PFR
Polski Fundusz Rozwoju

Rynek transportu w Polsce i na świecie

Zestawienie
sierpień 2026

Analityk prowadzący:
Adam Jagodziński
adam.jagodzinski@pfr.pl
Departament Analiz PFR S.A.

Ważne w tym wydaniu

W I półroczu 2026 r. odnotowano odbicie w przewozach ładunków w Polsce (257 mln ton, +1,9% r/r)*, po okresie spadków trwających od 2022 r.:

- W I półroczu 2026 r. odnotowano wzrost przewozów ładunków we wszystkich głównych gałęziach transportu względem analogicznego okresu roku poprzedniego: w transporcie samochodowym o +5,0%, w transporcie kolejowym o +1,8% oraz w transporcie rurociągowym o +0,9%.
- W 2025 r. przewozy ładunków w Polsce spadły do najniższego poziomu od 2016 r., co wiązało się m.in. z ograniczeniem przewozów surowców energetycznych (zwłaszcza węgla).

W I półroczu 2026 r. przewozy pasażerskie osiągnęły najwyższy poziom od ponad dekady (357 mln osób, +5,9% r/r):

- W I półroczu 2026 r. odnotowano wzrost przewozów pasażerów we wszystkich rodzajach transportu względem analogicznego okresu roku poprzedniego: w transporcie lotniczym o +16,0%, w transporcie kolejowym o +7,5%, w transporcie samochodowym o +1,1%.
- Przewozy pasażerów w Polsce rosną nieprzerwanie od załamania w latach 2020-2021 wywołanego wybuchem pandemii COVID-19. Ponadto w I półroczu 2026 r. przewieziono w Polsce rekordową, na tle poprzednich lat, liczbę pasażerów w transporcie kolejowym oraz lotniczym.

Powtórne niemal całkowite wstrzymanie transportu przez Cieśninę Ormuz w lipcu br. zwiększyło presję na światowe ceny ropy naftowej:

- Liczba tankowców przepływających średnio w ciągu dnia przez Cieśninę Ormuz w ostatnim tygodniu lipca br. spadła do 1, podczas gdy w ostatnim tygodniu czerwca br. wyniosła blisko 13 (przed kryzysem w Cieśninie Ormuz w lutym br. wynosiła 49).
- Przed wybuchem wojny na Bliskim Wschodzie przez Cieśninę Ormuz odbywało się około 35% światowego transportu morskiego ropy naftowej, 20% transportu rafinowanych produktów naftowych oraz 20% transportu LNG.
- Transport przez Cieśninę Ormuz oraz przewidywania dot. rozwoju konfliktu na Bliskim Wschodzie wpływają na światowe ceny ropy naftowej: w maju br. ceny ropy Brent doszły do 114 USD za baryłkę, po czym spadły w ostatnim tygodniu czerwca br. do średnio ok. 75 USD za baryłkę i znowu wzrosły w ostatnim tygodniu lipca br. do średnio ok. 89 USD za baryłkę.

**Dane dotyczą transportu towarów ogółem, ale od kwietnia br. nie obejmują transportu morskiego (brak danych).*

Spis treści

Kliknij w odnośnik, aby przejść do wybranych treści

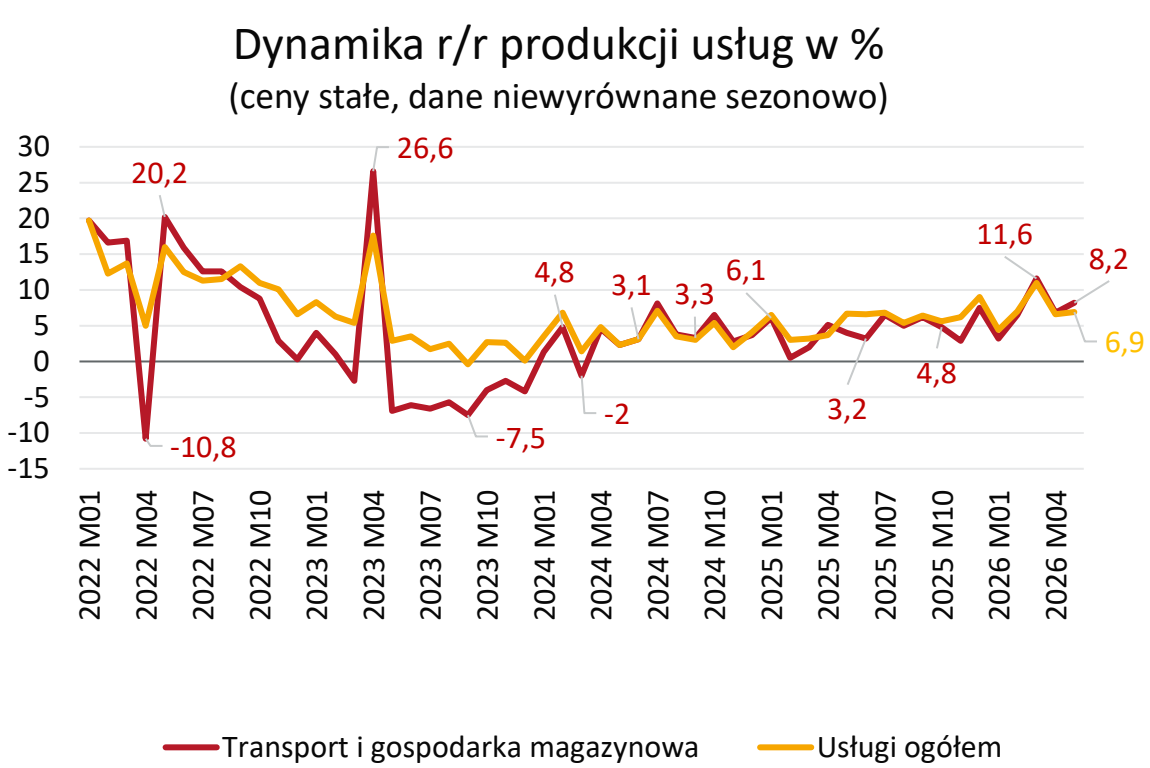
- Spis treści – str. 2

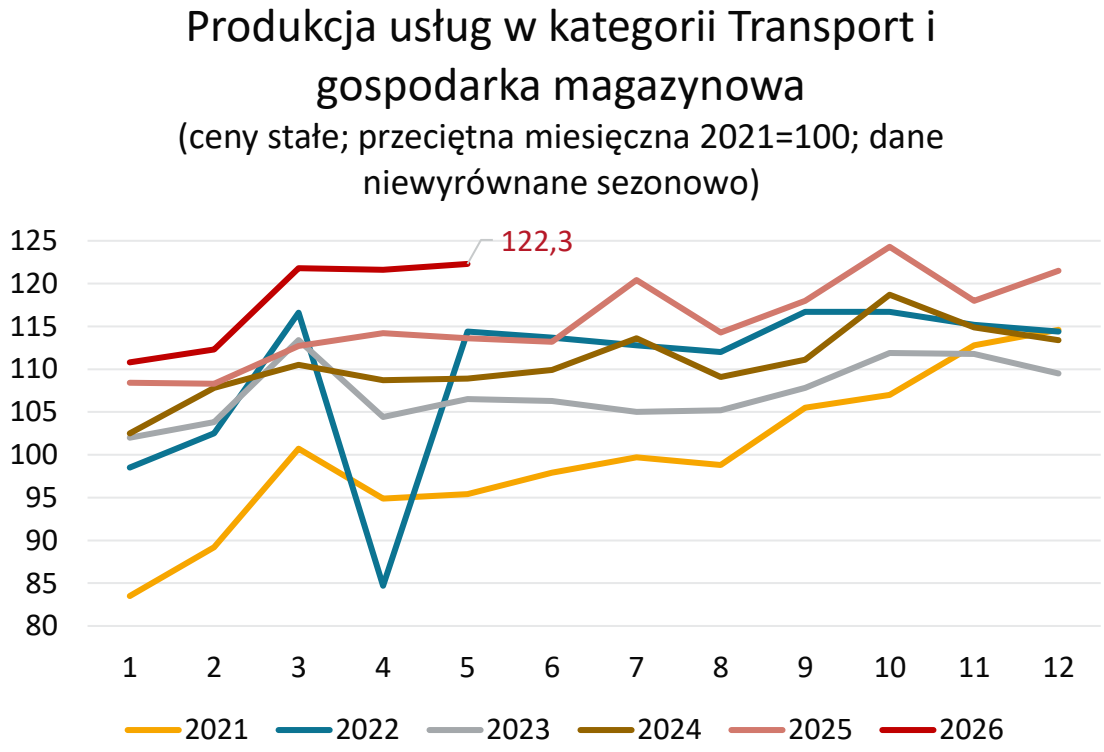
- Rynek transportowy w Polsce i na świecie
  - Rynek transportowy w Polsce – dane podstawowe (str. 4-29)
  - Rynek transportowy w Polsce – kolej (str. 30-41)
  - Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo (str. 42-46)
  - Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy (str. 47-52)
  - Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy (str. 53-58)

Rynek transportowy w Polsce – dane podstawowe

W okresie styczeń-maj 2026 produkcja usług transportu i magazynowania była na najwyższym poziomie od 2021.

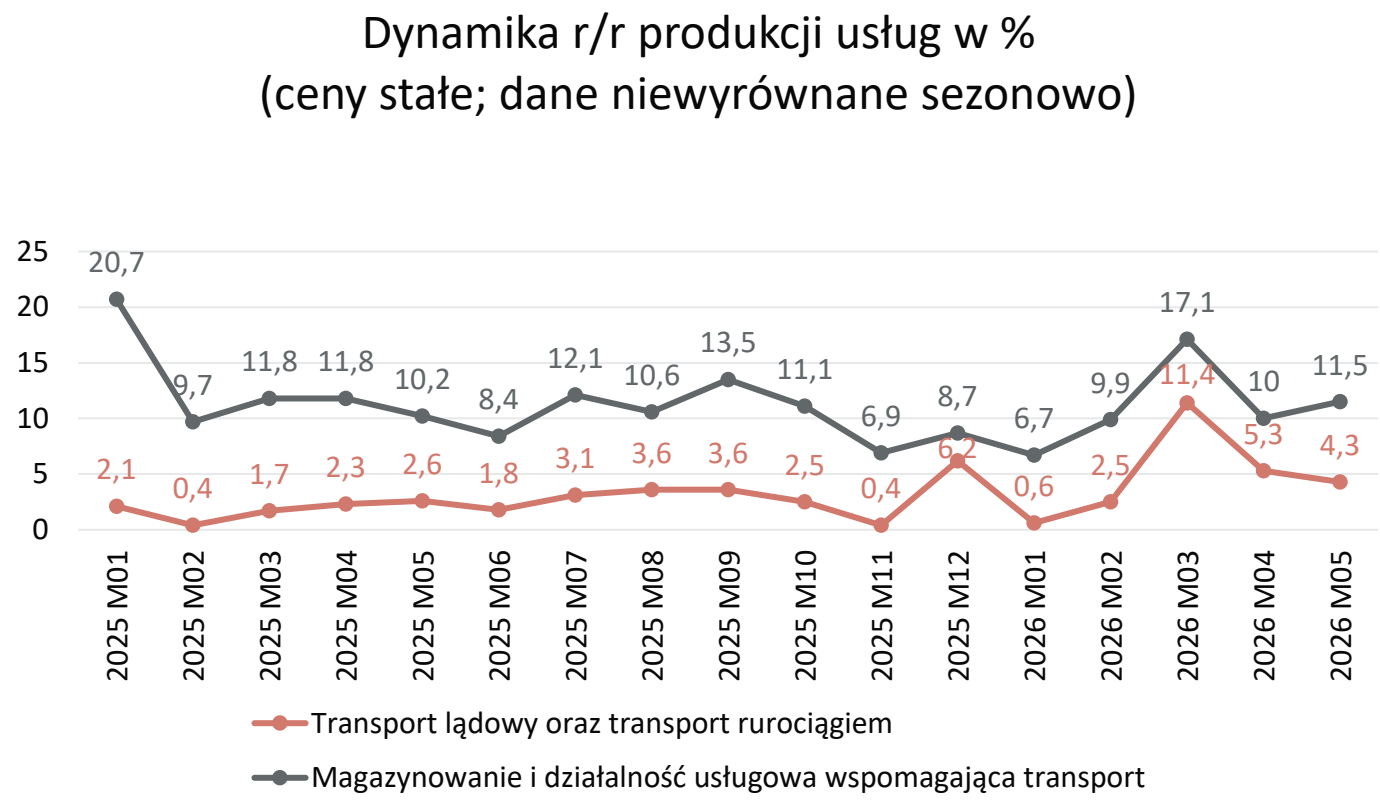
Od kwietnia 2024 stale rośnie produkcja usług transportu i magazynowania, a od marca br. szybciej niż usług ogółem.





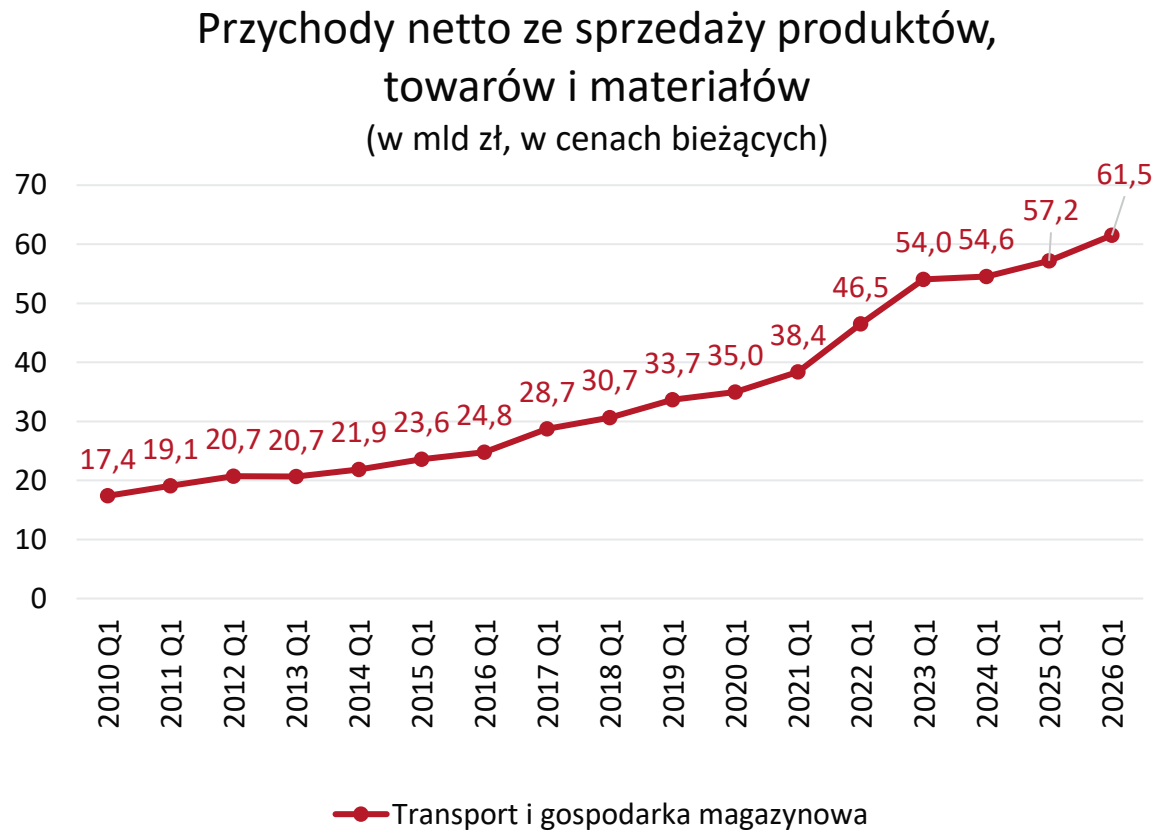
Źródło: GUS, wskaźnik mierzy miesięczne zmiany produkcji usług (z wyłączeniem usług finansowych i publicznych) skorygowanej wskaźnikiem cen, dotyczy podmiotów gospodarki zatrudniających 10 i więcej osób,

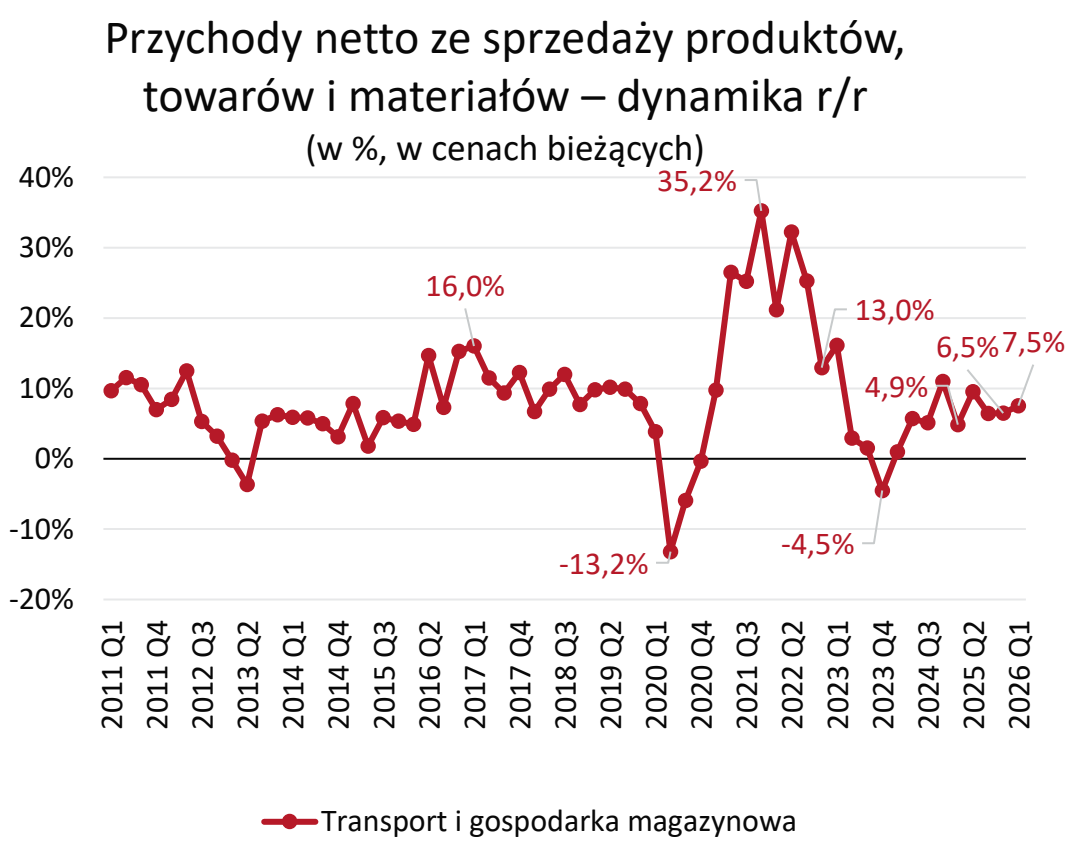
Szybszy wzrost r/r produkcji usług magazynowania niż w transporcie lądowym.



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,

Rosną przychody netto ze sprzedaży w transporcie i magazynowaniu:
w I kw. 2026 (+7,5% r/r) szybciej niż w I kw. 2025 (+4,9% r/r) – w cenach bieżących.



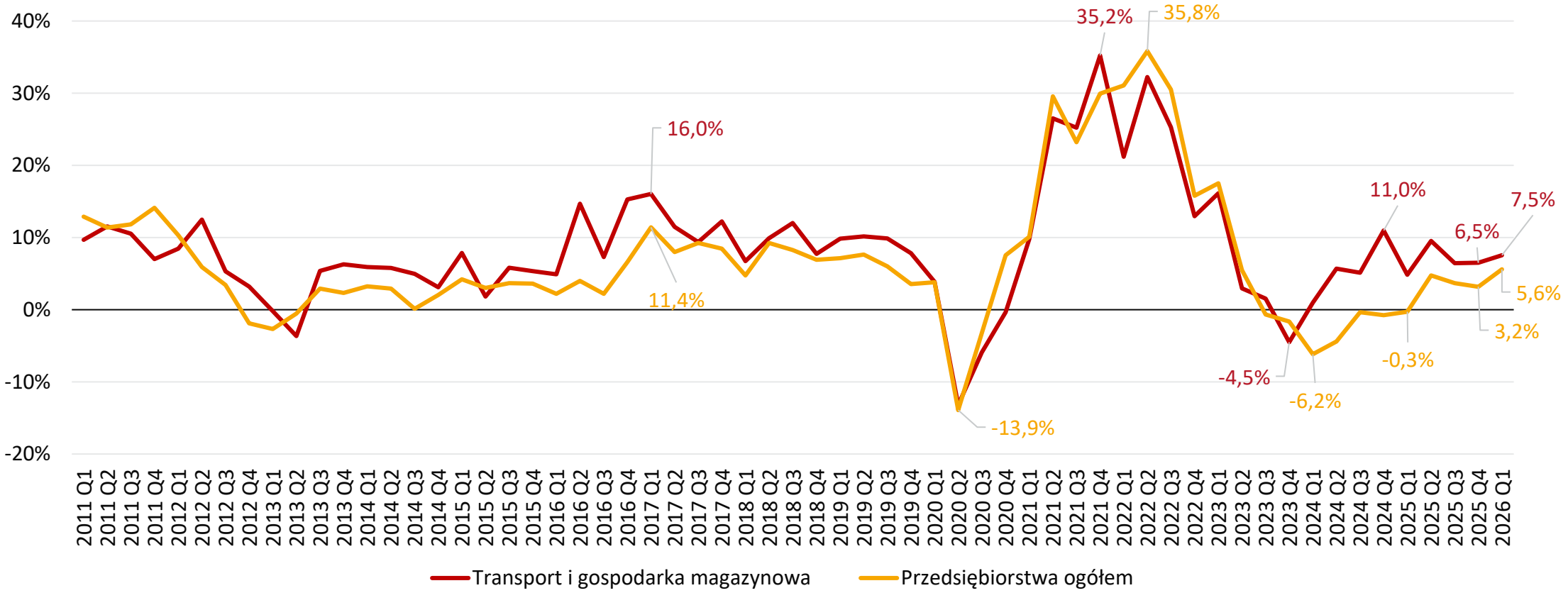


Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

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

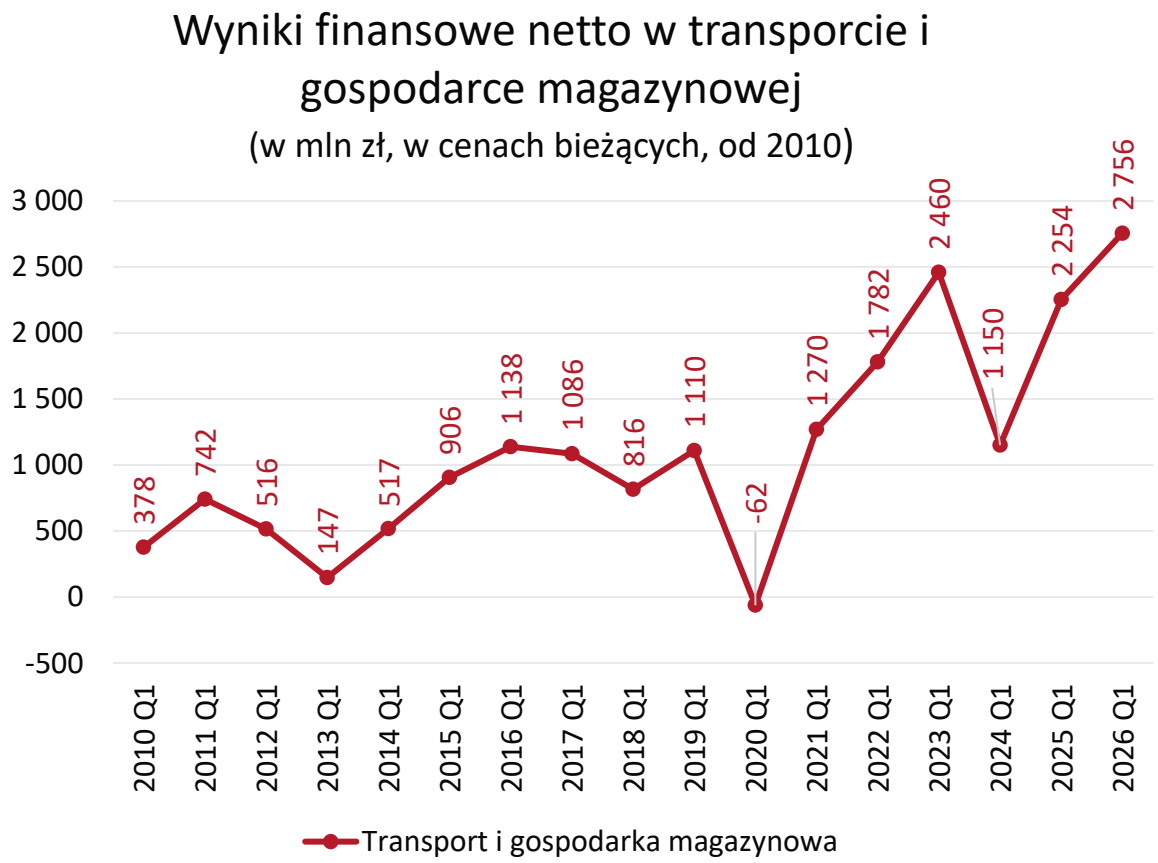
Korzystniejsza dynamika (szybszy wzrost lub mniejszy spadek) przychodów netto ze sprzedaży w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej niż w przedsiębiorstwach ogółem od I kw. 2024.

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

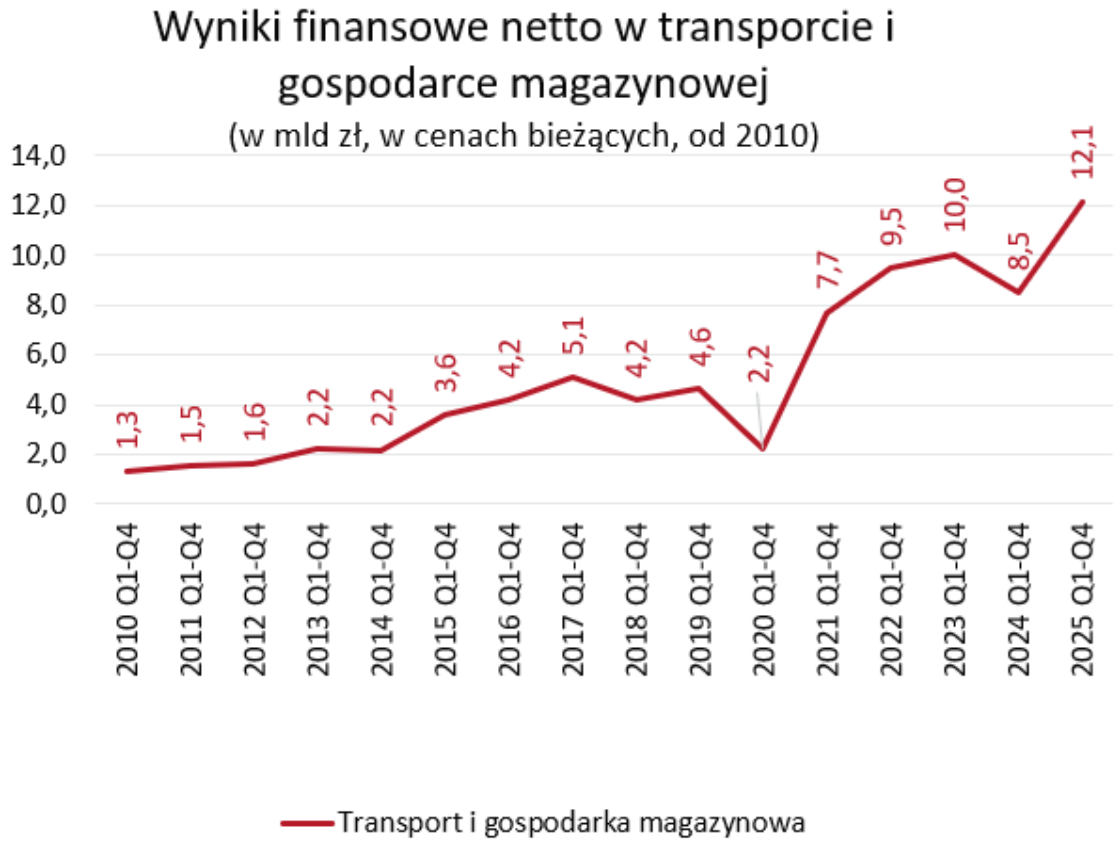


Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS; dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw niefinansowych (jednostek prawnych) prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

Rosną wyniki finansowe netto w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej: w I kw. 2026 (+22,3% r/r) – w cenach bieżących.



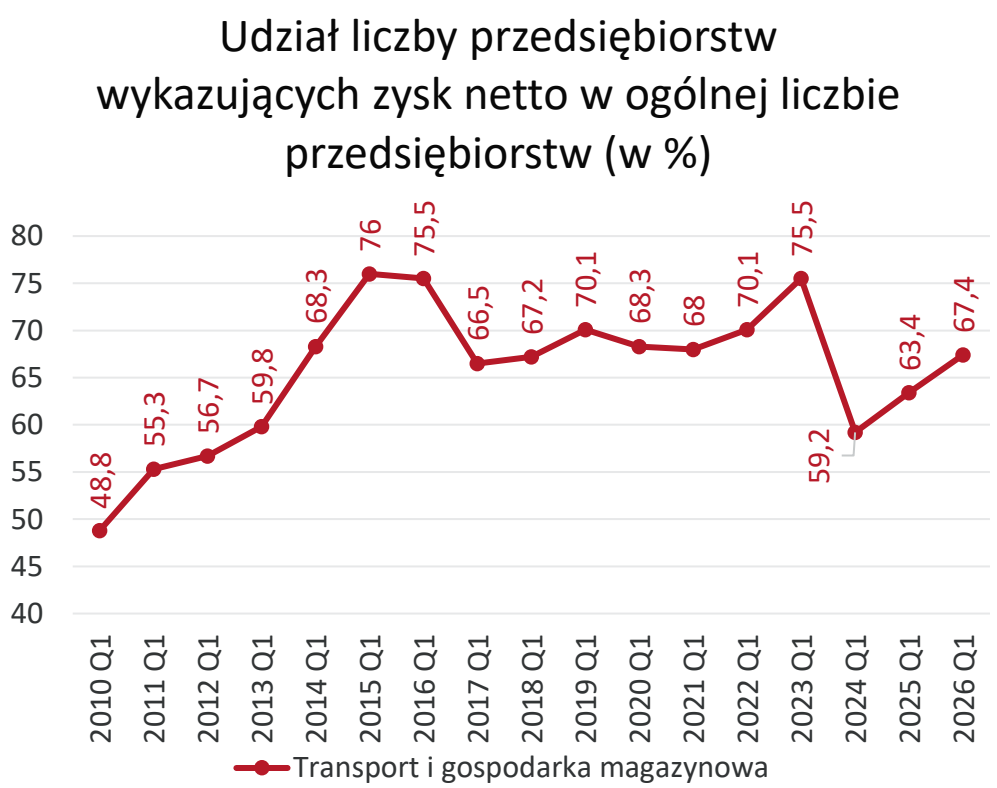
Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.



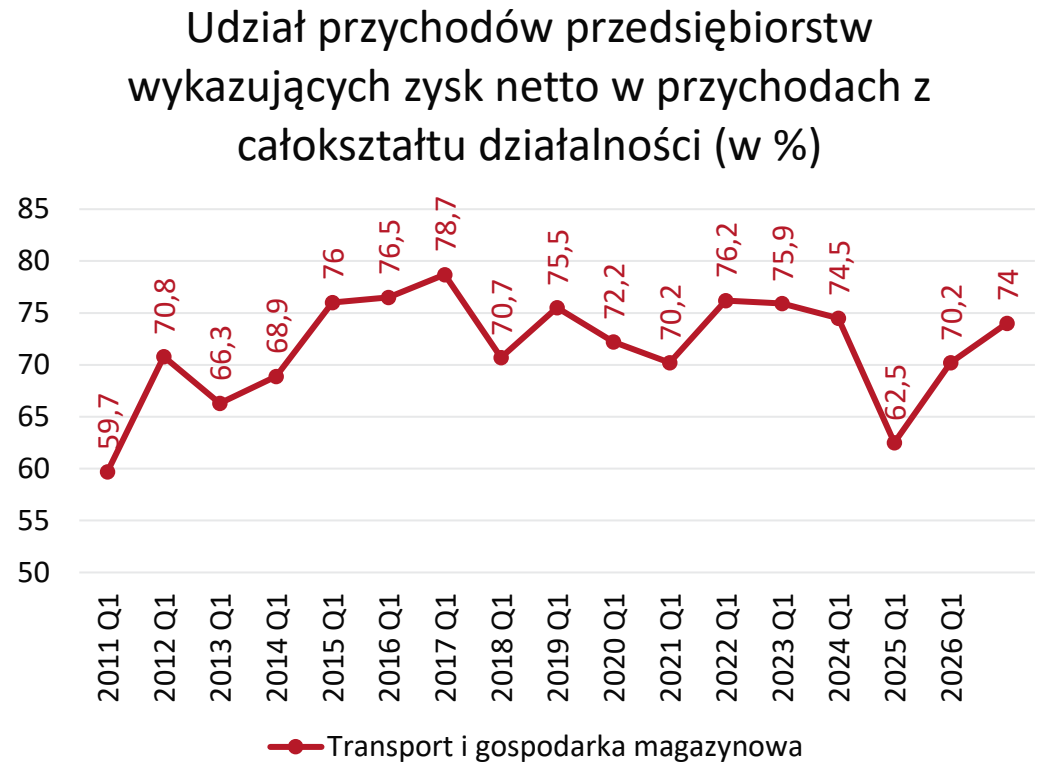
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS; dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

Wzrósł udział przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w ogólnej liczbie przedsiębiorstw w branży transportu i gospodarki magazynowej: do 67,4% w I kw. 2026 po kryzysowym 2024 (59,2% w I kw.).

