

Rynek transportu w Polsce i na świecie

Zestawienie
czerwiec 2026

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



Ważne w tym wydaniu

W Polsce w I kw. 2026 przyśpieszył wzrost cen usług w transporcie (+2,6% r/r) i był najszybszy od 5 kwartałów:

- jednocześnie wzrost cen usług w transporcie w I kw. 2026 był daleki od rekordowych wzrostów w okresie 2022/2023 (sięgających +16% r/r),
- wzrost cen usług w transporcie w I kw. 2026 powiązany był ze wzrostem cen oleju napędowego w marcu 2026 (+21% r/r, ceny wraz z podatkami, liczone w EUR) oraz opłat drogowych w Polsce (ok. +40%) i innych krajach UE,
- obniżka podatków na olej napędowy i benzynę w Polsce wprowadzona na okres 31 marca-15 czerwca 2026 pozwoliła obniżyć ich ceny w stosunku do marca 2026 i w założeniu obniży presję inflacyjną także w usługach transportowych,
- transport w Polsce (jak i w przypadku większości krajów UE) jest sektorem o najwyższej konsumpcji energii.

W okresie wojny na Bliskim Wschodzie spadł przeładunek ropy naftowej w polskich portach morskich: w marcu i kwietniu 2026 (ok. -20% r/r liczony w tonach):

- po 2022 przeładunek ropy naftowej w polski portach wzrósł do rekordowych wielkości (45,5-47,5 mln ton rocznie),
- w 2025 największym dostawcą ropy naftowej do Polski była Arabia Saudyjska (46,9%), następnie Norwegia (34,3%), Gujana (7,5%), która wyprzedziła Stany Zjednoczone (3,5%). Jednocześnie Polska uniezależniła się od dostaw ropy z Rosji - w 2014 aż 91% surowca przerabianego w Polsce pochodziło z tego kraju (raport POPiHN).

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 \(str. 41-45\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy \(str. 46-51\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy \(str. 52-57\)](#)

[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

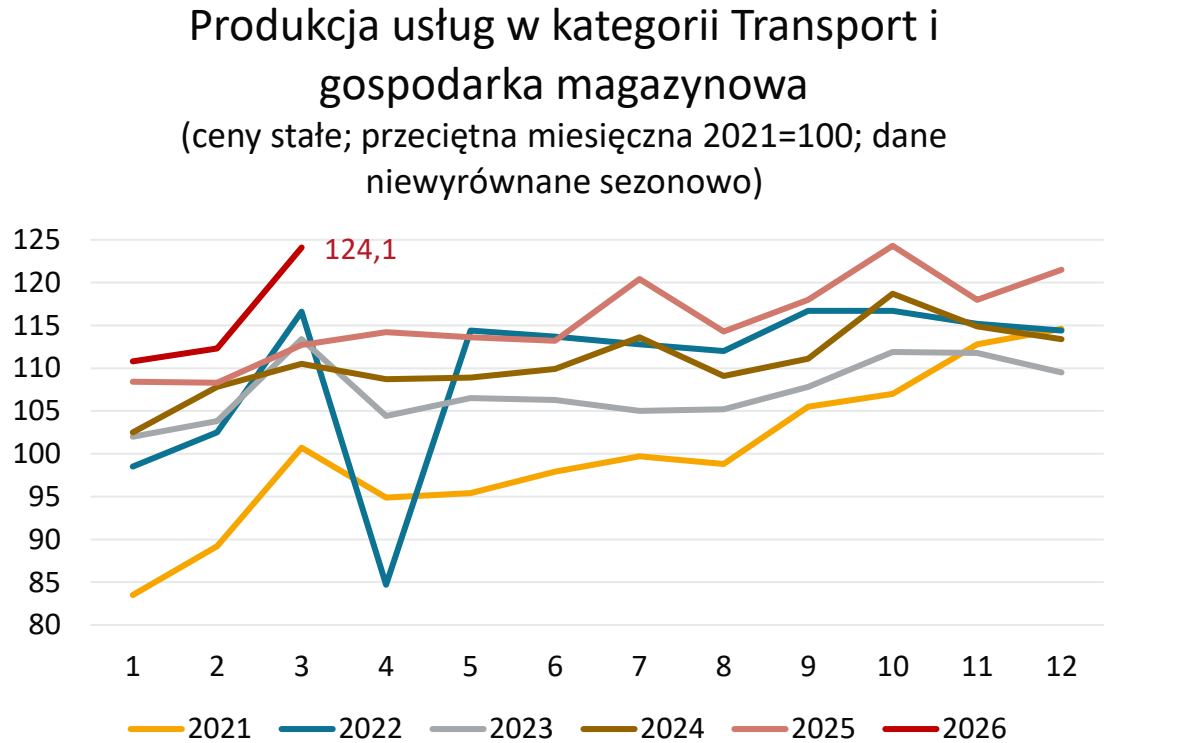
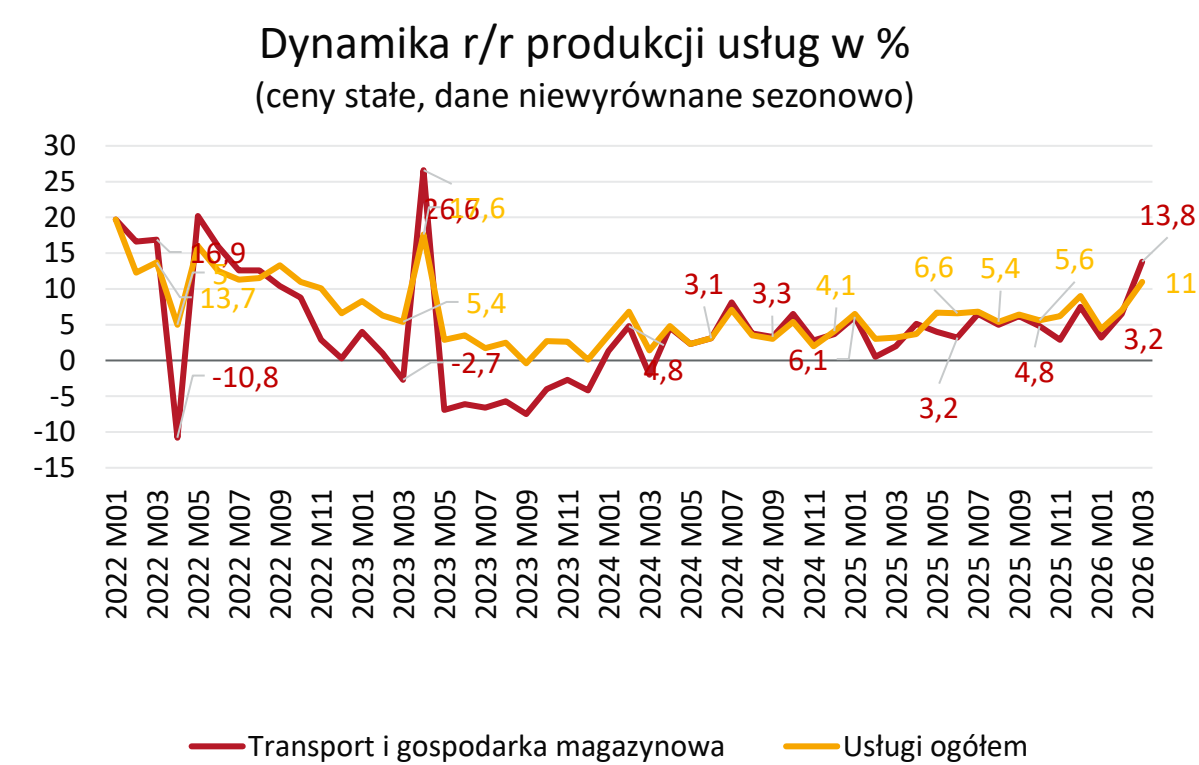
Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

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

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

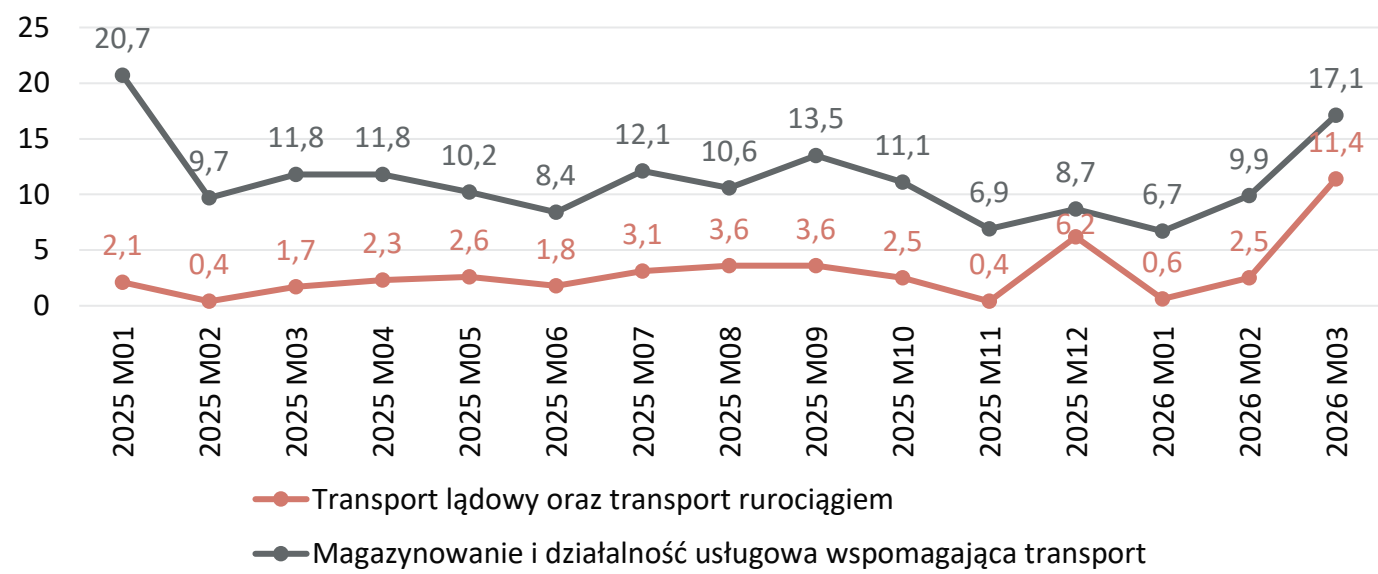
Przez większość miesięcy 2025 produkcja usług transportu i magazynowania była najwyższa od 2021.



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.

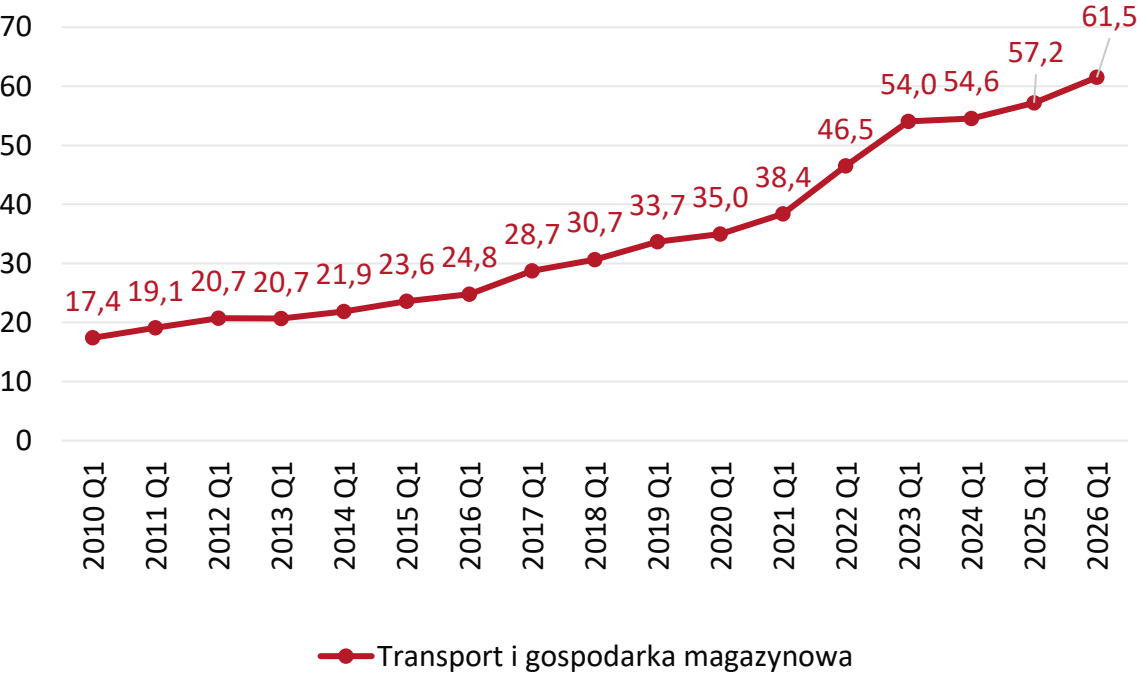
Dynamika r/r produkcji usług w %
(ceny stałe; dane niewyrównane sezonowo)



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,

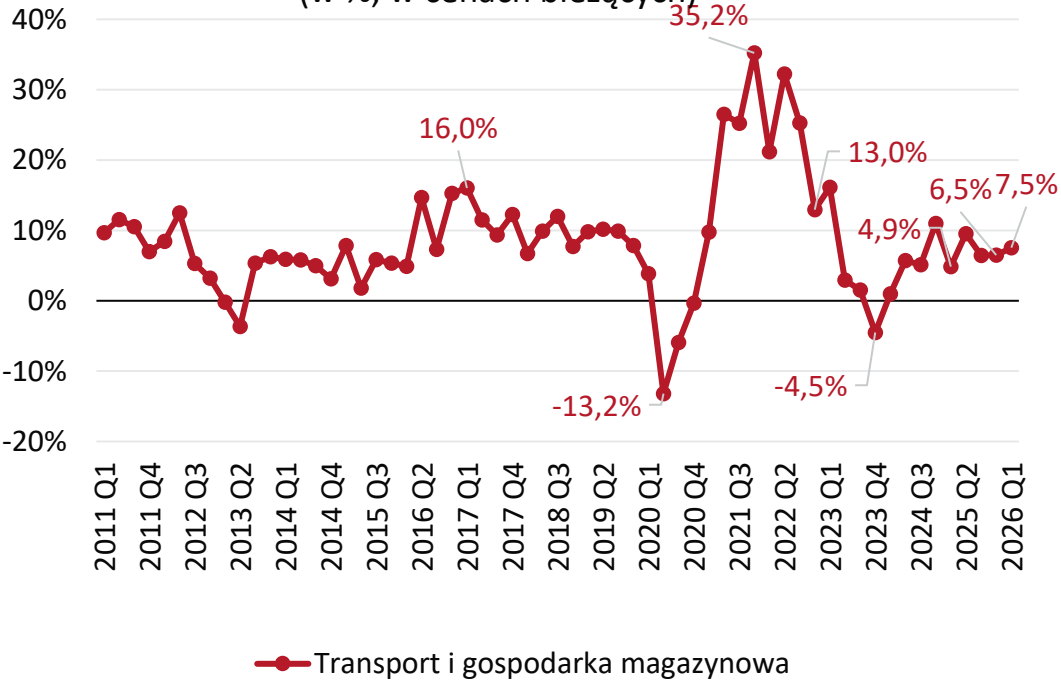
Rosną przychody ze sprzedaży w transporcie i magazynowaniu: w I kw. 2026 (+7,5% r/r) szybciej niż w I kw. 2025 (+4,9% r/r) – w cenach bieżących.

Przychody netto ze sprzedaży produktów,
towarów i materiałów
(w mld zł, w cenach bieżących)



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

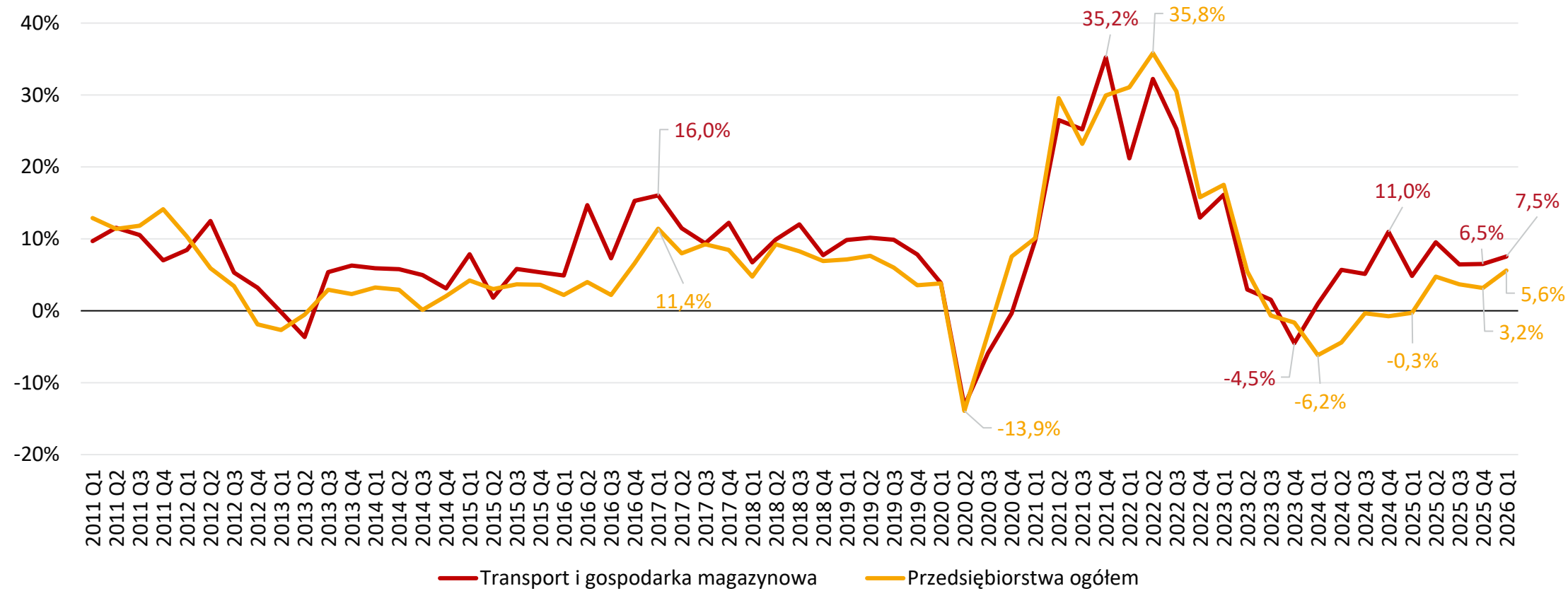
Przychody netto ze sprzedaży produktów,
towarów i materiałów – dynamika r/r
(w %, w cenach bieżących)



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.

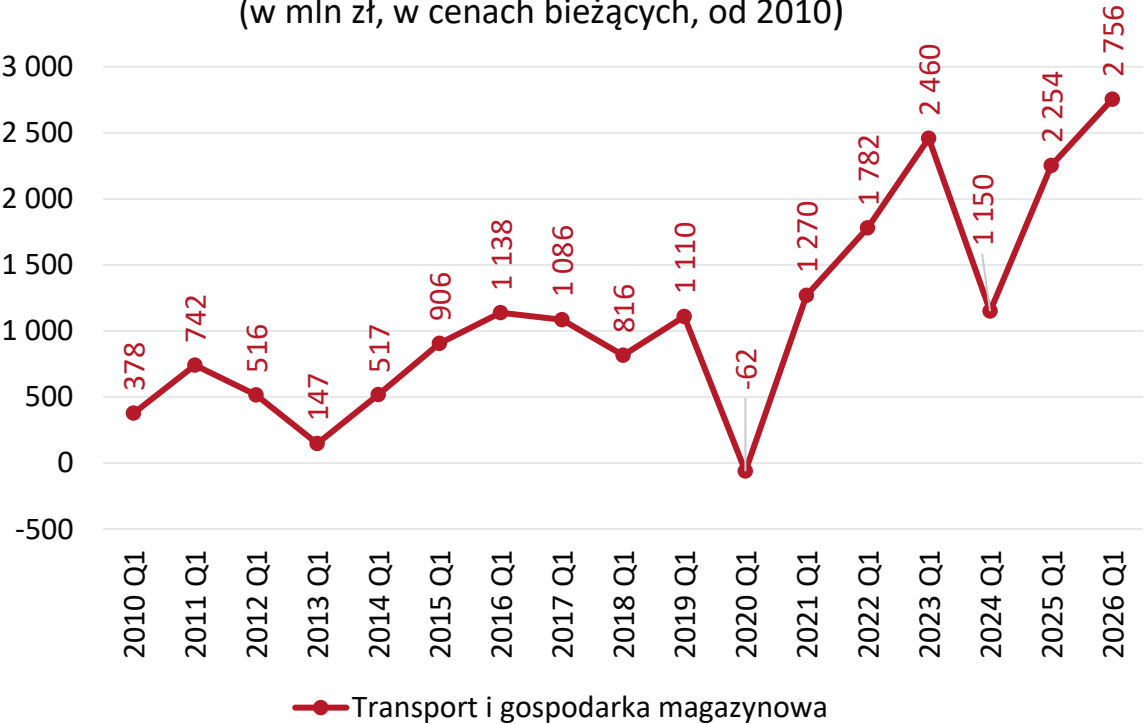
Dynamika r/r przychodów netto ze sprzedaży produktów, kwartalnie (w %), w cenach bieżących



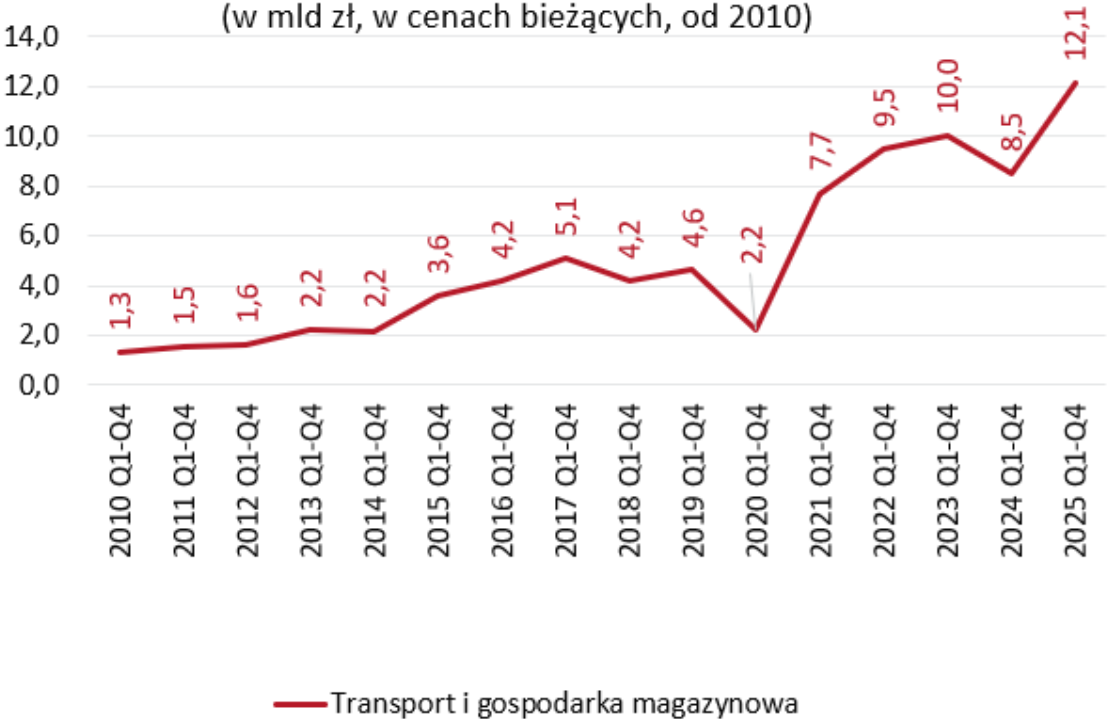
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS; dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw niefinansowych (jednostek prawnych) prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

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

Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej
(w mln zł, w cenach bieżących, od 2010)



Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej
(w mld zł, w cenach bieżących, od 2010)



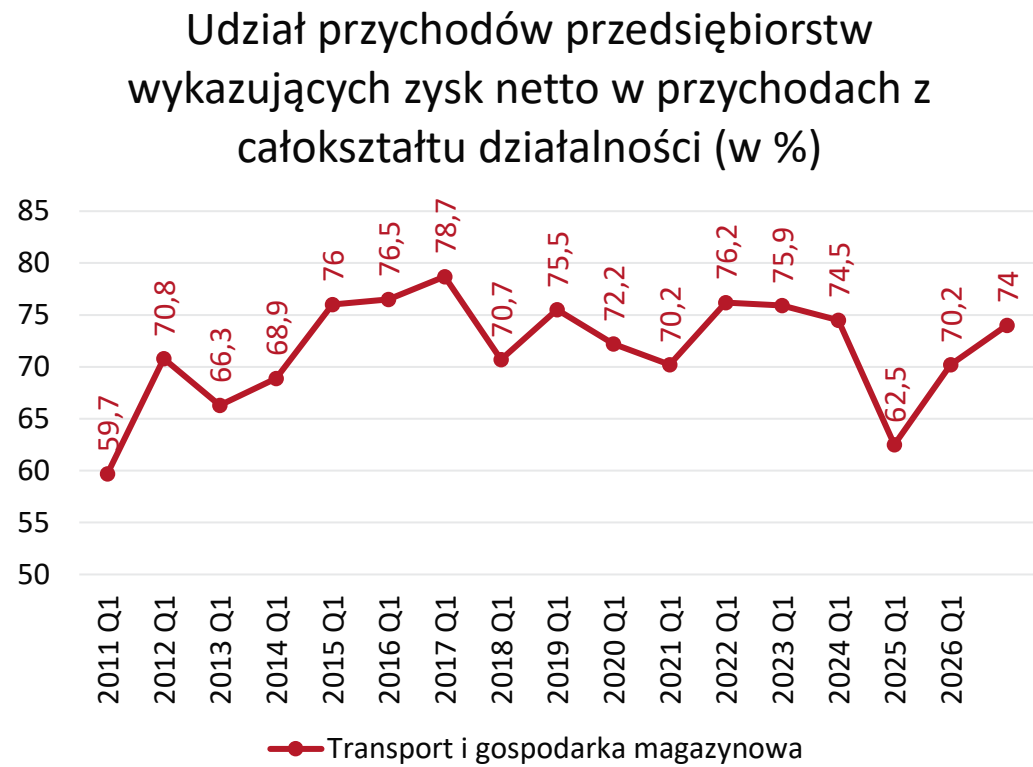
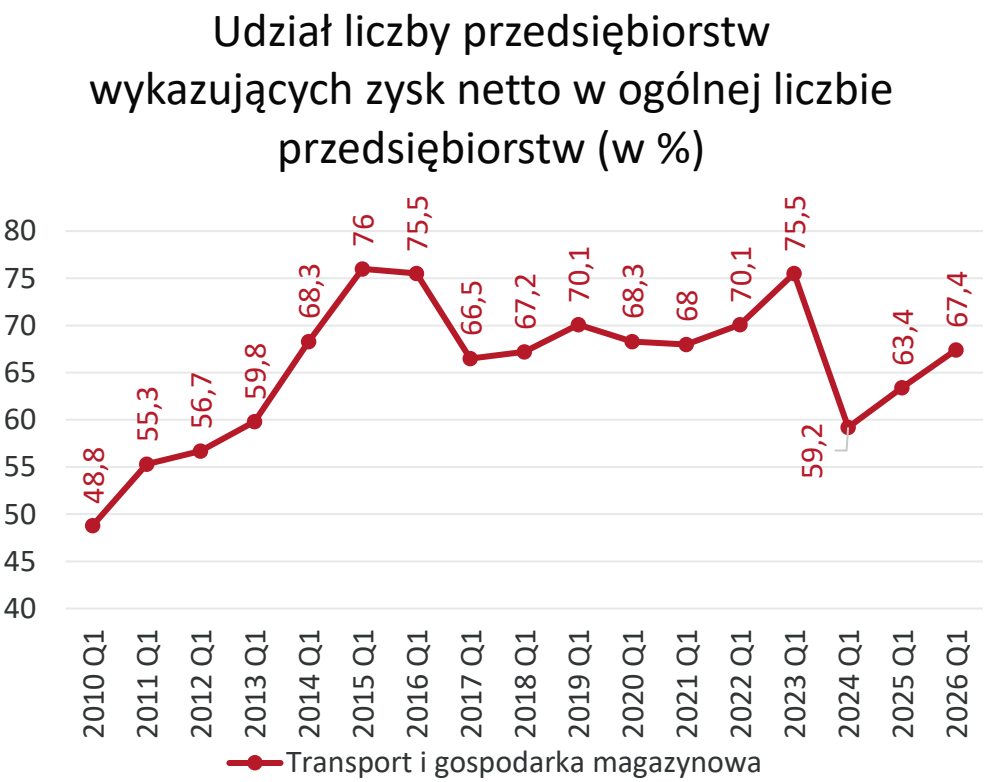
Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

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.).

