PFR
Polski Fundusz Rozwoju

Rynek transportu w Polsce i na świecie

Zestawienie
lipiec 2026

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

Ważne w tym wydaniu

Dane Urzędu Transportu Kolejowego za rok 2025 pokazują, że polska kolej towarowa przechodzi transformację, w której prymat surowców energetycznych ustępuje miejsca bardziej zróżnicowanym grupom towarowym*.

- W 2025 r. przewieziono ok. 217,8 mln ton ładunków, co oznacza spadek o- 2,5% względem roku poprzedniego i najniższy wynik od co najmniej 2012 r.
- Spadek ten potwierdza, że krajowa gospodarka oparta na przewozach masowych surowców weszła w nową fazę, w której dotychczas dominujące grupy towarów nie są w stanie generować dawnych wolumenów.
- Największy wpływ na ogólny spadek masy towarów przewożonych na kolei ma spadek przewozów węgla kamiennego w konsekwencji ograniczeń popytowych w sektorze energetycznym (w 2010 przewóz wyniósł 104 mln ton a w 2025 wyniósł 64 mln ton). Surowce energetyczne (węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny) nadal są największą grupą wśród towarów przewiezionych na kolei, ale ich udział spadł z ok 42% w latach 2010-2015 do 29% w 2025.
- Jedocześnie dużym potencjałem wyróżnia się transport intermodalny, który jest postrzegany jako jeden z najważniejszych kierunków rozwoju w długiej perspektywie. Udział „towarów nieokreślonych i nieprzypisanych", który obejmuje przede wszystkim transport intermodalny stopniowo rośnie z 9% w 2022 do 10,4% w 2025.

Źródło: „Grupy ładunków w 2025 r, Podsumowanie przewozów towarów", Urząd Transportu Kolejowego

Z końcem czerwca br. żegluga tankowców przez Cieśninę Ormuz była stopniowo przywracana po tym jak praktycznie zamarła od marca do połowy czerwca br.:

- Liczba tankowców przepływających średnio w ciągu dnia przez Cieśninę Ormuz wzrosła z 1 w marcu br. do 18 w pierwszym tygodniu lipca br. Jednak nadal liczba ta była daleko od poziomu z lutego br. (49 statków) czy lipca 2025 (58).
- Przed wybuchem wojny na Bliskim Wschodzie przez Cieśninę Ormuz odbywało się około 35% światowego transportu morskiego ropy naftowej, 20% rafinowanych produktów naftowych oraz 20% LNG.
- Przewidywania dot. rozwoju konfliktu na Bliskim Wschodzie wpływają na światowe ceny ropy naftowej: w maju br. ceny ropy Brant doszły do 114 USD/baryłkę, po czym spadły na początku lipca do ok. 75 USD/baryłkę.

Spis treści

Kliknij w odnośnik, aby przejść do wybranych treści

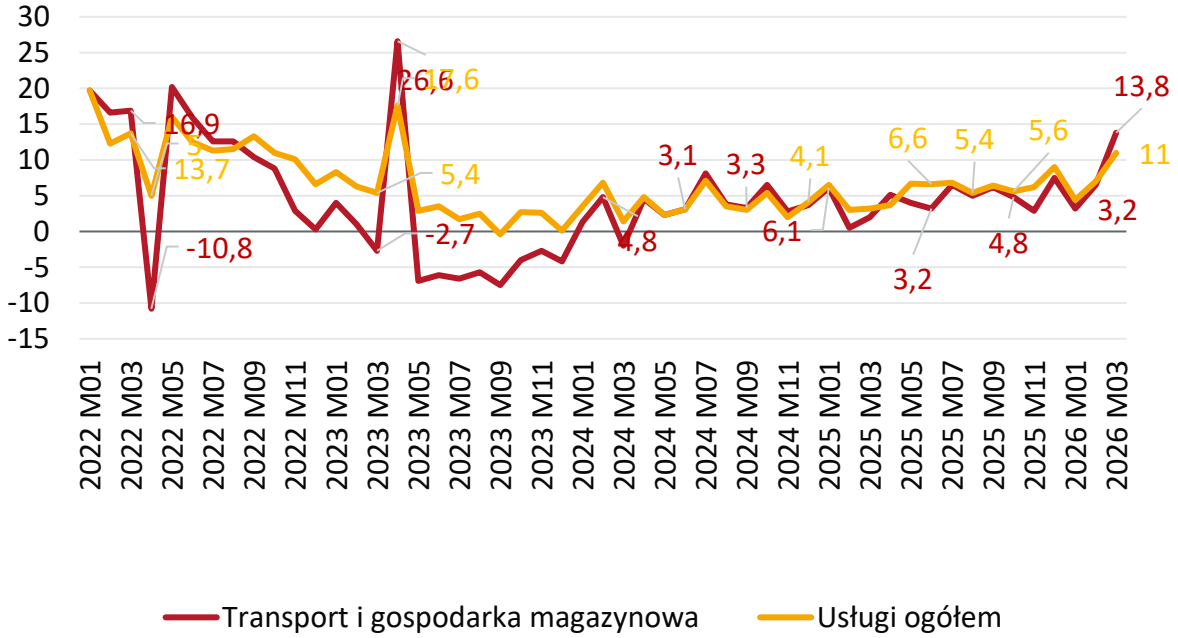
- Spis treści – str. 2

- 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)

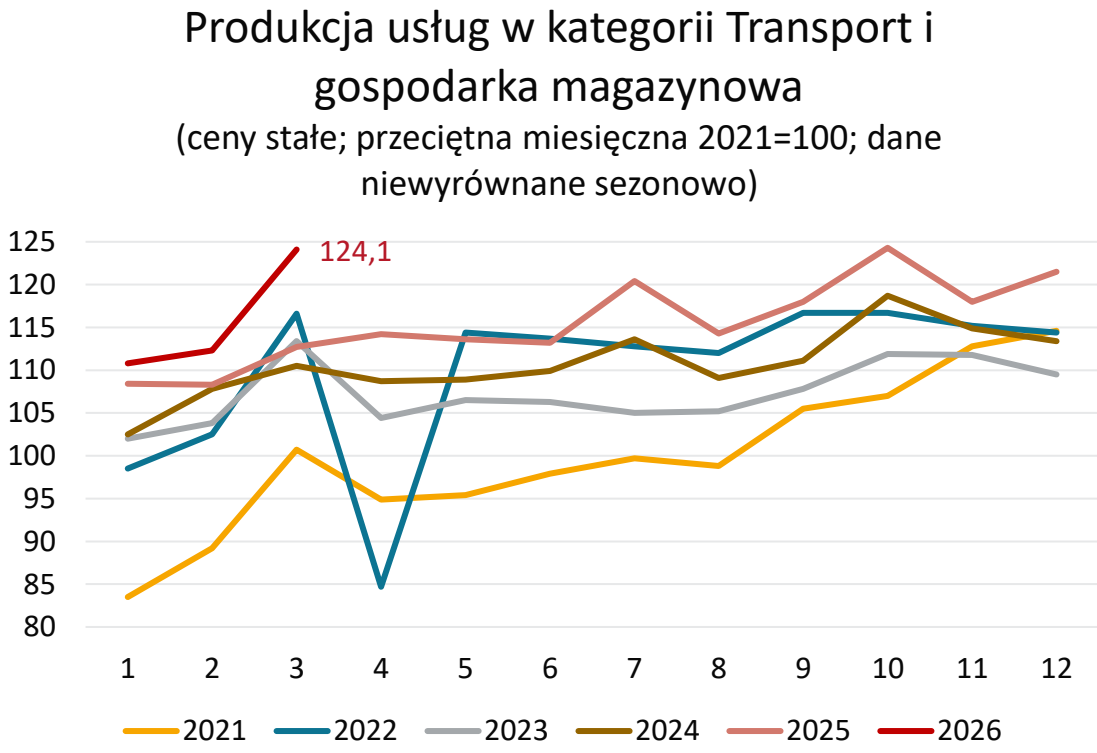
Rynek transportowy w Polsce – dane podstawowe

W okresie styczeń-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.

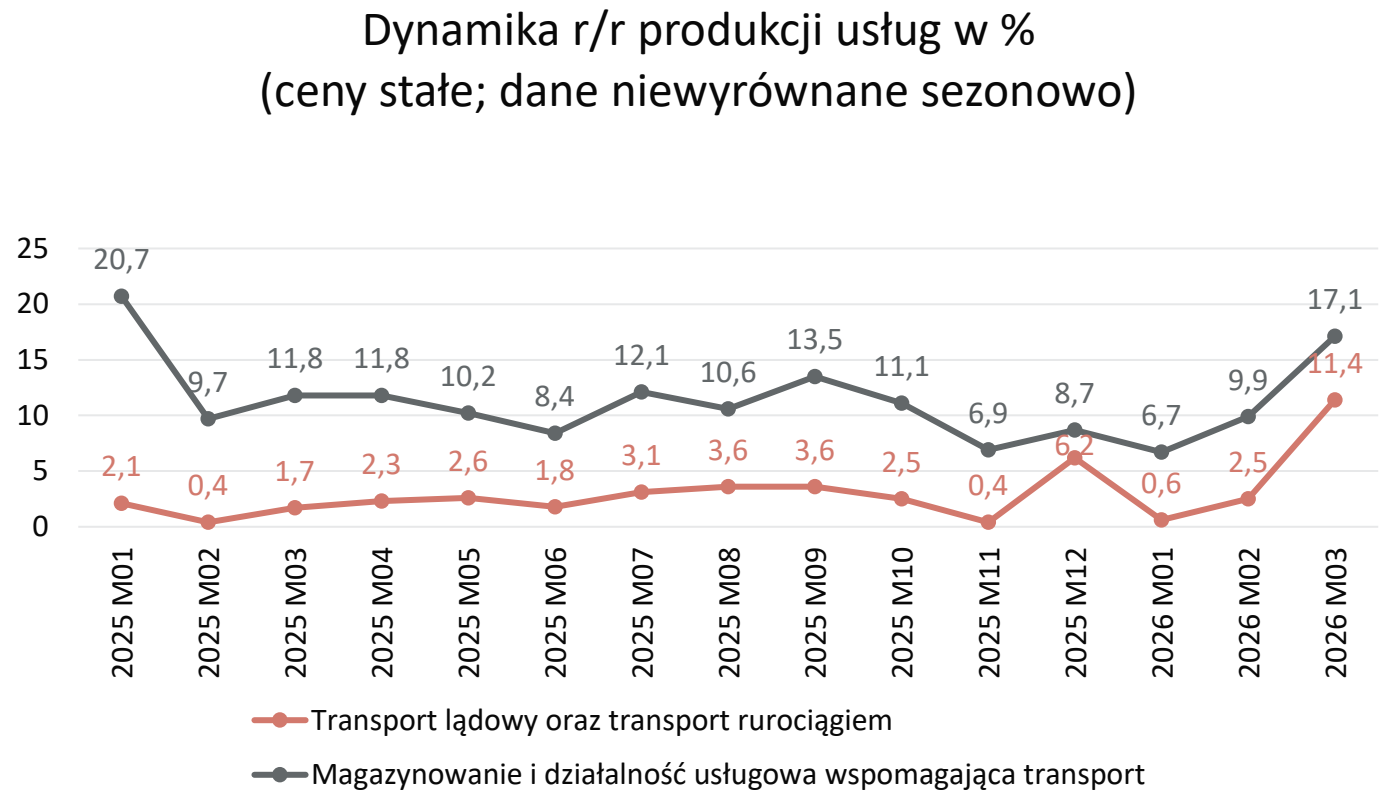


Przez większość miesięcy 2025 produkcja usług transportu i magazynowania była najwyższa od 2021.



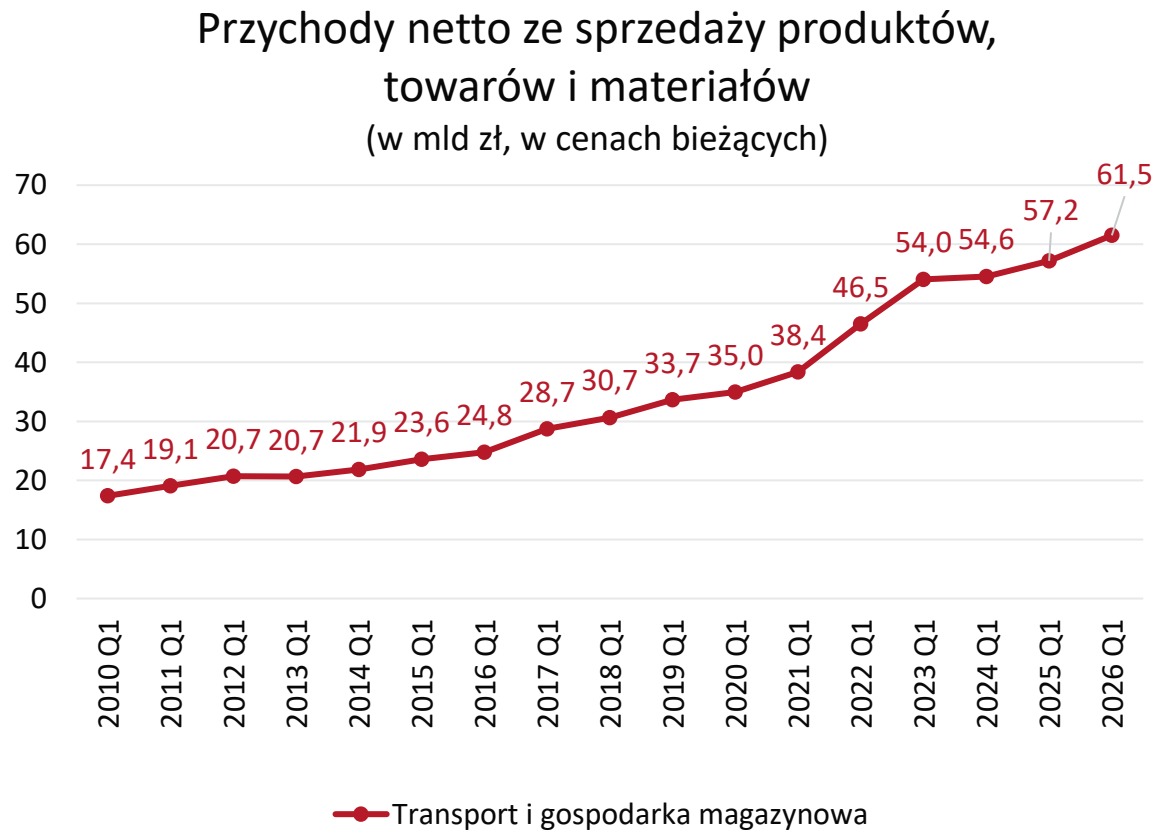
Źródło: GUS, wskaźnik mierzy miesięczne zmiany produkcji usług (z wyłączeniem usług finansowych i publicznych) skorygowanej wskaźnikiem cen, dotyczy podmiotów gospodarki zatrudniających 10 i więcej osób,

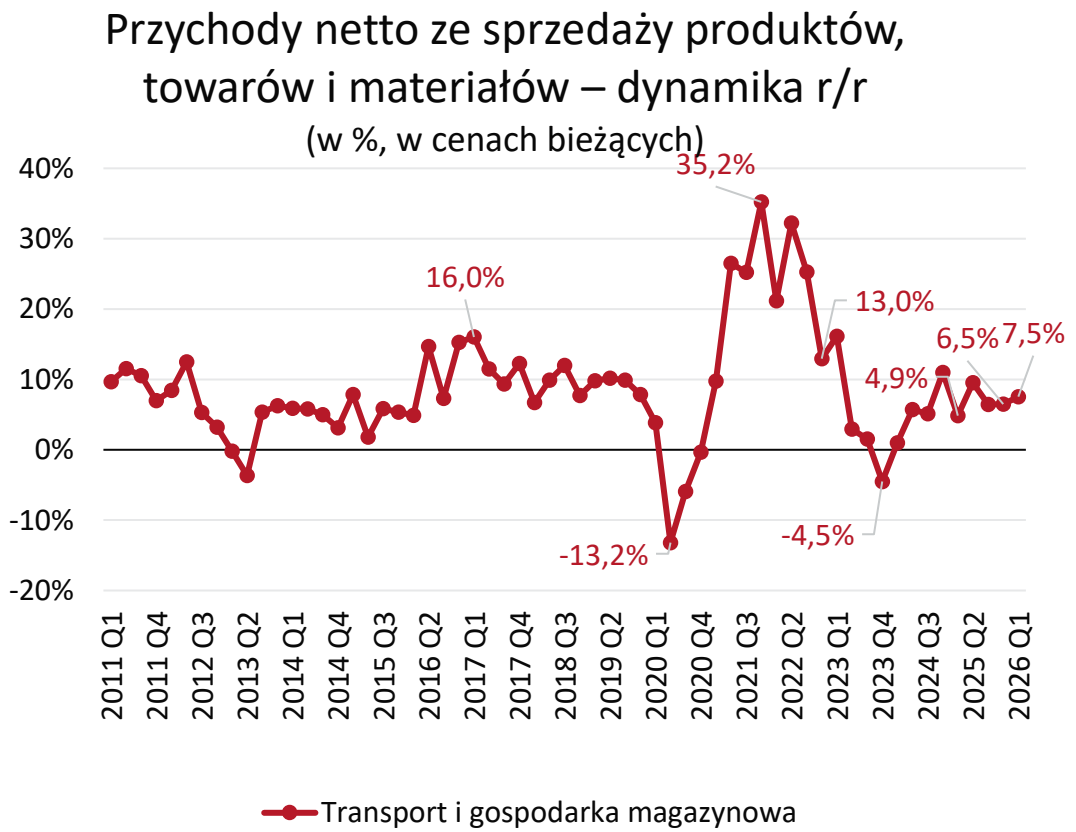
Szybszy wzrost r/r produkcji usług magazynowania niż w transporcie lądowym.



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 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.



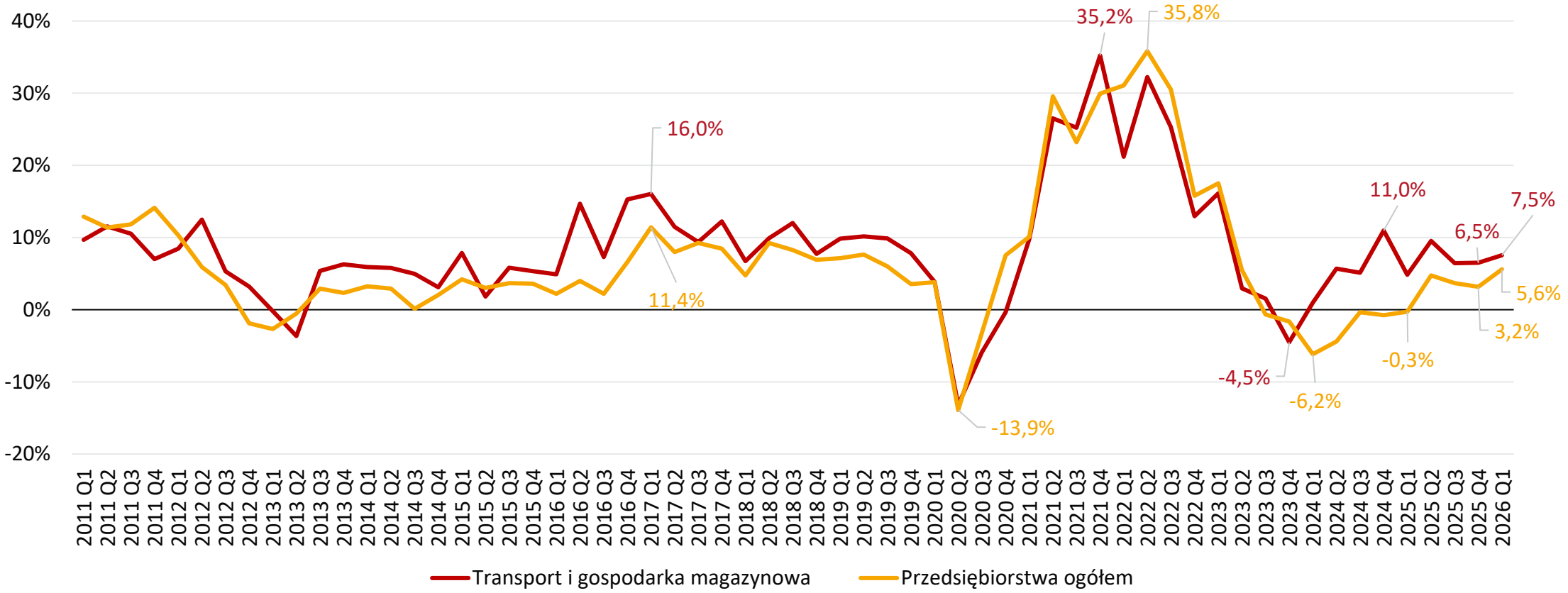


Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

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

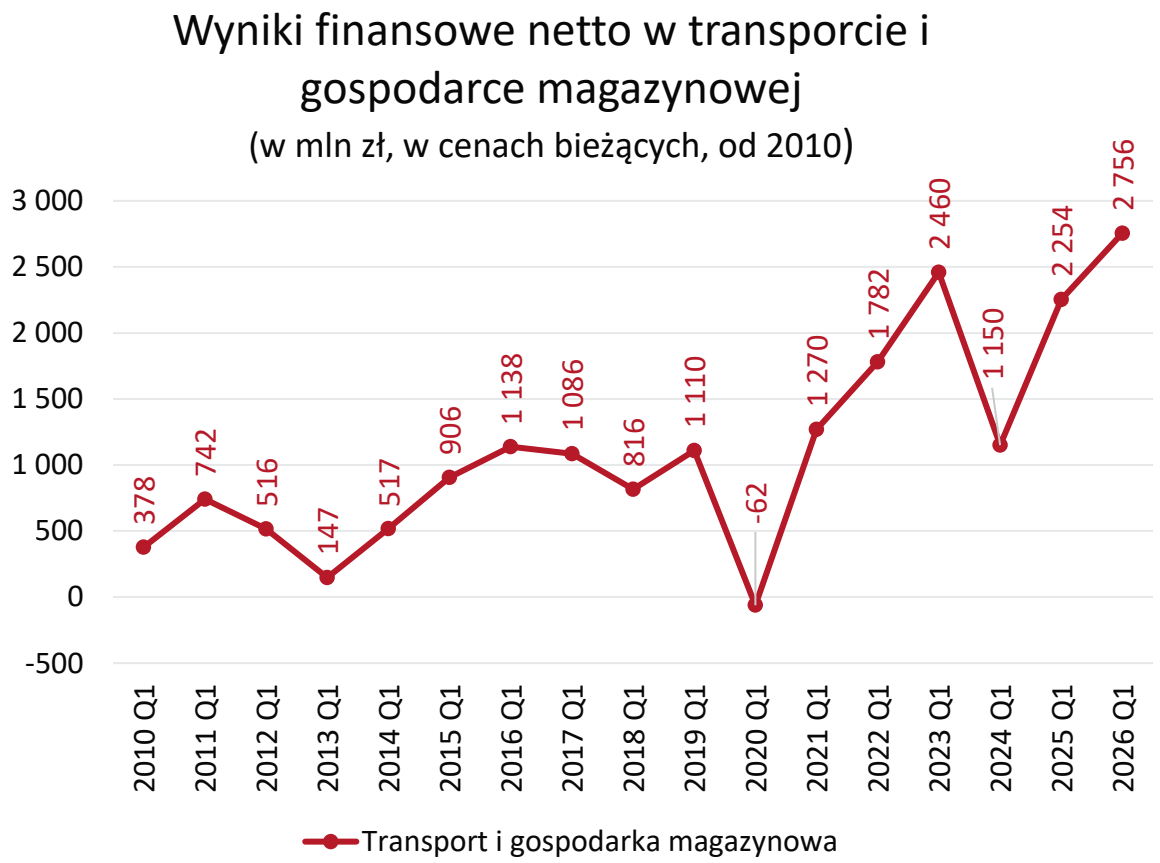
Korzystniejsza dynamika (szybszy wzrost lub mniejszy spadek) przychodów netto ze sprzedaży w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej niż w przedsiębiorstwach ogółem od I kw. 2024.

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

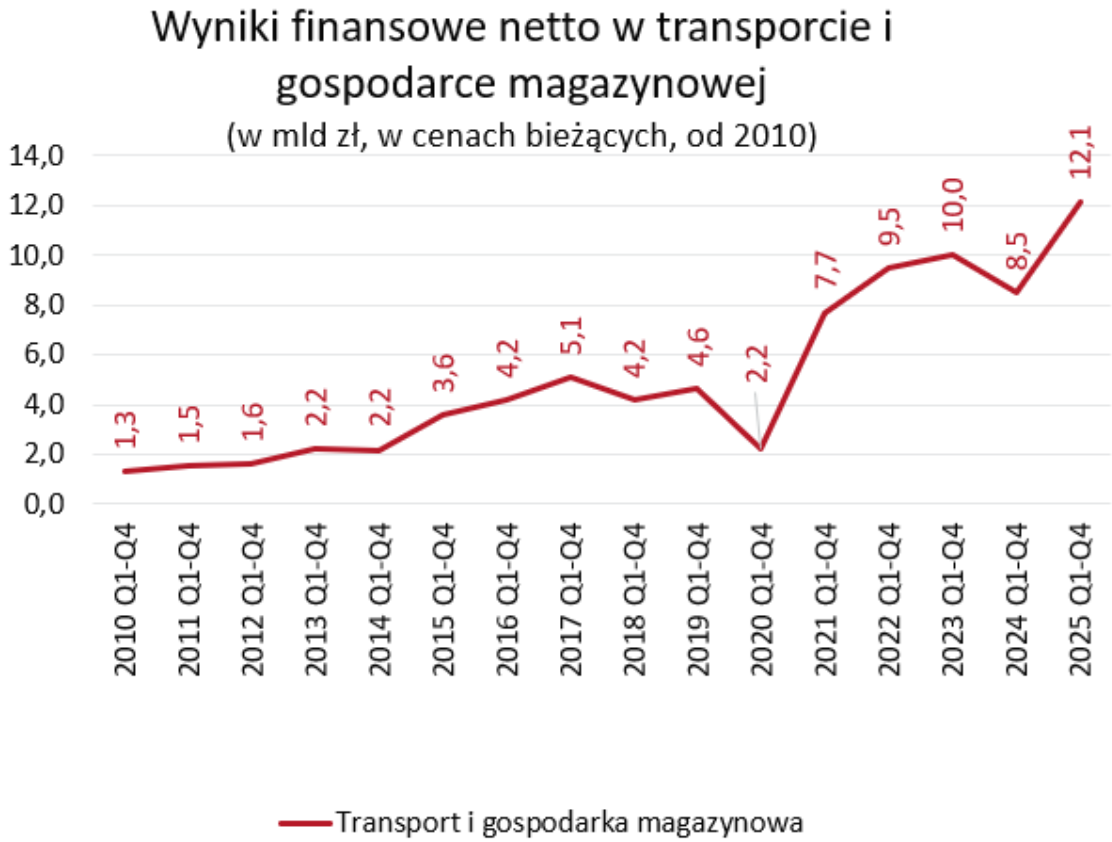


Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS; dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw niefinansowych (jednostek prawnych) prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

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



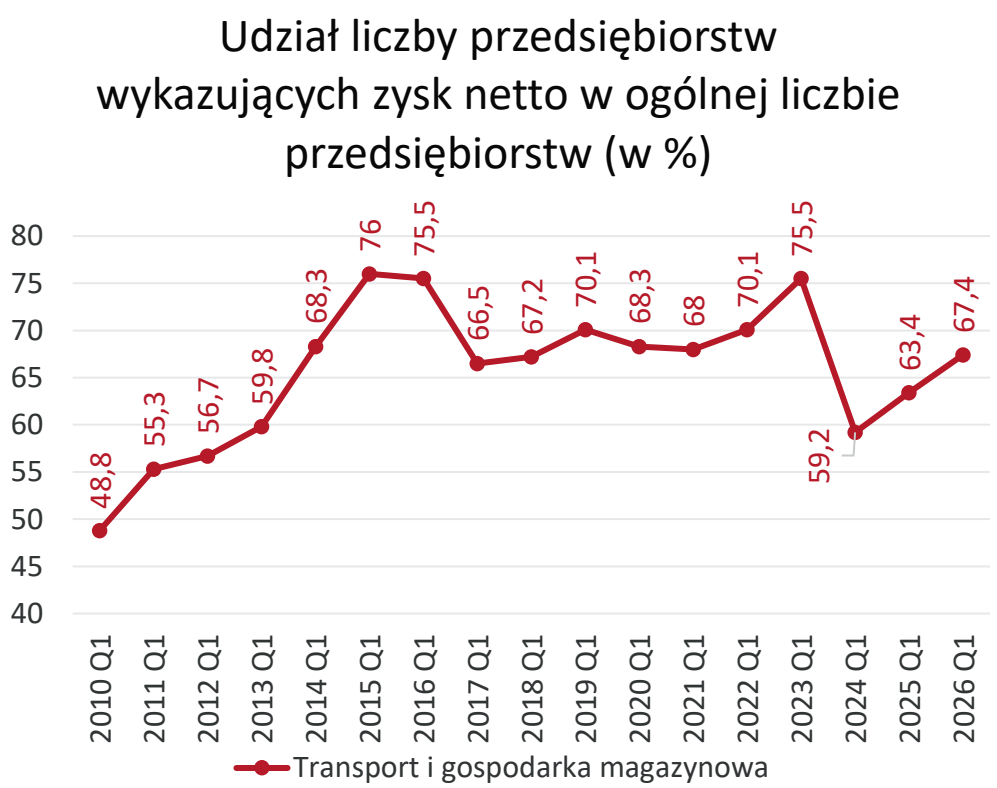
Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.



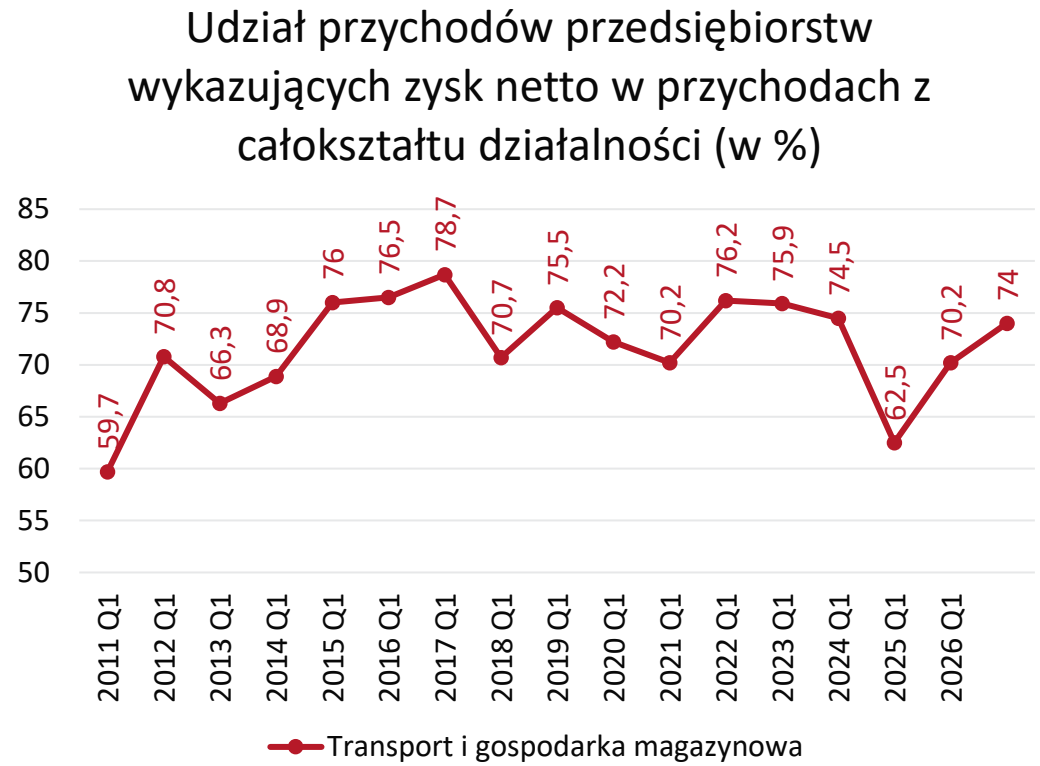
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS; dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

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.