Po trudnym 2024 udział liczby przedsiębiorstw wykazujących zysk netto wraca do wieloletniej średniej.

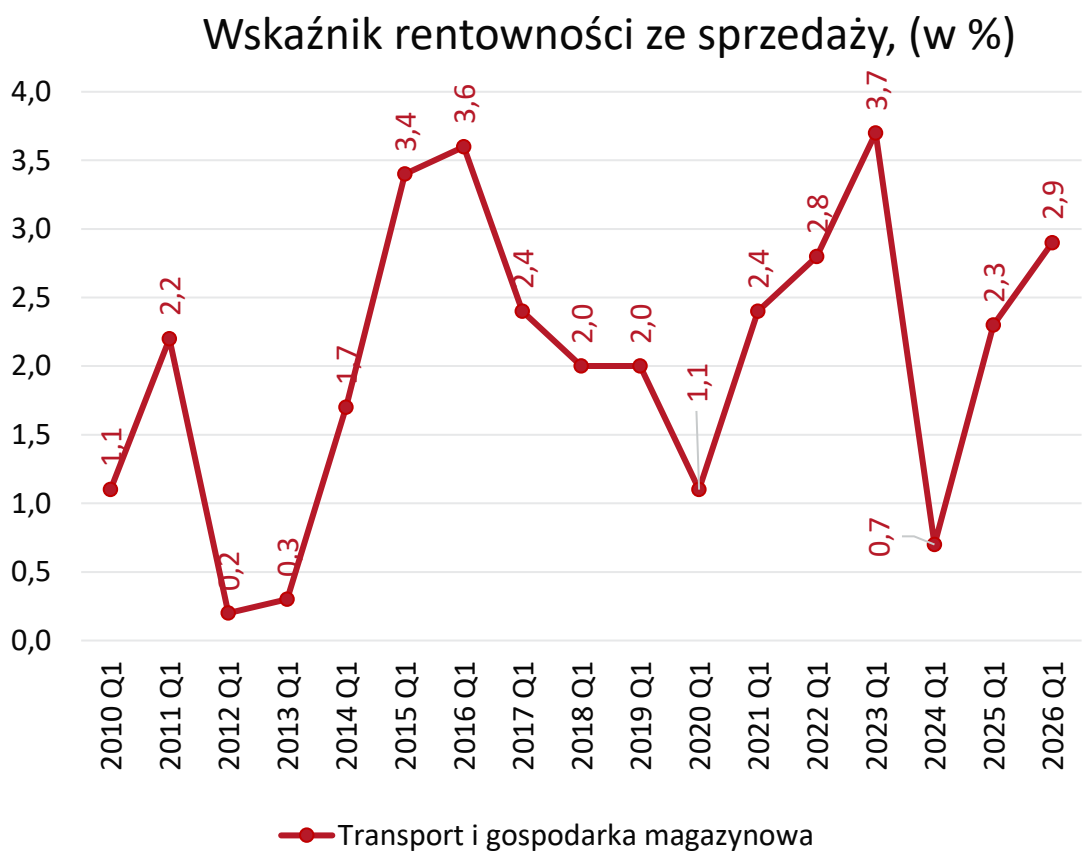


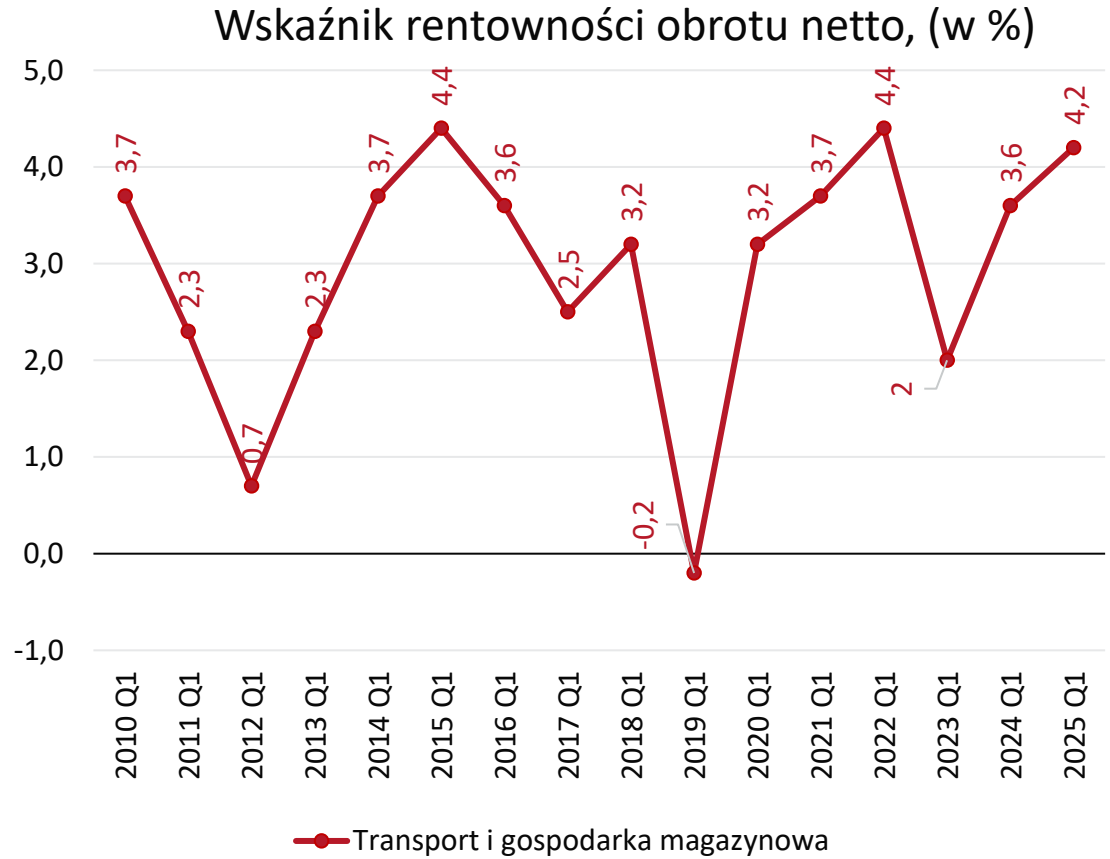
Po trudnym 2024 wzrasta udział przychodów przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w przychodach z całokształtu działalności (z 62,5% w I kw. 2024 do 74% w I kw. 2026)



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

Po załamaniu w 2024 wzrosła rentowność ze sprzedaży w branży transportu i magazynowania: do 2,9% w I kw. 2026 – co jest już dobrym poziomem na tle ostatniej dekady dla tej branży.

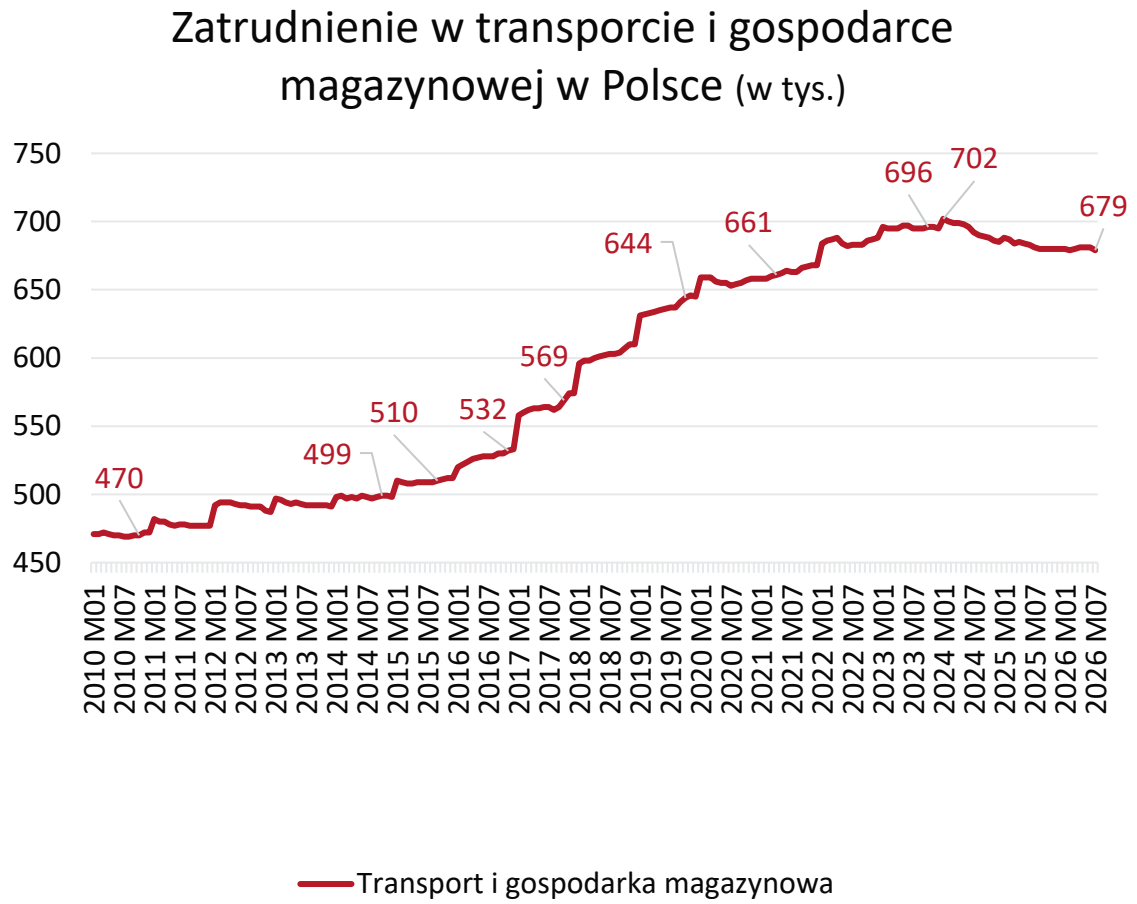


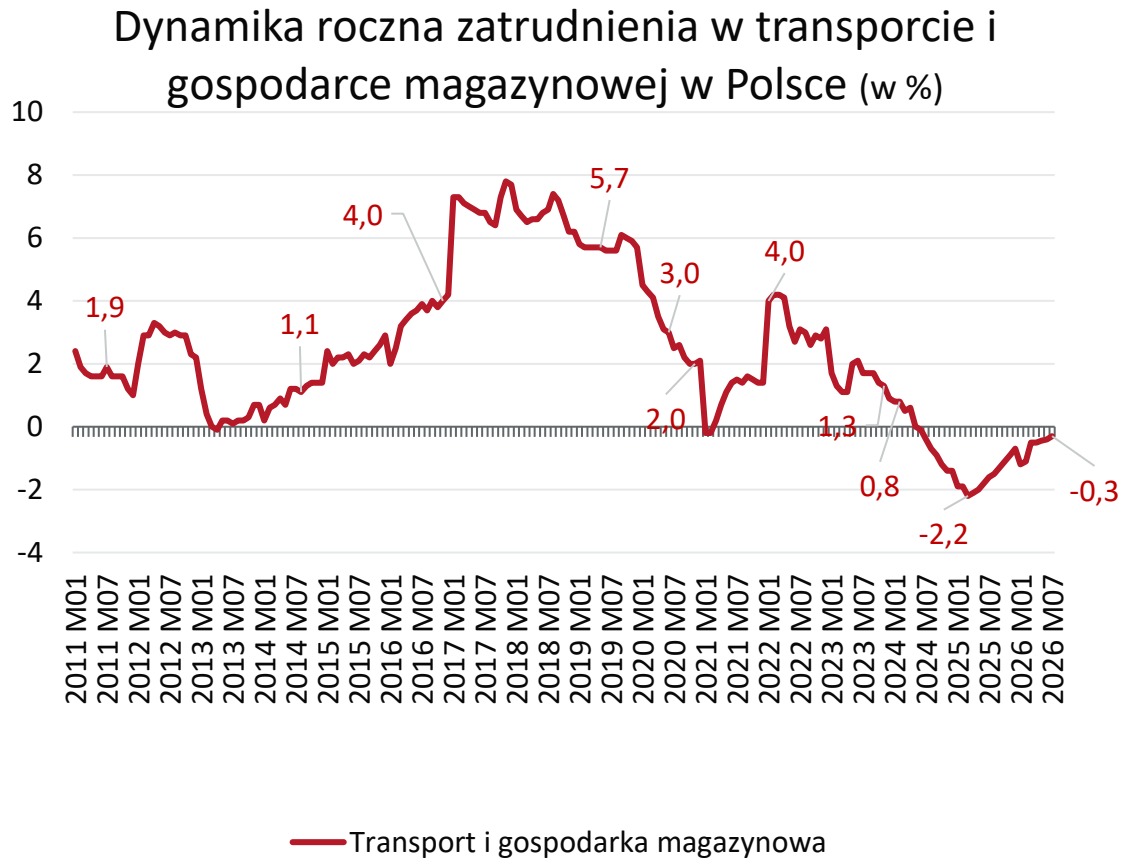


Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

Spada zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej w Polsce: z rekordowego poziom 702 tys. w styczniu 2024 do 679 tys. w lipcu 2026, ale ciągle jest to wysoki poziom w perspektywie długoterminowej.

Tempo spadku zatrudnienia w 2026 osłabło (-0,3% r/r w lipcu) w porównaniu z 2025 (nawet -2,2% r/r w marcu).



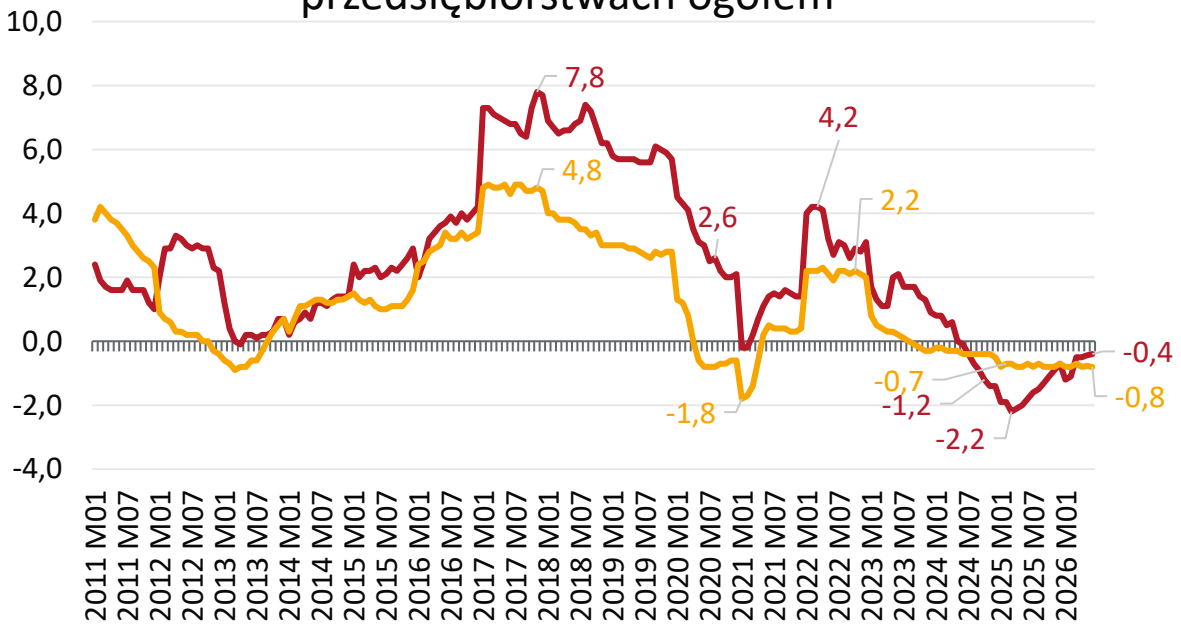


Źródło: GUS, zatrudnienie dotyczy podmiotów gospodarki zatrudniających 10 i więcej osób

W lipcu 2026 spadek zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej (-0,3% r/r) był wolniejszy od spadku w sektorze przedsiębiorstw ogółem (-0,7% r/r), po tym jak w 2025 był wyraźnie głębszy.

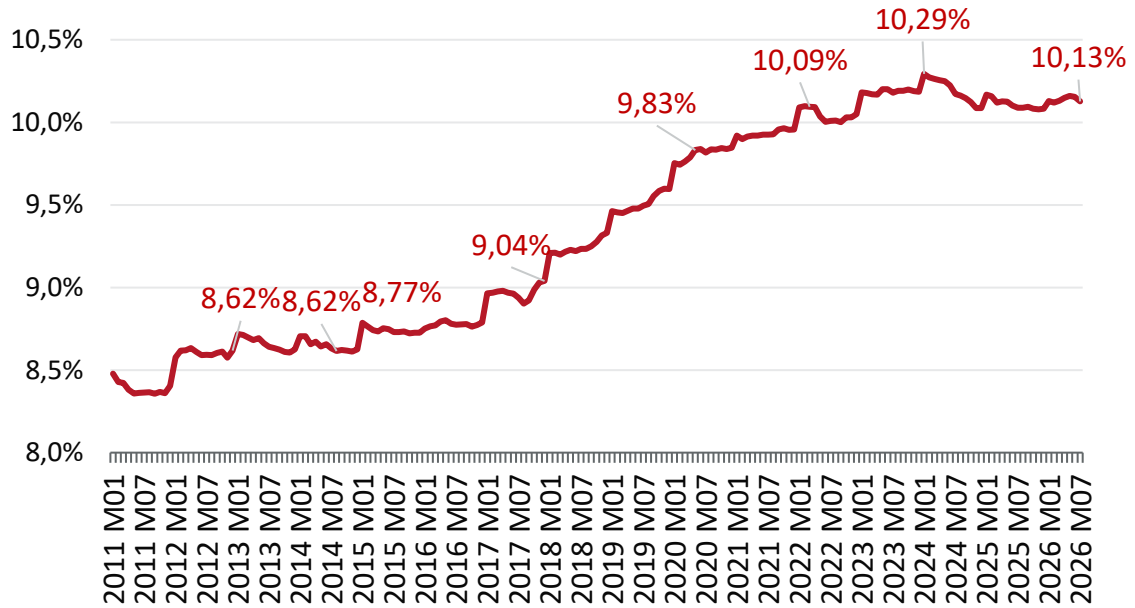
Od 2 półrocza 2014 do 2 półrocza 2024 wzrost zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej był szybszy niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem.

Dynamika roczna zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej na tle zatrudnienia w przedsiębiorstwach ogółem



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

Udział zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej na tle zatrudnienia w przedsiębiorstwach ogółem



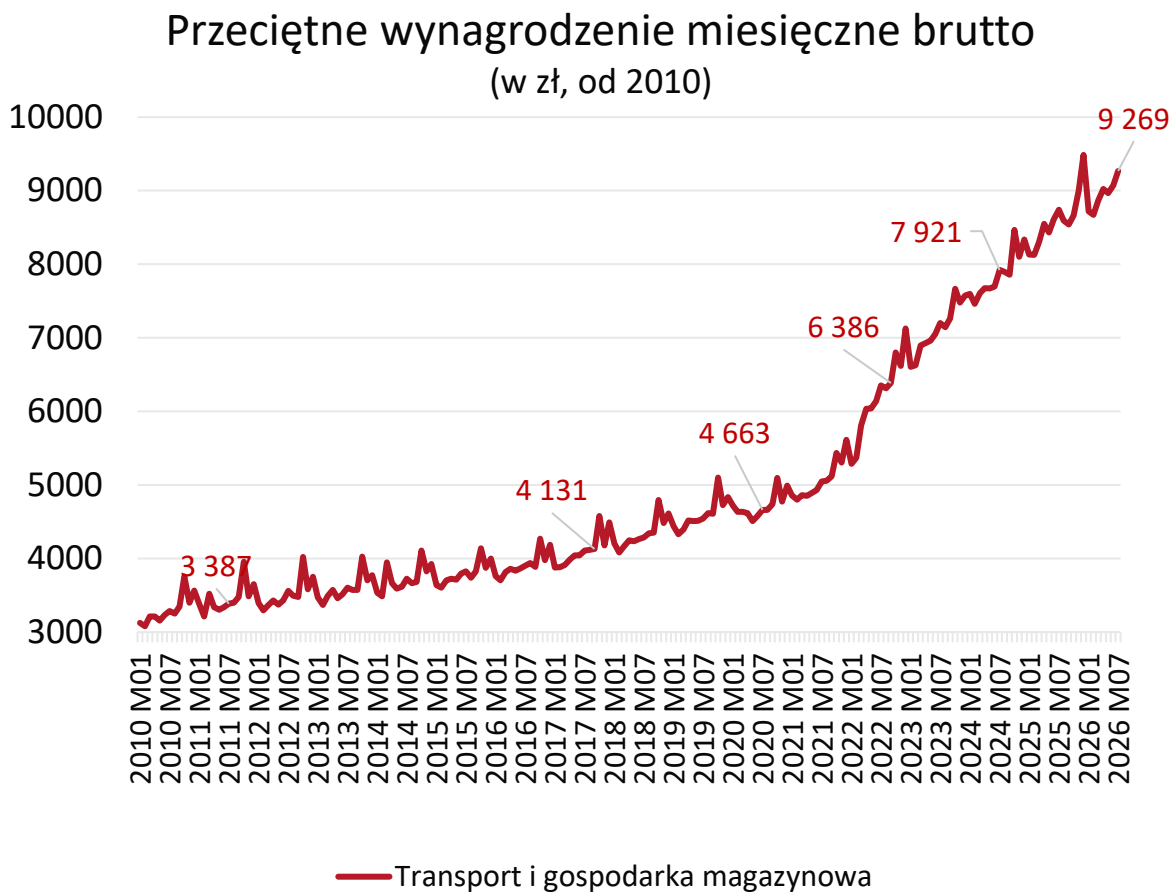
Transport i gospodarka magazynowa Sektor przedsiębiorstw

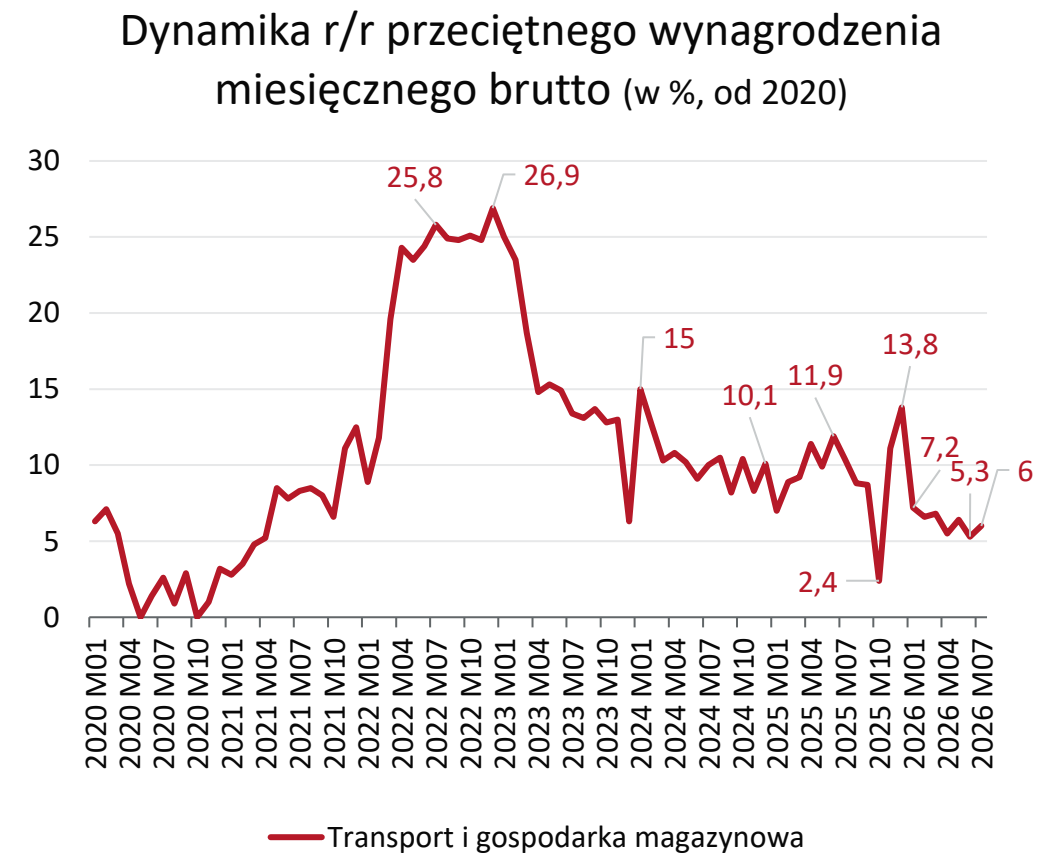
* - Poza gospodarstwami indywidualnymi w rolnictwie i jednostkami budżetowymi prowadzącymi działalność w zakresie obrony narodowej oraz bezpieczeństwa publicznego.

Źródło: GUS

Spada tempo wzrostu wynagrodzeń w sektorze transportu i gospodarki magazynowej (nominalnie): +6,0% r/r w lipcu 2026 wobec +10,4% r/r w lipcu 2025.

W 2026 miesięczne tempo wzrostu wynagrodzeń w transporcie i magazynowaniu kształtowało się w przedziale 7,2%-5,3% r/r. W rekordowym 2022 wynosiło nawet ponad 26% r/r.



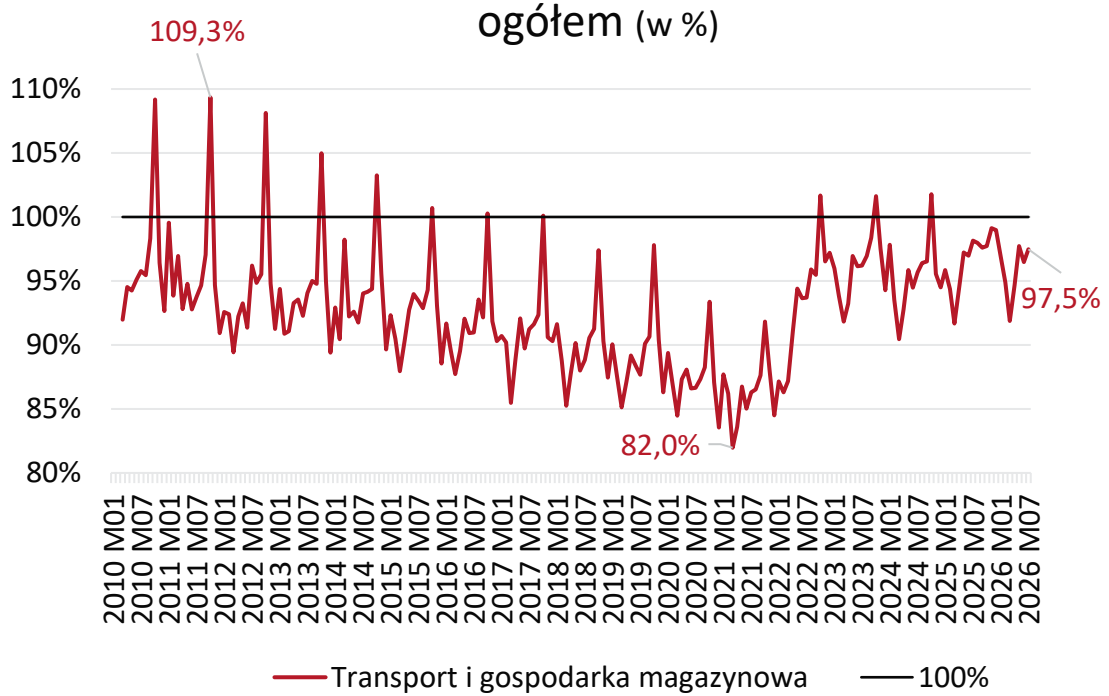


Źródło: GUS

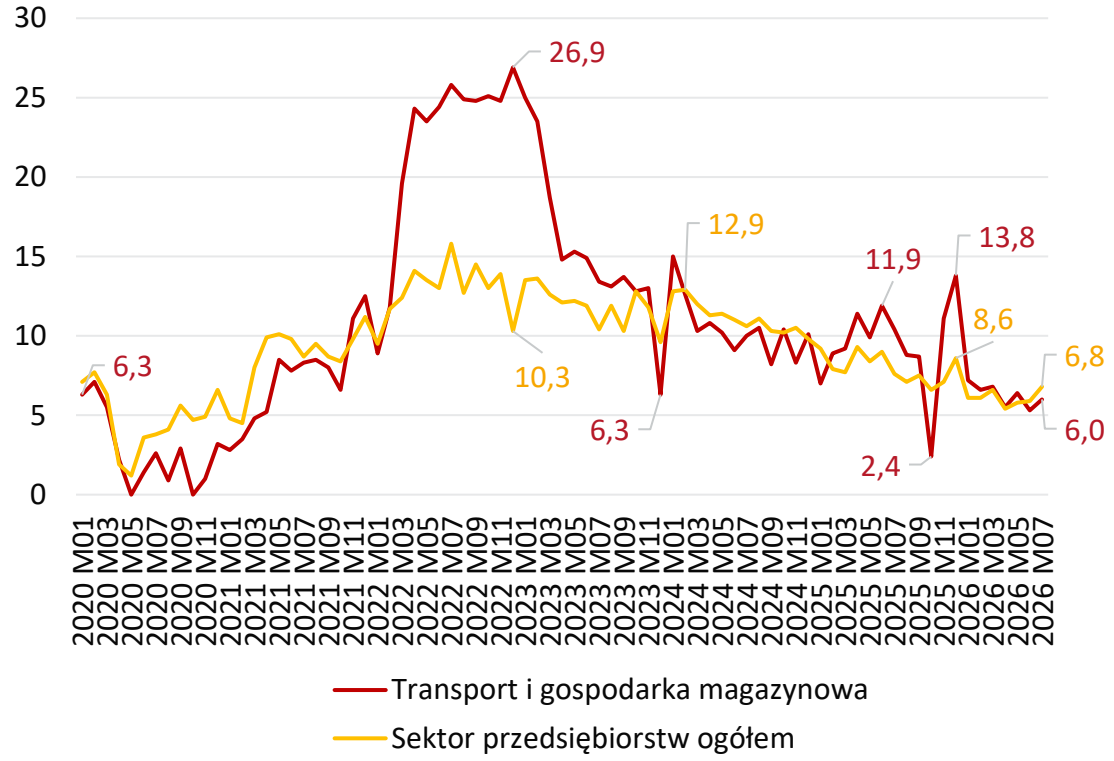
Niższe przeciętne miesięczne wynagrodzenie w transporcie i gospodarce magazynowej niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem (w lipcu 2026 udział stanowił 97,5%).