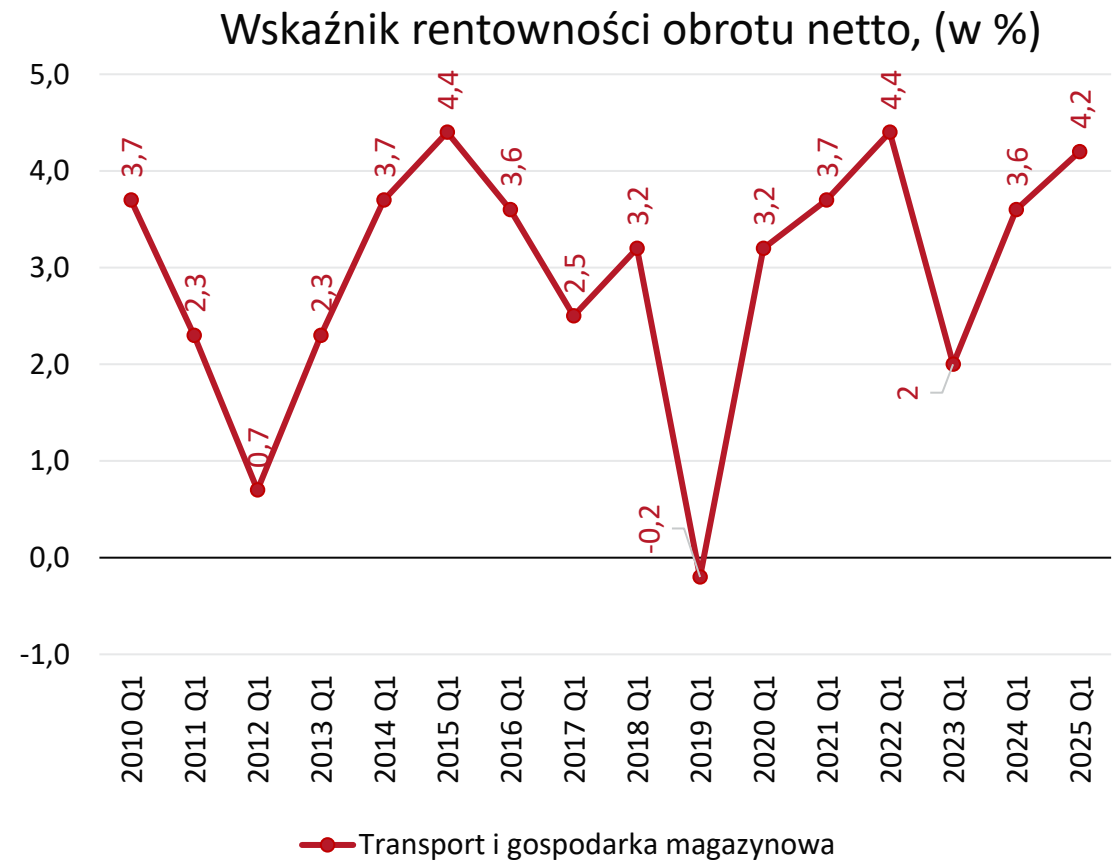
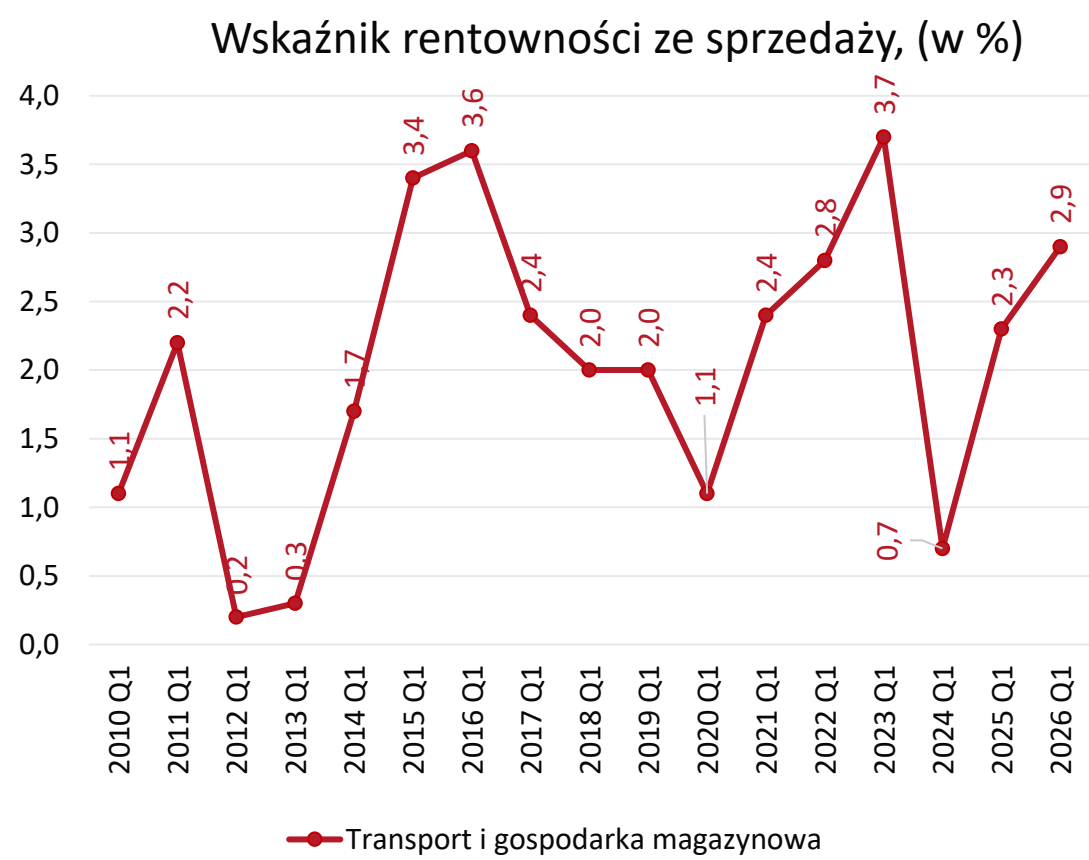
Po trudnym 2024 udział liczby przedsiębiorstw wykazujących zysk netto wraca do wieloletniej średniej.

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.

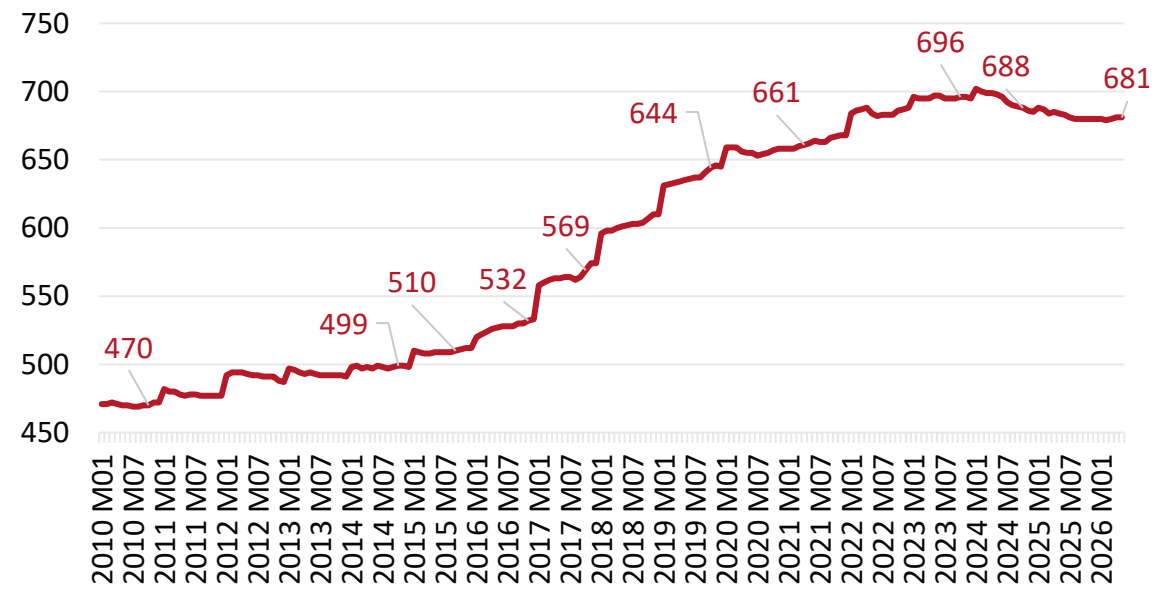


Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

Spada zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej w Polsce: z rekordowego poziom 702 tys. w styczniu 2024 do 681 tys. w maju 2026, ale ciągle jest to wysoki poziom w perspektywie długoterminowej.

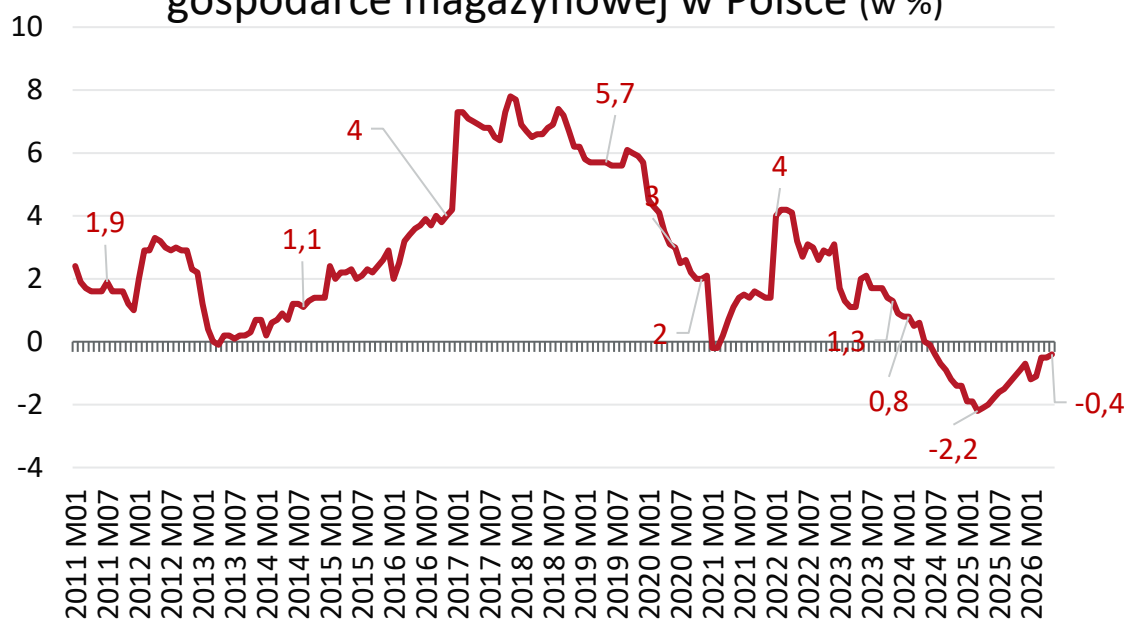
Tempo spadku zatrudnienia w 2026 osłabło (-0,4% r/r w maju) w porównaniu z tempem w 2025 (nawet -2,2% r/r w marcu).

Zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej w Polsce (w tys.)



—Transport i gospodarka magazynowa

Dynamika roczna zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej w Polsce (w %)

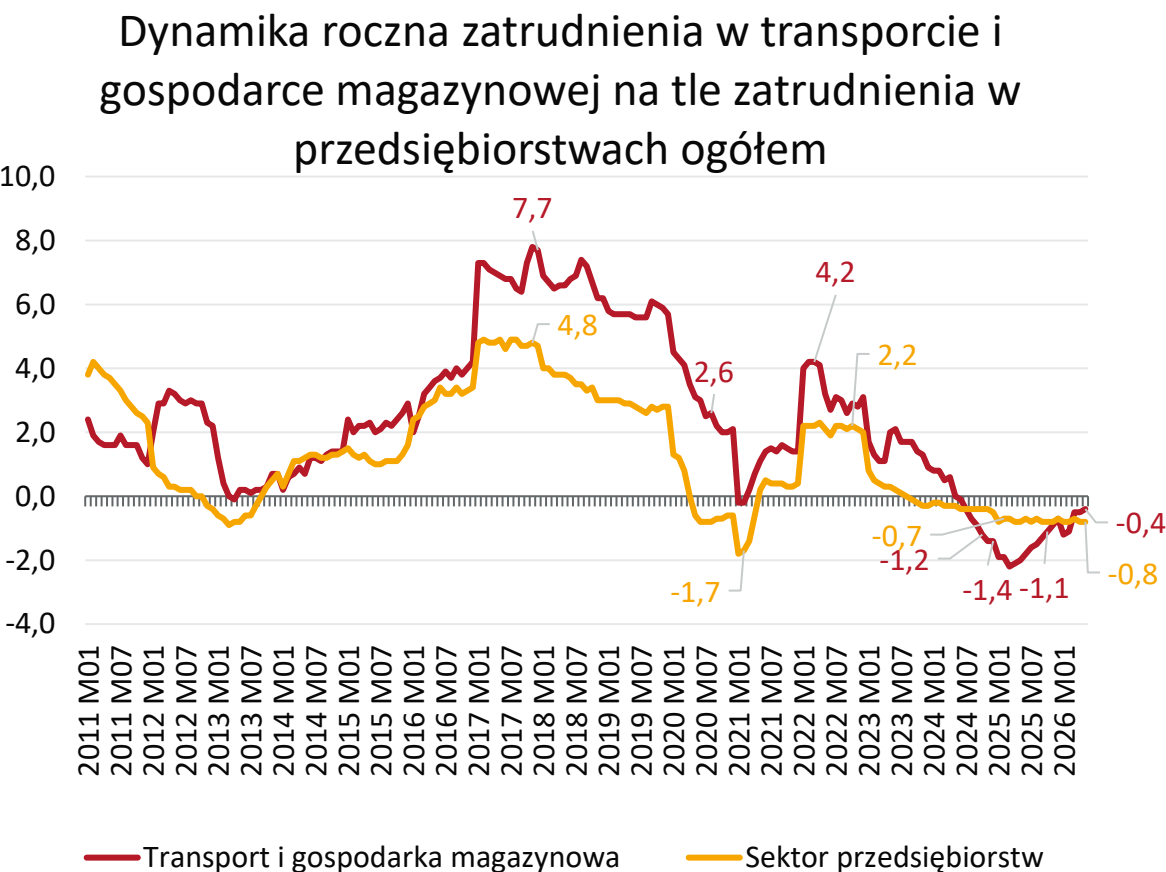


—Transport i gospodarka magazynowa

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

W maju 2026 spadek zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej (-0,4% r/r) był wolniejszy do spadku w sektorze przedsiębiorstw ogółem (-0,8% r/r), po tym jak w 2025 był wyraźnie głębszy.

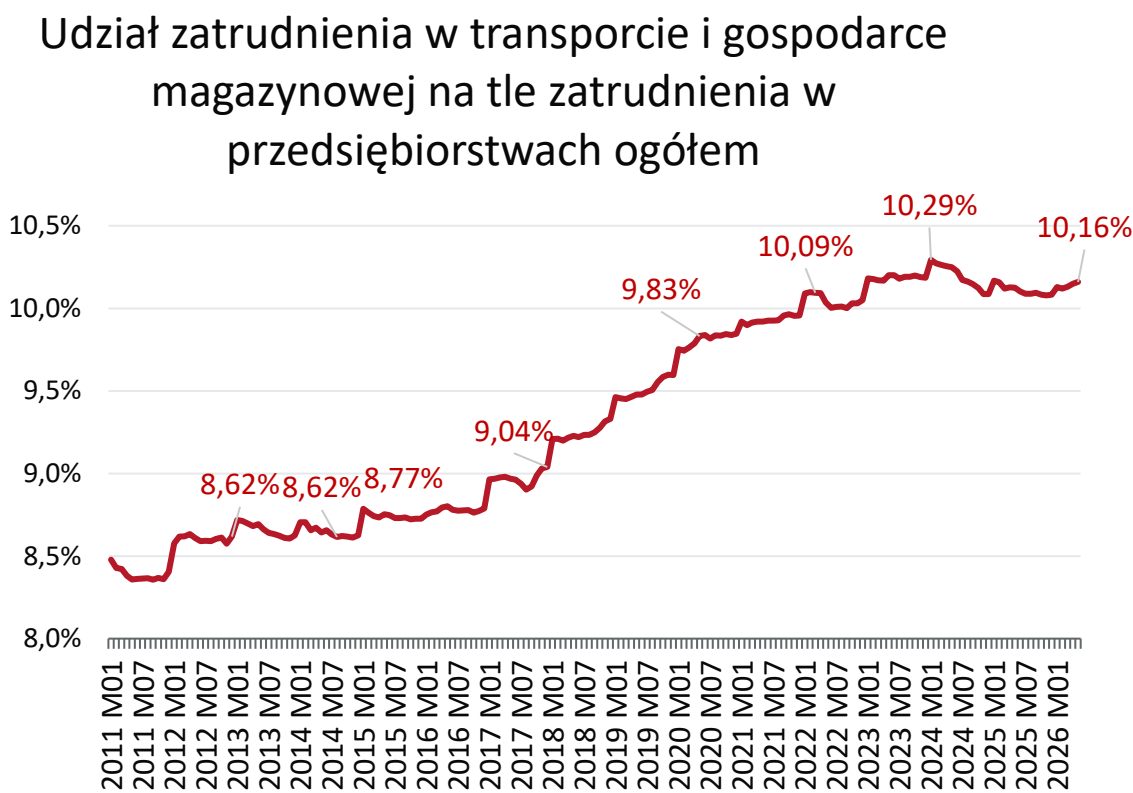
W poprzednich latach szybszy wzrost zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem.



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

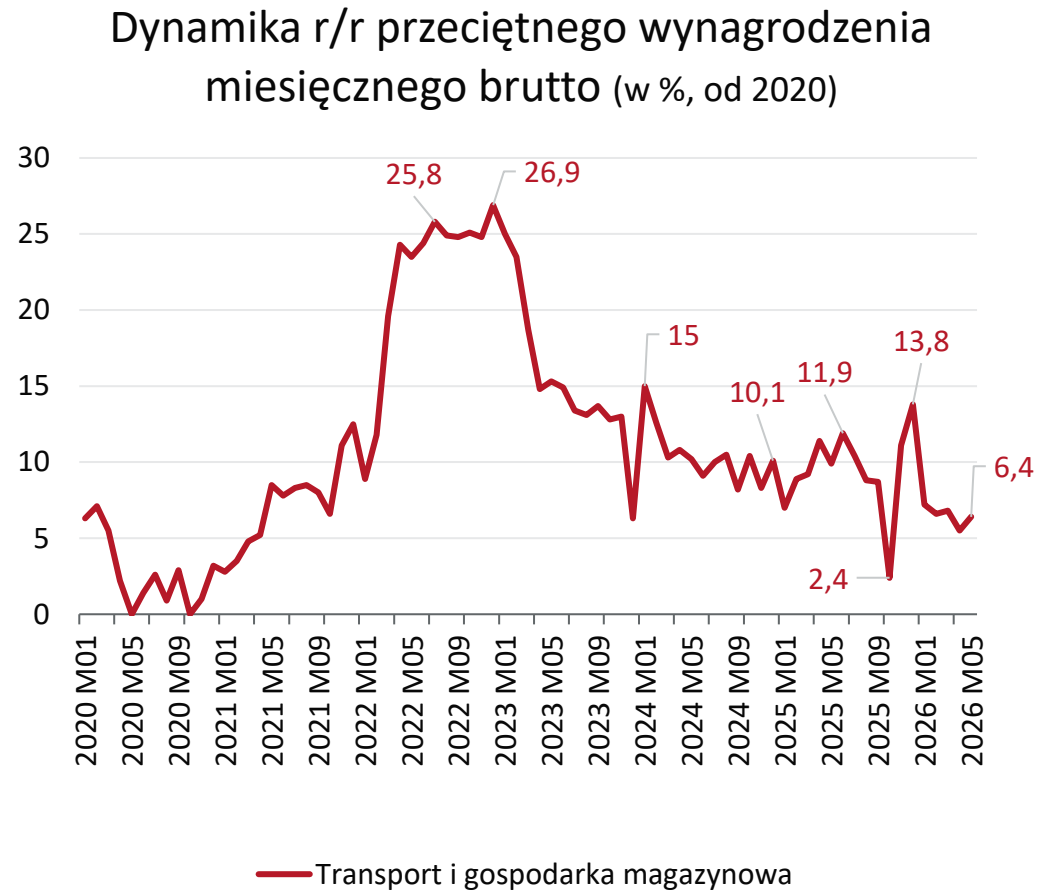
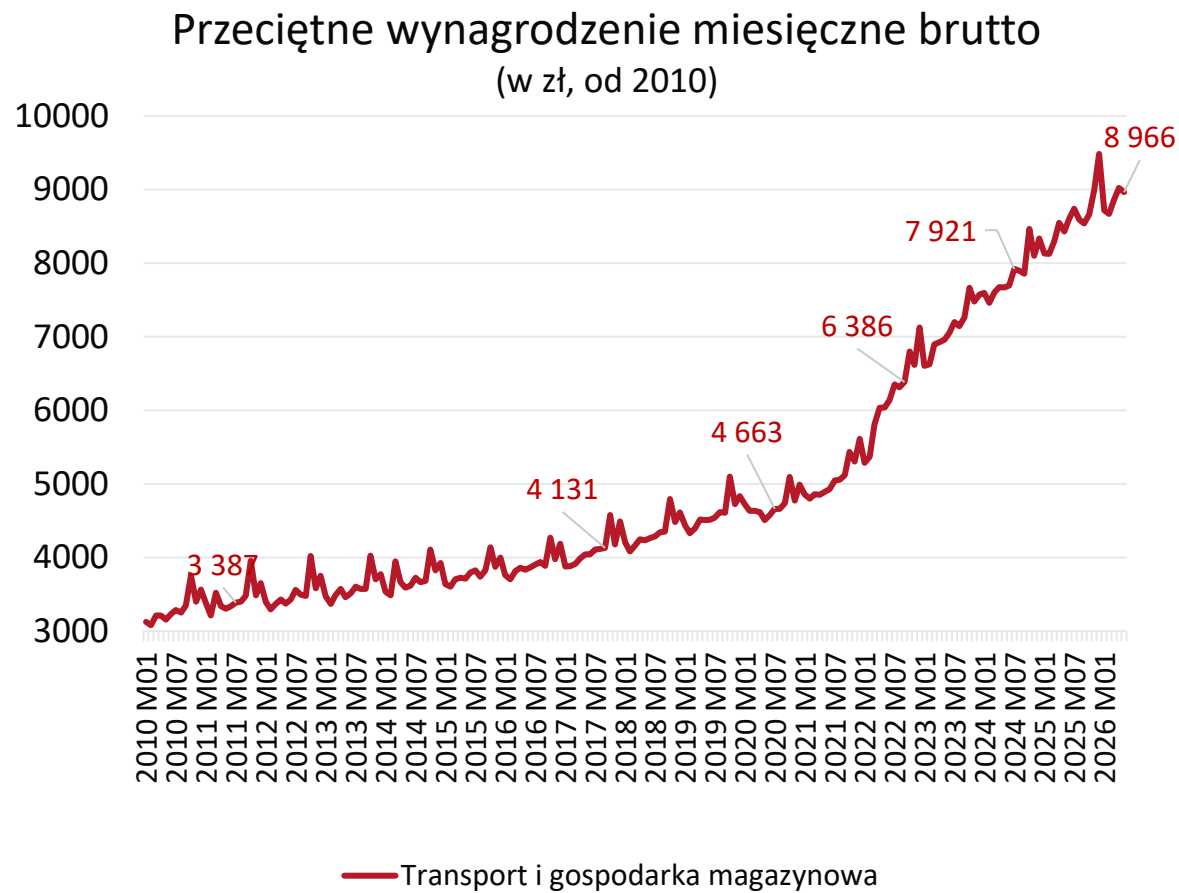
Źródło: GUS

10,29% w styczniu 2024 – to szczytowy udział zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej w sektorze przedsiębiorstw ogółem. W maju 2026 udział na poziomie 10,16%.



Spada tempo wzrostu wynagrodzeń w sektorze transportu i gospodarki magazynowej (nominalnie):
+6,4% r/r w maju 2026 wobec +9,9% r/r w maju 2025.

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

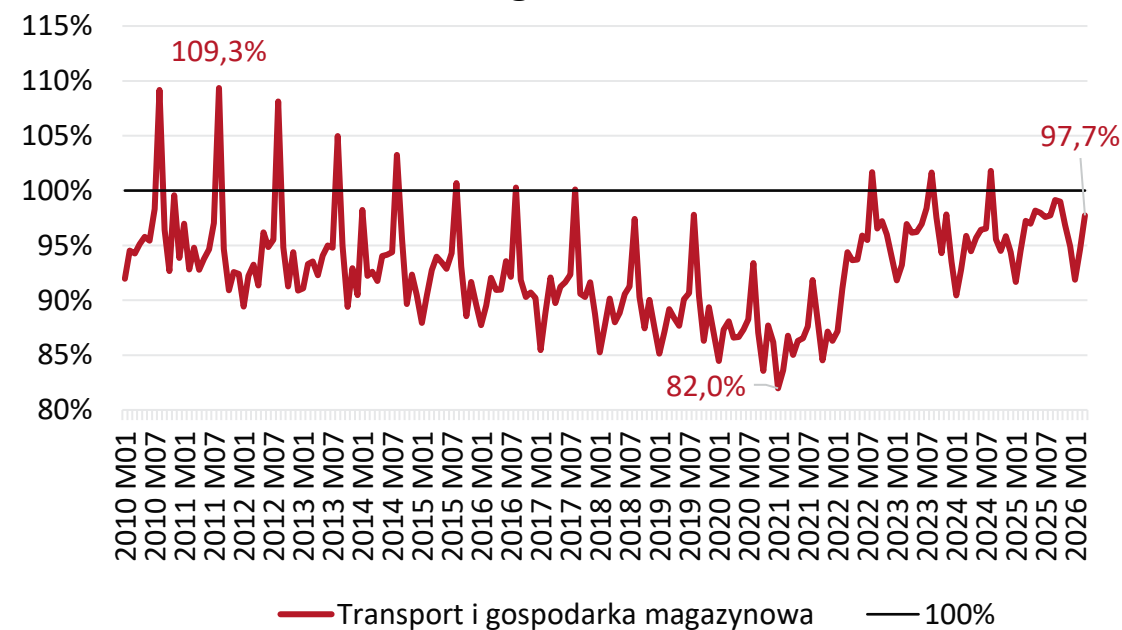


Źródło: GUS

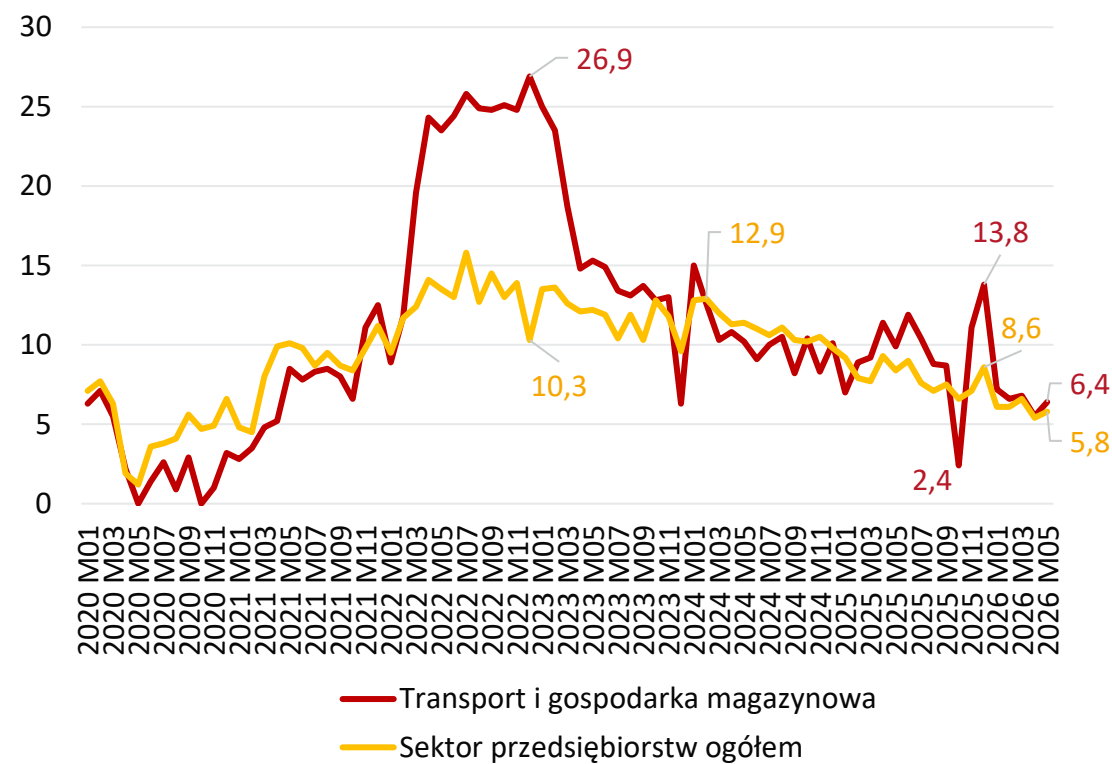
Niższe przeciętne miesięczne wynagrodzenie w transporcie i gospodarce magazynowej niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem (w maju 2026 udział stanowił 97,7%).