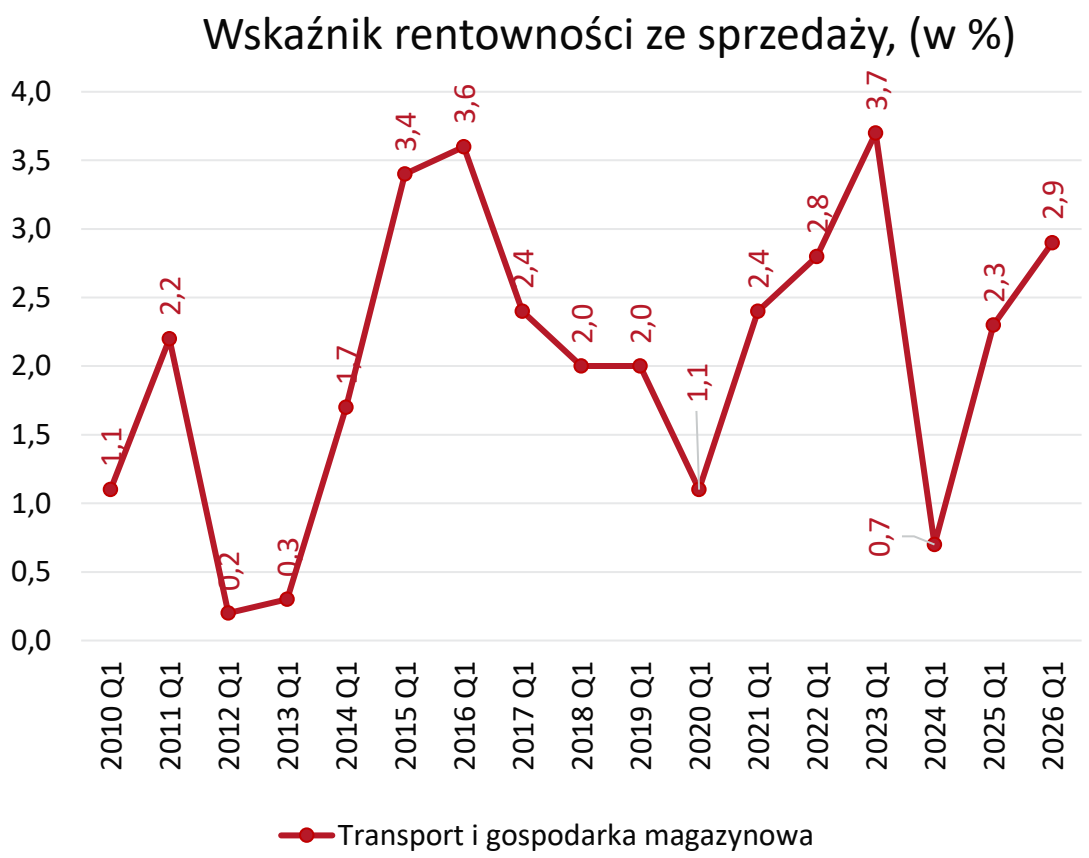


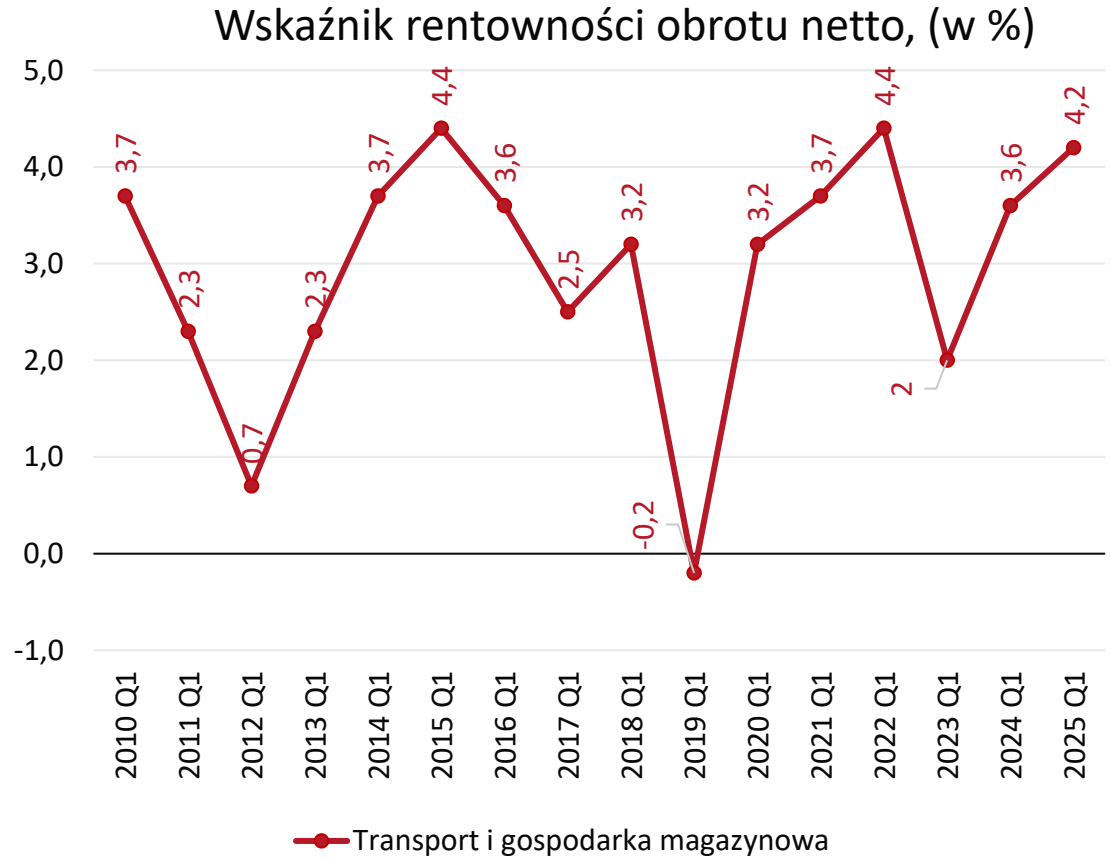
Po trudnym 2024 wzrasta udział przychodów przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w przychodach z całokształtu działalności (z 62,5% w I kw. 2024 do 74% w I kw. 2026)



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.



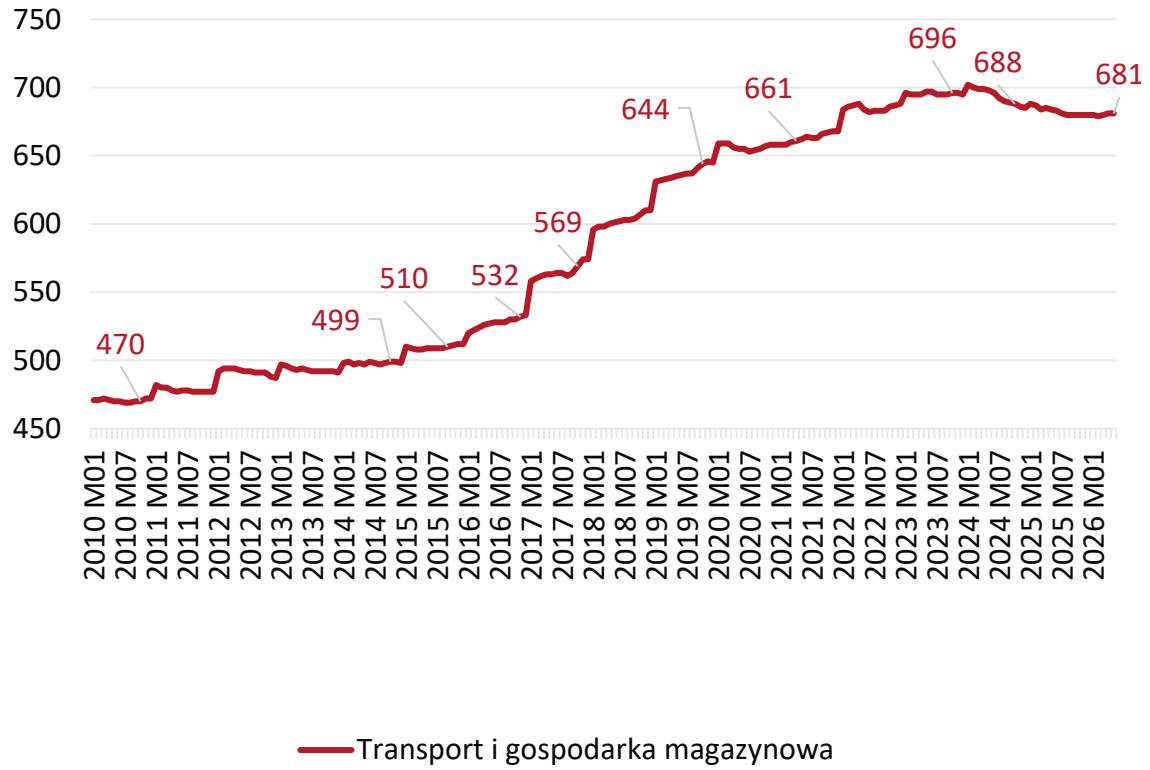


Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

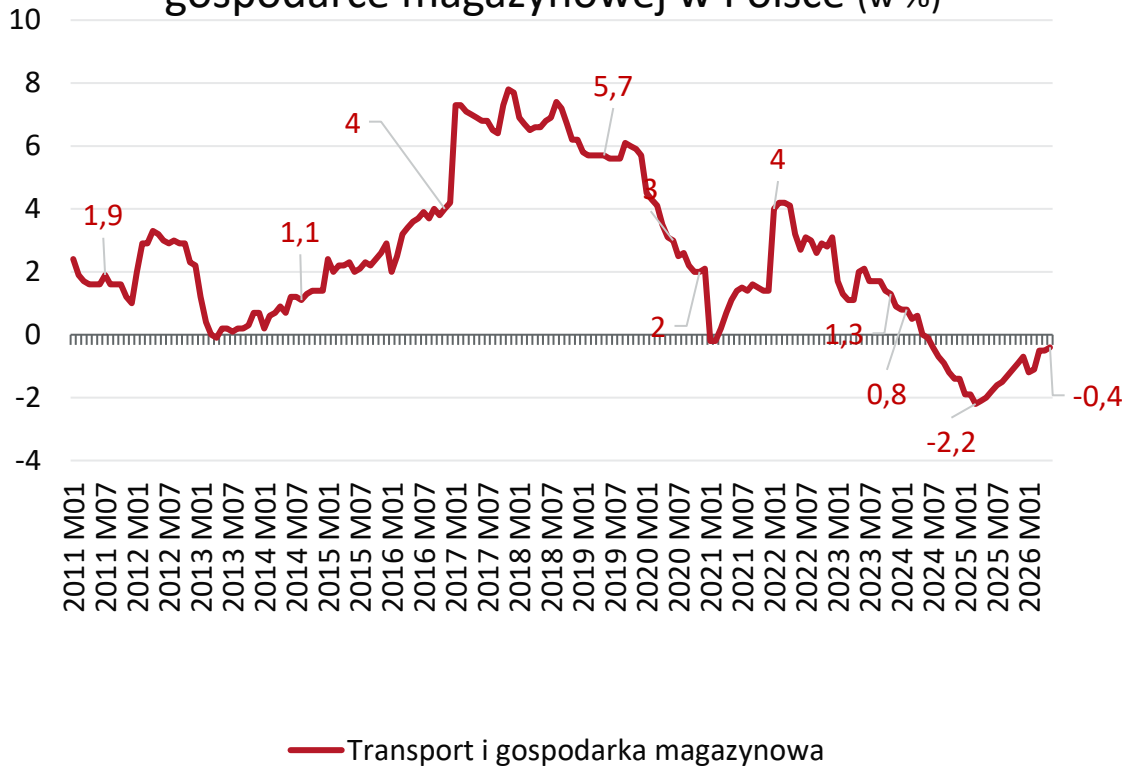
Spada zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej w Polsce: z rekordowego poziom 702 tys. w styczniu 2024 do 681 tys. w maju 2026, ale ciągle jest to wysoki poziom w perspektywie długoterminowej.

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.)



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

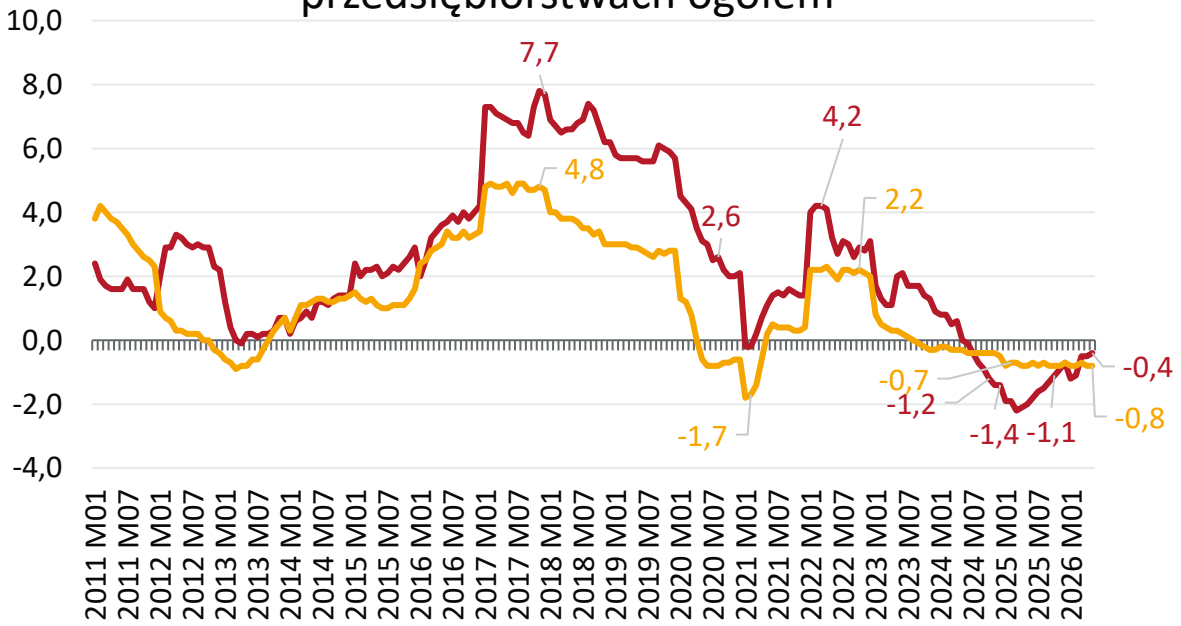


Źródło: GUS, zatrudnienie dotyczy podmiotów gospodarki zatrudniających 10 i więcej osób

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.

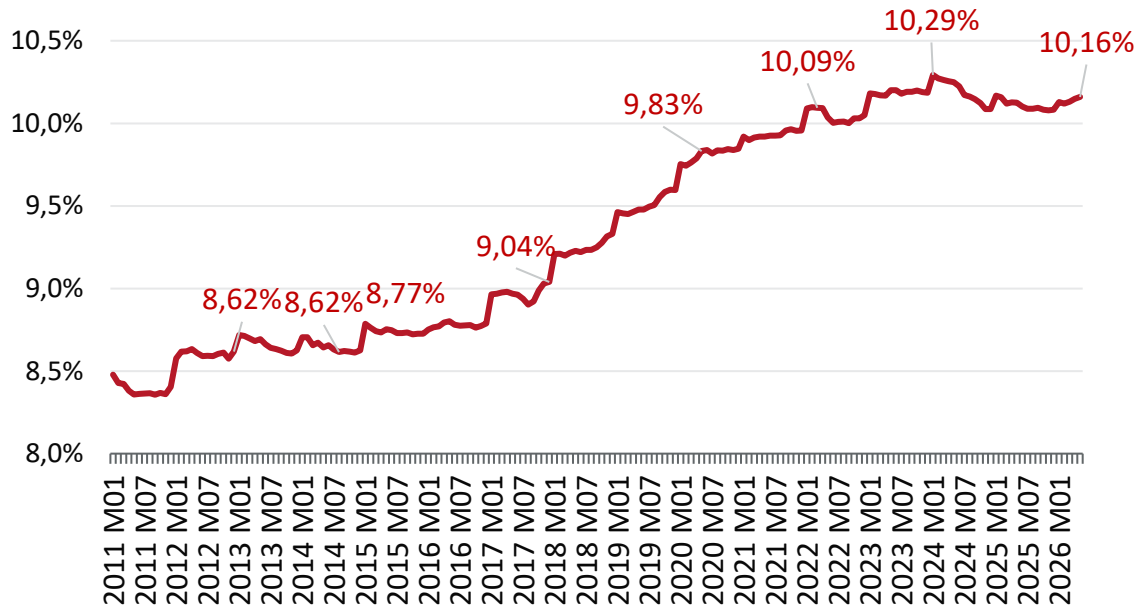
W poprzednich latach szybszy wzrost zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem.

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 maju 2026 udział na poziomie 10,16%.

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



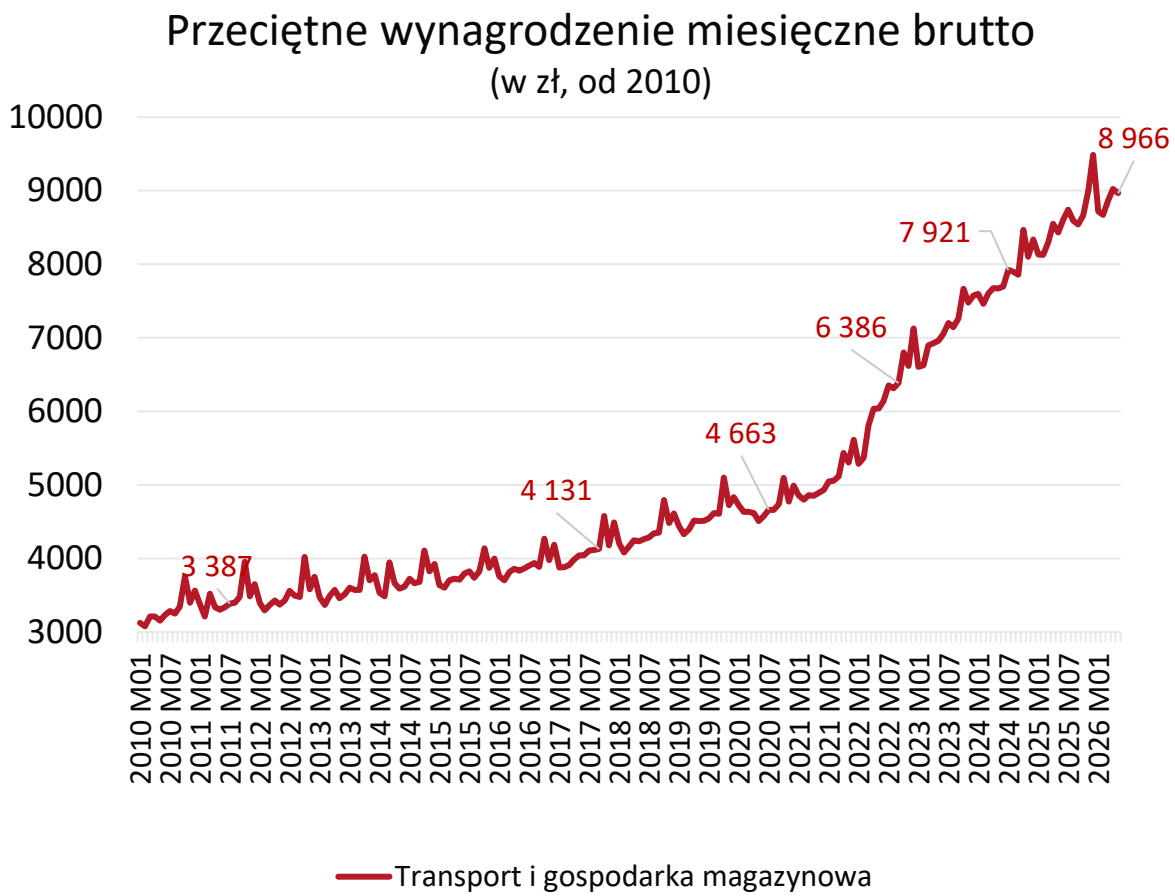
Transport i gospodarka magazynowa Sektor przedsiębiorstw

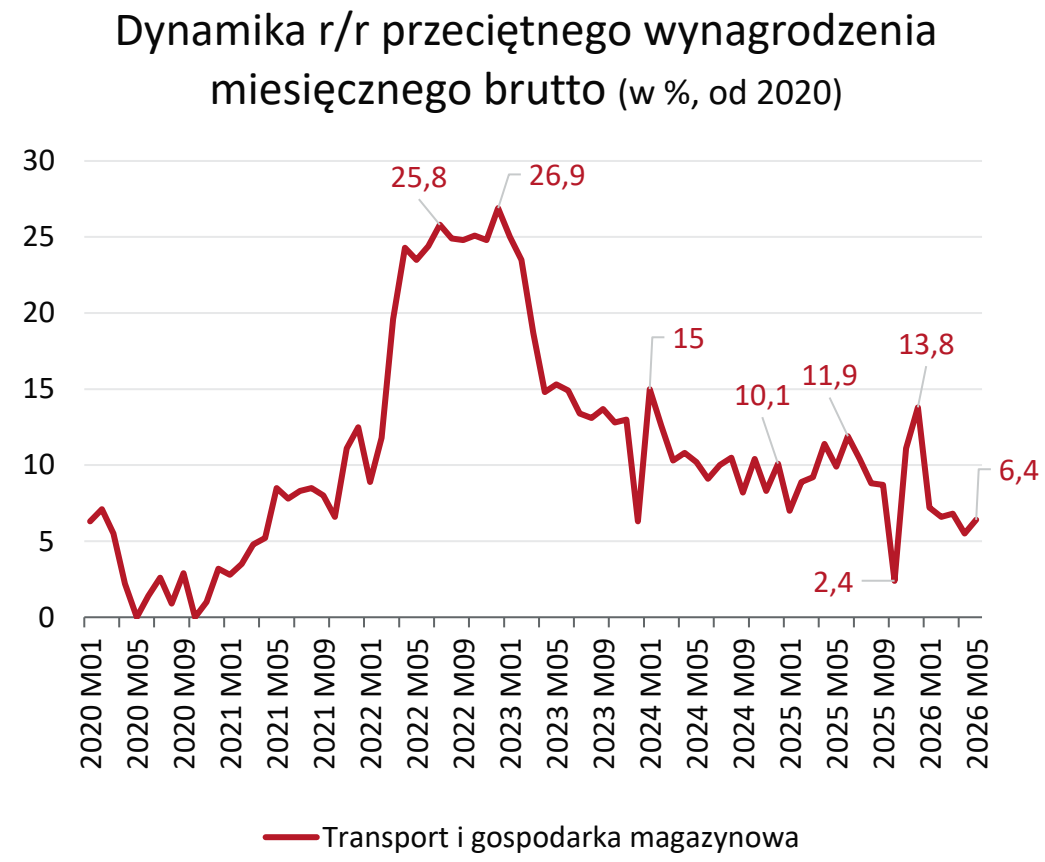
* - Poza gospodarstwami indywidualnymi w rolnictwie i jednostkami budżetowymi prowadzącymi działalność w zakresie obrony narodowej oraz bezpieczeństwa publicznego.

Źródło: GUS

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

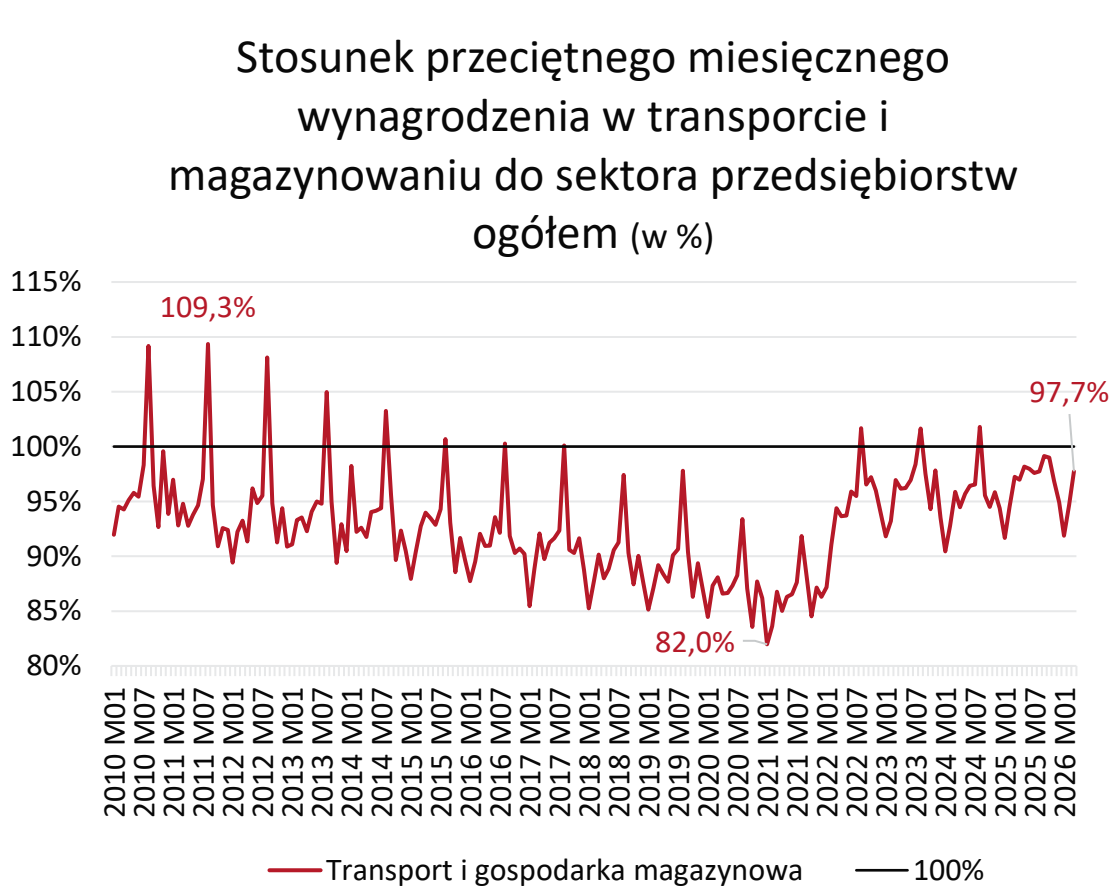


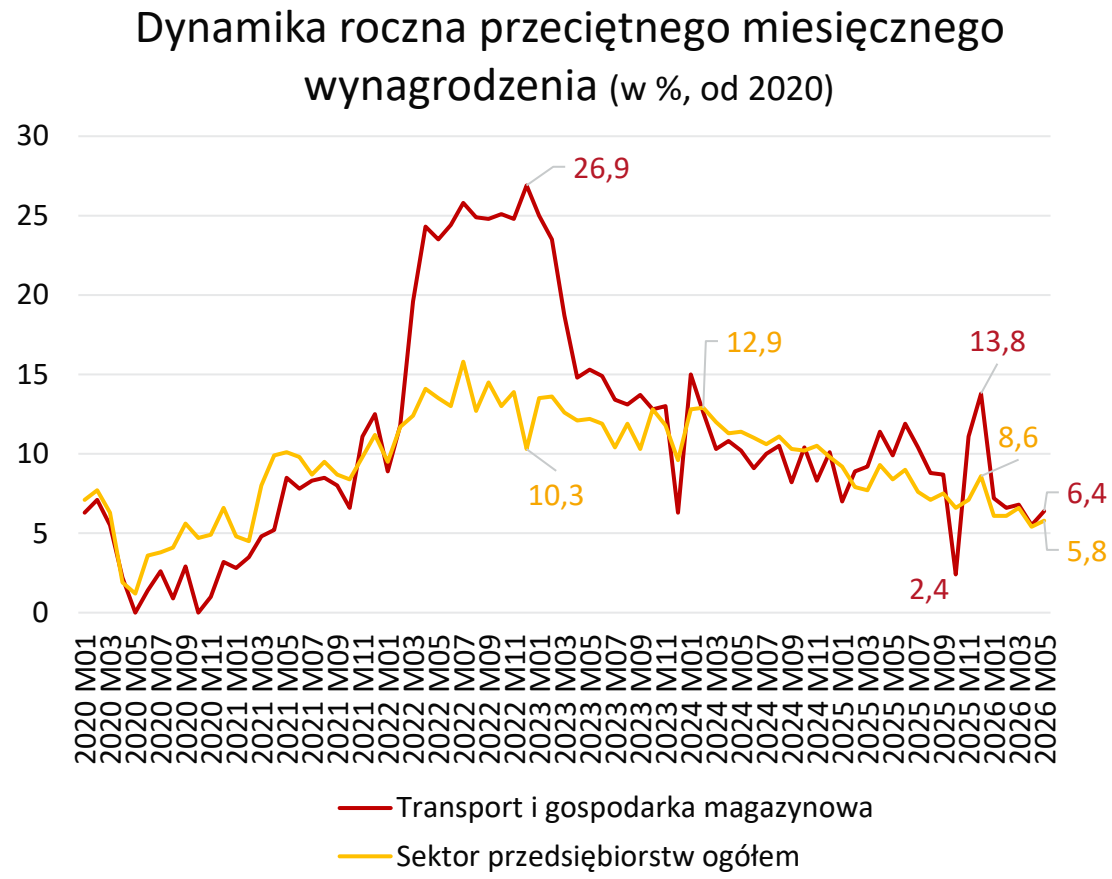


Źródło: GUS

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.