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

Stosunek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w transporcie i magazynowaniu do sektora przedsiębiorstw ogółem (w %)



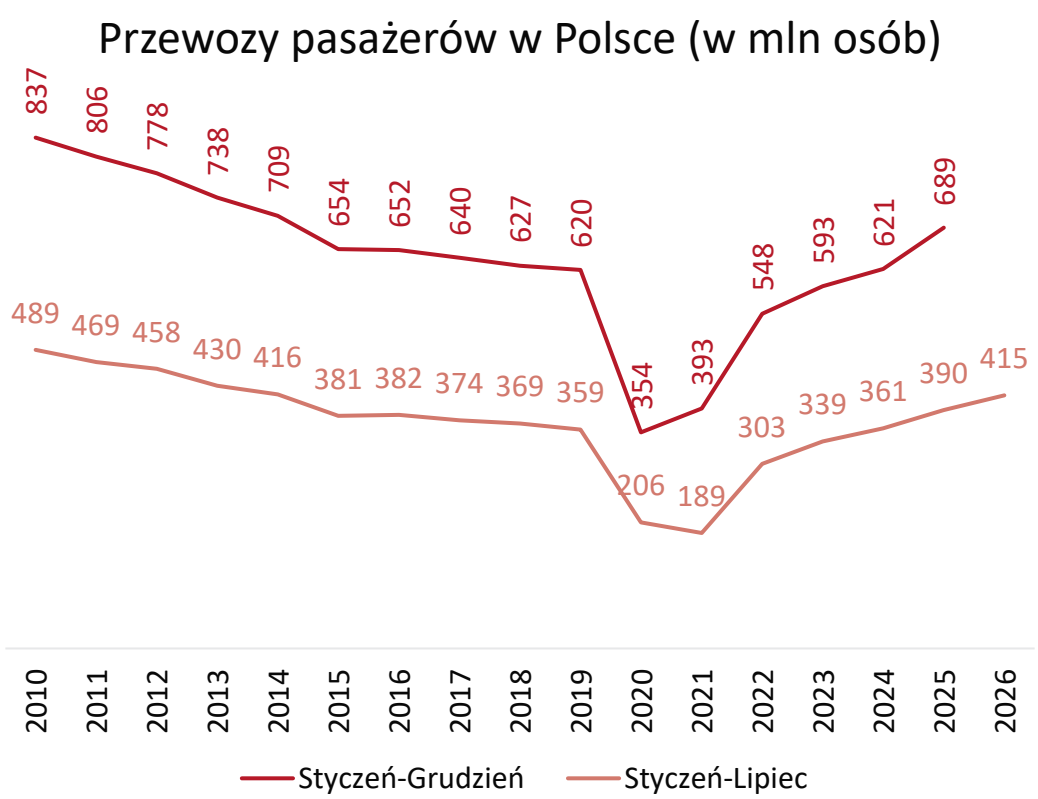
Dynamika roczna przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia (w %, od 2020)

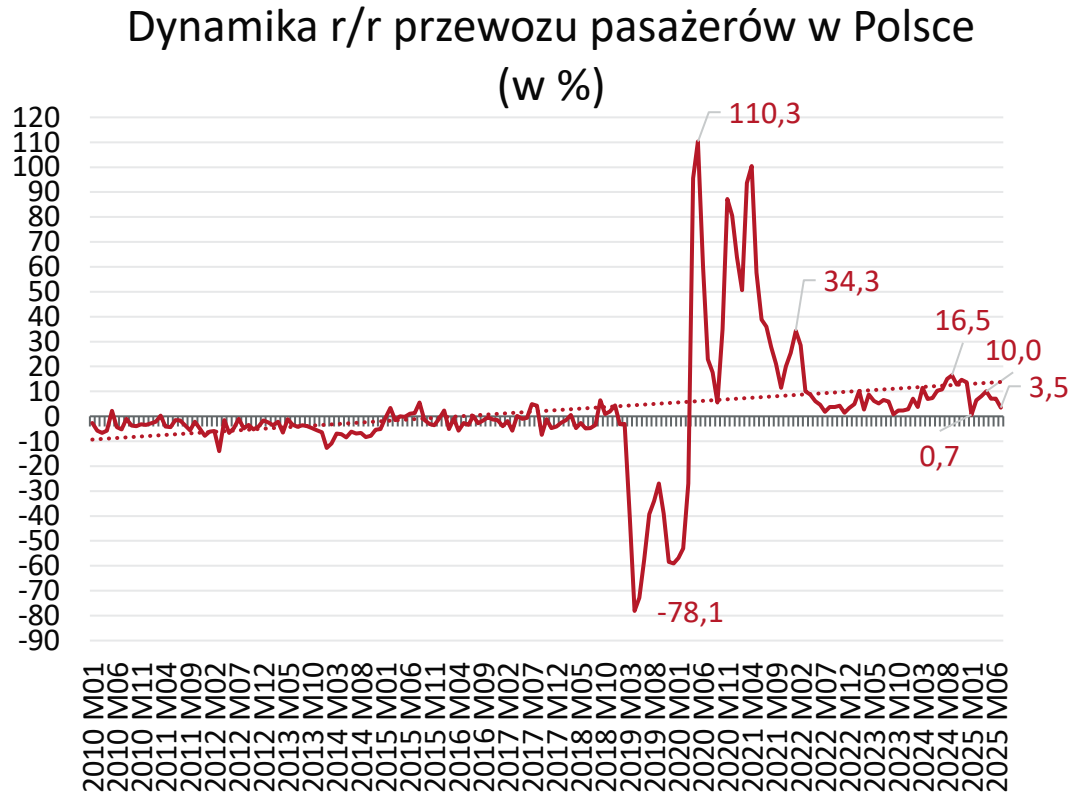


Źródło: GUS

Od stycznia do lipca 2026 r. wzrósł transport pasażerów w Polsce (415 mln osób, +6,2% r/r) i osiągnął najwyższy poziom od 2014 r.

Przewozy pasażerów w Polsce rosną nieprzerwanie od załamania w latach 2020-2021 wywołanego wybuchem pandemii Covid-19.





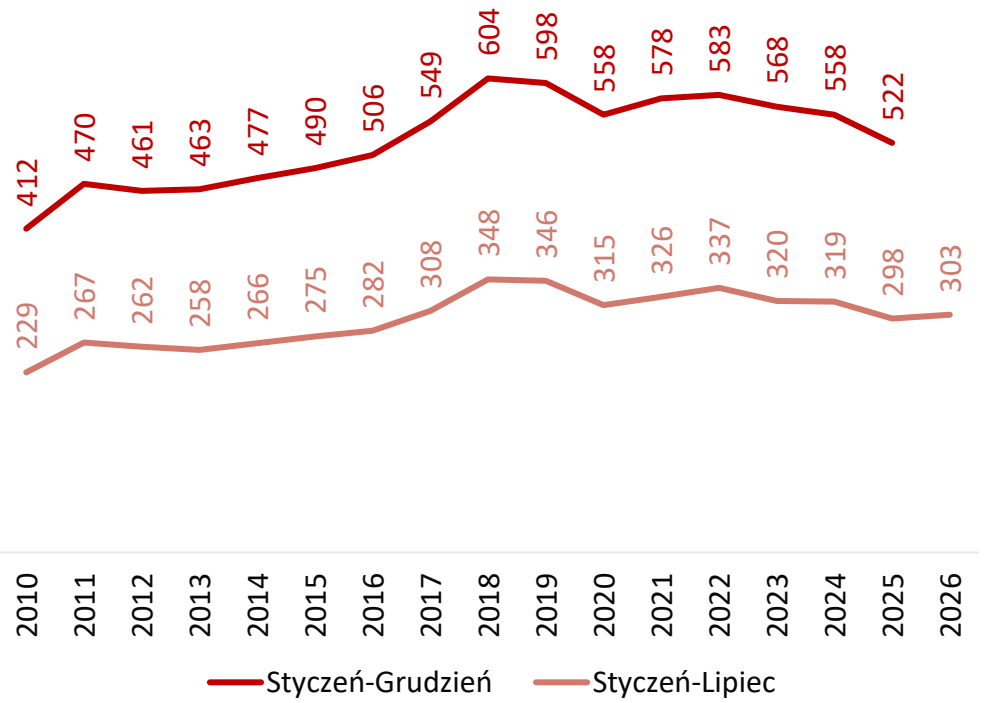
Źródło: GUS

Od stycznia do lipca 2026 r. wzrósł transport ładunków w Polsce (303 mln ton, +1,6% r/r)*, po słabych na tle ostatniej dekady wynikach w 2025.

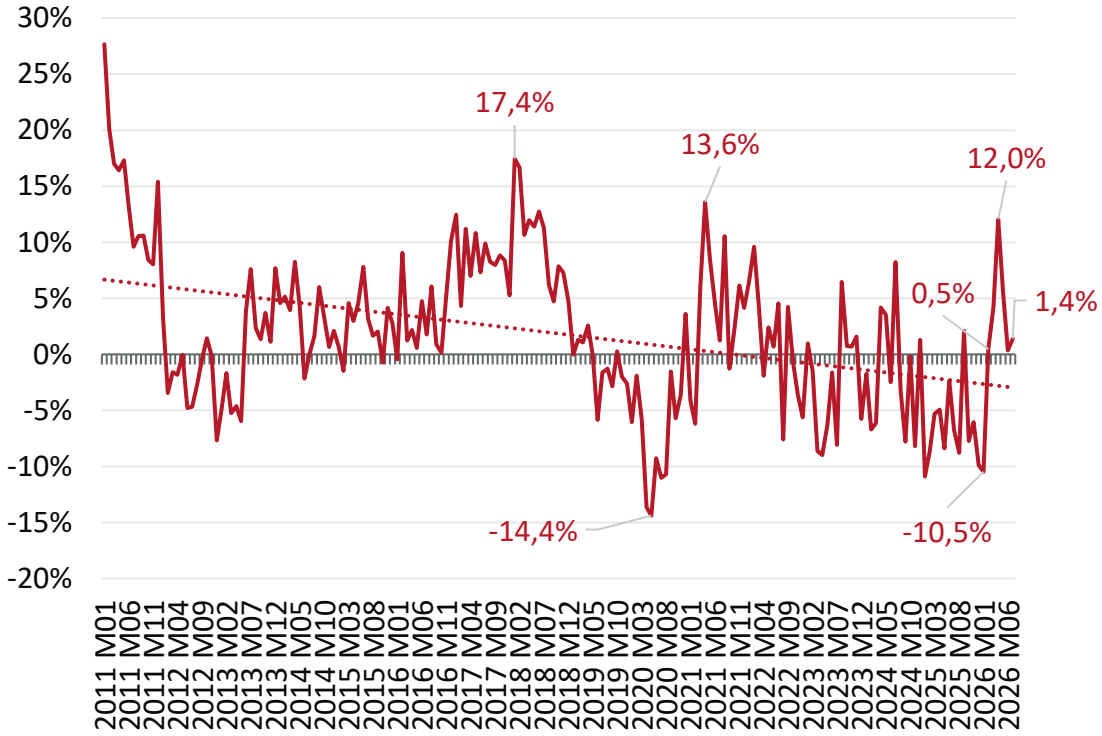
W 2025 przewozy ładunków w Polsce spadły (522 mln ton, -6,5% r/r) do najniższego poziomu od 2016. Szczyty przewozu ładunków w Polsce odnotowano w 2018 (604 mln ton) oraz 2022 (583 mln ton).

Po wyjątkowo słabych wynikach w styczniu br. (-10,5% r/r) od lutego trwa ożywienie w przewozach ładunków w Polsce (w lipcu br. +1,4% r/r*).

Przewozy ładunków w Polsce (w mln ton)



Dynamika r/r przewozu ładunków w Polsce*

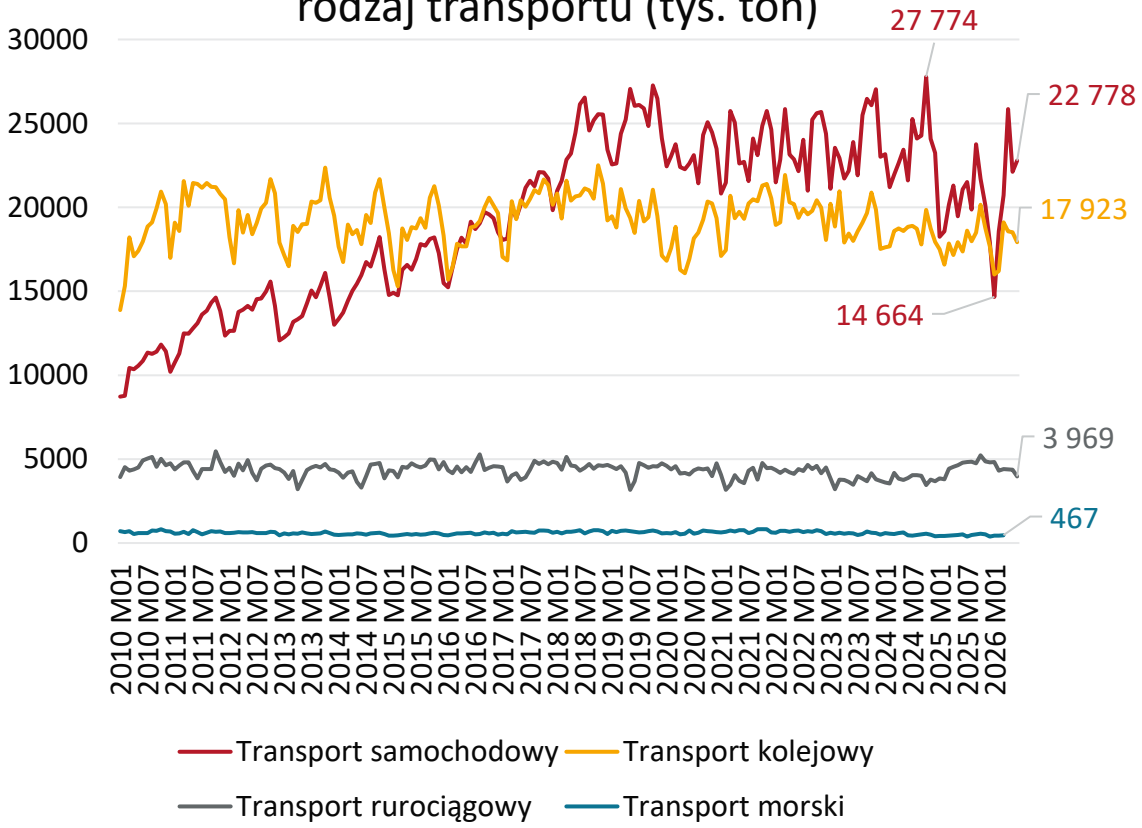


Źródło: GUS; * dane od kwietnia 2026 nie obejmują transportu morskiego (brak danych)

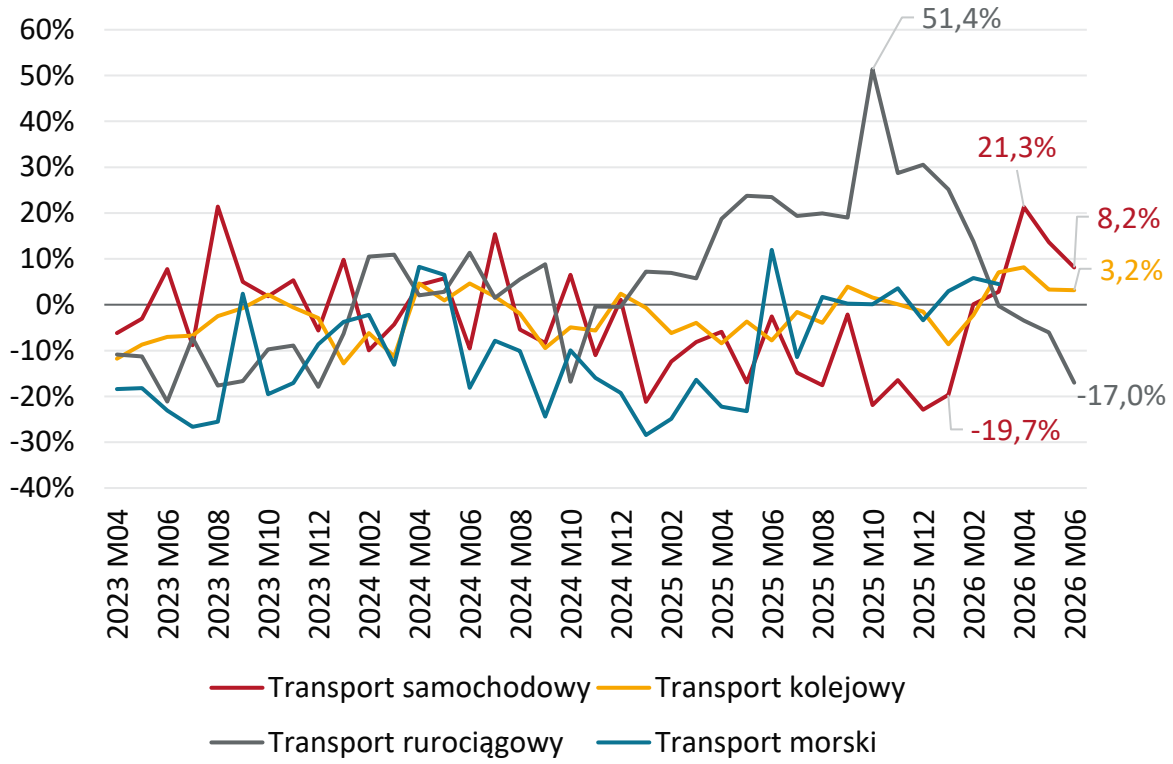
Po słabych wynikach w 2025 oraz styczniu 2026, obserwujemy ożywienie w transporcie samochodowym oraz kolejowym, natomiast transport rurociągowy słabnie po okresie intensywnych wzrostów (w tonach).

W II kw. br. transport samochodowy z dynamicznym wzrostem: w kwietniu (+21,3% r/r), maju (+33,5% r/r), czerwcu (+8,2% r/r).

Przewóz ładunków w Polsce w podziale na rodzaj transportu (tys. ton)



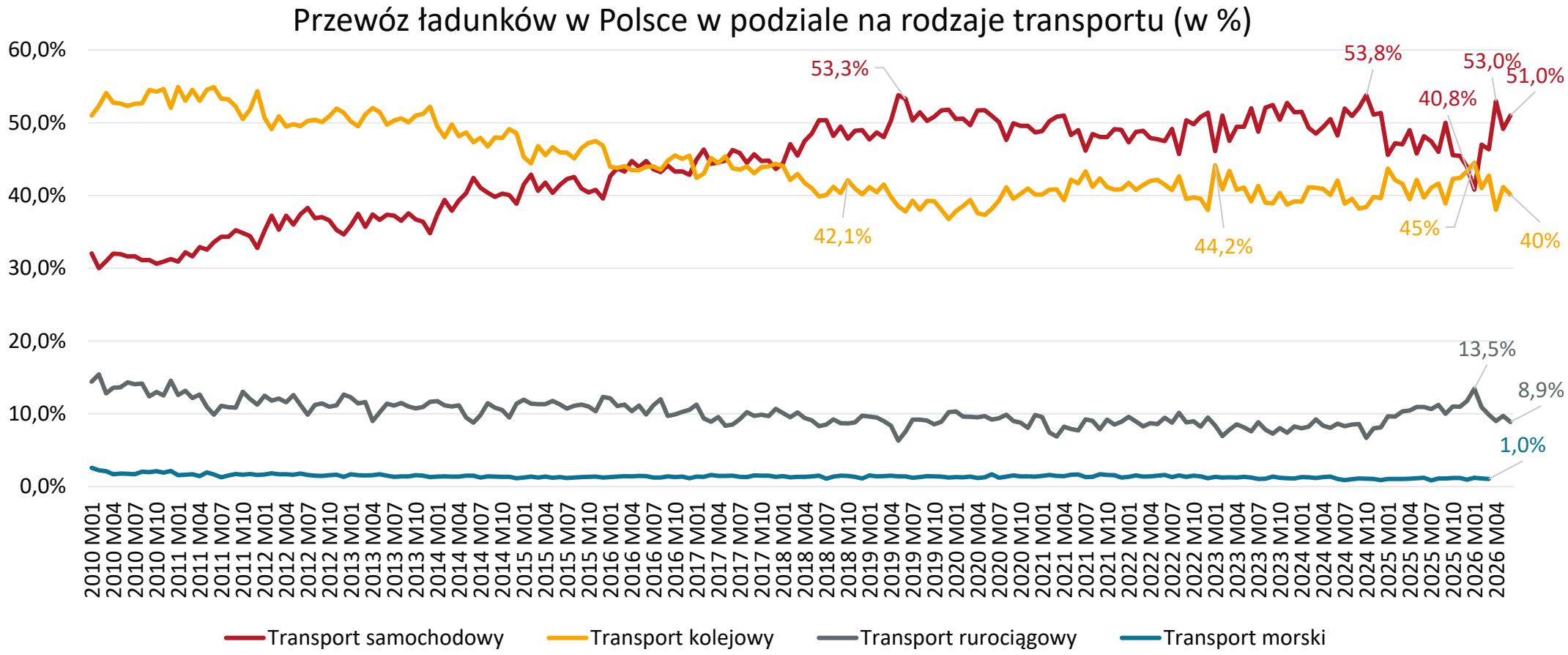
Dynamika r/r przewóz ładunków w Polsce w podziale na rodzaj transportu (w %)



Źródło: GUS, * dane od kwietnia 2026 nie obejmują transportu morskiego (brak danych)

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

W 2025 udział transportu samochodowego w przewozach ładunków był najniższy od 8 lat, ale w 2026 jego udział ponownie wzrósł do ok. 50%.*

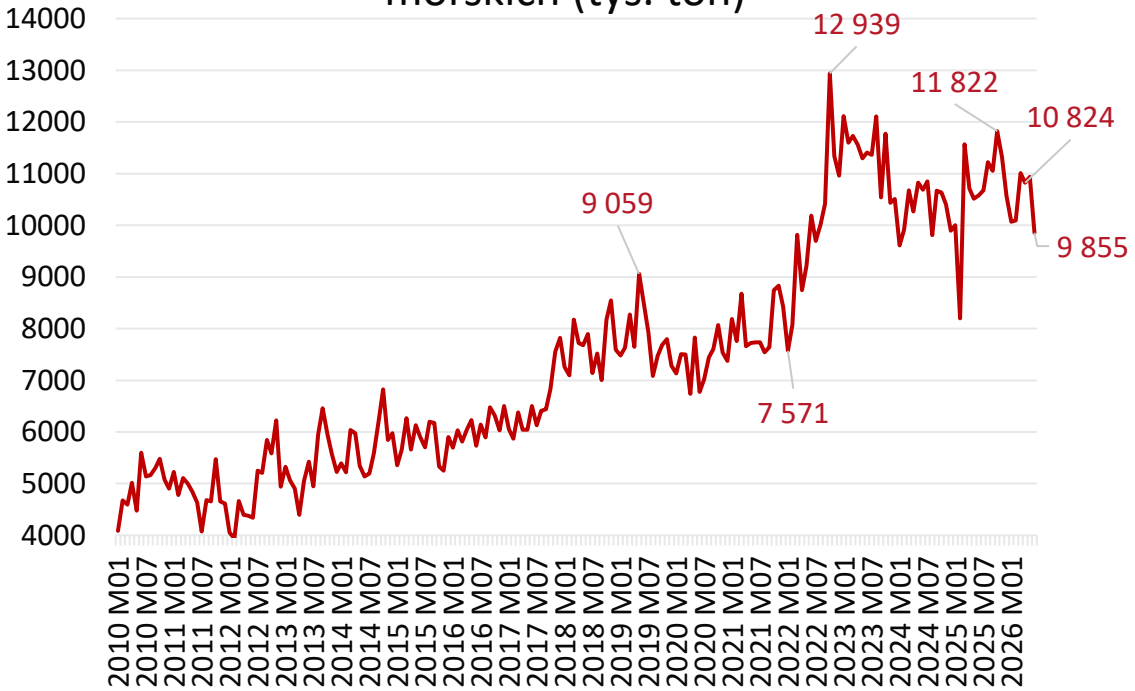


Źródło: * dane od kwietnia 2026 nie obejmują transportu morskiego (brak danych).

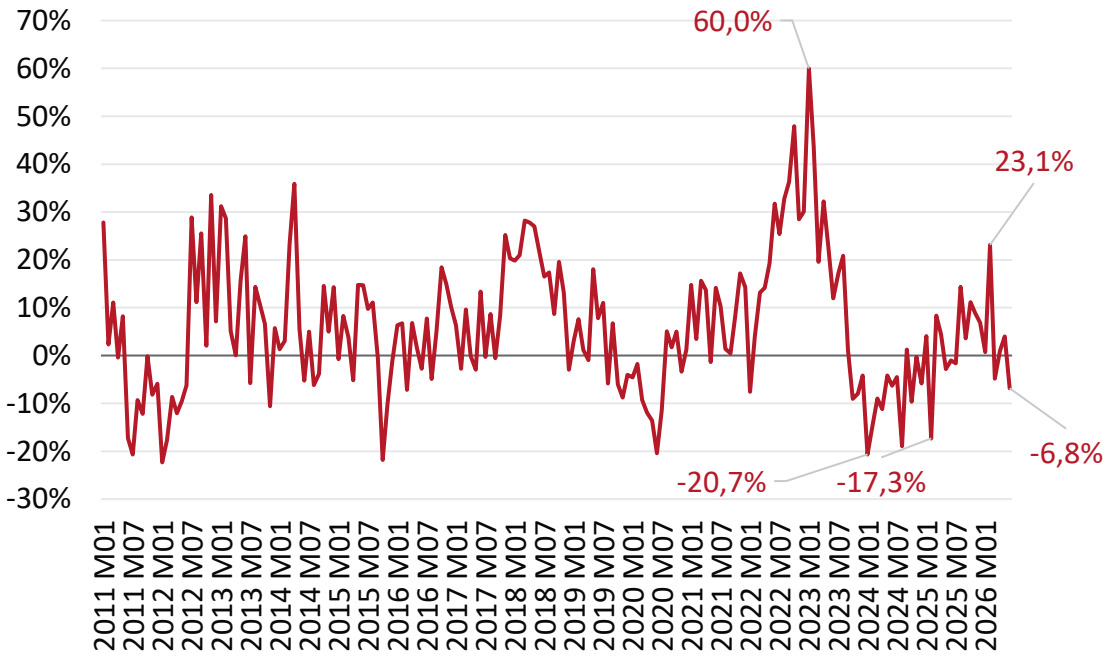
W I półroczu 2026 przeładunek ładunków w polskich portach morskich wzrósł (+2,0% r/r,), pomimo spadku w dominującym ładunku tj. ropie naftowej (-7,9% r/r).

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).

Ładunki załadowane i wyładowane w portach morskich (tys. ton)



Dynamika r/r w ładunkach załadowanych i wyładowanych w portach morskich (w %)

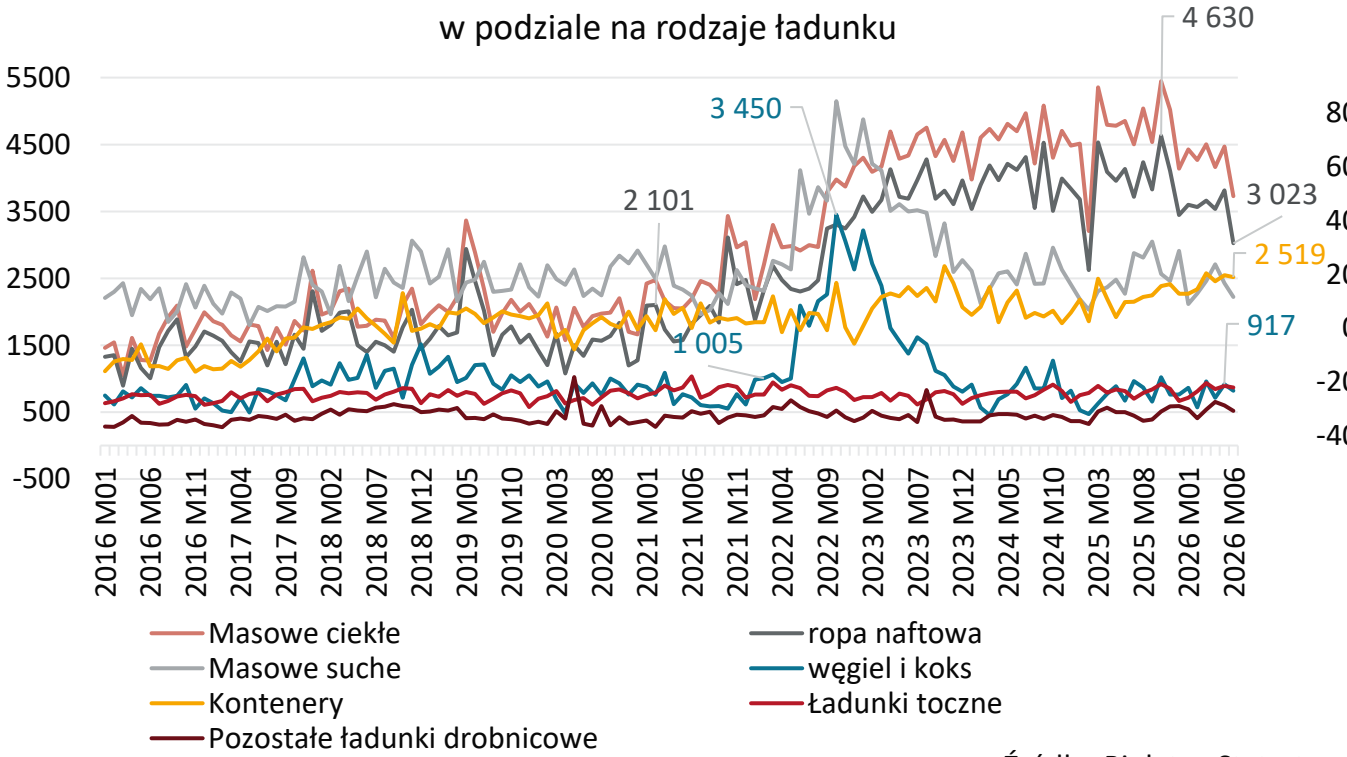


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

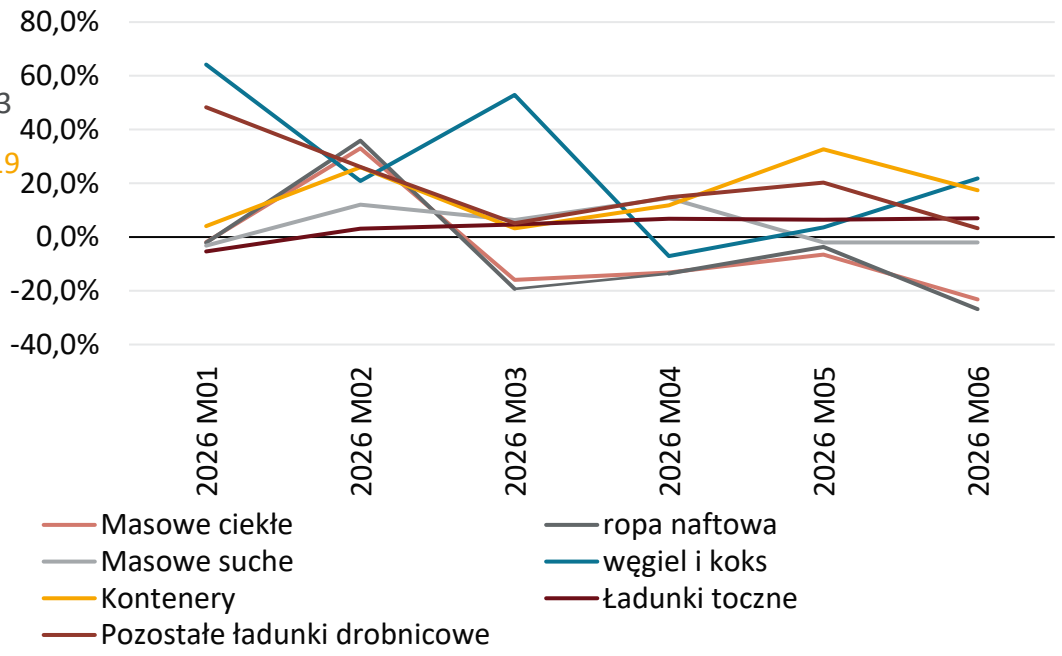
W 2026 w polskich portach morskich spadł przeładunek ropy naftowej (-7,9% r/r), natomiast wzrósł węgla i koksu (+22,6% r/r), kontenerów (+15,0% r/r), ładunków tocznych (+3,9% r/r) oraz pozostałych ładunków drobnicowych (+17,7% r/r).

Pod względem rodzaju przeładowanych ładunków w okresie styczeń-czerwiec 2026 r., największy udział stanowiły masowe ciekłe (41%) w tym ropa naftowa (34%), następnie kontenery (23%), masowe suche (23%) w tym węgiel i koks (8%), ładunki tłoczne (8%) i pozostałe ładunki drobnicowe (5%).

