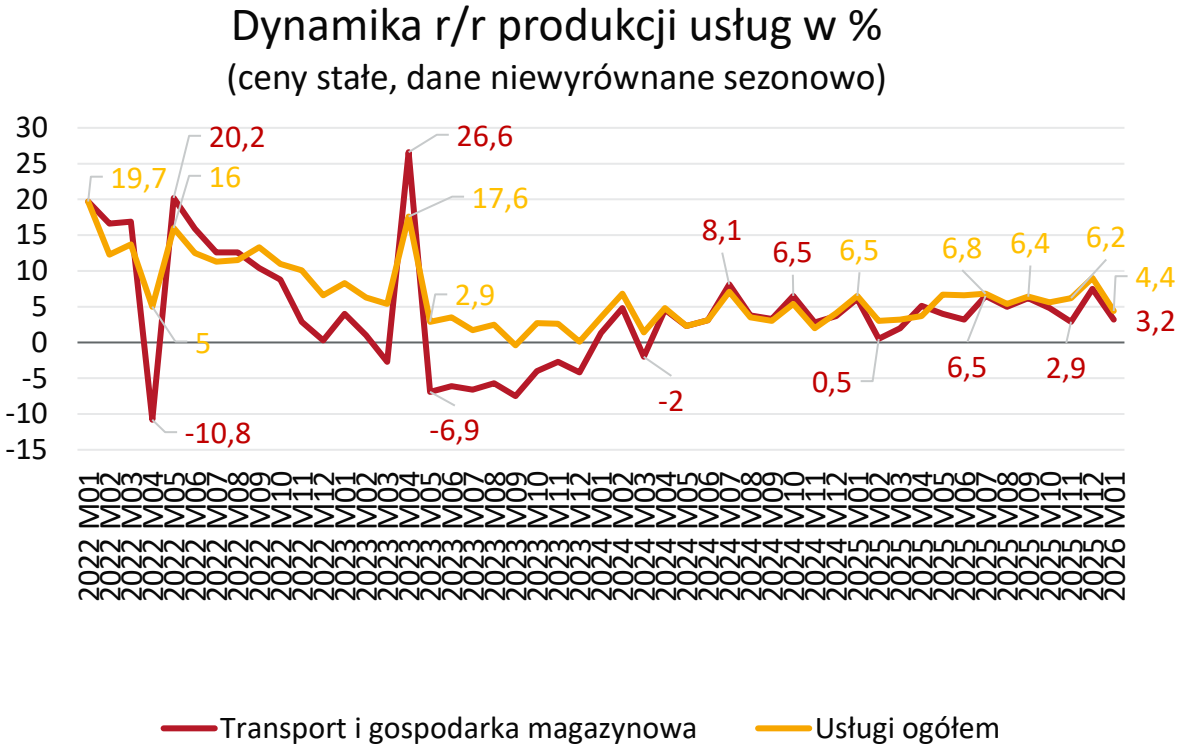
Fracht morski i lotniczy
na świecie

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.

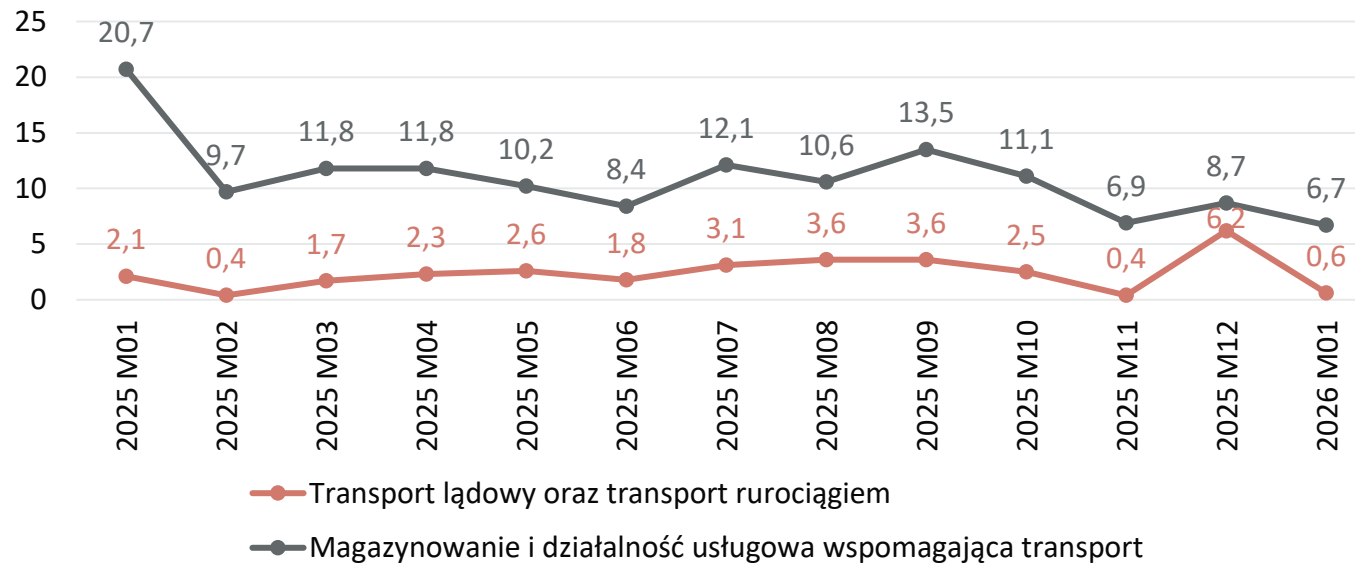
Produkcja usług transportu i magazynowania w Polsce rośnie z każdym rokiem od 2021 (wyjątkiem były lata 2022/2023).



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,

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

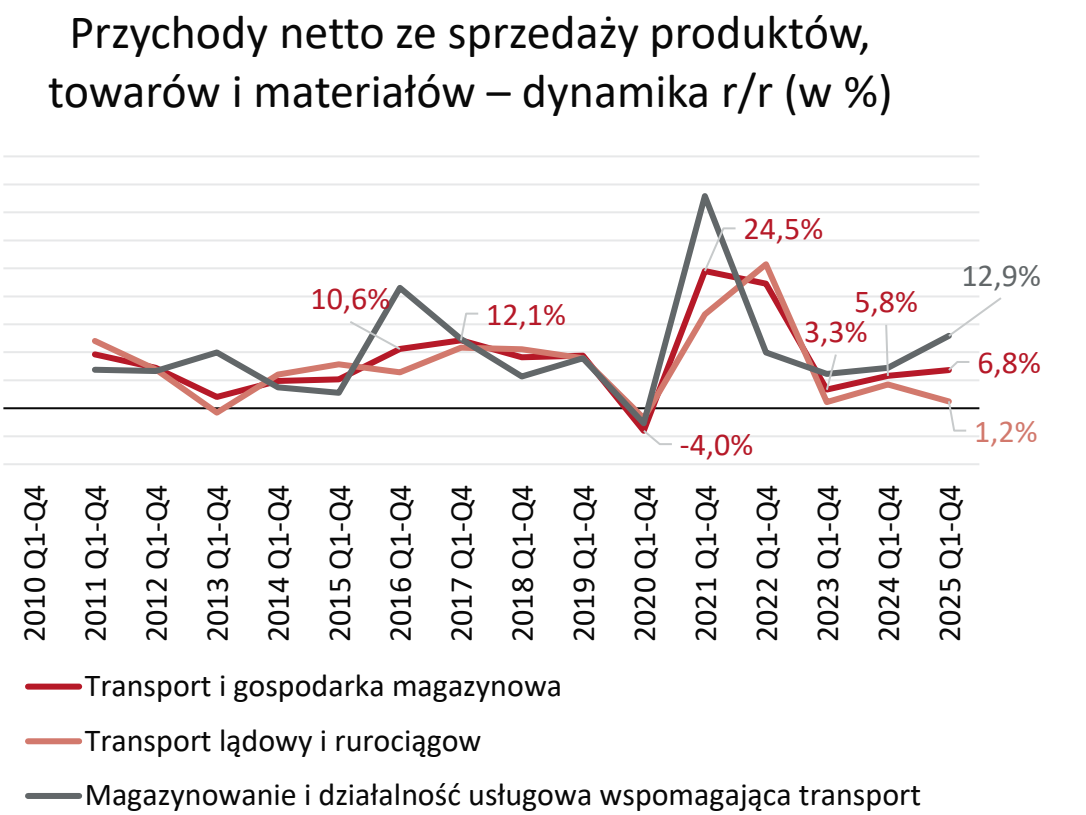
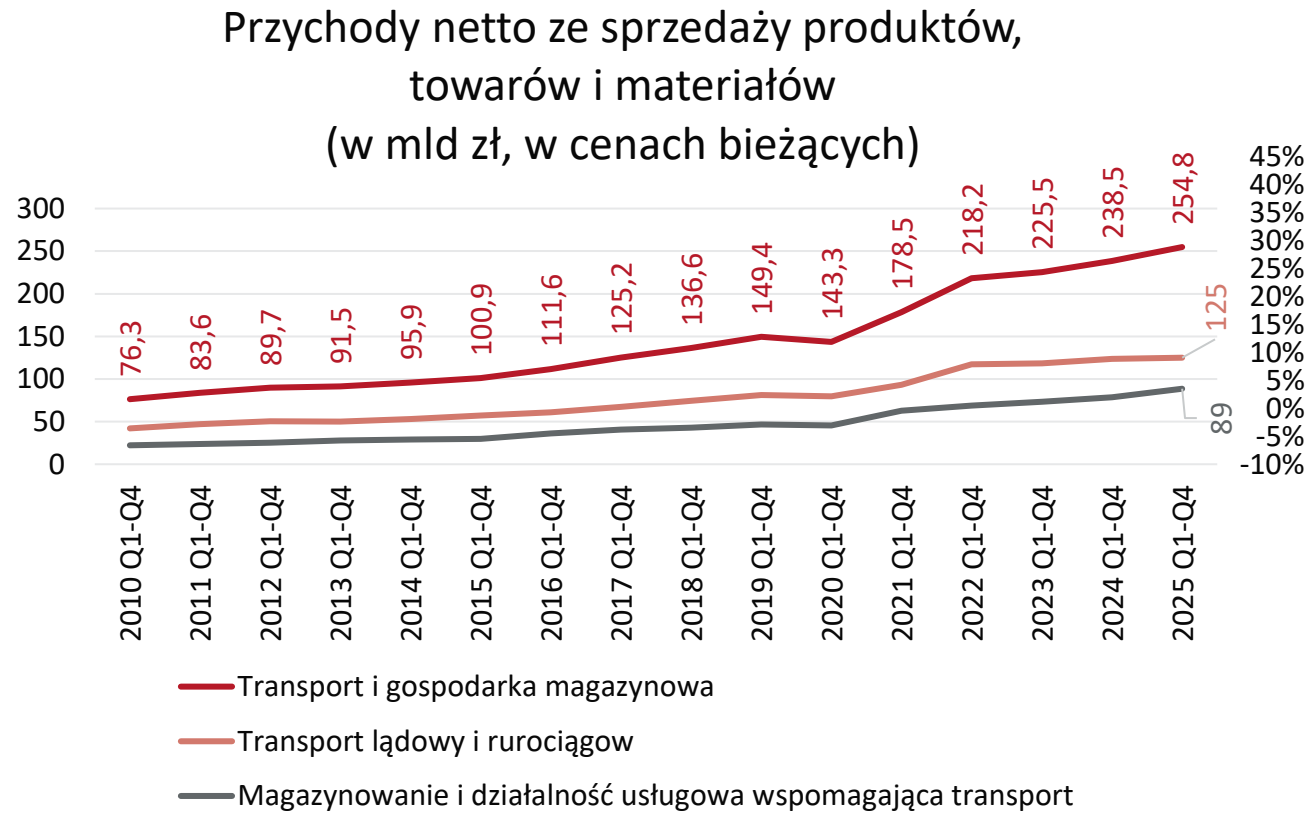
Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

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.

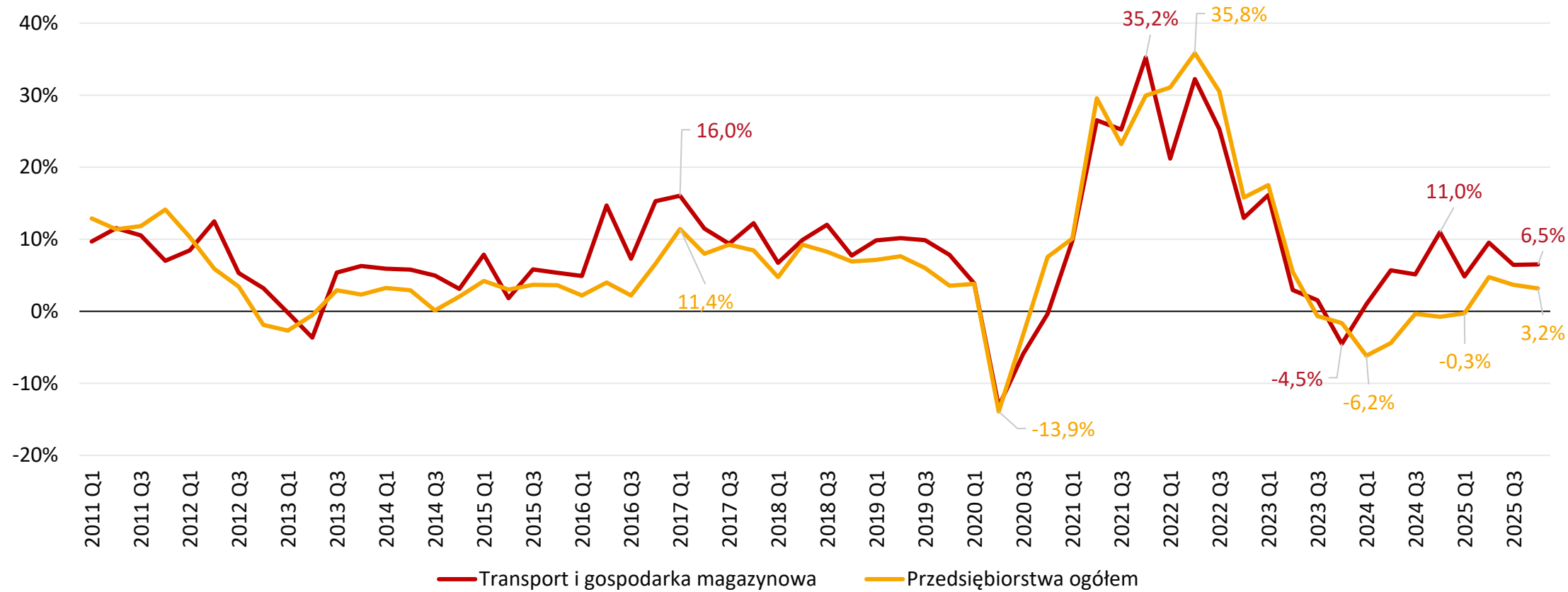
Przychody w magazynowaniu rosną szybciej niż w transporcie lądowym, w 2025 odpowiednio: +12,9% r/r do +1,2% r/r.



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

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.

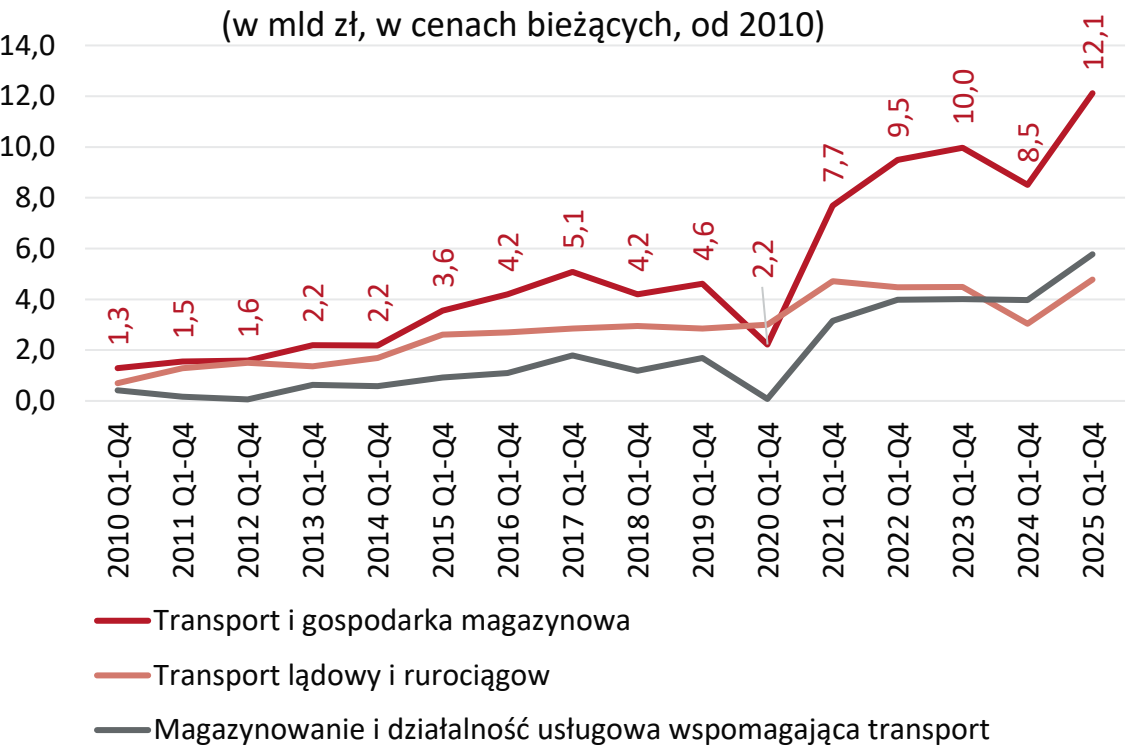
W 2025 rekordowe wyniki finansowe odnotowano zarówno w magazynowaniu jak i transporcie lądowym.

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

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

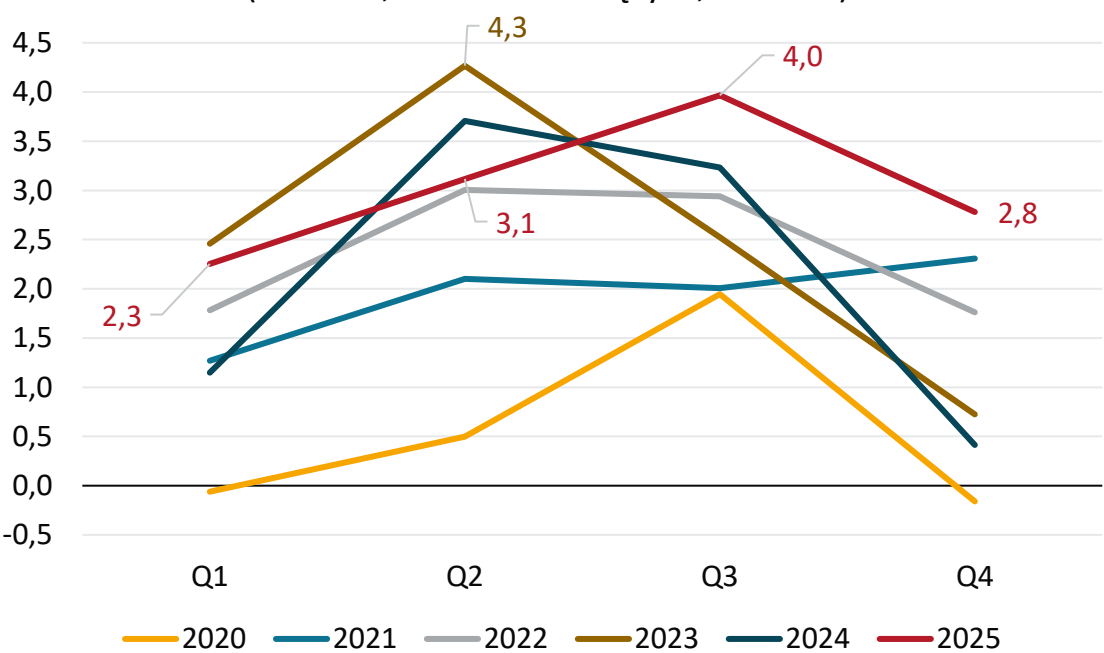
Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej

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



Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej

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



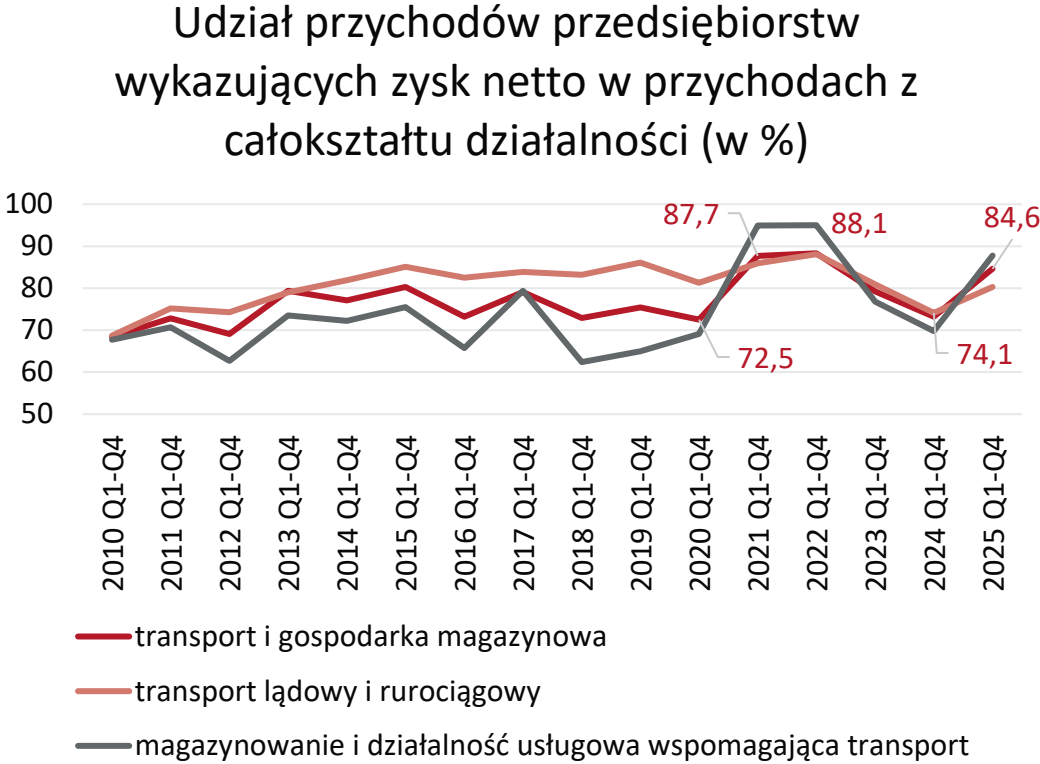
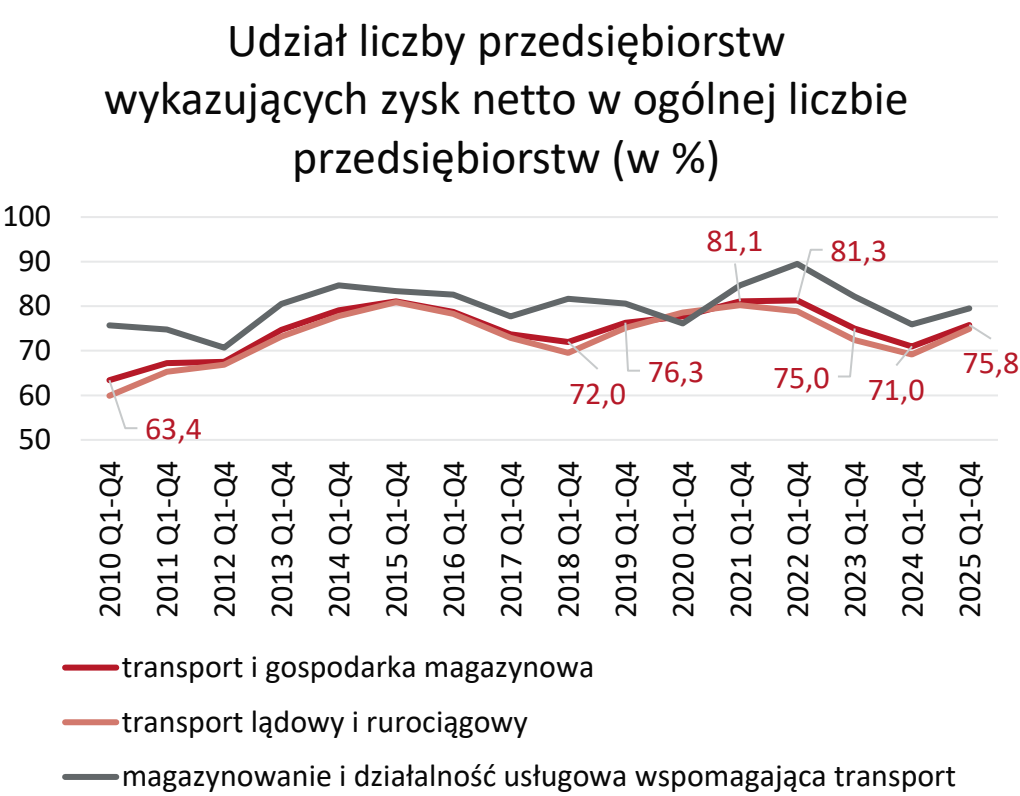
Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

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

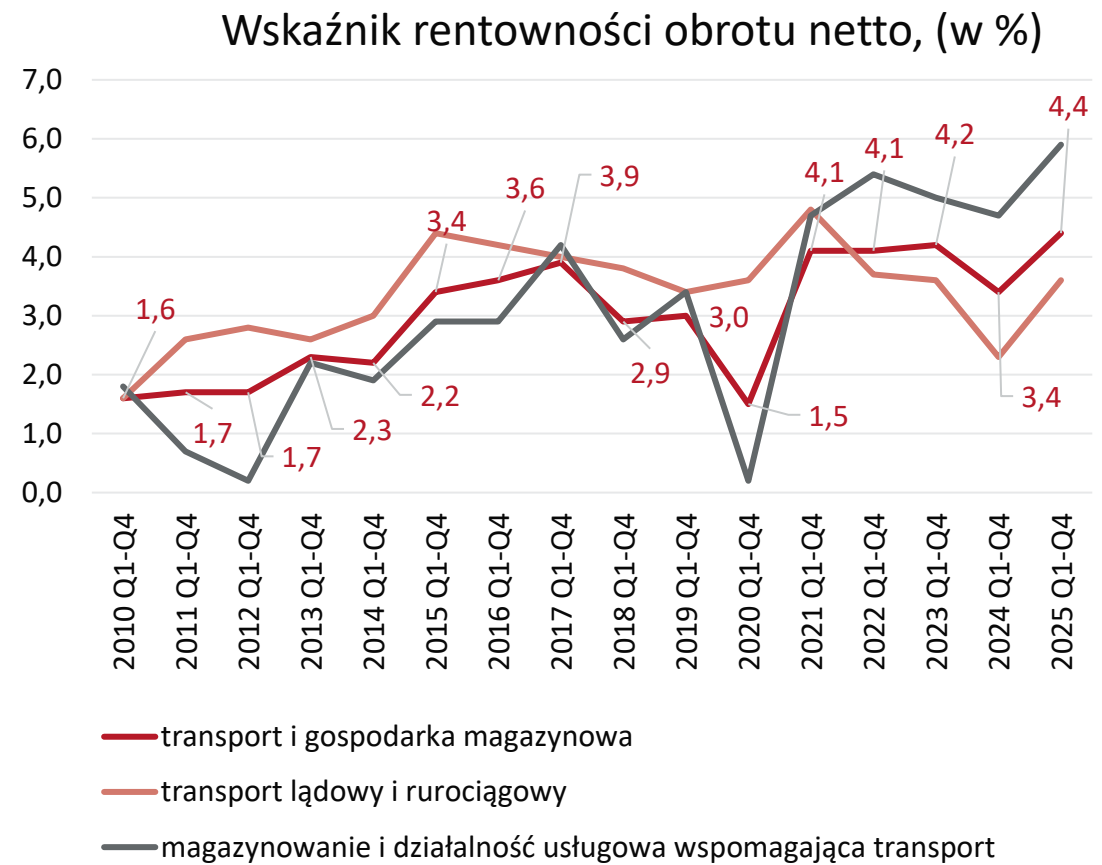
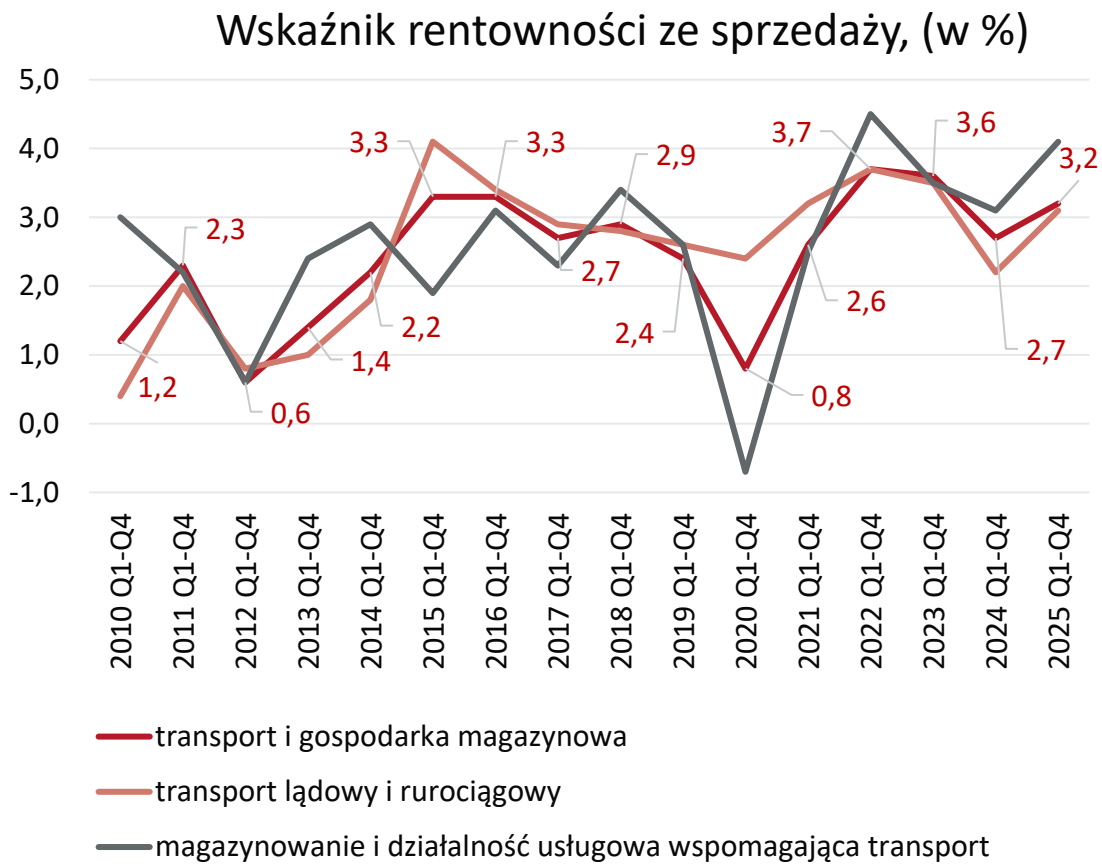
Kolej

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.