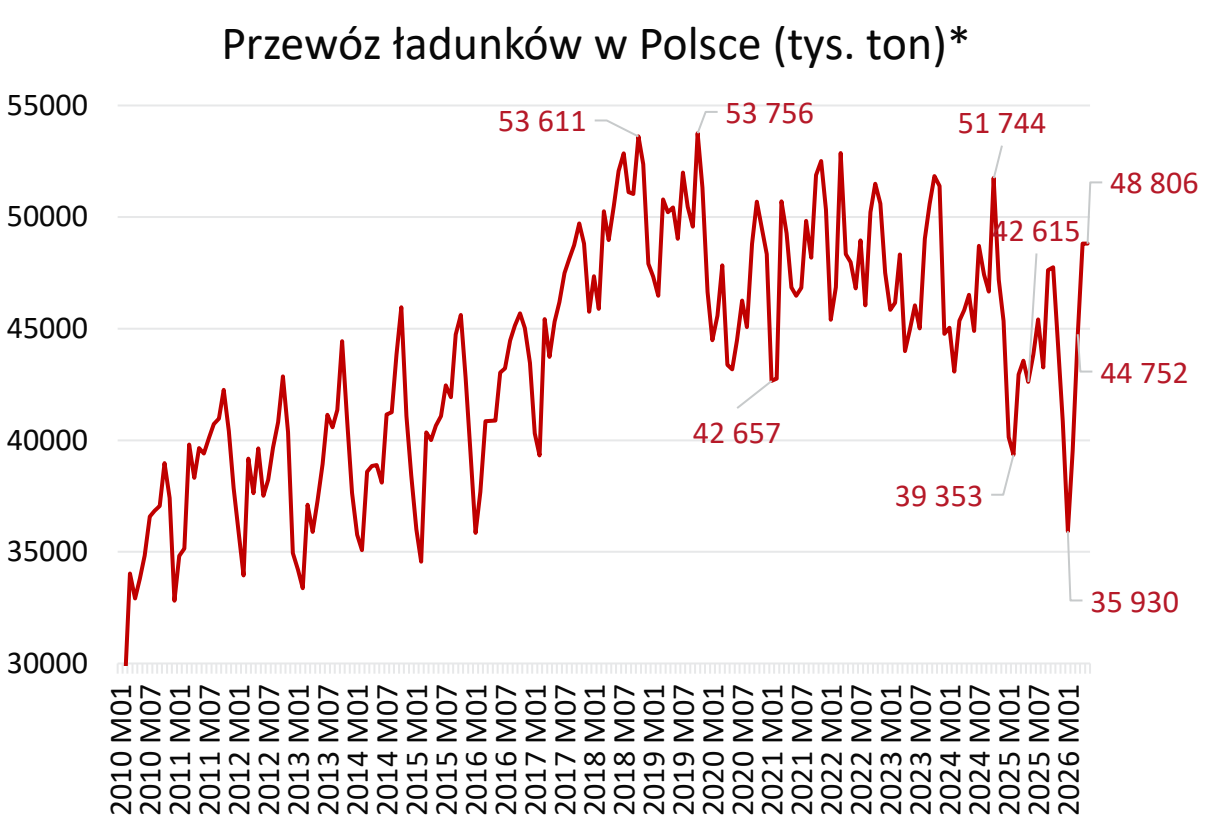


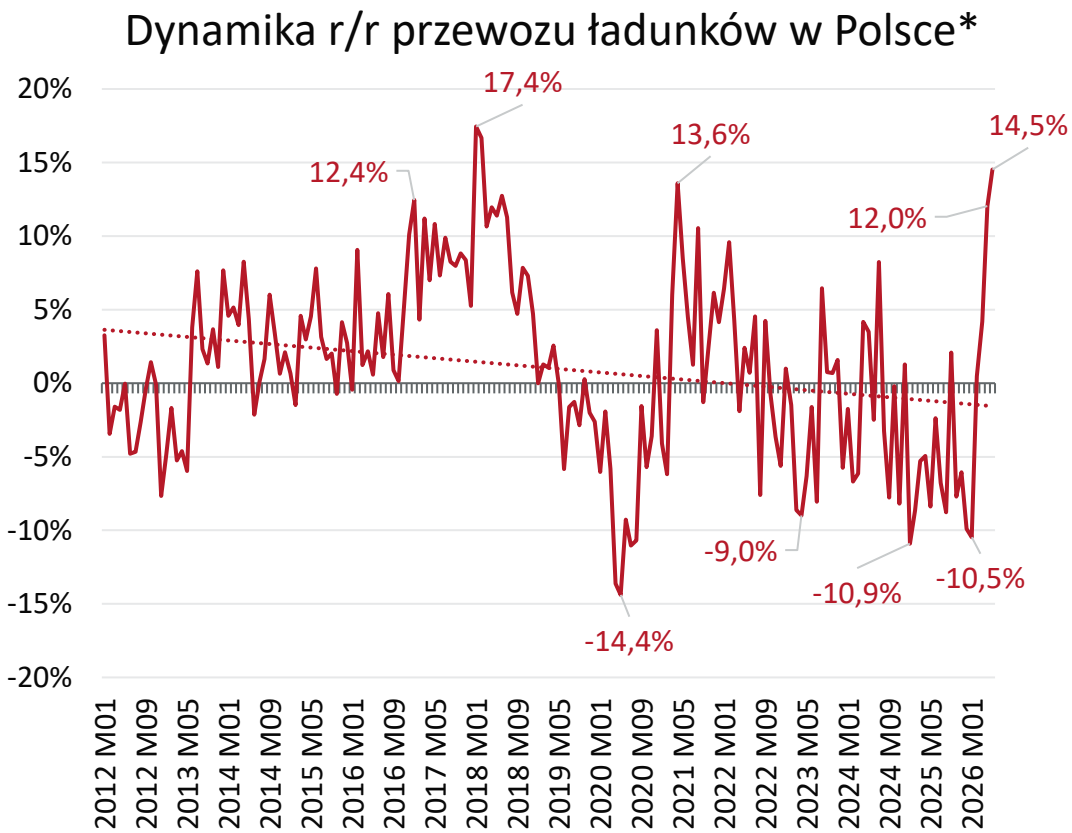


Źródło: GUS

Po wyjątkowo słabych wynikach w styczniu br. od lutego coraz większe ożywienie w przewozach ładunków w Polsce (w tonach): w lutym br. wzrost +0,5% r/r a w maju br. +14,5% r/r (bez transportu morskiego*).

W 2025 przewozy ładunków w Polsce spadły (521 694 tys. ton, -6,5% r/r) do najniższego poziomu od 2016.
Szczyt przewozu ładunków w Polsce odnotowano w 2018 (603 883 tys. ton) oraz 2022 (583 063 tys. ton).



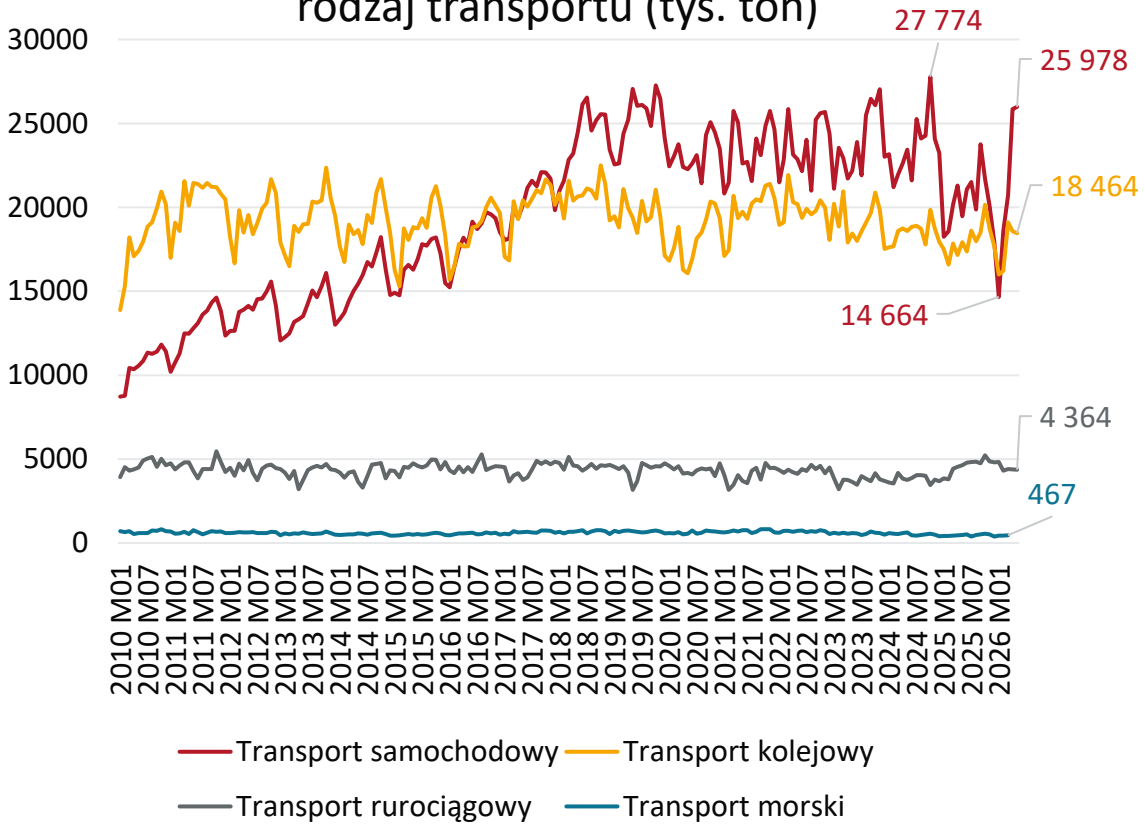


Źródło: GUS; * dane za kwiecień oraz maj 2026 nie obejmują transportu wodnego (brak danych)

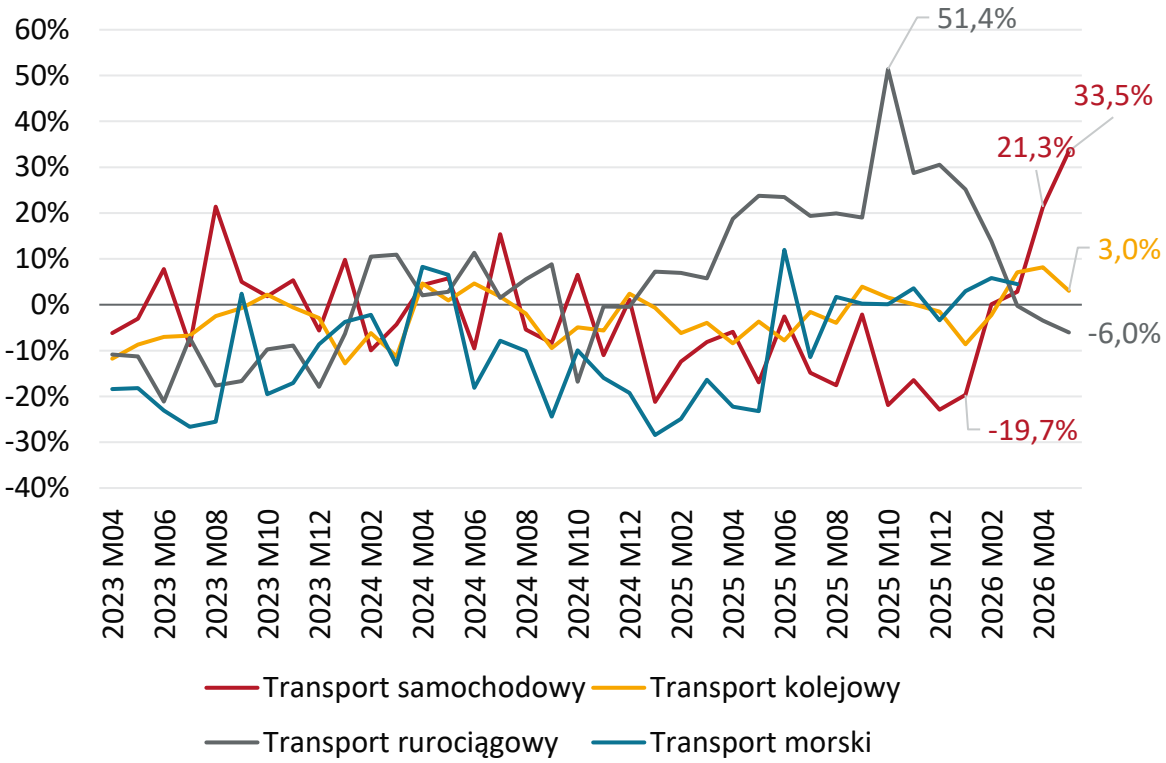
Po słabych wynikach w 2025 oraz styczniu 2026, obserwujemy ożywienie w transporcie samochodowym oraz kolejowym, natomiast transport rurociągowy słabnie po okresie intensywnych wzrostów (w tonach).

Transport samochodowy z dynamicznym wzrostem w kwietniu br. (+21,3% r/r) oraz maju br. (+33,5% r/r).

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



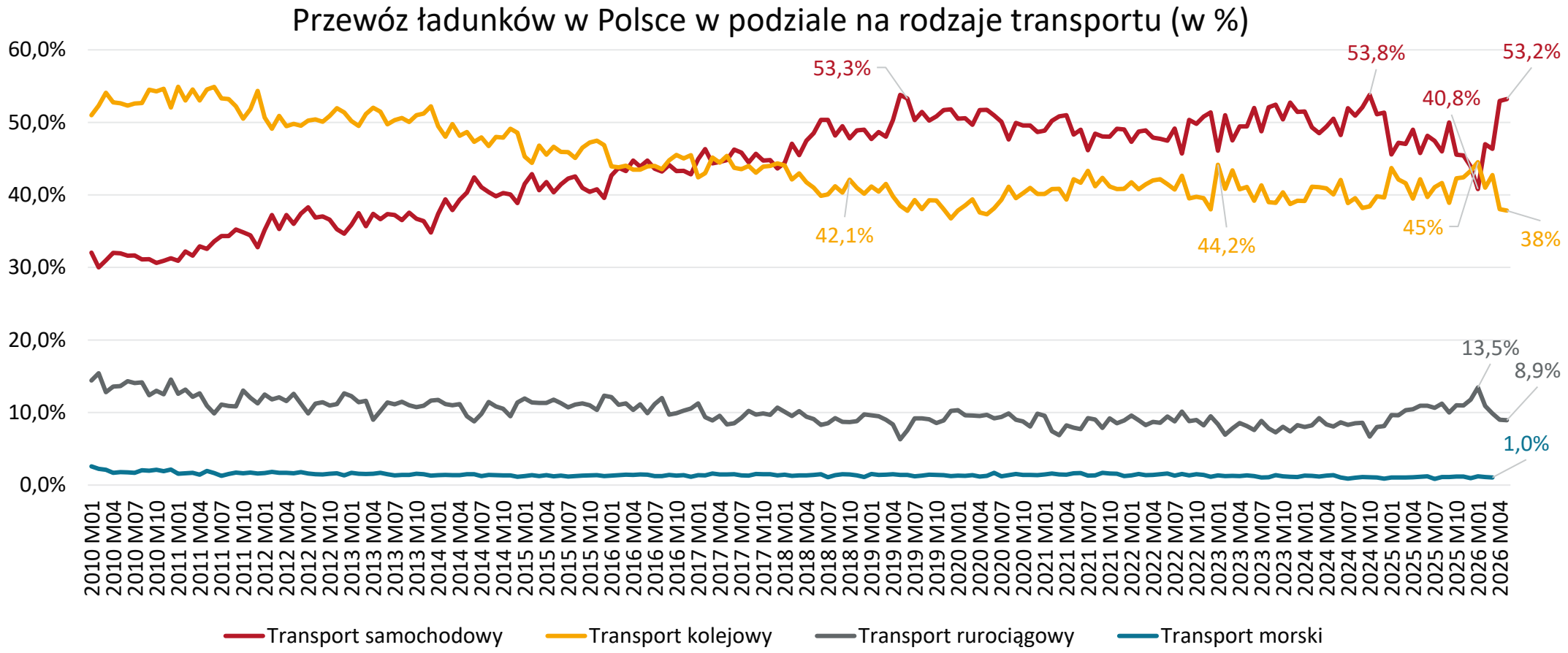
Dynamika r/r przewóz ładunków w Polsce w podziale na rodzaj transportu (w %)



Źródło: GUS, * brak danych dla transportu morskiego za kwiecień oraz maj 2026

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

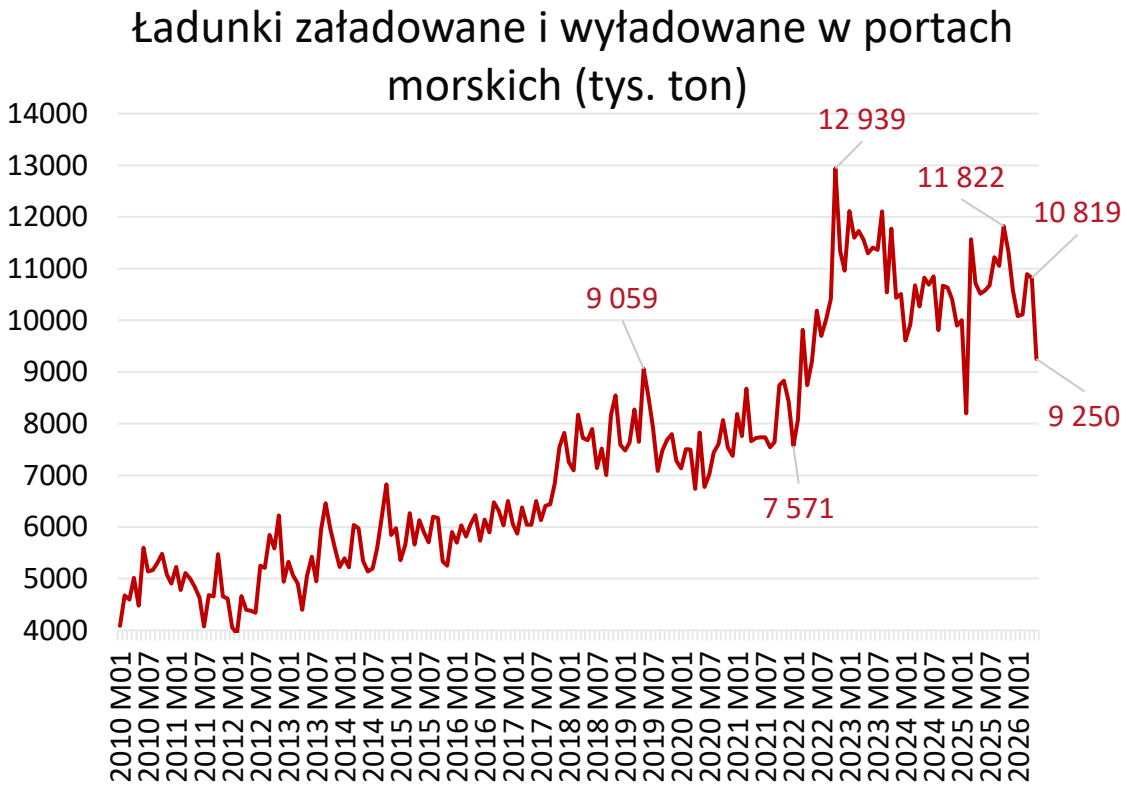
W 2025 udział transportu samochodowego w przewozach ładunków był najniższy od 8 lat, a na początku 2026 niższy niż transport kolejowy.



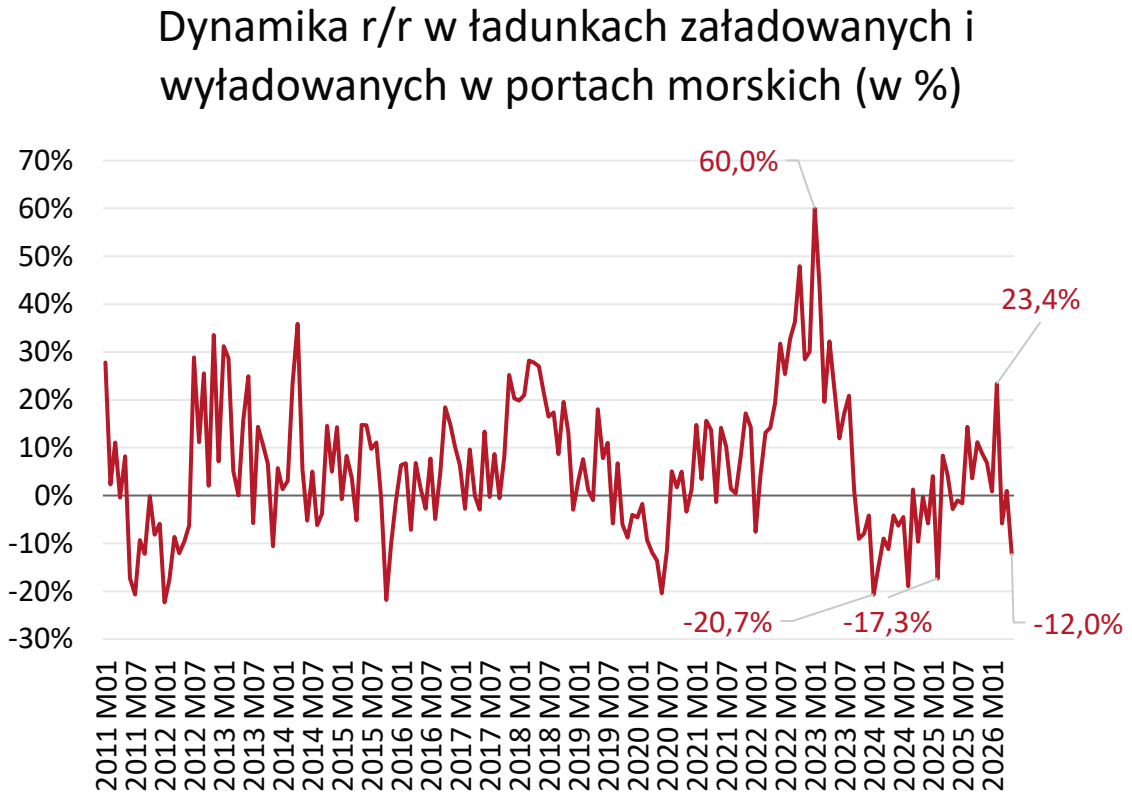
Źródło: GUS

W okresie styczeń-maj 2026 przeładunek ładunków w Polsce wzrósł (+0,3% r/r,), pomimo spadku w przeładunkach ropy naftowej.

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 maju (-12,0% r/r/) 2026 spadła masa ładunków przeładowanych w polskich portach morskich (dane wstępne).

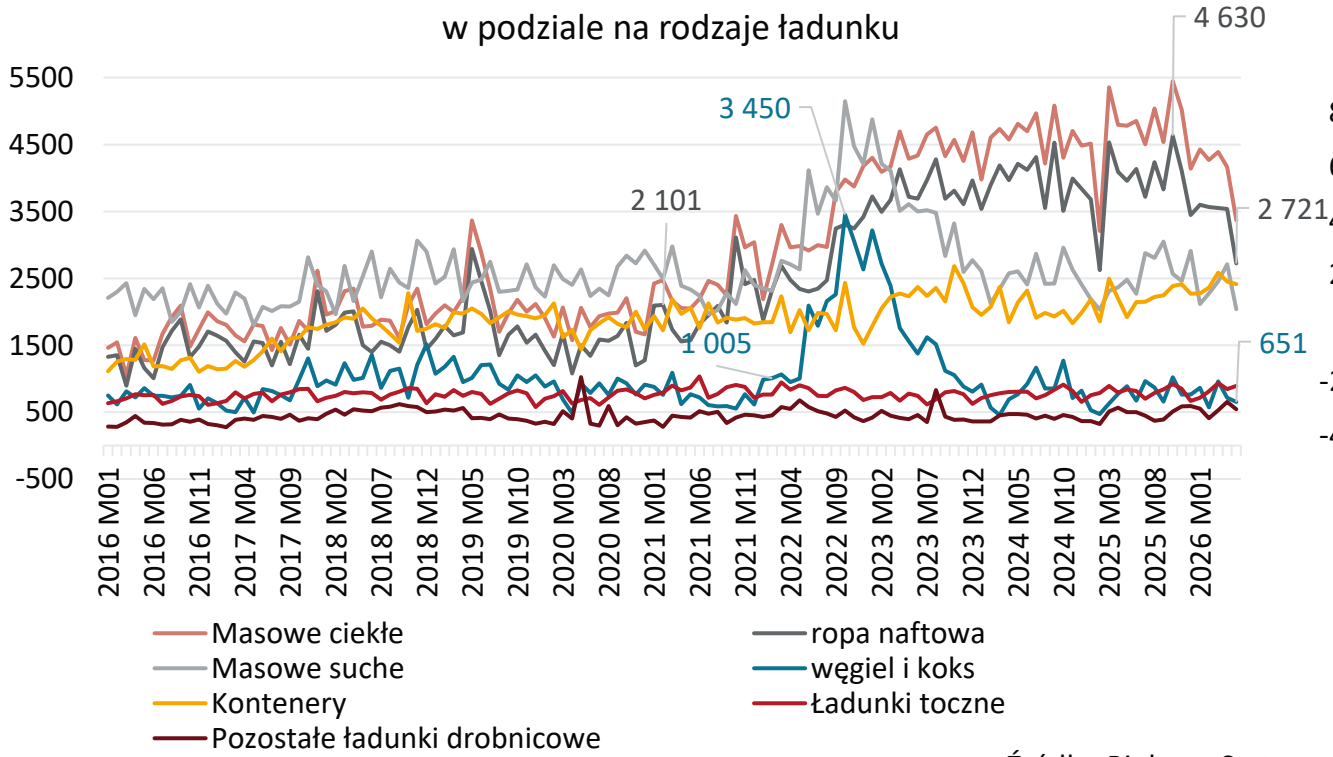


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

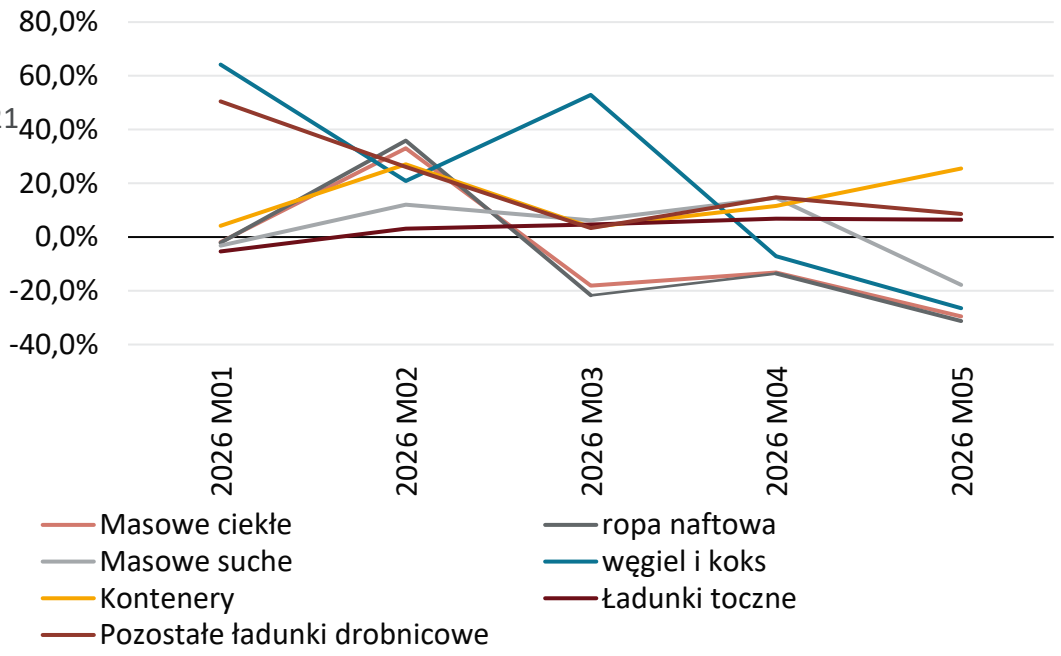
W 2026 w polskich portach morskich spadł przeładunek ropy naftowej (-9,0% r/r), natomiast wzrósł węgla i koksu (+14,6% r/r), kontenerów (+13,4% r/r), ładunków tocznych (+3,3% r/r) oraz pozostałych ładunków drobnicowych (+18,2% r/r).

Pod względem rodzaju przeładowanych ładunków w okresie styczeń-kwiecień 2026 r., największy udział stanowiły masowe ciekłe (40%) w tym ropa naftowa (33%), następnie kontenery (24%), masowe suche (23%) w tym węgiel i koks (7%), 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

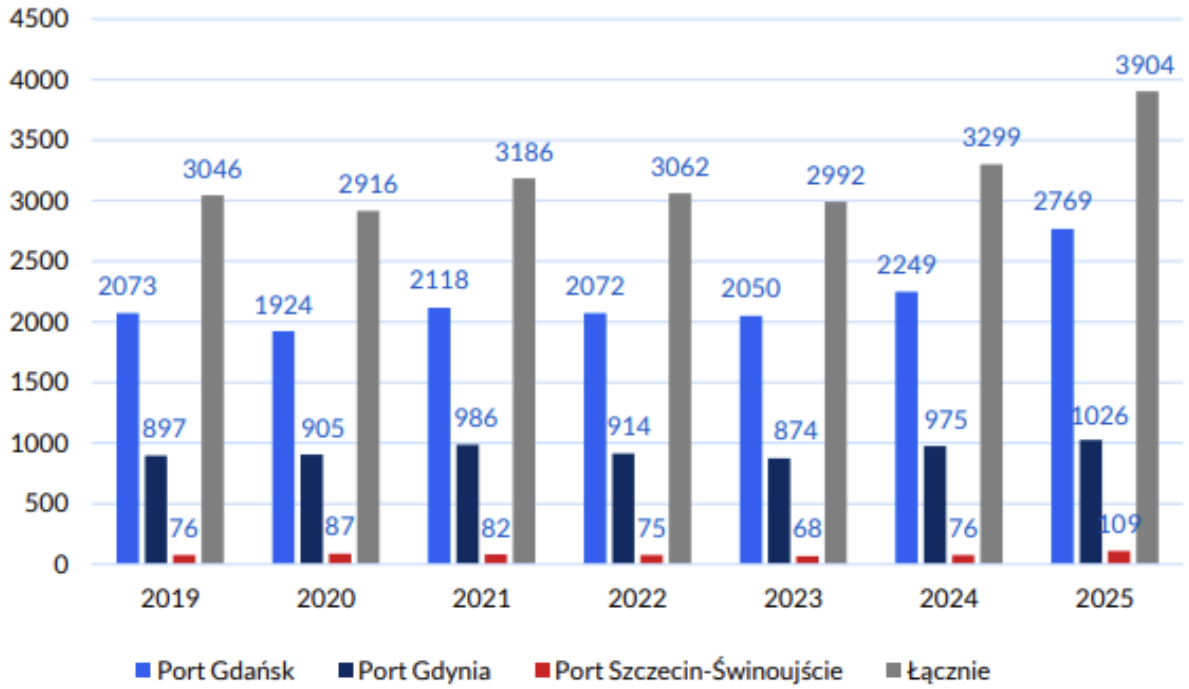


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

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)



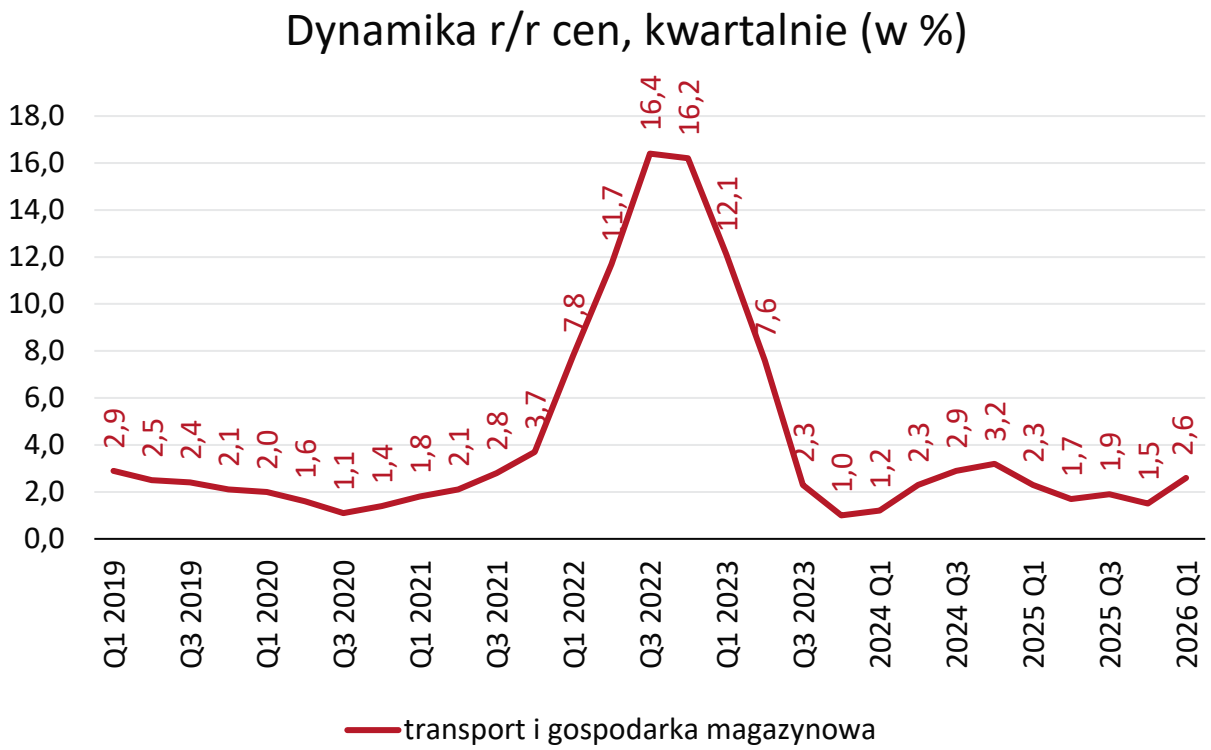
Wszystkie trzy główne polskie porty morskie odnotowały wzrost przeładunków kontenerów w 2025:

- 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

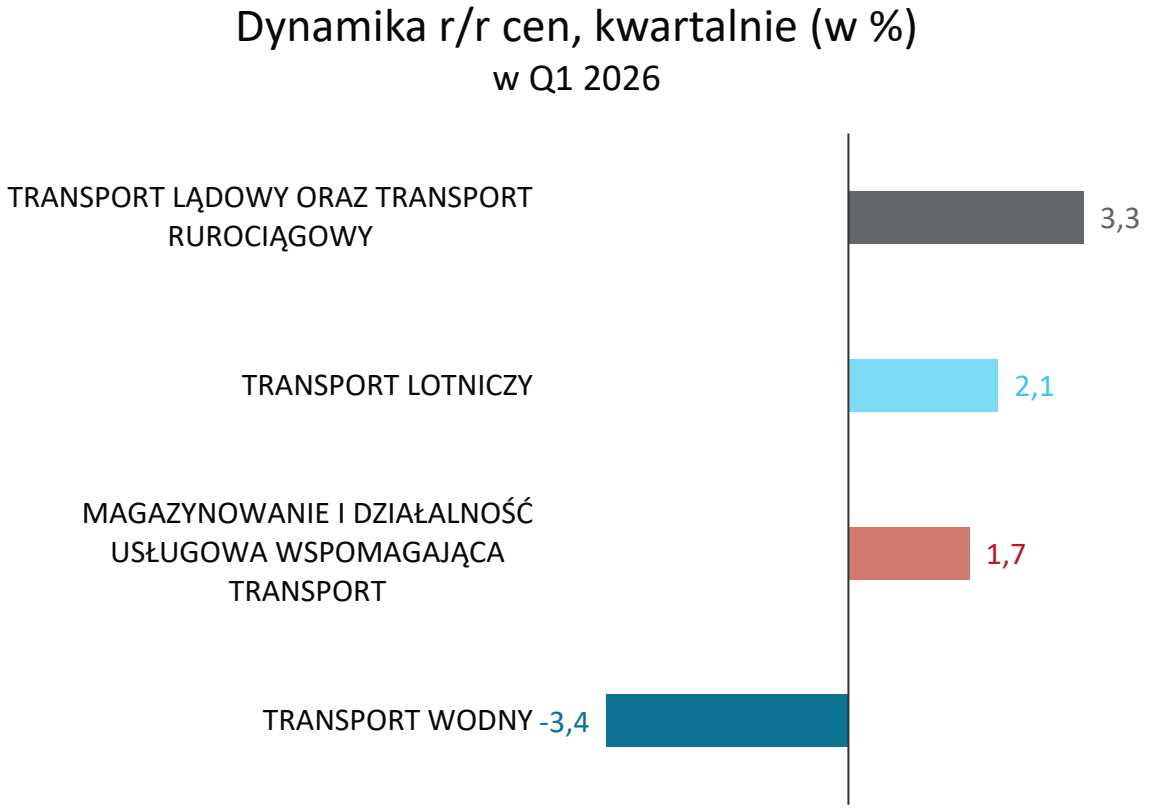
Źródło: Przewozy intermodalne w 2025 r., Urząd Transportu Kolejowego

W 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.