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



Dynamika r/r ładunków załadowanych i wyładowanych w polskich portach morskich w podziale na rodzaje ładunku w 2026

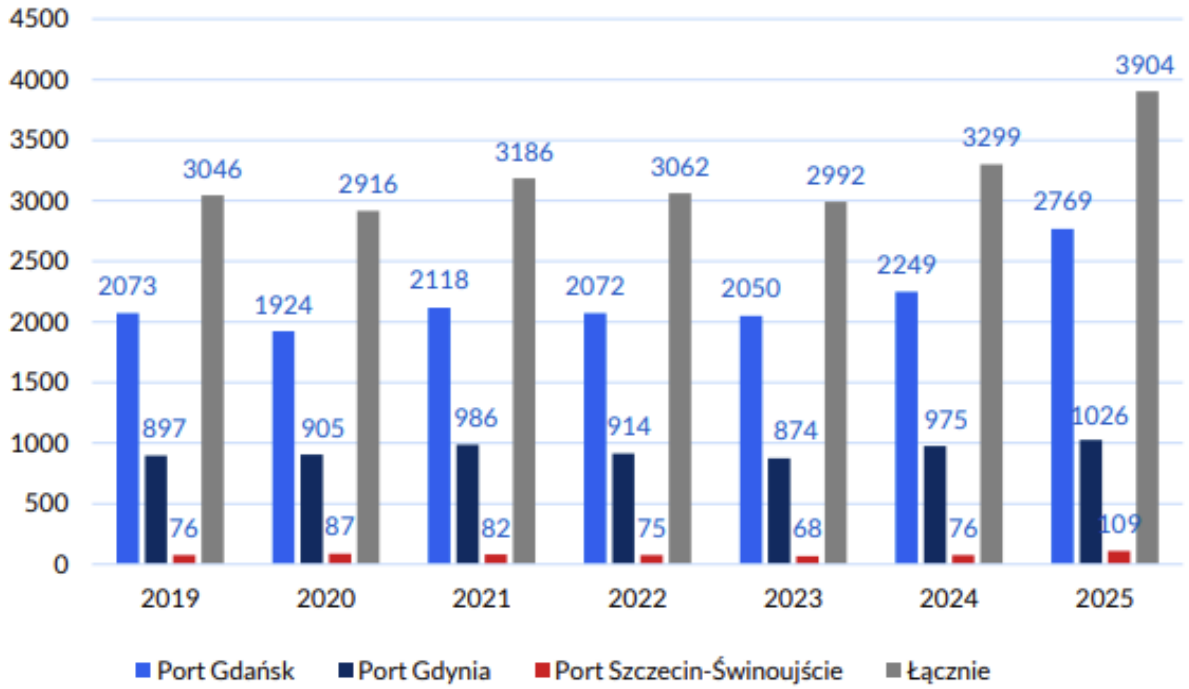


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

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)



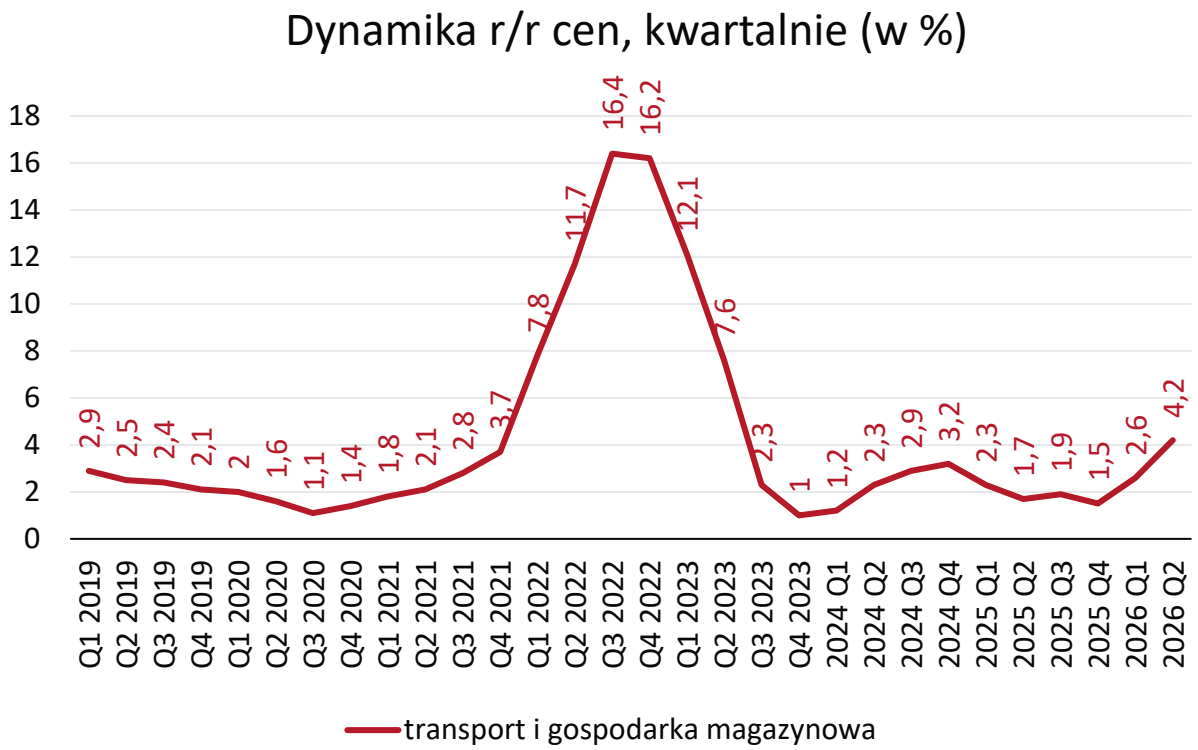
Wszystkie trzy główne polskie porty morskie odnotowały wzrost przeładunków kontenerów w 2025:

- 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

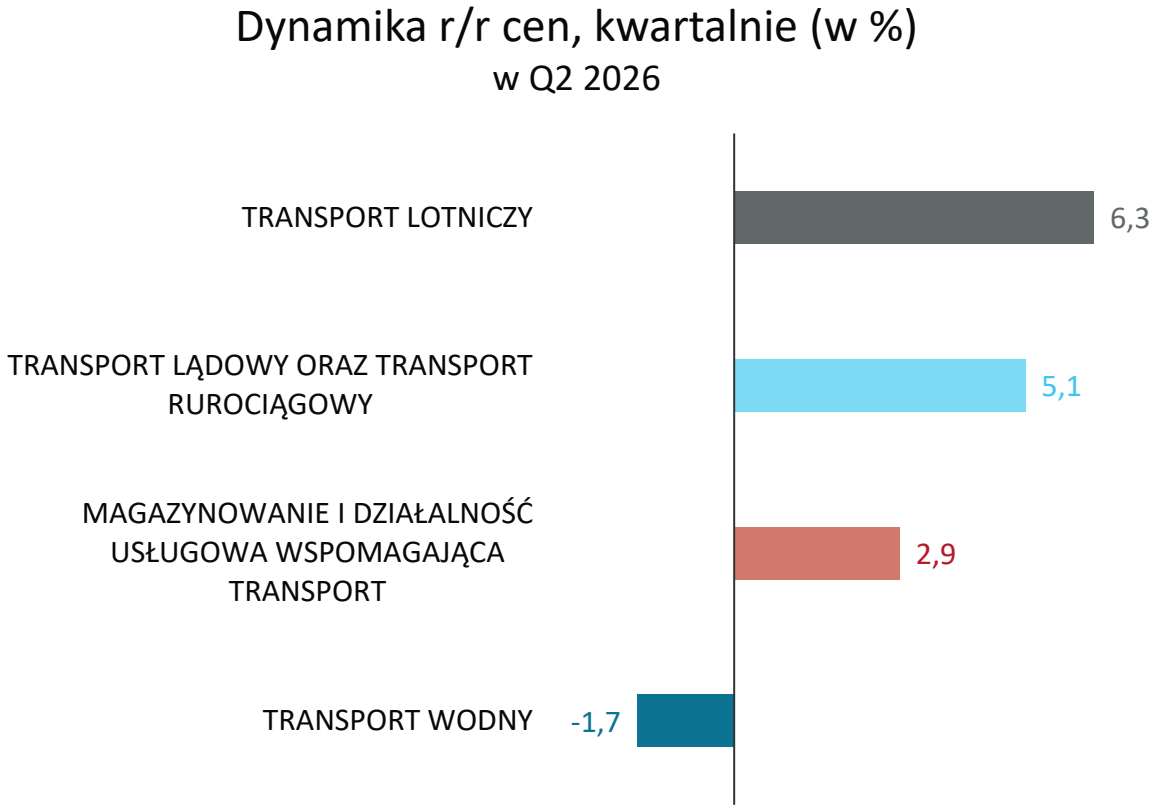
Źródło: Przewozy intermodalne w 2025 r., Urząd Transportu Kolejowego

W II kw. 2026 (+4,2% r/r) przyśpieszył wzrost cen usług w transporcie (spowodowany m.in. przez wzrost cen paliwa i opłat drogowych w Europie), po okresie ich spadku w 2025.

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



W II kw. 2026 najwyższy wzrost cen usług w transporcie lotniczym.

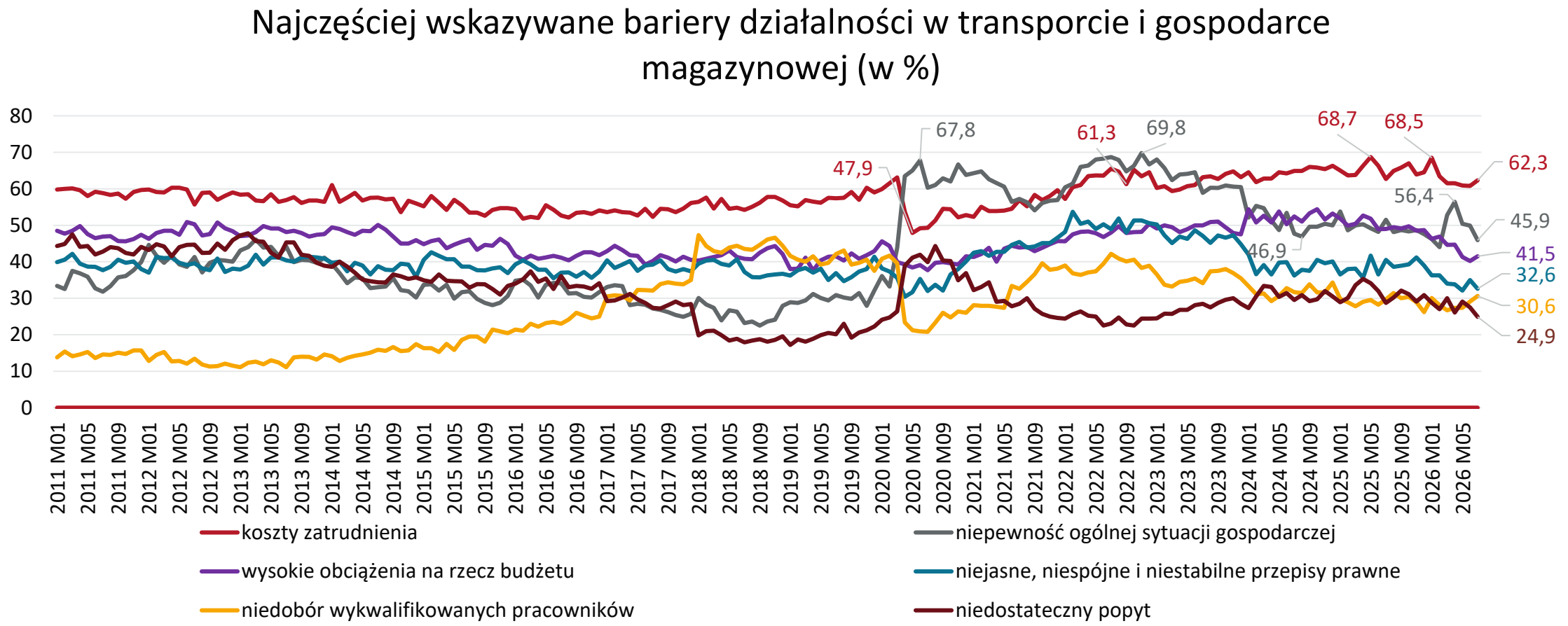


Źródło: GUS

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

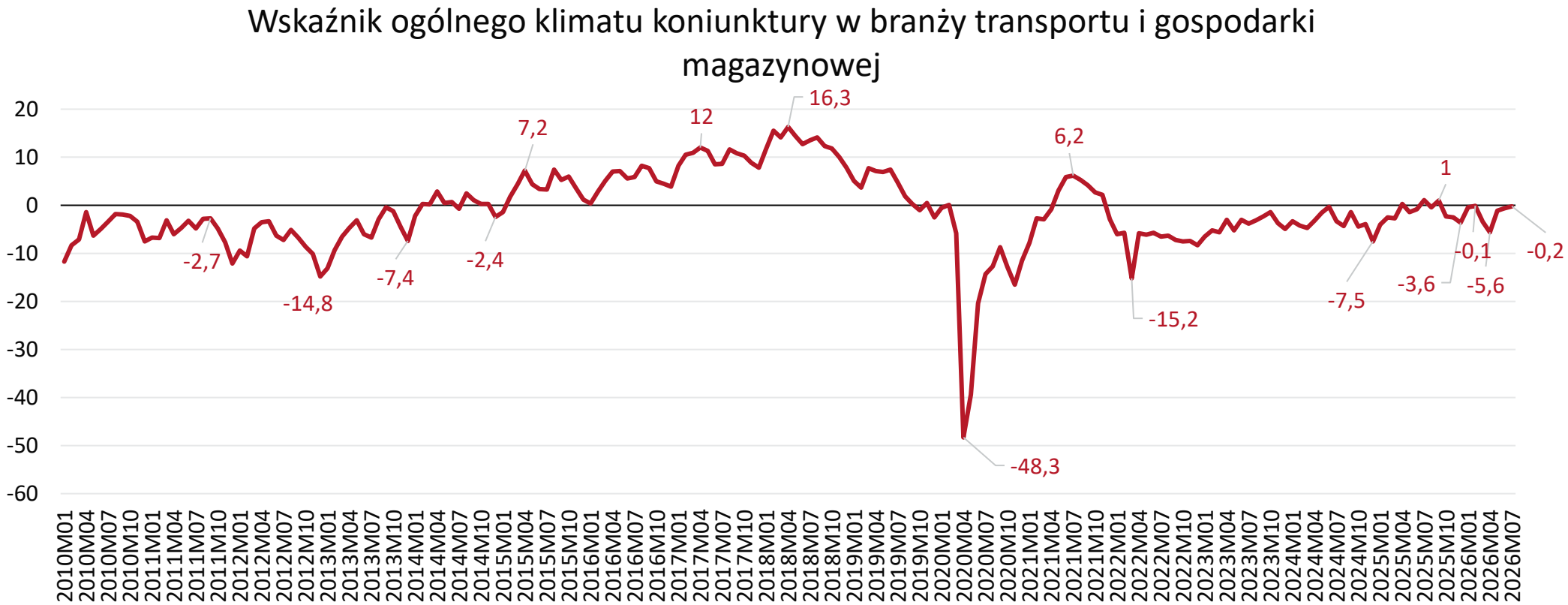
Problem ten był na historycznie najwyższym poziomie w maju 2025 (68,7%), a w lipcu 2026 kształtował się powyżej 60% (62,3%).

W kwietniu 2026 pogorszył się odczyt dot. niepewności ogólnej sytuacji gospodarczej (56,4), do najgorszego poziomu od grudnia 2023 (60,5), ale w lipcu 2026 sytuacja była już wyraźnie lepsza (45,9).



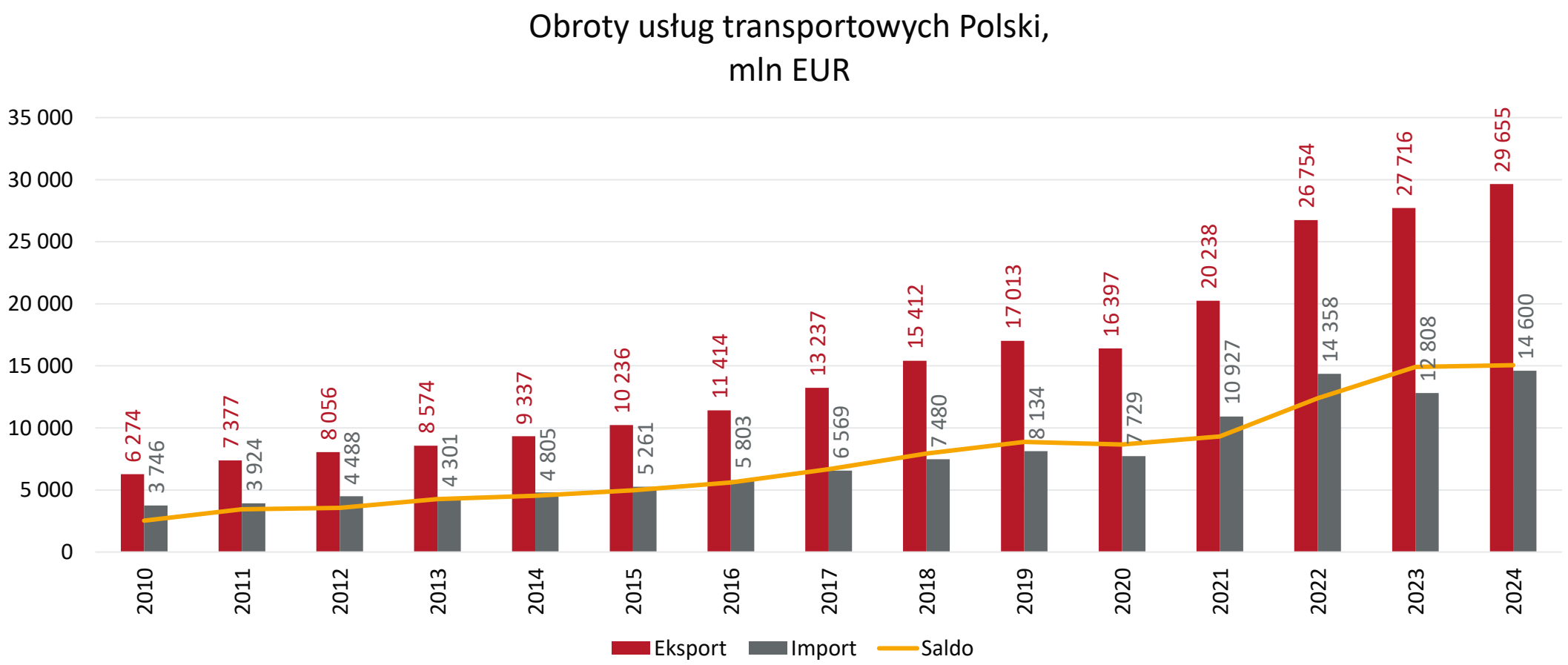
Źródło: GUS, dane na podstawie ankiet

Klimat koniunktury w branży transportu i gospodarki magazynowej w lipcu 2026 (-0,2) poprawił się, po osłabieniu w kwietniu 2026 (-5,6).



Źródło danych: GUS
Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury: Wskaźnik złożony odzwierciedlający stan gospodarki. Obliczany jest jako średnia arytmetyczna sald odpowiedzi na pytania z ankiety miesięcznej dotyczące bieżącej i przewidywanej sytuacji gospodarczej przedsiębiorstwa. Gdy wskaźnik jest większy od zera odnotowywany jest "dobry" klimat koniunktury. W przeciwnym wypadku klimat jest oceniany jako "zły".

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

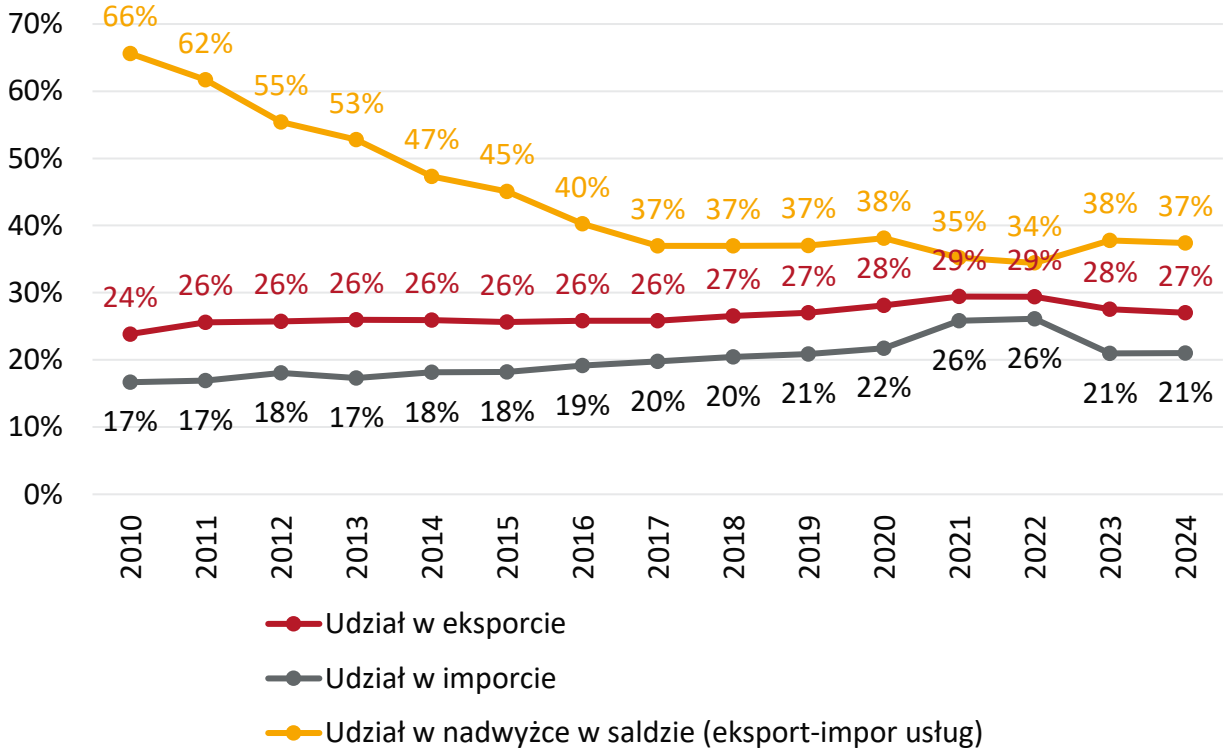


Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

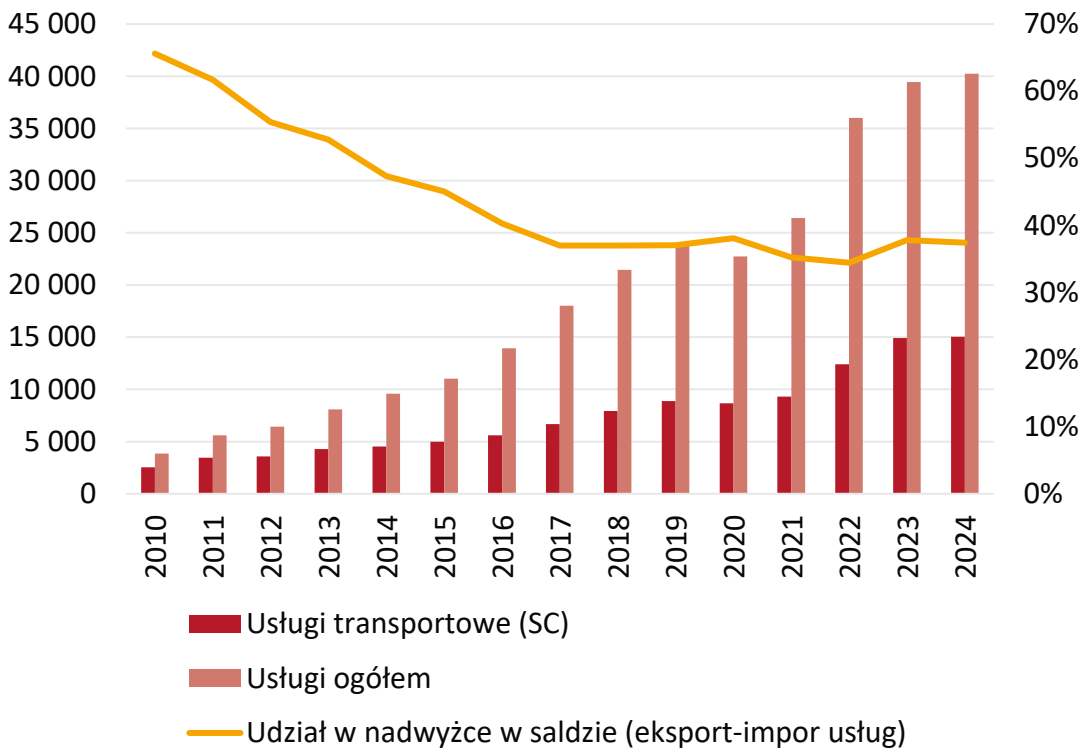
Duże znacznie usług transportowych w eksporcie usług z Polski (27% w 2024).

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

Udział usług transportowych w obrocie usługowym Polski ogółem (%)

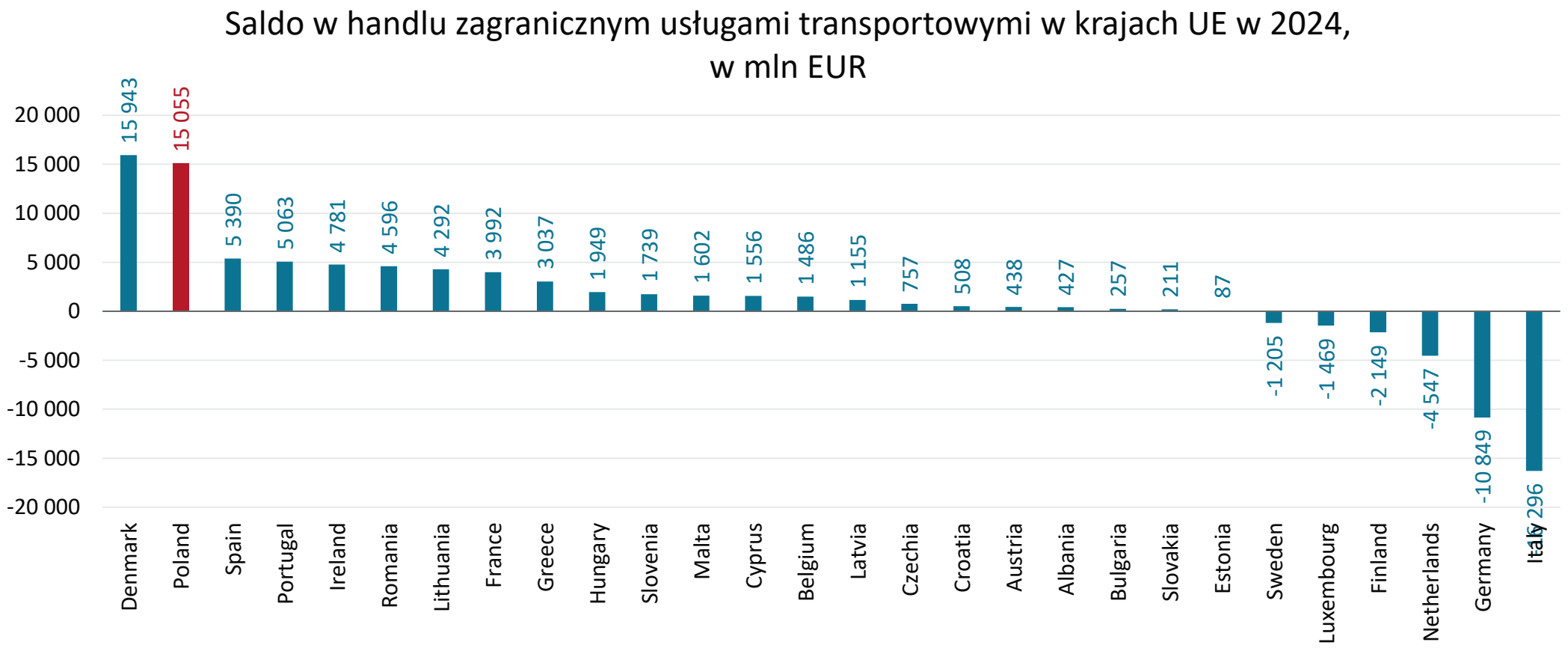


Saldo w obrocie usługowym z Polski, mln EUR



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

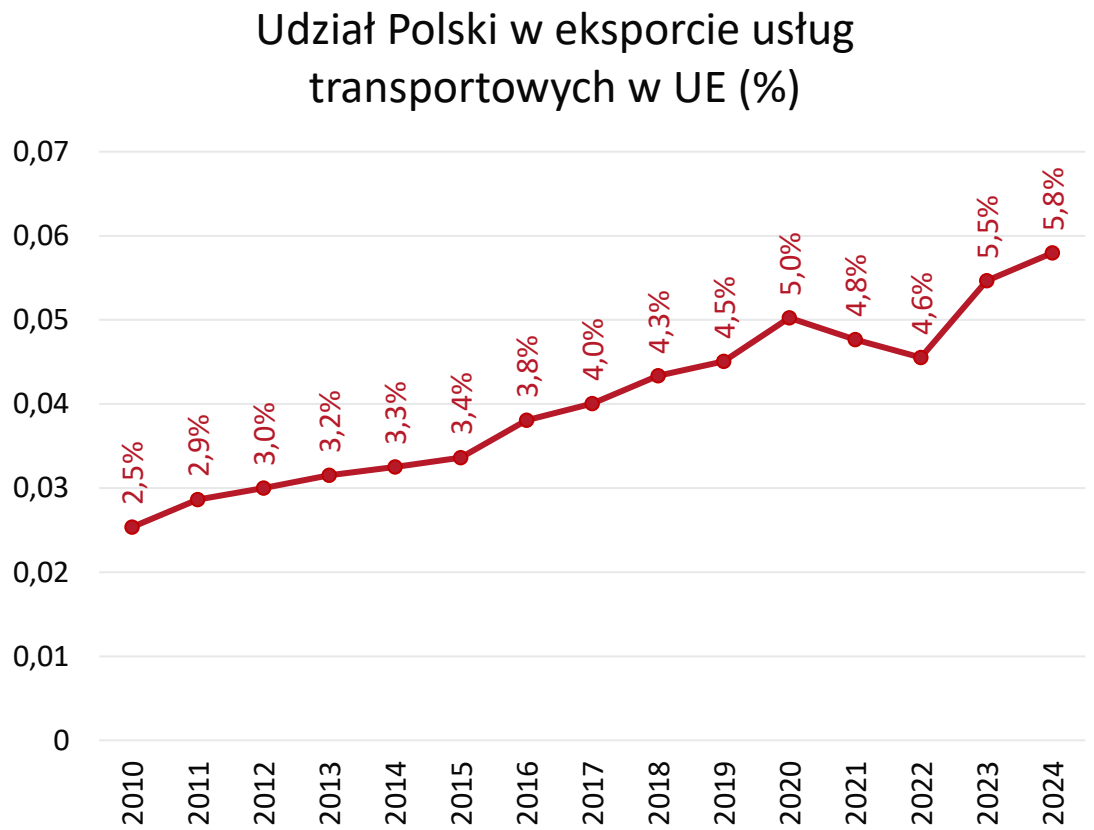
Polska, obok Danii, ma największe dodatnie saldo w handlu zagranicznym usługami transportowymi w UE - w 2024 przekraczające 15 mld EUR.



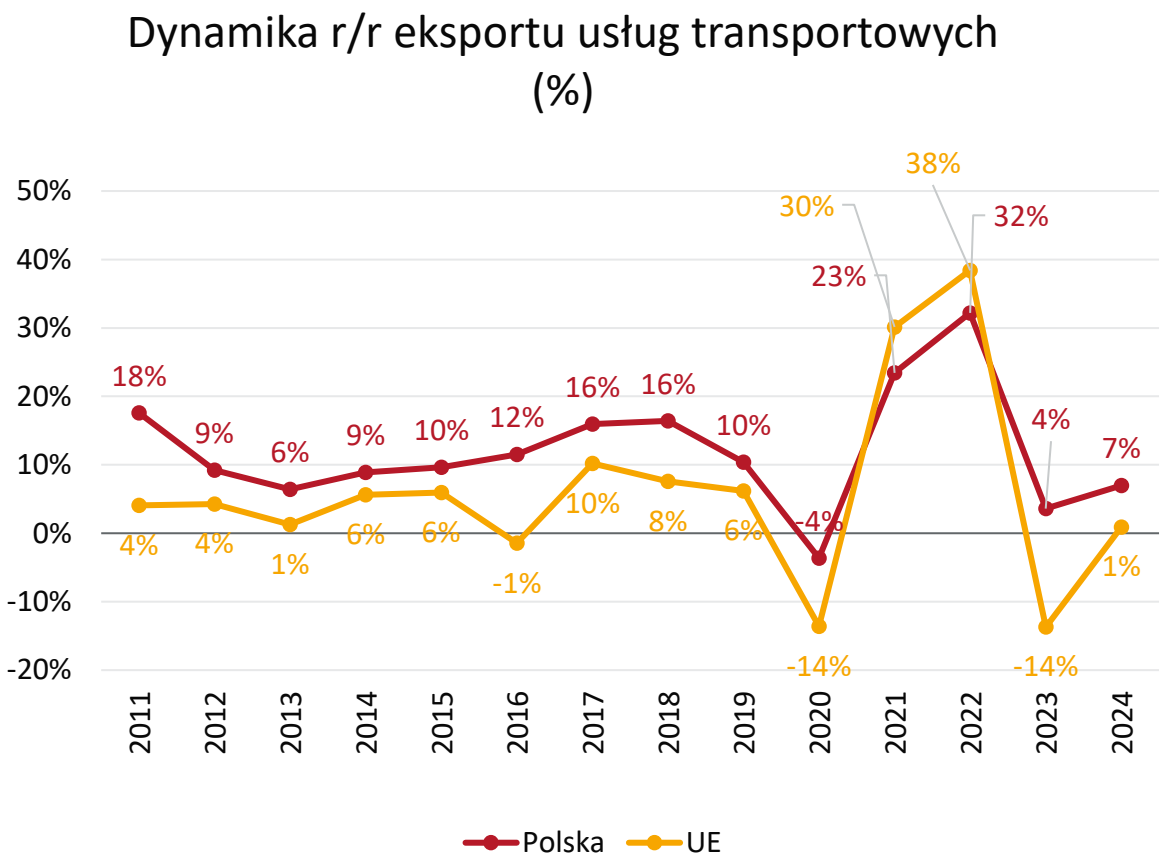
Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

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.