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

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



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

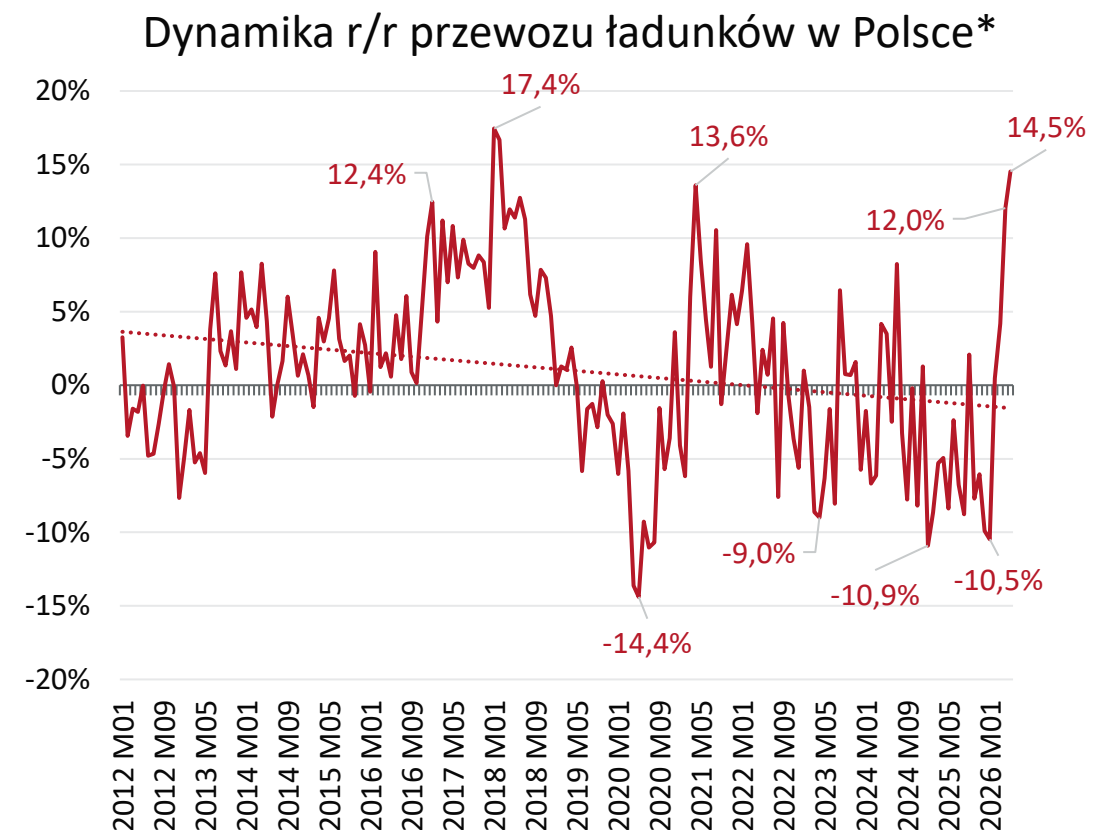
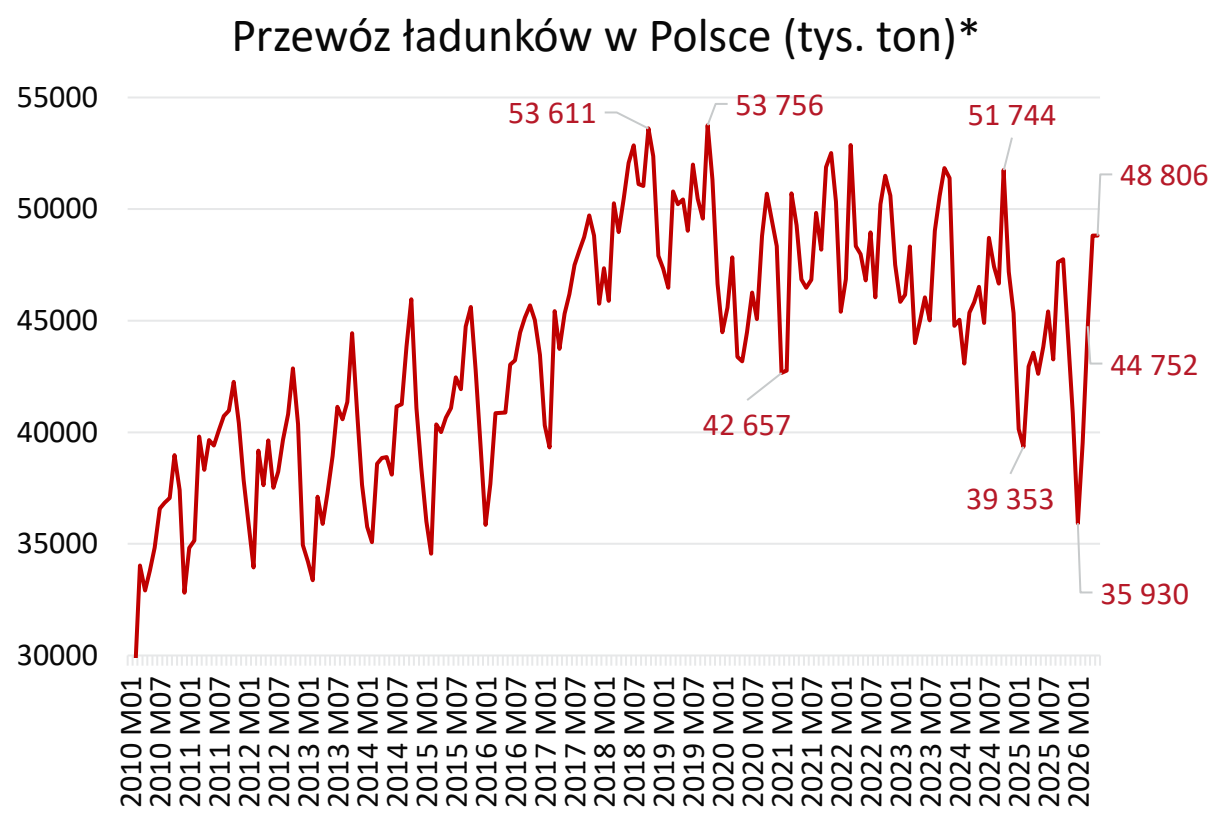


Źródło: GUS

Przewozy ładunków w Polsce spadły w 2025 (521 694 tys. ton, -6,5% r/r) do najniższego poziomu od 2016. W okresie styczeń-maj* 2026 kontynuacja spadku przewozu ładunków w Polsce (-1,8% r/r).

Szczyt przewozu ładunków w Polsce odnotowano w 2018 (603 883 tys. ton) oraz 2022 (583 063 tys. ton).

Przewóz ładunków (w tonach) spada w Polsce od 2022, pomimo wzrostów w pojedynczych miesiącach, w tym w marcu 2026 (+4,2% r/r).

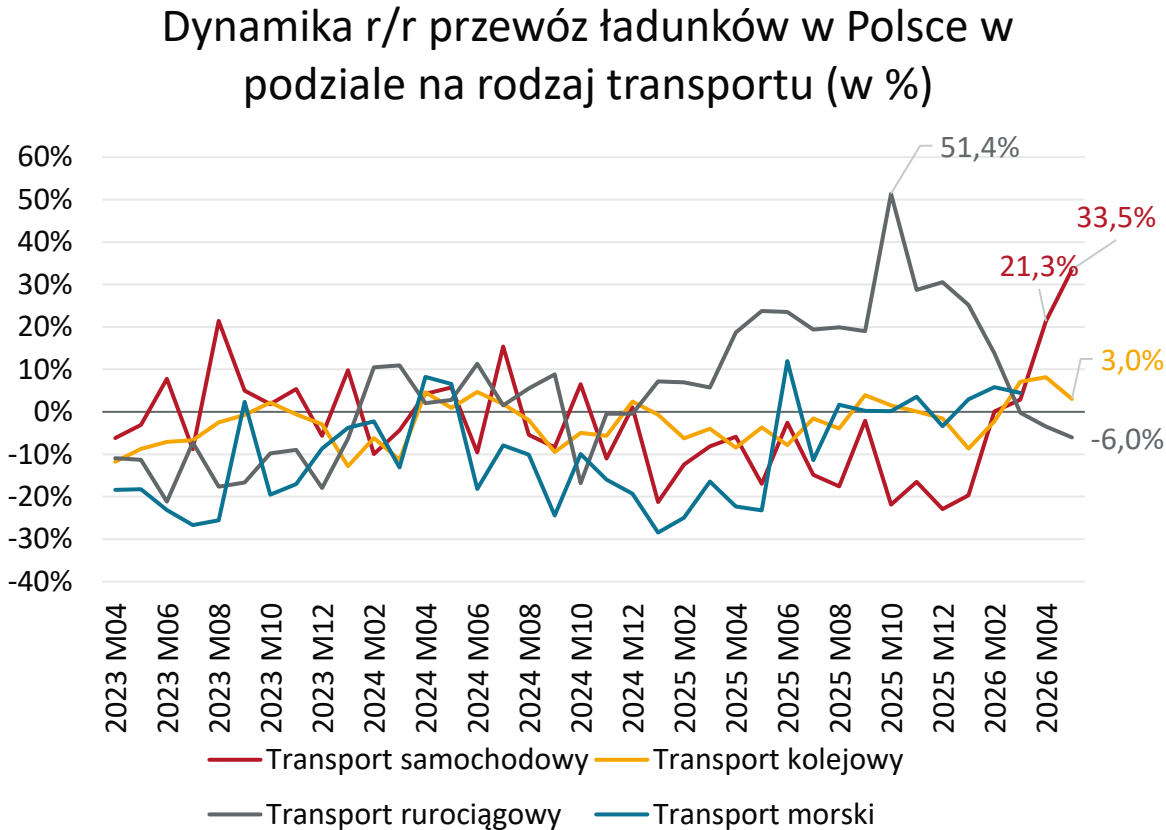
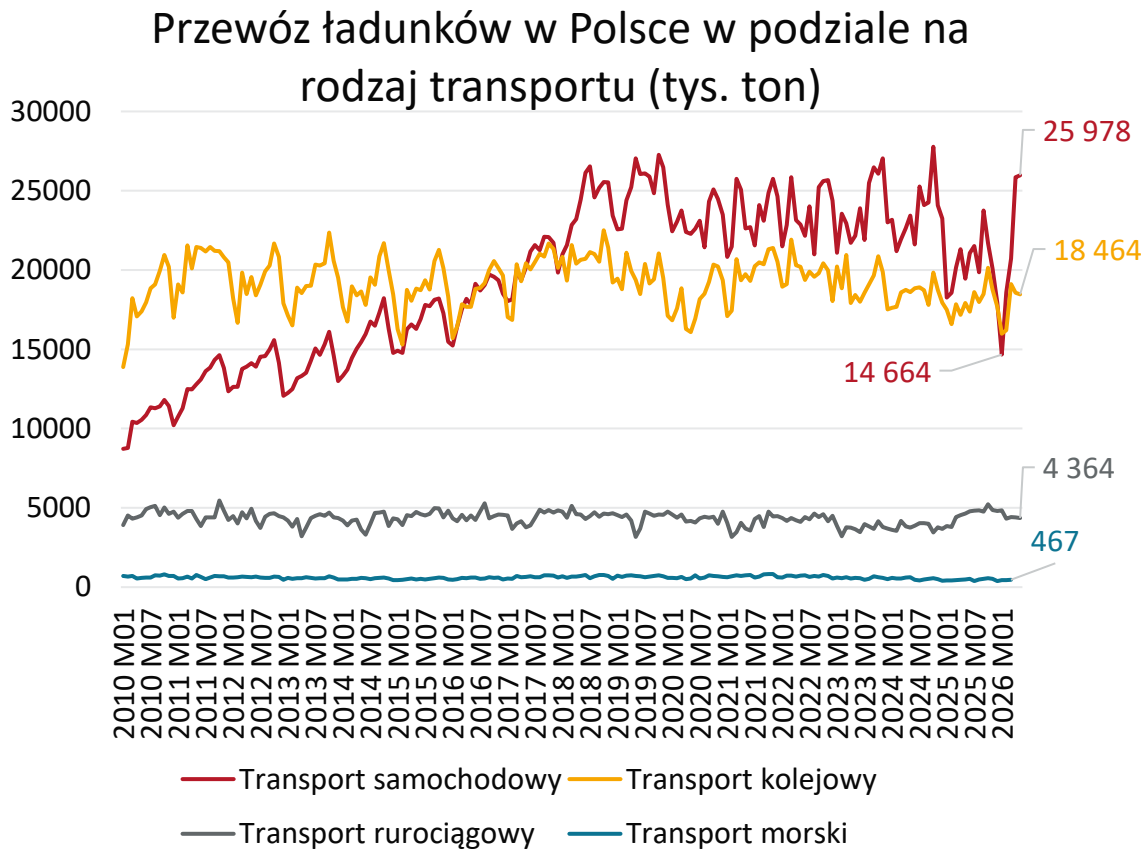


Źródło: GUS; * dane za kwiecień oraz maj 2026 nie obejmują transportu wodnego (brak danych)

W 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.

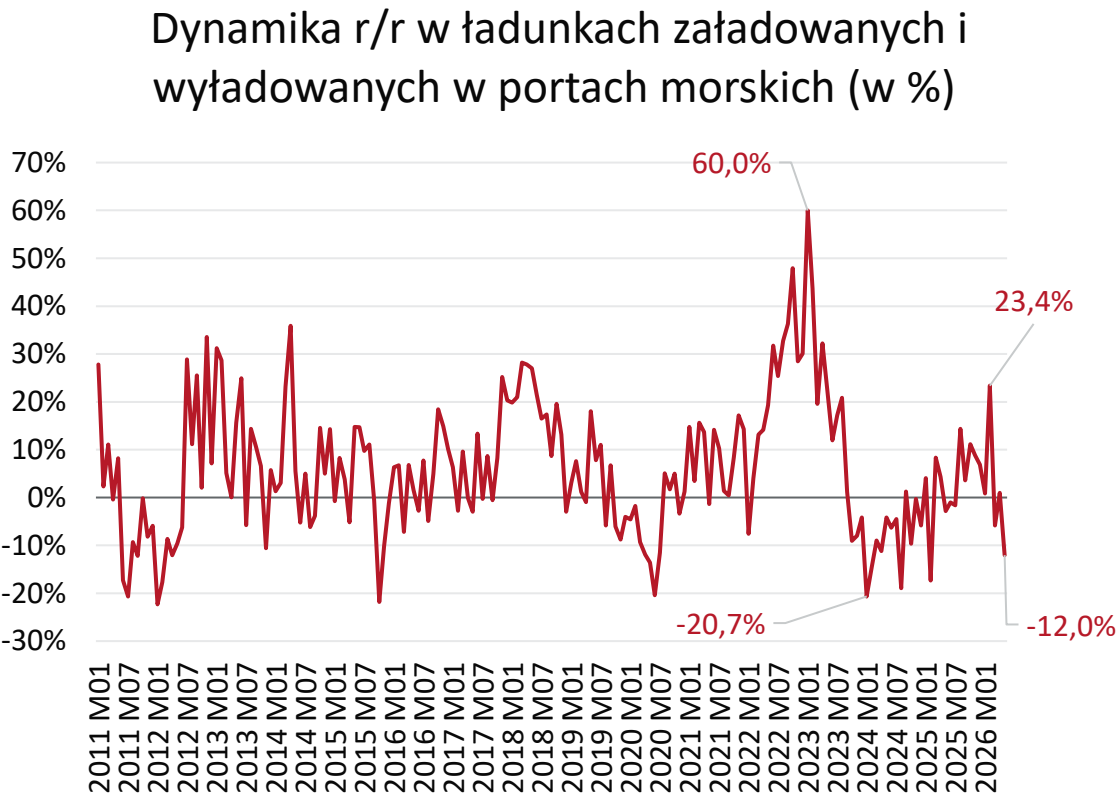
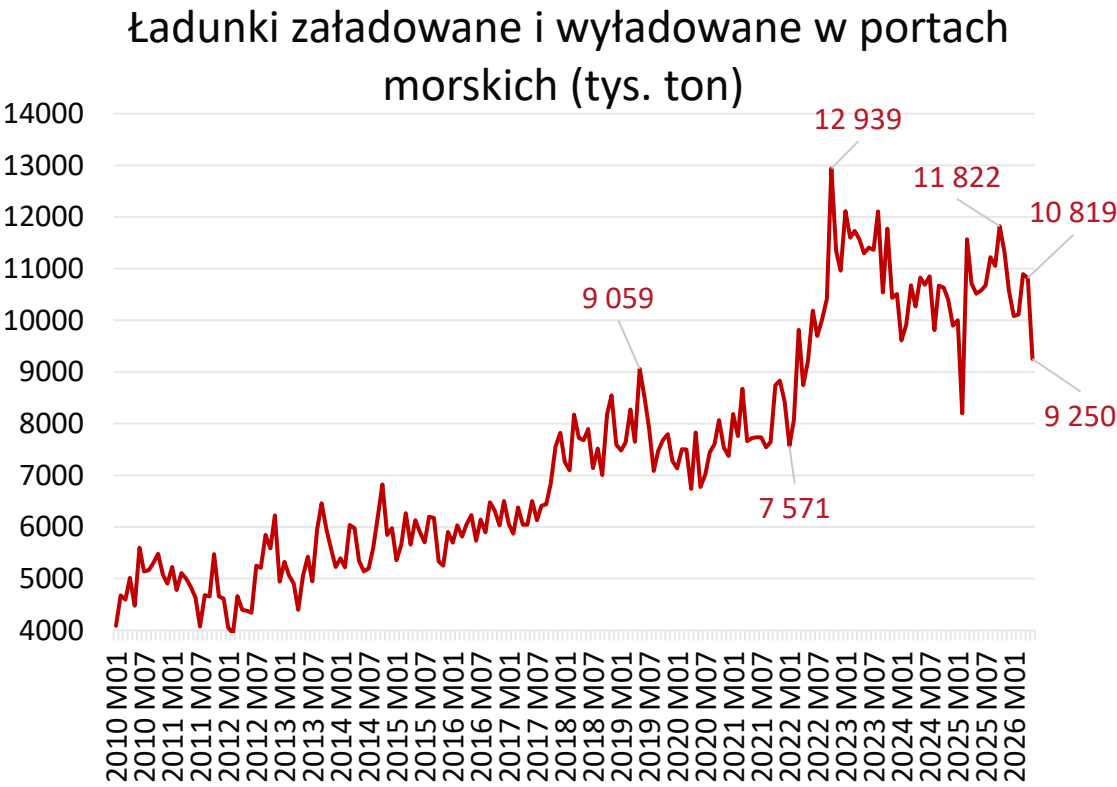


Źródło: GUS

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 (-6,1% r/r) oraz kwietniu (-6,9% r/r) 2026 spadła masa ładunków przeładowanych w polskich portach morskich – po 7 miesiącach wzrostów.

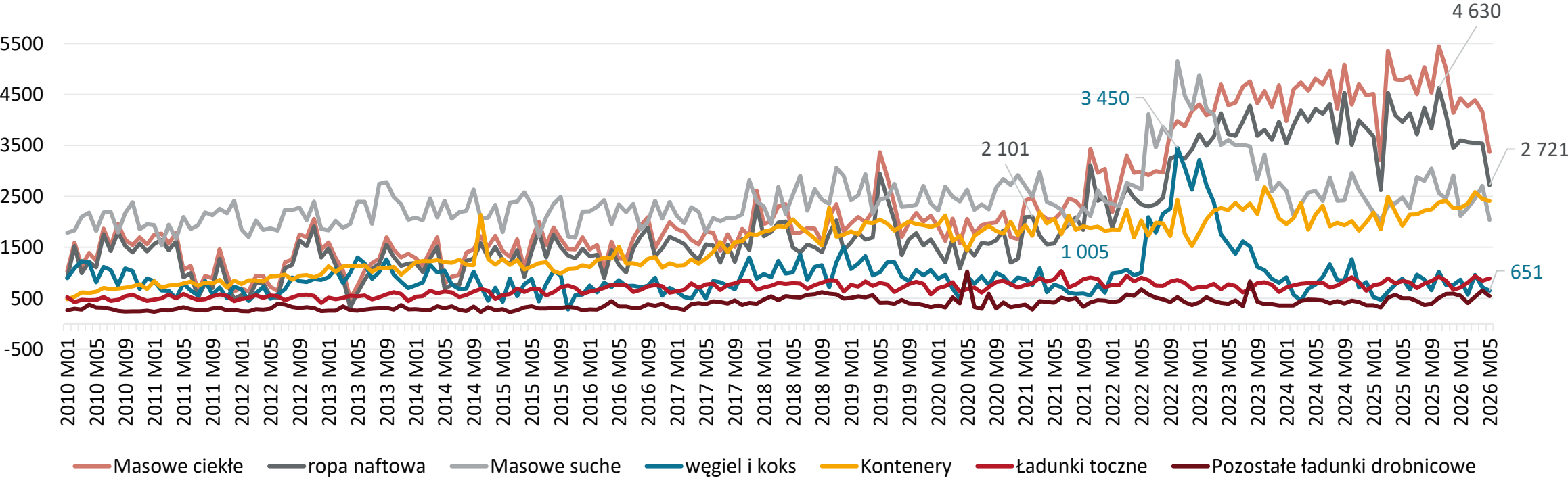


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

Spadek przeładunku ropy naftowej w polskich portach morskich w marcu 2026 (-21,7% r/r) oraz kwietniu (-22,2% r/r) 2026.

Pod względem rodzaju przeładowanych ładunków w okresie styczeń-kwiecień 2026 r., największy udział stanowiły masowe ciekłe (41%) w tym ropa naftowa (34%), masowe suche (23%) w tym węgiel i koks (7%); następnie kontenery (23%); ładunki tłoczne (8%), pozostałe ładunki drobnicowe (5%).

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

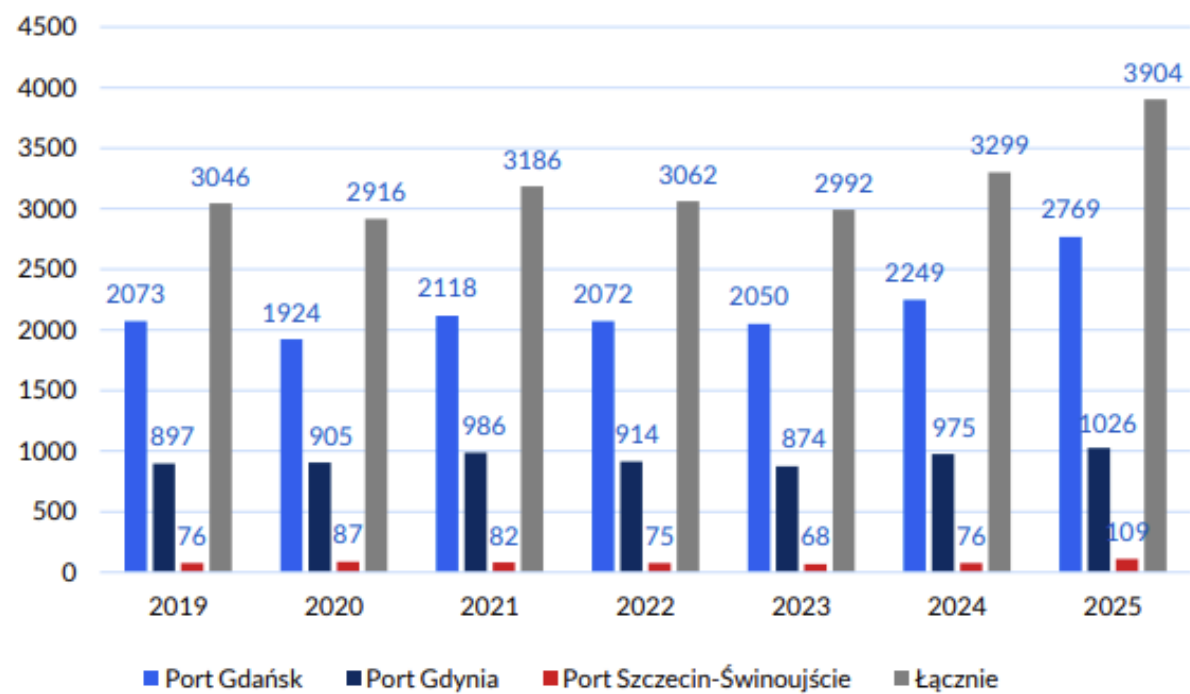


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

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

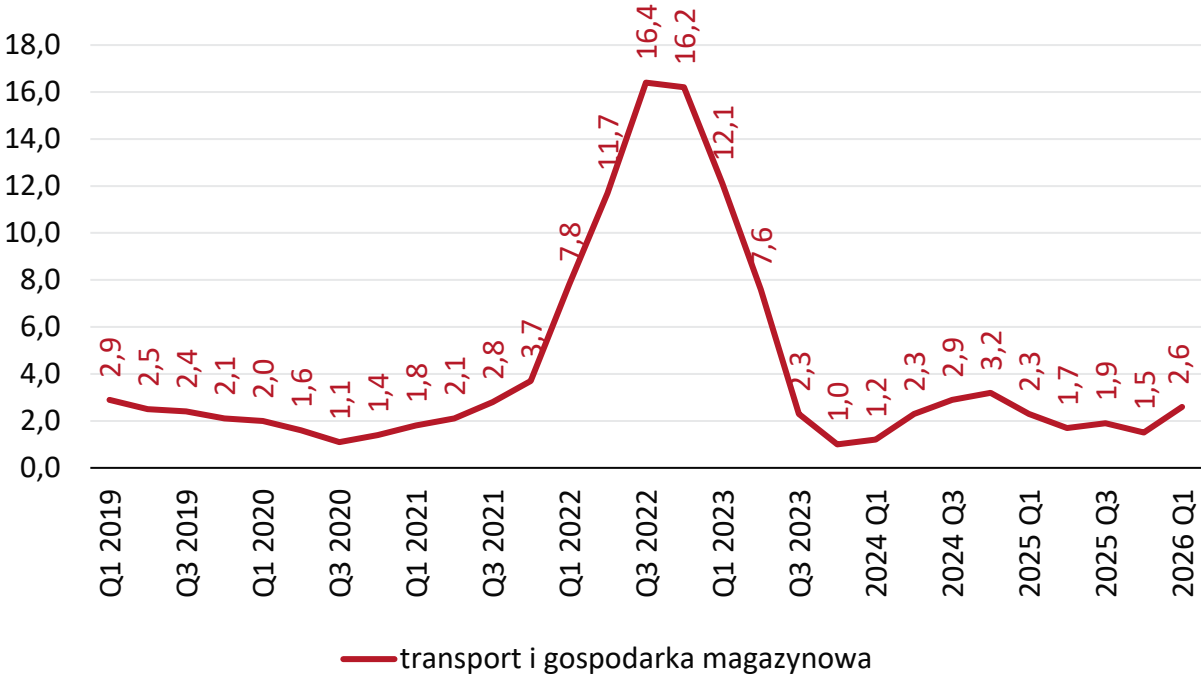
Źródło: Przewozy intermodalne w 2025 r., Urząd Transportu Kolejowego

W I kw. 2026 (+2,6%) przyśpieszył wzrost cen usług w transporcie (spowodowany m.in. przez wzrost cen paliwa i opłat drogowych w Europie), po okresie ich spadku w 2025.

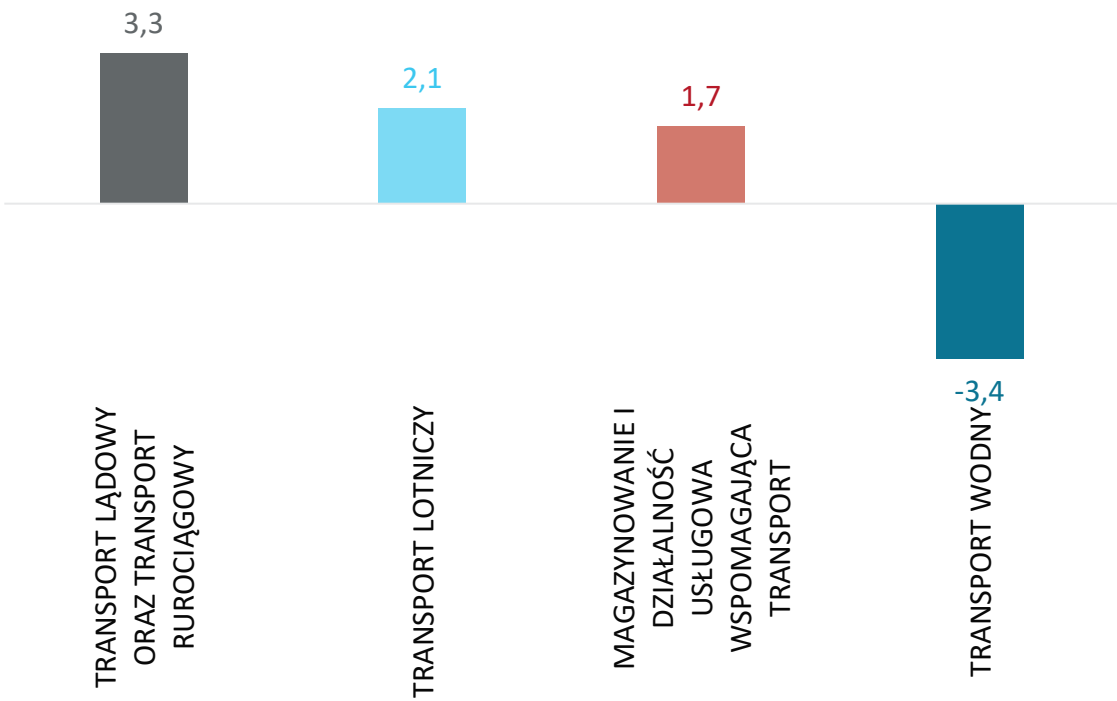
Od III kw. 2023 powrót do umiarkowanego wzrostu cen usług transportu i gospodarki magazynowej, po rekordowych wzrostach w okresie 2022/2023.

W I kw. 2026 najwyższy wzrost cen usług w transporcie lądowym i rurociągowym.

Dynamika r/r cen, kwartalnie (w %)



Dynamika r/r cen, kwartalnie (w %) w Q1 2026



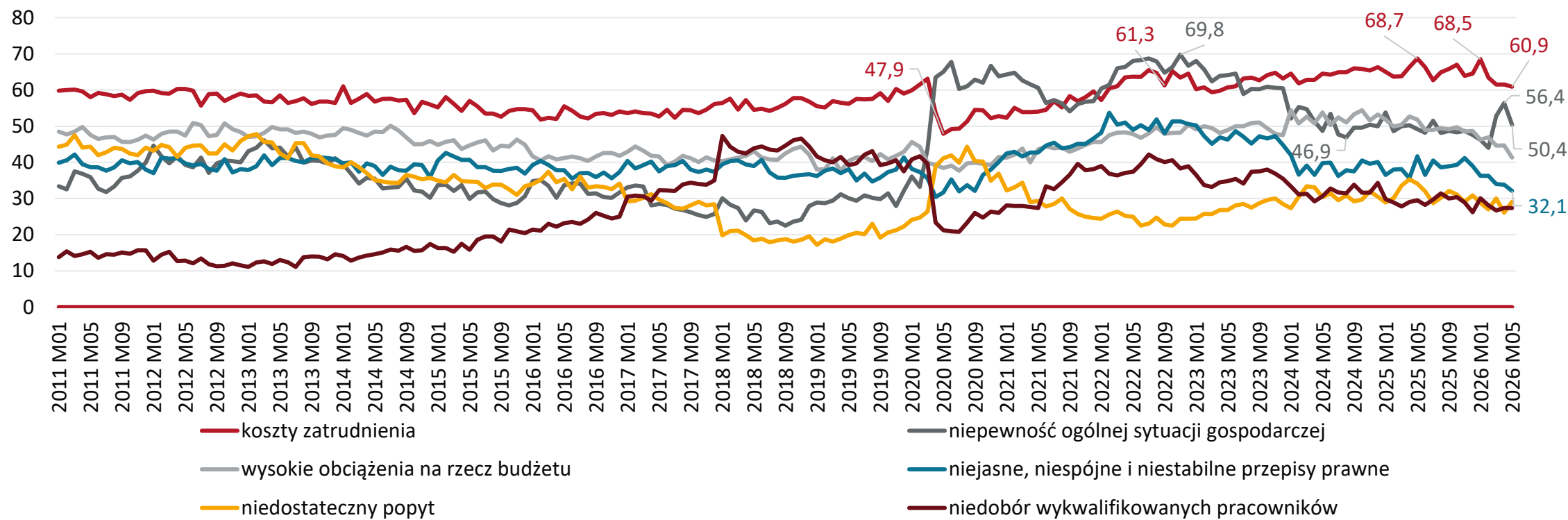
Źródło: GUS

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

Jednocześnie w maju 2026 (60,9) problem ten zmalał w stosunku do maja 2025 r. gdy był na historycznie najwyższym poziomie (68,7%).