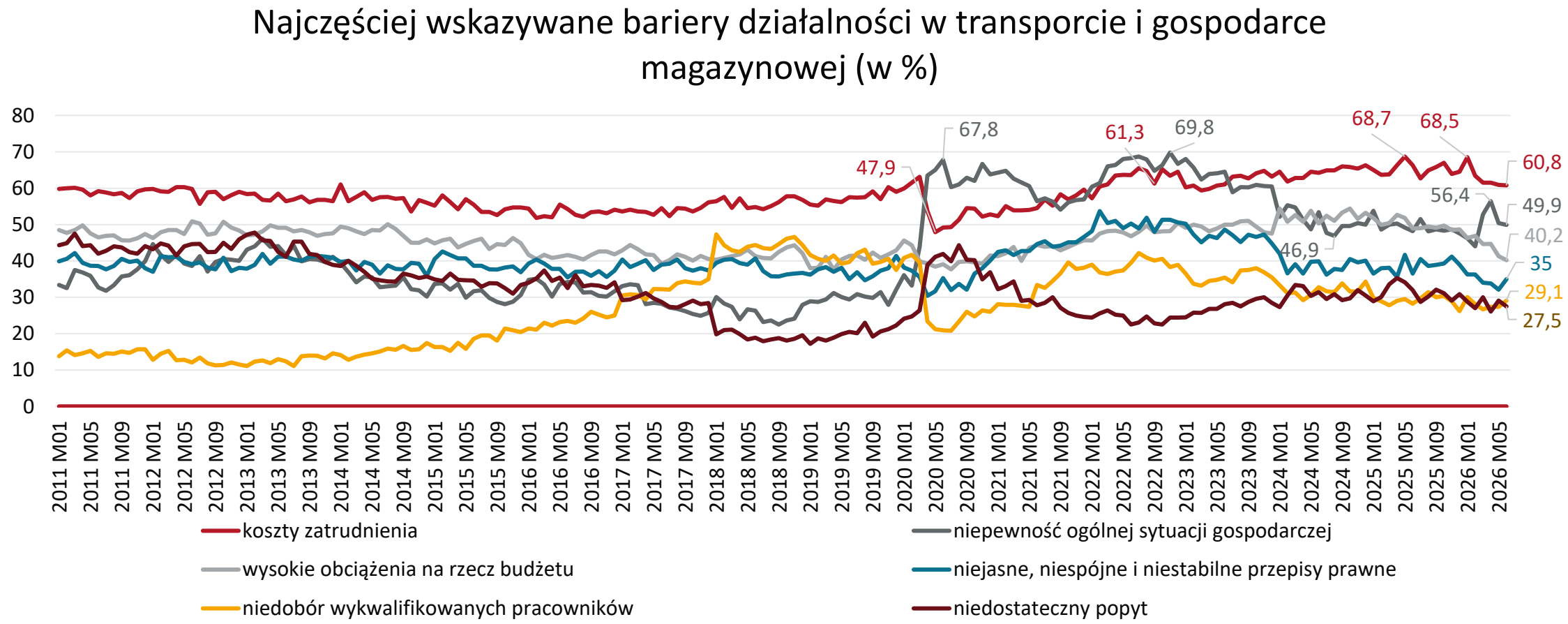


Źródło: GUS

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

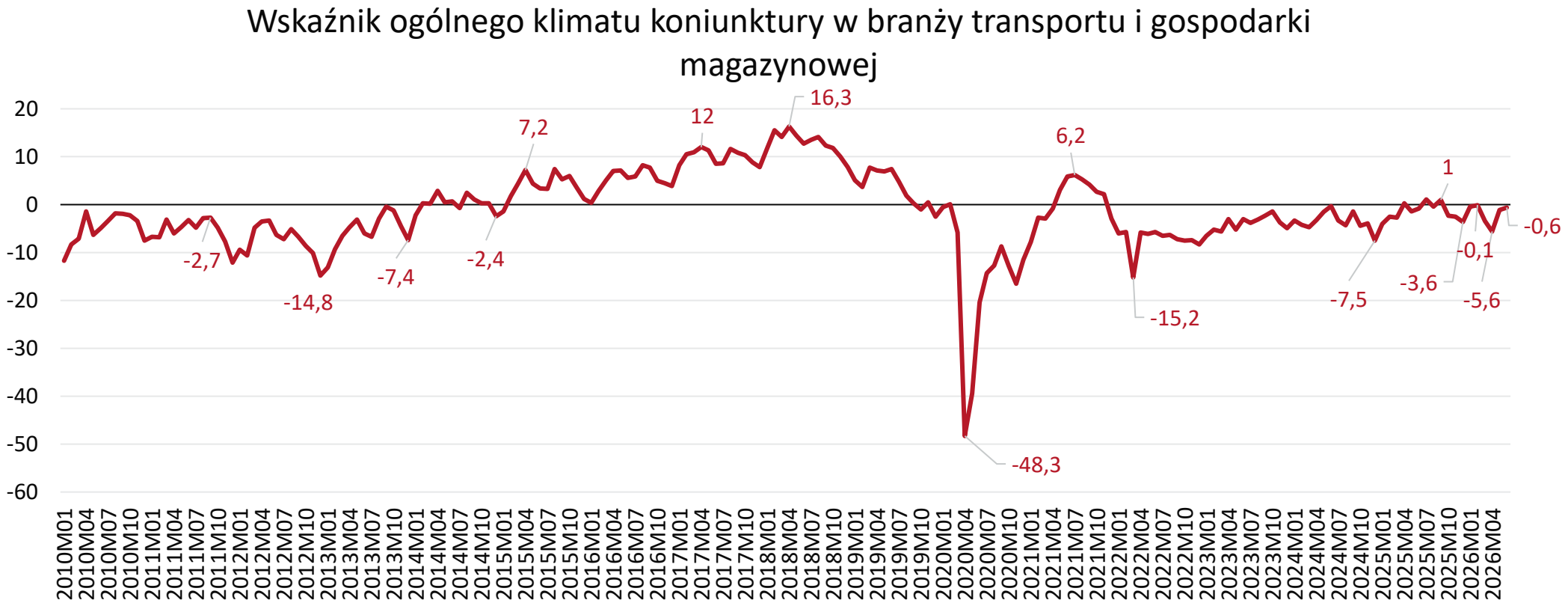
Jednocześnie w czerwcu 2026 (60,8) problem ten zmalał w stosunku do maja 2025 r. gdy był na historycznie najwyższym poziomie (68,7%).

W kwietniu 2026 pogorszył się odczyt dot. niepewności ogólnej sytuacji gospodarczej (56,4), do najgorszego poziomu od grudnia 2023 (60,5), ale w czerwcu 2026 sytuacja uległa poprawie (49,9).



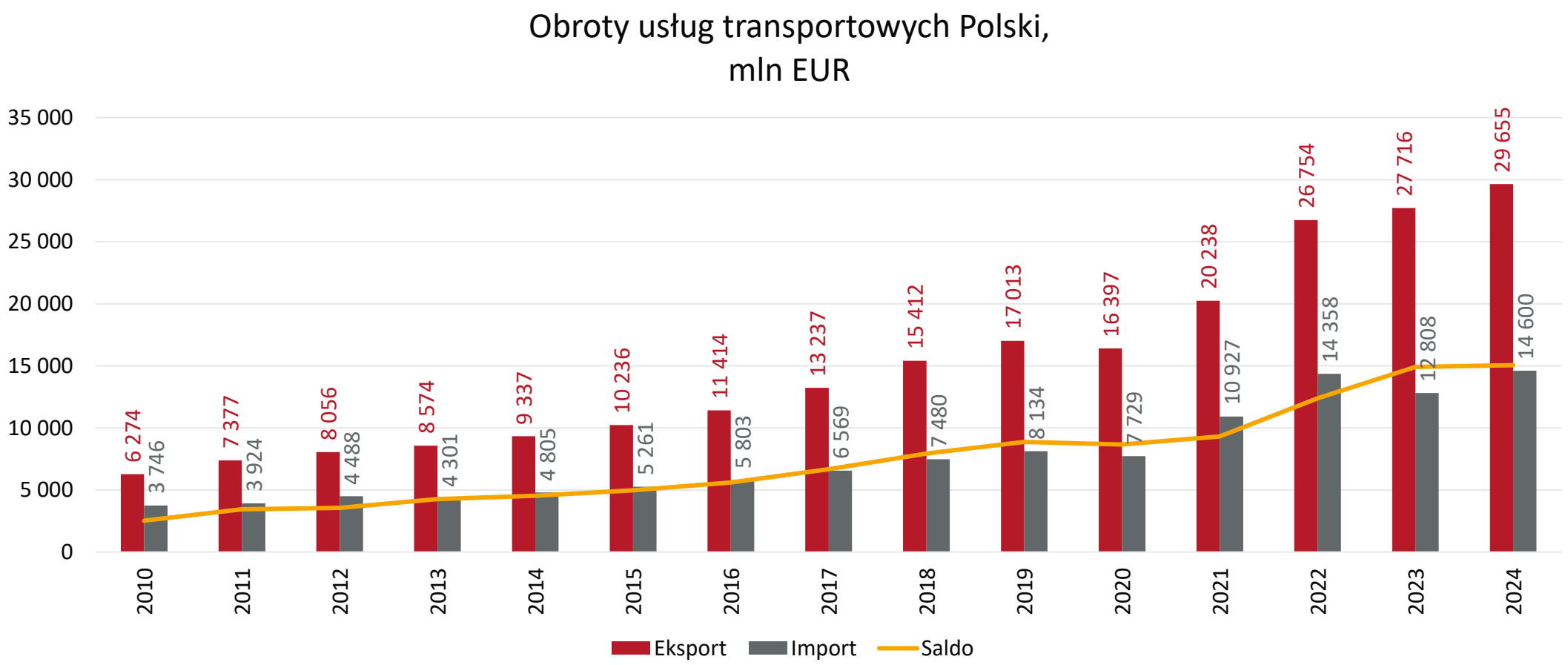
Źródło: GUS, dane na podstawie ankiet

Klimat koniunktury w branży transportu i gospodarki magazynowej w czerwcu 2026 (-0,6) 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.

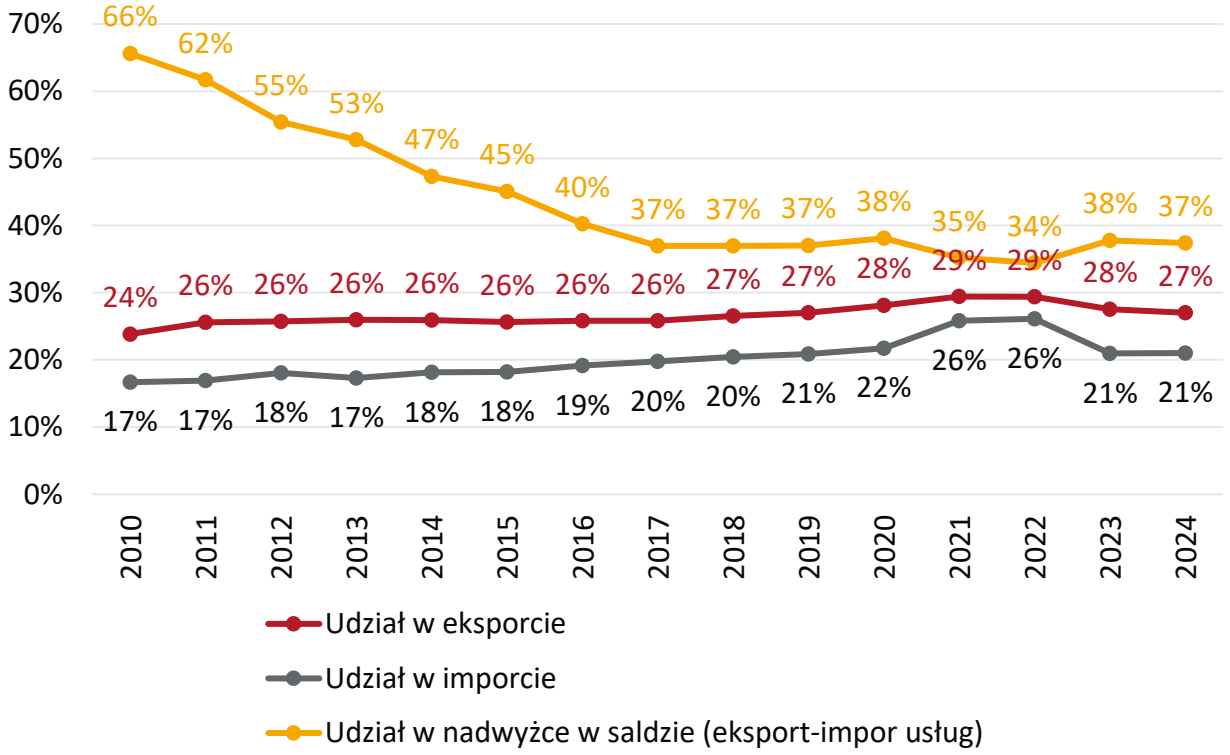


Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

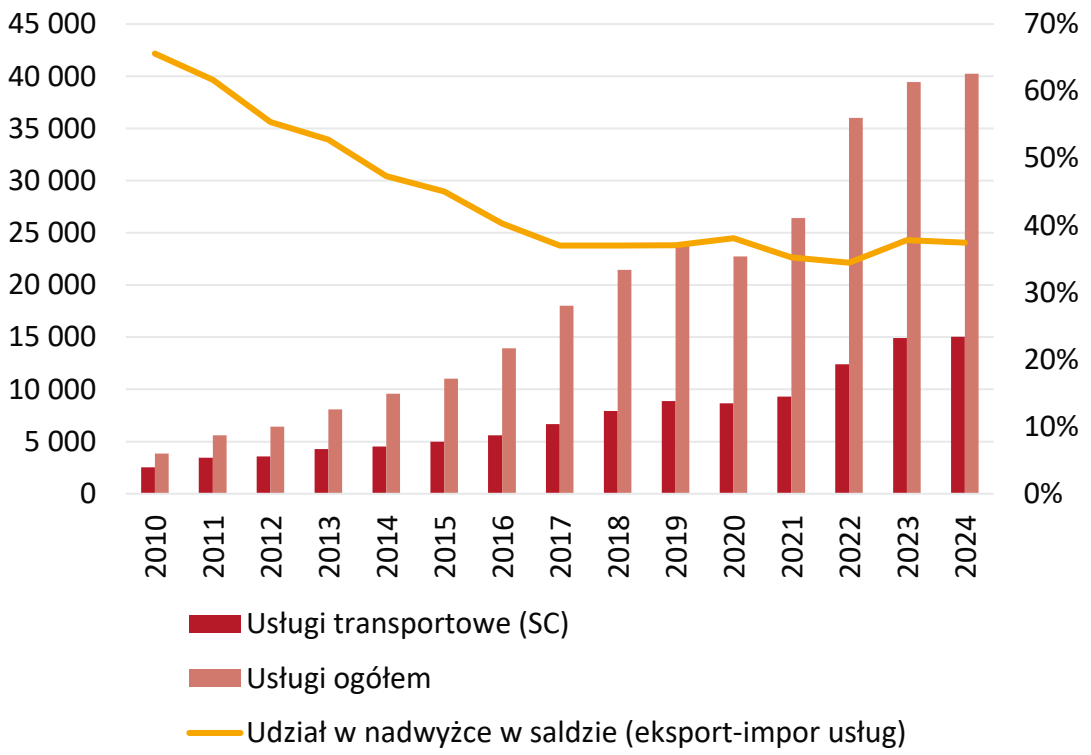
Duże znacznie usług transportowych w eksporcie usług z Polski (27% w 2024).

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

Udział usług transportowych w obrocie usługowym Polski ogółem (%)

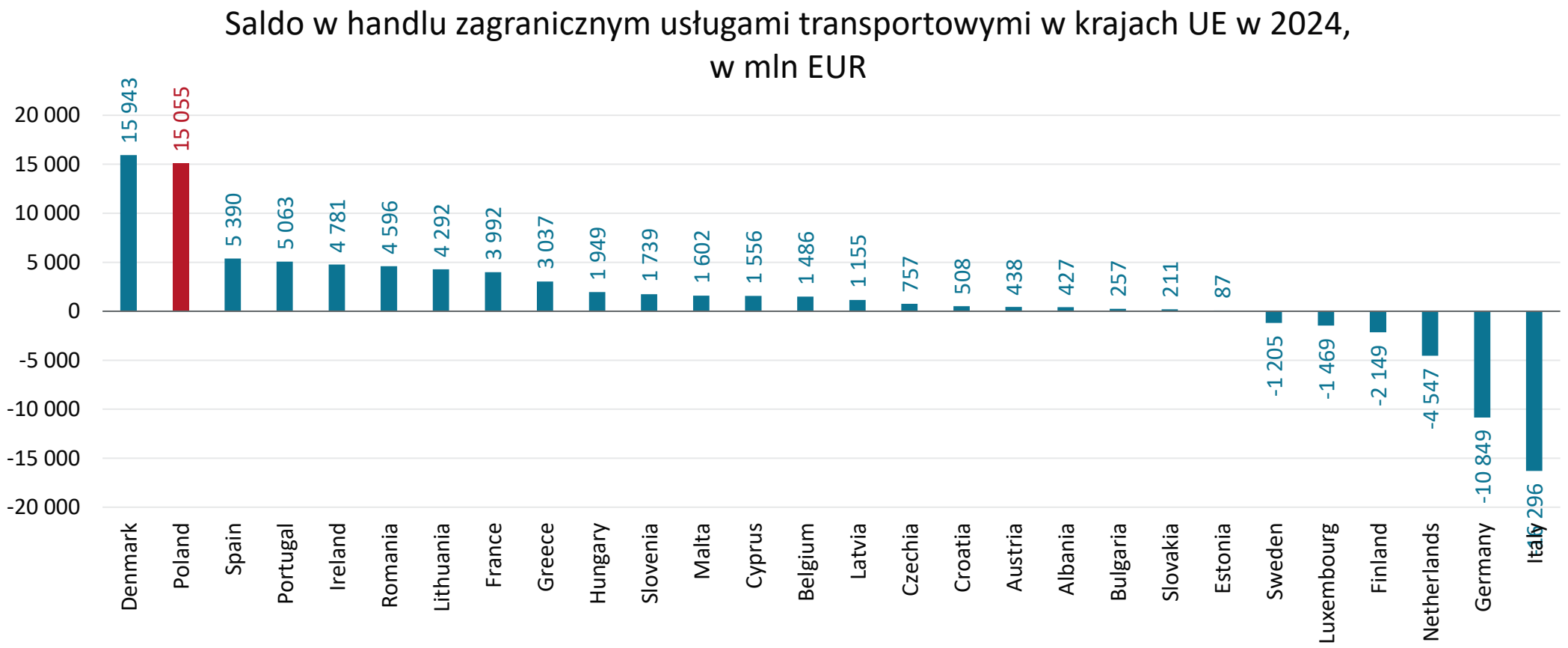


Saldo w obrocie usługowym z Polski, mln EUR



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

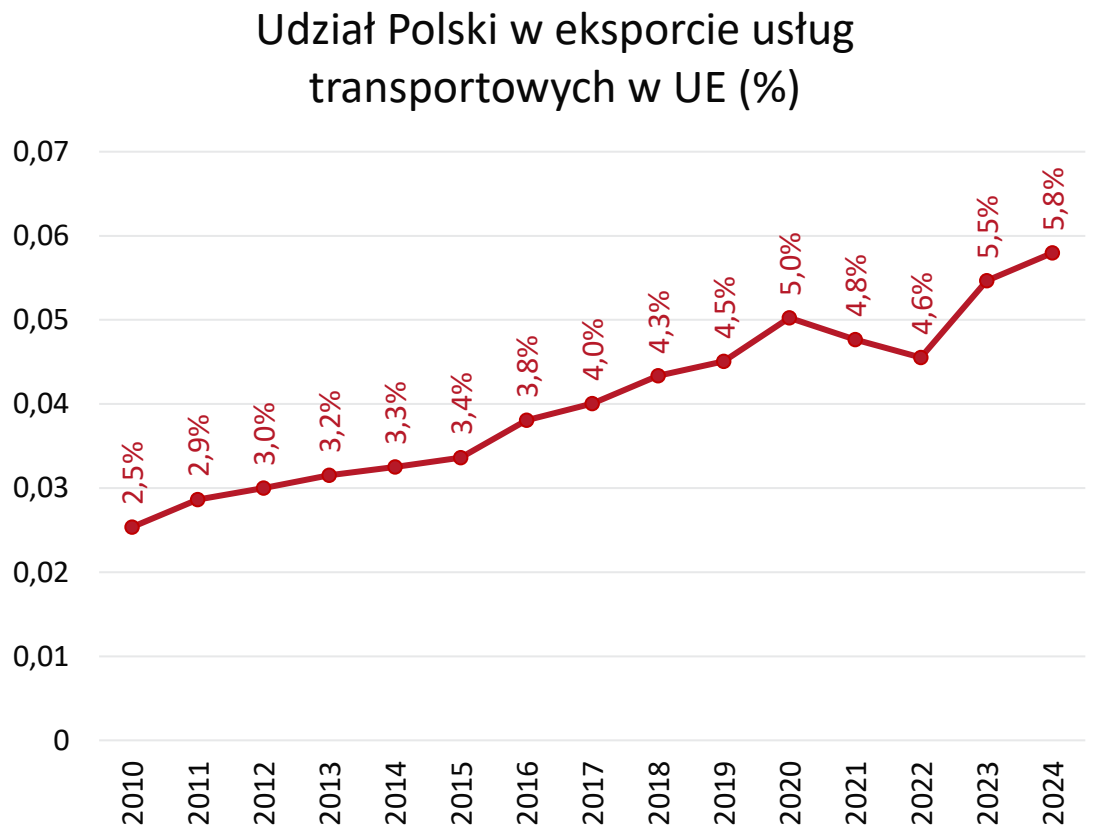
Polska, obok Danii, ma największe dodatnie saldo w handlu zagranicznym usługami transportowymi w UE - w 2024 przekraczające 15 mld EUR.



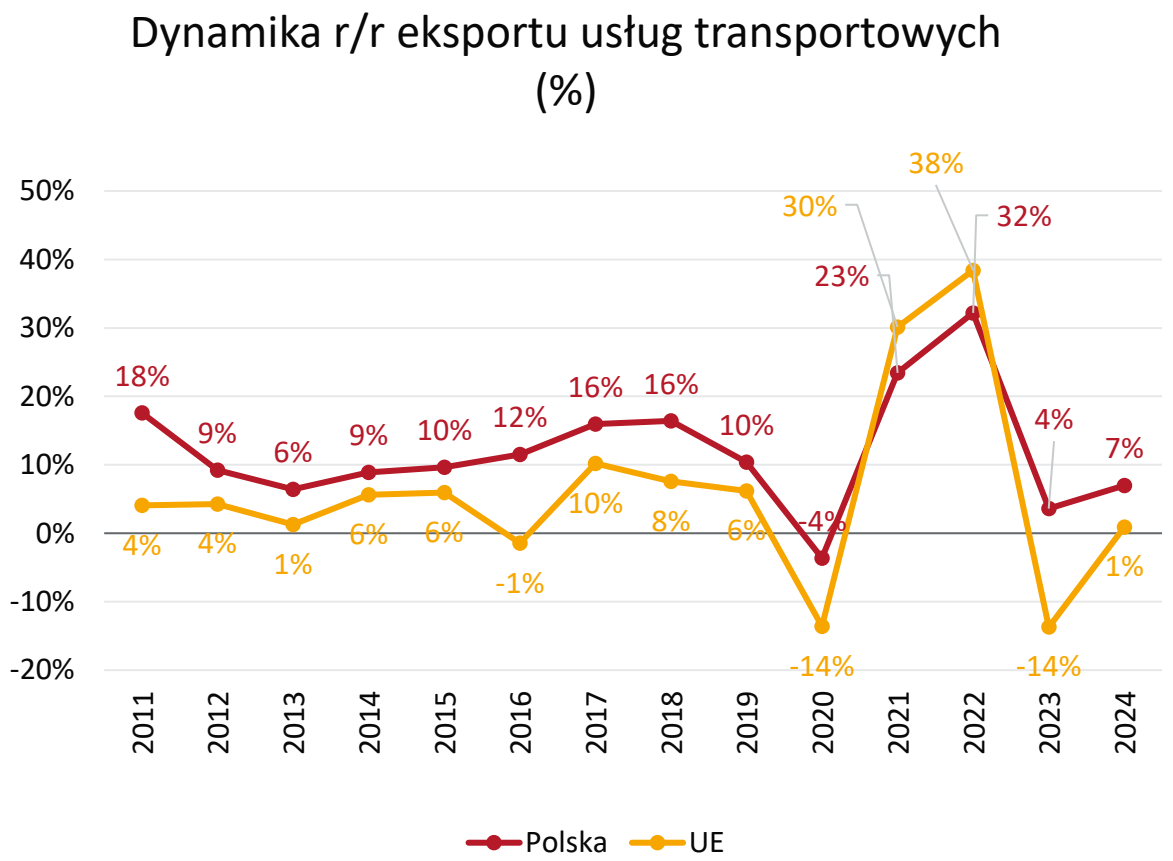
Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

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.



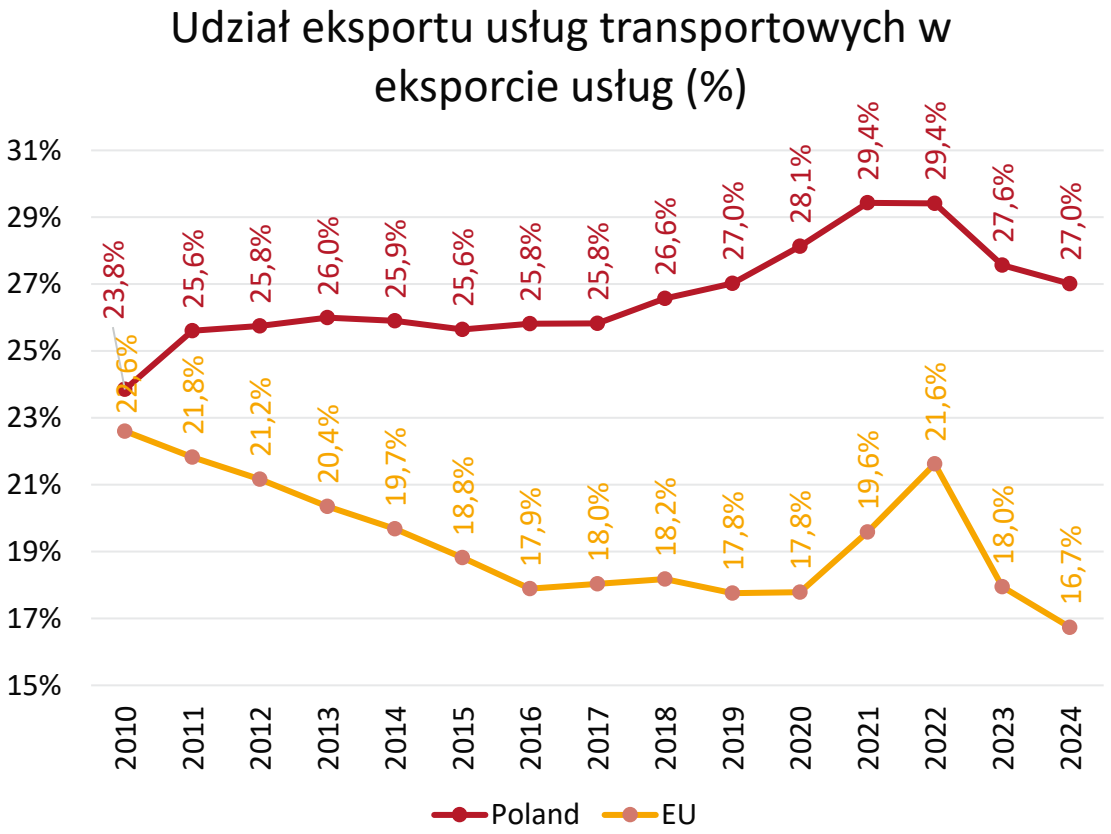
Szybszy wzrost polskiego eksport usług transportowych niż w UE ogółem przez większość czasu (poza 2021 oraz 2022).