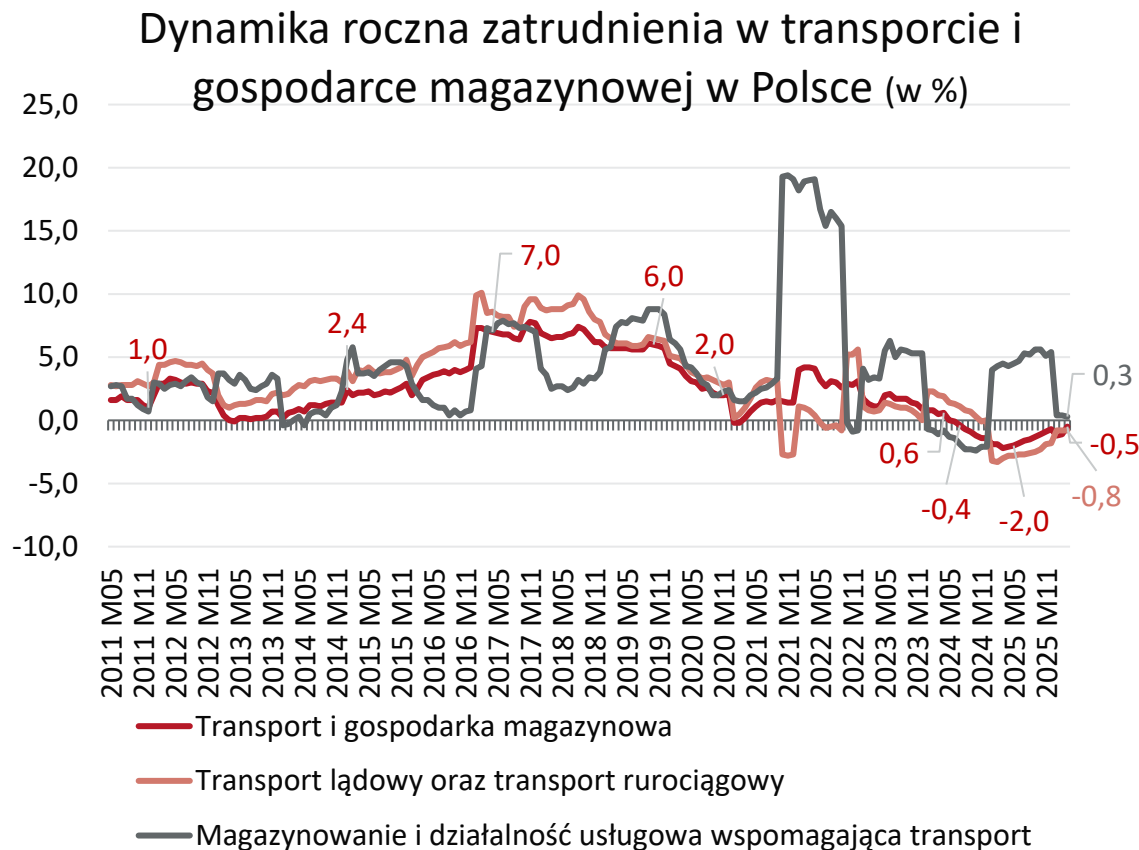
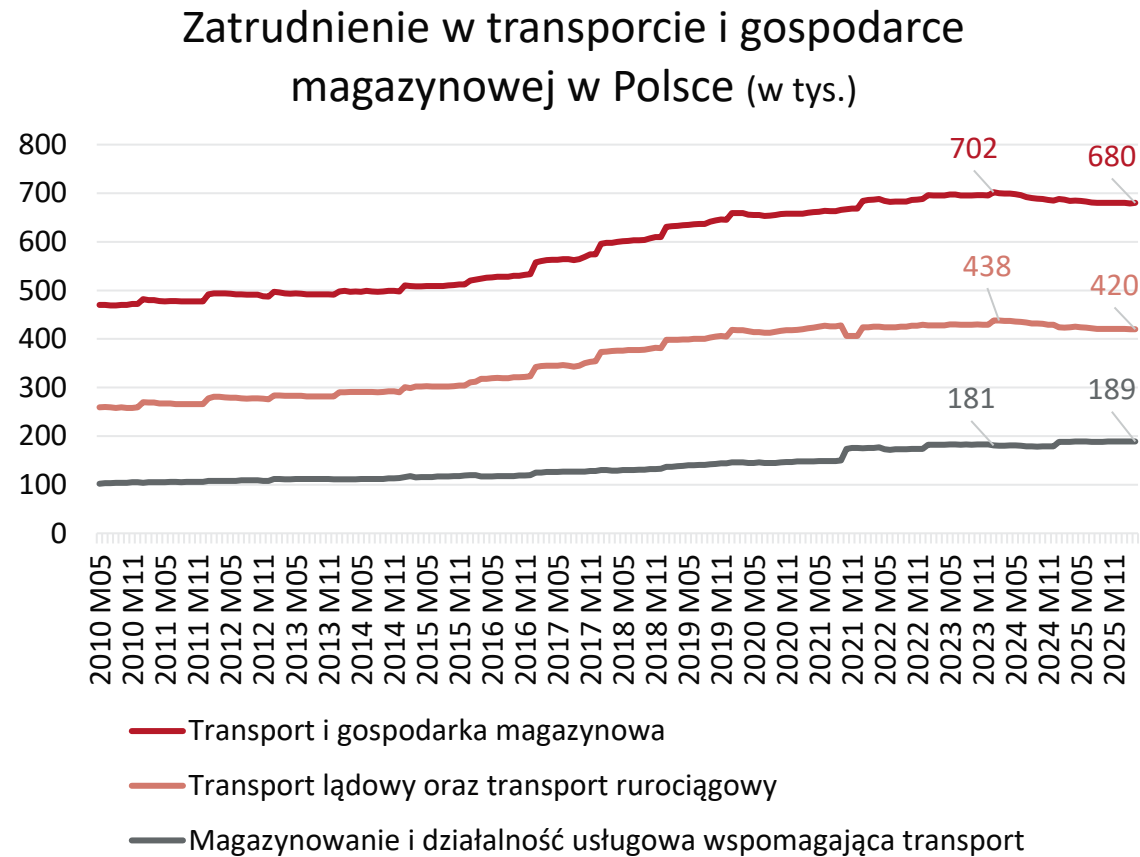


Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

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.

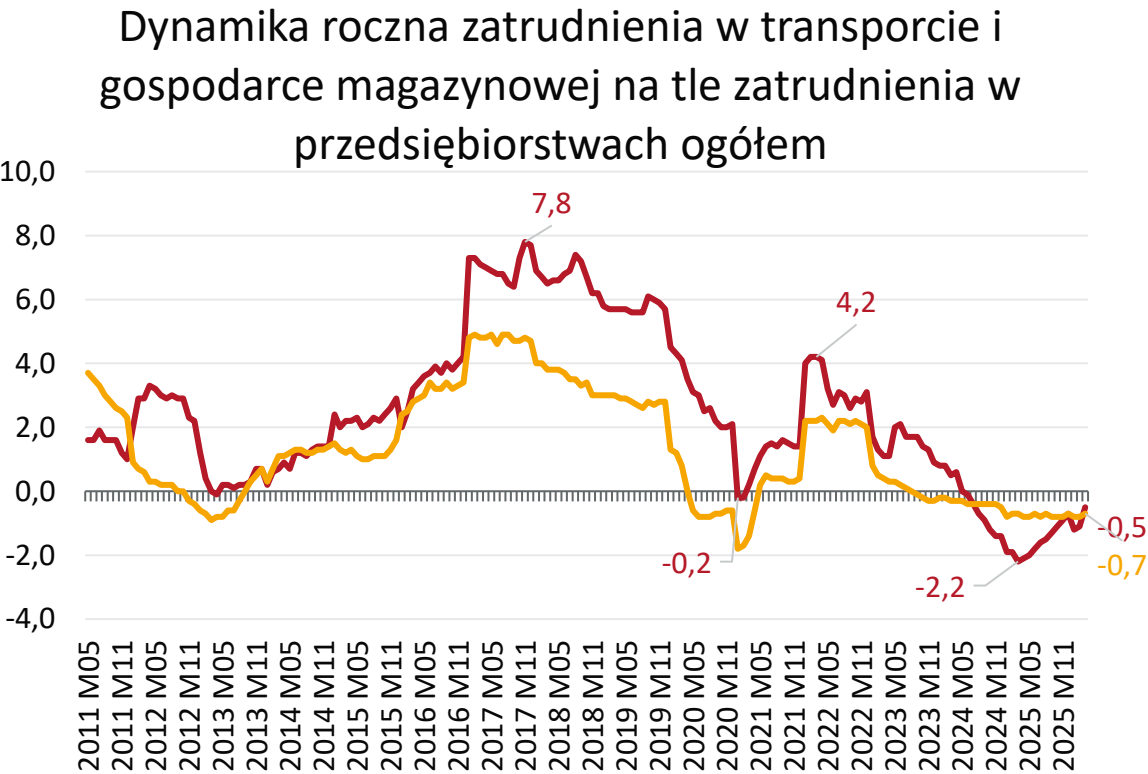
Podczas gdy zatrudnienie w transporcie lądowym spada, w magazynowaniu rośnie w całym 2025 i jest na rekordowo wysokim poziomie.



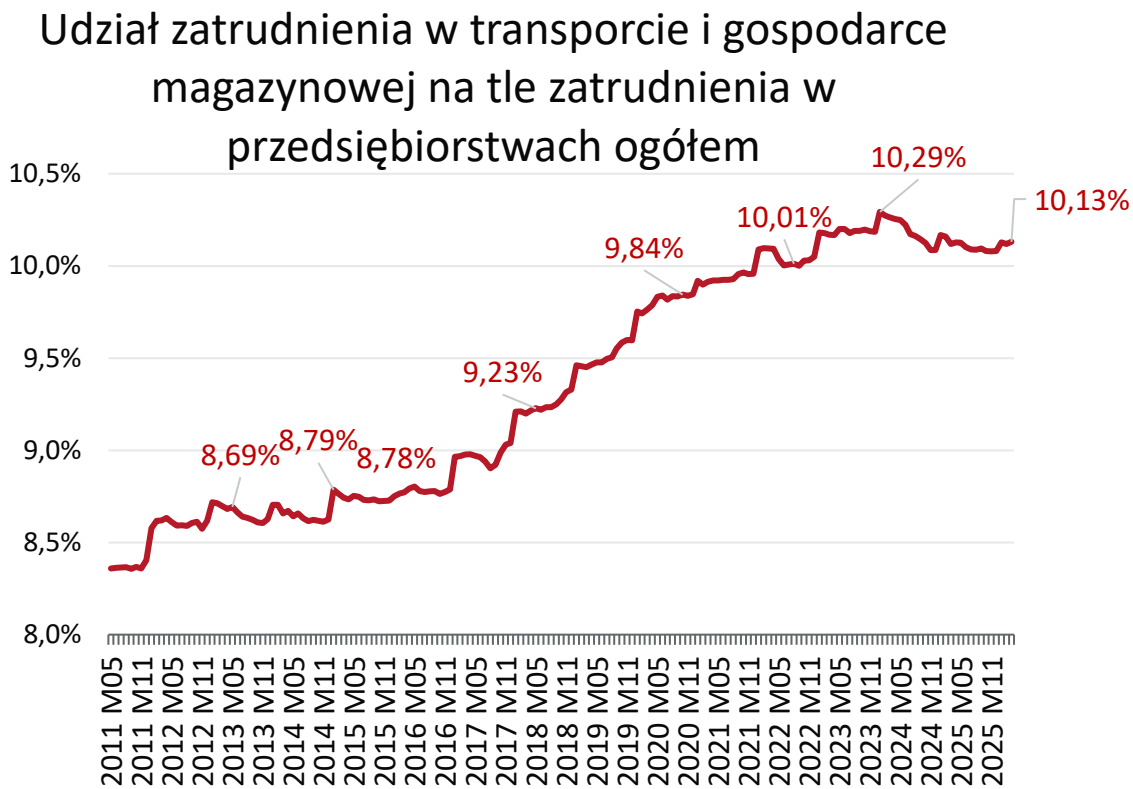
Źródło: GUS, zatrudnienie dotyczy podmiotów gospodarki zatrudniających 10 i więcej osób

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

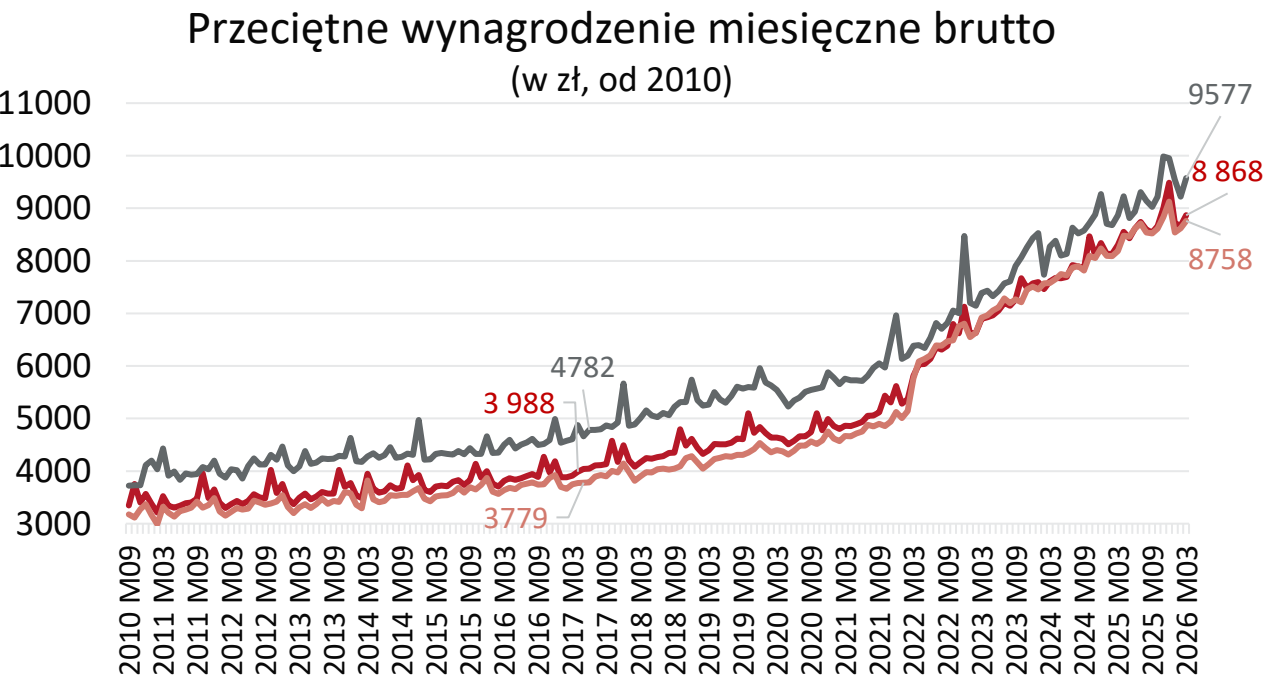
* - Poza gospodarstwami indywidualnymi w rolnictwie i jednostkami budżetowymi prowadzącymi działalność w zakresie obrony narodowej oraz bezpieczeństwa publicznego.

Źródło: GUS

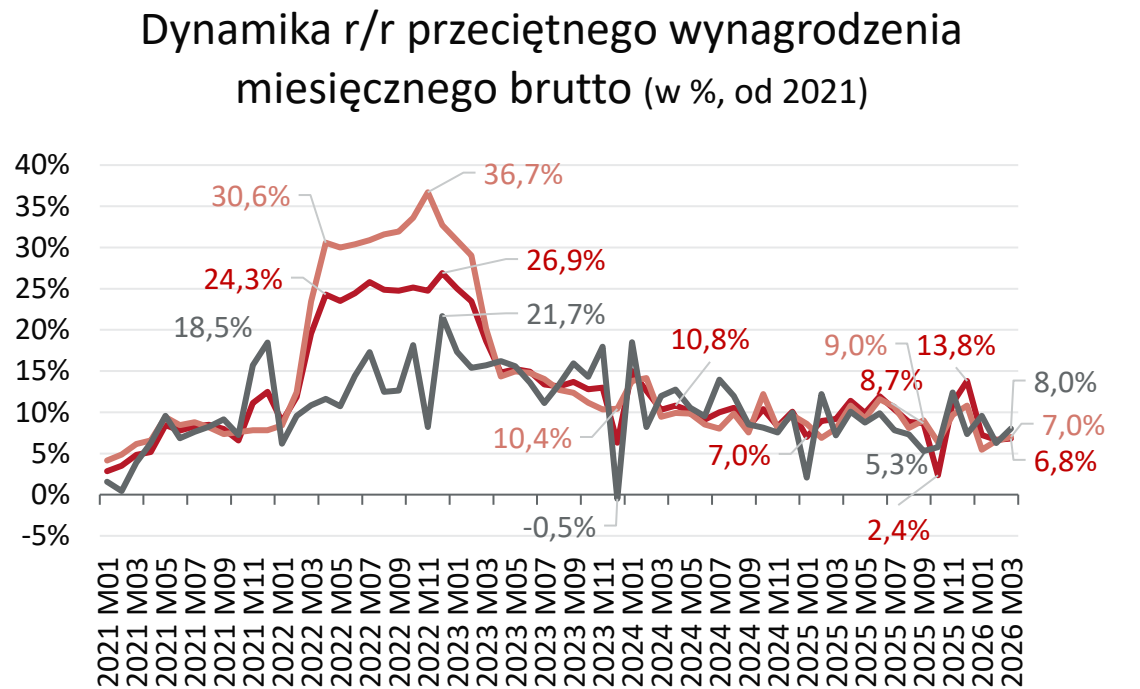
Od marca 2024 ustabilizował się (w przedziale 8%-12% r/r) miesięczny wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze transportu i gospodarki magazynowej.

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

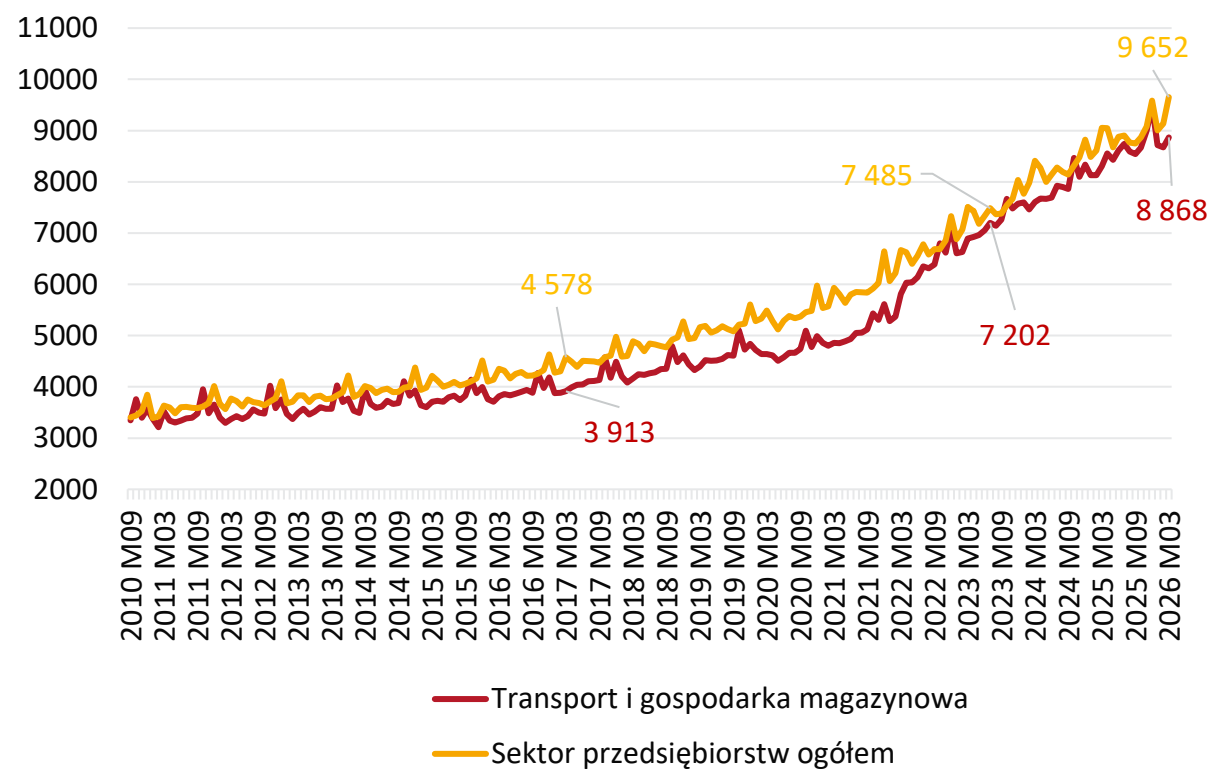


- Transport i gospodarka magazynowa
- Transport lądowy oraz transport rurociągowy
- Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport

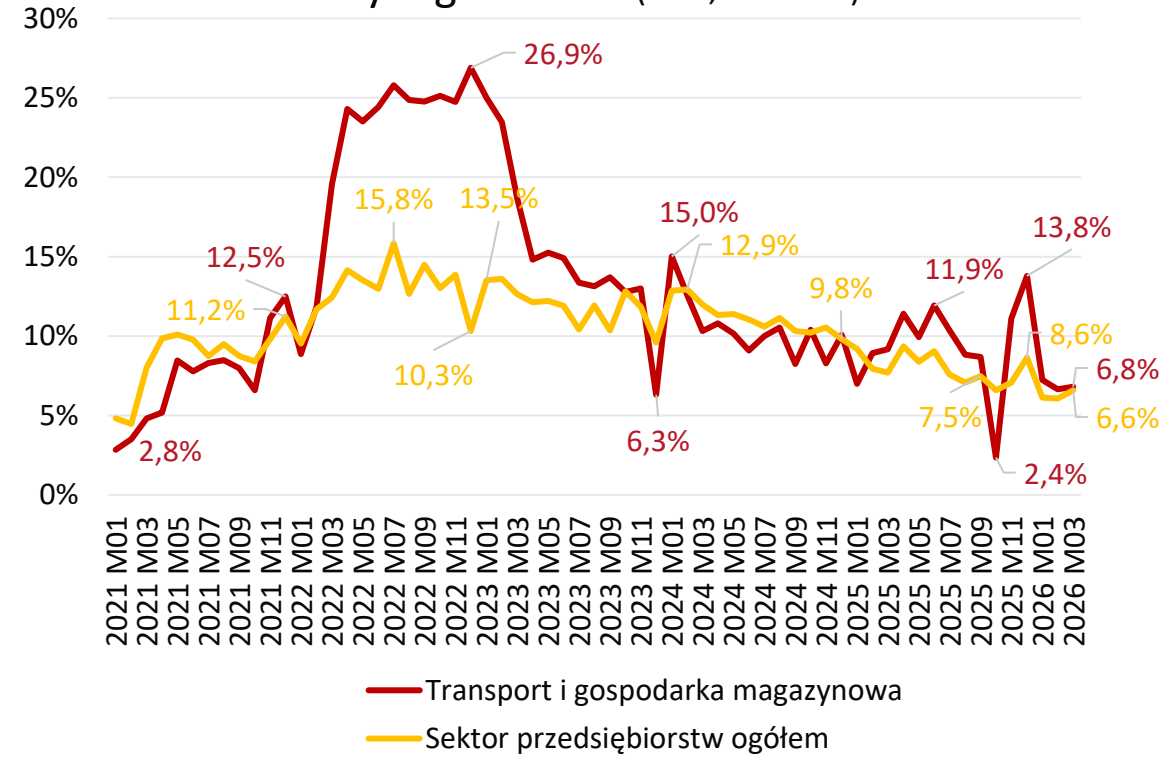
Niższe przeciętne miesięczne wynagrodzenie w transporcie i gospodarce magazynowej niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem (w marcu 2026 udział stanowił 91,9%).

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)

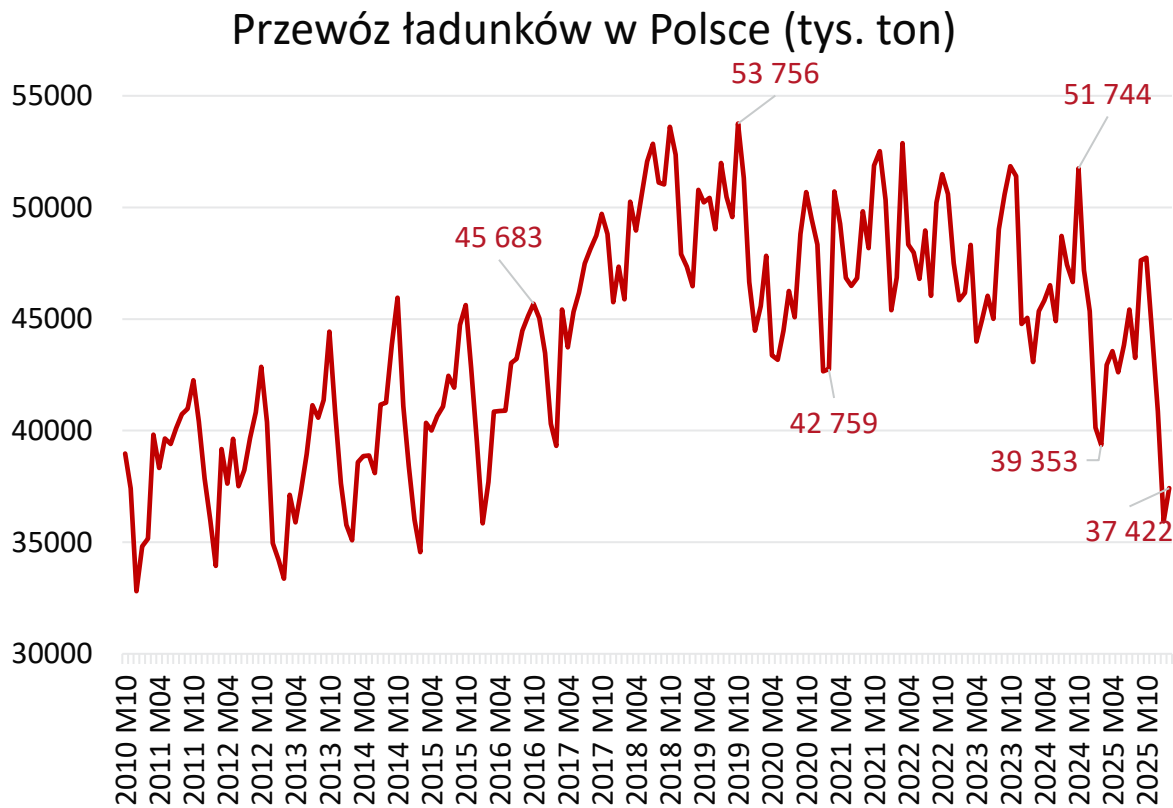


Źródło: GUS

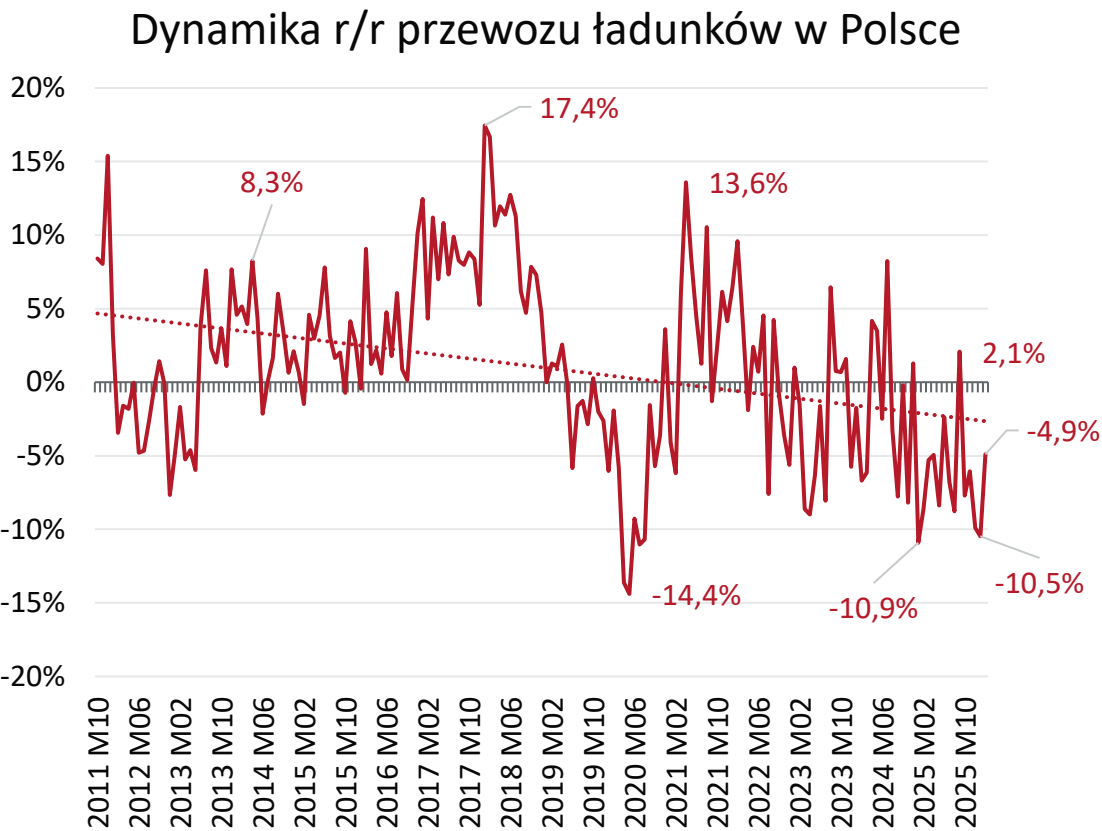
Spada przewóz ładunków w Polsce r/r (liczony w tonach) od 2022, pomimo wzrostów w pojedynczych miesiącach.