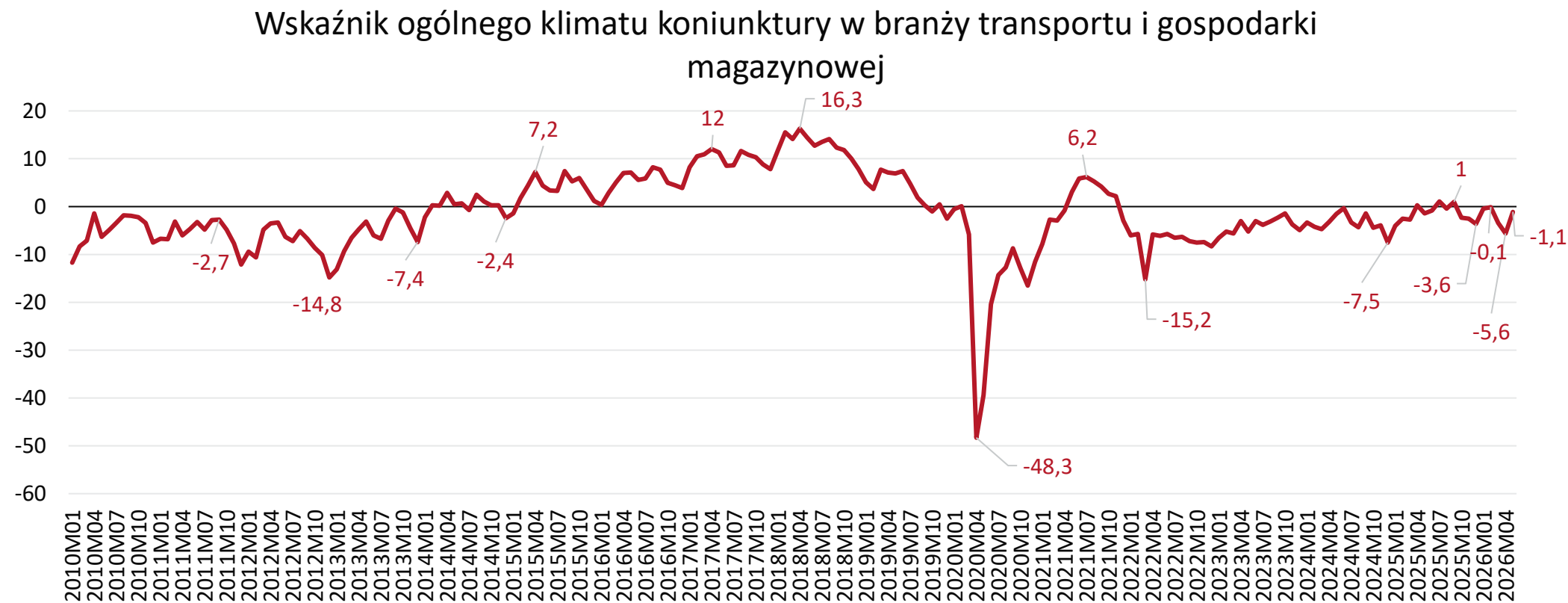
W kwietniu 2026 pogorszył się odczyt dot. niepewności ogólnej sytuacji gospodarczej (do 56,4), co było najgorszym wynikiem od grudnia 2023 (60,5), ale w maju 2026 sytuacja uległa poprawie (50,4).

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



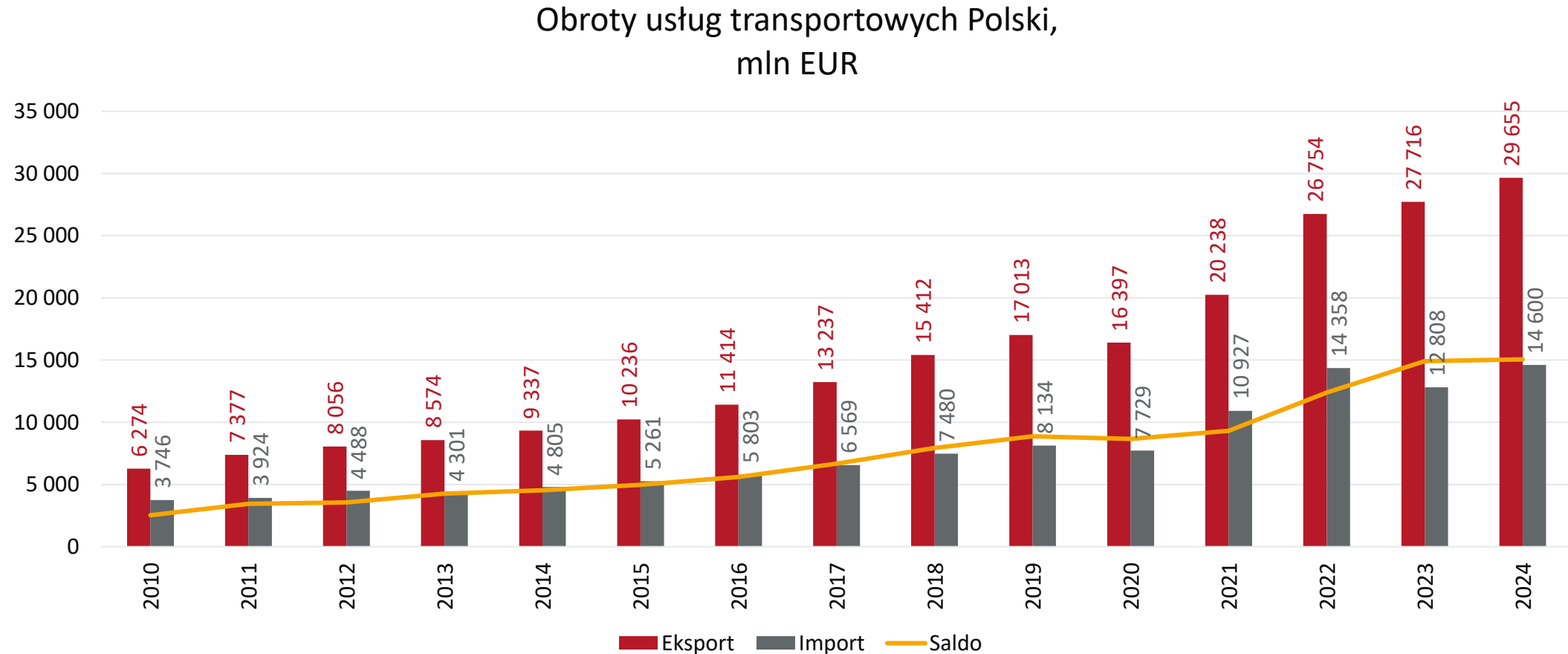
Źródło: GUS, dane na podstawie ankiet

Klimat koniunktury w branży transportu i gospodarki magazynowej w maju 2026 (-1,1) poprawił się, po spadku w kwietniu 2026 (-5,6).



Źródło danych: GUS

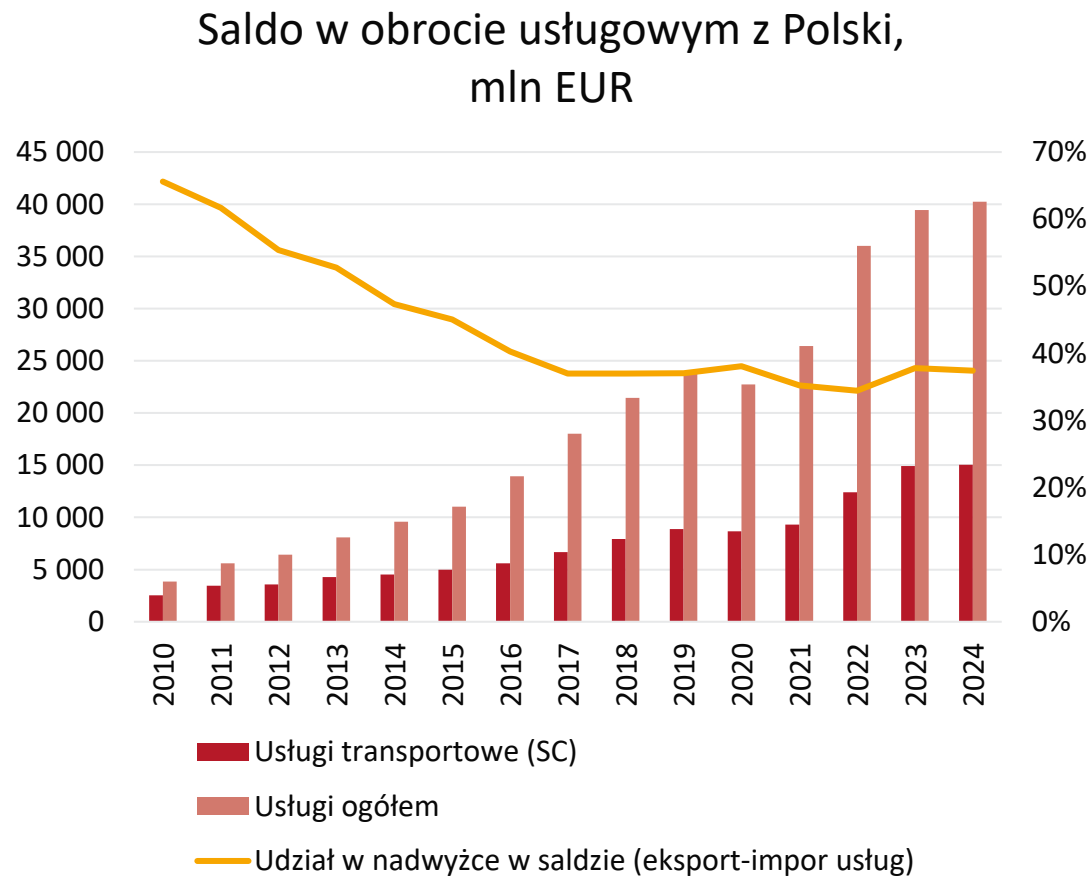
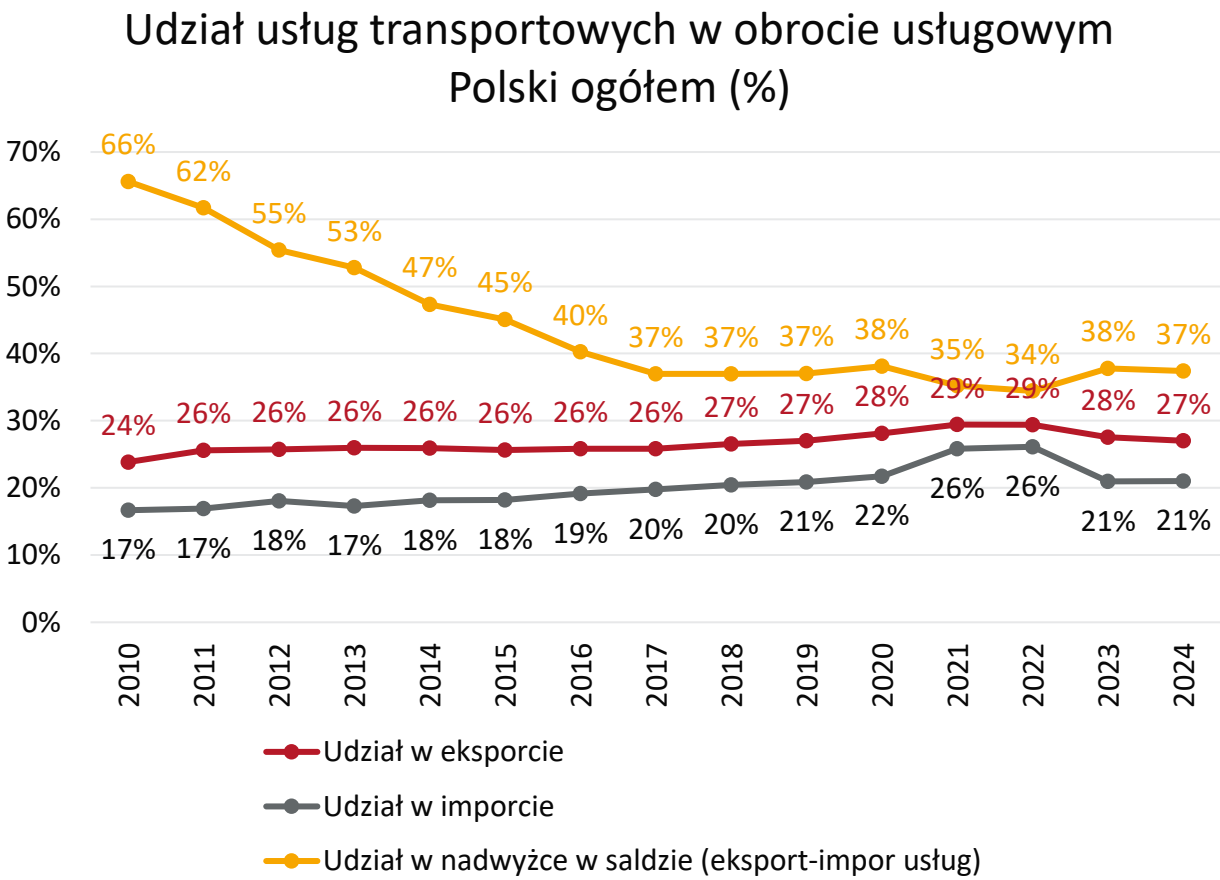
Rośnie eksport usług transportowych z Polski (z wyjątkiem 2020) oraz notuje stałą nadwyżkę nad importem.



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

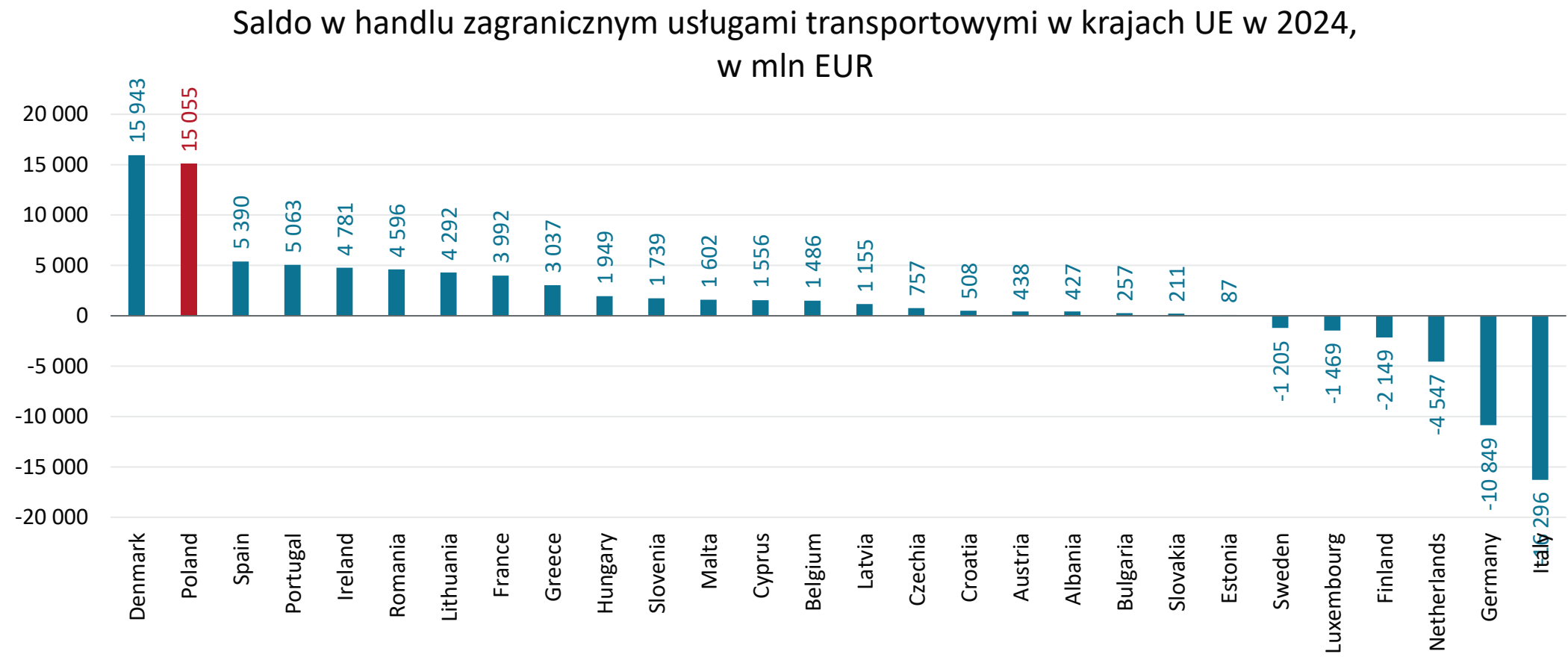
Duże znacznie usług transportowych w eksporcie usług z Polski (27% w 2024).

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.

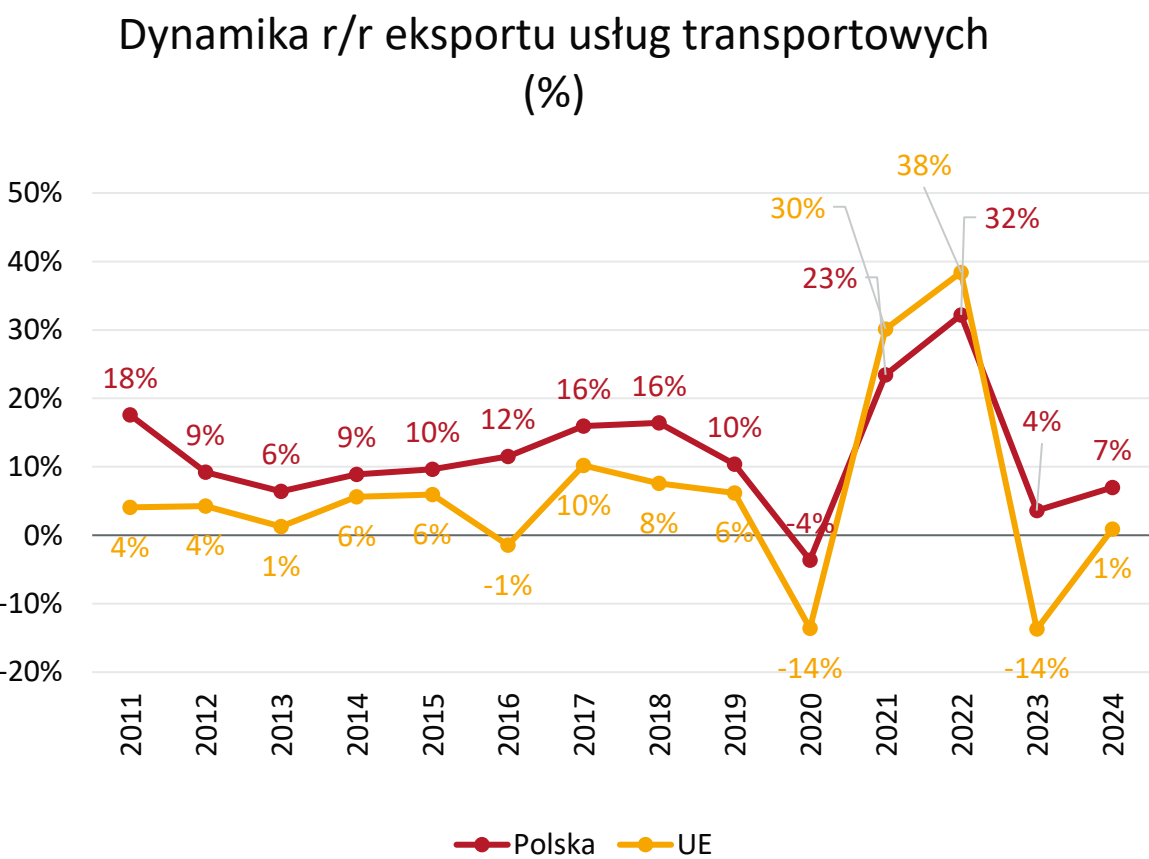
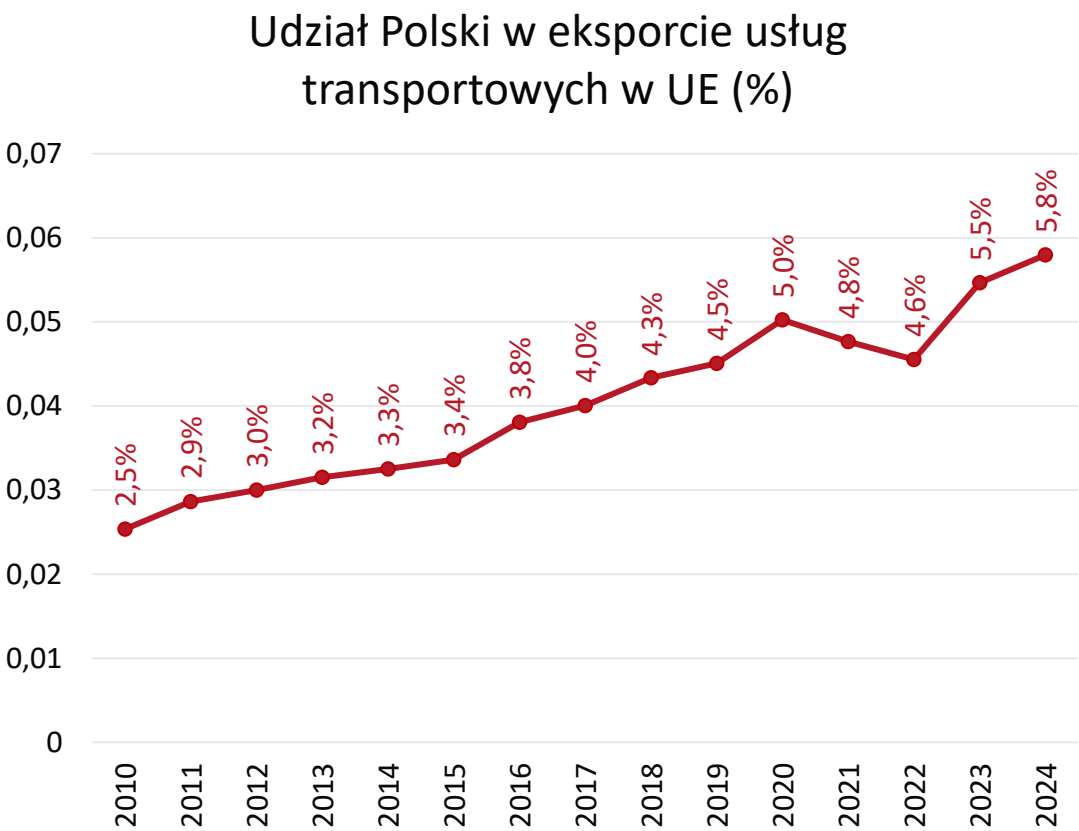


Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

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.

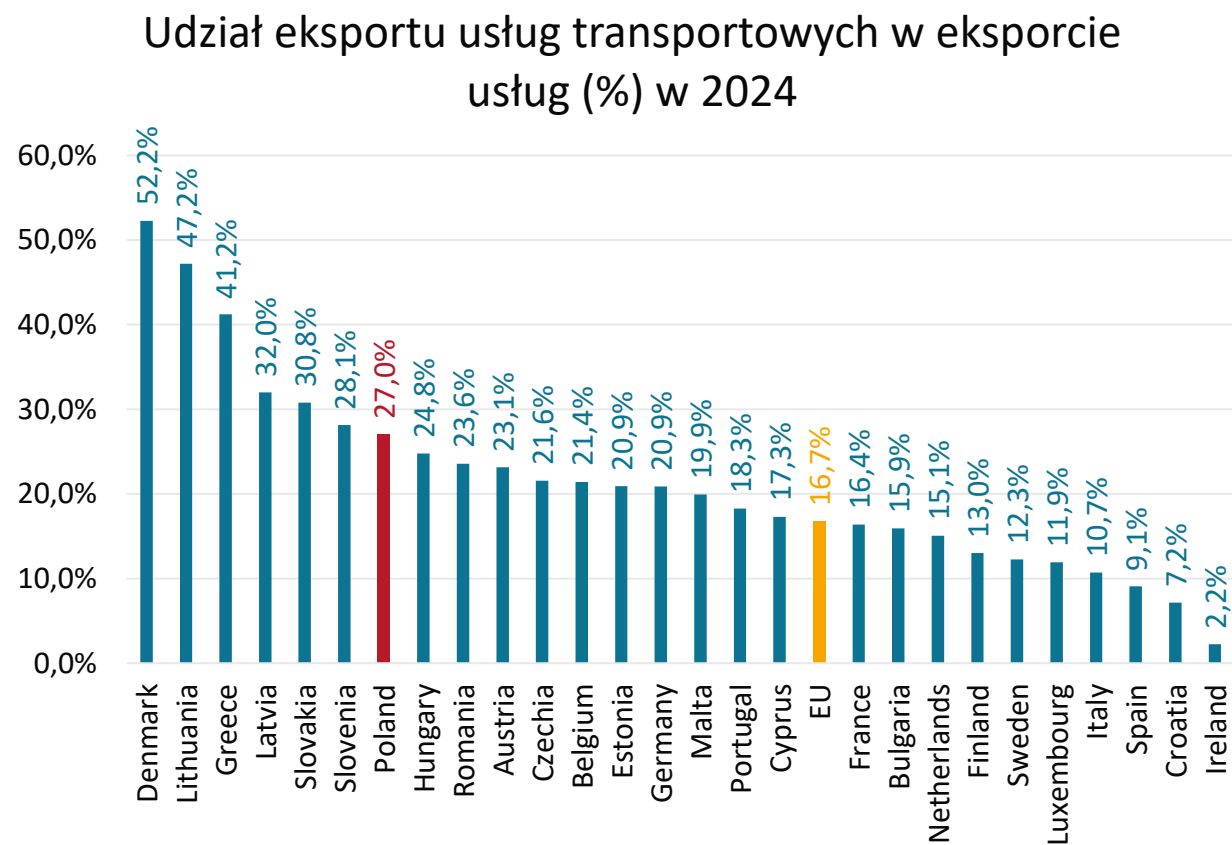
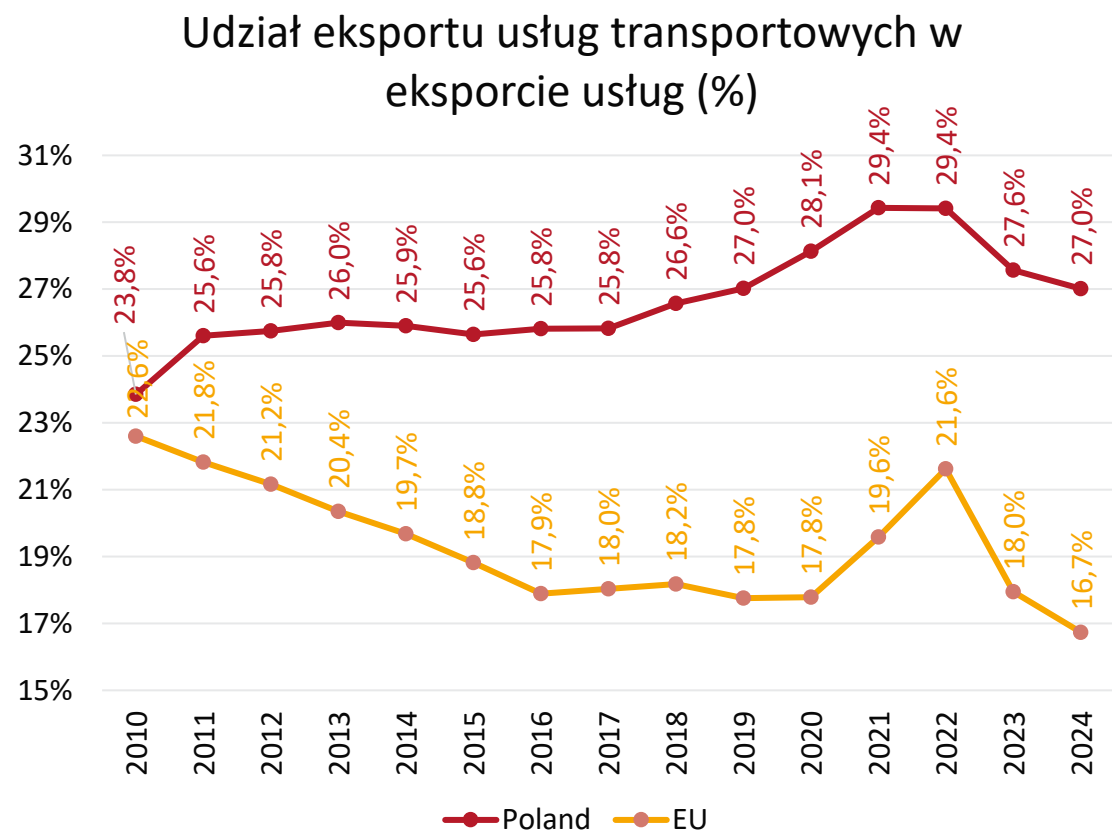
Szybszy wzrost polskiego eksport usług transportowych niż w UE ogółem przez większość czasu (poza 2021 oraz 2022).