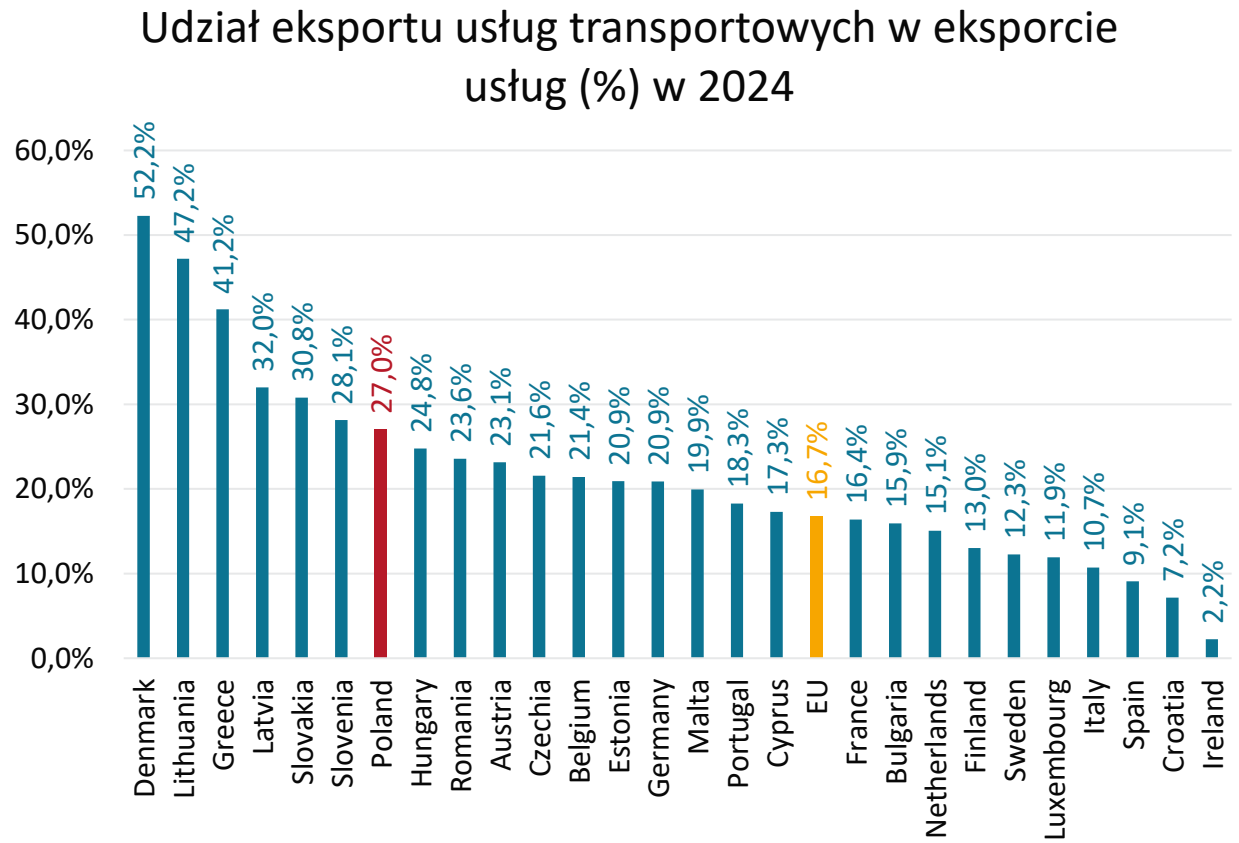


Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

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

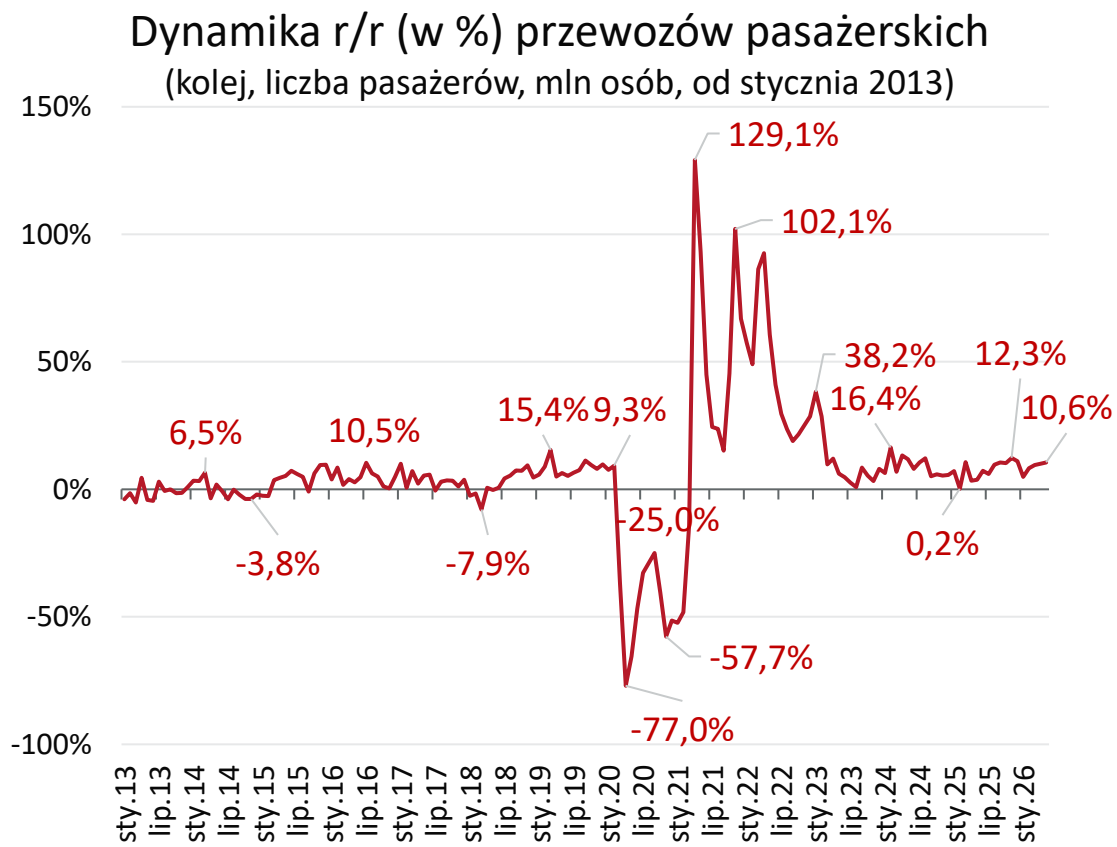
Rynek transportowy w Polsce – kolej

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

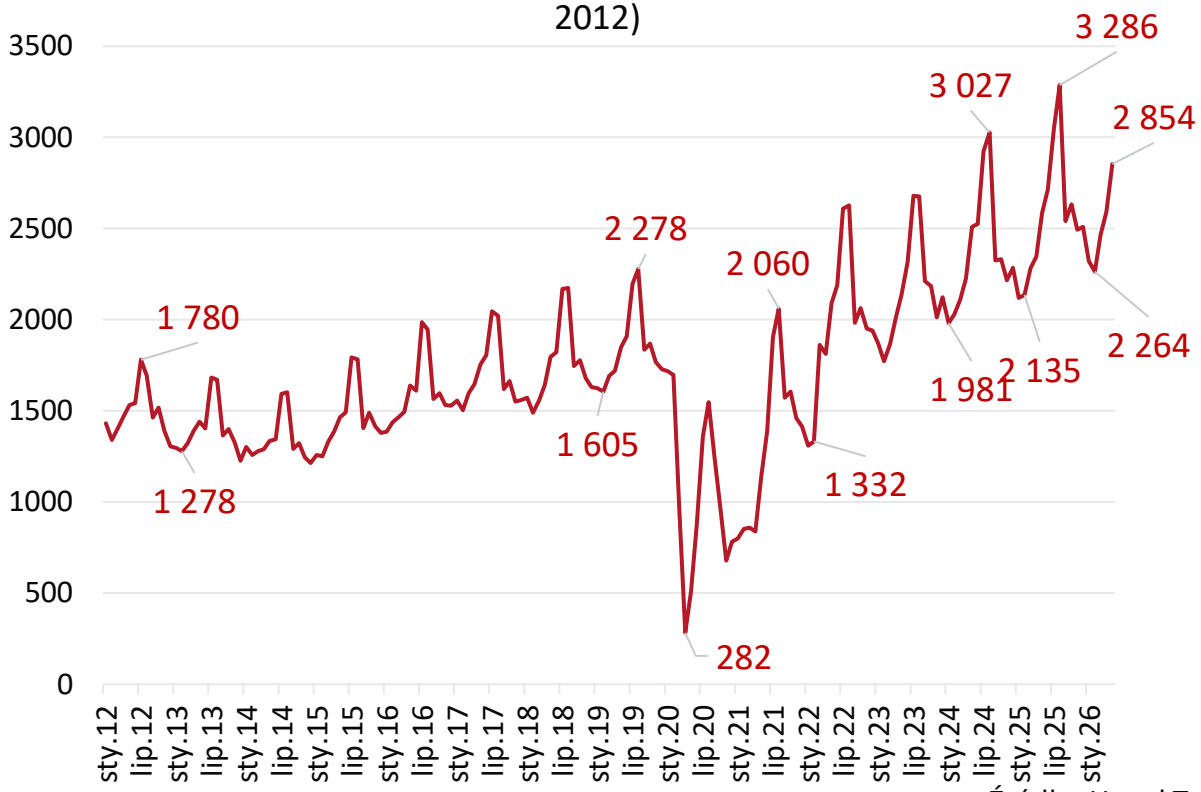
Rekordowa wielkość pracy przewozowej (mln pasażerokilometrów) w 2025 (30,7 mld pas-km) dla danych dostępnych od 2000.

W 2026 dalszy wzrost pracy przewozowej (w maju 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.

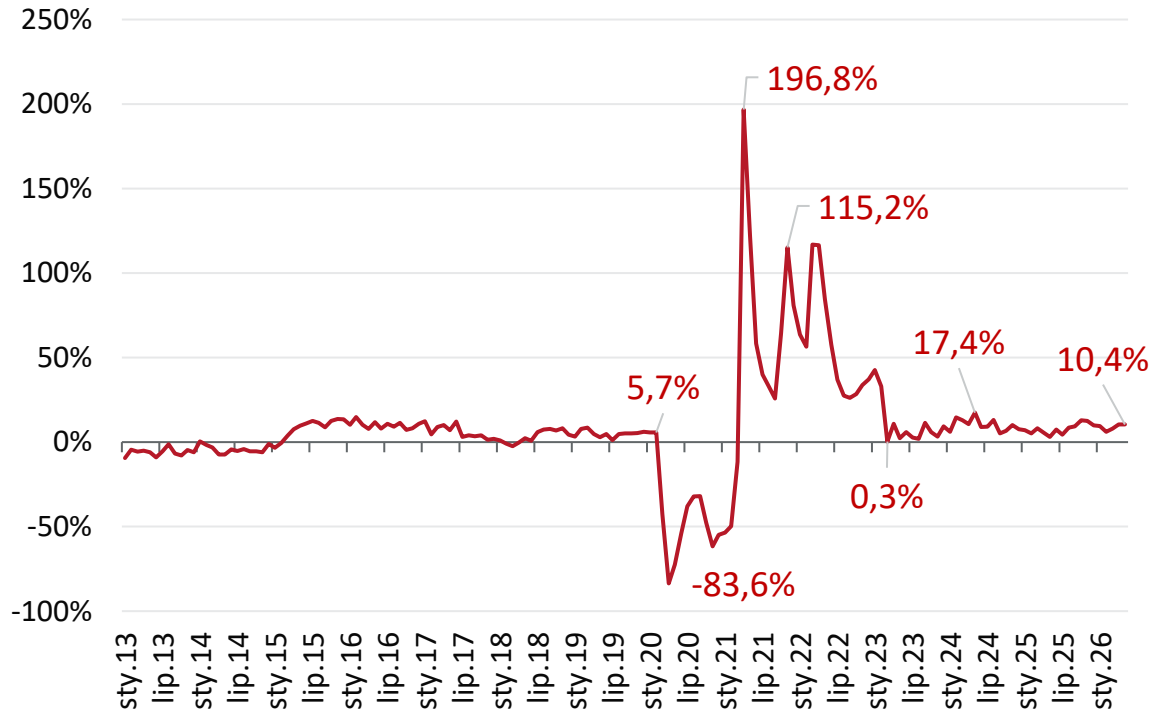
Przewozy pasażerskie

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



Dynamika r/r (w %) przewozów pasażerskich

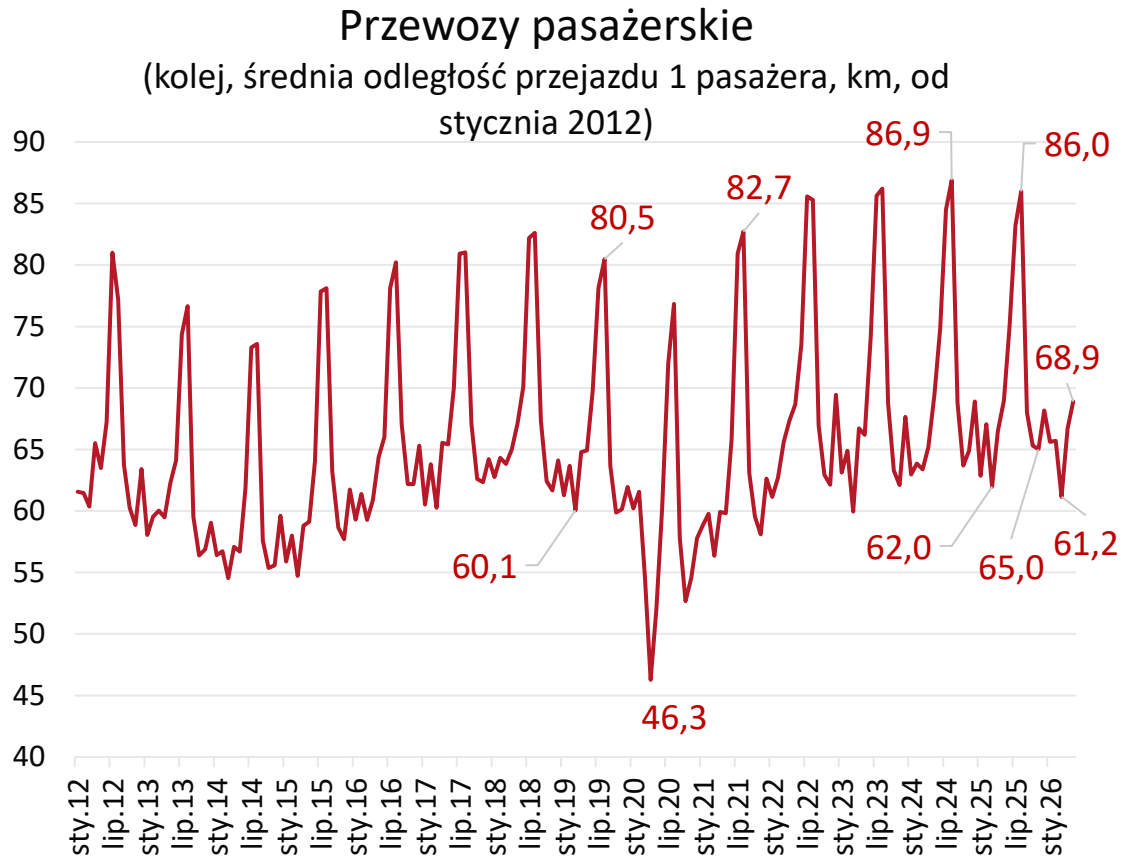
(kolej, praca przewozowa, mln pasażerokilometrów, od stycznia 2013)



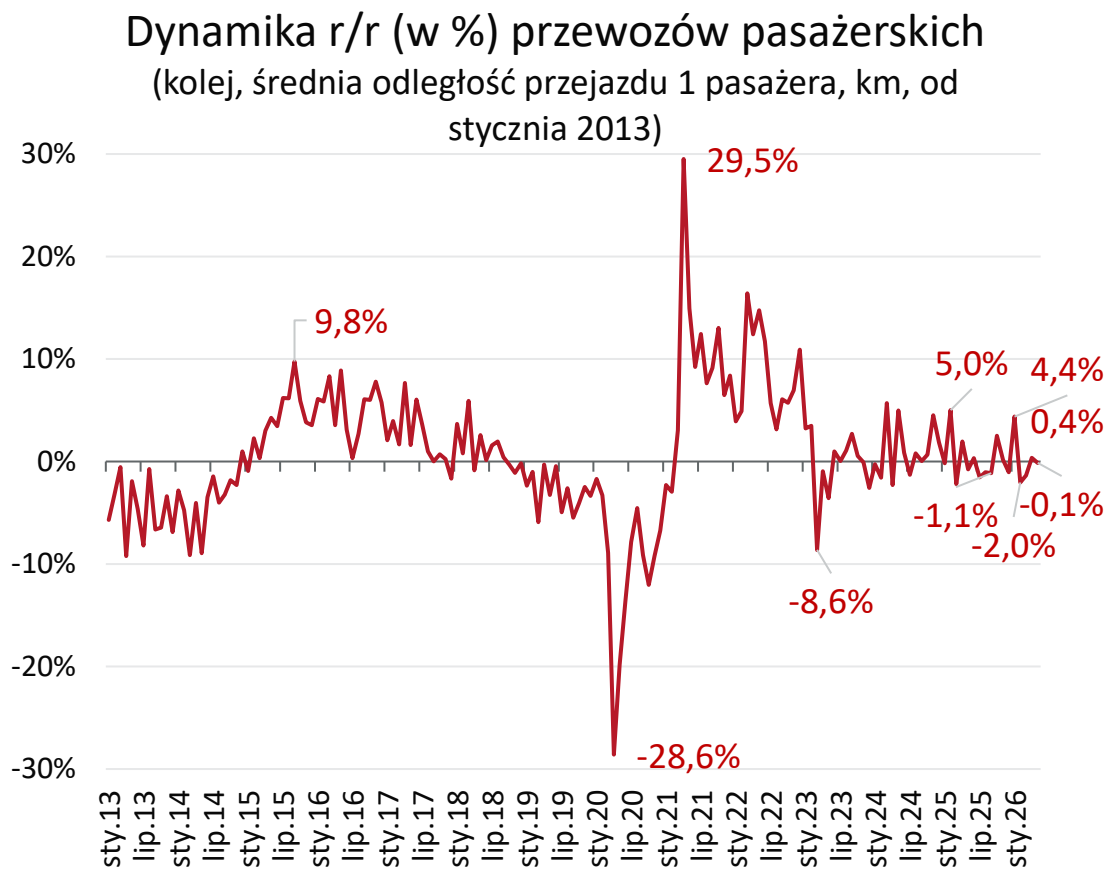
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

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 odległość przejazdu 1 pasażera (68,9 km; -0,1% r/r).



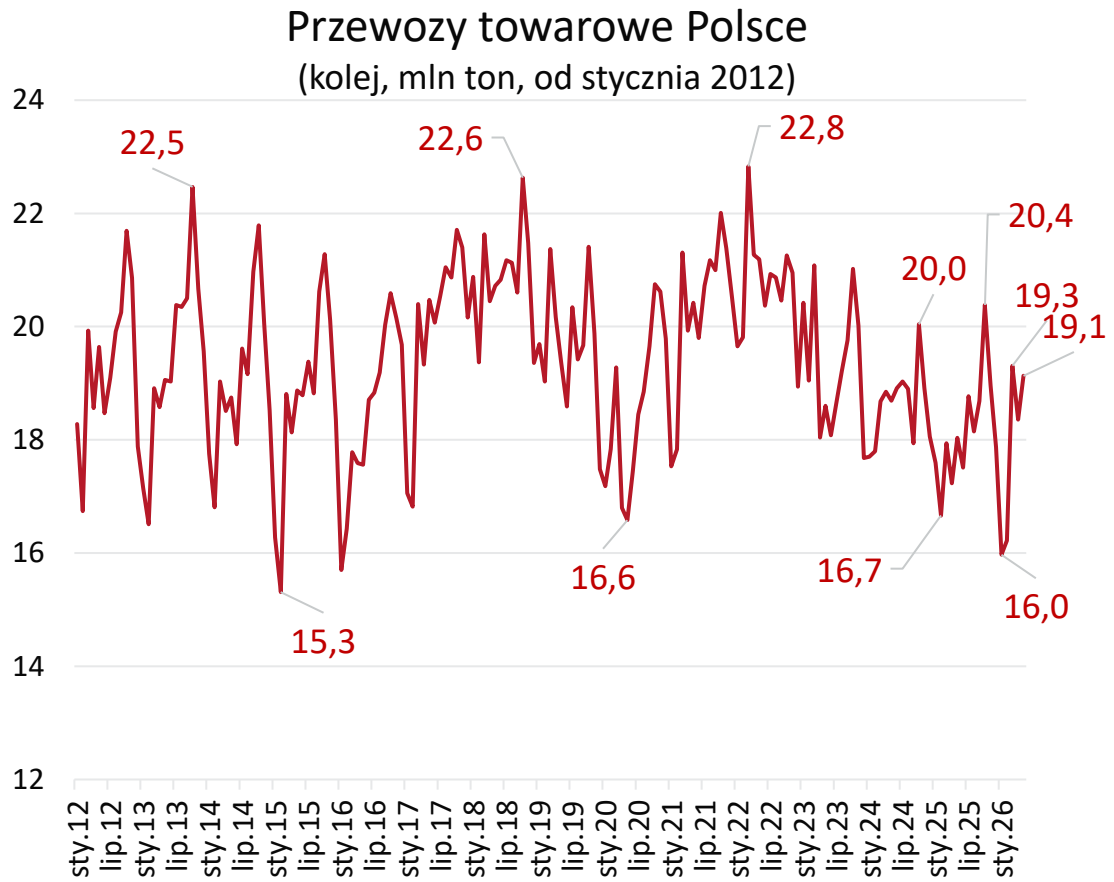
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

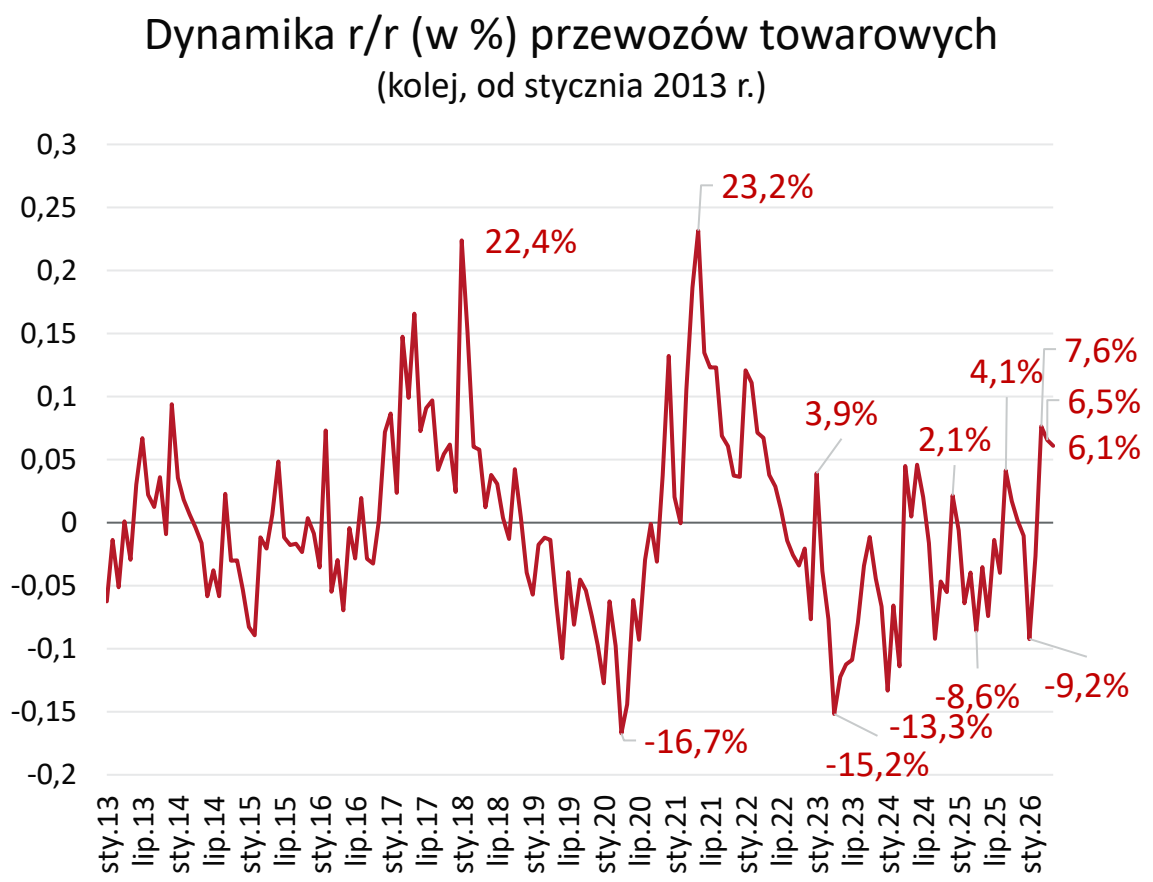
Spada masa towarów przewożonych koleją w Polsce: w 2025 do (217,8 ton) najniższego poziomu od co najmniej 2007 (ostanie dostępne dane).

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

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

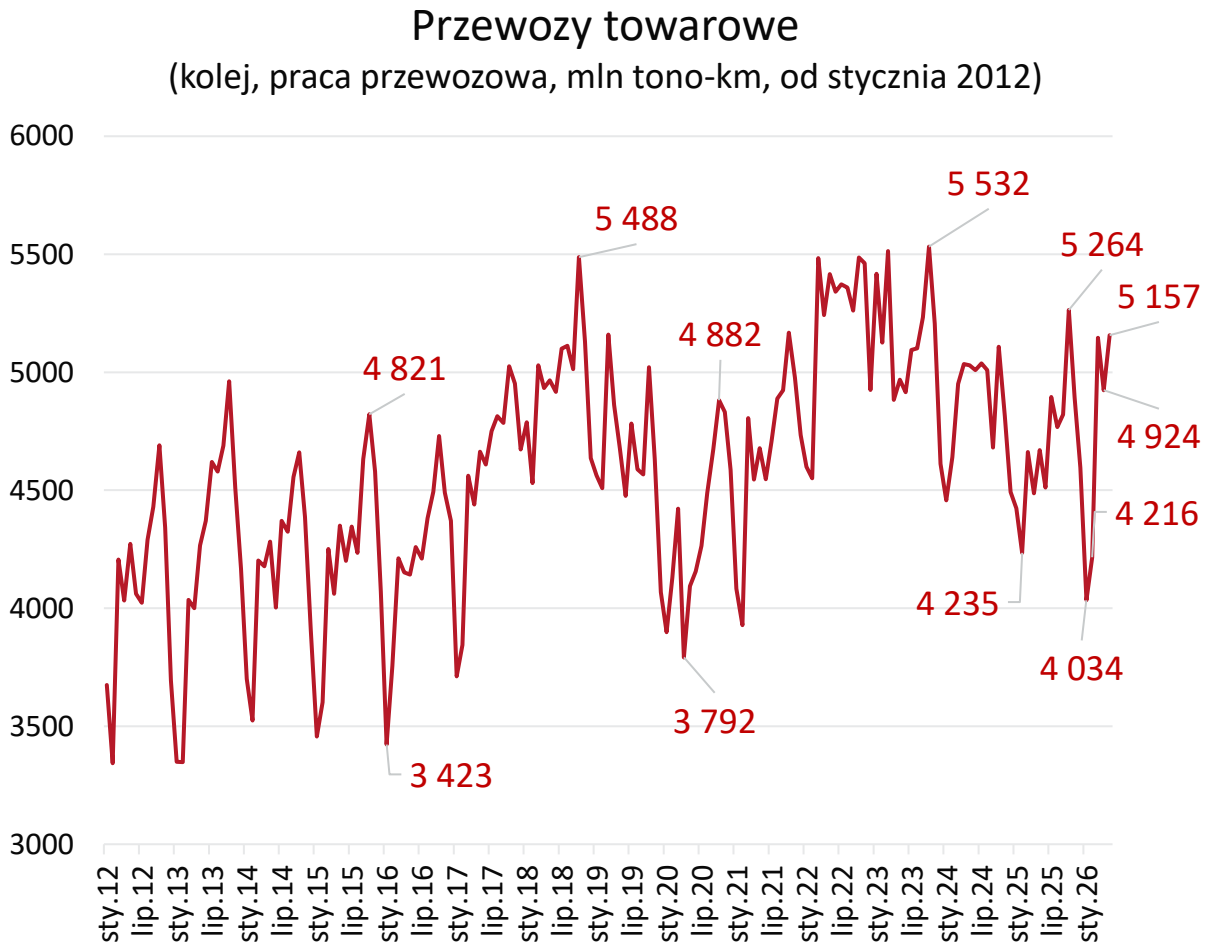
Udział wybranych grup ładunków w masie towarów w latach 2022–2025

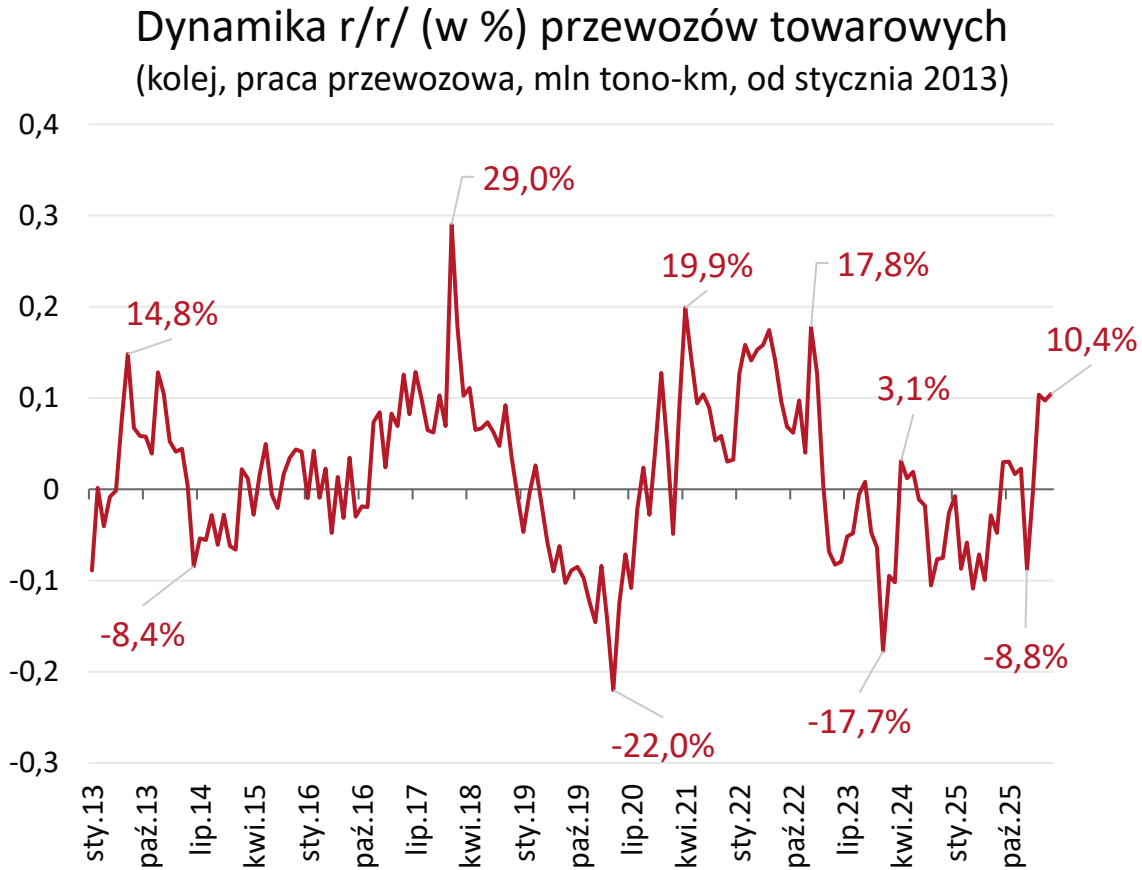
Grupa ładunków (według klasyfikacji NST)	2022	2023	2024	2025	Zmiana 2022/2025	
Węgiel kamienny i brunatny; ropa naftowa i gaz ziemny	35,3%	33,1%	28,7%	29,4%	-6,0%	
Rudy metali i inne produkty górnictwa i kopalnictwa; torf; uran i tor	26,0%	26,4%	27,9%	26,9%	0,9%	
Koks i produkty rafinacji ropy naftowej	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

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.