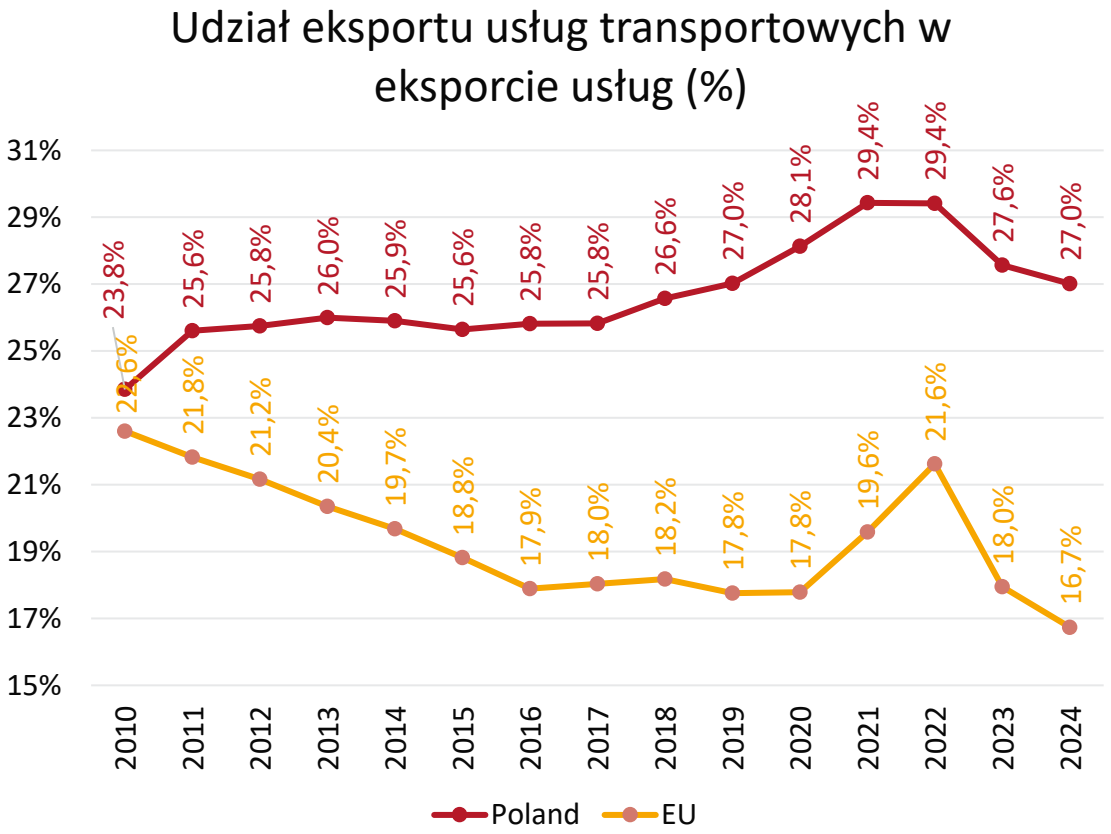
Szybszy wzrost polskiego eksport usług transportowych niż w UE ogółem przez większość czasu (poza 2021 oraz 2022).

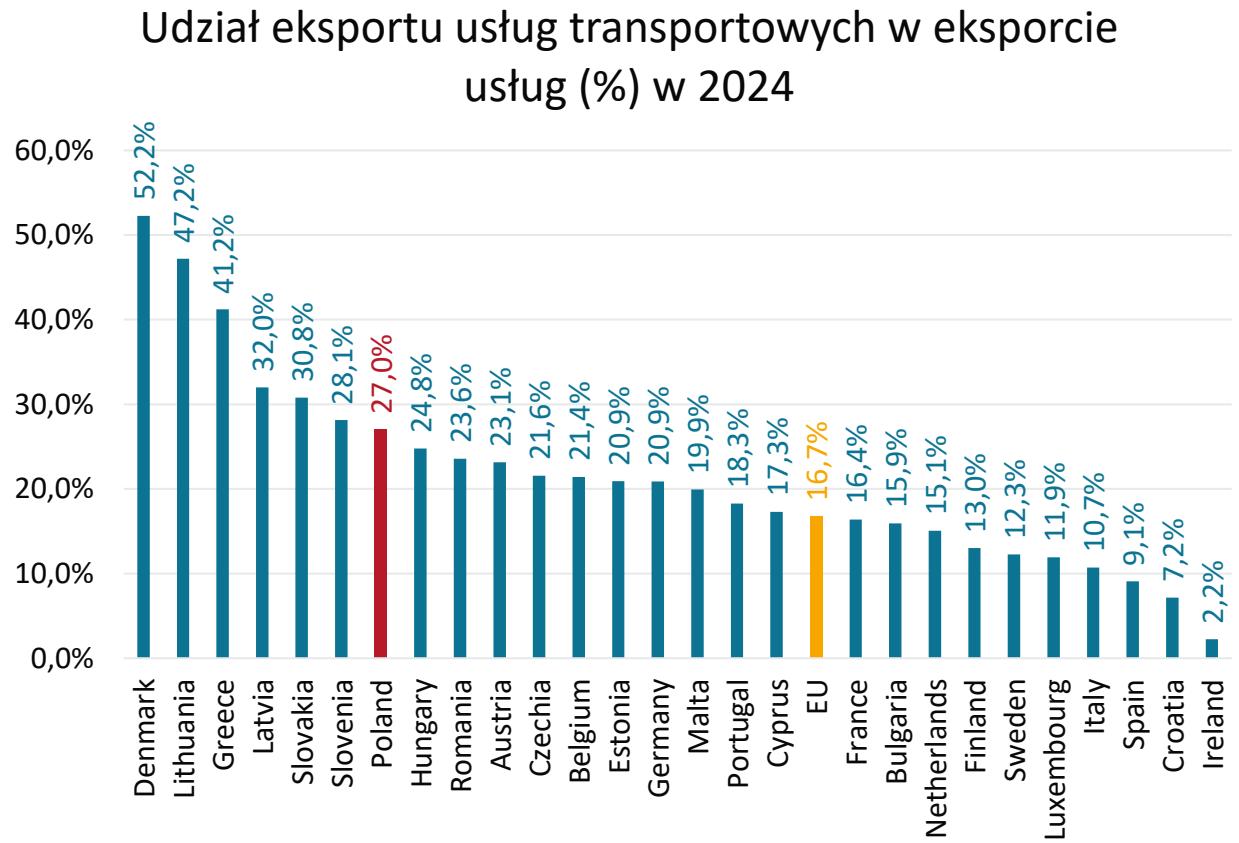


Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

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

Największe znacznie 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

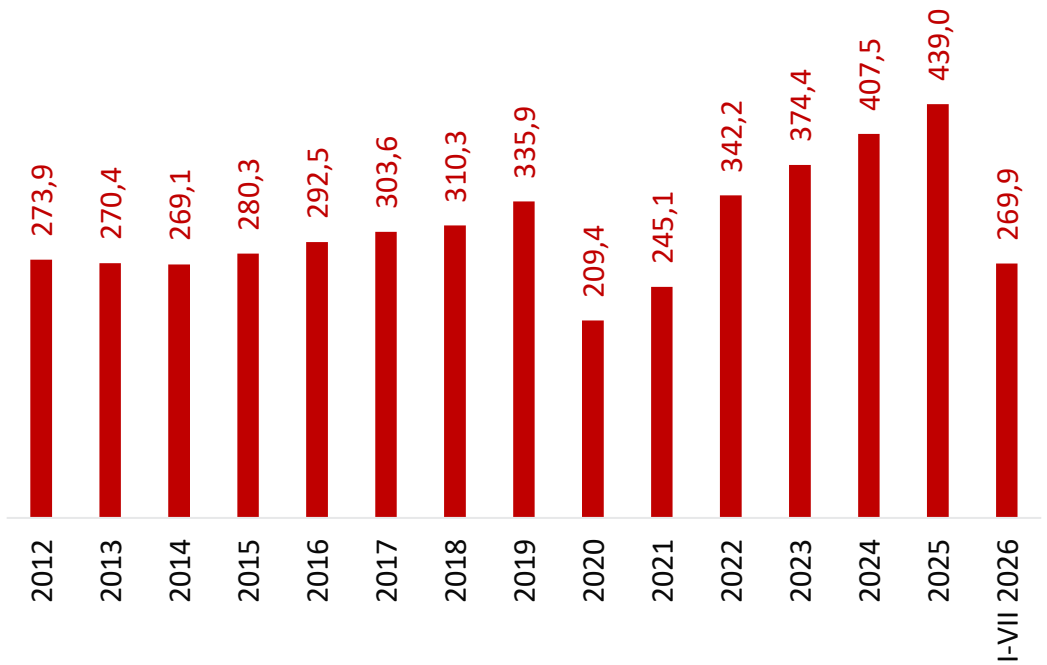
W 2026 dalszy wzrost liczby przewiezionych pasażerów na kolei w Polsce (od stycznia do lipca o +8,9% r/r).

W 2025 liczba pasażerów przewiezionych na kolei w Polsce była największa od 30 lat (439 mln, +7,7% 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.

Przewozy pasażerskie

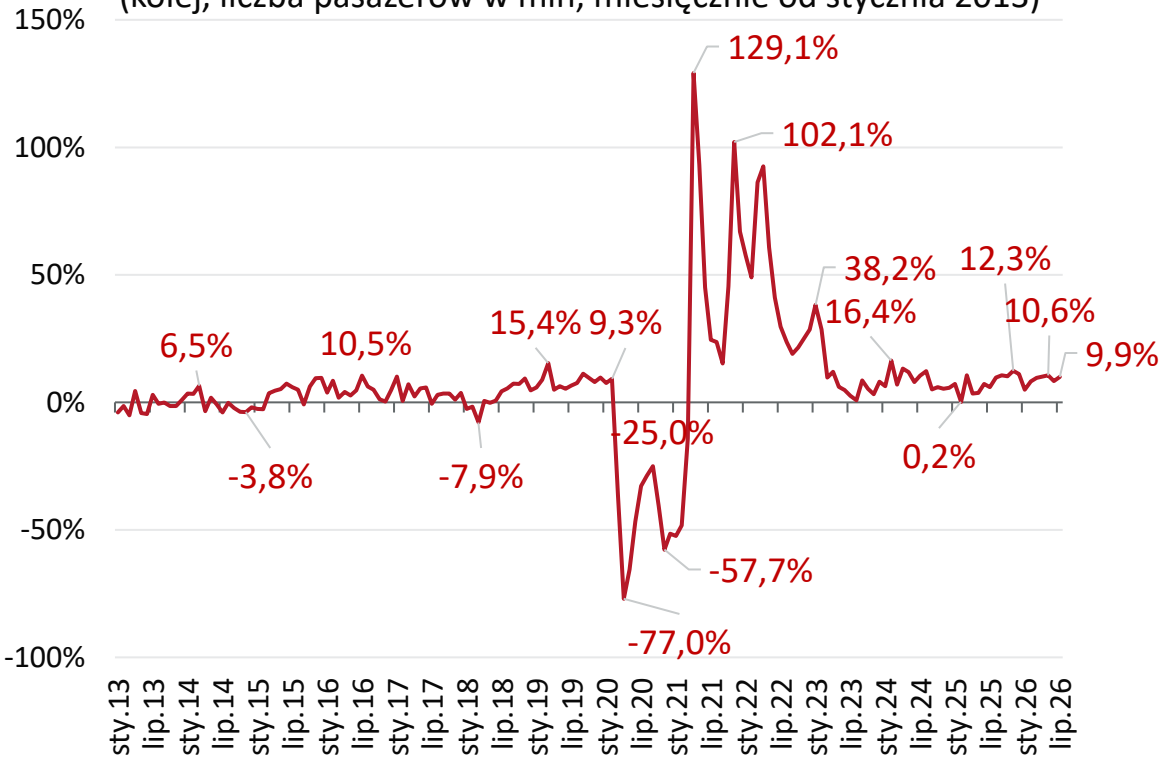
(kolej, liczba pasażerów w mln, od stycznia 2012)



W lipcu 2026 po raz pierwszy wzrost liczby pasażerów do ponad 40 mln miesięcznie (+9,9% r/r).

Dynamika r/r (w %) przewozów pasażerskich

(kolej, liczba pasażerów w mln, miesięcznie od stycznia 2013)



Źródło: GUS oraz Urząd Transportu Kolejowego

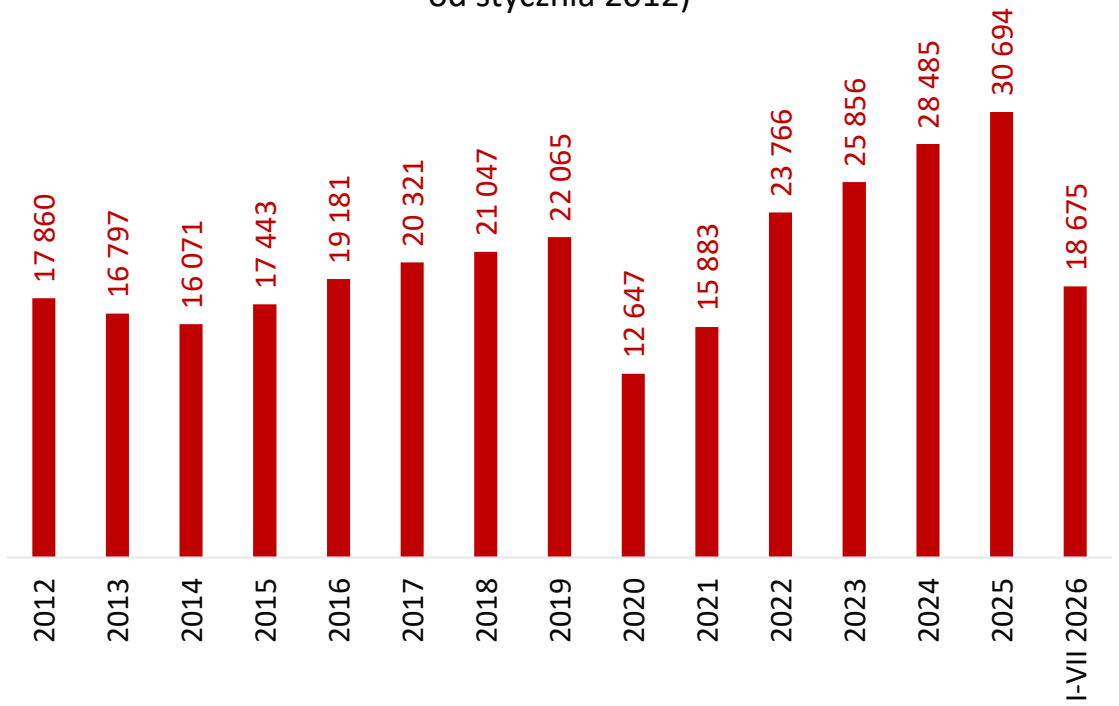
W 2026 dalszy wzrost pracy przewozowej (od stycznia do lipca o +8,4% r/r w pasażerokilometrach).

W 2025 wielkość pracy przewozowej była rekordowa dla danych dostępnych od 2000 (30,7 mld pas-km; +7,8% 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.

Przewozy pasażerskie

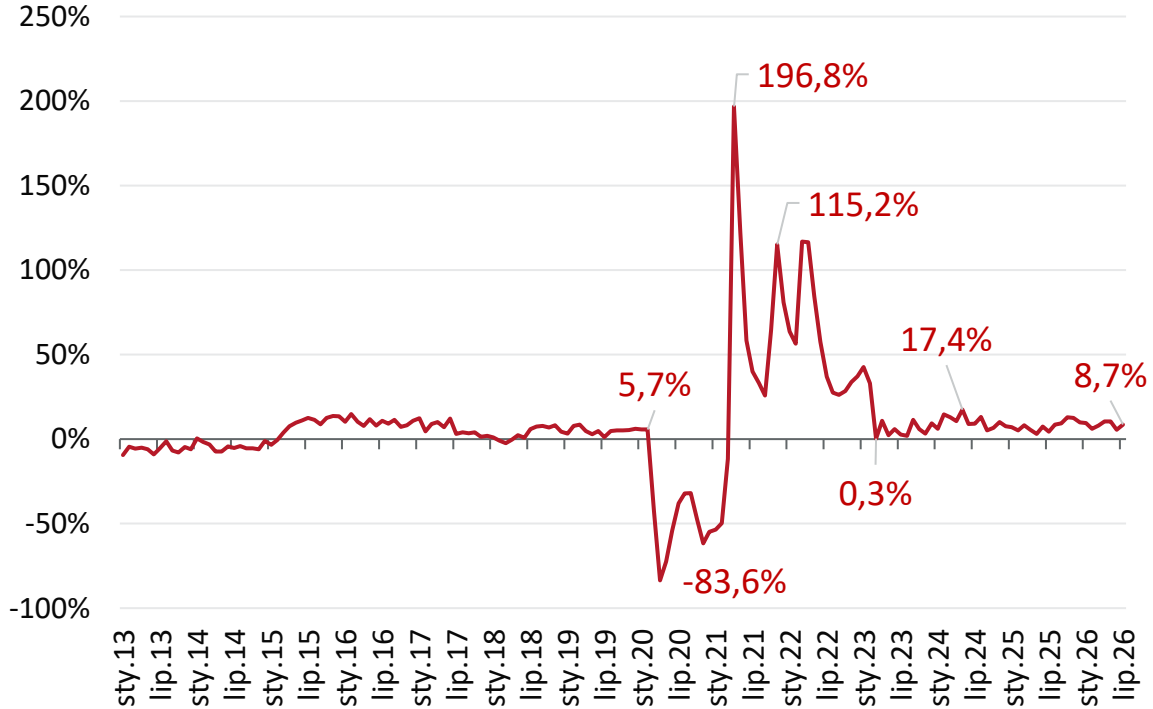
(kolej, praca przewozowa, mln pasażerokilometrów, od stycznia 2012)



W lipcu 2026 dalszy wzrost pracy przewozowej (3,2 mld pas-km; +8,7% r/r).

Dynamika r/r (w %) przewozów pasażerskich

(kolej, praca przewozowa w mln pasażerokilometrów, miesięcznie od stycznia 2013)

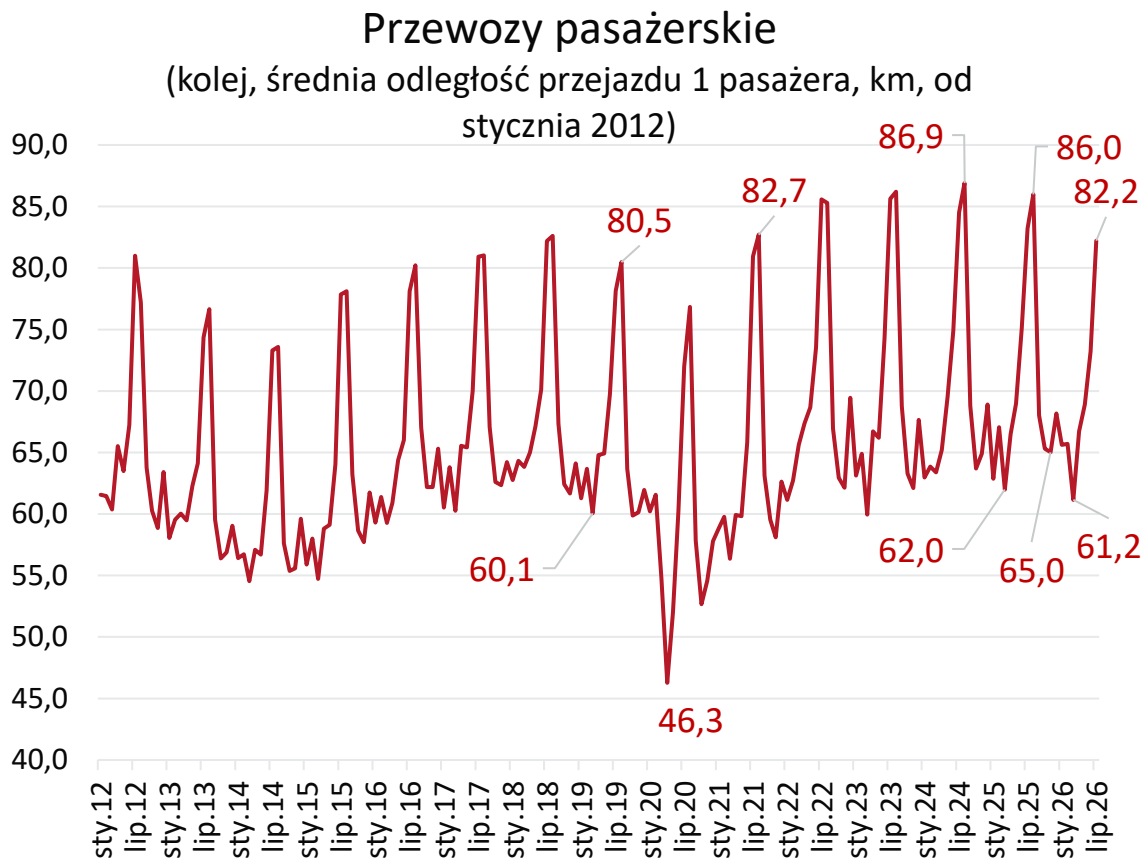


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

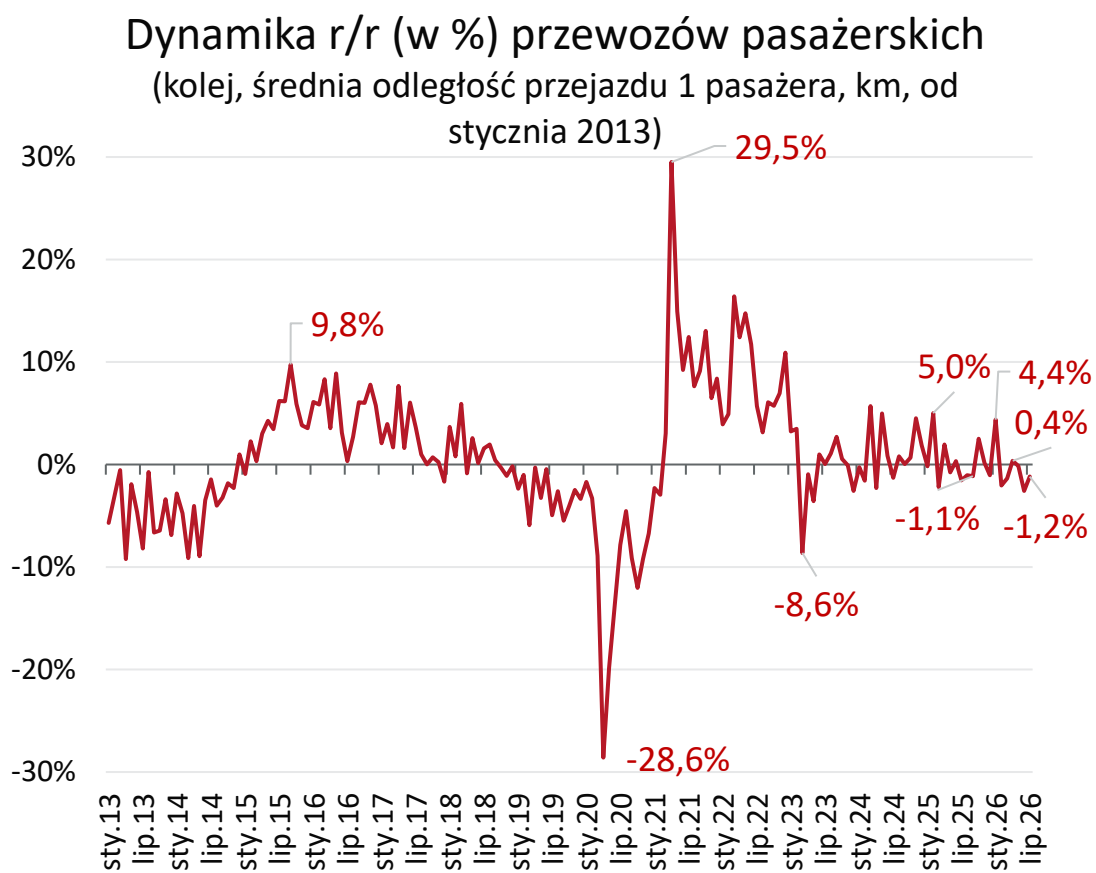
W 2026 nieznaczny spadek średniej odległości 1 pasażera (od stycznia do lipca o -0,5% r/r).

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

Średnia odległość przejazdu 1 pasażera podlega sezonowości – ze szczytem w okresie wakacyjnym (lipiec-sierpień).



W lipcu 2026 spadek średniej odległość przejazdu 1 pasażera (82,2 km; -1,2% r/r).



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Od stycznia do lipca 2026 r. obserwowane ożywienie w przewozach towarowych na kolei w Polsce (+2,4% r/r).

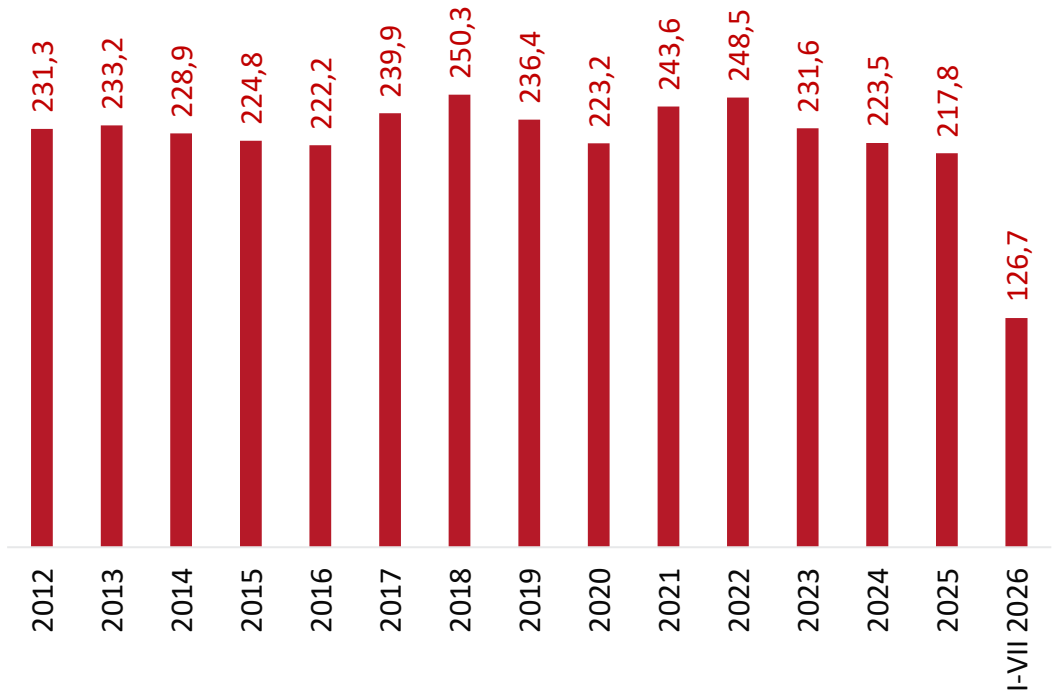
W 2025 masa towarów przewiezionych koleją w Polsce spadła do najniższego poziomu od co najmniej 2007* (217,8 mln ton; -3,5% r/r).

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

Na słaby początek 2026, wpływ miały m.in. niekorzystne warunki pogodowe ograniczające transport kruszyw budowlanych, od marca br. odbicie (w lipcu +3,8% r/r).

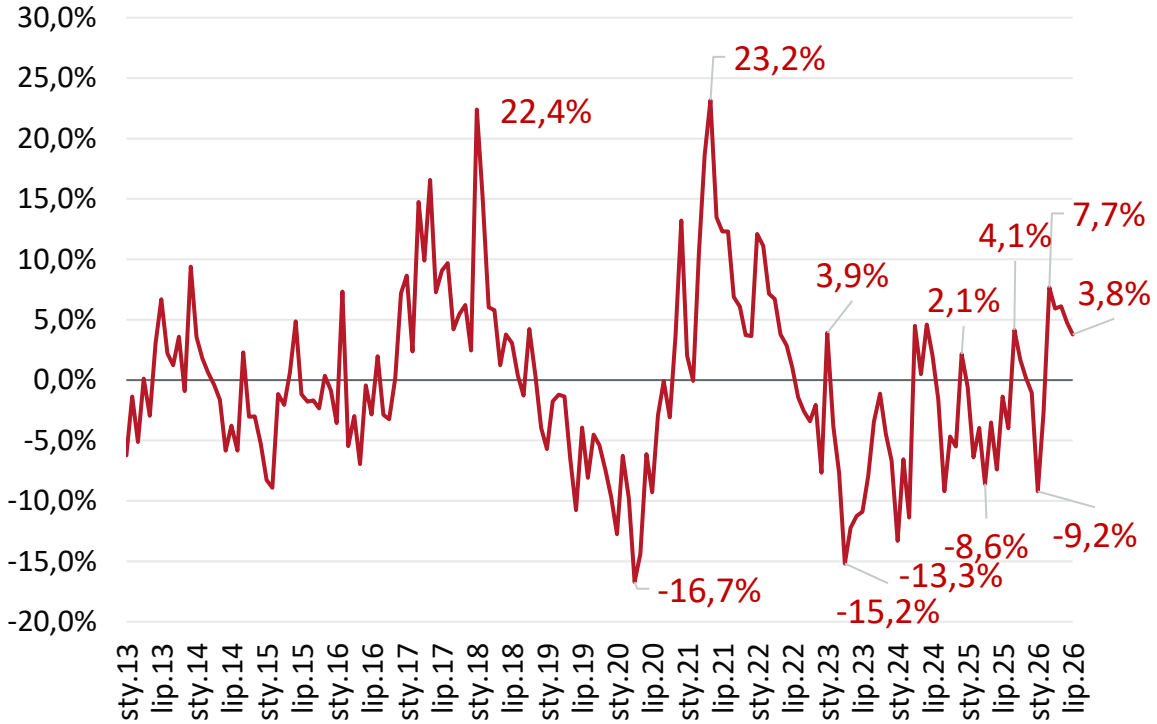
Przewozy towarowe Polsce

(kolej, mln ton, od stycznia 2012 r.)



Dynamika r/r (w %) przewozów towarowych

(kolej, od stycznia 2013 r.)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego; *ostanie dostępne dane

Największą grupą przewożonych towarów pozostają surowce energetyczne – węgiel, ropa i gaz – jednak ich udział systematycznie się zmniejsza. Jednocześnie coraz większą rolę odgrywają segmenty związane z przetwórstwem i produkcją.