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

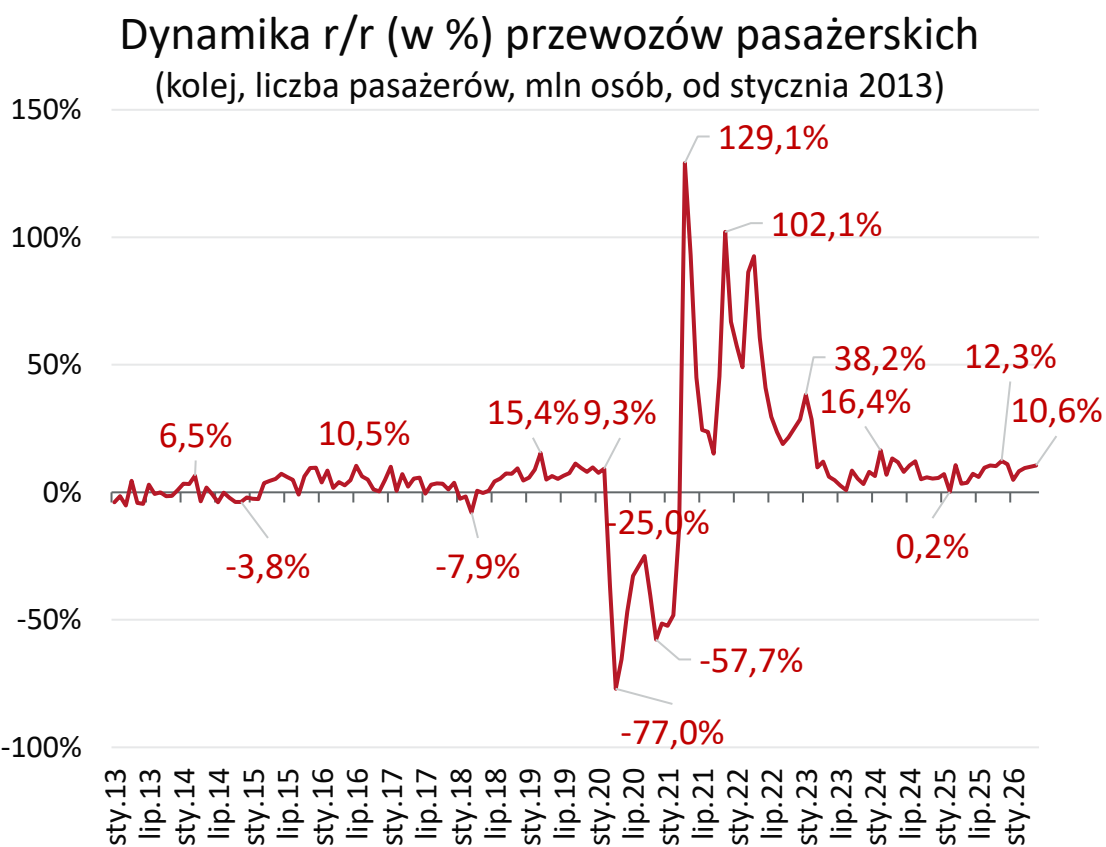
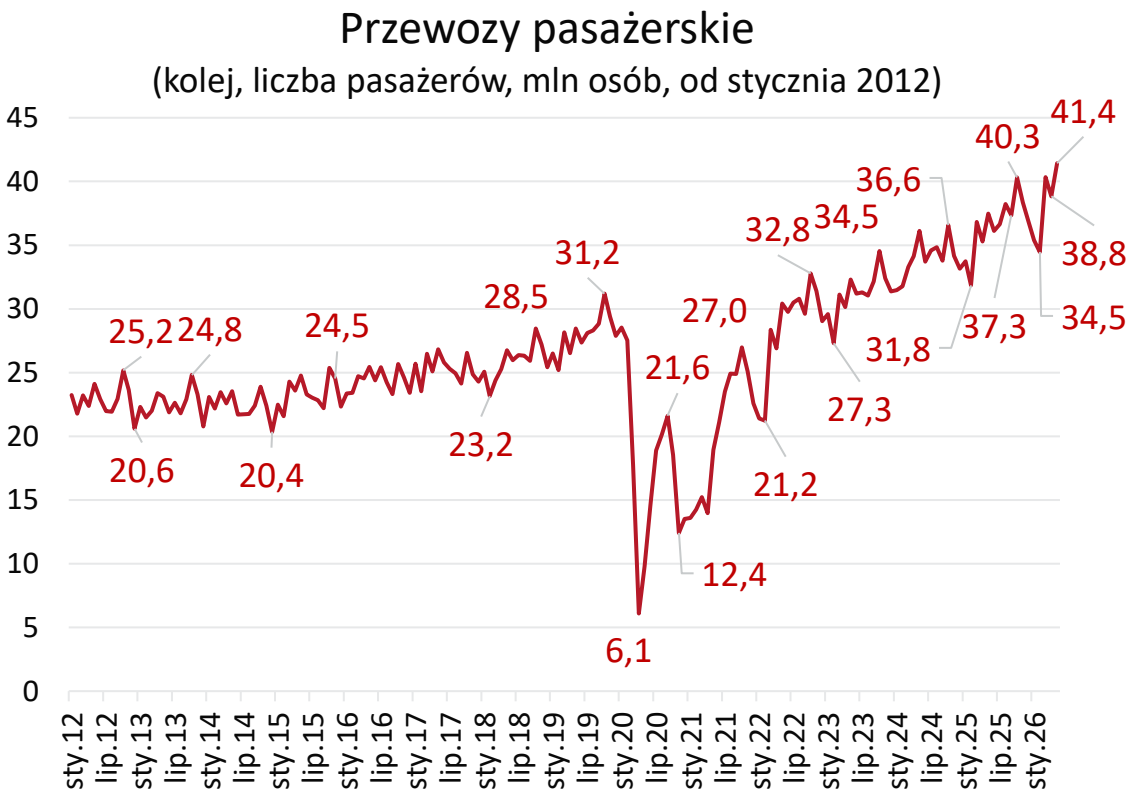
Fracht morski i lotniczy
na świecie

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 maju 41,4 mln; +10,6% 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.

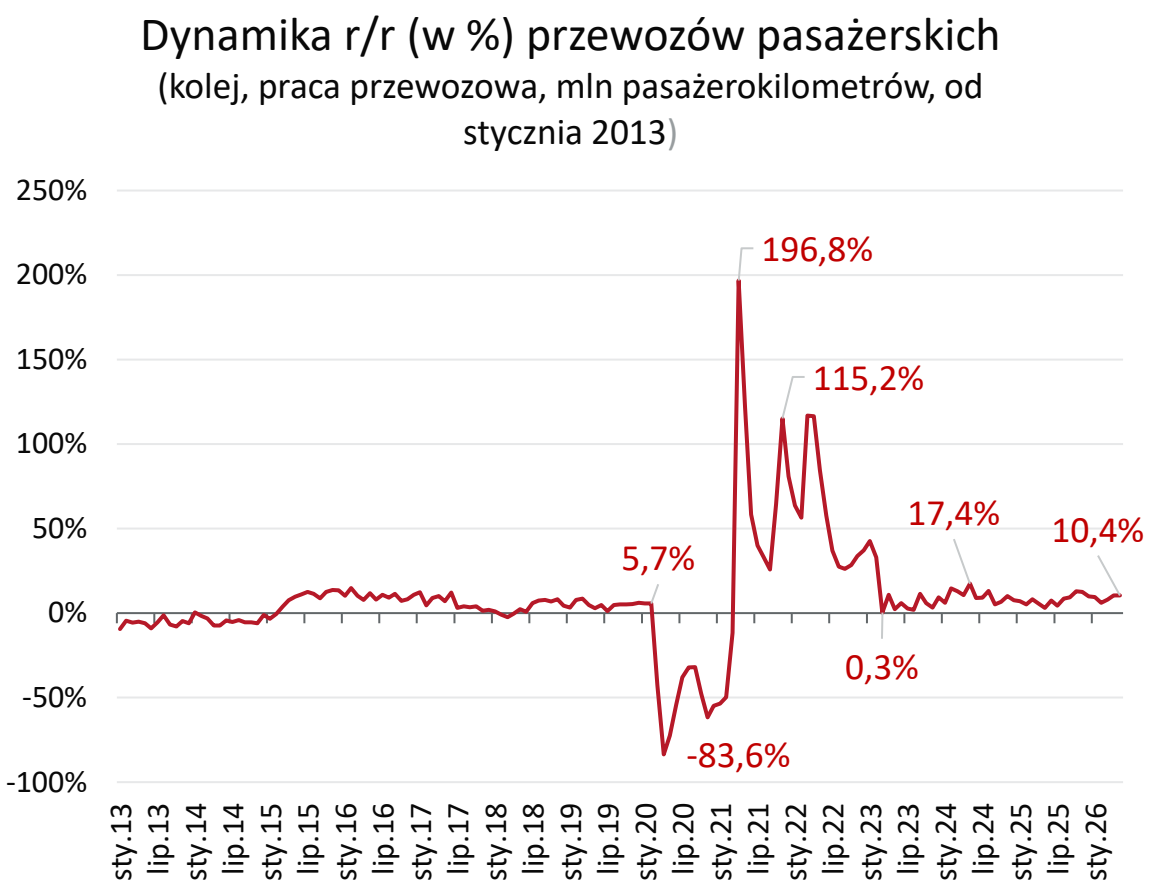
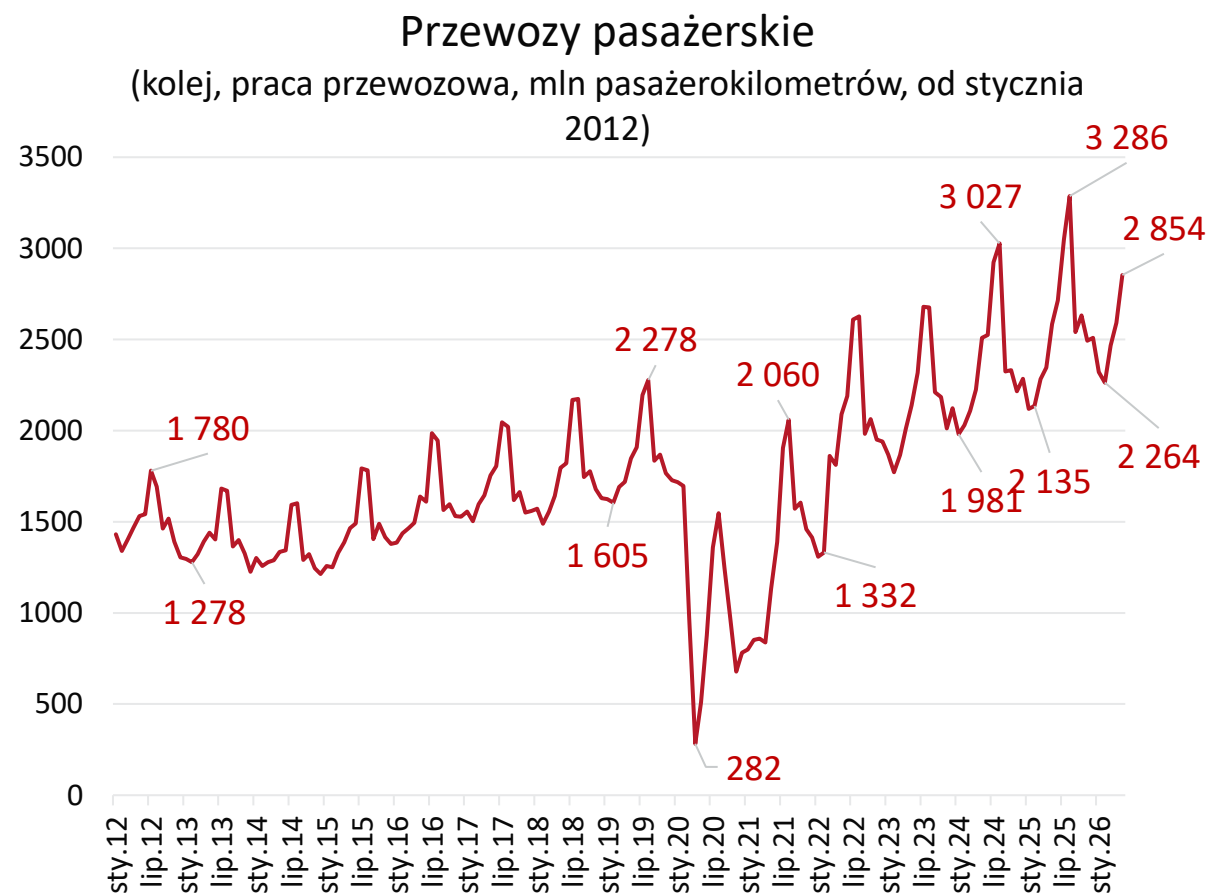


Źródło: GUS oraz Urząd Transportu Kolejowego

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 kwietniu 2,85 mld pas-km; +10,4% 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.

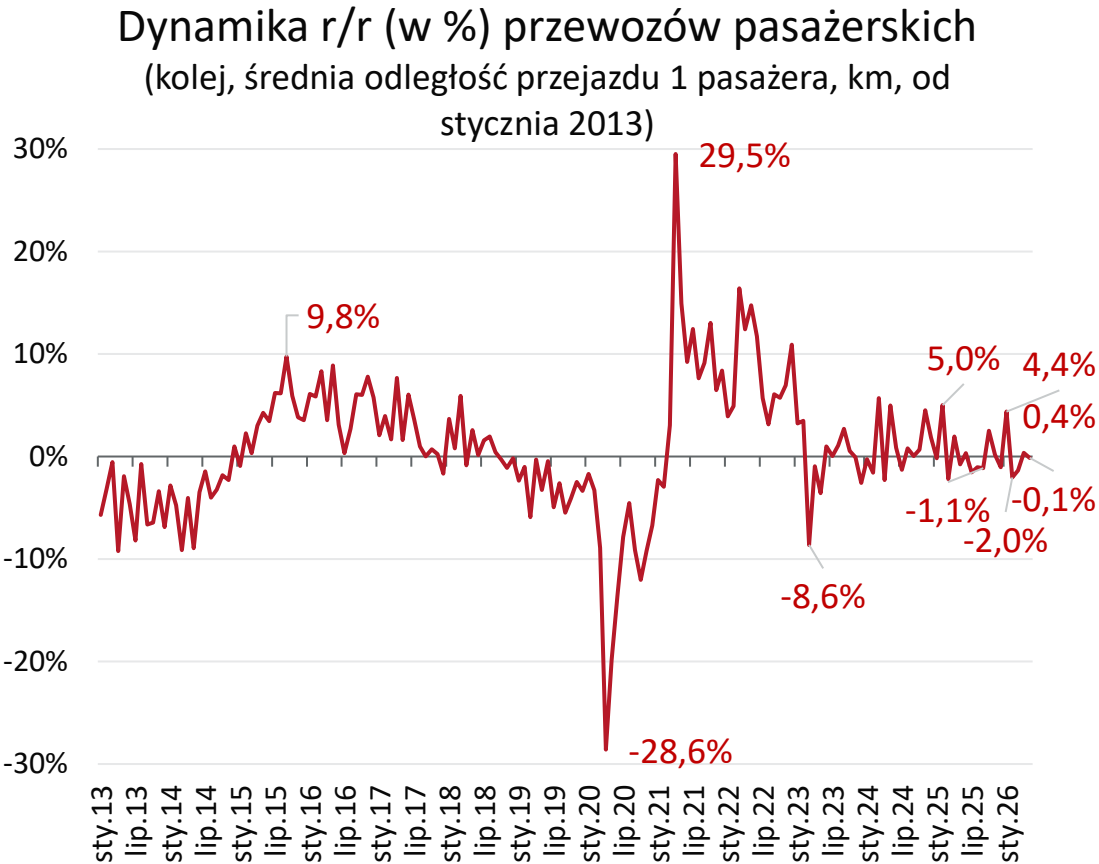
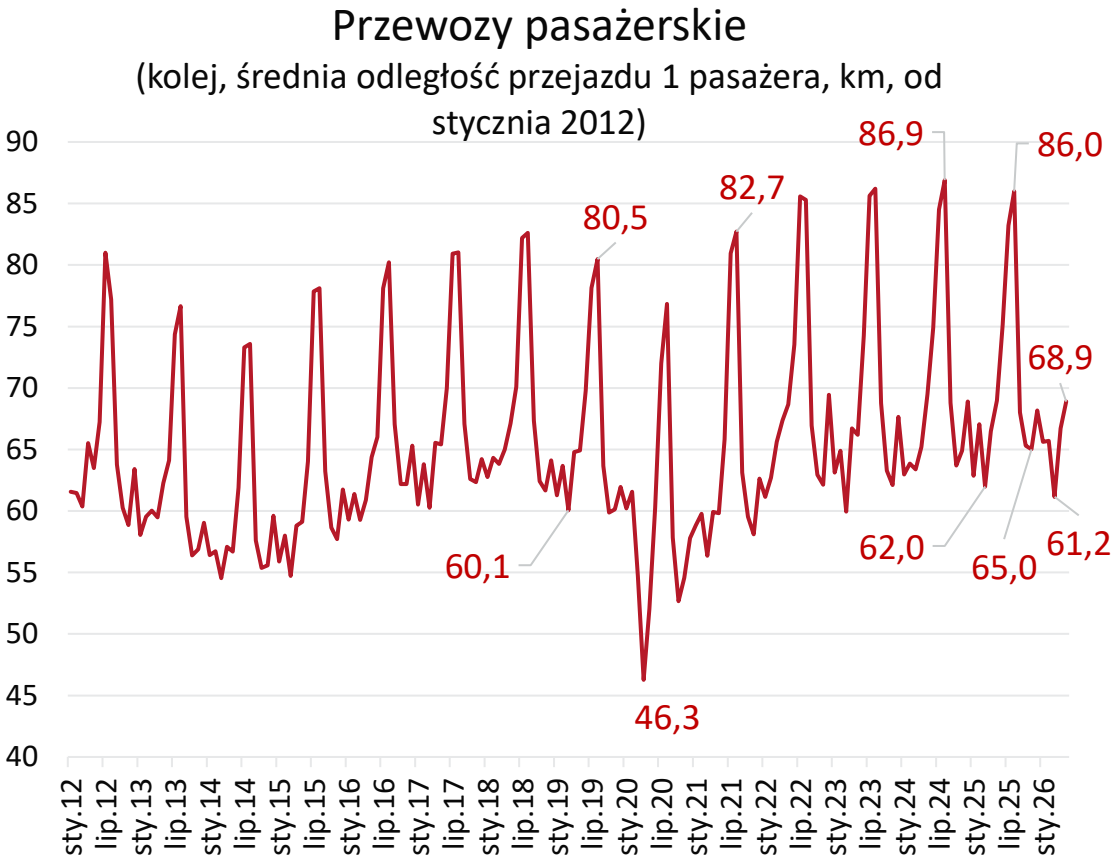


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

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 maju 2026 spadek średniej odległości przejazdu 1 pasażera (68,9 km; -0,1% r/r).



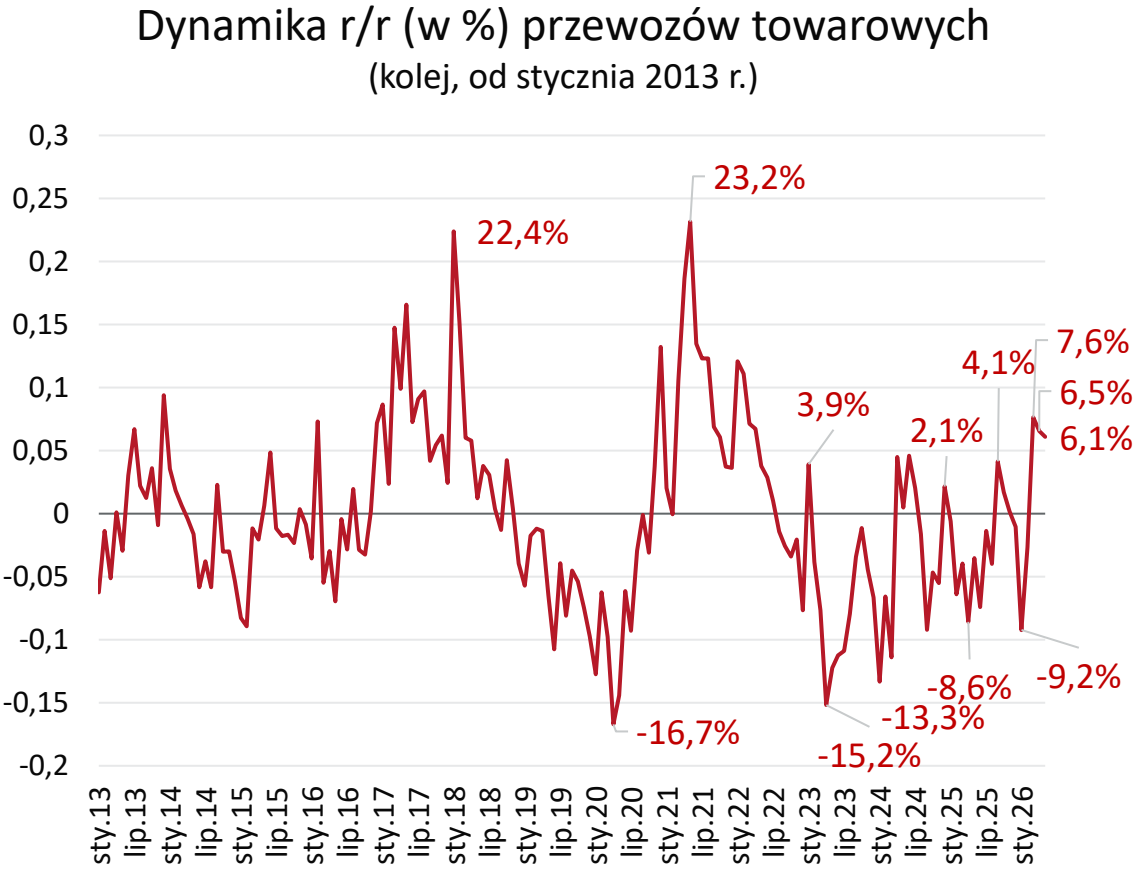
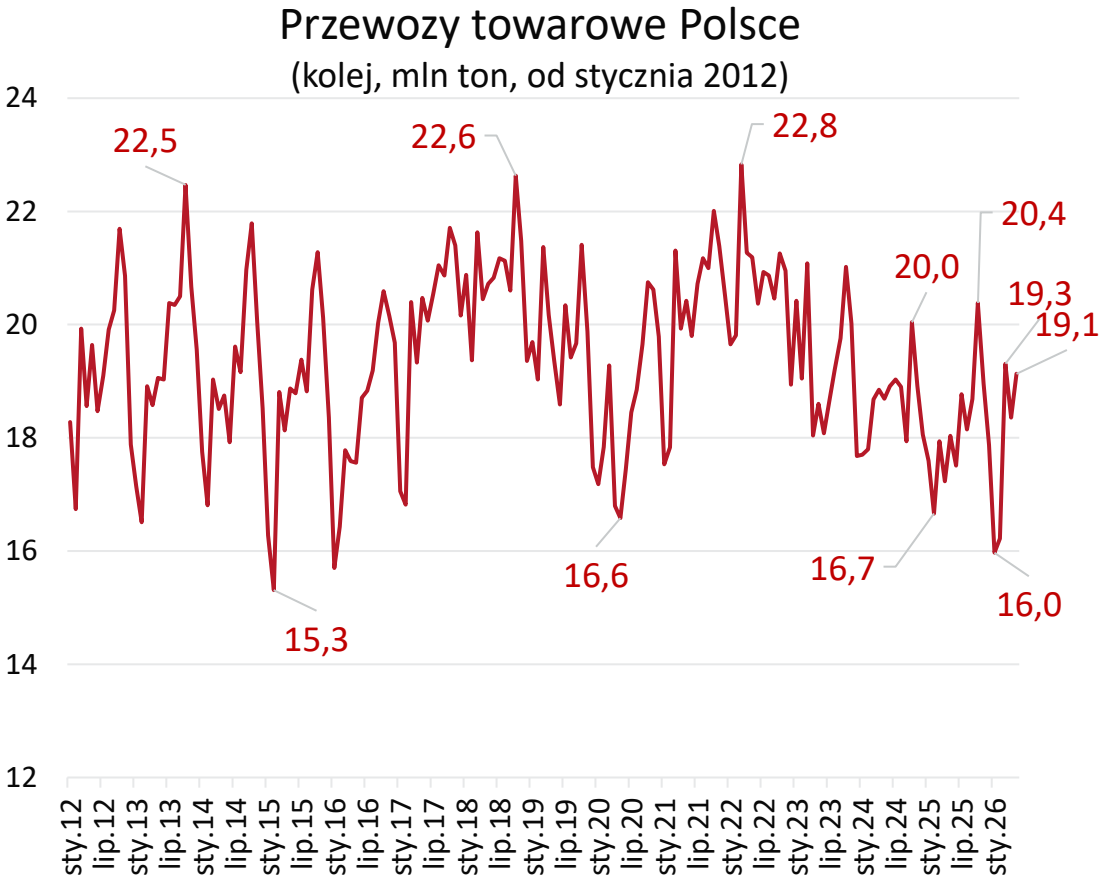
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

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.

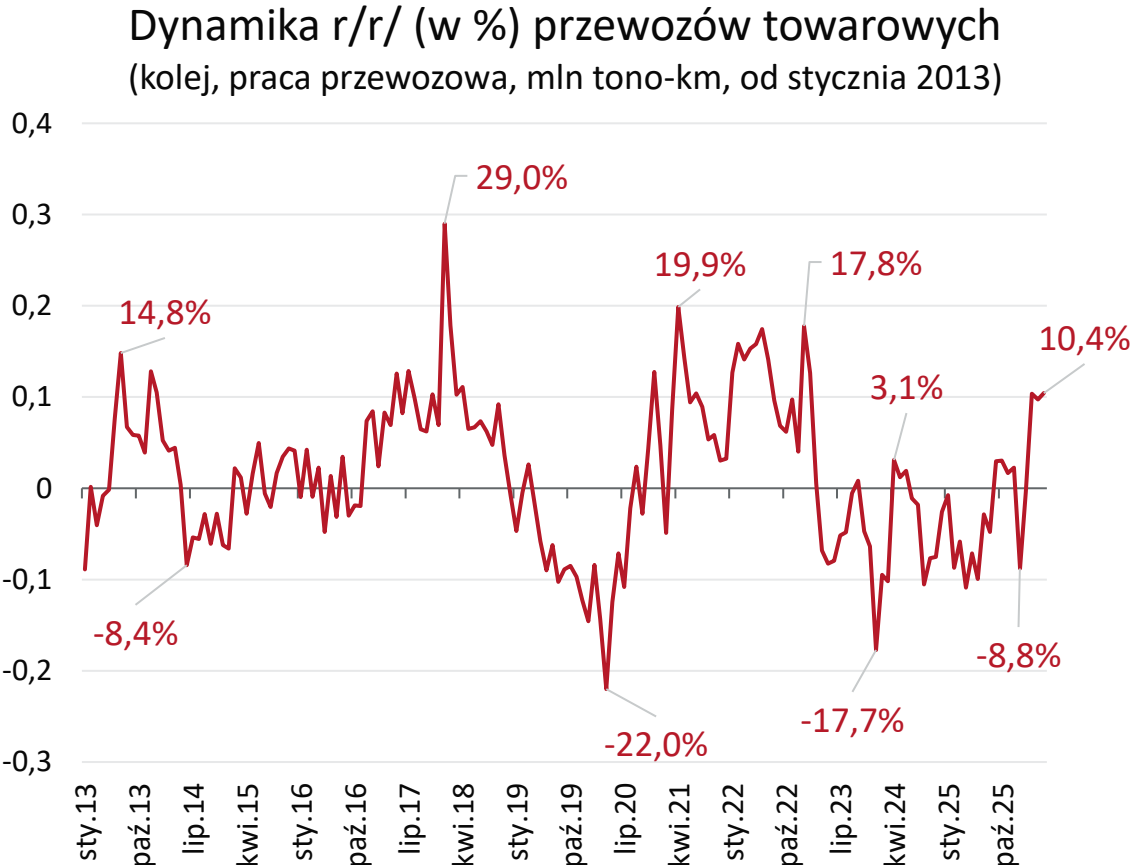
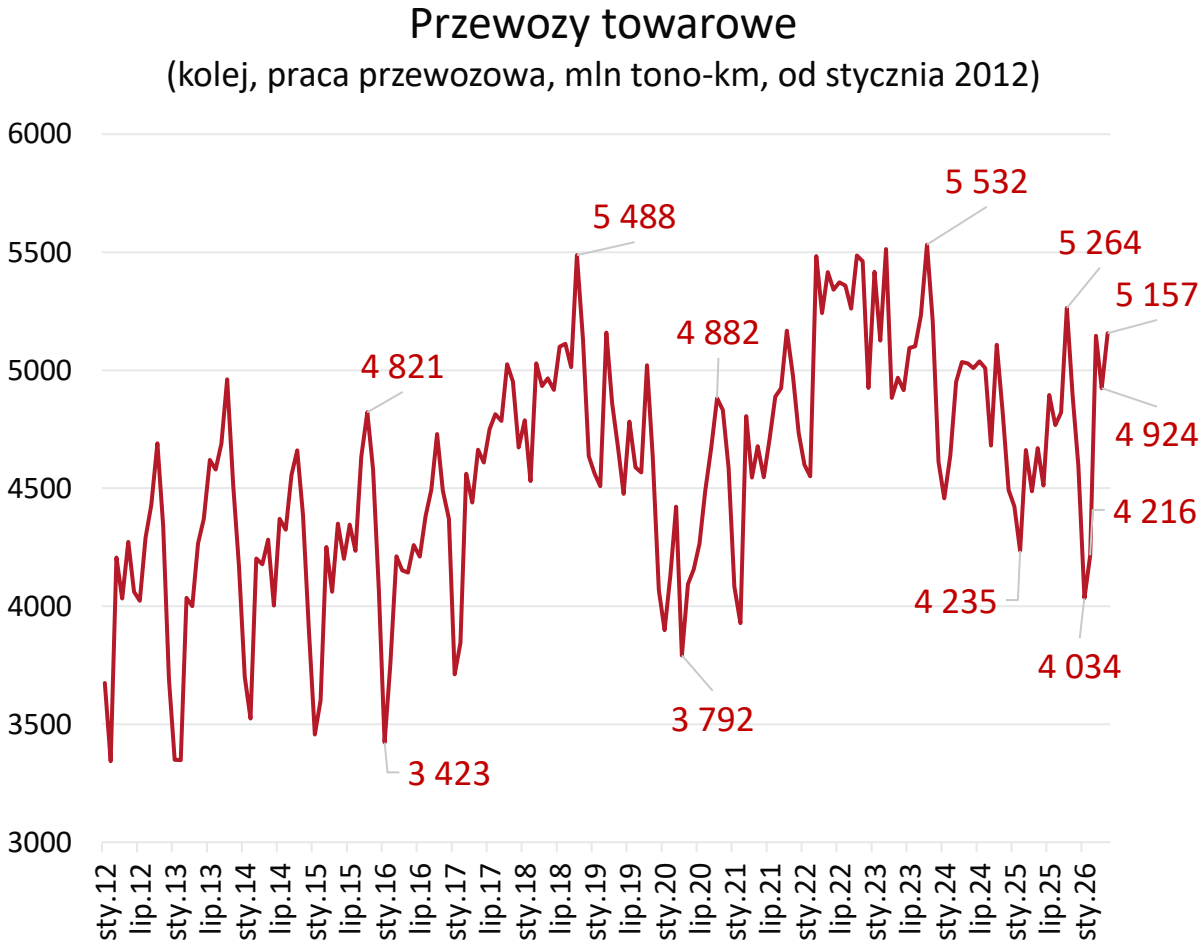
Od marca 2026 wzrost masy towarów przewiezionych koleją – zbyt wcześnie by mówić o trwałym wzroście.