W 2025 najniższy poziom przewozu ładunków (521 694 tys. ton, -6,5% r/r) od 2016.

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



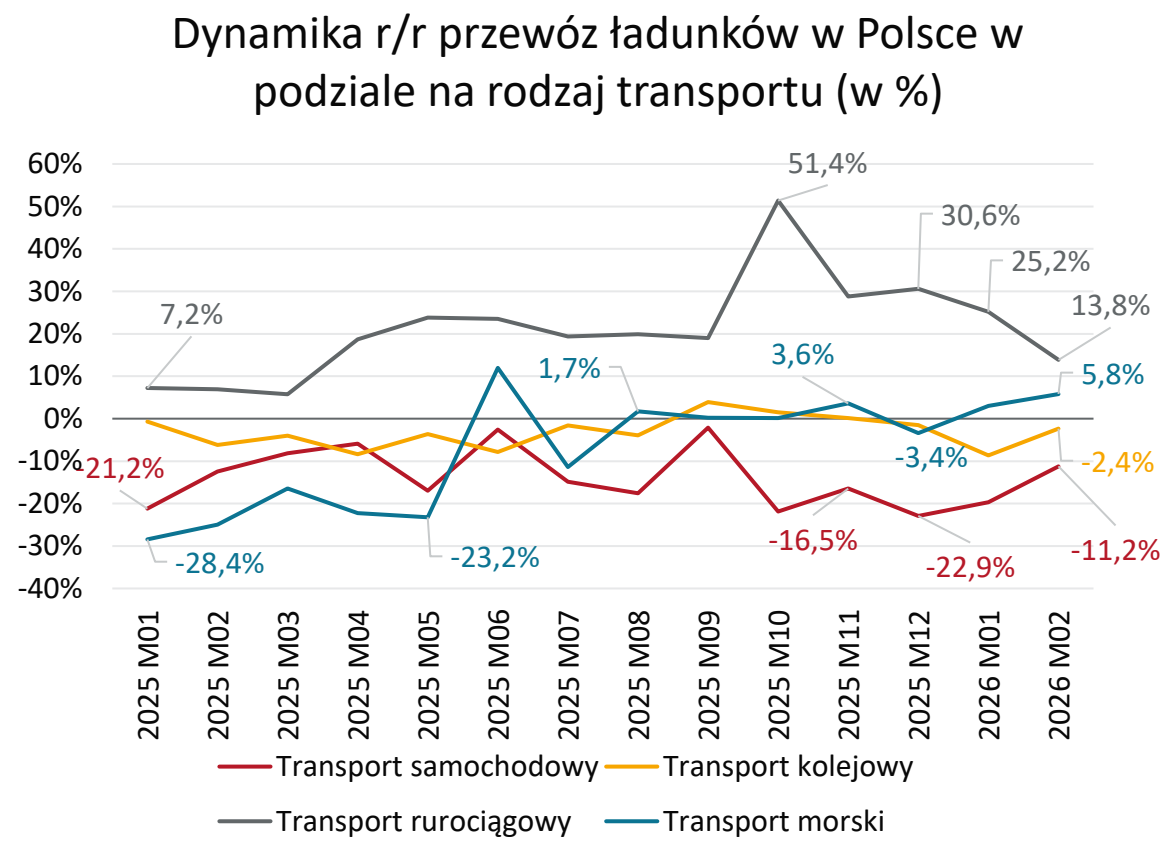
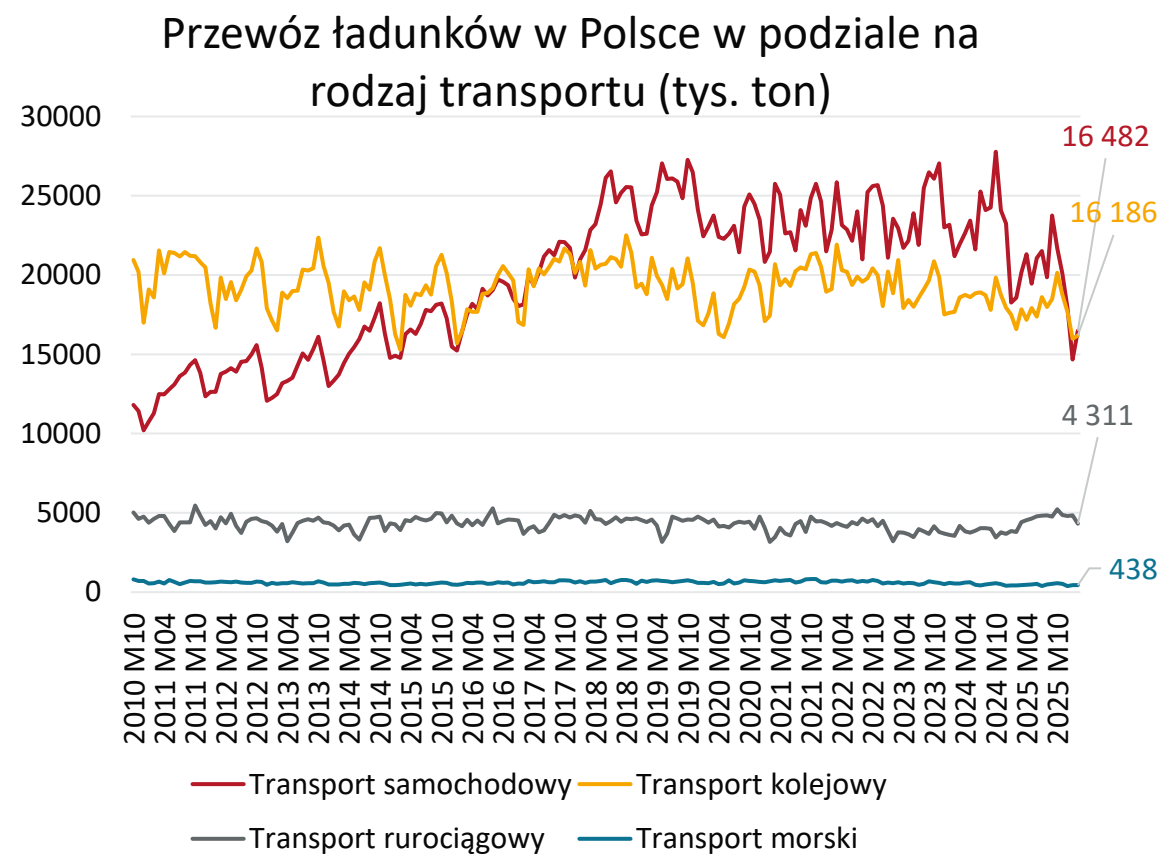
W 2026 kontynuacja spadku przewozu ładunków w Polsce (w lutym -4,9% r/r).



Źródło: GUS

Na początku 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)

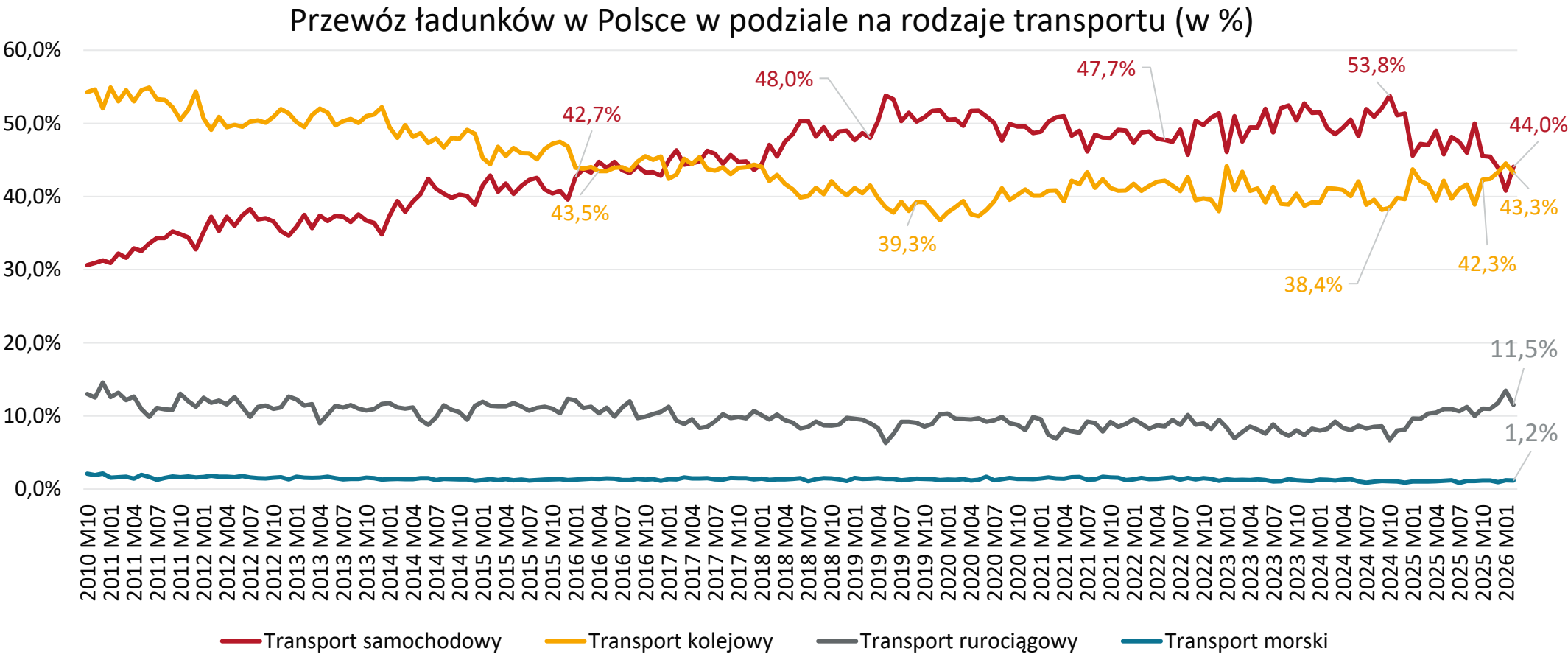


Źródło: GUS

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

W 2026 udział transportu kolejowego ponownie zbliżył się do transportu samochodowego.

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

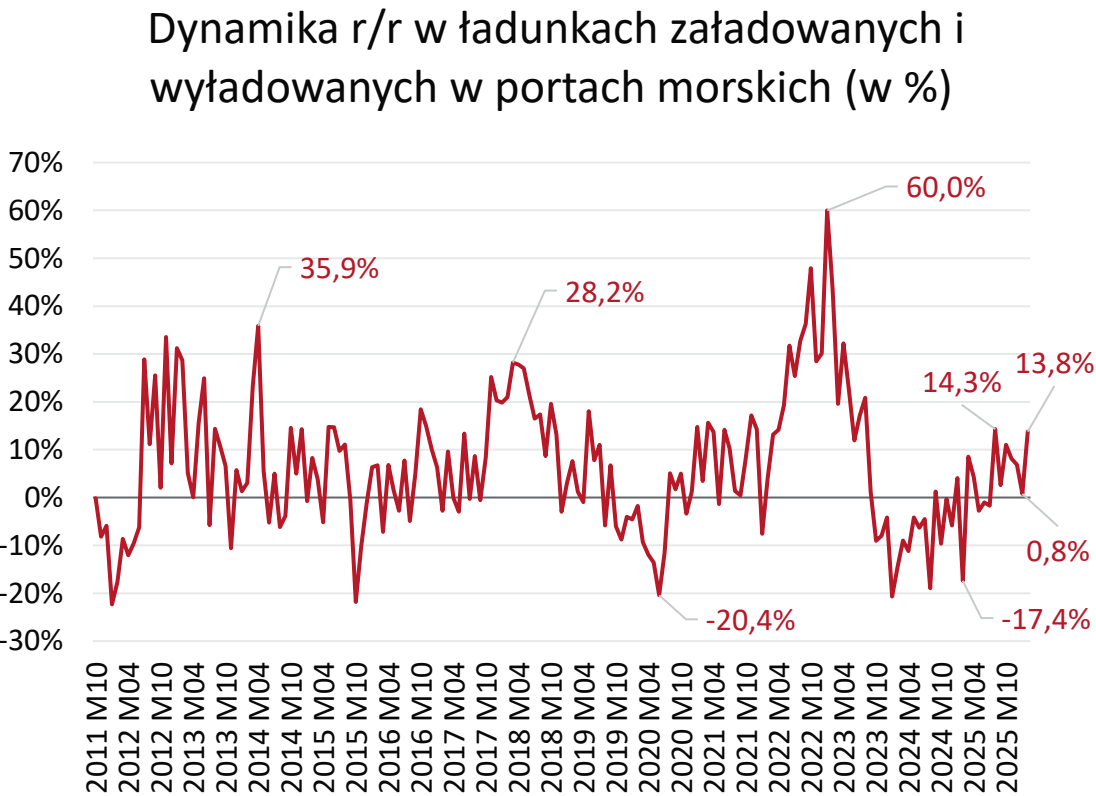
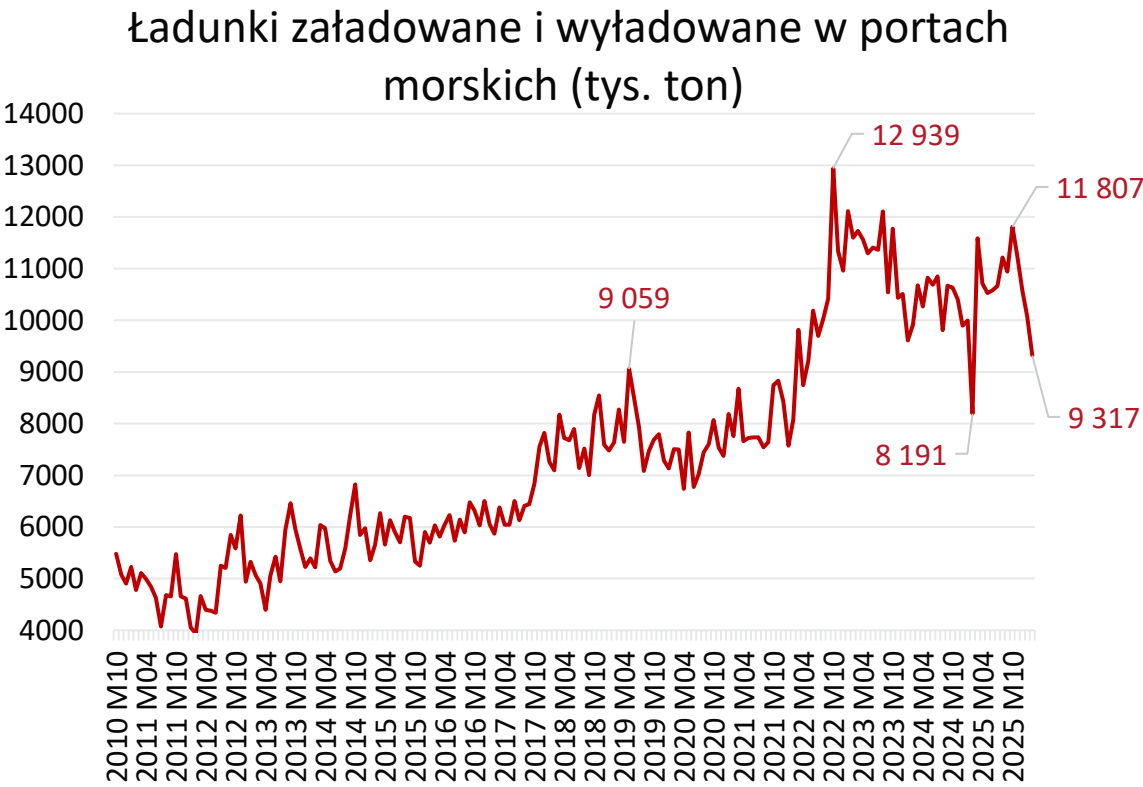


Źródło: GUS

W 2025 druga największa roczna masa ładunków przeładowanych w polskich portach morskich (127 mln ton; +3,5% 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 2026 dalszy wzrost masy ładunków przeładowanych w polskich portach morskich (w lutym +13,8% r/r).



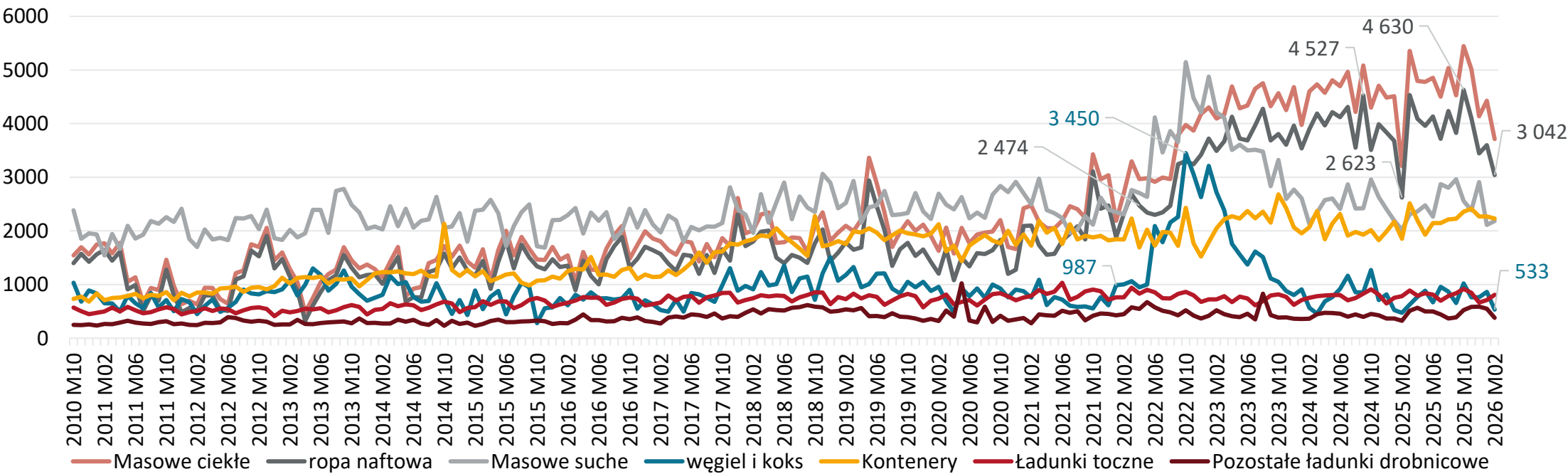
Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

W okresie styczeń – luty 2026 w polskich portach wzrósł r/r przeładunek wszystkich grup towarów (poza ładunkami tocznymi) a najbardziej węgla i koksu (+39% r/r).

Przeładunek węgla pozostaje na niskim poziomie w porównaniu z nagłym wzrostem w latach 2022-2023.

Pod względem rodzaju przeładowanych ładunków w okresie styczeń-luty 2026 r., największy udział stanowiły masowe ciekłe (42%) w tym ropa naftowa (34%), następnie masowe suche (22%) w tym węgiel i koks (7%), kontenery (23%), ładunki tłoczne (8%), pozostałe ładunki drobnicowe (5%).

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

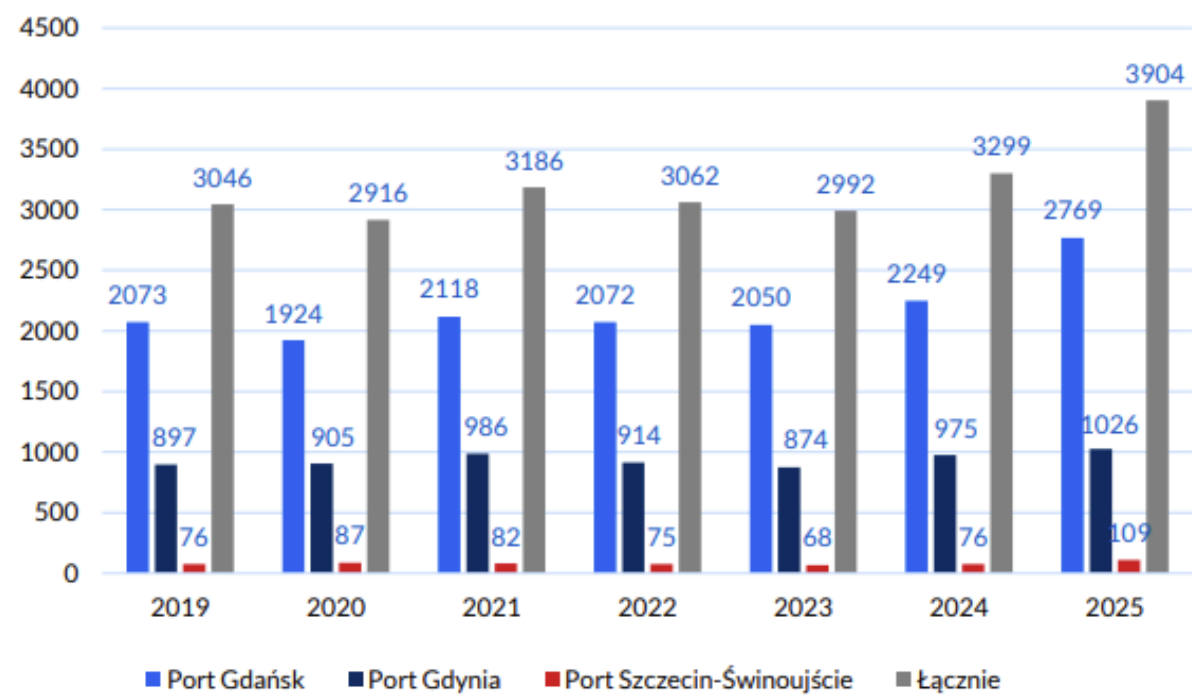


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

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

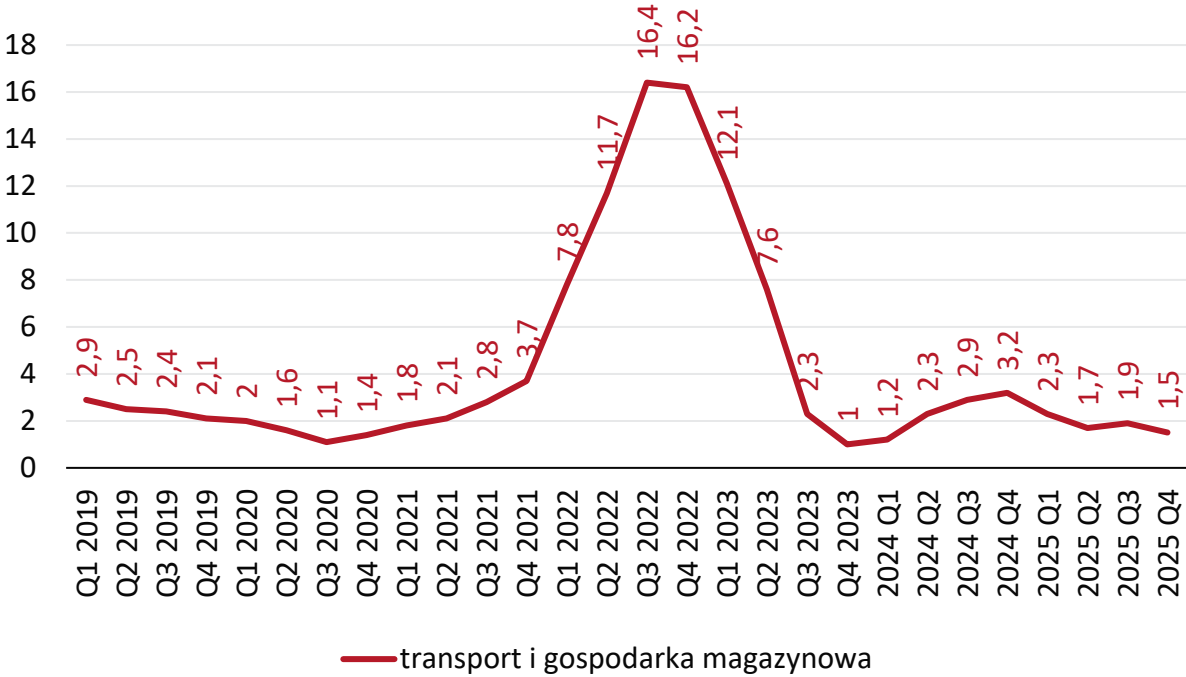
Źródło: Przewozy intermodalne w 2025 r., Urząd Transportu Kolejowego

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

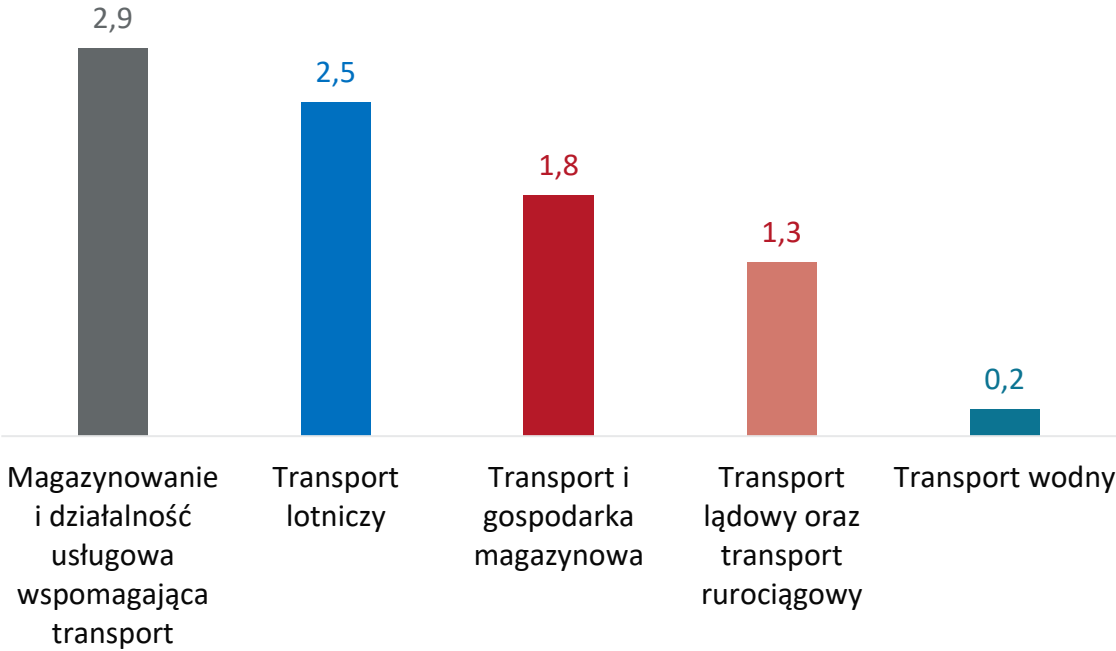
Wzrostu cen usług transportu i gospodarki magazynowej w Polsce wyniósł +1,8% r/r w 2025 wobec +13,0% r/r w 2022.

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



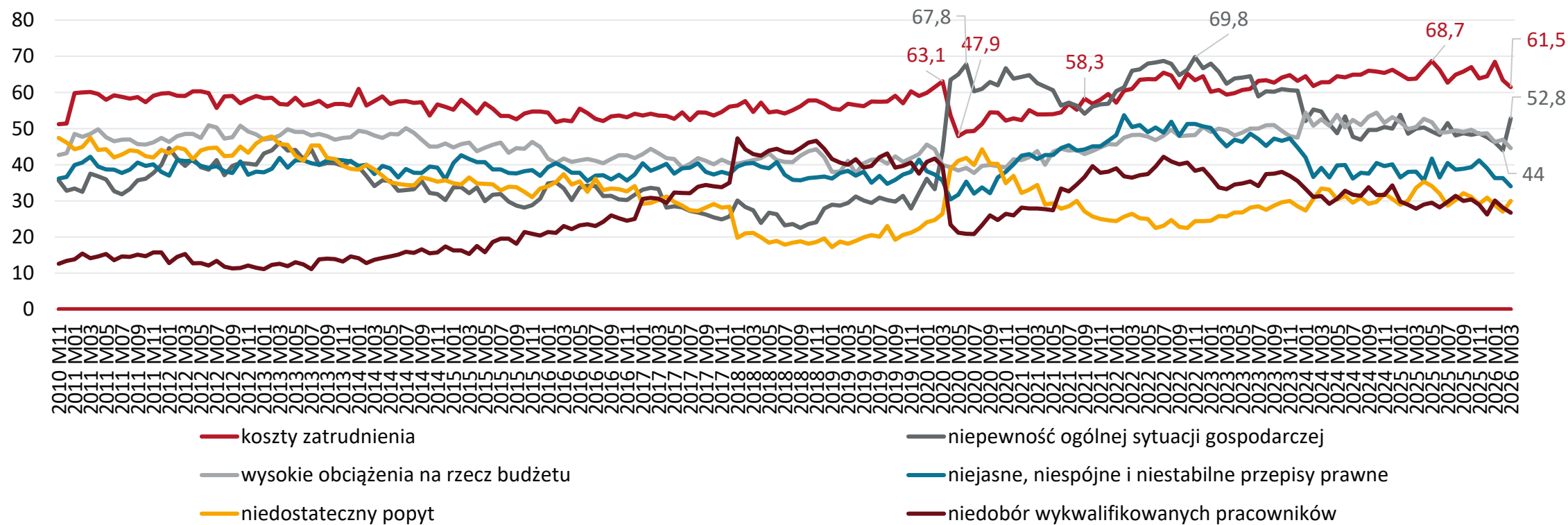
Źródło: GUS

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%).