Udział wybranych grup ładunków w masie towarów w latach 2022–2025

Grupa ładunków (według klasyfikacji NST)	2022	2023	2024	2025	Zmiana 2022/2025	
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	35,3%	33,1%	28,7%	29,4%	-6,0%	
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor	26,0%	26,4%	27,9%	26,9%	0,9%	
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej	12,4%	13,9%	14,0%	13,9%	1,5%	
Towary, których nie można zdefiniować, a przez to przypisać do grup 01–16	9,0%	9,1%	10,2%	10,4%	1,5%	
pozostałe towary z klasyfikacji NST	6,2%	5,9%	7,3%	7,8%	1,6%	
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne; produkty z gumy i tworzyw sztucznych; paliwo jądrowe	4,1%	4,1%	4,3%	4,9%	0,8%	
Metale podstawowe; wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i wyposażenia	4,4%	4,4%	4,8%	4,8%	0,4%	
Produkty rolnictwa, łowiectwa i leśnictwa; ryby i pozostałe produkty rybołówstwa i rybactwa	2,7%	3,2%	2,7%	2,0%	-0,7%	

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

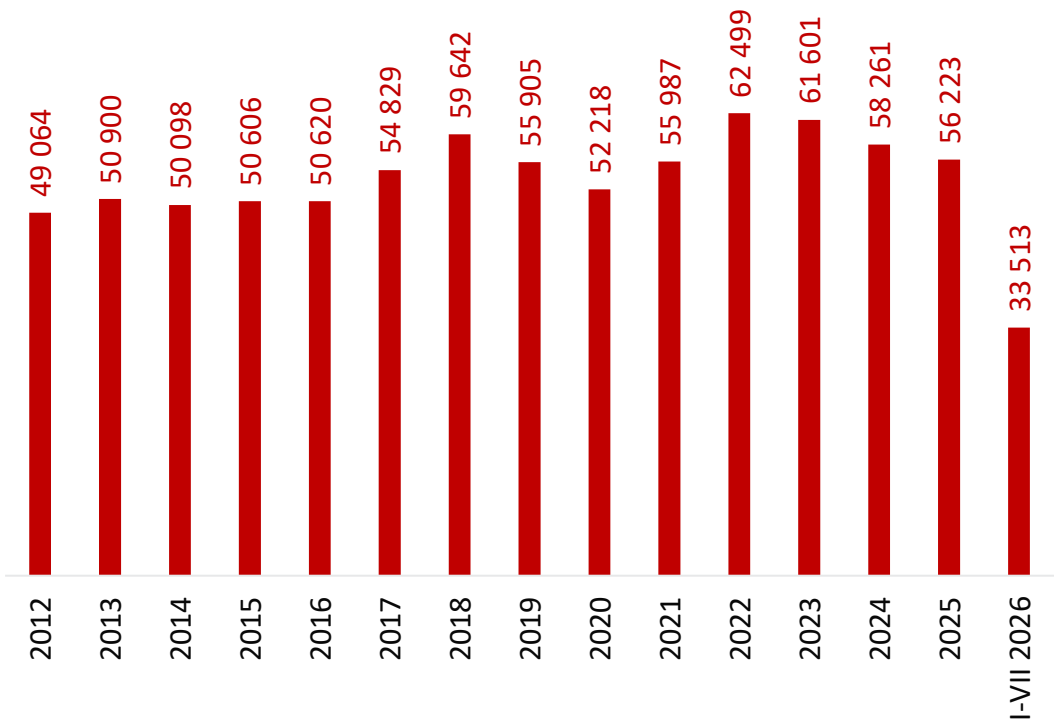
Od stycznia do lipca 2026 r. obserwowane ożywienie w pracy przewozowej na kolei Polsce (+5,1% r/r).

W 2025 praca przewozowa na kolei spadła do poziomu zbliżonego w 2019, co było powiązany ze spadkiem przewozu węgla (56,2 mld tonokilometrów; -3,5% r/r) .

Od marca 2026 trwa wzrost pracy przewozowej na kolei (w lipcu 5,2 mld tono-km; +6,8% r/r).

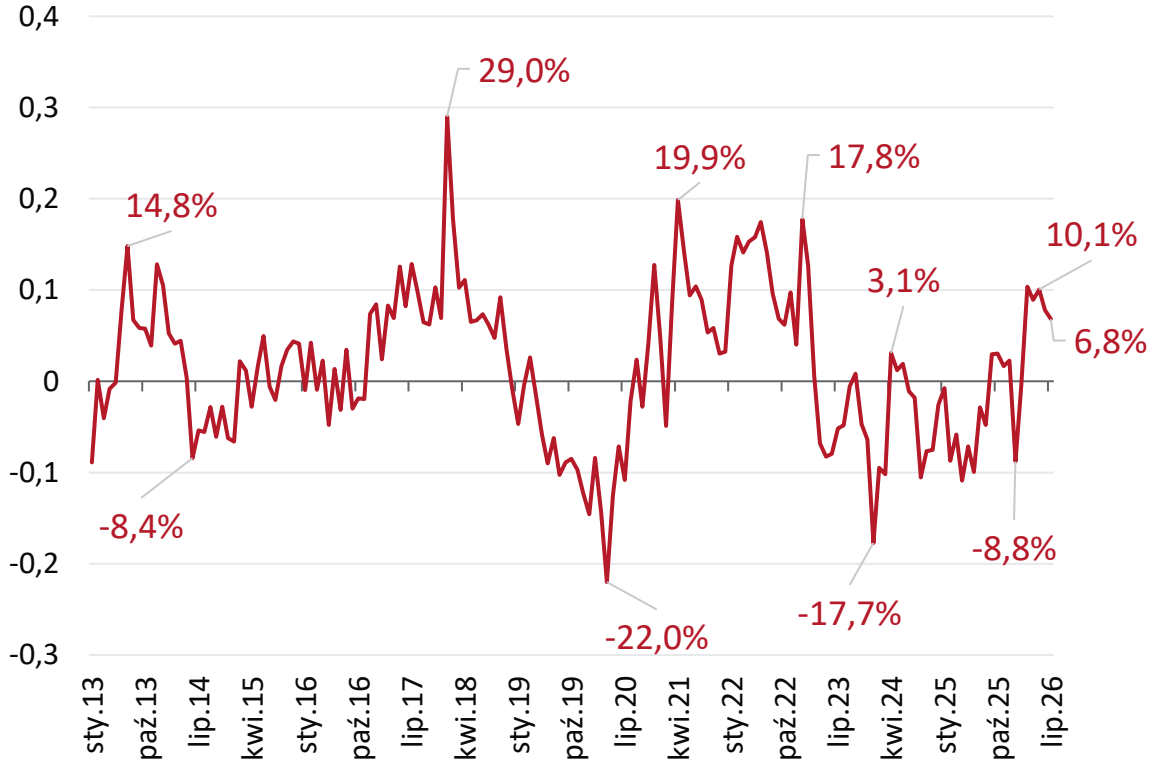
Przewozy towarowe

(kolej, praca przewozowa, mln tono-km, od stycznia 2012



Dynamika r/r/ (w %) przewozów towarowych

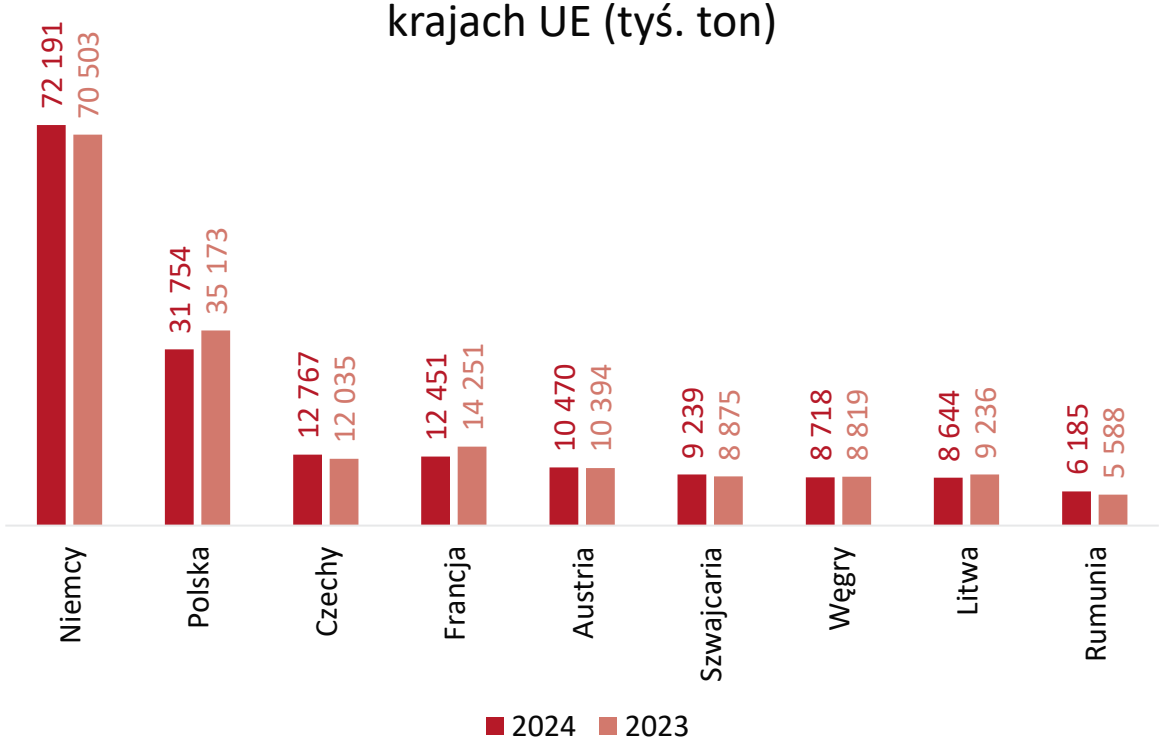
(kolej, praca przewozowa, mln tono-km, od stycznia 2013)



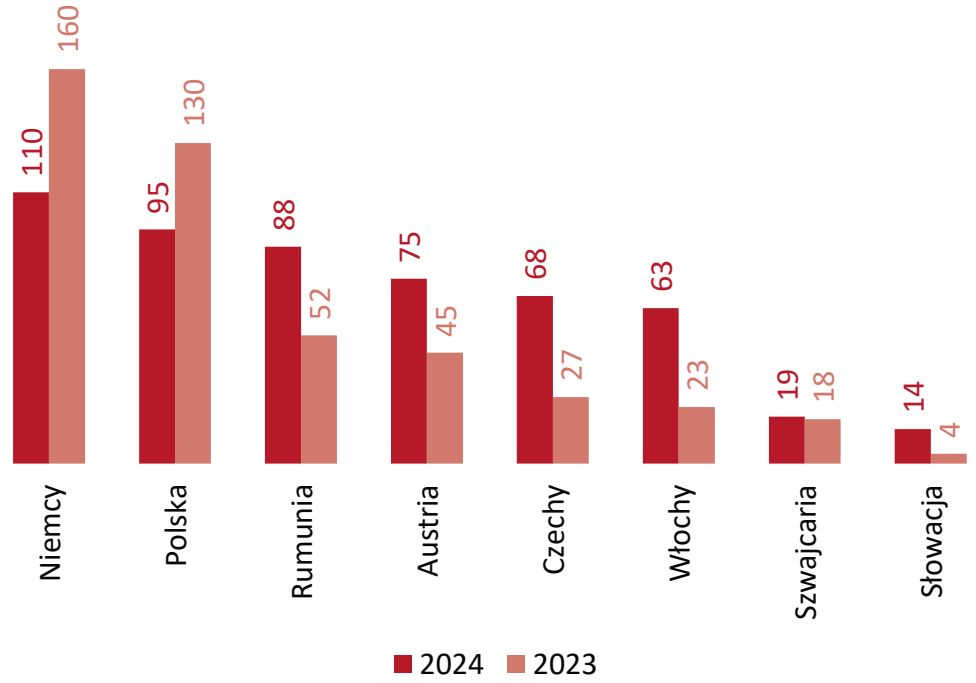
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Polskie koleje w 2024 na drugim miejscu w UE (za niemieckimi) pod względem ilości przewożonych materiałów niebezpiecznych ogółem oraz materiałów wybuchowych.

Przewozy materiałów niebezpiecznych koleją w krajach UE (tyś. ton)



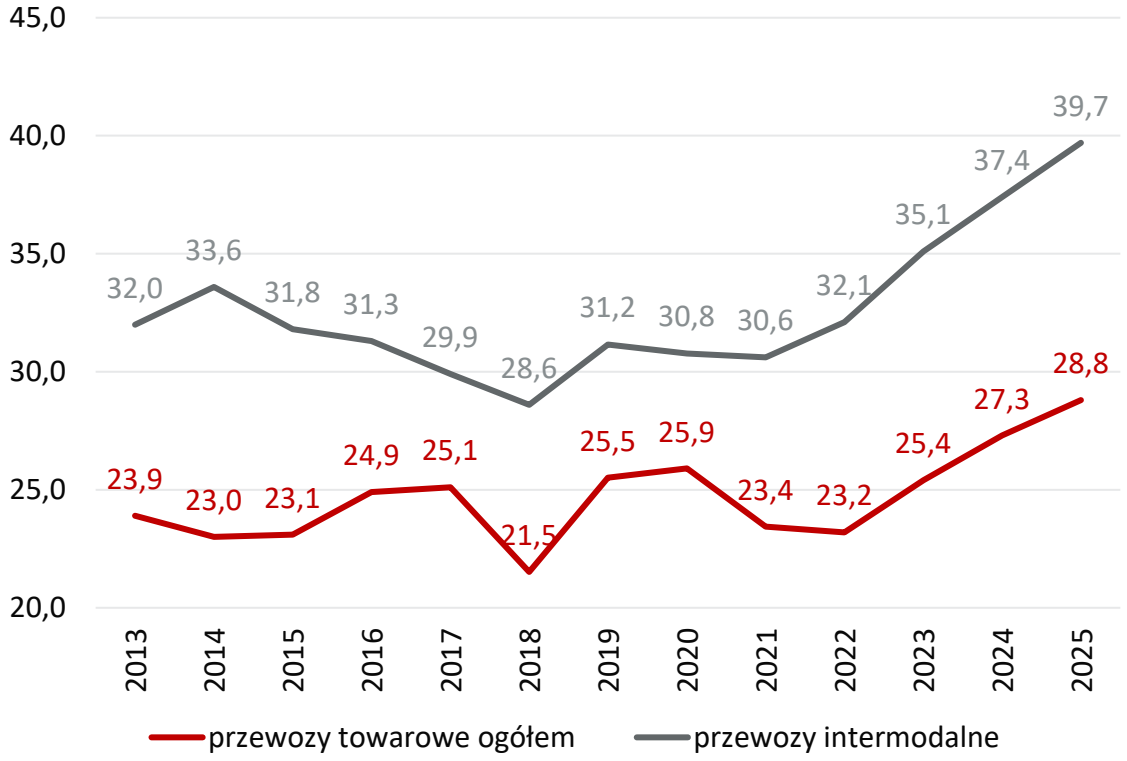
Przewozy materiałów wybuchowych koleją w krajach UE (tyś. ton)



Źródło: Eurostat

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

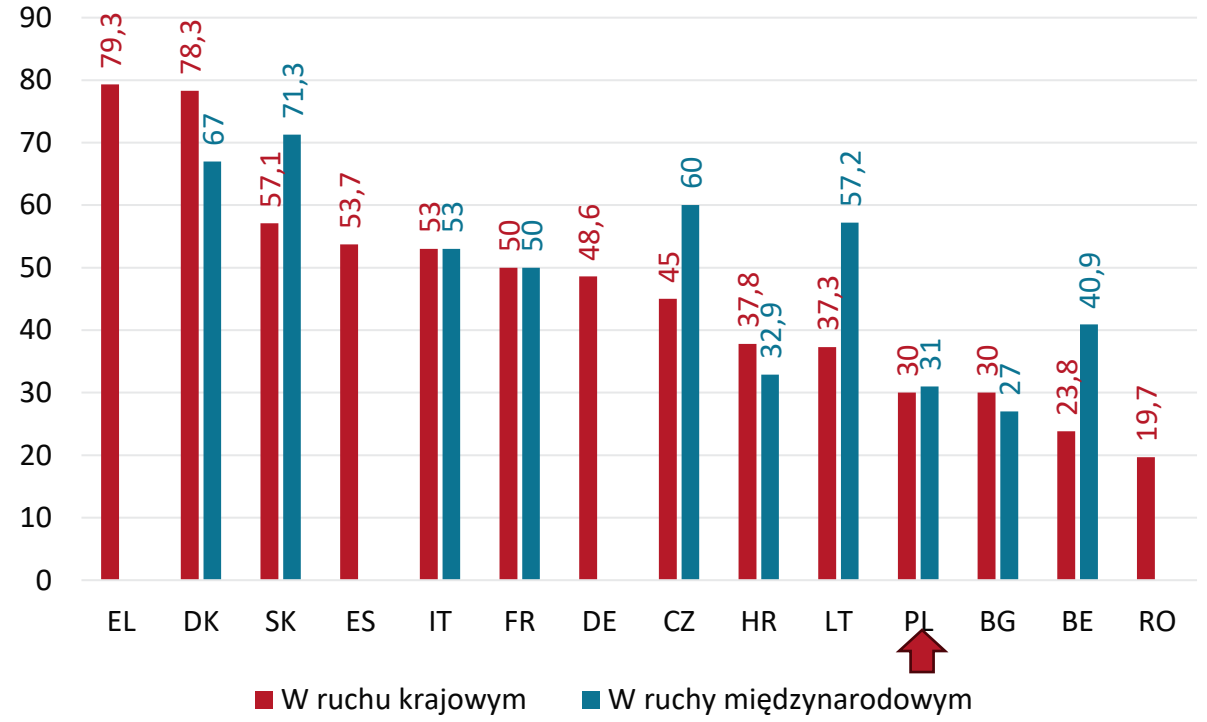
Średnia prękość pociągów towarowych w Polsce (km/h)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego;
Przewozy intermodalne (2015-2018 -deklaracje przewoźników, 2019-2025 - SEPE(trasy, brak uwzględnienia łączenia tras i całościowej relacji handlowej)

Średnia prędkość pociągów towarowych w wybranych krajach UE

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

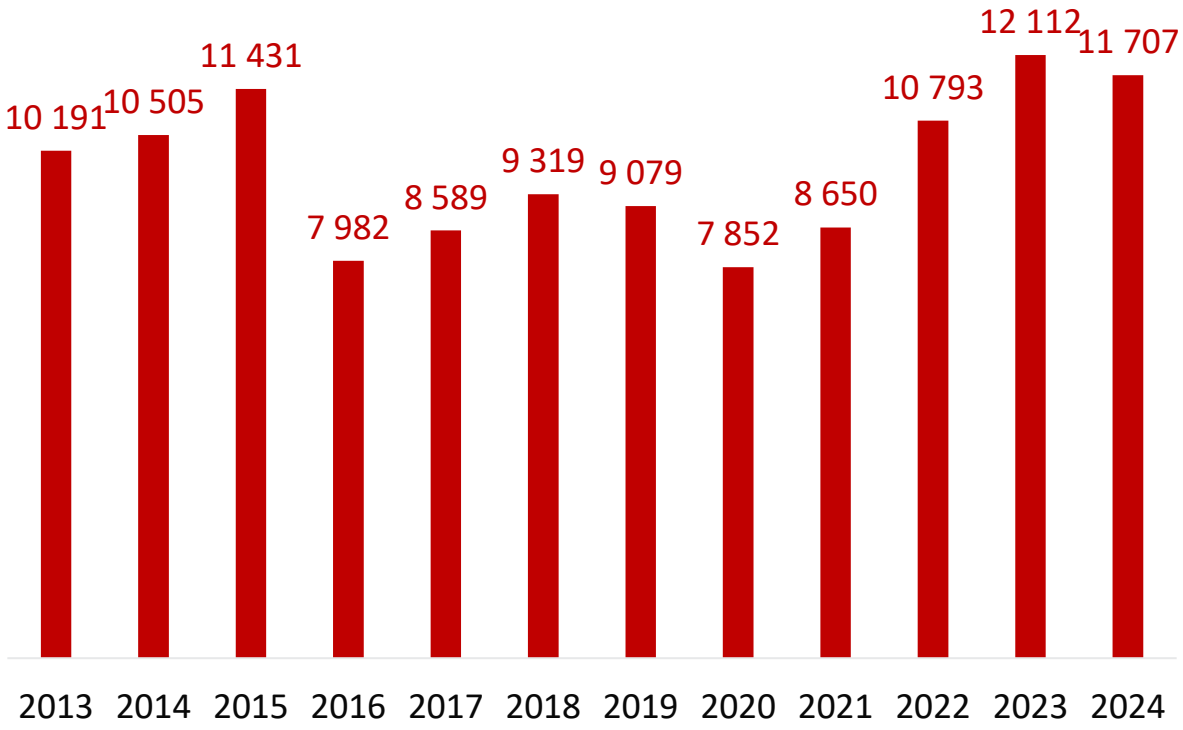


Źródło: Komisja Europejska, RMMS, W ruchu międzynarodowym brak danych dla: EL, ES, DE, RO

W 2024 przychody ze sprzedaży Grupy PKP spadły (-3,3% r/r), na co wpłynęły niższe przychody z przewozów towarowych (-16,4% r/r) przy wzroście przychodów z przewozów pasażerskich (+11,4 r/r).

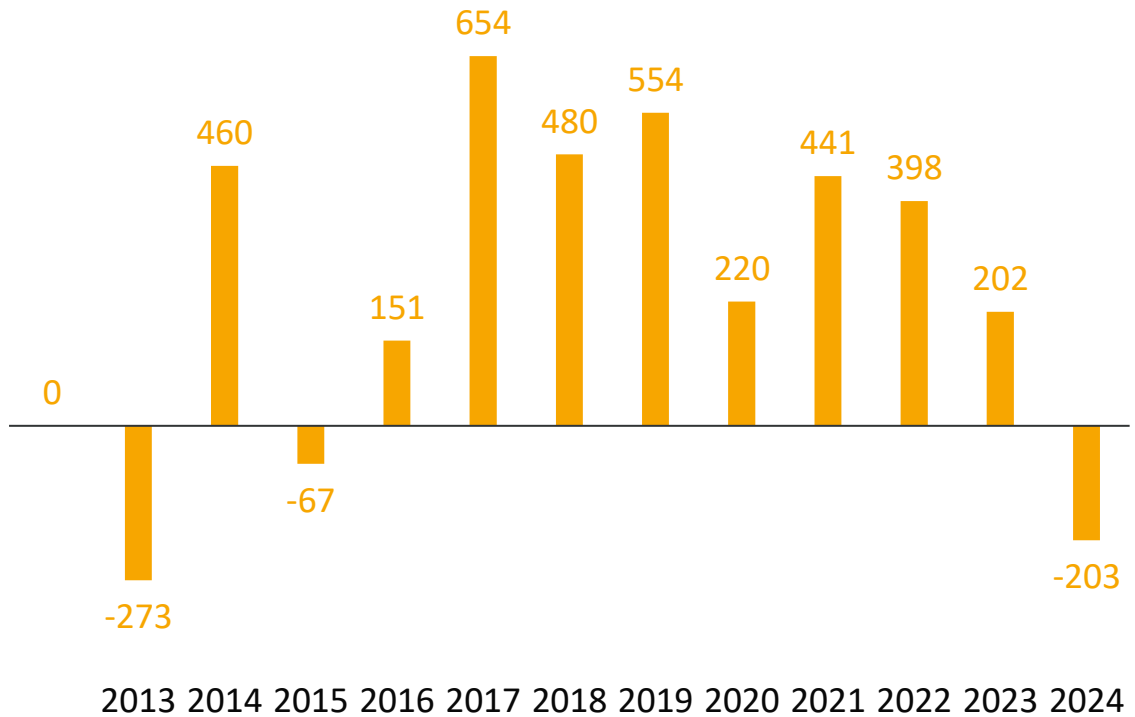
W 2023 przychody ze sprzedaży w Grupie PKP na rekordowym poziomie.

Przychody ze sprzedaży Grupy PKP (mln PLN)



Negatywne wyniki finansowe Grupy PKP w 2024 to głównie efekt negatywnej sytuacji w PKP CARGO (wchodzącej w skład Grupy PKP).

Zysk (strata) netto Grupy PKP (mln PLN)



Źródło: Raporty roczne PKP, różne wydania

W 2024 przychody ze sprzedaży Grupy PKP spadły (-3,3% r/r), na co wpłynęły niższe przychody z przewozów towarowych (-16,4% r/r) przy wzroście przychodów z przewozów pasażerskich (+11,4 r/r).

W 2023 przychody ze sprzedaży w Grupie PKP na rekordowym poziomie.

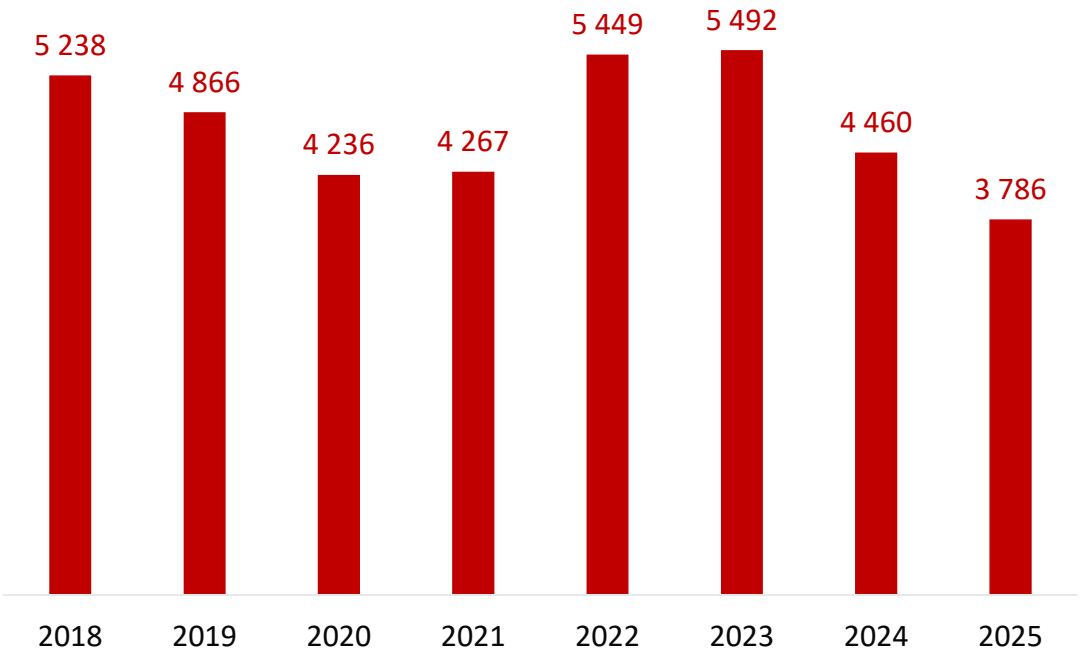
Negatywne wyniki finansowe Grupy PKP w 2024 to głównie efekt negatywnej sytuacji w PKP CARGO (wchodzącej w skład Grupy PKP).

Źródło: Raporty roczne PKP, różne wydania

W 2025 spadły przychody 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).

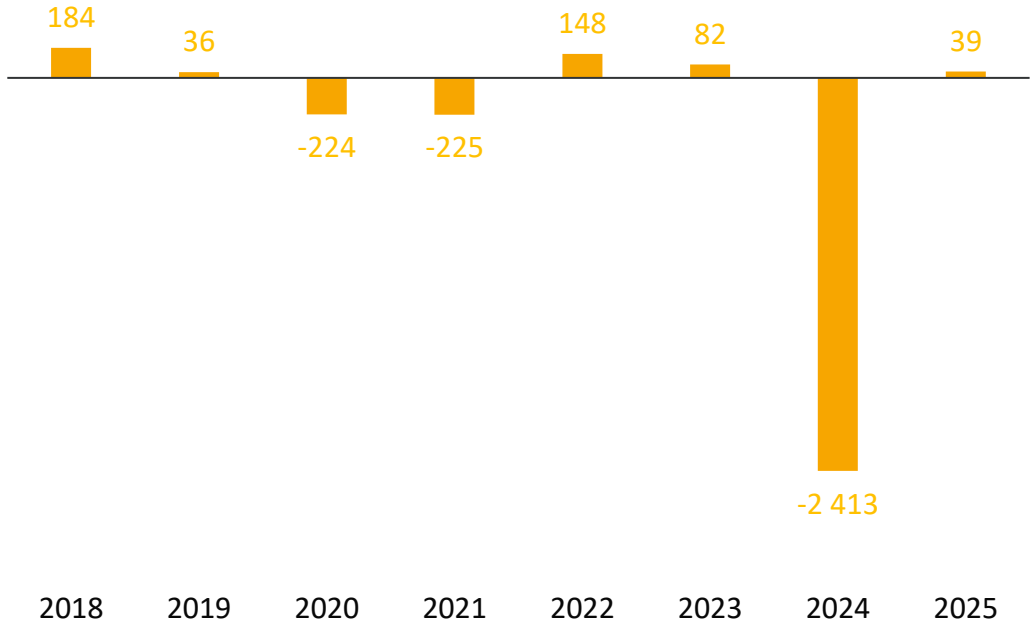
Spadek przychodów powiązany ze spadkiem przewozu węgla, który jest dominującą kategorią wśród przewozów PKP CARGO (odpowiada za ok. 40% masy przewozów).

Przychody operacyjne Grupy PKP CARGO
(w mln zł)



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

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



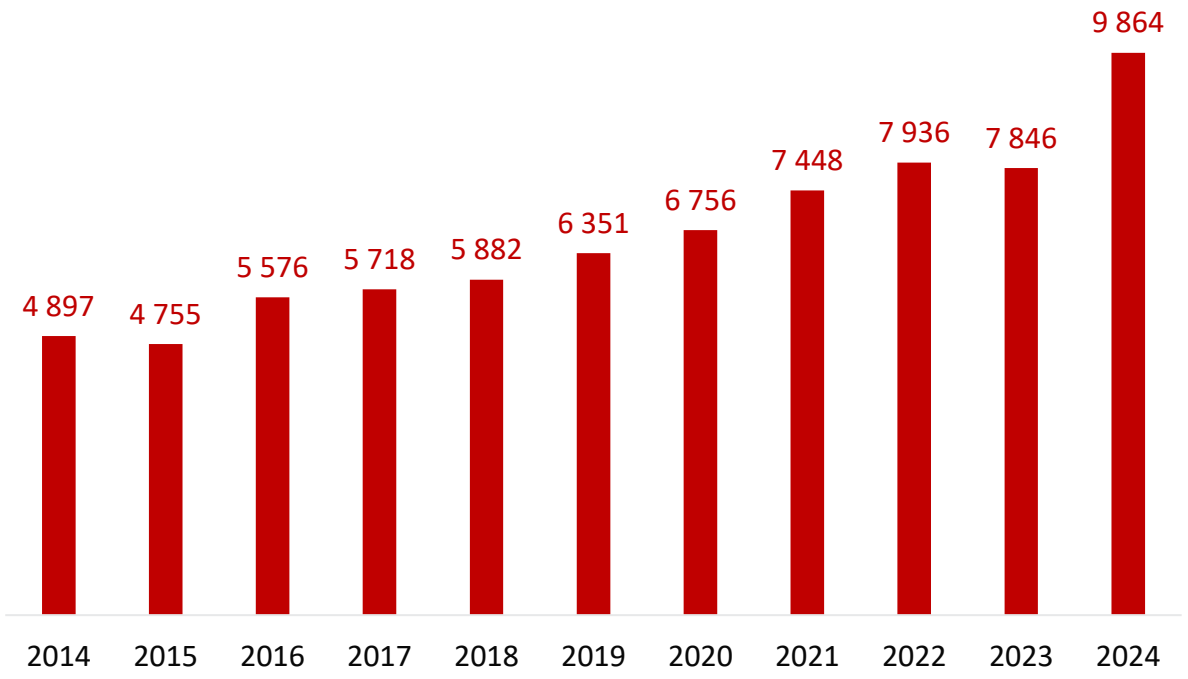
Źródło: https://www.pkpcargo.com/relacje-inwestorskie/informacje-finansowe-i-operacyjne/

Dwukrotny wzrost przychodów PKP PLK w okresie 2014-2024.

Jednocześnie PKP PLK notuje przeważnie straty finansowe netto.