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

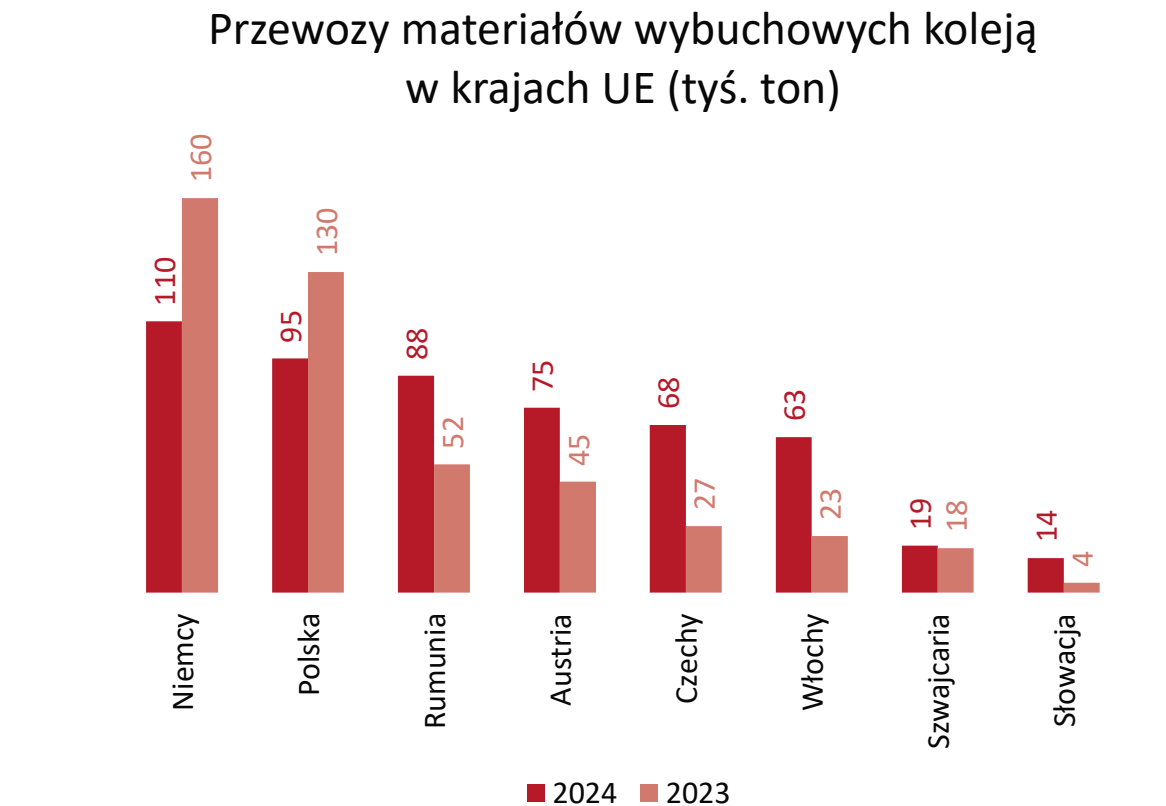
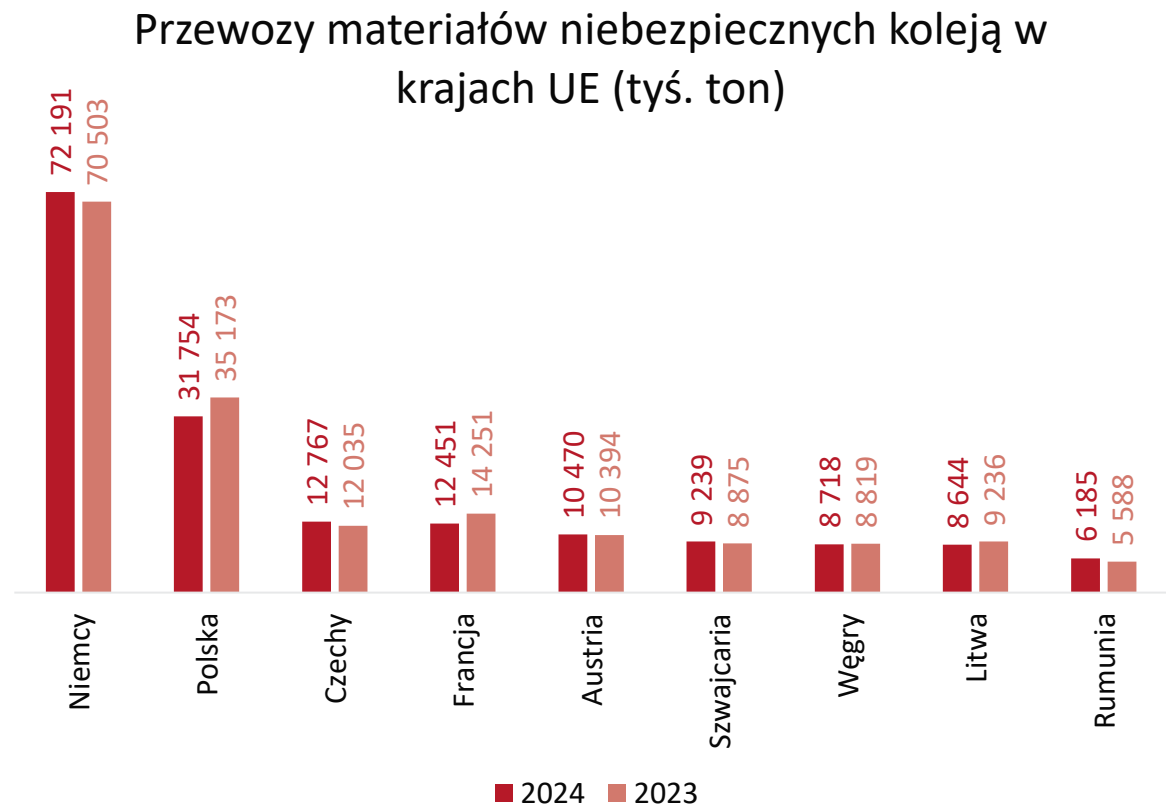
Spadek pracy przewozowej (w mln tonokilometrów) w przewozach towarowych koleją w Polsce w 2025 (56 216) do poziomu zbliżonego w 2019, powiązany ze spadkiem przewozu węgla.

Od marca 2026 wzrost pracy przewozowej na kolei – zbyt wcześnie by mówić o trwałym wzroście.



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

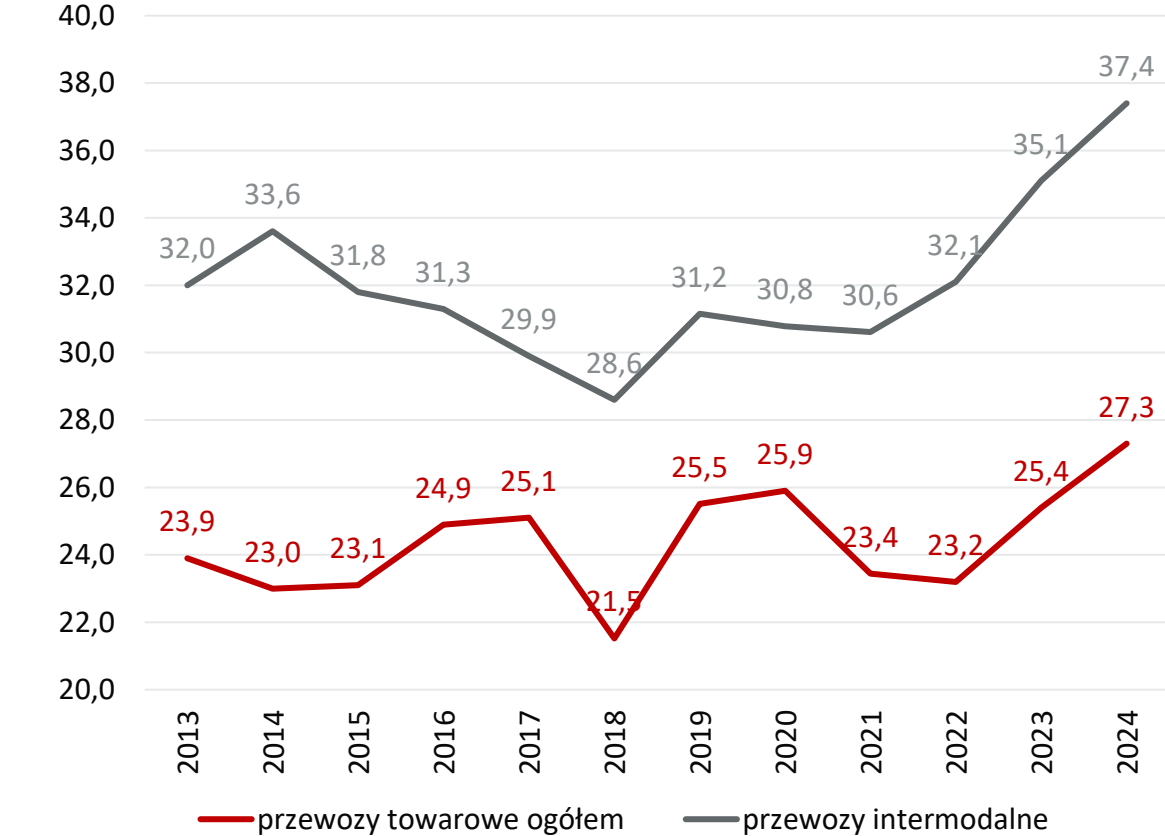
Polskie koleje w 2024 na drugim miejscu w UE (za niemieckimi) pod względem ilości przewożonych materiałów niebezpiecznych ogółem oraz materiałów wybuchowych.



Źródło: Eurostat

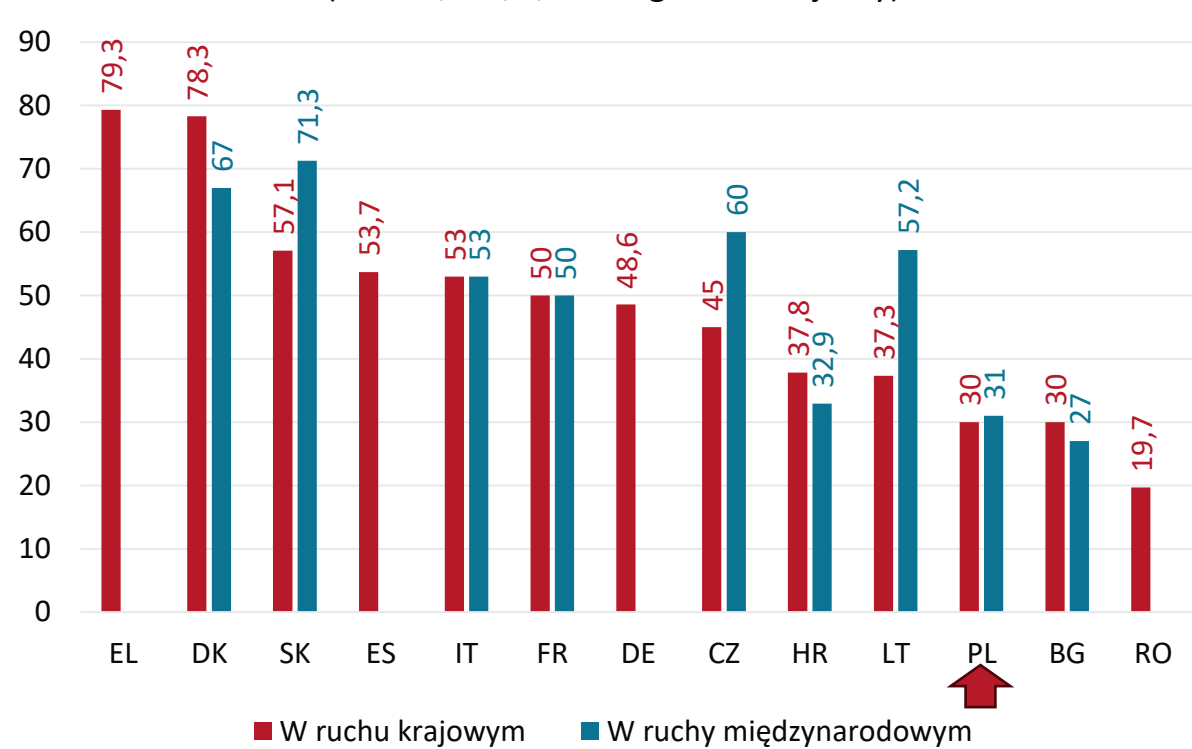
Wzrosła średnia prędkość pociągów towarowych w Polsce, nadal jednak jest niższa niż w wielu europejskich krajach.

Średnia prędkość pociągów towarowych w Polsce (km/h)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Średnia prędkość pociągów towarowych w wybranych krajach UE (2020 r., km/h, według rozkładu jazdy)



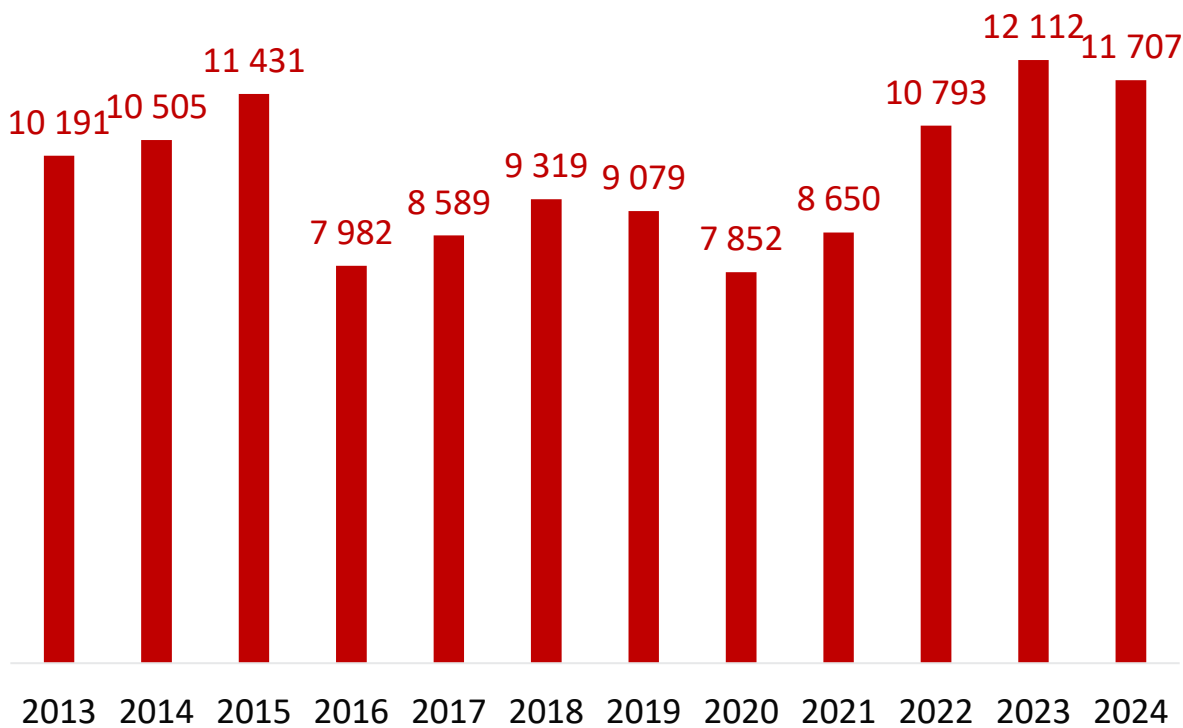
Źródło: Komisja Europejska, RMMS, W ruchu międzynarodowym brak danych dla: EL, ES, DE, RO

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).

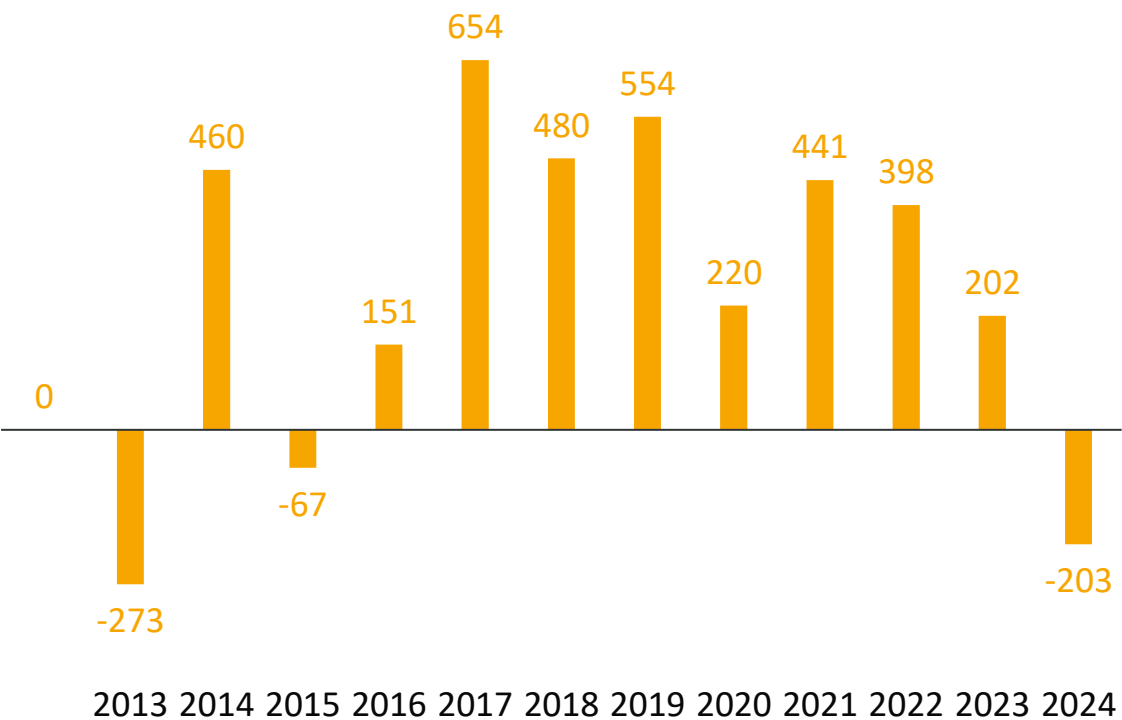
W 2023 przychody ze sprzedaży w Grupie PKP na rekordowym poziomie.

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

Przychody ze sprzedaży Grupy PKP (mln PLN)



Zysk (strata) netto Grupy PKP (mln PLN)



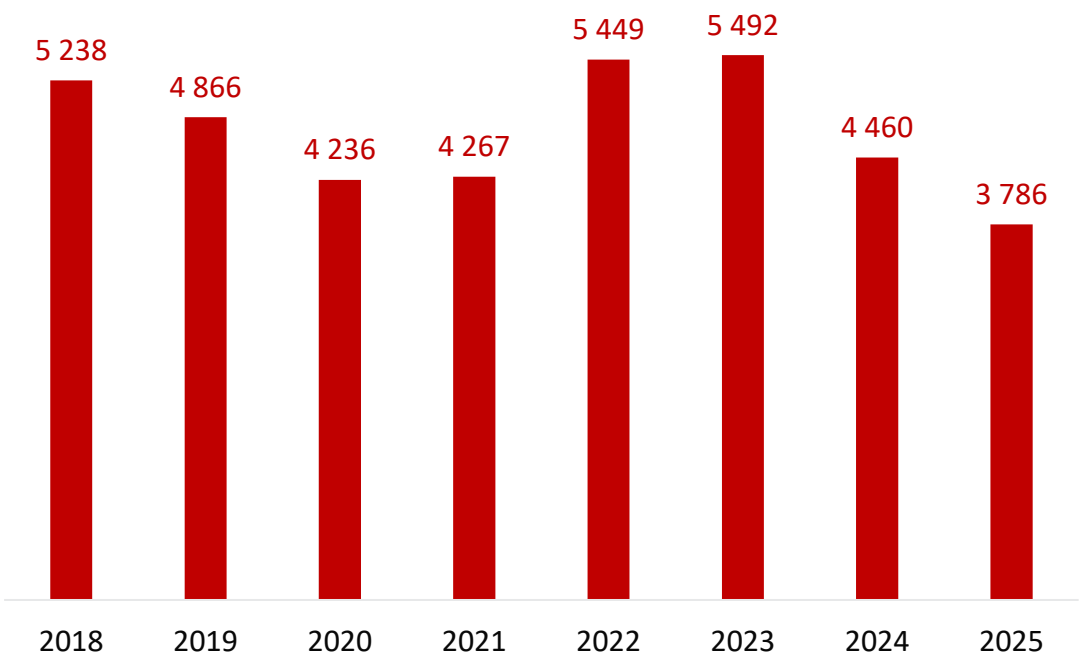
Źródło: Raporty roczne PKP, różne wydania

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).

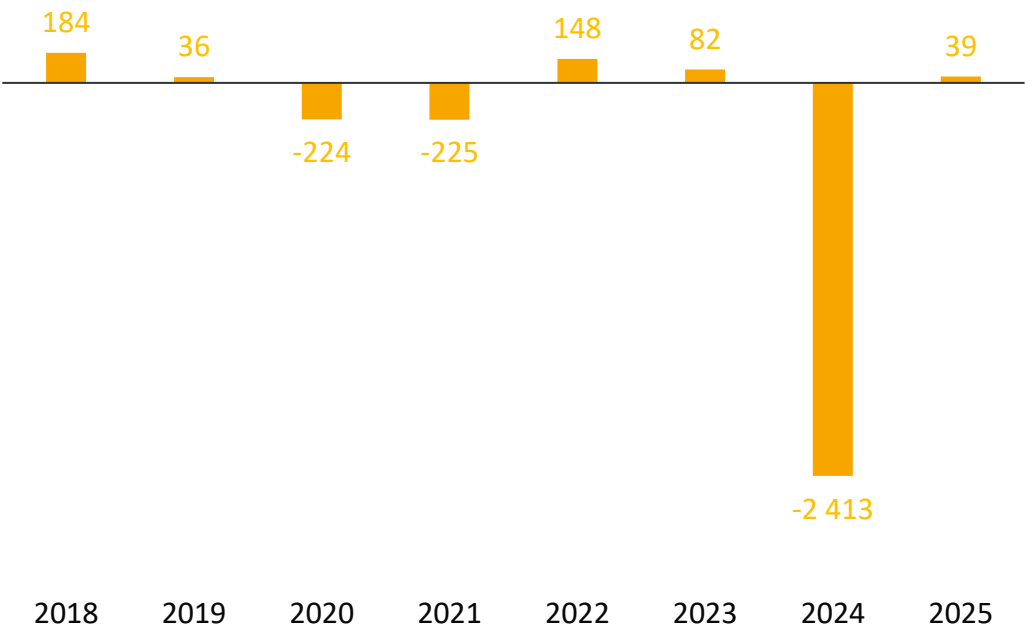
Spadek przychodów powiązany ze spadkiem przewozu węgla, który jest dominującą kategorią wśród przewozów PKP CARGO (odpowiada za ok. 40% masy przewozów).

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)

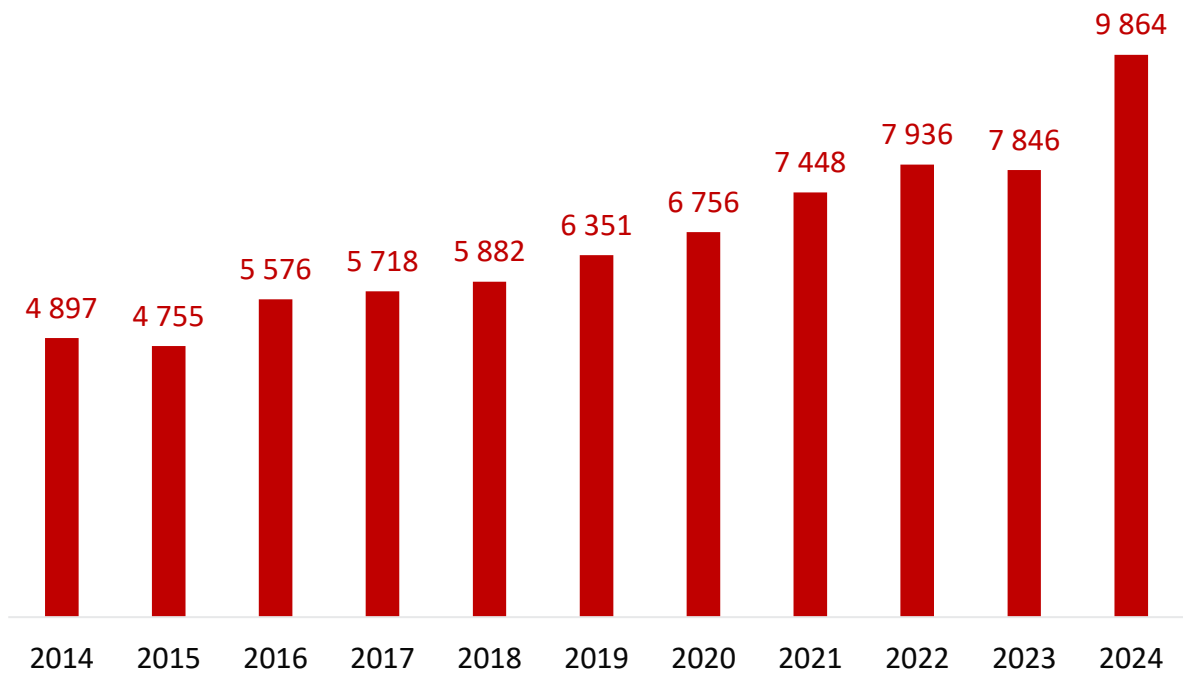


Źródło: <https://www.pkpcargo.com/relacje-inwestorskie/informacje-finansowe-i-operacyjne/>

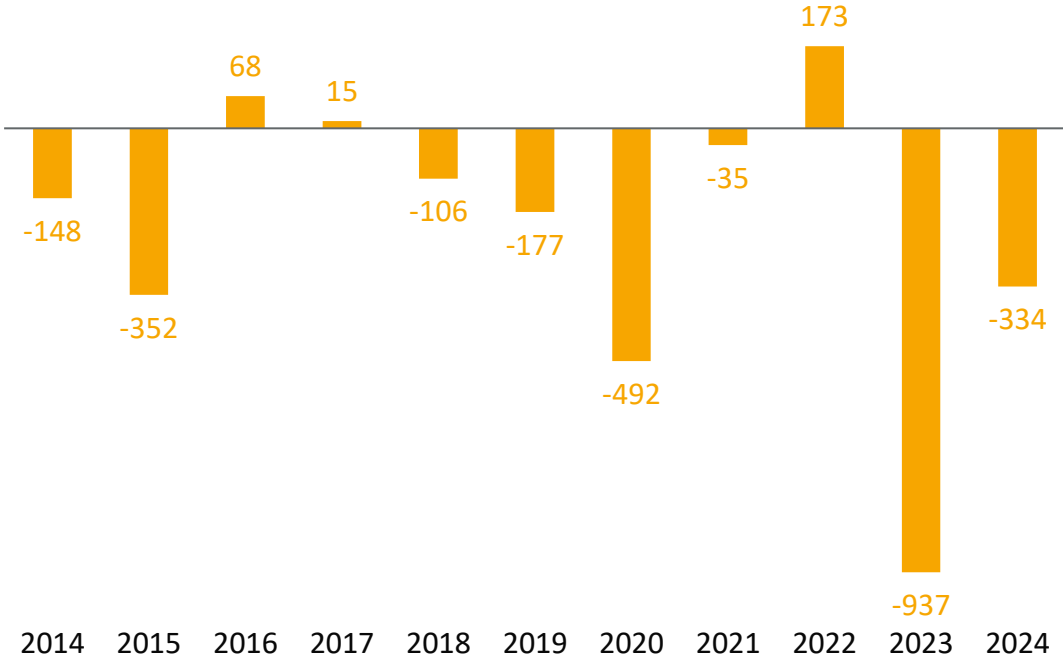
Dwukrotny wzrost przychodów PKP PLK w okresie 2014-2024.

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

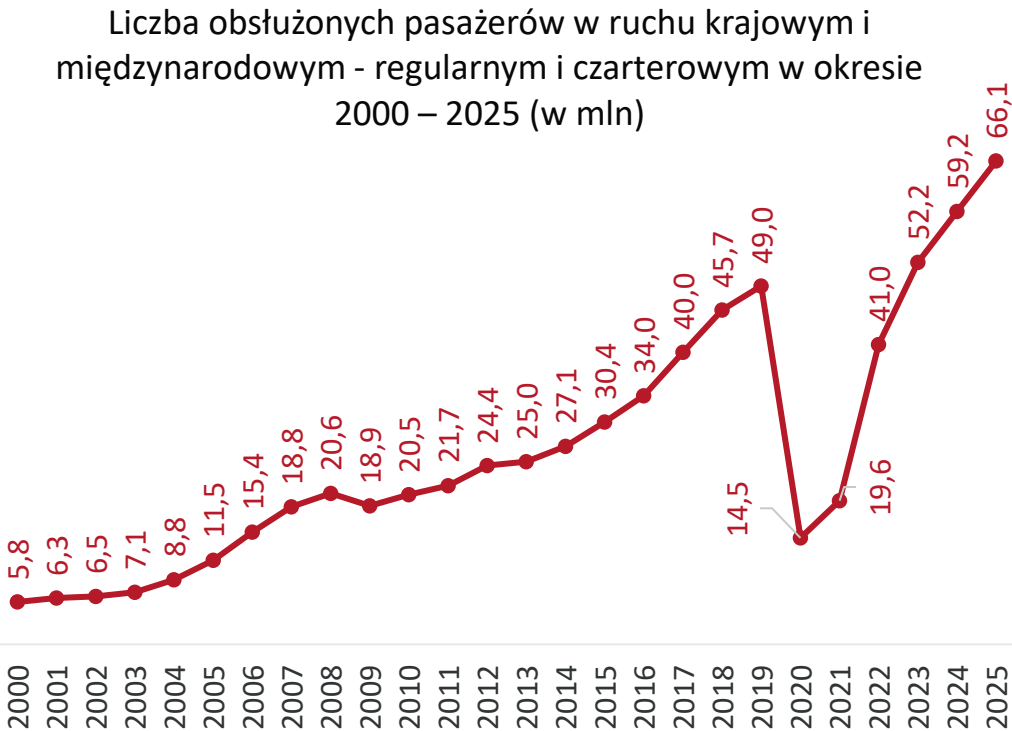
Lotnictwo

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).