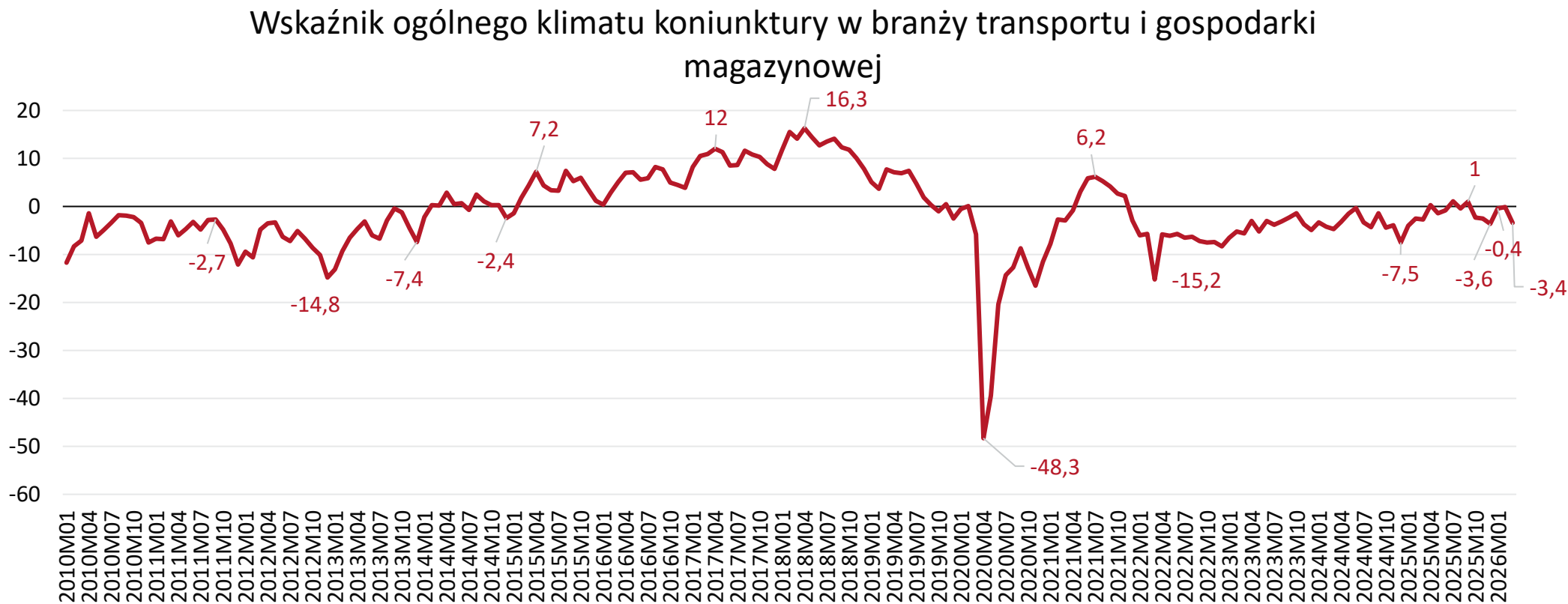
W marcu 2026 pogorszył się odczyt dot. niepewności ogólnej sytuacji gospodarczej (do 52,8), ale nie jest jeszcze tak zły jak w najgorszym pod tym względem 2020 i 2022 (69,8 w listopadzie 2022).

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



Źródło: GUS, dane na podstawie ankiet

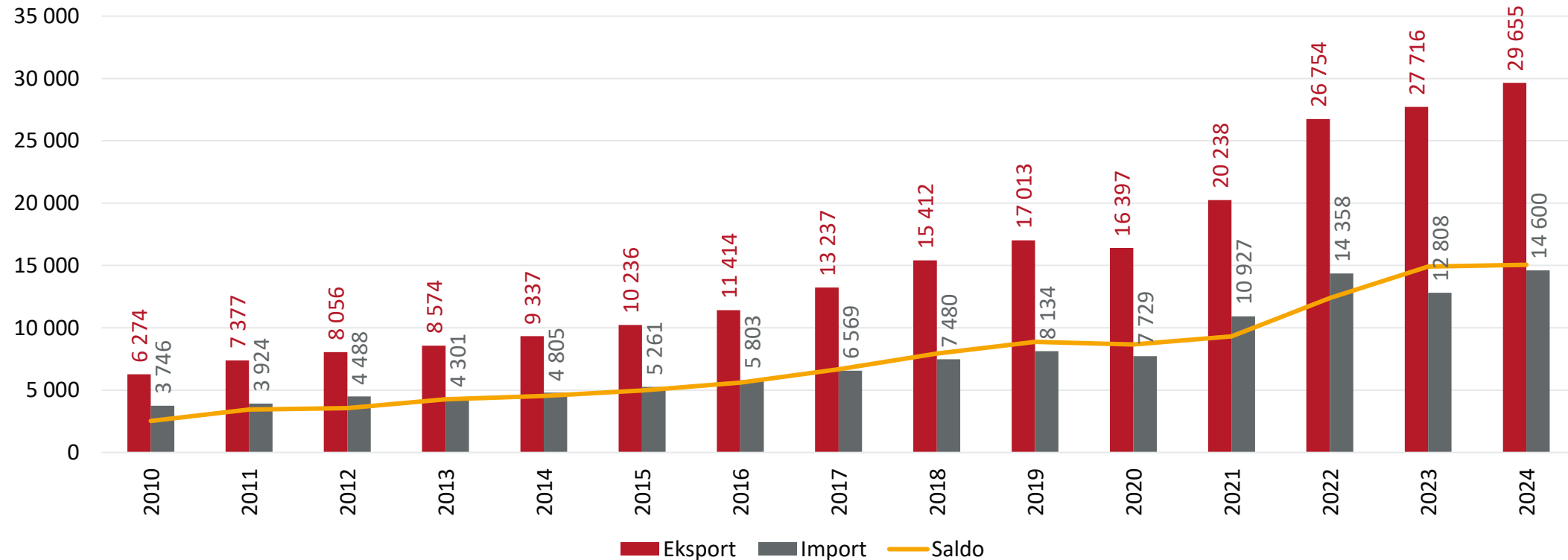
Klimat koniunktury w branży transportu i gospodarki magazynowej w marcu 2026 (-3,4) pogorszył się w stosunku do stycznia i lutego 2026, ale nadal jest lepszy niż w latach 2022-2024 oraz 2020.



Źródło danych: GUS

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

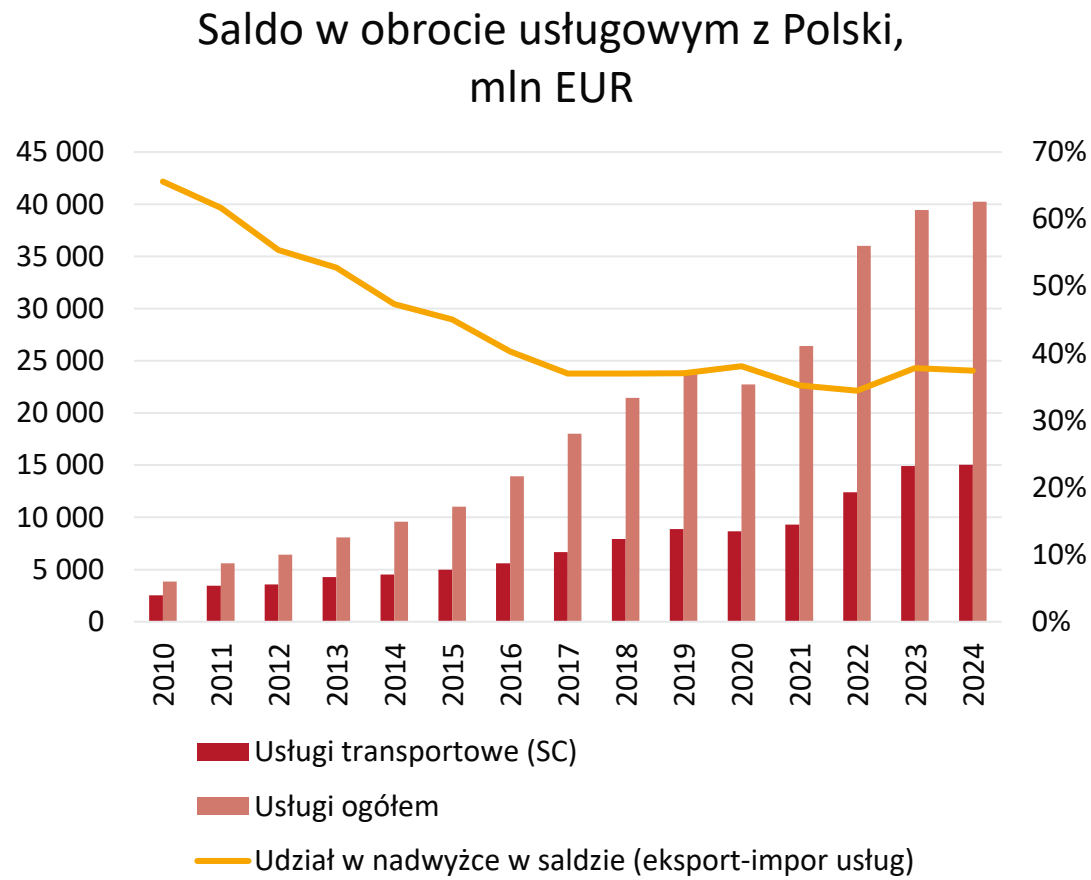
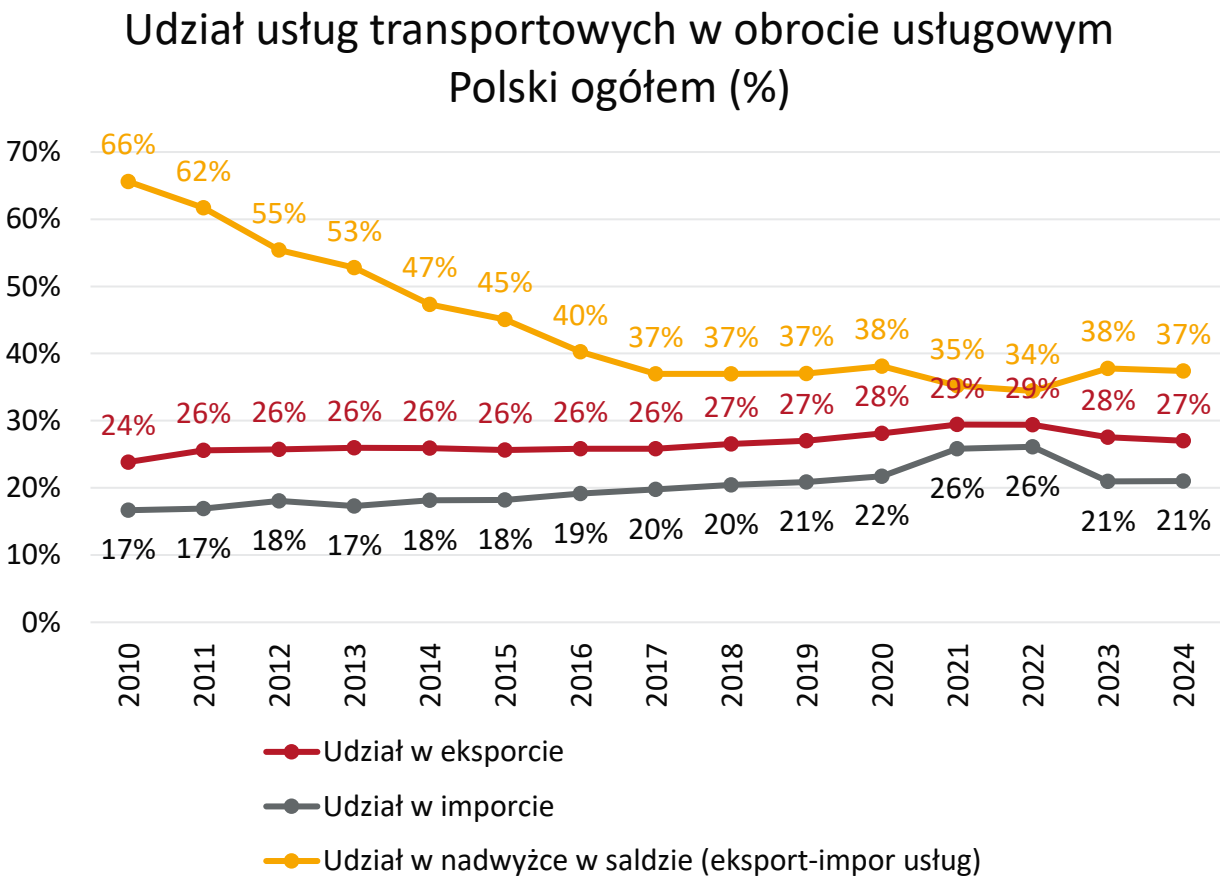
Obroty usług transportowych Polski, mln EUR



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

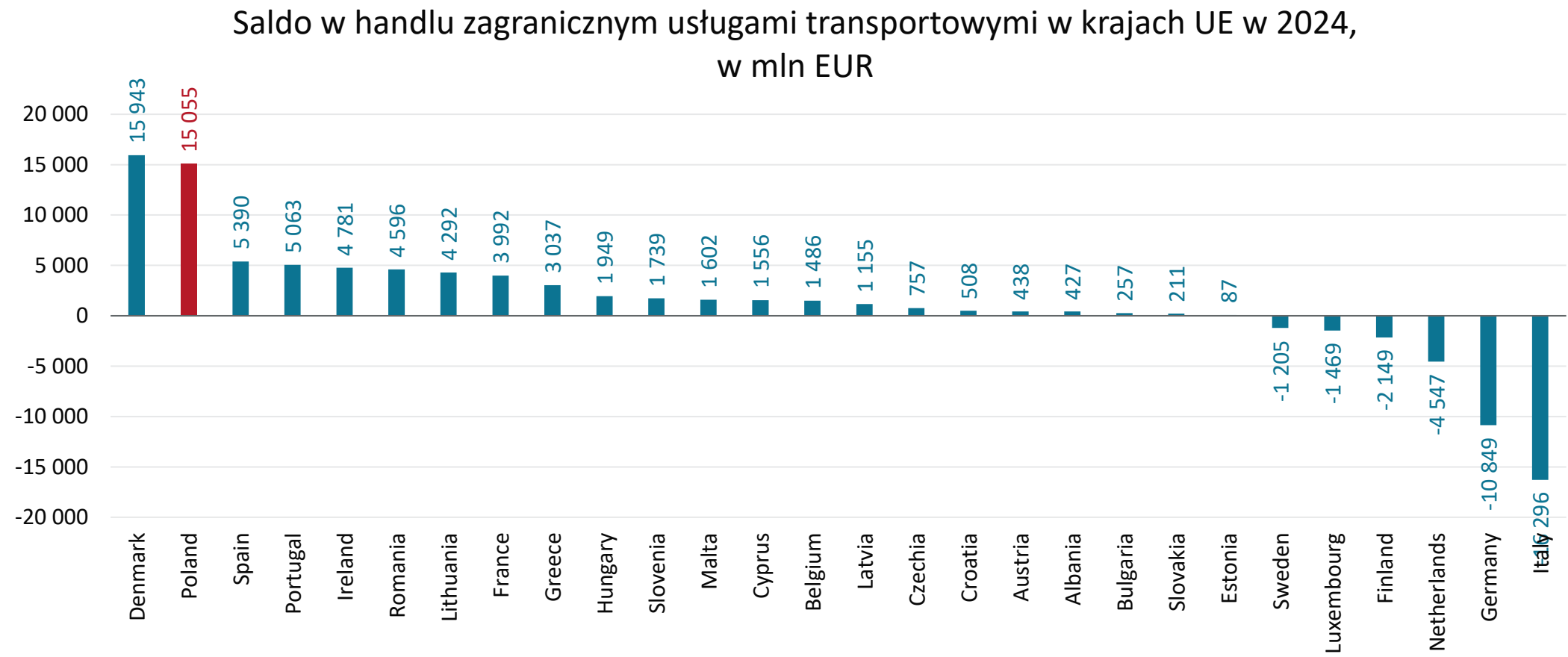
Duże znacznie usług transportowych w eksporcie usług z Polski (27% w 2024).

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.



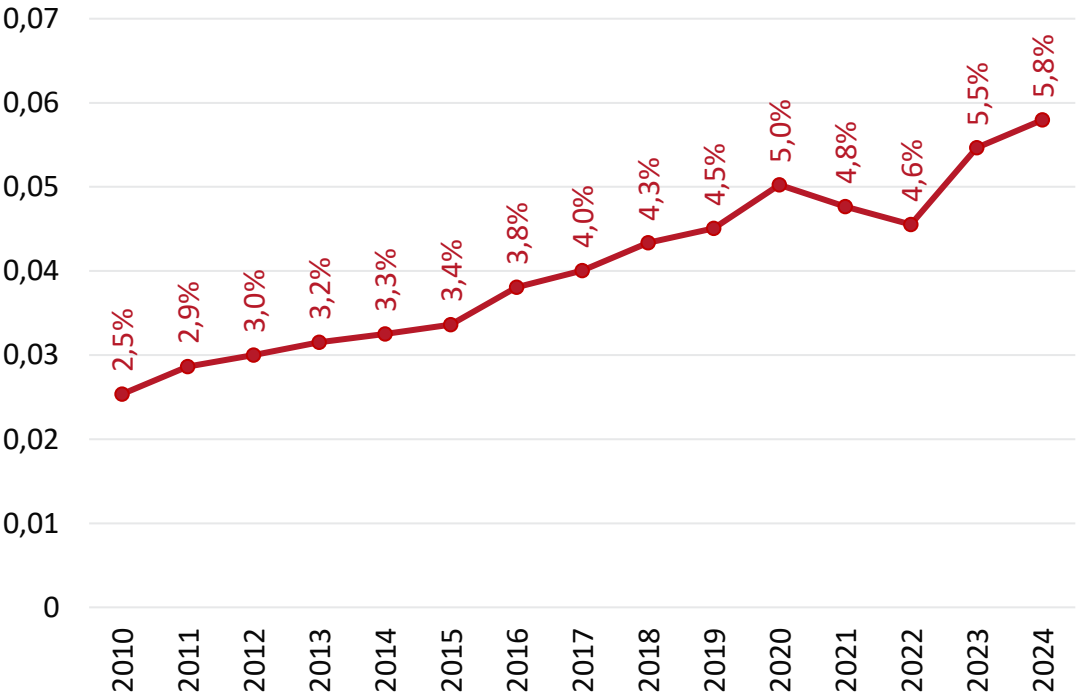
Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

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

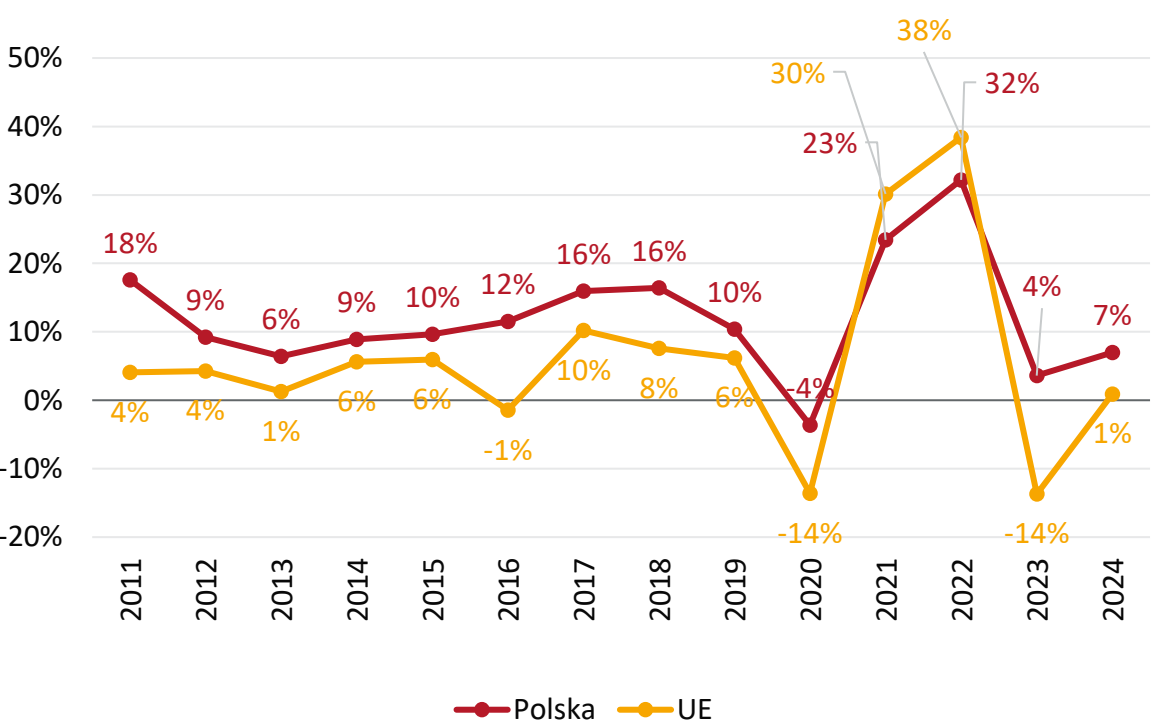
Ponad dwukrotny wzrost udziału Polski w eksporcie usług transportowych w UE ogółem w okresie 2010-2024.

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 (%)



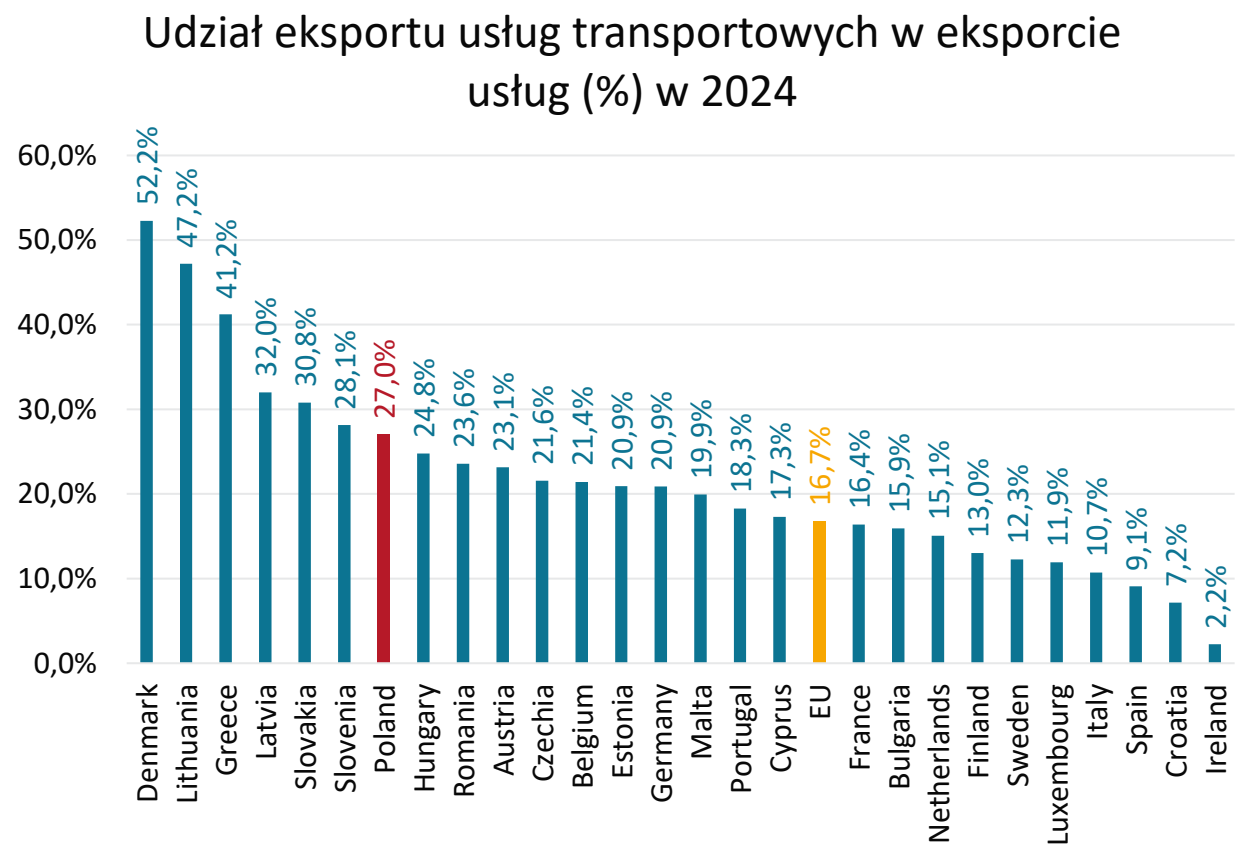
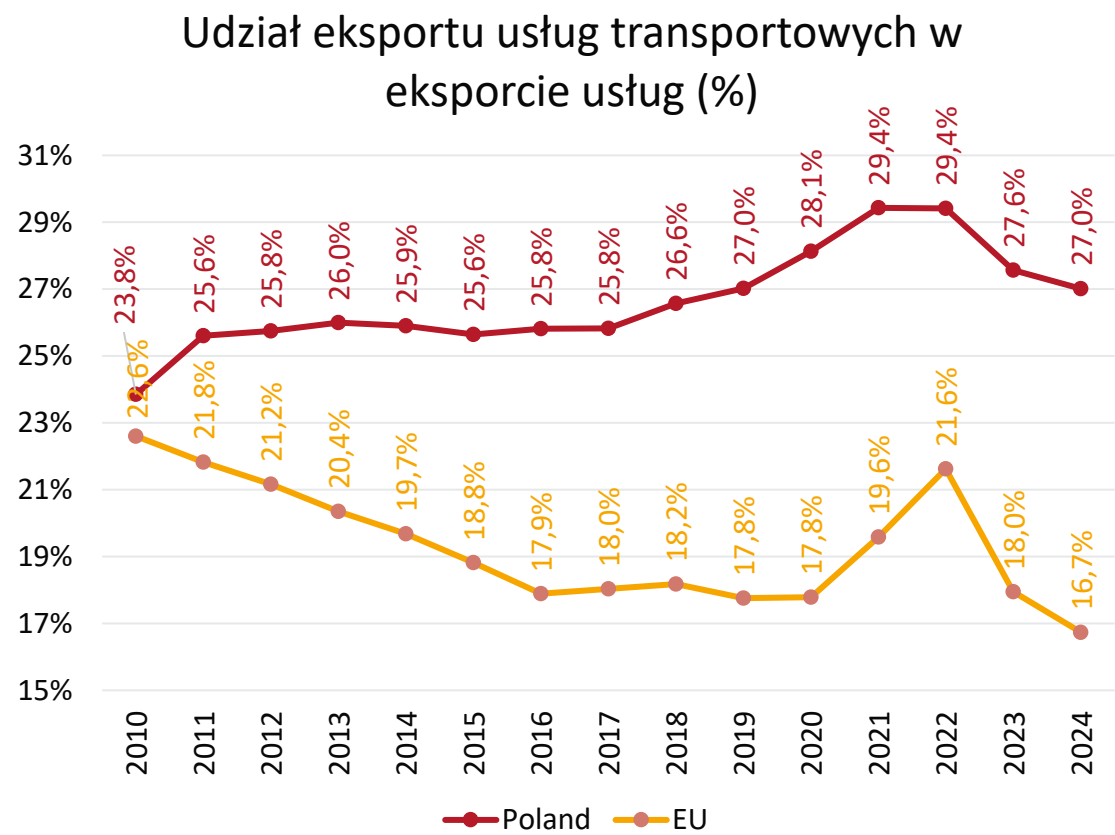
Dynamika r/r eksportu usług transportowych (%)



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

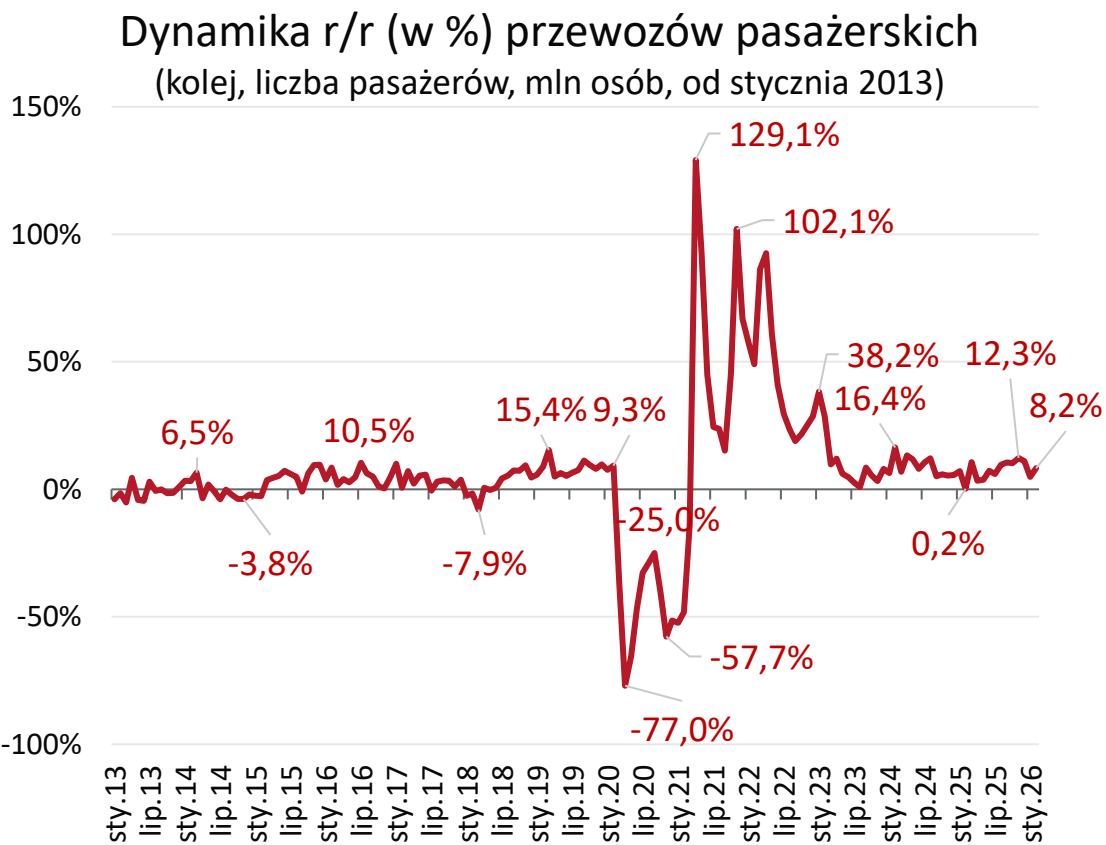
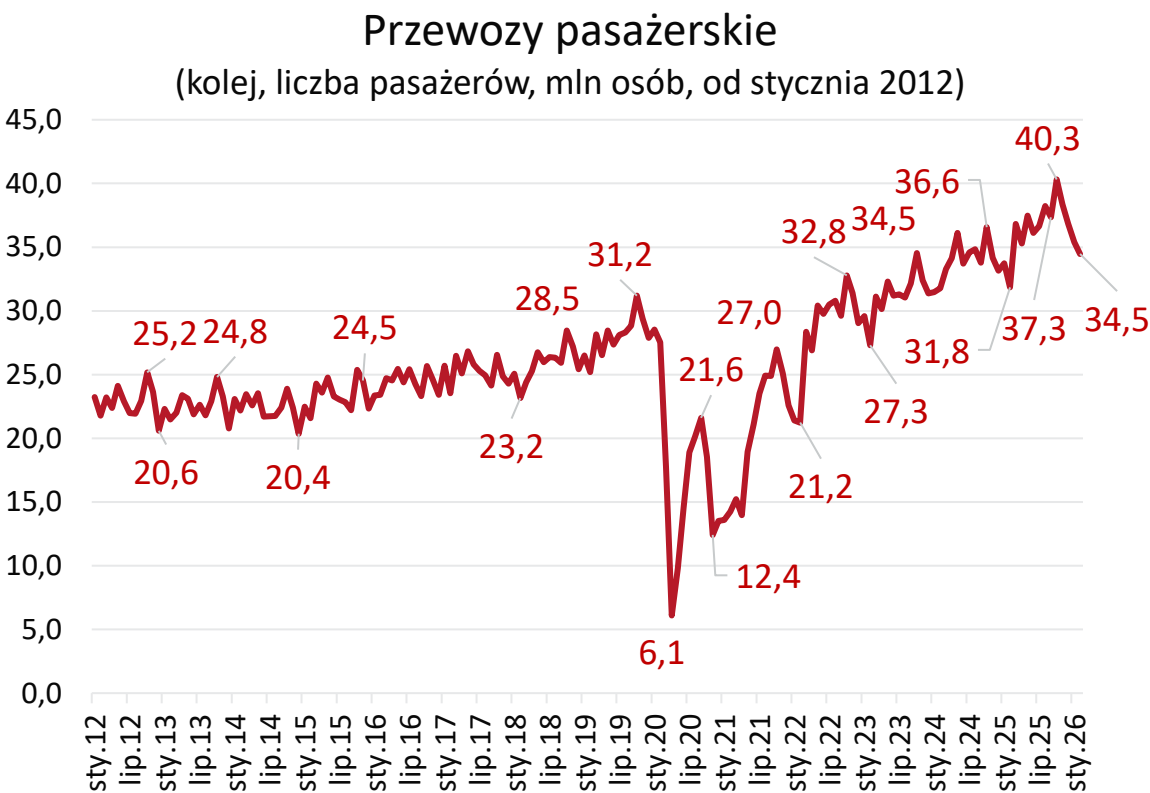
Fracht morski i lotniczy
na świecie

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 lutym do 34,5 mln; +8,2% 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.