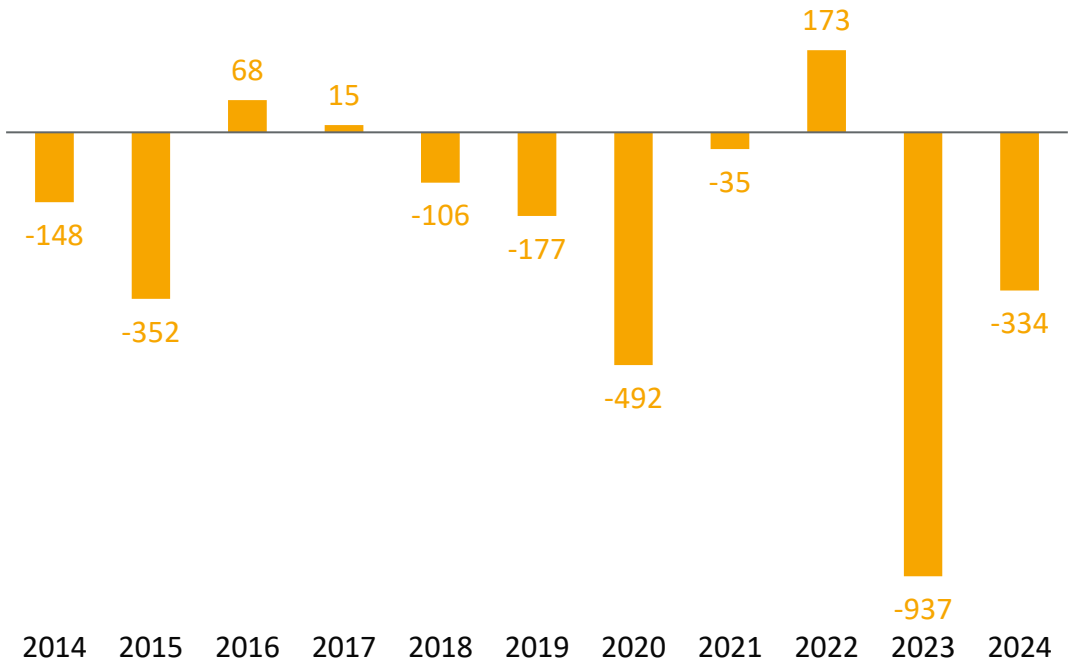
Przychody ze sprzedaży PKP PLK

(w mln zł)



Zysk (strata) netto PKP PLK

(w mln zł)



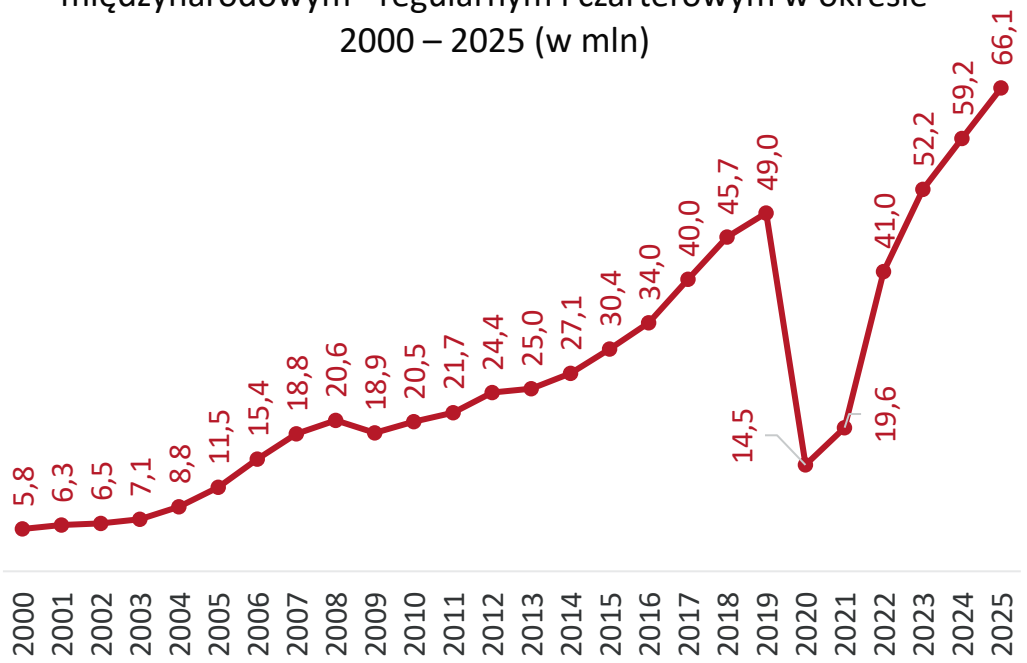
Źródło: Raporty roczne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., różne wydania

Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo

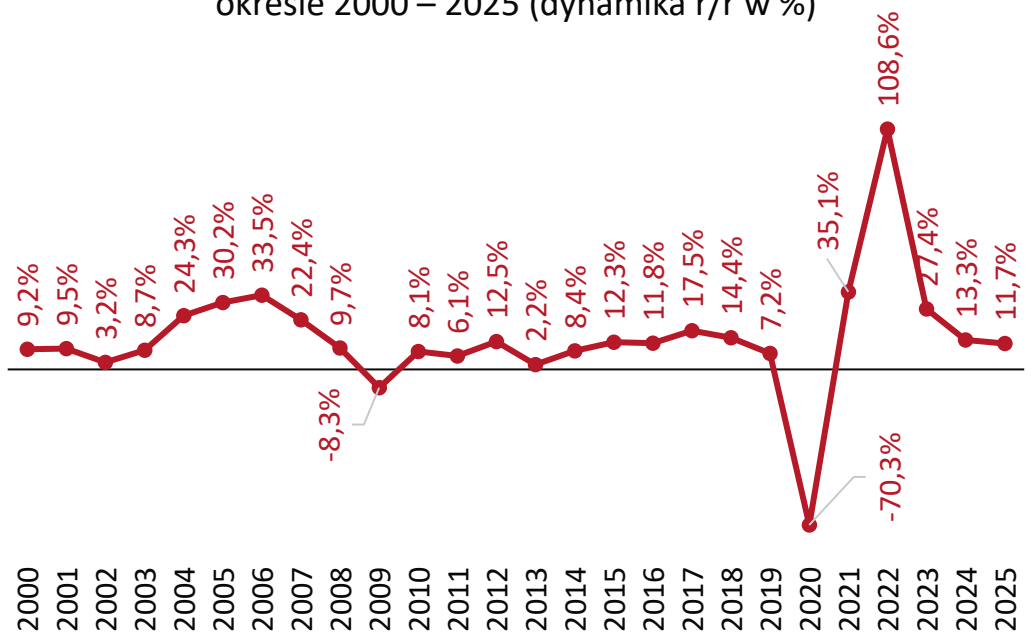
2025 był kolejnym rekordowym rokiem pod względem liczby obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych (66,1 mln; +13,3% r/r).

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).

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w okresie 2000 – 2025 (w mln)



Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w okresie 2000 – 2025 (dynamika r/r w %)

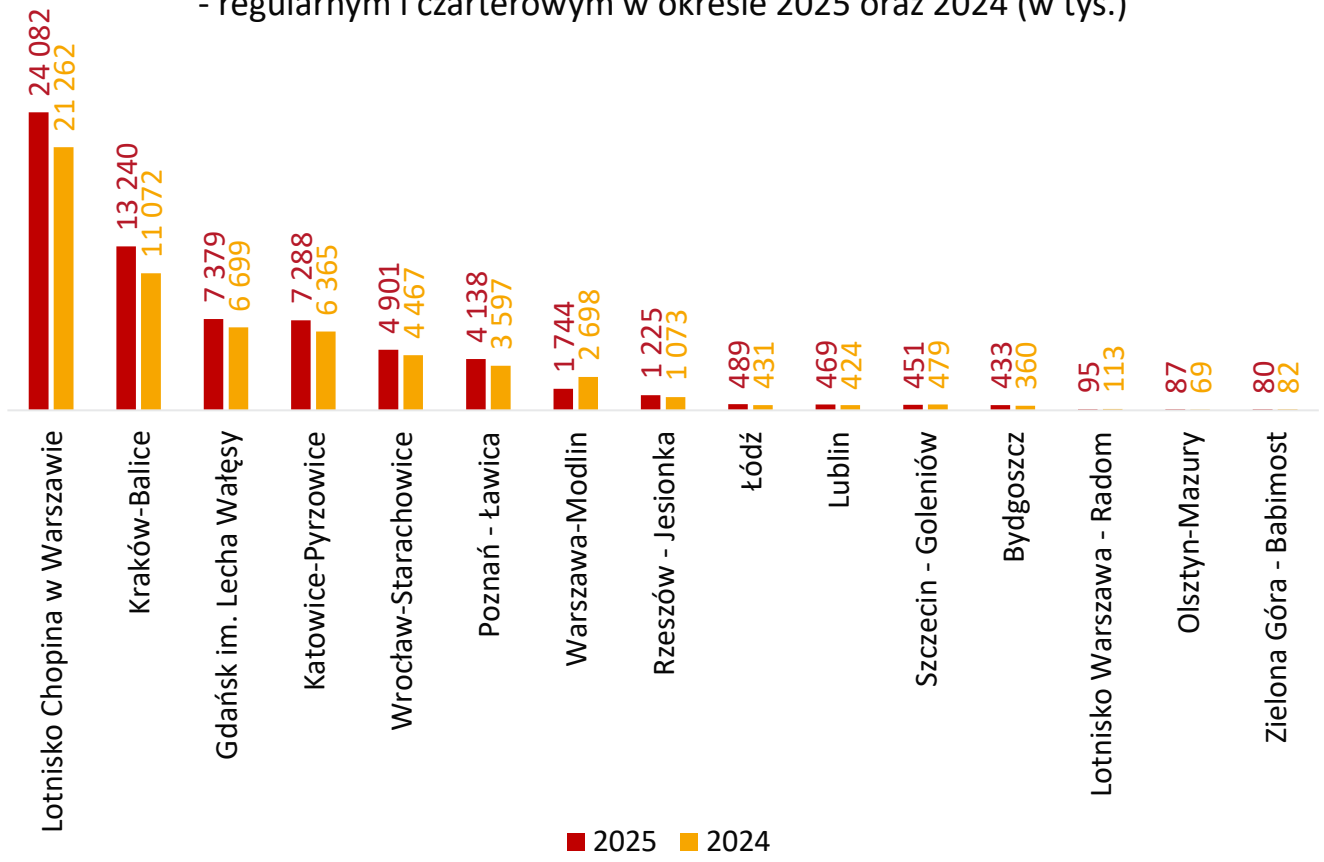


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

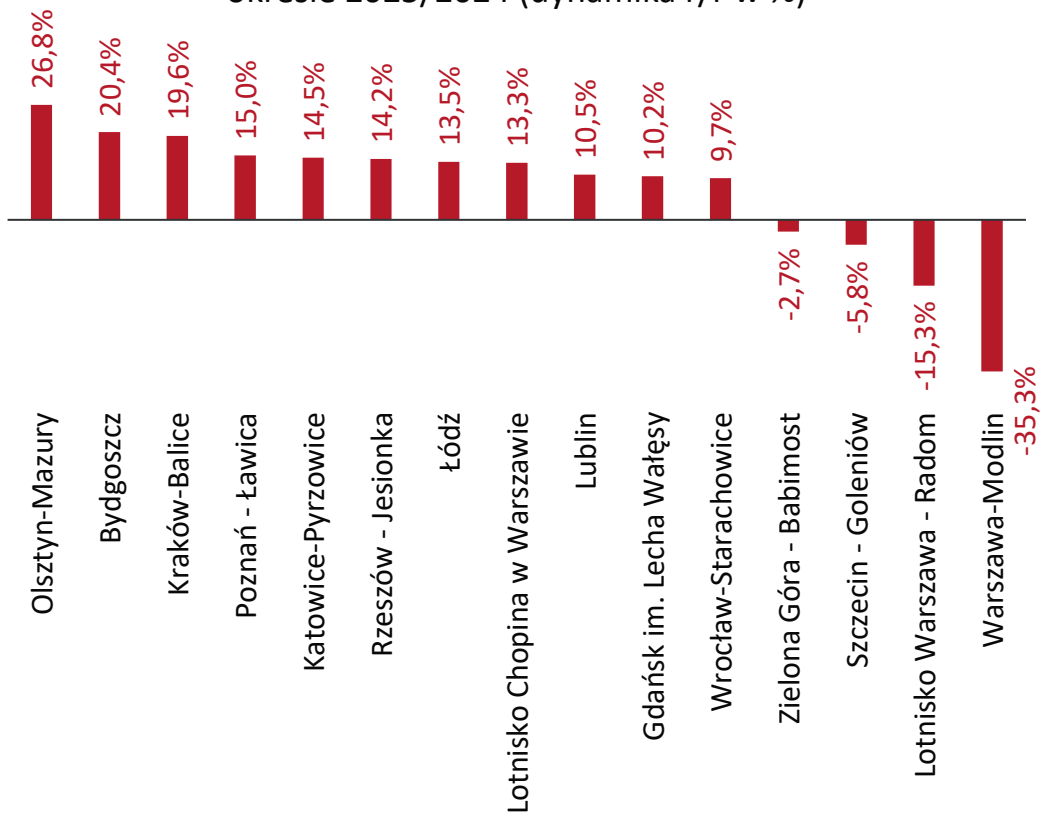
W 2025 liczba obsłużonych pasażerów wzrosła na 11 z 15 portów lotniczych w Polsce

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

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w okresie 2025 oraz 2024 (w tys.)



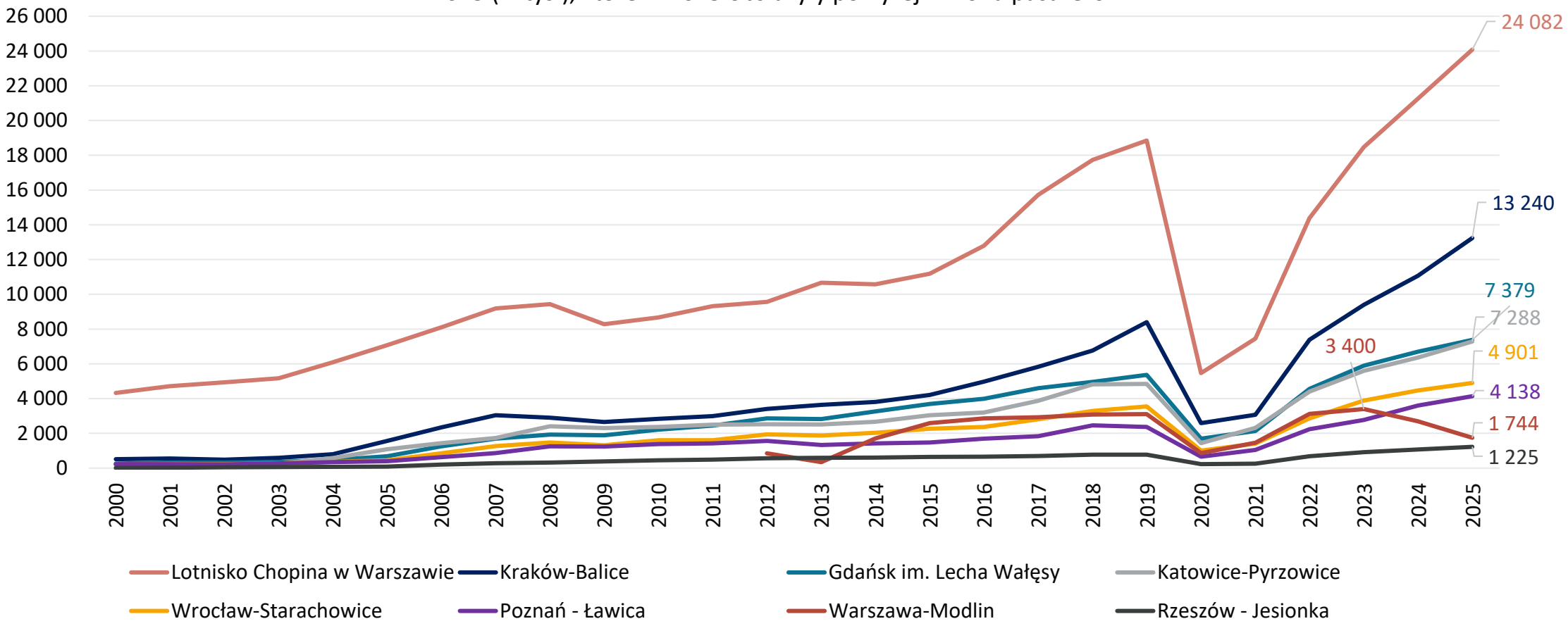
Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w okresie 2025/2024 (dynamika r/r w %)



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

Rośnie liczba obsłużonych 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%).

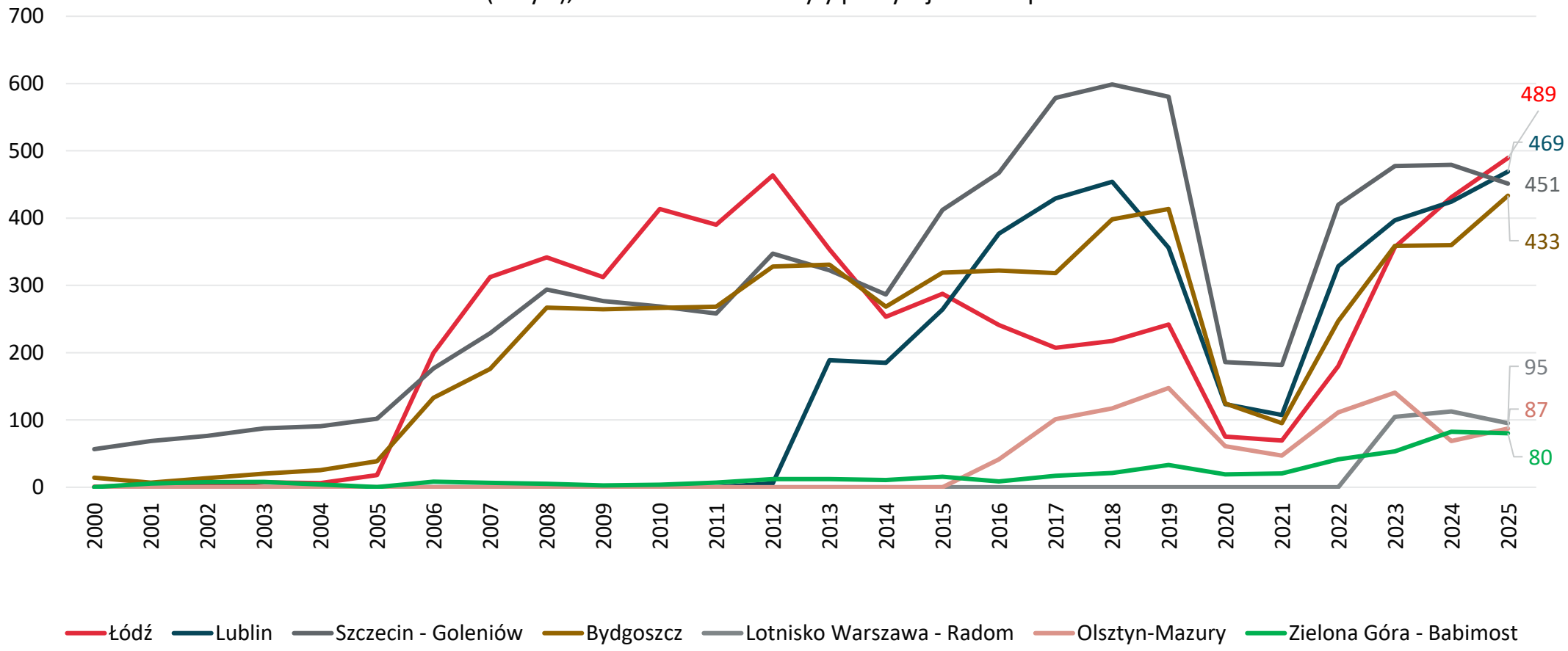
Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w okresie 2010-2025 (w tys.), które w 2025 obsłużyły powyżej miliona pasażerów



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 obsłużonych na wszystkich polskich lotniskach w 2025).

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w okresie 2010-2025 (w tys.), które w 2025 obsłużyły powyżej miliona pasażerów

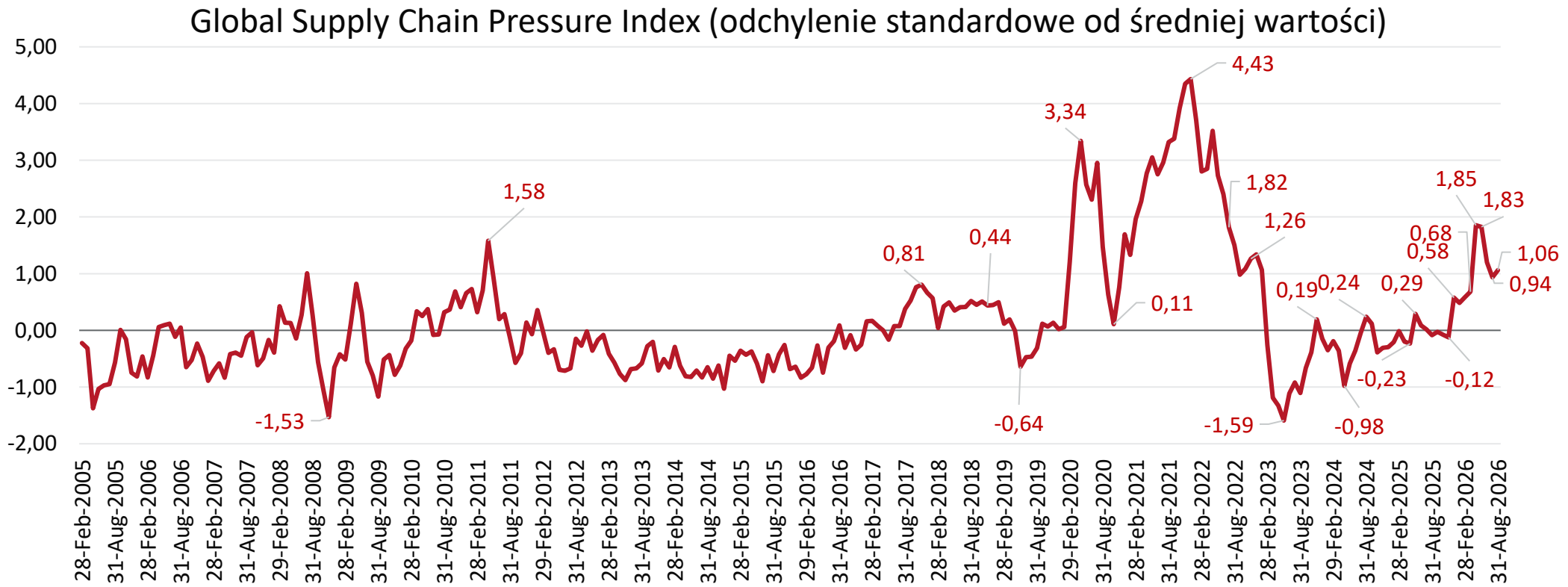


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy

Utrzymuje się podwyższone natężenie presji w łańcuchach dostaw wg. wskaźnika *GSCPI** w wyniku kryzysu w Cieśninie Ormuz.

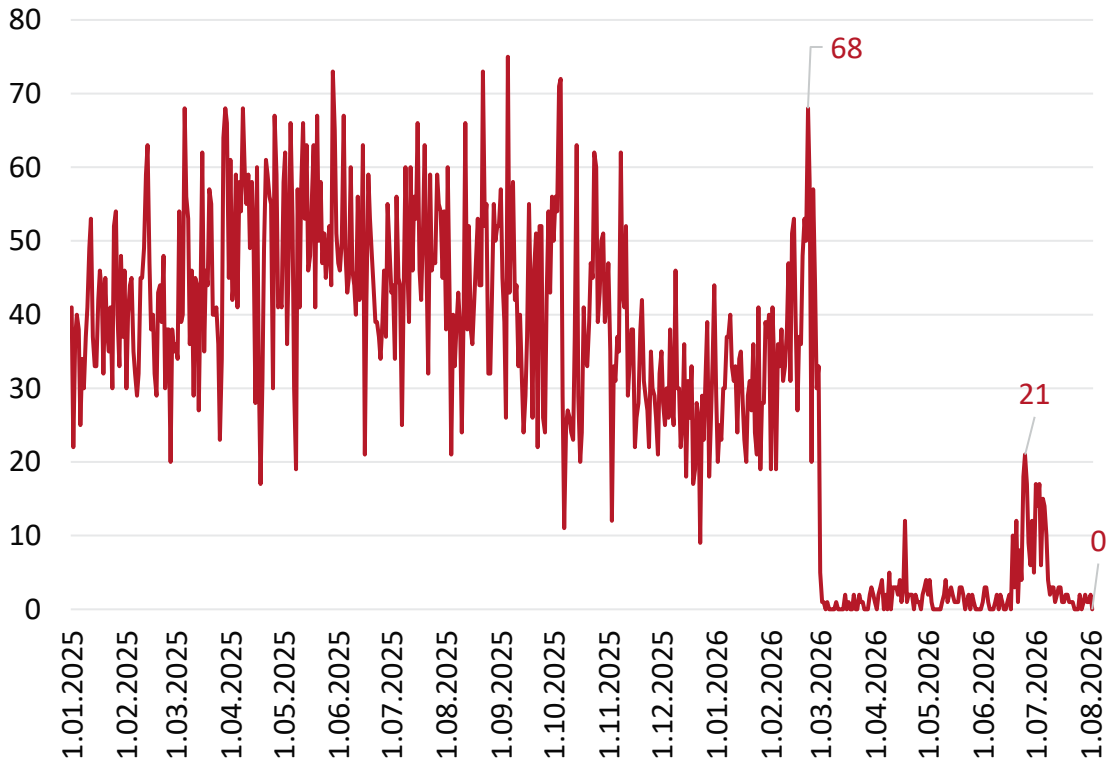
Jednocześnie natężenie w lipcu br. (1,06 pkt) było już niższe niż w szczytowym okresie tj. w kwietniu br. (1,84 pkt).



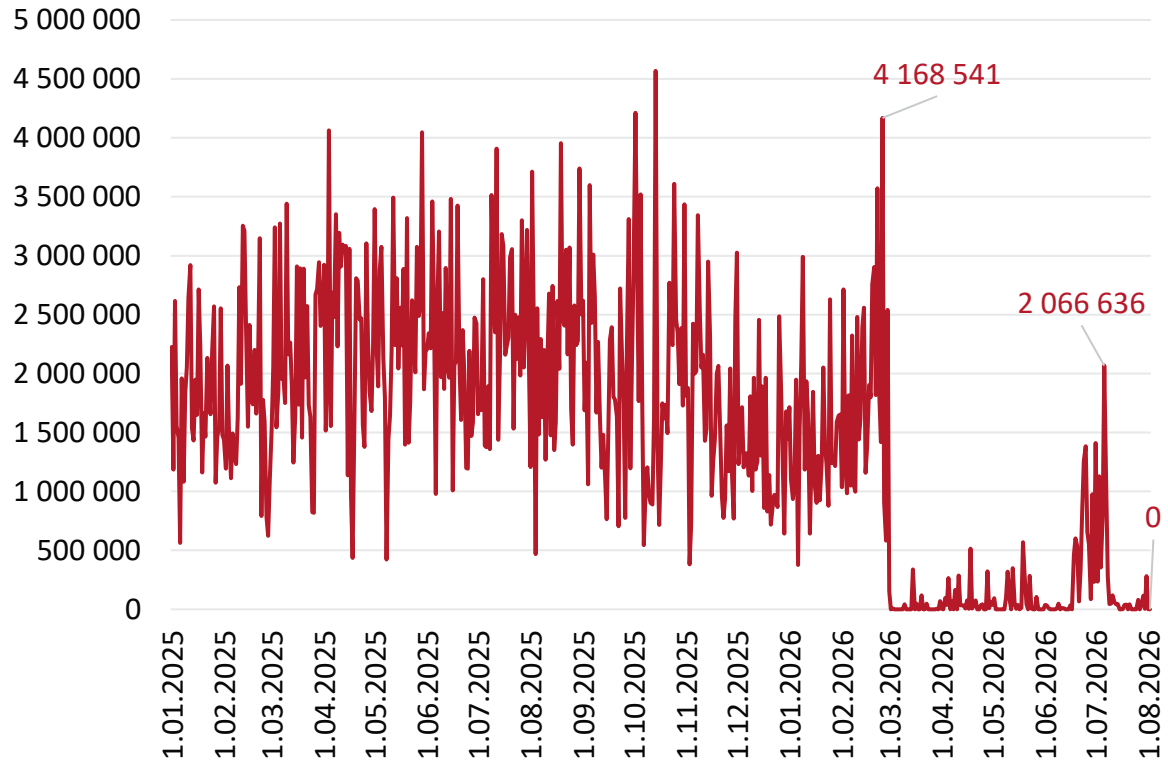
ang. Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI)* mierzony jest przez Bank Rezerwy Federalnej w Nowym Jorku i tworzony w oparciu o szereg wskaźników w celu kompleksowego podsumowania potencjalnych zakłóceń w łańcuchach dostaw. Pod uwagę brane są m.in. dane Baltic Dry Index, ceny frachtu lotniczego z USA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

Od drugiego tygodnia lipca br. żegluga tankowców przez Cieśninę Ormuz ponownie niemal zamarła, po tym jak była stopniowo przywraca z końcem czerwca br.

Liczba tankowców przepływająca codziennie przez Cieśninę Ormuz



Wielkość ładunków przepływających codziennie tankowcami przez Cieśninę Ormuz (tony metryczne)



Źródło: IMF, Port Watch

W okresie wojny na Bliskim Wschodzie w 2026 wzrosły ceny frachtu morskiego w przewozach kontenerów, ale nie tak jak to miało miejsce podczas kryzysów w latach 2021/2022 oraz 2024.

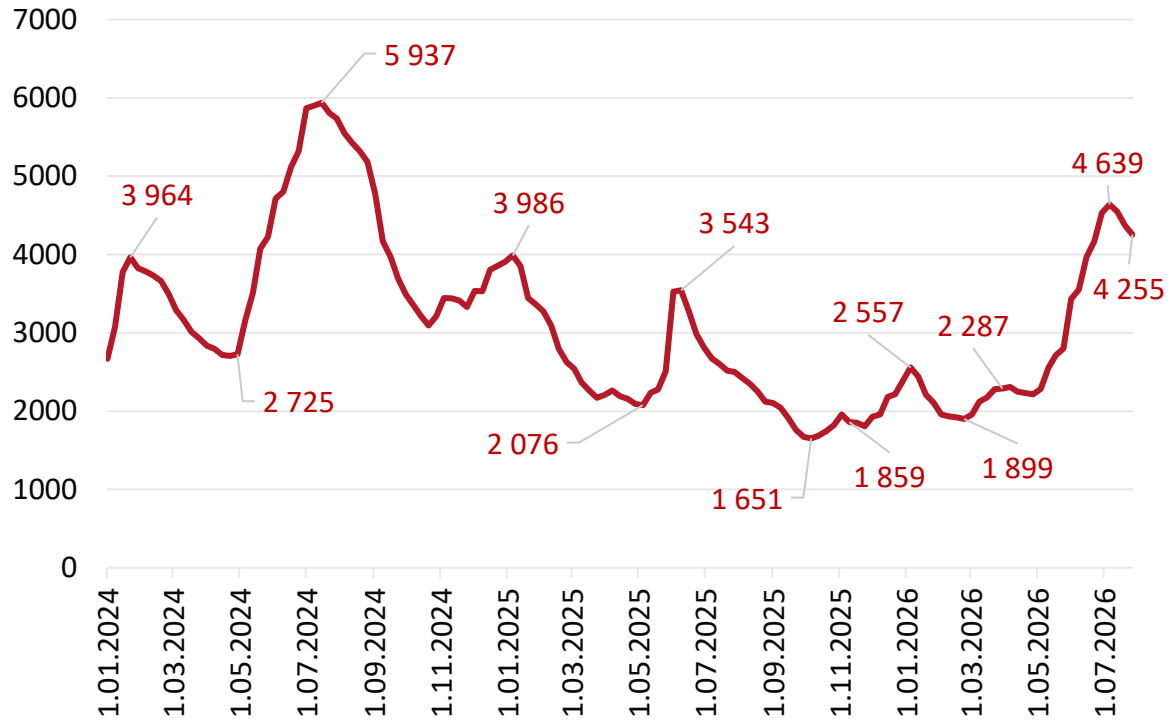
Jednocześnie tempo wzrostu World Container Index przyśpiesza: w maju o +13,8% r/r, w czerwcu o +21,7% r/r, w lipcu o +73,1% r/r.