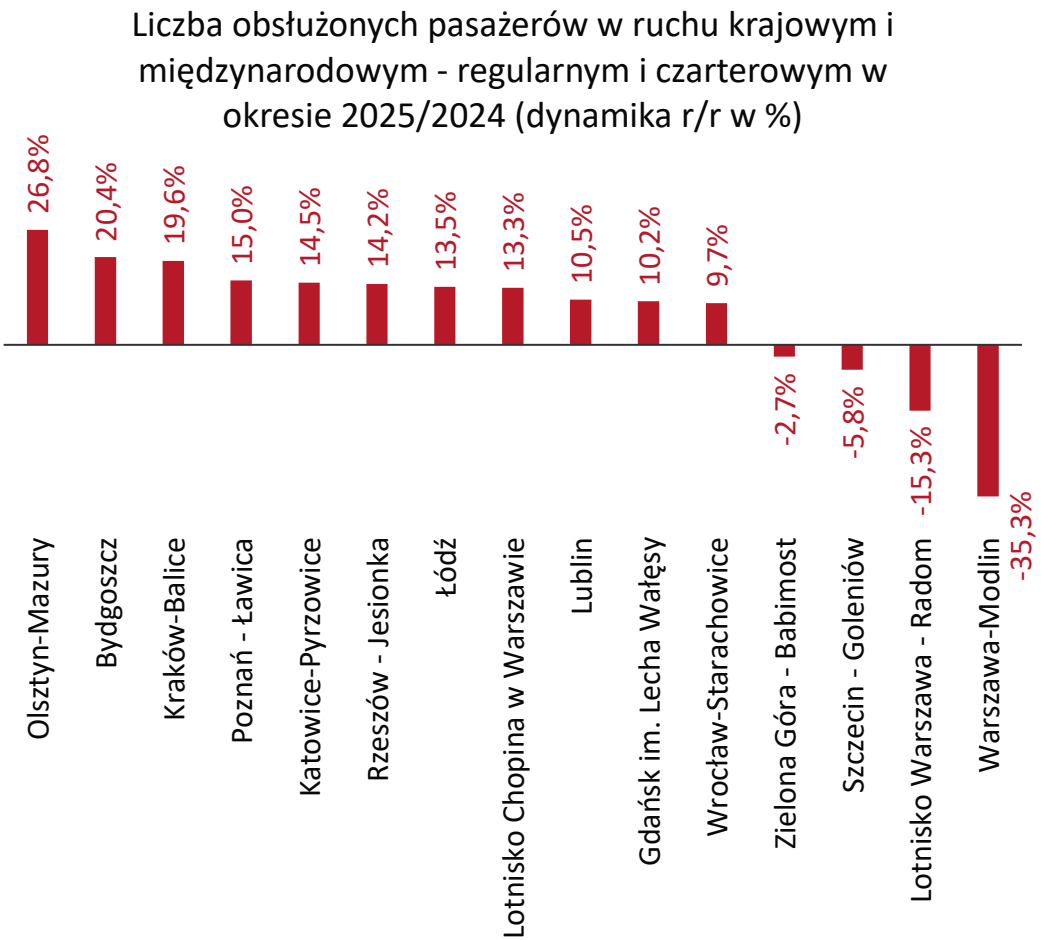
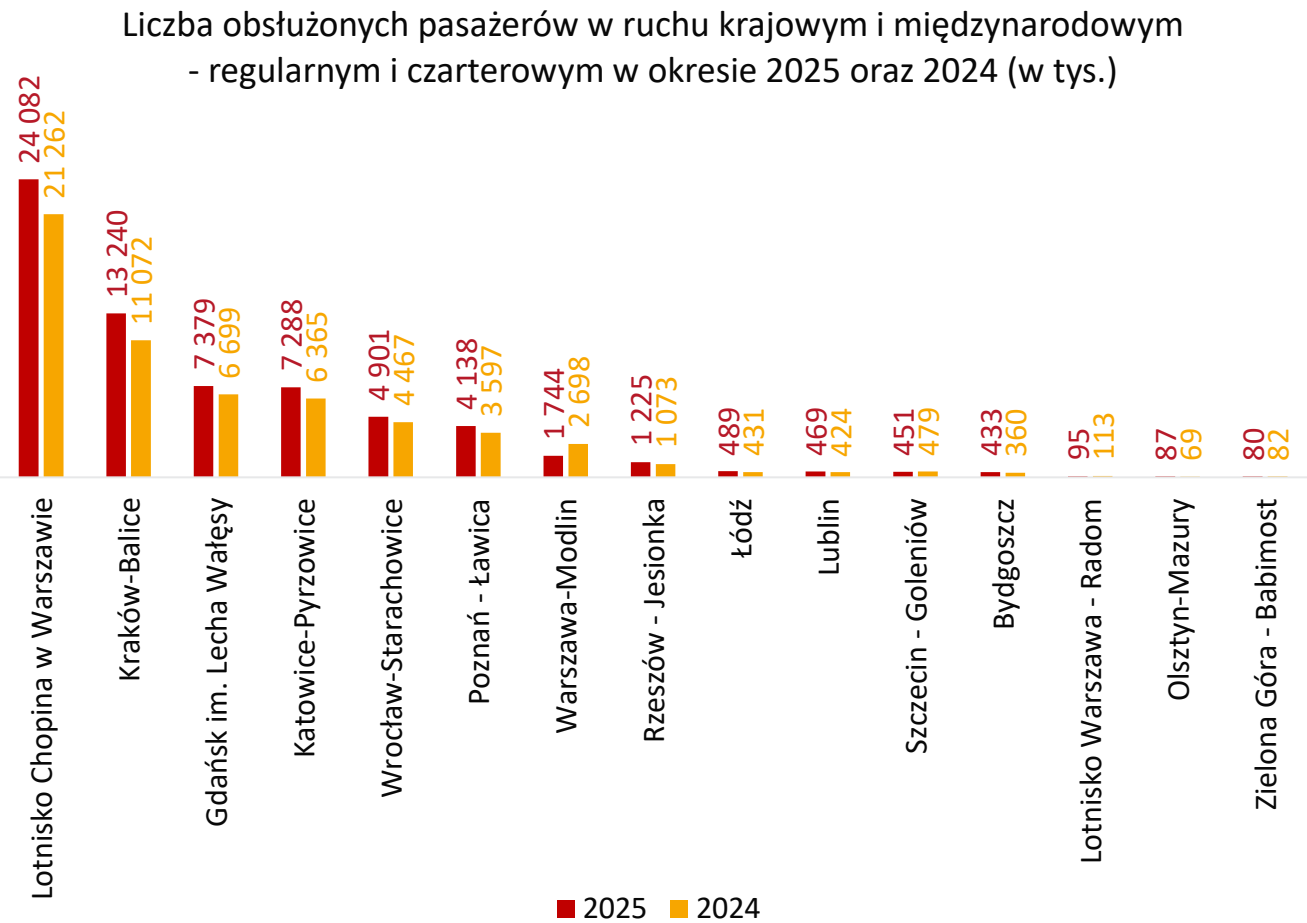
Trwały wzrost liczby obsłużonych pasażerów na polskich lotniskach został przerwany w 2020 przez wybuch pandemii COVID - 19. W 2023 liczba pasażerów przewyższyła poziom z 2019 (sprzed wybuchu pandemii).



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

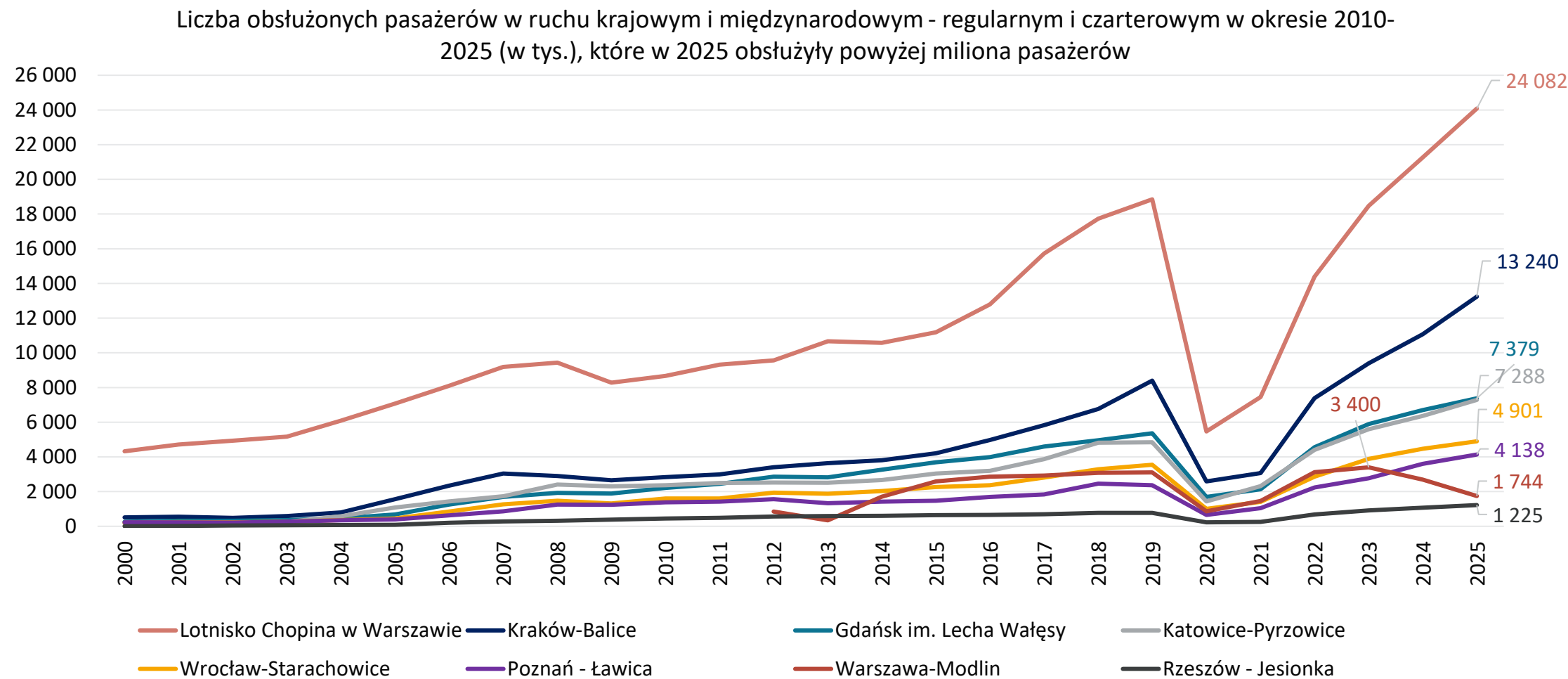
W 2025 liczba obsłużonych pasażerów wzrosła na 11 z 15 portów lotniczych w Polsce

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



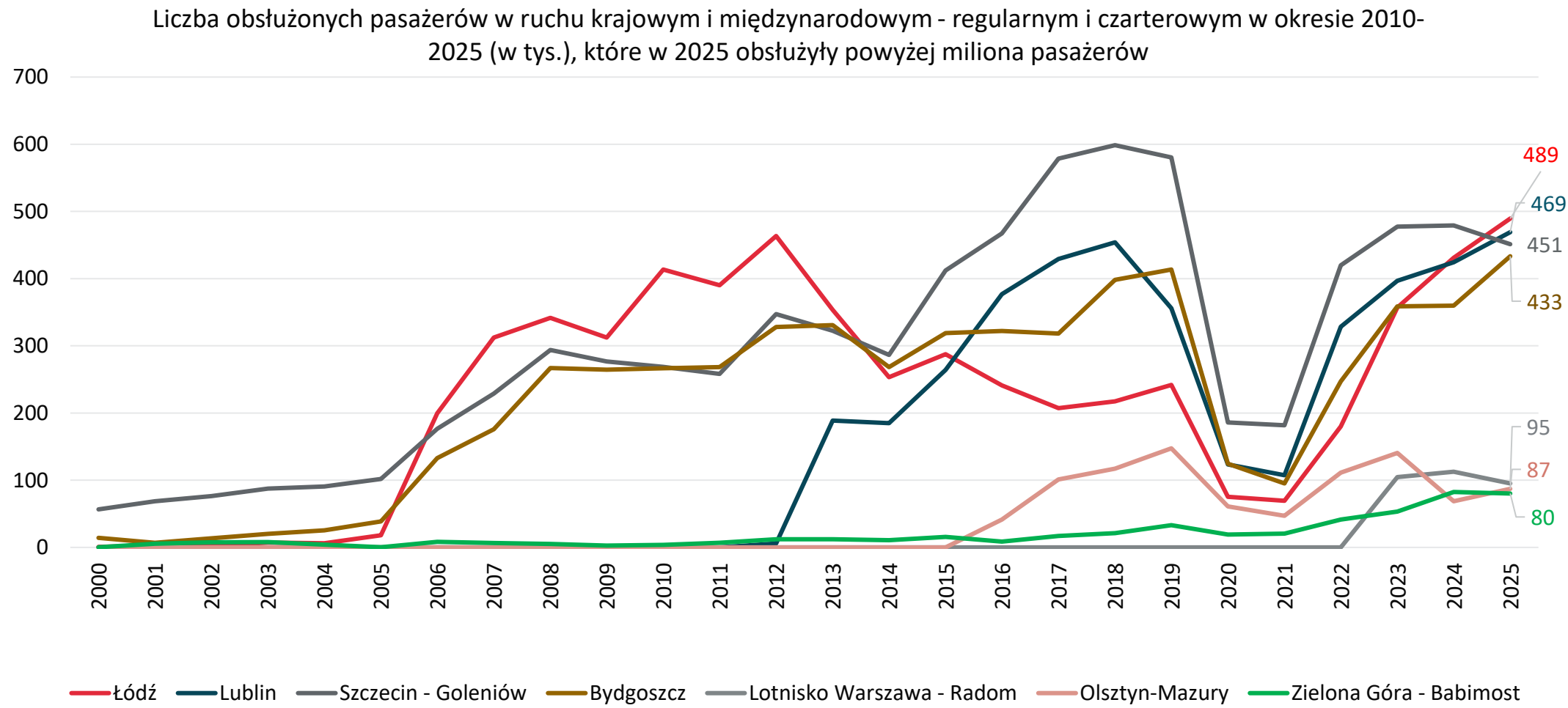
Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

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

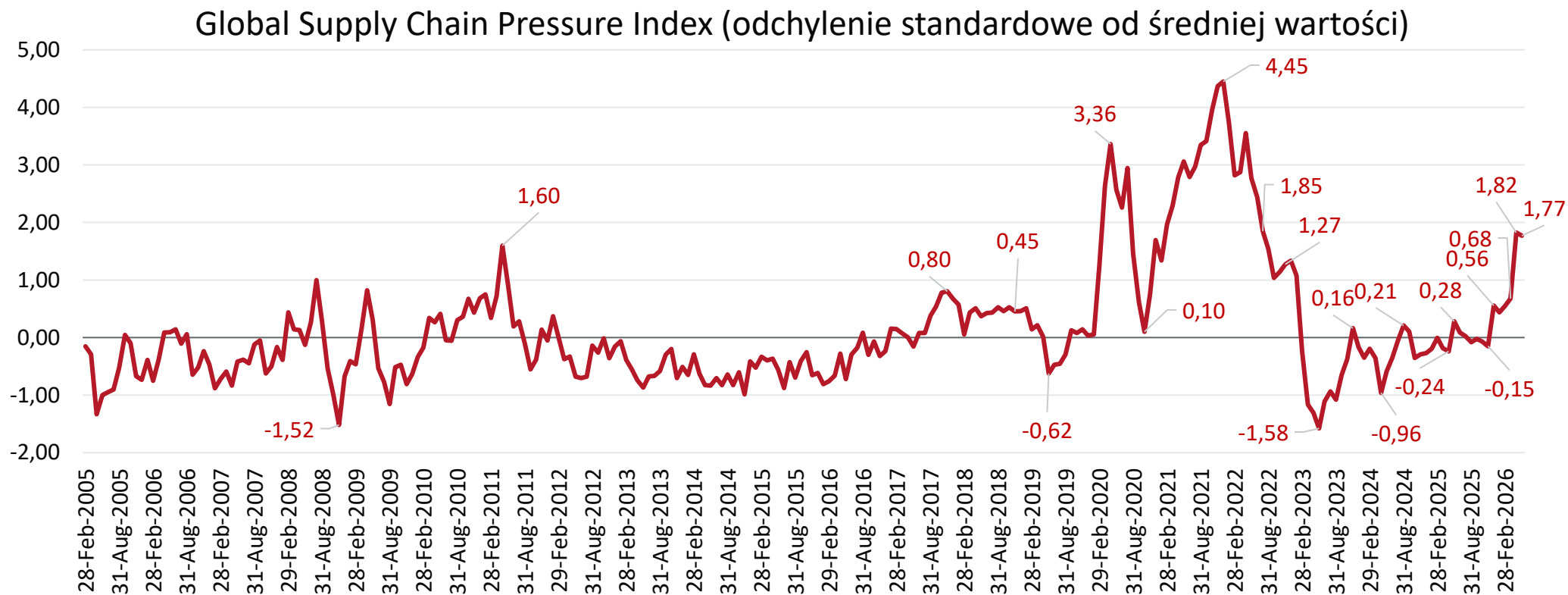
Kolej

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) i maju 2026 (1,77) 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 ze średnio 60 w lutym 2026 do 3 w połowie kwietnia 2026.

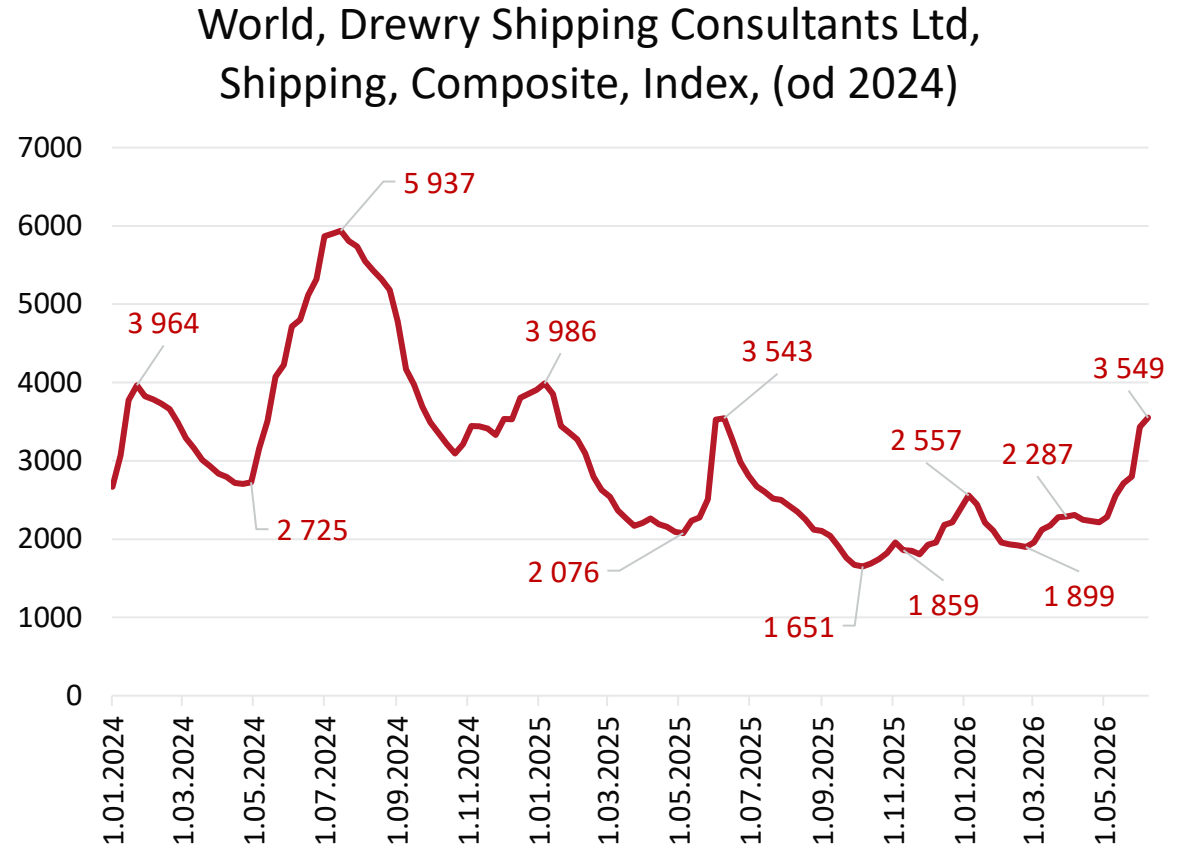
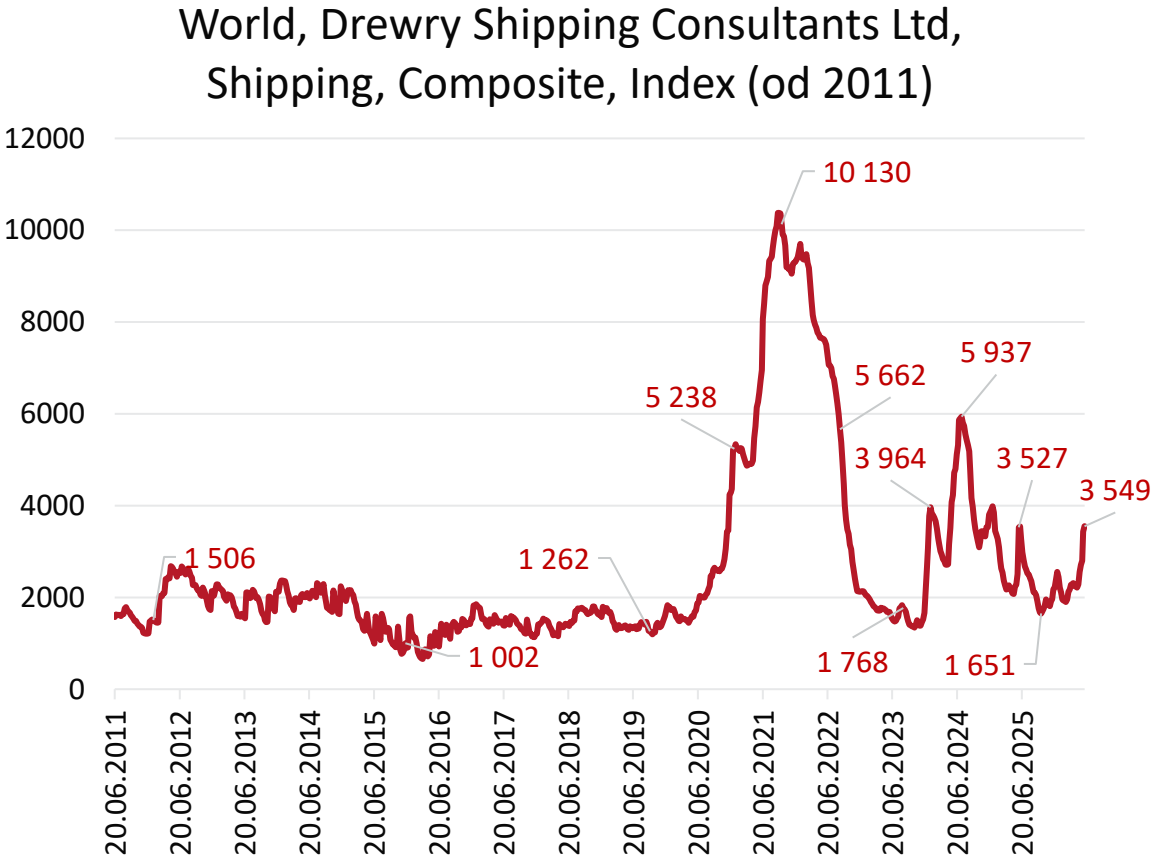


Źródło: Bank Światowy, raport Commodity Markets Outlook, kwiecień 2026

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 liczone przez World Container Index przyspiesza: w kwietniu 2026 wzrost o +3,4% r/r a w maju o +13,8% 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.

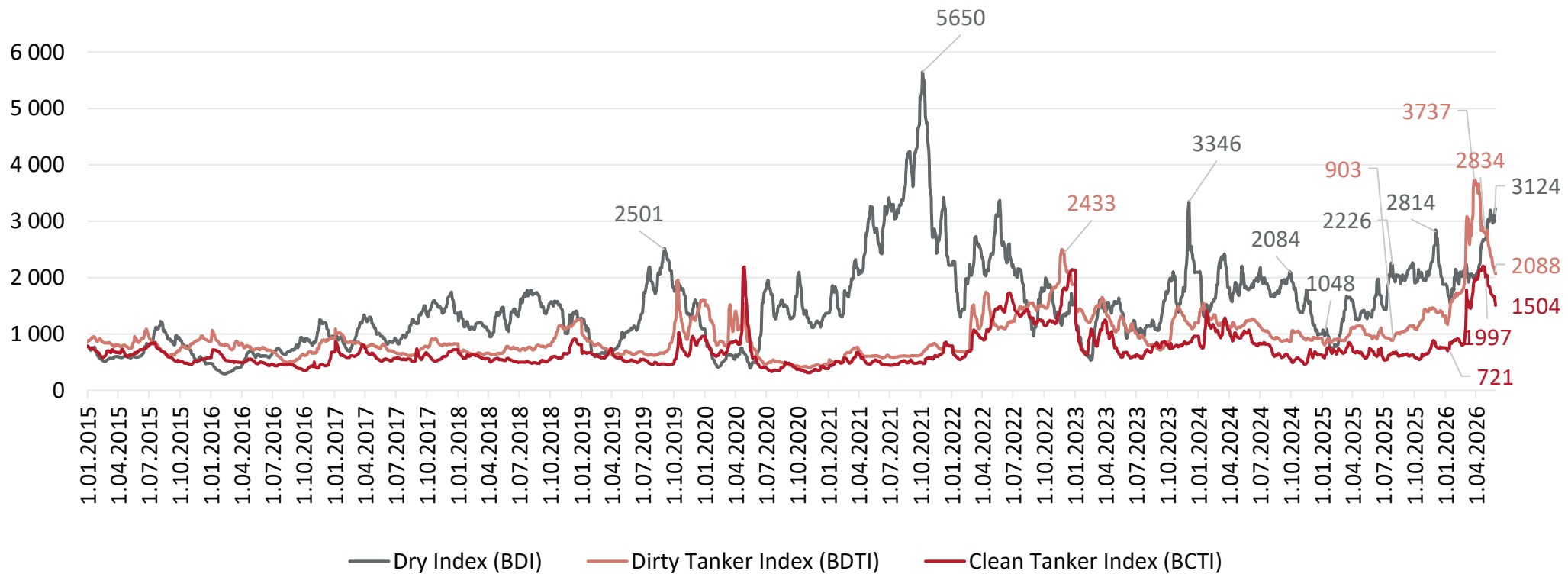


* World Container Index to tworzony przez firmę Drewry indeks mierzący wysokość cen transportu morskiego na głównych szlakach handlowych Wschód-Zachód. Indeks podawany jest w USD za kontener 40-stopowy (~12 m). Źródło: Macrobond → Drewry Shipping Consultants Ltd

Pod koniec maja 2026 spadły ceny transportu ropy naftowej drogą morską (wg. indeksu BDTI do ok. 2 100 pkt), po ich gwałtownym wzroście pod koniec marca 2026 do historycznego maksimum (3 737 pkt.).

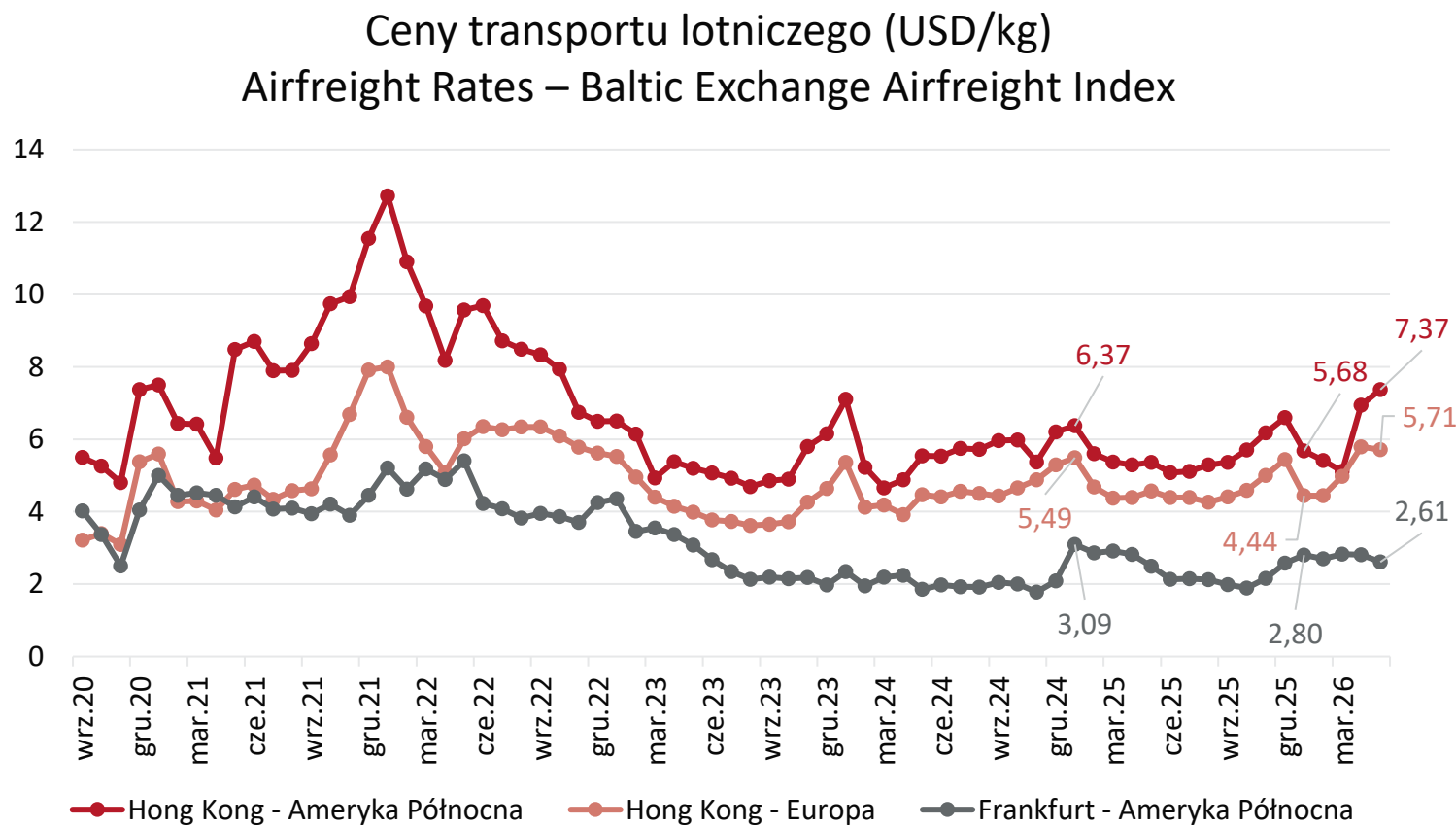
Wojna na Bliskim Wschodzie spowodowała, że ceny transportu ropy naftowej drogą morską (wg. indeksu BDTI) pod koniec marca 2026 osiągnęły historyczne maksimum na poziomie 3 737 (ok. +180% od początku roku).