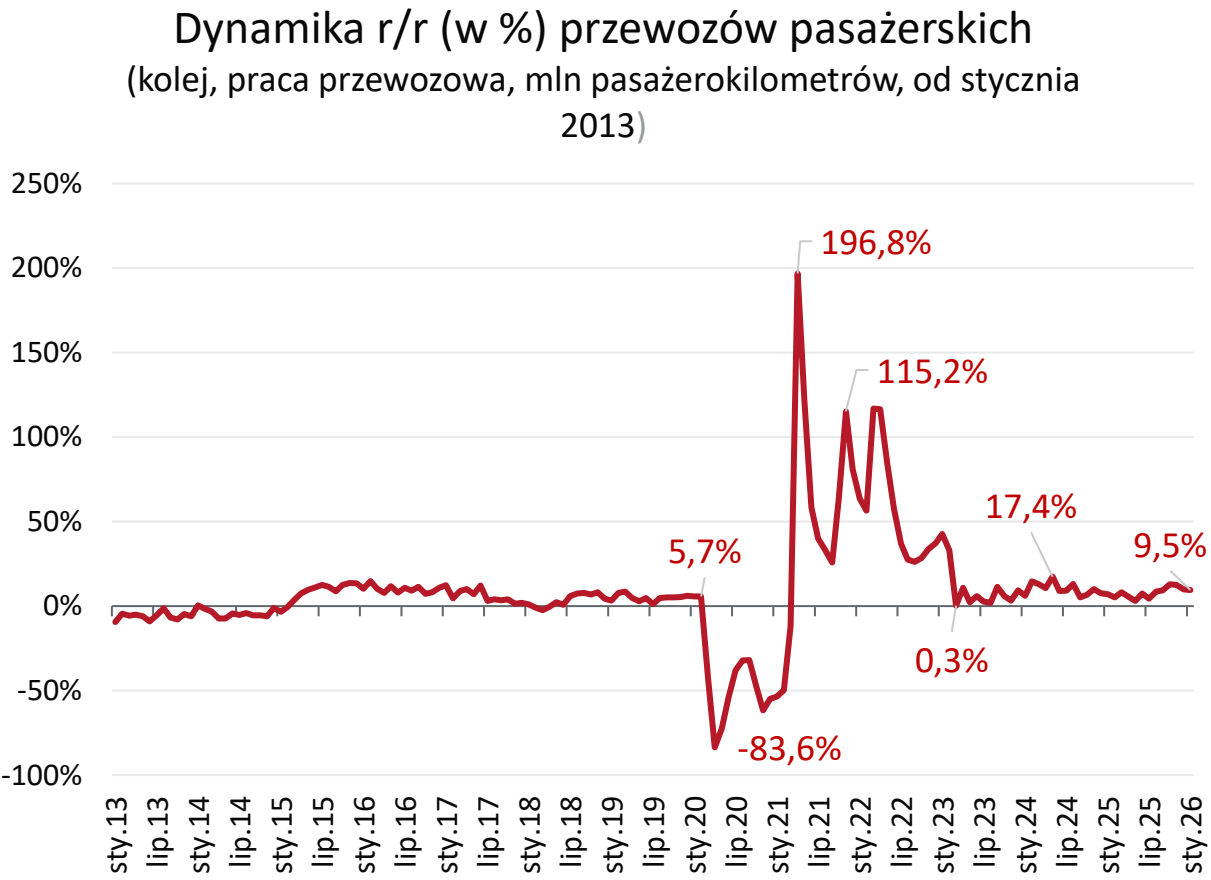
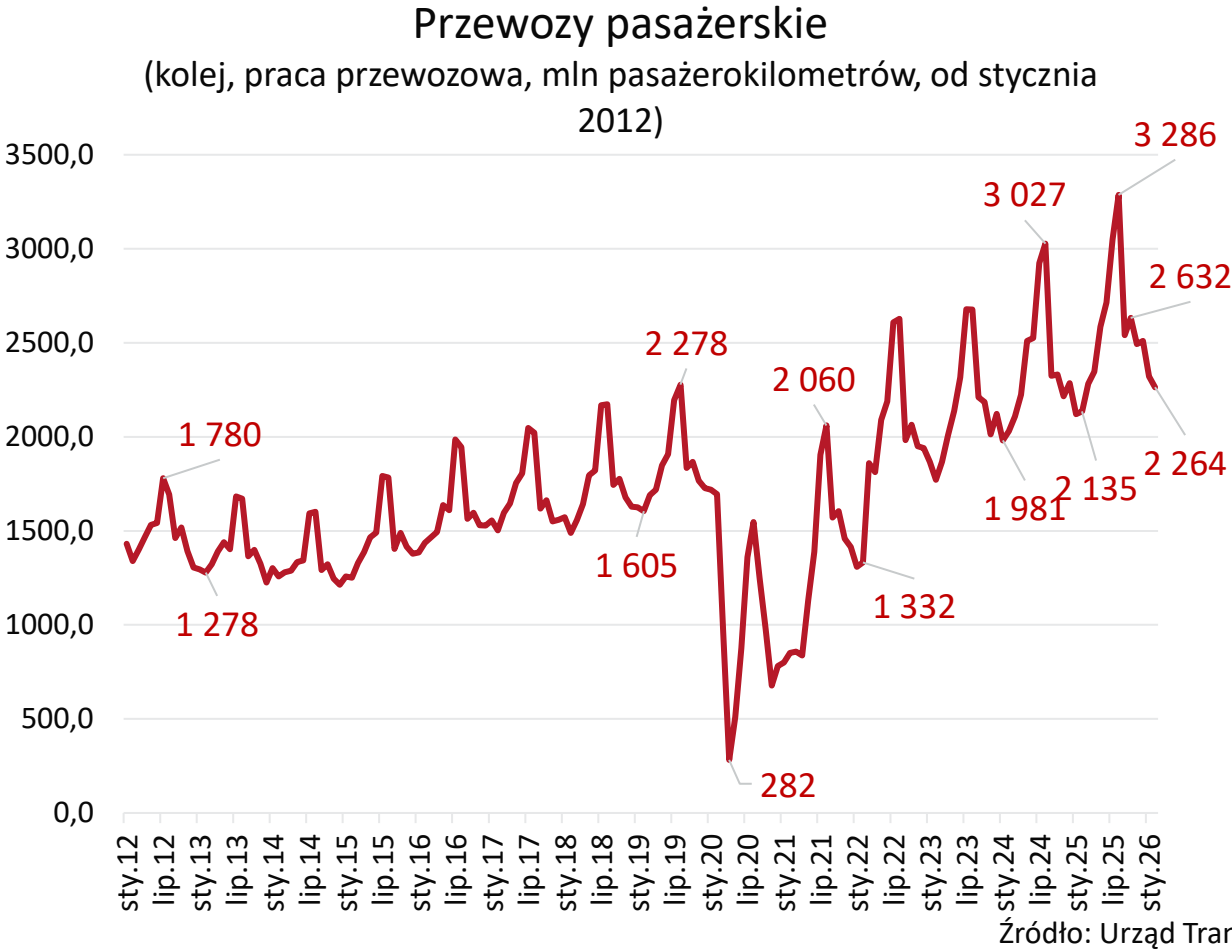


Źródło: GUS oraz Urząd Transportu Kolejowego

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 lutym do 2,26 mld pas-km; +6,0% r/r).

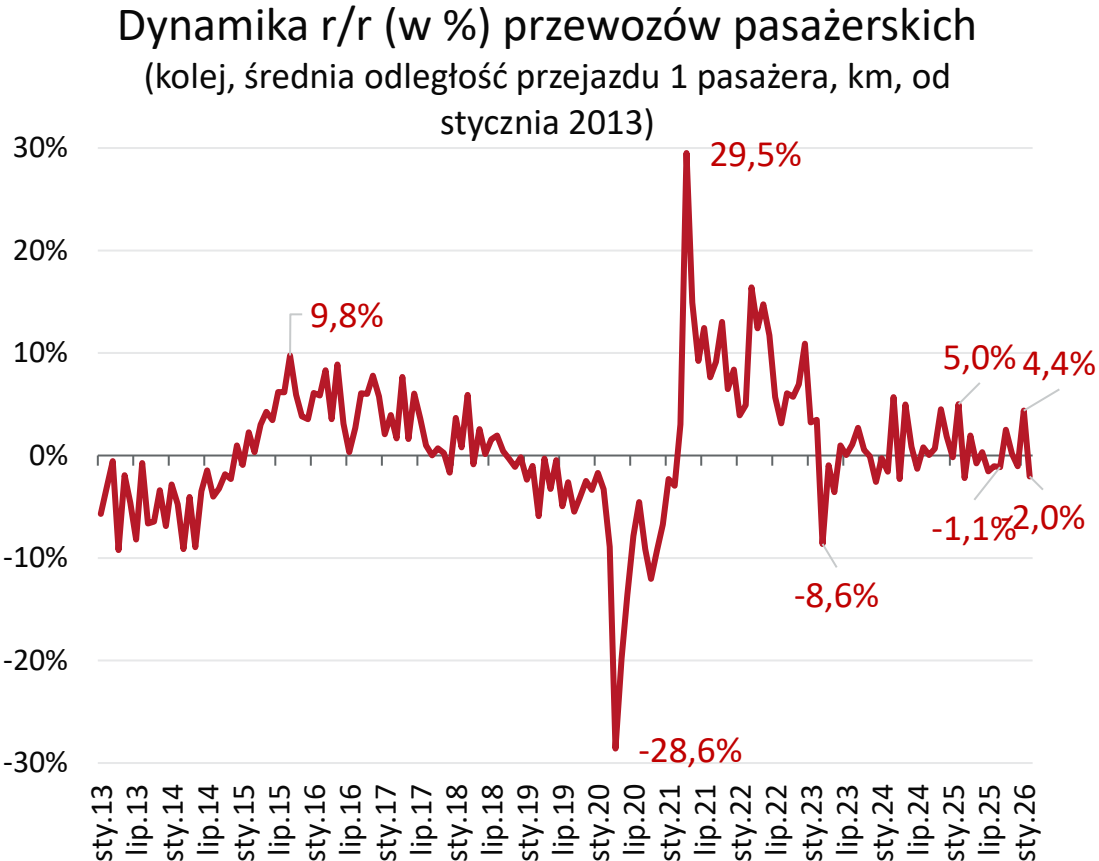
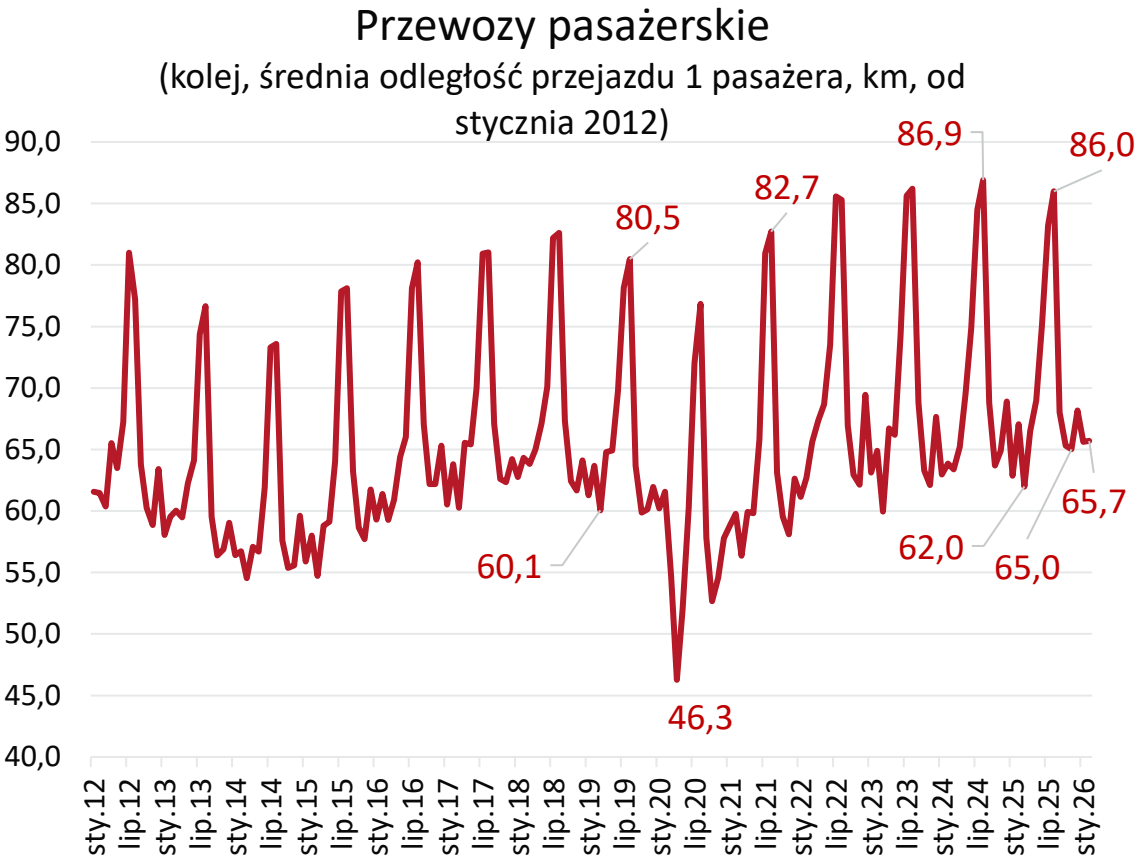
Praca przewozowa (mln pasażerokilometrów) w Polsce wzrasta r/r w każdym miesiącu nieprzerwanie od kwietnia 2021, po załamaniu związanym z pandemią COVID-19.



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 lutym 2026 co prawda spadek (65,7 km; -2,0% r/r), ale to druga największa odległość dla tego miesiąca po rekordowym 2025.



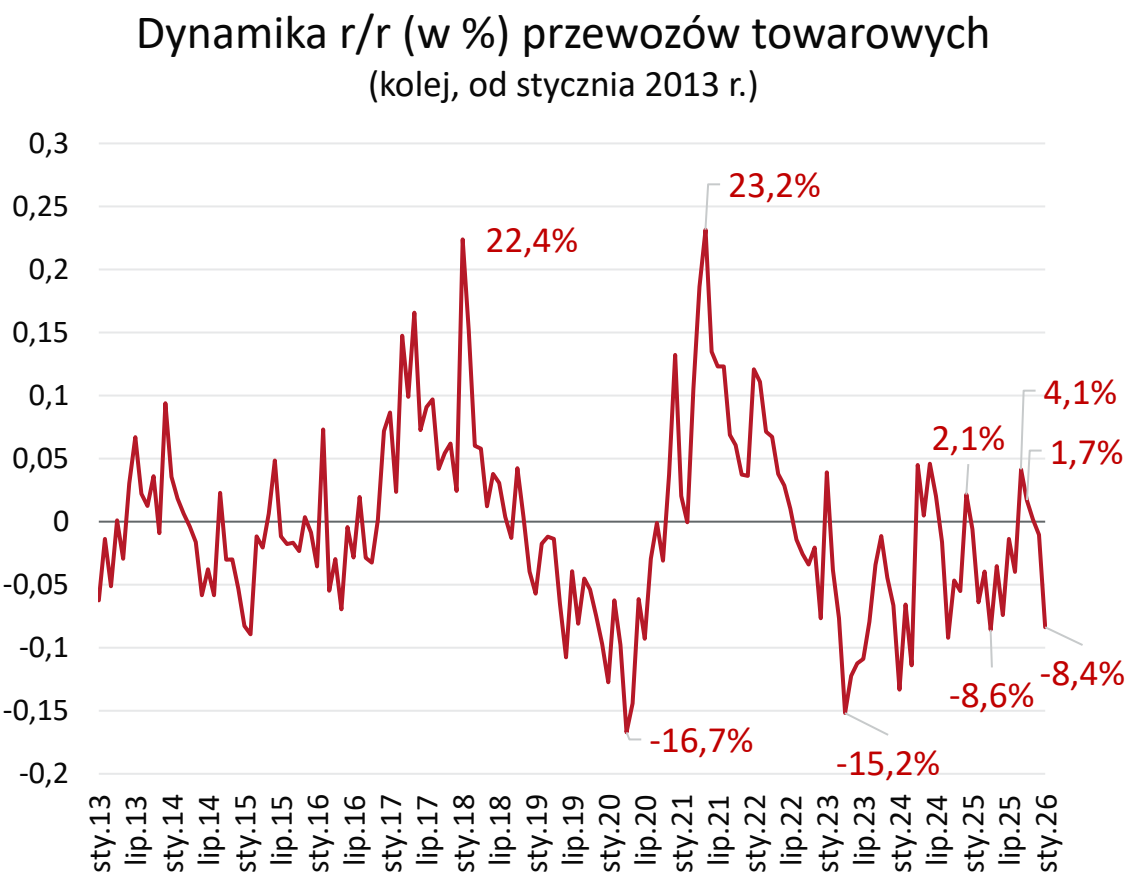
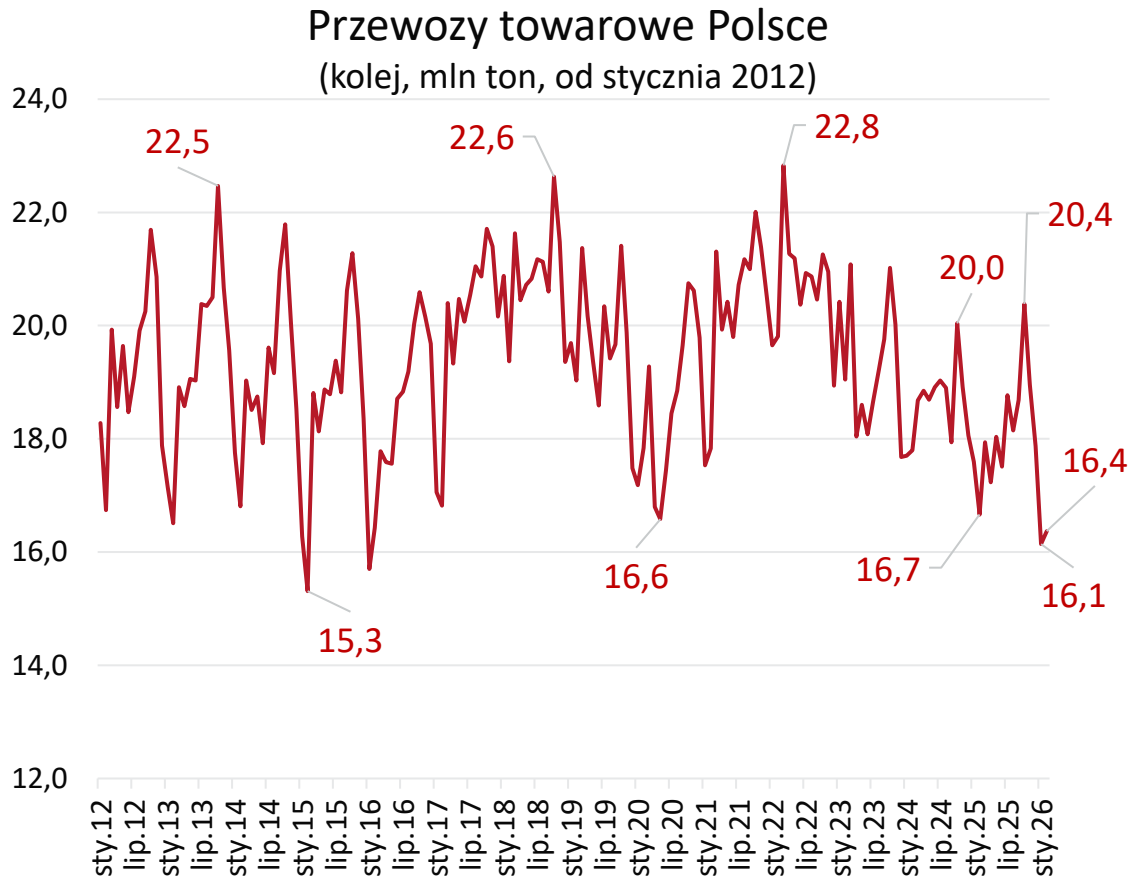
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

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.

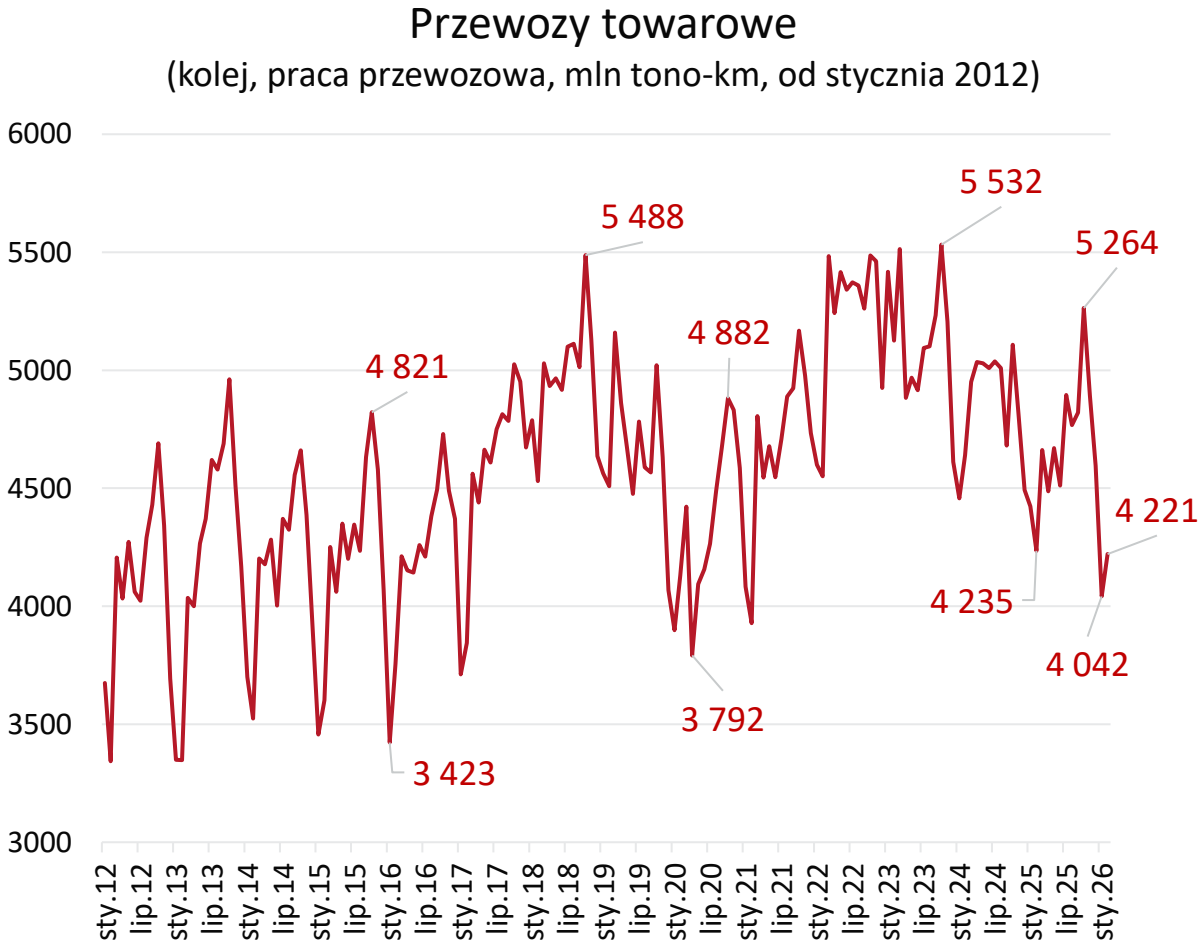
Spadek przewozu towarów koleją przez większość miesięcy od sierpnia 2022.

W 2026 dalszy spadek masy towarów przewiezionych koleją (w lutym do 16,4 mln ton; -1,8% r/r).

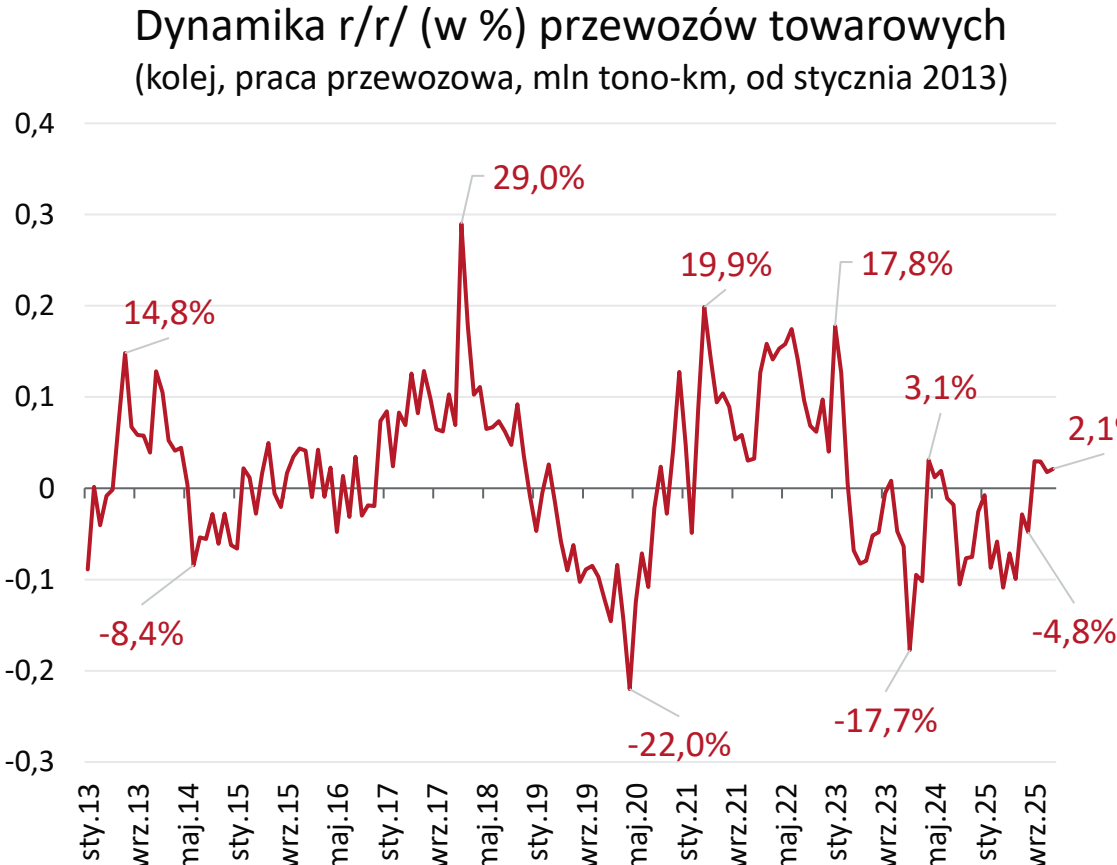


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

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.