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



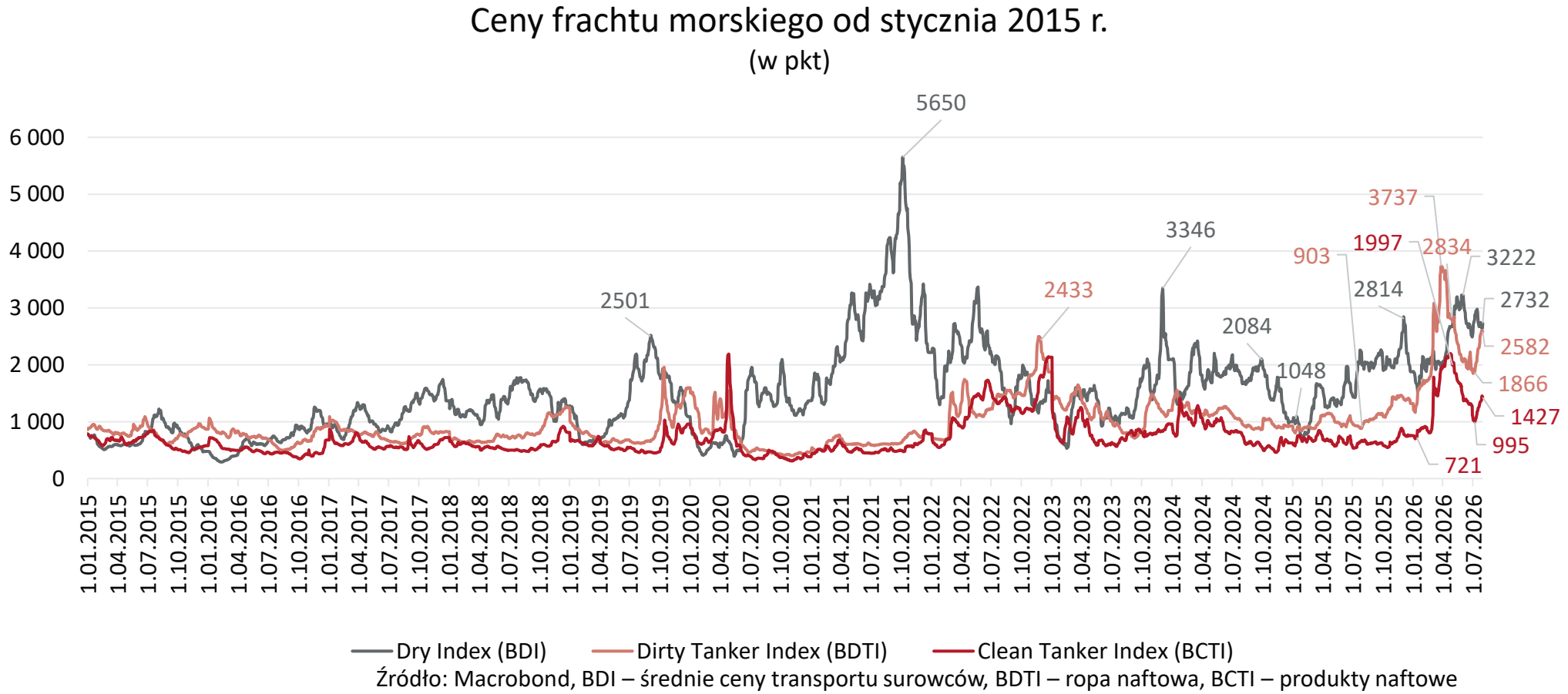
World, Drewry Shipping Consultants Ltd, Shipping, Composite, Index, (od 2024)



* World Container Index to tworzony przez firmę 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

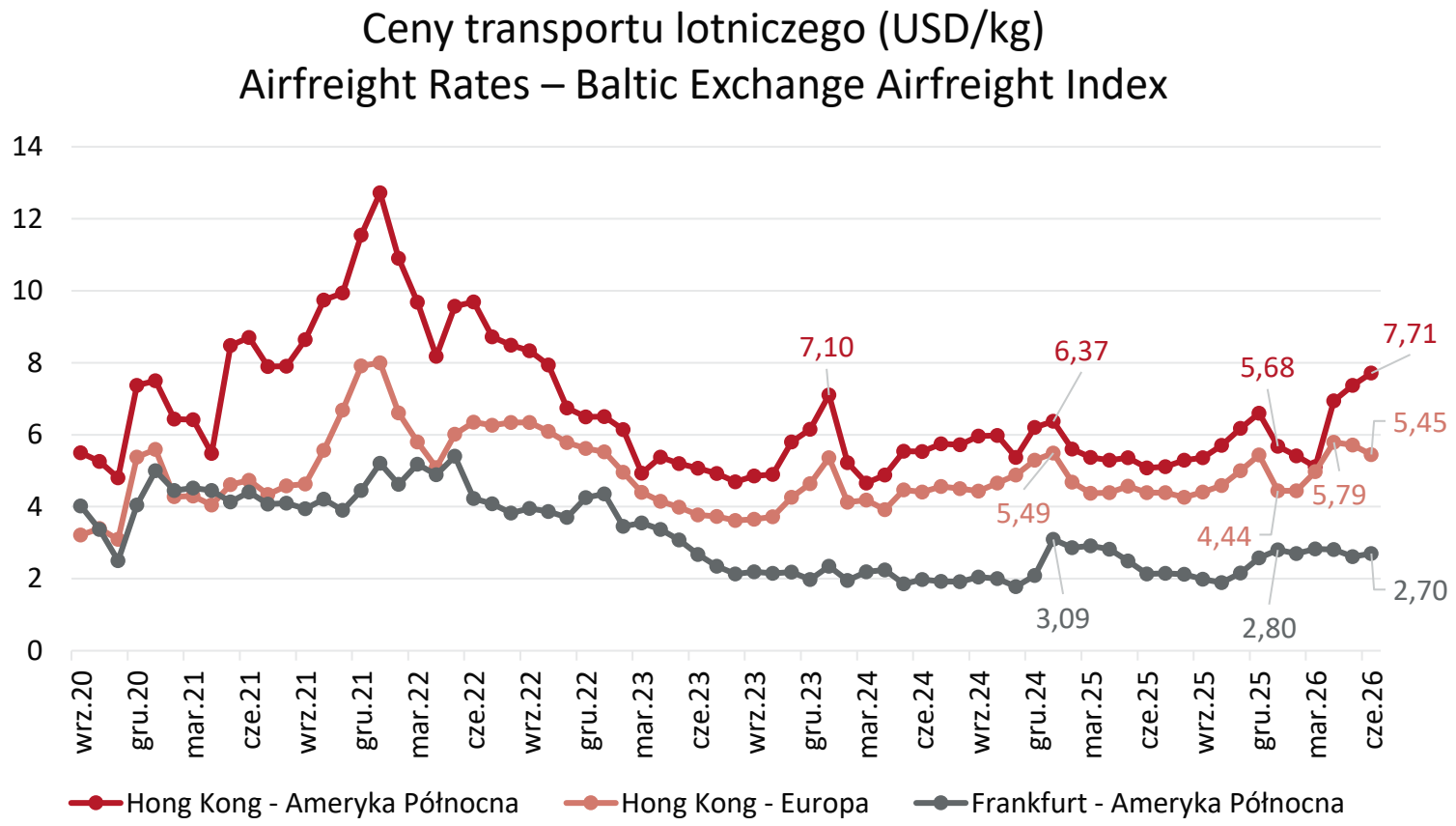
W lipcu 2026 ceny transportu ropy naftowej drogą morską ponownie wzrosły (wg. indeksu BDTI do ok. 2580 pkt), po tym jak na przełomie czerwca i lipca spadły (poniżej 1900 pkt).

Wojna na Bilskim 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).



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

Wzrost cen transportu lotniczego w czerwcu 2026: na trasach Hong Kong-Ameryka Pół. (+52% r/r), Frankfurt-Ameryka Pół.(+28% r/r), Hong Kong-Europa (+24% r/r).

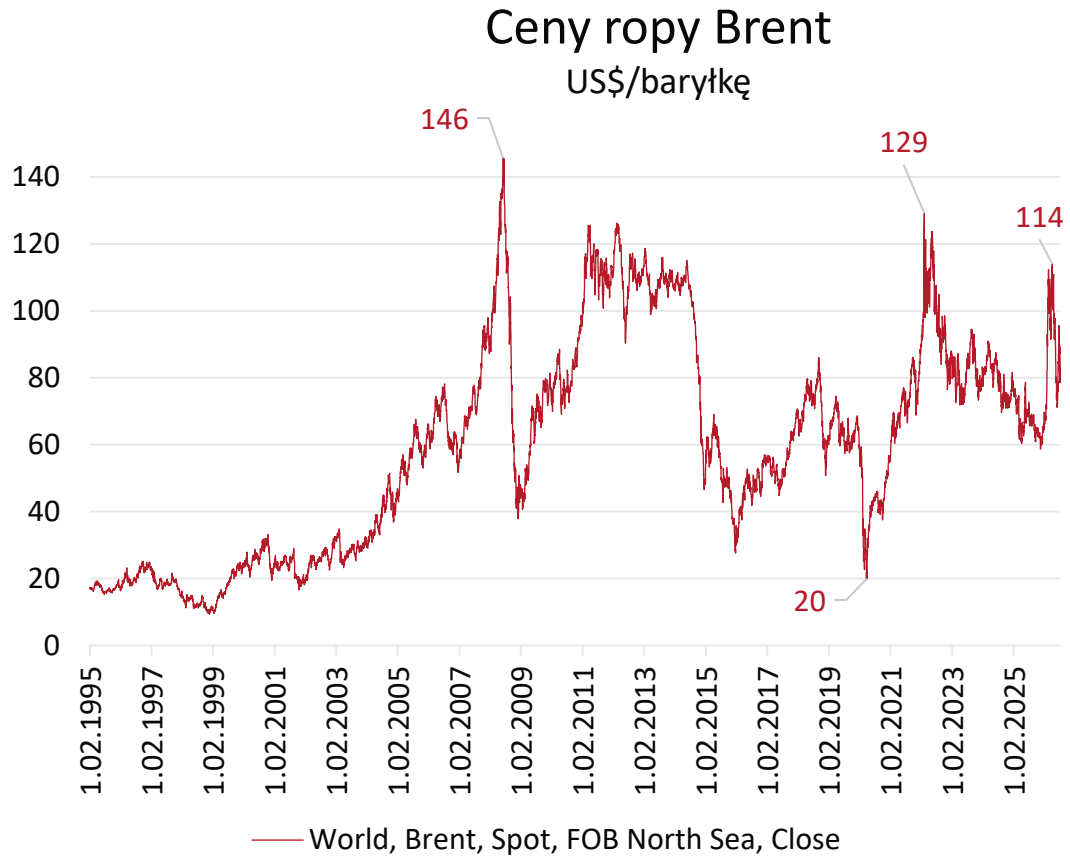


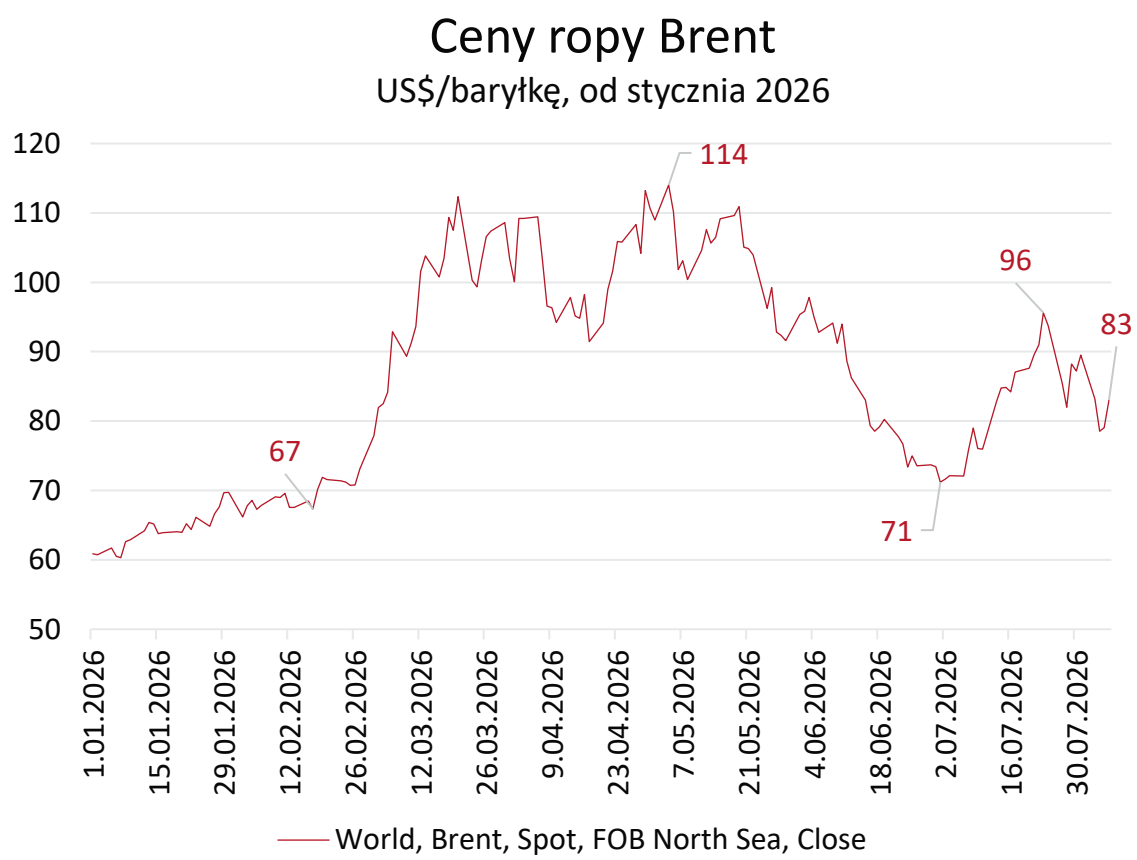
Źródło: AiRCargoNews / BalticExchange

Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy

Ceny ropy naftowej wahają się w zależności od przewidywanego scenariusza wojny w Iranie.

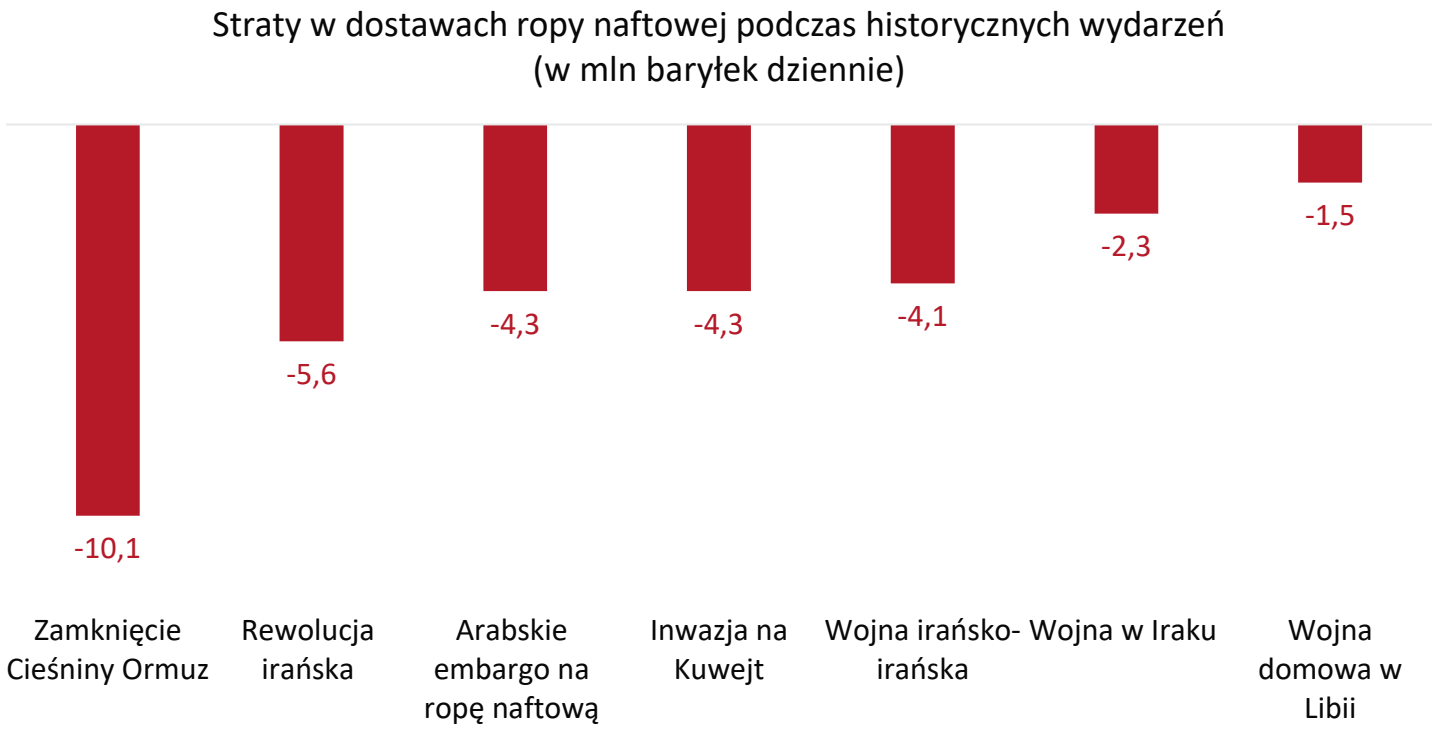
Na początku maja 2026 r. ceny ropy Brent wzrosły nawet do 114 USD/baryłkę, a pod koniec lipca br. wyniosły ok. 89 USD/baryłkę.





Źródło: Macrobond

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



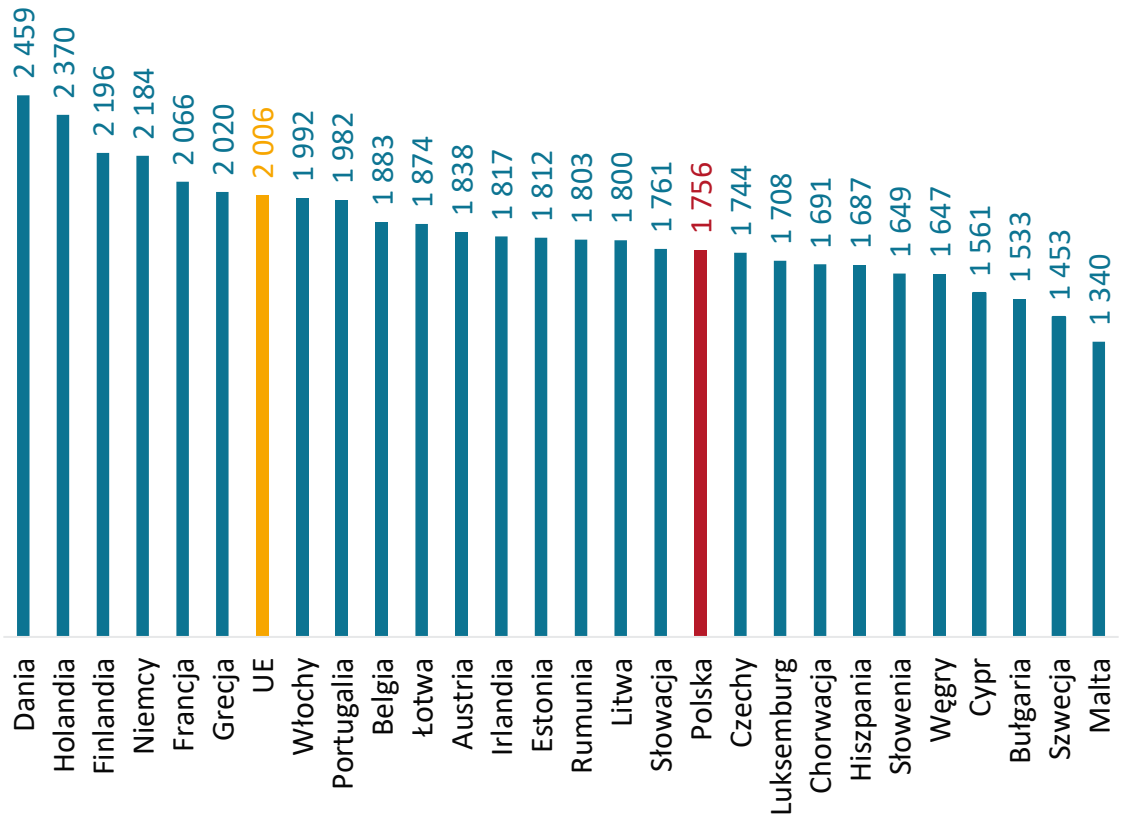
Zakłócenia w dostawach ropy podczas wydarzeń geopolitycznych, zdefiniowane przez Międzynarodową Agencję Energetyczną (IEA2014). Odpowiednie okresy dla każdego z nich obejmują: zamknięcie Cieśniny Ormuz (marzec 2026), rewolucję irańską (listopad 1978–kwiecień 1979), arabskie embargo na ropę naftową (październik 1973–marzec 1974), inwazję na Kuwejt (sierpień 1990–styczeń 1991), wojnę irańsko-iracką (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 EUR) w Polsce na początku sierpnia 2026, wraz z podatkami były poniżej średniej UE (stanowiły 87,2%), natomiast bez podatków nieznacznie powyżej średniej UE (100,3%).

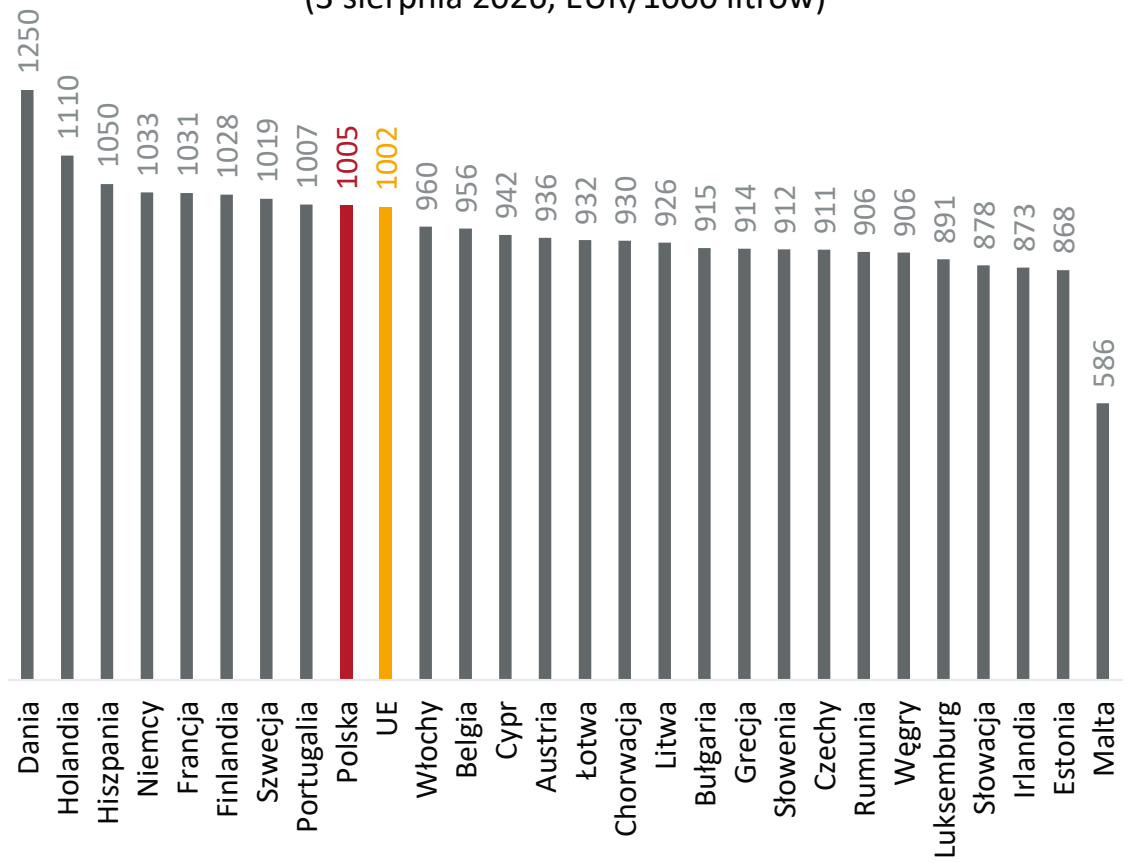
Ceny benzyny EU 95, z podatkami

(3 sierpnia 2026, EUR/1000 litrów)



Ceny benzyny EU 95, bez podatków

(3 sierpnia 2026, EUR/1000 litrów)

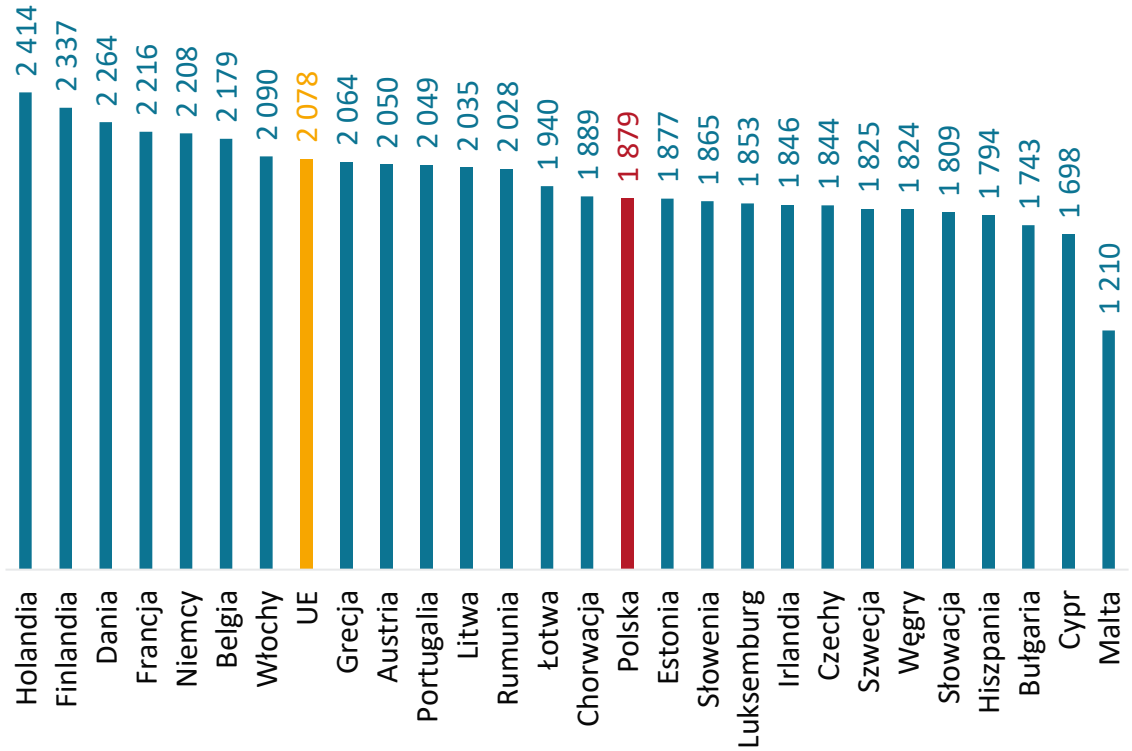


Źródło: Weekly Oil Bulletin

Ceny oleju napędowego (w EUR) w Polsce na początku sierpnia 2026, wraz z podatkami były poniżej średniej UE (stanowiły 90,8%), podobnie jak bez podatków (94,2%).

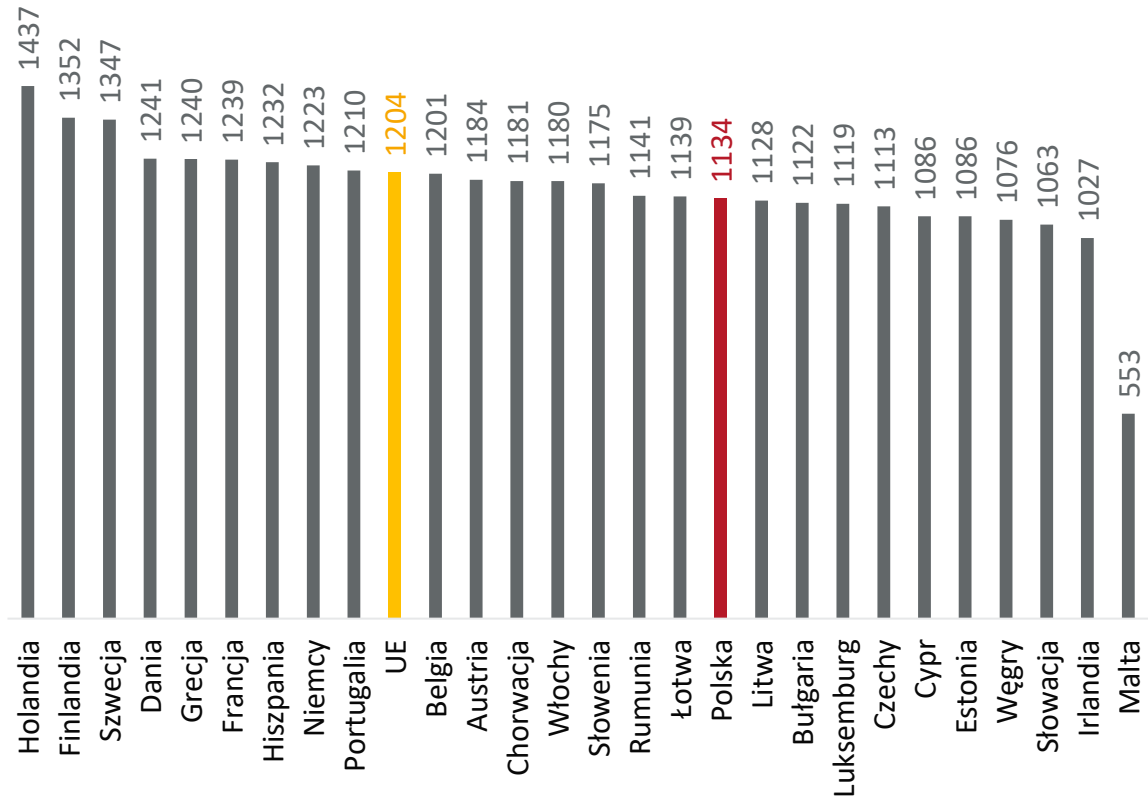
Ceny oleju napędowego (EN 590), z podatkami

(3 sierpnia 2026, EUR/1000 litrów)



Ceny oleju napędowego (EN 590), bez podatków

(3 sierpnia 2026, EUR/1000 litrów)

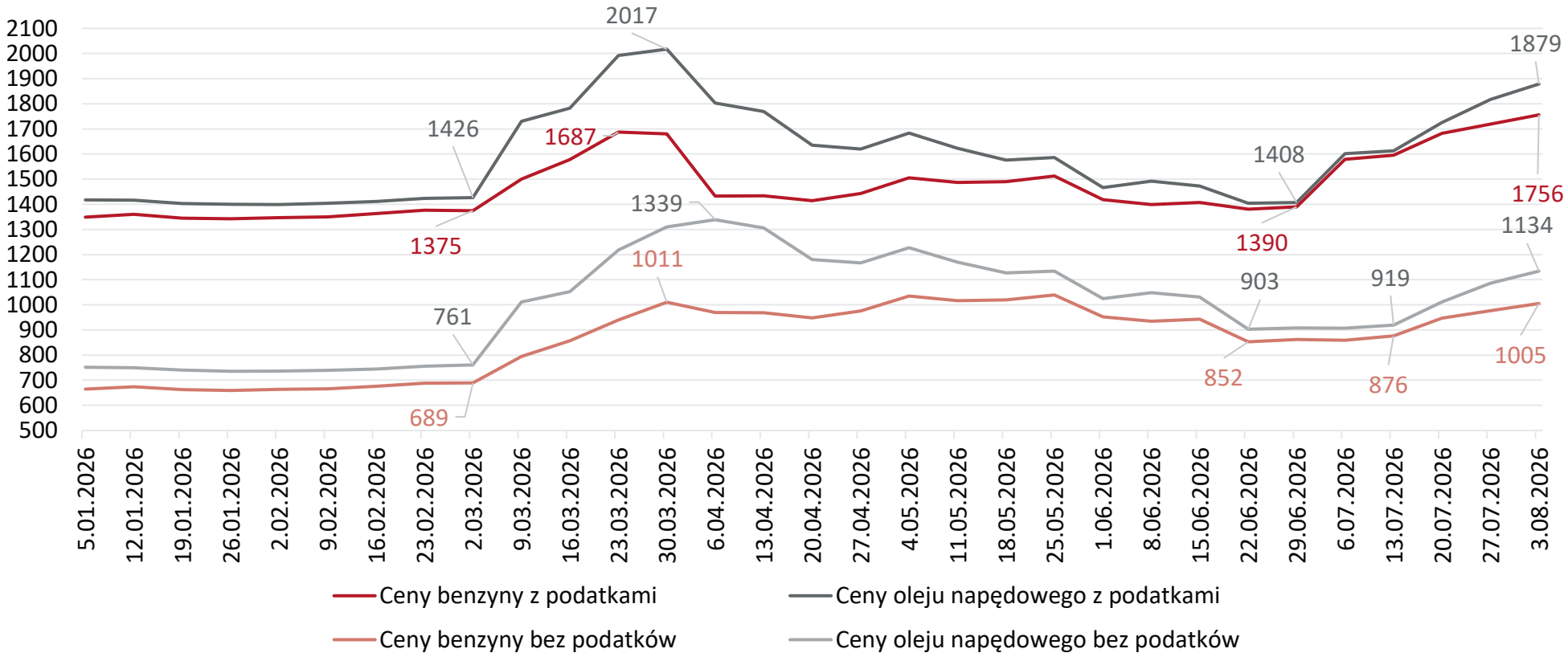


Źródło: Weekly Oil Bulletin

Na wzrost cen paliw w Polsce spowodowany zakończeniem w lipcu br. programu "Ceny Paliw Niżej”, nałożył się wzrost cen paliw na rynkach światowych.

Ceny benzyny EU 95 oraz oleju napędowego (EN 590) w Polsce,

(od stycznia 2026 do 3 sierpnia 2026, EUR/1000 litrów)



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