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



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

Nierównomierny wzrost cen transportu lotniczego w maju 2026: na trasach Frankfurt-Ameryka Pół.(+5% r/r), Hong Kong-Europa (+25% r/r), Hong Kong-Ameryka Pół. (+38% r/r)



Źródło: AiRCargoNews / BalticExchange

Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy

Ważne

Dane podstawowe

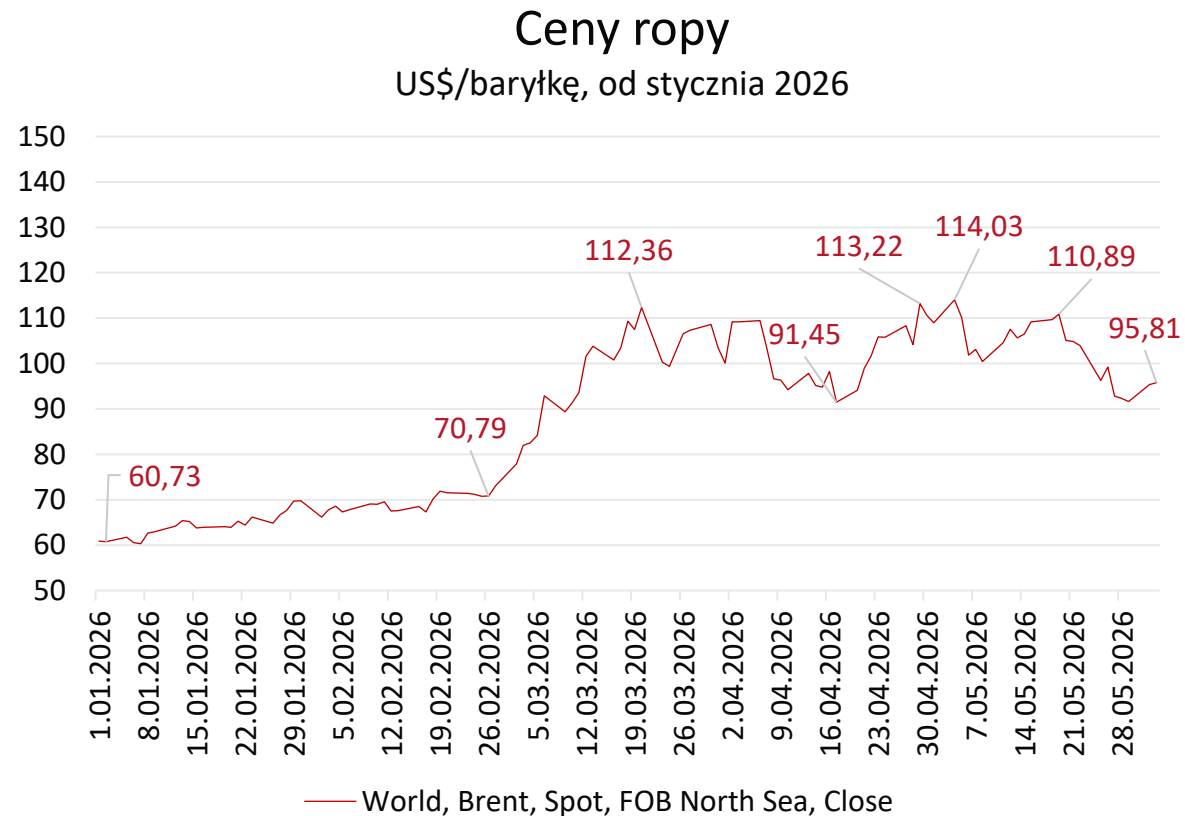
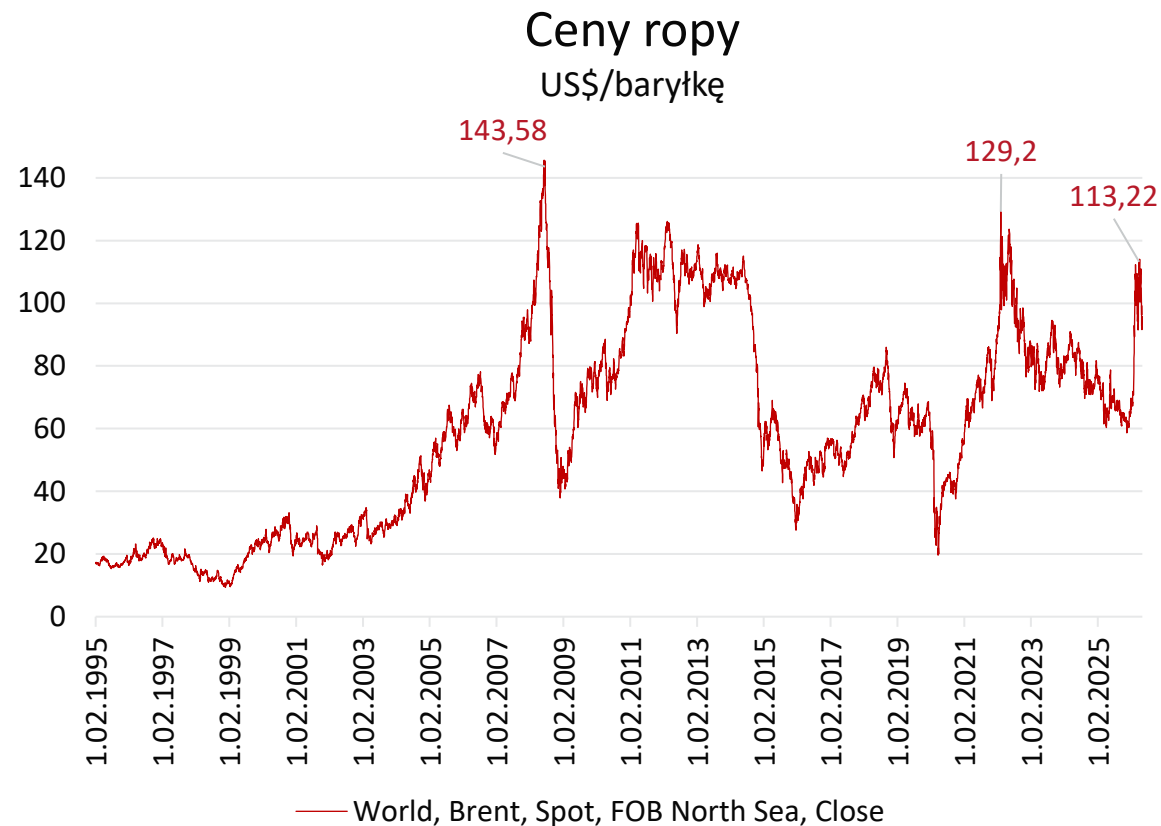
Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

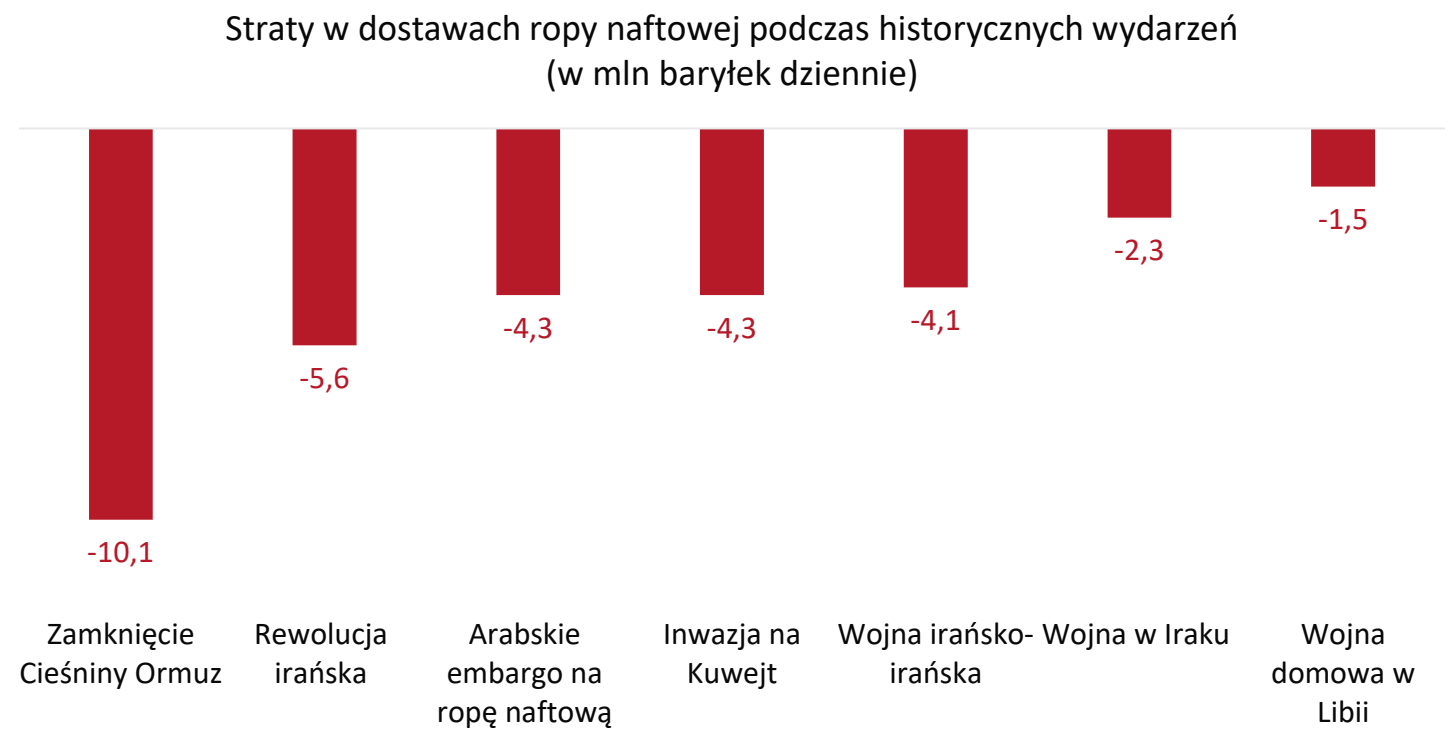
Benzyna i olej
napędowy

W odpowiedzi na wojnę w Iranie ceny ropy naftowej wzrosły do jednych z najwyższych poziomów w historii oraz podlegają wahaniom (od ok. 90 do ok. 114 US\$/baryłkę Brent), w zależności od przewidywanego rozwoju wojny.



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).

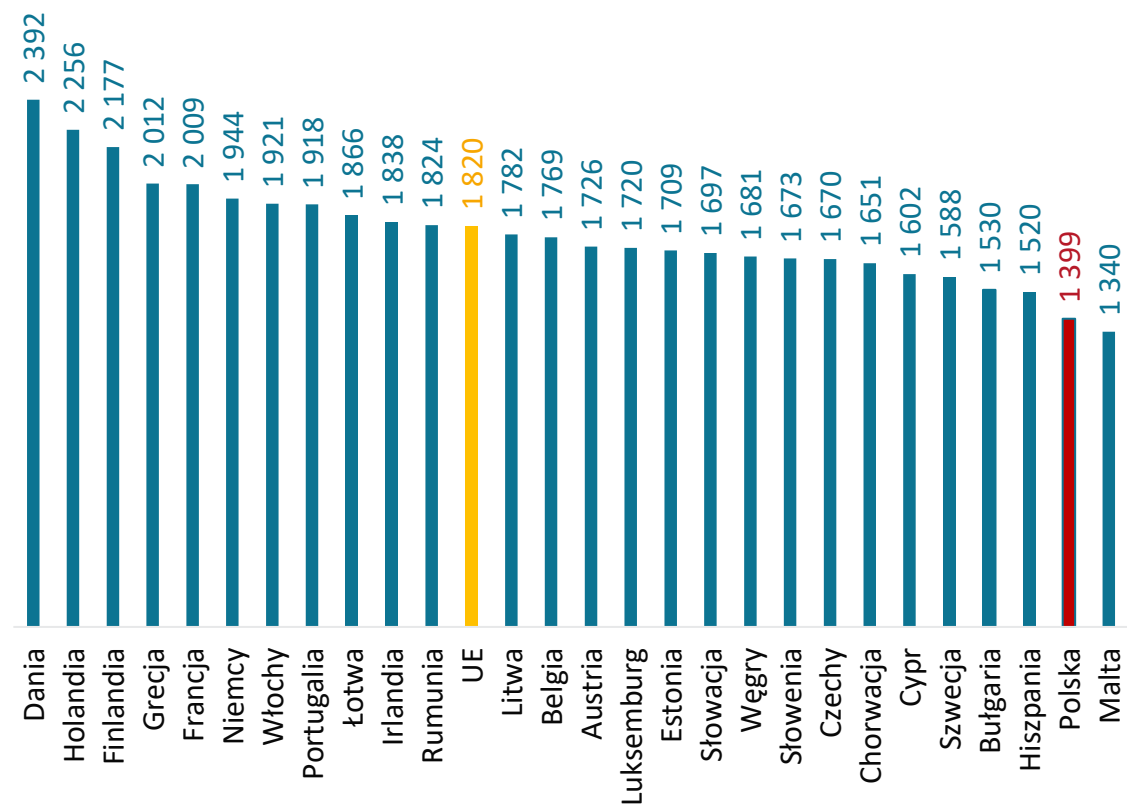


Zakłócenia w dostawach ropy podczas wydarzeń geopolitycznych, zdefiniowane przez Międzynarodową Agencję Energetyczną (IEA2014). Odpowiednie okresy dla każdego z nich obejmują: zamknięcie Cieśniny Ormuz (marzec 2026), rewolucję irańską (listopad 1978–kwiecień 1979), arabskie embargo na ropę naftową (październik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

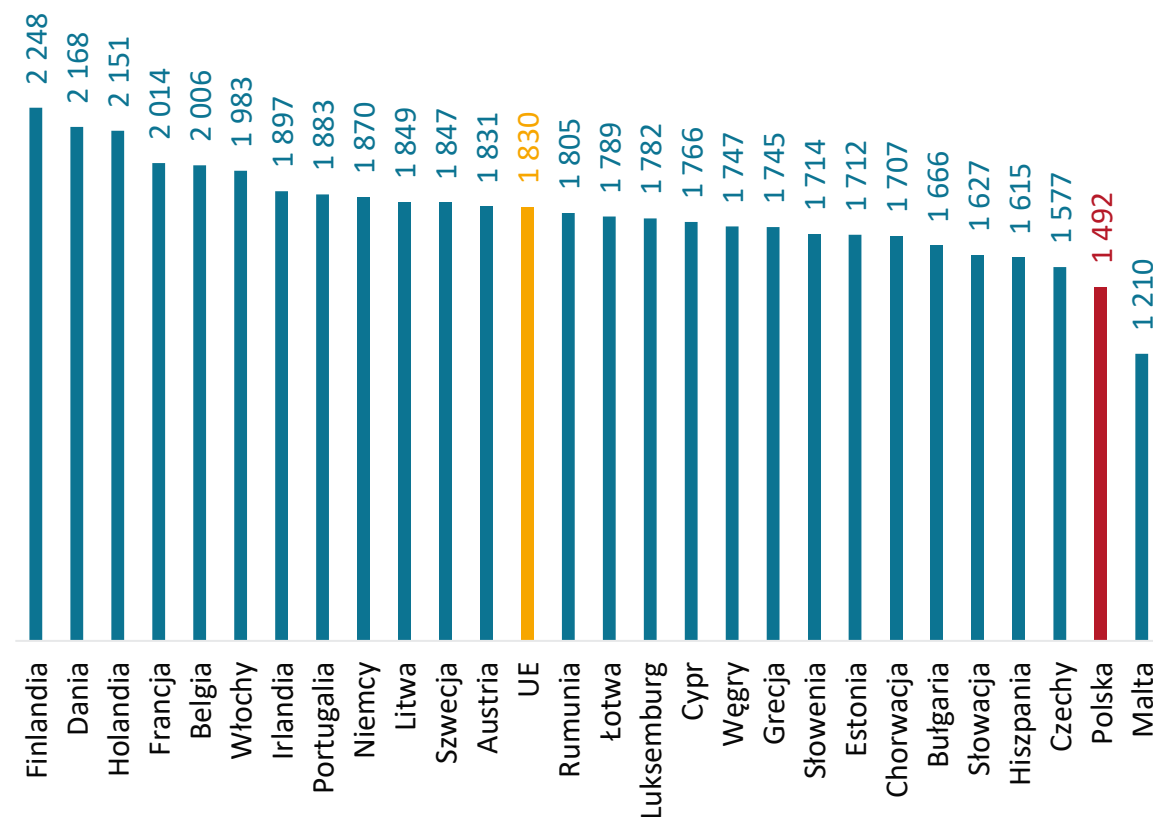
Źródło: Bank Światowy, raport Commodity Markets Outlook, kwiecień 2026

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

Ceny benzyny EU 95, z podatkami
(8 czerwca 2026, EUR/1000 litrów)



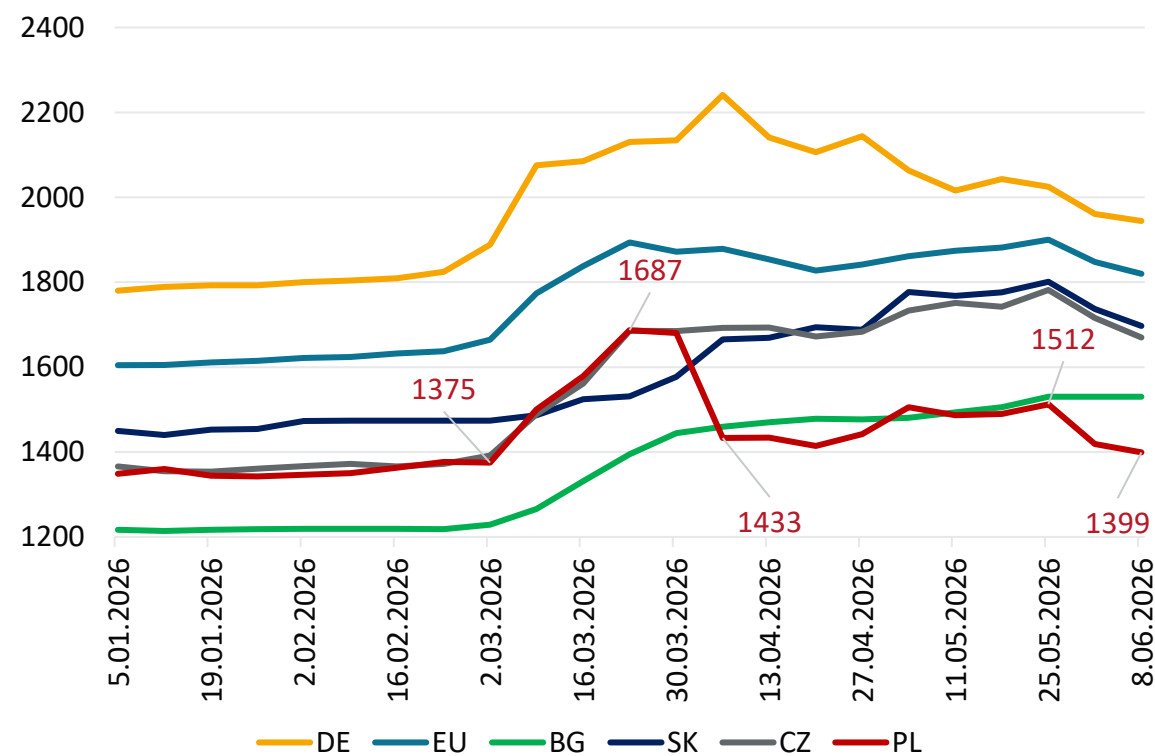
Ceny oleju napędowego (EN 590), z podatkami
(8 czerwca 2026, EUR/1000 litrów)



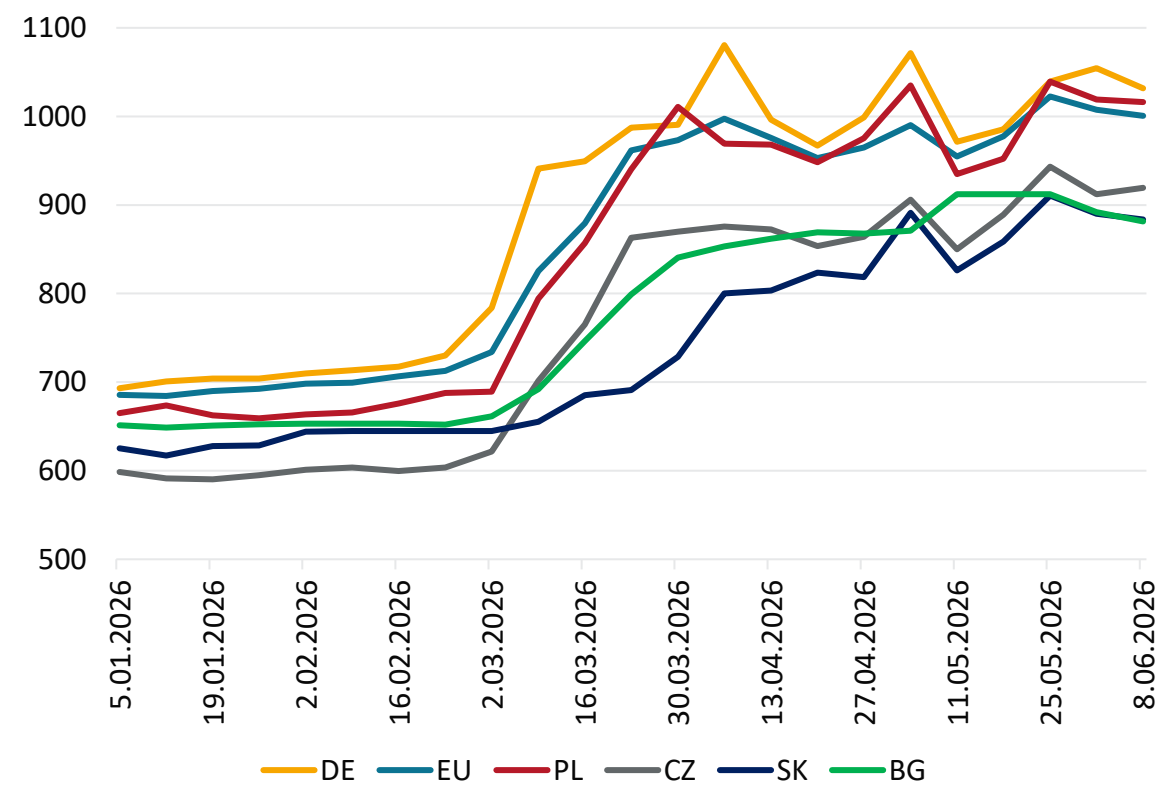
Źródło: Weekly Oil Bulletin

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

Ceny benzyny EU 95, z podatkami
(od stycznia do 8 czerwca 2026, EUR/1000 litrów)

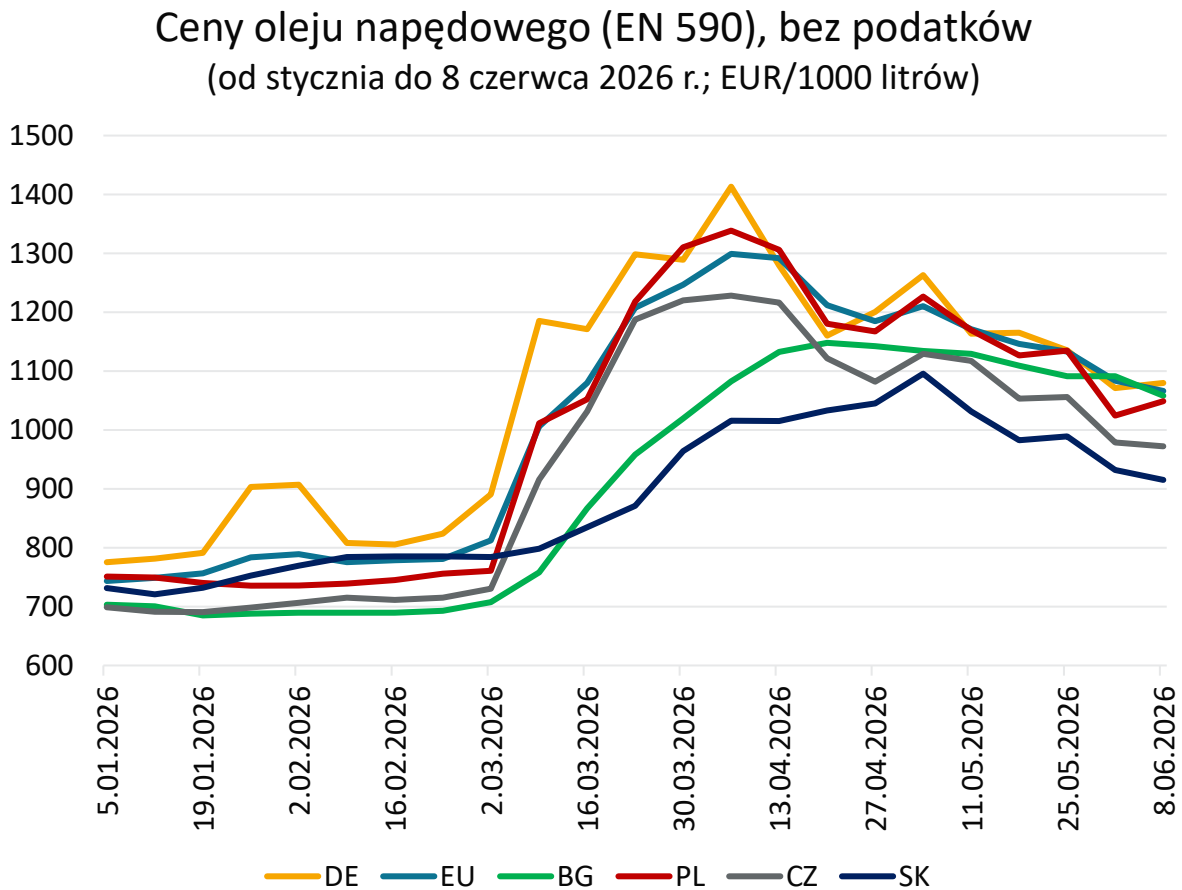
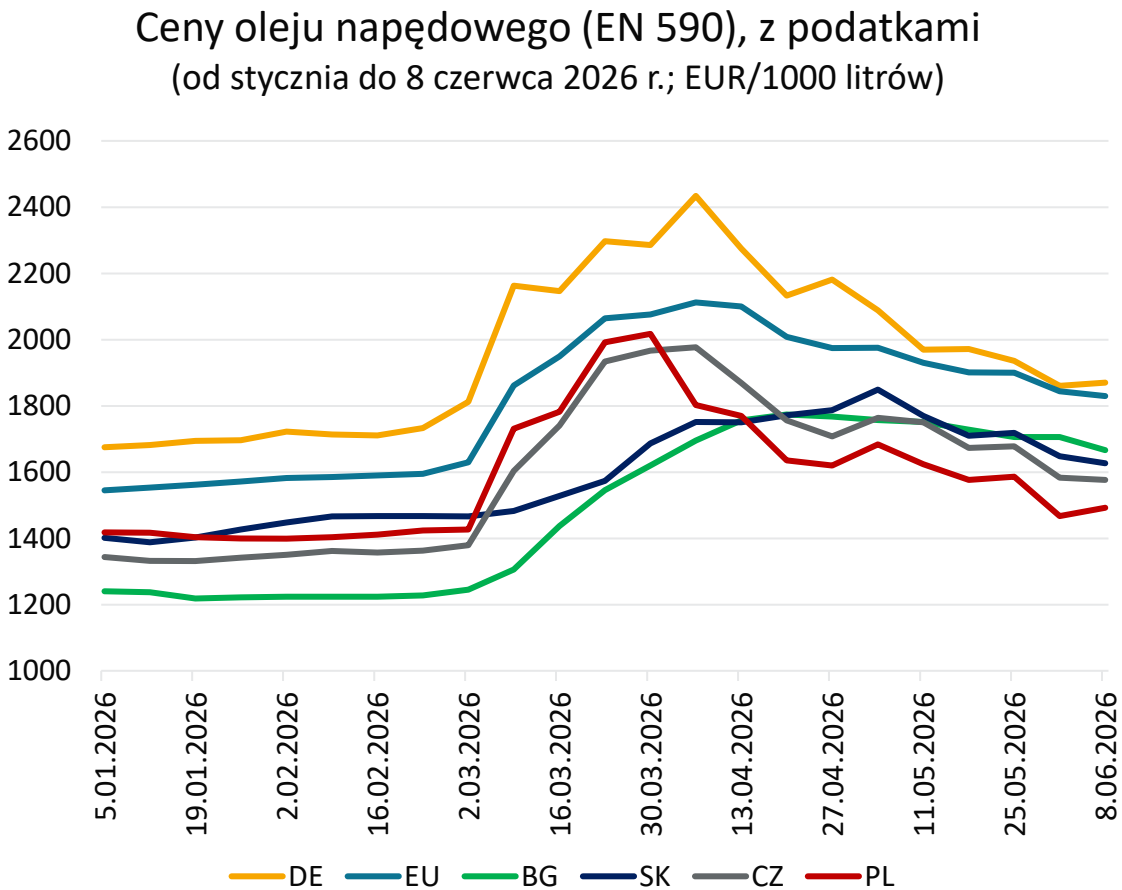


Ceny benzyny EU 95, bez podatków
(od stycznia do 8 czerwca 2026, EUR/1000 litrów)



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 czerwca 82% 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