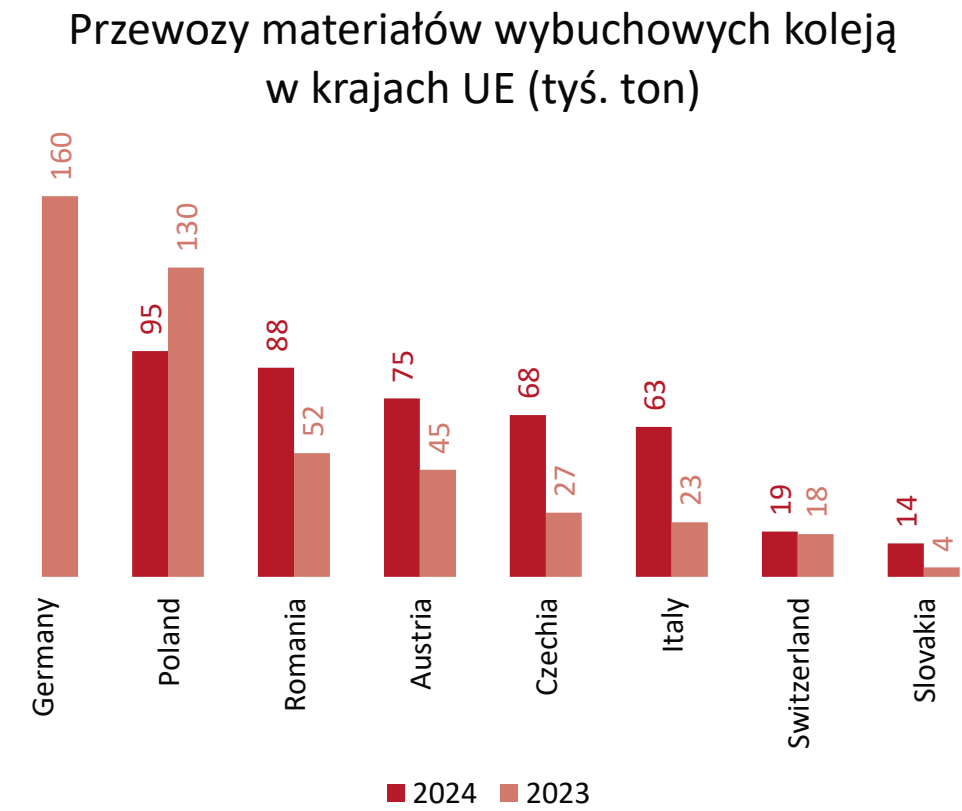
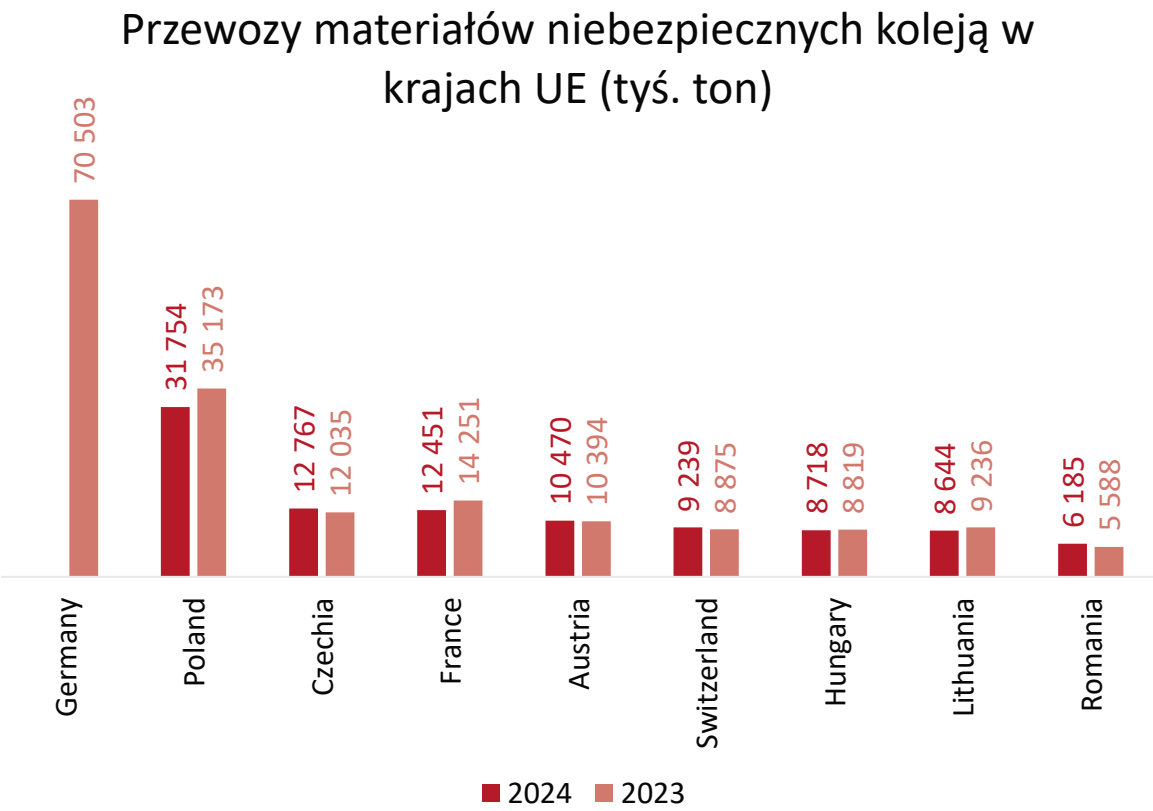


W 2026 dalszy spadek pracy przewozowej (w lutym 2026 do 4,2 mld tono-km; -0,3% r/r).



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

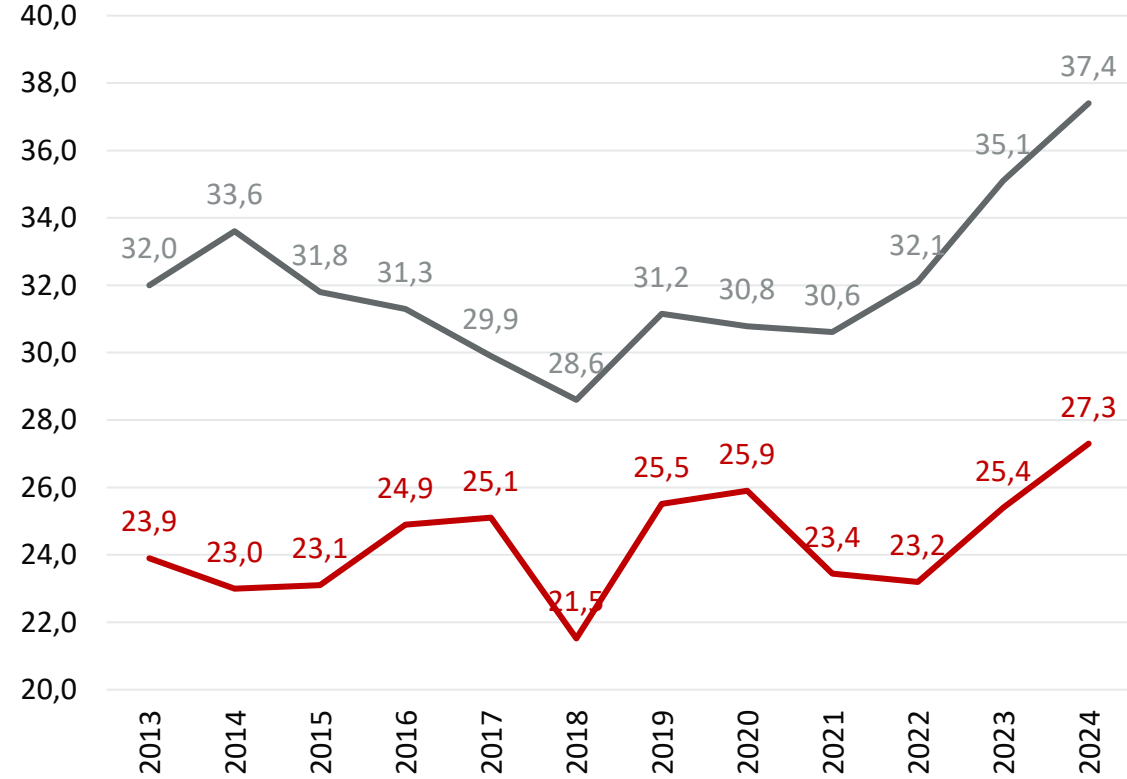
Polskie koleje na drugim miejscu w UE (za niemieckimi) pod względem ilości przewożonych niebezpiecznych materiałów (w tym wybuchowych).



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)

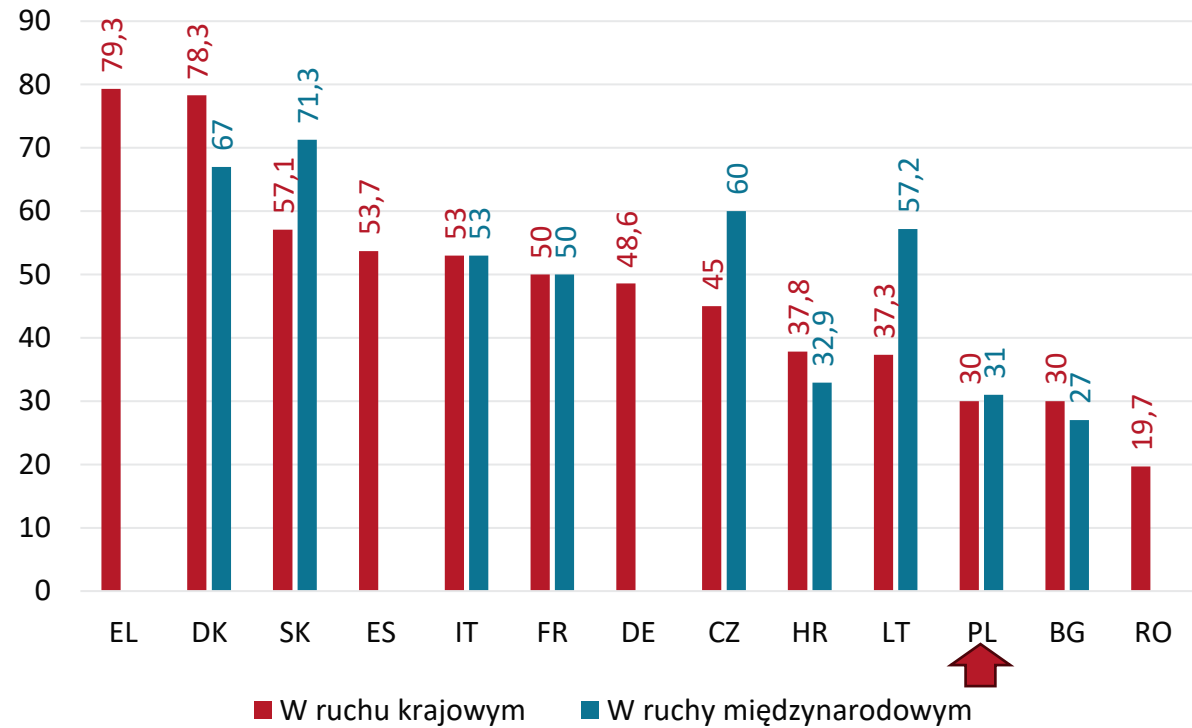


— przewozy towarowe ogółem — przewozy intermodalne

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Średnia prędkość pociągów towarowych w wybranych krajach UE

(2020 r., km/h, według rozkładu jazdy)

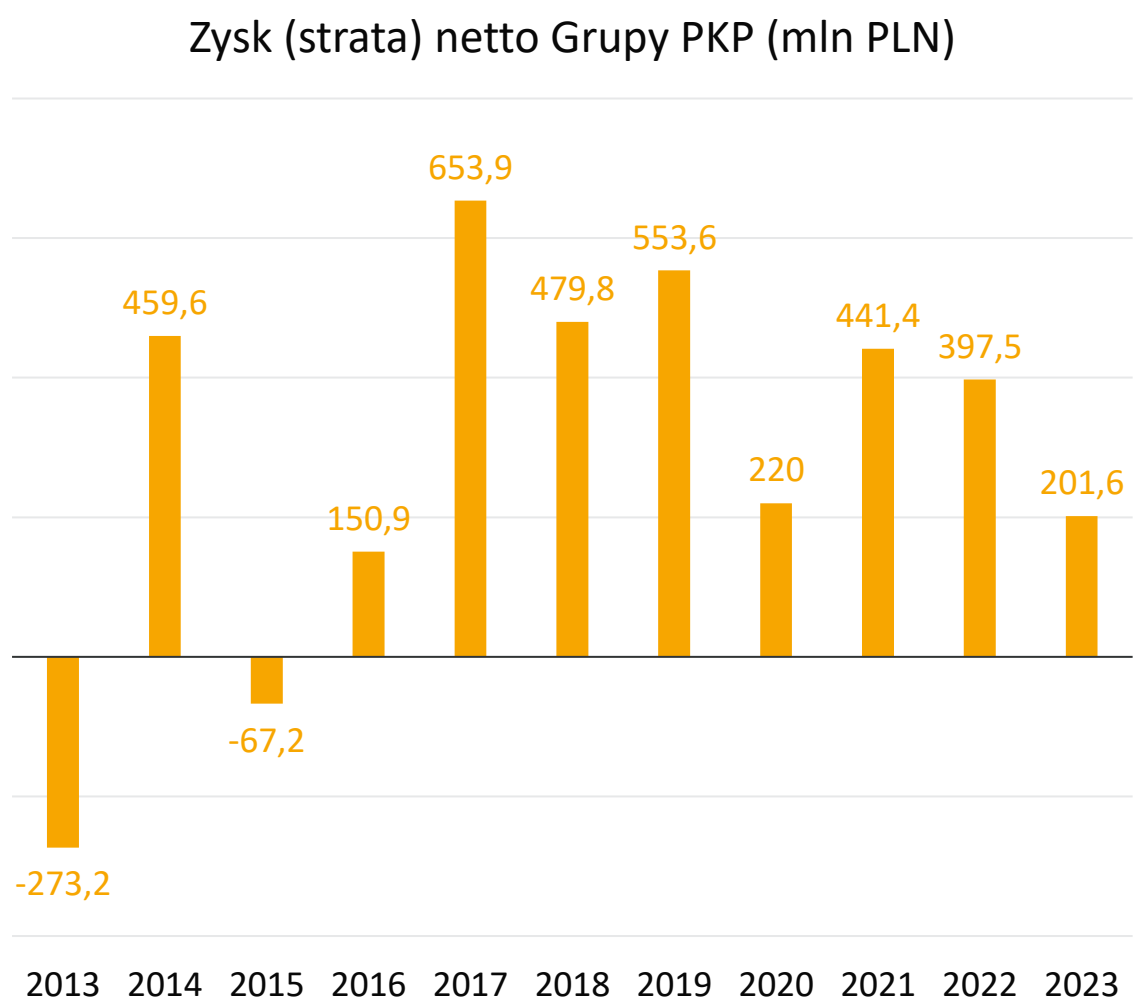
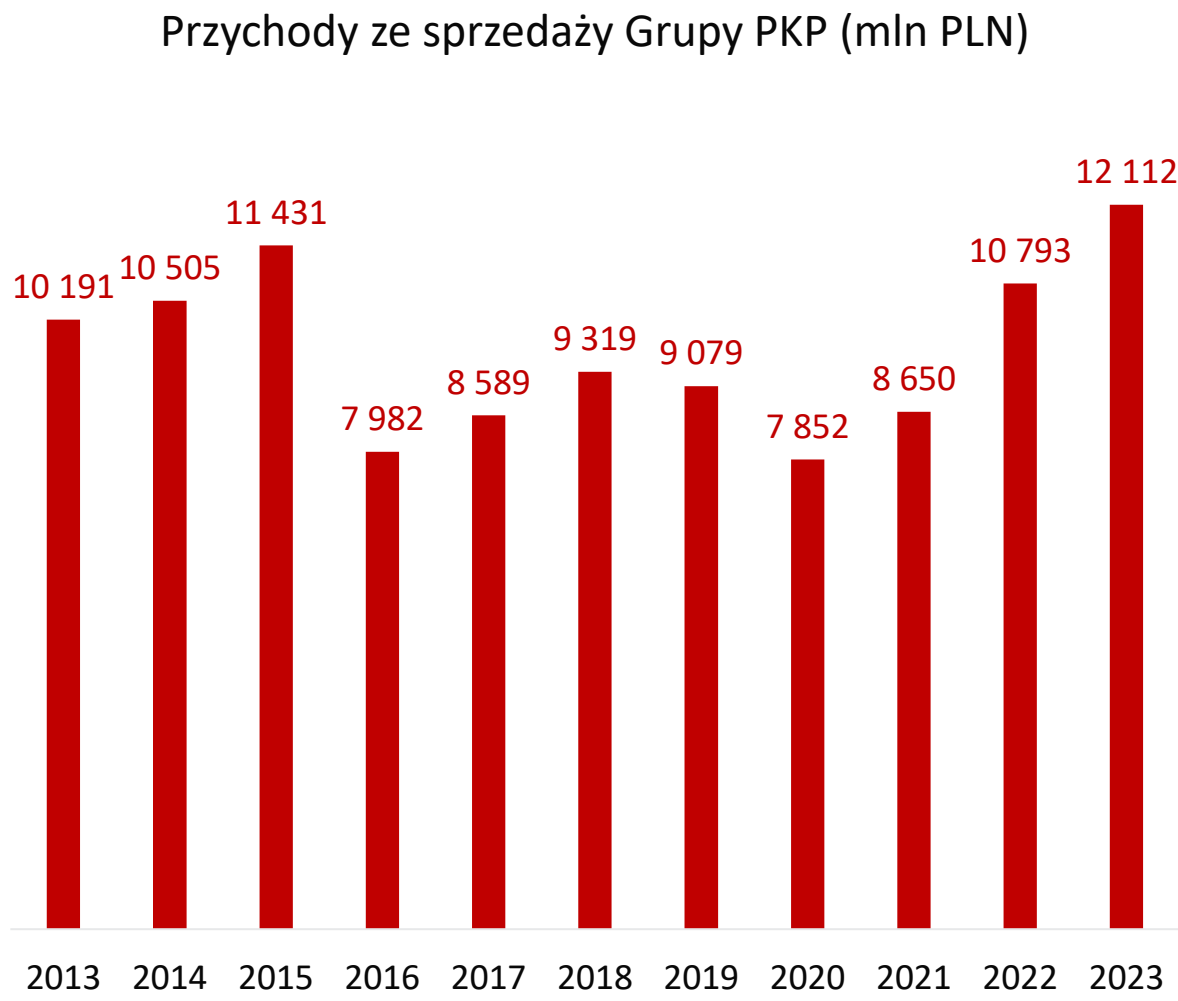


■ W ruchu krajowym ■ W ruchy międzynarodowym

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.



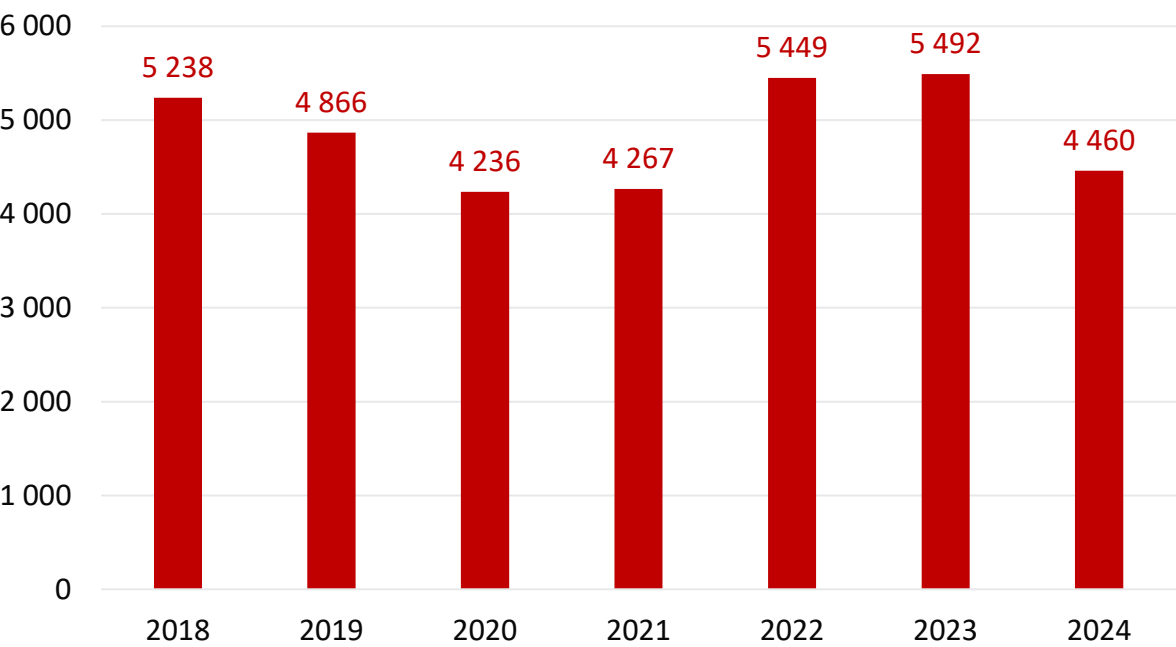
Źródło: Raporty roczne PKP, różne wydania

Spadek przychodów Grupy PKP CARGO w 2024 powiązany ze spadkiem przewozów węgla.

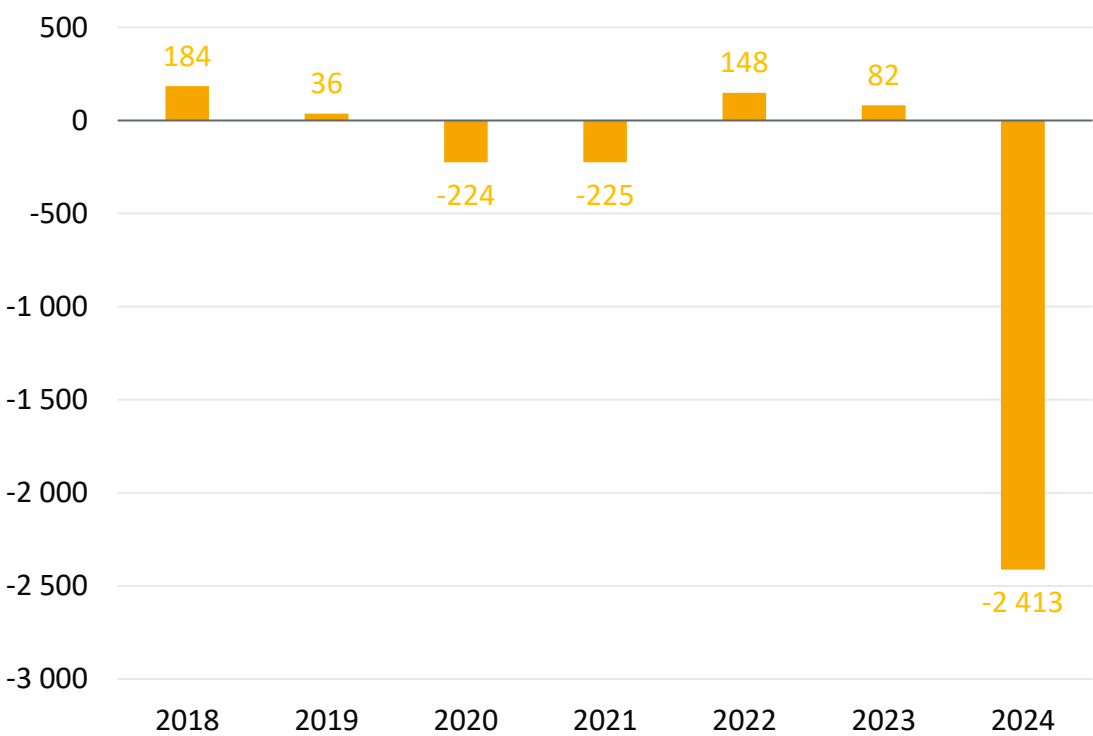
Duża strata w 2024 jest wynikiem jednorazowych odpisów z tytułu amortyzacji oraz utraty wartości aktywów.

Przewóz węgla jest dominującą kategorią wśród przewozów PKP CARGO (odpowiada za ok. 40% masy przewozów).

Przychody operacyjne Grupy PKP CARGO (w mln zł)



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

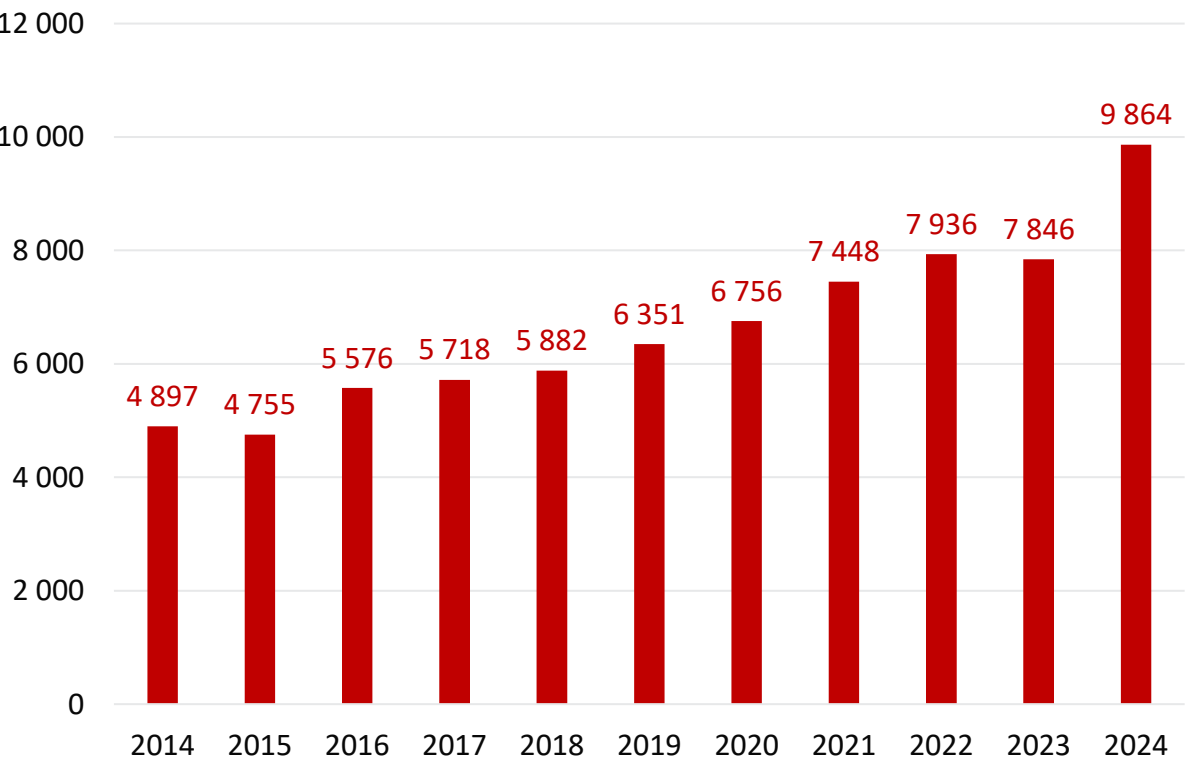


Źródło: <https://www.pkpcargo.com/relacje-inwestorskie/informacje-finansowe-i-operacyjne/>

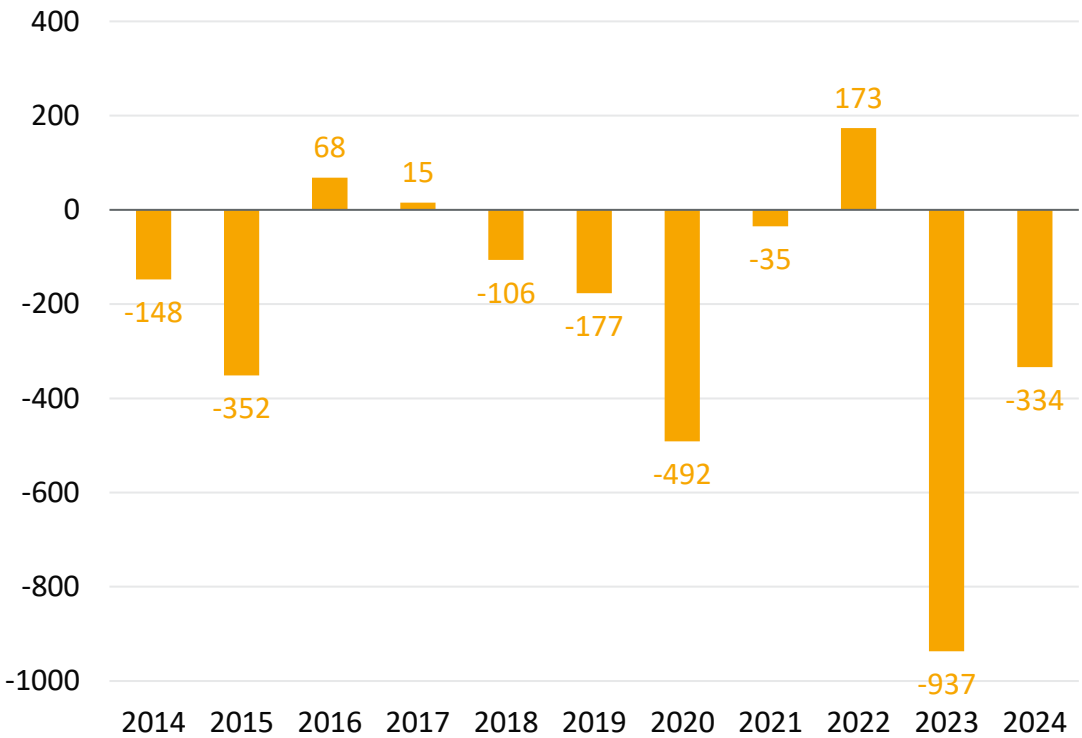
Dwukrotny wzrost przychodów PKP PLK w okresie 2014-2024.

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

Rekordowe trzy kwartały w 2025 na polskich lotniskach pod względem liczby obsłużonych pasażerów (50,9 mln; +11,6%).