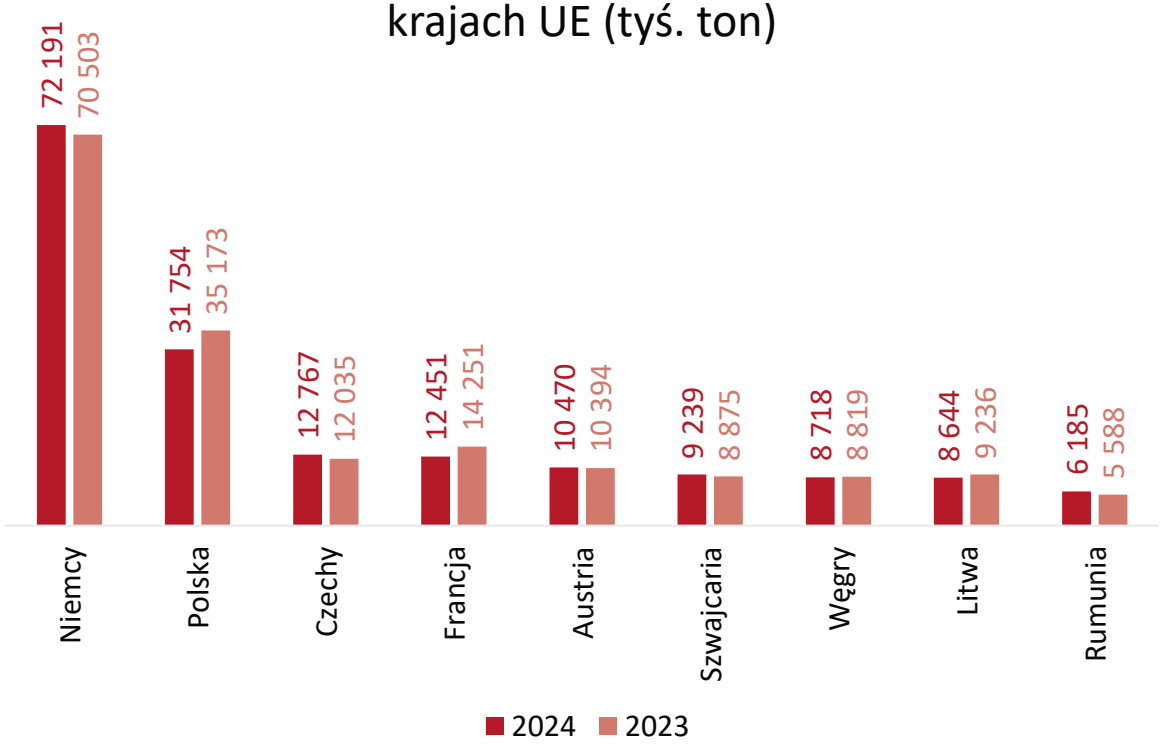




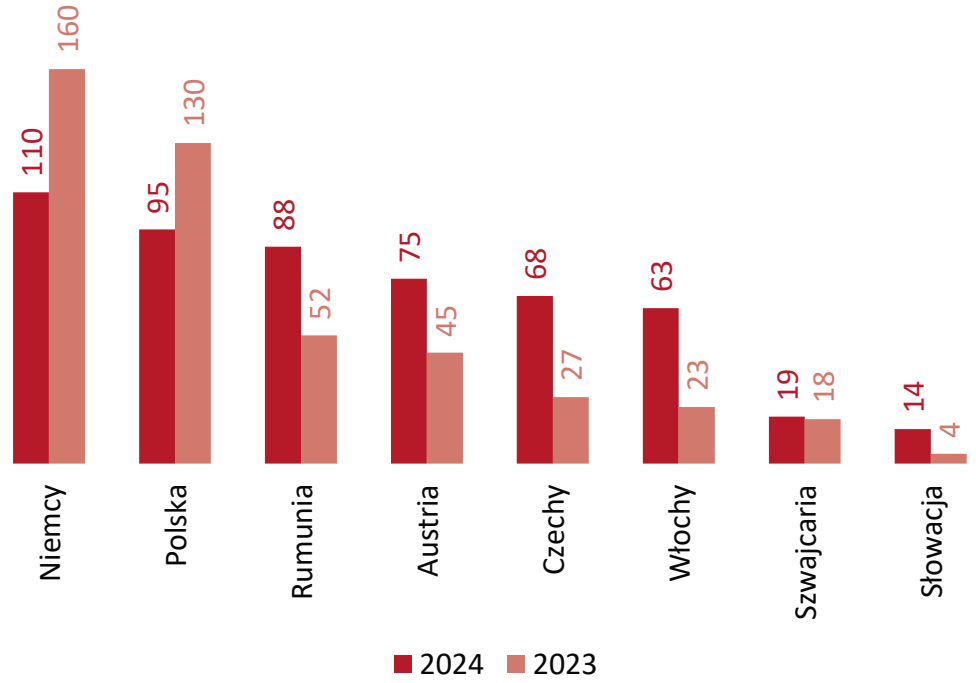
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

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

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



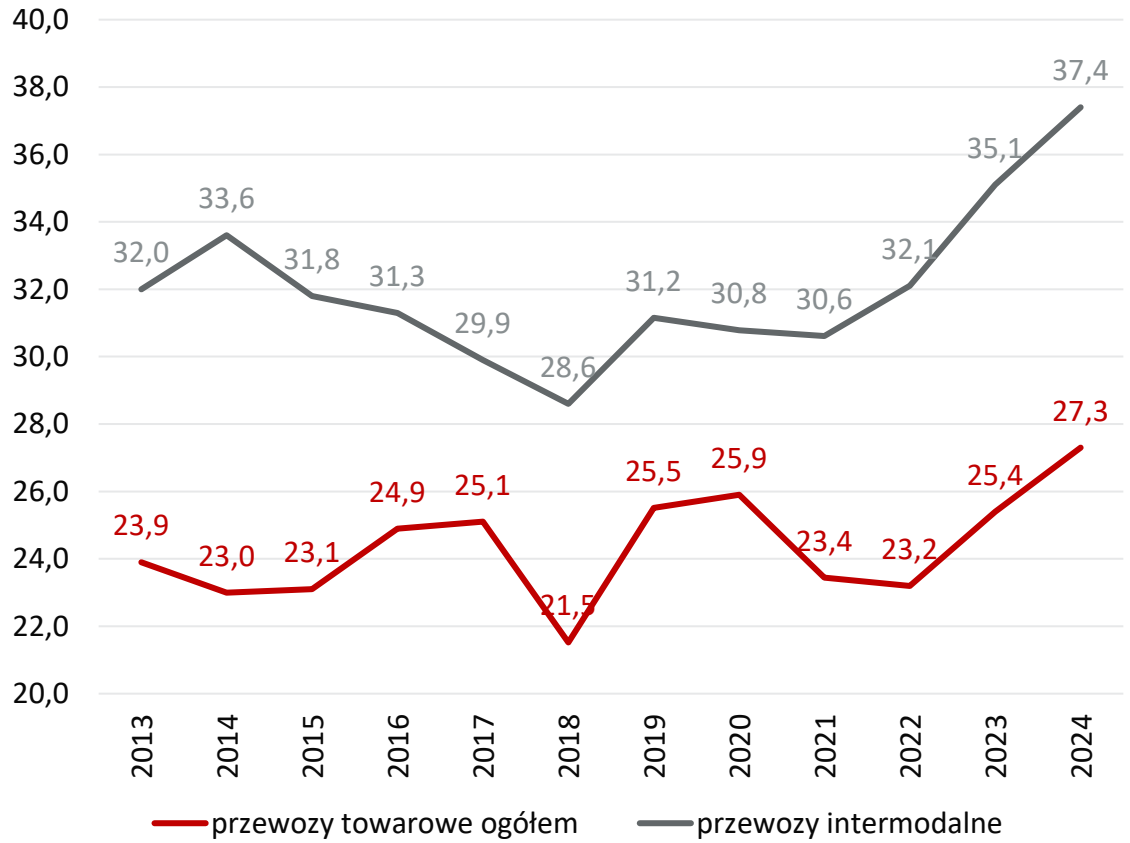
Przewozy materiałów wybuchowych koleją w krajach UE (tyś. ton)



Źródło: Eurostat

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

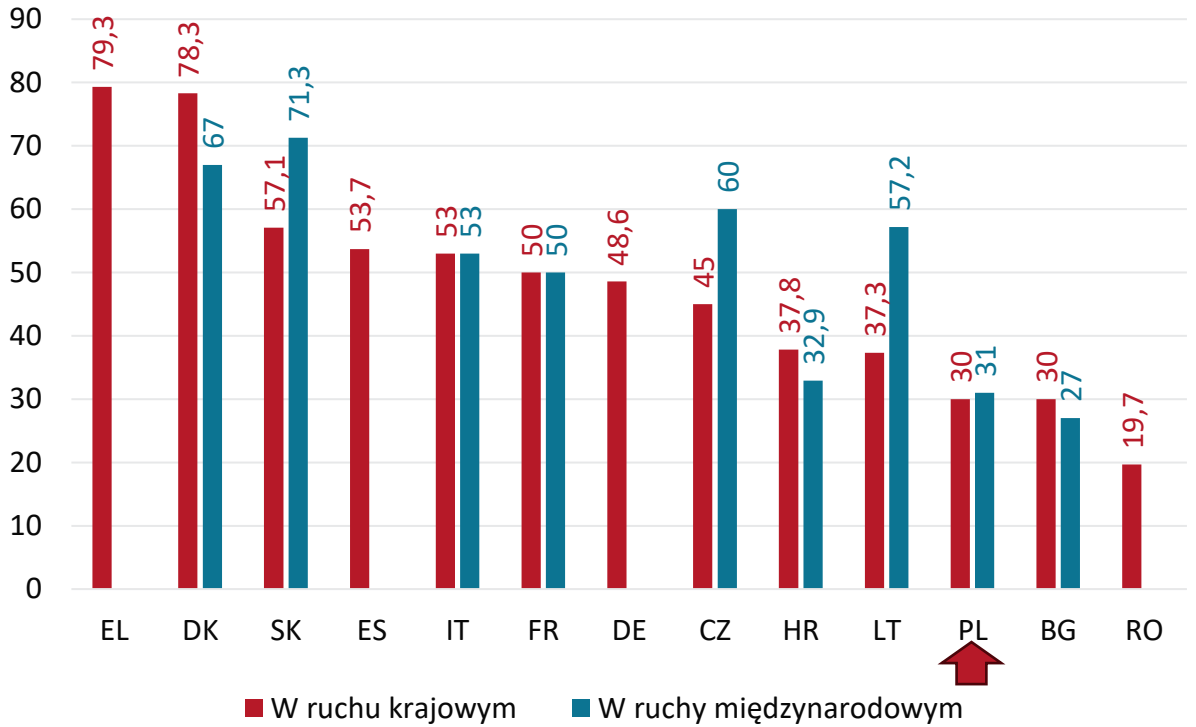
Średnia prękość pociągów towarowych w Polsce (km/h)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Średnia prędkość pociągów towarowych w wybranych krajach UE

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



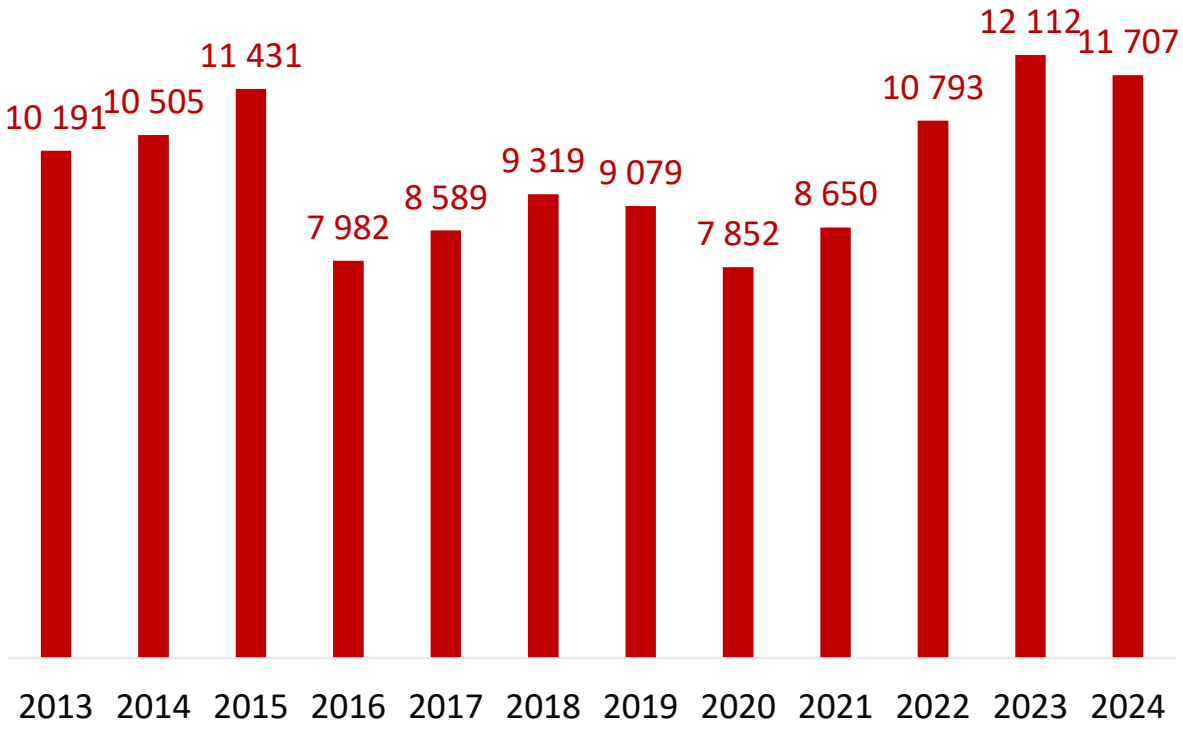
Źródło: Komisja Europejska, RMMS, W ruchu międzynarodowym brak danych dla: EL, ES, DE, RO

Ważne | Dane podstawowe | Kolej | Lotnictwo | Fracht morski i lotniczy na świecie | Benzyna i olej napędowy

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).

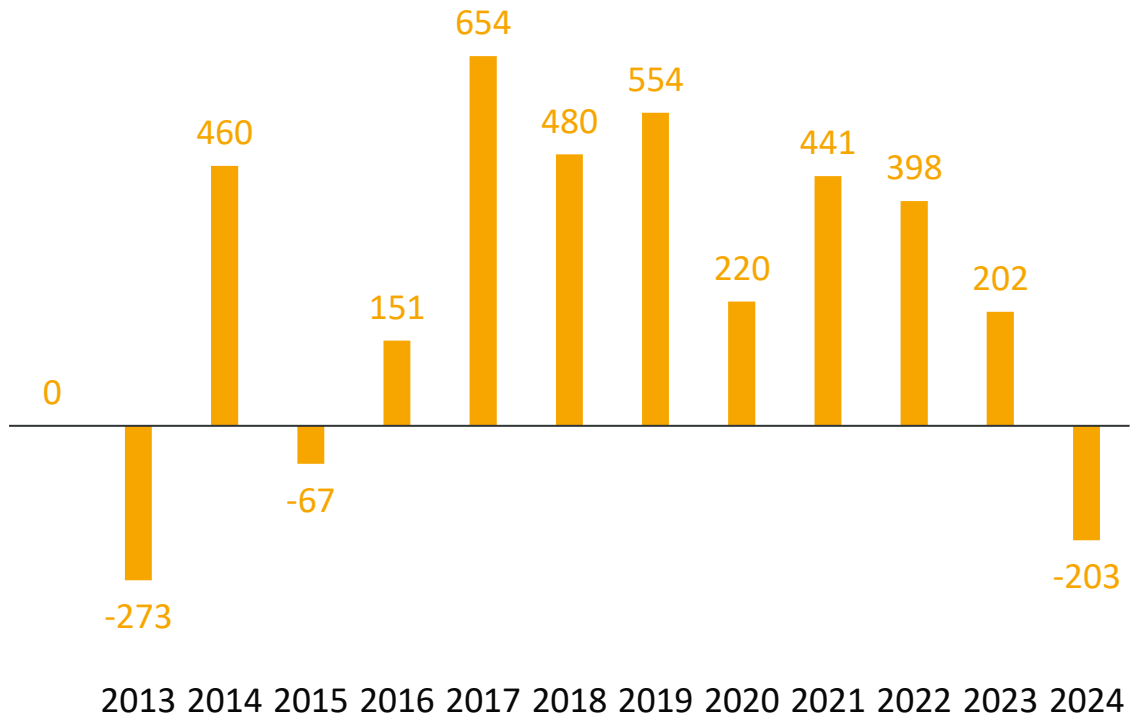
W 2023 przychody ze sprzedaży w Grupie PKP na rekordowym poziomie.

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)

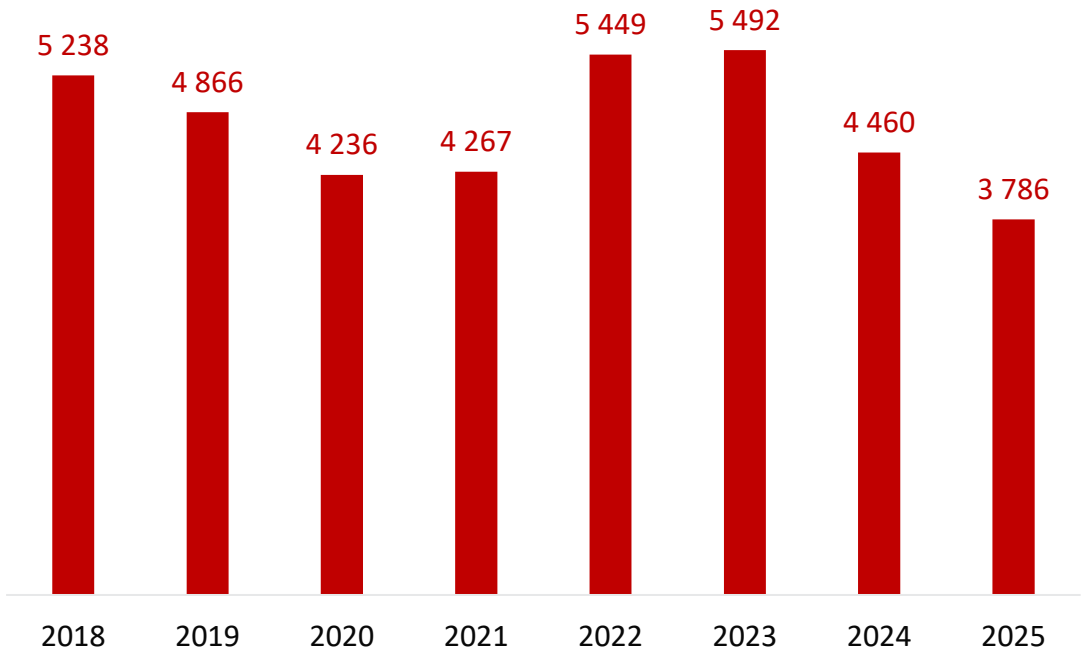


Źródło: Raporty roczne PKP, różne wydania

W 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).

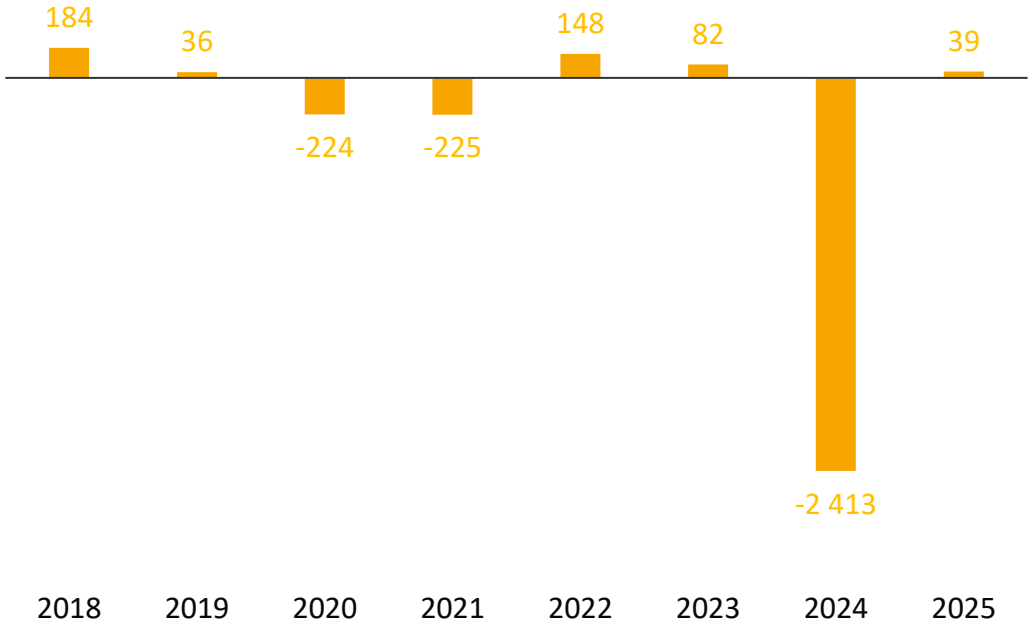
Spadek przychodów powiązany ze spadkiem przewozu węgla, który jest dominującą kategorią wśród przewozów PKP CARGO (odpowiada za ok. 40% masy przewozów).

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)



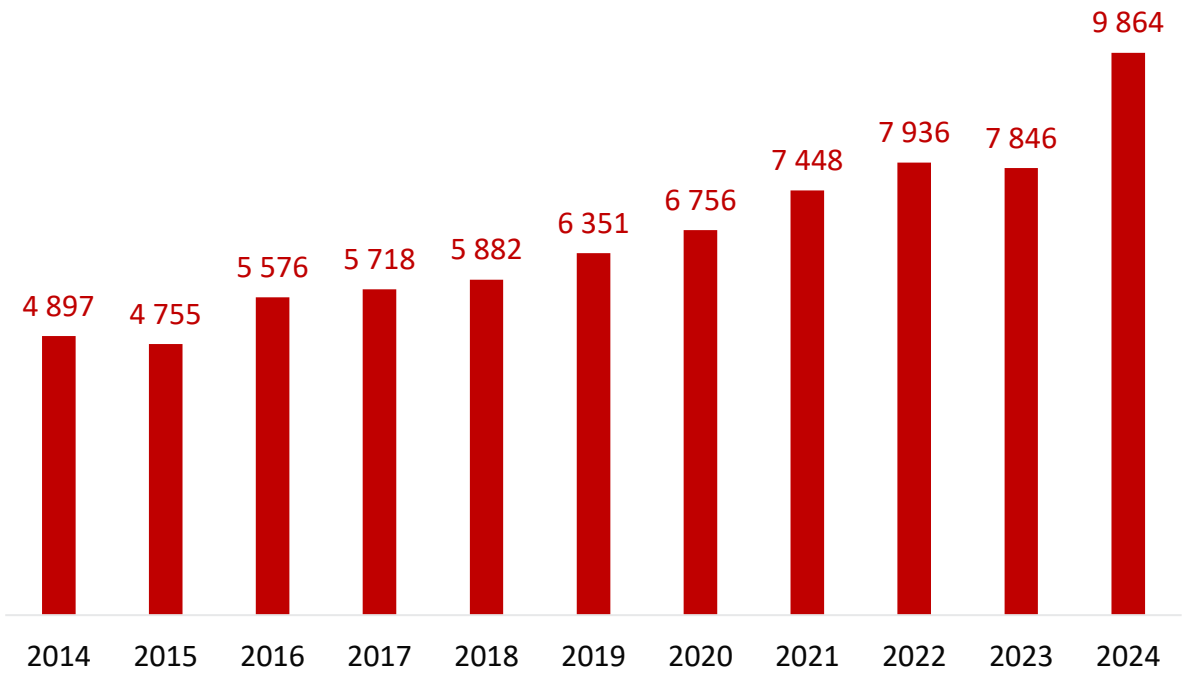
Źródło: https://www.pkpcargo.com/relacje-inwestorskie/informacje-finansowe-i-operacyjne/

Dwukrotny wzrost przychodów PKP PLK w okresie 2014-2024.

Jednocześnie PKP PLK notuje przeważnie straty finansowe.

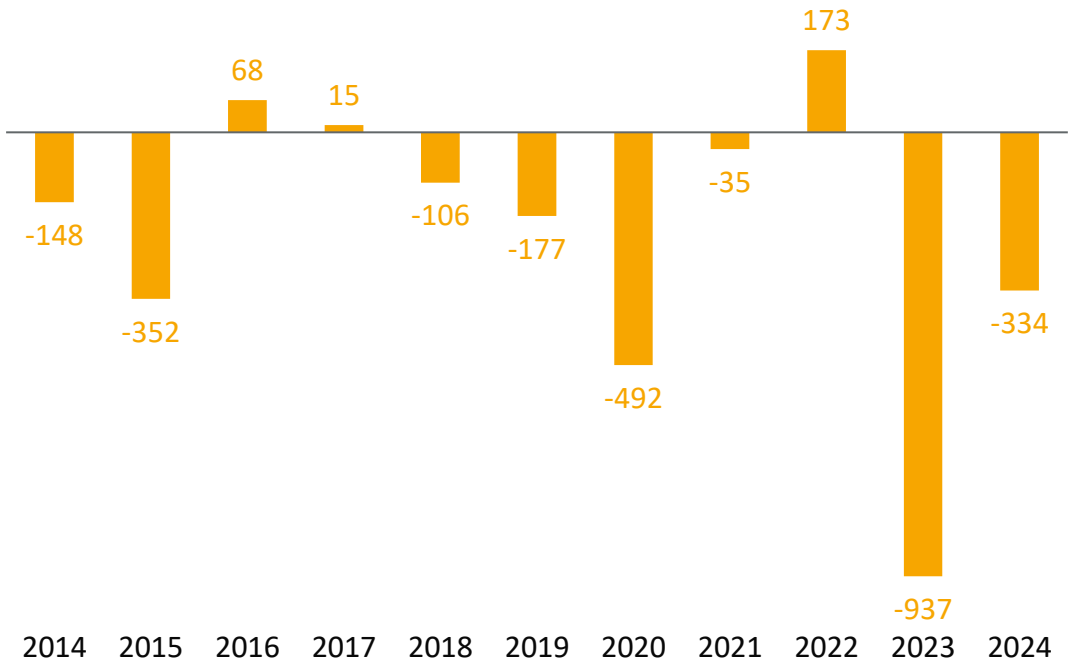
Przychody ze sprzedaży PKP PLK

(w mln zł)



Zysk (strata) netto PKP PLK

(w mln zł)



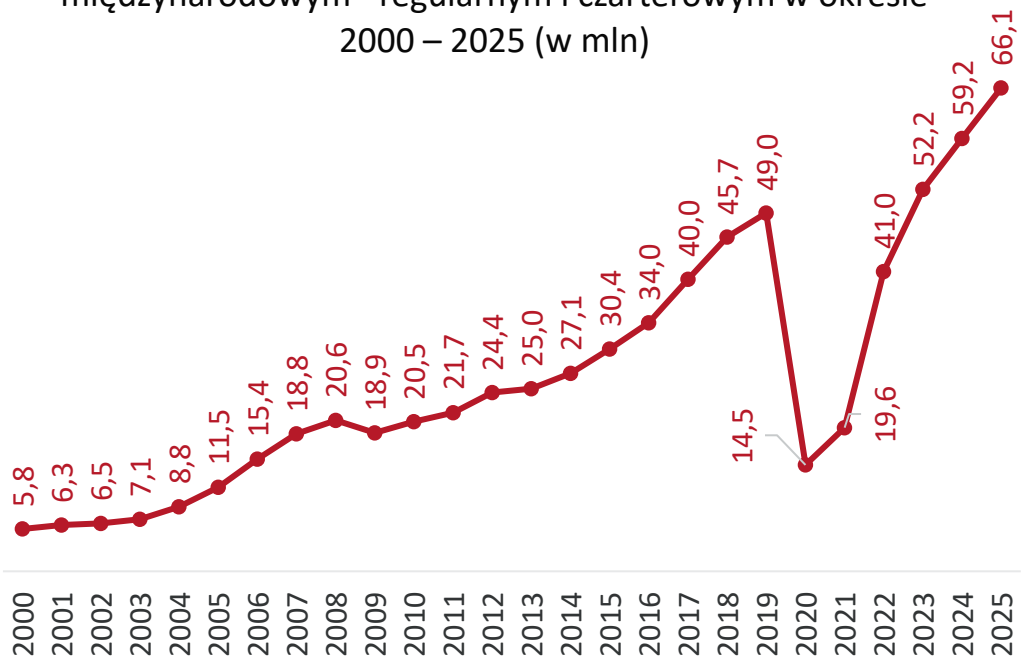
Źródło: Raporty roczne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., różne wydania

Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo

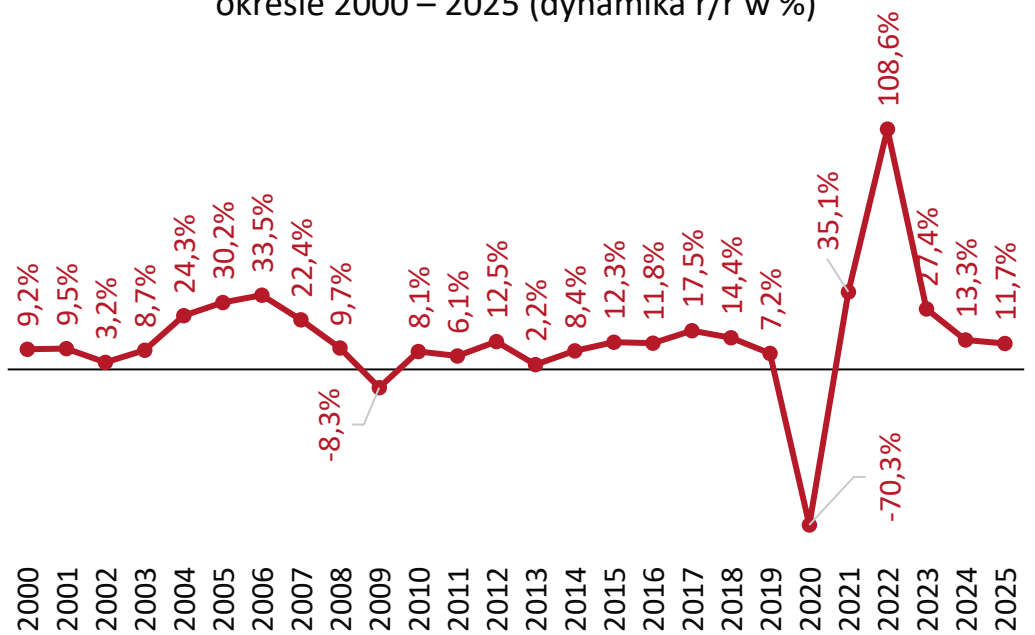
2025 był kolejnym rekordowym rokiem pod względem liczby obsłużonych pasażerów w polskich portach lotniczych (66,1 mln; +13,3% r/r).