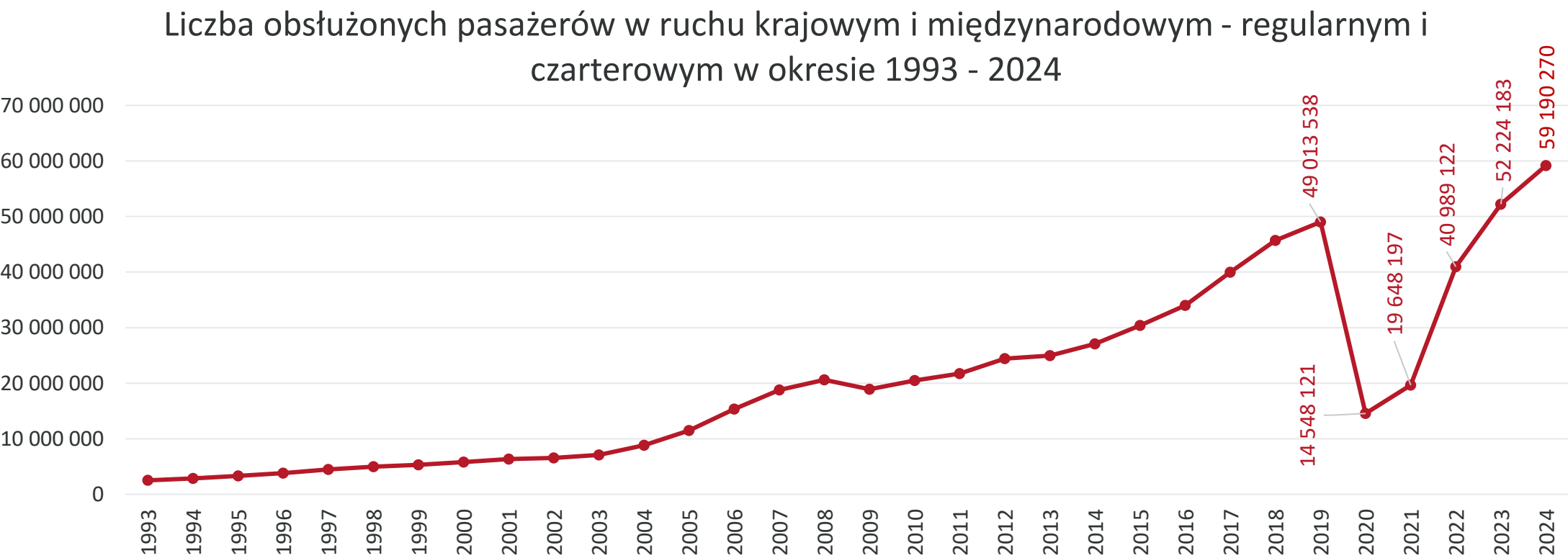
Wzrost liczby obsłużonych pasażerów na 11 z 15 największych polskich lotnisk.

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w trzech kwartałach lat 2023 - 2025					
Nazwa portu lotniczego	trzy kwartały 2025	trzy kwartały 2024	trzy kwartały 2023	dynamika 2025/2024	dynamika 2025/2023
Lotnisko Chopina w Warszawie	18 308 103	16 158 982	14 065 842	13,3%	30,2%
Kraków - Balice	9 865 190	8 312 472	7 083 058	18,7%	39,3%
Katowice - Pyrzowice	5 828 612	5 097 293	4 473 338	14,3%	30,3%
Gdańsk im. Lecha Wałęsy	5 660 893	5 111 372	4 503 090	10,8%	25,7%
Wrocław - Strachowice	4 161 459	3 514 411	3 009 932	18,4%	38,3%
Poznań - Ławica	3 287 879	2 869 667	2 228 730	14,6%	47,5%
Warszawa/Modlin	1 231 631	2 218 590	2 624 231	-44,5%	-53,1%
Rzeszów - Jasionka	984 643	844 313	720 269	16,6%	36,7%
Łódź	385 815	343 265	272 395	12,4%	41,6%
Lublin	376 636	340 612	319 012	10,6%	18,1%
Szczecin - Goleniów	353 443	359 281	381 169	-1,6%	-7,3%
Bydgoszcz	331 207	292 204	279 380	13,3%	18,6%
Lotnisko Warszawa - Radom	80 329	99 651	84 749	-19,4%	-5,2%
Zielona Góra - Babimost	65 077	65 834	43 908	-1,1%	48,2%
Olsztyn-Mazury	62 213	58 370	111 470	6,6%	-44,2%
Suma	50 983 130	45 686 317	40 200 573	11,6%	26,8%

Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

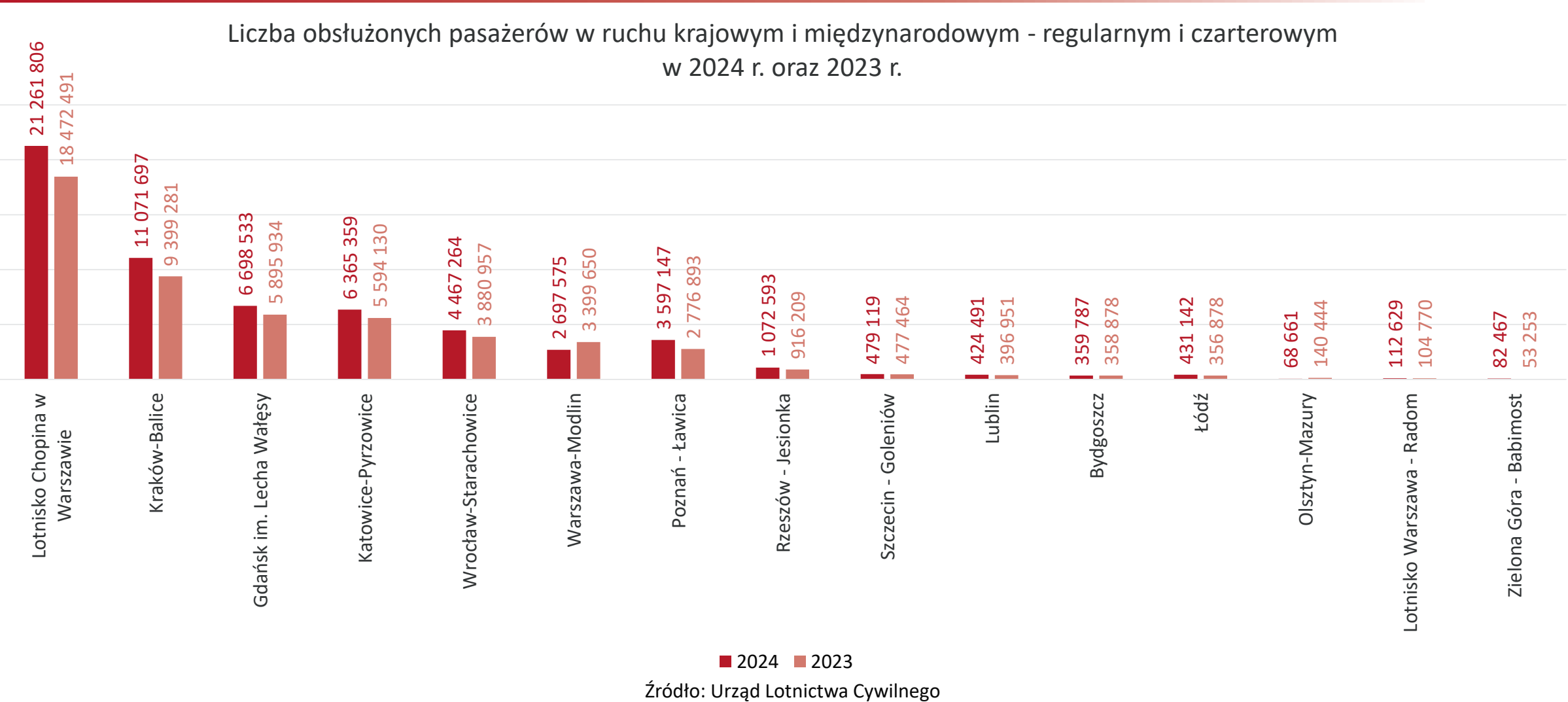
Rekordowa liczba obsłużonych pasażerów na lotniskach w Polsce w 2024 (59,2 mln; +13,3% r/r).

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 (przed wybuchu pandemii).

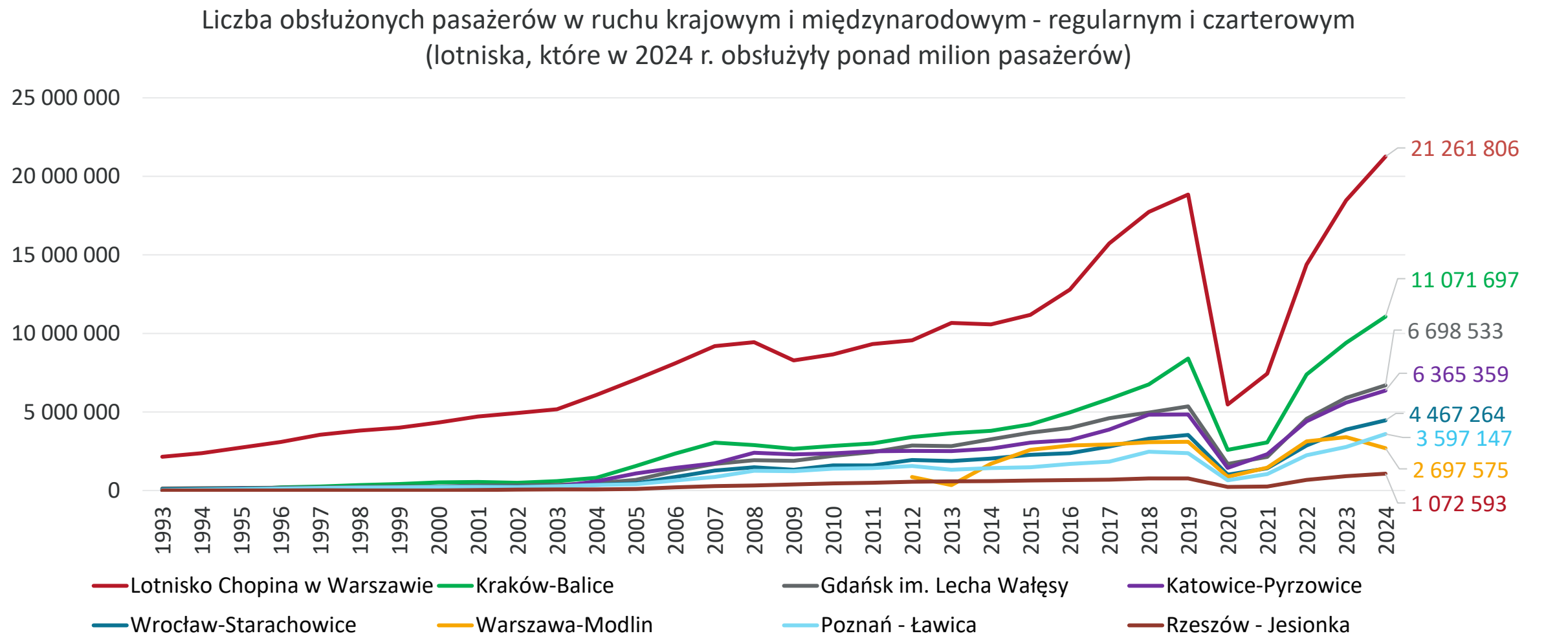


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

Wzrost liczby obsłużonych pasażerów na wszystkich głównych lotniskach w Polsce (z wyjątkiem lotniska Warszawa-Modlin oraz Zielona Góra – Babimost) w 2024.

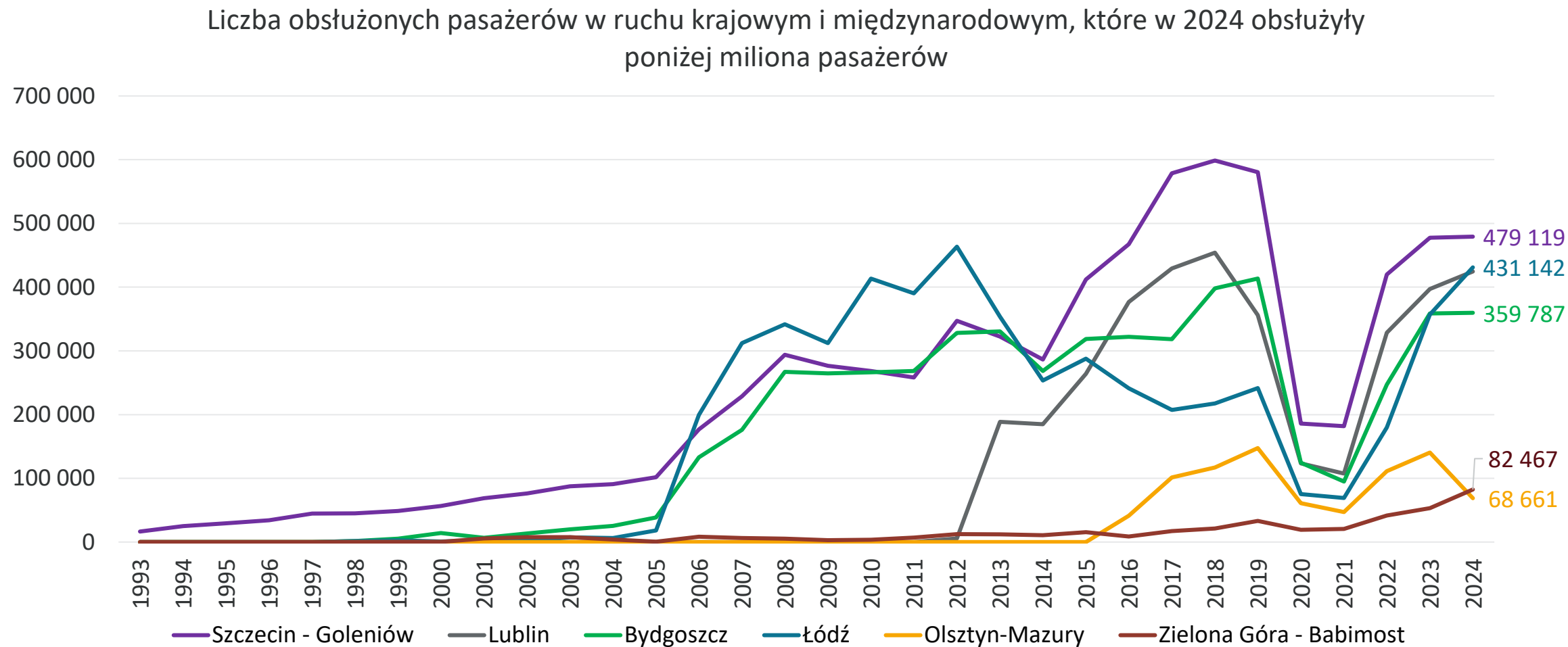


W 2024 osiem polskich lotnisk obsłużyło każde ponad milion pasażerów rocznie. Po raz pierwszy do tego grona dołączyło lotnisko Rzeszów – Jesionka.



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

Sześć lotnisk w Polsce, obsługujących każde poniżej miliona pasażerów rocznie, łącznie obsłużyło 2,6 mln pasażerów w 2024 (3,5% pasażerów obsługanych na wszystkich polskich lotniskach w 2024).



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy

Ważne

Dane podstawowe

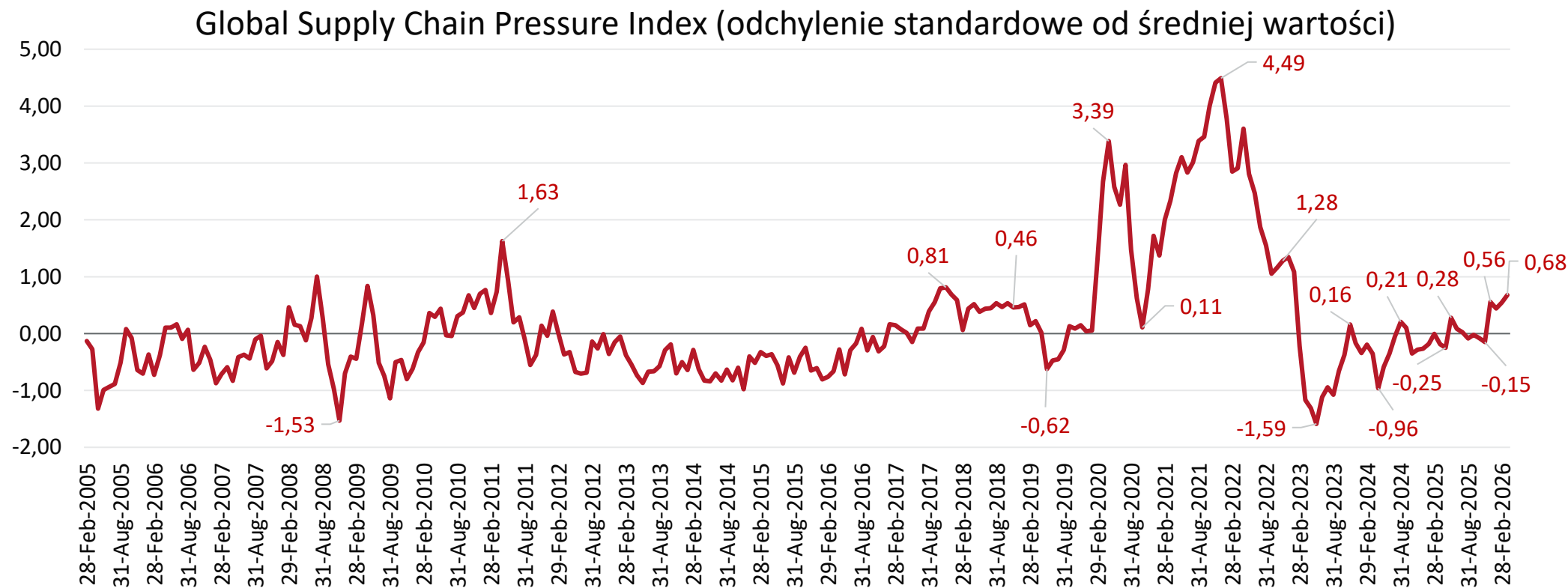
Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

W 2026 wzrosła presja w łańcuchach dostaw wg. wskaźnika *GSCPI**: w marcu 2026 (0,68) do najwyższego poziomu od stycznia 2023 (1,09).

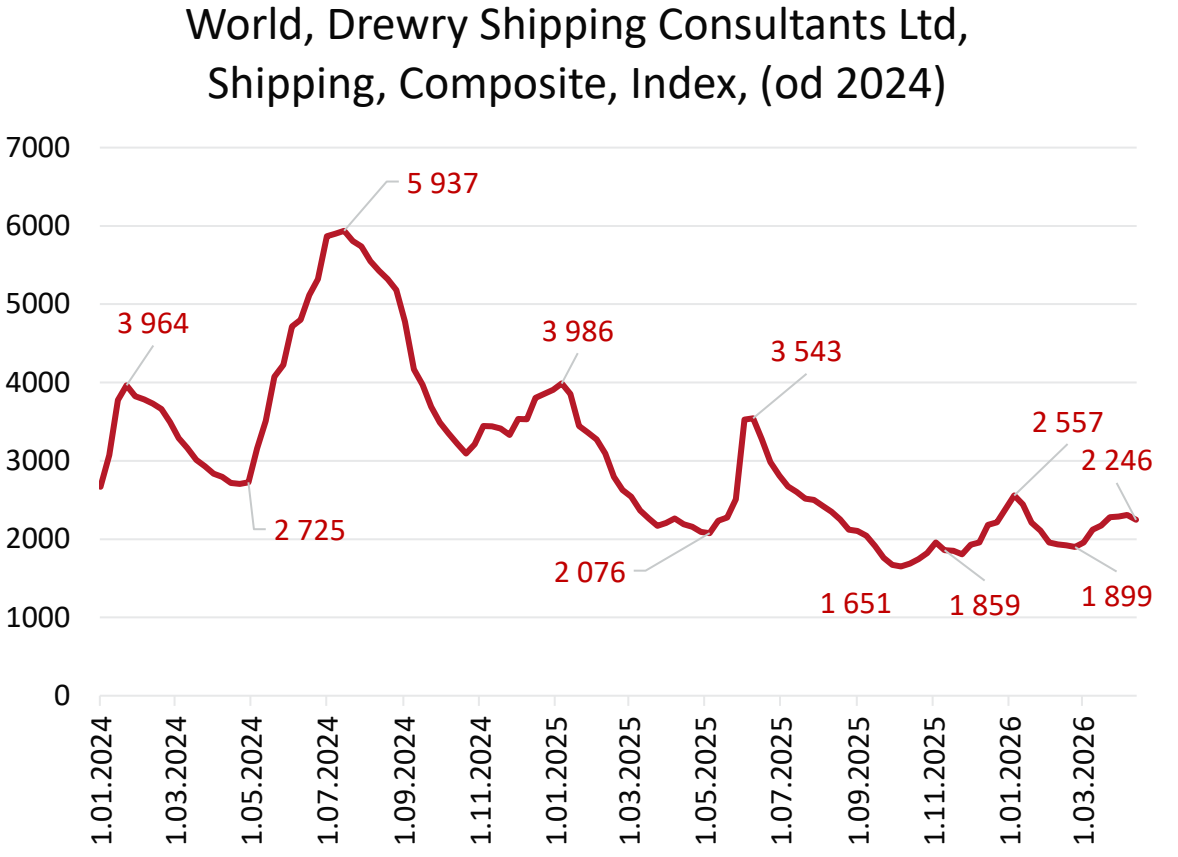


*ang. *Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI)* mierzony jest przez Bank Rezerwy Federalnej w Nowym Jorku i tworzony w oparciu o szereg wskaźników w celu kompleksowego podsumowania potencjalnych zakłóceń w łańcuchach dostaw. Pod uwagę brane są m.in. dane Baltic Dry Index, ceny frachtu lotniczego z 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.**

Spadek cen frachtu morskiego na początku 2026 oraz 2025 po wzrostach w 2024 - wg. World Container Index sporządzanego przez firmę Drewery.

W marcu 2026 spadek cen wyniósł -6,3% r/r. a w całym 2025 -39 r/r.

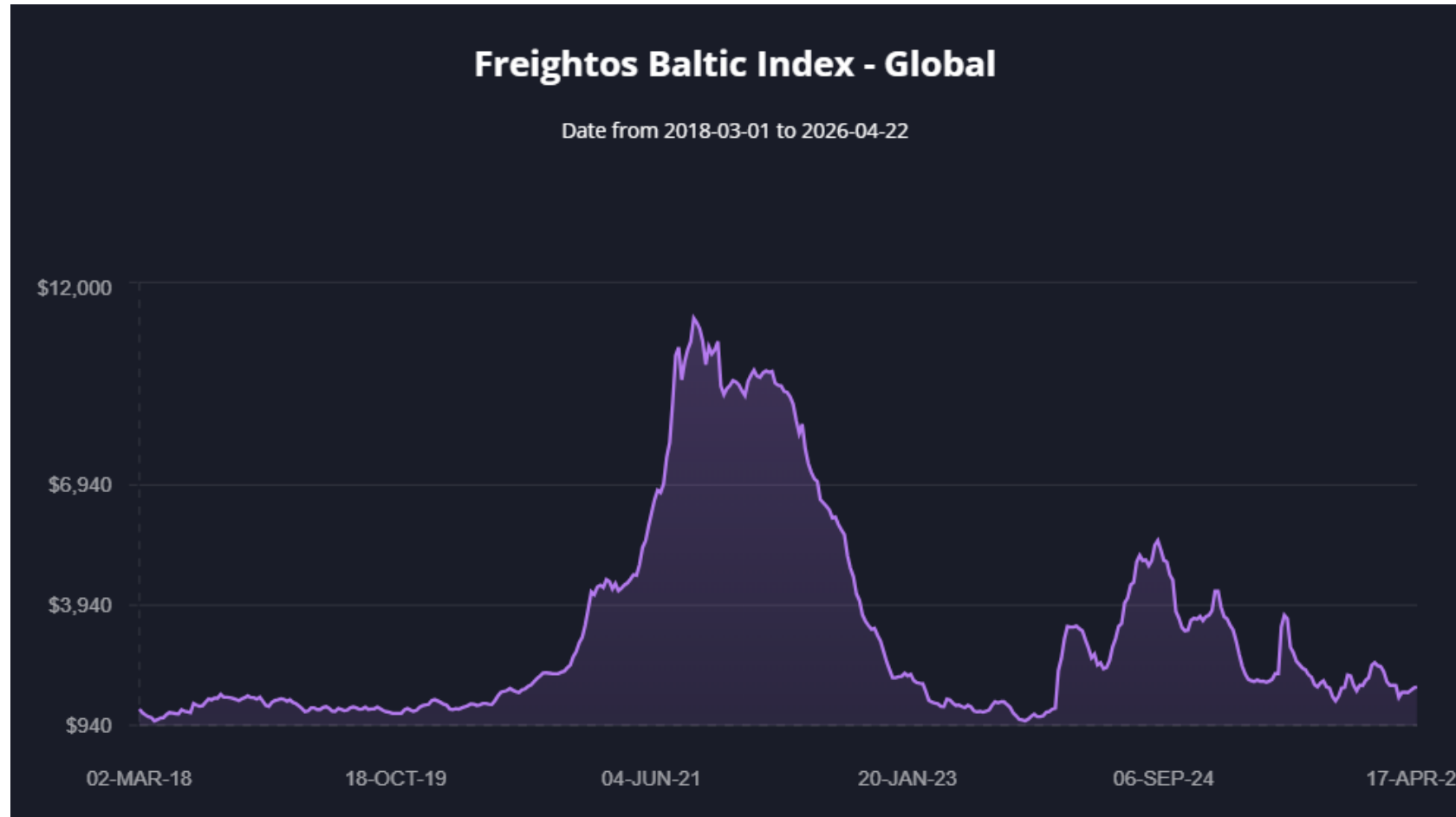
Wzrost cen na przełomie 2021/2022 wynikał ze skokowego wzrost popytu po lockdownie, natomiast w 2024 związany był z głównie z zakłóceniami żeglugi przez Morze Czerwone.



* World Container Index to tworzony przez firmę Drewery 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

Spadek cen frachtu morskiego na początku 2026 oraz 2025 po nagłych wzrostach w 2024 – według Freightos Baltic Index Global.

W marcu oraz połowie kwietnia 2026 indeks globalny FBX utrzymywał się poniżej 2 000 USD.



Źródło: Freightos

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

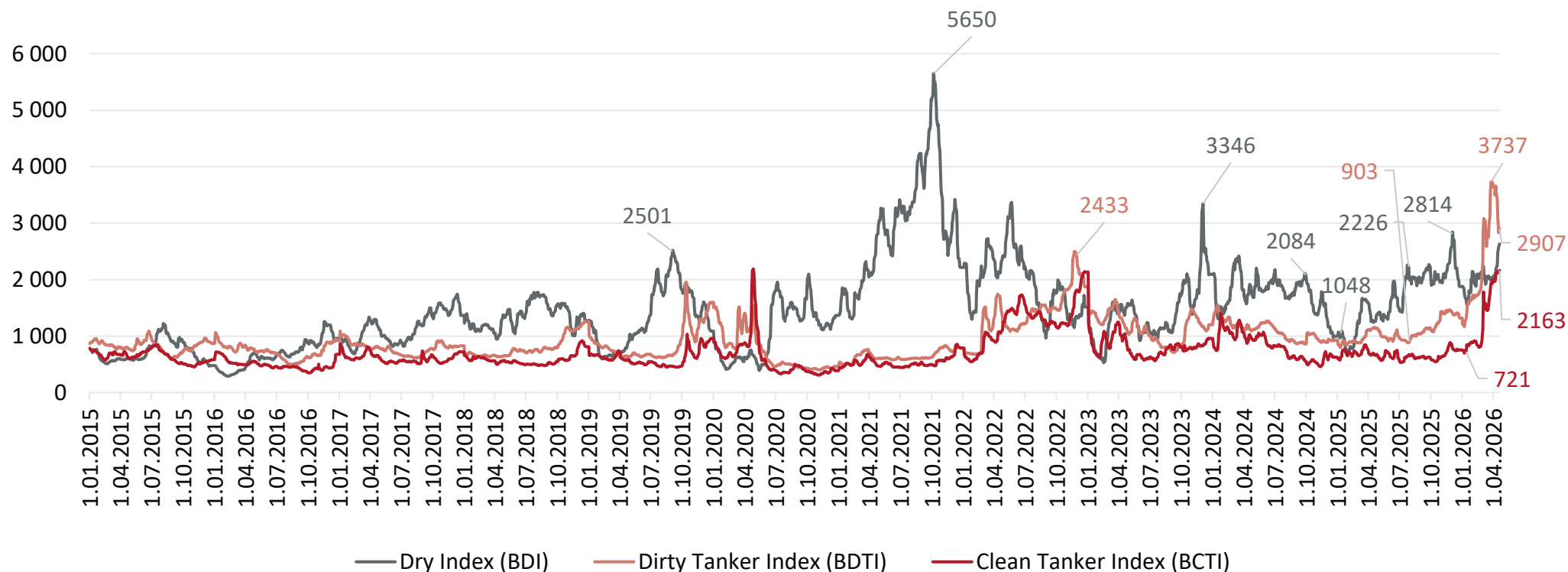
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

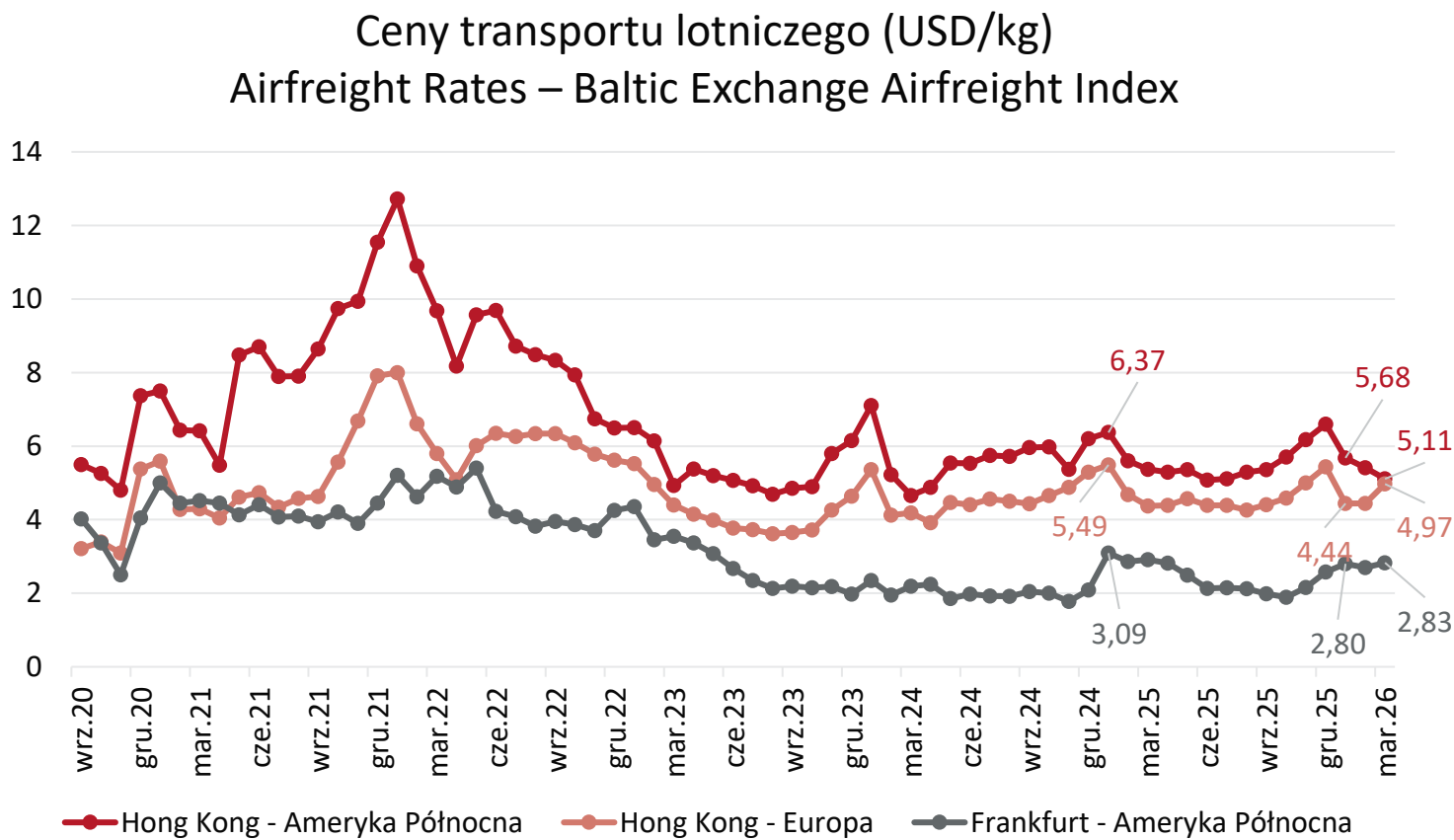
Wojna na Bliskim Wschodzie spowodowała, że ceny transportu ropy naftowej drogą morską (indeks BDTI) pod koniec marca 2026 osiągnęły historyczne maksimum na poziomie 3 737 (ok. +180% od początku roku).

Ceny frachtu morskiego od stycznia 2015 r.
(w USD)



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

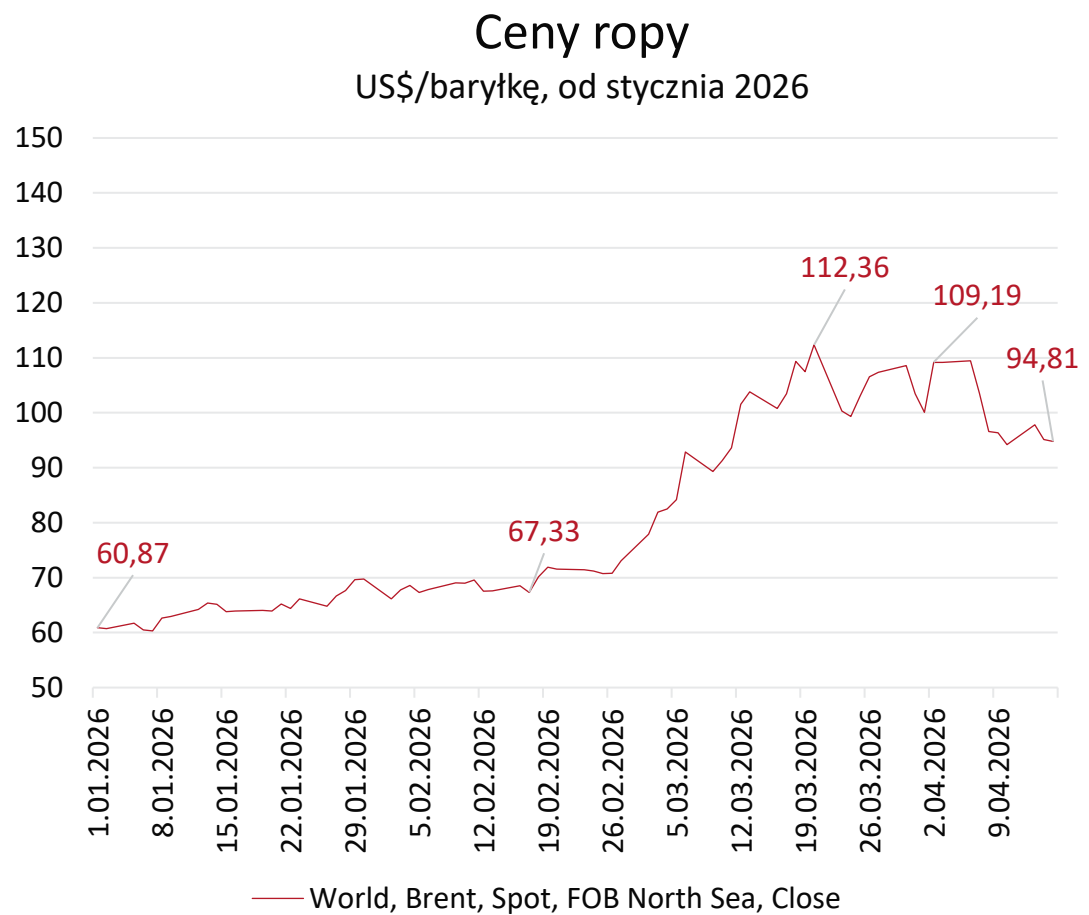
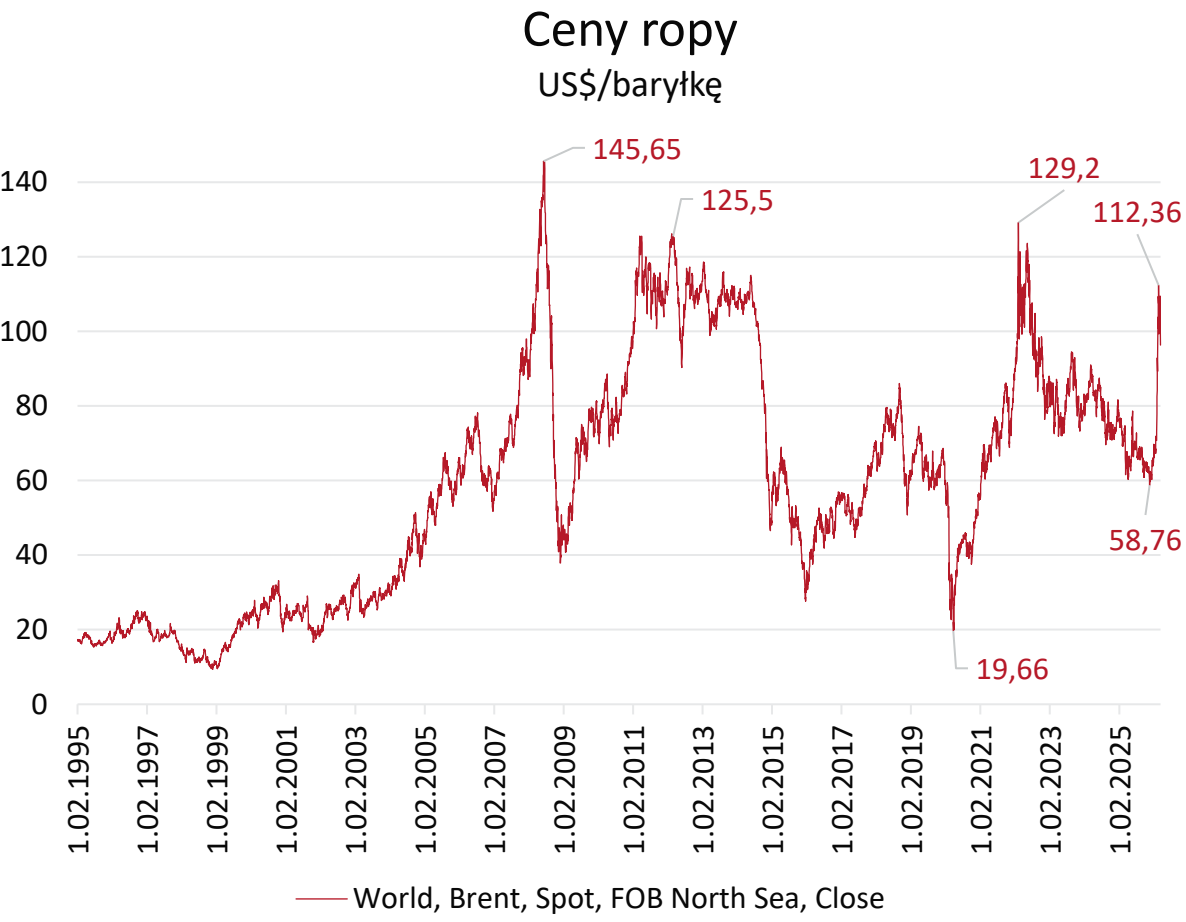
Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

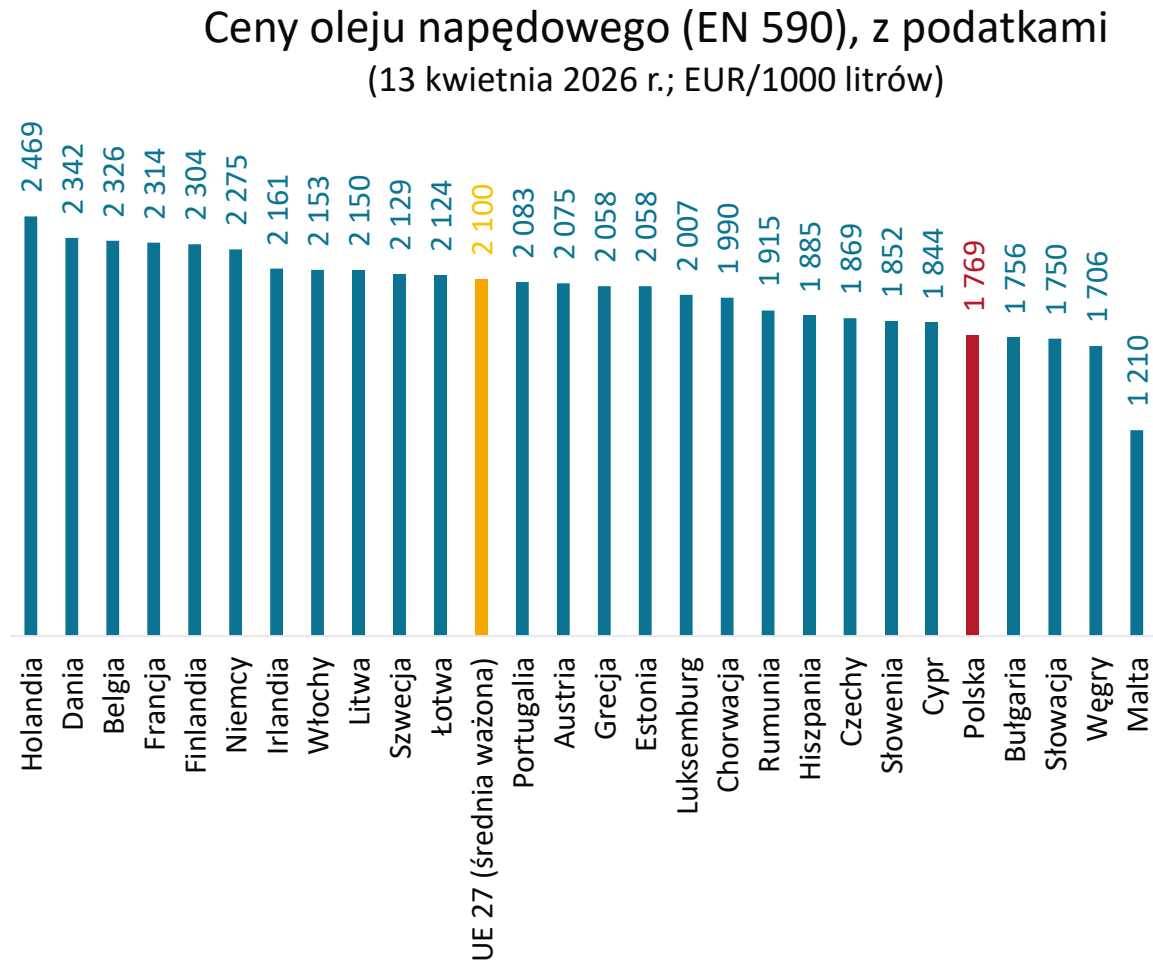
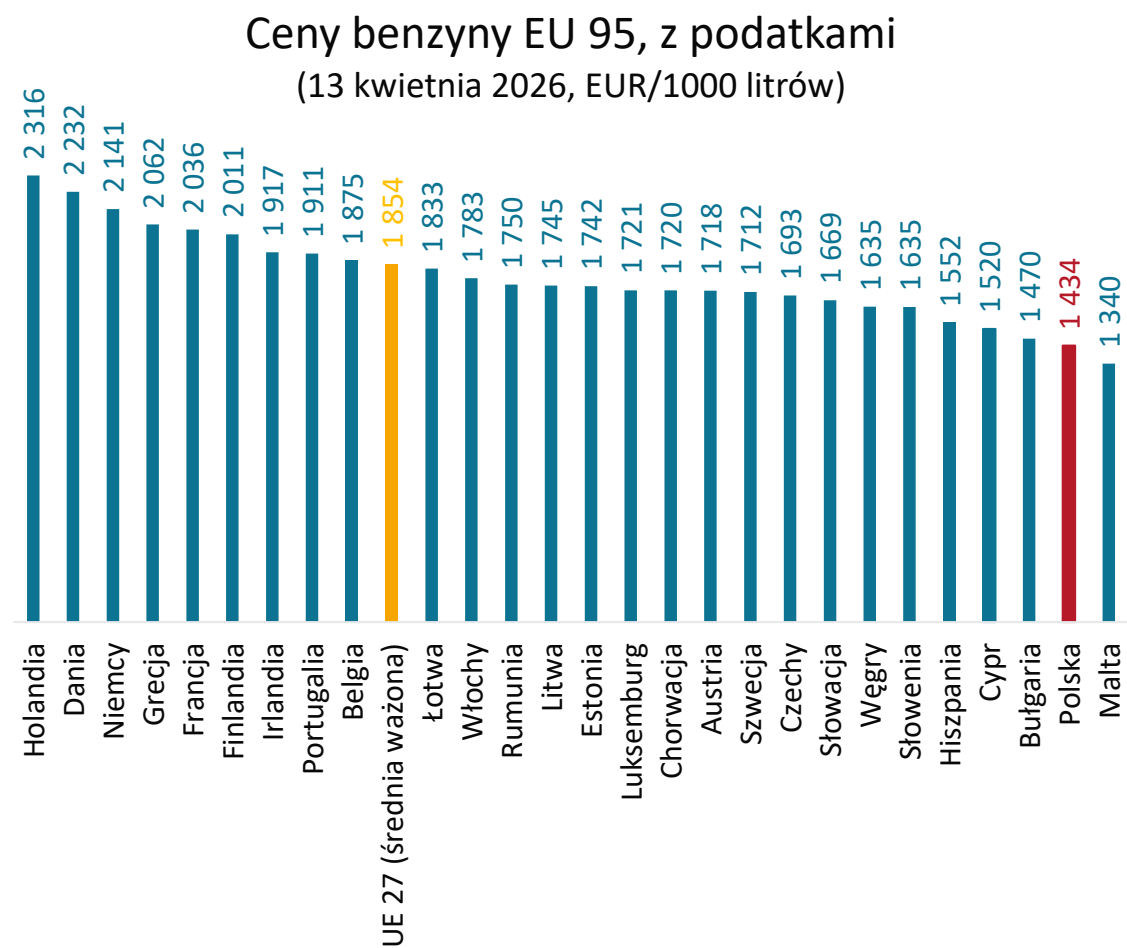
Benzyna i olej
napędowy

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



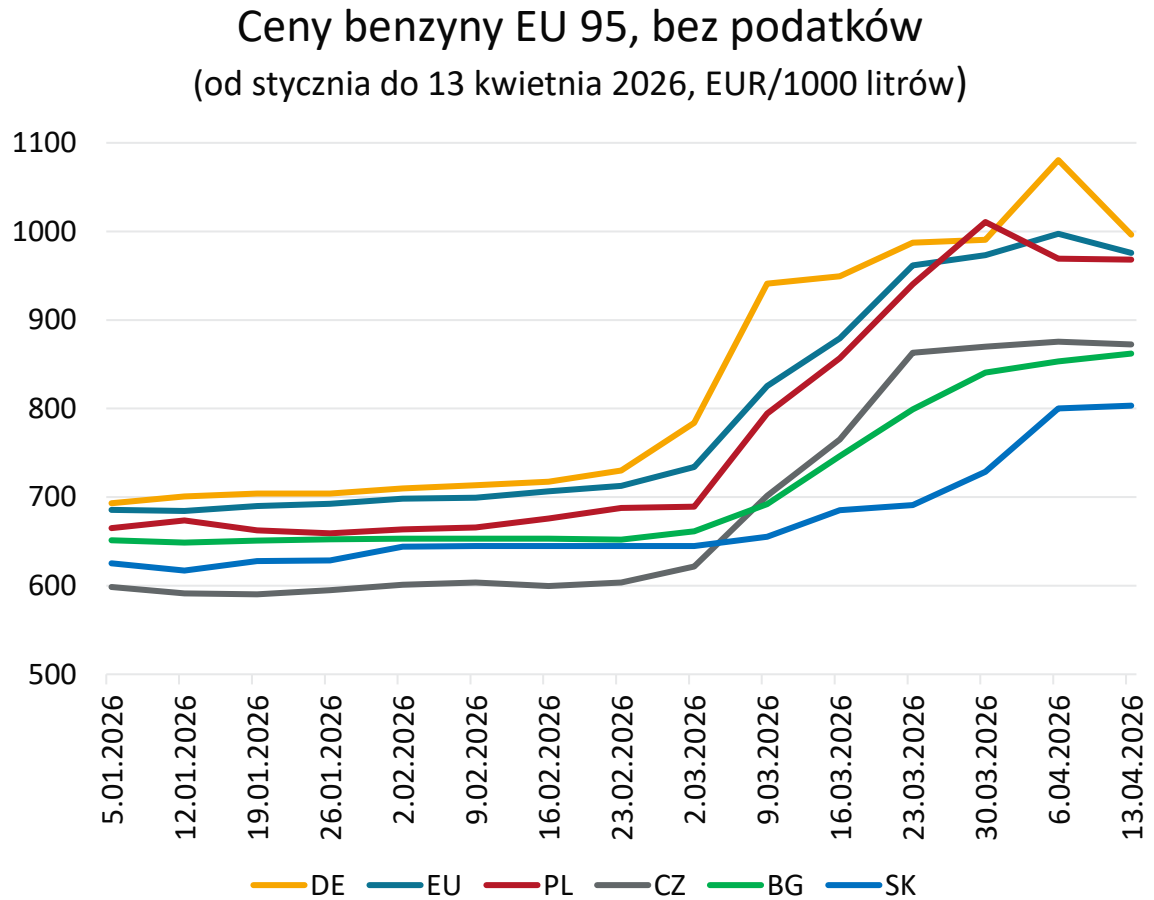
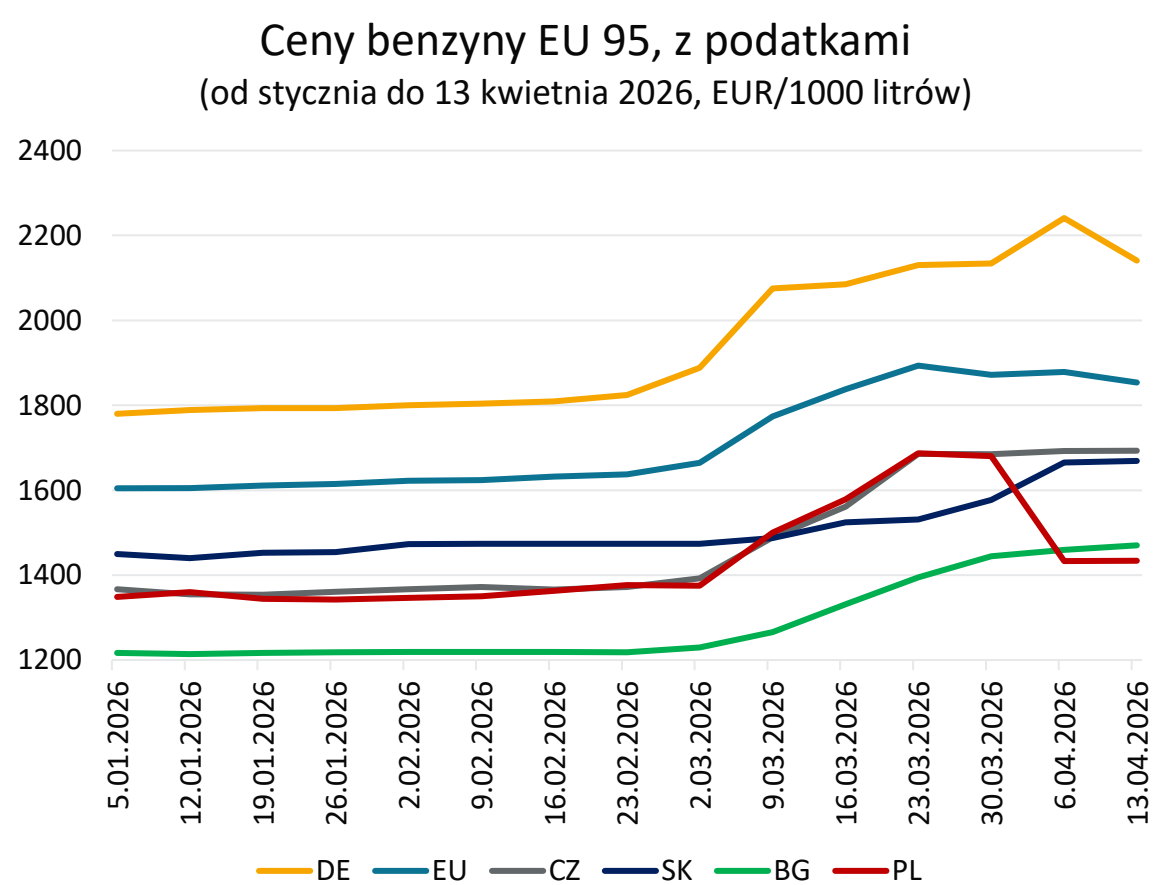
Źródło: Macrobond

Ceny benzyny w Polsce w połowie kwietnia 2026 były drugimi (po Malcie) najniższymi w UE a ceny oleju napędowego jednymi z najniższych w UE (w EUR, łącznie z podatkami).



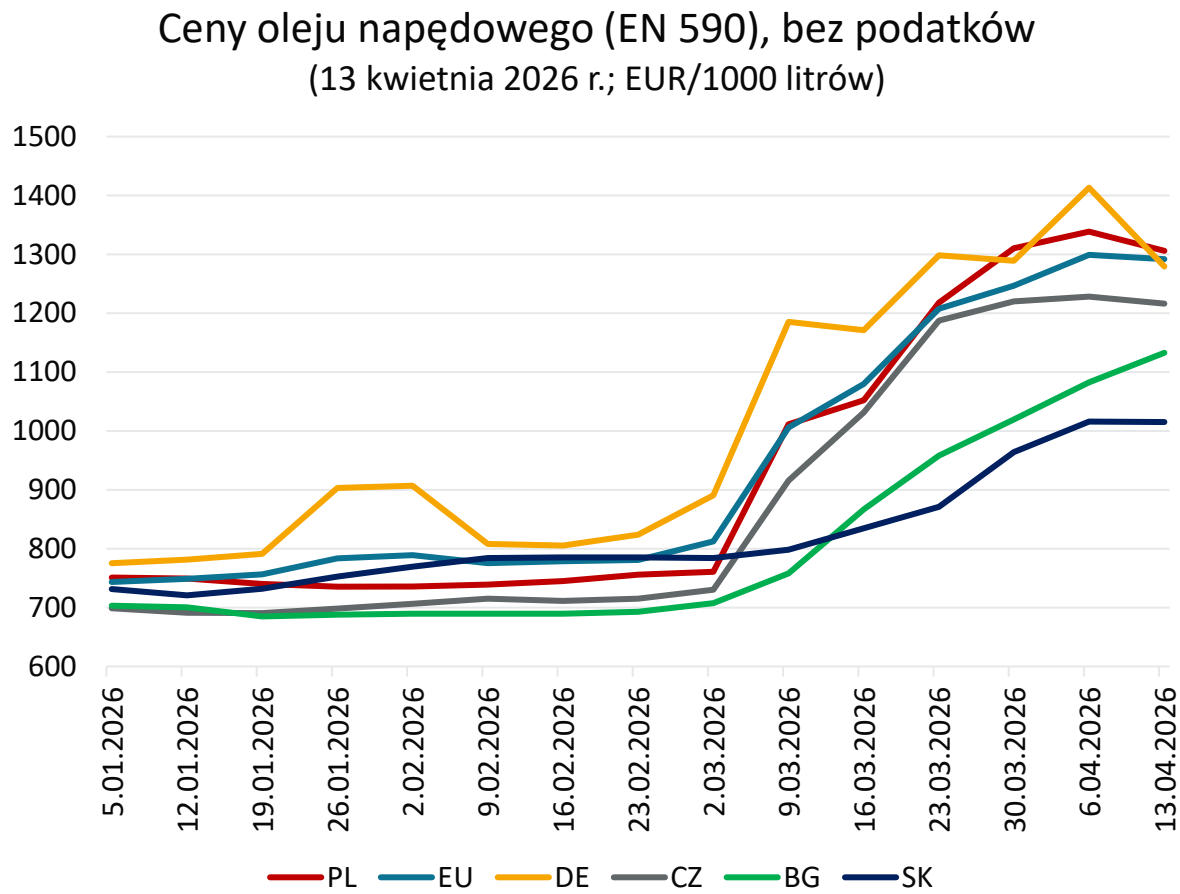
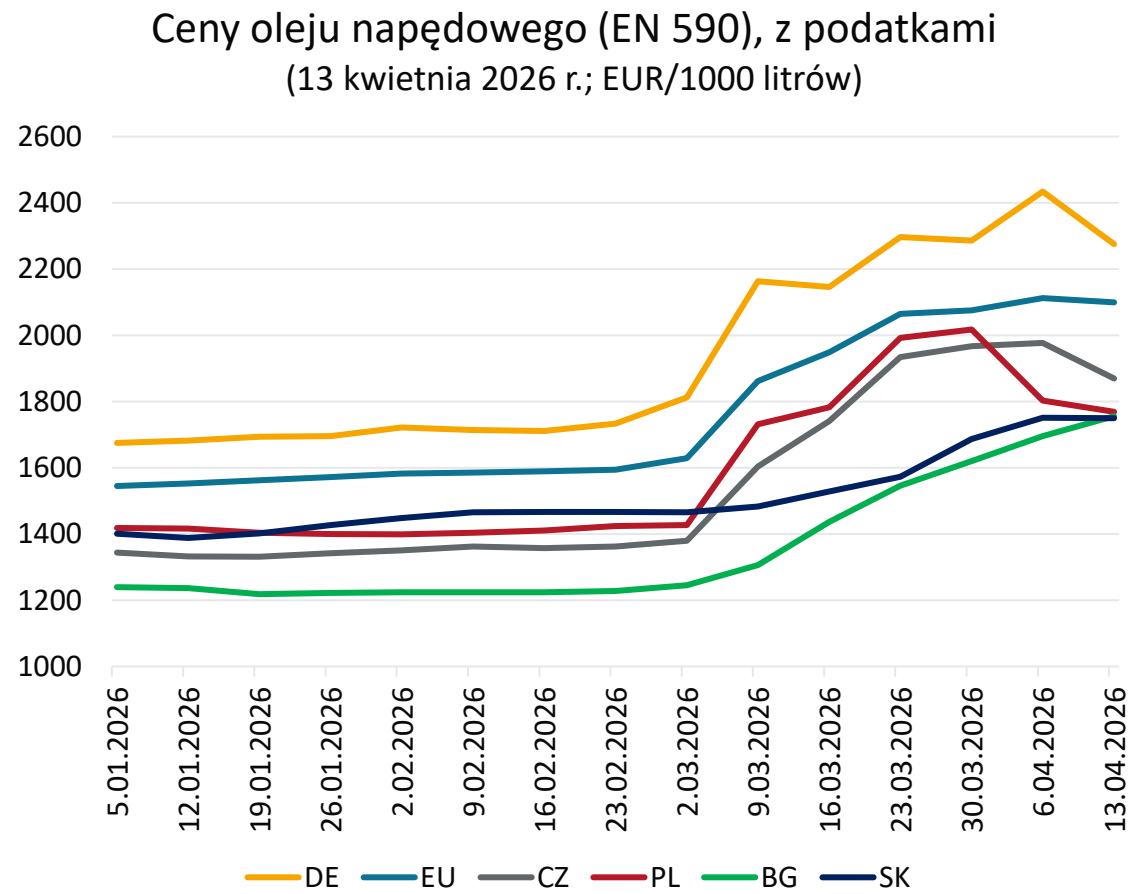
Źródło: Weekly Oil Bulletin

Pod koniec marca 2026 ceny benzyny w Polsce wzrosły do ok. 90% średniej ceny benzyny w UE, natomiast po obniżce podatków w Polsce spadły do ok. 77% (w EUR, łącznie z podatkami).



Źródło: Weekly Oil Bulletin

Pod koniec marca 2026 ceny oleju napędowego w Polsce wzrosły ok. 97% średniej ceny oleju napędowego w UE, natomiast po obniżce podatków w Polsce spadły do ok. 85% (w EUR, łącznie z podatkami).



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