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 %)

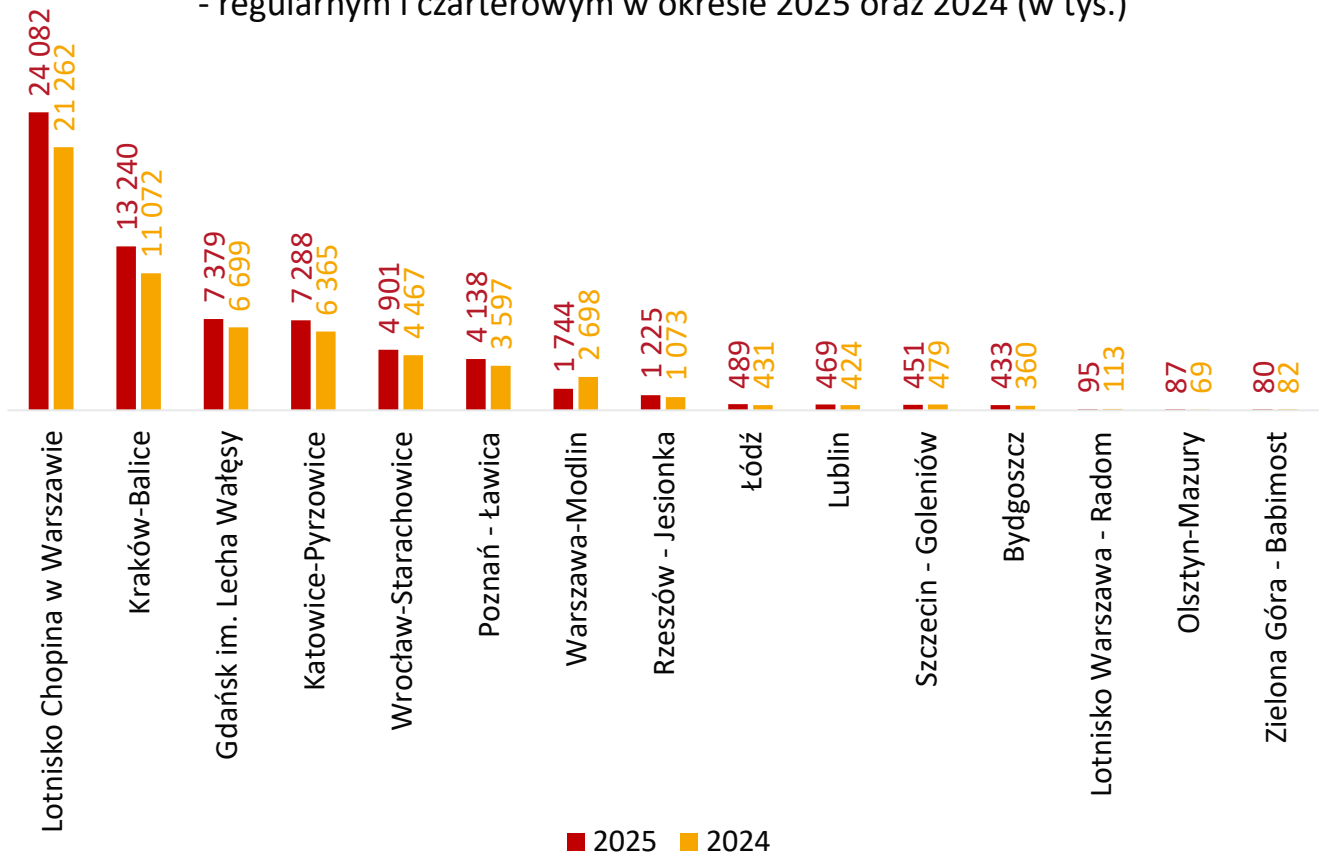


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

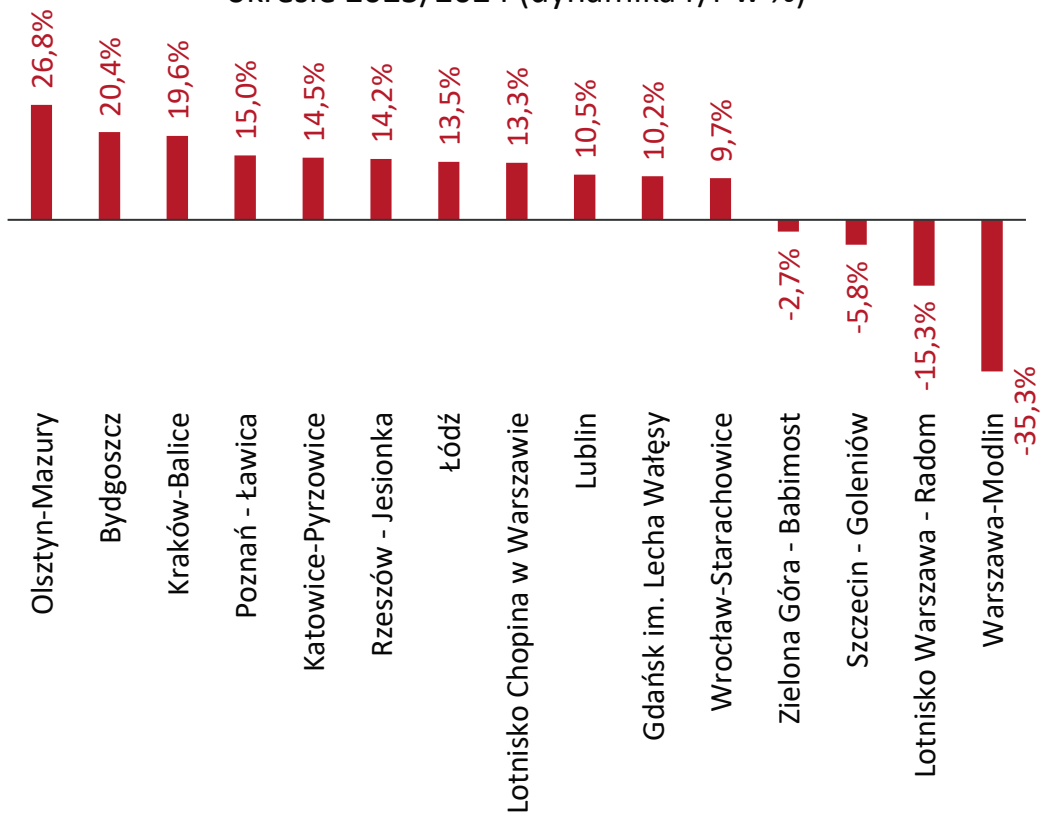
W 2025 liczba obsłużonych pasażerów wzrosła na 11 z 15 portów lotniczych w Polsce

(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.)



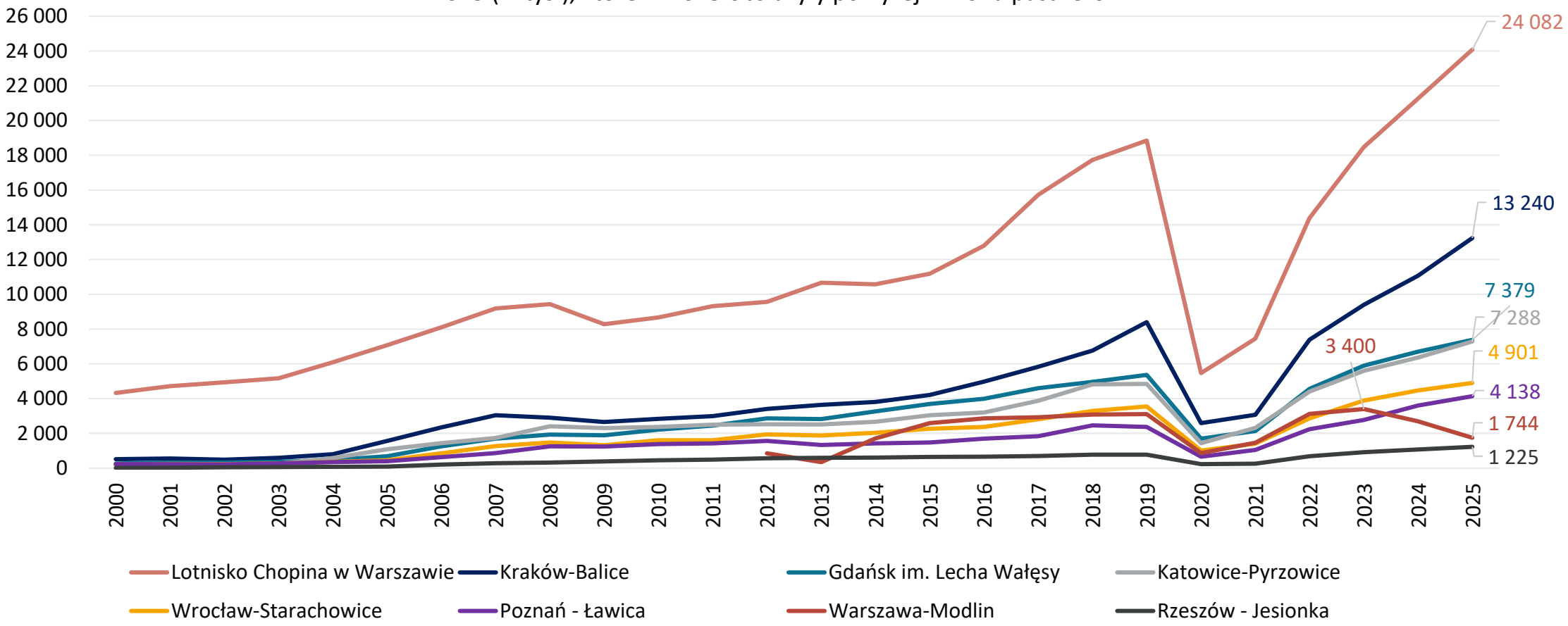
Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w okresie 2025/2024 (dynamika r/r w %)



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%).

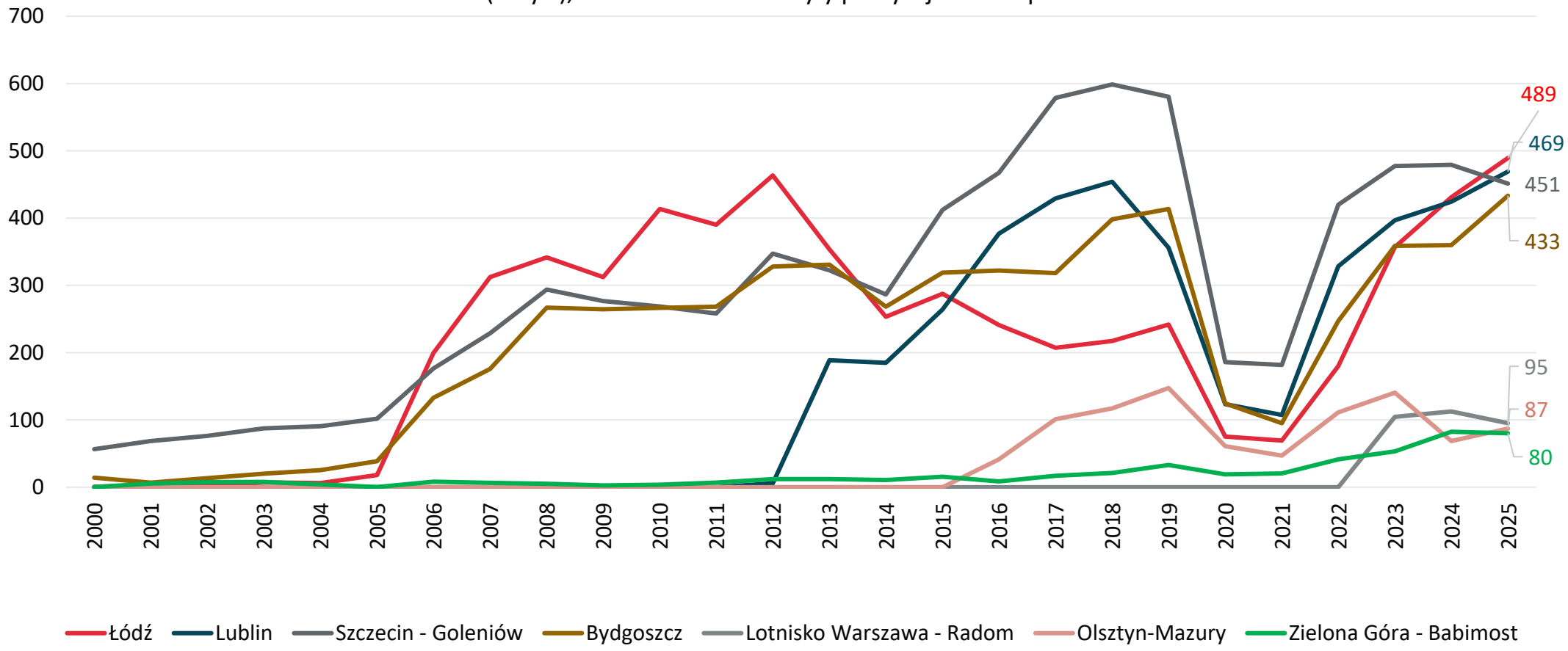
Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w okresie 2010-2025 (w tys.), które w 2025 obsłużyły powyżej miliona pasażerów



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).

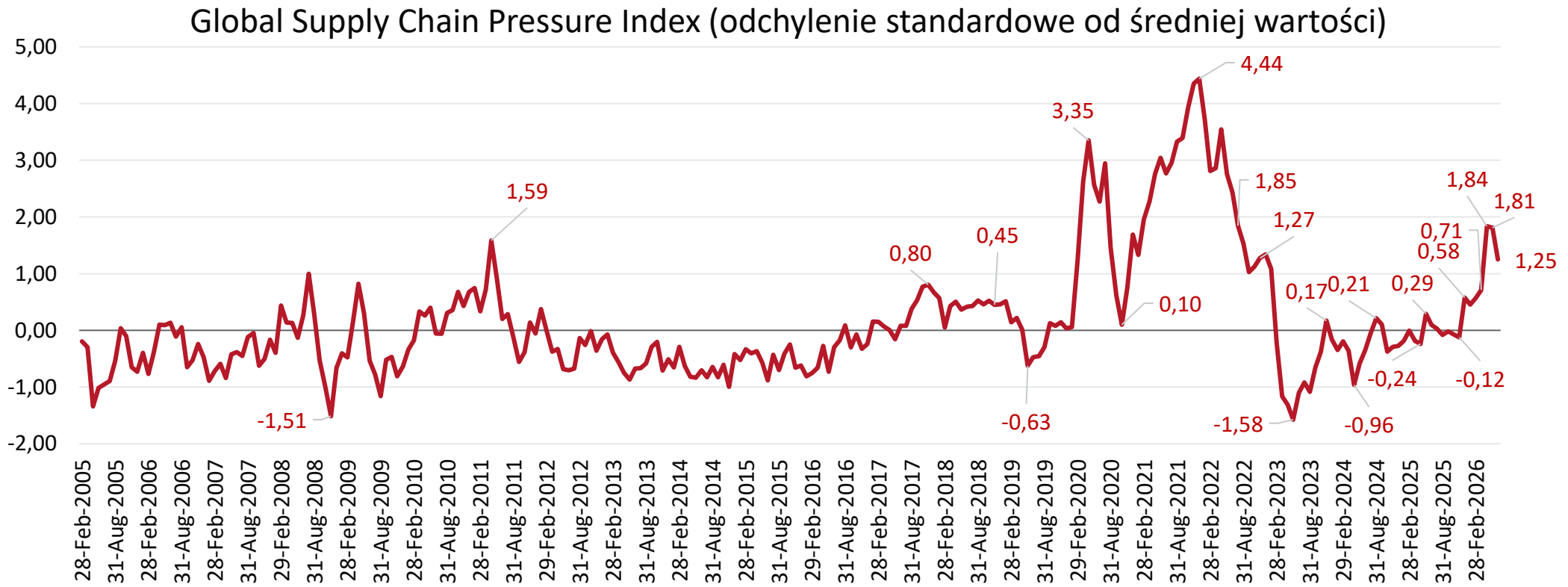
Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w okresie 2010-2025 (w tys.), które w 2025 obsłużyły powyżej miliona pasażerów



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy

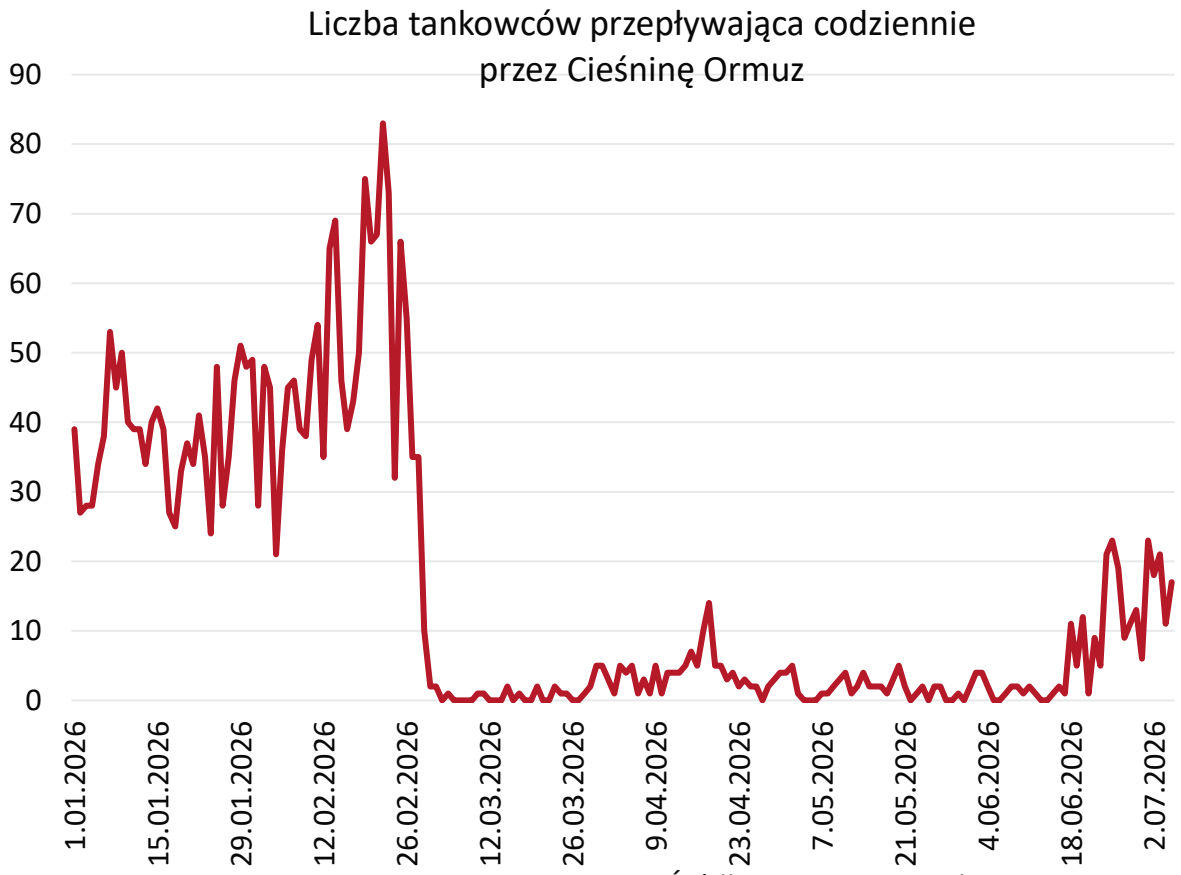
Kryzys w cieśninie Ormuz spowodował wzrost presji w łańcuchach dostaw wg. wskaźnika *GSCPI** do najwyższego poziomu od lipca 2022, ale w czerwcu br. (1,25 pkt) był już mniejszy niż w kwietniu br. (1,84 pkt).

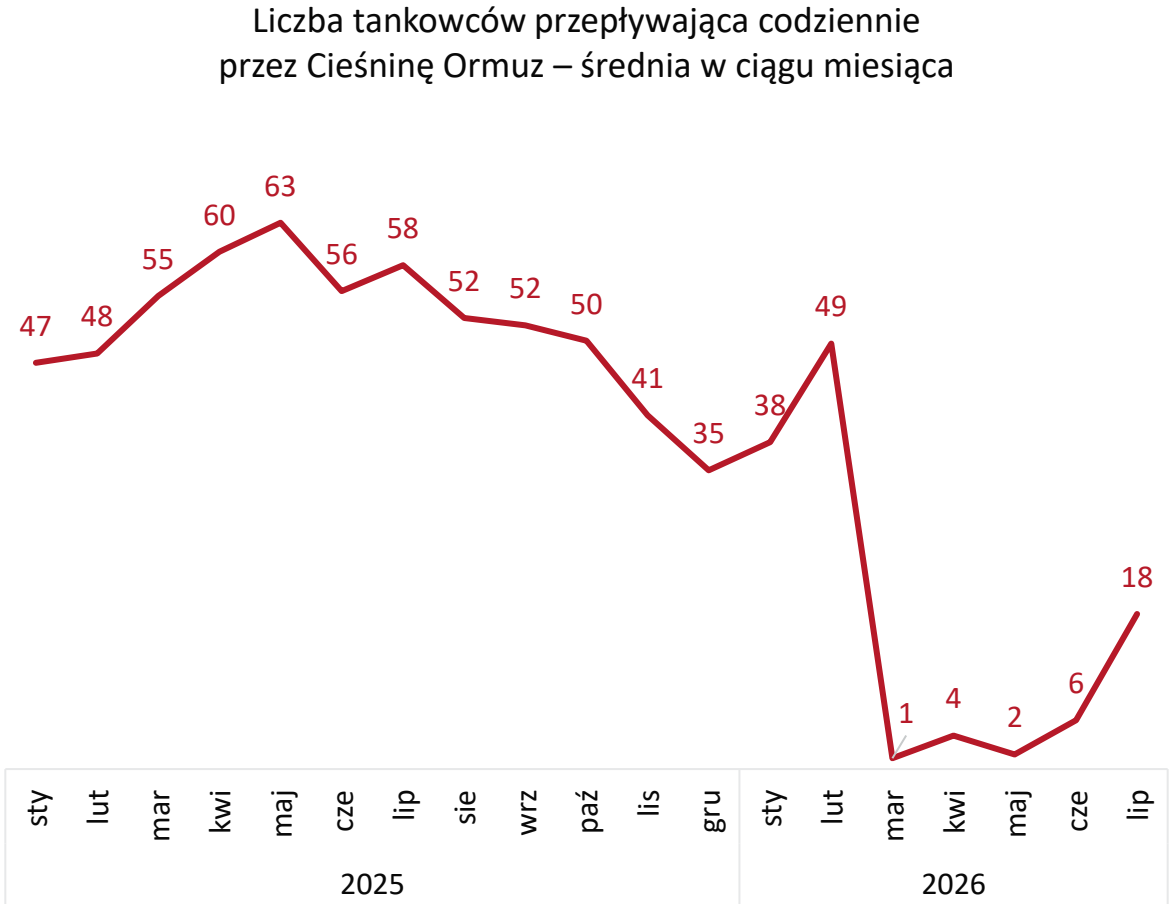


ang. Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI)* mierzony jest przez Bank Rezerwy Federalnej w Nowym Jorku i tworzony w oparciu o szereg wskaźników w celu kompleksowego podsumowania potencjalnych zakłóceń w łańcuchach dostaw. Pod uwagę brane są m.in. dane Baltic Dry Index, ceny frachtu lotniczego z USA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

Z końcem czerwca br. żegluga tankowców przez Cieśninę Ormuz była stopniowo przywracana po tym jak praktycznie zamarła od marca br.

Liczba tankowców przepływających dziennie przez Cieśninę Ormuz wzrosła w pierwszym tygodniu lipca do 18, jednak nadal daleka była od poziomu z lutego br. (49 statków) i lipca 2025 (58).





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.

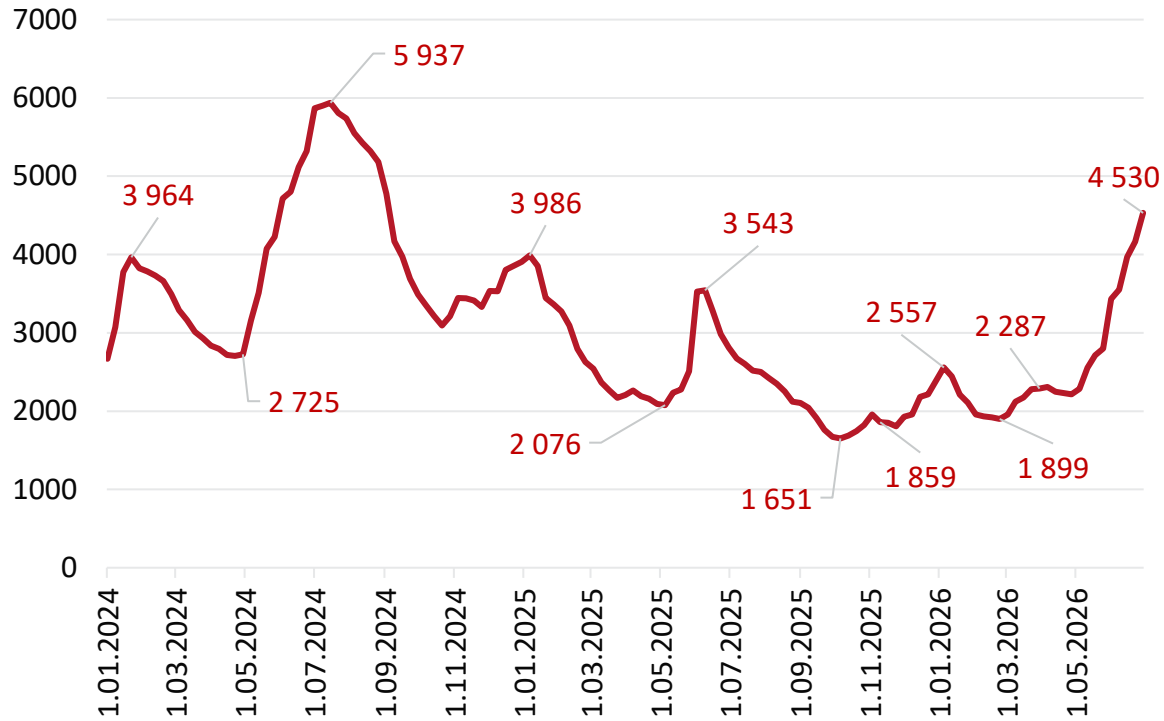
Jednocześnie tempo wzrostu World Container Index przyśpiesza: w kwietniu o +3,4% r/r, w maju o +13,8% r/r, w czerwcu o 21% r/r.

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)



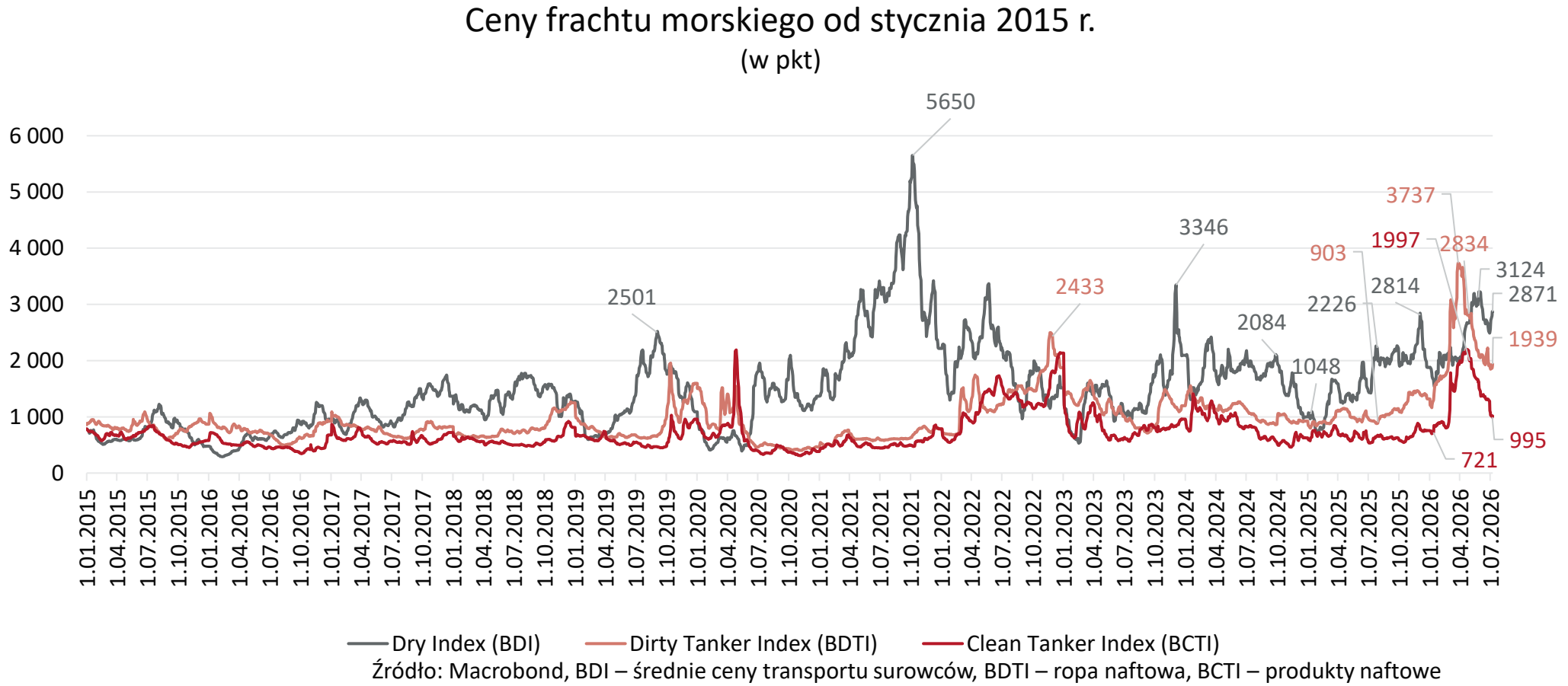
World, Drewry Shipping Consultants Ltd, Shipping, Composite, Index, (od 2024)



* 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

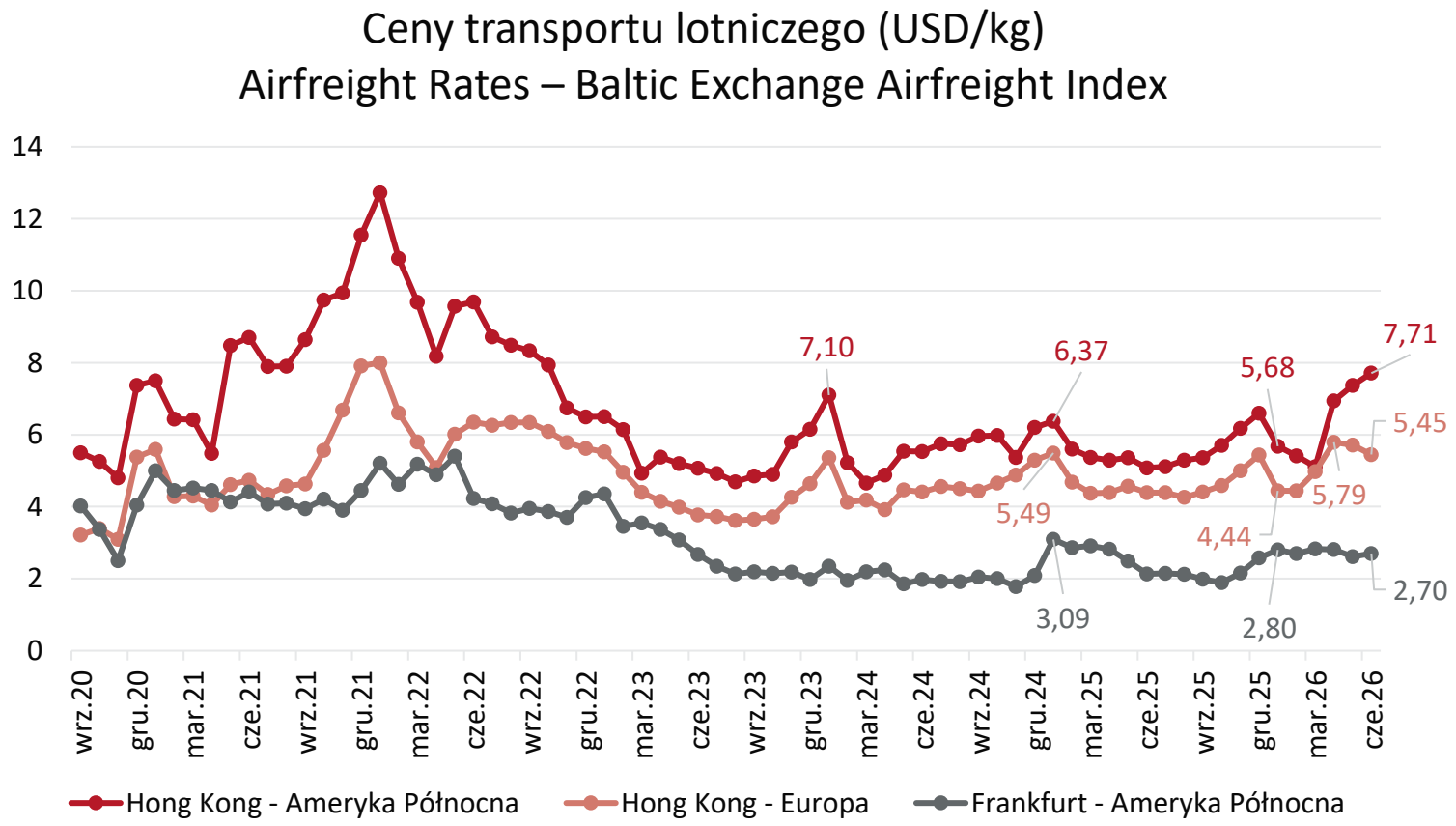
Pod koniec czerwca 2026 spadły ceny transportu ropy naftowej drogą morską (wg. indeksu BDTI do ok. 1900 pkt), po ich gwałtownym wzroście pod koniec marca 2026 do historycznego maksimum (3 737 pkt.).

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).

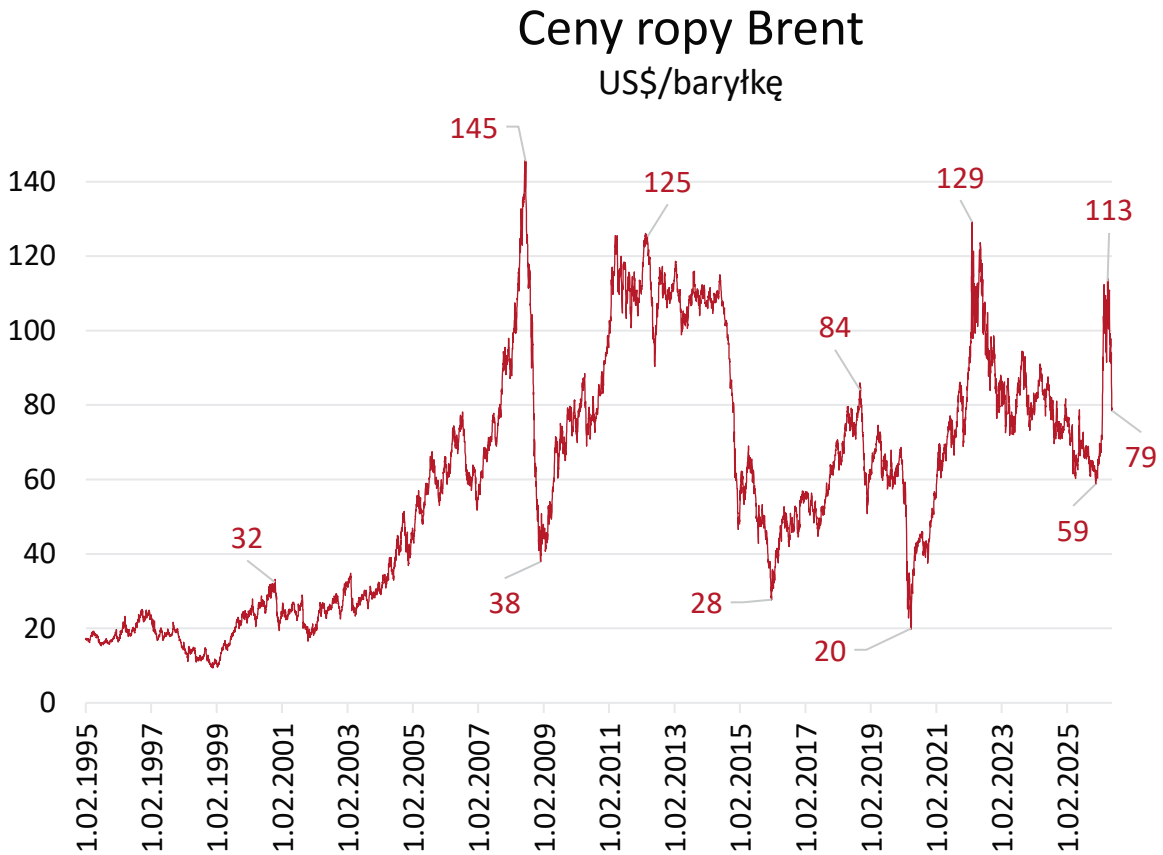


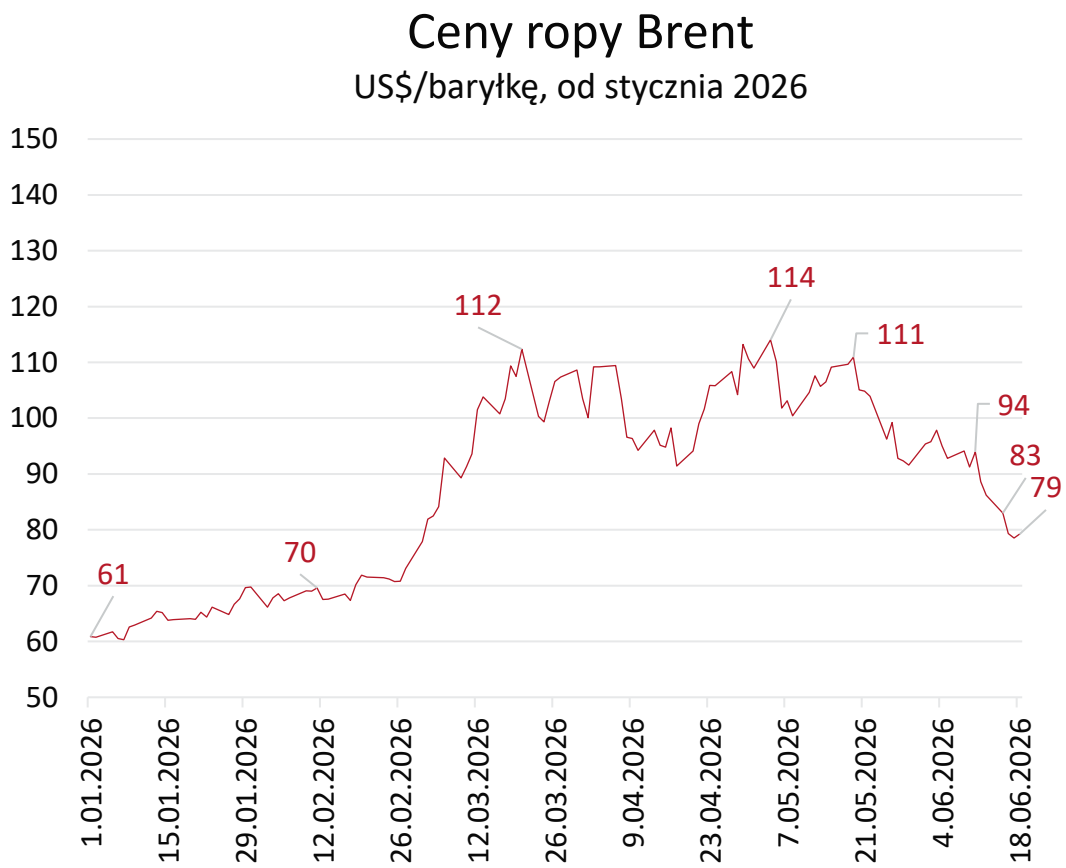
Źródło: AiRCargoNews / BalticExchange

Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy

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

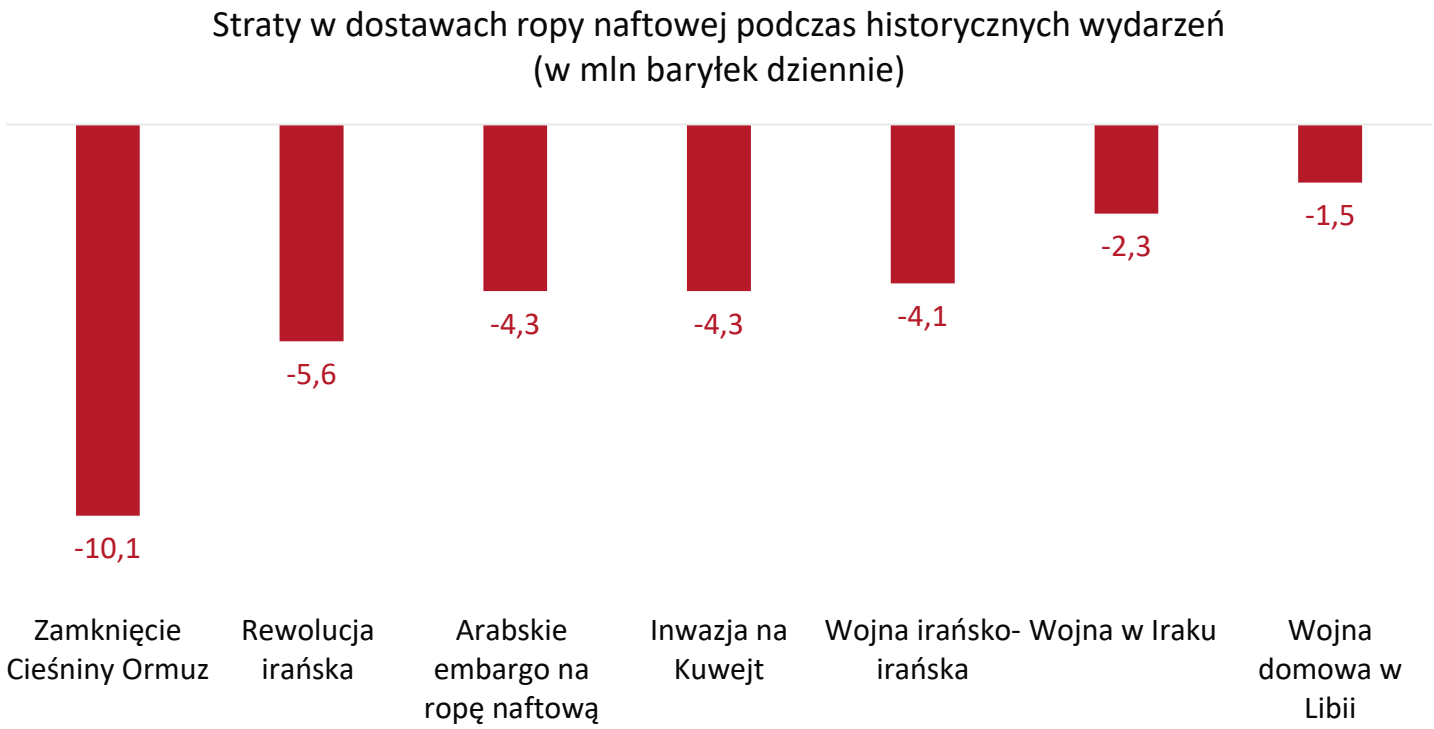
Na początku maja 2026 r. ceny ropy Brent wzrosły nawet do 114 USD/baryłkę, a w połowie czerwca 2026 spadły do ok. 80 USD/baryłkę.





Źródło: Macrobond

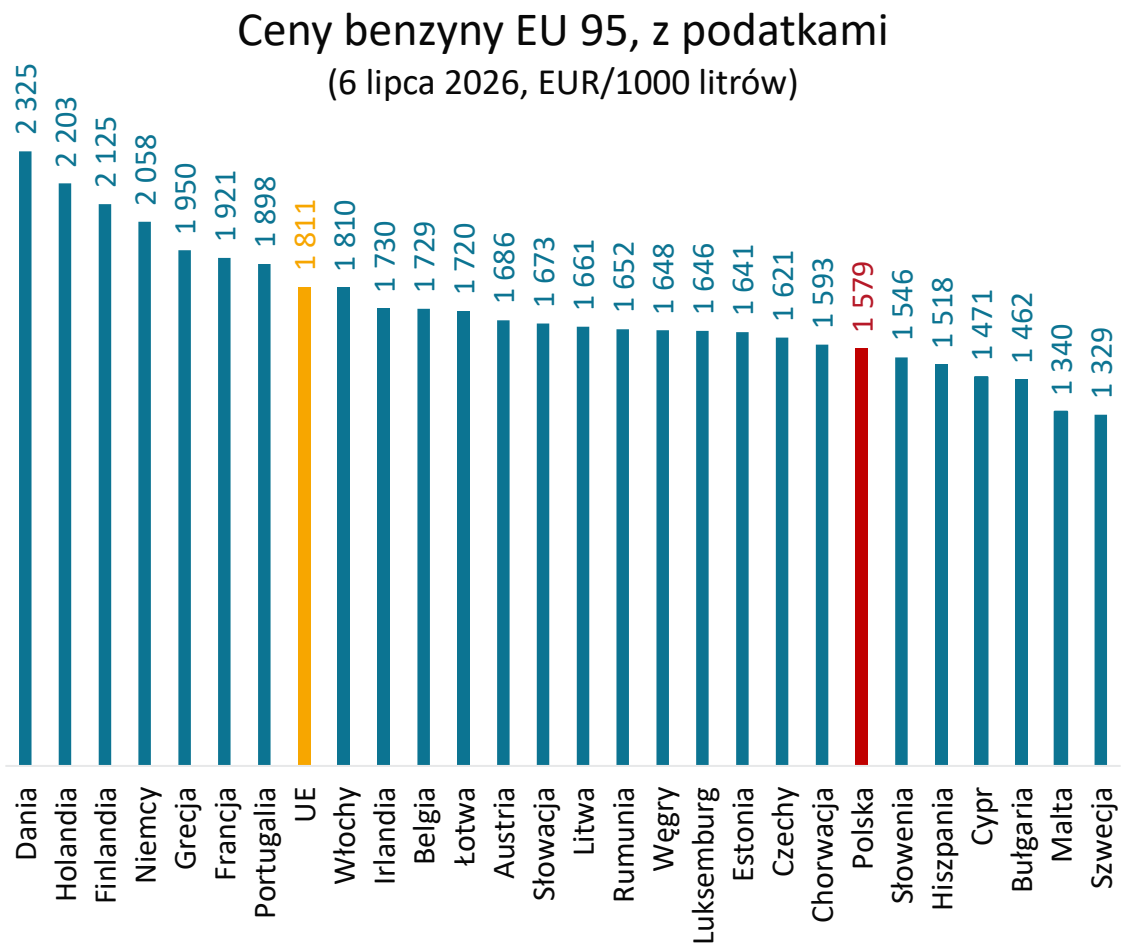
Zamknięcie Cieśniny Ormuz w marcu 2026 spowodowało największe zmniejszanie podaży ropy naftowej na rynku odnotowane do tej pory (około 10 milionów baryłek dziennie).

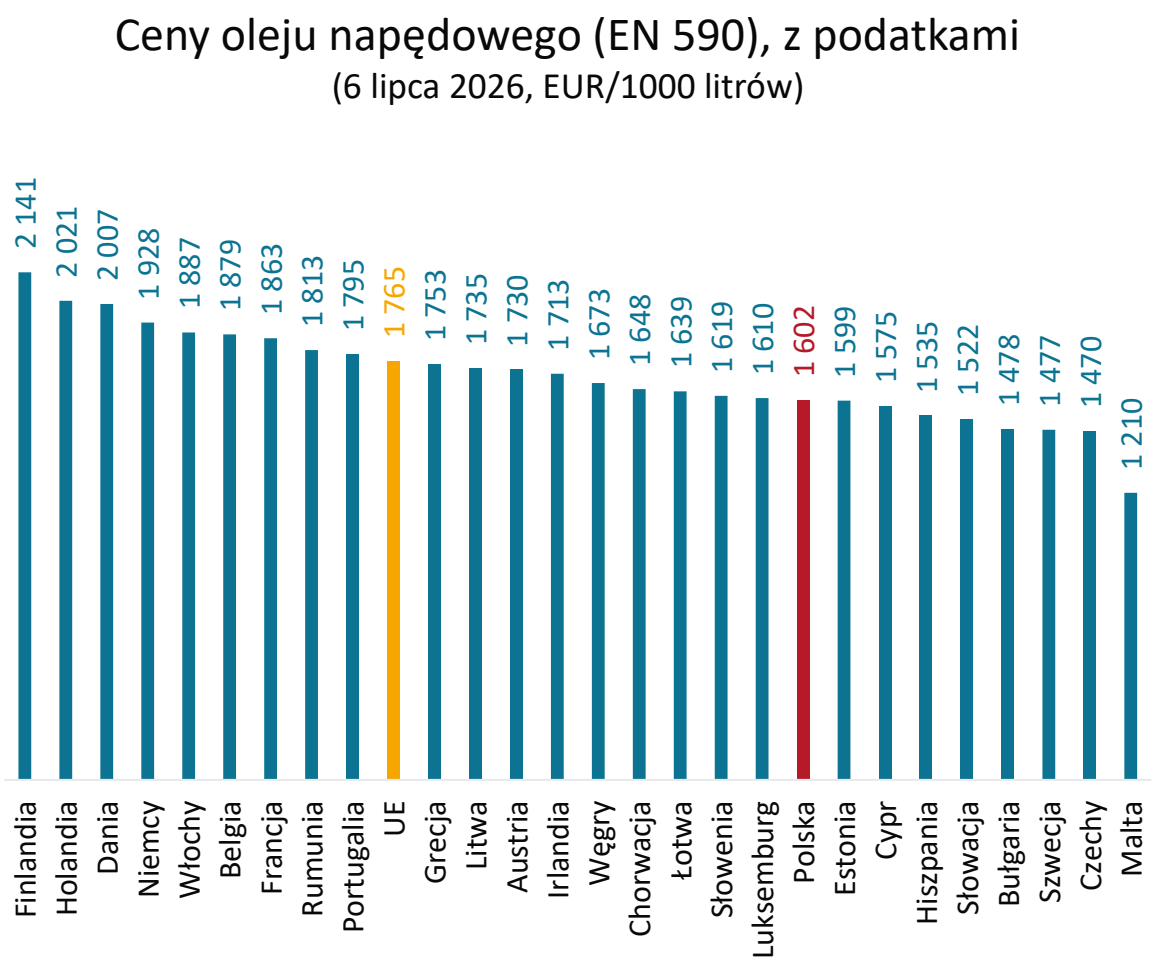


Zakłócenia w dostawach ropy podczas wydarzeń geopolitycznych, zdefiniowane przez Międzynarodową Agencję Energetyczną (IEA2014). Odpowiednie okresy dla każdego z nich obejmują: zamknięcie Cieśniny Ormuz (marzec 2026), rewolucję irańską (listopad 1978–kwiecień 1979), arabskie embargo na ropę naftową (październik 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

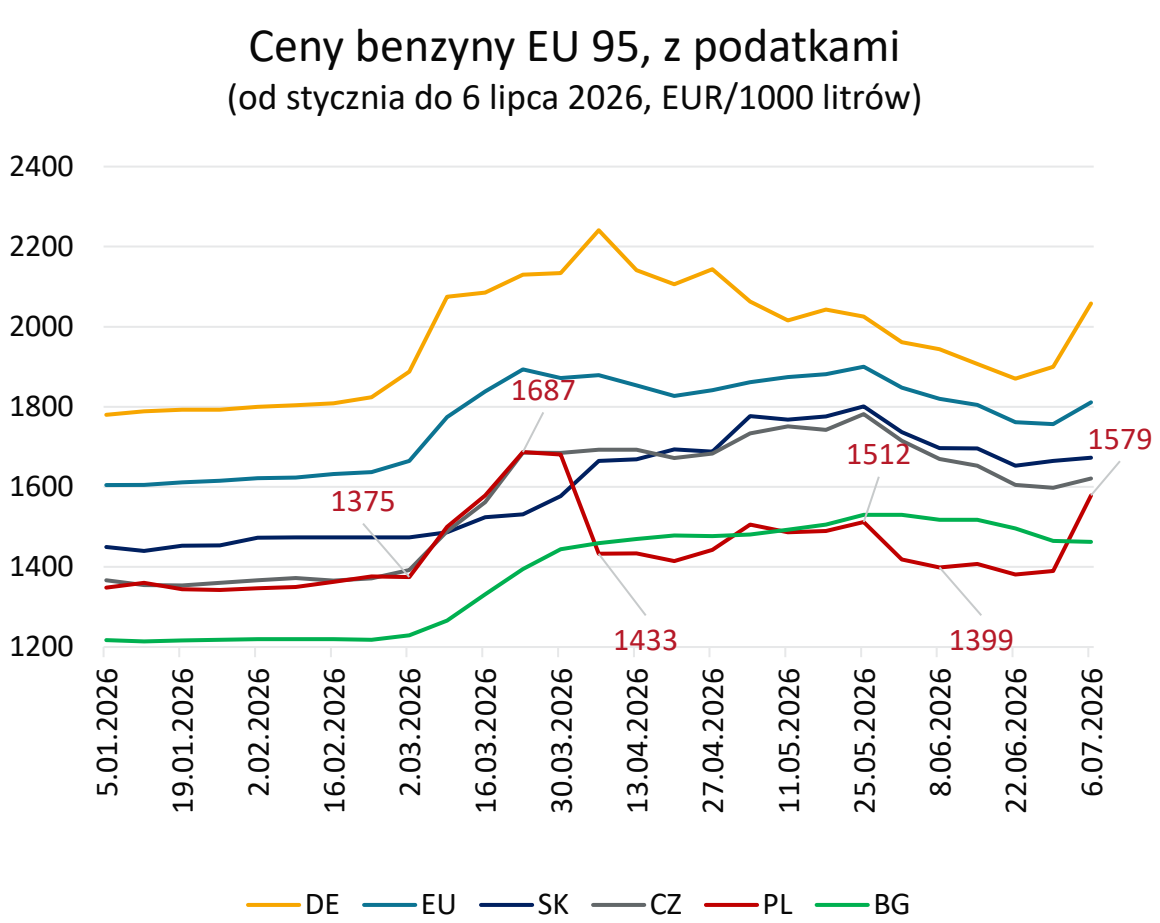
Ceny benzyny i oleju napędowego w Polsce na początku lipca 2026 kształtowały się poniżej średniej UE– ceny w EUR, łącznie z podatkami.

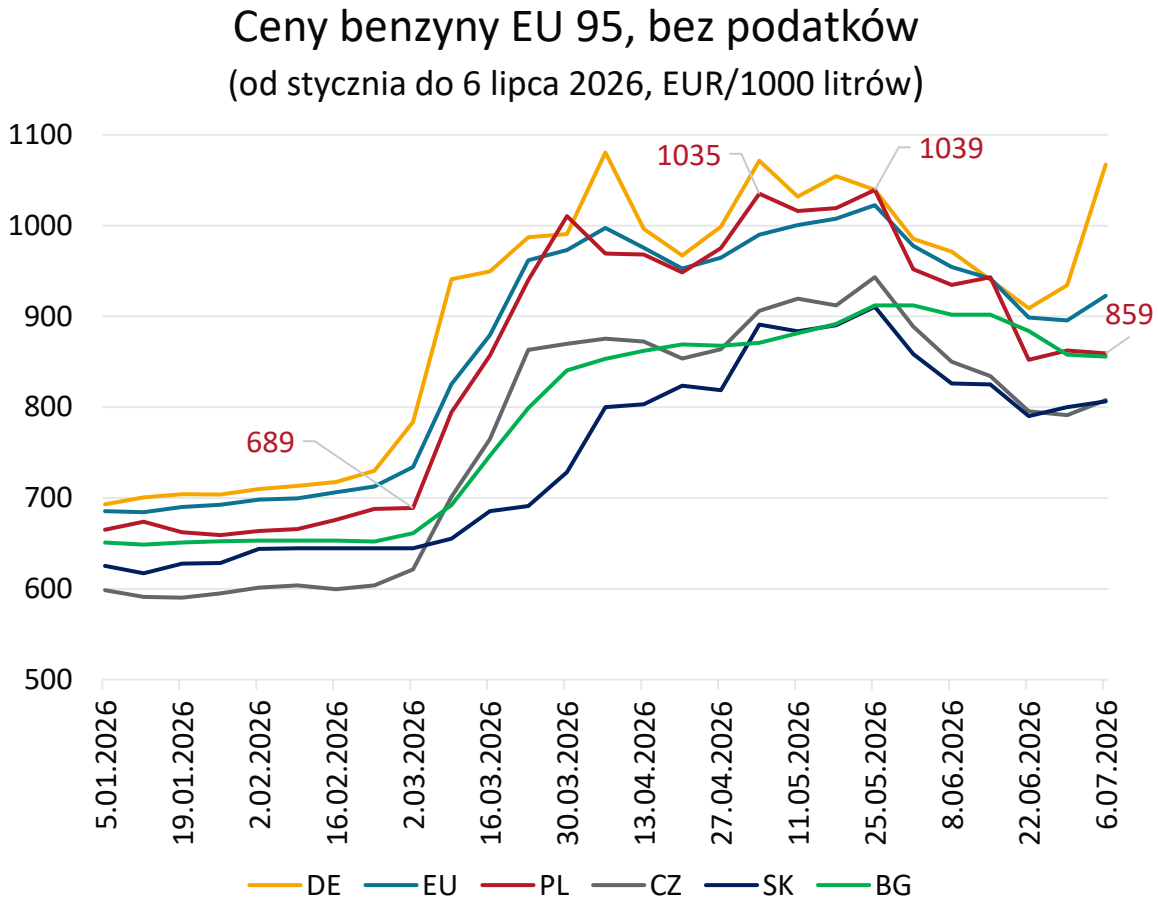




Źródło: Weekly Oil Bulletin

Od lipca br. wraz z końcem programu "Ceny Paliw Niżej” ceny benzyny w Polsce (wraz z podatkami) rosną i nie należą do najniższych w UE, jak było na początku czerwca br.”

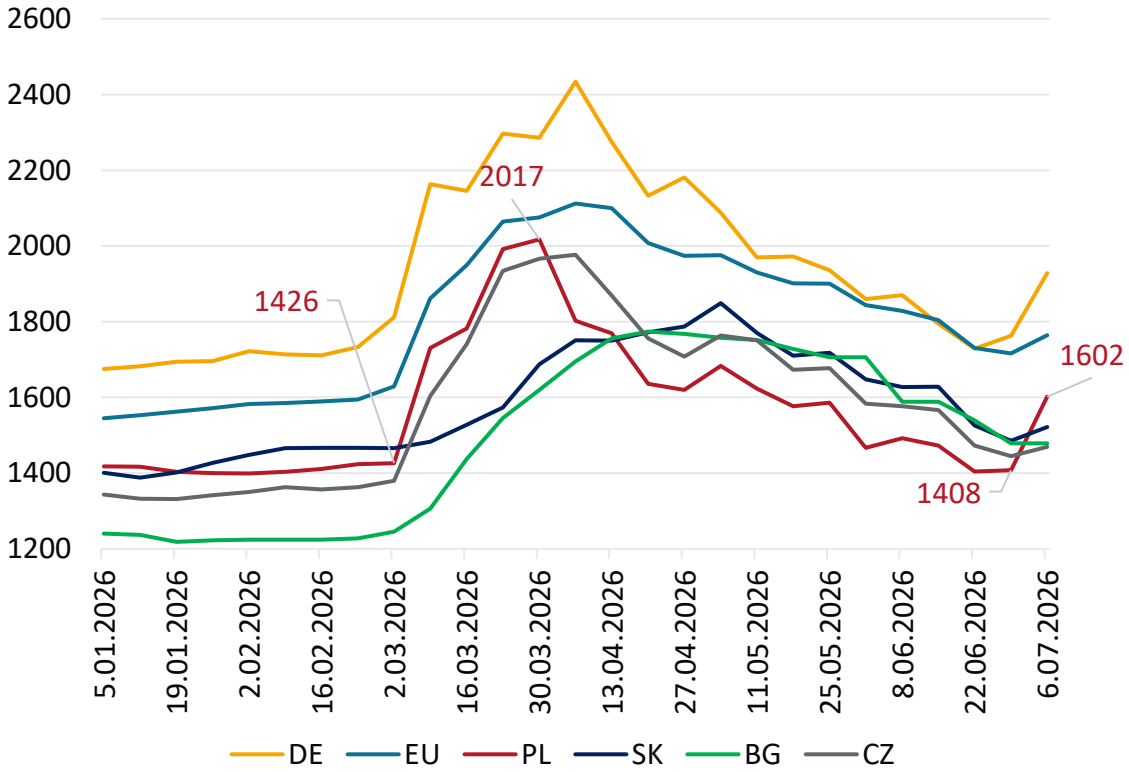




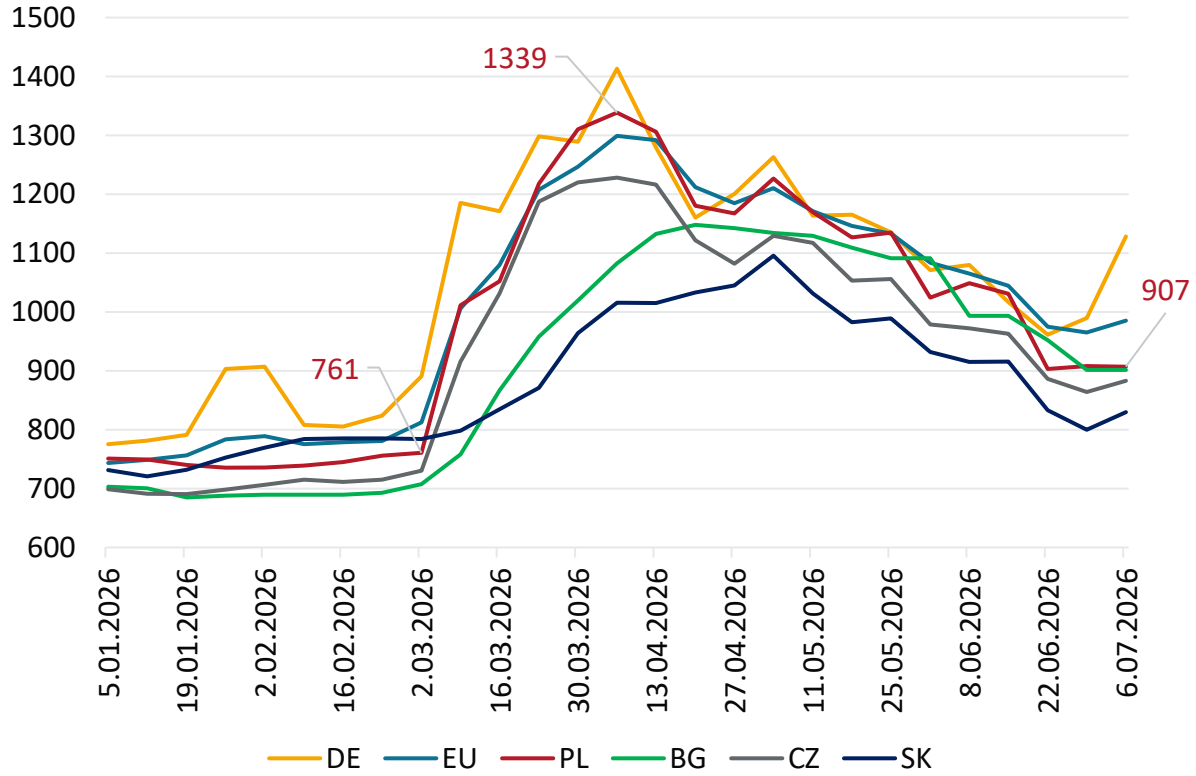
Źródło: Weekly Oil Bulletin

Od lipca br. wraz z końcem programu "Ceny Paliw Niżej” ceny oleju napędowego w Polsce (wraz z podatkami) rosną i nie należą do najniższych w UE, jak było na początku czerwca br.”

Ceny oleju napędowego (EN 590), z podatkami
(od stycznia do 6 lipca 2026 r.; EUR/1000 litrów)



Ceny oleju napędowego (EN 590), bez podatków
(od stycznia do 6 lipca 2026 r.; 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